



## **Anlage: Stellungnahme zu den Entwürfen des Lärmaktionsplans Hessen, für die Regierungsbezirke Darmstadt, Gießen und Kassel**

### **A. Allgemeiner Teil**

#### **1. Grundsätzliche Anmerkungen zu einzelnen Maßnahmenvorschlägen**

Die hessischen Industrie- und Handelskammern begrüßen grundsätzlich alle umweltpolitischen Maßnahmen, die neben der Umweltentlastung auch zur Minderung des Gesundheitsrisikos beitragen; dazu gehören auch eine Betrachtung der Lärmsituation und Strategien zur Reduzierung der Lärmbelastungen. Vorrang müssen dabei Maßnahmen haben, die an der Quelle ansetzen mit dem Ziel, Lärm erst gar nicht oder nur begrenzt entstehen zu lassen. Soweit Maßnahmen regionale oder überregionale Straßenverbindungen betreffen, ist darauf zu achten, dass deren Funktionsfähigkeit nicht beeinträchtigt wird. Zugleich müssen die Belange des Wirtschaftsverkehrs so berücksichtigt werden, dass Standorte nicht an Attraktivität verlieren und im Ansiedlungswettbewerb ihre Chancen behalten.

Die nun vorgelegten Entwürfe des Lärmaktionsplans (LAP) Hessen für die Regierungsbezirke Darmstadt, Gießen und Kassel sehen Maßnahmen im Straßen- und Schienenverkehr sowie für industriebedingten Lärm vor. Damit sind auch die Belange des Wirtschaftsverkehrs unmittelbar betroffen. Die Sicherstellung funktionierender Verkehrswege auf den Straßen, dem Wasser und der Schiene sowie der Verkehre an deren Schnittstellen ist unverzichtbar, damit sich Unternehmensstandorte bedarfsgerecht weiterentwickeln können. Die Sicherstellung von funktionierender Mobilität bedeutet sowohl für die Wirtschaft als auch für die Gesellschaft Wachstum und Beschäftigung, Freiheit und Lebensqualität. Daher fordern wir, dass im Rahmen der Lärmaktionsplanung auf Einschränkungen der Mobilität verzichtet wird.

Viele Unternehmen der Verkehrs- und Logistikwirtschaft – insbesondere die kleinen und mittelständischen Unternehmen, bei denen die Geschäftsführer häufig noch selbst fahren – operieren oftmals an der Kostendeckungsgrenze und sind daher kaum noch in der Lage, zusätzliche Belastungen zu tragen. Aufgrund der zunehmenden finanziellen Belastung des Straßengüterverkehrs durch zunehmende Staus, die Lkw-Maut, Durchfahrverbote und einen stetig wachsenden Wettbewerbsdruck sehen sich viele Unternehmen bereits jetzt sehr großen Belastungen gegenüber. Trotz hoher Investitionen in moderne Fahrzeugflotten, die eine Lärminderung garantieren, werden Unternehmen durch Fahrverbote und weitere Einschränkungen benachteiligt.

Im Schienengüterverkehr können aufgrund fehlender Netzkapazitäten und unflexibler Zeitpläne keine wettbewerbsfähigen Angebote erstellt werden. Sollten sich die Rahmenbedingungen durch wirtschafts- und verkehrsunfreundliche Aktionspläne weiter verschlechtern, sind nicht nur eine Reihe der Bestandsunternehmen gefährdet, auch die Ansiedlung neuer Unternehmen wird erschwert. Zusätzlich wären im Straßenverkehr neben den Logistik- und Speditionsunternehmen auch insbesondere das Taxigewerbe und, besonders in den Innenstadtlagen, der Einzelhandel sowie das Gastronomiegewerbe negativ betroffen. Es ist zudem zu beobachten, dass bei der Gegenüberstellung der Interessen von

Anwohnern und der vor Ort ansässigen Wirtschaft vielfach einseitig zu Gunsten betroffener Anwohner entschieden wird und berechtigte Belange von Unternehmen vielfach unberücksichtigt bleiben. Erforderlich ist deshalb eine wirtschaftsrelevante Kosten-Nutzen-Analyse der vorgeschlagenen Maßnahmen des LAPs.

Eine detaillierte Auseinandersetzung mit den Inhalten des LAPs zeigt, dass zahlreiche Maßnahmen mit einem eingeschränkten Blick, der an den Grenzen der eigenen Stadt bzw. Gemeinde endet, entstanden sind und entsprechend argumentativ begründet werden. Im Sinne effizienter Lärminderung, Luftreinhaltung und Infrastrukturnutzung - weniger Umwege bedeuten auch weniger Emissionen - ist jedoch darauf zu achten, dass sich lokale Maßnahmen nicht zu einem negativen Gesamteffekt für die Wirtschaft in der Region summieren. Diese Problematik zeigt sich besonders bei unkoordinierten Lkw-Durchfahrtsverboten; hier wäre eine regionale Abstimmung zwingend notwendig. Die hessischen Industrie- und Handelskammern werten diesen Aspekt als besonders kritisch, da unkoordinierte Durchfahrtsverbote erhebliche Zusatzkosten durch Umwege, Fahrzeugverschleiß, Zeitaufwand, höhere Personalkosten, höhere Kraftstoffkosten, mehr Emissionen, höhere Umweltbelastung und höhere Mautgebühren bedingen.

Des Weiteren sind die grundsätzlich möglichen bzw. vorgesehenen Maßnahmen (Tabelle 6, S. 30ff.<sup>1</sup>) in sich nicht konsistent bzw. würden sich bei gleichzeitiger Anwendung widersprechen. Weniger Fahrspuren und eine niedrigere Geschwindigkeit führen nicht per se zu einer Reduzierung der Verkehrsmenge. Eine Reduzierung der Fahrspuren läuft dem Ziel der Verstetigung des Verkehrs zuwider. Zudem wird eine Verlagerung des (Durchgangs-)Verkehrs, insbesondere aus städtischen Kernzonen, zu Mehrbelastungen in anderen Bereichen führen. Eine Bündelung auf Hauptverkehrsachsen, z. B. durch intelligente Verkehrsleitsysteme, kann daher in der Gesamtbetrachtung zielführender sein, auch wenn hierbei in Kauf genommen werden muss, dass dort u. U. die Lärmbelastung auf gleichem Niveau verbleibt oder im schlechtesten Fall steigt.

Unabhängig hiervon merken wir kritisch an, dass wichtige Angaben, insbesondere die Stellungnahmen der Vorhabenträger, in vielen Fällen nicht vorliegen. Für eine vollständige Bewertung der geplanten Maßnahmen der Lärmaktionsplanung werden jedoch die Lärmberechnungen, die schalltechnische Berechnung und die Stellungnahmen der Vorhabenträger benötigt. Ohne diese Angaben fehlen grundlegende Informationen, um die vorgeschlagenen Maßnahmen ausreichend bewerten zu können.

## **Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen und Zubringerstraßen in Städten**

### **Tagsüber**

Geschwindigkeitsreduzierungen in der Innenstadt außerhalb der Nachtstunden, insbesondere an stark frequentierten Einfall- und Ausfallstraßen, sind gegenüber anderen

---

<sup>1</sup> Im einleitenden Teil dieser Stellungnahme beziehen sich die angegebenen Seitenzahlen auf den LAP des RPs Darmstadt. Bei inhaltlichen Unterschieden zu den anderen RPs werden auch die Seitenzahlen der anderen LAPs aufgeführt. Bei den Positionen der einzelnen Teilregionen beziehen sich die Seitenzahlen auf den LAP des jeweils zuständigen RPs.

Maßnahmen zur Lärminderung zurückzustellen, da hierdurch die Bündelungsfunktion dieser Straßen verloren geht und insbesondere zu Stoßzeiten Ausweichverkehre in umliegende Straßen, ggf. also andere Schutzgebiete, entstehen. Andere Maßnahmen, insbesondere solche, die der Verstetigung des Verkehrsflusses dienen, sind zwingend vorzuziehen.

Temporeduzierungen auf Hauptverkehrsachsen innerhalb von Städten und Gemeinden betreffen oft auch Anschlüsse zum überörtlichen Netz. Das erhöht immer den Zeitaufwand für geschäftliche Fahrten und steigert die Kosten für Unternehmen. Darüber hinaus führen Tempobeschränkungen zu einer längeren Verweilzeit des Verkehrs, daraus ableitend zu einem Plus an Lärm sowie zusätzlichen Abbrems- und Beschleunigungsvorgängen. Neben mehr Lärm tragen zusätzliche Abgase zu einer stärkeren Luftverschmutzung bei.

Der Lärmaktionsplan selbst beschreibt, dass Tempobeschränkungen maximal 2 bis 3 dB (A) Lärmemissionen einsparen. Dagegen ist eine Lärmpegeländerung erst ab 3 dB (A) durch das menschliche Gehör wahrnehmbar. Kritisch werten wir, dass die klassischen, mathematisch richtigen Aufrundungsregeln keine Anwendung finden. Liegt die errechnete Lärmeinsparung bei 2,1 dB (A), wird eine Maßnahme dennoch umgesetzt. Das ist unverhältnismäßig. Wir fordern, dass lediglich verkehrliche Lärmschutzmaßnahmen weiter verfolgt werden dürfen, die tatsächlich mehr als 3 dB (A) bewirken.

Entsprechend stehen bei einer Geschwindigkeitsreduktion ganztags Aufwand und Nutzen in keinem Verhältnis zueinander. Negative Wirkungen von Tempobegrenzungen müssen im Abwägungsprozess berücksichtigt werden. Dort, wo Durchgangsverkehr den gesamtstädtischen Bereich nachweislich schädigt, ist eine Entlastung durch Umgehungen oder den Einsatz intelligenter Verkehrsleitsysteme anzustreben. Generell ist darauf zu achten, nicht alle Hauptverkehrsachsen in einem Ort gleichsam im Tempo zu senken. Eine Geschwindigkeitsreduktion sollte, wenn überhaupt, nur in den Fällen zur Anwendung kommen, in denen besonderer Anwohnerschutz vorzunehmen ist und alle anderen Maßnahmen bereits ausgeschöpft sind.

Zu prüfen ist zunächst, ob regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen bei Tempo 50 nicht eine ausreichende Lärmreduzierung sicherstellen können, bevor eine Reduktion auf Tempo 30 in Betracht gezogen wird. Tempo 30 sollte immer nur „das letzte Mittel“ sein. Vorrangig befürworten wir Maßnahmen, wie lärmindernder Asphalt, Optimierung der Ampelschaltungen, den Einsatz lärmarter Straßenbahnen sowie Maßnahmen, die den Verkehrsfluss verstetigen. Eine intelligente Verkehrssteuerung, die Verkehre auf Hauptachsen bündelt und von belasteten Nebenstraßen fernhält, trägt ebenfalls dazu bei.

Bevor Tempobeschränkungen erwogen werden, gilt es, den Straßenzustand zu ertüchtigen. Lose Kanaldeckel, Schlaglöcher und Kopfsteinpflaster erzeugen viel Lärm, egal bei welcher Geschwindigkeit. Zugleich hat der Verkehrsfluss einen erheblichen Einfluss auf die Höhe der Emissionen im Stadtverkehr. Hiervon sind alle relevanten Emissionsarten betroffen: Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>), Stickoxide (NO<sub>x</sub>) und Feinstaub. Auf Basis der Daten des Bundesumweltamtes zeigen Modellrechnungen<sup>2</sup> für die Stadt Stuttgart eine Win-Win-

---

<sup>2</sup> „Accelerating Urban Logistics“, Studie von BVL.digital und HERE Technologies:  
<https://go.engage.here.com/Accelerating-Urban-Logistics.html>

Situation für Ökonomie und Ökologie, wenn ein stetiger Verkehrsfluss gewährleistet wird: Wäre Stuttgart [33,5 km/h] so schnell wie Bremen [39,2 km/h], würden in Stuttgart 12 Prozent weniger Schadstoffe emittiert. Die dahinter liegenden Wirkungszusammenhänge besitzen auch für Hessens Städte Gültigkeit. Die Abwägung einer möglichen Tempobeschränkung muss auch diesen Aspekt angemessen berücksichtigen.

### **Nachts**

Ein nächtliches Tempolimit von 30 km/h auf ausgewählten Hauptverkehrsachsen und Zufahrtswegen hält der HIIHK unter streng formulierten Bedingungen für vertretbar. Auch hier fordern wir allerdings, dass Temposenkungen nur dann zulässig sein dürfen, wenn die Reduzierung reell mehr als 3 dB (A) Entlastung bewirkt. Liegt der errechnete Wert knapp über 2 dB (A), sollte nicht aufgerundet werden, wie es derzeit der Fall ist. Niedrige Lärmbelastigung der Anwohner und eine gute Erreichbarkeit der Betriebe sind ausgewogen zu handhaben. Eine schlechtere Erreichbarkeit der Unternehmen ist zwingend auszuschließen, besonders wenn Unternehmen der Logistikbranche und des Groß- und Einzelhandels von der Regelung betroffen sind.

Auch bei nächtlichen Tempobeschränkungen gilt zu berücksichtigen, dass ein stetiger Verkehrsfluss einen erheblichen Beitrag zur Reduzierung der Emissionen im Stadtverkehr leisten kann. Hiervon sind alle relevanten Emissionsarten betroffen: Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>), Stickoxide (NO<sub>x</sub>) und Feinstaub.

### **Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 km/h auf Bundesstraßen, insbesondere im ländlichen Raum**

#### **Tagsüber**

Geschwindigkeitsbeschränkungen in ländlichen Räumen haben zum Teil ganz andere Auswirkungen als in den großstädtischen Gebieten.

Die Fahrtstrecken im motorisierten Individualverkehr sind in den ländlichen Räumen deutlich länger und nicht überwiegend Kurzstrecken. Im Schnitt liegt die gefahrene Distanz laut der Studie „Mobilität in Städten – SrV 2013“ in Unter-/Grund-/Kleinzentren/ländlichen Gemeinden bei 13,2 km. Entsprechend ist eine Aufsummierung der Fahrtzeitverluste durch Geschwindigkeitsreduzierungen in diesen Gebieten wahrscheinlicher und Ausweichverkehre sind eher zu erwarten. Direkt oder indirekt wird durch die Summe der Geschwindigkeitsreduzierungen der Wirtschaftsverkehr belastet.

In der Verkehrsumfrage der hessischen IHKs aus dem Jahr 2019 gaben über ein Drittel der Unternehmen an, durch Geschwindigkeitsbeschränkungen beeinträchtigt zu sein. Als direkte Folge wurde eine Verschlechterung der Leistungsqualität, z. B. durch Umwege bei Transporten oder längere Fahrtzeiten, angegeben.

Aus diesem Grund weist der HIIHK auf die Notwendigkeit einer ganzheitlichen Betrachtung des Verkehrssystems hin. Lärmreduzierende Maßnahmen sollten in ländlichen Räumen

unter Einbeziehung der speziellen verkehrlichen Gegebenheiten und den sich daraus ergebenden Umverteilungseffekten in diesen Gebieten untersucht werden.

### **Nachts**

Wenn immer mehr Städte und Gemeinden – die womöglich noch an derselben Bundesstraße liegen – nachts das Tempo auf 30 km/h reduzieren, führt dies zwangsläufig zu einer Aufsummierung der Fahrtzeitverlängerungen. Wegen der daraus resultierenden, undifferenzierten Beeinträchtigung des Wirtschaftsverkehrs lehnen die hessischen IHKs diese Maßnahmen ab. Grundsätzlich sollte auch hier gelten, dass erst ab einer Lärminderung von 3 dB (A) entsprechende Maßnahmen infrage kommen.

### **Nachtfahrverbote/Sperrung von Bundesstraßen**

Die StVO ermöglicht Beschränkungen und Verbote, wenn eine konkrete Gefahr besteht oder der Lärmpegel bestimmte Grenzwerte erreicht. Deren Erreichen muss in jedem Einzelfall durch Untersuchungen belegt werden und mit den negativen Folgewirkungen der Maßnahmen abgewogen werden. Pauschale Sperrungen von Bundesstraßen für Lkw-Verkehre widersprechen der überregionalen Funktion dieses Straßennetzes und schädigen die davon betroffene Wirtschaft nachhaltig. Auf Durchfahrverbote für bestimmte Verkehrsgruppen, z. B. Schwerlastverkehr, muss daher verzichtet werden, soweit keine vertretbaren Ausweichmöglichkeiten, wie z. B. Ortsumgehungen, bestehen. Statt Durchfahrverbote zu erlassen, sollte besser eine Verstärkung des Verkehrs angestrebt werden, da mit jedem Beschleunigen und Abbremsen, insbesondere bei Schwerverkehr, vielfach eine starke Geräusentwicklung einhergeht. Durch einen ungehinderten Verkehrsfluss kann die Lärmentwicklung deutlich reduziert werden.

Moderne Lkws werden zunehmend emissionsärmer und durch gekapselte Motoren leiser. Der hohe Investitionsaufwand in die Lkw-Flotte, den das transportierende Gewerbe auch als Beitrag zur Lärminderung und Luftreinhaltung geleistet hat, wird durch undifferenzierte restriktive Maßnahmen weder berücksichtigt noch honoriert. Selbst mit dem neuesten Stand der Technik wäre eine freie Fahrt durch Städte nicht möglich. Die Unternehmen werden doppelt belastet: Erst durch hohe Investitionen, die eine weitere Belastung vermeintlich ausschließen, und im Anschluss durch eine dennoch aufgebürdete Belastung im Rahmen von Sperrungen und Fahrverboten mit all ihren Folgekosten.

Wir plädieren ausdrücklich dafür, gravierende Einschränkungen der Mobilität kritisch zu prüfen, um nachhaltig negative Entwicklungseffekte zu vermeiden. Die Lösung kann aus unserer Sicht nur die Anpassung der Infrastruktur an die Mobilitätsanforderungen einer modernen Gesellschaft sowie eine intelligente Trennung des Verkehrs von Wohngebieten, z. B. durch den Bau wirksamer Umgehungsstraßen, sein. Überdies muss über die Bauleitplanung eine einmal vollzogene Trennung des Verkehrs von Wohngebieten auch dauerhaft gesichert werden.

Die jederzeitige und uneingeschränkte Erreichbarkeit der Empfänger und Versender muss bei allen Bemühungen um Lärminderung sichergestellt bleiben.

## **Industrielärm**

Für Industrielärm ist das BImSchG (§ 52) und die technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) heranzuziehen. Weiterhin werden Lärmindizes für Industrie- und Gewerbeanlagen mit der „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe“ (VBUI) berechnet. Für Genehmigungs- und Planungsbehörden sowie Gerichte entfaltet die TA Lärm als normenkonkretisierende Verwaltungsvorschrift bindende Wirkung. Sie gilt für genehmigungs-, aber auch für nicht genehmigungsbedürftige Anlagen und setzt mit wenigen Ausnahmen allen geräuschemittierenden Unternehmen in Deutschland Grenzen ihrer Tätigkeiten. Wesentliches Element der TA Lärm sind Immissionsrichtwerte, die in Abhängigkeit von baurechtlich festgelegten Gebieten des Immissionsortes, auf den die Geräusche einwirken, nicht überschritten werden dürfen. Da nach der TA Lärm zulässige Geräuschemissionen nicht am Ort ihrer Entstehung, sondern am Ort ihres Einwirkens bewertet werden, steht die Vorschrift häufig im Zentrum von Konflikten zwischen Wohnen und Gewerbe.

Besonders in Gemengelage dieser Nutzungen – wie sie insbesondere in Städten anzutreffen sind – schränken diese Vorschriften Unternehmen immer wieder ein oder verhindern den Betrieb von Anlagen.

Die hohen Anforderungen an den Immissionsschutz sind mehrfach gerichtlich unterstrichen worden. Berücksichtigt die Planung diese Aspekte nicht ausreichend, schafft sie zukünftig Konfliktpotenziale, die für die Wirtschaft in der Regel nachteilig verlaufen dürften.

## **2. Schwerpunkte der Lärminderungsplanung aus Sicht der Wirtschaft**

Die Ziele der Lärminderungsplanung dürfen in der Fläche nicht zu einer Verschlechterung der Erreichbarkeit führen und in Städten nicht den Zielen der innerstädtischen Zentren widersprechen. Bei Berücksichtigung dieser Grundsätze sind folgende Maßnahmen vorrangig umzusetzen:

### **Fahrbahnsanierung**

Fahrbahnsanierung ist Lärminderung an der Quelle und muss Vorrang vor allen anderen Maßnahmen haben. Dabei sollten stets die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse genutzt und die Sanierung schadhafter Fahrbahnoberflächen durch den Einsatz neuer Materialien forciert werden.

Im Übrigen ist der Zustand der Straßen, insbesondere im kommunalen Bereich, also im direkten Bereich der Wohnbevölkerung, häufig mehr als schlecht. Dies wird in der hessischen IHK-Verkehrsumfrage 2019 durch die Unternehmen bestätigt: 73 Prozent aller hessischen Unternehmen beurteilen die Kommunalstraßen in Hessen als schlecht, in Nordhessen sind es sogar 81 Prozent der Unternehmen.

### **Ausbau der Infrastruktur**

Alle in Investitionsrahmenplänen des Landes, der Städte und Kreise vorgesehenen Maßnahmen sind schnellstmöglich zu realisieren. Nur eine bedarfsgerecht ausgebaute

Infrastruktur kann eine verkehrslenkende Wirkung haben und so auch Lärmemissionen reduzieren. Dies gilt im besonderen Maße für Ortsumgehungen. Die Mittel und das Personal für Straßenerhalt und Ausbau sind hierfür aufzustocken.

### **Verstetigung und Vergleichmäßigung des Verkehrsflusses**

Eine Verstetigung beziehungsweise Vergleichmäßigung des Verkehrsflusses führt grundsätzlich zu einer Minderung der An- und Abfahrtsgeräusche und fördert gleichzeitig die Durchlasskapazität. Deshalb ist es sinnvoll, die Funktionsweise der computergesteuerten Lichtsignalanlagen weiter zu optimieren und „grüne Wellen“ flächendeckend auf allen Hauptverkehrsachsen (speziell Autobahnzubringer sowie alle weiteren Ein- und Ausfahrtstraßen) durch moderne adaptive Verkehrssteuerung sowie intelligente Verkehrsleitsysteme zu ermöglichen.

### **Lärmsanierung**

Lärmsanierung durch straßenbauliche Maßnahmen (aktiver Lärmschutz) muss der Vorzug vor straßenverkehrlichen Maßnahmen gegeben werden. Laut Lärmaktionsplan stellen der Einsatz von Lärmschutzwänden und -wällen eine geeignete Methode dar, die zu einer Pegelminderung von 5 bis 15 dB (A) bzw. in besonderen Einzelfällen bis zu 20 dB (A) führen können. Straßenverkehrliche Maßnahmen, wie zum Beispiel Verkehrslenkungen, Geschwindigkeitsbeschränkungen und Verkehrsverbote, leisten dagegen eine deutliche geringere Lärmreduzierung und sind regelmäßig verbunden mit negativen Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr.

### **Attraktive Angebote des ÖPNV einschließlich überzeugender Tarife**

Attraktive öffentliche Nahverkehrsangebote für Einwohner und Pendler sind komplementär zur Weiterentwicklung des Straßennetzes zu schaffen. Um Einwohner und Pendler zu motivieren, den ÖPNV zu nutzen, ist ein hochwertiges Angebot des ÖPNV notwendig. Neben einer modernen und sauberen Fahrzeugflotte sind schnelle Verbindungen und ausreichend Sitzplatzkapazitäten in Bahnen und Bussen erforderlich. Dem strategischen Ausbau des Schienennetzes kommt hier eine besonders hohe Bedeutung zu. Weiterhin halten wir u. a. ein ausgebautetes Netz für Busse für zielführend.

### **Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes**

Der Lärmaktionsplan sieht eine Reduktion des Individualverkehrs als Daueraufgabe durch Maßnahmen zur Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, u. a. durch Mobilitätsmanagement, vor. Bedenklich ist, dass hierbei eine City-Maut als Maßnahme zur Entlastung der Innenstadtbereiche genannt wird. In einer polyzentrischen Region wie FrankfurtRheinMain führt eine City-Maut für den Kernbereich allein dazu, dass Einkaufszentren auf der „grünen Wiese“ einen Wettbewerbsvorteil erhalten. Eine City-Maut



in Frankfurt würde daher Innenstandorte schwächen und eher zu mehr Kfz-Individualverkehr führen.

### **Verwendung innovativer Produkte**

Innovative Produkte zur Verkehrslärmreduzierung, wie lärmtechnisch optimierte Asphalte, sollten bei der Sanierung oder Neuanlage von Verkehrswegen konsequent verwendet werden. Moderne offenporige Asphalte können eine Lärmpegelreduktion von bis zu 9 dB (A) erreichen.

### **Lkw-Leitsysteme einrichten – Lkw-Transitverkehre auf Autobahnen verweisen**

Es sollte die Möglichkeit genutzt werden, durch Lkw-Leitsysteme den Schwerverkehr in den Ortslagen auf ein Minimum zu beschränken und Lkw-Transitverkehre auf Autobahnen zu verweisen.

### **Autohöfe einrichten und Lkw-Stellplätze an den Autobahnen aufstocken**

Es ist alles zu unternehmen, damit überflüssige Lkw-Suchverkehre für Ruhezeitmöglichkeiten in den Städten und Kreisen reduziert werden. Dies geschieht am besten dadurch, dass an den überregionalen Fernstraßen die entsprechenden Kapazitäten für die Möglichkeit der Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeit des Lkw-Verkehrs weiter verstärkt werden.

### **Bauleitplanerische Maßnahmen**

Bei der Ausweisung von neuen Siedlungsflächen muss bereits im Planungsstadium eine mögliche spätere Lärmbelastung durch bereits vorhandene Lärmquellen sorgfältig bedacht werden. Ist kein ausreichender Lärmschutz realisierbar, muss von der Errichtung des Siedlungsgebietes abgesehen werden. Festsetzungen von neuen Wohnbaugebieten in Richtung von Straßen, an denen schon jetzt die Lärmwerte überschritten werden, sollten in der Konsequenz vermieden werden. Die Festsetzung von passiven Schallschutzmaßnahmen im Bebauungsplan reicht den Wohnnutzern oft nicht aus. Die Folge sind Bürgerinitiativen zur Beschränkung des Lärms, verbunden mit Einschränkungen des Wirtschaftsverkehrs, wie beispielsweise Lkw-Nachfahrverbote und Geschwindigkeitsbeschränkungen. Dies wirkt sich negativ auf den regionalen Wirtschaftsstandort aus. Ein starkes Heranrücken der Wohnbebauung, zum Beispiel an geschaffene Ortsumgehungen, muss vermieden werden.



## **B. Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich der Regierungsbezirke**

### **I. Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich des Regierungspräsidiums Darmstadt**

#### **1. Maßnahmen für den IHK-Bezirk Frankfurt am Main**

##### **1. a Maßnahmen für den Ballungsraum Frankfurt**

###### **Temporeduzierungen auf Autobahnen**

Temporeduzierungen auf Autobahnen im Gebiet der Stadt Frankfurt halten wir grundsätzlich für unverhältnismäßig. Der Vorschlag der Stadt für eine Temporeduzierung nachts auf 80 km/h ist zudem bedenklich, da laut Lärminderungsplanung keine flächenhafte Betroffenheit vorhanden ist. Hier sind zunächst andere Maßnahmen zu prüfen, um die Lärmimmissionen zu mindern. Vor dem Hintergrund einer signifikanten Verkehrsnachfrage auf Autobahnen auch in den Nachtstunden würden Temporeduzierungen hohe Belastungen für Wirtschaftsverkehre nach sich ziehen.

Weiterhin kritisieren wir den Vorschlag der Stadt Frankfurt zu einer Tempobeschränkung auf Autobahnen auf 100 km/h tagsüber. Im Rahmen der Abwägung zwischen den verkehrlichen Notwendigkeiten und den Betroffenheiten sollten nicht ausschließlich pauschale Lösungen gesucht werden. Vielmehr ist es Aufgabe der Beteiligten, zunächst für Abschnitte mit hohen Betroffenheiten andere Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes zu entwickeln, bevor undifferenzierte Temporeduzierungen umgesetzt werden.

###### **Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen**

Täglich pendeln 400.000 Menschen aus anderen Städten und Gemeinden nach Frankfurt zu ihren Arbeitsplätzen. Die Hauptverkehrsstraßen in Frankfurt bündeln diese Verkehre und vermeiden so höhere Lärmbelastungen in den Wohnvierteln. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h wäre für eine Lärmreduzierung in Frankfurt eher kontraproduktiv, da es vermehrt zu Schleichverkehren kommen würde. Zudem wurden Vorschläge zu Temporeduzierungen aus der Beteiligung übernommen, obwohl keine Überschreitungen der Lärmgrenzwerte festgestellt wurden.

###### **Zu 58. Sossenheim, L3440 Westerbachstraße**

Den Vorschlag der Lärmaktionsplanung zur Prüfung eines Lkw-Durchfahrtsverbots betrachten wir kritisch. Lkw-Durchfahrtsverbote sind nur dann ein probates Mittel, wenn Durchgangsverkehre, die zumutbare Umwege in Kauf nehmen können, umgeleitet werden sollen. Dies ist hier jedoch nicht der Fall, da größere Umwege für ansässige Unternehmen auf dem hochbelasteten Straßennetz nicht zumutbar sind.

###### **Zu 70. Praunheim, Ludwig-Landmann-Straße**



Der Vorschlag zur ganztägigen Temporeduzierung der Ludwig-Landmann-Straße in Praunheim ist aus unserer Sicht unverhältnismäßig. Als einzige Verbindung zwischen dem Praunheimer Gewerbegebiet und der A66 dient die Ludwig-Landmann-Straße der Bündelung des Wirtschafts- und Pendlerverkehrs.

#### **Zu 90. Eschersheim, K810 Eschersheimer Landstraße**

Die Eschersheimer Landstraße ist einer der wichtigsten Ein- und Ausfallstraßen der Stadt Frankfurt, hier werden Wirtschafts- und Pendlerverkehre abgewickelt. Vor dem Hintergrund dieser Bündelfunktion werten wir den Vorschlag zur Temporeduzierung der Lärmaktionsplanung auf 30 km/h in Eschersheim als unverhältnismäßig. Auch aus Lärmschutzgründen sollte es oberstes Ziel der Verkehrspolitik sein, die Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsstraßen zu erhalten.

#### **Zu 100. Innenstadt, Mainkai**

Der nördliche Mainkai ist eine der Hauptachsen für den Pendler- und Wirtschaftsverkehr in West-Ost-Richtung. Mit den bisherigen Ergebnissen des Verkehrsversuchs zur Sperrung des Mainkais wurde deutlich, dass es auf den Ausweichrouten zu erheblichen Staubildungen und Reisezeitverlängerungen kommt. Auf den Ausweichrouten, vor allem in Sachsenhausen, ist es zu einer erheblichen Verschlechterung der Lärmsituation gekommen. Eine Sperrung und ein Lkw-Durchfahrtsverbot sind daher abzulehnen, da diese eine Verlagerung statt eine Reduzierung des Lärms bewirken würde. Die Erreichbarkeit der zahlreichen Frankfurter Gewerbebetriebe mit Lkw muss sichergestellt bleiben. Die Betriebe sind hierauf existenziell angewiesen.





### **1. b Maßnahmen für den Hochtaunuskreis**

Die Maßnahmen zum passiven Schallschutz mit Schallschutzfenstern sind zu befürworten, ebenfalls auch die Maßnahmen im Bereich des aktiven Schallschutzes, wie Schallschutzwände oder lärmindernder Asphalt. Hervorzuheben ist die Ortsumfahrung in Usingen, die eine deutliche Entlastung der Innenstadt darstellt.

### **1. c Maßnahmen für den Main-Taunus-Kreis (ohne Hochheim)**

Die Maßnahmen zum passiven Schallschutz mit Schallschutzfenstern sind zu befürworten, ebenfalls auch die Maßnahmen im Bereich des aktiven Schallschutzes, wie Schallschutzwände oder lärmindernder Asphalt.

## **Bad Soden**

### **L 3014 Limesspange**

Bei der L 3014 handelt es sich um eine Hauptverkehrsachse im Main-Taunus-Kreis, die zur Bündelung überörtliche Verkehre dient. Den Vorschlag zur Einführung von Tempo 30 nachts weisen wir entschieden zurück. Tempo 30 nachts auf der Limesspange würde verkehrlichen Funktionen und Bedürfnissen an dieser Stelle in jeder Weise widersprechen.

### **L 3266 Königsteiner Straße**

Wie in den Unterlagen zur Lärmaktionsplanung beim Ist-Zustand vermerkt, erfüllt die Königsteiner Straße die Funktion einer Haupteerschließungsstraße, die zudem die Verbindung nach Bad Soden-Neuenhain und Königstein herstellt. Die Forderung nach einer Einführung von Tempo 30 nachts ist analog zur Forderung an der Limesspange zurückzuweisen. Verstärkte Geschwindigkeitskontrollen, wie sie durch die Lärmaktionsplanung vorgeschlagen werden, werden durch die IHK Frankfurt begrüßt.

## **Flörsheim**

### **OT Bad Weilbach, BAB 3**

Vor dem Hintergrund der Feststellung, dass die berechneten Werte der Lärmaktionsplanung keine Grenzwertüberschreitung zeigen, ist zunächst nicht von einer Betroffenheit auszugehen. Der Vorschlag für ein generelles Tempolimit von 60 km/h auf der BAB 3 wird vor diesem Hintergrund entschieden zurückgewiesen. Selbst bei Betroffenheit sollte eine Temporeduzierung auf einer Autobahn vermieden werden. Eine Temporeduzierung auf einer Autobahn ist aufgrund der starken negativen Auswirkungen auf die Wirtschaft nicht akzeptabel.

## **Hattersheim**

### **OT Eddersheim, BAB 3**

Vor dem Hintergrund der Feststellung, dass die berechneten Werte der Lärmaktionsplanung keine Grenzwertüberschreitung zeigen, ist zunächst nicht von einer Betroffenheit auszugehen. Der Vorschlag für ein generelles Tempolimit von 60 km/h auf der BAB 3 wird



vor diesem Hintergrund entschieden zurückgewiesen. Selbst bei Betroffenheit sollte eine Temporeduzierung auf einer Autobahn vermieden werden. Eine Temporeduzierung auf einer Autobahn ist aufgrund der starken negativen Auswirkungen auf die Wirtschaft nicht akzeptabel.

### **Kriftel**

#### **BAB 66**

Die Forderung der Gemeinde Kriftel zu nicht näher spezifizierten Temporeduzierung auf der A 66 nachts wird entschieden zurückgewiesen. Diese Maßnahme stünde nicht im Verhältnis zu den verkehrlichen Zielen und Bedarfen. Der Vorschlag der Lärmaktionsplanung zur Prüfung der Durchführung baulicher Maßnahmen wird als sinnvoller erachtet.

## **2. Maßnahmen für den IHK-Bezirk Darmstadt**

### **Allgemeine Anmerkungen**

Die Vorschläge zur Lärminderung für ihren Bezirk hält die IHK Darmstadt im Einzelnen mit wenigen Ausnahmen für vertretbar, im Gesamtpaket sind die Maßnahmen jedoch kritischer zu bewerten. Vor allem die zahlreichen Verdrängungsmaßnahmen bieten keine Alternativen zum Umstieg auf andere Verkehrsmittel, auch weil entsprechende Angebote fehlen. Sie wirken viel mehr Lasten des Umlandes, ohne dass dies eingebunden wird.

Die nachfolgenden Anmerkungen beziehen sich im Wesentlichen auf (übergeordnete) Hauptverkehrsstraßen. Dies soll unserer Forderung Ausdruck verleihen, auf diesen Verkehrswegen von Geschwindigkeitsbeschränkungen abzusehen. Weitere Maßnahmen im nachgelagerten Straßennetz würden wir in der Folge akzeptieren können. Insbesondere innerstädtisch lassen sich Lärmquellen des Verkehrs nur verlagern und nicht verringern, sofern keine Alternativen zum Umstieg bestehen. Daher muss die Bündelungsfunktion der Hauptverkehrsstraßen erhalten und das zügige Durchfahren der Kommunen weiterhin möglich bleiben, auch damit Ausweichverkehr nicht weitere Ansprüche nach sich ziehen. Zudem wird im Lärmaktionsplan selbst ausgeführt, dass durch Geschwindigkeitsbeschränkungen maximal 2 bis 3 dB (A) Lärmemissionen reduziert werden können. Eine Lärmpegeländerung wird erst ab 3 dB (A) wahrnehmbar. Daher sind Geschwindigkeitsreduzierungen eigentlich an keiner Stelle verhältnismäßig, weshalb wir auf eine separate Erwähnung dieser Argumente bei den jeweiligen Straßenabschnitten verzichten.

### **Zu a. Radfahrer und Fußgänger und b. Durchgangsstraßen**

Um den motorisierten Berufsverkehrsanteil zu senken werden durchgehend sichere Radverkehrsverbindungen durch das gesamte Stadtgebiet, insbesondere mit dem Schwerpunkt auf West-Ost-Verbindungen zwischen den Gewerbe- und Bürogebieten und den Wohngebieten, gefordert. Bei der Einrichtung dieser Verbindungen ist darauf zu achten, dass die Durchfahrten durch Darmstadt mit anderen Verkehrsmitteln nicht behindert werden,



solange die Umfahrung nur mit erheblichem Mehraufwand zu bewerkstelligen ist. Dem Personenkreis der Durchfahrenden bringt die lokale Radverkehrsförderung keine Vorteile, da die Durchfahrt nur einen Teil der Gesamtstrecke ausmacht und zudem möglichst zügig erfolgen sollte.

Von der Verringerung der Durchgangsstraßen ist abzusehen, da sie genau für diesen Zweck eine Bündelungsfunktion übernehmen und Ausweichverkehre in andere Viertel vermeiden. Durch die Stadt Darmstadt führen überregional bedeutsame Verkehrsrouten, von denen die Stadt auch selbst profitiert. Hier eine künstliche Verdrängung zu erzeugen, schädigt die Attraktivität und kann schließlich auch einen Verlust von Kaufkraft nach sich ziehen.

### **Zu d. Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen**

Wir verweisen auf den allgemeinen Teil zu Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen und sprechen uns konsequent gegen eine Umsetzung aus. Insbesondere schreiben Sie unter 19. Erbacher Straße, Bereich Edelsteinviertel, dass für ein „langsames Netz“ insbesondere „innerörtliche Hauptverkehrsstraßen (hier: B26) zur Entlastung“ hilfreich sind. Diese sollten daher von jeglichen Geschwindigkeitsbeschränkungen ausgenommen werden. Dies trifft insbesondere auf die Maßnahmen 16. und 17. zu.

### **Zu i. Umgehungsstraße**

Mit der fortlaufenden Verdrängung unerwünschter Verkehre (Lkw-Durchfahrverbot, Dieselfahrverbot, weitere hier angedachte Maßnahmen) wird die Stadt Darmstadt ihrer geographischen Lage, der Lage im übergeordneten Verkehrsnetz und der Funktion als Oberzentrum nicht gerecht. Die Verdrängung führt nicht umgehend zu einer Verringerung der Verkehre, sondern zu einer Belastung anderer Gebiete. Eine möglichst kurze Umfahrung der Stadt kann im Gesamtergebnis die Luft- und Lärmbelastung für die Umwelt und die Menschen, aber auch die wirtschaftlichen Belastungen für Unternehmen und Pendler stark senken. Eine Prüfung sollte ernsthaft in Betracht gezogen werden, zumal alternative Maßnahmen zur nicht gebauten Nord-Ost-Umgehung noch immer nicht umgesetzt wurden.

### **Zu j. Pfortnerampeln**

Pfortnerampeln können für lange und teilweise auch gefährliche Rückstaus sorgen, da die Stadtgrenze von Darmstadt im Westen unmittelbar an das vielbefahrene Darmstädter Kreuz grenzt. Aus den anderen Himmelsrichtungen kommen jeweils ebenfalls viel befahrene Bundesstraßen, die zu Stoßzeiten heute bereits enorme Rückstaus aufnehmen müssen. Pfortnerampeln verstärken diesen Effekt nur.

### **Zu 16. Bleichstraße, Zeughausstraße, 17. Dieburger Straße, Alexanderstraße und 28. Heinrichstraße**

Hier verweisen wir auf unsere den allgemeinen Ausführungen zu Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen und sprechen uns konsequent gegen eine Umsetzung aus. Die B 26 hat zudem auch eine enorme überregionale Bedeutung und eine entsprechend hohe



Auslastung. Geschwindigkeitsbegrenzungen können hier zu Rückstaus führen, die insbesondere in Kreuzungsbereich die Verkehrssicherheit negativ beeinträchtigen. Zusammen mit der Dieburger Straße und der Heinrichstraße (bereits umgesetzt) sollen hier alle Hauptverkehrswege in den/aus dem Ostkreis mit Geschwindigkeitsbeschränkungen versehen werden. Dies beeinträchtigt einen Großteil der Ein- und Auspendler Darmstadts und ist aus unserer Sicht nicht verhältnismäßig.

#### **Zu 34. Kasinostraße, 41. Neckarstraße und 47. Rhönring**

Die Kasinostraße und Neckarstraße sind die Bündelungsstraßen für die meisten Nord-Süd-Verkehre. In Verlängerung der Kasinostraße trägt der Rhönring zur Bündelung der nördlichen Ost-West-Verkehre bei. Daher sollten alle drei Straßenzüge der bisher genannten Argumentation folgend von jeglicher Verkehrsbeschränkung ausgenommen werden.

#### **Zu 38. Landskronstraße**

Die Landskronstraße nimmt eine große Verbindungsfunktion für die südlichen Verkehre, insbesondere in der Verbindung B 3 – B 449 ein. Auch hier sollte auf Geschwindigkeitsbeschränkungen verzichtet werden.

**Zwischenfazit:** Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen sind fast alle Ein- und Ausfallstraßen und ihre großen und größeren Zubringer von geplanten Tempo-30-Beschränkungen betroffen. Wir regen in diesem Zusammenhang an, zunächst die möglichen Auswirkungen gesamthaft zu betrachten, um die Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes nicht empfindlich zu verringern. Wir äußern ausdrücklich ernsthafte Bedenken hinsichtlich der Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes, wenn alle von uns kritisch angesprochenen Maßnahmen tatsächlich umgesetzt werden.



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

Für alle Bundes- und Hauptstraßen die von geplanten Geschwindigkeitsbeschränkungen betroffen wären, gilt unsere bisherige Argumentation verbunden mit der Empfehlung, von diesen Einschränkungen abzusehen.

Zudem teilen wir insbesondere für den ländlichen Raum die Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde des Odenwaldkreises: *„Da ein Kraftfahrzeug gerade für Personen im ländlichen Bereich das erste Mittel zur Mobilität ist, wird auch unter diesem Aspekt befürchtet, dass eine subjektiv empfundene Verschlechterung des Vorankommens den Zuzug von Menschen ins Kreisgebiet eher hemmt.“*

Wir teilen ebenfalls die Auffassung, dass der Odenwaldkreis ohne direkten Autobahnanschluss auf funktionsfähige Bundesstraßen und das nachgeordnete Netz angewiesen ist. Die Leistungsfähigkeit der Bundesstraßen hat daher eine hohe Priorität im Kreisgebiet. Die Ansiedlung neuer Gewerbebetriebe und die Erhaltung bestehender Betriebe sind auf eine gute Verkehrsanbindung angewiesen. Dies gilt auch für die Bundes- und Hauptverkehrsstraßen in den übrigen Kreisen, unabhängig von vorhandenen Bundesautobahnen.

Für den Kreis Groß-Gerau stellen wir fest, dass die Stellungnahmen des Straßenbaulastträgers Hessen Mobil fehlt und damit auch eine Festlegung möglicher Maßnahmen. Diese können erst im endgültigen Lärmaktionsplan der 3. Runde Berücksichtigung finden. Hier bleibt unklar, ob dazu eine weitere Beteiligung stattfindet. Ohne die Einschätzung von Hessen Mobil sehen wir uns nicht in der Lage, eine qualifizierte Bewertung abzugeben.

### **3. Maßnahmen für den IHK-Bezirk Offenbach**

#### **Lkw-Durchfahrverbote**

Auch die IHK Offenbach am Main spricht sich gegen generelle Lkw-Durchfahrtsverbote in ihrem Bezirk aus und schließt sich den Aussagen im allgemeinen Teil an. Die Einführung von Lkw-Durchfahrverboten kann an bestimmten Stellen nachvollziehbar sein, um großräumige Ausweichverkehre durch bewohnte Gebiete zu vermeiden. Dabei muss jedoch die Erreichbarkeit der Unternehmensstandorte ohne Umwege rund um die Uhr gewährleistet sein. Der Ziel- und Quellverkehr darf zudem nicht durch zusätzlichen bürokratischen Aufwand belastet werden. Eine Abstimmung in der Region und mit den direkten Nachbarkommunen ist zwingend notwendig, um Erreichbarkeit zu gewährleisten und zusätzliche Belastungen durch Umwege zu vermeiden.

#### **Tempo-30-Zonen auf Hauptverkehrsstraßen**

In der Region Offenbach werden auf Streckenabschnitten vieler Hauptverkehrsstraßen (u. a. Odenwaldring, Starkenburgring, Mühlheimer und Bieberer Straße in der Stadt Offenbach sowie Frankfurter und Dudenhofer Straße in Langen) ganztägige Geschwindigkeitsreduzierungen auf Tempo 30 gefordert.

Andere Maßnahmen, insbesondere solche, die der Verstetigung des Verkehrsflusses dienen, sind deutlich vorzuziehen, um nicht nur die Lärm- sondern auch die Luftbelastung durch zusätzliche Brems- und Beschleunigungsvorgänge zu reduzieren und die Bündelfunktion der Straßen aufrecht zu erhalten.

Zudem müssen individuelle Gegebenheiten geprüft und zwingend in die Entscheidung einbezogen werden. Beispielsweise dürfte die Verursachung wesentlicher Teile des Verkehrslärms in der Frankfurter Straße in Offenbach maßgeblich an den noch in der Straße befindlichen Schienen der stillgelegten Straßenbahnstrecke liegen. Gleichzeitig sind in Bezug auf bauliche Veränderungen aber Maßnahmen zur Attraktivierung des ÖPNVs durch Reaktivierung der Straßenbahnlinie 16 zu beachten. Auf der Bieberer Straße in Offenbach sollten vor allem die Ergebnisse des dort durchgeführten Pilotversuches als Entscheidungsgrundlage genutzt werden. Sollte nicht schlüssig nachgewiesen werden können, dass lediglich kurze Fahrzeitverluste merkbaren Lärmreduzierungen gegenüber stehen, sollten andere Maßnahmen als Tempo 30 ergriffen werden.

#### **4. Maßnahmen für den IHK-Bezirk Wiesbaden**

##### **Tempo-30-Zonen**

Ein nächtliches Tempolimit von 30 km/h auf ausgewählten Hauptverkehrsachsen und Zufahrtswegen hält der IHK unter streng formulierten Bedingungen für vertretbar. Auch hier fordern wir allerdings, dass Temposenkungen nur dann zulässig sein dürfen, wenn die Reduzierung reell mehr als 3 dB (A) Entlastung bewirkt. Liegt der errechnete Wert knapp über 2 dB (A), sollte nicht aufgerundet werden, wie es derzeit der Fall ist. Niedrige Lärmbelästigung der Anwohner und eine gute Erreichbarkeit der Betriebe sind ausgewogen zu handhaben. Eine schlechtere Erreichbarkeit der Unternehmen ist zwingend auszuschließen, besonders wenn Unternehmen der Logistikbranche und des Groß- und Einzelhandels von der Regelung betroffen sind.

##### **Hochheim BAB 671, Weststadt**

Der Vorschlag für ein generelles Tempolimit von 60 km/h auf der BAB 671 wird entschieden zurückgewiesen, hier sind bei einer Betroffenheit zunächst andere Maßnahmen zu prüfen. Eine Temporeduzierung auf einer Autobahn ist aufgrund der starken negativen Effekte auf die Wirtschaft nicht akzeptabel.

#### **5. Maßnahmen für den IHK-Bezirk Hanau-Gelnhausen-Schlüchtern**

Keine Anmerkungen über die Ausführungen im einleitenden Teil dieser Stellungnahme hinaus.

## 6. Maßnahmen für den IHK-Bezirk Gießen-Friedberg

### 6.a Allgemeine Bewertung der Maßnahmen im Wetteraukreis

Die IHK Gießen-Friedberg merkt an, dass eine moderne und effiziente Lärminderung möglichst an der Quelle der Lärmverursachung (Fahrbahnsanierung, Lärmsanierungen sowie Verstetigung und Vergleichmäßigung des Verkehrsflusses) ansetzen sollte. Es ist zu beobachten, dass neben Tempolimits auch vermehrt auf Lkw-Durchfahrtsverbote gesetzt wird. Tempo-30-Zonen und nächtliche Durchfahrtsverbote sollten jedoch nur angewendet werden, wenn die Mittel zur Reduzierung an der Lärmquelle ausgeschöpft sind oder keine ausreichende Wirkung versprechen.

Innerörtliche Geschwindigkeitsreduzierungen, insbesondere an stark frequentierten Einfall- und Ausfallstraßen, sind oftmals keine Lösung, sondern sorgen nur für Verlagerungseffekte auf andere Teile des Straßenverkehrssystems. Je mehr Städte und Gemeinden von einer lokalen Geschwindigkeitsreduktion Gebrauch machen, desto wahrscheinlicher werden Ausweichverkehre und aufsummierte Fahrtzeitverluste. Für alle privaten und geschäftlichen Fahrten wird der Zeitaufwand, das eigene Ziel pünktlich zu erreichen, wesentlich erhöht. Dabei ist anzumerken, dass Verlagerungseffekte auf die umliegenden Bundes- und Landesstraßen wahrscheinlicher werden, je häufiger lokale Maßnahmen zu Fahrtzeitverlusten führen.

Jede geplante Maßnahme muss daher unter einer ganzheitlichen Betrachtung des Verkehrsnetzes auf ihre Sinnhaftigkeit geprüft werden. Die Erarbeitung und Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen in den Kommunen sollte, vor allem bei verkehrsbeschränkenden Maßnahmen, unter Beteiligung der betroffenen Unternehmen vollzogen werden. Eine schlechtere Erreichbarkeit anliegender Unternehmen ist nicht hinnehmbar. Insbesondere die Unternehmen der Logistikbranche und des Groß- und Einzelhandels nutzen die Nachtstunden, um Lagerbestände aufzufüllen und die tägliche Versorgung sicherzustellen. Diese Verkehre müssen gewährleistet sein (Ziel- und Quellverkehr).

### 6.b Bewertung der einzelnen Maßnahmen im Wetteraukreis

Die IHK Gießen-Friedberg begrüßt den Bau der **Ortsumgehung B 458**, die eine deutliche Entlastung der Lärmsituation an den betroffenen Ortsdurchfahrten in Büdingen zur Folge haben wird.

Die IHK Gießen-Friedberg begrüßt den Bau der **Ortsumgehung B 275**, die eine deutliche Entlastung der Lärmsituation an den betroffenen Ortsdurchfahrten in Friedberg und Ortenberg zur Folge haben wird.

Die IHK Gießen-Friedberg begrüßt den Bau der Umgehungsstraße im Zuge der **B 3**, die eine deutliche Entlastung der Lärmsituation an den betroffenen Ortsdurchfahrten in Okarben und Kloppenheim zur Folge haben wird.



Die IHK Gießen-Friedberg begrüßt den Ausbau der **S 6**. Die Erweiterung und die Modernisierung der Strecke zwischen Frankfurt a. M. und Friedberg ist ein wichtiger Baustein für einen attraktiveren öffentlichen Nahverkehr in der Region.

## **II. Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich des Regierungspräsidiums Gießen**

### **1. Maßnahmen für den IHK-Bezirk Gießen-Friedberg (Landkreis Gießen und Vogelsbergkreis)**

#### **1.a Allgemeine Bewertung der Maßnahmen im Landkreis Gießen und Vogelsbergkreis**

Die IHK Gießen-Friedberg merkt an, dass eine moderne und effiziente Lärminderung möglichst an der Quelle der Lärmverursachung (Fahrbahnsanierung, Lärmsanierungen sowie Verstetigung und Vergleichmäßigung des Verkehrsflusses) ansetzen sollte. Es ist zu beobachten, dass neben Tempolimits auch vermehrt auf Lkw-Durchfahrtsverbote gesetzt wird. Tempo-30-Zonen und nächtliche Durchfahrtsverbote sollten jedoch nur angewendet werden, wenn die Mittel zur Reduzierung an der Lärmquelle ausgeschöpft sind oder keine ausreichende Wirkung versprechen.

Innerörtliche Geschwindigkeitsreduzierungen, insbesondere an stark frequentierten Einfall- und Ausfallstraßen, sind oftmals keine Lösung, sondern sorgen nur für Verlagerungseffekte auf andere Teile des Straßenverkehrssystems. Je mehr Städte und Gemeinden von einer lokalen Geschwindigkeitsreduktion Gebrauch machen, desto wahrscheinlicher werden Ausweichverkehre und aufsummierte Fahrtzeitverluste. Für alle privaten und geschäftlichen Fahrten wird der Zeitaufwand, das eigene Ziel pünktlich zu erreichen, wesentlich erhöht. Dabei ist anzumerken, dass Verlagerungseffekte auf die umliegenden Bundes- und Landesstraßen wahrscheinlicher werden, je häufiger lokale Maßnahmen zu Fahrtzeitverlusten führen.

Jede geplante Maßnahme muss daher unter einer ganzheitlichen Betrachtung des Verkehrsnetzes auf ihre Sinnhaftigkeit geprüft werden. Die Erarbeitung und Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen in den Kommunen sollte, vor allem bei verkehrsbeschränkenden Maßnahmen, unter Beteiligung der betroffenen Unternehmen vollzogen werden. Eine schlechtere Erreichbarkeit anliegender Unternehmen ist nicht hinnehmbar. Insbesondere die Unternehmen der Logistikbranche und des Groß- und Einzelhandels nutzen die Nachtstunden, um Lagerbestände aufzufüllen und die tägliche Versorgung sicherzustellen. Diese Verkehre müssen gewährleistet sein (Ziel- und Quellverkehr).

#### **1.b Bewertung der Maßnahmen im Landkreis Gießen**

In der Kommune Hungen ist die zügige Realisierung der **Ortsumgehung der B 489** einer großräumigen Geschwindigkeitsbegrenzung vorzuziehen.

Die IHK Gießen-Friedberg begrüßt den geplanten Bau der **Ortsumgehung B 49**, die eine deutliche Entlastung der Lärmsituation an den betroffenen Ortsdurchfahrten in Reiskirchen und Lindenstruth zur Folge haben wird.



## 1.c Bewertung der Maßnahmen im Vogelsbergkreis

Die IHK Gießen-Friedberg begrüßt den geplanten Bau der **Ortsumgebung B 254**, die eine deutliche Entlastung der Lärmsituation an den betroffenen Ortsdurchfahrten in Lauterbach und Wartenberg zur Folge haben wird.

## 2. Maßnahmen für den IHK-Bezirk Lahn-Dill

### Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 km/h

Im Lahn-Dill-Kreis und dem Landkreis Marburg-Biedenkopf wird angegeben, dass in den Kommunen entlang der Bundesstraße B 62 und B 253 ein Tempolimit von 30 km/h eingeführt und beibehalten werden soll.

Im IHK-Bezirk Lahn-Dill und insbesondere entlang der Bundesstraßen B 62 und B 253 ist ein überdurchschnittlich hoher Anteil an verarbeitendem Gewerbe vorhanden. Der Anteil beträgt 115 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte pro 1.000 Einwohner. Zum Vergleich: Im Bundesdurchschnitt sind es 75 und in Hessen lediglich 65 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte pro 1.000 Einwohner. Dies verdeutlicht, welchen Stellenwert die Industrie, auch für die Beschäftigung in der Region, hat. Erhebliche Transportvolumina an Vorprodukten und Betriebsmitteln werden in die Region über die Straßen angeliefert. Fertig- und Zwischenprodukte verlassen in bedeutsamem Umfang die Produktionsstandorte wieder über die Straßen. Dadurch wird deutlich: Je höher der Anteil der Industriebeschäftigten ist, desto wichtiger ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Ohne Lkws und ohne Einpendler kein produzierendes Gewerbe, keine Arbeitsplätze, keine Gewerbesteuer, keine Wertschöpfung. Die Kommunen vor Ort und das Land Hessen müssen den Unternehmen Impulse geben, in die vorhandenen Standorte vor Ort zu investieren und nicht in Zweigniederlassungen, die günstigere Standortfaktoren bieten. Wertschöpfung, die hier verloren geht, kann nur sehr schwer zurückgeholt werden.

Wenn die Kommunen entlang einer Bundesstraße die Durchfahrtsgeschwindigkeit auf 30 km/h reduzieren, führt dies zu einer deutlichen Aufsummierung der Fahrtzeitverlängerungen und verringert die Leistungsfähigkeit dieser wichtigen Transportstrecken.

### **B 62 und B 253 sind Ersatztrassen für die verworfene A 4: Ausbau mit Überholmöglichkeiten und Ortsumgehungen anstelle Geschwindigkeitsreduzierungen**

Es ist wichtig, dass die Leistungsfähigkeit der Bundesstraßen 62 und 253 nicht nur erhalten bleibt, sondern als Ersatztrassen zur verworfenen A 4 ausgebaut werden. Die Absage von Bund und Land zum Lückenschluss der A 4 zwischen Krombach (Olpe) und Hattenbacher Dreieck verschärft die Wettbewerbsnachteile für die ansässigen Unternehmen gegenüber anderen Regionen und kann deshalb nicht ohne Alternative bleiben. In einer von der IHK Lahn-Dill beauftragten Studie haben die beiden Verkehrsexperten Prof. Dr.-Ing. Jürgen Steinbrecher, Universität Siegen, und Prof. Dr.-Ing. Roland Weber, Hochschule Darmstadt, die großräumige Anbindung des nördlichen IHK-Bezirk im Netzzusammenhang mit alternativen Planungen zum verworfenen A 4-Lückenschluss betrachtet. Zudem wurde der Streckenzug der B 62 mit Blick auf das Verkehrsaufkommen, den Verkehrsablauf, die

Verkehrssicherheit, die Betroffenheit der Unternehmen und Anwohner und die Zubringerfunktion zur A 49 und A 5 analysiert. Aber auch andere Trassenplanungen, wie die B 508n und die Route 57, die angrenzend durch Nordrhein-Westfalen und Nordhessen in Planung sind, wurden bewertet. Die Ergebnisse zeigen, dass eine Kombination aus schnell realisierbaren Ortsumgehungen, Ausbaumaßnahmen auf den Außerortsstrecken mit Aufweitungen des Querschnitts und gesicherten Überholmöglichkeiten die realistischste Möglichkeit ist, die Erreichbarkeit der Standorte an der B 62 zu verbessern. Damit geht ebenso eine Entlastung der Anwohner von Lärmimmissionen einher.

Durch die **Ortsumgehung Eckelshausen** kann der Durchgangsverkehr um 90 Prozent aus der Ortslage verlagert werden, durch die **Ortsumgehung Buchenau** um 75 Prozent. Wirtschaft, Bevölkerung und Kommunen stehen hinter diesen Ortsumgehungen. Für beide Maßnahmen

existieren Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung bzw. Gemeindevertretung. Es ist wichtig, dass die Ortsumgehung Eckelshausen nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses gebaut wird und die Planungen für die Ortsumgehung Buchenau aufgenommen werden. Beide Maßnahmen führen zu einer hohen Entlastung der Ortsdurchfahrten.

Die B 253 ist bereits auf Teilstrecken mit gesicherten Überholmöglichkeiten ausgestattet. Um eine Ersatzfunktion für die A 4 zu übernehmen, fehlen noch die **Ortsumgehungen Dillenburg-Frohnhäuser, Eschenburg-Wissenbach und Breidenbach**. Auch hier stehen Wirtschaft, Bevölkerung und Kommunen hinter diesen Maßnahmen. Die **Ortsumgehung Breidenbach** wird derzeit geplant. Diese wird die Ortslage um bis zu 72 Prozent vom Straßenverkehr und damit von Lärmimmissionen entlasten. Für die **Ortsumgehungen Frohnhäuser und Wissenbach** wurde von Prof. Dr.-Ing. Jürgen Steinbrecher von der Universität Siegen durch eine Studie bereits im Jahr 2007 nachgewiesen, dass die Anwohner von Lärmimmissionen erheblich entlastet werden können. Insbesondere beim Schwerverkehr kann der Durchgangsverkehr um bis zu 62 Prozent verlagert werden. Zudem ist das Unfallgeschehen in diesen Ortsdurchfahrten besonders ausgeprägt. Jeder zweite schwere Unfall ereignet sich innerorts.

Die B 253 hat zusammen mit der B 62 eine wichtige Erschließungsfunktion in ost-westlicher Richtung. Zudem sind sie Zubringerstraßen zu den Autobahnen A 49 und A 5 im Osten und der A 45 im Westen. Geschwindigkeitsbegrenzungen dieser wichtigen Ost-West-Trasse gefährden den Wirtschaftsstandort, da diese Bundesstraßen ohne Alternative sind.

### **Geschwindigkeitsbegrenzung in Solms**

Bevor eine ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in Burgsolms auf der L 3282 im Bereich Einmündung Gutleutstraße und Burgsolmer Straße angeordnet wird, sollte geprüft werden, ob der Lärmkonfliktpunkt durch passive Schallschutzmaßnahmen, wie zum Beispiel Schallschutzfenster, zu einer Entlastung der Anwohner führt. Eine weitere Maßnahme können Fußgängerüberwege sein, welche verkehrsberuhigende Auswirkungen haben. Diese Straße ist ein Zubringer zur künftigen vierspurigen B 49.

### **Bauliche Maßnahmen im Straßenbild**

Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, wie zum Beispiel „bremsende Verschwenkungen“ oder „Inseln“ in Ehringshausen auf der L 3052, können zu einem beruhigten Verkehr beitragen, da somit Überschreitungen der Geschwindigkeitsbegrenzungen erheblich minimiert werden können. Hierfür müssen keine Geschwindigkeitsberendungen auf 30 km/h vorgenommen werden. Jedoch gilt es darauf zu achten, dass der Güterverkehr die baulichen Maßnahmen problemfrei passieren kann.

### **Maßnahmen an der A 45**

Durch den sechsstreifigen Ausbau der A 45, der bereits beim Neubau der Brücken umgesetzt wird, ergeben sich erhebliche Reduzierungen der Lärmimmissionen durch neue Lärmschutzmaßnahmen. Für den sechsstreifigen Ausbau besteht ein breiter Konsens in der Region. Bereits im Jahr 2007 hat die IHK Lahn-Dill zusammen mit den Kommunen entlang der A 45 von Haiger bis Wetzlar in einer gemeinsam finanzierten Studie nachgewiesen, dass ein sechsspüriger Ausbau der A 45 notwendig ist.

### **3. Maßnahmen für den IHK-Bezirk Limburg**

Die IHK Limburg nimmt vor allem Bezug auf die bereits im Lärmaktionsplan aktuell genannten Maßnahmen. Die Erarbeitung weiterer Maßnahmenvorschläge in den Kommunen sollte, vor allem bei verkehrsbeschränkenden Maßnahmen, unter Beteiligung der betroffenen Unternehmen vollzogen werden.

Lkw-Durchfahrtsverbote wurden für verschiedene Ortsdurchfahrten im IHK-Bezirk vorgeschlagen. Allerdings werden jeweils keine geeigneten Ausweichrouten aufgezeigt. Daher können diese Maßnahmen aus unserer Sicht nicht sinnvoll weiterverfolgt werden bzw. werden aufgrund der befürchteten starken Beeinträchtigung von Wirtschaftsverkehren von uns abgelehnt. Außerdem würden die in der Folge notwendigen Umfahrungen für Lieferverkehre der Unternehmen zu erheblichen Kostensteigerungen, vermehrten Umweltbelastungen und Standortnachteilen führen.

Vor allem die Bundesstraßen in unserer Region sind wichtige Trassen für den regionalen und überregionalen Wirtschaftsverkehr, die in ihrer Funktionsfähigkeit erhalten werden müssen.

Auch Geschwindigkeitsbeschränkungen (Tempo 30) als Lärmschutzmaßnahmen tangieren die Leistungsfähigkeit einer Straßenverbindung und sollten insbesondere auf Bundesstraßen nur im begründeten Ausnahmefall nach genauer Untersuchung und Abwägung der Auswirkungen zugelassen werden.

### **Bad Camberg (S. 178 ff.)**

Die dargelegte Belastungssituation bestätigt nochmals die besondere Dringlichkeit der in der Endphase der Planung befindlichen Umgehungsmaßnahme an der B 8, welche für alle genannten Konfliktpunkte in den **Ortsdurchfahrten entlang der B 8 bzw. der L 301** eine spürbare Lärmentlastung (minus 30 Prozent) bringen soll. Mit der Schaffung des Baurechts „ist in absehbarer Zeit zu rechnen“ (S. 203).

Daneben sollte der im Entwurf genannte schlechte Straßenzustand vor allem in den Konfliktbereichen baldmöglichst mit einem lärmarmen Fahrbahnbelag saniert werden.

Weitere Abschnitte mit Geschwindigkeitsbeschränkungen (Tempo 30 km/h) sollten nicht eingeführt werden. Die Geschwindigkeitsbeschränkungen in den genannten Teilstücken auf der B 8 in den **Ortsteilen Erbach und Würges** sollten nach Verwirklichung der Umgehung im Sinne eines stetigen Verkehrsflusses überprüft werden.

### **Brechen (S. 186 ff.)**

Die dargelegte Belastungssituation bestätigt die Dringlichkeit der im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) vorgesehenen Umgehungsmaßnahme für **Niederbrechen** im Zuge der **B 8**, welche für die Ortsdurchfahrt die größte Lärmentlastung bringen kann.

Zur Verstetigung des Verkehrsflusses sollte in Niederbrechen die Regelung an der B 8 Limburger Straße/Einmündung Villmarer Straße überprüft werden.

Geschwindigkeitsreduzierungen (Tempo 30) sollten aus den bereits genannten Gründen vor allem auf der Ortsdurchfahrt der Bundesstraße in Niederbrechen unterbleiben und gegebenenfalls die Einhaltung von Tempo 50 stärker kontrolliert werden. Der angezeigte Sanierungsbedarf sollte abgestimmt baldmöglichst im Sinne der Lärminderung abgearbeitet werden.

### **Dornburg (S. 190 ff.)**

Die dargelegte Belastungssituation bestätigt die Dringlichkeit der Umgehungsmaßnahmen für **Langendernbach** im Zuge der **B 54** (aufgenommen im BVWP) und im Zuge der **L 1551** (KIM II Vereinbarung, im Lärmaktionsplan hier nicht aufgeführt). Beide Maßnahmen werden eine erhebliche Lärminderung für die Ortsdurchfahrt bringen.

Die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung für die Bundesstraßenortsdurchfahrt wird aus den bereits genannten Gründen besonders kritisch gesehen.

Bezüglich des Vorschlags eines Lkw-Nachfahrverbotes für die **L 1551**, OD Langendernbach, fehlen leider die Ergebnisse der genannten schalltechnischen Berechnung sowie Angaben zu den Ausweichrouten der möglicherweise betroffenen Wirtschaftsverkehre bzw. Lkw-Transporte. Grundsätzlich sollte ein sich ausweitender Flickenteppich unterschiedlichster Einschränkungen für die Straßenbenutzung vermieden werden, da die Beachtung und auch die Kontrolle dieser Einschränkungen zunehmend schwieriger werden.

**Elbtal (S. 193 ff.)**

Die dargelegte Belastungssituation bestätigt die Dringlichkeit der im BVWP vorgesehenen Umgehungsmaßnahme für **Dorchheim und Elbgrund** im Zuge der **B 54**, welche eine erhebliche Lärminderung für die Ortsdurchfahrt bringen wird.

Das für Dorchheim und Elbtal vorgeschlagene Lkw-Nachtfahrverbot wird von uns abgelehnt, da hiermit die Leistungsfähigkeit der Bundesstraße erheblich eingeschränkt würde bzw. keine geeigneten Ausweichmöglichkeiten dargestellt werden und Wirtschaftsverkehre und Standorte negativ betroffen wären.

**Elz (S. 196 ff.)**

Die dargelegte Belastungssituation bestätigt die Dringlichkeit einer seit Jahrzehnten geplanten und im BVWP vorgesehenen Umgehungsmaßnahme für Elz im Zuge der **B 8**, welche eine erhebliche Lärminderung für die Ortsdurchfahrt bringen wird, auch wenn nur eine Nordumgehung verwirklicht werden könnte.

Die vorgeschlagenen Geschwindigkeitsreduzierungen (Tempo 30) insbesondere für die Bundesstraßenortsdurchfahrt werden aus den bereits genannten Gründen kritisch gesehen.

**Hadamar (S. 202 ff.)**

Die dargelegte Belastungssituation bestätigt die Dringlichkeit der seit Jahrzehnten geplanten und im BVWP vorgesehenen Umgehungsmaßnahme für den **Ortsteil Oberzeuzheim** im Zuge der **B 54**, welche eine erhebliche Lärminderung für die Ortsdurchfahrt bringen wird.

Das für Oberzeuzheim vorgeschlagene Lkw-Fahrverbot bzw. Nachtfahrverbot wird von uns abgelehnt, da hiermit die Leistungsfähigkeit der Bundesstraße erheblich eingeschränkt würde bzw. keine geeigneten Ausweichmöglichkeiten dargestellt werden und Wirtschaftsverkehre und Standorte negativ betroffen wären.

Die vorgeschlagenen Geschwindigkeitsreduzierungen (Tempo 30) werden insbesondere für die Bundesstraßenortsdurchfahrt (Oberzeuzheim) aus den bereits genannten leistungsmindernden Gründen kritisch gesehen.

Neben Tempo 30 haben zusätzliche Fahrbahnverengungen (vorgeschlagen für Steinbach, L3022) nach unserer Einschätzung nicht unbedingt eine zusätzliche lärmmindernde Wirkung. Die Behinderung des Verkehrsflusses kann per Saldo sogar negative Auswirkungen auf die Umwelt haben.

**Hünfelden (S. 206 ff.)**

Der dargestellte Vorschlag eines Lkw-Fahrverbotes bzw. -Nachtfahrverbotes in Dauborn (L 3030 und L 3022) wird von uns abgelehnt, da Wirtschaftsverkehre voraussichtlich erheblich beeinträchtigt würden.

**Limburg (S. 214 ff.)**

Die dargelegte Belastungssituation bestätigt nochmals die besondere Dringlichkeit der seit Jahrzehnten geplanten und im BVWP vorgesehenen **Südmumgebung für Limburg** im Zuge der **B 54**, welche als wirksamste Maßnahme eine erhebliche Lärminderung für die am stärksten belasteten innerstädtischen Straßen (Diezer Straße, Schiede, Frankfurter Straße und auch Holzheimer Straße) bringt.

Ebenso wird die Dringlichkeit der seit Jahrzehnten für den BVWP gemeldeten Umgehung für den **Ortsteil Lindenhof** im Zuge der **B 8** bestätigt, welche als wirksamste Maßnahme eine erhebliche Lärminderung bringt.

Die vorgesehene Geschwindigkeitsreduzierung (Tempo 30, Nachtzeitraum) für die Bundesstraßenortsdurchfahrt von **Lindenhof (B8)** bzw. **Linter (B 417)** wird aus den genannten, leistungsmindernden Gründen kritisch gesehen.

Die Vorschläge für weitere Temporeduzierungen für die Kernstadt von Limburg auf innerörtlichen Verbindungsstraßen von Limburg scheinen auch teilweise ohne weitere Berücksichtigung der Funktion der vorhandenen Straßen gemacht worden zu sein. Bei einigen bereits durchgeführten Maßnahmen bzw. Vorschlägen ist es zweifelhaft, ob die mögliche Lärmreduzierung in einem annähernd ausgewogenen Verhältnis zu den nachteiligen Auswirkungen der Verkehrseinschränkung steht. Vermutlich würde die größere Vorsorge für die Einhaltung von Tempo 50 km/h (u. a. verstärkte Kontrollen) vor allem in den verkehrsarmen Nachtstunden in den meisten Fällen bereits eine deutliche Entlastung bringen.

### III. Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich des Regierungspräsidiums Kassel

#### 1. Maßnahmen für den IHK-Bezirk Kassel-Marburg

##### **(Nächtliche) Straßensperrungen**

Bei (nächtlichen) Straßensperrungen muss die jederzeitige Erreichbarkeit der Empfänger und Versender sichergestellt bleiben. Sollten die Sperrungen aus Lärmschutzgründen rechtmäßig sein, so ist es notwendig, dass die regional ansässigen Unternehmen (Quell- und Zielverkehre) Ausnahmegenehmigungen vom Regierungspräsidium erhalten. Wichtig hierbei ist, dass diese Ausnahmegenehmigungen großzügig und gebührenfrei erfolgen.

Beispielhaft möchten wir an dieser Stelle das angeordnete Nachtfahrverbot auf der **B 252** erwähnen, das für die im **Raum Waldeck-Frankenberg und Altkreis Biedenkopf** ansässige Wirtschaft mit erheblichen Schwierigkeiten und wirtschaftlichen Folgen verbunden ist. Da man es hier über Jahre, sogar Jahrzehnte, hinweg versäumt hat, durch den Bau von Umgehungsstraßen Wohngebiete vom Fahrzeugverkehr zu trennen, sind die Konflikte zwischen den Mobilitätsinteressen der Bevölkerung und einer arbeitsteiligen, von hohem Wettbewerbsdruck geprägten Wirtschaft und dem unbestrittenen Schutzbedarf der Bevölkerung vor Verkehrslärm offensichtlich. Ein rigoroses Fahrverbot für den Wirtschaftsverkehr in der Zeit ab 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr ohne Ausnahmen für den regionalen

Ziel- und Quellverkehr schafft allerdings dabei langfristig viele Nachteile für die regionale Wirtschaft und deren Beschäftigungsperspektiven.

Die Attraktivität dieser Region bei Betriebsansiedlung bzw. Investitionsentscheidungen wird deutlich abnehmen und andere, weniger schwierige Standorte werden bevorzugt. Eine derartige Entwicklung ist unausweichlich mit langfristig wirkenden negativen Auswirkungen für die Beschäftigungslage und den Wohlstand der dort lebenden Bevölkerung verbunden.

### **Straßensanierung**

Bei der Sanierung von Straßen und insbesondere bei dem Neubau von Straßen sollte besonderer Wert auf die im Straßenbett liegenden Kanaldeckel gelegt werden. Die Mehrzahl dieser Deckel liegt zu tief. Dies hat eine erhebliche Lärmentwicklung zur Folge, wenn Fahrzeuge, insbesondere Lkws, eine solche Vertiefung in der Fahrbahn überfahren. Hier sind die Straßenbauämter bzw. die Kommunen schon bei der Errichtung der Straßen gefordert, noch mehr als bisher auf die Qualität der Fahrbahn zu achten. Dies wäre weitaus besser, als anstelle der notwendigen Sanierung der Fahrbahn eine unnötige und lärmtechnisch wenig wirksame Geschwindigkeitsreduzierung anzuordnen.

### **Attraktive Angebote von Bus und Bahn einschließlich überzeugender Tarife**

Um Berufspendler zum Verzicht auf das eigene Auto anzuregen, ist ein gleichwertiges Angebot des ÖPNV notwendig. Dafür erforderlich sind u. a. ein ausgebautes Tempo-50-fähiges Netz für Busse sowie ein entsprechendes Platzangebot für Fahrräder in Bussen und Bahnen. Es reicht nicht, den Radverkehr nur auf den Straßen zu fördern. Auch muss in öffentlichen Verkehrsmitteln für die Fahrradmitnahme ausreichend Raum zu günstigen Preisen zur Verfügung stehen. In außerstädtischen und ländlichen Gebieten in Nordhessen bietet der ÖPNV für Berufspendler jedoch derzeit keine Alternative zum Pkw.

## **2. Maßnahmen für den IHK-Bezirk Fulda**

### **A7**

Von der Anschlussstelle Fulda-Mitte über den betroffenen Bereich der Gemeinde Künzell (rund 4,5 Kilometer) soll nachts eine Geschwindigkeitsabsenkung auf 60 km/h für Lkw mit mehr als 7,5 t erfolgen. Betroffen sind vier Objekte, an denen Überschreitungen in der Nacht aufgrund des hohen Schwerlastverkehrsanteils (63 %) auf der Autobahn ermittelt wurden. Wir bewerten eine Geschwindigkeitsabsenkung für unverhältnismäßig und fordern geeignete passive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, Belüftungsanlagen) für diese vier Objekte oder das Aufbringen eines lärmreduzierenden Asphalts.

**B 27 Rothemann**

Eine nächtliche Ausweitung des Tempo 30 auf Fahrzeuge ab 3,5 t zGG erfolgte ohne Anhörung oder Zustimmung der Wirtschaft. Hier dürften die errechneten Effekte unter 3 dB (A) liegen, wurden aber bei einer erwarteten Entlastung von mehr als 2 dB (A) aufgerundet. Eine Absenkung des Tempos sollte die letzte zu ergreifende Maßnahme sein, da sie für logistische Unternehmen erhebliche Mehrkosten bedeutet und der Lärmschutz aufgrund der Wahrnehmbarkeitsschwelle kaum höher ist als vorher. Zudem ist die Bundesstraße nur zweispurig. Alle anderen Verkehrsteilnehmer werden ebenfalls genötigt, hinter einem Fahrzeug von mehr als 3,5 t zGG das Tempo 30 zu akzeptieren. Wir fordern eine sofortige Rücknahme der Reduzierung zugunsten anderer Maßnahmen wie einer Verstetigung des Verkehrs (z. B. optimierte Ampelschaltung) oder einen schallschluckenden Asphalt.

**B 279 Stadt Gersfeld**

Es ist nicht akzeptabel, dass Ortschaften wie Altenfeld und Gersfeld (Ort) eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nachts für Fahrzeuge über 3,5 t zGG genehmigt wird. Erste Maßnahme hätte eine optimierte Ampelanlage im Ortskern Gersfeld sein müssen, um den Durchfluss des Schwerverkehrs ohne Anhalten und Anfahren zu gewährleisten. Aufgrund des starken Gefälles von der Schwedenschanze kommend wurden Schikanen auf der Bundesstraße vor Gersfeld platziert, die automatisch zu einer Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus führen. Statt Tempo 30 wäre es zweckmäßiger, die Ortsdurchfahrt bei der nächsten Sanierung mit einem offenporigen Asphalt zu versehen. Das kann den Lärm um bis zu 9 dB (A) senken. Auch passive Lärmschutzmaßnahmen an Objekten sind grundsätzlich zu bevorzugen. Der volkswirtschaftliche Schaden von innerörtlichen Temporeduzierungen dürfte absehbar deutlich höher liegen als der in Gebäudesanierungen investierte Betrag.

