

Stellungnahme zu den Entwürfen des Lärmaktionsplans Hessen, Teilpläne Straßenverkehr 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 selbstverständlich 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. Zugleich müssen aber die Belange des Wirtschaftsverkehrs so berücksichtigt werden, dass Standorte nicht an Attraktivität verlieren und im Ansiedlungswettbewerb ihre Chancen behalten.

Die nun vorgelegten Entwürfe des Teilplans Straße des LAPs Hessen für die Regierungsbezirke Darmstadt, Gießen und Kassel sehen Maßnahmen im Straßenverkehr vor. Damit sind auch die Belange des Wirtschaftsverkehrs unmittelbar betroffen. Die Sicherstellung funktionierender Verkehrswege auf den Straßen, dem Wasser und der Schiene sowie der Schnittstellen ist unverzichtbar, damit Standorte wachsen und sich entwickeln können. Die Sicherstellung von funktionierender Mobilität bedeutet sowohl für die Wirtschaft als auch für die Gesellschaft Wachstum und Beschäftigung, Freiheit und Lebensqualität. Daher setzen wir auch zukünftig darauf, dass im Rahmen der Lärmaktionsplanung auf Einschränkungen der Mobilität verzichtet wird.

Viele Unternehmen der Verkehrs- und Logistikwirtschaft operieren schon jetzt an der Kostendeckungsgrenze und sind daher nicht in der Lage, zusätzliche Belastungen zu tragen. Aufgrund der zunehmenden finanziellen Belastung des Straßengüterverkehrs durch den Mindestlohn, die Lkw-Maut und des stetig wachsenden Wettbewerbsdrucks sehen sich viele Unternehmen schon jetzt sehr großen Belastungen gegenüber. Sollten sich durch wirtschaftsunfreundliche Aktionspläne die Rahmenbedingungen weiter verschlechtern, sind nicht nur eine Reihe der Bestandsunternehmen gefährdet, auch die Ansiedlung neuer Unternehmen wird zunehmend erschwert. Zusätzlich wären 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 der betroffenen Anwohner entschieden wird und notwendige Belange von betroffenen Unternehmen vielfach unberücksichtigt bleiben. Erforderlich ist deshalb eine wirtschaftsrelevante Kosten-Nutzen-Analyse der vorgeschlagenen Maßnahmen des LAPs.

Mit Verweis beispielsweise auf S. 113 des LAP des RPs Gießen („*Vorschläge für lärm mindernde Maßnahmen wurden weder von der Kommune noch aus der Bevölkerung eingebracht. [...] Es ist daher geplant[,] im Nachgang zur Lärmaktionsplanung der 2. Stufe in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Buseck geeignete Lärm minderungsmaßnahmen zu erarbeiten.*“) weisen wir zudem da-

rauf hin, dass bei Lärminderungsmaßnahmen, die erst noch erarbeitet werden müssen, betroffene Unternehmen sowie die jeweilige IHK in den Erarbeitungsprozess einbezogen werden sollten, um die Belange der Wirtschaft angemessen zu berücksichtigen.

Es zeigt sich, dass zahlreiche Maßnahmen mit eingeschränktem Blickfeld (die Grenzen der eigenen Stadt bzw. Gemeinde) entstanden sind und entsprechend argumentativ begründet werden. Im Sinne der Lärminderung, der Luftreinhaltung und der Infrastruktur (weniger Umwege bedeuten auch weniger Emissionen) ist jedoch darauf zu achten, dass lokale Maßnahmen keinen negativen Gesamteffekt für die Wirtschaft in der Region erzielen. Dieses Vorgehen zeigt sich besonders bei unkoordinierten Lkw-Durchfahrtsverboten, bei denen es besonders wichtig wäre, sich regional abzustimmen. Im Sinne der Unternehmen betrachten wir allerdings diese Maßnahme besonders kritisch, da dadurch erhebliche Zusatzkosten durch notwendige Umwege, Fahrzeugverschleiß, größerer Zeitaufwand, höhere Spritkosten, mehr Emissionen, höhere Umweltbelastung und perspektivisch höhere Mautgebühren, sobald ab 2018 alle Bundesstraßen mautpflichtig werden, entstehen.

Des Weiteren sind die grundsätzlich möglichen bzw. vorgesehen Maßnahmen (Tabelle 1, S. 21ff.¹) in sich nicht konsistent bzw. würden sich bei gleichzeitiger Anwendung widersprechen. Eine Verringerung der Anzahl von Fahrbahnen und eine Reduzierung der Geschwindigkeit führen nicht per se zu einer Reduzierung der Verkehrsmenge. Eine Reduzierung der Fahrbahnen 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 zielführender sein, auch wenn man damit in Kauf nehmen muss, dass dort u.U. die Lärmbelastung steigt.

Weiter fehlt in der Liste der Maßnahmen der Hinweis auf E-Mobilität – hier bezweifeln wir, dass der Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge tatsächlich nur eine geringfügige Wirkung hätte. Gar nicht genannt werden Maßnahmen, wie Förderung von Carsharing oder von Leihfahrrädern.

Überdies möchten wir darauf hinweisen, dass die Beschränkung von Erläuterungen nur zu den am häufigsten genannten Maßnahmen durch eine Erläuterung der wirkungsvollsten Maßnahmen ergänzt werden sollte (z.B. Ausbau ÖPNV oder Förderung des Radverkehrs) – denn die häufige Nennung einer Maßnahme macht diese noch lange nicht zur sinnvollsten oder wirkungsmächtigsten (S. 25ff.), was aber die Auswahl der gewählten ausführlich behandelten Maßnahmen suggeriert.

Uns ist außerdem aufgefallen, dass der vorgelagerte allgemeine Teil der Lärminderungsplanung (Kapitel 1 „*Einleitung*“ sowie Kapitel 2 „*Grundlagen der Lärmaktionsplanung*“) bei den einzelnen RPs unterschiedlich ist. Dies erschwert die Kommentierung der Lärmaktionsplanung aus gesamthessischer Perspektive, da die „Zielrichtung“ zu verschiedenen Themen in den einzelnen RPs doch unterschiedlich zu sein scheint.

¹ Im einleitenden Teil dieser Stellungnahme beziehen sich die 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 IHKs beziehen sich die Seitenzahlen auf den LAP des jeweils zuständigen RPs.

Beispiele finden sich punktuell an verschiedenen Stellen in den Entwürfen der Lärmaktionspläne der drei RPs. Besonders gravierend ist aber das Beispiel im Kapitel „Geschwindigkeitsbeschränkungen“, bei dem sich die Pläne erheblich unterscheiden. Zum Beispiel ist im LAP des RPs Darmstadt der folgende, für unsere Stellungnahme nicht unwichtige, Abschnitt nicht enthalten, der aber auf S. 20 des Plans des RPs Gießen und auf S. 28 des RPs Kassel auftaucht:

„Ein wesentlicher Punkt der immer gegen Geschwindigkeitsbegrenzungen ins Feld geführt wird, ist der, dass sich dadurch die Fahrzeiten erheblich verlängern würden. Dies würde dann zwangsläufig zu einer Verlagerung des Verkehrs auf andere Straßenabschnitte führen. Da es sich bei der überwiegenden Anzahl der Autofahrten um Kurzstrecken handelt, führt eine Geschwindigkeitsreduzierung nur zu einer Fahrzeitverlängerung von weniger als einer Minute (bei einer Fahrtstrecke von 1 km), wobei in der Regel der geschwindigkeitsreduzierte Straßenabschnitt kürzer sein wird. Außerdem wirkt sich die Temporeduzierung prozentual auf die tatsächliche Fahrtzeit geringer aus, da Störungen und Verzögerungen unabhängig von der Geschwindigkeit die Fahrt maßgeblich verlängern. Nicht unterschätzt werden darf in diesem Zusammenhang auch nicht der Einfluss der Ampelschaltung auf die Fahrtzeit.“

Zusätzlich dazu ist im LAP des RPs Gießen auf S. 20 folgender Abschnitt enthalten, der in den Plänen der RPs Darmstadt und Kassel nicht enthalten ist:

„Bei einer Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen ist immer auch die Luftqualität im Auge zu behalten. Tempo 30 führt z.B. nicht zwangsläufig auch zu einer Verringerung der Luftschadstoffe. Eine Reduzierung der Luftschadstoff-Emissionen wird nur bei einem gleichmäßigen Verkehrsfluss ohne ständigen Wechsel zwischen Abbrems- und Beschleunigungsvorgängen erreicht.“

Auch die daran anschließenden Beispiele aus Hessen findet man nur im Entwurf des RP Gießen (S. 20f.). Dort ist darüber hinaus zu beachten, dass das Beispiel des Frankfurter Pilotprojekts nicht aktuell ist: der erweiterte Verkehrsversuch wird hier gar nicht genannt (s. hierzu der Entwurf des RPs Darmstadt, S. 255ff.).

Insbesondere in der Lärmaktionsplanung der RP Gießen und Kassel wird besonders deutlich, dass hier der doch für diese Regionen besonders wichtige Blick auf den ländlichen Raum ausgespart wird.

Nicht nur, dass sich die Lärmaktionspläne unterscheiden – sie widersprechen sich sogar an dieser Stelle. Im LAP des RP Gießen heißt es:

„Obwohl die Anordnung von Tempo-30-Zonen schon aufgrund der hierfür erforderlichen Voraussetzungen nur für das Nebenstraßennetz in Frage kommt, kommt ihnen doch eine generelle Lärminderungswirkung bezogen auf die gesamte Kommune zu. Die Einrichtung von Tempo-30-Zonen zwischen den Straßen des Vorbehaltsnetzes führt nämlich gerade in größeren Kommunen zu einer Minderung der Lärmbeeinträchtigung in überwiegend dem Wohnen dienenden Gebieten. Daher ist im Folgenden stichpunktartig die Voraussetzung aufgeführt.“ (S. 19)

Im LAP des RP Darmstadt klingt dies aber so:

„Die Einführung von Tempo 30 km/h auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, auf denen zuvor Tempo 50 km/h zulässig war, führt bei einem Lkw-Anteil von 10 % zu einer Reduzierung des

Mittelungspegels um ca. 2,6 dB (A). Die dabei von den Anwohnern empfundene Lärminderung kann noch erhöht werden, wenn es hierdurch zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses (weniger Beschleunigungs- und Bremsvorgänge) kommt. Pegelspitzen, die speziell in der Nachtzeit störend auf den Schlaf wirken, können hierdurch sogar um 5-9 dB (A) verringert werden. Im Rahmen der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung wurde in Darmstadt, Frankfurt und Wiesbaden pilotweise Tempo 30 km/h auf ausgewählten, innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen während der Nachtzeit (22 bis 6 Uhr) erprobt. Durch wissenschaftliche Begleitungen dieser Pilotprojekte konnte die praktische Wirksamkeit der Maßnahme gezeigt werden [...]. Für das innerörtliche Nebenstraßennetz stellen Tempo-30 km/h-Zonen eine etablierte Lärminderungsmaßnahme dar, die gerade in größeren Kommunen zu einer Minderung der Lärmbeeinträchtigung in überwiegend dem Wohnen dienenden Gebieten führt. Im Folgenden sind zur Abgrenzung von Tempolimits auf Hauptverkehrsstraßen die Voraussetzungen für die Einrichtung von Tempo-30-Zonen zwischen den Straßen des Vorbehaltensnetzes stichpunktartig aufgeführt.“ (S. 27f.)

Während man beim RP Gießen davon ausgeht, dass Tempo 30 km/h nur auf Nebenstraßen erlaubt sein kann, geht man beim RP Darmstadt bereits von einem erfolgreich ausgeführten Pilotversuch aus und nimmt damit das Ergebnis vorweg – denn dieses wird erst für Mitte 2016 erwartet und der Ausgang des Versuchs ist noch völlig offen.

Zu unseren weiteren inhaltlichen Kommentaren zur Einführung von Tempo 30 km/h verweisen wir auf die unten folgenden Abschnitte zu Geschwindigkeitsbeschränkungen in der Stellungnahme.

Obwohl natürlich die einzelnen RPs örtlich zuständige Behörden sind für die Aufstellung der LAPs, wäre aus gesamthessischer Sicht doch dringend geboten, hier mehr Einheitlichkeit herzustellen.

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

Tagsüber

Geschwindigkeitsreduzierungen in der Innenstadt außerhalb der Nachtstunden, insbesondere an den stark frequentierten Einfall- und Ausfallstraßen, sind gegenüber anderen Maßnahmen zur Lärminderung zurückzustellen, da hierdurch die Bündelungsfunktion dieser Straßen verloren gehen und es insbesondere zu Stoßzeiten zu Ausweichverkehr in die umgebenden Straßen, ggf. also anderen Schutzgebieten, kommen kann (S. 70 „*Es darf kein Straßenverkehrslärm durch Verkehrsverbote in andere Schutzgebiete verlagert werden.*“). Andere Maßnahmen, insbesondere solche, die der Verstetigung des Verkehrsflusses dienen, sind deutlich vorzuziehen.

Geschwindigkeitsreduzierungen auf Hauptverkehrsachsen innerhalb von Städten betreffen oft auch Anbindungen zum überörtlichen Verkehrsnetz. Dies hat damit Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr und führt zu einer Behinderung aller privaten und geschäftlichen Fahrten durch erhöhten Zeitaufwand und dadurch zu erhöhten Kosten für Unternehmen und Verbraucher. Darüber hinaus können Tempobeschränkungen zu einer längeren Verweilzeit des Verkehrs und damit zu einer Ausdehnung der Lärmbelastung sowie zusätzlichen Abbrems- und Beschleunigungsvorgängen führen. Im Ergebnis führt dies zu einer höheren Lärmbelastung und durch zusätzliche Abgase auch zur einer stärkeren Luftverschmutzung. Hierauf wird auch im Lärmaktionsplan des

RP Gießen hingewiesen, leider fehlt der Hinweis in den Plänen der RP Darmstadt und Kassel. Darüber hinaus wäre auch immer der ÖPNV von einer Geschwindigkeitsbegrenzung betroffen, so dass es schwieriger werden würde, Fahrpläne einzuhalten.

Der Lärmaktionsplan selbst beschreibt, dass durch Geschwindigkeitsbeschränkungen maximal 2 bis 3 dB (A) Lärmemissionen reduziert werden können. Eine Lärmpegeländerung wird erst ab 3 dB (A) wahrnehmbar. Daher stehen bei einer Geschwindigkeitsreduktion ganztags Aufwand und Nutzen in keinem Verhältnis zueinander. Die negativen Auswirkungen von Geschwindigkeitsbegrenzungen müssen daher im Abwägungsprozess berücksichtigt werden. Wo Durchgangsverkehr nachweislich zu einer Schädigung des gesamtstädtischen Bereichs führt, ist stattdessen eine Entlastung durch Umgehungen oder der Einsatz von intelligenten Verkehrsleitsystemen anzustreben. Generell sind nicht alle Hauptverkehrsachsen gleichmäßig für eine Beschränkung der Geschwindigkeit geeignet. Eine Geschwindigkeitsreduktion sollte, wenn überhaupt, nur in Fällen, in denen besonderer Anwohnerschutz vorzunehmen ist und alle anderen Maßnahmen bereits ausgeschöpft sind, erwogen werden – diese dann aber nur nachts.

Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h bringt zudem nur dann Lärminderungseffekte, wenn die Geschwindigkeitsreduzierung auch permanent überwacht wird. Die Überwachung erscheint dabei allerdings kaum leistbar. Demzufolge wird durch flächendeckende Geschwindigkeitsreduzierungen nicht der erwartete Effekt eintreten. Zu prüfen ist daher, ob regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen bei Tempo 50 nicht ebenfalls eine ausreichende Lärmreduzierung sicherstellen können. Neben verstärkten Geschwindigkeitskontrollen sollten insbesondere auf den Hauptverkehrsachsen bevorzugt zunächst andere Maßnahmen in Betracht gezogen werden. Tempo 30 kann immer nur das letzte Mittel sein. Vorrangig befürworten wir Maßnahmen, wie lärmindernder Asphalt, Optimierung der Ampelschaltungen, den Einsatz lärm- armer Straßenbahnen sowie Maßnahmen, die den Verkehrsfluss verstetigen. Eine intelligente Verkehrssteuerung, die Verkehre auf Hauptachsen bündelt und von belasteten Nebenstraßen fernhält, trägt ebenfalls dazu bei. Diese Maßnahmen sollten kommunikativ (mit Schildern oder Aktionen etc.) flankiert werden, um das Verhalten der Autofahrer ggf. positiv zu beeinflussen (keine Kavaliertstarts etc.).

Bevor Tempobeschränkungen erwogen werden, muss immer die erste Maßnahme sein, den Straßenzustand zu ertüchtigen; lose Kanaldeckel, Schlaglöcher und Kopfsteinpflaster erzeugen viel Lärm, egal bei welcher Geschwindigkeit.

Nachts

Ein nächtliches Tempolimit von 30 km/h auf ausgewählten Hauptverkehrsachsen und Zufahrtswegen hält die Arbeitsgemeinschaft hessischer IHKs unter bestimmten Bedingungen für vertretbar. Allerdings müssen eine niedrige Lärmbelästigung der Anwohner und die gute Erreichbarkeit der Standorte der Betriebe ausgewogen nebeneinander bestehen. Eine schlechtere Erreichbarkeit der Unternehmen ist nicht hinnehmbar, besonders wenn Unternehmen der Logistikbranche und des Groß- und Einzelhandels von der Regelung betroffen sind.

Sollte der Verkehrsversuch der Stadt Frankfurt belegen, dass durch die Einführung von Tempo 30 km/h von 22 bis 6 Uhr nur kurze Fahrtzeitverluste hinzunehmen sind, aber für die Anwohner

merkbarere Lärmreduzierungen erzielt werden können, sehen wir diese Geschwindigkeitsreduzierungen in der Kernstadt als wenig problematisch, wenn der überörtliche Verkehr dadurch nicht eingeschränkt wird. Dies aber kann nur durch eine individuelle detaillierte Betrachtung der örtlichen Gegebenheiten in jedem einzelnen Fall festgestellt werden und muss für jede einzelne Maßnahme geprüft werden. Längere Fahrtzeiten würden allerdings nicht nur die Personalkosten der Speditionen in die Höhe treiben, es wären auch neue Investitionen in den Fuhrpark zu tätigen, die die Unternehmen weiter belasten.

Zudem muss ausgeschlossen sein, dass Verdrängungseffekte auf das umliegende Straßennetz erfolgen, so dass diese in der Folge mehr belastet würden und der Bündelungseffekt auf Hauptverkehrsachsen konterkariert wäre. Weiterhin müssen Grüne Wellen und damit der Verkehrsfluss weiterhin sichergestellt sein, so dass häufigere Anfahr- und Bremsvorgänge keinen zusätzlichen Lärm verursachen.

Die Einführung von Tempo 30 km/h in der Nacht macht aber nur dann Sinn, wenn regelmäßige Kontrollen stattfinden. Zu prüfen ist daher, ob Tempo 50, welches regelmäßig kontrolliert wird, nicht die gleiche Lärmreduzierung erzielen kann. Neben verstärkten Geschwindigkeitskontrollen sollten auch auf den Hauptverkehrsachsen bevorzugt zunächst andere Maßnahmen in Betracht gezogen werden. Tempo 30 kann immer nur das letzte Mittel sein. Zu befürworten sind Maßnahmen wie lärmindernder Asphalt, Optimierung der Lichtsignalzeiten, der Einsatz lärmarmen Straßenbelags sowie Maßnahmen, die den Verkehrsfluss verstetigen. Diese sollten mit kommunikativen Maßnahmen (Schilder, Aktionen etc.) flankiert werden, die das Verhalten der Autofahrer ggf. positiv beeinflussen (keine Kavalierstarts etc.).

Wir sind skeptisch, ob der Pilotversuch in Frankfurt tatsächlich die gewünschte deutlich merkbare Verbesserung erzielt. Es muss nun eindeutig belegt werden, dass lärmreduzierende Effekte eintreten, andernfalls müssen zunächst die bereits genannten Maßnahmenbündel genutzt werden, die zusammengenommen sicherlich ähnliche Wirkungen erzielen können.

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

Tagsüber

Geschwindigkeitsbeschränkungen in den ländlichen Räumen haben zum Teil ganz andere Auswirkungen als in den großstädtischen Gebieten. So muss der auf S. 20 bzw. 28 der Entwürfe aus Gießen und Kassel getroffene Aussage aus Sicht der Wirtschaft widersprochen werden:

„Ein wesentlicher Punkt der immer gegen Geschwindigkeitsbegrenzungen ins Feld geführt wird, ist der, dass sich dadurch die Fahrtzeiten erheblich verlängern würden. Dies würde dann zwangsläufig zu einer Verlagerung des Verkehrs auf andere Straßenabschnitte führen. Da es sich bei der überwiegenden Anzahl der Autofahrten um Kurzstrecken handelt, führt eine Geschwindigkeitsreduzierung nur zu einer Fahrzeitverlängerung von weniger als einer Minute (bei einer Fahrtstrecke von 1 km), wobei in der Regel der geschwindigkeitsreduzierte Straßenabschnitt kürzer sein wird.“

Diese Argumentation mag für städtische Gebiete gültig sein. Die Fahrtstrecken im motorisierten Individualverkehr sind in den ländlichen Räumen aber 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 hierdurch der Wirtschaftsverkehr belastet.

In der gemeinsamen hessischen Verkehrsumfrage von Hessischem Wirtschaftsministerium und der Arbeitsgemeinschaft hessischer IHKs haben viele Unternehmen angegeben, durch Geschwindigkeitsbeschränkungen als Lärmschutzmaßnahme tangiert zu sein. Als direkte Folge wird eine Verschlechterung der Leistungsqualität, z. B. durch Umwege bei Transporten oder längere Fahrtzeiten, angegeben.

Aus diesem Grund weist die Arbeitsgemeinschaft hessischer IHKs auf die Notwendigkeit einer ganzheitlichen Betrachtung des Verkehrssystems hin. Lärmreduzierende Maßnahmen sollten in den ländlichen Räumen unter Einbeziehung der speziellen verkehrlichen Gegebenheiten und den sich daraus ergebenden Umverteilungseffekten in diesen Gebieten untersucht werden.

Nachts

Wirtschaftsverkehr findet vorwiegend tagsüber statt. Tempo 30 km/h kann auch die Fahrpläne im ÖPNV durcheinander bringen, allerdings verkehrt ebenfalls vergleichsweise wenig ÖPNV nachts auf den Straßen. Im Sinne der Interessenvertretung der Wirtschaft stellt sich jedoch die Frage, ob und welche Beeinträchtigungen auf Unternehmen zukommen können, wenn immer mehr Städte und Gemeinden – die womöglich noch an derselben Bundesstraße liegen - nachts das Tempo auf 30km/h reduzieren. Dies führt dann zu einer Aufsummierung der Fahrtzeitverlängerungen und wird daher von der Arbeitsgemeinschaft hessischer IHKs kritisch gesehen.

Nachtfahrverbote/Sperrung von Bundesstraßen

Die StVO ermöglicht Beschränkungen und Verbote, wenn eine konkrete Gefahr besteht oder wenn der Lärmpegel bestimmte Grenzwerte erreicht. Deren Erreichen muss in jedem Einzelfall durch Untersuchungen belegt werden und mit den negativen Folgen abgewogen werden. Pauschale Sperrungen von Bundesstraßen für Lkw-Verkehre entsprechen nicht der Funktion dieses überregionalen 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 Verstetigung des Verkehrs angestrebt werden, da mit jedem Beschleunigen und Abbremsen, insbesondere bei Schwerverkehr, vielfach eine starke Geräusentwicklung verbunden ist. Durch einen ungehinderten Verkehrsfluss kann die Lärmentwicklung deutlich reduziert werden.

Dazu kommt der positive Effekt, dass moderne Lkws zunehmend emissionsärmer und durch gekapselte Motoren leiser werden. Der hohe Investitionsaufwand in die Lkw-Flotte, den das transportierende Gewerbe auch als Beitrag zur Lärminderung und Luftreinhaltung geleistet hat, wird durch restriktive Maßnahmen weder berücksichtigt noch honoriert. Hohe Investitionen wurden getätigt, welche u.a. durch vorgeschlagene Fahrverbote quasi überflüssig gemacht werden. Der neueste Stand der Technik verhindert trotzdem eine freie Fahrt durch Städte, die Unternehmen werden also doppelt belastet: erst durch hohe Investitionen, die eine weitere Belastung vermeintlich ausschließen, und im Anschluss durch eine trotzdem aufgebürdete Belastung mit all ihren Folgekosten.

Vor diesem Hintergrund sind gravierende Einschränkungen in der Mobilität durch Fahrverbote mit großem Augenmaß zu betrachten, um nachhaltig negative Entwicklungseffekte zu vermeiden. Die Lösung kann aus unserer Sicht nur die Anpassung der Infrastruktur an die Mobilitätsanforderungen einer modernen Gesellschaft und eine intelligente Trennung des Verkehrs von Wohngebieten, z. B. durch den Bau wirksamer Umgehungsstraßen, sein. Überdies muss dabei über die Bauleitplanung gesichert sein, dass eine vollzogene Trennung des Verkehrs von Wohngebieten auch dauerhaft gesichert ist.

Die jederzeitige und uneingeschränkte Erreichbarkeit der Empfänger und Versender muss sichergestellt bleiben. Sollten die Sperrungen aus Lärmschutzgründen unumgänglich sein, so fordern wir mit Nachdruck, dass die regional ansässigen Unternehmen (Quell- und Zielverkehre) Ausnahmegenehmigungen vom Regierungspräsidium erhalten. Wichtig hierbei ist, dass diese Ausnahmegenehmigungen großzügig und gebührenfrei erfolgen. (S. 39 Abschnitt „*Besondere Verkehrsfunktion*“: [...] *Der Quell- und Zielverkehr von Lkws [...] kann aufgrund der grundgesetzlich geschützten freien Ausübung des Berufes nicht vollständig eingeschränkt werden. [...]*).

Zu befürworten ist, wie im Lärmaktionsplan vorgeschlagen, eine „*Bündelung von Verkehr auf weniger konflikträchtige Straßenabschnitte*“ (S. 22, Tabelle 1). Diese Route sollte trotzdem eine direkte Verbindung darstellen, um keine Mehrbelastung darzustellen.

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 oben bereits erwähnten gemeinsamen hessischen Verkehrsumfrage von Hessischem Wirtschaftsministerium und der Arbeitsgemeinschaft hessischer IHKs durch die Unternehmen bestätigt: 77 Prozent aller hessischen

Unternehmen beurteilen die Kommunalstraßen in Hessen als schlecht, in Nordhessen sind es sogar 85 Prozent der Unternehmen.

Straßendefekte durch Schlaglöcher, Frostschäden oder ein seit vielen Jahren vielerorts noch immer vorhandenes Kopfsteinpflaster verursacht zum einen unnötigen Lärm. Zum anderen kann dies zu unnötigen Schäden oder erhöhtem Verschleiß an Fahrzeugen, Beschädigung der Ladung und damit zu höheren Kosten führen. Insbesondere viele Ortsdurchfahrten kleinerer Gemeinden sind seit Jahren, nicht zuletzt unter Lärmgesichtspunkten, sanierungsbedürftig. Ein Ausbessern oder ein völliger Neubau der Straßen, der häufig notwendig wäre, unterbleibt seit Jahren wegen vielfach nicht ausreichend vorhandenen finanziellen Mitteln. Dieser Entwicklung wurde in den letzten Jahren bereits entgegengewirkt, aber die Anstrengungen reichen noch nicht aus. Hier muss gerade innerhalb der Kommunen noch wesentlich mehr investiert werden, wenn der Sanierungsstau in einem überschaubaren Zeitraum aufgelöst werden soll.

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 für Straßenerhalt und Ausbau sind zudem aufzustocken. Es ist daher essentiell, dass sich viele Projekte aus Hessen auch im neuen Bundesverkehrswegeplan wiederfinden.

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 die 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 bei der Lärmsanierung 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, haben dagegen meistens negative Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr und eine deutliche geringere Wirkung.

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. Weiterhin halten wir u. a. ein ausgebautes Netz für Busse sowie ein entsprechendes Platzangebot für Fahrräder vor allem in den Bahnen für zielführend. 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.

Für ein nachfragegerechtes Angebot im ÖPNV sind daher mehr Gelder zur Verfügung zu stellen, eine Verstärkung der Mittel, z.B. durch Festlegung auskömmlicher Regionalisierungsmittel, ist unbedingt anzustreben, da sonst gerade größere Projekte nicht mehr umsetzbar sein werden: auch eine Nachfolgeregelung für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ab Ende 2019 ist dringend notwendig. Der wirtschaftliche Erhalt der ÖPNV-Infrastruktur ist eine kontinuierliche Aufgabe, die einer gesicherten finanziellen Grundlage bedarf. Absehbar ist, dass die meisten Kommunen in Deutschland die notwendigen Mittel für den Erhalt und Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur alleine nicht werden aufbringen können.

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. Diese Maßnahme hat ein enormes Potenzial und wird leider nur an wenigen Stellen des Lärmaktionsplans entsprechend gewürdigt. Dies ist bedauerlich, da eine Förderung in diesen Bereichen der Einführung von Restriktionen und Verboten deutlich vorzuziehen ist. Beispielhaft ergänzt werden können die Förderung sowie der Ausbau von Elektromobilität, die Einführung von E-Bussen, Bau von P&R-Plätzen, Programme und Aktionen zur Attraktivierung des ÖPNV, Anreizsysteme für die Nutzung des ÖPNVs, wie bspw. Jobtickets, Ausbau von Carsharing, Bikesharing und Ridesharing, Knotenpunkte zur Bündelung von Verkehrsmitteln und vereinfachte Nutzung des Umweltverbundes und Verzahnung zu multimodalen Mobilitätsangeboten sowie die Förderung von betrieblichem Mobilitätsmanagement. Diese Maßnahmen haben ein erhebliches Potenzial und sie stellen im Gegensatz zu den sonstigen Maßnahmen keine Verbote dar. Hier ließe sich durch Anreize wirklich gestalten.

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, dass überflüssige Lkw-Suchverkehre in den Städten und Kreisen für Ruhezeitmöglichkeiten reduziert werden. Dies geschieht am besten dadurch, dass an den überregionalen Fernstraßen die entsprechenden Kapazitäten für eine 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, müssen daher 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-Nachtfahrverbote und Geschwindigkeitsbeschränkungen. Dies wirkt sich negativ auf den regionalen Wirtschaftsstandort aus. Ein 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

Tempolimit 30 km/h nachts auf ausgewählten Hauptverkehrsstraßen (S.255 ff.)

Die Industrie- und Handelskammer Frankfurt am Main hält ein nächtliches Tempolimit von 30 km/h auf ausgewählten Zufahrtswegen der Stadt Frankfurt für vertretbar. Allerdings müssen eine niedrige Lärmbelästigung der Anwohner und die gute Erreichbarkeit der Standorte der Betriebe abgewogen nebeneinander bestehen. Eine schlechtere Erreichbarkeit der Unternehmen ist nicht hinnehmbar, besonders wenn Unternehmen der Logistikbranche und des Groß- und Einzelhandels von der Regelung betroffen sind. In den Nachtstunden werden nicht nur Supermärkte mit Waren gefüllt, Zeitungen verteilt und Obst und Gemüse angeliefert. Die Nacht ist wichtig für das gesamte logistische Gefüge am Wirtschaftsstandort Frankfurt. In diesen Stunden werden unzählige Warentransporte durchgeführt. Davon sind alle Unternehmen, vom Blumengeschäft bis zur Großbäckerei, abhängig.

Sollte der Verkehrsversuch der Stadt Frankfurt belegen, dass durch die Einführung von Tempo 30 km/h von 22 bis 6 Uhr nur kurze Fahrtzeitverluste hinzunehmen sind, aber für die Anwohner merkbare Lärmreduzierungen erzielt werden können, sehen wir diese Geschwindigkeitsreduzierungen in der Kernstadt als wenig problematisch, wenn der überörtliche Verkehr dadurch nicht eingeschränkt wird. Dies aber kann nur durch eine individuelle detaillierte Betrachtung der örtlichen Gegebenheiten in jedem einzelnen Fall festgestellt werden und muss für jede einzelne Maßnahme geprüft werden. Längere Fahrtzeiten würden allerdings nicht nur die Personalkosten der Speditionen in die Höhe treiben, es wären auch neue Investitionen in den Fuhrpark zu tätigen, die die Unternehmen weiter belasten.

Zudem muss ausgeschlossen sein, dass Verdrängungseffekte auf das umliegende Straßennetz erfolgen, so dass diese in der Folge mehr belastet würden und der Bündelungseffekt auf Hauptverkehrsachsen konterkariert wäre. Weiterhin müssen Grüne Wellen und damit der Verkehrsfluss weiterhin sichergestellt sein, so dass häufigere Anfahr- und Bremsvorgänge keinen zusätzlichen Lärm verursachen.

Die Einführung von Tempo 30 km/h in der Nacht macht aber nur dann Sinn, wenn regelmäßige Kontrollen stattfinden. Zu prüfen ist daher, ob Tempo 50, welches regelmäßig kontrolliert wird, nicht die gleiche Lärmreduzierung erzielen kann. Neben verstärkten Geschwindigkeitskontrollen sollten auch auf den Hauptverkehrsachsen bevorzugt zunächst andere Maßnahmen in Betracht gezogen werden. Tempo 30 kann immer nur das letzte Mittel sein. Zu befürworten sind Maßnahmen wie lärmmindernder Asphalt, Optimierung der Lichtsignalzeiten, der Einsatz lärmarmer Straßenbahnen sowie Maßnahmen, die den Verkehrsfluss verstetigen. Diese sollten mit kommunikativen Maßnahmen (Schilder, Aktionen etc.) flankiert werden, die das Verhalten der Autofahrer ggf. positiv beeinflussen (keine Kavaliertstarts etc.).

Weiterhin sollte überdacht werden, wie mit dem Lärm, der von Motorrädern ausgeht, umgegangen werden soll. Es ist nicht verständlich, warum für relativ leise Lkws Einfahrverbote erwogen und Lärmgrenzen vorgegeben werden, wenn sich gleichzeitig häufig deutlich lautere Motorräder frei in der Stadt bewegen können. Zu überlegen wäre die Einführung und Durchsetzung von strengeren Lärmgrenzen – hier sollten die rechtlichen Möglichkeiten ggf. gemeinsam mit dem Land, Bund und EU ausgelotet werden, insbesondere hinsichtlich der bevorstehenden Änderung der EU-Bestimmungen 2016. Zudem sollten Motorräder schon unter den jetzigen rechtlichen Rahmenbedingungen konsequenter kontrolliert werden. Gleiches gilt in ähnlicher Weise für Sportwagen, die häufig per Knopfdruck das Motorengeräusch verstärken können.

Die bisherigen Erkenntnisse aus der Umsetzung des Verkehrsversuchs in der Höhenstraße zeigen keine eindeutig positiven Ergebnisse im Bereich der Lärmreduzierung. Im Bereich der Geschwindigkeitsreduktion konnten deutliche Verminderungen erreicht werden. Zum anderen konnte der Mittelungspegel um durchschnittlich lediglich 2 dB (A) reduziert werden, was unterhalb der Wahrnehmungsschwelle liegt. Aus diesem Grund sind wir skeptisch, ob die Wirkung der Maßnahme tatsächlich die gewünschte deutlich merkbare Verbesserung erzielt. Der ausgeweitete Verkehrsversuch muss nun deutlich belegen, dass lärmreduzierende Effekte eintreten, andernfalls müssen zunächst die bereits genannten Maßnahmenbündel genutzt werden, die zusammengekommen sicherlich ähnliche Wirkungen erzielen können.

Fortführung des Projektes „Einbau von lärmoptimiertem Asphalt“ (S.261 ff.)

Nachdem im Zuge des Konjunkturprogrammes 2011 des Bundes bei drei Stadtstraßen eine lärm-mindernde Asphaltdeckschicht LOA 5D verbaut wurde, ist eine Ausweitung des Projektes zu befürworten. Bei ersten Messungen wurden Lärm-minderungen von bis zu 3,5 dB (A) festgestellt, die somit im wahrnehmbaren Bereich für Lärmreduktion liegen. Dieses System birgt den Vorteil, dass es für die Straßenverkehrsteilnehmer keinerlei Einschränkungen gibt. Die Vorteile kommen bei dieser Maßnahme besonders gut bei gutem Verkehrsfluss zum Tragen, so dass gekoppelt mit einer Grünen Welle die bestmögliche Lärmreduktion erzielt wird. Zudem sind mit dieser Asphaltart nur wenige Mehrkosten verbunden, so dass der Nutzen des Einsatzes an sinnvollen Stellen befürwortet werden kann.

Fortschreibung der Radverkehrskonzeption (S. 263 f.)

Die Fortschreibung der Radverkehrskonzeption ist deutlich zu befürworten, da hier langfristig eine bessere und vor allem auch gesichertere Trennung von Radfahrer und Wirtschaftsverkehr angestrebt wird, was die Verkehrssicherheit deutlich erhöhen wird. Radverkehr sollte dabei den Autoverkehr aber nicht verdrängen. Das Rad als ressourcenschonendes Verkehrsmittel kann aber dazu beitragen, dass sich auch für den Autoverkehr Vorteile ergeben, wenn z.B. mehr Arbeitnehmer für die Arbeitswege auf das Rad oder andere Verkehrsmittel des Umweltverbundes ausweichen und es deswegen auf den Straßen zu weniger Staus (und damit zu weniger Lärmbelastung) kommt.

Daneben würden wir hier die Förderung des ÖPNV, Carsharing und Elektromobilität ergänzen. Leider werden diese Themen im gesamten Lärmaktionsplan und insbesondere für den Ballungsraum Frankfurt fast zur Gänze ausgespart. Dies ist bedauerlich, da Förderung in diesen Bereichen der Einführung von Restriktionen und Verboten deutlich vorzuziehen ist bzw. durch die Förderung Verbote vermieden werden können.

Eine bloße Radverkehrskonzeption greift für uns zu kurz, zumal sie nicht systematisch, sondern nur punktuell erfolgen soll, so dass eine überblicksartiger Perspektive dabei verloren geht. Ergänzt werden sollte ein solcher Überblick aber mit einer o.g. Konzeption zu ÖPNV, Car-, Ride- und Bikesharing sowie Elektromobilität, so dass eine multimodale Verzahnung zwischen den Verkehrsmitteln durch passende Mobilitätsangebote immer mitgedacht wird. So kann unserer Ansicht nach die größte Lärmreduktion erzielt werden.

Darüber hinaus könnte man zusätzlich einen Hinweis auf das Programm im Betrieblichen Mobilitätsmanagement „Südhessen effizient mobil“, in der die Stadt Frankfurt als Netzwerkpartner von ivm GmbH und IHK Frankfurt aktiv ist, aufnehmen. Auch durch Betriebliches Mobilitätsmanagement lassen sich große Effekte erzielen, und dies noch dazu freiwillig und ohne Restriktionen. In Darmstadt ist das Programm seit fünf Jahren aktiv, die Wirkung wird derzeit systematisch untersucht.

Weiterhin vermissen wir in den geplanten Maßnahmen die Ausweisung weiterer Park&Ride-Parkplätze. Die bereits 2010 von der Stadt Frankfurt gestartete Untersuchung möglicher Standorte sollte wieder aufgegriffen werden. Es ist schade, dass von 26 ursprünglich angedachten Standorten kein einziger sinnvoll realisierbar war. Hier sollten weitere spürbare Anstrengungen unternommen werden, auch wenn das Schaffen von Park&Ride-Parkplätzen auf dem Frankfurter Stadtgebiet nachvollziehbar schwierig ist.

1.b Ortsbezogene Einzelfallmaßnahmen im Ballungsraum Frankfurt (S. 264 ff.)

City-Logistik-Projekte (S. 270)

Leider wird dieses Thema nur in einem Satz erwähnt. Durch die knappe Formulierung können wir nicht beurteilen, was genau hier mit City-Logistik gemeint ist. Wenn hier restriktive City-Logistik-Konzepte nach altem Muster gemeint sein sollten, lehnt die IHK Frankfurt dies ab. Innovative Modellprojekte, wie z.B. Microdepots, finden hingegen unsere Zustimmung, da diese Projekte das Potenzial haben, eine lenkende Wirkung zu erzielen, die damit auch eine Lärmreduktion nach sich ziehen könnte. Hier hätten wir uns daher eine ausführlichere Darstellung gewünscht.

Pförtnerampel an der Offenbacher Landstraße (S. 269)

Einer Zufahrtsdosierung durch Pförtnerlichtsignalanlagen stehen wir grundsätzlich kritisch gegenüber. Der Einsatz sollte nur sehr behutsam und nicht generell, sondern an wenigen einzelnen Stellen im Einzelfall geprüft werden. Andernfalls führt die Maßnahme lediglich zu einer stauträchtigen und damit belastungssteigernden Verkehrsverlagerung. Zudem nimmt die Maßnahme weder

Rücksicht auf die Zusammensetzung des Verkehrs (Wirtschafts-/Individualverkehr) noch auf die Fahrzeugart (umweltschonende/weniger schonende Fahrzeuge). Wir empfehlen, vor Einführung einer Pfortnerampel an der Offenbacher Landstraße zunächst andere Maßnahmen zu prüfen.

Erneute Sperrung der Friedberger Landstraße für Lkw (S. 270)

Generelle Lkw-Fahrverbote lehnen wir strikt ab. Sie führen meist zu Verkehrsverlagerungen und damit zu Mehrverkehr in anderen Gebieten. Die jederzeitige Erreichbarkeit von und für Unternehmen muss sichergestellt bleiben. Sollten die Sperrungen aus Lärmschutzgründen unumgänglich sein, so ist darauf zu drängen, dass die regional ansässigen Unternehmen (Quell- und Zielverkehre) Ausnahmegenehmigungen erhalten. Vor einer Sperrung für Lkw sollten aber zunächst alle anderen Möglichkeiten, wie Fahrbahnsanierung, ausgeschöpft werden.

1. c 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. d 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. Eine Entlastung von Hofheim stellt die geplante Ortsumfahrung dar, die die Durchgangsstraße ersetzen soll.

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.

Tempo 30 km/h nachts auf Bundesstraßen

Im **Kreis Bergstraße** gibt es fünf Kommunen, für die nachts Tempo 30 auf Bundesstraßen untersucht werden soll. Im **Kreis Darmstadt-Dieburg und Groß-Gerau** sind es jeweils vier, im **Odenwaldkreis** zwei. Von diesen 15 Vorschlägen der Lärmaktionsplanung weichen 14 von den Berechnungen und der Empfehlung von Hessen mobil ab, auf ein Tempolimit zu verzichten, da die erzielte Wirkung zu gering sei.

Wirtschaftsverkehr findet vorwiegend tagsüber statt. Tempo 30 km/h kann allerdings auch die Fahrpläne im ÖPNV durcheinander bringen, allerdings verkehrt ebenfalls vergleichsweise wenig ÖPNV nachts auf den Straßen. Im Sinne der Interessenvertretung der Wirtschaft stellt sich jedoch die Frage, ob und welche Beeinträchtigungen auf Unternehmen zukommen können, wenn immer mehr Städte und Gemeinden – die womöglich noch an derselben Bundesstraße liegen - nachts das Tempo auf 30km/h reduzieren. Dies führt dann zu einer Aufsummierung der Fahrzeitverlängerungen und ist daher kritisch zu sehen.

Lkw-Durchfahrtsverbote

Neben den Tempolimits vermehren sich auch die Lkw-Durchfahrtsverbote. Lampertheim (Kreis Bergstraße) und Rüsselsheim (Kreis Groß-Gerau) führen höchstwahrscheinlich eines ein, Mörfelden (Kreis Groß-Gerau) hat eines beantragt und Darmstadt wird seines verschärfen und damit wegen seiner Insellage den Verkehr des kompletten Odenwaldkreises und des Landkreises Darmstadt-Dieburg zu teilweise massiven Umwegen zwingen. Roßdorf (Kreis Darmstadt-Dieburg) hat bereits angekündigt, nach der Umsetzung der Verschärfung ebenfalls ein Lkw-Durchfahrtsverbot einzuführen.

Diese Verbote verringern den Verkehr in keinster Weise, sie verlagern ihn nur und produzieren an anderer Stelle Lärm. Außerdem kommt es durch die Umwege, die in Kauf genommen werden müssen, zu einer Umweltbelastung an anderer Stelle. Jede neu belastete Kommune wird ihrerseits über die Einführung von Lkw-Durchfahrtsverboten nachdenken, wir sehen bereits jetzt die ersten Schneeballeffekte.

Dazu möchten wir S. 70 des Lärmaktionsplans zitieren: *„Es darf kein Straßenverkehrslärm durch Verkehrsverbote in andere Schutzgebiete verlagert werden.“*

Wir sind der Auffassung, dass etwaige (Vorschläge für) Lkw-Durchfahrtsverbote negative Folgen für die Unternehmen haben werden. Zudem würde eine Lärmverlagerung auf andere Ausweichrouten und Gemeinden erfolgen. Auch die Zahl der Geschwindigkeitsbeschränkungen kann in Anbetracht der oben stehenden Ausführung relevant sein.

Es zeigt sich, dass viele Maßnahmen mit eingeschränktem Blickfeld (die Grenzen der eigenen Stadt/Gemeinde) entstanden sind und entsprechend argumentativ begründet werden. Im Sinne der Lärminderung, der Luftreinhaltung und der Infrastruktur (weniger Umwege = weniger Verschleiß) ist jedoch darauf zu achten, dass lokale Maßnahmen keinen negativen Gesamteffekt für die Wirtschaft in der Region erzielen. Im Sinne der Unternehmen betrachten wir auch deren Zusatzkosten durch notwendige Umwege: Fahrzeugverschleiß, größerer Zeitaufwand, höhere Spritkosten und evtl. Mautgebühren, sofern 2018 alle Bundesstraßen mautpflichtig werden.

Die IHK Darmstadt spricht sich massiv gegen eine Verschärfung des Lkw-Durchfahrtsverbots in Darmstadt aus. 55,6 Prozent aller Lkw-Fahrten durch Darmstadt haben ihre Quelle im Odenwaldkreis oder im Landkreis Darmstadt-Dieburg, 43,8 Prozent haben dort ihr Ziel. All diese Fahrten führen zukünftig nicht mehr durch Darmstadt und entlasten die Stadt. Gleichwohl belasten sie nun weitere Straßen und Gemeinden mit Lärm, Abgasen und Infrastrukturverschleiß. Fahrten aus Roßdorf (östlich von Darmstadt) auf die Autobahnen (westlich von Darmstadt) bedeuten bisher eine Strecke von rund 10 km. Nach der Ausweitung des Lkw-Durchfahrtsverbots sind Umwege von

35 km bis 43 km notwendig. Durchfahren werden zukünftig Roßdorf selbst und Messel, tangiert werden Groß-Zimmern, Dieburg, Münster, Messel, Eppertshausen und Dreieich-Offenthal beziehungsweise wieder Darmstadt entlang der nördlichen Grenze der Lkw-Durchfahrtsverbotszone. Es wird also Straßenverkehrslärm durch Verkehrsverbote in andere Schutzgebiete verlagert.

Neben der Ablehnung zur Verschärfung des Lkw-Durchfahrtsverbots in Darmstadt fordern wir eine Diskussion oder eine reale Entlastung - wie auch immer herbei geführt. Die Verkehrsverlagerung wurde bisher ausgeblendet und in Anbetracht der massiven negativen Folgen für das Umland Darmstadts und den geringen Wirkungen der Lärmaktions- und Luftreinhaltepläne, sehen wir die Nord-Ost-Umgehung in Darmstadt als sinnvollste Alternative mit den größten Effekten.

Laut Luftreinhalteplan (Teilplan Darmstadt) erzielen die Umweltzone und die Verschärfung des Lkw-Durchfahrtsverbots zusammen nicht ansatzweise die gewünschte Wirkung. Lediglich in einem von zwölf Straßenzügen werden künftig die NO₂-Grenzwerte eingehalten. Umgesetzt werden beide Maßnahmen aller Voraussicht nach trotzdem. Für die Umweltzone gilt die richterliche Argumentation "Schutzgut Mensch vor wirtschaftlichen Kosten". Für die Nord-Ost-Umgehung gilt dieses Argument wiederum nicht. Selbst der Lärmaktionsplan fordert eine Nordumfahrung Darmstadts. Auch der Landkreis Darmstadt-Dieburg hat die Nord-Ost-Umgehung stets befürwortet, *"wegen der Staus im Berufsverkehr und wegen der Zunahme des Lkw-Verkehrs im Landkreis aufgrund des Lkw-Nachfahrverbots in der Stadt. Diese Situation wird sich mit der geplanten Einführung eines Lkw-Durchfahrtsverbotes in Darmstadt auch tagsüber für die Be- und Entlader aus dem Landkreis Darmstadt-Dieburg und dem Odenwaldkreis noch verschärfen."* (S.87).

Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes

Der letzte Kritikpunkt bezieht sich auf S. 245, letzter Punkt (*„Reduktion des Individualverkehrs als Daueraufgabe durch Maßnahmen zur Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes u.a. durch Mobilitätsmanagement.“*). Diese Maßnahme hat ein enormes Potenzial und wird an letzter Stelle mit einem Satz abgetan.

Beispielhaft ergänzt werden können die Förderung und der Ausbau von Elektromobilität, die Einführung von E-Bussen, Bau von P&R-Plätzen, Programme und Aktionen zur Attraktivierung des ÖPNV, eventuell Anreizsysteme dafür, Ausbau Carsharing, Knotenpunkte zur Bündelung von Verkehrsmitteln und vereinfachte Nutzung des Umweltverbundes, etc. Diese Maßnahmen haben ein erhebliches Potenzial und sie stellen im Gegensatz zu den sonstigen Maßnahmen keine Verbote dar. Hier ließe sich durch Anreize wirklich gestalten.

3. Maßnahmen für den IHK-Bezirk Offenbach

Lkw-Durchfahrtsverbote

Auch die IHK Offenbach am Main spricht sich gegen generelle Lkw-Durchfahrtsverbote in ihrem Bezirk aus und schließt sich den Aussagen im allgemeinen Teil (S. 8) sowie der Ausführung für den IHK-Bezirk Darmstadt (S. 16) an.

Tempo 30-Zonen

Wir verweisen an dieser Stelle auf die Stellungnahme der IHK Frankfurt zu einem nächtlichen Tempolimit von 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt (s. S. 8). Ein Offenbacher Pilotprojekt sollte, wenn überhaupt, erst stattfinden, wenn die dortigen Ergebnisse zeigen, dass deutlich merkbare Lärmreduzierungen erzielt werden können, die nicht auch mit anderen Maßnahmen (Geschwindigkeitskontrollen, Fahrbahnsanierung, Verkehrsleitsysteme) ebenso erreicht werden könnten.

Fahrradverkehr

Zur Förderung des Radverkehrs sollen in der Stadt Offenbach Hauptverkehrsstraßen mit Fahrradwegen ausgestattet werden. Dies ist insgesamt zu befürworten, allerdings darf es hierdurch nicht zu einer Einschränkung der Leistungsfähigkeit im Autoverkehr kommen.

Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrsflusses

Generell fehlen Maßnahmen, die zum Verkehrsfluss beitragen, wie die Grüne Welle oder der verstärkte Einsatz von städtischen Verkehrsrechnern (z. B. in Offenbach). Diese können einen großen Beitrag zur Reduzierung von Lärm leisten und sollten daher auch Bestandteil des Lärmmin-derungsplans sein.

4. Maßnahmen für den IHK-Bezirk Wiesbaden

Tempo 30-Zonen

Wir verweisen an dieser Stelle auf die Stellungnahme der IHK Frankfurt zu einem nächtlichen Tempolimit von 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen in der Innenstadt (s. S. 8).

5. Maßnahmen für den IHK-Bezirk Hanau

Keine Anmerkungen über die im einleitenden Teil dieser Stellungnahme hinaus.

6. Maßnahmen für den IHK-Bezirk Gießen-Friedberg (Wetteraukreis)

6.a Allgemeine Bewertung der Maßnahmen im Wetteraukreis

Die IHK Gießen-Friedberg stellt fest, dass die im einleitenden Teil des LAP für das RP Darmstadt beschriebenen Möglichkeiten einer effizienten und modernen Lärminderung an der Quelle („Flüsterasphalt“, Lärmschutzwände und -wälle) nicht zu den geplanten Maßnahmen im Wetteraukreis zählen. Hierfür werden Ver- und Gebote ohne Anreizfunktion, wie die Anwendung nächtlicher Tempo-30-Zonen und nächtlicher Durchfahrtsbeschränkungen, deutlich häufiger als Mittel zur Lärmreduktion geplant. Innerörtliche Geschwindigkeitsreduzierungen, insbesondere an stark

frequentierten Einfall- und Ausfallstraßen, sind keine Lösung zur Lärminderung und belasten die regionalen Unternehmen in übermäßigem Umfang.

Dabei ist anzumerken, dass Verlagerungseffekte auf die umliegenden Bundes- und Landesstraßen wahrscheinlicher werden, je häufiger lokale Maßnahmen zu Fahrtzeitverlusten führen. Leider werden durch derartig restriktiv wirkende Maßnahmen entstehende Verlagerungseffekte auf andere Teile des Straßenverkehrssystems nicht betrachtet. Die Bündelungsfunktion der geschwindigkeitsbegrenzten oder durchfahrtsbeschränkten Straßen geht verloren, und es kommt unweigerlich zu Ausweichverkehr in die umgebenden Straßen. Je mehr Städte und Gemeinden von einer lokalen Geschwindigkeitsreduktion Gebrauch machen, desto wahrscheinlicher werden auf-summierte Fahrtzeitverluste. Für alle privaten und geschäftlichen Fahrten wird der Zeitaufwand, das eigene Ziel pünktlich zu erreichen, wesentlich erhöht. Jede geplante Maßnahme muss daher unter einer ganzheitlichen Betrachtung des Verkehrsnetzes auf ihre Sinnhaftigkeit geprüft werden.

Darüber hinaus ist festzustellen, dass die im Wetteraukreis geplanten Maßnahmen nur korrekt bewertet werden können, wenn exakte Daten zu den einzelnen Durchgangsverkehren vorliegen. Ein Nachweis, ob Durchgangsverkehre aufgrund von Mautverdrängung oder Ziel-Quellverkehren erzeugt werden, ist nicht nur für die Planung nächtlicher Lkw-Durchfahrtsverbote relevant, sondern ebenso für die Bewertung der geplanten Geschwindigkeitsreduzierungen. Durch die anstehende flächendeckende Lkw-Maut wird es keine Mautverdrängungsverkehre mehr geben. Umgesetzte verkehrsbegrenzende Maßnahmen in Bereichen, in denen Verkehrslärm hauptsächlich durch Mautverdrängung erzeugt worden ist, würden die notwendigen regionalen Ziel-Quellverkehre unnötig belasten.

Ebenso sind die erhöhten Abbrems- und Anfahrtgeräusche im Bereich der Ortseingänge und -ausgänge nicht in die Bewertungen einzelner Maßnahmen eingeflossen. Eine gezielte Lärmreduzierung an der Quelle stellt eine Modernisierung der Asphaltdecken mit geräuschmindernden Asphalttechnologien im Bereich der geplanten Geschwindigkeitsreduzierung dar. Eine Fahrbahnsanierung ist Lärminderung an der Quelle und muss Vorrang vor allen anderen Maßnahmen haben. Dabei muss bei der Sanierung schadhafter Fahrbahnoberflächen der Einsatz neuer Materialien forciert werden. Neuartige Asphalte für innerstädtische (LOA 5 D) oder außerörtliche Verkehrswege (OPA/ZWOPA, PMA) müssen den herkömmlichen Fahrbahnbelägen bei Sanierungs- oder Neubaumaßnahmen vorgezogen werden.

6.b Bewertung der einzelnen Maßnahmen im Landkreis Wetterau

Geschwindigkeitsbegrenzung entlang der B 275

Die Planungen nächtlicher Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der B 275 sind nur unter einer Gesamtbetrachtung aller geplanten Maßnahmen auf dieser Straße zu bewerten. Es ist festzustellen, dass im vorliegenden Entwurf des LAP für das RP Darmstadt entlang der B 275 zahlreiche lokale Geschwindigkeitsbeschränkungen mit dem Ziel einer Lärmreduktion angedacht sind.

Daher müssen die Ausweichverkehre auf umliegende Gemeinden, die durch die aufsummierten Fahrtzeitverluste durch die weiteren geplanten nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen auf

der B 275 erzeugt werden, in die Bewertung der einzelnen Maßnahmen einbezogen werden. Die B 275 hat überregional eine bedeutende Verbindungsfunktion für Unternehmen. Jede geplante Maßnahme muss daher weitsichtig und mit einem ganzheitlichen Blick bewertet werden.

Im vorliegenden Entwurf werden in den Kommunen

- Florstadt: Friedberger Landstraße (B 275) in den Ortsteilen Nieder-Florstadt und Nieder-Mockstadt,
- Friedberg: Hauptstraße (B 275),
- Ober-Mörlen: Ortschild-Ost bis Hasselhecker Straße,
- Ortenberg: Ortsdurchfahrt Kernstadt und Ortsteil Selters und
- Ranstadt: Ortsdurchfahrt Ortsteil Ober-Mockstadt

Geschwindigkeitsreduzierungen entlang der B 275 geplant. Aus Sicht der IHK Gießen-Friedberg stellt die Anzahl der nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf dieser Strecke eine unverhältnismäßige Belastung für die regionale Wirtschaft dar. Zum einen sind auf Grund der reinen Anzahl an Geschwindigkeitsbeschränkungen aufsummierte Fahrtzeitverluste und damit verbundene Umverteilungseffekte zu erwarten. Zum anderen ist der Anschluss der Unternehmen im Vogelsbergkreis über die B 275 an den Wetteraukreis und die Region im direkten Umfeld zu Frankfurt gefährdet. Es ist eine Verschlechterung der Leistungsqualität und damit ein Wettbewerbsverlust der von Geschwindigkeitsbegrenzungen betroffenen Unternehmen zu erwarten.

Insbesondere die Unternehmen im **Gewerbegebiet Nieder-Mockstadt** werden durch die geplanten Geschwindigkeitsbegrenzungen übermäßig belastet. Sowohl westlich in Richtung A45 als auch östlich in Richtung **Ortsdurchfahrt Nieder-Mockstadt und Ortsdurchfahrt Ranstadt – Ober-Mockstadt** sind Geschwindigkeitsbegrenzungen zur Lärmreduktion geplant. In diesen Bereichen sind aus Sicht der IHK lärmreduzierende Maßnahmen an der Quelle in Form moderner lärmindernder Straßenbeläge eine sinnvollere Lärmreduktionsmaßnahme, von der sowohl Unternehmen als auch Anwohner und Kunden profitieren würden.

Die verkehrsmindernden Effekte der geplanten **Teilortsumgehung L 3351 in Friedberg** sind in die vorliegenden Berechnungen nicht einbezogen worden. Die IHK fordert daher eine Neubewertung der zu Grunde gelegten Daten für den **Streckenabschnitt Friedberg**.

Gleiches gilt aus Sicht der IHK für die Streckenabschnitte **Ober-Mörlen und Ortenberg**. Die zu Grunde gelegten Lärmdaten sind im Hinblick auf die geplanten Ortsumgehungen nicht mehr aktuell. Aus Sicht der IHK Gießen-Friedberg ist es notwendig, bei der Bewertung der Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung die Effekte der geplanten Ortsumgehung sowohl in **Ober-Mörlen als auch in Ortenberg** einzubeziehen, damit keine unnötigen Geschwindigkeitsbegrenzungen in diesen Bereichen eingeführt werden.

Geschwindigkeitsbegrenzung entlang der B 457 in Niddatal

Die geplanten Maßnahmen zu Geschwindigkeitsbegrenzungen entlang der **B 457 in Niddatal** stellen aus Sicht der IHK sehr punktuelle Maßnahmen dar, deren Bewertung ohne Einbeziehung von Umverteilungseffekten unvollständig ist.

Die zu erwartenden erhöhten Abbrems- und Anfahrtsgeräusche im Bereich der Ortseingänge und -ausgänge in Niddatal sind zu beachten. Eine gezielte Lärmreduzierung an der Quelle stellt eine Modernisierung der Asphaltdecken mit geräuschmindernden Asphalttechnologien im Bereich der geplanten Geschwindigkeitsreduzierung dar und trägt zu einer Ertüchtigung der zum Teil sanierungsbedürftigen Verkehrswege bei. Ebenso könnte mit einer intelligenten Verkehrssteuerung erreicht werden, dass Transitverkehre aus den Ortschaften herausgehalten und auf den umliegenden Autobahnen gebündelt werden.

Geschwindigkeitsbegrenzung entlang der B 521 in Altenstadt

Aus Sicht der IHK Gießen-Friedberg müssen die möglichen negativen Effekte einer nächtlichen Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 km/h über die gesamte **Ortdurchfahrt Altenstadt** in die Maßnahmenbewertung einbezogen werden. Es ist eine Erhöhung des Lärmpegels am Ortseingang sowie am -ausgang durch Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge zu erwarten.

Altenstadt nimmt eine besondere Rolle durch die Nähe zur Zufahrt zur A45 ein. Die geplante nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung in Altenstadt könnte zu einer Umverteilung der Verkehre aus westlicher Richtung kommend nach **Staden** führen und den dortigen Verkehrslärm erhöhen. Die regionalen Umverteilungseffekte einer nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung müssen daher in die Beurteilung der Maßnahme einbezogen werden, um ein abschließendes Urteil über die Sinnhaftigkeit treffen zu können.

Eine Lösung kann der Bau der **Ortsumgehung Altenstadt** sein. Dazu ist es notwendig, dass die Ortsumgehung in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans eingestuft wird. Ebenso muss diese Ortsumgehung an die A45 angeschlossen werden. Eine vorübergehende Begrenzung der innerörtlichen Geschwindigkeit in Altenstadt auf Tempo 30 km/h lehnt die IHK Gießen-Friedberg ab. Eine vorübergehende bedarfsgerechte Umleitung von überregionalen Transitverkehren mit intelligenten Verkehrsleitsystemen zur kurzfristigen Entlastung dieses Streckenabschnittes erscheint als kurzfristige Maßnahme sinnvoller. Ebenso verweist die IHK Gießen-Friedberg zusätzlich auf den Einsatz moderner Straßenbeläge mit lärmmindernder Funktion als weitere denkbare Maßnahme.

Verkehrsinselfen in den Ortseingängen zu Nidda

Verkehrsinselfen an den Ortseingängen stellen aus Sicht der IHK Gießen-Friedberg eine annehmbare Kompromisslösung dar, die zur Lärmreduktion und Verkehrssicherheit beitragen kann. Die Maße der Fahrbahnteiler müssen sich am Lkw-Verkehr orientieren. Zu schmale Fahrbahnen können zu einer unnötig großen Unterbrechung des Verkehrsflusses führen oder sogar ein erhöhtes Unfallrisiko erzeugen.

Tempo 30 km/h und nächtliches Lkw-Durchfahrtsverbot in Wölfersheim

Die IHK Gießen-Friedberg begrüßt, dass ein nächtliches Lkw-Durchfahrtsverbot in Wölfersheim auf Grund fehlender Daten zum Durchgangsverkehr nicht geplant ist. Es ist aber darauf hinzuwei-

sen, dass ein Nachweis, ob Durchgangsverkehre aufgrund von Mautverdrängung oder Ziel-Quell-Verkehren erzeugt werden, ebenso relevant für die Bewertung der geplanten Geschwindigkeitsreduzierung in Wölfersheim ist. Mit der vorliegenden Begründung kann aus Sicht der IHK Gießen-Friedberg nicht der Nachweis erbracht werden, dass eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung in Wölfersheim langfristig eine Lärminderung erzeugt, ohne die regionalen Unternehmen, die auf die Durchfahrt durch Wölfersheim angewiesen sind, übermäßig zu belasten.

Wie die B 275 hat auch die B 455 eine überregional bedeutende Verbindungsfunktion für Unternehmen. Es ist eine Verschlechterung der Leistungsqualität und damit ein Wettbewerbsverlust der von Geschwindigkeitsbegrenzungen betroffenen Unternehmen zu erwarten. Jede in Wölfersheim geplante Maßnahme muss daher weitsichtig und mit einem ganzheitlichen Blick bewertet werden.

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 lehnt Tempo-30-Zonen auf Bundesstraßen ab. Diese Straßen haben eine überregionale Verbindungsfunktion für die regionalen Unternehmen und sind wichtige Zubringerstrecken zu den umliegenden Autobahnen. Geschwindigkeitsreduzierungen, insbesondere an stark frequentierten Einfall- und Ausfallstraßen, sind keine adäquate Lösung zur Lärminderung und belasten die regionalen Unternehmen in übermäßigem Umfang. Dabei ist anzumerken, dass Verlagerungseffekte auf die umliegenden Bundes- und Landesstraßen wahrscheinlicher werden, je häufiger lokale Maßnahmen zu Fahrtzeitverlusten führen. Die Bündelfunktion der geschwindigkeitsbegrenzten oder durchfahrtsbeschränkten Straßen geht verloren, und es kommt unweigerlich zu Ausweichverkehr in die umgebenden Straßen. Je mehr Kommunen von einer lokalen Geschwindigkeitsreduktion Gebrauch machen, desto größer werden aufsummierte Fahrtzeitverluste.

Eine gezielte Lärmreduzierung an der Quelle lässt sich durch eine Modernisierung der Asphaltdecken mit geräuschmindernden Asphalttechnologien im Bereich der geplanten Geschwindigkeitsreduzierung realisieren. Dabei muss bei der Sanierung schadhafter Fahrbahnoberflächen der Einsatz neuer Materialien forciert werden. Neuartige Asphalte für innerstädtische (LOA 5 D) oder außerörtliche Verkehrswege (OPA/ZWOPA, PMA) müssen den herkömmlichen Fahrbahnbelägen bei Sanierungs- oder Neubaumaßnahmen vorgezogen werden.

Die IHK Gießen-Friedberg weist darüber hinaus darauf hin, dass die Erarbeitung von Maßnahmenvorschlägen in Kommunen, in denen bisher keine Vorschläge eingereicht worden sind, nur unter der Beteiligung der betroffenen Unternehmen vollzogen werden sollte.

1.b Bewertung der Maßnahmen im Landkreis Gießen

In der **Kommune Hungen** ist die geplante Ortsumfahrung der B 489 einer großräumigen Geschwindigkeitsbegrenzung vorzuziehen. Die Ortsumgehung B 489 muss für den Bundesverkehrswegeplan vorgeschlagen werden. Ebenso weist die IHK Gießen-Friedberg darauf hin, dass eine innerörtliche Geschwindigkeitsbegrenzung nicht ohne Definition einer Ausweichroute für Lkw-Verkehre geplant werden darf (s. S. 142).

Im Stadtgebiet Gießen muss die geplante Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30km/h auf der **Gießener Straße, Stadtteil Klein-Linden** unter Betrachtung der Umverteilungseffekte auf den Gießener Ring bewertet werden. Eine Erhöhung der Verkehrsstärke durch Umverteilungen auf den Gießener Ring darf nicht dazu führen, dass die Geschwindigkeit dort für Lkws auf unter 80 km/h begrenzt wird. Solange keine Daten über die verkehrlichen Auswirkungen einer Geschwindigkeitsbegrenzung in Klein-Linden vorliegen, kann die IHK Gießen-Friedberg dieser Maßnahme nicht zustimmen.

Die Wiedereinführung von Tempo 100 zwischen **AS Schiffenberger Tal und AS Ursulum** erscheint mit der vorliegenden Begründung wenig sinnvoll. Die Erhöhung von Tempo 100 auf Tempo 120 auf diesem Streckenabschnitt im Jahr 2011 hat zu einer rechnerischen Erhöhung des Lärmpegels von 1,2 dB(A) geführt. Aus Sicht der IHK Gießen-Friedberg sollte im Hinblick auf die verstärkte Nutzung des Gießener Rings als Ausweichstrecke von weiteren Geschwindigkeitsbegrenzungen abgesehen werden.

Die innerörtliche Umgehungsstraße in **Linden** ist aus Sicht der IHK Gießen-Friedberg ein zu begrüßender Vorschlag im Sinne einer effizienteren Ausnutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur. Anzumerken ist, dass vor der Einführung der innerörtlichen Umgehungsstraße die verkehrlichen Auswirkungen auf die im **Gewerbegebiet Großen-Linden** ansässigen Unternehmen zu prüfen sind.

1.c Bewertung der Maßnahmen im Vogelsbergkreis

Die vorgeschlagene nächtliche Temporeduzierung auf 30 km/h in **Homburg(Ohm)** erscheint aus Sicht der IHK Gießen-Friedberg im vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplanes wenig sinnvoll. Es ist nicht bekannt, ob die L 3073 hauptsächlich von Durchgangsverkehren oder Mautverdrängungsverkehren genutzt wird. Die vorliegende Datenlage über die Auswirkungen der Geschwindigkeitsbegrenzung auf dieser Strecke lässt keine Rückschlüsse auf eine mögliche spätere Wirkung zu. Aus diesem Grund kann die IHK Gießen-Friedberg dem Maßnahmenvorschlag nicht zustimmen.

Kritisch sieht die IHK Gießen-Friedberg die angedachten Maßnahmen in **Lauterbach**. Weder eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 noch ein Durchfahrtsverbot für Lkw auf der B 275 erscheinen hierbei sinnvoll. Beide Maßnahmen werden zu Umverteilungsverkehren auf die B 254 führen und keine Verbesserung der Lärmsituation herbeiführen, sondern diese verlagern. Die IHK Gießen-Friedberg weist auf den Bau der **Ortsumgehung B 254** hin, die eine große verkehrliche Entschärfung in Lauterbach zur Folge haben wird.

Es dürfen daher keine weiteren Maßnahmen in Lauterbach vor Vollendung der Bauarbeiten an der Ortsumgehung geplant werden. Zu begrüßen ist darüber hinaus der Vorschlag einer Fahrbahndeckenerneuerung auf der B 254 und der B 275 in Lauterbach. Dabei ist besonderer Wert auf die Verwendung moderner lärmmindernder Beläge zu legen.

Die Einrichtung von Mittelinseln in **Wartenberg Angersbach und Landenhausen** erscheinen aus Sicht der IHK Gießen-Friedberg als verträgliches Mittel zur Geschwindigkeitsreduzierung. Verkehrsinseln an den Ortseingängen stellen eine annehmbare Kompromisslösung dar, die zur Lärmreduktion und Verkehrssicherheit beitragen kann. Die Maße der Fahrbahnteiler müssen sich am Lkw-Verkehr orientieren. Zu schmale Fahrbahnen können zu einer unnötig großen Unterbrechung des Verkehrsflusses führen oder sogar ein erhöhtes Unfallrisiko erzeugen.

2. Maßnahmen für den IHK-Bezirk Lahn-Dill

Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 km/h in der Nacht

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 nachts untersucht 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 100 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte pro 1.000 Einwohner. Zum Vergleich: In Deutschland sind es 75 und in Hessen nur 67 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte pro 1.000 Einwohner. Dies macht deutlich, 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 hereingefahren. Fertig- und Zwischenprodukte verlassen in bedeutsamen Umfang die Produktionsstandorte wieder über die Straßen. Dadurch wird deutlich: Je höher der Anteil der Industriebeschäftigten ist, desto bedeutsamer 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 verloren geht, kann nicht zurückgeholt werden.

Wenn die Kommunen, die zudem noch an derselben Bundesstraße liegen, nachts die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduzieren, führt dies zu einer 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-Bezirktes 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 gesicherte 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.

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-Frohnhausen, 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 75 Prozent vom Straßenverkehr und damit von Lärmimmissionen entlasten. Für die **Ortsumgehungen Frohnhausen 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 von 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 die Zubringerstraßen zu den Autobahnen A 49 und A 5 im Osten und der A 45 im Westen. Einschränkungen dieser wichtigen Ost-West-Trasse durch Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Lkw-Fahrverbote gefährden den Wirtschaftsstandort, da diese Bundesstraßen ohne Alternative sind.

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 sechsspuriger Ausbau der A 45 notwendig ist.

Bei den genannten Maßnahmen an der B 277 und B 255 im Bereich Aßlar, Ehringshausen, Sinn, Herborn und im Stadtgebiet von Wetzlar müssen Maßnahmen, wie lärmindernder Asphalt, Optimierung der Lichtsignalzeiten und Maßnahmen, die den Verkehrsfluss verstetigen, vorrangig eingesetzt werden, bevor in den Wirtschaftsverkehr durch Geschwindigkeitsreduzierungen - wenn auch nur in der Nachtzeit - eingegriffen wird.

Lkw-Durchfahrverbote

Lkw-Durchfahrverbote wurden für einige Orte im IHK-Bezirk geprüft. Aufgrund mangelnder Alternativrouten wird diese Maßnahme nicht weiterverfolgt. Dies begrüßen wir, da diese Verbote den Verkehr nicht verringern. Verkehre und damit die Lärmimmissionen würden nur in topografisch und städtebaulich enge Gebiete verlagert. Größere Umwege für Lieferverkehre der Unternehmen und erhebliche Kostensteigerungen und somit Standortnachteile wären die Folge. Die Bundesstraßen sind in unserer Region wichtige Trassen für den Wirtschaftsverkehr.

Beteiligung der Wirtschaft an Maßnahmen zur Lärmimmissionsminderung

Bei allen Maßnahmen, die vor Ort an den Straßen zur Lärmimmissionsminderung erarbeitet werden, sollte dies nur unter der Beteiligung der Wirtschaft vollzogen werden.

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.

Bad Camberg (S. 200 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. 204 ff.)

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

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

Dornburg (S. 206 ff.)

Die dargelegte Belastungssituation bestätigt ebenfalls die Dringlichkeit der Umgehungsmaßnahmen für **Langendernbach im Zuge der B 54** (für den BVWP gemeldet) und im Zuge der **L 1551** (KIM II Vereinbarung). Beide Maßnahmen werden eine erhebliche Lärminderung für die Ortsdurchfahrt bringen.

Elbtal (S. 208 ff.)

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

Elz (S. 210 ff.)

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

Hadamar (S. 212 ff.)

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

Limburg(S. 214 ff.)**Maßnahmen in Planung**

Die dargelegte Belastungssituation bestätigt nochmals die besondere Dringlichkeit der seit Jahrzehnten geplanten und für den BVWP gemeldeten **Südumgehung 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 Lindenholzhausen** im Zuge der B 54 bestätigt, welche als wirksamste Maßnahme eine erhebliche Lärminderung bringt.

Die als Maßnahme in Planung erwähnte Lkw-Verkehrsführung zur Umgehung der Innenstadt kann nur dann eine akzeptable entlastende Maßnahme sein, wenn dadurch keine unzumutbaren Umwege entstehen.

Nächtliche Tempolimits

Die Vielzahl der Vorschläge für Tempolimits auf wichtigen Verbindungsstraßen im Bereich der Kernstadt und in den Ortsteilen von Limburg ist auffällig und scheint ohne weitere Berücksichtigung der Funktion der vorhandenen Straßen vorgenommen worden zu sein. Bei den meisten Vorschlägen ist es sehr 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 Entlastung bringen.

Lkw-Durchfahrverbot

Ein Lkw-Durchfahrverbot für die Diezer Straße wird von uns als unverhältnismäßig abgelehnt. Es hätte insgesamt eine nur geringe lärmindernde Wirkung, würde aber neben den bereits im allgemeinen Teil beschriebenen möglichen negativen verkehrlichen Auswirkungen den Aufwand für die betroffene Wirtschaft stark erhöhen. Angesichts der immer immissionsärmeren Transportfahrzeuge und der bereits bestehenden nächtlichen Tempo-30-Regelung sollte vielmehr, um Anfahr- und Bremsgeräusche zu vermeiden und die Aufenthaltsdauer der Fahrzeuge im Stadtbereich gering zu halten, gezielt für einen stetigen Verkehrsfluss gesorgt werden.

Eine Verkehrsbeschränkung für den Lkw-Durchgangsverkehr auf der B 54 und B 49 bzw. ein allgemeines Tempolimit von 60 km/h im Bereich des **Ortsteils Ahlbach** wird von uns auch aufgrund der Bündelungsfunktion dieser Bundesstraßen ebenfalls abgelehnt.

10.8 Weilburg (S. 225 ff.)

Keine Anmerkungen.

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 darauf zu drängen, 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 ohne Rücksprache mit der Wirtschaft 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 Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm durchaus verständlich. 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 die Beschäftigung.

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 die Folge einer erheblichen Lärmentwicklung, wenn Fahrzeuge, insbesondere Lkws, diese 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 einer notwendigen Sanierung der Fahrbahn eine unnötige 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 jedoch auch der ÖPNV für Berufspendler derzeit und künftig keine Alternative zum Pkw.

2. Maßnahmen für den IHK-Bezirk Fulda

Allgemeine Anmerkungen

Die Vorschläge zur Lärminderung für ihren Bezirk hält die IHK Fulda mit wenigen Ausnahmen für den Wirtschafts- und Individualverkehr für vertretbar. Insbesondere wurden mit den Ortsumgehungen in Dipperz, Wickers (beide B 458) und Hünfeld Nord (B 27/B 84) bestehende Verkehrs- und Lärmkonflikte beseitigt. Auch der Lückenschluss der A 66 sorgte im Raum Neuhof und Flieden für einen Abbau von Verkehrslärm. Geplante oder bereits von Hessen Mobil realisierte Lärmschutzwälle, wie die an der B 27 im Bereich Fulda-Nord, sind effektive Instrumente, um die Belastungen betroffener Anwohner zu senken.

Die B 27 wird zwischen den Autobahnabfahrten Fulda-Nord und Fulda-Süd vorrangig von Ziel- und Quellverkehren genutzt. Hinzu kommt, dass sie seit der Bemaatung der zweispurigen Abschnitte und der Fertigstellung der A 66 mit Anschluss an die A 7 die B 27 als Ausweichstrecke für Lkw an Attraktivität verloren hat. Im Falle von Staus dient die Bundesstraße als Umleitungsstrecke.

Bei der Ausweisung von Baugebieten sind die Kommunen in Osthessen aufgefordert, bewusst Abstände zu verkehrsreichen Straßen einzuhalten oder bauliche Maßnahmen zu ergreifen, um den Lärmpegel in diesen Baugebieten unter aktuellen und künftigen Grenzwerten zu halten. Es ist feststellbar, dass Wohnbebauung auch aus Mangel an geeigneten Flächen in den Kommunen immer näher an Autobahnen, Bundes- oder Landesstraßen heranrückt. Als zwei Beispiele können in diesem Zusammenhang die L 3307 im Abschnitt des Ortsteiles Eichenzell und die A 7 im Bereich Petersberg genannt werden. Nachträglich für mehr Ruhe sorgen zu wollen, indem der Vorschlag von belasteten Anwohnern aufgegriffen wird, auf der Autobahn Tempo 80 oder 100 zu regeln bzw. die Autobahn mit offenporigem Asphalt (OPA) zu versehen, widerspricht allein wegen der Kosten und der technischen Sinnhaftigkeit des OPA (z.B. Entwässerungsproblem bei 5 cm tiefem Asphalt) jeder Vernunft.

Tempo 30 km/h auf innerörtlichen Verbindungsstraßen

Im Kreis Fulda steigen zunehmend mehr Gemeinden auf den Zug auf, das vermeintlich einfachste Mittel „Tempo 30“ in der Nacht oder auch am Tag gegen Verkehrslärm einzusetzen. Diese ältere politische Forderung sollte früher für mehr Sicherheit auf innerörtlichen Straßen sorgen. Inzwischen verstärkt sich der Eindruck, kommunalpolitisch Verantwortliche nutzen die EU-Umgebungslärmrichtlinie als Argument dafür, eine Geschwindigkeitssenkung auf Landes- und Bundesstraßen in ihrem Bereich durchzusetzen. Eine Maxime für übergeordnete Straßen mit Bündelungsfunktion muss sein, den Verkehr innerorts zu verstetigen. Dazu sollten signalisierte Kreuzungen mit einem Mindestabstand von 400-500 Metern in eine Grüne Welle eingebunden werden, was bei Tempo 30 nicht realisierbar wäre.

Beispielsweise ist der westliche Abschnitt der Von-Schildeck-Straße in Fulda in eine Grüne Welle eingebunden. Ordnet die Stadt hier Tempo 30 an, bräche die sehr gut funktionierende Verstetigung auf der gesamten Rangstraße/Dalbergstraße/Petersberger Straße zusammen. Die Folge wären häufiger im Standgas wartende Fahrzeuge, die anschließend beschleunigen, um gleich danach wieder abzubremsen. Eine solch unerträgliche Situation für Kraftfahrer und Anwohner hatte Fulda vor einigen Jahren und die Belastung war für alle Beteiligten ungleich höher.

Auch im weiteren Verlauf kommt der Von-Schildeck-Straße eine hohe Bündelungsfunktion zu. Hier sollte der Verkehr vorrangig verstetigt werden. Auch ein neuer Straßenbelag, in den die Kanaldeckel nach heutigem Stand der Technik eingefasst sind, kann zu geringeren Lärmemissionen beitragen.

Der Verkehrsausschuss der IHK Fulda hat in seiner letzten Sitzung die Stadt Fulda dazu aufgerufen, auch die Frankfurter und Leipziger Straße mit einer Grünen Welle auszustatten. Demzufolge wäre das Tempolimit in der Leipziger Straße aufzuheben, da der besser fließende Verkehr eine Entlastung darstellen dürfte.

Die Turmstraße in Künzell ist eine Verlängerung der Künzeller Straße und verbindet Teile der Rhön mit der Innenstadt. Sie hat hohe Bündelungsfunktion und entlastet entsprechend andere Straßen in der Fläche, die bereits Tempo-30-Zonen sind. Sinnvoller wäre hier, neben passivem Lärmschutz, vor allem die Verstetigung des Verkehrs. Die drei Lichtsignalanlagen schalten zu Tages- wie Nachtzeit nach Bedarf. Wenigstens am Tag sollte ein Festprogramm (Grüne Welle) dazu beitragen, den Verkehr besser und damit geräuschärmer fließen zu lassen.

In Eichenzell ordnete die Verkehrsbehörde des Landkreises Fulda einen Verkehrsversuch für die Dauer von mindestens einem Jahr zur Einrichtung von Tempo 30 nachts für LKW ab 7,5 Tonnen an. Nach Ablauf des Verkehrsversuches sollen Anwohnerbefragungen und Erhebungen von Unfallzahlen durchgeführt werden. Betroffene Wirtschaftstreibende wurden und werden dagegen nicht befragt. Schallschutzfenster als erste passive Maßnahmen wurden ebenfalls nicht erwogen. Die Strecke der B 27 durch Rothemann ist ebenso wie der damit verbundene Zeitverlust überschaubar. Aber ein 40-Tonnen-Fahrzeug mit Fahrtrichtung von Nord nach Süd muss ein beträchtliches Gefälle überwinden. Hier 30 km/h einzuhalten, bedeutet, will man die Bremsen nicht übermäßig nutzen, den Einsatz des Retarders oder die Wahl eines niedrigen Ganges mit den entsprechenden Geräuschemissionen. Hinzu kommt: jeder Tempo-30-Abschnitt auf einer zweispurigen Straße zwingt auch Fahrer von Pkw zur gleichen Geschwindigkeit. Ideallösung wäre hier eine Ortsumgehung, die aber aufgrund der Topografie und der Kosten kaum umzusetzen sein dürfte. Die in der Prüfung befindliche Variante, eine Autobahnzufahrt auf die A 7 südlich von Rothemann zu schaffen, führt nach unserer Einschätzung zu einer deutlichen Entlastung von Döllbach und Rothemann.

Für den Ortsteil Döllbach will Hessen Mobil eine detaillierte Berechnung der Lärmbelastung vornehmen, um die fünf an der Straße B 27 gelegenen Anwohner zu entlasten. Das steht unseres Erachtens in keinem Verhältnis zum Nutzen, womit passiver Schallschutz vor Tempo 30 gehen sollte. Eine Ortsumgehung an dieser Stelle ist aufgrund der wenigen belasteten Haushalte keine adäquate Alternative.

Lkw-Durchfahrtsverbote

Wie im allgemeinen Teil bereits deutlich wurde, sollten Lkw-Durchfahrtsverbote nur dort angeordnet werden, wo zumutbare Alternativrouten angeboten werden können. Im Bereich Horas (Niesiger Straße) hat die Stadt Fulda ein Lkw-Durchfahrtsverbot in der Nacht angeordnet, da parallel die Mackenrodtsstraße mit wenigen Lärmkonfliktpunkten zwischen der Niesiger Straße und dem Gerloser Weg verläuft. Lkw-Fahrer mit dem Ziel B 27 oder A 7 sollen über den Gerloser Weg in die Hermann-Muth-Straße fahren, von dort aus in die Daimler-Benz-Straße und weiter auf die B 27. Kritisch daran ist, dass immer öfter Navigationssysteme genutzt werden, die den Fahrer je nach Einstellung gradlinig leiten. Das System schlägt die vorab beschriebene Route eher nicht vor und ein Transport, der nicht im Gewerbegebiet Eisweiher enden soll, läuft weiter über die Mackenrodtsstraße zur Leipziger Straße. Im Ergebnis verlagert sich Verkehrslärm innerhalb der Stadt von einem Anwohner auf einen anderen, was nicht Sinn einer Sperrung sein kann.

Die IHK Fulda fordert, Güterverkehre auf keinen Fall zum Sündenbock und Synonym für Verkehrslärm werden zu lassen. Transportunternehmen kommen ihrer Vorsorgepflicht seit langem nach und investieren in geräuscharme Fahrzeuge. Dieser Effekt wird aber ad absurdum geführt, wenn Straßen in den Kommunen aufgrund von mangelnder finanzieller Ausstattung und damit verknüpften Investitionsstaus nicht saniert werden.

Wir weisen die Forderung von Bürgern, ein Lkw-Abfahrtsverbot in Fulda-Nord einzurichten, vehement zurück. In Fulda-Nord liegt ein Autohof, der den Fahrern eine Gelegenheit zur Pause oder Übernachtung ermöglicht und die angespannte Stellplatzsituation verbessern hilft. Zum anderen führen die vorgeschlagenen Umleitungen zur Mehrbelastung an anderen Stellen in der Innenstadt. Ein Fahrverbot für Lkw kann und darf nur dort vorgesehen werden, wo alternative Wege, die zu keinen wesentlichen Mehrkosten oder zusätzlichen Lenkzeiten führen, vorhanden sind.