

Magistratsvorlage

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 04.08.2015	an den Magistrat ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung: 32, 61, 62, 66
Dezernat III Amt: Umweltamt	an die Stadtverordnetenversammlung ☐ OBW zur Befassung ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung ☐ zur abschließenden Beschluss- fassung Fachausschuss Behandlung in Ja Nein öffentl. Sitzung ☒ ☐	☐ OBW bei abschl. Beschlussfassung Magistrat
Verteiler: 32, 61, 62, 66	Ja Nein Internetfähig ☒ ☐	Vorlage-Nr. 2015/0320 Magistratsbeschluss-Nr.
Produkt-Nr.: Kostenstelle: Kostenträger:		
Investitionsnummer: Sachkonto:		

Betreff: Entwurf des Lärmaktionsplans - Teilplan Straße für die Wissenschaftsstadt Darmstadt

Vorlage vom: 30.07.2015

Beschlussvorschlag:

1. Der Entwurf des Lärmaktionsplans des Regierungspräsidiums Darmstadt für die Wissenschaftsstadt Darmstadt wird zur Kenntnis genommen und den geplanten Maßnahmen zugestimmt.
2. Der Festsetzung einer Tempo 30 Regelung nachts aus Lärmschutzgründen für die Frankfurter Straße vom Willy-Brandt-Platz bis Kreuzung Rhönring / Kasinostraße wird zugestimmt.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die genannten Maßnahmen im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten umzusetzen. Über die Durchführung und Finanzierung der Maßnahmen ist jeweils gesondert durch Einzelbeschlüsse zu entscheiden
(Anlagen 1-4)

Anlagen:	Anlage 1
	Anlage 2
	Anlage 3
	Anlage 4

Datenschutzrelevante Anlage:	☐
-------------------------------------	--------------------------

Folgekosten:	☒ Ja	☐ Nein
---------------------	--	-------------------------------

Beschluss des Magistrats vom

Begründung zur Magistratsvorlage vom 30.07.2015

1. Rechtlicher Hintergrund:

Zur Umsetzung der EU-Umgebungsrichtlinie aus dem Jahr 2002 wurden nach den Vorschriften der §§ 47 a ff. Bundes Immissionsschutzgesetz (BImSchG) Lärmkarten über den Straßenverkehrslärm erstellt. Mit Magistratsbeschluss Nr. 381 (Vorlage 2007/0304) ist die Vorgehensweise zur Erstellung der Lärmkarten für das Stadtgebiet der Wissenschaftsstadt Darmstadt zustimmend zur Kenntnis genommen worden. Lärmkarten liegen in georeferenzierter Form für den Straßenverkehr vor und sind im Internet unter: www.darmstadt.de abrufbar.

Die Lärmkartierung ist Grundlage für den Lärmaktionsplan. Unter dem Begriff der Lärmaktionsplanung ist ein Maßnahmenbündel aus planerischen und gestalterischen Maßnahmen zu verstehen, das eine wirksame Lärminderung für die vom Straßenverkehrslärm betroffenen Bereiche erreichen soll. Die drei Regierungspräsidien sind auf Grund der Zuständigkeitsverordnung vom Oktober 2007 mit der Aufstellung der Lärmaktionspläne Teilplan Straßenverkehr für ihren Zuständigkeitsbereich beauftragt worden.

2. Untersuchte Straßen im Stadtgebiet Darmstadts

In der ersten Stufe der Lärminderungsplanung an Hauptverkehrsstraßen wurden die Straßen erfasst, die Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Mio. Fahrzeugen pro Jahr haben. Die Lärmkartierung der 2. Stufe umfasst die 3 hessischen Ballungsräume sowie die Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr, das heißt rund 8.400 Kfz täglich.

Aufbauend auf diesen Lärmkarten sind an besonders belasteten Straßen Lärmaktionspläne zu erstellen. Die wesentliche Aufgabe der Lärmaktionsplanung ist die Bewertung der Lärmsituation und die Formulierung von Maßnahmen, Konzepten und Strategien, die zur Lärmreduzierung beitragen und den Lärmbelastungen entgegen wirken können. In der Anlage 1 sind die betroffenen Hauptverkehrsstraßen innerhalb Darmstadts dargestellt. In der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurden alle Lärmkonfliktpunkte mit Belastungen von L_{DEN}/L_{Night} 65 dB (A) bzw. 55 dB (A) herangezogen. Hierbei handelt es sich um die gesundheitlich relevanten Werte. Betroffene unterhalb dieser Schwelle werden im Rahmen der Lärmkartierung nicht berücksichtigt. Grundlage für das Vorgehen ist eine so genannte Lärmkennziffer, LKZ = Summe [Betroffene, (Fassadenpegel, Schwellenwert)] auf 100 Meter Länge.

Lärmschwerpunkte, für die im Rahmen der Lärmaktionsplanung Minderungsmaßnahmen konzipiert werden, werden über die Höhe der Lärmkennziffer festgelegt. Im Hinblick auf die finanziellen Rahmenbedingungen sollen Lärminderungsmaßnahmen prinzipiell dort mit hoher Priorität angegangen werden, wo hohe Immissionspegel mit einer hohen Einwohnerdichte zusammen treffen.

Der Ballungsraum Darmstadt zählt zu den am meisten von Verkehrslärm belasteten Gebieten in Südhessen. In Anlagen 1 und 2 sind die besonders belasteten Straßenbereiche bzw. Straßenabschnitte abgebildet.

Der Entwurf des Lärmaktionsplans Hessen, Teilplan Straßenverkehr für den Regierungsbezirk Darmstadt und die 2. Öffentlichkeitsbeteiligung befindet sich vom 13.07. – 13.09.2015 in der Offenlage www.rp-darmstadt.hessen.de .

3. Bürgerinformation und Bürgerbeteiligung:

Im April 2013 wurden die Bürgerinnen und Bürger aufgefordert, innerhalb der Wissenschaftsstadt Darmstadt im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans Lärmschwerpunkte zu nennen und Anregungen zur Lärmreduktion zu geben. In zahlreichen E-Mails und Briefen sowie Telefonaten hat das Umweltamt die Anregungen und Beschwerden der Bürgerinnen und Bürger erfasst und entsprechende Stellungnahmen in den städtischen Fachverwaltungen und Beteiligungen eingeholt. Die Tabelle ist als Anlage 3 der Vorlage beigefügt.

Laut Bürgerbeteiligung sind besonders störend:

- a) LKW-Durchfahrten
- b) Lautes Hupen – Sirenen von Feuerwehr, Polizei, Notarzt sowie einzelne Motorradfahrer
- c) Sanierungsbedürftige Straßen
- d) Schnelles Fahren
- e) Bushaltestellen direkt vor Wohnhäusern
- f) Zunahme des Taktes des ÖPNV, insbesondere von Bussen im Bereich der Eschollbrücker Straße, der Roßdörfer Straße (verstärkte Erschließung der Lichtwiese), in der Pallaswiesenstraße und in der Frankfurter Straße zusätzlich durch Straßenbahnen, letzteres gilt auch für die Heidelberger Landstraße.

4. Maßnahmenkonzept der Stadt Darmstadt für die Fortschreibung des Lärmaktionsplans:

1. Einführung einer Tempo 30 Regelung nachts von 22-6 Uhr in der Frankfurter Straße zwischen Willy-Brandt-Platz und der Kreuzung Rhönring/Kasinostraße

Nach erfolgreicher Umsetzung von Tempo 30 nachts in der Heinrichstraße als Maßnahme des Lärmaktionsplans 1. Stufe wurden mehrere Straßenabschnitte in Darmstadt auf das Vorliegen der Voraussetzungen der Festsetzung einer Tempo 30 Regelung nachts überprüft.

Auf Grund der zahlreichen Beschwerden der Anwohner und der starken Belastung wird oben genanntes Teilstück zur Festsetzung vorgeschlagen. Die Frankfurter Straße zwischen Willy-Brandt-Platz und Kahlertstraße wird geprägt durch eine durchgehende 4-5 stöckige Wohnbebauung aus der Gründerzeit auf der Westseite und dem Herrngarten auf der Ostseite. Zwischen Kahlertstraße/Schloßgartenstraße und der Kreuzung Kasinostraße/Rhönring/Frankfurter Straße ist die beidseitig 4-5 stöckige Bebauung um ca. 5 Metern zu Gunsten von Vorgärten zurückversetzt. Dieser Straßenabschnitt trennt das Johannesviertel vom Martinsviertel und bildet eine wichtige Verbindung aus dem Darmstädter Norden in das Zentrum. Nach dem Flächennutzungsplan wird das Gebiet als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen.

Die Frankfurter Straße ist im Bereich Willy-Brandt-Platz bis Pallaswiesenstraße mit durchschnittlich ca. 12.000 Fahrzeugen (DTV) und von Pallaswiesenstraße bis Rhönring mit 9.250 Fahrzeugen (DTV) eine stark befahrende Gemeindestraße. Zwei Kreuzungen sind Ampelgeregelt.

Auf der Frankfurter Straße verkehren die Straßenbahnlinien 4, 5, 6, 7 und 8. Der durchschnittliche Tramverkehr (24 Stunden) beträgt ca. 543 Züge, davon verkehren nachts ca. 68 Straßenbahnen. Zwischen Willy-Brandt-Platz und Pallaswiesenstraße fahren darüber hinaus die Busregionallinien 5515/16 und der Nachtbus 751 in der Zeit von 22-6 Uhr 15 mal bzw. 5 mal.

In dem Straßenabschnitt haben 566 Personen einen Hauptwohnsitz und 16 einen Nebenwohnsitz, sodass insgesamt 582 Personen betroffen sind.

Nach den Vorgaben der "Lärmschutzrichtlinien Straßenverkehr vom 23.11.2007" wurden Berechnungen des mittleren Beurteilungspegels am Immissionsort durchgeführt. Hierzu wurden 8 repräsentative Gebäude ausgewählt und die Fassadenpegel berechnet. Ausschlaggebend für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen sind in allgemeinen Wohngebieten wie dem vorliegenden ein Mittelungspegel von mindestens 60 dB (A) zwischen 22 und 6 Uhr nachts und eine Pegelminderung durch die vorgesehene Maßnahme mindestens um 2,1 dB (A). Dieser Mittelungspegel wird in der Frankfurter Straße überschritten. Das heißt eine Geschwindigkeitsreduzierung würde eine Lärmreduktion von ca. 3 dB (A) erreichen, sodass eine Straßenverkehrsrechtliche Maßnahme zur Lärminderung festgesetzt werden kann und genehmigungsfähig ist. Um den Einfluss der Straßenbahnen auf den Lärmpegel nachts zu beurteilen wurde darüber hinaus ein Gesamtbeurteilungspegel durch energetische Addition des Straßen- und Schienenverkehrslärm für V max. 50 und V max. 30 ermittelt.

Der Gesamtbelastungspegel beträgt durchschnittlich 2.94, das heißt die Vorgaben der Lärmschutzrichtlinie sind erreicht. Die Maßnahme ist die einzige Möglichkeit, den Anwohnern eine Lärmreduktion nachts zu ermöglichen. Bereits vor 2 Jahren wurde der Bereich seitens der Verwaltung aufgegriffen und die Voraussetzungen geprüft mit dem Ergebnis, dass die Maßnahme eine Lärmreduktion über 3 dB (A) nach sich ziehen würde. Allerdings war damals noch nicht die Gleisanlage im Bereich Willy-Brandt-Platz und Robert-Schneider-Straße saniert, gleiches gilt für den Asphalt (siehe Anlage 4).

In der ersten Anhörung 2013 hatte die Polizei auf das Sanierungserfordernis des Straßenbelages auch im Schienenbereich verwiesen. Im Bereich der Schienen wurden die angeforderten Maßnahmen ergriffen und teilweise Kopfsteinpflaster durch Asphalt im übrigen Straßenbereich ersetzt.

Da diese Maßnahmen noch keine weiterreichende Lärmreduktion gebracht haben, ist ein nächtliches Tempolimit festzusetzen. Bei der Frankfurter Straße handelt es sich in diesem Bereich um eine nicht klassifizierte Straße, das heißt die untere Straßenverkehrsbehörde kann die Maßnahme aus Lärmschutzgründen festsetzen. Ein Antrag liegt der unteren Straßenverkehrsbehörde vor, der RP hat seine Zustimmung signalisiert. Die städtischen Ämter sowie DADINA, HEAG Mobilo und die Polizei wurden zu der Maßnahme gehört. Alle Beteiligten haben der Maßnahme zugestimmt, wobei HEAG Mobilo bei weiteren Straßen eine Temporeduktion aus Gründen der Fahrplaneinhaltung kritisch sieht.

Eine Gesamtsanierung der Straße ist in Planung, jedoch in den nächsten Jahren nicht zu realisieren, sodass auf Grund der zahlreichen berechtigten Beschwerden der Anwohner die Maßnahme festgesetzt wird.

Geplante Straßensanierung:

2. Grundhafte Erneuerungen:

Haardtring zwischen Eschollbrücker Straße und Moltkestraße (in der baulichen Ausführung)
Nieder-Ramstädter-Straße von Jahnstraße bis Klappacher Straße
Bismarckstraße von Göbelstraße bis Dolivostraße (in der baulichen Ausführung)
Heidelberger Landstraße von Ulvenbergstraße bis Nußbaumallee (Maßnahme wurde 2013 im Lärmaktionsplan genannt, und ist bereits durchgeführt worden)
Knotenpunkt Heidelberger Landstraße / Reuterallee (Bau in 2015 abgeschlossen)
Landgraf-Georg-Straße zwischen Fiedlerweg und Schwarzwaldring

3. Deckenerneuerungen:

- Rüdesheimer Straße (geplant für Frühjahr 2016 zw. Heidelberger Straße und Karlsruher Straße)
- Dieburger Straße zw. Spessartring und Taunusstraße (Sommerferien 2015)
- Heinrichstraße zw. Heidenreichstraße und Kirchbergweg (Sommerferien 2015)
- Gräfenhäuser Straße zw. An der Windmühle und Leyhdecker Straße (Herbst 2015)
- Jägertorstraße zw. Messeler Straße und Wachtelweg (Herbst 2015)

4. Verbesserung von Gleisanlagen / Neuanlagen:

Weiterbau des so genannten Grüngleises für die Straßenbahnen in Richtung Süden nach Eberstadt ist bereits erfolgt.

Maßnahmen der Verkehrsverflüssigung:

5. Einführung einer regelbasierten Versatzzeitoptimierung Ampelsteuerung:

Untersuchung einer versatzzeitoptimierten Lichtsignalsteuerung auf den parallelen Streckenabschnitten Kasinostraße/Neckarstraße/Heidelberger Straße und Dolivostraße/Steubenplatz/Hindenburgstraße zwischen der Julius-Reiber-Straße im Norden und der Hügelstraße im Süden – zugleich eine Maßnahme des Luftreinhalteplans.

6. Prüfung der Erweiterung zu einer verkehrsadaptiven Netzsteuerung

Dies ist auch eine Prüfung im Rahmen der Fortschreibung des Luftreinhalteplans, Teilplan Darmstadt.

7. Beibehaltung und Ausweitung der LKW-Fahrverbote

- Beibehaltung des LKW-Nachtfahrverbots von 20-6 Uhr
- LKW-Fahrverbot in der oberen Rheinstraße
- Ausweitung der LKW-Durchfahrtsverbotszone auf alle LKW > 3,5 t mit Ausnahme von Be- und Entlader in der Darmstädter Innenstadt.

Im Rahmen der Fortschreibung des Luftreinhalteplans Rhein-Main, Teilplan Darmstadt soll diese Zone ebenfalls verbindlich festgesetzt werden.

Es wird eine Reduktion der LKW-Durchfahrten um etwa 37 Prozent erwartet. Auf die Verkehrsgutachten im Vorfeld des Luftreinhalteplans wird verwiesen.

8. Weitere Prüfung der Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan 2010:

- Weiterentwicklung des Radwegenetzes
- Stadtweites Screening der Knotenpunkte auf Kreisverkehrseignung ist abgeschlossen. Es gibt ein Kreiselprogramm, das im Rahmen von Umbaumaßnahmen bzw. Neuplanung die Priorisierung von Kreisverkehrsplätzen berücksichtigt. Abgeschlossen: Umbau der Kreuzung Eberstadt Nord/Reuterallee in Kreisverkehr
- Schwerpunkt Geschwindigkeitskontrollen in lärmbelasteten Straßenabschnitten mit häufigen Geschwindigkeitsübertretungen – auch in Bereichen solcher Straßen, die nicht im Lärmaktionsplan enthalten sind, für die es jedoch besondere Beschwerden gab im Rahmen der oben genannten Bürgerbeteiligung
- Installation von weiteren Geschwindigkeitsmessgeräten im gesamten Stadtgebiet an bestimmten Schwerpunkten
- Optimierung des ÖPNV als Daueraufgabe
- Prüfung der Realisierbarkeit einer Straßenbahntrasse in den Ostkreis gemeinsam mit dem Landkreis Darmstadt-Dieburg
- Reduktion des Individualverkehrs als Daueraufgabe durch Maßnahmen zur Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes unter anderem durch Mobilitätsmanagement

5. Weiteres Vorgehen:

Die Aufzählung der Maßnahmen zeigt, dass das Ziel der Minderung von Lärm nicht kurzfristig erreichbar ist. Es sind erhebliche investive Maßnahmen erforderlich, die auch in Anbetracht der angespannten finanziellen Lage schwierig umzusetzen sind. Die Aussagen des Lärmaktionsplans, betreffen Bereiche, die auch wesentlicher Bestandteil der Stadtentwicklung und der Planung sind.

Für die weitere Stadtentwicklung bedeutet diese Feststellung, dass nach wie vor als Basis für sämtliche Überlegungen im verkehrlichen Bereich und im Stadtentwicklungsbereich die neusten Verkehrszahlen ständig fortgeschrieben werden müssen, um exakte Grundlagen für diese weitreichenden Aufgaben zu erhalten. Die städtische Kartierung geht im Detail wesentlich über die Kartierung des Landes hinaus und ermöglicht es damit, auch im Beratungsbereich beispielsweise den Planern, Architekten und Bürgerinnen und Bürgern Grundlagen für Überlegungen für Neubau-, und Sanierung von Gebäuden, sowie bei Gestaltung ihrer Freianlagen zu geben, das heißt, bei der Verkehrsbelastung verbunden mit Verkehrslärm gilt es gesunde Lebensverhältnisse zu erhalten und zu schaffen.

Kosten

Die Maßnahmen werden im Rahmen der Haushaltsansätze der jeweiligen Fachämter umgesetzt oder es erfolgen jeweils neue Magistratsvorlagen.

Dezernat III

Cornelia Zuschke
Stadträtin