

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit gebe ich eine Stellungnahme zum Lärmaktionsplan auch im Namen der MitbewohnerInnen der Darmstädter Straße 16 ab. Aus unserer Sicht werden die Ausführungen im Lärmaktionsplan Kapitel 3.4.2.12 auf Seite 97 für Reinheim der aktuellen Situation nicht gerecht. Es ist für uns nicht nachvollziehbar, wie in diesem aktuellen Entwurf als Ergebnis für Reinheim festgestellt wird: „Der Lärmkonflikt scheint mit der Entlastung durch die Ortsumfahrung maßgeblich reduziert.“ Dass die Veränderungen der Verkehrs- und damit der Lärmsituation der letzten Jahre von den an der Erstellung des Lärmaktionsplans Beteiligten und den zuständigen Behörden nicht selbstverständlich und zeitnah angepasst und aktualisiert wurden, lässt bei uns Zweifel an der Qualität der Planung insgesamt aufkommen.

Für Reinheim ist das Kapitel über die Verkehrs- und damit die Lärmsituation und die erforderlichen Maßnahmen aus Sicht der Betroffenen wie folgt zu ergänzen und aktualisieren.

Durch den Bau der Umgehungsstraße B 38 (auch als Maßnahme zur Minderung von Lärm- und Luftbelastung planerisch begründet) hat sich die Situation im Kern Reinheims nicht wesentlich und schon gar nicht den geplanten Zielen entsprechend geändert. Der Lärmaktionsplan suggeriert genau dies und berücksichtigt nicht die neu eingetretenen Veränderungen. Durch Umwidmung der Kirchstraße bzw. die Einbahnstraßenregelung sind Abschnitte der Darmstädter Straße usw. mit der Aufnahme des vollen Verkehrs (in beiden Richtungen) der B 426 belastet. Die Verkehrsbehörden und die an der Erstellung des Entwurfs beteiligten Stellen sind zwar auf diese Situation durch verschiedene Anfragen und Protestschreiben der Anwohner aufmerksam gemacht worden, und sie geben Gutachten zur spezifischen Situation in Auftrag:

<http://www.competitionline.com/en/tenders/195301>

(„Hessen Mobil und die Stadt Ober-Ramstadt planen die Verkehrsuntersuchungen zu folgenden Projekten:

- B 426 OU Ober-Ramstadt Hahn (im Auftrag bzw. Vergabe durch die Stadt Ober-Ramstadt)

- B 426 Reinheim, Eruiierung der verlagerten Lkw-Mengen auf Grund der Sperrung der Stadt Darmstadt für Lkw Durchgangsverkehre

- L 3065 OU Otzberg/ Lengfeld

Da die Untersuchungsgebiete dieser 3 Verkehrsuntersuchungen weitestgehend identisch sind und die Projekte sich teilweise in ihren Wirkungen beeinflussen, sollen sie bei der modelltechnischen Bearbeitung zu einer Untersuchung zusammengefasst werden. Für den Bereich Reinheim sollen die Auswirkungen der Lkw Verlagerungen aufgrund des Durchfahrtsverbots der Stadt Darmstadt für Lkw aufgezeigt und weitergehende Verlagerungsmöglichkeiten aufgezeigt werden.)

Sie sorgen aber leider nicht zeitnah für eine Aktualisierung im Lärmaktionsplan.

Die verkehrliche Situation hat sich insofern durch die Ortsumgehung B 38 geändert, dass es in Spitzenzeiten nicht mehr zu so erheblichen Verkehrsstauungen vor den Ampeln und dem Bahnübergang kommt. „Der Verkehr fließt zügiger,“ so wird es im Vergleich zur vorherigen Situation auch von den betroffenen Anwohnern wahrgenommen, von gleichmäßiger oder ruhiger wird nicht gesprochen, das ist auch nicht der Fall. Durch die Umgehungsstraße B 38 gibt es zwar weniger Durchgangsverkehr in Nord-Südrichtung, in West-Ostrichtung hat der Verkehr auf der B 426 aber deutlich zugenommen, insbesondere in den Bereichen wo die geänderte Verkehrsführung durch Sperrung der Kirchstraße wirkt. Weiterhin gibt es den Effekt, dass zusätzlicher Verkehr wegen der Entlastung angelockt wird. Leider gibt es keine aktuellen Verkehrszählungen, die die Effekte aufzeigen, und auch keine Geschwindigkeitsmessungen. Dies sollte im Hinblick auf eine Auswertung und Überprüfung von geplanten Zielen der Ortsumgehung und der Zielerreichung dringend nachgeholt werden.

Weniger Fahrzeuge, aber deutlich höhere Geschwindigkeiten, insbesondere der LKW, Busse und landwirtschaftlichen Fahrzeuge und auch der sehr lärmintensiven Motorräder führen zu deutlich höherem Lärm, zu höherer Luftbelastung, zu mehr Gefährdung von Fußgängern und Radfahrern und was für direkte Straßenanwohner besonders unangenehm ist, zu Erschütterungen, die vergleichbar den letzten Erdbeben in der Region sind. Die Gebäude entlang der B 426 in Reinheim sind häufig sehr alt, stadtbildprägend und einige unter Denkmalschutz. Ständige Erschütterungen sind sicher der Haltbarkeit und Standfestigkeit der Gebäude nicht zuträglich. Das von uns bewohnte Haus Darmstädter Straße Nr. 16 wurde in den letzten Jahren außen und innen renoviert. Seither haben sich viele Risse in den Wänden und Decken gebildet.

Die Fahrbahnen der B 426 sind im gesamten Ortsbereich stark beschädigt, und die Schäden nehmen deutlich zu, einem Schlagloch folgt bald das nächste, der Wirkmechanismus der Federungssysteme der Fahrzeuge fördert die Schlaglochbildung. Als Fußgänger die Straße zu überqueren erfordert nicht nur auf den zügigen Verkehr zu achten, sondern auch auf Löcher, Wellen und Rinnen auf der Fahrbahn. Es besteht eine erhebliche Gefahr, dass insbesondere Kinder oder alte Menschen stürzen oder stolpern. Sporadische Reparaturen sorgen nicht wirklich für eine glatte Fahrbahn, im Gegenteil jede Ausbesserung wird zur Keimzelle neuer Schäden. Die Erschütterungen lösen darüber hinaus weitere störende Geräusche in Schwingung versetzter Gegenstände auf Tischen und in Schränken aus. Auf der Straße herrscht zusätzlicher Lärm durch polternde und scheppernde Ladung bzw. Ladeflächen. Die bei der Planung der Ortsumgehung angekündigte Sanierung der Ortsdurchfahrt ist bisher nicht erfolgt.

Lärm- und Luftbelastung, Erschütterungen und Gefährdungen auf der B 426 in Reinheim sind deutlich zu hoch und zum Schutz der Anwohner und zur Verbesserung der Lebensqualität in Reinheim insgesamt sind insbesondere folgende Maßnahmen umzusetzen:

1. Tempo 30 sofort während der Hauptgeschäftszeit und zumindest für LKW ggf. in der Nachtzeit, insbesondere wegen Straßenschäden zur Reduzierung von Lärm, Erschütterungen, Gefährdungen und Luftbelastungen.
2. Grundsaniierung der Fahrbahn mit „Flüsterasphalt“ unter Berücksichtigung der Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer und „intelligente“ Verkehrssignale wie Vorampeln und deutliche Signale für geschlossenen Bahnübergang sowie ggf. Neuordnung des Parkens zur Erhöhung der Sicherheit und zur Optimierung der Nutzung des Straßenraums für alle VerkehrsteilnehmerInnen.
3. Dauerhafte Umleitung des LKW-Verkehrs und Umfahrung (zumindest in der Nacht) über die B 38, B 26 und B 45.
4. Lückenschluss der Querspange zur B 426 zur Nordumfahrung Reinheims.

Für Bewohner und insbesondere Anwohner der B 426 und nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer in Reinheim ist Lärmreduzierung notwendig. Die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen ist nicht nur im Hinblick auf Lärm vielfach belegt, die vorgeschlagenen Maßnahmen sind auch in jeder Hinsicht zumutbar für alle Verkehrsteilnehmer.

Eigene Zeitmessungen bzw. Messfahrten

<http://www.mitjastachowiak.de/?/projects/geschwindigkeitsmessung/index.html> brachten das Ergebnis, dass bei Einhaltung von Tempo 30 der „Zeitverlust“ nur gering ist:

„Die Strecke entlang der B426 über die Darmstädter Straße vom Hotel "Landhaus am Wembach" bis zur Ortsausfahrt kurz nach dem Hotel "Zur Spitze" beträgt 1,19Km. Rein rechnerisch benötigt man mit Tempo 50 85,68s für diese Strecke, mit Tempo 30 142,8s. Die ... tatsächlich gemessene Zeiten für diese Strecke: Zieltempo 30 im Mittel 227,6 s und bei Zieltempo 50 im Mittel 195,6 s.

Die Messungen wurden abends bei freier Straße durchgeführt. Es wird ersichtlich, dass Ampelzeiten und Kurven die Fahrzeit prägen und Tempo 30 diese lediglich um **16%** steigern würde. Mit zunehmendem Verkehr werden die Stopps häufiger und Ampelzeiten noch länger. Daher dürften die Unterschiede in der Zeit, in der die meisten Verkehrsteilnehmer betroffen sind, noch geringer ausfallen. Es ist sogar denkbar, dass bei einem Verkehr mit Tempo 30 die Fahrzeiten dann sogar kürzer werden können, da geringere Sicherheitsabstände einen größeren Durchsatz an Fahrzeugen ermöglichen könnten.“

Durch die zur Minderung gesundheitlicher Belastungen notwendigen Maßnahmen wird die Funktionsfähigkeit und Zweckbestimmung der B 426 nicht unverhältnismäßig eingeschränkt, vielmehr gibt es die Möglichkeit das Verkehrsnetz insgesamt durch weitere Ausdifferenzierung zu stärken.

Weitere Ergänzungen unserer Stellungnahme im Hinblick auf Kapitel 1.3 Seite 21:

Für betroffene Bürger ist Lärmbelastung im übrigen nur ein Aspekt der Belastung von Verkehrswegen. Lärmbelastung geht insbesondere in Reinheim auch einher mit Luftbelastung und für nahe am Verkehrsweg Wohnende mit Belastung durch Erschütterungen. Zusätzlich spielt insbesondere im Ortszentrum entlang der

Darmstädter Straße, die gleichzeitig Geschäftsstraße und Zuwegung für Bahnhof, Bushaltestellen, Rathaus und Stadtpark ist, auch die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer eine wesentliche Rolle. Die Sicherheit wird durch schnell fahrende Pkw und LKW beeinträchtigt, hinzu kommt oftmals fehlende Rücksichtnahme bzw. Aggressivität der PKW- und LKW-Fahrer durch Hupen, absichtliche Verstärkung von Motor-, Auspuff-, Reifen-, Musikgeräuschen oder durch Hin- und Herfahren, um sich zu präsentieren. Diese Auswirkungen bilden einen vielschichtigen Komplex von Belastungen, die als sich gegenseitig verstärkend empfunden werden. Dies sind nicht nur persönliche Einschätzungen, sondern es ist eine Zusammenfassung, wie wir betroffenen Anwohner die Lärmsituation in Reinheim empfinden. Leider kommen diese Gesichtspunkte im Lärmaktionsplan zu kurz, die nicht nur für Reinheim bedeutend sind, sondern nach eigener Erfahrung überall in Hessen. Ein ganzheitlicher Ansatz zur Verbesserung der Wohnqualität und der Qualität des Lebens in der Stadt insgesamt durch Reduktion aller negativen Auswirkungen der Verkehrsbelastungen ist in dem Lärmaktionsplan leider zu vermissen. Tabelle 1 Seite 21 sollte entsprechend ergänzt werden beispielsweise um Maßnahmen der Verkehrserziehung und auch der Verkehrs- bzw. Fahrzeugkontrolle.

Weitere Ergänzungen unserer Stellungnahme im Hinblick auf Kapitel 3.4.2.12 auf Seite 97:

Leider ist schon kaum ein Jahr nach Eröffnung der Umgehungsstraße die Luftmessstation in Reinheim abgebaut worden. Hier hätte man tatsächlich auch mittel und langfristige Messreihen erstellen können, um die Wirksamkeit der Baumaßnahme wie auch die Verlässlichkeit der Prognosen zu prüfen. Die im Internet abrufbaren Daten belegen, dass die vorhergesagte Minderung der Luftbelastung nicht in dem Maße eingetreten ist:

NOx Stickstoffmonoxid (NO) + Stickstoffdioxid (NO2)[µg/m³]				
Monat	2008 – 2012 im Mittel	2014		NOx- Reduktion
Jan	114	85	75%	25%
Feb	113	78	69%	31%
Mrz	90	83	93%	7%
Apr	84	61	72%	28%
Mai	75	47	62%	38%
Jun	66	42	63%	37%
Jul	66	54	81%	19%
Aug	80	55	69%	31%
Sep	96	67	69%	31%
Okt	114	76	67%	33%
Nov	130	93	72%	28%
Dez	112	62	56%	44%
	95	67	70%	30%

Der „Luftreinhalteplan für Reinheim“

http://www.hlug.de/fileadmin/dokumente/luft/luftreinhalteplaene/Luftreinhalteplan_%20Reinheim.pdf

nimmt Bezug auf die Planfeststellung für die Ortsumgehung und prognostiziert die Auswirkung wie folgt:

„In dem Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren der Ortsumgehung Reinheim [32]... gehen die Gutachter von einer Reduzierung des durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens von ca. 40 % für PKW bzw. 45 % für LKW aus.

Diese Maßnahme dient in erster Linie der Entlastung von Anliegern.

Die Minderung der NOx-Emissionen lässt sich über die Emissionsfaktoren HBEFA 3.1 abschätzen. Danach ist von einer Emissionsminderung durch die Umgehungsstraße gegenüber dem Verkehrsaufkommen von 2008 von ca. 47% auszugehen

Prognostizierte Minderung: *ca. 47 % der verkehrsbedingten NOx-Emissionen im Bereich der Darmstädter Straße*

...

Zur weiteren Verkehrsentslastung des Innenstadtbereiches von Reinheim befindet sich der Bau einer Querspange zwischen der B 38 neu im Westen und der B 38 alt im Osten in Verbindung mit einem Wohn-/Gewerbegebiet in Planung. Damit müssten Nutzer die die nördlichen Stadtteile von Reinheim anfahren wollen, nicht mehr zwangsläufig die Darmstädter Straße befahren.

Prognostizierte Minderung: *Die Verkehrsbelastung verringert sich um ein weiteres Prozent...*

Hier wird deutlich, dass die prognostizierte Minderung der NOx-Emissionen um 47 % plus 1 % im Jahresdurchschnitt nicht eingetreten ist. Die Reduktion beträgt lediglich 30 Prozent.

Wichtige Parameter, wie zusätzlicher Verkehr auf der B 426, mehr Schwerlastverkehr, höhere Geschwindigkeiten, stärkere Beschleunigungen und entsprechend stärkeres Abbremsen auf kurzer Strecke in Verbindung mit zunehmenden Straßenschäden wurden nicht berücksichtigt. Sie führen aber offenbar zu neuen Luftbelastungen, die den „erhofften“ positiven Effekt durch die Umgehungsstraße erheblich mindern. Es ist offensichtlich, dass mit der Umgehungsstraße nicht nur die prognostizierte Minderung der Luftemissionen verfehlt wurde, sondern auch die Lärminderung, weshalb aus unserer Sicht die oben genannten zusätzlichen Maßnahmen erforderlich sind.