

5 Der Ballungsraum Frankfurt am Main

5.1 Die Lärmkartierung für den Ballungsraum Frankfurt am Main

Die Grundlage für die Lärmaktionsplanung für den Ballungsraum Frankfurt am Main ist die strategische Lärmkartierung Hessen 2012.

Die Ermittlung der vom Straßenverkehr ausgehenden Lärmimmissionen erfolgt in Deutschland generell durch Berechnung anhand von EDV-gestützten Modellen. Als wissenschaftlich anerkannt gilt, dass mit der Berechnung der Lärmpegel die Immissionen tendenziell überschätzt werden; Lärmmessungen führen in aller Regel zu niedrigeren Immissionswerten.

Für die Beschreibung und Bewertung von Verkehrslärm werden seit Einführung der Umgebungslärmrichtlinie europaweit einheitlich die Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} verwendet. Der Lärmindex L_{DEN} spiegelt die Lärmbelastung für den gesamten Tag (24 Stunden) wider. Er berücksichtigt die Lärmbelastung am Tag (day, 06.00 Uhr bis 18.00 Uhr), am Abend (evening, 18.00 Uhr bis 22.00 Uhr) und in der Nacht (night, 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr), wobei für den Abend ein Zuschlag von 5 dB (A) und für die Nacht ein Zuschlag von 10 dB (A) erteilt wird, um die höhere Störwirkung in diesen Zeitabschnitten zu berücksichtigen. Der Lärmindex L_{Night} spiegelt die Lärmbelastung für die Nacht wider. Er liegt bei Straßen in der Regel unter dem Wert des L_{DEN} .

Die Lärmindizes werden ausschließlich in einer Höhe von 4 m über Grund bestimmt. Die Lärmbelastung wird vor allem durch folgende Einflussgrößen bestimmt:

- die Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke (DTV),
- den Lkw-Anteil,
- die Straßenoberflächenbeschaffenheit,
- die Geschwindigkeit der Pkw und Lkw,
- Steigungen und Gefälle.

Die DTV-Werte und der Lkw-Anteil werden durch Zählung der Fahrzeuge (automatisiert oder manuell), in der Regel alle 5 Jahre im Rahmen von Verkehrszählungen ermittelt.

Andererseits spielen auch das Gelände und abschirmende Hindernisse (Lärmschutzbauwerke und Gebäude) bei der Ausbreitung des Schalls eine Rolle.

Für den Ballungsraum Frankfurt am Main beinhaltet das kartierte Straßennetz sämtliche Straßen ab einem DTV von ca. 3.000 Kfz/24 h und teilweise, je nach Verfügbarkeit, auch Straßenabschnitte mit niedrigerer Verkehrsbelastung. Das gesamte erfasste Netz erstreckt sich über insgesamt knapp 490 Straßenkilometer (vgl. Abbildung 46).

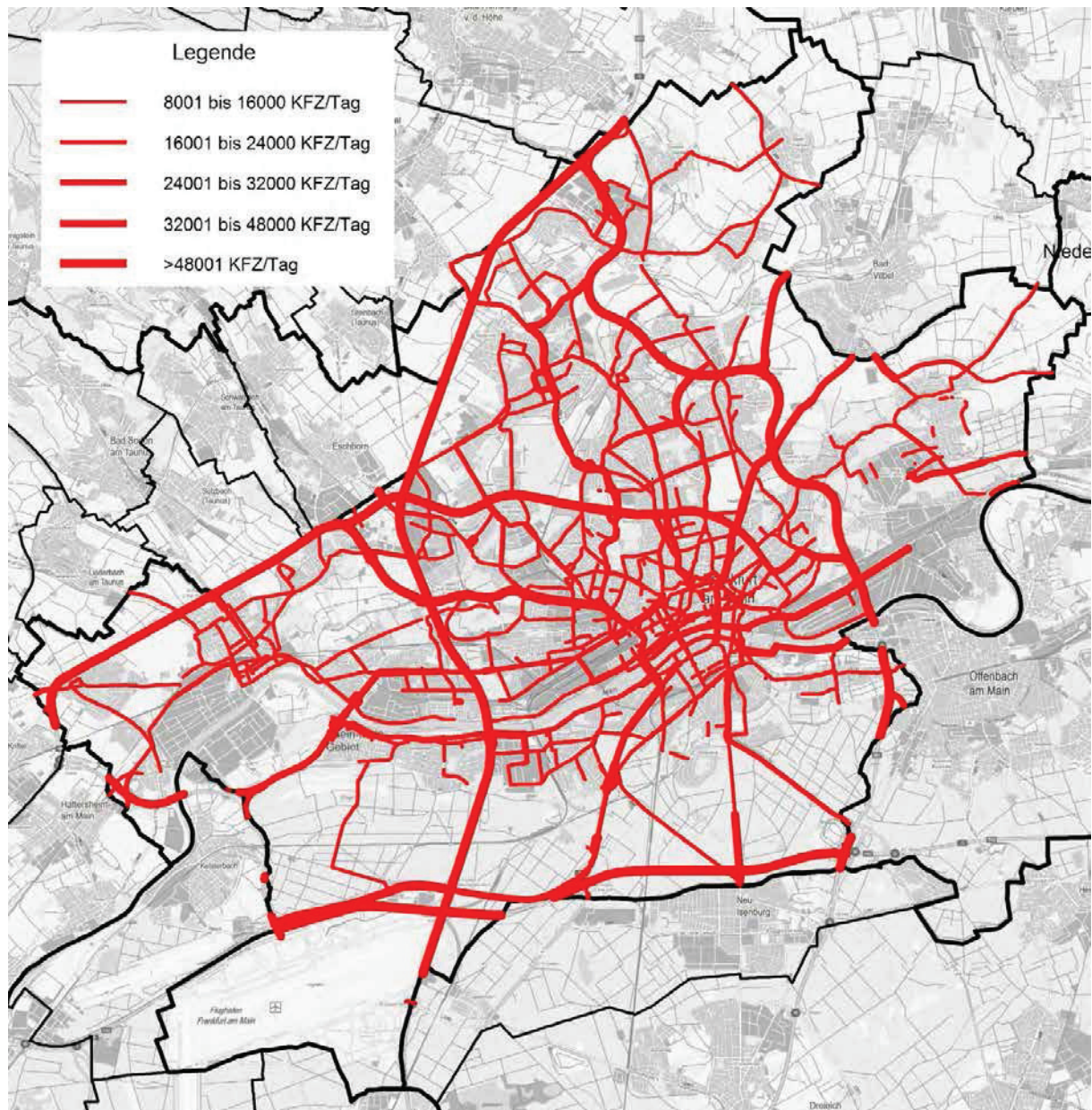


Abbildung 46: Kartiertes Hauptverkehrsstraßennetz im Ballungsraum Frankfurt am Main (© GeoBasis-DE / BKG 2015)

Entlang der kartierten Straßen-(abschnitte) wurden die Lärmberechnungen durchgeführt. Das Ergebnis der Berechnungen stellen Lärmkarten dar, in denen die örtliche Belastungssituation grafisch dargestellt wird.

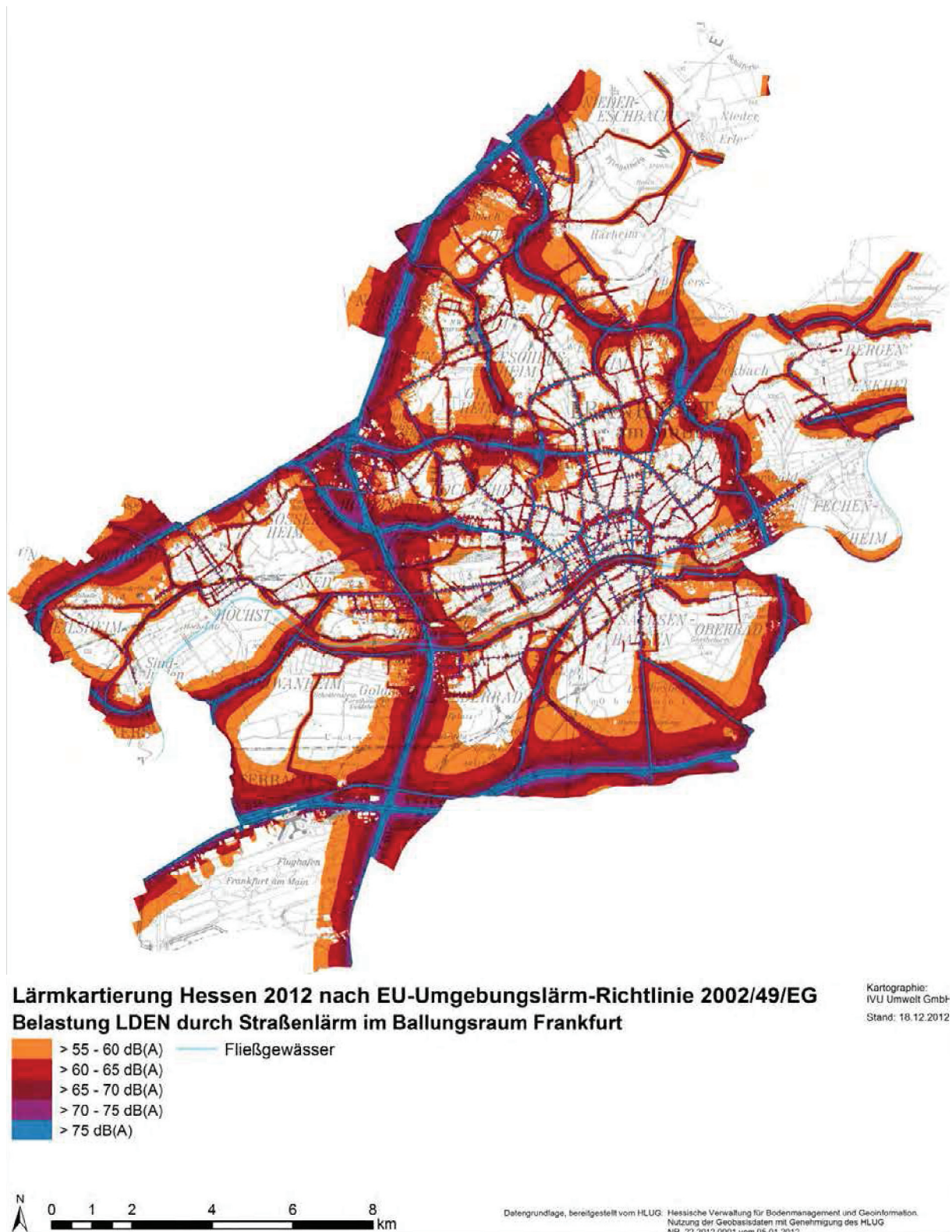


Abbildung 47: Lärmkartierung Hessen 2012, Ballungsraum Frankfurt am Main Gesamt-tagespegel (24 h) L_{DEN}

Die Ergebnisse der Lärmkartierung mit den entsprechenden (elektronisch vergrößerbaren) Lärmkarten können auf der Internetseite des Hessischen Landesamtes für Umwelt und Geologie (<http://laerm.hessen.de>) eingesehen werden.

Weitere Hintergrundinformationen zur Lärmkartierung Hessen 2012 können dem unter oben genannter Adresse veröffentlichten Abschlussbericht [Stapelfeldt 2012] entnommen werden.

Aufgrund der bei den Lärmkartierungen Hessen 2007 und 2012 zugrunde gelegten variierenden Modelldaten, die jeweils nach den Vorgaben der EU-Umgebungs-lärm-Richtlinie zulässig waren, ist ein direkter Vergleich der Ergebnisse aus beiden Lärmkartierungen im Sinne einer Vorher/Nachher-Betrachtung nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich.

5.2 Die Betroffenheitsanalyse für den Ballungsraum Frankfurt am Main

5.2.1 Vorgehensweise

In den Ballungsräumen wurden bei der Kartierung alle Straßen mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von mehr als 3.000 Kfz/24 h berücksichtigt. Aufgrund der daraus resultierenden sehr hohen Anzahl an Lärmproblemen und der nur begrenzt zur Verfügung stehenden Ressourcen können die für den übrigen Regierungsbezirk Darmstadt abgeleiteten Kriterien (vgl. Kapitel 2.5) in den Ballungsräumen nicht ausschließlich herangezogen werden.

Vielmehr bedarf es in den Ballungsräumen einer weitergehenden Gewichtung und Bewertung der betroffenen Straßenabschnitte, die eine Priorisierung verschiedener Straßen zulässt. Für die Priorisierung der verschiedenen Straßenabschnitte wird eine Gewichtung über die Bildung einer sogenannten Lärmkennziffer (LKZ) durchgeführt:

$$\text{LKZ} = \text{Summe} [\text{Betroffene}_i * (\text{Fassadenpegel}_i - \text{Schwellenwert})] / 100 \text{ m.}$$

Die LKZ führt die Lärmbelastung in dem jeweiligen Straßenabschnitt und die Anzahl der dort betroffenen Anwohner zusammen; je mehr Menschen von hohen Immissionspegeln betroffen sind, desto größer ist ihr Wert.

Über eine Normierung auf 100 m Straßenlänge werden zusätzlich verschieden lange Straßenabschnitte direkt miteinander vergleichbar gemacht.

Als Schwellenwerte werden die gesundheitlich relevanten Werte mit $L_{\text{DEN}}=65 \text{ dB (A)}$ bzw. $L_{\text{Night}}=55 \text{ dB (A)}$ herangezogen. Betroffene unterhalb dieser Schwelle werden bei der Bildung der LKZ nicht berücksichtigt.

Die Lärmkennziffer stellt einen Vergleichsmaßstab dar, der lediglich relative Aussagen über die Lärmbelastung verschiedener Straßenzüge ermöglicht.

Lärmschwerpunkte, für die im Rahmen der Lärmaktionsplanung Minderungsmaßnahmen konzipiert werden, werden über die Höhe der Lärmkennziffer festgelegt. D. h., es sollen Lärminderungsmaßnahmen prinzipiell dort mit hoher Priorität angegangen werden, wo hohe Immissionspegel mit einer hohen Einwohnerdichte zusammentreffen.

5.2.2 Die Ergebnisse der Betroffenheitsanalyse für den Ballungsraum Frankfurt am Main

Der Ballungsraum Frankfurt am Main zählt zu den am meisten von Straßenverkehrslärm belasteten Gebieten in Südhessen. Im Ballungsraum Frankfurt am Main ist die in Tabelle 130 angegebene Anzahl an Menschen von Straßenverkehrslärm betroffen.

Tabelle 130: Anzahl der betroffenen Bürger/-innen über L_{DEN} und L_{Night} im Ballungsraum Frankfurt am Main

| dB (A) | | Belastete Menschen (nach VBEB) - Straßenlärm* | |
|--------|-----|---|-------------|
| über | bis | L_{DEN} | L_{Night} |
| 50 | 55 | - | 61.600 |
| 55 | 60 | 77.900 | 45.200 |
| 60 | 65 | 51.700 | 31.800 |
| 65 | 70 | 42.000 | 9.600 |
| 70 | 75 | 28.200 | 1.300 |
| 75 | | 8.000 | - |
| Summe | | 207.800 | 149.400 |

* auf 100 Personen gerundet

Der im Ballungsraum Frankfurt am Main betrachtete Untersuchungsrahmen enthält alle Hauptverkehrsstraßen mit ca. 6.050 Straßenabschnitten und einer Gesamtlänge von ca. 490 km.

Anhand der in Kapitel 5.2.1 beschriebenen Vorgehensweise werden alle ca. 6.050 betrachteten Straßenabschnitte einer Bewertung zugeführt, deren Ergebnis in Tabelle 131 zusammengefasst dargestellt ist.

Tabelle 131: Lärmkennziffer und Anzahl der Straßenabschnitte im Ballungsraum Frankfurt am Main

| LKZ | Tag | | Nacht | |
|-----------|-----------------------|-------------|-----------------------|-------------|
| | Anzahl der Abschnitte | Anteil in % | Anzahl der Abschnitte | Anteil in % |
| <200 | 4.991 | 83 | 4.840 | 80 |
| 200-399,9 | 454 | 8 | 481 | 8 |
| 400-599,9 | 216 | 4 | 285 | 5 |
| 600-799,9 | 107 | 2 | 120 | 2 |
| >800 | 274 | 5 | 316 | 5 |

Die grafische, straßenabschnittweise Darstellung der LKZ Tag bzw. Nacht können den Abbildung 48, Abbildung 49, Abbildung 50 und Abbildung 51 entnommen werden.

Hinweis: Ein Vergleich der Ergebnisse der strategischen Lärmkartierungen Hessen 2007 und 2012 ist nur sehr eingeschränkt möglich. Zum einen werden in der aktuellen Kartierung nur Betroffenheiten oberhalb von $L_{DEN} = 55$ dB (A) erfasst, wodurch die Gesamtzahl der Betroffenen im Vergleich zu 2007 deutlich abweicht. Zum anderen unterscheiden sich die den beiden Kartierungen zugrundeliegenden Modelle (abweichende Eingangsdaten und Software, aber gleiches Berechnungsverfahren). Aufgrund unterschiedlich gewählter - aber im Rahmen der Vorgaben zulässiger - Eingangsparameter kommt es zu Abweichungen sowohl bei den Lärmkarten als auch den ausgewiesenen Belastetenzahlen. Diese Ab-

weichungen übertragen sich ebenfalls auf Auswertungsmethoden wie z.B. der Lärmkennziffer; auch hier ist ein Vergleich zwischen 2007 und 2012 sinnvoll nur sehr eingeschränkt möglich.

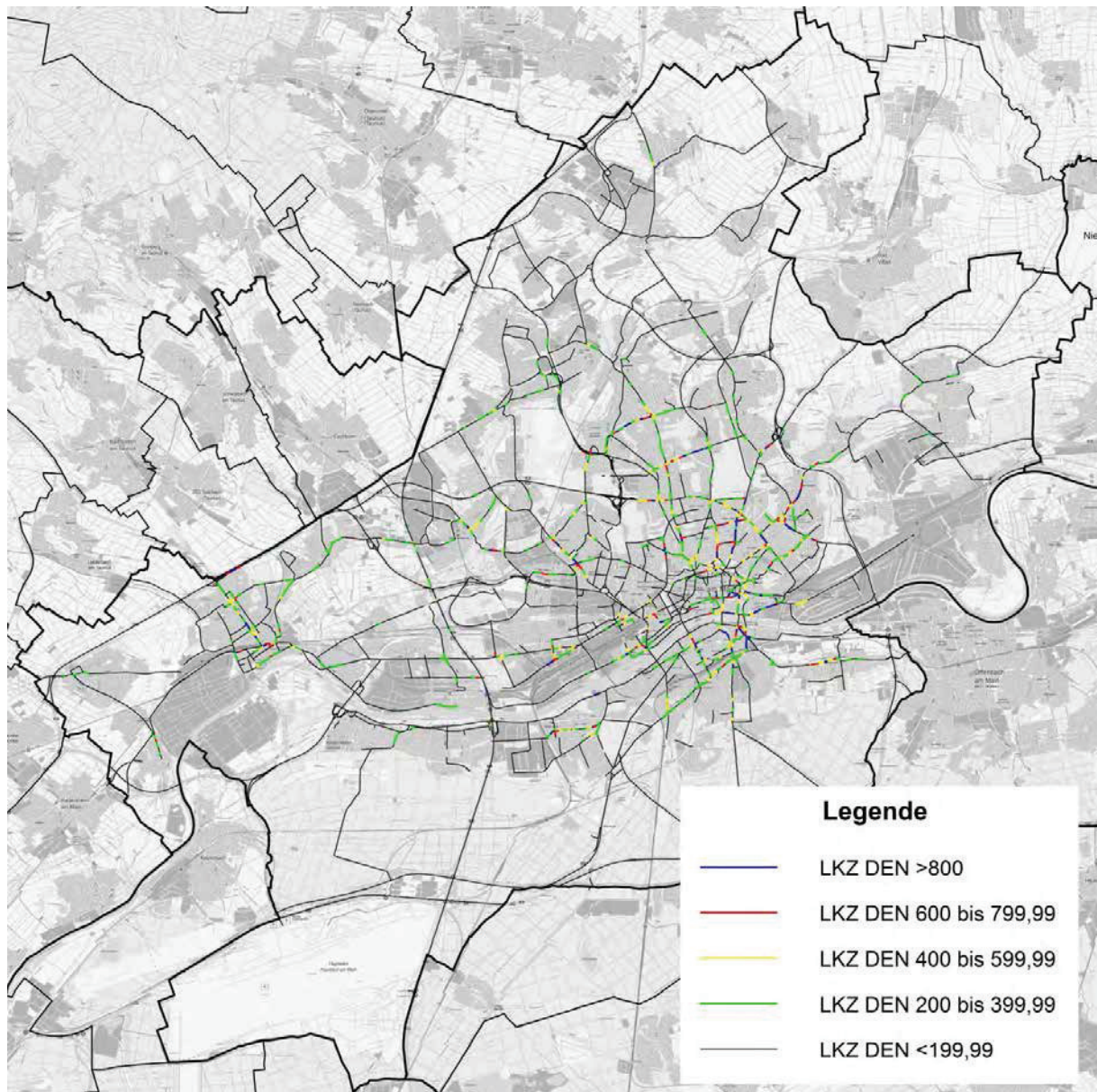


Abbildung 48: Darstellung Lärmkennziffer gesamter Tag (LKZ L_{DEN}) je Straßenabschnitt für den gesamten Ballungsraum Frankfurt am Main (© GeoBasis-DE / BKG 2015)²⁵

²⁵ Aufgrund z. T. abweichender Skaleneinteilung sind Darstellungen der LKZ für die verschiedenen Ballungsräume nur bedingt miteinander vergleichbar.

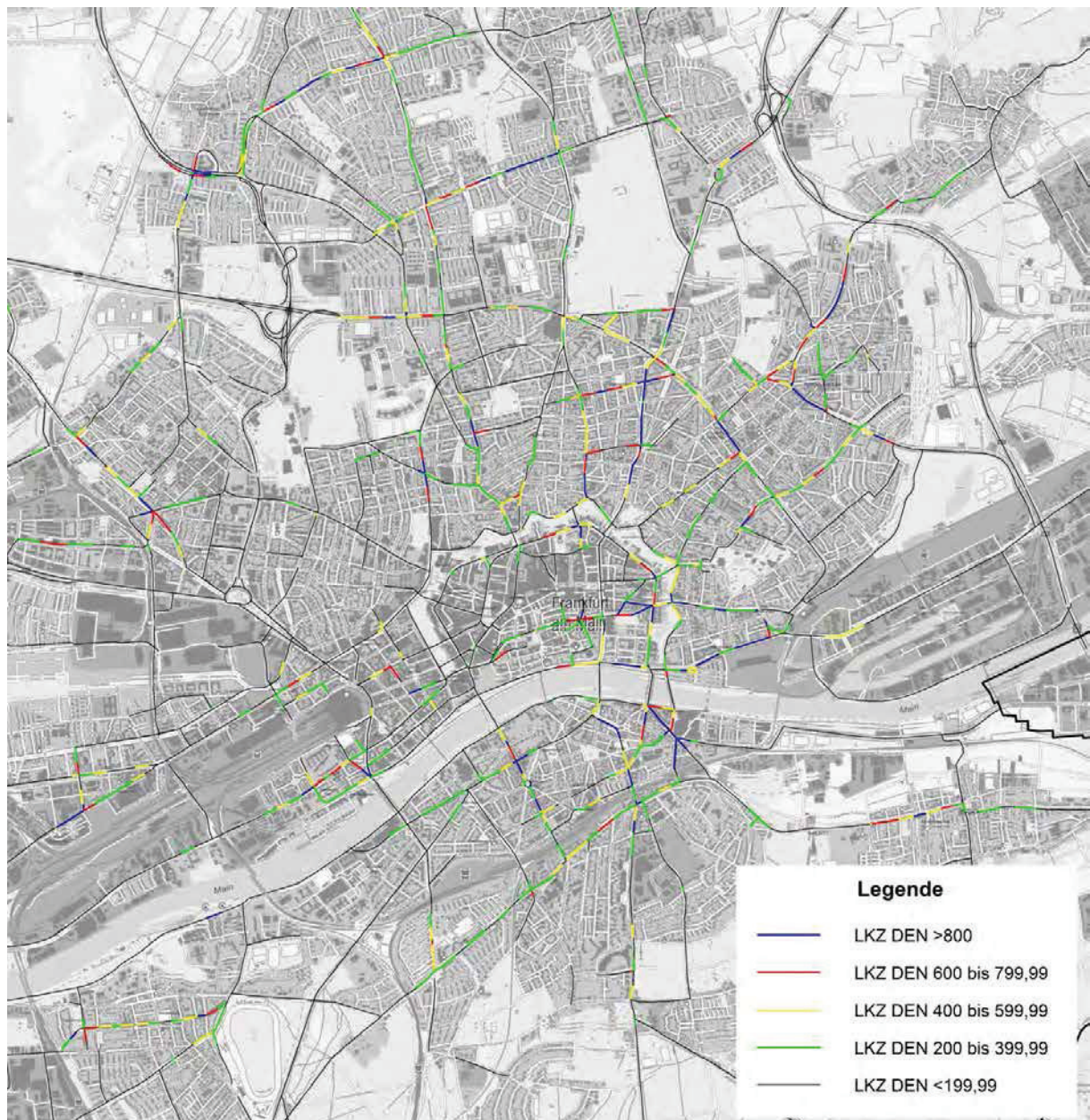


Abbildung 49: Darstellung Lärmkennziffer gesamter Tag (LKZ L_{DEN}) je Straßenabschnitt für den Kernstadtbereich des Ballungsraums Frankfurt am Main (© GeoBasis-DE / BKG 2015)²⁶

²⁶ Aufgrund z. T. abweichender Skaleneinteilung sind Darstellungen der LKZ für die verschiedenen Ballungsräume nur bedingt miteinander vergleichbar.

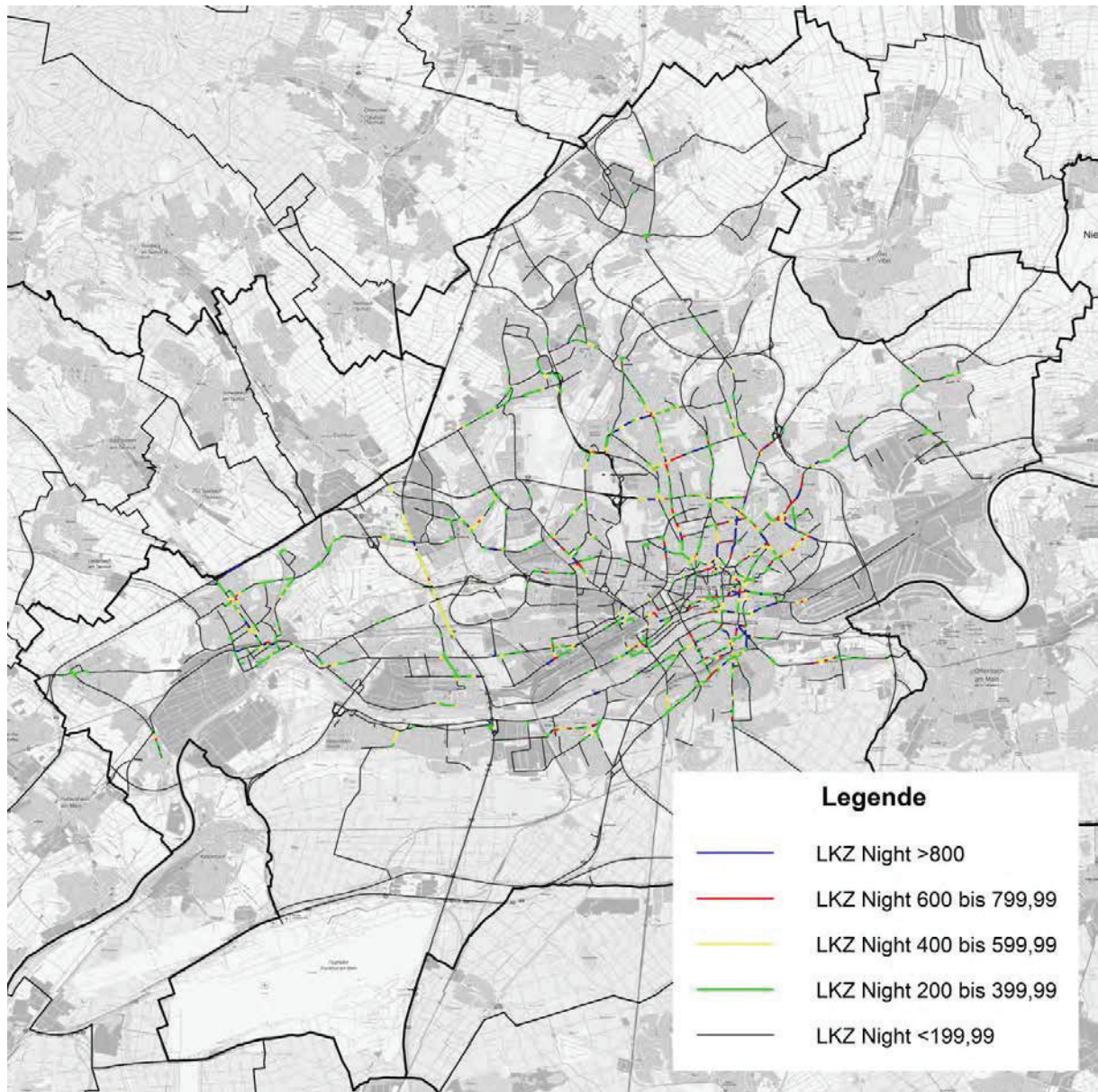


Abbildung 50: Darstellung Lärmkennziffer Nacht (LKZ L_{Night}) je Straßenabschnitt für den gesamten Ballungsraum Frankfurt am Main (© GeoBasis-DE / BKG 2015)²⁷

²⁷ Aufgrund z. T. abweichender Skaleneinteilung sind Darstellungen der LKZ für die verschiedenen Ballungsräume nur bedingt miteinander vergleichbar.

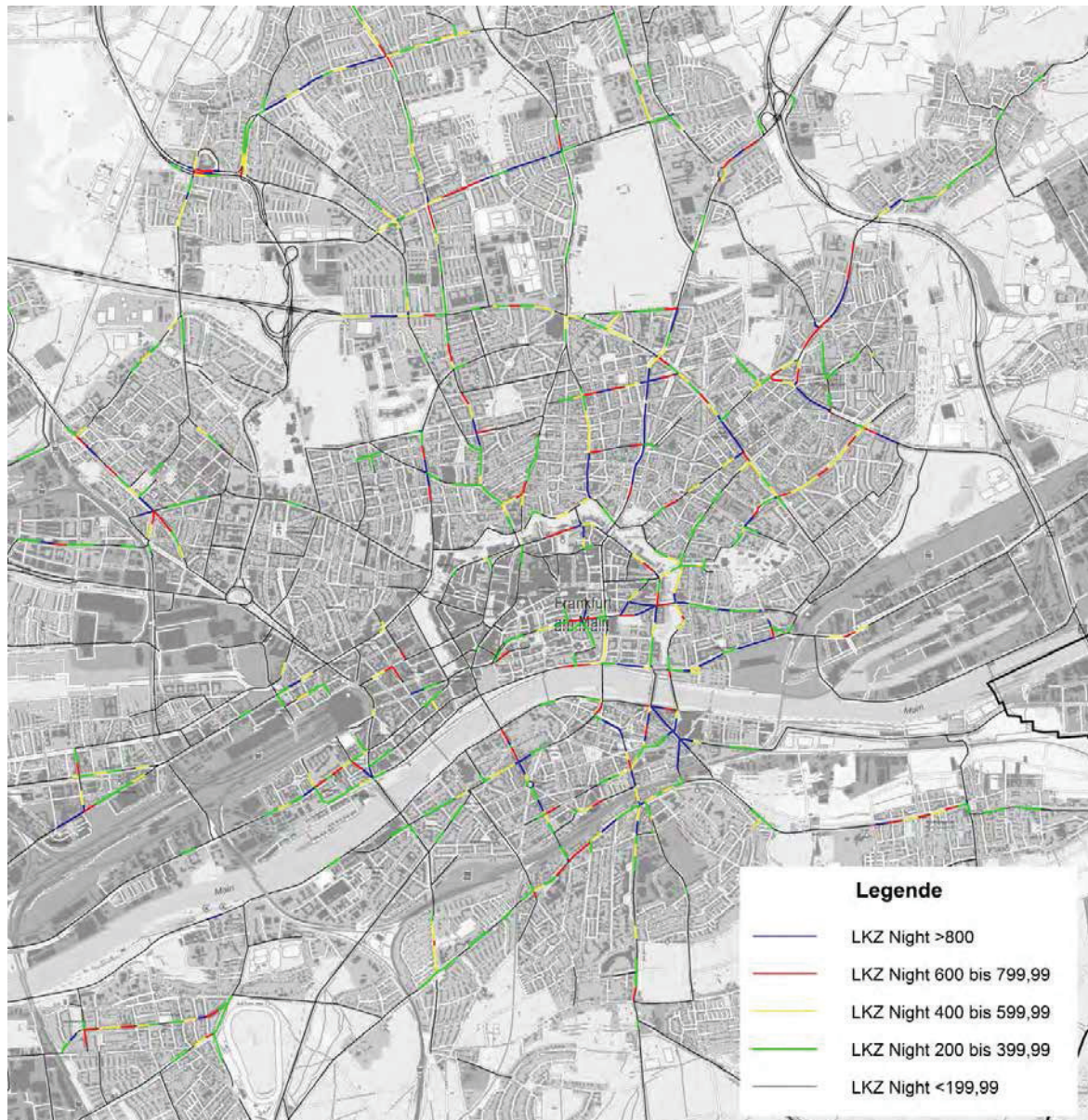


Abbildung 51: Darstellung Lärmkennziffer Nacht (LKZ L_{Night}) je Straßenabschnitt für den Kernstadtbereich des Ballungsraum Frankfurt am Main (© GeoBasis-DE / BKG 2015)²⁸

5.3 Die Mitwirkung der Stadt Frankfurt am Main und der Öffentlichkeit

Die **Mitwirkung der Stadt Frankfurt am Main** bei der Aufstellung des Planentwurfes erfolgt im direkten Kontakt mit den betroffenen Fachämtern der Stadt Frankfurt am Main.

§ 47 d Abs. 3 BImSchG fordert eine **Öffentlichkeitsbeteiligung**, welche in ihrer Ausgestaltung rechtlich nicht näher festgelegt ist. In Anlehnung an Art. 8 Abs. 7 der EU-Richtlinie ist eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gefordert, die sich auch auf die Ausarbeitungsphase von Lärmaktionsplänen bezieht und nicht lediglich einer Offenlegung des fertigen

²⁸ Aufgrund z. T. abweichender Skaleneinteilung sind Darstellungen der LKZ für die verschiedenen Ballungsräume nur bedingt miteinander vergleichbar.

Entwurfs eines Plans gleichkommt. Des Weiteren ist die Öffentlichkeit über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten.

Daraus folgt das Erfordernis von zwei Öffentlichkeitsbeteiligungen. In der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung erhalten die Bürgerinnen und Bürger nach der Veröffentlichung der Lärmkartierung und zum Beginn der Lärmaktionsplanung die Gelegenheit, durch schriftliche Vorschläge und Anregungen für Lärminderungsmaßnahmen an der Ausarbeitung der Lärmaktionspläne mitzuwirken.

Die Bekanntmachung über die erste Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte am 01.04.2013 im Staatsanzeiger für das Land Hessen (StAnz. 14/2013 S. 478) und auf der Homepage des Regierungspräsidiums Darmstadt. In sämtlichen Bekanntmachungen wurde auf die auf der Internetseite des Hessischen Landesamtes für Umwelt und Geologie (HLUG) veröffentlichte Lärmkartierung sowie auf die Möglichkeit, Anregungen und Vorschläge zu Lärminderungsmaßnahmen im Bereich Straße für den Ballungsraum Frankfurt am Main einzureichen, hingewiesen.

Die Behandlung der Stellungnahmen kann anonymisiert und zusammengefasst in Kapitel 5.4 sowie ergänzend hierzu in tabellarischer Form im Anhang B: „Ergebnisse der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung“ nachverfolgt werden.

5.4 Die Maßnahmenplanung für den Ballungsraum Frankfurt am Main

Die Stadt Frankfurt am Main sieht vor, folgende Maßnahmen in den Lärmaktionsplan, Teilplan Straßenverkehr, aufzunehmen:

- Durchführung eines Verkehrsversuches „Tempolimit 30 km/h nachts“,
- Fortführung des Projektes „Einbau von lärmoptimierten Asphalt“,
- Fortschreibung der Radverkehrskonzeption,
- Ortsbezogene Einzelfallmaßnahmen und Weiterentwicklung von gesamtstädtischen Maßnahmen.

5.4.1 Durchführung eines Verkehrsversuches „Tempolimit 30 km/h nachts auf ausgewählten Hauptverkehrsstraßen“

Im 2010 in Kraft getretenen Lärmaktionsplan, Teilplan Straßenverkehr, für den Regierungsbezirk Darmstadt, Teilplan Straßenverkehr, wird für ein Teilstraßennetz in der Frankfurter Kernstadt Tempo 30 in der Nacht (22 Uhr bis 6 Uhr) auf Hauptverkehrsstraßen als Maßnahme genannt, die vorbehaltlich einer Detailprüfung als Teil des gesamten Maßnahmenpakets umgesetzt werden sollte.

Die Stadt Frankfurt am Main hat entschieden, die Maßnahme im Hinblick auf die Wirksamkeit im Rahmen eines Verkehrsversuches auf fünf Straßenabschnitten innerhalb des im Lärmaktionsplan genannten Teilnetzes zu evaluieren.

Dafür wurden von Seiten der Stadt Frankfurt am Main fünf Streckenzüge mit unterschiedlichen verkehrlichen und städtebaulichen Rahmenbedingungen ausgewählt:

- Lärmaktionsplan, Teilplan Straßenverkehr, Entwurf Juli 2015 -

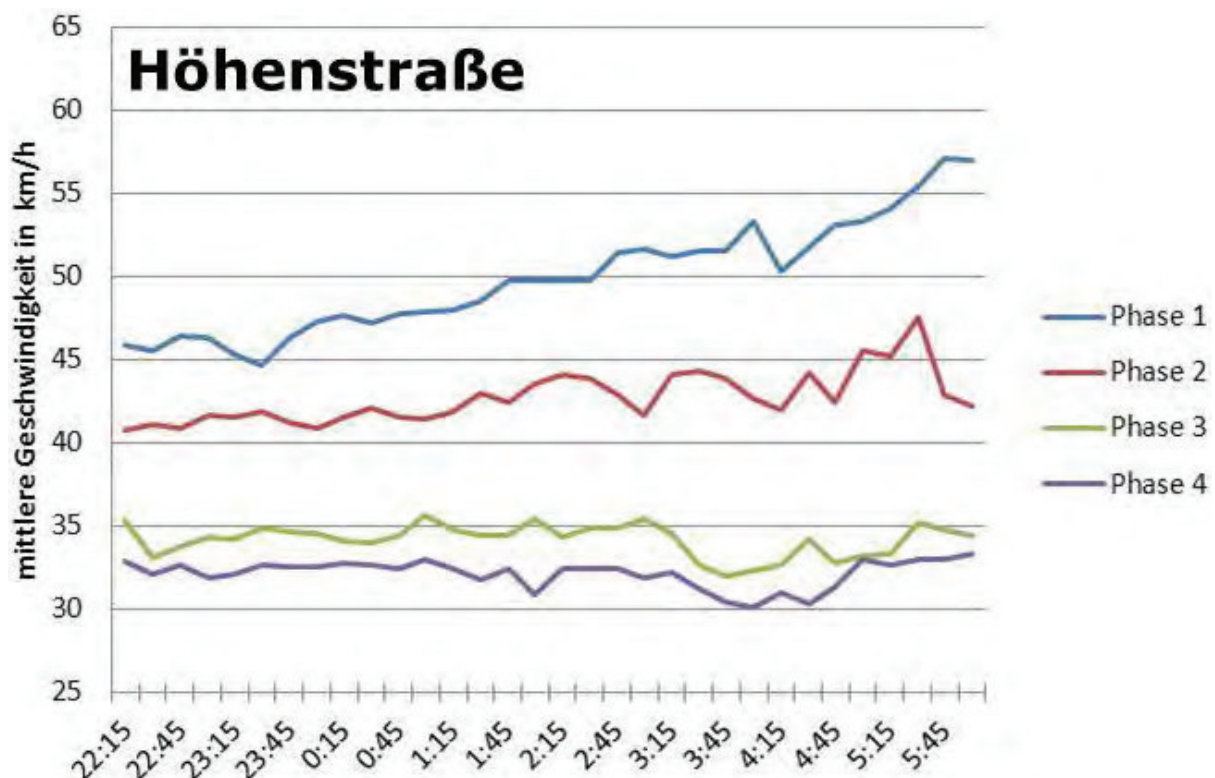
- Nibelungenallee/Rothschildallee,
- Höhenstraße,
- südliche Eschersheimer Landstraße (Bremer Straße bis Anlagenring),
- Untermainkai/Mainkai/Schöne Aussicht (im Folgenden kurz Mainkai genannt),
- Lange Straße.

Im Jahr 2012 wurde die erforderliche Genehmigung für einen Verkehrsversuch vom hessischen Wirtschaftsminister nicht erteilt. Für die Höhenstraße konnte jedoch im Jahr 2012 ein lärmbedingtes, zeitlich unbefristetes Tempolimit von 30 km/h nachts angeordnet werden, in dessen Rahmen erste Erkenntnisse bzgl. der tatsächlichen Wirksamkeit gesammelt werden konnten.

Höhenstraße:

- überörtliche Verkehrsbedeutung,
- enger Querschnitt („Schluchtcharakter“),
- stark von Fußgängern frequentiert.

Die Ergebnisse aus den Messungen und Untersuchungen in der Höhenstraße sind als zielführend einzustufen. So konnten in der Höhenstraße deutliche Geschwindigkeitsreduzierungen erreicht werden.

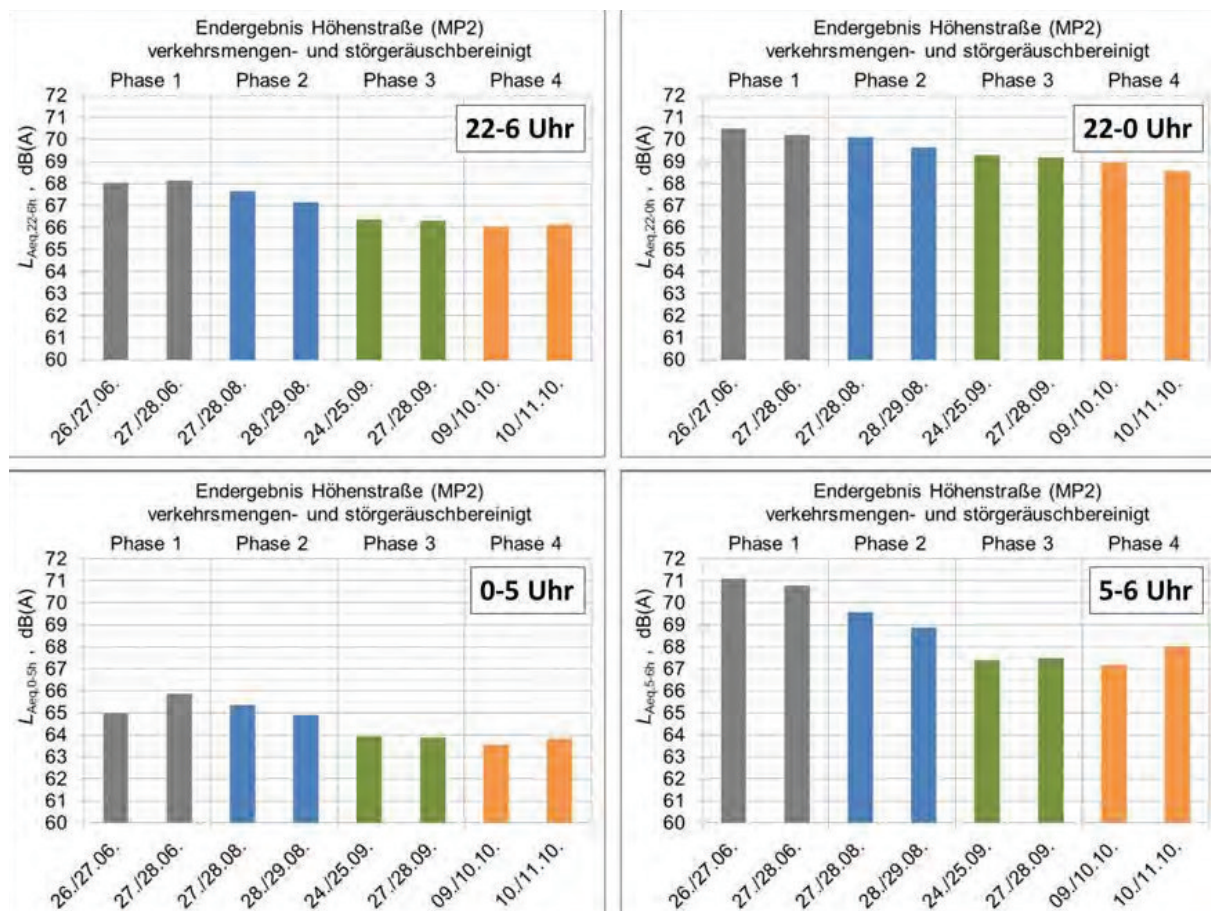


- Phase 1: Tempo 50 km/h ohne verstärkte Überwachung: 18.06.-30.06.2012
- Phase 2: Tempo 50 km/h mit verstärkter Überwachung: 20.08.-02.09.2012
- Phase 3: Tempo 30 km/h ohne verstärkte Überwachung: 03.09.-30.09.2012
- Phase 4: Tempo 30 km/h mit verstärkter Überwachung: 01.10.-14.10.2012

Abbildung 52: Gemessene mittlere Geschwindigkeiten in der Höhenstraße von 22 bis 6 Uhr [Stadt Frankfurt am Main 2013]

Vom Ausgangsniveau im Bereich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sinkt sie auf 42 km/h bei verstärkten Kontrollen (Phase 2), auf 34 km/h mit der Anordnung von Tempo 30 (Phase 3) und auf 32 km/h bei zusätzlichen verstärkten Kontrollen (Phase 4).

In den Ergebnissen der Schallmessungen lässt sich der für die Geschwindigkeiten dargestellte Trend nachvollziehen. Der Mittelungspegel für die ganze Nacht nimmt schrittweise von etwa 68 dB (A) auf 66 dB (A) ab. Der Rückgang der Geschwindigkeiten bewirkt somit eine Lärminderung um etwa 2 dB (A) für den Mittelungspegel der ganzen Nacht. Die Minderung in den kritischen Nachtrandzeiten (zwischen 5 und 6 Uhr) beträgt bis zu 4 dB (A).



- Phase 1: Tempo 50 km/h ohne verstärkte Überwachung: 18.06.-30.06.2012
- Phase 2: Tempo 50 km/h mit verstärkter Überwachung: 20.08.-02.09.2012
- Phase 3: Tempo 30 km/h ohne verstärkte Überwachung: 03.09.-30.09.2012
- Phase 4: Tempo 30 km/h mit verstärkter Überwachung
- 22-0 Uhr: Zubettgeh- und Einschlafzeitraum
- 0-5 Uhr: Schlafenszeit
- 5-6 Uhr: Morgendliche kritische Phase für Lärmstörungen des Schlafs

Abbildung 53: Gemessene mittlere Lärmpegel der Höhenstraße in verschiedenen Nachtzeitintervallen [Stadt Frankfurt am Main 2013]

Eine Übertragbarkeit der Ergebnisse und Aussagen über die verkehrlichen Auswirkungen in der Höhenstraße auf andere Straßenabschnitte ist nur mit Einschränkungen möglich. Zum einen besteht in der Höhenstraße eine starke steuernde Wirkung durch die enge Lichtsignalfolge und zum anderen bedeutet der Straßenabschnitt mit 300 m Länge für den

Autofahrer nur einen minimalen Zeitverlust. Differenzierte Ergebnisse für verschiedene Straßentypen konnten dadurch nicht ermittelt werden.

Weitere Informationen zu den Ergebnissen aus den Messungen und Untersuchungen in der Höhenstraße können dem [Ergebnisbericht](#) der Stadt Frankfurt am Main entnommen werden.

Verkehrsversuch Tempo 30 km/h nachts in 2015/2016

Aufgrund der im Rahmen des Modellvorhabens in der Höhenstraße im Jahr 2012 gewonnenen Erkenntnisse befürwortet der Magistrat der Stadt Frankfurt am Main die Durchführung eines Verkehrsversuchs in 2015/2016. Mit Datum vom 22.12.2014 hat sich das Ministerium grundsätzlich einverstanden erklärt und die Durchführung des Verkehrsversuchs genehmigt.

Die Wirksamkeit der Maßnahme „Tempo 30 bei Nacht auf Hauptverkehrsstraßen“ soll nun auch auf weiteren Straßenabschnitten überprüft und systematisch untersucht werden. Neben der Überprüfung der Wirksamkeit von „Tempo 30“ soll ein weiterer Schwerpunkt des Verkehrsversuchs in der Ermittlung und Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen liegen. Im Verkehrsversuch 2015/2016 soll das Risiko von Ausweicheffekten und daraus resultierenden Höherbelastungen deshalb in anderen Bereichen gezielt untersucht werden. Zu diesem Zweck wird eine Modellierung/ Modellberechnung entwickelt, die es erlauben wird valide Aussagen über mögliche verkehrliche Verlagerungseffekte zu treffen. Als Grundlage für die verkehrliche Abwägung der Maßnahme bzw. als Untersuchungszeitraum wird ein Jahr als zielführend eingestuft. Eine Kalibrierung des Modells wird über Verkehrsdaten aus Messungen und Erhebungen erfolgen.

Der Untersuchungszeitraum wurde bis zum 30.06.2016 datiert, die Auswertung soll bis zum 31.12.2016 abgeschlossen sein. Für diesen Zeitraum kann auf den im Folgenden beschriebenen Verkehrsabschnitten eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 km/h angeordnet und eingerichtet werden.

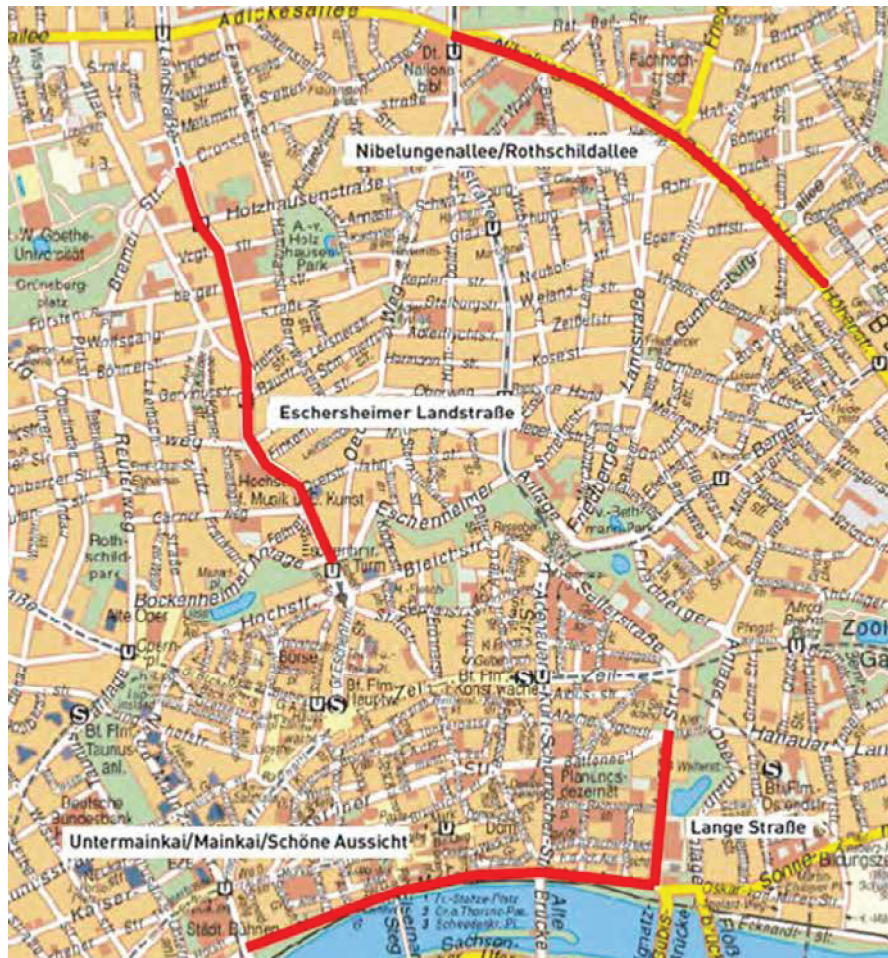


Abbildung 54: Lage der Untersuchungsabschnitte 2015 [Stadt Frankfurt am Main 2015]

Nibelungenallee (Bundesstraße 8):

- überörtliche Verkehrsbedeutung,
- breiter Straßenquerschnitt mit Grünsteifen.

Bei der Achse Nibelungenallee/ Rothschildallee handelt es sich um einen breiten, aber städtischen Straßenraum mit übergeordneter verkehrlicher Bedeutung (Bundesstraße). Die Alleen sind vier-, abschnittsweise auch fünfstreifig ausgebaut, mit einem ca. 30 m breiten Mittelstreifen und einem markierten Radweg. Der Mittelstreifen ist mit Bäumen und Büschen bewachsen. Bei der Bebauung handelt es sich vorwiegend um eine beidseitig geschlossene Wohnbebauung, die teilweise durch Vorgärten zurückversetzt ist. Das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) liegt bei über 38.000 Kfz/24h. Von der Tempo-30-Anordnung wären die Buslinien 32, n4, n82 und n83 betroffen.

Eschersheimer Landstraße (zwischen Bremer Straße und Bockenheimer Anlage)

- nicht klassifiziert,
- geringere überörtliche Bedeutung,
- typischer städtischer Hauptverkehrsstraßenquerschnitt,
- beidseitig bebaut.

Die Eschersheimer Landstraße ist ein typischer städtischer Straßenraum mittlerer Breite mit geringer überörtlicher verkehrlicher Bedeutung, aber einer hohen Verkehrsbelastung

von bis zu 28.000 Kfz/24h. Sie ist weitestgehend vierstreifig ausgebaut mit einer mittleren Querschnittsbreite von 30 m.

Auf beiden Seiten der Straße sind Parkstreifen angeordnet, die Parallel-, Schräg- bzw. Senkrechtparken ermöglichen. Es gibt zahlreiche Einmündungen auf beiden Seiten sowie einen durchgängigen Radweg entlang der Straße. Die Eschersheimer Landstraße hat keinen Mittelstreifen und eine überwiegend geschlossene, vier- bis fünfgeschossige Randbebauung.

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist in diesem Untersuchungsabschnitt nur gering betroffen. Die Buslinien 36 und n3 fahren ab der Querstraße in Richtung Süden, die Buslinie n3 nutzt die Eschersheimer Landstraße ab der Holzhausenstraße Richtung Norden zur Bremer Straße.

Mainkai /Untermainkai/Schöne Aussicht:

- nicht klassifiziert,
- geringere überörtliche Bedeutung,
- einseitige Bebauung,
- übersichtlicher gerader Verlauf.

Der Untersuchungsabschnitt Untermainkai/Mainkai/Schöne Aussicht₁ zeichnet sich insbesondere durch die einseitige Bebauung aus und hat eine geringe überörtliche Bedeutung bei einer Verkehrsbelastung von etwa 20.000 Kfz/24h. Der Straßenverlauf ist gerade und übersichtlich, was die Verkehrsteilnehmer zum Schnellfahren animieren kann.

Auf der südlichen Seite besteht ein ca. 50 m breiter Grünstreifen bis zum Main. Der Mainkai ist weitestgehend zweistreifig ausgebaut. In einzelnen Zwischenabschnitten liegt ein dreistreifiger Ausbau vor. In diesem Untersuchungsabschnitt ist der ÖPNV nicht betroffen.

Lange Straße:

- nicht klassifiziert,
- geringere überörtliche Bedeutung,
- Einbahnstraße,
- sensible Nutzungen im Umfeld,
- Straßenbahn auf eigenem Bahnkörper.

Die Lange Straße ist ein beengter Straßenabschnitt des Anlagen-/ Cityrings mit Einrichtungsverkehr. Die Verkehrsbelastung beträgt etwa 18.000 Kfz/24h. Angrenzend an die Lange Straße sind mehrere sensible Nutzungen wie ein Krankenhaus, ein Altenheim, ein allgemeines Wohngebiet sowie ein Park angeordnet.

Die Lange Straße ist dreistreifig und mit einem Parallelparkstreifen ausgebaut. Auf der Ostseite fahren die Straßenbahnlinien 14 und 18 auf einem eigenen Gleiskörper. Damit besteht in diesem Untersuchungsabschnitt die Möglichkeit, die Schallimmissionen der Straßenbahn zu messen, ohne den Straßenbahnbetrieb negativ zu beeinflussen.

Konzeption und Zeitraum der Untersuchung:

Der Verkehrsversuch soll sich in vier Phasen aufteilen und dabei die verschiedenen Auswirkungen eines Tempolimits untersuchen:

- Phase 1: Tempo 50 km/h ohne verstärkte Überwachung
- Phase 2: Tempo 50 km/h mit verstärkter Überwachung
- Phase 3: Tempo 30 km/h ohne verstärkte Überwachung
- Phase 4: Tempo 30 km/h mit verstärkter Überwachung

Die Erhebungen adressieren die Wirkungen der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf verschiedenen Ebenen:

- Messung von Geschwindigkeit, Verkehrsaufkommen inklusive Fahrzeugarten auf den ausgewählten Abschnitten (durchgehend)
(Veränderungen der Geschwindigkeiten als unmittelbare Wirkung)
- Lärmmessung (je zwei Nächte in der letzten Woche jeder Phase)
(Veränderung des Schallpegels als mittelbare Wirkung)
- Messung des Verkehrsaufkommens auf potentiellen Ausweichrouten
(Ausweichverkehre im Kfz-Verkehr)
- Auswertung der Betriebsdaten und des Beschwerdemanagements des ÖPNV
(Auswirkungen auf den Linien-Busverkehr)
- Befragung über Internetplattform und Papierfragebogen, Telefoninterviews
(Veränderung der Wahrnehmung des Lärms der Anwohner)
- Befragung über Internetplattform
(Akzeptanz der Maßnahme auf Seiten der Anwohner)
- Befragung über Internetplattform
(Akzeptanz der Maßnahme von Seiten der Verkehrsteilnehmer)

Das 4-Phasen Modell soll wie beschrieben in einer 8-wöchigen Messphase (Lärm- und Geschwindigkeitsmessungen) durchgeführt werden. Als Zeitraum der Untersuchung sind die Monate Juni und Juli 2015 vorgesehen. Es ist wichtig die Lärm- und Geschwindigkeitsmessungen in den Sommermonaten (ähnliche Witterungsverhältnisse, Ausschluss der Nutzung von Winterreifen) und außerhalb der Sommerferien (vergleichbare Verkehrsverhältnisse) durchzuführen. Die darüber hinaus nachfolgenden Arbeiten zur Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen (Modellierung), Befragung und für weiterführende Messungen erstrecken sich über einen Gesamtzeitraum von einem Jahr (30.06.2016; Auswertung bis 31.12.2016).

Nach dem Ende und der Auswertung des Verkehrsversuchs ist die Geschwindigkeitsbeschränkung wieder aufzuheben, es sei denn, dass durch den Verkehrsversuch nachgewiesen werden kann, dass eine dauerhafte Ausweisung nach § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO gerechtfertigt ist.

5.4.2 Fortführung des Projektes „Einbau von lärmoptimierten Asphalt

Die lärmindernde Asphaltdeckschicht LOA 5D wurde als Förderprojekt im Rahmen des Konjunkturprogrammes 2011 des Bundes in drei Stadtstraßen, Homburger Landstraße (DTV ca. 2200/40 Pkw/Lkw je Fahrrichtung), Industriehofkreisel (ca. 7.500/153 Pkw/Lkw je

Fahrriechtung) und Wächtersbacher Straße (ca. 3.000/500 Pkw/Lkw je Fahrriechtung), der Stadt Frankfurt am Main im Jahre 2011 eingebaut. Gefördert wurden Maßnahmen zum Lärmschutz an Straßen in der Baulast der Kommunen, die eine Pegelminderung von mindestens -2 dB (A) erreichen.

Der Einbau wurde durch zusätzliche bautechnische und akustische Untersuchungen begleitet, um Erkenntnisse über diese Sonderbauweise der Deckschicht zu gewinnen.

Die ersten Lärmessungen des neuen Belages wurden unmittelbar nach dem Einbau der Deckschichten durchgeführt. Als Messmethode wurde eine CPX-Messung (Nahfeldmessung, Close-Proximity-Methode) vorgenommen. Die Ergebnisse der Lärminderung lagen zwischen ca. 2 dB (A) bis 3,5 dB (A) für Pkw-Reifen und zwischen 1 dB (A) bis 2,5 dB (A) für Lkw-Reifen.

Zur Beobachtung des Langzeitverhaltens von LOA 5D ist geplant worden, die Lärmessungen alle zwei Jahre bis 2017 durchzuführen, um Rückschlüsse auf die Dauerhaftigkeit der Bauweise und das akustische Verhalten von LOA 5D zu ziehen.

Im Sommer 2013 wurden in allen drei Straßen die ersten Monitoringmaßnahmen durchgeführt. Diese umfassten Lärmessungen (CPX-Messungen), Texturmessungen der Oberfläche und die Bewertung des bautechnischen Zustands der LOA 5D nach 2 Jahren Liegedauer.

Aus der zahlreichen CPX-Messungen konnte abgeleitet werden, dass der ermittelte Schalldruckpegel für Pkw-Reifen im Vergleich zu den Messungen nach dem Einbau auf dem überwiegenden Teil der Messabschnitte um 0,1 dB (A) bis 1,5 dB (A) angestiegen war. Lkw-Reifen zeigten im Vergleich zu den Messungen nach dem Einbau eine Pegelerhöhung auf dem größten Teil der Messabschnitte um etwa 0,1 dB (A) bis 1,2 dB (A). Die akustisch günstigen Eigenschaften der LOA 5D konnten aber weiterhin durch die Texturmessungen bestätigt werden.

Die durchgeführte bautechnische Bewertung führt zu folgenden Ergebnissen:

Die allgemeinen Voraussetzungen für den Einbau von LOA 5D können bestätigt werden:

- Geschwindigkeitsniveau: mind. 40 km/h,
- längere, zusammenhängende Abschnitt: ab 500 m,
- kein Einbau im Abbiege-/Wendeverkehr, Kreisverkehr, Schwerlastverkehr, Busbuchten etc.,
- große Dichte von aufeinander folgenden Ampelanlagen vermeiden.

Die hohlraumreiche LOA 5D war nach ungefähr 2 Jahre Liegedauer insgesamt in einem guten Zustand. Einzelne für Asphaltdeckschichten typische Schäden bzw. Schadensmechanismen sind sichtbar. Großflächige Schäden, die auf Unzulänglichkeiten des Materials oder Einbaus hinweisen, sind nicht zu erkennen.

Auf Grundlage der vorliegenden Erkenntnisse kann zunächst die Tendenz bestätigt werden, dass die geräuschkindernde Fahrbahnbeläge erfahrungsgemäß mit zunehmender

Liegedauer durch Abnutzungserscheinungen und durch Verschmutzungserscheinungen der Hohlräume häufig eine Zunahme des Geräuschpegels zeigen, wodurch sich die erzielte Pegelminderung im Vergleich zum Neuzustand nach und nach verringert.

Um die Entwicklung der Lärminderung durch LOA 5D zu beobachten und eine akustische Lebensdauer zu ermitteln, da noch allgemein wenig Langzeiterfahrungen vorliegen, sind in der Stadt Frankfurt noch zwei weitere Monitoringmaßnahmen in 2015 und 2017 geplant. Im Anschluss könnte über eine Eignung von LOA 5D als lärmindernde Bauweise in der Stadt Frankfurt entschieden werden.

5.4.3 Fortschreibung der Radverkehrskonzeption

Der Magistrat hat sich mit dem Vortrag an die Stadtverordnetenversammlung, M 32 vom 18.02.2005, beauftragen lassen, die seit 1992 bestehende Radverkehrskonzeption zu aktualisieren. Das ist seitdem überwiegend anlassbezogen und punktuell erfolgt und soll auch zukünftig kontinuierlich immer dann erfolgen, wenn hierzu ein Bedarf gesehen wird.

Das Netz der gesamtstädtisch und regional bedeutsamen Radverkehrsverbindungen dient der Verknüpfung der Stadtteile im Stadtgebiet Frankfurt am Main untereinander und mit den Städten, Gemeinden und Ortsteilen des Umlandes. Im Fokus steht dabei der zielgerichtete Alltagsradverkehr, es enthält aber auch die Streckenabschnitte und Routen, auf denen der Freizeitradverkehr relativ gebündelt verläuft.

Das in Abbildung 55 fortgeschriebene Radverkehrsnetz (kurz- und mittelfristiger Zeithorizont) ist bezüglich des zugrunde liegenden Straßen- und Wegenetzes überwiegend bestandsorientiert: Grundsätzlich wurden solche Netzbestandteile, die schon heute befahren werden können und befahren werden, aufgenommen.

Eines der wichtigsten Kriterien für die Radverkehrswegeplanung ist allerdings die durchgängige und sichere Befahrbarkeit. Diese soll mit konkret ins Auge gefassten Netzergänzungen und Lückenschlüssen erreicht und die Orientierung mit einer flächenhaften Radwegweisung verbessert werden.

Netzlücken sind zum Teil Streckenabschnitte, die zwar heute schon legal mit dem Rad befahren werden können, auf denen die Radverkehrsführung jedoch teilweise Defizite aufweist (Ausbaustand, Verkehrssicherheit, Komfort). An anderer Stelle fehlen zumeist kurze Wegeverbindungen, um die bereits vorhandenen Netzelemente miteinander zu verknüpfen. Bei der Identifikation der Lücken ist die regionale Meldeplattform Radverkehr eine große Hilfe, aus deren Meldungen Defizite im Radverkehrsnetz abgeleitet werden können, aber auch erkennbar ist, wo überall Rad gefahren wird. Oftmals sind die Lücken aber auch dadurch gekennzeichnet, dass an Knotenpunkten die für den Radverkehr erforderlichen Abbiegebeziehungen nicht oder nur sehr umständlich befahren werden können, sodass in der derzeitigen Situation verstärkt mit verkehrswidrigem Verhalten gerechnet werden muss.

Diese Lücken werden identifiziert, für die Abarbeitung priorisiert und sollen in den folgenden Jahren geschlossen werden. Die hierfür erforderlichen Maßnahmen können weitgehend aus vorhandenen Haushaltsansätzen finanziert werden.

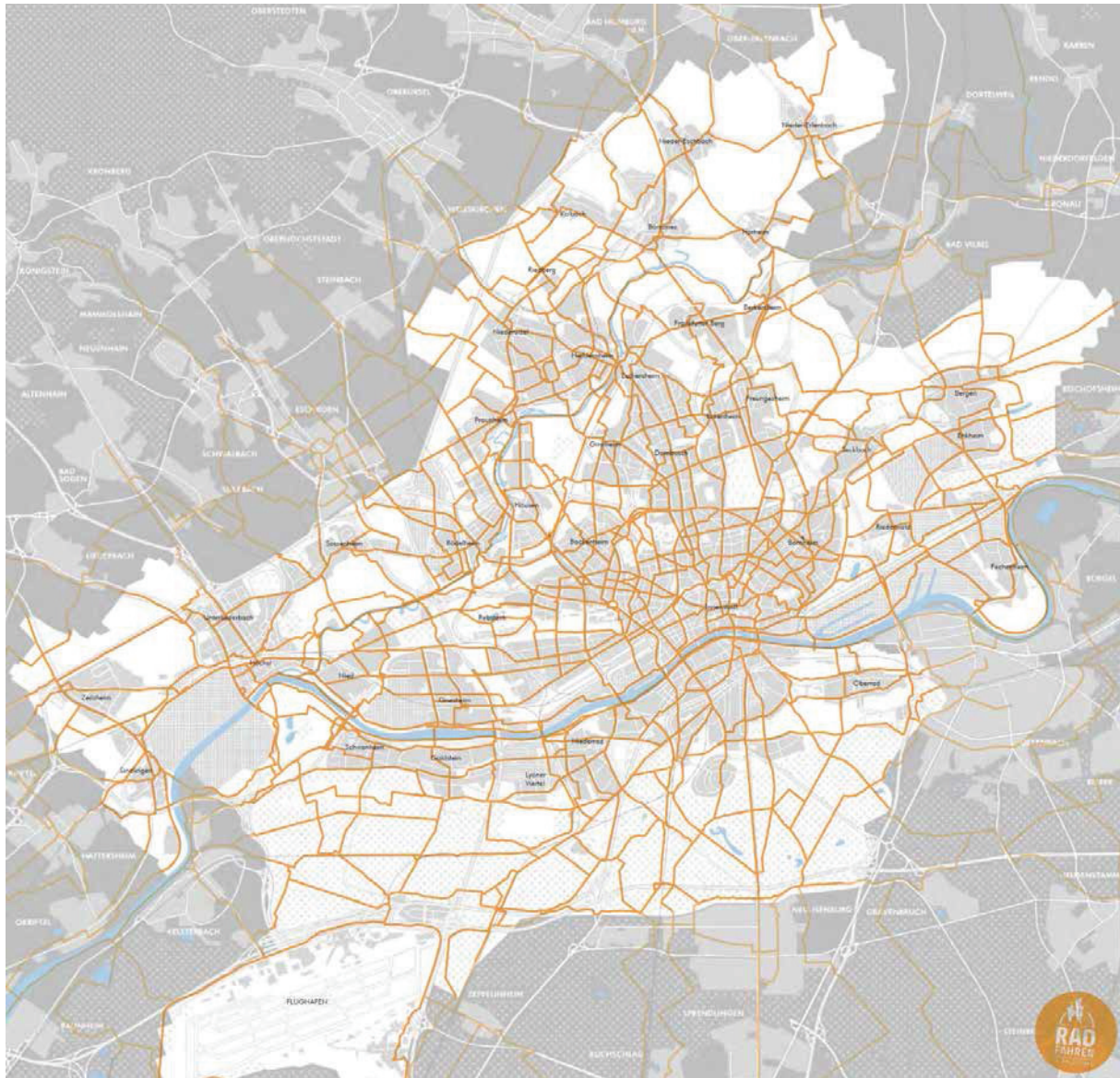


Abbildung 55: Radverkehrskonzeption Frankfurt am Main 2014; Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes (kurz- und mittelfristiger Zeithorizont) [Stadt Frankfurt am Main 2014]

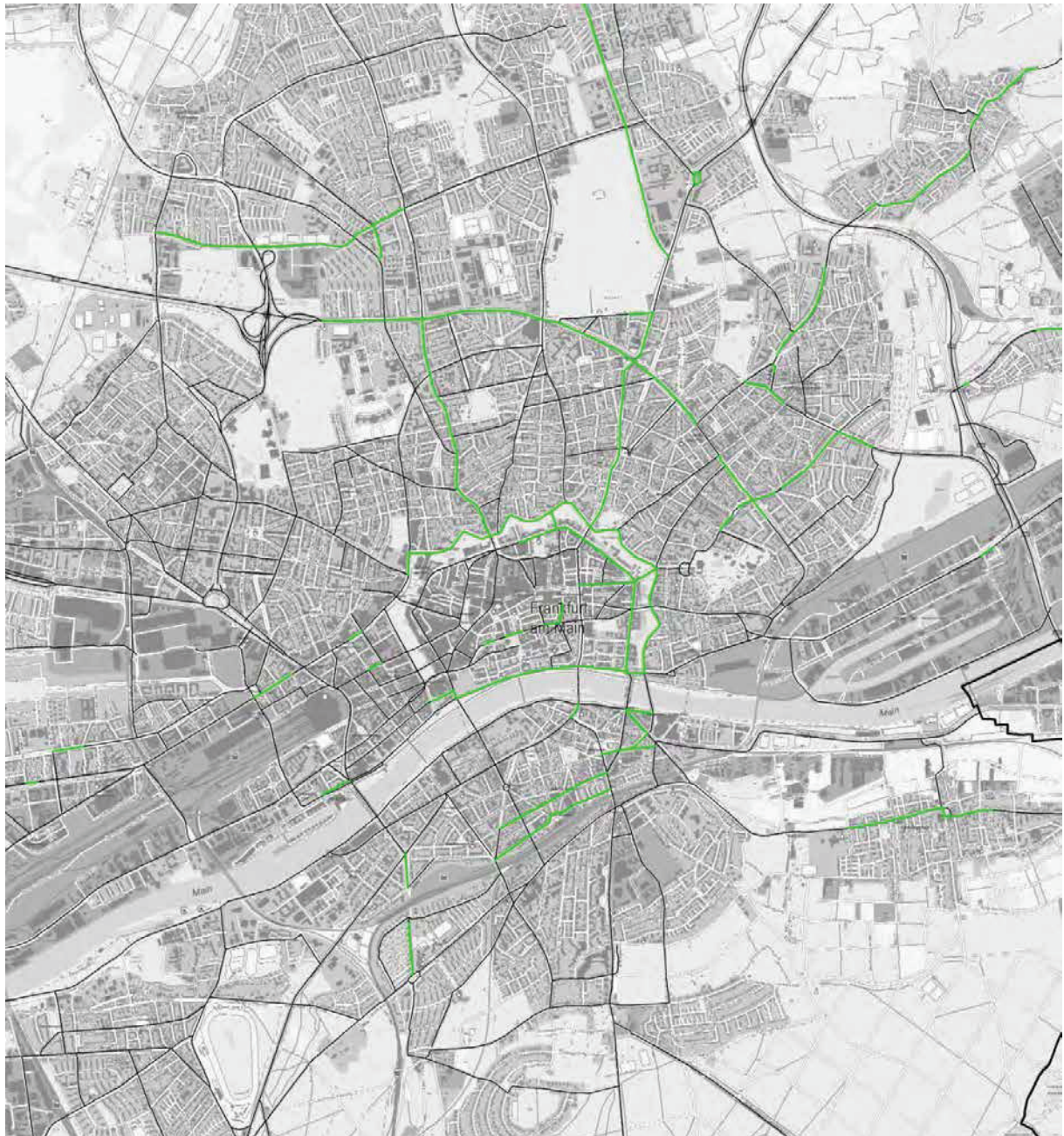
5.4.4 Ortsbezogene Einzelfallmaßnahmen und Weiterentwicklung von gesamtstädtischen Maßnahmen

Die Stadt Frankfurt am Main plant eine Vielzahl von (Einzel)-Maßnahmen die sowohl ortsbezogen (vgl. Abbildung 56 und Abbildung 57) als auch z.T. gesamtstädtisch dazu beitragen, Lärm zu reduzieren und somit Betroffene vom Straßenverkehr zu entlasten.

Eine Übersicht über die ortsbezogenen wie auch gesamtstädtisch wirkenden Einzelmaßnahmen gibt die Tabelle 132. Z.T. beziehen sich Maßnahmen hierbei auf nicht von der Lärmkartierung Hessen 2012 erfassten Straßen, werden hier aber dokumentarisch ebenfalls festgehalten. Die Abbildung 56 und Abbildung 57 zeigen, an welchen von der Lärmkartierung Hessen 2012 erfassten Straßen ortsbezogenen Einzelmaßnahmen geplant sind.



Abbildung 56: Straßenabschnitte mit ortsbezogener Maßnahmenplanung (grün) für den gesamten Ballungsraum Frankfurt am Main (© GeoBasis-DE / BKG 2015)



**Abbildung 57: Straßenabschnitte mit ortsbezogener Maßnahmenplanung (grün) für den Kernstadtbereich des Ballungsraumes Frankfurt am Main
(© GeoBasis-DE / BKG 2015)**

Sofern für die in Tabelle 132 festgehaltenen Maßnahmen noch keine städtischen Beschlüsse gefasst wurden, werden sie unter dem Vorbehalt der technischen, rechtlichen und finanziellen Durchführbarkeit in den vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplans aufgenommen.

Tabelle 132: Ortsbezogene Einzelfallmaßnahmen und Weiterentwicklung von gesamtstädtischen Maßnahmen für den Ballungsraum Frankfurt/Main

| Nr. | Straße | Abschnitt von | Abschnitt bis | Maßnahme |
|-----|---------------------------------|--------------------|--------------------------|--|
| 10 | | | | Realisierung der Radroute Bockenheim - Rödelheim - Eschborn, dadurch Förderung des Fußgänger- und Erhöhung des Radverkehrs |
| 14 | | | | Lückenschluss BAB A 66 (Riederwaldtunnel) incl. erforderlicher Lärmschutzmaßnahmen, dadurch Entlastung umliegender Straßen. |
| 16 | Wittelsbacherallee | Habsburgerallee | Saalburgallee | Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h während der Nachtstunden (22-6 Uhr) |
| 17 | Saalburgallee | Wittelsbacherallee | Am Buchwald | Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h während der Nachtstunden (22-6 Uhr) |
| 19 | | | | Straßenverbindung Wächtersbacher Straße und Hanauer Landstraße über Ernst-Heinkel-Straße |
| 21 | | | | Realisierung der Radroute Seckbach - Lohrberg |
| 23 | | | | Bau einer Straßenbahn-Ringlinie dadurch Erhöhung des ÖPNV Anteils |
| 24 | Olof-Palme-Straße / Hessestraße | | | Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h durch Tempolimit |
| 25 | Kurhessenstraße | Höhenblick | Höllbergstraße | Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h durch Tempolimit |
| 26 | Kurhessenstraße | | | Durch die Umwandlung des Kreuzungsbereich zu einem Kreisverkehrsplatz am Knoten Kurhessenstraße/Am Schwalbenschwanz soll der Verkehr verstetigt werden, was zur Lärminderung beiträgt. |
| 27 | Löwengasse | | | Kontrolle und damit Durchsetzung des Tempolimits |
| 29 | Wittelsbacherallee | | | Kontrolle und damit Durchsetzung des Tempolimits |
| 32 | Am Dornbusch | Platenstraße | Eschersheimer Landstraße | Durch Neugestaltung des Straßenraumes erfolgt eine Änderung des Straßenquerschnittes: die Fahrbahn wird eingeengt, statt 4 Spuren bleiben 2 überbreite Spuren. Beim Austausch des Gleiskörpers wird Asphalt statt Kopfsteinpflaster eingebaut. Ein fernes Planungsziel ist eine Ringstraßenbahn. |
| 37 | Waldschulstraße / Lärchenstraße | | | Durch die Aufhebung der Einbahnstraßenregelung in der Eichenstraße zwischen Lärchenstraße u. Elektronstraße soll es zur Reduktion des Lkw-Verkehrs in der Waldschulstraße (und auch Lärchenstraße) kommen. |
| 38 | Alte Falterstraße | | | Beim Umbau der Alten Falterstraße soll der Straßenquerschnitt geändert werden und damit zu einer lärmindernden geschwindigkeitsreduzierten Fahrweise beitragen. |

| Nr. | Straße | Abschnitt von | Abschnitt bis | Maßnahme |
|-----|---------------------|---------------------|--------------------------|---|
| 39 | Bleichstraße | | | Durch die Optimierung der Lichtsignalanlage Bleichstraße/Alte Gasse soll der Verkehr verstetigt werden und damit zur Lärmreduzierung beitragen |
| 41 | Berliner Straße | | | Durch eine regelmäßige Verkehrskontrolle der Touristik-Busse soll das Abstellen der Motoren erreicht werden und neben einer Lärmreduktion zu einer Verbesserung der Luftqualität beitragen. |
| 45 | Bleichstraße | | | Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h während der Nachtstunden (22-6 Uhr) |
| 46 | Seilerstraße | | | Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h während der Nachtstunden (22-6 Uhr) |
| 47 | Lange Straße | Battonnstraße | Schöne Aussicht | Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h während der Nachtstunden (22-6 Uhr) |
| 48 | Schöne Aussicht | | | Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h während der Nachtstunden (22-6 Uhr) |
| 49 | Mainkai | | | Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h während der Nachtstunden (22-6 Uhr) |
| 50 | Untermainkai | Mainkai | Untermainbrücke | Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h während der Nachtstunden (22-6 Uhr) |
| 51 | Obermainanlage | | | Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h während der Nachtstunden (22-6 Uhr) |
| 53 | Friedberger Anlage | | | Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h während der Nachtstunden (22-6 Uhr) |
| 56 | Eschenheimer Anlage | | | Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h während der Nachtstunden (22-6 Uhr) |
| 58 | Bockenheimer Anlage | | | Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h während der Nachtstunden (22-6 Uhr) |
| 66 | Miquelallee | AS-Ffm.-Miquelallee | Eschersheimer Landstraße | Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h während der Nachtstunden (22-6 Uhr) |
| 67 | Adickesallee | | | Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h während der Nachtstunden (22-6 Uhr) |
| 68 | Nibelungenallee | | | Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h während der Nachtstunden (22-6 Uhr) |
| 69 | Rothschildallee | | | Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h während der Nachtstunden (22-6 Uhr) |
| 71 | Habsburgerallee | | | Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h während |

| Nr. | Straße | Abschnitt von | Abschnitt bis | Maßnahme |
|-----|--------------------------|-------------------------|--|---|
| | | | | der Nachtstunden (22-6 Uhr) |
| 72 | Eschersheimer Landstraße | Eschenheimer Anlage | Bremer Straße | Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h während der Nachtstunden (22-6 Uhr) |
| 74 | Friedberger Landstraße | Friedberger Anlage | Rothschildallee | Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h während der Nachtstunden (22-6 Uhr) |
| 78 | Taunusstraße | Neue Mainzer Landstraße | Am Hauptbahnhof | Die Erneuerung der Fahrbahn sowie die Reduzierung des Straßenquerschnittes auf 2-Spuren bei gleichzeitiger Gehwegverbreiterung soll zur Lärminderung beitragen. |
| 80 | Mainzer Landstraße | | | Kontrolle und damit Durchsetzung des Tempolimits |
| 84 | Offenbacher Landstraße | | | Kontrolle und damit Durchsetzung des Tempolimits |
| 85 | Offenbacher Landstraße | | | Realisierung von Radverkehrsanlagen entlang der Offenbacher Landstraße dadurch Förderung und Erhöhung des Radverkehrs |
| 87 | Offenbacher Landstraße | | | Eine Pfortnerampel an der Stadtgrenze Knoten Offenbacher Landstraße/Dreieichring, soll zur Verstetigung des Verkehrs beitragen. |
| 88 | Offenbacher Landstraße | Balduinstraße | Buchrainplatz | Die Auswechslung der Gleiseindeckung mit Asphalt statt Pflaster wird bei zeitgleicher Nutzung durch Kfz zur Lärminderung beitragen. |
| 89 | Offenbacher Landstraße | | | Der Einsatz lärmarmen Straßenbahnen soll gefördert werden. |
| 91 | Offenbacher Landstraße | | | Bei der Neugestaltung der Offenbacher Landstraße soll ein Flüsterasphalt (z.B. LOA 5D) eingesetzt werden. Falls dies nicht möglich ist zumindest eine Sanierung mit einem Standardasphaltbelag erfolgen. |
| 94 | Seehofstraße | Frankensteiner Platz | Wasserweg | Beim Austausch der Fahrbahndecke incl. des Gleisbereiches sollen lärmarme Asphalte zur Lärminderung beitragen. |
| 97 | Deutschherrnufer | Alte Brücke | Flößer Brücke | Neben einer grundhaften Belagserneuerung soll die Wegnahme einer Fahrspur bei zeitgleicher Einrichtung eines Zweirichtungsradweges zur Lärminderung beitragen und der Radverkehr gefördert und erhöht werden. |
| 100 | Walter-Kolb-Straße | | | Bei der Umgestaltung der Walter Kolb Straße sollen die Belange des Schallschutzes berücksichtigt werden. |
| 102 | Offenbacher Landstraße | Balduinstraße | Amt für Straßenbau und Erschließung Stadt Frankfurter Straße | Bei der Umgestaltung der Offenbacher Landstraße sollen die Belange des Schallschutzes berücksichtigt werden. |
| 106 | | | | Die Einführung der Midibuslinien 45; 47 und 48 soll zur Erhöhung des ÖPNV Anteils beitragen. |
| 107 | | | | Die Einrichtung einer Tempo 30 Zone im Wohnquartier zwischen Holbeinstraße; Gartenstraße; Schweizer Straße soll erfolgen. |

| Nr. | Straße | Abschnitt von | Abschnitt bis | Maßnahme |
|-----|------------------------|---------------------|--------------------|---|
| 108 | | | | Die Öffnung der Einbahnstraßen für Radverkehr in Gegenrichtung im Wohnquartier zwischen Holbeinstraße; Gartenstraße; Schweizer Straße wird zur Erhöhung und Förderung des Radverkehrs führen. |
| 109 | Hedderichstraße | Diesterwegplatz | Bruchstraße | Verschiedene Baumaßnahmen zur Neuordnung der Verkehrsflächen sollen zur Änderung des Straßenquerschnittes und damit Lärminderung beitragen. |
| 111 | | | | Realisierung der Radrouten Textorstraße und Hedderichstraße, dadurch Förderung und Erhöhung des Radverkehrs |
| 126 | Bolongarostraße | Leverkuser Straße | Amtsgasse | Bei Grunderneuerung der Fahrbahn soll die Deckensanierung zur Lärminderung führen. |
| 127 | Bolongarostraße | | | Die Beschränkung auf Anliegerverkehr und Bus soll zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs führen. |
| 128 | Bolongarostraße | Königsteiner Straße | Zuckschwerdtstraße | Die Umwandlung der nördlichen Fahrspur in einen Parkstreifen soll zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs führen. |
| 129 | Bolongarostraße | Wed | Zuckschwerdtstraße | Gehwegverbreiterungen sollen zur Erhöhung des Fußgängerverkehrs beitragen |
| 131 | Bolongarostraße | | | Der Modellversuch "Lärmbarometer" (Display mit Geschwindigkeits- und Lärmanzeige) soll zur Geschwindigkeitsreduktion beitragen. |
| 132 | Ludwig-Scirba-Straße | | | Der Modellversuch "Lärmbarometer" (Display mit Geschwindigkeits- und Lärmanzeige) soll zur Geschwindigkeitsreduktion beitragen. |
| 134 | | | | Erhöhung des ÖPNV-Anteils durch die Straßenbahnverlängerung zum Bahnhof Höchst. |
| 144 | Friedberger Landstraße | | | Wiedereinführung des Lkw-Durchfahrverbotes, dadurch Reduktion des Lkw-Verkehrs mit entsprechender Lärmreduktion. |
| 146 | | | | Realisierung Radroute Konstablerwache - Zoo, dadurch Förderung und Erhöhung des Radverkehrs. |
| 147 | | | | Realisierung Radroute Innenstadt - Nieder-Erlenbach, dadurch Förderung und Erhöhung des Radverkehrs. |
| 148 | | | | beschilderte Radroute Innenstadt (Hauptwache) - Höchst (Höchster Bahnhof), dadurch Förderung und Erhöhung des Radverkehrs. |
| 149 | | | | Durch die Ausweitung von Citylogistikprojekten und die Ausweisung von Lade- und Lieferzonen wird erwartet den Kfz Verkehr zu lenken und damit entsprechend zu reduzieren. |
| 156 | Friedberger Landstraße | | | Kontrolle und damit Durchsetzung des Tempolimits |

| Nr. | Straße | Abschnitt von | Abschnitt bis | Maßnahme |
|-----|------------------------|-----------------------|------------------------|--|
| 212 | | | | Grundsätzlich Veränderung der Verkehrsführung; Bündelung des Verkehrs auf Zweirichtungsstraßen |
| 214 | Leunastraße | | | Verkehrslenkung durch Steuerung an Lichtsignalanlage (Abbieger in Richtung Hostatostraße hat längere Rotphase als Geradeausbeziehung zur Leunastraße) Knoten Leunastraße/Hostatostraße |
| 217 | Leunabrücke | | | Beschilderung ergänzen zur Wegweisung |
| 218 | Niederkirchweg | | | Anpassung der Lichtsignalzeiten und Wegweisung |
| 219 | Dillenburger Straße | | | Erneuerung der Markierung des Knotens im Bereich Hessestraße aus Verkehrssicherheit |
| 220 | Dillenburger Straße | | | Erneuerung der Markierung des Knotens im Bereich Nassauer Straße aus Verkehrssicherheit |
| 226 | Speicherstraße | | | Kontrolle und damit Durchsetzung des geltenden Tempolimits |
| 228 | Rat-Beil-Straße | Kleiststraße | Friedberger Landstraße | Umgestaltung des Straßenraums und neuer Fahrbahnbelag zur Lärminderung |
| 234 | Kurmainzer Straße | Sossenheimer Weg | Dunantring | Errichtung eines Kreisverkehrs zur Verstetigung des Verkehrs und damit zur Lärminderung |
| 240 | Oeserstraße | | | Beseitigung des Bahnübergangs Knoten Oeserstraße / Birminghamstraße |
| 242 | Vilbeler Landstraße | | | Anpassung der Ampelschaltungen mit reduzierten Grünzeiten |
| 250 | Gießener Straße | | | Deckenerneuerung mit neuem Fahrbahnbelag zur Lärminderung |
| 252 | Wächtersbacher Straße | Schlitzer Straße | Bebraer Straße | Kontrolle Lkw-Nacht-Fahrverbot zur Durchsetzung des Lkw-Fahrverbotes |
| 255 | | | | Einsatz von Kreisverkehrsplätzen an wesentlichen Knotenpunkten zur Verstetigung des Verkehrs. |
| 380 | Hansaallee | Platenstraße | Am Dornbusch | Gepprüft werden soll die Einrichtung einer Fahrradstraße oder die Umgestaltung der Straße zu einer einstreifigen Fahrbahn mit Radverkehr in beiden Richtungen zur Förderung des Radverkehrs. |
| 389 | Willemerstraße | Dreieichstraße | Seehofstraße | Durch eine Gehwegverbreiterung soll die Fahrbahn eingeengt werden und damit zu einer Verlangsamung des Verkehrs beitragen. |
| 450 | Stresemannallee | Mörfelder Landstr. | Kennedyallee | Totalumbau mit verbesserter Radverkehrsführung für Verlängerung der Tram 17 nach Neu-Isenburg anstehend |
| 403 | Wilhelm-Epstein-Straße | Ginnheimer Landstraße | Platenstraße | Durch die Umgestaltung der Wilhelm-Epstein-Straße mit abschnittsweiser Grunderneuerung oder Deckenerneuerung der Fahrbahn wird eine Lärminderung erreicht; abschnittsweise soll eine Grunderneuerung oder Teilerneuerung der Geh- und Radwege zur Erhöhung des Fuß- bzw. Radverkehrs erfolgen. |

| Nr. | Straße | Abschnitt von | Abschnitt bis | Maßnahme |
|-----|---|-------------------------------------|----------------|---|
| 404 | Petersstraße | Eschenheimer Anlage | Alte Gasse | Durch die Umgestaltung der Petersstraße für den Bau der Radroute 8 mit abschnittsweiser Grunderneuerung oder Deckenerneuerung der Fahrbahn wird eine Lärminderung erreicht. Abschnittsweise soll eine Grunderneuerung oder Teilerneuerung der Geh- und Radwege zur Erhöhung des Fuß- bzw. Radverkehrs erfolgen. |
| 405 | Mini-KVP Morgensternstraße/ Schneckenhofstraße und KP Morgensternstraße/ Otto-Hahn-Platz; | Morgensternstraße/ Otto-Hahn-Platz; | | Durch die Einführung eines Minikreisverkehrsplatz soll eine Verstetigung des Kfz-Verkehrs erreicht werden. |
| 406 | Neugestaltung der Einmündung Hofstraße/Neue Mainzer Straße | Hofstraße/Neue Mainzer Straße | | Im Bereich der Hofstraße, Untermainanlage bis zur Neuen Mainzer Straße wird es eine Straßendeckensanierung mit Erneuerung der Fernwärmeleitung und Beleuchtungsleitung geben. Daneben wird der Radweg sowie die Verkehrszeichenanlage erneuert |
| 407 | Cheruskerweg | Cimbernweg | Teutonenweg | Im Cheruskerweg von der Einmündung in den Cimbernweg bis zum Teutonenweg erfolgt ein Straßenneubau mit Kanalbau, Wasser-, Strom- und Kommunikationsleitungen. Entsprechende lärmindernde Straßendeckschichten werden berücksichtigt. |
| 408 | Osthafenplatz | Hanauer Landstraße | Mayfarthstraße | Im Bereich Osthafenplatz erfolgt die Grunderneuerung der Fahrbahn im Abschnitt Hanauer Landstraße - Mayfarthstraße. Entsprechende lärmindernde Straßendeckschichten werden berücksichtigt. |
| 409 | Am Dornbusch | Eschersheimer Landstraße | Platenstraße | Es erfolgt ein Umbau mit grundhafter Sanierung mit lärmoptimiertem Deckenbelag der Straße Am Dornbusch, mit Fahrbahn und Seitenräumen. |
| 410 | Umgestaltung Textorstraße/ Hedderichstraße Radwegebau | Holbeinstraße | Seehofstraße | Es erfolgt ein Umbau mit teilweiser grundhafte Erneuerung der Fahrbahn sowie die barrierefreie Umgestaltung der Straßenbahnhaltestellen Textorstraße und Brücken-/Textorstraße. Entsprechende lärmindernde Straßendeckschichten werden berücksichtigt. |
| 411 | Willemer Straße/ Wasserweg | | | Grundhafte Erneuerung inkl. Umbau des Knotens Dreieichstraße/ Willemerstraße. Entsprechende lärmindernde Straßendeckschichten werden berücksichtigt. |
| 412 | Kurhessenstraße | | | Grundhafte Erneuerung zwischen Höllbergstraße und Am Höhenblick inkl. Mini-KVP am Schwalbenschwanz. Entsprechende lärmindernde Straßendeckschichten werden berücksichtigt. |
| 413 | Friedberger Warte, Stra- | | | An der Friedberger Warte in der ehem. Verbindung zur Friedberger Land- |

| Nr. | Straße | Abschnitt von | Abschnitt bis | Maßnahme |
|-----|---|----------------------------------|-----------------------|--|
| | Benbau, ehem. Verbindung Friedberger Landstraße | | | straße; erfolgt eine straßenbauliche Grunderneuerung. Entsprechende lärmindernde Straßendeckschichten werden berücksichtigt. |
| 414 | Alt-Ginnheim | Alt-Ginnheim Hs. 10 | Ginnheimer Hohl Hs. 2 | Im Bereich der Straße Alt-Ginnheim erfolgt eine Grunderneuerung der Fahrbahn und der Gehwege in den Abschnitten; Alt-Ginnheim Hs. 2 - Hs. 10 und den südl. Gehweg in Ginnheimer Hohl bis Hs. 2. Entsprechende lärmindernde Straßendeckschichten werden berücksichtigt. |
| 415 | Berkersheimer Weg | Azaleenweg | Homburger Landstraße | Im Berkersheimer Weg erfolgen die grundlegende Erneuerung von Fahrbahn und Seitenräumen sowie die Anlage von Schutzstreifen für den Radverkehr. Damit soll neben der lärmindernden Straßendeckensanierung für eine Erhöhung des Radverkehrs gesorgt werden |
| 416 | Knotenpunkt Hanauer Landstraße / Intzestraße | Hanauer Landstraße / Intzestraße | | Durch die Umgestaltung und Grunderneuerung des Knotenpunktes Hanauer Landstraße / Intzestraße / Leibbrandstraße; Leibbrandstraße Grunderneuerung Hanauer Landstraße - Ferdinand-Happ-Str soll durch entsprechenden lärmindernde Straßendeckschichten für eine Lärminderung gesorgt werden. |
| 417 | Radroute 3, Teil 4 | Konstablerwache | Zoo | Durch die Weiterführung der Radroute 3 in Richtung Zoo soll für eine Erhöhung des Radverkehrs gesorgt werden |
| 418 | Grunderneuerung von Straßen im Industriebhof: Rosittener Straße | | | Bei der Grunderneuerung von Straßen im Industriebhof soll für eine Lärminderung gesorgt werden. |
| 419 | Hausener Weg | Ludwig-Landmann-Straße | Hausener Obergasse | Bei Umbau bzw. Ausbau des Hausener Wegs zwischen Ludwig-Landmann-Straße und Hausener Obergasse soll für eine Lärminderung gesorgt werden. |
| 420 | Große Friedberger Straße | | | Durch die grundlegende Erneuerung von Fahrbahn und Seitenräumen im Bereich Große Friedberger Straße soll für eine Lärminderung gesorgt werden. |
| 421 | Schäfflestraße | | | Durch die grundlegende Erneuerung von Fahrbahn und Seitenräumen im Bereich Schäfflestraße soll für eine Lärminderung gesorgt werden. |
| 422 | Frankenalle 2. BA | | | Durch die Umgestaltung des Grünzugs einschließlich der Knotenpunkte im Streckenverlauf soll zum einen optisch zur Verlangsamung des Kfz-Verkehrs und damit zur Lärminderung beigetragen werden. |
| 423 | Reineckstraße, Konstablerwache / Fahrgasse <-> | | | Im Bereich Reineckstraße, Konstablerwache / Fahrgasse soll durch eine Grunderneuerung der Straße und des Gehweges für eine Lärminderung |

| Nr. | Straße | Abschnitt von | Abschnitt bis | Maßnahme |
|-----|---------------------------------|---------------|-----------------|---|
| | Anfang/Ende | | | und die Erhöhung des Fußgängerverkehrs gesorgt werden. |
| 424 | Fahrgasse/ An der Stauffenmauer | | | Durch die grundhafte Erneuerung von Fahrbahn und Seitenräumen soll für eine Lärminderung gesorgt werden. |
| 435 | Königsteiner Straße | BAB A 66 | Dahlbergkreisel | Tempolimit 30 km/h :Die Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm bedarf nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) der Zustimmung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL). Diese Zustimmung ist auf Regierungspräsidium Darmstadt delegiert; dieses hat seine Zustimmung unter Auflagen am 30.12.2014 erteilt. |