

Regierungspräsidium Gießen

HESSEN



Lärmaktionsplan Hessen (3. Runde)

Teilplan für den Regierungsbezirk Gießen



April 2020

Titelbild: Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de/BKG 2017 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie



Vorwort zum Lärmaktionsplan

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Thema Straßenverkehrslärm ist in der heutigen Zeit von großer Bedeutung. Hohes Verkehrsaufkommen, Straßenlärm und Abgase, all dies ist für die betroffenen Menschen bedrückend.

Lärm kann krankmachen und gesundheitliche Beeinträchtigungen wie zum Beispiel Bluthochdruck, Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Schlafstörungen nach sich ziehen. Auch deshalb beinhaltet der Koalitionsvertrag der aktuellen Landesregierung das Thema Verkehrslärmschutz.



Mit dem vorliegenden Aktionsplan soll der Lärmschutz im Straßenverkehr weiter verbessert werden. Im Rahmen der Aufstellung des Planes besteht die Möglichkeit, Anregungen und Vorschläge zu Maßnahmen in der Umgebung der kartierten Lärmquellen einzureichen. Auch können Sie auf ruhige Gebiete hinweisen, in denen die Ruhe zukünftig besonders geschützt werden soll. Die aktuelle 3. Runde des Lärmaktionsplans weist die umgesetzten sowie die geplanten Maßnahmen für die nächsten Jahre auf.

Doch Straßenverläufe und Verkehrsströme können sich ändern. Die Maßnahmen zur Lärminderung werden in Zusammenarbeit mit den Kommunen, Hessen Mobil, den Straßenverkehrsbehörden und unter Mitwirkung der Bevölkerung erarbeitet. Um sicherzustellen, dass die aufgestellten Maßnahmen ihre Wirkung erzielen und ihre Aktualität behalten, wird der Lärmaktionsplan alle fünf Jahre überprüft und ggf. überarbeitet.

Die Aufstellung eines solchen Maßnahmenplans bedarf der Unterstützung durch die Bevölkerung. Ich freue mich sehr, wenn insbesondere Bürgerinnen und Bürger unsere Planungen weiterhin aktiv unterstützen und bedanke mich bei allen, die an der Ausarbeitung des Lärmaktionsplanes mitgewirkt haben, für die gute Zusammenarbeit.

Ihr

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ch. Ullrich', written in a cursive style.

Dr. Christoph Ullrich
Regierungspräsident

Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeine Angaben.....	16
2.	Einleitung - Übersicht über die Vorgehensweise.....	17
3.	Rechtlicher Hintergrund und nationale Umsetzung.....	18
3.1.	Rechtsgrundlagen der Lärminderungsplanung.....	18
3.1.1.	Allgemein.....	18
3.1.2.	Lärmkartierung.....	18
3.1.3.	Lärmaktionsplanung.....	18
3.1.4.	Rechtsgrundlagen zum Schutz ruhiger Gebiete.....	19
3.1.5.	Rechtsvorschriften.....	20
3.2.	Zuständige Behörden.....	22
3.2.1.	Lärminderungsplanung.....	22
3.2.2.	Fachbehörden für den Straßenbau und -verkehr.....	23
3.2.3.	Fachbehörden für den Schienenverkehr.....	23
3.2.4.	Flugverkehr.....	23
3.2.5.	Nicht betrachtete Lärmarten.....	24
3.3.	Geltende Grenzwerte - Auslösewerte der Lärmaktionsplanung.....	24
3.4.	Rechtsgrundlagen für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen.....	25
3.4.1.	Straßenverkehrslärm.....	25
3.4.2.	Schienenlärm.....	28
3.4.3.	Industrielärm.....	28
3.5.	Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen.....	29
3.5.1.	Der hessische Landesentwicklungsplan.....	29
3.5.2.	Regionalplanung.....	29
3.5.3.	Bauleitplanung, Flächennutzungsplan und Bebauungsplan.....	31
3.5.4.	Verkehrsentwicklungsplan und Verkehrswende.....	31
4.	Lärm – physikalische Grundlagen und Auswirkungen auf den Menschen.....	32
4.1.	physikalische Grundlagen.....	32
4.2.	Menschliche Wahrnehmung und Auswirkungen auf die Gesundheit.....	33
4.3.	Lärm ausgehend vom Straßenverkehr.....	34
4.4.	Lärm ausgehend vom Schienenverkehr.....	35
5.	Mögliche Lärmschutzmaßnahmen.....	37
5.1.	Straßenbauliche und straßenverkehrliche Maßnahmen.....	37
5.2.	Maßnahmen an Schienenstrecken.....	41
5.3.	Betrachtung ausgewählter Maßnahmen.....	43
5.3.1.	Fahrgeräusche.....	43
5.3.2.	Leise Reifen.....	44
5.3.3.	Lkw-Maut.....	45
5.3.4.	Geschwindigkeitskontrollen.....	45
5.3.5.	Verkehrsbeschränkungen für Motorräder.....	45
5.3.6.	Übergangskonstruktionen von Brücken.....	45
5.3.7.	Standort von Ortstafeln.....	46

6.	Lärmkartierung	47
6.1.	Rechtsgrundlagen zur Berechnung von Lärm	47
6.1.1.	Straßenverkehrslärm	47
6.1.2.	Schienenlärm	48
6.1.3.	Industrielärm	49
6.2.	Lärmkartierung der 3. Runde	50
7.	Ablauf der Lärmaktionsplanung	53
8.	Mitwirkung der Öffentlichkeit	55
8.1.	Auftaktveranstaltung	55
8.1.	1. Öffentlichkeitsbeteiligung	55
8.2.	2. Öffentlichkeitsbeteiligung	56
8.3.	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit	56
9.	Beschreibung der Lärmbelastung im Regierungsbezirk Gießen	58
9.1.	Der Regierungsbezirk Gießen	58
9.2.	Die Lärmkartierung für den Regierungsbezirk Gießen	58
9.3.	Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen	59
9.3.1.	Bundesautobahnen	61
9.3.2.	Bundesstraßen	62
9.4.	Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung	67
10.	Lärmprobleme und Maßnahmen im Landkreis und in den einzelnen Kommunen ...	72
10.1.	Allgemeine Fragen/Maßnahmenvorschläge zum Lärmaktionsplan	72
10.2.	Landkreis Gießen	79
10.2.1.	Allendorf (Lumda)	84
10.2.1.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	84
10.2.1.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme	84
10.2.1.3.	Maßnahmenplanung	84
10.2.2.	Biebertal	85
10.2.2.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	85
10.2.2.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme	85
10.2.2.3.	Maßnahmenplanung	85
10.2.3.	Buseck	87
10.2.3.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	87
10.2.3.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme	88
10.2.3.3.	Maßnahmenplanung	88
10.2.4.	Fernwald	91
10.2.4.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	91

10.2.4.2.	Angabe zu vorhandenen Lärmproblemen	91
10.2.4.3.	Maßnahmenumsetzung	91
10.2.5.	Gießen.....	92
10.2.5.1.	Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	92
10.2.5.2.	Angabe zu vorhandenen Lärmproblemen	94
10.2.5.3.	Maßnahmenplanung	102
10.2.5.4.	Ruhige Gebiete in Gießen	116
10.2.6.	Grünberg	118
10.2.6.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	118
10.2.6.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme.....	118
10.2.6.3.	Maßnahmenplanung	118
10.2.7.	Heuchelheim.....	119
10.2.7.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	119
10.2.7.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme.....	119
10.2.7.3.	Maßnahmenplanung	120
10.2.8.	Hungen.....	120
10.2.8.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	120
10.2.8.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme.....	120
10.2.8.3.	Maßnahmenplanung	121
10.2.9.	Langgöns.....	122
10.2.9.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	122
10.2.9.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme.....	123
10.2.9.3.	Maßnahmenplanung	123
10.2.10.	Laubach.....	124
10.2.10.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	124
10.2.10.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme	124
10.2.10.3.	Maßnahmenplanung.....	124
10.2.11.	Lich.....	125
10.2.11.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	125
10.2.11.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme	125
10.2.11.3.	Maßnahmenplanung.....	126
10.2.12.	Linden.....	126
10.2.12.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	126
10.2.12.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme	126
10.2.12.3.	Maßnahmenplanung.....	127
10.2.13.	Lollar.....	129
10.2.13.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	129

10.2.13.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme	129
10.2.13.3.	Maßnahmenplanung.....	130
10.2.14.	Pohlheim.....	131
10.2.14.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	131
10.2.14.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme	131
10.2.14.3.	Maßnahmenplanung.....	132
10.2.15.	Rabenau	132
10.2.15.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	132
10.2.15.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme	132
10.2.15.3.	Maßnahmenplanung.....	133
10.2.16.	Reiskirchen.....	133
10.2.16.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	133
10.2.16.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme	134
10.2.16.3.	Maßnahmenplanung.....	134
10.2.17.	Staufenberg	135
10.2.17.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	135
10.2.17.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme	136
10.2.17.3.	Maßnahmenplanung.....	136
10.2.18.	Wettenberg	137
10.2.18.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	137
10.2.18.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme	138
10.2.18.3.	Maßnahmenplanung.....	138
10.3.	Lahn-Dill-Kreis	141
10.3.1.	Aßlar.....	145
10.3.1.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	145
10.3.1.2.	Angaben zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten	146
10.3.1.3.	Maßnahmenplanung/ Maßnahmenvorschläge	147
10.3.2.	Bischoffen.....	148
10.3.2.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	148
10.3.2.2.	Angaben zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten	148
10.3.2.3.	Maßnahmenplanung	148
10.3.3.	Braunfels	148
10.3.3.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	148
10.3.3.2.	Angaben zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten	149
10.3.3.3.	Maßnahmenplanung/ Maßnahmenvorschläge	149
10.3.4.	Dietzhöltal	149

10.3.4.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	149
10.3.4.2.	Angaben zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten	149
10.3.4.3.	Maßnahmenplanung/ Maßnahmenvorschläge	150
10.3.5.	Dillenburg	150
10.3.5.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	150
10.3.5.2.	Angaben zu vorhandenen Lärmproblemen	150
10.3.5.3.	Maßnahmenplanung	153
10.3.6.	Driedorf.....	155
10.3.6.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	155
10.3.6.2.	Angaben zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten	156
10.3.6.3.	Maßnahmenplanung/ Maßnahmenvorschläge	156
10.3.7.	Ehringshausen.....	156
10.3.7.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	156
10.3.7.2.	Angaben zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten	156
10.3.7.3.	Maßnahmenplanung	158
10.3.8.	Eschenburg	160
10.3.8.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	160
10.3.8.2.	Angaben zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten	160
10.3.8.3.	Maßnahmenplanung	161
	Maßnahmenumsetzung	161
10.3.9.	Haiger.....	161
10.3.9.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	161
10.3.9.2.	Angaben zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten	162
10.3.9.3.	Maßnahmenplanung	164
10.3.10.	Herborn.....	165
10.3.10.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	165
10.3.10.2.	Angaben zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten	165
10.3.10.3.	Maßnahmenplanung.....	166
10.3.11.	Hüttenberg.....	167
10.3.11.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	167
10.3.11.2.	Angabe zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten	167
10.3.11.3.	Maßnahmenplanung.....	168
10.3.12.	Lahnau	168
10.3.12.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	168
10.3.12.2.	Angabe zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten	169
10.3.12.3.	Maßnahmenplanung.....	170

10.3.13. Leun	172
10.3.13.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	172
10.3.13.2. Angabe zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten	173
10.3.13.3. Maßnahmenplanung.....	174
10.3.14. Mittenaar.....	174
10.3.14.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	174
10.3.14.2. Angabe zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten	174
10.3.14.3. Maßnahmenplanung.....	175
10.3.15. Schöffengrund	175
10.3.15.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	175
10.3.15.2. Angabe zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten	176
10.3.15.3. Maßnahmenplanung.....	176
10.3.16. Sinn	176
10.3.16.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	176
10.3.16.2. Angabe zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten	176
10.3.16.3. Maßnahmenplanung.....	178
10.3.17. Solms	179
10.3.17.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	179
10.3.17.2. Angaben zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten	179
10.3.17.3. Maßnahmenplanung.....	181
10.3.18. Wetzlar	183
10.3.18.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	183
10.3.18.2. Angabe zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten	184
10.3.18.3. Maßnahmenplanung.....	187
10.4. Kreis Limburg-Weilburg	195
10.4.1. Bad Camberg	199
10.4.1.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	199
10.4.1.2. Angaben vorhandener Lärmprobleme.....	200
10.4.1.3. Maßnahmenplanung	203
10.4.2. Beselich	205
10.4.2.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	205
10.4.2.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme.....	205
10.4.2.3. Maßnahmenplanung	205
10.4.3. Brechen	205
10.4.3.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	205
10.4.3.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme.....	206

10.4.3.3.	Maßnahmenplanung	207
10.4.4.	Dornburg.....	209
10.4.4.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	209
10.4.4.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme.....	210
10.4.4.3.	Maßnahmenplanung	211
10.4.5.	Elbtal	212
10.4.5.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	212
10.4.5.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme.....	213
10.4.5.3.	Maßnahmenplanung	214
10.4.6.	Elz	215
10.4.6.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und der Haupteisenbahnstrecken	215
10.4.6.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme.....	216
10.4.6.3.	Maßnahmenplanung	219
10.4.7.	Hadamar.....	221
10.4.7.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	221
10.4.7.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme.....	221
10.4.7.3.	Maßnahmenplanung	223
10.4.8.	Hünfelden	224
10.4.8.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	224
10.4.8.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme.....	224
10.4.8.3.	Maßnahmenplanung	224
10.4.9.	Limburg.....	226
10.4.9.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	226
10.4.9.2.	Angaben vorhandener Lärmprobleme.....	228
10.4.9.3.	Maßnahmenplanung	233
10.4.10.	Löhnberg	241
10.4.10.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	241
10.4.10.2.	Angaben vorhandener Lärmprobleme	242
10.4.10.3.	Maßnahmenplanung.....	242
10.4.11.	Merenberg	242
10.4.11.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	242
10.4.11.2.	Angaben vorhandener Lärmprobleme	242
10.4.11.3.	Maßnahmenplanung.....	242
10.4.12.	Runkel	243
10.4.12.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	243
10.4.12.2.	Angaben vorhandener Lärmprobleme	243

10.4.12.3. Maßnahmenplanung.....	244
10.4.13. Selters	245
10.4.13.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	245
10.4.13.2. Angaben vorhandener Lärmprobleme	245
10.4.13.3. Maßnahmenplanung.....	246
10.4.14. Villmar	246
10.4.14.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	246
10.4.14.2. Angaben vorhandener Lärmprobleme	246
10.4.14.3. Maßnahmenplanung.....	246
10.4.15. Weilburg	247
10.4.15.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	247
10.4.15.2. Angaben vorhandener Lärmprobleme	247
10.4.15.3. Maßnahmenplanung.....	248
10.4.16. Weilmünster.....	248
10.4.16.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	248
10.4.16.2. Angaben zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten	248
10.4.16.3. Maßnahmenplanung.....	248
10.4.17. Weinbach.....	248
10.4.17.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	248
10.4.17.2. Angaben zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten	249
10.4.17.3. Maßnahmenplanung.....	249
10.5. Landkreis Marburg-Biedenkopf	250
10.5.1. Bad Endbach	254
10.5.1.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	254
10.5.1.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme.....	255
10.5.1.3. Maßnahmenplanung	255
10.5.2. Biedenkopf.....	255
10.5.2.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	255
10.5.2.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme.....	256
10.5.2.3. Maßnahmenplanung	258
10.5.3. Breidenbach	260
10.5.3.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	260
10.5.3.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme.....	260
10.5.3.3. Maßnahmenplanung	261
10.5.4. Cölbe	263
10.5.4.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	263

10.5.4.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme.....	264
10.5.4.3.	Maßnahmenplanung.....	264
10.5.5.	Dautphetal.....	265
10.5.5.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken.....	265
10.5.5.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme.....	265
10.5.5.3.	Maßnahmenplanung.....	266
10.5.6.	Ebsdorfergrund.....	266
10.5.6.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken.....	266
10.5.6.2.	Angaben vorhandener Lärmprobleme.....	267
10.5.6.3.	Maßnahmenvorschlag.....	267
10.5.7.	Fronhausen.....	267
10.5.7.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken.....	267
10.5.7.2.	Angaben vorhandener Lärmprobleme.....	268
10.5.7.3.	Maßnahmenplanung.....	268
10.5.8.	Gladenbach.....	269
10.5.8.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken.....	269
10.5.8.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme.....	269
10.5.8.3.	Maßnahmenplanung.....	270
10.5.9.	Kirchhain.....	271
10.5.9.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken.....	271
10.5.9.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme.....	271
10.5.9.3.	Maßnahmenplanung.....	272
10.5.10.	Lahntal.....	272
10.5.10.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken.....	272
10.5.10.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme.....	273
10.5.10.3.	Maßnahmenplanung.....	273
10.5.11.	Lohra.....	274
10.5.11.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken.....	274
10.5.11.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme.....	274
10.5.11.3.	Maßnahmenplanung.....	274
10.5.12.	Marburg.....	275
10.5.12.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken.....	275
10.5.12.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme.....	277
10.5.12.3.	Maßnahmenplanung.....	282
10.5.13.	Münchhausen.....	287
10.5.13.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken.....	287

10.5.13.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme	288
10.5.13.3.	Maßnahmenplanung.....	288
10.5.14.	Neustadt	289
10.5.14.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	289
10.5.14.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme	290
10.5.14.3.	Maßnahmenplanung.....	290
10.5.15.	Rauschenberg	290
10.5.15.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	290
10.5.15.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme	291
10.5.16.	Stadtallendorf	291
10.5.16.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	291
10.5.16.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme	292
10.5.16.3.	Maßnahmenplanung.....	293
10.5.17.	Steffenberg	295
10.5.17.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	295
10.5.17.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme	296
10.5.17.3.	Maßnahmenplanung.....	296
10.5.18.	Weimar	297
10.5.18.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	297
10.5.18.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme	297
10.5.18.3.	Maßnahmenplanung.....	298
10.5.19.	Wetter	300
10.5.19.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	300
10.5.19.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme	300
10.5.19.3.	Maßnahmenplanung.....	301
10.5.20.	Maßnahmen an Kreisstraßen im Landkreis Marburg-Biedenkopf.....	302
10.6.	Vogelsbergkreis.....	303
10.6.1.	Alsfeld.....	307
10.6.1.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	307
10.6.1.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme.....	307
10.6.1.3.	Maßnahmenplanung	309
10.6.2.	Gemünden (Felda).....	312
10.6.2.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	312
10.6.2.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme.....	312
10.6.2.3.	Maßnahmenplanung	313
10.6.3.	Herbstein	313

10.6.3.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	313
10.6.3.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme.....	313
10.6.3.3.	Maßnahmenplanung	314
10.6.4.	Homburg (Ohm).....	314
10.6.4.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	314
10.6.4.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme.....	314
10.6.4.3.	Maßnahmenplanung	315
10.6.5.	Lauterbach.....	315
10.6.5.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	315
10.6.5.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme.....	316
10.6.5.3.	Maßnahmenplanung	317
10.6.6.	Mücke	318
10.6.6.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	318
10.6.6.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme.....	318
10.6.6.3.	Maßnahmenvorschläge	319
10.6.7.	Romrod.....	320
10.6.7.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	320
10.6.7.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme.....	320
10.6.7.3.	Maßnahmenvorschläge	321
10.6.8.	Schlitz	321
10.6.8.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	321
10.6.8.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme.....	322
10.6.8.3.	Maßnahmenvorschläge	322
10.6.9.	Schotten	322
10.6.9.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	322
10.6.9.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme.....	322
10.6.9.3.	Maßnahmenvorschläge	323
10.6.10.	Schwalmtal	324
10.6.10.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	324
10.6.10.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme	324
10.6.10.3.	Maßnahmenvorschläge	324
10.6.11.	Wartenberg.....	324
10.6.11.1.	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken	324
10.6.11.2.	Angabe vorhandener Lärmprobleme	324
10.6.11.3.	Maßnahmenplanung.....	326

10.7. Gesamtmaßnahme A 45 - Sanierung der Talbrücken an der A 45 und 6-streifiger Ausbau	328
10.7.1. Talbrücke Sechshelden	329
10.7.2. Talbrücke Marbach	329
10.7.3. Talbrücke Lützelbach.....	329
10.7.4. Talbrücke Windelbach	330
10.7.5. Talbrücke Heubach.....	330
10.7.6. Talbrücke Edingen.....	330
10.7.7. Talbrücke Volkersbach	330
10.7.8. Talbrücke Münchholzhausen	331
10.7.9. 6-streifiger Ausbau zwischen den Talbrücken Marbach und Lützelbach	331
10.7.10. 6-streifiger Ausbau zwischen den Talbrücken Onsbach und Lützelbach	331
11. Finanzielle Informationen und Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen.....	333
11.1. Kosten für die Aufstellung	333
11.2. Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen.....	333
11.3. Angabe der Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	333
11.4. Lärmschadenskosten.....	333
12. Evaluierung des Lärmaktionsplans	334
13. Inkrafttreten des Lärmaktionsplans	334
13.1. Information der Öffentlichkeit	334
Glossar	335
Rechtsgrundlagenverzeichnis.....	341
Abkürzungsverzeichnis.....	343
Anhang A: „Zuständigkeiten für straßenbauliche und straßenverkehrliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm“	346
Anhang B: Vorschläge für und Graphische Darstellungen der innerstädtischen Erholungsflächen in Gießen	347
Anhang C: Anregungen und Bedenken der Bevölkerung, von Bürgerinitiativen, Verbänden und Kommunen aus den Öffentlichkeitsbeteiligungen sowie Anregungen abseits von Lärmkonfliktpunkten	351

1. Allgemeine Angaben

Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde:

Regierungspräsidium Gießen

Landgraf-Philipp-Platz 1-7

35390 Gießen

Tel. Zentrale: 0641 - 303 0

Bürgertelefon: 0641 - 303 2007

Fax: 0641 - 303 2197

E-Mail: rp-giessen@rpgi.hessen.de

Internet: www.rp-giessen.de

2. Einleitung - Übersicht über die Vorgehensweise

Die Lärmaktionsplanung hat das Ziel die Lärmbelastungen der Bevölkerung zu reduzieren. In diesem Rahmen wird Umgebungslärm betrachtet (§ 47 b Ziffer 1 BImSchG). Umgebungslärm ist in diesem Lärmaktionsplan der Lärm, der von Straßenverkehr und Schienenverkehr ausgeht. Sofern vorhanden, wird der Fluglärm, ausgehend von Großflughäfen betrachtet. In Hessen ist der Flughafen Frankfurt am Main der einzige zu betrachtende Großflughafen. Dieser wird in einem gesonderten Lärmaktionsplan betrachtet werden.

Die eigentliche Lärminderungsplanung beginnt mit der Auswertung der Lärmkartierung. Diese wird vom Hessischen Landesamt für Natur, Umwelt und Geologie (HLNUG) erstellt und ist im Internet unter der Bezeichnung ‚Lärmviewer einsehbar‘. Unter Zugrundelegung der Lärmbelastung und der Anzahl der Betroffenen werden Lärmkonfliktpunkte ermittelt.

Gleichzeitig erfolgt die Auswertung der im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen, sowie die Fortschreibung der noch offenen Lärmkonflikte aus den vergangenen Jahren.

Alle diese Lärmkonfliktpunkte werden erfasst und kommunenweise einer näheren Betrachtung unterzogen. Hierbei werden seitens der Lärmaktionsplanung Straßen- und Schienenabschnitte gebildet, der Ist-Zustand analysiert und eine lokale Lärmberechnung durchgeführt.

Die Maßnahmenvorschläge, denen die zuständigen Behörden zugestimmt haben, werden im Lärmaktionsplan aufgenommen. Die abgelehnten und in Prüfung befindlichen Maßnahmen werden nachrichtlich dargestellt.

3. Rechtlicher Hintergrund und nationale Umsetzung

3.1. Rechtsgrundlagen der Lärminderungsplanung

3.1.1. Allgemein

Die Lärmaktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie) und deren Umsetzung in §§ 47 a-f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG).

Zielsetzung der Umgebungslärmrichtlinie, sowie der Vorschriften der §§ 47 a - f BImSchG ist

- die Ermittlung der Belastung der Bevölkerung durch Umgebungslärm anhand von europäisch einheitlichen Bewertungsmethoden,
- die Information der Öffentlichkeit über diese Lärmbelastung,
- sowie eine Lärminderungsplanung um etwaige Auswirkungen zu verhindern und zu mindern.

Die Lärminderungsplanung umfasst die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung.

Der vorliegende Lärmaktionsplan unterliegt keiner Strategischen Umweltprüfung, weil dieser keinen Rahmen für die Entscheidung über die Zulässigkeit von (anderen) Vorhaben setzt und auch die enthaltenen Maßnahmen und Festlegungen voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen haben.

3.1.2. Lärmkartierung

Die Grundlage von Lärmaktionsplänen bilden Lärmkarten. Die Vorgaben für die Durchführung der Lärmkartierung ergeben sich aus § 47c BImSchG und der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV).

3.1.3. Lärmaktionsplanung

Nach § 47 d BImSchG haben die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden (§ 47 e BImSchG) Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.

§ 47 d BImSchG verweist hinsichtlich der Mindestanforderungen an die Lärmaktionspläne auf den Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie. Bei der Durchführung der Lärmaktionsplanung wie auch bei der Beurteilung von Minderungsmaßnahmen kann auf die Hinweise der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) zur Lärmaktionsplanung zurückgegriffen werden.¹

Darüber hinaus ist in Hessen das „Verfahrenshandbuch Lärmaktionsplanung Straßenverkehr“ eingeführt worden. Das Verfahrenshandbuch ist ein verwaltungsinterner Leitfaden für alle beteiligten Behörden.²

Die Umgebungslärmrichtlinie wie auch die §§ 47 a - f BImSchG enthalten keine unmittelbare Rechtsgrundlage für die Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplanes. Die Umsetzung der festgelegten Maßnahmen erfolgt auf der Grundlage des jeweiligen Fachrechts durch die

¹ LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – zweite Aktualisierung, LAI – AG Lärmaktionsplanung, in der Fassung vom 09.03.2017.

² https://wirtschaft.hessen.de/sites/default/files/media/hmwvl/verfahrenshandbuch_laermaktionsplanung_strassenverkehr_bf.pdf, abgerufen am 26.08.2019.

jeweils zuständigen Fachbehörden. Der Lärmaktionsplan stellt die Entscheidungen der Fachbehörden dar. Nähere Ausführungen sind Kapitel 3.2.2. ff. zu entnehmen. Die beteiligten Behörden sind an den Lärmaktionsplan gebunden und zu dessen Umsetzung verpflichtet. Die Bindungswirkung ergibt sich aus § 47 d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6. BImSchG.

3.1.4. Rechtsgrundlagen zum Schutz ruhiger Gebiete

Nach § 47 d Abs. 2 Satz 2 BImSchG soll es auch Ziel der Lärmaktionspläne sein, ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen.

Die Umgebungslärmrichtlinie unterscheidet in Artikel 3 zwei Arten von ruhigen Gebieten:

- ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum, in dem ein geeigneter Lärmindex nicht überschritten wird
- ruhiges Gebiet auf dem Land, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist.

Ruhige Gebiete werden im Lärmaktionsplan festgesetzt. Aufgrund der kommunalen Planungshoheit erfolgt in dieser Runde der Lärmaktionsplanung die Aufnahme von ruhigen Gebieten in den vorliegenden Lärmaktionsplan ausschließlich in enger Zusammenarbeit und im Einvernehmen mit den Kommunen.

Hier können die LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung Hilfestellung bieten. Zudem hat das Hessische Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz ein Rechtsgutachten zum Thema „Ruhige Gebiete“ vergeben und veröffentlicht.³ Weitergehende rechtliche Vorgaben für die Abgrenzung ruhiger Gebiete existieren nicht.

Ruhige Gebiete müssen bei Planungsvorhaben berücksichtigt werden. Sie stellen einen Abwägungsbelang dar, d.h. die mit der kommunalen Planung verfolgten Belange müssen mit dem Schutz der ruhigen Gebiete abgewogen werden. Ruhige Gebiete stellen somit keinen absoluten Verhinderungsgrund dar, da sie unter Umständen formell aufgehoben werden können.

Ruhige Gebiete sind in Hessen in den Landesentwicklungsplan (LEP) als Grundsatz aufgenommen worden.⁴

³ https://umwelt.hessen.de/sites/default/files/media/hmuelv/gutachten_ruhige_gebiete_barrierefrei.pdf, abgerufen am 29.08.2019

⁴ <https://landesplanung.hessen.de/lep-hessen/landesentwicklungsplan>, 22.08.2019.

3.1.5. Rechtsvorschriften

Die wesentlichen Rechtsvorschriften für Prüfung, Planung und Umsetzung von Maßnahmen der Lärmaktionsplanung sind in Tabelle 1 dargestellt.

Tabelle 1: Übersicht über die Rechtsgrundlagen der Lärmaktionsplanung.

Rechtsgrundlage	Wesentlicher Regelungsinhalt (im Hinblick auf die Lärmaktionsplanung)
Umgebungslärmrichtlinie (ULR) Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25.07.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ABl. L 189/12 vom 18.07.2002)	Die Richtlinie verpflichtet die EU-Mitgliedstaaten zur Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung.
Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) insbesondere §§ 47 a-f in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.05.2013 (BGBl. I S.1274), zuletzt geändert am 08.04.2019 (BGBl. I S. 432)	Das Gesetz beinhaltet die Pflicht zur Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung sowie zur Meldung der Ergebnisse an das Umweltbundesamt. Lärmberechnungsvorschrift ist u. a. die die vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen VBUS.
Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. Juli 2019 (BGBl. I S. 1040)	Das Gesetz verpflichtet das Eisenbahn-Bundesamt zur Überwachung und Genehmigung von Bundeseisenbahnstrecken
Immissionsschutz-Zuständigkeitsverordnung (ImSchZuV) Verordnung über Zuständigkeiten nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz, dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, dem Treibhaus-Emissionshandelsgesetz, dem Gesetz zur Ausführung des Protokolls über Schadstofffreisetzungs- und -verbringungsregister und dem Benzinbleigesetz vom 26.11.2014 (GVBl. I S.331), zuletzt geändert am 13.03.2019 (GVBl. I S. 432)	Die Verordnung legt u. a. in § 3 Nr. 1 sowie in § 1 die Zuständigkeit für die Durchführung der Lärmkartierung sowie die für die Aufstellung der Lärmaktionspläne zuständigen Behörden fest.
Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 12.06.1990 (BGBl. I S.1036), zuletzt geändert am 18.12.2014 (BGBl. I S.2269)	Die Verordnung regelt u. a. die Anforderungen an den Lärmschutz für den Bau und die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen.
Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 04.02.1997 (BGBl. I S. 172, 1253), zuletzt geändert am 23.09.1997 (BGBl. I S. 2329)	Die Verordnung regelt Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen, die mit dem Bau oder der wesentlichen Änderung an einem Vorhaben, das der 16. BImSchV unterliegt, einhergeht. Sie findet gemäß Nr. 39 der VLärmSchR auch Anwendung zu Ermittlung des Umfangs passiver Schutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung.

Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 06.03.2006 (BGBl. I Nr. 12 vom 15.03.2006 S. 516), zuletzt geändert am 31.08.2015 (BGBl. I S. 1474)	Die Verordnung gilt für die Kartierung von Umgebungslärm. Sie konkretisiert die Anforderungen nach § 47 c BImSchG.
Lärmschutz-Richtlinien-StV Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm vom 23.11.2007 (VkBl. 2007 S. 767)	Ziel der Lärmschutz-Richtlinien-StV ist es, den Straßenverkehrsbehörden eine Orientierungshilfe zur Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohn-/Bevölkerung vor Straßenverkehrslärm an die Hand zu geben.
Straßenverkehrsgesetz (StVG), insbesondere § 6 Abs. 1 Nr. 3 i.d.F. der Bekanntmachung vom 05. März 2018 (BGBl. S 310, 919), zuletzt geändert am 21.06.2019 (BGBl. I S. 846)	Das Gesetz stellt die Ermächtigungsgrundlage zum Erlass der StVO sowie der VwV-StVO dar.
Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), insbesondere § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 i. V. m. Abs. 9 vom 06.03.2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert am 06.06.2019 (BGBl. I S. 756)	Die Verordnung ermöglicht den Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Streckenabschnitte aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs zu beschränken oder zu verbieten und den Verkehr umzuleiten. Das gleiche Recht haben sie zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen. Beschränkungen und Verbote werden mit Vorschrittszeichen nach § 41 gekennzeichnet.
Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO), insbesondere §§ 41, 45 vom 26.01.2001 (BAnz. S. 1419, 5206) zuletzt geändert durch die Verwaltungsvorschrift vom 22.05.2017 (BAnz AT 29.05.2017 B 8)	Die Verwaltungsvorschrift konkretisiert die Vorgaben der StVO. Während § 41 VwV-StVO Vorschriften zur Zulässigkeit der Aufstellung von bestimmten Verkehrszeichen enthält, regelt § 45 die im Rahmen der Aufstellung zu beteiligenden Behörden.
Hessisches Straßengesetz (HStrG) i. d. F. vom 08.06.2003 (GVBl. I S. 166), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 28. Mai 2018 (GVBL. S. 198)	Das Gesetz regelt in § 41 u. a. die Träger der Straßenbaulast für Landesstraßen und Kreisstraßen.
Verordnung zur Bestimmung verkehrsrechtlicher Zuständigkeiten (VkrZustV) vom 12.11.2007 (GVBl I, 800), zuletzt geändert am 05.03.2018 (GVBl., S. 38)	Die Verordnung legt in § 10 die zuständige Verwaltungsbehörde für die Ausführung der Straßenverkehrsordnung in Hessen fest.
Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) Stand: 10.04.1990, VkBl. 1990, S. 258	Die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen legen das Verfahren zur Berechnung der Mittelungs- und Beurteilungspegel im Rahmen der Lärmvorsorge, Lärmsanierung sowie zur Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen fest.

Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)
Stand 27.05.1997, VkB1. 1997, S. 434;
Ergänzungen durch ARS, zuletzt vom 25.06.2010.

Diese Richtlinien stellen die fachliche Grundlage für bauliche Maßnahmen an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes beim Bau neuer oder bei wesentlicher Änderung bestehender Straßen (Lärmvorsorge) sowie bei der nachträglichen Minderungen von Lärmbelastungen an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) dar. Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung wird dabei als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt.

3.2. Zuständige Behörden

3.2.1. Lärminderungsplanung

Die Zuständigkeit der Behörden ergibt sich aus § 47 e BImSchG in Verbindung mit der Immissionsschutz-Zuständigkeitsverordnung des Landes Hessen.

Für die Ausarbeitung der Lärmkarten ist in Hessen das Hessische Landesamt für Natur, Umwelt und Geologie (HLNUG) zuständig (§ 47 c Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit § 3 Nr. 1 f Immissionsschutz-Zuständigkeitsverordnung).

Die Zuständigkeit zur Aufstellung der Lärmaktionspläne liegt in Hessen beim örtlich zuständigen Regierungspräsidium (§ 47 e Abs. 1 BImSchG in Verbindung mit § 1 Abs. 1 ImSchZuV).

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) führt die Lärmkartierung an Haupteisenbahnstrecken des Bundes und an allen Eisenbahnstrecken des Bundes in Ballungsräumen durch. Außerdem ist es für die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig (§ 47 e Abs. 3, 4 BImSchG in Verbindung mit § 47 c).

Gemäß der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung besteht, soweit es an Haupteisenbahnstrecken des Bundes Lärmprobleme und Lärmauswirkungen gibt, die nicht angemessenen mit Maßnahmen in Bundeshoheit bekämpft werden können, eine Verpflichtung der Gemeinden oder der nach Landesrecht zuständigen Behörden zu einer weitergehenden Lärmaktionsplanung.

Hintergrund: Seit dem 01.01.2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt gem. § 47 e Abs. 4 BImSchG zuständig für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen für Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit. Demnach ist in der dritten Runde der Lärmaktionsplanung das Eisenbahn-Bundesamt rechtlich klar verpflichtet, einen Lärmaktionsplan für Haupteisenbahnstrecken des Bundes innerhalb und außerhalb der Ballungsräume aufzustellen, soweit es um Lärm-minderungsmaßnahmen geht, die in Bundeshoheit liegen, demnach also um Entscheidungen, für deren Erlass der Bund die Verwaltungskompetenz besitzt. Die hessischen Regierungspräsidien sind demgegenüber in der dritten Runde der Lärmaktionsplanung nur für eine Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken des Bundes innerhalb und außerhalb der Ballungsräume zuständig, sofern Lärmprobleme und Lärmauswirkungen bestehen, die nicht mit Maßnahmen des Bundes gemindert werden können. Solche sonstigen Maßnahmen

an Haupteisenbahnstrecken sind aktuell jedoch nicht erkennbar, da das Lärmsanierungsprogramm der Bahn in Fortschreibung durch das EBA ist.

In Ballungsräumen sind die Regierungspräsidien für die Lärmaktionsplanung an Schienenwegen des Bundes mit weniger als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr zuständig. Hier wirkt das Eisenbahn-Bundesamt mit (§ 47e Abs. 4 BImSchG).

Die Lärmaktionsplanung bei nichtbundeseigenen Haupteisenbahnstrecken sowie bei sonstigen nichtbundeseigenen Schienenwegen (bspw. Stadtbahnen (Straßenbahnen, U-Bahnen) sowie Privatbahnen) obliegt den Regierungspräsidien.

3.2.2. Fachbehörden für den Straßenbau und -verkehr

Im Falle einer Zustimmung durch die zuständigen Behörden erfolgt die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan aufgrund der verwaltungsinternen Bindungswirkung nach § 47 d Abs. 6 i.V.m § 47 Abs. 6 BImSchG. Daher werden die zuständigen Behörden, zu denen auch die Kommunen gehören, im Rahmen der Planaufstellung beteiligt. Die einzelnen straßenbaulichen und straßenverkehrsrechtlichen Zuständigkeiten für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen liegen je nach Straßenkategorie bei den Kommunen, den Landkreisen, dem Land Hessen bzw. dem Bund und sind Tabelle 2 zu entnehmen.

Tabelle 2: Übersicht über die Zuständigkeiten für straßenbauliche und straßenverkehrliche Maßnahmen.

	Straßenbauliche Maßnahme (§ 5 FStrG sowie § 41 HStrG)	Straßenverkehrliche Maßnahme (§ 10 VkrZustV)
Bundesautobahn	Bund (Hessen Mobil*)	Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement
Bundesstraße	Bund (Hessen Mobil*) Gemeinden > 80.000 Einwohner in der Ortsdurchfahrt	Gemeinde > 50.000 Einwohner Landrat in Gemeinden < 50.000 Einwohner
Landesstraße	Land (Hessen Mobil) Gemeinden > 30.000 Einwohner in der Ortsdurchfahrt	Gemeinde > 7.500 Einwohner Landrat in Gemeinden < 7.500 Einwohner
Kreisstraßen & nicht klassifizierte Straßen	Landkreis Gemeinden > 30.000 Einwohner in der Ortsdurchfahrt	Gemeinde

* im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung

3.2.3. Fachbehörden für den Schienenverkehr

Für die Festlegung und Umsetzung der Maßnahmen an Eisenbahnstrecken des Bundes ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig. An nichtbundeseigenen Schienenstrecken (auch Straßenbahnen) ist das jeweilige Regierungspräsidium zuständig.

3.2.4. Flugverkehr

Gemäß § 47 d BImSchG sind Großflughäfen (> 50.000 Flugbewegungen pro Jahr) durch das zuständige Regierungspräsidium in der Lärmaktionsplanung zu behandeln. In Hessen gibt es nur den Großflughafen Frankfurt a. M. Für diesen wird ein separater Lärmaktionsplan erstellt.

3.2.5. Nicht betrachtete Lärmarten

Die Lärmaktionsplanung betrachtet nur die vorgenannten Lärmarten. Mehrere im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangene Stellungnahmen betreffen andere Lärmarten. Deren wesentliche Zuständigkeiten für diese Lärmarten daher im Folgenden kurz dargestellt werden:

Freizeitlärm

Beurteilungsgrundlage für die Lärmimmissionen von Volksfesten, Kirmes-Veranstaltungen, Konzerten etc. sind das Bundes-Immissionsschutzgesetz und die Freizeitlärmrichtlinie der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI). Zuständige Behörden sind die Kreisausschüsse der Landkreise und die Magistrate der kreisfreien Städte. Sofern die vorgenannten Behörden selbst Veranstalter sind, wird die Überwachung durch das jeweilige Regierungspräsidium vorgenommen.

Sportlärm

Der Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Lärm von Sportanlagen wird durch die Achtzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (18. BImSchV - Sportanlagenlärmschutzverordnung) geregelt.

Zuständig für die Überwachung des von Sportanlagen ausgehend Lärms ist der jeweilige Kreisausschuss bzw. in kreisfreien Städten der jeweilige Magistrat. Sofern die vorgenannten Behörden selbst Betreiber der Sportanlage sind, wird die Überwachung durch das jeweilige Regierungspräsidium vorgenommen.

Gewerbelärm

Richtwerte für Geräusche aus Gewerbe und Industrie finden sich in der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm). Die Bearbeitung von Beschwerden über Gewerbelärm erfolgt i.d.R. bei den örtlich zuständigen Regierungspräsidien.

Gaststätten

Der von Gaststätten ausgehende Lärm wird von den örtlich zuständigen Ordnungsämtern bearbeitet.

Die im Rahmen der beiden Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Maßnahmenvorschläge, die nicht in der Lärmaktionsplanung betrachtet werden, werden an die zuständigen Behörden weitergeleitet.

3.3. Geltende Grenzwerte - Auslösewerte der Lärmaktionsplanung

Die Umgebungslärmrichtlinie wie auch die §§ 47 a – f BImSchG enthalten keine Grenzwerte. Da Grenzwerte weder europaweit noch national vorhanden sind, hat Hessen für die Lärmaktionsplanung Auslösewerte von 65 dB(A) tags/55 dB(A) nachts festgelegt. Die Auslösewerte entsprechen den in der Veröffentlichung des Umweltbundesamtes 2015 empfohlenen Werten⁵ zur Vermeidung von Gesundheitsgefahren, welche kurzfristig erreicht werden sollten.

⁵ (<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/umgebungslaermrichtlinie/laermaktionsplanung>), abgerufen am 29.08.2019.

3.4. Rechtsgrundlagen für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen

3.4.1. Straßenverkehrslärm

Straßenverkehrliche Maßnahmen

Die Straßenverkehrsbehörden können gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1, Satz 2 Nr. 3 StVO die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Dies können verkehrliche Anordnungen, wie Geschwindigkeitsbeschränkungen (ganztags oder nachts), Fahrverbote (z.B. Lkw-Fahrverbot), Verkehrsumleitungen sein.

Beschränkungen des fließenden Verkehrs – also Geschwindigkeitsreduzierungen - dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der jeweils zu schützenden Rechtsgüter – hier also des Lärmschutzes – erheblich übersteigt (§ 45 Abs. 9 Satz 3 StVO). Die Grenze der Zumutbarkeit in diesem Sinne wird jedoch nach allgemeiner Auffassung durch keinen bestimmten Schallpegel bestimmt. Für die Beurteilung der Frage, wann die Zumutbarkeit einer Lärmbelastung im Sinne einer besonderen Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO überschritten wird, können jedoch die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz - 16. BImSchV) als Orientierungspunkte herangezogen werden.⁶ Die Berechnung der jeweiligen Lärmimmissionen in Bezug auf konkrete Gebäude erfolgt dabei nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) und nicht durch Messung.

Bei Überschreitung eines Immissionsgrenzwertes ist die zuständige Straßenverkehrsbehörde verpflichtet im Einzelfall zu prüfen, ob und welche verkehrsbeschränkende Maßnahmen geeignet sind, die Lärmbelastung für die Anwohner spürbar zu verringern⁷, ohne die Verkehrssicherheit zu gefährden, Anwohner anderer Straßen über Gebühr zu belasten oder die Möglichkeit einer funktionsgerechten Nutzung der Straße ernsthaft in Zweifel zu ziehen. Dabei darf die zuständige Behörde selbst bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen absehen, wenn ihr dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile gerechtfertigt erscheint.⁸

Eine Verpflichtung zum Anordnen von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen besteht für die Straßenverkehrsbehörde in der Regel dann, wenn nicht nur die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16 BImSchV, sondern darüber hinaus auch die höheren Richtwerte in Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV (VkBl. 2007, 767) am Immissionsort überschritten werden.⁹

⁶ BVerwG, Urteil vom 22.12.1993, 11 C 45/92, juris Rn. 30; Bay VGH, Urteil vom 21.03.2012, 11 B 10.1657, juris Rn. 27 ff; Hess. VGH, Urteil vom 19.02.2014, 2 A 1465/13, juris Rn. 18; VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17.07.2018, 10 S 2449/17, juris Rn. 33.

⁷ Gemäß Erlass des HMWEVW vom 29.06.2015 genügt bei einer Pegelwertung über 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts bereits eine Pegelminderung von 1 dB(A), um die Geeignetheit der verkehrsbeschränkenden Maßnahme zu bejahen, d.h. eine nicht nur geringfügige Verbesserung der Lärmsituation der Anwohner zu erreichen

⁸ BVerwG, Beschluss vom 18.10.1999, 3 B 105/99, juris Rn. 2 unter Hinweis auf BVerwG, Urteil vom 4.06.1986, 7 C 76/84, BVerwGE 74, 234 ff., juris Rn. 13 f

⁹ VG Hamburg, Beschluss vom 18.01.2016, 15 E 5340/15, juris Rn. 18; VGH Baden-Württemberg, a.a.O.

Straßenbauliche Maßnahmen an Bestandsstrecken (Lärmsanierung)

Liegen die Berechnungsergebnisse über den im Bundes- bzw. Landeshaushalt festgelegten Auslösewerten, siehe Tabelle 3 für straßenbauliche Lärmsanierung (VLärmSchR 97), besteht die Möglichkeit der freiwilligen Lärmsanierung durch den Straßenbaulastträger im Rahmen seiner zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Bauliche Maßnahmen können beispielsweise Lärmschutzwälle/-wände, Untertunnelungen/Einhausungen, lärmarme Asphaltbeläge, Straßenraumgestaltungen, aber auch passive Schallschutzmaßnahmen (Zuschüsse zu Schallschutzfenstern und Belüftungseinrichtungen) sein. Die Entscheidung und Finanzierung liegt beim jeweiligen Straßenbaulastträger.

Für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen stehen derzeit jährlich ca. 65 Mio. Euro zur Verfügung (Nationales Verkehrslärmschutzpaket II). Für die Lärmvorsorge, Lärmsanierung und ortsbildgerechte Umgestaltung an bestehenden hessischen Landesstraßen stehen derzeit jährlich 4 Mio. Euro zur Verfügung. In Hessen werden aus diesen Mitteln hauptsächlich Schallschutzfenster (passiver Schallschutz) auf Antrag von Haus- bzw. Wohnungseigentümern bezuschusst. Eine systematische Untersuchung der Betroffenheit von Straßenabschnitten und der damit verbundenen Umsetzung von aktiven Schallschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwänden (analog zum Sanierungsprogramm der Bahn) ist in Hessen geplant.

Wenngleich keine Bundes- oder Landesmittel für kommunale Straßen zur Verfügung stehen, können die Kommunen freiwillig bauliche Maßnahmen ergreifen.

Mit HMWEVW-Erlass vom 12.06.2019 („Zurechenbares Verhalten von Betroffenen im Rahmen der Lärmsanierung“) ist nunmehr klargestellt bzw. geregelt, dass eine Lärmsanierung nicht allein schon deshalb ausgeschlossen ist, weil die bauliche Anlage nach Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (01.04.1974) errichtet worden ist. Gemäß dem vorgenannten HMWEVW-Erlass ist der Regelung in Kapitel D, Abschnitt XV, Nr. 46 der VLärmSchR 97 nicht der Umkehrschluss zu entnehmen, dass ein zurechenbares Verhalten stets bei einer Errichtung der baulichen Anlage nach dem 01.04.1974 vorliegt. Eine derartige Auslegung widerspricht dem Sinn und Zweck der Lärmsanierung, Lärmschutz an Bestandsstraßen losgelöst von den Voraussetzungen der nachträglichen Lärmvorsorge nach § 75 Absatz 2 Satz 2 Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz zu gewähren. Dementsprechend ist bei nach dem 01.04.1974 errichteten Gebäuden im Einzelfall zu beurteilen, ob ein zurechenbares Verhalten des Eigentümers oder seiner Rechtsnachfolger gegeben ist. Die Einzelfallbetrachtung kann sich hierbei insbesondere daran orientieren, ob die Lärmimmissionen sich seit der Errichtung der baulichen Anlagen signifikant erhöht haben.

Durch die Änderung der VLärmSchR 97 (Nr. 36 Grundsatz) wird dem aktiven Lärmschutz Vorrang vor dem passiven Lärmschutz eingeräumt.

Durch die Änderung der VLärmSchR 97 (Nr. 36 Grundsatz) wird dem aktiven Lärmschutz Vorrang vor dem passiven Lärmschutz eingeräumt.

Straßenbauliche Maßnahmen an neu geplanten oder wesentlich geänderten Bestandsstraßen (Lärmvorsorge)

Bei Neubauvorhaben bzw. wesentlichen Änderungen (z.B. Fahrstreifenerweiterung) an bestehenden Straßen erfolgt der Lärmschutz im Rahmen der Lärmvorsorge nach den Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Die Lärmvorsorge dient dem Zweck, dem Entstehen gesundheitlicher Gefährdungen vorzubeugen. Hier besteht für die Wohnbevölkerung ein Anspruch auf Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV durch aktive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzwände/-wälle, lärm mindernde Fahrbahnoberflächen, Einhausungen), soweit diese gemäß dem Stand der Technik realisierbar sind und deren

Kosten nicht außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck (also die Einhaltung der Grenzwerte) stehen. Die Lärmvorsorge führt in der Praxis zu einem deutlich höheren Schutzniveau, als es bei der (gesetzlich nicht normierten) Lärmsanierung nach den hierfür geltenden haushaltsrechtlichen Bestimmungen in der Regel der Fall ist. Die Immissionsgrenzwerte liegen im Fall der Lärmvorsorge deutlich unter denen der Lärmsanierung und auch unterhalb der Lärmwerte, ab denen im Rahmen der Lärmaktionsplanung in Hessen von einem Lärmkonflikt gesprochen wird.

Als Ergänzung zur Verkehrslärmschutzverordnung ist für den Bereich des passiven Lärmschutzes die Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) eingeführt worden. Sie definiert die zu ergreifenden passiven Lärmschutzmaßnahmen (wie etwa Schallschutzfenster oder Lüftungseinrichtungen), benennt die schutzbedürftigen Räume und regelt den Umfang der Schutzmaßnahmen.

Die Verkehrslärmschutzverordnung verweist als Berechnungsverfahren auf die RLS-90, welche auch bei der Feststellung von Lärmsanierungsansprüchen angewendet wird. Diese unterscheidet sich von dem für die Lärmaktionsplanung eingesetzten Berechnungsverfahren und liefert zum Teil abweichende Ergebnisse (vgl. Kapitel 6.1.1).

Auslöse-, Grenz- und Richtwerte für Lärmsanierung, Lärmvorsorge und verkehrliche Maßnahmen

Tabelle 3 gibt einen zusammenfassenden Überblick über die in der Bundesrepublik Deutschland bzw. im Land Hessen unabhängig von der Lärmaktionsplanung geltenden Grenz-, Auslöse- und Richtwerte für den Lärmschutz an Straßen.

Tabelle 3: Geltende Grenz-, Auslöse- und Richtwerte straßenbaulicher und straßenverkehrlicher Maßnahmen.

Maßnahmenart	Straßenbaulich		Straßenverkehrlich
	Neubau und wesentliche Änderung	Bestand	Bestand
Ermächtigungsgrundlage und deren Geltungsbereich	16. BImSchV (Grenzwerte)	VLärmSchR97 (Auslösewerte)	Lärmschutz-RL-StV (Richtwerte)
Einheit	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
Berechnungsgrundlage	RLS-90	RLS-90	RLS-90
Gebietsausweisung	Reines Wohngebiet	59/49	67/57 B-Str. 64/54 L-Str.
	Allgemeines Wohngebiet	59/49	67/57 B-Str. 64/54 L-Str.
	Dorf-/Kern-/Mischgebiet	64/54	69/59 B-Str. 64/54 L-Str.

3.4.2. Schienenlärm

Lärmschutzmaßnahmen an Bestandsstrecken

Es gibt keine gesetzlichen Vorgaben für Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Schienenwegen. Um dennoch den Anwohnern bestehender Schienenwege Lärmschutz zu gewähren, hat die Bundesregierung ein freiwilliges Lärmsanierungsprogramm für „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes“ aufgelegt. Dieses wird durch die Deutsche Bahn AG im Auftrag der Bundesregierung umgesetzt. Nach der „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahn des Bundes“ können Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt werden, wenn die Beurteilungspegel die im Bundeshaushaltsgesetz festgelegten gebietsbezogenen Grenzwerte überschreiten. Die Lärmsanierung erfolgt an Hand von festgelegten Prioritäten im Rahmen der jährlich verfügbaren Haushaltsmittel. Die Auslösewerte sind hier zugleich Zielwerte, die nach Durchführung der Lärmschutzmaßnahmen nicht mehr überschritten werden dürfen.

Tabelle 4: Geltende Auslösewerte für Lärmsanierung an Schienen.

Gebietsart	Auslösewert Tag/Nacht [dB(A)]
Allgemeines und reines Wohngebiet, Kleinsiedlungsgebiete, Krankenhäuser, Schulen, Kindertagesstätten, Altenheime	67/57
Dorf-/Kern-/Mischgebiet	69/59

Ansonsten sind die Vorschriften des Eisenbahnrechts heranzuziehen.

Lärmvorsorge

Bei Neubauvorhaben und wesentlichen Änderungen gilt die 16. BImSchV. Die Vorgehensweise ist analog zum Straßenlärm (s. Kapitel 3.4.1.)

3.4.3. Industrielärm

Im Bereich der Lärmaktionsplanung für Industrielärm ist das BImSchG (§52) und die technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) heranzuziehen.

Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Anlagengeräusche (Gewerbelärm) enthält die TA Lärm Immissionsrichtwerte. Das BImSchG und die die Zielvorgaben konkretisierende TA Lärm schreiben vor, dass bei der Genehmigung zur Errichtung neuer Anlagen und beim Betrieb bestehender Anlagen der jeweilige Stand der Technik zu berücksichtigen ist. Dabei ist der Schutz der Nachbarschaft von besonderer Bedeutung.

Tabelle 5: Geltende Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden.

Gebietsart	Immissionsrichtwert Tag/Nacht [dB(A)]
Kurgebiete, Krankenhäuser, Pflegeanstalten	45/35
Reine Wohngebiete	50/35
Allgemeine Wohngebiete/Kleinsiedlungsgebiete	55/40
Dorf-/Kern-/Mischgebiet	60/45

3.5. Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Einer zukünftigen neuen oder stärkeren Lärmbelastung kann vorgebeugt werden. Die geschieht auf planerischer Ebene, dabei wird die Entstehung und Ausbreitung von Lärm minimiert oder in unschädliche Bereiche verlagert. Auch können hierbei bestehende Lärmprobleme gemindert werden. In Hessen wird der Lärmschutz bereits auf der obersten planerischen Ebene, dem Landesentwicklungsplan berücksichtigt. Dies setzt sich fort in den Regionalplänen, dem regionalen Flächennutzungsplan, den Flächennutzungsplänen und den Bauabwplänen. Durch die Regionalplanung und die Bauleitplanung sollen die notwendigen Flächen für Maßnahmen zum Lärmschutz vor entgegenstehender Nutzung gesichert werden.

3.5.1. Der hessische Landesentwicklungsplan

Der hessische Landesentwicklungsplan beinhaltet das langfristige räumliche Entwicklungskonzept für das Land Hessen. Der Plan trifft Aussagen zum Lärmschutz, die die Vorhabens- und Planungsträger (z.B. DB-Netz AG, Hessen Mobil bzw. Kommunen) bei ihren Planungen berücksichtigen sollen. Z.B.

- Sollen Industrie und Gewerbeansiedlungen in ihrer Lage so geplant/angeordnet werden, dass sie Wohngebiete nicht beeinträchtigen.
- Es soll entlang von vorhandenen, lärmbelasteten Hauptverkehrsstraßen und Haupt Eisenbahnstrecken vorsorglich die Planung von Siedlungsgebieten möglichst unterbleiben.
- Wenn das nicht möglich ist sind aktive ggf. auch passive Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen.
- ‚Ruhige Gebiete‘ sollen als Räume für eine naturnahe Erholung vor einer Zunahme der Lärmbelastungen geschützt werden. Auch werden hier die Anforderungen an ‚Ruhige Gebiete‘ im ländlichen Raum bzw. in Ballungsräumen konkretisiert.
- Die in den Lärmaktionsplänen enthaltenen Maßnahmen zur Lärminderung und zum Schutz ruhiger Gebiete vor einer Zunahme der Lärmbelastungen sind von der Regional- und Bauleitplanung sowie den raumbedeutsamen Fachplanungen zu berücksichtigen.

3.5.2. Regionalplanung

Die Regionalpläne konkretisieren den Landesentwicklungsplan und bilden die Festlegungen ab, die bezüglich der Raumordnung getroffen werden.

Der Regionalplan Mittelhessen konkretisiert die Zielsetzungen des Landesentwicklungsplanes 2000 in Bezug auf die Gegebenheiten der Region Mittelhessen. Er stellt die übergeordnete und überörtlich zusammenfassende Planung für die Region dar. Wesentlicher Inhalt sind Ziele und Grundsätze, zu denen zur Information Begründungen und Erläuterungen gegeben werden.

Der Lärmschutz wird darin wie folgt konkretisiert:

- Der Umgebungslärm soll, soweit erforderlich, verhindert bzw. vermieden werden. Dazu sollen auf der Grundlage von strategischen Lärmkarten in Lärmaktionsplänen geeignete Maßnahmen zur Bekämpfung des Umgebungslärms festgelegt werden.

- Mit Lärm gering belastete Räume („ruhige Gebiete“) sollen von Lärmemittenten freigehalten und vor einer Zunahme des Umgebungslärms geschützt werden.
- Bei Planungen raumbedeutsamer soll durch die Einhaltung ausreichender Abstände zu anderen Nutzungen sichergestellt werden, dass bestenfalls die Orientierungswerte (Beiblatt 1 zur DIN 18005 Teil 1), zumindest aber die jeweiligen Richt- oder Grenzwerte der einschlägigen Gesetzesverordnungen und Verwaltungsvorschriften zum Immissionsschutzrecht eingehalten werden. Dabei soll die Gesamtlärmbelastung, einschließlich der bestehenden Belastung durch verschiedenartige Lärmquellen (Anlagen-, Verkehrs- und Freizeitlärm) zugrunde gelegt werden.
- Bei raumbedeutsamen Maßnahmen und Planungen sollen auch die Möglichkeiten zur Erstellung von schallschluckenden, abgrenzenden und ableitenden Bauwerken gelegt werden. Aktiven Lärmschutzmaßnahmen ist der Vorrang vor passiven Lärmschutzmaßnahmen zu geben. Passive Lärmschutzmaßnahmen sollen nur durchgeführt werden, wenn aktive Schallschutzmaßnahmen technisch oder aus sonstigen wichtigen Gründen nicht möglich sind.¹⁰

Sämtliche vorgenannte Maßnahmen sollen dazu dienen den Umgebungslärm schon unterhalb der Schwelle der schädlichen Umwelteinwirkungen durch Maßnahme der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung zu bekämpfen.

Da der Straßenverkehr als eine Hauptquelle des Umgebungslärms gilt, sind die Festlegungen zur Regionalen Infrastruktur im Regionalplan Mittelhessen in Form der Verbindungsachsen von Belang für die Lärmaktionsplanung. Bei etwaigen Ausbauvorhaben der Verkehrsinfrastruktur sollen unverhältnismäßige Beeinträchtigungen von Mensch und Umwelt vermieden werden. Freiräume sollen zwischen den Achsen erhalten bleiben, Ziel- und Quellverkehr gebündelt werden und der ÖPNV ausgelastet und organisiert werden.¹¹ Andererseits sind bei diesen regional bedeutenden Verbindungswegen speziell bei verkehrsbeschränkenden Lärminderungsmaßnahmen, die besondere Verbindungs- und Entwicklungsfunktion bei der Beurteilung zu berücksichtigen.

Zudem wird dem Lärmschutz im Kapitel Straßenverkehr innerhalb des Regionalplans Mittelhessen berücksichtigt. Insbesondere bei den Ortsumfahrungen im Rahmen von Neu- und Ausbaumaßnahmen wird die Verbesserung der Lärmsituation in den Ortslagen hervorgehoben. Demnach soll bei der Planung von Ortsumgehungen der verlagerungsfähige Durchgangsverkehr mindestens 50 % betragen und Aspekte des Lärmschutzes berücksichtigt sowie eine Bündelung mit bereits vorhandenen Trassen angestrebt werden.¹²

Durch die Entwicklung, Optimierung und den Ausbau des Radwegenetzes ist mittelbarer Lärmschutz im Regionalplan verankert.¹³ Ziel ist dabei eine Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV), was wesentlich zur Minderung der Lärmbelastung beiträgt und damit den Zielen der Lärminderungsplanung dient.

Zudem sollen zum Ziele des Lärmschutzes eine Verbesserung in der Verknüpfung zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr in Form von Park & Ride- bzw. Park & Bike-Einrichtungen sowie Car-Sharing-Parkplätzen.¹⁴

¹⁰ Regionalplan Mittelhessen 2010, Kapitel 6.2-6-6.2.9, S. 93.

¹¹ Regionalplan Mittelhessen 2010, Kapitel 4.2, S. 30 ff.

¹² Regionalplan Mittelhessen 2010, Kapitel 7.1.3, S. 120 ff.

¹³ Regionalplan Mittelhessen 2010, Kapitel 7.1.4, S. 126 f.

¹⁴ Regionalplan Mittelhessen 2010, Kapitel 7.1.7, S. 127.

3.5.3. Bauleitplanung, Flächennutzungsplan und Bebauungsplan

Auf kommunaler Ebene sind die Vorgaben der Landes- und Regionalplanung im Rahmen der Bauleitplanung umzusetzen. Die Bauleitplanung bestimmt im Wesentlichen die Rahmenbedingungen für den Bau von Wohnungen, die Ansiedlung von Gewerbebetrieben oder die Erhaltung lebendiger Innenstädte und unverbauter Freiräume. Dies geschieht durch das Aufstellen von Flächennutzungsplänen und Bebauungsplänen. Der Flächennutzungsplan gliedert für das gesamte Gemeindegebiet die Art der Nutzung der Flächen. Der Bebauungsplan wird aus dem Flächennutzungsplan entwickelt und konkretisiert die Vorgaben für neue Baugebiete. Hierbei sollen schädliche Umwelteinwirkungen soweit wie möglich vermieden werden und die Belange des Umweltschutzes und somit auch der Immissionsschutz berücksichtigt werden.

Durch die **Bauleitplanung** soll bei Planungsvorhaben (z.B. von Neubaugebieten) durch einen angemessenen Abstand von Lärmquellen (z.B. Hauptverkehrsstraße) zu Wohngebieten, zu öffentlich genutzten Gebäuden und zu Freizeitgebieten eine erhebliche Beeinträchtigung vermieden werden. Als anzustrebende Immissionswerte werden die Orientierungswerte des Beiblattes 1, der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ zugrunde gelegt. Können die Orientierungswerte aufgrund der örtlichen Begebenheiten nicht über Mindestabstände eingehalten werden, sollen Möglichkeiten des aktiven Schallschutzes berücksichtigt werden.

Durch den **Flächennutzungsplan** können die lärmverursachenden Flächen (Verkehr, Gewerbe, etc.) und die vor Lärm zu schützenden Flächen (Wohnen, Erholungsgebiete, etc.) sowie Flächen, die direkt dem Schutz vor Lärm dienen, abgegrenzt werden, siehe § 5 Abs. 2 BauGB sowie § 50 BImSchG.

Im **Bebauungsplan** können Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen festgelegt werden, siehe § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB und § 3 Abs. 1 i.V.m. § 50 BImSchG. Die Verkehrsträger sind für ausreichenden Lärmschutz verantwortlich, wenn sie bei Straßenausbauvorhaben an vorhandene Wohnbebauung heranrücken. Dagegen müssen die Kommunen für den Lärmschutz sorgen, wenn sie Wohn- und Mischgebiete im Einflussbereich von vorhandenen Straßen ausweisen.

3.5.4. Verkehrsentwicklungsplan und Verkehrswende

Sofern vorhanden, beschreibt der **Verkehrsentwicklungsplan**, wie sich der Verkehr in Zukunft in der Kommune entwickeln soll. Er umfasst sowohl den öffentlichen Personenverkehr, den motorisierten Individualverkehr, die Entwicklung des Fuß- und Radverkehrs als auch den ruhenden Verkehr (Parkraummanagement).

Wird der Schwerpunkt der Verkehrsentwicklung verstärkt auf die gleichwertige Betrachtung der genannten Verkehrsarten und deren Vernetzung gelegt und eine ökologische Zielsetzung verfolgt, so spricht man von einer **Verkehrswende**.

Durch die Neuaufteilung des Straßenraumes zugunsten des Fuß- und Radverkehrs wird die Aufenthalts- und Wohnqualität in der Stadt gesteigert. Neben der Senkung des Lärmpegels kann auch eine Erhöhung der Sicherheit im Fuß- und Radverkehr erreicht werden.

4. Lärm – physikalische Grundlagen und Auswirkungen auf den Menschen

4.1. physikalische Grundlagen

Als Lärm werden Schallereignisse bezeichnet, die durch ihre Lautstärke und Art für den Menschen gesundheitsschädigend oder störend bzw. belastend wirken.

Lärm ist eine Umwelteinwirkung, bei der die Unterscheidung zwischen Emission und Immission sehr wichtig ist. Die Emission bezeichnet den von einer Lärmquelle ausgehenden Lärm, die Immission den Lärm, der den Empfänger (Menschen) erreicht (vgl. Abbildung 1).

Auf der Emissionsseite existiert im Verkehr eine Vielzahl von verschiedenen Schallquellen, die je nach Geschwindigkeitsniveau mehr oder weniger starken Einfluss auf das Gesamtgeräusch haben:

- Antriebsgeräusche
- Rollgeräusche
- aerodynamische Geräusche
- verhaltensbedingter Lärm

Die Immission weicht bei einzelnen Schallereignissen aufgrund von Absorptionsvorgängen in der Luft und durch Abschirmungs-/Reflexionseffekte etc. von der Emission ab.

Die Wahrnehmung von Lärm und dessen Wirkung auf den Menschen wird neben subjektiven Bewertungen von folgenden physikalischen Größen beeinflusst:

- der Schalldruck,
- die Tonhöhe (hohe Töne werden in der Regel unangenehmer als tiefe empfunden),
- die Tonhaltigkeit: einzelne tonale Komponenten im Geräusch erhöhen die wahrgenommene Lautstärke und
- die Impulshaltigkeit: Geräusche mit starken Schwankungen (z.B. Hämmern) werden unangenehmer empfunden als Geräusche mit konstanter oder gleichmäßiger Lautstärke.

Die lineare Zunahme der menschlichen Hörempfindung entspricht am besten dem logarithmischen Anstieg des Schalldrucks. Aus diesem Grund wird in der Akustik häufig ein logarithmisches Relativmaß, der so genannte Schalldruckpegel, benutzt. Seine Einheit ist gewöhnlich das Dezibel (dB(A))¹⁵. Dieses Maß gibt an, wievielfach größer die Schallintensität eines Geräusches im Vergleich zur menschlichen Hörschwelle ist¹⁶. Die Lautstärke einzelner Geräuschquellen ist exemplarisch in Abbildung 1 dargestellt. Die Lärmwerte variieren zusätzlich abhängig vom Abstand der Lärmquelle zum Ohr.

¹⁵ Dezibel; der Zusatz „(A)“ sagt aus, dass es sich um eine dem menschlichen Hörempfinden angepasste Bewertung handelt.

¹⁶ Hörschwelle: Schalldruck von $2 \cdot 10^{-5}$ Pa bei einer Frequenz von 1 kHz, entspricht 0 dB (A). Schmerzgrenze: beginnt ab einem Schalldruck von 20 Pa, entspricht 100 dB (A).

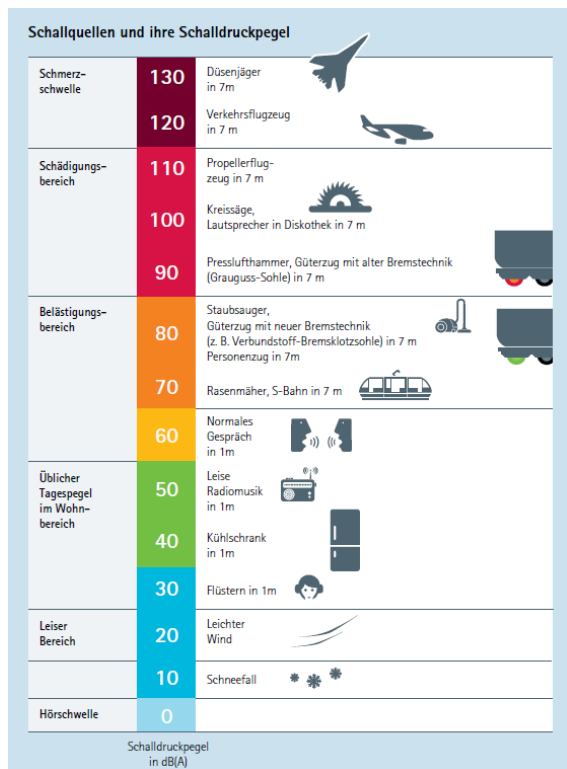


Abbildung 1: Schallquellen und ihre Schalldruckpegel.¹⁷

4.2. Menschliche Wahrnehmung und Auswirkungen auf die Gesundheit

Lärm wird vom Menschen als störend oder belästigend empfunden und kann so zu Kommunikationsproblemen, Konzentrationsschwächen und einem Gefühl der Verärgerung führen. Folgende Faktoren sind maßgebend, wenn es um die Stärke und die Bewertung der Lästigkeit geht:

- die Tätigkeit (Schlafen, konzentriertes Arbeiten etc.),
- die persönliche Bewertung (z.B. unterschiedliche Bewertung von Motorradlärm von Fahrern und Nichtfahrern)
- die persönliche Befindlichkeit (allgemeine Sensibilität, Nervenerkrankungen, Migräne etc.).

Eine Pegelsteigerung von 3 dB (A) ist vom Menschen deutlich wahrnehmbar, die Verkehrsmenge hat sich hierbei verdoppelt. Bei einer Pegelsteigerung von 10 dB (A) hingegen hat sich nach dem menschlichen Höreindruck der Lärm verdoppelt, der Verkehr jedoch verzehnfacht.

Lärm wirkt ab einem bestimmten Schalldruckpegel auch immer unbewusst auf den menschlichen Organismus ein. Das vegetative Nervensystem reagiert auf Lärm auch im Schlaf und nach Jahren der Belastung gleich, eine häufig subjektiv empfundene Gewöhnung findet nicht statt: Es treten stets die gleichen Stresssymptome wie z.B. der Anstieg des Blutdruckes, die Erhöhung der Herz- und Atemfrequenz sowie die Ausschüttung bestimmter (Stress)-Hormone

¹⁷ Lärmschutz im Schienenverkehr, BMVI, S.7.

auf. Dieser im Laufe der Evolution entwickelte Schutzmechanismus vor drohenden Gefahrensituationen kann bei langfristiger Exposition allerdings u.a. zu Herz-Kreislaufkrankungen, chronischem Bluthochdruck, Allergien, Schlafstörungen sowie weiteren gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen.¹⁸

Lärm wirkt ab einem bestimmten Schalldruckpegel auch immer unbewusst auf den menschlichen Organismus ein. Das vegetative Nervensystem reagiert auf Lärm auch im Schlaf und nach Jahren der Belastung gleich, eine häufig subjektiv empfundene Gewöhnung findet nicht statt: Es treten stets die gleichen Stresssymptome wie z.B. der Anstieg des Blutdruckes, die Erhöhung der Herz- und Atemfrequenz sowie die Ausschüttung bestimmter (Stress)hormone auf. Dieser im Laufe der Evolution entwickelte Schutzmechanismus vor drohenden Gefahrensituationen kann bei langfristiger Exposition allerdings u.a. zu Herz-Kreislaufkrankungen, chronischem Bluthochdruck, Allergien, Schlafstörungen sowie weiteren gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen.¹⁹

4.3. Lärm ausgehend vom Straßenverkehr

Im Straßenverkehr sind die Antriebsgeräusche im unteren Geschwindigkeitsbereich (Stadtverkehr) dominierend. Die Reifen-Fahrbahngeräusche, hervorgerufen vom Abrollen des Reifens auf der Fahrbahn, tragen bei Pkw ab etwa 30 bis 40 km/h maßgeblich zum Gesamtfahrzeuggeräusch bei.

Die dominierende Schallquelle bei Geschwindigkeiten über ca. 100 km/h stellen die aerodynamischen Geräusche dar, die aufgrund von Verwirbelungen abreißender Luftströmungen entstehen (z.B. an Fahrzeugaußenspiegeln).

Daneben wird häufig verhaltensbedingter Lärm, wie z.B. der so genannte Kavaliertart beim Motorrad als besonders störend empfunden.

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat 2018 neue Leitlinien für Umgebungslärm für Europa herausgegeben, welche auf der systematischen Auswertung von verschiedensten wissenschaftlichen Studien beruht.²⁰

Den Straßenverkehr betreffend werden folgende Empfehlungen ausgesprochen:

- den durchschnittlichen Lärmpegel L_{DEN} auf weniger als 53 dB(A) zu verringern, weil Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist.
- nächtlichen Lärmpegel L_{Night} auf weniger als 45 dB(A) zu verringern, weil nächtlicher Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit Beeinträchtigungen des Schlafes verbunden ist.
- dass die Politik geeignete Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung durch Straßenverkehr für die Bevölkerung ergreift, sofern die Lärmbelastung die Leitlinienwerte für die durchschnittliche und nächtliche Lärmbelastung übersteigt.

¹⁸ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkung/stressreaktionen-herz-kreislauf-erkrankungen#textpart-3>, abgerufen am 08.07.2019

¹⁹ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkung/stressreaktionen-herz-kreislauf-erkrankungen#textpart-3>, abgerufen am 08.07.2019, 8:51.

²⁰ http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0011/383924/noise-guidelines-exec-summary.pdf?ua=1, abgerufen am 08.07.2019, 8:48.

- den Lärm sowohl an der Quelle als auch auf der Strecke zwischen der Quelle und der betroffenen Bevölkerung durch Veränderungen in der Infrastruktur zu verringern.

Die aktuellen Auslösewerte der Lärmaktionsplanung liegen aufgrund der Prioritätensetzung deutlich oberhalb der von der WHO empfohlenen.

4.4. Lärm ausgehend vom Schienenverkehr

Der Lärm von Schienenverkehrsmitteln setzt sich zusammen aus Antriebsgeräuschen, den Rollgeräuschen und den aerodynamischen Geräuschen. Welcher Geräushtyp den größten Beitrag zum Gesamtgeräusch beiträgt ist abhängig von der Zuggeschwindigkeit, wie in Abbildung 2 ersichtlich ist.

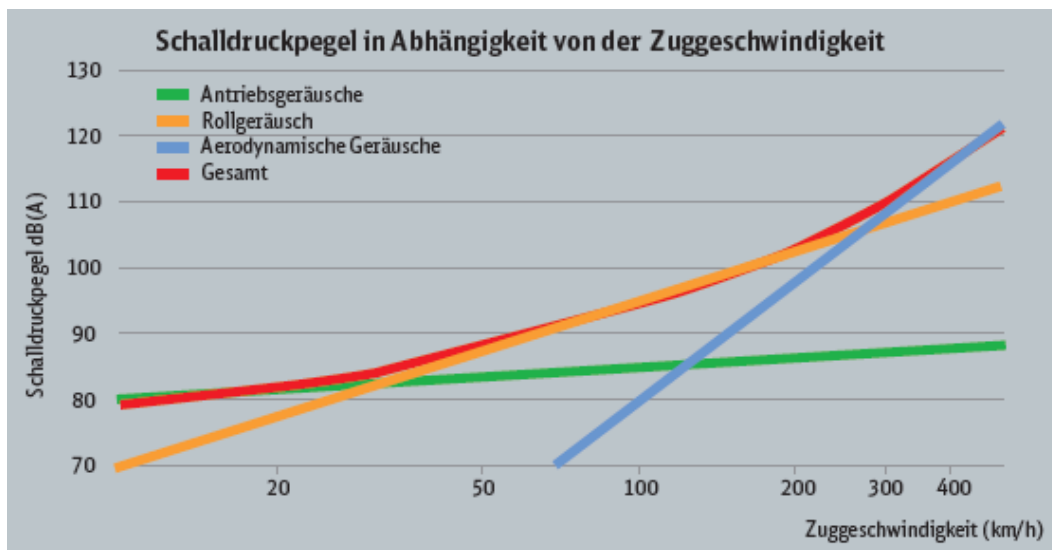


Abbildung 3: Beiträge zum Schienenlärm in Abhängigkeit von der Zuggeschwindigkeit.²¹

Bis zu einer Geschwindigkeit von ca. 30 km/h dominiert das Antriebsgeräusch (z.B. im Bahnhof). Erst oberhalb von ca. 250 km/h (ICE-Strecken) überdecken aerodynamische Geräusche die anderen Geräusche. Bei dazwischen liegenden Zuggeschwindigkeiten wird das Gesamtgeräusch vom Rollgeräusch des Rad-Schiene-Systems bestimmt. Dieses wird durch die Rauheit der Schienenoberfläche und die Interaktion zwischen Schiene und Rad erzeugt. Durch das Vorhandensein von Rauheit, Riffeln und Flachstellen wird der erzeugte Lärm im Gegensatz zu glatten Schienen- und Radoberflächen signifikant erhöht.

Darüber hinaus gibt es eine Anzahl Lärm erzeugender Einzelgeräusche wie z.B. das Kurven- und Bremsquietschen oder die Geräusche, die abgestellte Fahrzeuge im Bahnhofsbereich ausgehend von Lüftern, Motoren u. a. erzeugen.

Güterzüge tragen in erheblichem Maße zur Lärmbelastung bei. Ursache hierfür sind die Rollgeräusche, die durch den Einsatz von gusseisernen Bremsklötzen und hierdurch aufgerauter Radlaufflächen entstehen. Diese kommen hauptsächlich nachts zum Einsatz.

²¹ Nach Lärmaktionsplan Teil A an Haupt Eisenbahnstrecken des Bundes, Eisenbahn-Bundesamt, S.14.

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat 2018 neue Leitlinien für Umgebungslärm für Europa herausgegeben, welche auf der systematischen Auswertung von verschiedensten wissenschaftlichen Studien beruht.²²

Dem Schienenverkehr betreffend wird stark empfohlen

- die durchschnittliche Lärmbelastung, des durch Schienenverkehr bedingten Lärmpegels auf weniger als 54 dB L_{DEN} zu verringern, weil Schienenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist.
- die nächtliche Lärmbelastung des durch Schienenverkehr bedingten Lärmpegels auf weniger als 44 dB L_{night} zu verringern, weil nächtlicher Schienenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit negativen Auswirkungen auf den Schlaf verbunden ist.
- dass die Politik geeignete Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung durch Schienenverkehr für die Bevölkerung ergreift, sofern die Lärmbelastung die Leitlinienwerte für die durchschnittliche und nächtliche Lärmbelastung übersteigt.

Die aktuellen Auslösewerte der Lärmaktionsplanung liegen aufgrund der Prioritätensetzung deutlich oberhalb der von der WHO empfohlenen.

²² http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0011/383924/noise-guidelines-exec-summary.pdf?ua=1, abgerufen am 08.07.2019.

5. Mögliche Lärmschutzmaßnahmen

Bei der Lärminderung unterscheidet man zwischen aktiven und passiven Maßnahmen. Am effektivsten und am günstigsten sind aktive lärmindernde Maßnahmen, die an der Quelle ansetzen und die Entstehung von Lärm im besten Fall verhindern oder aber mindern (z.B. lärmreduzierte Motoren). Des Weiteren können aktive Maßnahmen auf dem Übertragungsweg durchgeführt werden. Hier erfolgt die Lärminderung in der Regel durch bauliche Maßnahmen zwischen Quelle und Immissionsort (z.B. Lärmschutzwände/-wälle). Passive Maßnahmen setzen am Immissionsort an, um die Auswirkungen des Lärms zu mindern (z.B. Schallschutzfenster).

Dem aktiven Schallschutz (Maßnahmen an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg) sollte grundsätzlich der Vorrang gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen (Maßnahmen auf der Empfängerseite) eingeräumt werden.

5.1. Straßenbauliche und straßenverkehrliche Maßnahmen

Eine wirksame Lärminderung in von Straßenverkehrslärm betroffenen Bereichen lässt sich erfolgversprechend durch die Umsetzung eines Maßnahmenbündels erzielen. Hierbei sind planerische, verkehrliche, organisatorische, technische, bauliche und gestalterische Maßnahmen bei der Entwicklung des Maßnahmenbündels in die Betrachtung mit einzubeziehen.

Die Aufstellung in Tabelle 6 gibt einen Überblick über die wichtigsten Maßnahmen zur Lärminderung.

Tabelle 6: Maßnahmen zur Verkehrslärmreduzierung an Straßen.

Maßnahme		Auswirkung	
		Lärm	Verkehr
an der Quelle	geräuscharme Fahrzeuge/E-Mobilität	In Abhängigkeit der Geschwindigkeit: bis ca. 50 km/h mittlerer Effekt; oberhalb von 50 km/h geringfügige Reduzierung	keine Auswirkungen
	geräuscharme Reifen	Reduzierung ab 2,5 dB(A)	keine Auswirkungen
straßenbauliche Maßnahmen	Lärmschutzwände/-wälle	Reduzierung bis 20 dB(A) möglich	keine Auswirkungen
	Untertunnelung/Einhausung von Straßenabschnitten	fast vollständige Reduzierung der Lärmbelastung	keine Auswirkungen
	Tieferlegung von Straßenabschnitten	Reduzierung ausfahrungsabhängig	keine Auswirkungen

	Einbau lärmarmen Fahrbahnbeläge innerorts und außerhalb geschlossener Ortschaften ²³	Reduzierung bis 8 dB(A) möglich	bei Einbau von OPA/ZWOPA Senkung der Gefahr von Aquaplaning
	Reparatur schadhafter Fahrbahnbeläge	Reduzierung um 1 bis 2 dB(A)	besserer Verkehrsfluss
Verkehrsbeschränkungen	Geschwindigkeitsbeschränkungen (ganztags oder nachts); z.B. Tempo 30 ²⁴	Reduzierung um 2 bis 3 dB(A), bei Pflaster um bis zu 5 dB(A)	Unfallhäufigkeit und Unfallschwere wird grundsätzlich reduziert
	Fahrverbote; z.B. LKW-Fahrverbot nachts	Reduzierung hängt von LKW-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen ab	Verbesserung des Verkehrsflusses; aber auch Verkehrsverlagerungen (Lärm/Abgase)
Verstetigung des Verkehrs	Ampelschaltungen (Grüne Welle bei Tempo 50)	Reduzierung um ca. 1 dB(A) bei Tempo30; um bis zu 4 dB(A) bei Tempo 70	Verstetigung des Verkehrs
	Anzeige der empfohlenen Geschwindigkeit	geringfügige Reduzierung	Verstetigung des Verkehrs
	Dauerrot für Fußgänger mit Anforderungskontakt	geringfügige Reduzierung	Verstetigung des Verkehrs
	Kreisverkehre	geringfügige Reduzierung	Verstetigung des Verkehrs
Straßenraumgestaltung	Radfahr- und Parkstreifen	geringfügige Reduzierung, wg. Abstandsvergrößerung	Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer
	Verringerung der Anzahl der Fahrbahnen	Reduzierung bis zu 1,5 dB(A) möglich	Reduzierung der Verkehrsmenge

²³https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_20_2014_laermmindernde_fahrbahnbelaege_barrierefrei.pdf, abgerufen am 29.08.2019.
https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Laerm_Handlungsempfehlung_laermmindernde_Aspaltdecken_innerorts.pdf, abgerufen am 29.08.2019.

²⁴<https://rp-kassel.hessen.de/sites/rp-kassel.hessen.de/files/content-downloads/Kurzinfo%20Tempo%2030%20aus%20L%C3%A4rmschutzgr%C3%BCnden.pdf>, abgerufen am 29.08.2019.

Verkehrslenkung/-verlagerung	veränderte Verkehrsführung für den Durchgangsverkehr	Verbesserung der Lärmsituation; Angaben zur Pegelmin- derung nicht möglich	Entlastung der Innenstadtbe- reiche; aber auch Lärm- und Abgasverlage- rungen
	Bündelung von Verkehr auf weni- ger konflikträchtige Straßenab- schnitte	Verbesserung der Lärmsitua- tion insgesamt; Angaben zur Pegelminde- rung nicht mög- lich	Entlastung der Innenstadtbe- reiche und Er- höhung des Verkehrsauf- kommens auf d. Durchgangs- straßen; aber auch Lärm- und Abgasverlage- rungen
	Umleitung von Verkehr um städti- sche Kernzonen	Verbesserung der Lärmsitua- tion; Angaben zur Pegelmin- derung nicht möglich	Entlastung der Innenstadtbe- reiche; aber auch Lärm- und Abgasverlage- rungen
	Ortsumgehungen	deutliche Ent- lastung der Lärmsituation innerorts bei starkem Durch- gangsverkehr	Entlastung der Innenstadtbe- reiche; aber auch Lärm- und Abgasverlage- rungen
	Verkehrslenkende Maßnahmen zur besseren Zielführung (z. B. LKW- Führungskonzepte), Verkehrslen- kende Maßnahmen zur Vermei- dung von Schleichwegverkehr	Verbesserung der Lärmsitua- tion; Angaben zur Pegelmin- derung nicht möglich	Entlastung der Innenstadtbe- reiche
Veränderung des Modal-Split	Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs	Verbesserung der Lärmsitua- tion durch ver- mehrte Nut- zung; Angaben zur Pegelmin- derung nicht möglich	Entlastung der Innenstadtbe- reiche
	Öffentliche Carsharing und Rad- verleihstationen	Verbesserung der Lärmsitua- tion durch ver-	Entlastung der Innenstadtbe- reiche

		mehrte Nutzung; Angaben zur Pegelminderung nicht möglich	
	Verbesserung des Radwegenetzes	Verbesserung der Lärmsituation durch Umstieg aufs Fahrrad; Angaben zur Pegelminderung nicht möglich	Entlastung der Innenstadtbereiche
	Parkraumbewirtschaftung	Verbesserung der Lärmsituation durch verringerte KFZ-Nutzung; Angaben zur Pegelminderung nicht möglich	Entlastung der Innenstadtbereiche
	City-Maut	Verbesserung der Lärmsituation durch verringerte KFZ-Nutzung; Angaben zur Pegelminderung nicht möglich	Entlastung der Innenstadtbereiche
	City-Logistik (Konzepte zur Bündelung des städtischen Güterverkehrs)	Verbesserung der Lärmsituation; Angaben zur Pegelminderung nicht möglich	Entlastung der Innenstadtbereiche
	Einrichtung von Park&Ride- sowie Park&Bike-Plätzen	Verbesserung der Lärmsituation; Angaben zur Pegelminderung nicht möglich	Entlastung der Innenstadtbereiche
passiver Lärmschutz	Einbau von Lärmschutzfenstern incl. Lüftungseinrichtungen	Reduzierung bis zu 42 dB(A) bei geschlossenen Fenstern	keine Auswirkungen
planerischer Lärmschutz	räumliche Trennung durch einen genügenden Abstand zwischen Wohnnutzung und Verkehr	deutliche Reduzierungen in Abhängigkeit	keine Auswirkungen

		von den örtlichen Gegebenheiten	
	Abschirmung der Wohnnutzung durch die räumliche Anordnung von Gebäuden oder die Orientierung der Räumlichkeiten in den Gebäuden	deutliche Reduzierungen in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten	keine Auswirkungen

Besondere Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang dem passiven Lärmschutz als Maßnahme der Lärmsanierung zu. Eventuell anspruchsberechtigte Haus- und Wohnungseigentümer sowie sonstige dinglich Berechtigte können sich hinsichtlich etwaiger baulicher Schallschutzmaßnahmen an folgende Adresse wenden:

Hessen Mobil
 Straßen- und Verkehrsmanagement Fulda
 Dezernat Steuerung Planung
 Frau Feder-Krantz
 Schillerstr. 8
 36043 Fulda
 Tel.: 0661/49953200
 Mail: anita.feder-krantz@mobil.hessen.de

Grundsätzlich erfolgt die Bezuschussung auf freiwilliger Basis, es besteht kein gesetzlicher Anspruch. Der Antrag ist vor Durchführung der Lärmschutzmaßnahmen zu stellen und eine Vereinbarung mit dem Träger der Straßenbaulast abzuschließen. Es fallen keine Gebühren an, aber bei der freiwilligen Lärmsanierung hat der Eigentümer 25 % der Kosten selbst zu tragen.

5.2. Maßnahmen an Schienenstrecken

Eine wirksame Lärminderung in von Schienenverkehrslärm betroffenen Bereichen lässt sich durch die Umsetzung von Maßnahmen am Fahrweg, am Fahrzeug, auf dem Übertragungsweg und am Immissionsort erreichen.

Die Aufstellung in Tabelle 7 gibt einen Überblick über die wichtigsten Maßnahmen zur Lärminderung.

Tabelle 7: Maßnahmen zur Verkehrslärmreduzierung an Schienenstrecken.

Maßnahme		Auswirkung	
		Lärm	Verkehr
Fahrweg	Schienenschleifen: Schienenoberfläche wird beim Erreichen einer definierten Riffeltiefe geschliffen	Pegelminderung bis zu 3 dB(A)	keine Auswirkungen
	Schienenstegdämpfer (mit Kunststoff ummantelte Resonanzkörper, die in kurzen Abständen direkt an		keine Auswirkungen

	beiden Seiten des Schienensteiges montiert werden)		
	elastischer Oberbau (Schwellen elastisch gelagert, Unterschottermatten eingebaut oder Verschäumung des Schotterbettes)		keine Auswirkungen
	Lückenlos verschweißte Gleise	Pegelminderung bis zu 3 dB(A)	keine Auswirkungen
	Durchgehendes Schotterbett auf modernen Brücken	Pegelminderung bis zu 9 dB(A)	keine Auswirkungen
Fahrzeug	Güterzüge: Bremsklötze mit K-Sohlen (Kunststoff-Verbund-Bremssystem) gegenüber Graugussbremsklötzen, Umbau der Bremsausrüstung erforderlich	Pegelminderung bis zu 10 dB(A)	keine Auswirkungen
	Güterzüge: Bremsklötze mit LL-Sohle („Low-Low“) aus gesinterten Werkstoffen, Erprobungsphase		keine Auswirkungen
	Radabsorber (im Rad montierte Objekte/Massen, die die Vibrationsenergie in innere Reibungsenergie umwandeln), Radabdeckungen/Radschürzen; zur Minderung der von den Rädern abgestrahlten Rollgeräusche (für Hochgeschwindigkeitszüge)		keine Auswirkungen
	Einsatz leiser Kompressoren, Ventilatoren, Getriebe etc. zur Minderung der Antriebgeräusche		keine Auswirkungen
	Veränderungen am Wagendesign bei Hochgeschwindigkeitszügen zur Minderung aerodynamischer Emissionen		keine Auswirkungen
	Ersatz von Diesel-Antrieb durch E-Mobilität		
Übertragungsweg	Lärmschutzwände und -wälle Auch: niedrige Lärmschutzwände mit einer Höhe von bis zu 75 cm und niedrigste Lärmschutzwände von ca. 36 cm Höhe	Reduzierung bis 20 dB(A) möglich	keine Auswirkungen
Immissionsort	Schallschutzfenster, schalldämmten Rollladenkästen und ggf. zusätzliche Lüftungssysteme	Reduzierung bis zu 42 dB(A) bei geschlossenen Fenstern	keine Auswirkungen
planerischer Lärmschutz	räumliche Trennung durch einen genügenden Abstand zwischen Wohnnutzung und Verkehr	deutliche Reduzierungen in Abhängigkeit von	keine Auswirkungen

		den örtlichen Gegebenheiten	
	Abschirmung der Wohnnutzung durch die räumliche Anordnung von Gebäuden oder die Orientierung der Räumlichkeiten in den Gebäuden	deutliche Reduzierungen in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten	keine Auswirkungen

5.3. Betrachtung ausgewählter Maßnahmen

5.3.1. Fahrgeräusche

Bei Motorrädern und Sportwagen liegt aufgrund der großen Motorenleistung und hohen Drehzahlbereichen ein enormes Lärmpotential vor, welches durch starkes Beschleunigen und oder hochtouriges Fahren oftmals ausgeschöpft wird. Die Grenzwerte für Lärm an neuen Motorrädern sind EU-weit harmonisiert. Seit 2016 sind die Geräuschemissions-Vorschriften für die Typengenehmigung von neuen Kfz zwar deutlich schärfer geworden, die Lärmbeschränkungen werden jedoch nur bei Geschwindigkeiten von bis zu 80 km/h geprüft. Zudem dürfen bisher zugelassene Motorräder und Sportwagen weiterhin betrieben werden (Bestandsschutz).

Ein weiteres Problem stellt das sogenannte Tuning dar, insbesondere die Manipulation von Auspuffanlagen.

Bei Soundgeneratoren (Soundaktoren) wird das Motorengeräusch z.B. durch spezielle am Auspuffrohr befestigte Lautsprecher künstlich verändert. Einzige Ausnahme bilden elektrisch betriebene Fahrzeuge, welche künstliche Warngeräusche von sich geben dürfen. Variable Schalldämpferanlagen (sogenannte Klappen- oder Schieberauspuffanlagen), also Auspuffsysteme mit einer variablen Geometrie, regeln Lautstärke und Klang abhängig von Last, Drehzahl und Fahrmodus. Dieses Prinzip lässt sich manipulieren oder der Schalldämpfereinsatz wird entfernt.

Ab Werk verbaute, modifizierte Klappensteuerungen oder Soundgeneratoren und Nachrüstungen sind nur noch zulässig, wenn das Kfz dadurch in allen realen Betriebszuständen nicht lauter wird.²⁵

Eine Nachrüstung muss genehmigt, d.h. in den Kfz-Schein eingetragen werden. Auch hier gilt allerdings der Bestandsschutz.

In einigen Bundesländern werden teilweise in regelmäßigen Abständen Polizeieinsätze durchgeführt, bei dem Kfz wegen unerlaubter Umrüstungen aus dem Verkehr gezogen werden.

Die Umweltministerkonferenz stellte am 9. November 2018 fest, dass insbesondere Fahrzeuge, die mit Klappen- oder Schieberauspuffanlagen oder Soundgeneratoren ausgestattet sind, zunehmend Verursacher unnötigen Straßenverkehrslärms sind. Die Verkehrsministerkonferenz wird gebeten, die Rahmenbedingungen sowohl für eine Überwachung der Geräuschemissionen bei den regelmäßigen Hauptuntersuchungen als auch für wirksame Verkehrskontrollen zu schaffen, um so Manipulationen an Motorrädern oder Autos entgegenzuwirken. Der Bund wird gebeten, sich auf europäischer und internationaler Ebene für eine weitere Verbesserung des Typgenehmigungsverfahrens bei dem Nachweis der Einhaltung der Geräuschgrenz-

²⁵ Verkehrsblatt BMVI 5/18.

werte einzusetzen. Dies betrifft insbesondere die Fortschreibung der „Zusätzlichen Bestimmungen zu Geräuschemissionen“ (ASEP) durch Anpassung an die realen Nutzungsbedingungen, belegt mit einem Grenzwert in allen Betriebszuständen in einem Geschwindigkeitsbereich bis mindestens 100 km/h sowie die Prüfung durch unabhängige Sachverständige. Außerdem soll der Bund prüfen, ob in Deutschland Klappenauspuffanlagen bereits zum jetzigen Zeitpunkt verboten können.

5.3.2. Leise Reifen

Durch das Abrollen der Reifen auf der Fahrbahn entsteht Straßenlärm. Ab Geschwindigkeiten von etwa 30 km/h bei Pkw und ab etwa 60 km/h. die bei Lkw ist das Reifen-Fahrbahngeräusch zunehmend die dominierende Lärmquelle. Die Rollgeräusche entstehen dabei durch mechanische Schwingungen des Reifens und aerodynamische Ereignisse wie dem „Air-pumping“ und des Horneffekts an der Kontaktfläche. Die mechanische Anregung wird dabei maßgeblich durch die Verformung des Reifens beim Rollvorgang in Zusammenspiel mit der Fahrbahntextur verursacht.²⁶ Die mechanischen und konstruktiven Eigenschaften bestimmen dabei maßgeblich die Geräuschemission der Reifen. So steigt die Lärmemission durch zunehmende Reifenhärte, Reifenbreite und fehlende Längsprofilierung. Unregelmäßige Profilteilungen vermeiden tonale Anteile im Geräusch. Geräuschoptimierte, lärmarme Reifen können dabei einen wirksamen Beitrag zur Minderung des Straßenverkehrs leisten, so die Aussage des Umweltbundesamtes. Bereits seit 1997 gibt es den blauen Engel für lärmarme und kraftstoffsparende Reifen. Diese Reifen überschreiten den Geräusch-Grenzwert für einen Reifen mit einer Nennbreite von 245-275 mm von 72 dB(A) für das Vorbeifahrgeräusch nicht. Seit dem 1.12.2012 besteht aufgrund der Reifen-Kennzeichnungs-Verordnung EU/1222/2009 i.V.m. EG/661/2009 eine gesetzliche Pflicht für Reifenhersteller in der EU zur Kennzeichnung bei Neureifen. Die Umsetzung dazu erfolgte in Form des Effizienzlabels (EU-Label). Das Label umfasst dabei die drei Parameter sparsam (Kraftstoffeffizienz), sicher (Nasshaftung) und leise (Außengeräusch). Letzteres ist maßgeblich zur Reduktion Reifen-Fahrbahngeräusche. Sind die Reifen im Piktogramm (siehe Abbildung 4) nur mit einer schwarzen Welle gekennzeichnet, so reduziert sich das Abrollgeräusch um 20 % im Vergleich zu Reifen mit drei schwarzen Wellen und damit mindestens um 3 dB(A). Dies entspricht einem Lärmpegel von <math><69\text{ dB(A)}</math> bei Reifen mit einer Nennbreite von 245-275 mm.



Abbildung 4: Klasse externer Rollgeräusche.²⁷

²⁶ Lärmarme Reifen und geräuschkindernde Fahrbahnbeläge, Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg, Juni 2004.

²⁷ Verordnung Nr. 1222/2009 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 25. November 2009, Anhang I.

5.3.3.Lkw-Maut

Durch die Einführung einer Maut kann es zu einer bedeutsamen Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene kommen, was zu einer Abnahme des Straßenverkehrslärmes führt. In Deutschland wurde zum 01.01.2005 eine Lkw-Maut für Bundesautobahnen und einige stark frequentierte Bundesstraßen eingeführt.

Naheliegender kam es zunächst jedoch zu einer erhöhten Nutzung von mautfreien Ausweichstrecken. Seit dem 1. Juli 2018 gilt nun für Lkw über 7,5 Tonnen auf allen Bundesstraßen ebenfalls die Mautpflicht. Somit wird einer Verkehrsverlagerung und einer erhöhten Lärmbelastung an Wohngebiet-näheren Straßen entgegengewirkt.

Externe Kosten des Lkw-Verkehrs sollen mit einem zusätzlichen Mautteilsatz für die verursachten Lärmbelastungskosten von 0,002 Euro je Kilometer berücksichtigt werden.²⁸

5.3.4.Geschwindigkeitskontrollen

Verkehrliche Anordnungen erreichen mit höherer Effizienz ihr Ziel, wenn sie entsprechend kontrolliert werden.

Stationäre Geschwindigkeitsmessstellen liegen, außer bei Autobahnen, in der Zuständigkeit der Kommune. Diese benötigt die Zustimmung der Hessischen Polizeiakademie. Es besteht die Möglichkeit stationäre Geschwindigkeitskontrollen aus Lärmschutzgründen aufzustellen. Bisher wurden diese aufgrund von Prioritätensetzungen in Hessen i.d.R. abgelehnt. Unter der Bedingung, dass eine verkehrsbeschränkende Maßnahme im Lärmaktionsplan als Lärmschutzmaßnahme aufgeführt ist, kann der Aufstellung zugestimmt werden.

Mobile, temporäre Geschwindigkeitsüberwachungen obliegen den Ordnungsämtern der Kommunen. Für mobile Blitzer an Autobahnen sind die Polizeipräsidien zuständig.

5.3.5. Verkehrsbeschränkungen für Motorräder

Die effektivste ordnungsrechtliche Maßnahme gegen Motorradlärm an der betreffenden Straße ist ein Fahrverbot. Für derartige Verkehrsbeschränkungen bestehen allerdings hohe fachliche und rechtliche Hürden. So sind beispielsweise Verkehrsbeschränkungen für Motorradfahrer aus Lärmschutzgründen deswegen so schwierig rechtssicher anzuordnen, da die von einer Straße ausgehenden Lärmimmissionen gemäß den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90) in einem Berechnungsverfahren ermittelt werden, bei denen Motorräder wie Pkw gewertet werden. Überdies wird in dem Berechnungsverfahren auf eine Durchschnittlärmbetrachtung bezogen auf das gesamte Kalenderjahr abgestellt.

Eine Verschärfung des Bußgeldkataloges nicht nur in Hinblick auf Geschwindigkeitsübertretungen, sondern vor allem im Hinblick auf nicht zertifizierte Auspuffanlagen könnte zur weiteren Abschreckung und einer Veränderung des Fahrverhaltens führen. Es bedarf insoweit einer intensiven Überwachung durch die Polizei- und Ordnungsbehörden.

5.3.6.Übergangskonstruktionen von Brücken

Der Austausch oder die Erneuerung von Übergangskonstruktionen erfolgt in der Regel lediglich im Sanierungsfall des Bauwerks. Solange der Bauwerkszustand keine Sanierung oder Erneuerung erfordert, besteht seitens Hessen Mobil in der Regel keine Veranlassung bzw. Verpflichtung zur Erneuerung einzelner Bauteile. Ein Austauschprogramm zugunsten des

²⁸ Entwurf der Bundesregierung zum „Fünften Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes“ vom 25.05.18

Lärmschutzes besteht nicht. Neue Übergangskonstruktionen sind in der Regel deutlich weniger hörbar, lösen aber dennoch technisch bedingt ein wahrnehmbares Überfahrgeräusch aus.

5.3.7. Standort von Ortstafeln

Die Anordnung zur Versetzung von Ortstafeln (mit dem Nebeneffekt einer Geschwindigkeitsreduzierung) kann nicht mit Lärmschutz begründet werden. Die Lage von Ortschaften ist in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) geregelt. Diese gibt vor, dass Ortstafeln ohne Rücksicht auf die Gemeindegrenze und Straßenbaulast in der Regel dort anzuordnen sind, wo ungeachtet einzelner unbebauter Grundstücke die geschlossene Bebauung auf einer der beiden Seiten der Straße für den ortseinwärts Fahrenden erkennbar beginnt. Eine geschlossene Bebauung liegt demnach vor, wenn die anliegenden Grundstücke von der Straße erschlossen werden. Mit Erlass des hessischen Verkehrsministeriums vom 11.08.2016 ist diese Regelung im Hinblick auf die von innerörtlichen Straßen ausgehenden komplexen Verkehrssituationen konkretisiert bzw. erweitert worden. Hiervon unabhängig wird die Möglichkeit einer schrittweisen Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vor Ortsdurchfahrten aus Lärmschutzgründen im Lärmaktionsplan einzelfallbezogen geprüft. Nach der VwV-StVO dürfen vor dem Beginn geschlossener Ortschaften Geschwindigkeitsbeschränkungen zur stufenweisen Anpassung an die innerorts zulässige Geschwindigkeit nur angeordnet werden, wenn die Ortstafel nicht rechtzeitig, im Regelfall auf eine Entfernung von mindestens 100 m, erkennbar ist.

6. Lärmkartierung

6.1. Rechtsgrundlagen zur Berechnung von Lärm

Lärmmessungen stellen im Gegensatz zu Berechnungen immer nur eine Momentaufnahme der Geräuschsituation an einem bestimmten Messort dar, die nicht repräsentativ für den Jahresverlauf ist. Die einschlägigen Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmbelastung aus dem Straßenbereich überschätzen die Lärmimmissionen generell zu Gunsten der Betroffenen und räumen diesen damit einen höheren Schutzanspruch ein.

Aus diesem Grund sind nach den einschlägigen Lärmschutzvorschriften nur Verkehrslärmrechnungen zulässig.

6.1.1. Straßenverkehrslärm

Als fachliche Grundlage für die 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde der Umgebungslärm im Jahr 2017 vom zuständigen Hessischen Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) flächendeckend für ganz Hessen berechnet. Als Berechnungsgrundlage wurde die zu diesem Zeitpunkt verbindlich vorgeschriebene „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)“ eingesetzt.

Es wurden zwei Lärmindizes berechnet:

- L_{DEN} : mittlerer Pegel in dB(A), der die Belastung über 24 Stunden beschreibt (engl. *Day, Evening, Night*). Bei der Berechnung wird der Lärm in den Abendstunden und in den Nachtstunden in erhöhtem Maße durch einen Zuschlag von 5 dB(A) für die Abendstunden (von 18:00 bis 22:00 Uhr) und 10 dB(A) für die Nachtstunden (von 22:00 bis 6:00 Uhr) berücksichtigt.
- L_{Night} : mittlerer Pegel in dB(A), der den Umgebungslärm im Jahresmittel zur Nachtzeit (von 22:00 bis 6:00 Uhr) beschreibt.

Die Berechnung basiert im Wesentlichen auf den folgenden Eingangsdaten:

- Verkehrsmodell (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV), Fahrgeschwindigkeit und Verkehrsnetz),
- Digitales Geländemodell (Auflösung von 1x1m² basierend auf der landesweiten Laserscanbefliegung),
- Gebäudemodell (Lage, Grundriss, Höhe, Einwohnerzahl und Funktion der jeweiligen Gebäude),
- Schallschutzeinrichtungen (Lärmschutzwände und -wälle).

Die Lärmbelastung wird vor allem durch folgende Einflussgrößen geprägt:

- Durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV)
- Lkw-Anteil aus dem Verkehrsmodell,
- Fahrbahnbelag,
- Geschwindigkeit der Pkw und Lkw,
- Steigungen und Gefälle und

ggf. vorhandene Lärmschutzwände und -wälle.

Die Lärmindizes werden ausschließlich in einer Höhe von 4 m über Grund bestimmt. Im Gegensatz zur von der EU für die Umgebungslärmkartierung vorgeschriebene Lärmbeurteilungsvorschrift für Straßenverkehrslärm (VBUS) wird von den deutschen Straßenver-

kehrsverwaltungen für die Beurteilung von Straßenverkehrslärm die Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) zu Grunde gelegt. Die Ergebnisse der RLS-90-Berechnungen können sich von den Ergebnissen der Umgebungslärmkartierung unterscheiden, da u. a. die Bezugszeiträume für die Lärmindizes nicht identisch sind. Bei der RLS90 wird zwischen Tag (06:00 - 22:00 Uhr) und Nacht (22:00 - 06:00 Uhr) unterschieden.

Weitere Unterschiede zwischen den beiden Berechnungsverfahren resultieren z. B. aus

- den verwendeten Eingangsdaten (Abweichungen durch unterschiedliche Ermittlungen der Verkehrsmengen und der maßgebenden Lkw-Anteile),
- der Modellierung der Schallausbreitung (Boden und Meteorologiedämpfung, Abschirmung etc.),
- der unterschiedlichen Berücksichtigung lokaler Begebenheiten (Kreuzungszuschlag, Einfluss des Straßenbelages etc.) und aus
- der Berechnung der Betroffenen (VBUS: Ermittlung von betroffenen Personen, RLS-90: Ermittlung von betroffenen Wohneinheiten).

Zusätzlich zu den genannten Größen wird ein Geländemodell (Höhen- und Gebäudemodell) bei der Berechnung der Schallimmissionen verwendet, um auftretende Reflexionen und Dämpfungen zu berücksichtigen. Abschirmende Hindernisse (Lärmschutzbauwerke und Gebäude) gehen ebenfalls in die Ausbreitungsberechnung ein. Unberücksichtigt bleibt bei den Lärmberechnungen hingegen u. U. vorhandener passiver Lärmschutz in Form von Lärmschutzfenstern und entsprechenden Lüftungseinrichtungen, da flächendeckende Lärmmodelle immer nur die Lärmpegel an den Fassadenaußenseiten von Häusern berechnen.

6.1.2.Schienenlärm

Als fachliche Grundlage für die 3. Runde der Lärmaktionsplanung wurde der Umgebungslärm im Jahr 2017 vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) bzw. vom Hessischen Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) flächendeckend für ganz Hessen berechnet. Als Berechnungsgrundlage wurde die zu diesem Zeitpunkt verbindlich vorgeschriebene „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch)“ eingesetzt.

Es wurden zwei Lärmindizes berechnet:

- L_{DEN} : mittlerer Pegel in dB(A), der die Belastung über 24 Stunden beschreibt (engl. *Day, Evening, Night*). Bei der Berechnung wird der Lärm in den Abendstunden und in den Nachtstunden in erhöhtem Maße durch einen Zuschlag von 5 dB(A) für die Abendstunden (von 18:00 bis 22:00 Uhr) und 10 dB(A) für die Nachtstunden (von 22:00 bis 6:00 Uhr) berücksichtigt.
- L_{Night} : mittlerer Pegel in dB(A), der den Umgebungslärm im Jahresmittel zur Nachtzeit (von 22:00 bis 6:00 Uhr) beschreibt.

Die Berechnung erfolgt im Wesentlichen analog zum Straßenverkehr, lediglich wird anstelle eines Verkehrsmodells der Fahrplan herangezogen.

Die Lärmindizes werden ausschließlich in einer Höhe von 4 m über Grund bestimmt.

Die Lärmbelastung wird bei der Berechnung von Bahnverkehr vor allem durch folgende Einflussgrößen bestimmt:

- die Anzahl, Länge und Geschwindigkeit der verkehrenden Züge,
- die Zuggattungen (Personen-/ Güterzüge) und

- die Topografie und Besonderheiten des Schienenweges wie Brücken, enge Kurven und Bahnübergänge
- das Gelände und abschirmende Hindernisse (Lärmschutzbauwerke und Gebäude)

In Deutschland gibt es zwei parallel anzuwendende Berechnungsvorschriften:

- die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03) und
- die Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch).

Die vom Schienenverkehr erzeugten Geräusche schwanken stark. Für die Beurteilung von Verkehrslärm wird daher ein Mittelungspegel der Schallimmissionen gebildet. Pegelspitzen werden durch ihre hohe Intensität entsprechend stark berücksichtigt, wie in Abbildung 5 dargestellt ist.

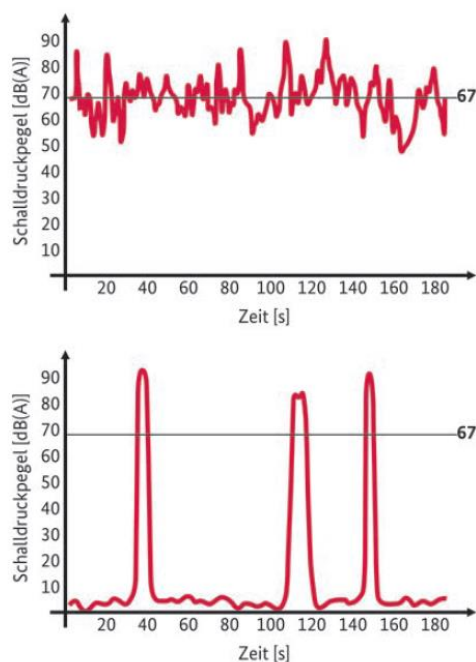


Abbildung 5: Schalldruckpegel und Mittelungspegel im Straßenverkehr (oben) und im Schienenverkehr (unten).²⁹

Die Schall 03 kommt bei der Berechnung von Schallemissionen und –immissionen bei der Maßnahmenplanung im Bereich von Eisenbahn- und Straßenbahnanlagen zur Anwendung. Bei der Schall 03 wird zwischen Tag (06:00 - 22:00 Uhr) und Nacht (22:00 - 06:00 Uhr) unterschieden. Diese bildet die Grundlage zur Beurteilung von Bau oder wesentlicher Änderung von Schienenwegen auf der Grundlage der 16. BImSchV wie auch zur Beurteilung von Sanierungsmaßnahmen an bestehenden Schienenwegen.

Die VBUSch (Anlage 2 der 34. BImSchV), die zur Berechnung im Rahmen der Umgebungslärmkartierung heranzuziehen ist, ist angelehnt an die Schall 03, wurde jedoch an die Erfordernisse der Anhänge I und II der Umgebungslärmrichtlinie angepasst.

6.1.3. Industrielärm

Mit der ‚Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe (VBUI) werden die Lärmindizes für Industrie und Gewerbeanlagen berechnet, die für

²⁹ Lärmaktionsplan Teil A an Haupteisenbahnstrecken des Bundes, Eisenbahn-Bundesamt, S. 13.

die Kartierung von Umgebungslärm nach § 47c des Bundes-Immissionsschutzgesetzes benötigt werden. Die VBUI ist angelehnt an die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm), wurde jedoch an die Erfordernisse der Anhänge I und II der Richtlinie 2002/49/EG angepasst.

Von Industriebetrieben ausgehender Lärm wird nach der TA Lärm beurteilt. Die TA Lärm enthält zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen Immissionsrichtwerte.

Bei der TA Lärm wird zwischen Tag (06:00 - 22:00 Uhr) und Nacht (22:00 - 06:00 Uhr) unterschieden. Bei der VBUI gibt es den L_{DEN} , der die Belastung über 24 Stunden und den L_{Night} (22:00 bis 6:00 Uhr), der die nächtliche Belastung beschreibt.

6.2. Lärmkartierung der 3. Runde

Die strategische Lärmkartierung 2017 des HLNUG bildet die Grundlage für die Erstellung der Lärmaktionspläne der hessischen Regierungspräsidien. Dabei wurden alle Straßenabschnitte mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Kfz/a (entspricht etwa 8.200 Kfz/24 h) gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie kartiert.

Das Land Hessen hat sich entschieden, die Umgebungslärmkartierung für den Straßenverkehr darüber hinaus auf alle Straßen auszudehnen, bei denen Verkehrszahlen im Verkehrsmodell des Landes Hessen (Hessen Mobil) vorliegen. Im Lärmviewer wird diese ergänzende Berechnung als PLUS-Kartierung bezeichnet. Die kartierte Streckenlänge erhöht sich dadurch von ca. 5.800 km auf 19.400 km. Eine grafische Darstellung der kartierten Straßen ist mit der obigen Abbildung gegeben.

Die Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung können im Lärmviewer Hessen des hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie <http://laerm.hessen.de> eingesehen werden. Die Ergebnisdarstellung erfolgt in Form strategischer Lärmkarten mittels 5 dB (A)-Isophonenbändern.

Weitere Hintergrundinformationen zur Umgebungslärmkartierung Hessen finden sie unter (www.hlnug.de) sowie im ebenfalls dort veröffentlichten Abschlussbericht zur Umgebungslärmkartierung 2017^{30,31}.

In den fünf hessischen Ballungsräumen werden vom HLNUG neben dem Straßenverkehrslärm auch der Lärm ausgehend von Straßenbahnen, oberirdischen U-Bahnen und Privatbahnen berechnet. Des Weiteren werden nicht bundeseigene Eisenbahnstrecken kartiert. Die bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken und in den Ballungsräumen die bundeseigenen Nebenstrecken werden für ganz Deutschland dagegen vom zuständigen Eisenbahn-Bundesamt (EBA) kartiert und in einem webbasierten Lärmviewer veröffentlicht.³² Die Belastetenzahlen sind ebenfalls vom Eisenbahn-Bundesamt ermittelt und veröffentlicht worden.³³ Auf diese wird explizit verwiesen.

³⁰ <https://www.hlnug.de/themen/laerm/umgebungslaerm/umgebungslaermkartierung/laermviewer-hessen.html>, abgerufen am 29.08.2019.

³¹ https://www.hlnug.de/fileadmin/dokumente/laerm/laermkartierung/Umgebungslaermkartierung_optimiert_2017_180608.pdf, abgerufen am 29.08.2019.

³² <http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mB3/app.php/application/eba>, abgerufen am 23.08.2019.

³³ https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Laerm/Laermstatistik_BL_Hauptstrecken.html?nn=1572778, abgerufen am 29.08.2019.

Die Ausarbeitung der Lärmkarten hat gemäß § 4 Abs. 2 der 34. BImSchV getrennt für jede Lärmart (Straßenlärm, Schienenlärm, etc.) zu erfolgen. Darüber hinaus ist bei der Prüfung von Maßnahmen auf deren rechtliche Zulässigkeit immer nur auf den Beitrag des einzelnen Verkehrsträgers abzustellen. Ein Vorteil der getrennten Betrachtungsweise besteht somit darin, dass eine verursacherspezifische Lärmbetrachtung möglich ist. Auf Orte, die durch mehrere Lärmquellen belastet sind, soll gemäß § 47 d Abs. 1 Nr. 2 BImSchG bei Überschreitung relevanter Grenzwerte im Rahmen der Prioritätensetzung bei Lärmschutzmaßnahmen eingegangen werden.

Im Lärmviewer Hessen können auch die Ergebnisse der vorangegangenen Lärmkartierungen eingesehen werden. Aufgrund der bei diesen Lärmkartierungen zugrunde gelegten variierenden Modelldaten, die jeweils nach den Vorgaben der EU-Umgebungslärm-Richtlinie vorgegeben waren, sind bei einem Vergleich der Ergebnisse die jeweiligen Randbedingungen zu betrachten. Veränderungen der Lärmbelastungen können hier auch „nur“ das Resultat der unterschiedlichen Datengrundlagen sein.

Das HLNUG hat eine Gesamtlärmkarte erarbeitet. Die Ergebnisse sind im Lärmviewer Hessen veröffentlicht.

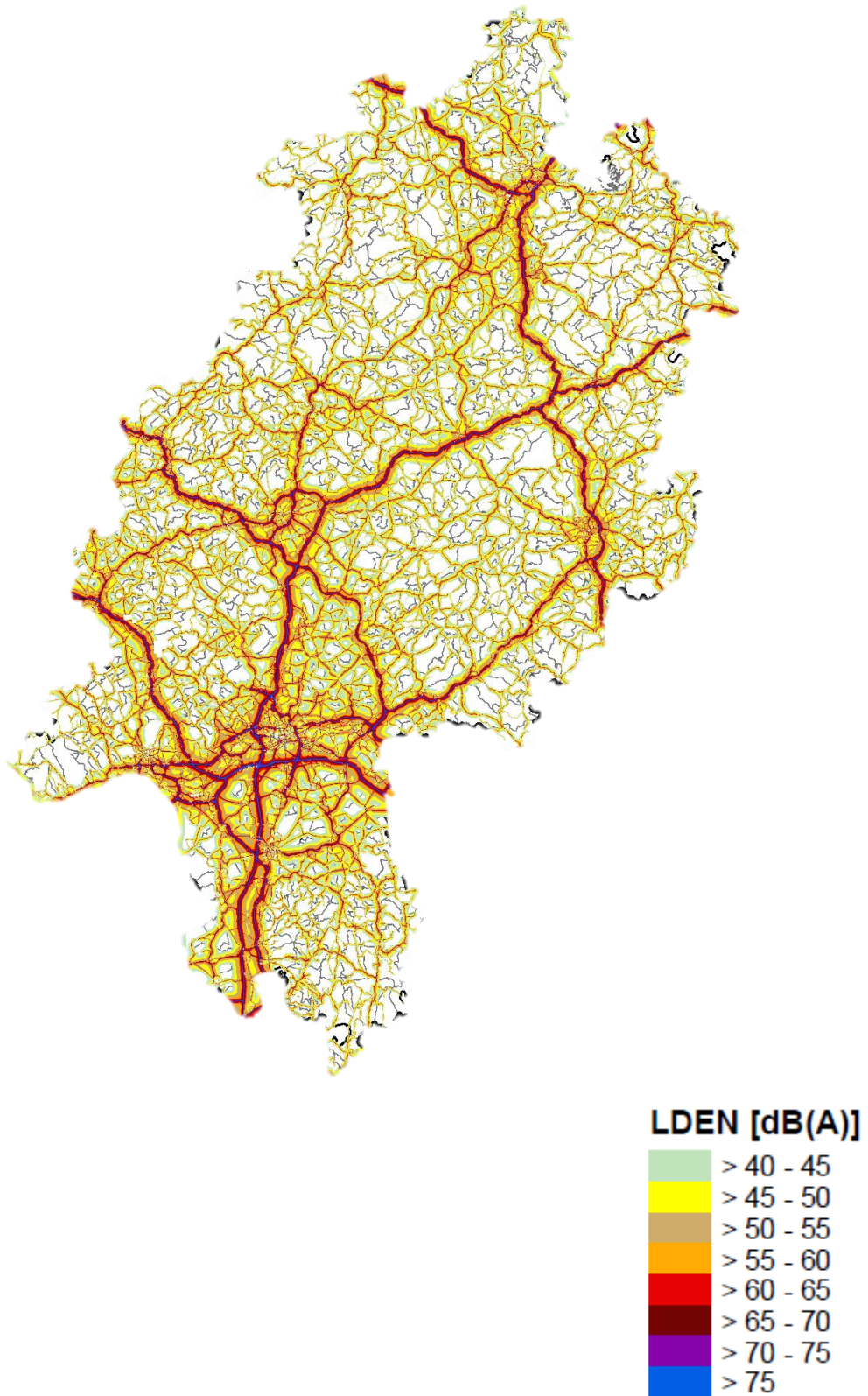


Abbildung 6: Straßenverkehrslärm der Umgebungslärmkartierung Hessen PLUS 2017.³⁴

³⁴ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de/BKG 2017 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation
Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

7. Ablauf der Lärmaktionsplanung

In Abbildung 7 ist der Ablauf von der Lärmkartierung über die Identifizierung eines Lärmkonfliktpunktes bis zur Aufnahme von Maßnahmen in den Lärmaktionsplan skizziert.

Als erster Arbeitsschritt erfolgt eine Analyse der Lärmsituation. Hierzu wird die Lärmkartierung ausgewertet. Unter Zugrundelegung der Lärmbelastung und der Anzahl der Betroffenen werden Lärmkonfliktpunkte ermittelt.

Aufgrund der Unschärfe der strategischen Lärmkartierung werden nur Bereiche, in denen mindestens 10 Personen (die der Wohnbevölkerung zugerechnet werden können) einer Lärmbelastung von $L_{DEN/Night} \geq 65/55$ dB(A) ausgesetzt sind, als Lärmkonfliktpunkte bezeichnet.

Die Betroffenheitsanalyse an einem Lärmkonfliktpunkt erfolgt durch Berechnung und Darstellung der Anzahl der betroffenen Personen pro Lärmband. Das Ergebnis ist eine Lärmkennziffer (LKZ), in welcher die Stärke der Lärmbelastung am jeweiligen Ort und die Anzahl der dort betroffenen Anwohner zusammengeführt werden. Je mehr Menschen von hohen Immissionspegeln betroffen sind, desto größer ist ihr Wert und als desto gravierender ist der Lärmkonflikt infolgedessen einzustufen. Weitere Details zur Bildung der LKZ finden sich im Verfahrenshandbuch Lärmaktionsplanung Straßenverkehr.³⁵

Ab einer LKZ ≥ 200 können eigenständig Lärminderungsmaßnahmen durch die planaufstellenden Regierungspräsidien entwickelt werden. Lärmkonfliktpunkte, die eine geringere Betroffenheit aufweisen, können einer näheren Betrachtung unterzogen werden, wenn sie im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligungen benannt werden.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligungen werden die Kommunen sowie die Bürgerinnen und Bürger aufgefordert, Maßnahmen zur Lärminderung zu den einzelnen Lärmkonfliktpunkten vorzuschlagen. Die erste Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt vor Aufstellung des Planes mit dem Vorliegen der Lärmkartierung. Sowohl die Lärmkartierung als auch die Stellungnahmen der Betroffenen werden ausgewertet, Lärmkonfliktpunkte der 2. Stufe werden überprüft und eigene Maßnahmenvorschläge werden erarbeitet. Werden durch die Berechnungen die Erfolgsaussichten für die Umsetzbarkeit der Maßnahmen bestätigt, werden die zuständigen Behörden zur Prüfung der vorgeschlagenen Maßnahmen aufgefordert.

Die lärmindernden Maßnahmenvorschläge, die von der für die Umsetzung zuständigen Behörde geprüft und bestätigt wurden, werden als Maßnahmen zur Umsetzung in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Lehnt eine Fachbehörde eine Lärminderungsmaßnahme begründet ab, wird dies im Lärmaktionsplan dargestellt.

Im Rahmen einer zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung kann zum Lärmaktionsplanentwurf Stellung genommen werden. Neue Maßnahmenvorschläge, die im Rahmen dieser Öffentlichkeitsbeteiligung eingehen, werden als Prüfauftrag erfasst. Ein Zwischenbericht zum aktuellen Stand der in Prüfung befindlichen Maßnahmenvorschläge ist beabsichtigt.

Die Entwicklung und Festsetzung ruhiger Gebiete hat begonnen und erfolgt als mittelfristige Maßnahmenstrategie in enger Zusammenarbeit mit den Kommunen.

³⁵ <https://umwelt.hessen.de/umwelt-natur/luft-laerm-licht/laermschutz/umgebungslaerm>, 22.08.2019.

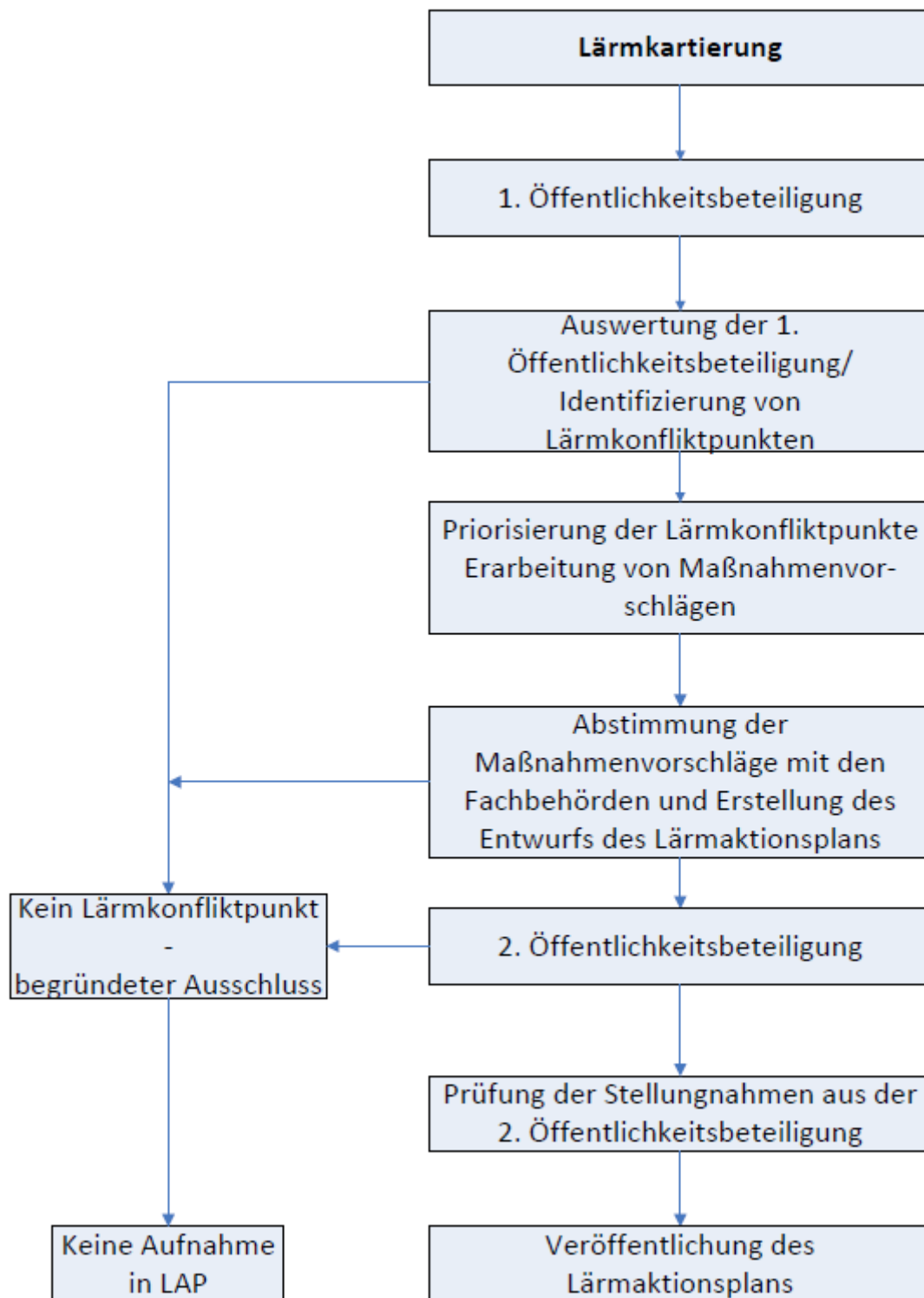


Abbildung 7: Schematischer Ablauf der Lärmaktionsplanung.³⁶

³⁶ Verfahrenshandbuch Lärmaktionsplanung Straßenverkehr, HMUKLV/ HMWEVL, S.12.

8. Mitwirkung der Öffentlichkeit

Bei der Ausarbeitung der Lärmaktionspläne kommt der Information und Beteiligung der Öffentlichkeit eine besondere Bedeutung zu. Nach § 47 d Abs. 3 BImSchG ist der Öffentlichkeit rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit zu geben, Vorschläge für den Lärmaktionsplan einzubringen und an der Ausarbeitung und Überprüfung des Lärmaktionsplans effektiv mitzuwirken. Konkrete Verfahrensvorschriften existieren nicht.

In Hessen wird diese gesetzliche Vorgabe insbesondere durch eine zweistufige Öffentlichkeitsbeteiligung umgesetzt. Weitere Instrumente der Öffentlichkeitsarbeit wurden genutzt, um die Bevölkerung über die Lärmbelastung und die Aufstellung des Lärmaktionsplanes zu informieren und einzubinden.

8.1. Auftaktveranstaltung

Da die Aufstellung des Lärmaktionsplans eine enge Abstimmung mit den betroffenen Kommunen erfordert, wurden alle hessischen kommunalen Gebietskörperschaften für

Montag den 25. September 2017, 10:00 Uhr
in die Räumlichkeiten des Regierungspräsidiums Darmstadt

eingeladen. Im Rahmen dieser Veranstaltung wurden die Ergebnisse der Lärmkartierung der 3. Runde aus 2017 präsentiert und der weitere Ablauf zur Erstellung des Lärmaktionsplans erläutert. In diesem Zusammenhang wurde die Webseite zur Online-Beteiligung vorgestellt, welches für die Öffentlichkeitsbeteiligung erstmalig zur Verfügung stand.

Im Zuge dessen wurde ein Flyer erstellt, der die wesentlichen Informationen über die Lärmaktionsplanung in Hessen zusammenfasst, und den Kommunen zur Weitergabe an die Bevölkerung zur Verfügung gestellt.

8.1. 1. Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden mit Rundschreiben vom 6. November 2017 alle hessischen Kommunen und Landkreise aufgefordert, Lärmschwerpunkte sowie Maßnahmen zur Lärminderung zu möglichen Lärmkonfliktpunkten vorzuschlagen, sowie bereits erfolgte Maßnahmen zur Lärminderung zu benennen.

Die Bevölkerung wurde durch Veröffentlichung im Staatsanzeiger am 20. November 2017, sowie Pressemitteilung vom 7. November 2017 und 12. Januar 2018 aufgefordert, sich aktiv in die Aufstellung der Lärmaktionspläne einzubringen.

Die Kommunen wurden zudem gebeten, die Bevölkerung über Homepage, gemeindliche Mitteilungsblätter und Bekanntmachungskästen entsprechend zu informieren. Über die Homepage der Regierungspräsidien wurde die Öffentlichkeit ebenfalls informiert und der Zugang zur Online-Beteiligung verlinkt.

Auf der Online-Beteiligungsseite konnte die Lärmkartierung Hessens eingesehen, Einwände textlich eingegeben und Vorschläge zur Lärminderung hervorgebracht werden. Im Anschluss erfolgte eine automatisierte Eingangsbestätigung, im Übrigen besteht kein Anspruch auf Erhalt einer persönlichen Beantwortung der Eingaben per Brief oder E-Mail. Die Rückmeldung zur Stellungnahme erfolgt im Lärmaktionsplan.

Eine Vielzahl Träger Öffentlicher Belange wurde zudem direkt angeschrieben und über die nun stattfindende Öffentlichkeitsbeteiligung informiert.

Die Frist zur Eingabe von Stellungnahmen endete am 31. Januar 2018.

8.2. 2. Öffentlichkeitsbeteiligung

Der Öffentlichkeit wird im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung erneut Gelegenheit zur Mitwirkung gegeben.

Hier haben Bürgerinnen und Bürger, beteiligte Fachbehörden und Träger öffentlicher Belange Gelegenheit, sich zu den dargestellten Lärmkonflikten und Maßnahmenvorschlägen der Lärmaktionsplanentwürfe zu äußern und sich über den aktuellen Stand der Lärmminde-rungsplanung zu informieren.

Dieser aktuelle Stand wurde im Entwurf des Lärmaktionsplans Hessen (3. Runde) – Teilplan Regierungsbezirk Gießen veröffentlicht. Der Entwurf des Lärmaktionsplanes wurde auf der Homepage des Regierungspräsidiums Gießen eingestellt und lag in Papierform während der Dauer der Öffentlichkeitsbeteiligung beim Regierungspräsidium Gießen in den Diensträumen der Marburger Straße 91 zur Einsichtnahme aus.

Die Veröffentlichung dieses Planentwurfs wurde am 25. November 2019 im Staatsanzeiger des Landes Hessen bekannt gegeben. Zudem erging eine Pressemitteilung an die örtlichen und überregionalen Presseorgane.

Die Kommunen wurden mit Schreiben vom 13. November 2019 über die Veröffentlichung des Entwurfes informiert und gebeten, die Bevölkerung über Homepage und ortsübliche Bekanntmachungen ebenfalls zu informieren.

In der öffentlichen Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass die Stellungnahme sich auf die dargestellten Lärmkonflikte und Maßnahmenkonzepte beziehen sollte und eine Untersuchung neuer Konfliktpunkte erst wieder in der 4. Runde der Lärmaktionsplanung möglich sei.

Die Abgabe einer Stellungnahme war bis zum 21. Januar 2020 über das Postfach laermakti-onsplanung-strasse@rpgi.hessen.de auf elektronischem Weg möglich. Darüber hinaus konnten Stellungnahmen auch schriftlich innerhalb der genannten Frist direkt an das Regierungspräsidium oder über die jeweilige Stadt- bzw. Gemeindeverwaltung eingereicht werden.

8.3. Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Die Würdigung aller Anregungen über Lärm an Hauptverkehrsstraßen erfolgt in diesem Lärmaktionsplan. Die Unterrichtung der Öffentlichkeit erfolgt durch Veröffentlichung des Entwurfes und des endgültigen Lärmaktionsplanes.

Die Würdigung aller Anregungen über Lärm an Hauptverkehrsstraßen sowie Haupteisenbahnstrecken erfolgt in diesem Lärmaktionsplan. Alle Einwendungen, die Schienenverkehrslärm an Strecken des Bundes betreffen, werden an das Eisenbahn-Bundesamt weitergeleitet. Alle sonstigen Anregungen werden an die zuständigen Behörden weitergeleitet. Die Unterrichtung der Öffentlichkeit erfolgt durch Veröffentlichung des Entwurfes und des endgültigen Lärmaktionsplanes.

Im Regierungsbezirk Gießen gingen im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung Maßnahmenvorschläge von 219 Einwendern ein. Die Aufteilung der Einwender auf Bevölkerung, Kommunen und Sonstigen ist Abbildung 8 zu entnehmen. Seitens der Bürgerinnen und Bürgern gingen 173 Anregungen aus 47 Kommunen ein, 146 davon über das online Tool im Rahmen des Online-Beteiligungsverfahrens. Dies entspricht einem Prozentsatz von 83 %. Auf postalischem Weg sind 10 % der Vorschläge eingegangen, über E-Mail die restlichen 7%, Zusätzlich wurden die zu diesem Zeitpunkt bekannten Bürgerinitiativen mit einem separaten

Schreiben über die Aufstellung des Lärmaktionsplanes informiert. Von sonstigen Einwendern (Bürgerinitiativen, BUND etc.) kamen drei Rückmeldungen.

Alle 101 Kommunen im Regierungsbezirk Gießen wurden angeschrieben. Direkte Rückmeldungen mit Maßnahmenumsetzungen bzw. Maßnahmenvorschlägen kamen von 43 Kommunen. Dies entspricht einer Rücklaufquote von 43 %. Die Rückmeldungen beinhalteten insgesamt 128 Vorschläge zu lärmindernden Maßnahmen, bereits erfolgten Maßnahmenumsetzungen und zu Maßnahmen, die sich in Umsetzung befinden.

Insgesamt sind somit 305 Maßnahmenvorschläge, Mitteilungen zu erfolgten Maßnahmenumsetzungen und in Umsetzung befindliche Maßnahmen zur Lärminderung im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung für den Regierungsbezirk Gießen eingegangen.

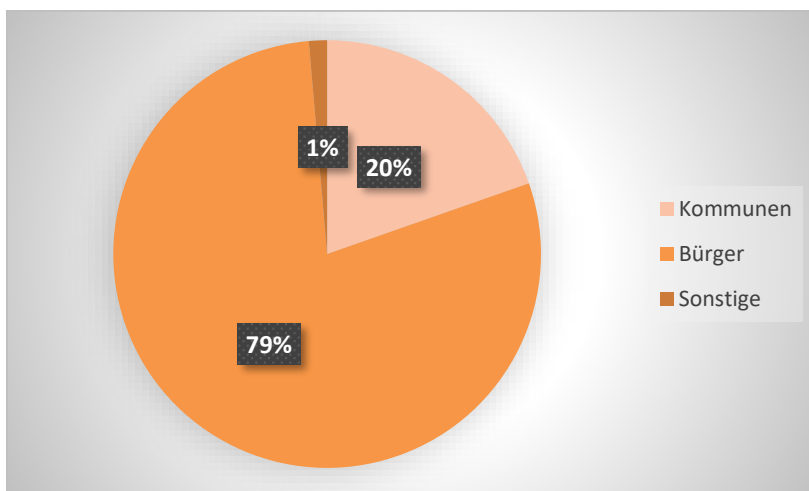


Abbildung 8: Prozentuale Verteilung der Einwendungen nach Absender.

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden 132 Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans des Regierungspräsidiums Gießen eingereicht.

9. Beschreibung der Lärmbelastung im Regierungsbezirk Gießen

9.1. Der Regierungsbezirk Gießen

Der Regierungsbezirk Gießen liegt zentral in der Mitte sowohl der Bundesrepublik Deutschlands als auch des Bundeslandes Hessen und stellt die Region Mittelhessen mit 1.040.091 Einwohnern auf einer Fläche von 5.380 km² dar. Er grenzt im Süden an den Regierungsbezirk Darmstadt, im Norden und Osten an den Regierungsbezirk Kassel und im Westen an die Bundesländer Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz. Der Regierungsbezirk Gießen setzt sich aus den Landkreisen Gießen, Marburg-Biedenkopf, Lahn-Dill, Limburg-Weilburg und dem Vogelsbergkreis zusammen. Die Städte Gießen, Marburg und Wetzlar sind so genannte Sonderstatusstädte und bilden die drei Oberzentren des Regierungsbezirks Gießen. Limburg an der Lahn bildet ein Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums.

Im gesamten Regierungsbezirk Gießen existieren keine Haupteisenbahnstrecken, die nicht bundeseigen sind. Für Informationen zu den Belastetenzahlen an Schienenstrecken ist auf die bereits veröffentlichten Daten des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) zu verweisen. Im Regierungsbezirk Gießen ist kein Großflughafen zu verzeichnen.

9.2. Die Lärmkartierung für den Regierungsbezirk Gießen

Grundlage der Lärmkartierung für den Regierungsbezirk Gießen bildet die Lärmkartierung 2017, deren Grundlagen wiederum in Kapitel 6 beschrieben sind.

Das kartierte Hauptverkehrsstraßennetz im Regierungsbezirk Gießen, d.h. alle Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen ab 3 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr ist in Abbildung 9 schematisch dargestellt.

Im Regierungsbezirk Gießen sind 4.608 Straßenkilometer durch die Lärmkartierung 2017 erfasst. Gegenüber der Kartierung der 2. Stufe ergibt dies einen Zuwachs von knapp 4000 km Straßenkilometern, was einem Zuwachs von 85 % in Bezug auf die 2. Stufe der Lärmkartierung entspricht.

Die strategische Lärmkartierung dient der objektiv nachvollziehbaren Identifizierung von Lärmbelastungs- bzw. Lärmkonfliktpunkten durch lokale Lärmberechnungen entlang der kartierten Straßen.

In Einzelfällen kann es bei der Lärmkartierung 2017 vorkommen, dass Straßenabschnitte, die aufgrund der DTV-Werte eigentlich hätten kartiert werden müssen, nicht kartiert wurden. Die Ursache liegt in der Regel insbesondere in städtischen Strukturen in dem Verfahren des Verkehrsmodells zur Bestimmung der DTV-Werte, das der Lärmkartierung zu Grunde liegt. Daher kann es zwischen Straßenabschnitten, die in der Realität im Wesentlichen eine homogene Verkehrsbelastungen aufweisen, zu abrupten Sprüngen bei den DTV-Werten kommen, die schwer nachvollziehbar sind. Um die tatsächlichen Betroffenenzahlen widerzuspiegeln, wurden in diesen Fällen eine Nachberechnung mit realistischeren DTV-Werten angefertigt.



Abbildung 9: EU-kartierte Straßen im Regierungsbezirk Gießen aufgrund der Lärmkartierung 2017.³⁷

9.3. Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen

Der Regierungsbezirk Gießen liegt zentral in der Mitte sowohl der Bundesrepublik Deutschlands als auch des Bundeslandes Hessen. Aufgrund seiner zentralen Lage ergeben sich Verbindungsfunktionen zum Rhein-Main-Ballungsgebiet, zum Siegerland/Ruhrgebiet, nach Nord- und Osthessen wie auch in die neuen Bundesländer. Aufgrund der Osterweiterung der EU ist mit zunehmendem Transitverkehr durch den Regierungsbezirk Gießen zu rechnen. Der oben genannten Verbindungsfunktionen dienen vorrangig die vier den Regierungsbezirk Gießen durchquerenden Bundesautobahnen A3, A5, A7 und A45. Hinzu kommen noch zahlreiche Bundesstraßen von überregionaler Bedeutung.

Lärmaktionspläne sind gemäß § 47 d BImSchG für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen aufzustellen. In der zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung betraf dies Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr. Die entspricht einem DTV von ca. 8.200 Kfz/24h. In der 3. Runde wird der aktuell gültige Lärmaktionsplan überprüft und aktualisiert.

In der nachfolgenden Tabelle 8 sind die in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung unter Zugrundelegung der Schwellenwerte für die EU-Umgebungslärmkartierung kartierten Hauptverkehrsstraßen aufgeführt.

³⁷ Hintergrund: © GeoBasis-DE/BKG 2017 © Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

Tabelle 8: Hauptverkehrsstraßen im Regierungsbezirk Gießen.

Hauptlärmquellen		
Autobahnen	A3 A5 A7 A45	
Bundesstraßen	B 3/3a B 8 B 49 B 54 B 62 B 236 B 252 B 253 B 254 B255 B 275 B 276 B277 B 417 B 453 B 454 B 455 B 456 B 457 B 489	
Landesstraßen	L 1571 L 3020 L 3021 L 3022 L 3031 L 3042 L 3043 L 3044 L 3047 L 3048 L 3049 L 3050 L 3052 L 3053 L 3054 L 3072 L 3073 L 3089 L3093 L 3126 L 3128	L 3129 L 3131 L 3140 L 3141 L 3169 L 3278 L 3279 L 3283 L 3285 L 3286 L 3290 L 3322 L 3325 L 3365 L 3381 L 3448 L 3451 L 3462 L 3475 L 3481
Kreisstraßen	K 14 K 42 K 56 K 143	K 154 K 158 K346 K 417

Hinzu kommen noch die innerstädtischen Hauptlärmquellen in den Städten Gießen, Limburg, Marburg und Wetzlar.

Im Unterschied zur 2. Stufe sind in der 3. Runde mehr Hauptverkehrsstraßen neu kartiert worden, insbesondere Landesstraße. Auch die Anzahl kartierter Kreisstraßen hat sich erhöht.

Im Folgenden werden die einzelnen Hauptverkehrsstraßen, Bundesautobahnen und Bundesstraßen, kurz beschrieben.

9.3.1. Bundesautobahnen

A 3

Die A 3 ist als Teil mehrerer Europastraßen eine der wichtigsten Europäischen Verkehrswege. Sie verläuft quer durch die Bundesrepublik von der niederländischen bis zur österreichischen Grenze und verbindet den Großraum Köln mit dem Rhein-Main-Gebiet. Im Bereich des Regierungspräsidiums Gießen durchquert sie den südwestlichen Teil des Landkreises Limburg-Weilburg. Das Verkehrsaufkommen auf der A3 im Regierungsbezirk Gießen liegt zwischen 86.000 und 96.000 Kfz/24h mit einem durchschnittlichen LKW-Anteil von ca. 18 %. Überregional bekannt ist auch der Elzer Berg an der markanten Geländestufe vom Unterwesterwald hinab in das Limburger Becken. Diese lange Gefällestrecke auf der A 3 bei Kilometer 100 in Richtung Frankfurt ist ein Unfallschwerpunkt.

Zur Verbesserung der Verkehrsqualität und der Verkehrssicherheit sind deshalb in dem Bereich sogenannte Streckenbeeinflussungsanlagen (SBA-Anlagen) als dynamische Beschilderung installiert. Daneben existieren statische Beschilderungen.

Die statischen und dynamischen Beschilderungen auf der Richtungsfahrbahn Würzburg der BAB A3 gliedern sich wie folgt. Die statische Beschränkung auf 100 km/h wird am ersten SBA-Anzeigenquerschnitt bei Betr.-Km 101,674 aufgehoben (Grundbetrieb). Ereignis- und belastungsbedingt kann die Anlage bis zum Betr.-Km 107,044 weitere (dynamische) Beschränkungen anzeigen.

In der Gegenrichtung der BAB A3 (Fahrtrichtung Köln) beginnt die SBA-Anlage bei Betr.-Km 106,777 auf Höhe der Anschlussstelle Limburg-Nord und endet bei Betr.-Km 99,760 vor der Landesgrenze. Elz liegt somit innerhalb des o.g. Streckenabschnittes, in dem die Anlage ereignis- und belastungsbedingt dynamische Beschränkungen anzeigen kann.

Neue Blitzeranlagen am Elzer Berg sollen im 2. Quartal 2020 zur Kontrolle der Geschwindigkeit wieder installiert werden.

A 5

Die A 5 ist Teil einer der wichtigsten Nord-Süd-Autobahnverbindungen durch Europa und zählt zu den meistbefahrenen Autobahnen in Deutschland. Die Gesamtlänge beträgt 445 km, wovon 115 km in Hessen verlaufen. Im Mittelhessen verläuft die A5 zwischen dem Gambacher Kreuz und der Anschlussstelle Alsfeld-Ost. An der Gemeindegrenze Alsfeld verlässt sie den Regierungsbezirk Gießen.

Seit 1996 wird die A 5 in Mittelhessen auf einer Strecke von insgesamt 56 km grunderneuert und durch den Anbau von Seitenstreifen verbreitert. Ende 2009 ist das Projekt mit der Verkehrsfreigabe des letzten Streckenabschnitts Mücke abgeschlossen worden.

Das Verkehrsaufkommen auf der A5 im Regierungsbezirk Gießen liegt zwischen 44.600 und 65.700 Kfz/24h mit einem durchschnittlichen Anteil an Schwerverkehr von ca. 15%.

A 7

Die A 7 ist die längste Bundesautobahn. Sie führt als Nord-Süd-Achse von der dänischen Grenze bis an die österreichische Grenze bei Füssen. Den Regierungsbezirk Gießen tangiert sie nur in seiner nordöstlichsten Ecke im Gemeindegebiet von Schlitz. Von dieser Hauptlärmquelle ist keine Wohnbevölkerung betroffen.

A 45

Die A 45, auch Sauerlandlinie genannt, führt von Dortmund nach Aschaffenburg, mit einer Gesamtlänge von 257 km. Sie stellt die großräumige Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet und dem Rhein-Main-Gebiet her. Im Abschnitt Olpe – Wetzlar ist sie Teil der 8.000 km langen Europastraße 40. Die A 45 weist in ihrem Verlauf starke Höhenunterschiede auf und ist in Mittelhessen durch zahlreiche Talbrücken geprägt. Im Bereich des Regierungsbezirks Gießen durchquert sie von Haiger aus den Lahn-Dill-Kreis, kreuzt bei Wetzlar die B 49 und im weiteren Verlauf die A 485 beim Gießener Südkreuz. Kurz vor dem Gambacher Kreuz verlässt sie den Regierungsbezirk Gießen. Das Verkehrsaufkommen liegt zwischen ca. 32.800 und 71.400 Kfz/24h mit einem durchschnittlichen Schwerverkehrsanteil von 18 %.

Nachdem sie im Sauer- und Siegerland fast gänzlich auf den Höhen geführt wurde, wird die Streckenführung in den Kommunen Haiger und Dillenburg nahe an die Ortslagen herangeführt, was sich im Ergebnis der Lärmkartierung widerspiegelt.

Zwischen der Landesgrenze zu Nordrhein-Westfalen und dem Gambacher Kreuz befinden sich 22 Talbrücken. Zur Aufrechterhaltung einer leistungsfähigen Verkehrsverbindung sollen in den nächsten Jahren 18 dieser 22 Talbrücken durch Neubauten ersetzt werden. Im Vorfeld dieser Erneuerungsmaßnahmen müssen an 8 dieser Talbrücken Sanierungsmaßnahmen durchgeführt werden. Hierfür wird sukzessive das erforderliche Baurecht erlangt.

9.3.2. Bundesstraßen

B 3/3 a

Die Bundesstrasse 3 (B 3) ist mit einer Länge von 812 km eine der längsten Bundesstraßen in Deutschland. Sie verläuft entlang sehr alter, schon im Mittelalter bedeutsamer Handelswege und stellt auch heute noch eine wichtige, viel befahrene Nord-Süd-Verbindung durch Mittelhessen dar. Die B 3 wird auf ihrem Streckenabschnitt durch die Landkreise Gießen und Marburg-Biedenkopf von vielen LKW von und zum Rhein-Main-Gebiet als Ausweichstrecke zur Umgehung der Autobahnen genutzt. Dies führt zu einer starken Belastung der Anwohner der an der B 3 gelegenen Ortschaften durch Verkehrslärm insbesondere durch den LKW-Verkehr.

So weist der Abschnitt im Bereich des Landkreises Marburg-Biedenkopf mit einem Verkehrsaufkommen von 26.100 bis 42.500 Kfz/24h und einem durchschnittlichen Anteil an Schwerverlastverkehr von ca. 11 % eine hohe Belastung auf. Aufgrund der hohen Belastung wurde daher der Abschnitt der B 3 zwischen Marburg und Gießen bis in die 90er Jahre 4-spurig (unter Umgehung der Ortskerne) ausgebaut. Der letzte Lückenschluss zwischen den Ortsteilen Roth und Niederweimar der Gemeinde Weimar erfolgte zum 11.05.2011.

Im Stadtgebiet von Marburg verläuft die B 3 auf einer Länge von 800 m als Hochstraße. Hier ist bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h festgesetzt. Im Stadtgebiet von Gießen ersetzt die A 485 als Teil des „Gießener Rings“ die B 3, die vor dem Ausbau des „Gießener Rings“ durch die Innenstadt von Gießen verlief. Südlich von Gießen kreuzt die

B 3/A 485 am „Gießener Südkreuz“ die A 45 und verlässt dann den Regierungsbezirk Gießen.

B 8

Die B 8 gehört mit einer Länge von 800 km zu den längsten Bundesstraßen der BRD. Sie beginnt an der niederländischen Grenze, durchquert die Bundesländer Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Hessen und Bayern und endet in Passau an der österreichischen Grenze. In weiten Teilen verläuft sie parallel zur A 3. Aus diesem Grund kann sie vom Lkw-Fernverkehr als Maut-Ausweichstrecke genutzt werden. Der Streckenverlauf folgt weitgehend einem mittelalterlichen Handelsweg, der Via Publica. Der Verlauf der B 8, kommend von Rheinland-Pfalz, verläuft von Nordwesten nach Südosten im Landkreis Limburg-Weilburg durch die Gemeinden Elz, nach Limburg, Brechen und Bad Camberg weiter nach Südhessen.

Die Ortsdurchfahrten der B 8 im Regierungsbezirk Gießen sind durch einen hohen Anteil an Durchgangsverkehr gekennzeichnet. Daher sind zur Entlastung der Ortskerne zahlreiche Ortsumgehungen in verschiedenen Stadien der Planung.

B 49

Die B 49 beginnt in Alsfeld und führt durch Hessen und Rheinland-Pfalz. Im Landkreis Gießen führt sie nach dem Gießener Ring entlang der unteren Lahn nach Wetzlar und weiter nach Limburg. Sie wird häufig vom Fernverkehr als kurze Verbindung von der A3 zur A45 bzw. A5 genutzt. Regional dient sie dem Zuliefer- bzw. Pendlerverkehr zwischen den Städten Limburg, Weilburg, Wetzlar und Gießen. Sie weist im kartierten Abschnitt eine Verkehrsbelastung zwischen ca. 6.000 und 48.200 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil zwischen 6 und 17 % auf.

Das Teilstück zwischen Wetzlar und Limburg stellte sich in der Vergangenheit als sehr unfallträchtig dar. Daher erfolgt seit 2004 ein vierspuriger Ausbau dieses Teilstücks. In diesem Zusammenhang sind Lärmschutzmaßnahmen in verschiedenen Abschnitten geplant bzw. befinden sich bereits in Umsetzung.

B 54

Sie beginnt an der niederländischen Grenze und endet nach ca. 350 km in Wiesbaden. Der Verlauf der B 54 beginnt im Regierungsbezirk Gießen bei Langendernbach. Bei Albach vereinigt sie sich mit der B 49. Bis zum Verlassen des Regierungsbezirks Gießen verläuft sie dann innerstädtisch in Limburg.

B 62

Die Bundesstraße 62 (B 62) gehört mit 247 km zu den längeren Bundesstraßen und durchquert die Bundesländer Rheinland-Pfalz, Nordrhein-Westfalen und Hessen in Ost-West-Richtung. Von der Landesgrenze verläuft sie durch das Lahntal bis Cölbe. Am Knotenpunkt Lahntal-Göttingen mündet die B 252, die die Verbindung zum Wirtschaftsschwerpunkt Westfalen herstellt. Über die Einmündung der B 62 auf die B 3 bei Cölbe erfolgt eine Anbindung an die großräumige Fernverbindungsachse Gießen-Marburg-Kassel. Der Regionalplan Mittelhessen weist sie als Regionalachse aus. Sie dient somit der Verbindung der Handelszentren verschiedener Regionen wie auch der Verbindung innerhalb des Landkreises Marburg-Biedenkopf. Von Cölbe aus führt die B 62 über Alsfeld und Bad Hersfeld zur Landesgrenze nach Thüringen und ist damit eine wichtige Ost-West-Verbindung im mittelhessischen Raum. In ihrem Verlauf durch Hessen führt die B 62 den Namen zweier bedeutender Ferienstraßen:

auf der Strecke entlang dem Oberlauf der Lahn, zwischen Bad Laasphe und Marburg, ist sie Teil der Lahn-Ferien-Straße, auf den hinter Kirchhain (134 km) folgenden dreißig Kilometern ist sie Stück der Deutschen Märchenstraße.

B 236

Die B 236 hat eine Länge von 210 km und verläuft zum überwiegenden Teil in Nord-Rhein-Westfalen. Sie endet im Kreis Marburg-Biedenkopf in der Kommune Münchhausen.

B 252

Die B 252 hat eine Länge von ca. 160 km. Sie beginnt in Nordrhein-Westfalen und mündet bei Lahntal-Göttingen in die B 62. Die B 252 ist im Regionalplan Mittelhessen als Regionalachse ausgewiesen und bildet eine der beiden wesentlichen Verkehrsachsen für die Entwicklung im Landkreis Marburg-Biedenkopf. Überregional stellt sie eine bedeutende Verkehrsverbindung zwischen dem mittelhessischen Raum und Nordhessen sowie dem südlichen Westfalen dar. Wegen der günstigeren Steigungsstrecken gegenüber der teilweise parallel verlaufenden A 7 wird sie häufig vom Schwerlastverkehr als Ausweichstrecke für Fahrten von Ost-Westfalen ins Rhein-Main-Gebiet genutzt. Im Regierungsbezirk Gießen führt sie als vielbefahrene Durchgangsstraße durch zahlreiche enge Ortsdurchfahrten. Ortsumgehungen als Entlastung der lärmgeplagten Anwohner sind geplant, bis jetzt noch nicht umgesetzt.

B 253

Die B 253 führt mit einer Länge von ca. 124 km von Melsungen nach Dillenburg. Sie verläuft ausschließlich im Bundesland Hessen. Bei der Straßenverkehrszählung im Jahr 2005 ist für den kartierten Abschnitt der B 253 im Regierungsbezirk Gießen ein Verkehrsaufkommen von ca. 20.400 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 7,3 % ermittelt worden.

B 254

Die Bundesstraße 254 führt von der Anschlussstelle Felsberg der A 49 über Alsfeld nach Fulda. Ihr ganzer ca. 104 km langer Verlauf liegt ausschließlich in Hessen. Die B 254 hat für den Vogelsbergkreis eine überregionale Funktion als Anbindung an die Oberzentren Kassel und Fulda und hierüber an das Rhein-Main-Gebiet. Durch Anbindung an B 62, die B 275 und verschiedene Landesstraßen ist sie als Verteilerschiene ebenfalls von regionaler Bedeutung für den östlichen Vogelsbergkreis. Sie wird daher vom Fernverkehr häufig als Abkürzungsstrecke zwischen A 5 und A 7 genutzt. Im Verlauf der B 254 sind mehrere Ortsumgehungen gebaut bzw. in Planung.

B 255

Die B 255 verläuft mit einer Länge von ca. 97 km in nahezu ostwestlicher Richtung von Marburg über Herborm nach Montabaur in Rheinland-Pfalz. Mit ihrem Anschluss an die A 45 (Sauerlandlinie) bei Herborm ist die B 255 die kürzeste Verbindung des Raumes Marburg und großer Teile des Landkreises Marburg-Biedenkopf über B 3 und B 62 zum Autobahnnetz in den Bundesländern Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen sowie zu den Benelux-Staaten. Sie stellt darüber hinaus die direkte Verbindung der Mittelzentren Herborm und Gladenbach mit dem Oberzentrum Marburg dar.

Zwischen Herborm-Burg und Herborm teilen sich die B 255 und die B 277 den Weg. Aufgrund der starken Verkehrsbelastung im Raum Herborm und einer ungünstigen Verkehrsführung

am Ortseingang des Stadtteils Burg wurde im April 2009 eine Ortsumgehung für die Stadtteile Burg und Seelbach eröffnet.

Zwischen Gladenbach und Bischoffen befindet sich ein extrem kurvenreiches Teilstück der B 255, die Zollbuche. Sie markierte bis 1628 die Grenze zwischen Hessen-Darmstadt und der Grafschaft Solms. Seit 1974 verläuft dort die Grenze zwischen dem Landkreis Marburg-Biedenkopf und dem Lahn-Dill-Kreis.

Die kurz vor der Einmündung in die B 3 gelegenen Ortsteile von Weimar (Ober- und Niederweimar) werden seit 31.10.2012 durch eine Ortsumfahrung entlastet.

B 275

Die B 275 beginnt in Lauterbach und verläuft bis Grebenhain im Vogelsbergkreis im Regierungsbezirk Gießen. Sie endet nach ca. 158 km bei Bad Schwalbach im Regierungsbezirk Darmstadt und verläuft damit ausschließlich in Hessen.

B 276

Die B 276 hat eine Länge von 117 km. Sie beginnt in Mücke mit der Abzweigung von der B 49 und verlässt den Regierungsbezirk Gießen hinter Schotten. Über sie erfolgt ein Anschluss des Vogelsbergkreises an das Rhein-Main-Gebiet.

B 277

Die B 277 beginnt an der Anschlussstelle Haiger/Burbach und führt über Dillenburg, Herborn und Aßlar nach Wetzlar an der B 49. Sie hat eine Länge von nur 38 km und verläuft in ihrer kompletten Länge in unmittelbarer Nähe zur A 45. Zwischen Herborn-Burg und Herborn verläuft sie kurze Zeit parallel zur B 255. Sie ist zwischen Dillenburg und Herborn-Burg kartiert. Im Januar 2011 wurde die neu fertiggestellte Ortsumgehung von Haiger eröffnet.

B 417

Die B 417 führt von Nassau in Rheinland-Pfalz über Limburg nach Wiesbaden. Der Abschnitt von Limburg bis Taunusstein-Neuhof ist unter dem Namen Hühnerstraße bekannt.

Von Diez bis Limburg an der Lahn verlaufen B 417 und B 54 gemeinsam. Im Stadtgebiet von Limburg unterquert die B 417 gemeinsam mit der B 8 als innerstädtischen Straße „Schiede“ in einem vierspurigen Tunnel die Bahnanlagen.

Der südliche Abschnitt der B 417 (Limburg–Wiesbaden) stellt eine kürzere Alternativroute zur Fahrt über die A 3/A 66 und weist deshalb, vor allem im Berufsverkehr, eine hohe Fahrzeugdichte auf. Hinzu kommt, dass die Strecke abschnittsweise von mehreren Regionalbus- und einer Schnellbuslinie befahren wird.

Der Knotenpunkt B 417/K 474 zwischen Limburg und dem Stadtteil Linter wegen des hohen Verkehrsaufkommens und der langen Wartezeiten für Linksabbieger als Kreisverkehrsplatz ausgebaut.

B 453

Die B 453 ist insgesamt nur 15 km lang, verläuft nahezu nord-süd von Biedenkopf über Dautphe nach Gladenbach und stellt so die Nord-Süd-Verbindung zwischen B62 und B255 dar.

B 454

Die B454 führt auf ihrer 64 km langen Strecke von Niederaula (bei Bad Hersfeld) über Schwalmstadt nach Kirchhain, wo sie in die B 62 mündet. Diese Bundesstraße dient als Verbindung der Städte Bad Hersfeld, Schwalmstadt und Marburg.

In Stadtallendorf läuft der Ausbau der B 454 zum Autobahnzubringer für die A 49. Der erste Bauabschnitt von 1,6 Kilometern Länge und Baukosten von 9,5 Millionen Euro ist am 22. Dezember 2006 freigegeben worden. Die beiden weiteren Bauabschnitte sollen in den kommenden Jahren folgen.

In Stadtallendorf dient sie als innerstädtische Verteilerschiene und wichtigste Anbindung der Stadt Stadtallendorf an das überregionale Straßennetz.

B 455

Die B 455 hat eine Länge von ca. 100 km, von denen nur ein kleiner Abschnitt in der Kommune Schotten im Regierungsbezirk Gießen verläuft.

B 456

Die B 456 stellt auf ihrem Teilstück im Regierungsbezirk Gießen eine Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Weilburg und der B 49 dar. In ihrem weiteren Verlauf zur Einmündung in die A 661 verbindet sie die eher ländlich geprägte Region des Hintertaunus mit dem Rhein-Main-Gebiet.

Seit Juni 2005 wurde die bisherige Streckenführung durch die Altstadt von Weilburg auf eine neue Teilortsumgehung verlegt.

B 457

Die B 457 beginnt als innerstädtische (Licher) Straße in Gießen und führt über Lich, Hungen, Nidda und Büdingen nach 68 km Länge bis nach Gründau, wo sie direkt in die Bundesautobahn 66 mündet. Aufgrund der starken Verkehrsbelastung und der Lärmbelastung der Einwohner in der Durchfahrt der alten B 457 in den Ortskernen von Langsdorf und Hungen wurden nach 2001 hier Ortsumfahrungen konzipiert und umgesetzt.

B 489

Die B 489 stellt mit einer Länge von nur 6 km ein kurzes Verbindungsstück zwischen den Bundesstraßen B 455 und B 457 dar. Sie verläuft durch die Stadtteile Inheiden und Utphe der Kommune Hungen.

Gießener Ring

Der Gießener Ring bezeichnet einen Ring aus Bundesstraßen und Autobahnen rund um die Stadt Gießen. Er besteht im Einzelnen aus der A 480, der A 485, der B 429 und der B 49 und erstreckt sich vom Gießener Nordkreuz bis zum Autobahndreieck Bergwerkswald und über Wettenberg zurück zum Gießener Nordkreuz. Mit seinem durchweg vierspurigen Ausbau dient er im Wesentlichen der Entlastung des Gießener Stadtgebietes vom überregionalen Durchgangsverkehr sowohl in Nord-Süd als auch in West-Ost-Richtung. Er ist über zahlreiche Anschlussstellen mit dem innerstädtischen Verkehrsnetz verknüpft. Der Gießener Ring ist in weiten Teilen bereits mit Lärmschutzeinrichtungen zum Schutz der anliegenden Wohnbebauung ausgerüstet.

Die Beschreibung der innerstädtischen Lärmquellen findet sich im Maßnahmenteil in den jeweiligen Kapiteln der einzelnen Städte.

9.4. Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Die wichtigsten Daten zu den Flächen, Einwohnerzahlen und der Bevölkerungsdichte sind für die fünf Landkreise des Regierungsbezirks in Tabelle 9 zusammengefasst:

Tabelle 9: Daten zu Fläche, Einwohnerzahl und Bevölkerungsdichte in den fünf Landkreisen des Regierungsbezirks Gießen.

Landkreis	Fläche [km ²]	Einwohnerzahl	Bevölkerungsdichte ³⁸ [EW/km ²]
Marburg-Biedenkopf	1.262	245.241	194
Gießen	854	262.505	307
Vogelsberg	1.458	107.256	74
Lahn-Dill	1.066	253.167	237
Limburg-Weilburg	738	171.922	233

Von Umgebungslärm betroffen sind in der 3. Runde, d.h. in der ersten Überarbeitung des Lärmaktionsplanes der 2. Stufe, 94 Kommunen. Kartierte Straßenabschnitte finden sich somit in 93% der 101 Kommunen des Regierungsbezirks Gießen.

Unter Zugrundelegung der Ergebnisse der EU-Lärmkartierung Hessen 2017 ergeben sich für Mittelhessen die in Tabelle 10 gelisteten Belastetenzahlen.

Tabelle 10: Belastete nach VBEB im Regierungsbezirk Gießen nach Pegelklassen.

Lärmpegelklassen [dB(A)]		Belastete Menschen nach VBEB	
über	bis	L _{DEN}	L _{Night}
50	55	-	26.183
55	60	36.298	15.911
60	65	19.823	6.976
65	70	14.576	1.038
70	75	6.789	5
75		835	
Summe		78.321	50.113

Gegenüber der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung haben sich die Gesamtbelastetenzahlen nur geringfügig verändert. Bezogen auf die Bevölkerungszahl des Regierungsbezirks Gießen bedeutet dies, dass ca. 7,5 % der Gesamtbevölkerung des Regierungsbezirks ganztags und ca. 4,8 % nachts von Umgebungslärm betroffen sind.

Die Anzahl der Gesamtbelastung der Bevölkerung unter Angabe der absoluten und prozentualen Zahlen in den einzelnen Landkreisen ist in Tabelle 11 dargestellt. Die Gesamtzahl Belasteter ist in den beiden Landkreisen Gießen und Lahn-Dill sowohl für den Ganztagszeitraum als auch den Nachtzeitraum nahezu gleich. Beide Landkreise weisen die höchsten Belastetenzahlen sowohl ganztags als auch nachts auf. Bezieht man die Belastetenzahlen auf die Gesamtbevölkerung des jeweiligen Landkreises, so weisen die drei Landkreise Gießen, Lahn-Dill und Limburg-Weilburg vergleichbare prozentuale Belastungen im Ganztags- und Nachtzeitraum auf.

³⁸ Bevölkerung im Jahr 2015, Hess. Statistisches Landesamt – Hessische Kreiszahlen 2015, Stand 31.12.2015)

Tabelle 11: Anzahl der Belasteten > 55 dB(A) ganztags (L_{DEN}) und > 50 dB(A) nachts (L_{Night}) nach Landkreisen absolut und prozentual.

Landkreis	Anzahl der Belasteten $L_{DEN} > 55$ dB(A)	Anzahl der Belasteten $L_{Night} > 50$ dB(A)	Prozentuale Belastung ganztags [%]	Prozentuale Belastung der nachts [%]
Marburg-Biedenkopf	12.949	8.380	5,3	3,4
Gießen	22.885	14.284	8,7	5,4
Vogelsberg	4.624	3.059	4,3	2,8
Lahn-Dill	23.698	14.880	9,4	5,9
Limburg-Weilburg	14.120	9.493	8,2	5,5

Zur Identifizierung von Lärmkonflikten aus der Lärmkartierung wurden folgende Auslösewerte zugrunde gelegt:

- $L_{DEN} \geq 65$ dB(A)
- $L_{Night} \geq 55$ dB(A)

Anhand der eben genannten Auslösewerte ergeben sich die in Tabelle 12 dargestellten absoluten und prozentualen Belastetenzahlen für die einzelnen Landkreise.

Die Belastetenzahlen oberhalb der o.g. Auslösewerte sind in allen Landkreisen nachts etwas höher als ganztags. Bezogen auf die Gesamtbevölkerung sind ganztags zwischen 1 % und 2,7 % und nachts zwischen 1,2 % und 3,1 % der Bevölkerung betroffen. Die Landkreise Gießen und Lahn-Dill weisen mit ähnlichen Belastetenzahlen absolut gesehen die höchsten Belastetenzahlen unter den Landkreisen auf. Prozentual gesehen weist allerdings der Kreis Limburg-Weilburg die höchsten Belastungen auf.

Tabelle 12: Anzahl der Belasteten oberhalb der Auslösewerte von 65 dB(A) ganztags (L_{DEN}) und > 55 dB(A) nachts (L_{Night}) nach Landkreisen absolut und prozentual.

Landkreis	Anzahl der Belasteten $L_{DEN} > 55$ dB(A)	Anzahl der Belasteten $L_{Night} > 50$ dB(A)	Prozentuale Belastung ganztags [%]	Prozentuale Belastung nachts [%]
Marburg-Biedenkopf	4.383	4.424	1,8	1,8
Gießen	6.106	6.303	2,3	2,4
Vogelsberg	1.116	1.324	1,0	1,2
Lahn-Dill	5.847	6.526	2,3	2,6
Limburg-Weilburg	4.703	5.312	2,7	3,1

Die Verteilung der Belastetenzahlen auf die jeweiligen Isophonen, d.h. die 5 dB(A)-Pegelbereiche oberhalb der Auslösewerte ist in Tabelle 13 dargestellt. Im Ganztagszeitraum sind 835 Personen in Mittelhessen einem Umgebungslärm von mehr als 75 dB(A) ausgesetzt. Nachts sind es nur fünf Belastete oberhalb von 70 dB(A). Vier sind im Vogelsbergkreis zu verorten und eine Person im Lahn-Dill-Kreis.

Tabelle 13: Betroffene im Landkreis nach Pegelklassen ganztags und nachts für die einzelnen Landkreise.

Landkreis	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	>65-70	> 70
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Marburg-Biedenkopf	2915	1329	139	2964	1265	195	0
Gießen	4219	1678	209	4476	1715	112	0
Vogelsberg	753	337	26	885	401	34	4
Lahn-Dill	4050	1631	166	4647	1620	258	1
Limburg-Weilburg	2601	1807	295	2905	1968	439	0

Die Belastungssituation in den einzelnen Landkreisen ist in hohem Maße von den Belastungszahlen der großen Städte beeinflusst. Dies gilt besonders für den Landkreis Gießen. In geringerem Maße trifft dies auch auf die Kreise Marburg-Biedenkopf und Limburg-Weilburg zu. Unbeeinflusst von dieser Tendenz ist der Vogelsbergkreis.

Um den Einfluss der großen Städte auszublenden, wurden o.g. Betrachtungen erneut ohne die Belastungszahlen von Marburg, Gießen, Wetzlar und Limburg in Abbildung 10 dargestellt. Wie zu sehen ist, verringert sich die absolute Anzahl Belasteter deutlich, was auf den hohen Anteil der Belasteten der 4 großen Städte zurückzuführen ist. Die Belastungszahlen der Kreise Marburg-Biedenkopf, Gießen und Limburg-Weilburg nähern sich einander an. Der Abstand zum Vogelsberg verringert sich und die relativ hohe Belastung im Lahn-Dill-Kreis ist auch ohne die Stadt Wetzlar deutlich erkennbar.

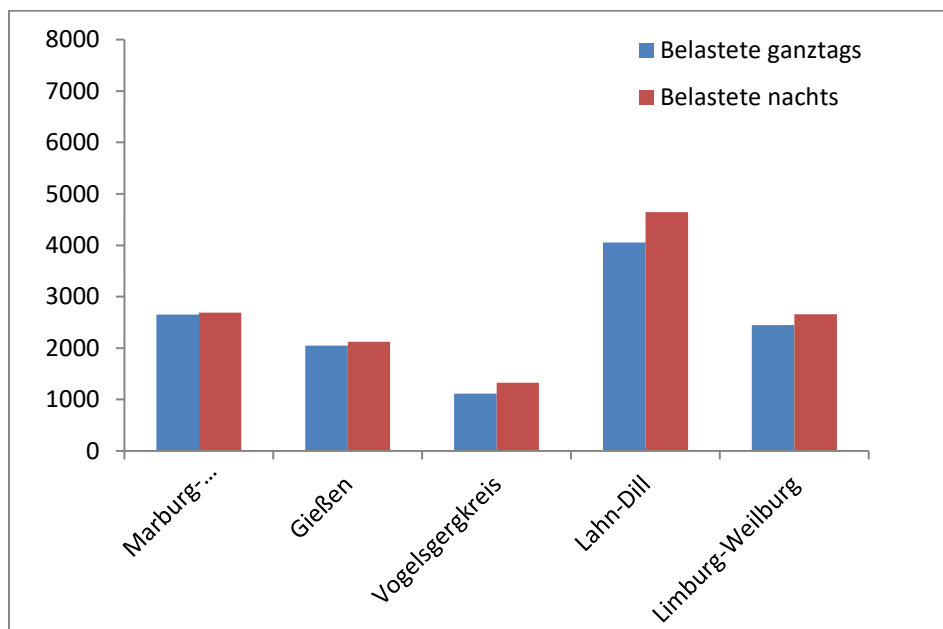


Abbildung 10: Belasteten oberhalb der Auslösewerte ganztags (blau) und nachts (rot) ohne die vier großen Städte Gießen, Marburg, Limburg und Wetzlar.

Der große Einfluss der vier großen Städte des Regierungsbezirks für ihren jeweiligen Landkreis ist durch die hohen absoluten Zahlen Belasteter bedingt, wie Abbildung 11 entnommen werden kann.

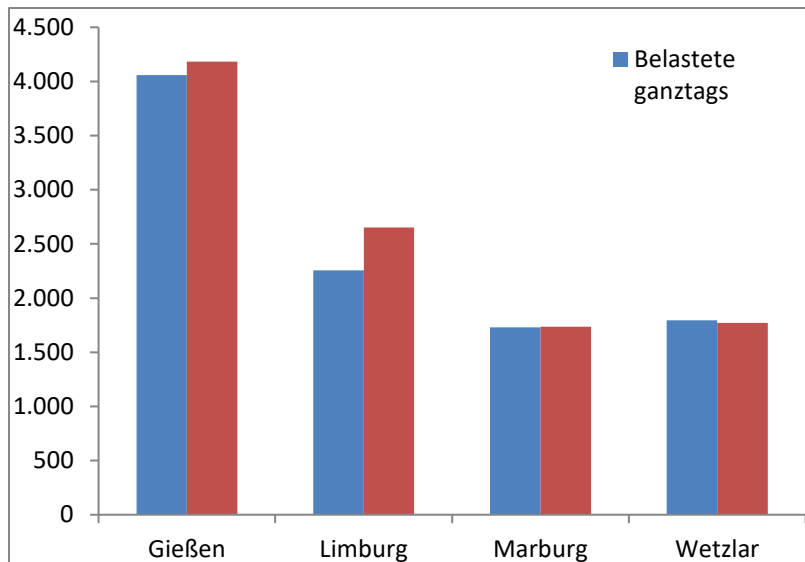


Abbildung 11: Belastetenzahlen oberhalb der Auslösewerte ganztags (blau) und nachts (rot) in den vier großen Städten Gießen, Marburg, Limburg und Wetzlar.

Die Stadt Gießen weist unter Betrachtung der absoluten Zahlen die höchste Belastetenzahlen auf, gefolgt von der Stadt Limburg. In beiden Städten ist die Anzahl Belastete nachts etwas höher als ganztags, im Gegensatz zu Marburg und Wetzlar.

Bei Betrachtung der prozentualen Belastung der Gesamtbevölkerung der einzelnen Städte, so zeigt sich in Abbildung 12, dass Limburg gemessen an seiner Einwohnerzahl die höchste Belastung aufweist.

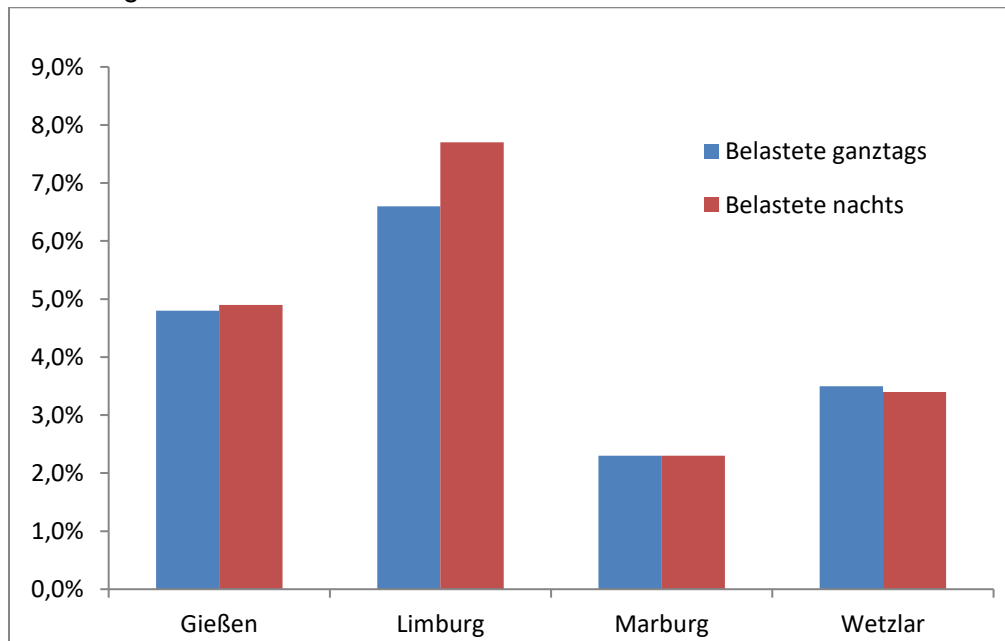


Abbildung 12: Prozentuale Belastetenzahlen oberhalb der Auslösewerte ganztags (blau) und nachts (rot) in den vier großen Städten Gießen, Limburg, Marburg und Wetzlar.

Die Anzahl der belasteten Flächen sowie Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, die sich nach Auswertung der Umgebungslärmkartierung 2017 ist in Tab. 14 dargestellt. Innerhalb des Regierungsbezirks sind keine Krankenhäuser oberhalb von 55 dB(A) zu verzeichnen. Insgesamt 23 Schulen sind im Regierungsbezirk Gießen von einer Lärmbelastung ober-

halb 55 dB(A) betroffen. Zwei davon sogar oberhalb von 65 dB(A) mit Verortung in Bad Camberg und in Dautphetal sowie eine weitere Schule in Bad Camberg liegt oberhalb von 75 dB(A).

Tabelle 14: Geschätzte Anzahl der belasteten Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser durch den Straßenlärm im Regierungsbezirk Gießen.

L _{DEN}	Fläche [km ²]	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
>55	473	32.344	20	0
> 65	145	9147	2	0
> 75	33	352	1	0

10. Lärmprobleme und Maßnahmen im Landkreis und in den einzelnen Kommunen

Aufgrund der hohen Anzahl von Belasteten oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung ist Handlungsbedarf gegeben. Im nachfolgenden Kapiteln werden Lärmprobleme, Lösungsansätze und bereits erfolgte Maßnahmenumsetzungen dargestellt.

Für eingegangene Maßnahmenvorschläge, die nicht der Lärminderung dienen wird auch auf Anhang C dieses Planes verwiesen.

10.1. Allgemeine Fragen/Maßnahmenvorschläge zum Lärmaktionsplan

1. Werden bei der Festlegung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen die Belange des Wirtschaftsverkehrs sowie die Verkehrsbedeutung der Straße berücksichtigt?

Die Festlegung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes erfolgt stets im Einzelfall und unter Berücksichtigung aller entscheidungsrelevanten Gegebenheiten. Die Entscheidungsgrundlagen sind im allgemeinen Teil des Lärmaktionsplans, insbesondere im Kapitel 3.4, ausführlich dargelegt.

2. Ist es möglich, generell auf Einschränkung der Mobilität zu verzichten und dennoch eine angemessene Verbesserung des verkehrsbedingten Lärmschutzes zu erreichen?

Mit einem generellen Verzicht auf die Festlegung von lärmschutzbedingten straßenverkehrlichen Maßnahmen, wie bspw. innerörtlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen, sind die anspruchsvollen Ziele der Lärminderungsplanung nicht in allen Einzelfällen erreichbar. Im Übrigen wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen.

3. Werden bei der Festlegung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen die entstehenden Verkehrsverlagerungen sowie die Erhaltung der Funktionsfähigkeit der Straße betrachtet?

Im Rahmen der Prüfung der Anordnung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen werden auch etwaige entstehende Effekte der Verlagerung des Verkehrs geprüft und in die Entscheidungsfindung einbezogen. Gleiches gilt für die Erhaltung der Verkehrsfunktion der Straße. Nähere Ausführungen sind dem Kapitel 3.4 zu entnehmen.

4. Die im Kapitel 5.1, exakt in der Tabelle 6, vorgesehenen Maßnahmen sind nicht konsistent bzw. würden sich bei gleichzeitiger Anwendung widersprechen. Wie ist dies erklärbar?

In der vorgenannten Tabelle ist das Spektrum möglicher Maßnahmen der straßenbaulichen und straßenverkehrlichen Lärminderung exemplarisch aufgeführt. Die Auswahl und Prüfung

der Umsetzbarkeit ebendieser Maßnahmen erfolgt stets im Einzelfall unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Gegebenheiten. Gleiches gilt für die Kombination von ausgewählten Maßnahmen. In der Praxis werden daher nur solche Maßnahmen miteinander zu kombinieren sein, die sich nicht widersprechen.

5. Geschwindigkeitsreduzierungen führen zu längeren Verweilzeiten der Kraftfahrzeuge auf den Straßen. Dies führt zu höheren Lärmpegeln sowie zu einem Mehr an lärm-erzeugenden Brems- und Beschleunigungsvorgängen, insbesondere dann, wenn keine „Grünen Wellen“ geschaltet sind. Wie kann es sein, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen angeordnet werden?

Es ist bereits hinreichend bekannt und allgemein anerkannt, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen bei gleichbleibenden Verkehrsfluss nicht zu einem Mehr an Verkehrslärm führen, sondern eine Maßnahme zur Reduzierung von Verkehrslärm darstellen. Dabei sind die Stetigkeit und die Verstetigung des Verkehrsflusses ein wichtiges Anliegen für die Verkehrsbehörden. Durch die Verkehrsbehörden werden diese Kriterien deshalb stets beachtet und, sofern möglich, umgesetzt. Gleiches gilt für die für die Lärmaktionsplanung zuständigen Behörden sowie die Einrichtung von „Grünen Wellen“.

6. Vom Menschen wird erst eine Geräuschreduzierung von 3 dB(A) als wahrnehmbare Reduzierung des einwirkenden Lärms wahrgenommen. Im vorliegenden Lärmaktionsplan werden - entgegen der mathematischen Rundungsregelungen - bereits Lärmpegel von 2,1 dB(A) auf 3 d(A) aufgerundet. In Folge dessen werden verkehrsbeschränkende Maßnahmen festgelegt, die nicht oder nur zu einer eingeschränkten Wahrnehmung der Reduzierung der Verkehrsgeräusche führen. Warum wird derart vorgegangen?

Bei der Entscheidung über die Anordnung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen sind die zuständigen Behörden an die rechtlichen Vorgaben gebunden. Die vorgenannte Rundungsregelung ist in Fußnote 10 der bundesweit gültigen Lärmschutz-Richtlinien-StV festgeschrieben. Weitere Ausführungen sind dem Kapitel 3.4 zu entnehmen.

Darüber hinaus stellt nach der Rechtsprechung bei der Entscheidung über die Anordnung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen jenseits des Wertes von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts auch eine geringfügige (weitere) Senkung des Beurteilungspegels [im Bereich von 1 dB(A)] keine nur sehr geringe Verbesserung der Lärmsituation der Anwohner dar, soweit es um die Bewertung der Verhältnismäßigkeit einer Maßnahme geht.

7. Eine weitere Maßnahme zur Reduzierung des Verkehrslärms, mit der sich weitergehende Verkehrsbeschränkungen vermeiden lassen würden, wäre die Überwachung der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Warum wird diese Maßnahme nicht praktiziert?

Die durch den Straßenverkehr entstehenden Lärmbelastungen der Bürgerinnen und Bürger wird errechnet. Dabei wird stets vom rechtstreuen Verkehrsteilnehmer ausgegangen. Dies hat zur Folge, dass Geschwindigkeitsüberschreitungen Einzelner keinen Eingang in die Lärmbeurteilung finden. Gleichwohl wird der tatsächliche Lärminderungseffekt von Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen nicht in Abrede gestellt. Die Geschwindigkeitsüberwachung im Straßenverkehr wird durch die Lärmaktionsplanung befürwortet.

8. Bevor Geschwindigkeitsbeschränkungen in Erwägung gezogen werden, sollten zunächst Schaden am Straßenbelag ausgebessert werden. Dies führt bereits zu einer erheblichen Geräuschminderung. Wie wird diese Lärminderungsmöglichkeit von der Lärmaktionsplanung berücksichtigt?

Wie bereits vorstehend ausgeführt, werden die durch den Straßenverkehr entstehenden Lärmbelastungen der Bürgerinnen und Bürger errechnet. Schadhafte Straßenbeläge werden bei dieser Berechnung nicht berücksichtigt. Dies hat zur Folge, dass etwaige vorhandene Schäden an den Straßenbelägen keine Erhöhung des errechneten Lärmpegels herbeiführen. Folglich wird im Rahmen der Lärmkartierung ein in der Realität bestehender schadhafter Straßenbelag nicht erfasst und würde an dieser Stelle auch keine entsprechenden lärm mindernden Maßnahmen erforderlich machen. Gleichwohl wird durch die Lärmaktionsplanung der tatsächliche lärm mindernde Effekt von Straßendeckensanierungen nicht in Abrede gestellt; die Instandsetzung der Straßen wird daher begrüßt.

9. Die durch die Lärmaktionsplanung initiierten straßenverkehrlichen Maßnahmen dürfen nicht zu einer Verschlechterung des Verkehrsflusses führen. Schließlich führt ein schlechterer Verkehrsfluss zu gesteigerten Luftschadstoffemissionen und -immissionen. Dies gilt insbesondere für Städte mit einem gültigen Luftreinhalteplan. Wie wird diesem Effekt Rechnung getragen?

Im Rahmen der Maßnahmenprüfung wird auch den Belangen der Luftreinhalteplanung Rechnung getragen. Hierzu findet, sofern angezeigt, eine Detailprüfung durch das für die Aufstellung von Luftreinhalteplänen in Hessen zuständige Hessische Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, statt. Prinzipiell gilt, dass eine Verstetigung des Verkehrsflusses zu weniger Luftverunreinigungen durch den motorisierten Verkehr zur Folge hat. Die Verbesserung des Verkehrsflusses ist daher ein wichtiges Anliegen der planenden Behörden.

10. Durch Geschwindigkeitsreduzierungen werden motorisierte Verkehrsteilnehmer belastet. Dies gilt insbesondere für den Wirtschaftsverkehr, der durch verlängerte Fahrzeiten einen Standortnachteil erfährt. Werden die durch Geschwindigkeitsreduzierungen eintretenden Fahrzeitverlängerungen in die Entscheidungsfindung eingestellt?

Wie bereits unter 1. und 2. ausgeführt, erfolgt die Festlegung von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Einzelfall und unter Abwägung aller sachverhaltsrelevanten Gegebenheiten. Exemplarisch sei an dieser Stelle ausgeführt, dass eine innerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h auf 30 km/h auf einer Fahrtstrecke von 100 m bei ansonsten gleichbleibenden Randbedingungen lediglich zu einer Fahrzeiterhöhung von weniger als 5 Sekunden führt.

11. Der straßenbaulichen Lärmsanierung, insbesondere durch den Einbau von neuartigen lärmarmen Straßendeckschichten, muss Vorrang gegenüber Verkehrsbeschränkungen an Bestandsstraßen gewährt werden. Wird diesem Anliegen entsprochen?

Wie aus dem vorliegenden Lärmaktionsplan zu entnehmen ist, wird dieser Forderung entsprochen, siehe auch Kapitel 3.4.1. Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass die neue RLS-19

erstmals auch eine schalltechnische Wirksamkeit von lärmarmen Deckenbelägen auf Straßen des innerörtlichen Verkehrs vorsieht. Bislang sind nur lärmarme Deckschichten in schalltechnischer Hinsicht allgemein anerkannt, die ihr Geräuschminderungspotential ab einer Geschwindigkeit von 50 km/h beginnend entfalten. In anderen Worten, es tritt erst oberhalb von Geschwindigkeiten von 50 km/h eine Lärmreduzierung ein. Da die innerörtliche Regelgeschwindigkeit 50 km/h nicht überschreitet, ist der Einbau von lärmarmen Deckschichten dort in der Regel bislang nicht erfolgt.

12. Zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs ist ein Ausbau des ÖPNV dringend erforderlich – wie wird dies vorangetrieben?

Die Stärkung des ÖPNV ist ein wichtiges Instrument, um eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu bieten und den Umstieg zu fördern. Dies erkennt auch der Koalitionsvertrag der Hessischen Landesregierung für die 20. Legislaturperiode an. Diesem ist zu entnehmen, dass die Hessische Landesregierung „eine Qualitätsoffensive ÖPNV gemeinsam mit den Verkehrsverbänden, um derzeitige Probleme zu beheben und Fachkräfte zu gewinnen“ plant.

13. Der Ausbau von Parkleitsystem und LKW-Raststätten ist zur Vermeidung und Verminderung von innerstädtischen LKW-Suchverkehren erforderlich. Welche Maßnahmen werden durch die Lärmaktionsplanung initiiert?

Die Forderung des Ausbaus von Parkleitsystemen und LKW-Raststätten zur Vermeidung und Verminderung von innerstädtischen LKW-Suchverkehren ist sicherlich ein berechtigtes und nachvollziehbares Anliegen der betroffenen Wirtschaftsteilnehmer. Allerdings ist die aktive Förderung dieser Maßnahmen kein Kernthema der Lärmaktionsplanung.

14. Sofern Wohnbauvorhaben an bestehende Verkehrslärmquellen heranrücken, sind die Lärmbeeinträchtigungen im Rahmen der Bauleitplanung abzuwägen und es sind geeignete Schallschutzmaßnahmen festzuschreiben. Wie wird dies in der Praxis gehandhabt?

Immer wenn neue Wohnbauvorhaben an bestehende, lärmintensive Verkehrswege heranrücken, gibt es einen Konflikt zwischen den unterschiedlichen Interessen, namentlich der weiteren uneingeschränkten Nutzung des Verkehrsweges einerseits und dem gesunden Wohnen andererseits. Dieser Konflikt ist im Rahmen der Bauleitplanung regelmäßig abzuwägen. Das genaue Vorgehen wird im vorliegenden Lärmaktionsplan im Kapitel 3.5, exakt Kapitel 3.5.3, ausführlich erläutert.

15. Lärmmessung

Lärmmessungen stellen im Gegensatz zu Berechnungen immer nur eine Momentaufnahme der Geräuschsituation an einem bestimmten Messort dar, die nicht repräsentativ für den Jahresverlauf ist. Die einschlägigen Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmbelastung aus dem Straßenbereich überschätzen die Lärmimmissionen generell zu Gunsten der Betroffenen und räumen diesen damit einen höheren Schutzanspruch ein. Aus diesem Grund sind nach den einschlägigen Lärmschutzvorschriften nur Verkehrslärberechnungen zulässig. (vgl. Kapitel 6.1)

16. Gesamtlärbetrachtung

Lärmmessungen stellen nur eine Momentaufnahme dar. Eine Gesamtlärbetrachtung für den Bereich Straßen-, Schienen- und Fluglärm ist nach aktueller Rechtsprechung weder vom Bundesgesetz- noch vom Bundesverordnungsgeber vorgesehen. Gemäß § 4 Abs. 2 der 34. BImSchV hat die Ausarbeitung der strategischen Lärmkarten getrennt für jede Lärmart (Straßen-, Schienen-, Fluglärm usw.) zu erfolgen. Um verursachergerechte Maßnahmen ergreifen zu können, muss demnach die Emission verursachergerecht zugeordnet werden können. Zudem erfolgt die Berechnung zugunsten etwaiger Betroffener. Ergänzend zur EU-Umgebungslärmkartierung ist seit Dezember 2019 eine Karte der Gesamtlärmbelastung für Hessen im Lärmviewer verfügbar.

17. Verbesserung des Lärmschutzes durch Bepflanzungen

Durch das Straßenbegleitgrün kann vordergründig nur die optische Beeinträchtigung durch die Emissionsquelle gemindert oder beseitigt werden. Deshalb kann hier nur von einer subjektiv empfundenen Lärminderung gesprochen werden. Erst ab einer Breite von 100 m würde Bepflanzung den Lärm wahrnehmbar reduzieren.³⁹

18. Tempo 40

Gemäß der Lärmschutz-Richtlinien-StV soll durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes der Beurteilungspegel unter den maßgeblichen Richtwert abgesenkt werden soll. Dieses Ziel ist mit Tempo 40 km/h (anstatt 50 km/h) in der Regel nicht zu erreichen. Insofern sollten - sofern die Voraussetzungen für die lärmschutzbedingte Anordnung von Tempo 30 km/h im konkreten Einzelfall vorliegen - im Sinne einer möglichst weitgehenden Zielerreichung dieser Sollvorschrift die Möglichkeiten einer weitreichenderen Geschwindigkeitsbeschränkung ausgeschöpft und auf die Anordnung von Tempo 40 km/h aus Gründen des Lärmschutzes verzichtet werden.

19. Flüsterasphalt, innerorts:

Bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h erfolgt zurzeit von Hessen Mobil kein standardisierter Einbau von lärmarmen Deckenbelägen. Ein Grund dafür ist, dass nach der gültigen Lärmbeurteilungsvorschrift (RLS 90) kein zugelassener Lärmreduzierfaktor für die in Frage kommenden Deckschichten angesetzt werden kann.

Da bei Geschwindigkeiten von 50 km/h die maßgeblich für eine störende Geräuschentwicklung verantwortlichen LKW- Antriebsgeräusche im Vergleich zu den Abrollgeräuschen überwiegen, wird der Einfluss der Fahrbahndeckenwahl (Reifen- Decken- Geräusch) als untergeordnet betrachtet und auch aus diesem Grunde nicht eingesetzt.

20. Beförderung im ÖPNV für 1 € pro Tag

Analog des Wiener Verkehrsmodells soll die Beförderung mit dem ÖPNV für 1 € am Tag möglich sein. Die Umsetzung eines solchen Verkehrsmodells kann nicht auf der Ebene der Lärmaktionsplanung gelöst werden.

21. Darstellung der Lärmkennziffern in entsprechenden Karten

Eine flächendeckende Visualisierung der Lärmkonflikte durch Lärmkennzifferbänder ist gesetzlich nicht vorgeschrieben. Die maximalen Lärmkennziffern für den Straßenzug sind je-

³⁹ Punkt 7.1.6 Schallabschirmung, Städtebauliche Lärmfibel Online, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden – Württemberg, <https://www.staedtebauliche-laermfibel.de/?p=71&p2=7.1.6>, abgerufen am 17.12.2019.

weils in den Tabellen zu den Lärmkonfliktpunkten dargestellt. Die Art und Weise der Darstellung der Lärmbelastungen, insbesondere für einzelne Straßenabschnitte, ist in das Ermessen der planaufstellenden Behörde gestellt.

22. Umsetzung der Maßnahmen aus der 2. Stufe

Die Umsetzung der festgelegten Maßnahmen erfolgt auf der Grundlage des einschlägigen Fachrechts und durch die hierfür zuständigen Behörden. Die planaufstellende Behörde stellt den Stand der Maßnahmenumsetzung lediglich dar

23. Angabe der DTV-Werte zur Berechnung der Lärmkennzahlen

Es soll bei jeder Berechnung angegeben werden, auf welcher Verkehrsmenge die Berechnung beruht. Eine ausführliche Darlegung der in jedem Fall verwendeten Verkehrsmengen geht über die Anforderungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie hinaus und würde die Lesbarkeit des Plans negativ beeinflussen. Auf die Angaben der jeweiligen Verkehrszahlen wird daher verzichtet.

24. Tempo 30 überall, wo LKZ>100

Tempo 30 aus Lärmschutzgründen kann lediglich dort eingeführt werden, wo die gesetzlichen Möglichkeiten gegeben sind. Es sind deshalb Einzelfallentscheidungen zu treffen. Aufgrund der begrenzten Kapazitäten bei allen beteiligten Behörden ist eine Betrachtung jedes Einzelfalls ein langfristiges Ziel der Lärmaktionsplanung.

25. Lärmschadenskosten

Im Rahmen der Beteiligung wurde folgende Stellungnahme vorgebracht, dass die Lärmschadenskosten mit knapp 10 € pro Person zu gering sein und gemäß der jüngsten INFRAS-Studie zu den externen Kosten mit 93 € zu beziffern wären, wovon mehr als 60% auf den Straßenverkehr entfallen würden.

Die Lärmschadenskosten werden nach den LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung vorgenommen. Diese stellen eine bundesweit einheitliche Grundlage dar. Sie wurden von den Ministerien der Länder beschlossen und zur Anwendung empfohlen. Eine methodische Diskussion der Belastbarkeit dieser Zahlen ist nicht angezeigt.

Zudem ist eine weitergehende Aufsplittung, bspw. nach Kommunen und Straßen rechtlich nicht erforderlich und fachlich nicht angezeigt. Schließlich stellen die Lärmschadenskosten durch die Zusammenfassung in einer Tabelle (Tabelle 195) eine übergeordnete Kenngröße für den gesamten Regierungsbezirk Gießen dar. Sofern Kommunen weitergehende Lärmschadenskosten für ihre Planungen und Entscheidung für wesentlich erachten, können Sie diese selbst ermitteln. Schließlich steht ihnen der erforderliche Zugang zum Programm ODEN zur Verfügung.

26. Lärmarmer Asphalt auf innerstädtischen Straßen

Ist Hessen Mobil Straßenbaulasträger, ist folgender Hinweis zu beachten. Bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h erfolgt zurzeit von Hessen Mobil kein standardisierter Einbau von lärmarmen Deckenbelägen auf innerstädtischen Straßen. Ein Grund dafür ist, dass nach der gültigen Lärmberechnungsvorschrift (RLS 90) kein zugelassener Lärminderungsfaktor für die in Frage kommenden Deckschichten angesetzt werden kann.

Da bei Geschwindigkeiten von 50 km/h die maßgeblich für eine störende Geräusentwicklung verantwortlichen Lkw- Antriebsgeräusche im Vergleich zu den Abrollgeräuschen überwiegen, wird der Einfluss der Fahrbahndeckenwahl (Reifen- Decken- Geräusch) als untergeordnet betrachtet und auch aus diesem Grunde nicht eingesetzt.

10.2. Landkreis Gießen

Mit seiner zentralen Lage in Hessen verfügt der Landkreis Gießen über eine gute Anbindung an das Bundesfernstraßennetz. Zwei bedeutende Nord-Süd-Verbindungen queren den Landkreis Gießen. Dies ist einerseits die A 45, die das Ruhrgebiet mit dem Rhein-Main-Gebiet verbindet und andererseits die A 5 als Teil der wichtigen europäischen Nord-Süd-Achsen. Über die B 49 erfolgt der Anschluss an die A 3. Mit der B 3 verfügt der Landkreis über eine weitere Verbindung nach Norden in Richtung Kassel. Ein Überblick über die in der Lärmkartierung 2017 erfassten Straßen sind, nach den Vorgaben der EU-Kartierung und der hessenweiten PLUS-Kartierung, für den Ganztagszeitraum L_{DEN} in Abbildung 13 dargestellt.

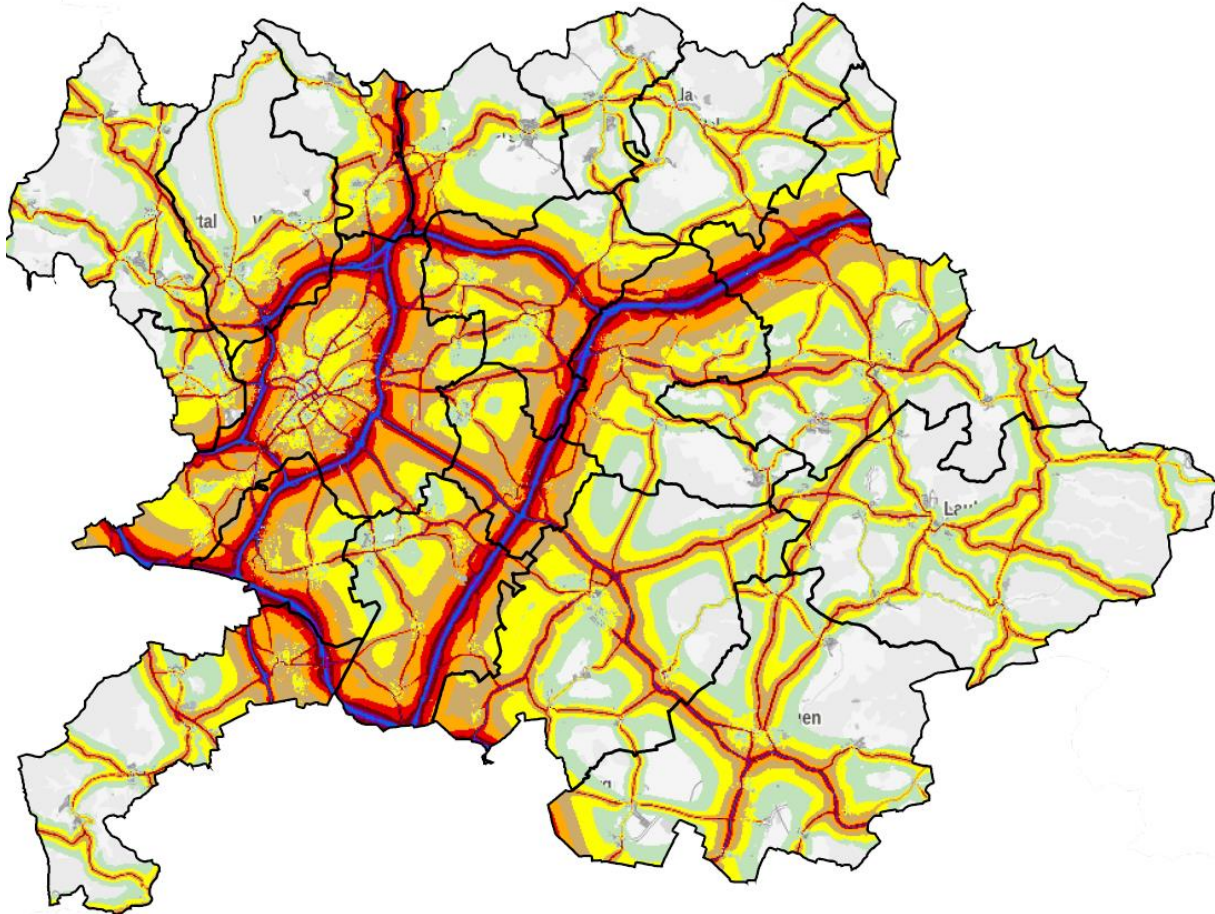


Abbildung 13: Kartierte Straßenabschnitte im Landkreis Gießen.⁴⁰

Der Landkreis Gießen weist folgende Hauptlärmquellen auf:

die Bundesautobahnen: A 5, A 45 und A 485

die Bundesstraßen: B 49 und B 489

die Landesstraßen: L 3020, L 3128, L 3129, L 3286, L 3475 und L 3481, L 3051

die Kreisstraßen: K 42, K154

Die Anzahl der Betroffenen im Landkreis Gießen oberhalb der Auslösewerte von > 65 dB(A) ganztags und > 55 dB(A) nachts, eingeteilt in verschiedene Pegelklassen, ist Tabelle 15 zu entnehmen.

⁴⁰ Hintergrund: © GeoBasis-DE/BKG 2017 © Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

Tabelle 15: Anzahl belasteter Personen im Landkreis Gießen oberhalb der Auslösewerte L_{DEN} und L_{Night} .

	Betroffenzahl L_{DEN}			Betroffenzahl L_{Night}			
	65 - 70	70 - 75	> 75	55 - 60	60 - 65	> 65 -70	> 70
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Landkreis Gießen	4226	1679	209	4483	1717	112	0

Im Landkreis Gießen sind nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 oberhalb der Auslösewerte ganztags von > 65 dB(A) 6114 Betroffene erfasst. Über dem Auslösewert für den Nachtzeitraum von > 55 dB(A) sind es im gesamten Landkreis 6312 Betroffene. Damit ist die Anzahl der Belasteten im Ganztagszeitraum etwas niedriger als die Anzahl der Belasteten im Nachtzeitraum. Für den Nachtzeitraum ist die Anzahl der Belasteten, analog zu den unterschiedlichen Auslösewerten, zu 10 dB(A) niedrigeren Werten verschoben, wie Abbildung 14 zu entnehmen ist. Die Belastungen in den höchsten Pegelklassen mit mehr als 10 Belasteten im Ganztagszeitraum befinden sich neben der Universitätsstadt Gießen, in den Städten Heuchelheim und Linden. In Linden wurde ein erhöhter DTV Wert der Berechnung zugrunde liegt, welcher nicht plausibel erscheint.

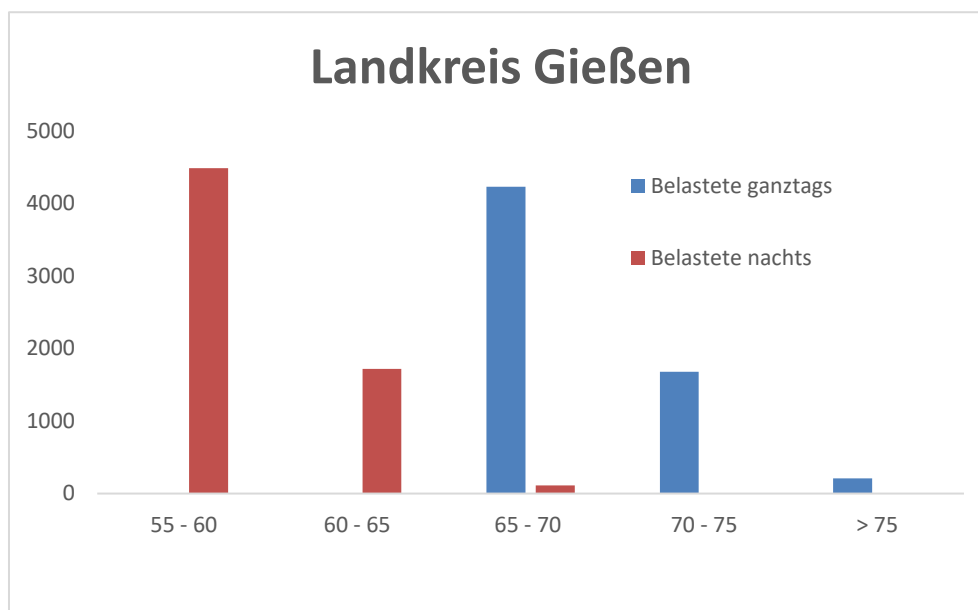


Abbildung 14: Anzahl Belasteter im Landkreis Gießen oberhalb der Auslösewerte ganztags (blau) und nachts (rot).

Innerhalb der Kommunen konnten für den Landkreis Gießen die in Tabelle 130 gelisteten Lärmkonfliktpunkte ermittelt werden. Kommunen in denen die statistische Auswertung weniger als 10 betroffene Personen in der gesamten Kommune, einzelnen Ortsteilen oder in einzelnen Straßenabschnitten ergab, wurden nicht als Kommunen mit Lärmkonfliktpunkt gewertet und im Folgenden auch nicht erfasst. Eine dezidierte Betrachtung der Belasteten in den einzelnen Pegelklassen oberhalb der Auslöseschwelle erfolgt in den fortfolgenden Unterkapiteln für jede einzelne Kommune des Landkreises Gießen. Zur Beschreibung der Stärke der Belastung wird die Lärmkennziffer (LKZ) herangezogen. Sie führt die Stärke der Lärmbelastung am jeweiligen Ort und die Anzahl der dort betroffenen Anwohner zusammen. Je mehr

Menschen von hohen Immissionspegeln betroffen sind, desto größer ist ihr Wert und desto gravierender ist der Lärmkonflikt infolgedessen einzustufen.

Die größten Lärmkennziffern im Landkreis Gießen sind unmittelbar in der Universitätsstadt Gießen zu verorten. Das Maximum liegt dabei in der Kernstadt mit einer nächtlichen Lärmkennziffer von 1924 in der Grünberger Straße. Ebenfalls eine Lärmkennziffer von über 1000 weisen im Nachtzeitraum Abschnitte der Ludwigstraße mit 1696 und ein Abschnitt der Schulstraße mit 1095 auf. Weitere sehr hohe Belastungen der Bevölkerung im Nachtzeitraum befinden sich mit einem Wert von 975 in der Frankfurter Straße (L 3475) und in der Robert-Sommer-Straße mit einem Wert von 932. Im Landkreis selbst weist die Stadt Großen-Linden mit einem Wert von 826 im Nachtzeitraum die größte Lärmkennziffer durch die Landesstraße L 3129 auf. Hohe Belastungen finden sich zudem in Lollar für die L 3475 im Nachtzeitraum mit einer maximalen Lärmkennziffer von 768. In Pohlheim im Ortsteil Watzenborn-Steinberg sind die L 3129 und die L3132 durch hohe Belastungen im Nachtzeitraum mit Lärmkennziffern von 773 bzw. 752 gekennzeichnet.

Für den Ganztagszeitraum sind die höchsten Belastungen an den gleichen Lärmkonfliktpunkten wie im Nachtzeitraum. Explizite Lärmkennzifferwerte zu den Belastungen im Ganztagszeitraum und im Nachtzeitraum für alle Lärmkonfliktpunkte sind Tabelle 16 zu entnehmen.

Tabelle 16: Lärmkonfliktpunkte nach Kommunen in alphabetischer Reihenfolge im Landkreis Gießen.

Stadt/Gemeinde	Orts- teil/Be- reich	Klassifizierung der Straße	LKZ ⁴¹
Biebertal	Rodheim- Bieber	L 3286	197 (N)
Buseck	Alten-Bu- seck	L 3128/ L3356, bis Schwarztorweg 1	137 (N)
		L 3128 , Am Rinnerborn	123 (N) ^{*42}
	Großen- Buseck	L 3126 bis Einmündung Pfungstweg	78 (N)
	Oppenrod	A 5	164 (N)
K 154		201 (N)	
Fernwald	Steinbach	A 5	191 (N)
Gießen	Kernstadt	Aulweg	58 (DEN), 269 (N)
		Bismarckstraße	136 (DEN), 538 (N)
		Bleichstraße	123 (DEN), 521 (N)
		Dürerstraße	70 (DEN), 307 (N)

⁴¹ LKZ: auf 100 m Abschnitt normierter Lärmkennziffer. (DEN): LKZ ganztags, (N/night): Nachtzeitraum. Es wird dabei immer der maximale Wert der LKZ in der betroffenen Straße angegeben.

⁴² Bei dieser nächtlichen Lärmkennziffer ist das nächtliche Tempolimit auf 30 km/h noch nicht eingeschlossen.

	L3475, Frankfurter Straße	363 (DEN), 975(N)
	Gießener Straße	196 (DEN), 638 (N)
	Gnauthstraße	127 (DEN), 532 (N)
	Grünberger Straße	775 (DEN), 1924 (N)
	Krofdorfer Straße	198 (DEN), 604 (N)
	Leihgesterner Weg	35 (DEN), 158 (N)
	Licher Straße	48 (DEN), 358 (N)
	Ludwigsplatz	136 (DEN), 520 (N)
	Ludwigstraße	727 (DEN), 1696(N)
	Marburger Straße	279 (DEN), 901 (N)
	Moltkestraße	68 (DEN), 571 (N)
	Neuen Bäue	278 (DEN), 761 (N)
	Neustadt	22 (DEN), 202 (N)
	Nordanlage	194 (DEN), 674 (N)
	Ostanlage	36 (DEN), 212 (N)
	Robert-Sommer-Straße	211 (DEN), 932 (N)
	Rodheimer Straße	133 (DEN), 795 (N)
	Ringallee ⁴³	23 (DEN), 213 (N)
	Schiffenberger Weg	135 (DEN), 431 (N)
	Schulstraße	312 (DEN), 1095 (N)
	Sudetenlandstraße	41 (DEN), 277 (N)
	Südanlage	89 (DEN), 301 (N)

43 DTV-Werte und kartierter Bereich aus der Lärmkartierung 2012 übernommen.

		Westanlage	25 (DEN), 266 (N)
		Wieseck, A 485	2 (DEN), 940 (N)
	Kleinlinden	L 3475, Frankfurter Straße	200 (DEN), 596 (N)
		Wetzlarer Straße	67 (DEN), 254 (N) ⁴⁴
Gießen	Rödgen	L 3126	171 (DEN), 467 (N)
	Wieseck	A 485	940 (N)
Grünberg	Kernstadt	B 49	283 (N)
Heuchelheim	Kernstadt	L 3020	481 (N)
	Kernstadt	K 42	500 (N)
Hungen	Kernstadt	Ober-und Untertorstraße	322 (N)
	Inheiden	B 489	450 (N)
	Utphe	B 489	297 (N)
Laubach	Kernstadt	L 3481	298 (N) ⁴⁵
Lich	Kernstadt	L 3053	350 (N)
Linden	Großen-Linden	L 3129	358 (DEN), 826 (N)
	Großen-Linden	A 485	97 (N)
	Großen-Linden	L 3475	193 (DEN) ⁴⁶
	Leihgestern	L 3129	324 (N)
Lollar	Kernstadt	L 3475	275 (DEN), 772 (N)
Pohlheim	Watzenborn-Steinberg	L 3129	286 (DEN), 773 (N)
	Watzenborn-Steinberg	L 3132	277 (DEN), 752 (N)
Reiskirchen	Reiskirchen	B 49	581 (N)
	Lindenstruth	B 49	487 (N)
Staufenberg	Treis	L 3146	141 (DEN), 443 (N) ⁴⁷

⁴⁴ Lärmkonfliktpunkt nach Auswertung der PLUS-Kartierung

⁴⁵ Hier wurde die PLUS-Kartierung betrachtet aufgrund eines eingegangenen Maßnahmenvorschlags

⁴⁶ Zone für die LKZ verwendet, anstatt des einzelnen Abschnitts

⁴⁷ Lärmkonfliktpunkt nach Auswertung der PLUS-Kartierung

Im Folgenden wird auf alle Lärmkonflikte näher eingegangen, deren Lärmkennziffer (LKZ) während des gesamten Tages und/oder in der Nacht mehr als 200 beträgt. Hintergrund ist eine besonders starke Lärmbelastung ab Werten von 200. Ermächtigungsgrundlage zu dieser Eingrenzung bildet § 47d Abs. 1 Satz 3 BImSchG. Demnach ist eine Priorisierung bei der Auswahl der Lärminderungsmaßnahmen vorzunehmen, die sich aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer Kriterien (LKZ) ergibt. Dies bedeutet, dass Maßnahmen für stärker mit Lärm belastete Gebiete mit höherer Priorität verfolgt werden sollen. Darüber hinaus können im Einzelfall auch Lärmkonflikte mit geringerer Lärmkennziffer durch die Lärmaktionsplanung näher betrachtet werden.

Sofern im Folgenden keine Haupteisenbahnstrecken beschrieben werden, bedeutet dies, dass es in der jeweiligen Gemeinde keine solchen gibt.

10.2.1. Allendorf (Lumda)

10.2.1.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Die Stadt Allendorf (Lumda), verfügt weder über Hauptverkehrsstraßen noch über Haupteisenbahnstrecken.

10.2.1.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

In der Stadt Allendorf (Lumda) liegt nach Auswertung der EU-Lärmkartierung kein Lärmkonfliktpunkt vor.

Da im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung auch Maßnahmenvorschläge an Straßen abseits der EU-Lärmkartierung eingereicht wurden, erfolgte eine Auswertung der PLUS-Kartierung für die Treiser Straße und die Londorfer Straße. Die Londorfer Straße stellt dabei keinen Lärmkonfliktpunkt dar. Die Teiser Straße ist mit Betroffenzahlen und der Lärmkennziffer in Tabelle 17 gelistet.

Tabelle 17: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der Lärmkennziffer in der Gemeinde Allendorf (Lumda)

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Treiser Straße	54	2	0	45	2	0	10 (DEN), 59 (N)

10.2.1.3. Maßnahmenplanung

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung sind folgende Maßnahmenvorschläge abseits der Hauptverkehrsstraßen eingegangen. Die eingegangenen Maßnahmenvorschläge werden als Prüfauftrag erfasst.

Tempo 30

Tempo 30 an der Treiser Straße und der Londorfer Straße wurden als Maßnahmenvorschlag zur Lärminderung eingebracht.

Londorfer Straße

Die Londorfer Straße stellt keinen Lärmkonfliktpunkt nach Auswertung der PLUS-Kartierung dar. Es besteht damit keine rechtliche Handlungsmöglichkeit seitens der Lärmaktionsplanung zur Einführung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen.

Treiser Straße

Die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinie-StV werden nur an einem Gebäude im Nachtzeitraum überschritten.

Tempo-30-Zonen

Abseits der Vorfahrtsstraßen werden Tempo –30-Zonen in Nordeck, Winnen und Allendorf vorgeschlagen. Der Maßnahmenvorschlag ist als Prüfauftrag erfasst.

10.2.2. Biebertal

10.2.2.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Die L 3286 (Gießener Straße) ist in der Gemeinde Biebertal nach Auswertung der Lärmkartierung abschnittsweise im Ortsteil Rodheim-Bieber kartiert. Sie führt von Südosten nach Nordwesten im Gemeindegebiet durch den Ortsteil Rodheim-Bieber bis zur Einmündung in die Fellingshäuser Straße (K 42) bzw. die Bieberstraße (L 3286). Da ein Abbruch der Verkehrsstärke ab der Einmündung auf Höhe des REWE Getränkemarktes nicht plausibel erscheint, wird die gesamte Gießener Straße, L 3286 bis zur Einmündung in die K 42 hinsichtlich ihrer Belastung erfasst.

Insgesamt sind durch Straßenverkehrslärm 41 Betroffene ganztags und 34 Betroffene nachts zu verzeichnen. Die Betroffenen pro Pegelklasse sind in Tabelle 18 dargestellt. Dies entspricht einem Anteil von 0,4% der Gesamtbevölkerung ganztags und 0,3% nachts.

Tabelle 18: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Gemeinde Biebertal.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	41	0	0	34	0	0

10.2.2.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

In der Gemeinde Biebertal liegt kein Lärmkonfliktpunkt besonderer Belastung vor. Die maximale Lärmkennziffer in der Ortsdurchfahrt der L 3286 in Rodheim-Bieber beträgt 197 im Nachtzeitraum.

10.2.2.3. Maßnahmenplanung

Maßnahmenumsetzung

Tempo 30, nachts, L 3286, Rodheim-Bieber

Im Bereich von der Einmündung der Vetzberger Straße bis zur Einmündung in die Bieberstraße besteht Tempo 30 im Nachtzeitraum innerhalb der Gießener Straße.

Sanierung Schadstellen, K 42, Fellingshausen/Rodheim-Bieber

Im April 2019 wurden durch Hessen Mobil im Auftrag des Landkreises Gießen Schadstellen auf der Kreisstraße 24 zwischen Fellingshausen und Rodheim-Bieber beseitigt.

Angaben zu vorhandenen Planungen

Seitens der Gemeinde Biebertal ist weiterhin die Umgestaltung der Gießener Straße im Bereich zwischen der Einmündung der Bieberstraße und der Einmündung Vetzberger Straße vorgesehen. Hierbei sollen neben der Sanierung der Gehweganlagen die Bordführung verändert, Einmündungsradien optimiert, Bushaltestellen umgebaut und ggf. eine Querungshilfe eingerichtet werden.

Maßnahmenvorschläge

Einbau eines lärmarmen Asphalts

Nach Auskunft von Hessen Mobil sind zurzeit keine Maßnahmen zur Deckenerneuerung geplant.

Zudem sei folgender Hinweis von Hessen Mobil als Straßenbaulastträger genannt. Bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h erfolgt zurzeit von Hessen Mobil kein standardisierter Einbau von lärmarmen Deckenbelägen. Ein Grund dafür ist, dass nach der gültigen Lärmberechnungsvorschrift (RLS 90) kein zugelassener Lärminderungsfaktor für die in Frage kommenden Deckschichten angesetzt werden kann.

Da bei Geschwindigkeiten von 50 km/h die maßgeblich für eine störende Geräusentwicklung verantwortlichen Lkw- Antriebsgeräusche im Vergleich zu den Abrollgeräuschen überwiegen, wird der Einfluss der Fahrbahndeckenwahl (Reifen- Decken- Geräusch) als untergeordnet betrachtet und auch aus diesem Grunde nicht eingesetzt.

Weitere eingebrachte Maßnahmenvorschläge in der Gemeinde Biebertal sind Tabelle 19 zu entnehmen.

Tabelle 19: Eingebrachte Maßnahmenvorschläge in der Gemeinde Biebertal.

Ortsteil	Straße	Maßnahmenvorschlag	Bewertung
Rodheim - Bieber	L 3286	Tempo 30 ausdehnen	Keine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie StV im benannten Bereich, keine rechtliche Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung
		Mobile/stationäre Messanlagen	Kontrolle obliegt Kommune
		geräuscharmer Asphalt	s.o.
		Förderung des Austauschs von herkömmlichen Fenstern durch Schallschutzfenster	Evtl. anspruchsberechtigte Haus- und Wohnungseigentümer können sich an folgende Adresse wenden:

			Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement Fulda Dezernat Steuerung Planung Kompetenzcenter Immissionsschutz Schillerstr. 8 36043 Fulda
		Anpflanzung von zusätzlichem Straßenbegleitgrün	Lärminderungswirkung erst ab 100 m Breite gegeben
Fellings- hausen	K 42	Fahrbahnsanierung	Beseitigung der Schadstellen im April 2019
Königs- berg, Vetzberg	Straßen außer Vor- fahrtsstra- ßen	Tempo -30-Zonen abseits der Vorfahrtsstraßen	Maßnahmenvorschlag der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung als Prüfauftrag erfasst

10.2.3. Buseck

10.2.3.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Die A 5 verläuft als kartierte Straße in Nord-Süd-Richtung entlang der östlichen Gemeindegrenze. Vom Reiskirchener Dreieck in Richtung Süden verläuft die A 5 an den Ortsteilen Leppermühle und Oppenrod vorbei. Durch den Ortsteil Oppenrod führt auch die kartierte Kreisstraße K 154 von Süden nach Norden. Die Kreisstraße mündet am nördlichen Teil der Ortschaft Oppenrod in die kartierte Bundesstraße B 49 ein, die nach Westen führt. Westlich vom Ortsteil Leppermühle führt die Landesstraße L 3128 als kartierte Straße vorbei. Im Ortsteil Großen-Buseck ist die Ortsdurchfahrt der L 3126 im Schützenweg bis zum Übergang in die Schützenstraße kartiert. Ab dem Kreisel auf Höhe der Feuerwehr Großen-Buseck bis in die Ortsdurchfahrt von Alten-Buseck ist die L 3128 von der Lärmkartierung erfasst. Durch Alten-Buseck führt zudem die L 3356 als kartierte Straße. Erstmal ist in Großen-Buseck auch ein Abschnitt der K 143 kartiert. Mit 5 Belasteten ganztags und 4 Belasteten nachts oberhalb der Auslösewerte handelt es sich hierbei allerdings um keinen Lärmkonfliktpunkt. Um den Lückenschluss der L 3128 zwischen der Einmündung Troher Straße und der Gießener Straße zu gewährleisten, wurden die DTV-Werte der Anschlussstellen interpoliert. Nördlich von Alten-Buseck verläuft in Ost-West-Richtung die A 480 vorbei zwischen den Ortsteilen Beuern und Großen-Buseck zum Reiskirchener Dreieck. Zwei kleine kartierte Abschnitte befinden sich einerseits im Beuerener Weg außerhalb der Ortslage Großen-Busecks und andererseits im Ortsteil Beuern in einem Abschnitt der Untergasse (L 3126) von der Einmündung Reiskirchner Straße (L3129) bis zur Struthwaldstraße. Summarisch ergeben sich somit 168 Betroffene ganztags und 155 Betroffene nachts nach Auswertung der Lärmkartierung 2017. Dies entspricht 1,3 % der Gesamtbevölkerung ganztags und 1,2% nachts. Die Aufteilung der Betroffenen in den einzelnen Pegelklassen ist in Tabelle 152 dargestellt.

Tabelle 20: Betroffene nach VBUS aus der Lärmkartierung 2017 für die Gemeinde Buseck.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	151	17	0	151	4	0

10.2.3.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

Als einziger Lärmkonfliktpunkt besonderer Belastung verbleibt die K 154 in der Ortsdurchfahrt von Oppenrod. Hier beträgt die maximale Lärmkennziffer in einem Abschnitt 201. Die Belasteten pro Pegelklasse sind in Tabelle 21 aufgeführt.

Tabelle 21: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der Lärmkennziffer in der Gemeinde Buseck.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Oppenrod	52	11	0	57	1	0	201 (N)

10.2.3.3. Maßnahmenplanung

Maßnahmenumsetzung

Tempo 30, Am Rinnerborn, L 3128, Alten-Buseck

Die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen im Nachtzeitraum ist in einem 150 m langen Abschnitt der L 3128, Am Rinnerborn, in Alten-Buseck erfolgt. Es konnten dadurch die Richtwertüberschreitungen von 7 Gebäuden eliminiert werden. Durch das Tempolimit treten um 2,6 dB(A) geringere Pegel auf.

Lärmschutzfenster, Am Rinnerborn, L 3128, Alten-Buseck

Der Zuschuss für den Einbau von Lärmschutzfenstern wurde bereits für vier Gebäude in der Straße „Am Rinnerborn“ gewährt. An drei Gebäuden wurden die Lärmschutzfenster bereits installiert.

Tempo 30, Untergasse, Beuern

Im Bereich der Grundschule und der Straße Fünfhausen ist auf der Länge von 220 m eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h umgesetzt.

Geschwindigkeitsdisplays

Untergasse, OT Beuern

Hierbei handelt es sich um ein Display, welches im Rahmen der Aktion „Ein Smiley für die Verkehrssicherheit“ gewonnen wurde und im Bereich von Schulen zu installieren ist.

Wandernde Displays

Die Gemeinde Buseck besitzt des Weiteren noch zwei Displays, die über einen Zeitraum von zwei Wochen an einem Punkt installiert werden. Danach erfolgt die Auswertung und die Neuinstallation an einem weiteren Punkt.

Angabe vorhandener Planungen

Tempo 70, Ortsausgang Ortsteil Oppenrod, K 154

Nach der Verkehrsmessung im Januar 2018 wurde seitens der Gemeinde Buseck der Antrag bei Hessen Mobil gestellt, auf einem ca. 600 m langen Abschnitt auf der K 154 ein Tempolimit von 70 km/h bis zur Einmündung auf die B 49 zur Lärminderung einzuführen.

Geschwindigkeitsdisplays

Zu den drei bestehenden Geschwindigkeitsdisplays, sollen nach Genehmigung des Haushalts der Gemeinde Buseck zwei weitere Displays zur Geschwindigkeitsanzeige beschafft werden.

Maßnahmenvorschläge

Maßnahmenvorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligungen sind in Tabelle 22 aufgelistet. Maßnahmenvorschläge der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung werden als Prüfauftrag erfasst. Ein Zwischenbericht zum aktuellen Stand der in Prüfung befindlichen Maßnahmenvorschläge ist geplant.

Tabelle 22: Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung in der Gemeinde Buseck.

Ortsteil	Straße	Maßnahmenvorschlag	Bewertung
Beuern	L 3126, Höhe Sudetenlandstraße	Gestuftes Tempo 70, ab 1. Haus 60 km/h	Aus Gründen der Lärminderung rechtlich nicht möglich, da kein LKP
	L 3126	geräuschkindernder Belag	Kein Lärmkonfliktpunkt, keine rechtliche Handlungsmöglichkeit
		Verschiebung Tafel mit Geschwindigkeitsanzeige von Ortsausgang zur Apotheke	Die Lage von Ortschildern ist in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung geregelt. Eine Versetzung der Ortstafel auf Gründen der Lärminderung ist nicht möglich
		Geschwindigkeitsmessung im Tempo 70 Bereich	Weiterleitung Ordnungsamt
		Ausweitung Tempo 30	Rechtlich nicht möglich, da keine Überschreitung der Richtwerte bzw. nur am Schulgebäude im Nachtzeitraum (hier ist allerdings Tagwert bindend)
Östlicher Teil	Tempo – 30 – Zone abseits der Vorfahrtstraßen im östlichen Teil von Beuern	Als Prüfauftrag im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung erfasst	

Alten- Buseck	L 3128, Am Rinner- born	Verkehrlenkungsmaßnahme. Lkw - Fahrverbot	Lösung nicht möglich, da an- dere Straßen mit geringerer Klassifizierung nicht geeignet sind Verkehr aufzunehmen
		Ausweitung Tempo 30	Aus Sicht der Lärminderung ist Ausweitung rechtlich nicht möglich
		Anpflanzung Allee	Bepflanzung liefert erst ab ei- ner Breite von 100 m Lärm- minderung
		Schutzstreifen für Radfahrer	Weiterleitung an Verkehrsbe- hörde der Gemeinde Buseck
	L 3128, K 143	Wirkliche Querungsmöglichkeiten	Inseln vorhanden
	K 143	Tempo 30	Aus Gründen der Lärmminde- rung nicht möglich, da kein LKP
Gro- ßen-Bu- seck	L 3126,	Sanierung Fahrbandecke	Als Prüfauftrag im Rahmen der 2. ÖB erfasst
	L 3126	Tempo 30 von Einfahrt Edeka (Schützenweg) bis Kreuzung Bis- marckstraße/Alten – Busecker Weg	Als Prüfauftrag im Rahmen der 2. ÖB erfasst
	L 3126	Einrichtung eines Kreisels mit de- sonderer Führung des Radweges	Als Prüfauftrag im Rahmen der 2. ÖB erfasst
Oppen- rod	K 154	Tempo 30	Als Prüfauftrag im Rahmen der 2. ÖB erfasst

10.2.4. Fernwald

10.2.4.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Die Gemeinde Fernwald wird im nördlichen Teil von der B 49 von Osten nach Westen durchzogen. Der kartierte Abschnitt der Grünberger Straße (B 49) erstreckt sich vom Osten bis zur Einmündung in die Industriestraße im Industriegebiet von Annerod.

Im südlichen Teil der Gemeinde verläuft die B 457 in Ost-West-Richtung südlich am Ortsteil Steinbach vorbei. Zudem ist der Garbenteicher Weg (L 3129) südlich des Ortsteils Steinbach kartiert.

Die A 5 führt als kartierte Straße von Süden vorbei an den Ortsteilen Steinbach und Albach. Insgesamt sind durch Straßenverkehrslärm 52 Betroffene ganztags und 136 Betroffene nachts zu verzeichnen. Die höhere Belastung im Nachtzeitraum ist dem Fernverkehr auf der A 5 zuzuschreiben. Die Betroffenen pro Pegelklasse sind in Tabelle 23 dargestellt. Dies entspricht einem Anteil von 0,8 % der Gesamtbevölkerung ganztags und 2 % nachts.

Die installierten Lärmschutzwälle und –wände werden von der Lärmkartierung 2017 nicht korrekt erfasst. Die tatsächliche Lärmsituation kann daher nicht korrekt in der aktuellen Lärmkartierung dargestellt werden.

Tabelle 23:: Betroffene nach VBUS aus der Lärmkartierung 2017 für die Gemeinde Fernwald.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	40	12	0	108	26	2

10.2.4.2. Angabe zu vorhandenen Lärmproblemen

In der Gemeinde Fernwald ist kein Lärmkonfliktpunkt besonderer Belastung vorhanden.

10.2.4.3. Maßnahmenumsetzung

Im Rahmen des Ausbaus der A 5 wurden zwischen den Anschlussstellen Reiskirchen und Fernwald die Erneuerung der Fahrbahn und der Anbau von zwei Standstreifen umgesetzt. Im Planfeststellungsbescheid wurde damals festgehalten, dass eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV in diesem Teilabschnitt nicht vorliegt und Lärmschutzmaßnahmen von Seiten des Baulastträgers daher nicht erforderlich sind. Die Gemeinde Fernwald hat daraufhin die Umsetzung von lärmmindernden Maßnahmen als eigene freiwillige Leistung beschlossen und durch Baurecht umgesetzt. In Zusammenarbeit zwischen der Gemeinde Fernwald und der Bürgerinitiative wurden wirksame aber auch für die Gemeinde wirtschaftlich umsetzbare Lärminderungsmaßnahmen erarbeitet und bereits im Lärmaktionsplan der 1. Stufe festgeschrieben. In Tabelle 24 sind die umgesetzten Maßnahmen dargestellt.

Tabelle 24: Umgesetzte Maßnahmen zur Lärminderung in der Gemeinde Fernwald.

Maßnahme	Jahr der Umsetzung
Erhöhung des vorh. Walls durch aufgesetzte Lärmschutzwand – „Am Weingarten“	2009
2. LSW auf Steinbacher Brücke	2009
Beidseitige LSW auf Albacher Brücke	2009
Lärmschutzwall auf Albacher Seite	2009/2013

10.2.5. Gießen

10.2.5.1. Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Das Stadtgebiet von Gießen wird vom Gießener Ring, bestehend aus den Autobahnen A 485 und A 480 sowie den Bundesstraßen B 49 und B 429 umschlossen. Der Gießener Ring dient sowohl dem Fern- und Durchgangsverkehr als weiträumige Umfahrung des Stadtgebietes, kann aber auch als Verteiler für die Verkehrsströme in Richtung Innenstadt genutzt werden. Von den 8 Anschlussstellen und einer Behelfsausfahrt führen Haupteinfallstraßen konzentrisch in Richtung der Innenstadt. Im innerstädtischen Bereich befindet sich der sogenannte Anlagenring, bestehend aus den kartierten Abschnitten Nordanlage, Westanlage, Südanlage und Ostanlage. Dieser dient wiederum als innerstädtische Verteilerschiene und nimmt einen Großteil des innerstädtischen Verkehrs auf.

Des Weiteren sind folgende Straßen zudem von der EU-Kartierung erfasst:

- L 3475, Marburger Straße
- Wiesecker Weg und die Gießener Straße
- Sudetenlandstraße
- Rodheimer Straße und Sachsenhäuser Brücke
- K 28, Krofdorfer Straße
- L 3020, Gabelsberger Straße/Heuchelheimer Straße und Konrad-Adenauer-Brücke
- L 3475, Frankfurter Straße
- Robert-Sommer-Straße
- Schubertstraße
- Aulweg
- L3130, Leihgesterner Weg
- L 3131, Schiffenberger Weg
- B 457, Licher Straße
- L 3126, Grünberger Straße
- Moltkestraße

Zudem führen zwei Haupteisenbahnstrecken durch das Gießener Stadtgebiet. Dies ist einerseits die Main-Weser-Bahn, die von Süden (Frankfurt, Friedberg) kommend, östliche des Stadtteils Kleinlinden vorbeiführt und sich im Westen der Universitätsstadt Gießen nach Norden (Marburg, Kassel) hin fortsetzt. Im Norden von Kleinlinden trifft zudem die Dillstrecke von Westen (Siegen, Wetzlar) kommend auf die Main-Weser Bahnstrecke.

Die Visualisierung aller kartierten Straßen aus der Lärmkartierung 2017 ist für die Stadt Gießen in Abbildung 15 dargestellt.

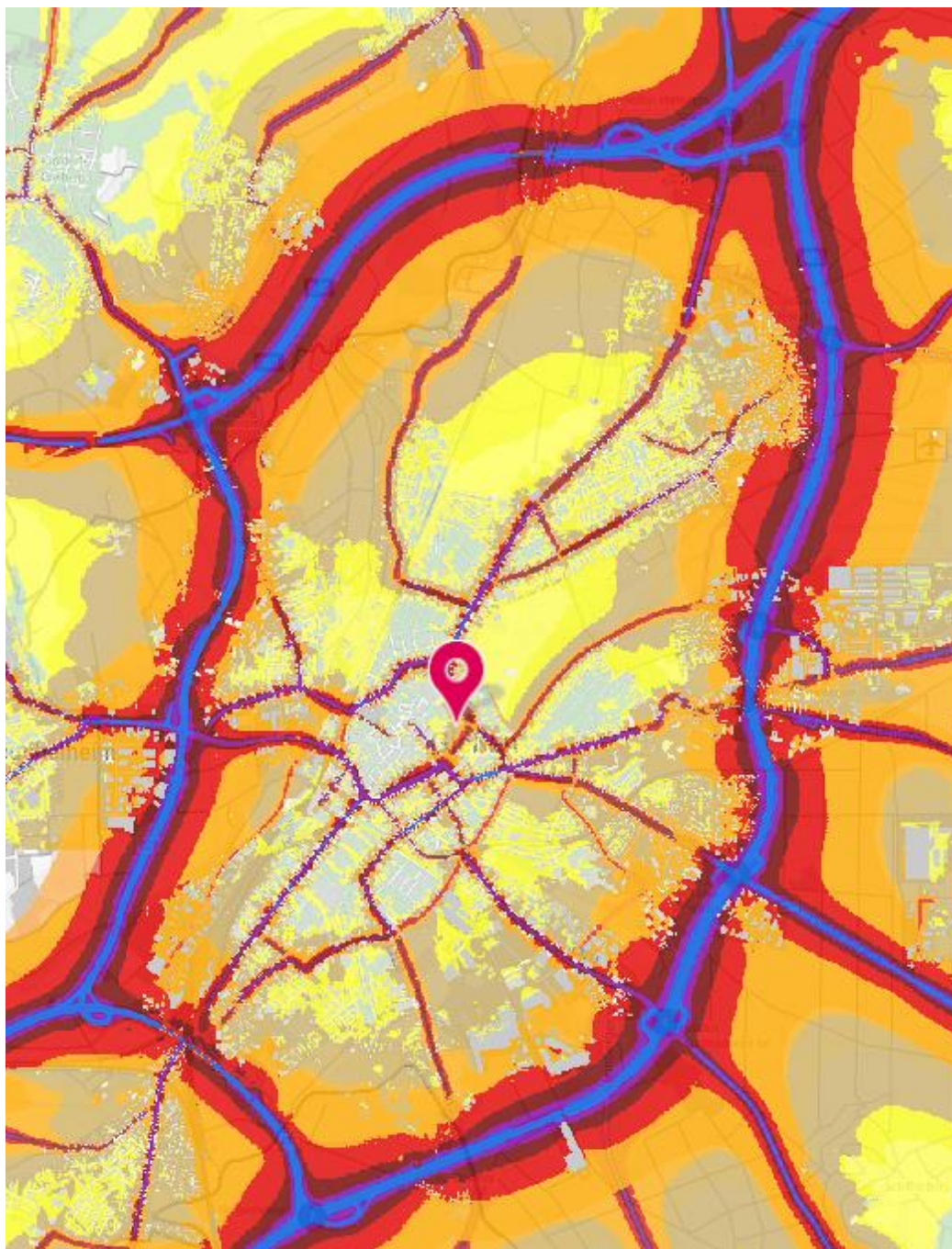


Abbildung 15: Lärmkartierung 2017 der Stadt Gießen mit Isophonenbändern der kartierten Straßen.⁴⁸

In Tabelle 25 ist die Anzahl der Betroffenen aus der Lärmkartierung 2017 für die Stadt Gießen in den einzelnen Pegelklassen für den Ganztagszeitraum und den Nachtzeitraum aufgeführt. Insgesamt sind 4058 Betroffene ganztags und 4182 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht 4,6 % der Gesamtbevölkerung ganztags und 4,8 % nachts. Damit liegt in der Universitätsstadt Gießen die höchste absolute und prozentuale Anzahl an Belasteten oberhalb der Auslösewerte im Regierungsbezirk Gießen vor.

⁴⁸ Hintergrund: © GeoBasis-DE/BKG 2017 © Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

Tabelle 25: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 für die Universitätsstadt Gießen.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	2933	1018	107	3056	1071	55

10.2.5.2. Angabe zu vorhandenen Lärmproblemen

Die Stadt Gießen weist 27 Lärmkonfliktpunkte auf, die mit ihren maximalen Lärmkennziffern und Betroffenen pro Pegelklassen in Tabelle 26 dargestellt sind.

Sehr hohen Belastungen von über 75 dB(A) ganztags und über 65 dB(A) nachts sind die Anwohnerschaft der unteren Grünberger Straße und der Ludwigstraße im Umfeld des Universitäts-Hauptgebäudes ausgesetzt. Der Lärmkonfliktpunkt mit der größten Lärmkennziffer im Nachtzeitraum befindet sich in der Grünberger Straße mit einem maximalen Wert von 1924. Daran schließt sich die Ludwigstraße mit einer maximalen nächtlichen Lärmkennziffer von 1696 an. Dies korreliert auch mit den Betroffenen in den höchsten Pegelklassen für beide Straßen. Beide Straßen weisen auch im Ganztagszeitraum hohe Lärmkennziffern mit maximalen Werten von 775 in der Grünberger Straße und einem Wert von 727 in der Ludwigstraße auf. Weitere hohe Belastungen, nach Betrachtung der Lärmkennziffer, liegen im Nachtzeitraum in der Frankfurter Straße mit einer Lärmkennziffer von 975, am Gießener Ring (Höhe Altenburgerstraße, Gießen, Ortsteil Wieseck) mit 940 und auf der Marburger Straße mit 901 vor. Insgesamt sind die Belastungen der Bevölkerung durch die innerstädtischen Straßen gravierender als durch den Gießener Ring. Im Gegensatz zur Innenstadt, in der die Belastungen ganztags und nachts nahezu identisch sind, sind die nächtlichen Belastungen am Gießener Ring höher als ganztags. Dies lässt sich durch den höheren Lkw-Anteil nachts erklären.

Tabelle 26: Lärmkonfliktpunkte nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 in der Universitätsstadt Gießen.

Stadtteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Aulweg	42	0	0	42	0	0	58 (DEN), 269 (N)
Bismarckstraße	77	15	0	71	20	0	136 (DEN), 538 (N)
Bleichstraße	63	5	0	68	7	0	123 (DEN), 521 (N)
Dürerstraße	27	0	0	25	0	0	70 (DEN), 307 (N)
Frankfurter Straße, Kernstadt	241	133	0	197	103	0	363 (DEN), 975(N)
Frankfurter Straße, Kleinlinden	281	134	0	246	123	0	200 (DEN), 596 (N)
L 3126, Rödgen ⁴⁹	138	61	0	123	42	0	171 (DEN), 467 (N)
Gießener Straße	191	125	0	209	109	0	196 (DEN), 638 (N)

⁴⁹ Auswertung der PLUS – Kartierung nach Benennung in 2. ÖB

Lärmprobleme und Maßnahmen im Landkreis und in den einzelnen Kommunen

Gnauthstraße	16	0	0	18	0	0	127 (DEN), 532 (N)
Grünberger Straße	315	60	65	295	107	4	775 (DEN), 1924 (N)
Krofdorfer Straße	100	36	0	72	34	0	198 (DEN), 604 (N)
Leihgesterner Weg	37	0	0	26	0	0	35 (DEN), 158 (N)
Licher Straße	61	0	0	58	0	0	48 (DEN), 358 (N)
Ludwigsplatz	34	22	0	49	1	0	136 (DEN), 520 (N)
Ludwigstraße	190	143	49	172	138	42	727 (DEN), 1696(N)
Marburger Straße	347	128	0	316	72	0	279 (DEN), 901 (N)
Moltkestraße	91	1	0	90	4	0	68 (DEN), 571 (N)
Neuen Bäue	15	31	0	18	24	0	278 (DEN), 761 (N)
Neustadt	76	2	0	33	1	0	22 (DEN), 202 (N)
Nordanlage	99	78	0	101	80	0	194 (DEN), 674 (N)
Ostanlage	41	0	0	41	0	0	36 (DEN), 212 (N)
Petersweiher, K 158	15	0	0	14	0	0	20 (DEN), 84 (N) ⁵⁰
Petersweiher, L 3131	28	0	0	28	0	0	32 (DEN), 123 (N) ⁵⁰
Ringallee ⁵¹	0	0	0	72	0	0	23 (DEN), 213 (N)
Robert-Sommer-Straße	144	0	0	139	0	0	211 (DEN), 932 (N)
Rodheimer Straße	146	24	0	149	17	0	133 (DEN), 795 (N)
Schiffenberger Weg	68	27	0	62	19	0	135 (DEN), 431 (N)
Schulstraße	33	33	0	39	27	0	312 (DEN), 1095 (N)
Sudentenlandstraße	56	0	0	32	0	0	41 (DEN), 277 (N)
Südanlage	39	40	0	52	15	0	89 (DEN), 301 (N)
Westanlage	63	15	0	63	15	0	25 (DEN), 266 (N)
Wetzlarer Straße, Kleinlinden	70	5	0	54	0	0	67 (DEN), 254 (N) ⁵²
Wieseck, A 485	71	0	0	168	25	0	2(DEN), 940 (N)

⁵⁰ Kriterium von 10 Personen pro Abschnitt nicht erfüllt. Dies stellt die maximale Lärmkennziffer bei 9 Betroffenen dar.

⁵¹ DTV-Werte und kartierter Bereich aus der Lärmkartierung 2012 übernommen.

⁵² Lärmkonfliktpunkt nach Auswertung der PLUS-Kartierung für Friedrich-Ebert-Straße/Zum Bahnhof/Lange Ortsstraße, Großen-Busecker Straße.

Im Folgenden soll auf bestehende Lärmkonfliktpunkte, deren Ursachen und bereits erfolgte lärmindernde Maßnahmen eingegangen werden.

Anlagenring

Der Anlagenring besteht aus Nord-, Ost-, Süd- und Westanlage. Die Lärmbelastung rund um den Anlagenring ist sehr unterschiedlich verteilt. Im Nachtzeitraum stellt der Anlagenring einen Lärmkonfliktpunkt dar. Der Schwerpunkt der Lärmbelastung liegt dabei auf der Nordanlage. Außer dem Abschnitt von der Einmündung Ederstraße bis Höhe der St.-Albertus-Kirche beträgt die Lärmkennziffer über 200, wie rechts in Abbildung 16 ersichtlich ist. In der Ostanlage ist lediglich ein Abschnitt von einer Lärmkennziffer über 200 im Nachtzeitraum betroffen. In der West- und in der Südanlage sind jeweils drei Abschnitte im Nachtzeitraum mit einer Lärmkennziffer von über 200 zu verzeichnen. Der größte Teil des Anlagenrings ist mit Mittelstreifen, teilweise mit Begrünung ausgestattet, wie in Abbildung 16, links dargestellt ist. Zahlreiche Querungshilfen erleichtern den Fußgängerverkehr. Am Anlagenring wechseln Bereiche mit dichter Wohnbebauung mit Wohn- und Geschäftshäusern ab. Als weitere schutzwürdige Objekte befinden sich mehrere Schulen im Verlauf des Anlagenrings.



Abbildung 16: Typische Wohnbebauung am Anlagenring (links) und Visualisierung des Lärmkonfliktpunktes durch farbige Bänder der normierten Lärmkennziffern.⁵³⁵⁴

Bismarckstraße

Der Lärmkonfliktpunkt Bismarckstraße zeichnet sich durch eine straßennahe, dichte Blockbebauung aus, wie sie links in Abbildung 17 dargestellt ist. An der Straße befindet sich auch eine Schule. Die Straße verfügt über keine Radverkehrsanlagen. Abschnittsweise und zeitlich begrenzt ist Tempo 30 km/h angeordnet. Es handelt sich um eine einspurige Fahrbahn mit schmalen Gehweg. Die besondere Lärmbelastung konzentriert sich auf zwei Bereiche im

⁵³ Regierungspräsidium Gießen.

⁵⁴ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

Nachtzeitraum, wie rechts in Abbildung 17 durch den lilafarbenen und den gelben Ausschnitt gekennzeichnet sind.

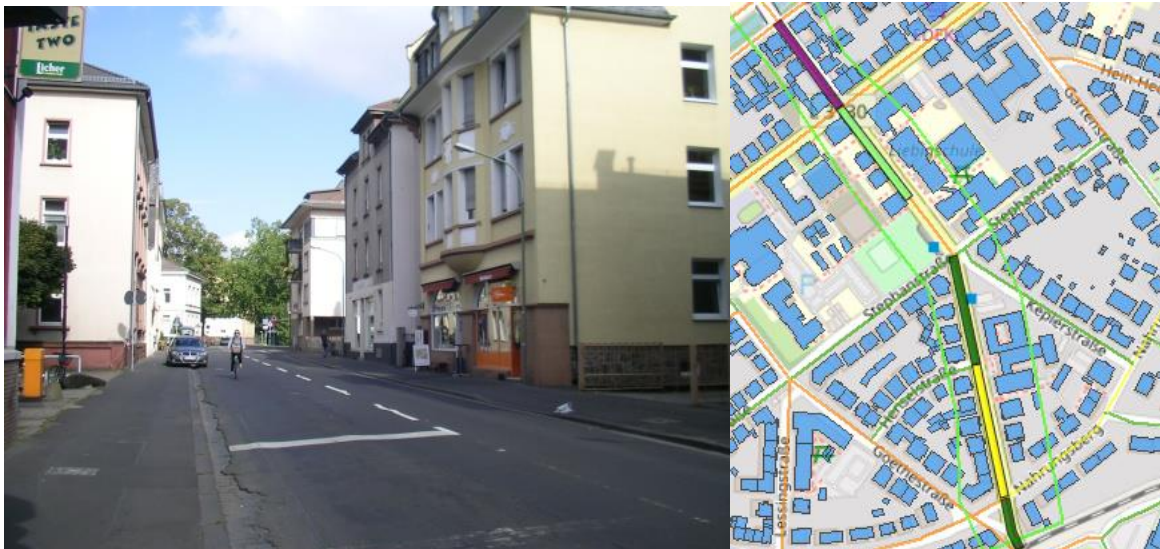


Abbildung 17: Bebauung am Lärmkonfliktpunkt Bismarckstraße (links) und Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts durch normierte Lärmkennziffern im Nachtzeitraum mit LKZ > 200 im gelben und lilafarbenen Abschnitt (rechts). 5556

Frankfurter Straße in Klein-Linden

Der Lärmkonfliktpunkt Frankfurter Straße im Stadtteil Klein-Linden ist durch die straßenrandnahe Bebauung mit Ein- und kleinen Mehrfamilienhäusern gekennzeichnet, wie in Abbildung 18 ersichtlich ist. Der Abstand zwischen den Gebäuden und der Fahrbahn beträgt teilweise nur 5 m. Parkbuchten und getrennte Rad- und Gehwege rücken die Bebauung von der Fahrbahn ab. Nahezu die gesamte Ortsdurchfahrt weist eine Lärmkennziffer über 200 im Nachtzeitraum auf und gilt damit als besonders belastet.



Abbildung 18: Bebauung entlang des Lärmkonfliktpunkts Frankfurter Straße, Klein-. 55

⁵⁵ Regierungspräsidium Gießen.

⁵⁶ Quelle: ODN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

Frankfurter Straße, Kernstadt

Die Frankfurter Straße zeichnet sich durch eine überwiegend dichte Blockbebauung aus. Durch die Lage des Universitätsklinikums an der Frankfurter Straße liegt auch ein schutzbedürftiges Gebäude entlang des Lärmkonfliktpunkts. Teilweise sind seitlich Parkbuchten vorhanden, sowie ein beidseitiger Radfahrstreifen, wie links in Abbildung 19 ersichtlich ist. Die Frankfurter Straße ist nahezu durchgehend als besonders belastet im Nachtzeitraum anzusehen, wie die gelben, roten, blauen und lilafarbenen Bänder der normierten Lärmkennziffer in der rechten Abbildung 19 anzeigen.

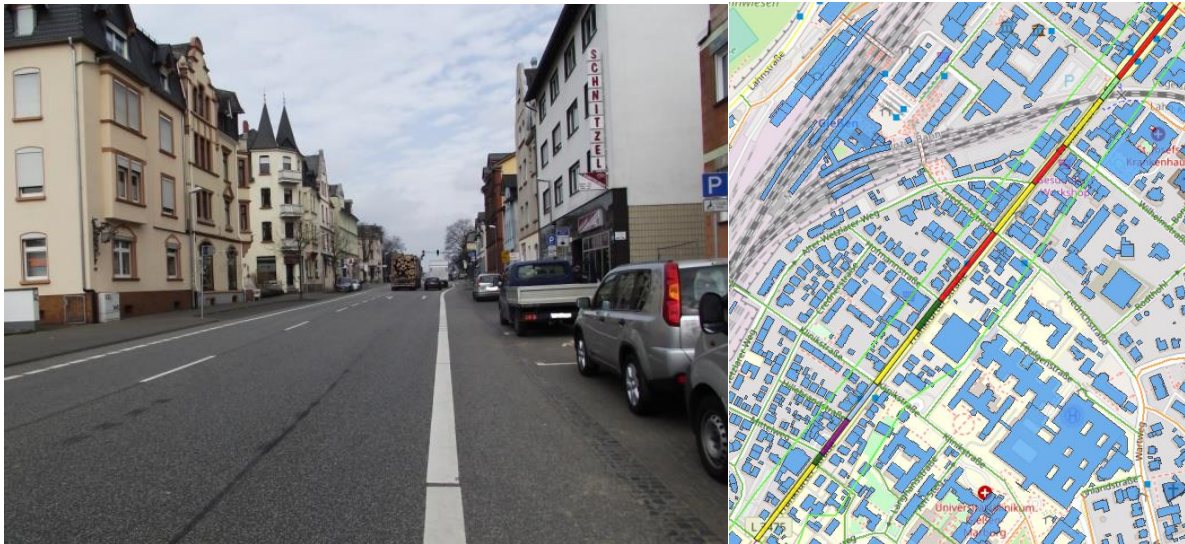


Abbildung 19: Bebauung in der Frankfurter Straße (links) und Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts im Nachtzeitraum durch normierte Lärmkennziffernbänder (rechts).⁵⁷⁵⁸

Grünberger Straße

Die Grünberger Straße weist in ihrem Verlauf eine unterschiedliche Bebauung und dadurch auch unterschiedlich hohe Belastungen auf. Wie in Abbildung 20 ersichtlich ist, nimmt die Lärmbelastung von der Stadtmitte zum Gießener Ring hin ab. Dies lässt sich durch die unterschiedliche Wohnbebauung erklären. Vom Ludwigsplatz bis zur Einmündung der Curtmannstraße ist die Grünberger Straße durch beidseitige Wohn- und Geschäftsbebauung gekennzeichnet. Daran anschließend bis zur Volkshalle weist die Grünberger Straße nur noch eine einseitige Wohnbebauung, mit größtenteils parallel zur Straße stehenden mehrgeschossigen Wohnblocks, auf. Daran schließt sich bis zum Gießener Ring lockere Eigenheimbebauung an. Die Wohnblocks der ehemaligen „Amerikanischen Siedlung“ weisen einen größeren Abstand zur Straße auf. Diese sind außerdem zum Teil nur mit der Schmalseite zur Straße hingewandt, so dass die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung hier nur gerade so erreicht werden.

⁵⁷ Regierungspräsidium Gießen

⁵⁸ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.



Abbildung 20: Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts Grünberger Straße im Nachtzeitraum mit normierten Lärmkennzifferabschnitten. ⁵⁸

Ludwigsplatz

Der Lärmkonfliktpunkt Ludwigsplatz zeichnet sich durch seine straßennahe dichte Blockbebauung mit teilweise bis zu zehn Stockwerken aus, wie in Abbildung 21 dargestellt ist. Die Geschwindigkeitsbeschränkung liegt bei 50 km/h. Separate Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden. Durch die hohe Besiedlungsdichte kommt es zu hohen Belastetenzahlen auf relativ geringem Raum.



Abbildung 21: Bebauung am Lärmkonfliktpunkt Ludwigsplatz (links) und Visualisierung des Lärmkonfliktpunktes mit normierten Lärmkennziffern im Nachtzeitraum (rechts) mit LKZ_{night} von 395 (rot) und 530 (violett). ⁵⁹⁶⁰

Ludwigstraße

Der Lärmkonfliktpunkt Ludwigstraße ist durch eine beidseitig, teilweise geschlossene Blockbebauung geprägt. Abbiegespuren sind im unteren Teil (Ludwigsplatz) vorhanden, wie in Abbildung 22, links, ersichtlich ist. Die Ludwigstraße gehört neben der Grünberger Straße zu den gravierendsten Lärmkonfliktpunkten in der Universitätsstadt Gießen mit Lärmkennziffern ganztags und nachts oberhalb einer Lärmkennziffer von 200, wie rechts in Abbildung 22 zu entnehmen ist.

⁵⁹Regierungspräsidium Gießen.

⁶⁰ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.



Abbildung 22: Lärmkonfliktpunkt Ludwigstraße mit charakteristischer Wohnbebauung (links) und Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts mittels normierter Lärmkennziffer im Ganztagszeitraum (rechts).⁵⁹⁶⁰

Marburger Straße

Die Marburger Straße ist eine sehr lange Hauptverkehrsstraße, die in ihrem Verlauf durch eine unterschiedliche Bebauung geprägt ist. Von der Ortstafel bis zur Einmündung des Wiesecker Weges stadteinwärts ist die Marburger Straße sowohl durch Ein- und Mehrfamilienhäuser als auch durch Wohnblocks geprägt. Stadteinwärts dominieren zunehmend Wohnblöcke. Entlang der Straße wechseln sich Wohngebiets- und Mischgebietsausweisung ab. Bis zur Einmündung Wiesecker Weg existiert jeweils nur eine Fahrspur in jeder Fahrtrichtung mit beidseitiger Fahrbahnbegrünung. Durch Parkbuchten und beidseitige Radverkehrsanlagen (getrennte Radwege bzw. Radfahrstreifen) sind die Möglichkeiten einer Vergrößerung des Abstandes zu den Immissionsorten bereits ausgereizt. Abbiegespuren sind weitgehend angelegt. Ab der Einmündung Wiesecker Weg sind jeweils zwei Fahrspuren pro Fahrtrichtung vorhanden, die durch einen Mittelstreifen getrennt werden. Ab der Einmündung der Sudetenlandstraße verdichtet sich die Wohnbebauung.

Moltkestraße

Der Lärmkonfliktpunkt Moltkestraße ist durch eine beidseitige Wohnbebauung mit punktuellen Lücken geprägt, wie links in Abbildung 23 dargestellt. Beidseitige Radverkehrswege sind vorhanden. Als sensible Wohnbebauung ist das Altenheim einzustufen. Die Moltkestraße stellt einen wichtigen Verbindungsweg zwischen dem westlichen/nördlichen und dem östlichen Stadtbereich dar. Besonders hohe Belastungen im Nachtzeitraum sind durch die gelben und roten Abschnitte der normierten Lärmkennziffer rechts in Abbildung 23 angezeigt.



Abbildung 23: *Bebauung am Lärmkonfliktort Moltkestraße (links) und Visualisierung der normierten Lärmkennziffer im Nachtzeitraum (rechts).*⁶¹⁶²

Rodheimer Straße

Der Lärmkonfliktort Rodheimer Straße ist ein Verbindungsstück zwischen dem Anlagenring und dem Gießener Ring und weist hohe tägliche Verkehrsmengen auf. Die Straße ist durch eine straßenrandnahe, dichte Bebauung gekennzeichnet, wie Abbildung 24 zu entnehmen ist. Innerhalb der Rodheimer Straße sind beidseitiger Fahrradweg sowie Abbiegespuren vorhanden. Teilweise ist seitliches Parken möglich. Nahezu die komplette Rodheimer Straße ab der Einmündung Schlachthofstraße inklusive der Länge des Lehmwegs stellt einen Lärmkonfliktort besonderer Belastung im Nachtzeitraum dar.



Abbildung 24: *Bebauung in der Rodheimer Straße.*⁶³

⁶¹ Regierungspräsidium Gießen.

⁶² Quelle: ODN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

⁶³ Regierungspräsidium Gießen.

10.2.5.3. Maßnahmenplanung Maßnahmenumsetzung von 2014 bis 2019

Sanierungsmaßnahmen an Hauptverkehrsstraßen

Die Verbesserung von schadhafte und unebenen Oberflächen ist an folgenden Straßen unter Benennung der folgenden, konkreten Maßnahmen bereits umgesetzt worden:

- Grundhafte Erneuerung in der Ringallee unter Anlage von Radfahrerschutzstreifen
- Grundhafte Erneuerung des Aulwegs zwischen Schiffenberger Weg und Bahnübergang mit Anlage von Radfahrerschutzstreifen
- Deckenerneuerung Lahnstraße mit Anlage von Radfahrerschutzstreifen
- Maßnahmen der Deckensanierung am Leihgesterner Weg/Ohlebergsweg auf der Höhe der Universität

Tempo 30 (Zonen)

An 85% der Straßen in Wohngebieten waren in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung bereits Tempo-30-Zonen eingerichtet. Neben der Lärmreduzierung dient diese Geschwindigkeitsreduktion ebenfalls der Verbesserung der Lufthygiene in der Stadt Gießen. Abbildung 25 zeigt lila eingefärbt die Tempo-30-Zonen der Stadt Gießen und rot eingefärbt Straßenabschnitte, auf denen eine Geschwindigkeitsbegrenzungen mit Tempo 30 bestehen. Zwischenzeitlich wurde eine zusätzliche kleinflächige Erweiterung von Tempo-30-Zonen in Wohngebieten realisiert.

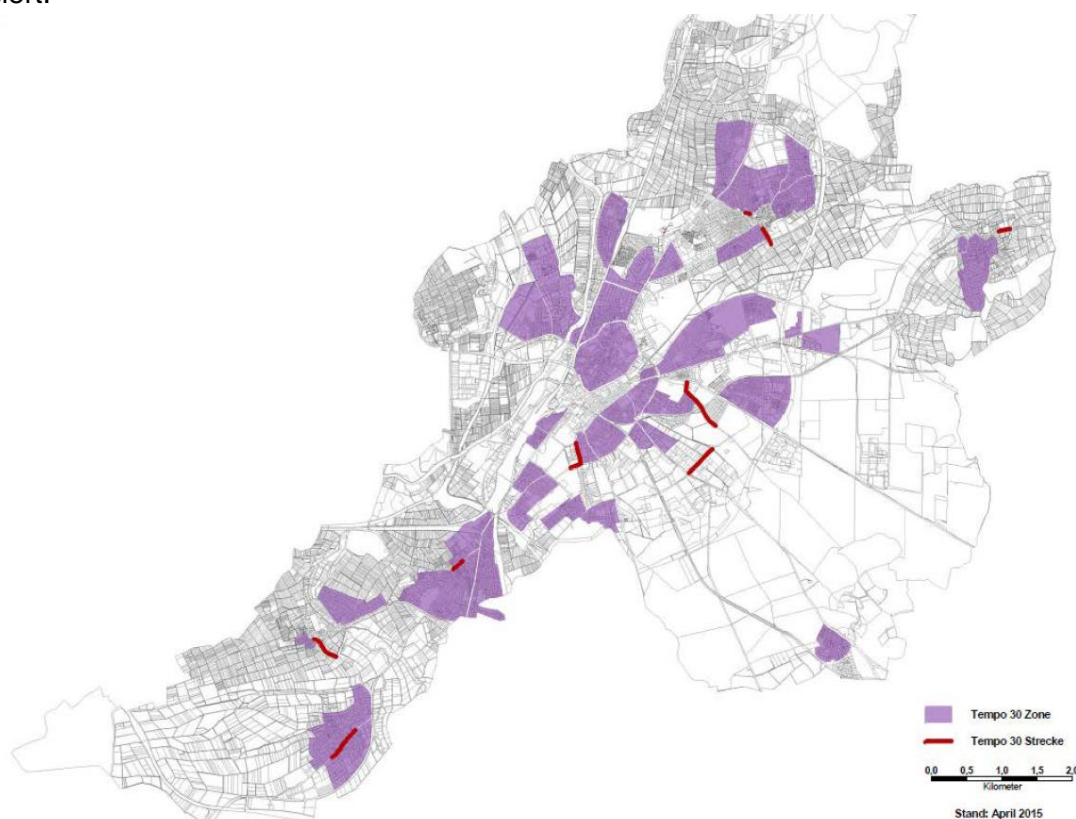


Abbildung 25: Tempo 30 Zonen und Tempolimits auf 30 km /h in der Universitätsstadt Gießen.⁶⁴

⁶⁴ Unterlagen der Stadt Gießen.

Tempo 100, Nachtzeit, Gießener Ring

Die nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung (22 Uhr bis 6 Uhr) auf 100 km/h im Streckenabschnitt der BAB A 485 zwischen den Anschlussstellen Gießen-Ursulum und -Licher Str. aus Lärmschutzgründen ist umgesetzt.

Verbesserung ÖPNV

Die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs erfolgt durch Optimierung bzw. zusätzliche Fahrtenangebote wie folgt:

- Bei der Linie 1 stehen montags bis freitags abends zwei zusätzliche Fahrtenpaare zur Verfügung. Samstags und sonntags gibt es ein neues Angebot im Stundentakt
- Die Linie 378/379 fährt direkt den Bahnhof über die Klinikstraße/Lahnstraße an und bewirkt dadurch eine höhere Fahrplanstabilität sowie eine bessere Anschlusssicherung
- Im Allgemeinen gibt es bedarfsgerechte Verstärkungsfahrten auf verschiedenen Linien
- Durch kleinere Fahrplankorrekturen wird die Anschlusssicherung verbessert
- Die Linie 5 fährt seit 12/2018 unter verdichteter Taktung mit sechs Fahrten pro Stunde in der Hauptverkehrszeit sowie als Verstärkerlinie 15 unter Anbindung des Neubaugebiets Marburger Straße West, welches ca. 1000 Einwohner zählt.
- Als Verstärkerlinie im Abschnitt Bahnhof bis Gewerbegebiet Am Alten Flughafen mit Einschleifung in diesen großen Entwicklungsschwerpunkt wurde die Linie 17 eingerichtet.

Infrastruktur

- Eine dynamische Fahrgastinformation wurde zudem am Bahnhof, am Marktplatz und am Berliner Platz/ Behördenzentrum aufgebaut.
- Die Haltestellen werden kontinuierlich modernisiert.

Radverkehr

Aus dem Radverkehrsentwicklungsplan wurden zwischen 2014 und 2019 folgende Maßnahmen umgesetzt:

Radverkehrsanlagen:

- Marburger Straße – Lichtenauer Weg
- Ebenerdige Querung Ostanlage (Gutfleischstraße/Landgrafenstraße)
- Dammdurchstich (Anbindung Dammstraße—Bootshausstraße)
- Bau Christoph-Rübsamen-Steg über die Lahn
- Lahnquerung über Wehranlage
- Johannesstraße optimiert für den Radverkehr
- Frankfurter Straße Lückenschluss ab Schubertstraße stadtauswärts
- Radverkehrsanlagen im Aulweg: Anpassung Knoten Schiffenberger Weg sowie bergauf (Abschnitt Schiffenberger Weg – Liebigstraße),
- Lückenschluss Radverkehrsanlagen im Schiffenberger Weg zwischen Fernierstraße und Karl-Glöckner-Straße,
- Radschutzstreifen Wiesecker Weg, Abschnitt Marburger Straße – Dürerstraße,

- Lückenschluss Ludwig-Richter-Straße,
- Aufhebung der Einbahnstraßenführung im Gewerbegebiet West
- Sanierung Marktplatz mit Beseitigung der Spurrinnen als Gefahrenstelle Radverkehr
- Radverkehrsanlagen „Am Alten Flughafen I+II“
- Öffnung von Einbahnstraße für den Radverkehr (Riegelpfad, Hein-Heckroth-Straße, Am Alten Friedhof)
- Radweg entlang der L3054, Abs. Aussiedlerhof - Rechtenbach (Hessen Mobil)

Abstellplätze Fahrräder:

- Bahnhofsvorplatz
- Oswaldsgarten
- Vorplatz „Zu den Mühlen“
- Wasserspielplatz Lahn
- Ringallee vor dem Schwimmbadparkplatz
- Ringallee Quellgarten
- Erdkauter Weg
- Licher Straße (An der Kaserne)
- DB-Haltepunkt Watzenborn-Steinberg
- Licher Straße (Heinrich-Fourier-Straße)
- Goethestraße, Handwerkskammer
- Johanneskirche (Nextbike)

Fortlaufende und sich in Umsetzung befindlichen Maßnahmen:

Folgende Maßnahmen der Stadt Gießen laufen fort oder befinden sich aktuell in Umsetzung:

- Das Busbeschleunigungssystem wird laufend angepasst und ergänzt
- Die Bushaltestellen werden kontinuierlich modernisiert
- Mobilisierung/Werbung für den Umstieg aufs Rad durch Teilnahme an bundesweiter Kampagne STADTRADELN (seit 2015)
- Öffnung der Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung für Fahrräder, wenn es verkehrstechnisch vertretbar ist
- Kontinuierliche Neuschaffung, Erweiterung und Modernisierung von Abstellflächen für Fahrräder
- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder erweitern und verbessern (z.B. Fahrradboxen, städtische Beteiligung am Fahrradleihsystem)
- Beschilderung der Fahrradrouten kontinuierlich vervollständigen
- Goethe- und Löber-/Lonystraße werden 2020 als Fahrradstraße ausgewiesen
- Radverkehrsführung in der Rathenastraße (Abschnitt Alter Steinbacher Weg – Otto- Behagel-Straße Tempo 30 Begrenzung, im anschließenden Abschnitt bis Heegstrauch Weg Schutzstreifen),
- Radverkehrsführung Rödgener Straße zwischen Rudolf-Diesel-Straße und Sophie-Scholl-Schule,
- Schutzstreifen Lahnstraße Abschnitt Meisenbornweg – Hüttenweg,
- Systematische Einrichtung von Radsignalgebung, Vorbeifahrstreifen und aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) sowie indirektes Linksabbiegen in der Frankfurter/Klinik/Friedrich Straße,
- Frankfurter Straße, Abs. Robert-Sommer-Str. bis Schubertstraße (stadteinwärts) - Lückenschluss

- Robert-Sommer-Straße: Lückenschluss.
- Eignung weiterer Fahrradstraßen prüfen

Angabe zu weiteren Planungen mit zu erwartenden Maßnahmen

Verkehrsentwicklungsplan

Der Verkehrsentwicklungsplan befindet sich vor der Neuaufstellung und wird bis etwa 2022 fertig gestellt. Die letzte Aktualisierung erfolgte 2009.

Ziel und Anlass des Verkehrsentwicklungsplanes ist die sinnvolle Organisation des Verkehrs im Stadtgebiet unter Berücksichtigung eines noch zu definierenden Leitbildes. Dazu gehören u.a. die Vermeidung bzw. Verminderung verkehrsbedingter Belästigungen und Störungen, z.B. Lärmemissionen. Ein Verkehrsmodell soll die Variantenbetrachtung und Verkehrsanalyse erleichtern.

Im Zuge der Untersuchungen zu einzelnen Straßenbauvorhaben (und Varianten) stehen die verkehrlichen Aspekte im Vordergrund, z.B. die zu erreichenden Verlagerungseffekte, Verkehrsentlastungen und –belastungen bei einzelnen Abschnitten. Je nach Einzelfall und räumlicher Situation geht es u.a. darum, z.B. empfindliche Bereiche zu entlasten bzw. nicht mit zusätzlichem motorisierten Individualverkehr (MIV) zu belasten, um somit möglichst konfliktarme Verkehrsführungen zu ermitteln.

Bei aktuellen Planungen und verkehrlichen Bauprojekten sind diese Ziele übernommen. Sie umfassen z.B. die Trassenlage, die Bauausführung und –gestaltung sowie begleitende Maßnahmen an den jeweiligen Standorten (Neubau/Ergänzung von Radverkehrsanlagen, benutzerfreundliche Gestaltung von ÖV-Haltestellen), mit denen auch zur Verminderung des MIV-Aufkommens und seiner störenden Wirkungen zugunsten des „Umweltverbundes“ beigetragen werden soll.

ÖPNV – Nahverkehrsplan 2014

Der Nahverkehrsplan 2014 zielt auf die weitere Optimierung des ÖV-Angebots und eine größere Benutzerfreundlichkeit für den städtischen Busverkehr ab. In der Umsetzung wird vor dem weiter verbesserten ÖV-Angebot durch Optimierung der Erschließungs- und Verbindungsqualität bei den Buslinien eine Erhöhung der Umsteiger vom MIV erwartet. Damit leistet die Umsetzung des Nahverkehrsplans 2014 einen wesentlichen Beitrag zur Verringerung der durch den MIV verursachten Lärmbelastung. Die Fortschreibung wird in 2020 beauftragt und voraussichtlich bis 2022 abgeschlossen.

Darüber hinaus wird mit der Einführung des Jobtickets für Landesbedienstete (ca. 12.000 in Gießen) ein Rückgang des Pkw-Verkehrs zugunsten des ÖV und ein Beitrag zur Lärmminde- rung erwartet.

Green City Plan

Der Masterplan für die Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität" - Green City Plan – enthält für die Universitätsstadt Gießen eine umfassende Ausarbeitung von umsetzungsorientierten und vorwiegend in der kommunalen Verantwortung durchzuführenden Maßnahmen für die künftige Gestaltung nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität. Insgesamt werden fünf Handlungsfelder (Digitalisierung des Verkehrs, Vernetzung von Verkehrsträgern, Elektrifizierung und alternative Antriebstechnologien, Radverkehrsförderung und Urbane Logistik) aufgezeigt, die u.a. eine Verringerung des motorisierten Individualverkehrs sowie eine Verkehrsverlagerung auf ÖPNV und Rad erwirken soll. Insgesamt wurden 15 Maßnahmen zur Förderung

des umweltgerechten Verkehrs ermittelt. Als Maßnahmen mit primärer Wirkung auf die Verkehrsverringerung werden die Schließung von Lücken im Radwegenetz, Digitalisierung und Ausbau des Fahrradparkens, digitales Fahrradleihsystem, Radschnellverbindung zwischen Wetzlar und Gießen sowie Angebotsverbesserung im Stadtbusverkehr genannt.

Planungen Radverkehr

Folgende Planungen liegen vor und sollen kurzzeitig umgesetzt werden:

- Rudolf-Diesel-Straße (Abschnitt Rödgener Straße – Oberlachweg, Radfahrstreifen Richtung Autobahn),
- Radweg entlang L 3128 zw. Wieseck – Alten-Buseck (Hessen Mobil),
- Radverkehrsanlagen „Am Alten Flughafen III“,
- Moltkestraße/Roonstraße/Eichgärtenallee: indirektes Linksabbiegen, Roonstr. - Vorbeifahrstreifen/ARAS
- Aulweg/Wartweg Lücken Radverkehrsanlagen

Konkrete Maßnahmenvorschläge aus der Beteiligung

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Maßnahmenvorschläge eingebracht. Maßnahmenvorschläge der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung werden als Prüfauftrag erfasst. Die ausstehenden bzw. neu eingegangenen Prüfaufträge seitens der Bevölkerung werden der Stadt Gießen mit Bitte um Stellungnahme übermittelt. Ein Zwischenbericht zum aktuellen Stand der in Prüfung befindlichen Maßnahmenvorschläge ist geplant.

Kartierung

Im Folgenden werden Maßnahmenvorschläge aus der Beteiligung behandelt, welche die Kartierung betreffen.

Angabe aller Straßenverkehrsmengen

Die zu Grunde gelegten Straßenverkehrsmengen sind im Allgemeinen die der Lärmkartierung 2017. Die Verkehrsmengen sind dem Lärmviewer Hessen (<http://laerm.hessen.de>) zu entnehmen. Sofern im Lärmviewer Hessen keine oder sprunghafte Änderungen der Verkehrsmengen an aufeinander folgenden Straßenabschnitten angegeben worden sind, wurden diese einzelfallbezogen interpoliert. Die flächendeckende Aufnahme der Verkehrsmengen würde den Lärmaktionsplan überfrachten. Dem Vorschlag zur Angabe aller Straßenverkehrsmengen wird daher nicht gefolgt.

Neuberechnung der Lärmkennziffern

Das Verkehrsmodell, das für die Umgebungslärmkartierung 2017 zugrunde gelegt wurde, stammt von Hessen Mobil und ist für eine flächendeckende Kartierung grundsätzlich sehr gut geeignet.

Allerdings hat dieses Modell in städtischen Strukturen z. T. auch Nachteile. Aufgrund der Methode zur Bestimmung der DTV-Werte kann es in relativ dicht bebauten Gebieten zwischen Straßenabschnitten, die in der Realität im Wesentlichen eine homogene Verkehrsbelastungen aufweisen, zu abrupten Sprüngen bei den DTV-Werten kommen, die schwer nachvoll-

ziehbar sind. Um die tatsächlichen Betroffenenzahlen widerzuspiegeln, wurden in diesen Fällen Nachberechnungen mit realistischeren DTV-Werten angefertigt. Damit wird der tatsächlichen höheren Belastung der Bevölkerung Rechnung getragen.

Die Lärmkartierung entspricht den gesetzlichen Vorgaben der 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV). Gemäß den gesetzlichen Verpflichtungen der §§ 47 a – f BImSchG ist die Lärmaktionsplanung aufbauend auf die vorausgegangene Lärmkartierung vorzunehmen. Eine Pflicht zur teilweisen Neumodellierung und Neuberechnung der Lärmbelastungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung besteht daher nicht. Dies ist auch nicht notwendig. Schließlich schließt sich an die 3. Runde der Lärmaktionsplanung unweigerlich die 4. Runde ebendieser an. Sofern im Rahmen der Lärmaktionsplanung festgestellt wird, dass zwischenzeitlich neue Verkehrsmodelle erarbeitet werden und damit vorliegen, werden diese im Rahmen der Lärmkartierung berücksichtigt werden. Dies geschieht jedoch erst in der folgenden Runde der Lärmaktionsplanung. Dadurch sich ein zeitlicher Versatz. Dieser wird gemäß den gesetzlichen Vorgaben maximal 5 Jahre betragen.

Abgleich mit dem Lärmaktionsplan, 2. Stufe

Der Vergleich der Lärmkennziffern der 3. Runde mit den Lärmkennziffern der 2. Stufe wird im Rahmen einer Stellungnahme gefordert. Die geforderte Vornahme des Vergleiches von einzelnen Straßen der Lärmaktionspläne der 2. Stufe und der 3. Runde ist in den einschlägigen Rechtsvorschriften der EU und Bundes, namentlich die Richtlinie 97/68/EG sowie der §§ 47 a – f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, nicht vorgesehen. Im Übrigen wird auf die Ausführungen der beiden vorigen Absätze verwiesen.

Darstellung der Lärmkennziffern in betroffenen Straßenabschnitten

In Tabelle 26 sind maximale Lärmkennziffern der jeweiligen Straße dargestellt.

Die Art und Weise der Darstellung der Lärmbelastungen, insbesondere für einzelne Straßenabschnitte, ist in das Ermessen der planaufstellenden Behörde gestellt. Eine Pflicht zur Ausweisung besteht nicht.

Aufführung Maßnahmenvorschläge

Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung an Lärmkonfliktpunkten werden in der Endversion des Lärmaktionsplans Hessen (3. Runde), Teilplan Regierungsbezirk Gießen in den einschlägigen Unterkapiteln des Lärmaktionsplans dargestellt. Maßnahmenvorschläge, die sich nicht an Lärmkonfliktpunkten befinden und Gegenstand der Lärmaktionsplanung sind, werden ebenso nachrichtlich in der Endversion des Lärmaktionsplans Hessen (3. Runde), Teilplan Regierungsbezirk Gießen aufgeführt. Maßnahmenvorschläge, die nicht straßenbauliche oder straßenverkehrliche Maßnahmen zur Lärminderung darstellen, finden keine Aufnahme in den Lärmaktionsplan. Sie wurden bzw. werden jedoch an die zuständigen Behörden weitergeleitet.

Radverkehr

Im Folgenden werden Maßnahmenvorschläge aus der Beteiligung behandelt, welche potentielle Maßnahmen der Lärminderung durch Förderung bzw. den Ausbau des Radverkehrs betreffen.

Errichtung von Radstreifen:

Die Errichtung von Radstreifen zum Lärmschutz an folgenden Straßen wird als Prüfauftrag im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung erfasst.

- Aulweg
- Anlagenring
- Bleichstraße
- Gnautstraße
- Untere Grünberger Straße
- Berliner Platz (kein LKP)
- Wiesecker Weg

Umwandlung der rechten Spur in Bus- und Radspur:

Die Eingabe zur Umwandlung der rechten Spuren in Bus- und Radspuren (Umweltspuren) wurde u.a. im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung an folgenden Straßen eingebracht und ist als Prüfauftrag erfasst.

- Nordanlage
- Westanlage
- Südanlage
- Marburger Straße
- Wiesecker Weg zwischen Dürerstraße und Ludwig-Richter-Straße
- Grünberger Straße zwischen Licher Straße und Ludwigstraße
- Frankfurter Straße zwischen Robert-Sommer-Straße und Schubertstraße

Verbreiterung Schutzstreifen in der Sudetenlandstraße

Der Schutzstreifen für Radfahrer in der Sudetenlandstraße soll verbreitert werden. Die Kernfahrbahn soll in der Breite reduziert werden und die Mittelmarkierung entfernt werden. In der Sudetenlandstraße existiert beidseitig ein Radweg.

Straßenverkehrliche Maßnahmen

Im Folgenden werden Maßnahmenvorschläge aus der Beteiligung behandelt, welche straßenverkehrliche Maßnahmen der Lärminderung darstellen.

Tempo 30 flächendeckend/Tempo 30 überall, wo die LKZ > 100

Allgemein:

Die Festlegung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes erfolgt stets im Einzelfall und unter Berücksichtigung aller entscheidungsrelevanten Gegebenheiten. Die Entscheidungsgrundlagen sind im allgemeinen Teil des Lärmaktionsplans, insbesondere im Kapitel 3.4, ausführlich dargelegt.

Tempo 30 bei LKZ > 100:

Die Lärmaktionsplanung stellt die Lärmbelastungen der Bürgerinnen und Bürger systematisch dar. Sie basiert auf dem Ansatz einer strategischen Herangehensweise an die vorhandenen Lärmprobleme. Dabei werden die Straßenabschnitte nach ihrer Lärmbelastung mit Lärmkennziffern priorisiert und mögliche Maßnahmen werden geprüft. Praktisch ist es nur möglich, die Lärmprobleme nacheinander zu betrachten und Einzelfallentscheidungen zu treffen. Dieses Vorgehen wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung koordiniert. Dem Vorschlag wird daher

durch die Fortschreibung der Lärmaktionspläne Rechnung getragen. Aufgrund der begrenzten Kapazitäten bei allen beteiligten Behörden ist eine Betrachtung jedes Einzelfalls ein langfristiges Ziel der Lärmaktionsplanung.

Tempo 30 an LKPs:

Maßnahmenvorschläge zu Tempo 30 ganztags bzw. nachts an folgenden Lärmkonfliktpunkten wurden als Prüfauftrag erfasst.

- Anlagenring
- Aulweg (keine geeignete Maßnahme, da keine Richtwertüberschreitung nach Lärmschutzrichtlinie-StV)
- Bismarckstraße
- Bleichstraße
- Dürerstraße
- Frankfurter Straße (Kernstadt)
- Frankfurter Straße (Kleinlinden)
- Friedrich-Ebert-Straße/Zum Bahnhof/ Lange Ortsstraße/ Großen-Busecker Straße (Ortsdurchfahrt Rödgen, PLUS-Kartierung)
- Gießener Straße
- Gnauthstraße
- (untere) Grünberger Straße
- Krofdorfer Straße
- Leihgesterner Weg (keine geeignete Maßnahme, da keine Richtwertüberschreitung nach Lärmschutzrichtlinie-StV)
- Licher Straße
- Ludwigsplatz
- Ludwigstrasse
- Marburger Straße
- Moltkestraße
- Neuen Bäue
- Nordanlage
- Ostanlage
- Ringallee (durchgängig Tempo 30 gefordert)
- Robert-Sommer-Straße
- Rodheimer Straße
- Schiffenberger Weg
- Sudetenlandstraße
- Waldbrunnenweg
- Wetzlarer Straße, Kleinlinden
- Westanlage
- Nahrungsberg (PLUS-Kartierung)
- Lichtenauer Weg (PLUS-Kartierung)
- Bahnhofstraße (PLUS-Kartierung)

Die Prüfung einer potentiellen Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen der eben gelisteten Straßen hat einzelfallbezogen und unter Berücksichtigung aller entscheidungsrelevanten Gegebenheiten zu erfolgen.

Tempo 20, Schulstraße

Die Einführung von Tempo 20 in der Schulstraße wurde als Prüfauftrag erfasst.

Tempo-30-Zonen

Die Einführung von Tempo-30-Zonen in Teilbereichen von Wieseck ist als Prüfauftrag erfasst.

Lkw-Fahrverbot, Südviertel

Gemäß der Auskunft der Stadt Gießen in der 2. Stufe besteht bereits die Regelung „Anlieger frei“ im Gießener Südviertel. Die zulässige Zufahrt gilt damit nur für Lieferverkehr in das/aus dem Gebiet.

In 2. Stufe wurde Lkw-Durchfahrverbot gefordert, welches aufgrund mangelnder Kartierung nicht untersucht werden konnte. Der planaufstellenden Behörde liegen diesbezüglich auch unter Verwendung der PLUS-Kartierung keine neuen Erkenntnisse vor.

Folgende Maßnahmenvorschläge zu Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen abseits von Lärmkonfliktpunkten wurden eingereicht. Aus Sicht der Lärmaktionsplanung besteht damit keine Handlungsmöglichkeit.

Tempo 30, abseits von LKPs

Wiesecker Weg

Wißmarer Weg, Wieseck (PLUS Kartierung, kein LKP)

Goethestraße (keine klassifizierte Straße)

Berliner Platz

Schubertstraße

Tempo 50, abseits LKP

Hangelsteinstraße, Wieseck

Maßnahmenvorschläge an konkreten Straßen

Im Folgenden sind Maßnahmenvorschläge an lärmbelasteten Straßen gelistet zu denen teilweise Stellungnahmen der Stadt Gießen vorliegen.

Frankfurter Straße, Kleinlinden

Frankfurter Straße, Kleinlinden

Die Beseitigung von Unebenheiten vor Hausnr. 317 wurde als Maßnahme der Lärmminde- rung vorgetragen. Eine punktuelle Mängelbeseitigung ist seitens der Stadt Gießen nicht reali- sierbar. Für eine flächenhafte Sanierung müssen Haushaltsmittel beantragt werden.

Tempo 30 im Nachtzeitraum, Frankfurter Straße, Stadtteil Kleinlinden

Maßnahmen zur Umsetzung vom Tempo 30 im Nachtzeitraum sind nach Aussage der Stadt Gießen derzeit nicht beabsichtigt, obwohl die Frankfurter Straße im Stadtteil Kleinlinden ei- nen Lärmkonfliktpunkt darstellt.

Anlagenring

Tempo 30, Anlagenring

Maßnahmen zu Tempo 30 im Nachtzeitraum sind nach Aussage der Stadt Gießen derzeit nicht beabsichtigt.

Tempo 30 an der Nordanlage ganztags ist als Prüfauftrag erfasst und wird an die Stadt Gießen weitergeleitet.

Tempo 30, rechte Spuren, Nordanlage

Der Maßnahmenvorschlag zur Einführung von Tempo 30 auf den beiden rechten Spuren und Verbleib von Tempo 50 auf den linken Spuren wird als Prüfauftrag erfasst und wird an die Stadt Gießen weitergeleitet.

Optimierung der Ampelschaltung, Anlagenring

Hinsichtlich Aspekten der Luftreinhaltung werden aktuelle Untersuchungen zur Optimierung der Ampelschaltung durchgeführt. Es wird davon ausgegangen, dass durch die Optimierung der Ampelschaltung zeitliche Reduktionen von 10-15% erwirkt werden können und sich damit auch eine Dynamisierung des Verkehrsflusses einhergehend mit der Lärmreduktion ergeben wird.

Westanlage, beide rechte Spuren in Radstreifen

Die Umwandlung einer der rechten Fahrstreifen in eine Radspur mit Busfreigabe wird seitens der Stadt Gießen als nicht sachgerecht abgelehnt. Die Verkehrsmenge lässt derartige Veränderungen nicht zu.

Verkehrsreduzierung innerhalb des Anlagenrings

Es wurden Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrs für folgende Straßen vorgeschlagen:

- Innere Bahnhofstraße (nicht kartiert)
- Neuen Bäue (LKP)
- Neustadt (LKP)
- Schulstraße (bereits Tempo 30)

Die konkreten Maßnahmenvorschläge sind in Tabelle 27 gelistet sind und als Prüfauftrag erfasst.

Tabelle 27: Maßnahmenvorschläge zur Verkehrsreduzierung am innerstädtischen Anlagenring.

Maßnahmenvorschlag	Bemerkung
Sperrung der Straßen von 22 bis 6 Uhr für alle Kraftfahrzeuge außer Linienbusse/Anwohner	Prüfung auf Vorliegen eines Lärmkonfliktes; Weiterleitung an Stadt Gießen
Sperrung der Straßen von 6 bis 22 Uhr für alle Kraftfahrzeuge außer Anlieger/Lieferverkehr/Linienbusse	Prüfung auf Vorliegen eines Lärmkonfliktes; Weiterleitung an Stadt Gießen
Im öffentlichen Straßenraum nur noch Anwohnerparken, Parken für Behinderte und Lieferzonen	Keine Maßnahme zur Lärminderung, Weiterleitung an Stadt Gießen
Entfernung aller auf den Gehwegen eingerichteter KFZ-Parkplätze	Keine Maßnahme zur Lärminderung, Weiterleitung an Stadt Gießen
Sperrung der Durchfahrt vom Kanzleiweg zum Brandplatz.	Keine klassifizierte Straße, keine rechtliche Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung, Weiterleitung an Stadt Gießen

Aulweg

Tempo 30, Aulweg

Nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 liegt im Nachtzeitraum im Aulweg ein Lärmkonfliktpunkt vor. Der Bereich der besonderen Belastung beschränkt sich allerdings auf einen ca. 100 m langen Abschnitt, der durch die gelben Bänder in Abbildung 26 visualisiert ist. Eine überschlägige Berechnung nach RLS-90 ergab, dass die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinie-StV nicht erreicht werden. Tempo 30 ist damit keine geeignete Maßnahme zur Lärmmin- derung im Aulweg.

Tempo 30 aus Gründen der Verkehrssicherheit wurde im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbetei- ligung vorgebracht. Der Vorschlag wird an die zuständige Behörde übermittelt.



Abbildung 26: Lärmkonfliktpunkt Aulweg im Nachtzeitraum mit besonders belasteten Bereichen (LKZ>200) in den gelb markierten Abschnitten. ⁶⁵

Querungshilfe Aulweg:

Der Maßnahmenvorschlag zur Errichtung einer Querungshilfe für Fahrgäste der Busse wurde als Prüfauftrag erfasst. Der Maßnahmenvorschlag wird an die Stadt Gießen übermit- telt.

Gießener Ring

Tempo 60/70/80/90, Gießener Ring

Hier wird auf die Ergebnisse der 2. Stufe verwiesen und dem Hinweis, dass die Bedeutung der Straße einem derartigen Tempolimit entgegenseht.

Erhöhung der Lärmschutzwand auf Höhe Gustav-Stresemann-Ring, Stadtteil Wieseck, Gie- ßener Ring

Hier handelt es sich um keinen Lärmkonfliktpunkt, wie die schalltechnische Berechnung durch den Straßenbaulastträger von 16.10.2018 zeigt. Zudem wurde bereits im Bauleitplan- verfahren darauf hingewiesen, dass schützenswerte Räume auf die der Straße abgewandten Seite zu errichten sind.

Erhöhung der Lärmschutzwand auf Höhe Eichendorffring, Gießener Ring

Hier handelt es sich insbesondere im Nachtzeitraum um einen Lärmkonfliktpunkt. Am Tag ist lediglich ein Gebäude am Eichendorffring ab dem 6. OG oberhalb der Richtwerte zu ver- zeichnen. Die Richtwertüberschreitungen an den sechs betroffenen Gebäuden im Nachtzeit- raum können durch die Wiedereinführung von Tempo 100 an vier Gebäuden eliminiert wer- den und an den anderen beiden Gebäuden deutlich reduziert werden.

⁶⁵ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

Rückbau/Rückstufung des Gießener Rings

Der Rechtsstatus des Gießener Rings als Autobahn wurde in Frage gestellt. Als Folgerung daraus wird der Rückbau/die Rückstufung des Gießener Rings bis hin zu einer städtischen Straße gefordert. Beim Gießener Ring handelt es sich um eine Bundesfernstraße, die dem überörtlichen Verkehr dient. Ein Rückbau/eine Rückstufung kommt daher nicht in Frage.

Einhausung/Untertunnelung des Gießener Rings an allen gefährdeten Stellen

Die Anzahl der Häuser mit Belastungen oberhalb der Sanierungswerte steht in keinem Verhältnis zu den voraussichtlichen Kosten einer Untertunnelung bzw. Einhausung, für die je nach baulicher Ausfertigung (z.B. Be- und Entlüftung) bis zu 20.000 €/m aufzuwenden wären.

Siedlungsentwicklung am Gießener Ring – Weststadt

Am Gießener Ring (B 429) befindet sich im Nordwesten von Gießen an der Krofdorfer Straße ein im Regionalplan Mittelhessen 2010 als „Vorranggebiet Siedlung Planung“ festgelegter Bereich. Der Flächennutzungsplan der Universitätsstadt Gießen stellt östlich angrenzend an die B 429 „Gemischte Baufläche – Planung“ und daran anschließend „Wohnbaufläche – Planung“ dar. Aufgrund geänderter raumordnerischer Vorgabe und bauleitplanerischer Ziele wird dieser Bereich seit 2018 als Gewerbegebiet entwickelt. Lärmkonflikte sind daher grundsätzlich nicht mehr zu erwarten.

Grünberger Straße

Tempo 60/70/80/100 nachts, Grünberger Straße bei Marshallsiedlung

Sämtliche potentielle o.g. Tempolimits im Nachtzeitraum wurden für die Grünberger Straße, B 49 durch den Straßenbaulastträger mittels schalltechnischen Untersuchungen berechnet. Bei einem Tempolimit von 60 km/h im Nachtzeitraum ergeben sich Pegelminderungen von 1,4 dB(A) bis 2,7 dB(A), sodass die Rundungskriterien nach RLS-90 von 3 dB(A) erfüllt sind. Die Zustimmung der Anordnung dieser Geschwindigkeitsbeschränkung ist durch die Oberen Verkehrsbehörde erteilt worden. Die Beschilderung beidseitig des Straßenverlaufs der B 49 ist mittlerweile erfolgt.

Ergänzung einer Auffahrt auf die A 485 Richtung Süden, Grünberger Straße

Seitens der Stadt Gießen wird der Vorschlag zur bedarfsgerechten Ergänzung einer Auffahrt in Richtung Süden vorgetragen. Die Landesstraßenbauverwaltung lehnt diesen Vorschlag allerdings ab.

Schallschutzmauer im Bereich der Hausnummern 142-164, Grünberger Straße

Als Maßnahmenvorschlag zur Lärminderung ist die Errichtung einer Lärmschutzmauer im Bereich der Grünberger Straße 142-164 vorgebracht worden.

Die Errichtung einer Schallschutzmauer entlang der Wohnhäuser ist rein baulich nicht realisierbar, da jedes Grundstück über eine Einfahrt mit Garage verfügt. Eine gewisse räumliche Ausdehnung ist allerdings Voraussetzung für die Lärminderungswirkung einer Lärmschutzwand. Eine Schallschutzmauer stellt deshalb an dieser Stelle keine geeignete Maßnahme zur Lärminderung dar.

Tempo 30, Grünberger Straße

Der Maßnahmenvorschlag wurde seitens der Stadt Gießen am 05.09.2019 abgelehnt, obwohl die Grünberger Straße einen Lärmkonfliktpunkt darstellt.

Die Lärmaktionsplanung ist die planaufstellende Behörde. Die fachliche Beurteilung liegt bei der Stadt Gießen. Die Lärmaktionsplanung hat als planaufstellende Behörde darstellenden Charakter.

Der Maßnahmenvorschlag wird aufgrund des bestehenden Lärmkonflikts erneut an die Stadt Gießen übermittelt.

Tempo 30, rechte Spuren der Grünberger Straße

Der Maßnahmenvorschlag zur Einführung von Tempo 30 auf den beiden rechten Spuren und Verbleib von Tempo 50 auf den linken Spuren wird als Prüfauftrag erfasst und wird an die Stadt Gießen weitergeleitet.

Straßenraumumgestaltung, Grünberger Straße

Planungen zur Straßenraumumgestaltung sollen kurzfristig erfolgen.

Geschwindigkeitskontrolle, Grünberger Straße

Als Maßnahmenvorschlag zur Lärminderung wird die Kontrolle der Geschwindigkeit vorgebracht. Der Maßnahmenvorschlag wurde nach der 2. ÖB eingebracht (verfristet). Es handelt sich um einen ordnungsrechtlichen Aspekt, der an das zuständige Ordnungsamt weitergeleitet wird.

Leihgesterner Weg

Tempo 30:

Als Maßnahmenvorschlag wurde Tempo 30 im Leihgesterner Weg vorgeschlagen.

Die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinie-StV werden weder erreicht noch überschritten.

Tempo 30 ist damit keine geeignete Maßnahme zur Lärminderung.

Ludwigstraße

- Die Straßenraumumgestaltung am Ludwigsplatz wurde innerhalb der Beteiligung eingebracht. Planungen zur Straßenraumumgestaltung sollen nach Aussage der Stadt Gießen kurzfristig erfolgen.
- Entfernung von Kfz-Parkplätzen zugunsten von Radspur. Der Maßnahmenvorschlag wurde mit Schreiben vom 08.08.18 an die Stadt Gießen übermittelt. Die Maßnahme wird seitens der Stadt geprüft.
- Abschnittsweise Tempo 30, wegen Kinderhort in Ludwigstraße 28 befindet sich in Prüfung.
- Tempo 20: Die Einführung von Tempo 20 in der Ludwigstraße wurde als Prüfauftrag erfasst. Es erfolgt eine Weiterleitung an die Stadt Gießen

Krofdorfer Straße, K 28

Die Sanierung der Straße inklusive eines kompletten Umbaus bzw. Ausbaus ist mittelfristig in Planung. Von der Höhe EDEKA/Aldi Süd stadtauswärts ist die Sanierung bzw. der Umbau bereits erfolgt. Der restliche Umbau wurde in der Finanzierung zurückgestellt, da die Rodheimer Straße und die Konrad-Adenauer-Brücke höhere Priorität besitzen.

Marburger Straße

Verbreiterung von Radwegen in der Marburger Straße

Als Maßnahmenvorschlag wurde eine Verbreiterung der Radspuren von 1,4 m im Bestand auf 2 m vorgeschlagen. Die Radstreifen sind beidseitig vorhanden, wo die Marburger Straße einen Lärmkonfliktpunkt darstellt.

Zusammenfassung der Richtungsfahrbahnen

Die Zusammenfassung der Richtungsfahrbahnen in der Marburger Straße wird als Prüfauftrag erfasst und an die Stadt Gießen weitergeleitet.

Rodheimer Straße, Kernstadt

- Der Maßnahmenvorschlag Lkw-Durchfahrverbot wurde zur Prüfung an die Stadt Gießen übermittelt.
- Mittelfristig ist der Umbau und Ausbau der Rodheimer Straße seitens der Stadt Gießen angedacht. Dies kann allerdings erst nach Sanierung der Konrad-Adenauer-Brücke erfolgen, welche sich in Kürze im Planfeststellungsverfahren befindet.

Schiffenberger Weg, Kernstadt

Der Schiffenberger Weg stellt im Bereich der Einmündung Sternmark bis zur Einmündung Am Unteren Rain einen Lärmkonfliktpunkt im Nachtzeitraum dar, wie die gelben und roten Bereiche in Abbildung 27 visualisieren. Als Maßnahmenvorschlag wurde vorgebracht das 150 m lange zweispurige Teilstück von der Einmündung in den Aulweg bis zur Einmündung Sternmark zugunsten einer Rechtsabbiegerspur umzuwandeln. Dieser Vorschlag befindet sich in Prüfung durch die Stadt Gießen. Ein Rückstau auf die Bahngleise muss ausgeschlossen werden.



Abbildung 27: Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts Schiffenberger Weg im Nachtzeitraum durch farbige Bänder der normierten Lärmkennziffer.⁶⁶

Tempo 30 aus Verkehrssicherheit, gesamtes Stadtgebiet

Im gesamten Stadtgebiet wurden Maßnahmenvorschläge zu Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h vor Kindergärten, Kindertagesstätten und Altenheimen vorgetragen. Da es sich primär um Aspekte der Verkehrssicherheit handelt, wurden diese an dies hierfür zuständige Stelle am 08.08.18 übermittelt und seitdem geprüft.

⁶⁶ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

Maßnahmenvorschläge zum Lärmschutz ruhiger Gebiete

Zum Schutz der festgelegten ruhigen Gebiete im folgenden Unterkapitel wurden im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung folgende Maßnahmenvorschläge eingebracht. Die Maßnahmenvorschläge sind als Prüfauftrag erfasst.

- Tempo 30 auf den Straßen, die an den ruhigen Gebieten vorbeiführen
- Verbreiterung des Radstreifens an der Orstanlage auf 2 m

10.2.5.4. Ruhige Gebiete in Gießen

Die Stadt Gießen ist kein Ballungsraum, aber eine Stadt mit mehr als 80.000 Einwohnern. Sie gehört somit zu den größeren Städten, die städtische Strukturen aufweisen und deren Bewohner ähnlich wie die Bewohner von Ballungsräumen ein Bedürfnis nach innerstädtischen oder stadtnahen Erholungsräumen haben.

Ziel der Stadt Gießen

Die von der Stadt Gießen genannten Gebietsvorschläge dienen in besonderem Maß der Sicherung und Verwirklichung der beschlossenen langfristigen städtebaulichen Entwicklungsvorstellungen für diese Grünflächen sowie deren hoher Qualität für die Erholung und das Ruhebedürfnis der Bevölkerung im Stadtgebiet. Durch das Angebot an innerstädtischen Erholungsflächen ergeben sich folgende Synergieeffekte:

- durch Erholungsmöglichkeiten im Nahumfeld steigt die dortige Qualität des Wohnumfelds
- durch die entfallende Notwendigkeit, entfernte Erholungsgebiete anzufahren, sinkt das Aufkommen im motorisierten Freizeitverkehr.

Die Stadt Gießen hat sich bei der Auswahl innerstädtischer Erholungsflächen an folgenden Kriterien orientiert:

- Konzentration auf Bereiche in der Innenstadt oder am Innenstadtrand (in der Nähe von Wohngebieten oder in relativ kurzer Entfernung zu Wohngebieten)
- Erreichbarkeit fußläufig oder mittels ÖPNV
- „empfundene Ruhe“,
- Bereiche, die öffentlich zugänglich sind

Vorschläge der Stadtverwaltung Gießen

Auf dieser Grundlage hat die Stadtverwaltung Gebietsvorschläge für die Festlegung von „ruhigen Gebieten“ im Rahmen der Lärmaktionsplanung in der 2. Stufe in 2016 erarbeitet. Diese sind in im Anhang B in Tabelle 196 zusammengestellt. Graphische Darstellungen der einzelnen Gebietsvorschläge finden sich ebenfalls im Anhang B.

Die Vorschläge liegen teilweise innerhalb des Siedlungszusammenhangs und sind laut Regionalplan Mittelhessen 2010 entsprechend als Vorranggebiet (VRG) Siedlung Bestand dargestellt, teilweise liegen sie aber auch im Freiraum. Hier kommen auf regionalplanerischer Ebene die Kategorien VRG Regionaler Grünzug, Vorbehaltsgebiet (VBG) für Landwirtschaft, VBG für besondere Klimafunktion, VRG für den vorbeugenden Hochwasserschutz und VRG für Natur und Landschaft zur Darstellung.

Die Gebietsvorschläge sind im Flächennutzungsplan vorwiegend als „Grün- und Freifläche“ dargestellt; in Einzelfällen als „Wald“ bzw. „Gewässer“. Das „Wiesecker Gewässerband“ (Abschnitt Ringallee bis Eisenbahnüberführung am Flutgraben), der „Stadtpark Wieseckau“ und große Flächenanteile im Bereich Lahnaue sind Bestandteil des Landschaftsschutzgebietes „Auenverbund Lahn-Dill“.

Bei dem überwiegenden Anteil der vorgeschlagenen Gebiete handelt es sich um städtische Grundstücke. Der „Botanische Garten“, dessen Einbeziehung aus städtischer Sicht besonders wichtig ist, befindet sich im Eigentum des Landes Hessen. Die Zustimmung der Justus-Liebig-Universität zur Festlegung als ruhiges Gebiet wurde 2015 eingeholt.

Im Bereich der Lahnaue befinden sich viele (Garten)Grundstücke im Einzeleigentum. Für diese Flächen wurden in der Vergangenheit bereits Aufstellungsbeschlüsse für Bebauungspläne gefasst, mit denen die bestehende, naherholungsbetonte Nutzung der Grünflächen festgesetzt bzw. gesichert werden soll. Die jeweiligen Eigentümer der Gartengrundstücke an der Lahn sind seitens der Stadtverwaltung Gießen nicht über die Einbeziehung ihrer Grundstücke in die Vorschläge zu den innerstädtischen Erholungsflächen informiert worden, da der durch die bestehenden Bauleitpläne determinierte Rahmen der Grundstücksnutzung nicht verändert wird.

Beteiligung der Öffentlichkeit durch die Stadt Gießen

Die Stadt Gießen hat bereits in den vergangenen Stufen der Lärmaktionsplanung eine Öffentlichkeitsbeteiligung zur Benennung von „ruhigen Gebieten“ oder „Ruhezonen“ vom 01. bis 24. April 2015 durchgeführt. Dabei waren die Bürgerinnen und Bürger aufgefordert eigene Vorschläge für solche Bereiche einzubringen, die von ihnen als ruhig empfunden werden. In insgesamt 38 Vorschlägen wurden hierfür 17 Gebiete genannt. Diese Vorschläge wurden nach den Kriterien der Stadt Gießen auf ihre Eignung als innerstädtische Erholungsflächen geprüft und mit den Vorschlägen der Stadt Gießen abgeglichen.

Ergebnisprüfung

In weiten Teilen stimmen die Vorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung mit den Vorschlägen der Stadt Gießen überein (vgl. Anhang B).

Der Vorschlag aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Verlängerung des Gebietes Lahnaue bis zur Konrad-Adenauer-Brücke entspricht den Kriterien für innerstädtische Erholungsflächen und würde eine sinnvolle Ergänzung zum gemeldeten Gebiet der Lahnaue darstellen. Diese Fläche wurde jedoch noch nicht innerhalb der Stadtverwaltung Gießen abgestimmt und kann daher nicht als Vorschlag der Stadt Gießen gewertet werden. Er wird aber als Vorschlag der Öffentlichkeit im Entwurf des Lärmaktionsplanes zur Diskussion gestellt.

Ein Kriterium für Festlegung von innerstädtischen Erholungsflächen war deren Nähe zu Wohngebieten. Dies trifft nicht auf die Lahnwiesen im Bereich des Radweges nach Launsbach, den Schiffenberger Wald, den Bergwerkswald und die Hohe Warte zu.

Ein weiteres Kriterium war die Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit. Dies ist auf dem Klinikgelände nicht gegeben.

10.2.6. Grünberg

10.2.6.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

In der Gemeinde Grünberg ist die Bundesstraße B 49 kartiert, die in Ost-West-Richtung durch das Gemeindegebiet verläuft und dabei die Stadt Grünberg als Ortsdurchfahrt passiert.

Im nördlichen Teil der Gemeinde führt die A 5 ebenfalls in Ost-West-Richtung an den Stadtteilen Reinhardshein und Lumda vorbei.

Insgesamt sind durch Straßenverkehrslärm 69 Betroffene ganztags und 106 Betroffene nachts zu verzeichnen. Die Betroffenen pro Pegelklasse sind in Tabelle 28 dargestellt. Dies entspricht einem Anteil von 0,5% der Gesamtbevölkerung ganztags und 0,8 % nachts.

Tabelle 28: Betroffene nach VBUS aus der Lärmkartierung 2017 für die Stadt Grünberg.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	63	6	0	87	19	0

10.2.6.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

Der einzige Lärmkonfliktpunkt in der Gemeinde Grünberg befindet sich in der Kernstadt im Bereich der B 49 mit einer nächtlichen maximalen Lärmkennziffer von 283. Die Anzahl der Belasteten pro Pegelklasse sind Tabelle 29 zu entnehmen.

Tabelle 29: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der Lärmkennziffer in der Stadt Grünberg.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Grünberg	54	6	0	65	16	0	283 (N)

10.2.6.3. Maßnahmenplanung

Tempo 30, B 49, Grünberg

Eine überschlägige Prüfung nach RLS-90 ergab, dass die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV nicht überschritten werden und die Ermächtigungsgrundlage zur Anordnung eines Tempolimits aus Lärmschutzgründen somit nicht gegeben ist.

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung sind folgende Maßnahmenvorschläge eingegangen, die als Prüfauftrag erfasst worden sind.

Tempo-30-Zonen

Die Errichtung von Tempo-30-Zonen in den Stadtteilen Gölbenrod, Hufen Steinköppel, Klein-Eichen, Lardenbach, Lumda, Lehnheim, Reinhardshein, Stockhausen, Weickartshain, Queckborn, Mühlenweg und dem Wohngebiet südlich der Gießener Straße ist als Vorschlag eingegangen und wird als Prüfauftrag erfasst.

10.2.7. Heuchelheim

10.2.7.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Die Gemeinde Heuchelheim ist kartiert im Bereich der Rodheimer Straße, L 3020/K 42, die als Ortsdurchfahrt durch Heuchelheim in Richtung Norden verläuft. Als zweite kartierte Straße in Heuchelheim ist die Gießener Straße (L 3020) als Ortsdurchfahrt in Heuchelheim in Richtung Westen kartiert.

Insgesamt sind durch Straßenverkehrslärm 427 Betroffene ganztags und 387 Betroffene nachts zu verzeichnen. Die Betroffenen pro Pegelklasse sind in Tabelle 30 dargestellt. Dies entspricht einem Anteil von 5,6 % der Gesamtbevölkerung ganztags und 5,0 % nachts. Damit weist die Gemeinde Heuchelheim sogar noch eine größere Belastung auf, als die Universitätsstadt Gießen selbst. In den höchsten Pegelklassen sind im Ganztagszeitraum 47 Betroffene zu verzeichnen, im Nachtzeitraum 18.

Tabelle 30: Betroffene nach VBUS aus der Lärmkartierung 2017 für die Gemeinde Heuchelheim.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	228	152	47	217	152	18

10.2.7.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

In der Gemeinde Heuchelheim konnten zwei Lärmkonfliktpunkte identifiziert werden. Dies betrifft die L 3020, Gießener Straße mit einer maximalen Lärmkennziffer im Nachtzeitraum von 481. Zudem betrifft es im Nachtzeitraum die K 42, Rodheimer Straße mit einer maximalen nächtlichen Lärmkennziffer von 500 in einem Abschnitt. Die Betroffenen oberhalb der Auslösewerte sind in Tabelle 31 dargestellt.

Tabelle 31: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der Lärmkennziffer in der Gemeinde Heuchelheim.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Heuchelheim, K 42, Rodheimer Straße	74	3	0	74	3	0	500 (N)
Heuchelheim, Gießener Straße L 3020	151	31	0	132	4	0	481 (N) ⁶⁷

⁶⁷ Neuberechnung der Belastetenzahlen mit angepassten DTV-Mengen in der Lärmkartierung 2017. Die tatsächliche DTV-Menge beläuft sich auf 3.468 Kfz/d anstatt der ursprünglich hinterlegten DTV-Mengen von 10.0098-13.982 Kfz/d, was wiederum zu einer Überschätzung des Lärmkonflikts führt.

10.2.7.3. Maßnahmenplanung Angabe zu vorhandenen Planungen

Tempo 30, Gießener Straße, L 3020

Die Gießener Straße L 3020 stellt im Nachtzeitraum einen Lärmkonfliktpunkt dar. Die Berechnung durch den Straßenbaulastträger hat ergeben, dass an keinem der 125 untersuchten Gebäude die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie StV überschritten werden. Die verkehrsrechtlichen Voraussetzungen zur Einführung eines nächtlichen Tempolimits aus Lärmschutzgründen sind damit nicht gegeben.

Maßnahmenvorschläge

Lärmschutzwand auf Grünanlage, Gießener Straße, L 3020

Zwischen der Einmündung Bahnstraße und Heinestraße an der Gießener Straße (L 3020) soll die Errichtung einer absorbierenden Lärmschutzwand als lärmindernde Maßnahme geprüft werden. Die Maßnahme wird seitens der Gemeinde abgelehnt aufgrund optischer Belange sowie aus Sorge der Mehrbelastung der Bewohner an der gegenüberliegenden Seite durch die geforderte Lärmschutzwand.

Tempo 30, K42, Heuchelheim

Am Lärmkonfliktpunkt der K 42 in Heuchelheim wurde Tempo 30 als Maßnahmenvorschlag vorgetragen. Der Maßnahmenvorschlag wird seitens der Kommune befürwortet und befindet sich in Prüfung.

10.2.8. Hungen

10.2.8.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Die B 489 durchläuft die Gemeinde von Süden nach Norden und durchquert dabei den Stadtteil Utphe, führt westlich am Stadtteil Trais-Horloff vorbei und führt als Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Inheiden, bevor sie in die Bundesstraße B 457 einmündet.

Die B 457 verläuft in West-Ost-Richtung zwischen dem Stadtteil Indheiden, der Stadt Hungen und im Bogen südwestlich des Stadtteils Rodheim vorbei. Insgesamt sind in der Gemeinde Hungen 182 Betroffene ganztags und 191 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht jeweils 1,5 % der Gesamtbevölkerung. Die Betroffenen pro Pegelklasse sind Tabelle 32 zu entnehmen.

Tabelle 32:: Betroffene nach VBUS aus der Lärmkartierung 2017 für die Gemeinde Hungen.

	Betroffenenzahl L _{DEN}			Betroffenenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	98	82	2	93	92	6

10.2.8.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

In der Gemeinde Hungen konnten drei Lärmkonfliktpunkte identifiziert werden, die in Tabelle 33 dargestellt sind. Es betrifft die Ortsdurchfahrten in der Kernstadt im Bereich der Obertorstraße und der Untertorstraße im Nachtzeitraum. Des Weiteren betrifft es jeweils die Ortsdurchfahrt der B 489 im Stadtteil Utphe und im Stadtteil Inheiden. Bei letzterem wurde in den

Berechnungen allerdings nicht das nächtliche Tempolimit von 30 km/h in der Berechnung berücksichtigt. Dies erfolgt unter Punkt 10.2.8.3.

Tabelle 33: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der Lärmkennziffer in Hungen.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Hungen, Ober-/Untertorstraße	28	36	2	29	33	0	322 (N)
Inheiden, B 489	24	17	0	22	27	0	450 (N)
Utphe, B 489	37	26	0	29	33	6	297 (N)

10.2.8.3. Maßnahmenplanung Maßnahmenumsetzung

Tempo 30, nachts, OT Utphe, B 489

Die Zustimmungserklärung ist seitens der Landrätin und der Oberen Verkehrsbehörde für die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für die Ortsdurchfahrt Hungen-Utphe, B 489 - von der Einmündung Heegweg (Berstädter Straße 10) bis zur Einmündung Weedstraße (Berstädter Straße 26) - für alle Kraftfahrzeuge in der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm erteilt worden. Die Maßnahme wurde in der 21. KW 2019 durch die Straßenmeisterei umgesetzt.

Tempo 30, nachts, OT Inheiden, B 489

Das Tempolimit von 30 km/h im Nachtzeitraum an der B 489 in der Ortsdurchfahrt von Inheiden ist umgesetzt. In Tabelle 34 sind die Belastetenzahlen ohne nächtliches Tempo 30 Limit und mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Nachtzeitraum dargestellt. Die Gesamtzahl der Betroffenen oberhalb der Auslösewerte im Nachtzeitraum reduziert sich um 10 von 49 auf 39. Zudem ergibt sich mehr als eine Halbierung der Betroffenzahlen in der höchsten Pegelklasse von 27 auf 12 Betroffene.

Tabelle 34: Betroffenzahlen in der Ortsdurchfahrt von Inheiden ohne (untere Zeile) und mit (obere Zeile) nächtlichem Tempolimit von 30 km/h an der B 489 im Stadtteil Inheiden.

B 489, OD Inheiden	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
mit Tempo 30, nachts	25	12	0	27	12	0	360 (N)
Ohne Tempo 30, nachts	24	17	0	22	27	0	450 (N)

Angabe zu vorhandenen Planungen

Lärmschutzwälle, B 457

Entlang der B 457 plant die Stadt Hungen in drei Abschnitten Lärmschutzwälle zu errichten. Die entsprechenden Baugenehmigungen liegen bereits vor.

Maßnahmenvorschläge

Tempo 30, nachts, Untertor-Obertorstraße, Hungen

Der Maßnahmenvorschlag zur Einführung von Tempo 30 im Nachtzeitraum in der Untertor- und Obertor wird durch die Stadt Hungen begrüßt. Eine finale Stellungnahme steht aktuell aus. Im Bereich des Marktplatzes besteht bereits Tempo 30.

Ortsumgehung B 489, Inheiden und Utphe

Die Stadt Hungen verfolgt weiter die Forderung zum Bau einer Ortsumgehung für die Ortschaften Inheiden und Utphe. Der Planungsbeginn ist allerdings noch nicht erfolgt.

Folgender Maßnahmenvorschlag abseits eines Lärmkonfliktpunktes wird hier nur nachrichtlich aufgeführt:

Nonnenroth, L 3007

Nach Sanierung/ Reparatur auf Höhe der Einmündung „Am Wald“ und der Ortstafel Niveauunterschiede im Belag. Die Information wurde an den Straßenbaulastträger weitergegeben.

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung sind Maßnahmenvorschlägen zu Tempo – 30 – Zonen in folgenden Stadtteilen vorgetragen.

- Bellersheim
- Inheiden
- Langd
- Nonnenroth
- Obbornhofen
- Raiffeisenstraße
- Rodheim

Die Maßnahmenvorschläge sind als Prüfauftrag erfasst.

10.2.9. Langgöns

10.2.9.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Durch die Gemeinde Langgöns führt in Nord-Süd-Richtung die A 485 westlich der Ortschaft Langgöns vorbei. Im Osten verläuft die A 45 ebenfalls in Nord-Süd-Richtung an der Ortschaft vorbei. Zentral durch den Ort Langgöns führt die kartierte Main-Weser-Bahn.

Insgesamt sind in der Gemeinde Langgöns nur 9 Betroffene ganztags und 19 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht einer Belastung von 0,1%

der Bevölkerung im Ganztagszeitraum und 0,2% im Nachtzeitraum. Alle Betroffenen befinden sich jeweils in der niedrigsten Pegelklasse oberhalb der Auslösewerte, wie in Tabelle 35 dargestellt ist.

Tabelle 35: Betroffene nach VBUS aus der Lärmkartierung 2017 für die Gemeinde Langgöns.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	9	0	0	19	0	0

10.2.9.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

Weder die A 45 noch die A 485 stellt einen Lärmkonfliktpunkt dar. Aus der EU-Kartierung ergibt sich somit kein Lärmkonfliktpunkt für die Gemeinde Langgöns.

10.2.9.3. Maßnahmenplanung

Tempo 30 auf Landesstraßen

Da ein Maßnahmenvorschlag aus der Bevölkerung zu einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf den Landesstraßen in Langgöns vorgetragen wurde, wurden Berechnungen mithilfe der PLUS-Kartierung durchgeführt.

Die L 3475, Schmittgraben, sowie die L 3133 im Bereich der Holzheimer Straße, der Moorgasse und der Obergasse stellen nur im Nachtzeitraum einen Lärmkonfliktpunkt besonderer Belastung dar. Die Betroffenen pro Pegelklasse oberhalb der Auslösewerte und die maximale Lärmkennziffer im Nachtzeitraum sind in dargestellt.

Tabelle 36 dargestellt.

Tabelle 36: Lärmkonfliktpunkte nach Auswertung der PLUS-Kartierung mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der Lärmkennziffer in der Gemeinde Langgöns.

Langgöns	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
L 3133	233	68	0	226	29	0	437 (N)
L 3475	34	34	0	51	12	0	434 (N)

Die schalltechnische Berechnung durch den Straßenbaulastträger vom 27.03.2019 hat ergeben, dass die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV sowohl am Tage als auch in der Nacht eingehalten werden. Die rechtlichen Voraussetzungen für das Tempolimit aus Gründen des Lärmschutzes sind damit nicht gegeben.

Lärmschutzfenster an L 3133 und L 3475

Der Antrag zur finanziellen Förderung für den Einbau von Lärmschutzfenstern ist beim Straßenbaulastträger (Hessen Mobil) zu stellen an folgende Adresse zu stellen. Dort wird der Antrag geprüft, ob die Anforderungen für die Förderung erfüllt sind.

Hessen Mobil

Straßen- und Verkehrsmanagement Fulda

Dezernat Steuerung Planung
 Frau Feder-Krantz
 Schillerstr. 8
 36043 Fulda
 Tel.: 0661/49953200
 Mail: anita.feder-krantz@mobil.hessen.de

Als Hinweis ist zudem folgendes zu nennen. Grundsätzlich erfolgt die Bezuschussung auf freiwilliger Basis, es besteht kein gesetzlicher Anspruch. Der Antrag ist vor Durchführung der Lärmschutzmaßnahmen zu stellen und eine Vereinbarung mit dem Träger der Straßenbaulast abzuschließen. Es fallen keine Gebühren an, aber bei der freiwilligen Lärmsanierung hat der Eigentümer 25 % der Kosten selbst zu tragen.

Grundhafte Sanierung der Landesstraßen

Hinsichtlich etwaiger Sanierungsmaßnahmen an Landesstraßen wird auf die Sanierungsoffensive 2016 – 2022 des Landes Hessen verwiesen.

10.2.10. Laubach

10.2.10.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

In der Gemeinde Laubach befinden sich nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 keine kartierten Hauptverkehrsstraßen oder Haupteisenbahnstrecken nach den Kriterien der EU-Kartierung. Da in Hessen alle klassifizierten Straßen erfasst sind, wird in den folgenden Abschnitten auf Lärmprobleme innerhalb der PLUS-Kartierung durch Maßnahmenvorschläge aus der Bevölkerung eingegangen.

10.2.10.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

Die Ortsdurchfahrt L 3481 in Laubach, Stiftstraße und Friedrichstraße, stellt im Nachtzeitraum nach Auswertung der PLUS-Kartierung einen Lärmkonfliktpunkt besonderer Belastung dar mit einer maximalen Lärmkennziffer von 331. Insgesamt sind 101 Betroffene oberhalb der Auslösewerte ganztags und 86 nachts zu verzeichnen. Die Betroffenen pro Pegelklasse sind in Tabelle 37 dargestellt.

Tabelle 37: Lärmkonfliktpunkte nach Auswertung der PLUS-Kartierung mit Betroffenen pro Pegelklasse in dB(A) unter Angabe der Lärmkennziffer in der Stadt Laubach.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
Kernstadt, L3481	69	32	0	64	22	0	331 (N)

10.2.10.3. Maßnahmenplanung

Tempo 30, Nachtzeitraum, L 3481, Laubach

Die schalltechnische Berechnung durch den Straßenbaulastträger in der Friedrichstraße und Stiftstraße (L 3481) zeigt, dass die Werte der Lärmschutz-Richtlinie-StV weder am Tag noch

in der Nacht überschritten werden. Die rechtliche Voraussetzung für die Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung als Maßnahme der Lärminderung liegen damit nicht vor. Seitens des Straßenbaulastträgers wird aber folgender Hinweis gegeben. Da die Ortsdurchfahrt dennoch einen Lärmkonfliktpunkt darstellt und straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung ggf. nicht ausgeschöpft sind, kann im Rahmen der Lärmsanierung auf Grundlage der Verkehrslärmschutzrichtlinie des Bundes von 1997 (VLärmSchR 97) ein Antrag auf Bezuschussung zu passivem Schallschutz beim Straßenbaulastträger gestellt werden.

Tempo-30-Zone, Laubach, Gonterskirchen

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung als Maßnahmenvorschlag die Errichtung einer Tempo-30-Zone für Gonterskirchen eingegangen, der als Prüfauftrag erfasst worden ist.

10.2.11. Lich

10.2.11.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Die Bundesstraße B 457 durchläuft das ganze Gemeindegebiet von Nordwesten in Richtung Südosten. Die Straße führt dabei im Norden und Osten an der Stadt Lich vorbei sowie im weiteren Verlauf südlich des Stadtteils Langsdorf. Im nordöstlichen Teil der Gemeinde ist die Ortsdurchfahrt L 3481 in Bessingen kartiert. Zudem ist ein Abschnitt der L 3053 auf der Höhe von Hof Güll und westlich des Stadtteils Eberstadt kartiert. Im südlichen Teil der Gemeinde verläuft die A 45 in Ost-West-Richtung als kartierte Straße.

In der Gemeinde Lich sind 27 Betroffene ganztags und 32 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht jeweils einer Gesamtbelastung von 0,2% für beide Zeiträume. Die Belasteten pro Pegelklasse sind Tabelle 38 zu entnehmen.

Tabelle 38: Betroffene nach VBUS aus der Lärmkartierung 2017 für die Gemeinde Lich.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	26	1	0	27	6	0

10.2.11.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

Der einzige Lärmkonfliktpunkt besonderer Belastung ist in der Ortsdurchfahrt von Lich in der L 3053, Kölnhauser Straße und Gießener Straße, zu verzeichnen mit einer maximalen Lärmkennziffer im Nachtzeitraum von 527.

Tabelle 39: Lärmkonfliktpunkte nach Auswertung der EU-Kartierung mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der Lärmkennziffer in der Stadt Lich.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Lich, L 3053	22	1	0	22	6	0	527 (N)

10.2.11.3. **Maßnahmenplanung**

In der L 3053, Gießener Straße und Kölnhäuser Straße, wurden folgende Maßnahmenvorschläge eingebracht:

Abbruch der Kartierung in Gießener Straße

In Einzelfällen kann es bei der Lärmkartierung vorkommen, dass Straßenabschnitte, die aufgrund der DTV-Werte eigentlich hätten kartiert werden müssen, nicht bzw. nicht ausreichend kartiert wurden. Die Ursache liegt in der Regel und insbesondere in städtischen Strukturen in dem Verfahren des Verkehrsmodells zur Bestimmung der DTV-Werte, das der Lärmkartierung zu Grunde liegt. Daher kann es zwischen Straßenabschnitten, die in der Realität im Wesentlichen eine homogene Verkehrsbelastungen aufweisen, zu abrupten Sprüngen bei den DTV-Werten kommen, die schwer nachvollziehbar sind. Um die tatsächlichen Betroffenzahlen widerzuspiegeln, wurden in diesen Fällen eine Nachberechnung mit realistischeren DTV-Werten angefertigt.

Lkw-Maut

Die Erweiterung der Lkw-Maut auf Bundesstraßen ist zum 01.07.2018 erfolgt. Für nähere Details wird auf Kapitel 5.3.3 verwiesen.

Lkw-Fahrverbot und Tempo 30, nachts

Die Berechnung durch den Straßenbaulastträger hat ergeben, dass an keinem der Gebäude an der L 3053 werden die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV am Tag und in der Nacht überschritten werden. Die rechtliche Grundlage für ein potientiell Lkw-Fahrverbot und Tempo 30 nachts ist damit nicht als Maßnahmen zur Lärminderung gegeben.

10.2.12. **Linden**

10.2.12.1. **Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken**

Das Gemeindegebiet der Stadt Linden wird im westlichen Teil der Gemeinde von Norden nach Süden von der A 485 durchquert. In Ost-West-Richtung führt die A 45 südlich an Großen-Linden und dem Stadtteil Leihgestern vorbei. Die L 3475 führt als Ortsdurchfahrt durch Großen-Linden und weiter als L 3129 durch Leihgestern.

Insgesamt sind im Gemeindegebiet 346 Betroffene ganztags und 392 Betroffene nachts zu verzeichnen. Dies entspricht 2,7 % der Gesamtbevölkerung im Ganztagszeitraum und 3 % im Nachtzeitraum. Die Betroffenen pro Pegelklasse sind in Tabelle 40 ersichtlich. Allerdings sind die umgesetzten Tempolimits nicht mit in die Berechnungen nach VBUS eingegangen.

Tabelle 40: Betroffene nach VBUS aus der Lärmkartierung 2017 für die Stadt Linden.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	171	123	52	235	126	31

10.2.12.2. **Angabe vorhandener Lärmprobleme**

Der Schwerpunkt der Belastungen trotz Umsetzung einer nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h besteht in Form von zwei Lärmkonfliktpunkten auf der L 3129 in den

Ortsdurchfahrten der Stadtteile Großen-Linden und Leihgestern. Die Betroffenen pro Pegelklasse sind unter Angabe ihrer maximalen Lärmkennziffer in Tabelle 41 dargestellt.

Tabelle 41: Lärmkonfliktpunkte nach Auswertung der EU-Kartierung mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der Lärmkennziffer in der Stadt Linden.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Großen-Linden L 3129	83	79	25	96	47	0	826 (N), 358 (DEN)
Leihgestern, L 3129	25	9	0	28	5	0	324 (N)

Der Grund für die hohe Belastung wird im Folgenden dargestellt und visualisiert. Die Ortsdurchfahrt der L 3129 in Großen-Linden ist geprägt durch eine straßenrandnahe, dichte, geschlossene Wohnbebauung, wie es Abbildung 28 zu entnehmen ist. Die unmittelbare Nähe zum Straßenrand ist hierbei bestimmend für die Höhe der Belastung. Die Ortsdurchfahrt der L 3129 in Leihgestern ist ab der Einmündung der Wilhelmstraße ebenfalls durch eine straßenrandnahe, geschlossene Wohnbebauung geprägt. Zwischen den Häusern Großen-Lindener-Straße 12 und Hauptstraße 15, wo sich eine Engstelle befindet, besteht ein Tempolimit von 30 km/h. Ab der Verbreiterung der Straße gilt Tempo 50. Wie Abbildung 28 zu entnehmen ist, ist beidseitiges Parken an der L 3129 in Leihgestern möglich.



Abbildung 28: Bebauung an der L 3129 in der Ortsdurchfahrt von Großen-Linden (links) und Leihgestern (rechts).
68

10.2.12.3. Maßnahmenplanung Maßnahmenumsetzung

Tempo 30, nachts, L 3129, Großen-Linden

In der Moltkestraße und in der Alten Heerstraße ist ein nächtliches Tempolimit von 30 km/h im Zeitraum von 22:00 – 6:00 Uhr umgesetzt.

⁶⁸Regierungspräsidium Gießen.

Tempo 30, nachts, L3129, Leihgestern

In der Ortsdurchfahrt der L 3129 durch den Stadtteil Leihgestern besteht ab dem Bereich der Großen-Lindener Straße 12 nach Osten bis zur Hauptstraße 15 eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h. Für den nach Osten anschließenden Straßenabschnitt zeigen die Berechnungsergebnisse des Straßenbaulastträgers, dass an keinem der Häuser die Richtwerte der Lärmschutz-RL-StV für ein Mischgebiet überschritten werden. Die Erweiterung des Tempolimits ist somit im Sinne der vorgenannten Richtlinie keine geeignete Lärminderungsmaßnahme.

Angabe zu vorhandenen Planungen

Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung

Die Installation stationärer Geschwindigkeitsüberwachungen in Linden ist weiterhin in Planung.

Innerörtliche Umgehungsstraße

Der Maßnahmenvorschlag sieht eine Lenkung des Durchgangsverkehrs von der L 3475 durch das Gewerbegebiet von Großen-Linden, über die Robert-Bosch-Straße und die Nikolaus-Otto-Straße, durch den Tunnel und über Wirtschaftswege (die hierfür ausgebaut werden müssten) zur L 3130 mit Anbindung des Kuhn-Centers vor. Hierdurch würde die Ortsdurchfahrt von Großen-Linden vom Durchgangsverkehr freigehalten. Bei einer Weiterführung über betonierte Wirtschaftswege zur L 3129 und Anbindung an die L 3129 außerhalb des Ortsteils Leihgestern könnte auch diese Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die Einrichtung einer innerörtlichen Umgehungsstraße wurde bereits in der Vergangenheit nach Auskunft der Stadt Linden mehrfach beraten. In Abwägung der entstehenden Kosten zu den geringen Entlastungseffekten an den stark belasteten Landesstraßen wurde von der Stadt Linden vom Bau einer Umgehungsstraße abgesehen. Im Rahmen einer Baumaßnahme der Bahn zur Erweiterung des vorhandenen Viadukts und weiteren Planungen des Baugebiets Nördlich Breiter Weg könnte eine Verbindung der L 3129 zum Viadukt entstehen.

Maßnahmenvorschlag

Tempo 60/30, L 3475, Großen-Linden, Gießener Pforte

Am Ortseingang der L 3475 von Gießen kommend besteht bereits eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 60 km/h vor dem Ortsschild auf Höhe der seitlichen Wohnbebauung. Im weiteren Verlauf der Straße konnten nach Berechnung durch den Straßenbaulastträger keine Überschreitungen der geltenden Immissionsgrenzwerte festgestellt werden. Die rechtlichen Kriterien für die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Gründen der Lärminderung sind damit nicht erfüllt.

10.2.13. Lollar

10.2.13.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Entlang der kompletten Gemeindegrenze nach Osten hin verläuft die B 3 als kartierte Straße von Norden nach Süden. Zudem verläuft die L 3475, Gießener Straße und Marburger Straße, als Ortsdurchfahrt durch die Stadt Lollar. Im Stadtteil Odenhausen ist die Ortsdurchfahrt, L 3093, kartiert. Es sind 217 Betroffene ganztags und 188 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht einer Belastung der Gesamtbevölkerung von 2,1% ganztags und 1,8 % nachts. Die Betroffenen pro Pegelklasse sind Tabelle 42 zu entnehmen. Dabei sind allerdings nicht die Betroffenen in der Ortsdurchfahrt der L 3475 in Lollar erfasst, da die Kartierung innerhalb der Gießener Straße zwischen der Einmündung Schwimmbadstraße und Bleichstraße unerklärbarer Weise abbricht. Die realen Betroffenenzahlen liegen somit höher und werden durch Berechnung im folgenden Unterkapitel separat berücksichtigt. Parallel zur B 3 verläuft die Main-Weser-Bahn in Nord-Süd-Richtung durch das Gemeindegebiet von Lollar. Die Bahnstrecke verläuft dabei weitestgehend im Westen an Lollar und vollständig östlich an den Stadtteilen Ruttershausen, Odenhausen und Salzböden vorbei.

Tabelle 42: Betroffene nach VBUS aus der Lärmkartierung 2017 für die Stadt Lollar.

	Betroffenenzahl L _{DEN}			Betroffenenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	151	65	1	132	56	0

10.2.13.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

Den einzigen Lärmkonfliktpunkt besonderer Belastung stellt die Ortsdurchfahrt, L 3475, in der Kernstadt dar. Unter Berücksichtigung der gesamten Ortsdurchfahrt ergeben sich die in Tabelle 43 dargestellten Belasteten pro Pegelklasse.

Tabelle 43: Lärmkonfliktpunkte nach Auswertung der EU-Kartierung mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der Lärmkennziffer in der Stadt Lollar.

Ortsteil	Betroffenenzahl L _{DEN}			Betroffenenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Lollar, L 3475	253	115	1	233	101	0	275 (DEN), 772 (N)

Der Lärmkonfliktpunkt ist bedingt durch die dichte, straßenrandnahe Bebauung mit gemischter Nutzung von Wohnen und Gewerbe, wie in Abbildung 29 ersichtlich ist. Zwischen der Einmündung Holzmühler Weg und der Einmündung Bahnhofstraße ist der Abstand zwischen der Wohnbebauung und dem Straßenrand durchweg besonders gering, was zu einer Verschärfung des Lärmkonflikts führt. Einseitig verteilt sind Parkbuchten in der Ortsdurchfahrt zu verzeichnen.



Abbildung 29: Bebauung in der Kernstadt Lollar. ⁶⁹

10.2.13.3. **Maßnahmenplanung** **Maßnahmenumsetzung**

Kreisverkehr, Lollar

Im Jahr 2013 erfolgte die Verkehrsfreigabe für den Kreisverkehr am Ortseingang von Lollar aus Richtung Gießen. Dies führt durch die optische Unterbrechung zu einer Verminderung der Geschwindigkeit und damit zur Lärminderung. Darüber hinaus kommt es durch den Wegfall einer Kreuzung zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses, was ebenfalls lärmindernd wirkt.

Tempo 30, L 3475, Bereich Kindertagesstätte Flohkiste

Im Zeitraum von 06:30-16:30 ist im Bereich der Kindertagesstätte Flohkiste eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h werktags (außer samstags) eingerichtet.

Angabe zu vorhandenen Planungen

Passiver Lärmschutz - Lärmschutzfenster

Der Antrag zur finanziellen Förderung für den Einbau von Lärmschutzfenstern ist beim Straßenbaulastträger (Hessen Mobil) zu stellen an folgende Adresse zu stellen. Dort wird der Antrag geprüft, ob die Anforderungen für die Förderung erfüllt sind.

Hessen Mobil

Straßen- und Verkehrsmanagement Fulda

Dezernat Steuerung Planung

Frau Feder-Krantz

Schillerstr. 8

36043 Fulda

Tel.: 0661/49953200

Mail: anita.feder-krantz@mobil.hessen.de

Als Hinweis ist zudem folgendes zu nennen. Grundsätzlich erfolgt die Bezuschussung auf freiwilliger Basis, es besteht kein gesetzlicher Anspruch. Der Antrag ist vor Durchführung der

⁶⁹ Regierungspräsidium Gießen.

Lärmschutzmaßnahmen zu stellen und eine Vereinbarung mit dem Träger der Straßenbau- last abzuschließen. Es fallen keine Gebühren an, aber bei der freiwilligen Lärmsanierung hat der Eigentümer 25 % der Kosten selbst zu tragen.

Maßnahmenvorschläge

Tempo 30, L 3475, Lollar

Tempo 30 zwischen den Straßen „Kirschgarten“ und „Am Alten Bahnhof“ soll als Maßnahme der Lärminderung umgesetzt werden. Die Berechnung durch den Straßenbulasträger liegt vor. Der Antrag zur Prüfung der Maßnahme ist seitens der Verkehrsbehörde der Stadt Lollar zu stellen und die Zustimmung bei der Oberen Verkehrsbehörde einzuholen.

Tempo 100 und Lärmschutzmaßnahmen an Lumbdatabrücke, B 3

Die B 3 stellt keinen Lärmkonfliktpunkt dar. Es besteht damit keine Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung zur Umsetzung der Maßnahmenvorschläge.

10.2.14. Pohlheim

10.2.14.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Die Stadt Pohlheim wird an der südlichen Grenze von der kartierten A 45 erfasst. Östlich am Stadtteil Holzheim, zwischen den Stadtteilen Dorf-Güll und Grünigen hindurch nach Norden östlich von Garbenteich vorbei verläuft die kartierte A 5. Im Stadtteil Watzenborn-Steinberg ist die komplette Ortsdurchfahrt, die L 3129 kartiert, die in Ost-West-Richtung durch den Stadtteil verläuft. Im nördlichen Stadtteil ist die Kreisstraße K 158, Bahnhofstraße bis zur Einmündung in die Liebigstraße ebenfalls kartiert. Die Landesstraße L 3129 verläuft zudem als kartierte Straße nördlich des Stadtteils Garbenteich vorbei.

In der Stadt Pohlheim sind 284 Betroffene ganztags und 257 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht 1,6% der Gesamtbevölkerung im Ganztagszeitraum und 1,4 % der Gesamtbevölkerung in der Nacht. Die Belasteten pro Pegelklasse sind Tabelle 44 zu entnehmen.

Tabelle 44: Betroffene nach VBUS aus der Lärmkartierung 2017 für die Stadt Pohlheim.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70 dB(A)	> 70 - 75 dB(A)	> 75 dB(A)	> 55 - 60 dB(A)	>60 - 65 dB(A)	> 65 dB(A)
Anzahl	163	121	0	161	96	0

10.2.14.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

Nach Auswertung der Kartierung ergeben sich zwei Lärmkonfliktpunkte. Beide befinden sich im Stadtteil Watzenborn-Steinberg. Es handelt sich einerseits um die Ortsdurchfahrt der L 3129, Wilhelmstraße und Ludwigstraße. Der zweite Lärmkonfliktpunkt ergibt sich aus der

Auswertung der PLUS-Kartierung in der Gießener Straße bzw. Grüninger Straße, L 3132. Die Betroffenen pro Pegelklasse, sowie die maximalen Lärmkennziffern der beiden Lärmkonfliktpunkte sind in Tabelle 45 gelistet.

Tabelle 45: Lärmkonfliktpunkte nach Auswertung der EU-Kartierung mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der Lärmkennziffer in der Stadt Pohlheim.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Watzenborn-Steinberg, L 3132	128	15	0	107	13	0	277 (DEN), 752 (N)
Watzenborn-Steinberg, L 3129	147	122	0	150	95	0	286 (DEN), 773 (N)

10.2.14.3. Maßnahmenplanung Maßnahmenumsetzungen

Tempo-30-Zone, L 3128, Watzenborn-Steinberg

18 Gebäude an der L3132 im Bereich zwischen der Kreuzung L 3132/L 3229 und befinden sich auf der Gießener Straße in einer Tempo-30-Zone.

Angabe zu vorhandenen Planungen/ Maßnahmenvorschläge

Tempo 30, L 3132, Watzenborn-Steinberg

Bei der Berechnung durch den Straßenbaulasträger wurden an 123 Gebäude schalltechnisch überprüft. Die Berechnung hat dabei ergeben, dass die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV für straßenverkehrliche Maßnahmen nicht überschritten werden. Im Bereich Gießener Straße Hausnummer 28 – 52 besteht bereits eine Tempo-30-Zone. Tempo 30 im restlichen Bereich ist damit aus Gründen des Lärmschutzes nicht möglich.

Tempo 30, L 3129, Watzenborn-Steinberg

Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von 30 km/h für Pkw und Lkw am Tag und in der Nacht werden die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV von 72 dB(A) am Tag an allen Gebäuden eingehalten. Im Nachtzeitraum werden Pegelminderungen von bis zur 3 dB(A) durch die Maßnahme erreicht. Der Vorgang befindet sich zur Prüfung bei der zuständigen Verkehrsbehörde.

10.2.15. Rabenau

10.2.15.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Die Gemeinde Rabenau verfügt weder über Hauptverkehrsstraßen noch über Haupteisenbahnstrecken.

10.2.15.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

Nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 existieren für die Hauptverkehrsstraßen keine Lärmkonfliktpunkte.

10.2.15.3. Maßnahmenplanung

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden folgende Maßnahmenvorschläge eingebracht.

Tempo-30-Zonen

Als Maßnahme der Lärminderung ist die Errichtung von Tempo -30-Zonen in folgenden Ortsteilen eingebracht worden.

- Allertshausen
- Geilshausen
- Kesselbach
- Londorf
- Odenhausen
- Rüdtingshausen

Die Maßnahmenvorschläge sind als Prüfaufträge erfasst.

Tempo 30

Als Maßnahme der Lärminderung wird die Einführung von Tempo 30 an folgenden Straßenzügen vorgeschlagen.

- L 3126, Ortsdurchfahrt Geilshausen
- L 3127, Ortsdurchfahrt Geilshausen

Die Maßnahmenvorschläge sind als Prüfaufträge erfasst.

10.2.16. Reiskirchen

10.2.16.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Die Gemeinde Reiskirchen wird an der westlichen Gemeindegrenze von der A 5 von Süden nach Norden durchquert. Nördlich vom Ort Reiskirchen biegt die A 5 in östliche Richtung ab und verläuft zwischen den Orten Winnerod und Bersrod. Zusätzlich ist die B 49 mit einem Verlauf von Westen nach Osten durch die Orte Reiskirchen und Lindenstruth kartiert.

In der Großgemeinde Reiskirchen sind 226 Betroffene ganztags und 224 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht jeweils 2,2 % der Gesamtbevölkerung. Die Betroffenen pro Pegelklasse oberhalb der Auslösewerte sind für beide Zeiträume in Tabelle 46 gelistet.

Tabelle 46: Betroffene nach VBUS aus der Lärmkartierung 2017 für die Gemeinde Reiskirchen.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70 dB(A)	> 70 - 75 dB(A)	> 75 dB(A)	> 55 - 60 dB(A)	>60 - 65 dB(A)	> 65 dB(A)
Anzahl	145	81	0	68	0	0

10.2.16.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

In der Gemeinde Reiskirchen existieren zwei Lärmkonfliktpunkte an der B 49 in den Ortsdurchfahrten von Reichskirchen und Lindenstruth im Nachtzeitraum. Die Betroffenen oberhalb der Auslösewerte und die maximale Lärmkennziffer sind in Tabelle 47 dargestellt. Die A 5 stellt hingegen keinen Lärmkonfliktpunkt dar.

Tabelle 47: Lärmkonfliktpunkte nach Auswertung der EU-Kartierung mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der Lärmkennziffer in der Gemeinde Reiskirchen.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Reiskirchen, B 49	90	48	0	84	34	0	581 (N)
Lindenstruth, B 49	56	36	0	59	35	0	487 (N)

10.2.16.3. Maßnahmenplanung

Maßnahmenumsetzung

Tempo 30, nachts, B 49, OD Reichskirchen und Lindenstruth

Am 13.06.2014 wurde von der zuständigen Verkehrsbehörde beim Landrat des Landkreises Gießen gemäß der Reduzierung der Geschwindigkeit für alle Fahrzeuge auf 30 km/h in der Zeit von 22:00 – 6:00 Uhr angeordnet, wie in Abbildung 30 ersichtlich ist. Diese Anordnung war vorerst auf 5 Jahre befristet. Dies ist der Tatsache geschuldet, dass ein Planfeststellungsverfahren für die Ortsumgehung läuft. Da dem Planfeststellungsbeschluss ein Klageverfahren anhängig ist, wurde die Anordnung am 03.08.2018 verlängert. Diese Anordnung beinhaltet darüber hinaus für den Baulastträger einen Prüfauftrag für Lärmsanierungsmaßnahmen z.B. passiver Lärmschutz in Form von Lärmschutzfenstern.



Abbildung 30: Ortsdurchfahrt, B 49 in der Gemeinde Reiskirchen. ⁷⁰

⁷⁰ Regierungspräsidium Gießen

Angabe zu vorhandenen Planungen

Ortsumgehung B 49, Reiskirchen

Die geplante Ortsumgehung soll die aktuelle Ortsdurchfahrten Reiskirchen und Lindenstruth vom Durchgangsverkehr, insbesondere vom Schwerverkehr, entlasten. Mit der Reduzierung der Verkehrsbelastung wird die Verkehrssicherheit in den Ortslagen verbessert sowie Emissions- und Immissionsbelastungen für die Wohnbevölkerung reduziert. Die Ortsumgehung beginnt westlich von Reiskirchen an der Verknüpfung der B 49 mit der A 5. Sie schwenkt nach Süden ab und überquert mit einem Unterführungsbauwerk die Bahnstrecke Gießen-Fulda und die Talau der Wieseck. Danach verläuft sie zwischen Altersheim und Sonnenhof, um südöstlich von Lindenstruth wieder auf die B 49 einzuschwenken, wie in Abbildung 31 dargestellt ist. Die Streckenlänge der neuen Ortsumgehung beträgt rund 4,5 km. Der Planfeststellungsbeschluss von 2016 ist beklagt.⁷¹

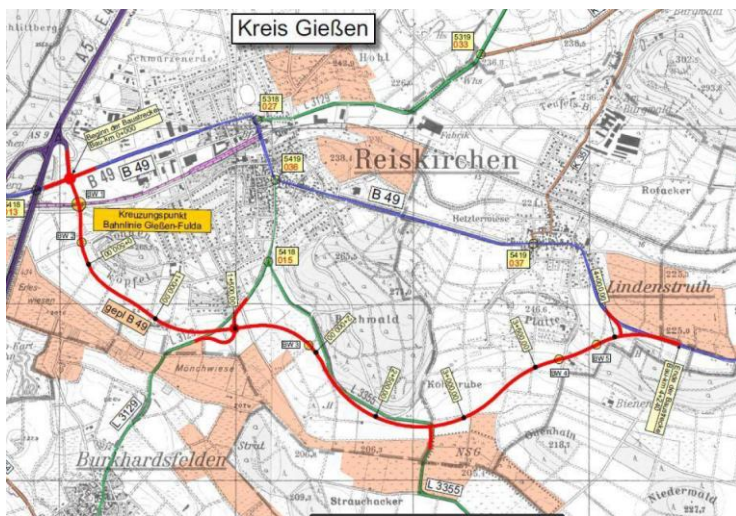


Abbildung 31: Übersichtsplan zur Ortsumgehung Reiskirchen..⁷²

Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung sind Vorschläge für Lkw-Fahrverbote im Nachtzeitraum an der B 49 in Lindenstruth und Reiskirchen eingegangen. Der Maßnahmenvorschlag wurde bereits 2014 seitens der Gemeinde favorisiert aber aufgrund der Tatsache, dass es sich bei dem Abschnitt der B 49 um die Bedarfsumleitungsstrecke der A 5 handelt, nicht umgesetzt.

10.2.17. Staufenberg

10.2.17.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

In der Stadt Staufenberg ist lediglich die Bundesstraße B 3 nach den Vorgaben der EU Kartierung erfasst. Sie verläuft in Nord-Süd-Richtung entlang der westlichen Gemeindegrenze.

⁷¹ Hessen Mobil, <https://mobil.hessen.de/planung/planungsprojekte/westhessen/b-49-ortsumgehung-reiskirchen-lindenstruth>, abgerufen am 17.07.2019, 10:22.

⁷² Hessen Mobil, https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/content-downloads/%C3%9Cberichtsplan_B_49_OU_Reiskirchen.pdf, abgerufen am 17.07.2019.

Aus Tabelle 48 ist ersichtlich, dass im Stadtgebiet nur 3 Betroffene ganztags und 6 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen sind. Damit ergibt sich nach Auswertung der EU – Kartierung kein Lärmkonfliktpunkt für die Stadt Staufenberg.

Tabelle 48: : Betroffene nach VBUS aus der Lärmkartierung 2017 für die Stadt Staufenberg.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	2	1	0	4	2	0

10.2.17.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

Zusätzlich zu den kartierten Straßen gemäß EU-Kartierung können in Hessen die Betroffenen aller klassifizierten Straßen betrachtet werden. Dies erfolgte aufgrund eingebrachter Maßnahmenvorschläge in den Ortsdurchfahrten der L 3059 und der Brunnenstraße in Staufenberg, sowie der Großgasse im Stadtteil Daubringen, dem Eichenring im Stadtteil Daubringen und der Altvaterstraße im Stadtteil Treis. Als einziger Lärmkonfliktpunkt besonderer Belastung konnte ein Abschnitt der L 3059 in der Lollarer Straße im Nachtzeitraum identifiziert werden. Dort sind 66 Betroffene im Ganztagszeitraum und 51 Betroffenen oberhalb der Auslösewerte im Nachtzeitraum zu verzeichnen.

Tabelle 49: Lärmkonfliktpunkt nach Auswertung der PLUS-Kartierung mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der Lärmkennziffer in der Stadt Staufenberg.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Staufenberg, L 3059	66	0	0	51	0	0	524 (N)
Hauptstraße, Treis, L 3146	48	15	0	39	13	0	141 (DEN), 443 (N) ⁷³

10.2.17.3. Maßnahmenplanung Maßnahmenumsetzung

Tempo 30/Tempo-30-Zonen

In allen vier Stadtteilen sind rund um die Kindergärten in einem Abstand von 200 m Tempo-30-Zonen errichtet worden.

Geschwindigkeitsmessenanlagen

Blitzer sind an der Großgasse im OT Daubringen und im OT Treis fest installiert

Tempo 30, Vorstadt

Während der Schulzeiten der Goetheschule von 07 bis 14 Uhr ist Tempo 30 auf einer Strecke von 250 m angeordnet.

⁷³ Lärmkonfliktpunkt nach Auswertung der PLUS-Kartierung

Maßnahmen in Planung

Tempo-30-Zonen

Für das Jahr 2020 ist eine Ausweitung und Errichtung von Tempo-30-Zonen im gesamten Stadtgebiet geplant.

Maßnahmenvorschläge

Maßnahmenvorschläge, die im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangen sind, werden als Prüfauftrag erfasst.

Tempo 30, ganztags/nachts oder für Lkw, L 3059

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung im Nachtzeitraum auf 30 km/h wurde an folgenden Straßen vorgeschlagen, die zugleich auch Lärmkonfliktpunkte sind:

- L3059 - Lollarer Straße mit Tempo 30 im Nachtzeitraum
- L3059 - Mainzlarer Straße mit Tempo 30 im Nachtzeitraum

Die Maßnahmenvorschläge befinden sich in Prüfung.

Maßnahmenvorschläge zur Geschwindigkeitsbeschränkung wurden auch zu an folgenden Straßen vorgeschlagen, die keine Lärmkonfliktpunkte sind: Großgasse OT Daubringen, Eichenring OT Daubringen und Altvaterstraße OT Treis. Bei den letzten beiden Genannten handelt es sich um nicht klassifizierte Straßen. Hier besteht aus Sicht der Lärmaktionsplanung keine Handlungsmöglichkeit.

Tempo 30, ganztags/nachts oder für Lkw

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung sind zudem Maßnahmenvorschläge für Tempo 30 ganztags/nachts oder für Lkw an folgenden Straßen eingegangen.

- Vorstadt
- Hauptstraße, Treis

Die Maßnahmenvorschläge ist als Prüfauftrag erfasst und wurde an die Stadt Staufenberg übermittelt.

10.2.18. Wettenberg

10.2.18.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Das Gemeindegebiet von Wettenberg wird im südöstlichen Teil der Gemeinde von der A 480 durchquert, dabei um den Ortsteil Launsbach herumgeführt und mündet auf Höhe des Umspannwerks Gießen in die L 3047 ein. Die L 3047 verläuft südlich des Gewerbegebiets Augarten in Richtung Westen. Die Wetzlarer Straße verläuft vom Umspannwerk Gießen nach Norden in den Ortsteil Krofdorf-Gleiberg. Der östliche Bereich des Ortsteils Wißmar liegt noch im Bereich der äußeren Isophonenbänder der Main-Weser-Bahn.

Insgesamt sind 5 Betroffene ganztags und 3 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte festzustellen. Damit liegt in der Gemeinde Wettenberg nach Auswertung der reinen EU-Kartierung kein Lärmkonfliktpunkt vor.

Tabelle 50: Betroffene nach VBUS aus der Lärmkartierung 2017 für die Gemeinde Wettenberg.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	5	0	0	3	0	0

10.2.18.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

Zusätzlich zu den kartierten Straßen nach EU-Kartierung können die Betroffenen aller klassifizierten Straßen betrachtet werden. Dies erfolgte aufgrund eingebrachter Maßnahmenvorschläge für die Langgasse, die Krofdorfer Straße, die Ruttershausener Straße, die Bahnhofstraße und die Launsbacher Straße im Ortsteil Wißmar.

Die Bahnhofstraße und die Launsbacher Straße stellen nach Auswertung der PLUS-Kartierung einen Bereich besonderer Belastung im Nachtzeitraum dar. Die Langgasse stellt auch nach Auswertung der PLUS-Kartierung keinen Lärmkonfliktpunkt dar. Die Betroffenen oberhalb der Auslösewerte pro Pegelklasse sind in Tabelle 51 gelistet.

Tabelle 51: Lärmkonfliktpunkte nach Auswertung der PLUS-Kartierung mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der Lärmkennziffer in der Gemeinde Wettenberg.

Ortsteil Wißmar	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Bahnhofstraße	43	3	0	41	2	0	304 (N)
Krofdorfer Straße	23	0	0	20	0	0	195 (N)
Launsbacher Straße	42	17	0	42	9	0	404 (N)
Ruttershausener Straße	23	4	0	23	0	0	145 (N)

10.2.18.3. Maßnahmenplanung

Maßnahmenvorschläge

Tempo 30, OT Wißmar

Die Auswertung der PLUS-Kartierung hat ergeben, dass die Krofdorfer Straße und die Langgasse keinen Lärmkonfliktpunkt bzw. keinen Lärmkonfliktpunkt besonderer Belastung darstellen. Die Ruttershauser Straße stellt mit einer maximalen Lärmkennziffer im Nachtzeitraum von 145 keinen Lärmkonfliktpunkt besonderer Belastung dar. Lediglich die Bahnhof-

straße und die Launsbacher Straße stellen im Nachtzeitraum in Abschnitten einen Lärmkonflikt dar. Die überschlägige Berechnung nach RLS-90 hat für die Bahnhofstraße für die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h allerdings nur eine Pegelminde- rung von 0,3 dB(A) ergeben. Damit stellt hier Tempo 30 keine geeignete Maßnahme zur Lärminderung dar.

Für die Launsbacher Straße wurde eine Berechnung durch den Straßenbaulastträger durch- geführt. Allerdings werden die Werte der Lärmschutzrichtlinien-StV an keinem der Gebäude mit den Schwellenwerten von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht überschritten. Die Einführung von Tempo 30 ist damit aus Gründen des Lärmschutzes nicht möglich.

Versetzung Ortstafel, Launsbacher Straße, OT Wißmar

Die Ermächtigungsgrundlage zum Standort einer Ortstafel ergibt sich aus der Verwaltungs- vorschrift der StVO (VwVStVO) zu den Zeichen 310 und 311. Eine Versetzung der Ortstafel ist deshalb rechtlich nicht möglich. Die Versetzung der Ortstafel ist generell kein geeignetes Instrument zur Lärminderung.

Da sich der Lärmkonflikt in der Launsbacher Straße allerdings auf einen ca. 200 m lan- gen Abschnitt von der Einmündung des Rosenweg in Richtung Einmündung Bahnhofstraße konzentriert, würde die Versetzung der Ortstafel nicht zur Lösung des Lärmkonfliktpunktes beitragen. Die besonders belasteten Bereiche sind in Abbildung 32 durch das gelbe und das rote Lärmkennzifferband dargestellt.

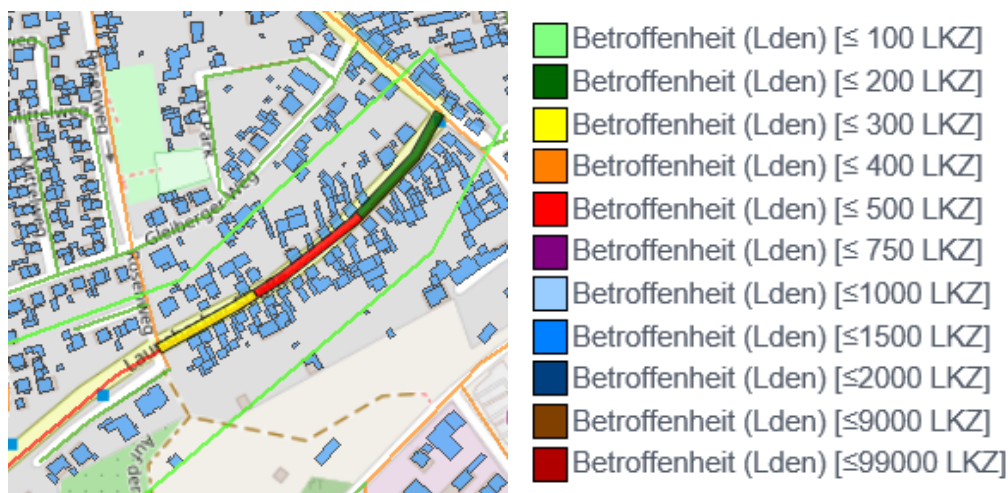


Abbildung 32: Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts Launsbacher Straße im Nachtzeitraum durch normierte Lärmkennzifferbänder (rechts).⁷⁴

Sukzessives Tempolimit, Launsbacher Straße

Als lärmmindernde Maßnahme wird eine sukzessive Geschwindigkeitsbeschränkung vor der Ortstafel von Wißmar vorgeschlagen. Die Maßnahme wird als Prüfauftrag erfasst.

Tempolimit auf A 480

A 480 generiert im Neubaugebiet keinen Lärmkonflikt. Aus Sicht der Lärmaktionspla- nung besteht aktuell keine Handlungsmöglichkeit.

⁷⁴ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Lan- desamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Maßnahmenvorschlägen zu folgenden Straßenzügen eingebracht. Die Maßnahmenvorschläge werden als Prüfauftrag erfasst.

Tempo 30, nachts

Als lärmindernde Maßnahme wird Tempo 30 an folgenden Straßen vorgebracht.

- Hauptstraße 1-51
- Wetzlarer Straße 1-43

10.3. Lahn-Dill-Kreis

Der Lahn-Dill-Kreis stellt eine traditionelle Industrieregion mit einem Schwerpunkt in der Metallverarbeitung dar. Die Hauptverkehrsachsen des Lahn-Dill-Kreises bilden die A 45 als Verbindung zwischen Ruhrgebiet und Rhein-Main-Gebiet und die B 49 als West-Ost-Verbindung zwischen Limburg und Gießen sowie zur Anbindung an die A 3 ins Rheintal. Zudem ist der Lahn-Dill-Kreis durch seine Topographie geprägt. In den Tallagen sind sowohl Siedlungen als auch die Hauptverkehrsstraßen zu verorten, was die Brisanz der Lärmkonfliktpunkte erhöht. Zudem ist der Lahn-Dill-Kreis, bedingt durch die Topographie, von zahlreichen Talbrücken durchzogen, die weitgehend sanierungsbedürftig sind. Die Beschreibung der Sanierungsmaßnahmen an den Talbrücken der A 45 erfolgt in den folgenden Kapiteln in der jeweiligen betroffenen Kommunen. Für einen Gesamtüberblick der Sanierungsmaßnahmen an den Talbrücken der A 45 wird auf Kapitel 10.7 verwiesen.

Ein Überblick über die in der Lärmkartierung 2017 erfassten Straßen sind, nach den Vorgaben der EU-Kartierung und der hessenweiten PLUS-Kartierung, für den Ganztagszeitraum L_{DEN} in Abbildung 33 dargestellt.

Der Lahn-Dill-Kreis weist dabei folgende Hauptlärmquellen auf:

- die Autobahn: A 45
- die Bundesstraßen: B 49, B 253, B 255 und B 277
- die Landesstraßen: L 3043, L 3044, L 3052, L 3053, L 3054, L 3283, L 3285, L 3286, L 3360 und L 3451

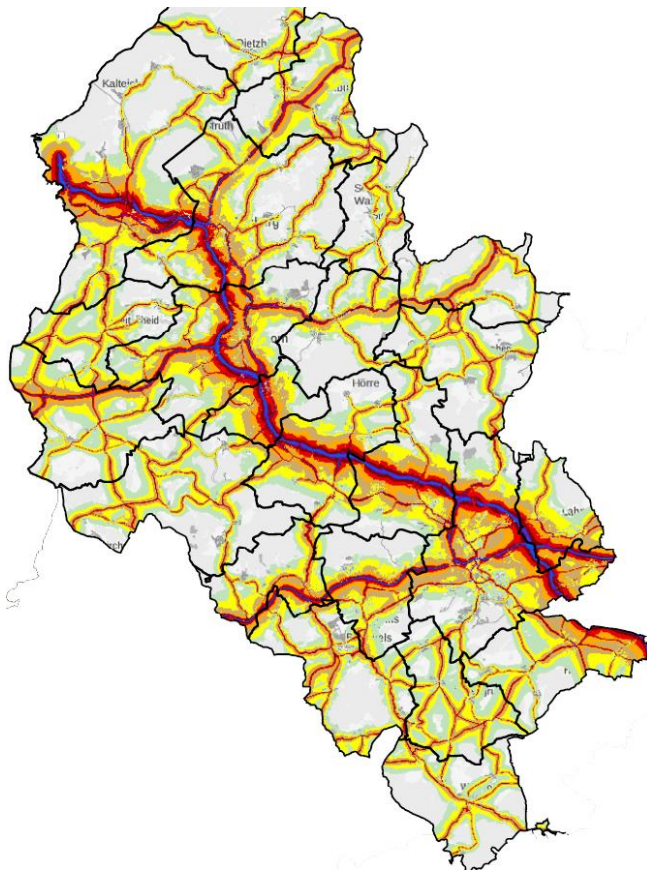


Abbildung 33: Kartierte Straßenabschnitte im Lahn-Dill-Kreis.⁷⁵

⁷⁵ Hintergrund: © GeoBasis-DE/BKG 2017 © Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

Die Anzahl der Betroffenen im Lahn-Dill-Kreis oberhalb der Auslösewerte von > 65 dB(A) ganztags und > 55 dB(A) nachts, eingeteilt in verschiedene Pegelklassen, ist Tabelle 52 zu entnehmen. Im Lahn-Dill-Kreis sind demnach insgesamt 5854 Betroffene ganztags und 6534 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen.

Tabelle 52: Anzahl belasteter Personen im Lahn-Dill-Kreis oberhalb der Auslösewerte L_{DEN} und L_{Night} .

	Betroffenzahl L_{DEN}			Betroffenzahl L_{Night}			
	65 - 70	70 - 75	> 75	55 - 60	60 - 65	> 65 -70	> 70
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Lahn-Dill-Kreis	4054	1634	166	4652	1623	258	1

Die Anzahl der Belasteten ganztags und nachts ist pro Pegelklasse in etwa gleich hoch. Für den Nachtzeitraum ist die Anzahl der Belasteten, analog zu den niedrigeren Auslösewerten, zu 10 dB(A) niedrigeren Werten verschoben, wie Abbildung 34 zu entnehmen ist. Die Belastungen in den höchsten Pegelklassen ganztags befindet sich mit 95 Betroffenen über 75 dB(A) in Dillenburg, in der Ortsdurchfahrt der B 253 in Frohnhausen. Ebenfalls 23 Belastete oberhalb von 75 dB(A) sind in der Gemeinde Eschenburg im Ortsteil Wissenbach an der Ortsdurchfahrt der B 253 ermittelt worden. 26 Belastete in der höchsten Pegelklasse entfallen auf die Stadt Wetzlar.

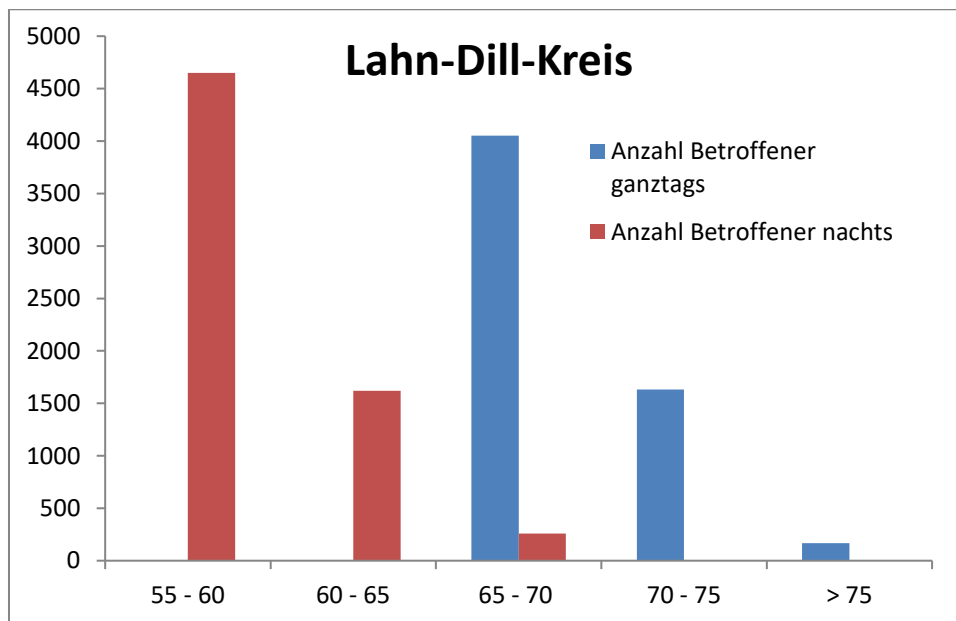


Abbildung 34: Anzahl Belasteter im Lahn-Dill-Kreis oberhalb der Auslösewerte ganztags (blau) und nachts (rot).

Innerhalb der Kommunen, konnten für den Lahn-Dill-Kreis die in Tabelle 130 gelisteten Lärmkonfliktpunkte ermittelt werden. Kommunen in denen die statistische Auswertung weniger als 10 betroffene Personen in der gesamten Kommune, einzelnen Ortsteilen oder in einzelnen Straßenabschnitten ergab, wurden nicht als Kommunen mit Lärmkonfliktpunkt gewertet und im Folgenden auch nicht erfasst. Eine dezidierte Betrachtung der Belasteten in den einzelnen Pegelklassen oberhalb der Auslöseschwelle erfolgt in den fortfolgenden Unterkapiteln für jede einzelne Kommune des Lahn-Dill-Kreises. Die größte Lärmkennziffer im Lahn-

Dill-Kreis ist unmittelbar an der B 254 in Aßlar mit einer Lärmkennziffer von 1163 im Nachtzeitraum zu verorten. Einen weiteren Lärmschwerpunkt stellt die B 277 dar, die sich als Ortsdurchfahrt durch zahlreiche Ortschaften erstreckt. Die B 277 verursacht damit Lärmkonfliktpunkte im Nachtzeitraum in den Ortsdurchfahrten von Aßlar, in Dillenburg und in Allendorf (Haiger) mit maximalen Lärmkennzifferwerten von 617 bis 967 im Nachtzeitraum. Eine weitere hohe Belastung geht von der B 255 aus. Sie verursacht als Ortsdurchfahrt in der Stadt Herborn und im Ortsteil Bicken der Gemeinde Mittenaar jeweils einen Lärmkonfliktpunkt im Nachtzeitraum mit maximalen Lärmkennzifferwerten von 661 respektive 648. In der Stadt Wetzlar ist lediglich der Karl-Kellner-Ring (L 3020) mit einer maximalen Lärmkennziffer von 699 im Nachtzeitraum unter den größten Lärmkennziffern vertreten.

Explizite Lärmkennzifferwerte zu den Belastungen im Ganztagszeitraum und im Nachtzeitraum für alle Lärmkonfliktpunkte sind Tabelle 53 zu entnehmen.

Tabelle 53: Lärmkonfliktpunkte nach Kommunen in alphabetischer Reihenfolge im Lahn-Dill-Kreis.

Stadt/Gemeinde	Orts- teil/Be- reich	Klassifizierung der Straße	LKZ ⁷⁶
Aßlar	Kernstadt	B 277	408 (DEN), 967 (N)
	Werdorf	B 277	298 (N)
Dietzhöhlztal	Ewersbach	L 3044	290 (N)
	Steinbrücken	L 3043	144 (N)
Dillenburg	Dillenburg	B 277	617 (N)
		A45	875 (N)
	Frohnhausen	B 253	467 (DEN), 1163 (N)
	Niederscheld	L 3042	474 (N)
Ehringshausen	Ehringshausen	B 277	209 (DEN), 561 (N)
		L 3052	222 (DEN), 515 (N)
	Katzenfurt	A 45	296 (N)
		B 277	326 (N)
Eschenburg	Wissenbach	B 253	450 (N) ⁷⁷
Haiger	Allendorf	B 277	294 (DEN), 646 (N)
	Haiger	L 3044	210 (DEN), 581 (N)
		Hinterm Graben/ Löhrstraße/ Bahnhofstraße	533 (N)

⁷⁶ LKZ: auf 100 m Abschnitt normierter Lärmkennziffer. (DEN): LKZ ganztags, (N/night): Nachtzeitraum. Es wird dabei immer der maximale Wert der LKZ in der betroffenen Straße angegeben.

⁷⁷ Tempo 30 in Berechnung noch nicht berücksichtigt.

	Sechshelden	A 45	547 (N) ⁷⁸
Herborn	Burg	A 45	156 (N)
		B 277	
	Herborn	A 45	114 (N)
		B 255	290 (DEN), 661 (N)
Hüttenberg	Rechtenbach	L 3054	39 (N) ⁷⁹
		L 3360	317 (N)
Lahnau	Atzbach	L 3020	200 (N)
	Dorlar	L 3020	462 (N)
		L 3285	239 (N)
	Waldgirmes	L 3285	310 (N)
L 3286		307 (N)	
Leun	Biskirchen	B 49	60 (N) ⁷⁹
	Leun	L 3020	294 (N)
	Lahnbahnhof	B 49	22 (N) ⁷⁹
Mittenaar	Bicken	B 255	217 (DEN), 648 (N)
	Offenbach	B 255	317 (N)
Sinn	Edingen	A 45	273 (N)
	Sinn	B 277	370 (N)
Solms	Burgsolms	L 3283	316 (N)
	Oberndorf	L 3451	379 (N)
		L 3283	135 (N)
	Oberbiel	B 49	214 (N) ⁸⁰
Wetzlar	Dutenhofen	L 3451	337 (N)
	Naunheim	A 45	261 (N) ⁷⁸
	Niedergirmes Hermannstein	L3053/L 3376, Hermannsteiner Straße	495 (N)
	Garbenheim, L 3020	L 3020, Kreisstraße	223 (N)
	Garbenheim	B 49	238 (N)
	Nauborn	L 3020, Wetzlarer Straße	191 (N)
	Wetzlar	B 49	431 (N)

⁷⁸ Lärmschutzwände in Modell unwirksam

⁷⁹ LKZ Zone

⁸⁰ In der Auswertung der Lärmkartierung ist noch nicht der 4-spurige Ausbau der im Bau befindlichen B 49 berücksichtigt und die Maßnahmen, die gemäß dem Planfeststellungsbeschluss zur Einhaltung der Richtwerte der 16. BImSchV zu ergreifen sind.

	L 3053, Gloelstraße	267 (N)
	Moritz-Hensoldt-Straße	386 (N)
	L3020, Neustadt	210 (N)
	L 3020/ L 3056, Karl-Kellner Ring	274 (N)
	L 3056, Schützenstraße	213 (DEN), 699 (N)
	L 3053, Nauborner Straße	367 (N)
	Bergstraße	315 (N)
	L 3451, Ernst-Leitz Straße	223 (N)
	L 3451, Braunfelser Straße	116 (N)

Im Folgenden wird auf alle Lärmkonflikte näher eingegangen, deren Lärmkennziffer (LKZ) während des gesamten Tages und/oder in der Nacht mehr als 200 beträgt. Hintergrund ist eine besonders starke Lärmbelastung ab Werten von 200. Ermächtigungsgrundlage zu dieser Eingrenzung bildet § 47d Abs. 1 Satz 3 BImSchG. Demnach ist eine Priorisierung bei der Auswahl der Lärminderungsmaßnahmen vorzunehmen, die sich aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer Kriterien (LKZ) ergibt. Dies bedeutet, dass Maßnahmen für stärker mit Lärm belastete Gebiete mit höherer Priorität verfolgt werden sollen. Darüber hinaus können im Einzelfall auch Lärmkonflikte mit geringerer Lärmkennziffer durch die Lärmaktionsplanung näher betrachtet werden.

Sofern im Folgenden keine Haupteisenbahnstrecken beschrieben werden, bedeutet dies, dass es in der jeweiligen Gemeinde keine solchen gibt.

10.3.1. Aßlar

10.3.1.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Im Gemeindegebiet der Stadt Aßlar führt nördlich der Stadt Aßlar und des Stadtteils Werdorf von Osten nach Westen die A 45 vorbei. Nahezu parallel dazu führt die B 277 in Ost-West-Richtung durch Aßlar und Werdorf. Zudem verläuft die A 480 als kartierte Straße entlang der Gemeindegrenze im Osten vom Wetzlarer Kreuz nach Süden. Zusätzlich verläuft die Dillstrecke als Bahnstrecke mit Ost-West-Verlauf durch Aßlar nach Westen zwischen den Stadtteilen Werdorf und Berghausen hindurch.

Insgesamt sind durch Straßenverkehrslärm 414 Betroffene ganztags und 461 Betroffene nachts zu verzeichnen. Die Betroffenen pro Pegelklasse sind in Tabelle 18 dargestellt. Dies entspricht einem Anteil von 3 % der Gesamtbevölkerung ganztags und 3,4 % nachts.

Tabelle 54: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Stadt Aßlar.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 – 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	246	168	0	260	180	21

10.3.1.2. Angaben zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten

Die A 45 stellt keinen Lärmkonfliktpunkt dar. Infolge des Planfeststellungsverfahrens für den Ersatzneubau der Talbrücken Bechlingen und Bornbach und den 6-streifigen Ausbau der dazwischenliegenden Strecke finden die Immissionswerte der 16. BImSchV Berücksichtigung. Die A 480 stellt ebenfalls keinen Lärmkonfliktpunkt im Gemeindegebiet von Aßlar dar. Jeweils ein Lärmkonfliktpunkt wird durch die B 277 generiert, die als Ortsdurchfahrt durch die Kernstadt und den Stadtteil Werdorf führt. Der Lärmschwerpunkt liegt dabei in der Kernstadt, wie die Höhe der maximalen Lärmkennziffer von 967 im Nachtzeitraum und die Anzahl der Betroffenen oberhalb der Auslösewerte in Tabelle 55 zeigt.

Tabelle 55: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse und der Lärmkennziffer in der Stadt Aßlar.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 – 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Aßlar, B 277	141	119	0	155	118	20	408 (DEN), 967 (N)
Werdorf, B 277	39	14	0	39	23	0	298 (N)

Eine Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts der Ortsdurchfahrt B 277 in Aßlar ist in Abbildung 35 dargestellt und wird im Folgenden beschrieben.

Die Ortsdurchfahrt in Aßlar ist durch eine dichte, straßenrandnahe Bebauung mit einzelnen Lücken geprägt. Vorwiegend liegt Wohnnutzung entlang der Straße vor, teilweise befinden sich aber auch Geschäfte im Erdgeschoss. Partiiell ist Parken parallel zur Straße möglich und des sind Abbiegespuren vorhanden, wie in links in Abbildung 35 ersichtlich ist. Rechts in Abbildung 35 zeigen die gelben, roten und braunen Lärmkennzifferbänder besondere Lärmbelastungen im Nachtzeitraum an.



Abbildung 35: *Bebauung entlang der B 277 in der Kernstadt (links) Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts im Nachtzeitraum durch normierte Lärmkennziffernbänder (rechts).*⁸¹⁸²

10.3.1.3. **Maßnahmenplanung/ Maßnahmenvorschläge**

Ortsumgehung, Aßlar

Eine Ortsumgehung würde die höchste Entlastung für die beiden Ortsdurchfahrten bewirken. Allerdings wurde eine solche Planung bereits aus dem Bundesverkehrswegeplan 2003 herausgenommen und erscheint damit nicht mehr im aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplan 2030. Die Entscheidung gründete sich auf eine Überprüfung von Projekten an autobahnp parallelen Bundesstraßen (B 277 parallel zur A 45). Für die B 277 wurde hierbei kein Ausbaubedarf im Sinne des Fernstraßenausbaugesetzes gesehen. Zusätzlich wurde in einem Schreiben des Bundesverkehrsministeriums vom 02.11.2011 auf eine Vereinbarung zwischen Bund und Ländern zur Abstufung von nicht mehr fernstraßenrelevanten Bundesstraßen hingewiesen, worunter auch die B 277 fällt.

Lkw-Fahrverbot, Aßlar

Zur Entlastung der innerörtlichen Lärmsituation wurde in der 2. Stufe ein Lkw-Durchfahrverbot für Lkw vorgeschlagen. Wesentliche Voraussetzung für ein Lkw-Fahrverbot ist, dass eine geeignete Ausweichstrecke zur Verfügung steht. Im Zuge der B 277 Ortsumgehung Aßlar wurde bei Verkehrsuntersuchungen festgestellt, dass in der Ortsdurchfahrt von Aßlar viele Verflechtungsverkehre abgewickelt werden. Diese Ziel- und Quellverkehre können nicht durch ein Lkw-Fahrverbot aus dem Stadtbereich von Aßlar herausgehalten werden. Ein Lkw-Fahrverbot stellt hier keine geeignete Lärminderungsmaßnahme dar.

Tempo 30, nachts, B 277, Aßlar

Der Vorschlag liegt weiterhin zur Prüfung beim Kreisausschuss des Lahn-Dill-Kreises.

Geschwindigkeitsüberwachung

Für die Überwachung der Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit wäre die Kommune selbst zuständig.

⁸¹ Regierungspräsidium Gießen

⁸² Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Sanierung Fahrbahnoberfläche, OD Werdorf und Aßlar

Hinsichtlich des Einsatzes lärmarmen Deckschichten wird seitens Hessen Mobil auf Folgendes hingewiesen. Bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h erfolgt zurzeit von Hessen Mobil kein standardisierter Einbau von lärmarmen Deckenbelägen. Ein Grund dafür ist, dass nach der gültigen Lärmberechnungsvorschrift (RLS 90) kein zugelassener Lärminderungsfaktor für die in Frage kommenden Deckschichten angesetzt werden kann.

Da bei Geschwindigkeiten von 50 km/h die maßgeblich für eine störende Geräusentwicklung verantwortlichen Lkw- Antriebsgeräusche im Vergleich zu den Abrollgeräuschen überwiegen, wird der Einfluss der Fahrbahndeckenwahl (Reifen- Decken- Geräusch) als untergeordnet betrachtet und auch aus diesem Grunde nicht eingesetzt.

10.3.2. Bischoffen

10.3.2.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

In der Gemeinde Bischoffen ist lediglich im westlichen Teil der Gemeinde ein Abschnitt der B 255 in der Ortsdurchfahrt von Bischoffen nach den Vorgaben der EU Kartierung bis zum Abzweig der L 3049 erfasst.

Aus Tabelle 56 ist ersichtlich, dass im Gemeindegebiet nur 4 Betroffene ganztags und 5 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen sind. Dies entspricht jeweils einer Gesamtbelastung der Bevölkerung von 0,1 %. Damit ergibt sich nach Auswertung der EU – Kartierung kein Lärmkonfliktpunkt für die Gemeinde Bischoffen.

Tabelle 56: Betroffene nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 für die Gemeinde Bischoffen.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	1	3	0	2	3	0

10.3.2.2. Angaben zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten

In der Gemeinde Bischoffen liegt nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 kein Lärmkonfliktpunkt vor.

10.3.2.3. Maßnahmenplanung

Da die Gemeinde Bischoffen keinen Lärmkonfliktpunkt beinhaltet und zudem keine Maßnahmenvorschläge eingegangen sind, besteht kein weiterer Handlungsbedarf.

10.3.3. Braunfels

10.3.3.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Im Gemeindegebiet der Stadt Braunfels ist ein Abschnitt der L 3052 im Westen der Stadt Braunfels vom Abzweig der K 380 bis zum Abzweig der K 381 kartiert. Der kartierte Bereich liegt weitestgehend außerhalb des Stadtgebiets. Zudem ist ein Abschnitt der L 3451 von der EU-Kartierung erfasst. Der kartierte Abschnitt erstreckt sich von Osten aus Oberndorf kommend bis zum Kreisverkehr.

Wie aus Tabelle 57 ersichtlich ist, sind nur jeweils 3 Betroffene ganztags und nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Damit ergibt sich nach Auswertung der EU – Kartierung kein Lärmkonfliktpunkt für die Stadt Braunfels.

Tabelle 57: : Betroffene nach VBEb aus der Lärmkartierung 2017 für die Stadt Braunfels.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	3	0	0	3	0	0

10.3.3.2. Angaben zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten

In der Stadt Braunfels liegt nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 kein Lärmkonfliktpunkt vor.

10.3.3.3. Maßnahmenplanung/ Maßnahmenvorschläge

Erneuerung Straßenbelag, L 3451, Braunfels – Wetzlarer Straße

Im Rahmen der 2. Stufe wurde der Maßnahmenvorschlag zur Erneuerung des Straßenbelags auf der L 3451 in der Ortsdurchfahrt von Braunfels eingebracht. Da es sich um keinen Lärmkonfliktpunkt handelt und die Straße auch nicht Gegenstand der Sanierungsoffensive ist, besteht kein weiterer Handlungsbedarf.

10.3.4. Dietzhöhlztal

10.3.4.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

In der Gemeinde Dietzhöhlztal sind die L 3043, die L 3044 und ein Abschnitt der L 1571 von der Lärmkartierung 2017 erfasst. Die L 3043 verläuft als Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Steinbrücken in Nord-Süd-Richtung und geht am nördlichen Ortsrand in die kartierte L 3044 über. Diese Landesstraße erstreckt sich wiederum in Ost-West-Richtung als Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Ewersbach und geht ab Einmündung Oranienstraße in die kartierte L 1571 über. Die Kartierung endet bei der Einmündung in die Raiffeisenstraße.

Wie aus Tabelle 58 ersichtlich ist, sind 131 Betroffene ganztags und 111 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht 2,3 % der Gesamtbevölkerung ganztags und 2 % der Bevölkerung nachts.

Tabelle 58: Betroffene nach VBEb aus der Lärmkartierung 2017 für die Gemeinde Dietzhöhlztal.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	102	29	0	95	16	0

10.3.4.2. Angaben zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten

In der Gemeinde Dietzhöhlztal ergibt sich nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 ein Lärmkonfliktpunkt an der L 3044 im Ortsteil Ewersbach im Nachtzeitraum mit einer maximalen Lärmkennziffer von 290. Die Betroffenen pro Pegelklasse sind in Tabelle 59 für den Lärmkonfliktpunkt unter Angabe der maximalen Lärmkennziffer im Nachtzeitraum dargestellt.

Tabelle 59: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der Lärmkennziffer in der Gemeinde Dietzhölztal.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
		dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Ewersbach	20	22	0	23	16	0	290 (N)

10.3.4.3. Maßnahmenplanung/ Maßnahmenvorschläge

Da weder Maßnahmen aus der Bevölkerung noch aus der Gemeinde vorgeschlagen worden sind, und sich der Lärmkonfliktpunkt im Ortsteil Ewersbach auf einen kleinen Abschnitt von ca. 200 m im Nachtzeitraum erstreckt, wird der Lärmkonfliktpunkt als Punkt nachrangiger Priorität ausgelegt. Im Nachgang können Maßnahmen zur Lärminderung in Abstimmung mit der Gemeinde erarbeitet werden.

10.3.5. Dillenburg

10.3.5.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Das Gemeindegebiet wird von der A 45 von Süden nach Norden im südwestlichen Teil des Gemeindegebiets durchquert, wobei die Bundesautobahn im Westen der Stadt Dillenburg an einem Wohngebiet vorbeiführt und an der Marbachtalbrücke über einen kleinen Teil des Stadtgebiets führt. Nahezu parallel zur Bundesautobahn verläuft die B 277 im Westen vorbei am Stadtteil Niederscheld, als Ortsdurchfahrt durch die Kernstadt und knickt dann nach Westen in Richtung Sechshelden ab. Die Bundesstraße B 253 zweigt als kartierte Straße in der Kernstadt von der B 277 ab mit Verlauf nach Norden. Dabei durchquert die Bundesstraße als Ortsdurchfahrt zuerst Dillenburg und anschließend Frohnhausen.

Wie aus Tabelle 60 ersichtlich ist, sind 731 Betroffene ganztags und 986 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht 3,1 % der Gesamtbevölkerung ganztags und 4,2 % der Bevölkerung nachts.

Tabelle 60: Betroffene nach VBEB pro Pegelklasse in dB(A) aus der Lärmkartierung 2017 für die Stadt Dillenburg.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
Anzahl	376	262	93	278	127	0

10.3.5.2. Angaben zu vorhandenen Lärmproblemen

Durch Auswertung der Lärmkartierung 2017 konnten in der Stadt Dillenburg vier Lärmkonfliktpunkte ermittelt werden, die in Tabelle 61 mit den Betroffenen pro Pegelklasse und der maximalen Lärmkennziffer dargestellt sind. Die größte Lärmkennziffer konnte dabei im Nachtzeitraum in der Ortsdurchfahrt der B 253 im Stadtteil Frohnhausen mit einem Wert von 1163 ermittelt werden. Auch für den Ganztagszeitraum stellt die Ortsdurchfahrt einen Lärmkonfliktpunkt besonderer Belastung mit einem maximalen Wert von 467 dar. Insbesondere sind in dieser Ortsdurchfahrt sehr hohen Belastungen mit 95 Betroffenen über 75 dB(A)

ganztags und 122 Betroffenen über 65 dB(A) nachts zu verzeichnen. Ein weiterer Lärmkonfliktpunkt wird in der Kernstadt durch die B 277 mit einer maximalen Lärmkennziffer im Nachtzeitraum von 617 generiert. Die A 45 stellt an zwei Abschnitten, auf Höhe des Erlengwegs mit einer nächtlichen Lärmkennziffer von 875 und auf Höhe der Marbachtalbrücke mit einer Lärmkennziffer von 333 auf einer Länge von 100 m einen Lärmkonfliktpunkt besonderer Belastung dar, wie in Abbildung 36 durch die farbigen Lärmkennzifferbänder in gelb und rot für den Nachtzeitraum dargestellt ist. Die Landesstraße L 3042 im Stadtteil Niederscheld stellt den vierten Lärmkonfliktpunkt mit einer nächtlichen maximalen Lärmkennziffer von 474 dar. Der Hauptschwerpunkt der Lärmbelastung liegt in der Ortsdurchfahrt der B 253 im Stadtteil Frohnhausen. In den Neubaugebieten an der A 45 liegt der belastungsschwerpunkt in der Nachtzeit. Die innerstädtische Belastung hat sich nach dem Bau des Schlossbergtunnels stark reduziert.

Tabelle 61: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der maximalen Lärmkennziffern in der Stadt Dillenburg.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Kernstadt, B 277	80	40	0	90	48	0	617 (N)
Kernstadt, A 45,	56	5	0	199	18	0	875 (N)
Frohnhausen, B 253	128	154	95	116	159	122	467 (DEN), 1163 (N)
Niederscheld, L 3042	50	26	0	45	22	0	474 (N)

Zur Veranschaulichung der betroffenen Lärmkonfliktpunkte sollen folgende Abbildungen und deren Beschreibung dienen.

Ortsdurchfahrt B 253 Frohnhausen

Die Ortsdurchfahrt B 253 im Stadtteil Frohnhausen ist durch eine straßenrandnahe Bebauung mit schmalen Bürgersteig gekennzeichnet. Vorwiegend liegen an der Ortsdurchfahrt Wohnhäuser, die teilweise Geschäfte im Erdgeschoss beinhalten und vorwiegend die Giebelseite zur Straße hin gerichtet haben. Beidseitige Parkstreifen sind, wie links in Abbildung 36 ersichtlich, angelegt. Wo es möglich ist, sind zudem Abbiegespuren vorhanden. Rechts in Abbildung 36 ist eine Visualisierung des Lärmkonfliktpunktes durch farbige Lärmkennzifferbänder gegeben. Nahezu die komplette Ortsdurchfahrt stellt im Nachraum einen Lärmkonfliktpunkt besonderer Belastung dar, wie die gelben, orangen und roten Bereiche aufzeigen.



Abbildung 36: *Bebauung an der Ortschaftsdurchfahrt der B 253 in Frohnhausen (links) und Visualisierung des Lärmkonfliktpunktes durch normierte Lärmkennzifferbänder im Nachtzeitraum (rechts).*⁸³⁸⁴

Dillenburg, A 45, Höhe Erlenweg

Der Lärmkonfliktpunkt A 45, Höhe Erlenweg ist in Abbildung 37 in Form einer Luftbildaufnahme und als Visualisierung des Lärmkonfliktpunktes durch das rote Lärmkennzifferband dargestellt. Der Bereich Erlenweg/Eichenweg ist durch Bebauung mit Ein- und Zweifamilienhäusern gekennzeichnet. Zudem befindet sich in der Rolfesstraße ein Seniorenwohnheim. Eine Eliminierung des Lärmkonflikts ist im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus zwischen den Talbrücken Lützelbach und Marbach zu erwarten. Das Verfahren befindet sich zurzeit im Planfeststellungsverfahren. Auf Höhe des rechts in Abbildung 37 rot dargestellten Lärmkonfliktpunktes soll im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus eine 5,5 m hohe Lärmschutzwand errichtet werden.



Abbildung 37: *Bebauung an der A 45 Dillenburg, Höhe Erlenweg (links) und Visualisierung des Lärmkonfliktpunktes durch normierte Lärmkennzifferbänder im Nachtzeitraum (rechts).*⁸⁵

Dillenburg, A 45, Marbachtalbrücke/ Alte Rheinstraße

Der Lärmkonfliktpunkt A 45, Marbachtalbrücke ist in Abbildung 38 in Form einer Luftbildaufnahme und als Visualisierung des Lärmkonfliktpunktes durch das gelbe Lärmkennzifferband dargestellt. Die Marbachtalbrücke weist einseitig eine Verkleidung des Brückengeländers mit einer Kunststoffwand (Spritzschutz) auf, die jedoch nicht durchgängig ausgeführt ist.

⁸³ Regierungspräsidium Gießen.

⁸⁴ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

⁸⁵ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

Durch den Ersatzneubau der Talbrücke Marbach und die Fertigstellung des Bauprojektes wird eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation erreicht. Nach Umsetzung der oben genannten Maßnahmen ist in diesem Bereich kein Konfliktpunkt im Sinne der Lärminderungsplanung zu erwarten.



Abbildung 38: *Bebauung an der A 45 Dillenburg, Höhe Erlenweg (links) und Visualisierung des Lärmkonfliktpunktes durch normierte Lärmkennzifferbänder im Nachtzeitraum (rechts).*^{86,87}

10.3.5.3. **Maßnahmenplanung** **Maßnahmenumsetzung**

Sanierung Talbrücken und Ausbau an der A 45

Die Sanierung der Talbrücke Lützelbach ist umgesetzt, der Ersatzneubau an der Marbachtalbrücke befindet sich in Bau. Da es sich bei den Ersatzneubauten um wesentliche Änderungen handelt, sind die Vorsorgewerte der 16. BImSchV im Rahmen des zugehörigen Planfeststellungsverfahrens in Form von aktiven und ggf. durch passive Maßnahmen einzuhalten. Es ist davon auszugehen, dass durch die Umsetzung der Vorhaben keine Lärmkonfliktpunkte mehr vorliegen. Die Talbrücken der A 45 werden zurzeit teilsaniert. Nähere Einzelheiten, die auch die Konfliktpunkte an der A 45 betreffen, finden sich in Kapitel 10.7.

Talbrücke Lützelbach

Die Talbrücke Lützelbach wurde 6-streifig umgesetzt mit Errichtung einer Lärmschutzwand auf der Talbrücke, sowie auf der freien Strecke am östlichen Fahrbahnrand.

Talbrücke Marbach

2014 war der Baubeginn an der Marbachtalbrücke. Als Maßnahmen zum Lärmschutz sind Lärmschutzwände (an beiden Flanken sowie zwischen den Fahrtrichtungen und lärmmindernde Übergangskonstruktionen an den Brückendenen vorgesehen. Auf dem neuen Bauwerk werden auf beiden Außenkappen und in der Bauwerksmitte Lärmschutzwände errichtet. Auf dem östlichen Rand der Talbrücke wird eine 5 m hohe Lärmschutzwand erbaut, welche im Zuge des geplanten 6-streifigen Ausbaus der Strecke bis zur Talbrücke Lützelbach mit einer geplanten Höhe von 8 m weitergeführt wird. Westlich sowie in der Bauwerksmitte werden 4 m hohe Lärmschutzwände vorgesehen, die im angrenzenden Streckenverlauf teils weitergeführt und abgetrept werden. Die Richtungsfahrbahn Dortmund wurde im Sommer

⁸⁶Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

⁸⁷ Regierungspräsidium Gießen.

2018 für den Verkehr freigegeben. Die Fertigstellung der Richtungsfahrbahn Hanau ist in 2020 geplant. Hierdurch wird eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation erreicht. Nach Umsetzung der oben genannten Maßnahmen ist in diesem Bereich kein Konfliktpunkt im Sinne der Lärminderungsplanung vorhanden.

6-streifiger Ausbau zwischen den Talbrücken Marbach und Lützelbach

Zur weiteren Lärminderung hinsichtlich der A 45 soll der 6-streifige Ausbau zwischen den Talbrücken Marbach und Lützelbach beitragen. Zum 6-streifigen Ausbau läuft aktuell das Planfeststellungsverfahren. Die Errichtung von Lärmschutzwänden zwischen den Talbrücken Lützelbach und Marbach als aktiver Lärmschutz ist geplant. Darunter fällt auch eine 8,5 m hohe Lärmschutzwand im Bereich der „Vogelstange“. Auf der Höhe des Altenheims „Haus Elisabeth“ und der Höhe Erlenweg ist aktiver Schallschutz in Form von 5,5 m hohen Lärmschutzwänden vorgesehen. Zudem ist der Einbau einer lärmindernden Straßenoberfläche mit einer Pegelminderung von – 2 dB(A) vorgesehen. Nach Umsetzung aller Maßnahmen wird sich die Lärmsituation der Stadt Dillenburg durch die dann zusammenhängenden Lärmschutzeinrichtungen auf der östlichen Seite erheblich verbessern, so dass nach Umsetzung der Maßnahme hier kein Lärmkonfliktpunkt mehr vorliegt.

Tempo 30, B 253, Frohnhausen

Die Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit in der Nachtzeit auf 30 km/h erbringt eine durchschnittliche Pegelminderung von 2,6 dB(A). Im Bereich der Hauptstraße 1-125 wurde Tempo 30 im Nachtzeitraum von 22-6 Uhr umgesetzt. Für den Bereich der Einmündung Ortsstraße/Brühlbachstraße bis zur Einmündung Kirchweg gilt ganztägig Tempo 30. Durch die Umsetzung der Maßnahme werden die Richtwerte an 20 Gebäuden am Tag und an 42 Gebäuden im Nachtzeitraum eingehalten. An den übrigen Gebäuden mit verbleibender Grenzwertüberschreitung kann durch die Geschwindigkeitsbeschränkung eine Verminderung von 2,6 dB(A) erreicht werden.

Angabe vorhandener Planungen

Ortsumgehung B 253, Frohnhausen/Wissenbach

Die Ortsumgehung der B 253 Frohnhausen/Wissenbach ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 als vordringlicher Bedarf eingestuft und hat eine hohe städtebauliche Bedeutung. Durch den Bau der Ortsumgehung wird eine sehr hohe Wirkung bei nur geringer Zusatzbelastungen erwartet.

Maßnahmenvorschläge

Lärmmessung, B 253 – Am Galgenberg, Dillenburg

Lärmmessungen stellen nur eine Momentaufnahme dar. Eine Gesamtlärbetrachtung für den Bereich Straßen-, Schienen- und Fluglärm ist nach aktueller Rechtsprechung weder vom Bundesgesetz- noch vom Bundesverordnungsgeber vorgesehen. Gemäß § 4 Abs. 2 der 34. BImSchV hat die Ausarbeitung der strategischen Lärmkarten getrennt für jede Lärmart (Straßen-, Schienen-, Fluglärm usw.) zu erfolgen. Um verursachergerechte Maßnahmen ergreifen zu können, muss demnach die Emission verursachergerecht zugeordnet werden können. Zudem erfolgt die Berechnung zugunsten etwaiger Betroffener. Ergänzend zur EU-Umgebungslärmkartierung ist seit Dezember 2019 eine Karte der Gesamtlärmbelastung für Hessen im Lärmviewer verfügbar.

Passiver Schallschutz, B 253 – Am Galgenberg, Dillenburg

Im Rahmen der Talbrückensanierungen an der A 45 wurde auch das Wohngebiet „Am Galgenberg“ im Planfeststellungsverfahren als Anschlussstelle untersucht. Als Ergebnis der Untersuchung ergab sich, dass die Immissionsgrenzwerte am Tag eingehalten werden und lediglich nachts partiell überschritten werden. Aufgrund der ungünstigen Abstands- und Höhenverhältnisse und der daraus resultierenden geringen Abschirmwirkung werden passive Schallschutzmaßnahmen anstatt der Lärmschutzwände vorgesehen. Eventuell anspruchsberechtigte Haus- und Wohnungseigentümer können sich hinsichtlich etwaiger baulicher Schallschutzmaßnahmen an folgende Adresse wenden:

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement Fulda
Dezernat Steuerung Planung
Frau Feder-Krantz
Schillerstr. 8
36043 Fulda
Tel.: 0661/49953200
Mail: anita.feder-krantz@mobil.hessen.de

Grundsätzlich erfolgt die Bezuschussung auf freiwilliger Basis, es besteht kein gesetzlicher Anspruch. Der Antrag ist vor Durchführung der Lärmschutzmaßnahmen zu stellen und eine Vereinbarung mit dem Träger der Straßenbaulast abzuschließen. Es fallen keine Gebühren an, aber bei der freiwilligen Lärmsanierung hat der Eigentümer 25 % der Kosten selbst zu tragen. Unabhängig vom Vorstehenden, können die Kommunen freiwillig bauliche Maßnahmen des Lärmschutzes ergreifen.

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung sind Maßnahmenvorschläge an Lärmkonfliktpunkten eingegangen, die im Folgenden aufgeführt werden.

Tempo 30, nachts:

Tempo 30 im Nachtzeitraum wird als lärmindernde Maßnahme für Lärmkonfliktpunkte der B 277 in der Kernstadt und die L 3042 in Niederscheld vorgeschlagen. Beide Maßnahmenvorschläge sind als Prüfauftrag erfasst.

Tempolimit, A 45, Kernstadt:

Bis zur Sanierung der Talbrücken soll ein Tempolimit auf der A 45 als lärmindernde Maßnahme ergriffen werden. Der Maßnahmenvorschlag ist als Prüfauftrag erfasst.

10.3.6. Driedorf

10.3.6.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

In der Gemeinde Driedorf verläuft die B 255 von Osten nach Westen durch das Gemeindegebiet. Sie führt dabei am nördlichen Ende des Ortsteils Roth vorbei und knickt im Ortsteil Hohenroth nach Süden ab. Wie aus Tabelle 62 ersichtlich ist, sind nur 10 Betroffene ganztags und 14 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte im gesamten Gemeindegebiet zu

verzeichnen. Dies entspricht einer prozentualen Belastung von 0,2 % der Gesamtbevölkerung ganztags und 0,3 % nachts. Die Gemeinde besitzt damit keinen Lärmkonfliktpunkt.

Tabelle 62: Betroffene nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 für die Gemeinde Driedorf.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	5	5	0	8	6	0

10.3.6.2. Angaben zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten

In der Gemeinde Driedorf liegt nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 kein Lärmkonfliktpunkt besonderer Belastung vor.

10.3.6.3. Maßnahmenplanung/ Maßnahmenvorschläge

Da kein Lärmkonfliktpunkt in der Gemeinde Driedorf vorliegt und zudem auch keine Maßnahmenvorschläge im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangen sind, besteht aus Sicht der Lärmaktionsplanung kein Handlungsbedarf.

10.3.7. Ehringshausen

10.3.7.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Die Gemeinde Ehringshausen wird von Osten nach Westen von der A 45 durchquert mit Verlauf nördlich von Katzenfurt. Nahezu parallel dazu verläuft die Bundesstraße B 277 als Ortsdurchfahrt durch Ehringshausen und Katzenfurt. Ebenfalls von der Lärmkartierung 2017 erfasst ist die Landesstraße L 3052, die im Ortsteil Ehringshausen von der B 277 in nördliche und südliche Richtung abzweigt. Die Gemeinde Ehringshausen wird von der Dillstrecke als Schienenstrecke durchlaufen. Sie führt von Osten nach Westen durch Mühlbach und Katzenfurt. Die Betroffenen oberhalb der Auslösewerte ganztags und nachts pro Pegelklasse sind in Tabelle 63 für die Gemeinde Ehringshausen aufgeführt. Dies bedeutet, dass 545 Einwohner ganztags und 614 Einwohner nachts in der Gemeinde Ehringshausen von Umgebungslärm oberhalb der Auslösewerte betroffen sind. Dies entspricht ca. 5,8 % der Gesamteinwohnerzahl ganztags und ca. 6,6 % nachts. Prozentual sind in der Gemeinde Ehringshausen somit die meisten Betroffenen im Lahn-Dill-Kreis zu verzeichnen.

Tabelle 63: Betroffene nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 für die Gemeinde Ehringshausen.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	331	202	12	226	7	0

10.3.7.2. Angaben zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten

In der Gemeinde Ehringshausen konnten nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 vier Lärmkonfliktpunkte identifiziert werden, die sich auf die Ortsteile Ehringshausen und Katzenfurt beschränken. Die Betroffenen pro Pegelklasse oberhalb der Auslösewerte und die maximale Lärmkennziffer sind Tabelle 64 zu entnehmen.

Tabelle 64: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der Lärmkennziffer in der Gemeinde Ehringshausen.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Ehringshausen, B 277	138	96	4	162	104	6	209 (DEN), 561 (N)
Ehringshausen, L 3052	126	67	7	118	54	0	222 (DEN), 515 (N)
Katzenfurt, A 45	36	5	0	50	17	0	296 (N)
Katzenfurt, B 277	72	36	0	78	49	0	326 (N)

Im Folgenden sollen die Lärmkonfliktpunkte näher erläutert und visualisiert werden.

Ortsdurchfahrten Ehringshausen, B 277 und L 3052

Die Ortsdurchfahrten von Ehringshausen sind durch eine straßenrandnahe Bebauung mit überwiegender Wohnbebauung und schmalen Bürgersteigen gekennzeichnet, wie links in Abbildung 39 dargestellt ist. Die Bereiche besonders hoher Lärmbelastung können den farbigen Lärmkennzifferbänder rechts in Abbildung 39 entnommen werden.



Abbildung 39: Bebauung Ortsdurchfahrt von Ehringshausen (links) und Visualisierung der Lärmkonfliktpunkte B 277 und L 3053 im Nachtzeitraum durch normierte Lärmkennzifferbänder (rechts). ⁸⁸⁸⁹

Katzenfurt, A 45

Wie links in Abbildung 40 zu sehen ist, handelt es sich um ein Wohngebiet, das an die bestehende A 45 herangewachsen ist. Es liegt auch lediglich in einem kleinen Bereich von ca. 70 m ein Abschnitt besonderer Belastung im Nachtzeitraum vor, wie rechts in Abbildung 40 anhand des gelben Lärmkennzifferbandes ersichtlich ist.

⁸⁸ Regierungspräsidium Gießen.

⁸⁹ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.



Abbildung 40: Bebauung entlang der A 45 im Ortsteil Katzenfurt (links) und Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts A 45 im Nachtzeitraum durch normierte Lärmkennziffernbänder (rechts).⁹⁰⁹¹

Katzenfurt, B 277

Der Lärmkonfliktpunkt B 277 in der Ortsdurchfahrt von Katzenfurt zeichnet sich durch die straßenrandnahe Bebauung, die überwiegend dem Wohnen dient. Die Giebel der Häuser sind häufig zur Straße hin orientiert, wie links in Abbildung 41 ersichtlich ist. Abbiegespuren sind an der B 277 in der Ortsdurchfahrt von Katzenfurt vorhanden. Die Bereiche besonderer Belastung beschränken sich auf einen Bereich zwischen der Einmündung Kirchstraße und Einmündung Heinrich-Rumpf-Straße, wie die gelben Lärmkennziffernbänder rechts in Abbildung 41 zeigen.



Abbildung 41: Bebauung entlang der B 277 im Ortsteil Katzenfurt (links) und Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts B 277 im Nachtzeitraum durch normierte Lärmkennziffernbänder (rechts).⁹¹⁹⁰

10.3.7.3. **Maßnahmenplanung** **Angabe zu vorhandenen Planungen**

A 45, Talbrücke Volkersbach, OT Katzenfurt:

Der nördliche Ortsrand von Katzenfurt stellt hinsichtlich der A 45, wie in den beiden vorherigen Stufen nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 einen Lärmkonfliktpunkt dar. Im Rahmen der Talbrückensanierungen an der A 45 befindet sich auch die Talbrücke Volkersbach aktuell im Planfeststellungsverfahren. Da es sich bei dem geplanten Ersatzneubau um eine

⁹⁰ Regierungspräsidium Gießen

⁹¹ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

wesentliche Änderung gemäß der 16. BImSchV handelt, sind auch die darin festgeschriebenen strengeren Immissionsgrenzwerte einzuhalten und Schallschutzmaßnahmen gemäß der 24. BImSchV zu ergreifen. In den Planunterlagen ist auch die Errichtung einer 1570 m langen und zurzeit 8 m hohen Lärmschutzwand geplant.⁹² Es ist davon auszugehen, dass nach Umsetzung der Maßnahme die A 45 im Ortsteil Katzenfurt keinen Lärmkonflikt mehr darstellt.

Maßnahmenvorschläge

Bauliche Maßnahmen, L 3052, OT Niederlemp

Der Maßnahmenvorschlag zu bremsenden Verschwenkungen oder zwei versetzt angeordneten Inseln als Maßnahme der Lärminderung wurde eingebracht. Es handelt sich hierbei nach Auswertung der PLUS-Kartierung um keinen Lärmkonflikt. Aus Sicht der Lärmaktionsplanung besteht keine rechtliche Handlungsmöglichkeit. Es werden deshalb keine Maßnahmen geplant.

Tempo 30, Richard-Wagner-Ring, Ehringshausen

Der Vorschlag der Einführung von Tempo 30 am Richard-Wagner-Ring bzw. der Beschilderung Anlieger zur Vermeidung von abkürzendem Kfz-Verkehr ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Aus etwaigen ordnungsrechtlichen Aspekten wurde der Maßnahmenvorschlag an die Gemeinde Ehringshausen weitergeleitet.

Tempo 30 und Kontrolle, L 3052, Ehringshausen

Die L 3052 in der Ortsdurchfahrt von Ehringshausen stellt einen Lärmkonflikt dar. Die Maßnahme befindet sich aktuell in Prüfung. Eine Kontrolle mittels stationärem Messgerät ist aktuell nicht möglich.

Tempo 30, B 277, Ehringshausen

Vor der Prüfung eines Tempolimits an der B 277 sollen die Erfahrungen aus einer potentiellen Umsetzung von Tempo 30 an der L 3052 in Ehringshausen abgewartet werden.

Schallschutzfenster, L 3052, Ehringshausen

Eventuell anspruchsberechtigte Haus- und Wohnungseigentümer können sich hinsichtlich etwaiger baulicher Schallschutzmaßnahmen an folgende Adresse wenden:

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement Fulda
Dezernat Steuerung Planung
Frau Feder-Krantz
Schillerstr. 8
36043 Fulda
Tel.: 0661/49953200
Mail: anita.feder-krantz@mobil.hessen.de

⁹² Planunterlagen, 1. Planänderung zum Ersatzneubau der Talbrücke Volkersbach, Stand 03/2018.

Grundsätzlich erfolgt die Bezuschussung auf freiwilliger Basis, es besteht kein gesetzlicher Anspruch. Der Antrag ist vor Durchführung der Lärmschutzmaßnahmen zu stellen und eine Vereinbarung mit dem Träger der Straßenbaulast abzuschließen. Es fallen keine Gebühren an, aber bei der freiwilligen Lärmsanierung hat der Eigentümer 25 % der Kosten selbst zu tragen.

10.3.8. Eschenburg

10.3.8.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

In der Gemeinde Eschenburg verläuft von Süden nach Norden die Bundesstraße B 253 als Ortsdurchfahrt durch die Ortsteile Wissenbach und knickt im südlichen Teil der Ortschaft Eschenburg nach Osten ab. Durch den Ortsteil Eschenburg führt als Verlängerung der B 253 die Landesstraße L 3043 in Richtung Norden.

In Tabelle 65 ist die Anzahl der Betroffenen aus der Lärmkartierung 2017 für die Gemeinde Eschenburg in den einzelnen Pegelklassen für den Ganztagszeitraum und den Nachtzeitraum aufgeführt. Insgesamt sind 197 Betroffene ganztags und 185 Betroffene nachts oberhalb der Auslöswerte zu verzeichnen. Dies entspricht 1,9 % der Gesamtbevölkerung ganztags und 1,8 % nachts.

Tabelle 65: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Gemeinde Eschenburg.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	100	74	23	64	32	0

10.3.8.2. Angaben zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten

Nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 konnten in der Gemeinde Eschenburg die B 253 im Ortsteil Wissenbach als Lärmkonfliktpunkt im Nachtzeitraum mit einer maximalen Lärmkennziffer von 450 identifiziert werden. Die Betroffenen pro Pegelklasse sind in Tabelle 66 dargestellt. Allerdings ist in die Lärmkartierung 2017 noch nicht die zwischenzeitlich umgesetzte Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Nachtzeitraum mit eingeflossen.

Tabelle 66: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der maximalen Lärmkennziffern in der Gemeinde Eschenburg.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Wissenbach, B 253	32	64	24	29	62	32	450 (N) ⁹³

⁹³ Tempo 30 in Berechnung noch nicht berücksichtigt.

10.3.8.3. **Maßnahmenplanung** **Maßnahmenumsetzung**

Tempo 30, nachts, B 253, Wissenbach

Die Geschwindigkeitsbeschränkung von Tempo 30 im Nachtzeitraum als lärmmindernde Maßnahme in der Ortsdurchfahrt der B 253 in Wissenbach ist im Bereich der Bezirksstraße 1- 47 mit der Anordnung vom 17.05.18 durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde erfolgt. Durch die Maßnahme konnte eine durchschnittliche Pegelminderung von 2,7 dB(A) erreicht werden. Durch die Maßnahme kann nun an 36 Gebäuden der Richtwert von 62 dB(A) im Nachtzeitraum eingehalten werden.

Zu planende Maßnahmen

Ortsumgehung Frohnhausen/ Wissenbach

Die Ortsumgehung Dillenburg-Frohnhausen-Eschenburg-Wissenbach ist als vordringlicher Bedarf im Bundesverkehrswegeplan 2030 eingestuft. Durch eine Ortsumgehung würde sich eine deutliche Entastungswirkung bezüglich des Verkehrsaufkommens (Durchgangsverkehr) einstellen. Damit einhergehend würden sich positive Auswirkungen für das Schutzgut Mensch u.a. durch die Reduzierung von Lärm ergeben.

Maßnahmenvorschläge

Mooswände/Schall schluckende Wände, B 253, Eschenburg-Wissenbach

Der Maßnahmenvorschlag zur Errichtung von Mooswänden oder andere den Schall absorbierende Lärmschutzwände in der Ortsdurchfahrt B 253 wurde als Lärmminderungsmaßnahme vorgebracht. Der Maßnahmenvorschlag wird an den Straßenbaulastträger übermittelt.

10.3.9. Haiger

10.3.9.1. **Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken**

Die Bundesautobahn A 45 verläuft von Osten nach Westen als Talbrücke über den Stadtteil Sechshelden, nördlich an der Kernstadt und Allendorf vorbei bis sie auf Höhe Kalteiche nach Norden hin abbiegt. Ebenfalls von der Lärmkartierung 2017 erfasst ist die Landesstraße L 3044, Westerwaldstraße, die in der Kernstadt Haiger auf Höhe der Rittal Arena nach Süden abzweigt. Weitestgehend parallel verläuft dazu die Bundesstraße B 277. Sie durchquert von Osten nach Westen die Stadtteile Sechshelden, die Kernstadt und Allendorf. Westlich von Allendorf knickt sie ebenfalls in nördliche Richtung ab, wo sie auf Höhe Kalteiche in die B 54 übergeht. Zudem erstreckt sich die Dillstrecke von Sechshelden über Haiger von Osten nach Westen und knickt innerhalb des Gewerbegebiets und Haiger nach Norden ab. Dabei führt sie an den Stadtteilen Rodenbach, Fellerdilln und Dillbrecht vorbei.

Insgesamt sind durch Straßenverkehrslärm 711 Betroffene ganztags und 986 Betroffene nachts zu verzeichnen. Die Betroffenen pro Pegelklasse sind in Tabelle 67 dargestellt. Dies entspricht einem Anteil von 3,6 % der Gesamtbevölkerung ganztags und 4,7 % nachts. Die höhere Belastung im Nachtzeitraum kann dem Fernverkehr zugeschrieben werden.

In dieser Statistik sind allerdings Fehler in den Modelldaten im Bereich der Talbrücke Sechshelden zu verzeichnen, was die massive Erhöhung der Betroffenen im Vergleich zur 2. Stufe

erklärt und die tatsächliche Belastung überschätzt. In den folgenden Kapiteln wurde deshalb eine neue Berechnung für den Stadtteil Sechshelden angestoßen, um die tatsächlichen Belastetenzahlen darzustellen.

Tabelle 67: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Stadt Haiger.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 – 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	482	226	3	637	258	21

10.3.9.2. Angaben zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten

Als Lärmkonfliktpunkte konnten die B 277 in der Ortsdurchfahrt von Allendorf, die L 3044 und der Straßenzug Hinterm Graben/Löhrstraße/Bahnhofstraße in der Kernstadt, sowie die A 45 im Stadtteil Sechshelden ermittelt werden. Die maximalen Lärmkennziffern und die Betroffenen oberhalb der Auslösewerte pro Pegelklasse sind in Tabelle 68 dargestellt.

Tabelle 68: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der maximalen Lärmkennziffern in der Stadt Haiger.

Stadtteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Allendorf, B 277	62	38	0	64	39	5	294 (DEN), 646 (N)
Kernstadt, L3044, Westerwaldstraße	84	25	0	78	17	0	210 (DEN), 581 (N)
Kernstadt, Hinterm Graben/ Löhrstraße/ Bahnhofstraße	59	67	0	57	79	0	533 (N)
Sechshelden, A45	73	5	2	251	14	4	547 (N)

Eine detailliertere Betrachtung der Lärmkonfliktpunkte für die A 45, Sechshelden und die L 3044 in der Kernstadt wird im Folgenden näher behandelt.

Stadtteil Sechshelden

Der Ortsteil Sechshelden weist eine Mehrfachbelastung durch die A 45, die Bundesstraße B 277 und die zweigleisige Dillstrecke auf. Erschwerend kommt die Topographie der Ortslage hinzu. Der Ortsteil Sechshelden liegt im Tal. Die B 277 verläuft im Tal. Der Verlauf der A 45 über den Stadtteil Sechshelden ist in Abbildung 42 dargestellt. Sie zeigt den Verlauf der A 45 als Talbrücke 22 m über dem Stadtteil Sechshelden. Eine Vergleichsberechnung in der 2. Stufe ergab, dass der Schwerpunkt der Lärmbelastung in Sechshelden von der A 45 ausgeht. Die B 277 stellt hingegen nach Auswertung der Umgebungslärmkartierung keinen Lärmkonfliktpunkt dar.



Abbildung 42: Talbrücke Sechshelden mit unterliegender Wohnbebauung.⁹⁴

In Abbildung 43 sind die Bereiche besonderer Belastung durch die orangenen, braunen und roten Lärmkennzifferbänder im Nachtzeitraum dargestellt.



Abbildung 43: Visualisierung des Lärmkonfliktpunktes A 45, Sechshelden im Nachtzeitraum durch normierte Lärmkennzifferbänder.⁹⁵

L 3044, Haiger

Die L 3044 in der Ortsdurchfahrt der Kernstadt, Westerwaldstraße stellt einen der vier Lärmkonfliktpunkte in Haiger dar. Die Bebauung ist dort vorwiegend von Ein- und Zweifamilienhäusern mit Bebauungslücken gekennzeichnet, wie links in Abbildung 44 ersichtlich ist. Auf einem kurzen Teilstück der Westerwaldstraße 7 bis zur Kreuzung mit Hauptstraße/Obertor besteht bereits Tempo 30. Hier befindet sich eine Engstelle im Straßenverlauf. Der Lärmkonfliktpunkt besonderer Belastung konzentriert sich im Nachtzeitraum auf den Bereich zwischen Einmündung Isabellenstraße und Einmündung Hickenweg, wie das braune und orange Lärmkennzifferband rechts in Abbildung 44 verdeutlicht.

⁹⁴ Regierungspräsidium Gießen.

⁹⁵ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.



Abbildung 44: *Bebauung entlang der L 3044 in der Kernstadt (links) Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts im Nachtzeitraum durch normierte Lärmkennziffernbänder (rechts).* ⁹⁶⁹⁷

10.3.9.3. **Maßnahmenplanung** **Angabe vorhandener Planungen**

Sanierung Talbrücke Sechshelden, A 45

Die Sanierung der Talbrücke Sechshelden befindet sich aktuell im Planfeststellungsverfahren. Der Erörterungstermin zu dem Verfahren hat am 21.03.2019 stattgefunden. Der Vorlagebericht an das Hessische Verkehrsministerium ist unterzeichnet. Als nächster Schritt steht der Planfeststellungsbeschluss aus Wiesbaden an, der das Baurecht schafft. Das Bauvorhaben erstreckt sich vom Parkplatz „Auf dem Bon“ bis zur Anschlussstelle Dillenburg. Zum Schutz der Anwohner des Stadtteils Sechshelden vor Verkehrslärm sind auf der Brücke und entlang der Strecke auf beiden Seiten 5,5 m bis 6,5 m hohe Lärmschutzwände mit einer Gesamtlänge von rund 2,5 km vorgesehen. ⁹⁸ Gemäß den Ausführungen des Vorhabensträgers wird eine Kombination aus aktivem und passivem Schallschutz gewählt. Durch die geplanten aktiven Schallschutzmaßnahmen können die Tagesrichtwerte vollständig eingehalten werden. Die verbleibenden Grenzwertüberschreitungen im Nachtzeitraum werden über passive Schallschutzmaßnahmen abgedeckt. Aufgrund der schalltechnischen Untersuchung konnte aufgezeigt werden, dass durch den aktiven Schallschutz die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von 65 dB(A) ganztags und 55 dB(A) nachts unterschritten werden. Nach VBUS Berechnung befinden sich keine Betroffenen oberhalb der Auslösewerte nach Umsetzung der Sanierungsmaßnahme.

Maßnahmenvorschläge

Einhausung B 277, OT Sechshelden

Die B 277 stellt im Ortsteil Sechshelden keinen Lärmkonfliktpunkt dar. Es besteht somit keine Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung.

⁹⁶ Regierungspräsidium Gießen

⁹⁷ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

⁹⁸ Pressemitteilung des RPGI vom 09.07.2019.

Einhausung Eisenbahnlinie, OT Sechshelden

Die Einhausung der Eisenbahnlinie im OT Sechshelden wird als Maßnahme der Lärminderung vorgeschlagen. Die Zuständigkeit zur Lärminderung im Schienenverkehr liegt beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Der Maßnahmenvorschlag wurde im März 2018 an das EBA übermittelt.

10.3.10. Herborn

10.3.10.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Die Stadt Herborn wird von Süden nach Norden von der Dillstrecke als Schienenstrecke durchquert. Sie führt im Westen der Stadt Herborn nach Norden durch den Stadtteil Burg. Mit nahezu parallelem Verlauf zur Dillstrecke erstreckt sich die Bundesstraße B 277 von Süden nach Norden durch die Stadt Herborn. Im Stadtteil Burg zweigt die Bundesstraße B 255 nach Osten ab. Sie führt dabei südlich des Stadtteils Seelbach vorbei. Hier ist nur Gewerbegebiet betroffen. Ein zweiter Abschnitt der B 255 verläuft von Westen nach Osten vorbei am Stadtteil Hörbach und als Ortsdurchfahrt durch die Kernstadt bis zur Einmündung in die B 277 im Stadtbereich. Ebenfalls in Nord-Süd-Richtung verläuft die A 45 östlich an den Stadtteilen Merkenbach und Hörbach, sowie westlich der Kernstadt und des Stadtteils Burg vorbei. In Tabelle 69 ist die Anzahl der Betroffenen aus der Lärmkartierung 2017 für die Stadt Herborn in den einzelnen Pegelklassen für den Ganztagszeitraum und den Nachtzeitraum aufgeführt. Insgesamt sind 185 Betroffene ganztags und 314 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht 0,9% der Gesamtbevölkerung ganztags und 1,5% nachts.

Tabelle 69: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 für die Stadt Herborn.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	136	49	0	243	69	2

10.3.10.2. Angaben zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten

Nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 ergibt sich für die Stadt Herborn ein Lärmkonfliktpunkt besonderer Belastung durch die B 255 in Herborn selbst ganztags und nachts. Die Betroffenen pro Pegelklasse und die maximalen Lärmkennziffern sind in Tabelle 70 dargestellt.

Tabelle 70: : Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der maximalen Lärmkennziffern in der Stadt Herborn.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Herborn, B 255	37	2	0	41	5	0	290 (DEN), 661 (N)

Zur Visualisierung des Lärmkonfliktpunktes sollen die Darstellungen in Abbildung 45 dienen. Die Ortsdurchfahrt der B 255, Westerwaldstraße, ist durch eine straßenrandnahe Bebauung geprägt, die abschnittsweise nur einseitig verläuft. Überwiegend liegt dem Wohnnutzung an

der Ortsdurchfahrt vor, die teilweise von gewerblicher Nutzung unterbrochen wird. Wie links in Abbildung 45 ersichtlich, gibt es ein Fahrbahngefälle stadteinwärts. Rechts in Abbildung 45 ist eine Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts Westerwaldstraße im Nachtzeitraum durch die farbigen Lärmkennzifferbänder gegeben. Die orangen und lilafarbenen Bereiche zeigen Abschnitte besonderer Belastung an mit Lärmkennziffern > 200.



Abbildung 45: Bebauung entlang der B 255 in der Kernstadt (links) Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts im Nachtzeitraum durch normierte Lärmkennzifferbänder (rechts).^{99/100}

10.3.10.3. Maßnahmenplanung

Maßnahmenumsetzung

Fahrbahnsanierung, B 255, Herborn

Anfang 2016 wurden umfangreiche Baumaßnahmen mit der Umgestaltung des Eingangsbereichs und einer Fahrbahnerneuerung erfolgreich abgeschlossen.

Dabei konnte jedoch der angedachte Flüsterasphalt aufgrund der erfolgten Auftragsvergabe nicht aufgebracht werden.

Sanierung Windelbachtalbrücke, A 45

Die Sanierung der Windelbachtalbrücke ist von 2009-2012 in Form einer Teilerneuerung erfolgt. Die Talbrücke hat dabei zwei neue Überbauten erhalten. Die Unterbauten wurden saniert und verstärkt. Das Bauwerk erfüllt damit die Tragfähigkeitsanforderungen nach dem Stand der Technik.¹⁰¹ Im Vorgriff auf den späteren 6-streifigen Ausbau im Streckenbereich erfolgte aus wirtschaftlichen Gründen bereits in 2012 die Ausführung einer Lärmschutzwand im Bereich der Brücke. Nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 stellt Herborn-Burg durch die Teilerneuerung der Talbrücke Windelbach und der erbauten Lärmschutzwand damit keinen Lärmkonfliktpunkt mehr da.

⁹⁹ Regierungspräsidium Gießen.

¹⁰⁰ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

¹⁰¹Hessen Mobil, <https://mobil.hessen.de/bau/gro%C3%9Fprojekte/45-talbr%C3%BCcken/ge-samtma%C3%9Fnahme>, abgerufen am 04.07.2019.

Übergangskonstruktion Talbrücke Kallenbach, A 45

Die schadhafte Übergangskonstruktion an der Talbrücke Kallenbach, die zu einer massiven Lärmbeeinträchtigung geführt haben, wurden repariert.

Maßnahmenvorschläge

Tempo 30, B 255, Herborn Westerwaldstraße

Die Ortsdurchfahrt B 255, Westerwaldstraße stellt trotz Sanierung einen Lärmkonfliktpunkt besonderer Belastung in der Stadt Herborn dar. Die Prüfung einer Anordnung von Tempo 30 im Nachtzeitraum hat die Zustimmung durch die Stadt gefunden. Bei der schalltechnischen Berechnung wurden 49 Gebäude entlang der B 255 geprüft. Dabei wird der Richtwert der Lärmschutz-Richtlinie-StV an einem Gebäude am Tag überschritten, an 22 Gebäuden werden die Richtwerte in der Nacht überschritten. Die rechtliche Voraussetzung für verkehrliche Maßnahmen wird durch die benannten Überschreitungen der Richtwerte und die Verbesserung der Situation erfüllt. Die Pegelminderung die im Grunde durch die Überschreitung der Schwellenwerte nur geringfügig ausfallen müsste, ist in jedem Fall gegeben. Selbst die geforderten 3 dB(A) bzw. 2,1 dB(A) Pegelminderung der Lärmschutz-Richtlinie-StV kann an fast allen Gebäuden mit Überschreitungen erzielt werden. Die Zustimmungsverfügung zum Tempolimit ist durch die Obere Verkehrsbehörde erteilt worden.

10.3.11. Hüttenberg

10.3.11.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Die Gemeinde Hüttenberg wird an der nordöstlichen Gemeindegrenze von der Bundesautobahn A 45 in Ost-West-Richtung durchquert. In Nord-Süd-Richtung verläuft ebenfalls am nordöstlichen Gemeinderand die A 485. Durch den Ortsteil Rechtenbach führen die Landesstraßen L 3054 und L 3360.

In Tabelle 71 ist die Anzahl der Betroffenen aus der Lärmkartierung 2017 für die Gemeinde Hüttenberg in den einzelnen Pegelklassen für den Ganztagszeitraum und den Nachtzeitraum aufgeführt. Insgesamt sind 123 Betroffene ganztags und 115 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht jeweils 1,1 % der Gesamtbevölkerung.

Tabelle 71: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Gemeinde Hüttenberg.

	Betroffenzahl L_{DEN}			Betroffenzahl L_{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	101	22	0	101	14	0

10.3.11.2. Angabe zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten

Die L 3360 im Ortsteil Rechtenbach stellt den einzigen Lärmkonfliktpunkt der Gemeinde Hüttenberg da. Der Lärmkonfliktpunkt begrenzt sich auf den Nachtzeitraum und ist durch eine maximale Lärmkennziffer von 317 in einem Abschnitt gekennzeichnet. Die Betroffenen pro Pegelklasse sind in Tabelle 72 dargestellt. Die Bundesautobahnen A 45 und A 485 stellen hingegen keine Lärmkonfliktpunkte dar.

Tabelle 72: : Lärmkonfliktpunkt mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der maximalen Lärmkennziffer in der Gemeinde Hüttenberg.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Rechtenbach, L 3360	101	22	0	96	14	0	317 (N)

10.3.11.3. Maßnahmenplanung Maßnahmenvorschläge

Schallschutzmaßnahmen an der A 45

Die Prüfung der Schallschutzmaßnahmen wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht. Da es sich bei der A 45 in der Gemeinde Hüttenberg um keinen Lärmkonfliktpunkt handelt, besteht aus Sicht der Lärmaktionsplanung keine Handlungsmöglichkeit.

Sanierung, L 3054, Weidenhausen/Volpertshausen

Der schlechte Straßenzustand der L 3054 in den Ortsteilen Weidenhausen und Volpertshausen wurde vorgetragen. Die Straße stellt keinen Lärmkonfliktpunkt dar. Der Einwand wurde mit einem Schreiben am 06.09.2018 an den Straßenbaulastträger übermittelt. Die Landesstraße ist nicht in der Sanierungsinitiative 2016-2022 des Landes Hessen aufgeführt.

Ruhige Gebiete

In der Gemarkung Hochelheim der Gemeinde Hüttenberg sind in der Ortslage potentielle ruhige Gebiete dargestellt. Diese liegen in ausgewiesenen Misch- und Gewerbegebieten mit gewerblichen Nutzungen. Die Festlegung als ruhiges Gebiet ist somit nicht möglich.

10.3.12. Lahnau

10.3.12.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Im südwestlichen Gemeindegebiet verläuft die A 45 entlang der Gemeindegrenzen. Die Landesstraße L 3020 verläuft durch die Ortsteile Dorlar und Atzbach von Westen nach Osten. Von der L 3020 im Ortsteil Dorlar abzweigend, führt die L 3285 als Ortsdurchfahrt von Dorlar nach Waldgirmes. Die Landesstraße mündet sodann in Waldgrimes in die L 3286 ein, die sich nach Norden durch die Ortschaft erstreckt. Die Gemeinde Lahnau wird im südlichen Teil des Gemeindegebiets von der B 49 in Ost-West-Richtung südlich des Ortsteils Dorlar durchquert. Parallel dazu verläuft die Dillstrecke als Schienenstrecke. In Tabelle 73 ist die Anzahl der Betroffenen aus der Lärmkartierung 2017 für die Gemeinde Lahnau in den einzelnen Pegelklassen für den Ganztagszeitraum und den Nachtzeitraum aufgeführt. Insgesamt sind 327 Betroffene ganztags und 297 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht 3,9% der Gesamtbevölkerung ganztags und 3,6 % nachts.

Tabelle 73: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Gemeinde Lahnau.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	228	98	1	53	1	1

10.3.12.2. Angabe zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten

Im Gemeindegebiet von Lahnau konnten nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 folgende Lärmkonfliktpunkte ermittelt werden. Die betroffenen pro Pegelklasse sowie die Werte der maximalen Lärmkennziffer können Tabelle 74 entnommen werden.

Tabelle 74: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der maximalen Lärmkennziffern in der Gemeinde Lahnau.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Atzbach, L 3020	44	18	0	46	6	0	200 (N)
Dorlar, L 3020	83	48	0	93	30	0	462 (N)
Dorlar, L 3285	19	4	0	20	0	0	239 (N)
Waldgirmes, L 3285	33	7	0	29	5	0	310(N)
Waldgirmes, L 3286	51	15	0	48	11	0	307 (N)

L 3020, Atzbach

Der Lärmkonfliktpunkt L 3020 im Ortsteil Atzbach ist in Abbildung 46 durch farbige Lärmkennzifferbänder dargestellt. Eine besondere Lärmbelastung liegt lediglich in dem kurzen gelben Abschnitt vor.



Abbildung 46: Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts L 3020 im Ortsteil Atzbach im Nachtzeitraum durch normierte Lärmkennziffernbänder.¹⁰²

¹⁰² Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

L 3020, Dorlar

Die Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts L 3020 im Ortsteil Dorlar ist in Abbildung 47 dargestellt. Die gelben, orangen und roten Lärmkennzifferbänder zeigen dabei Abschnitte besonderer Belastung an.

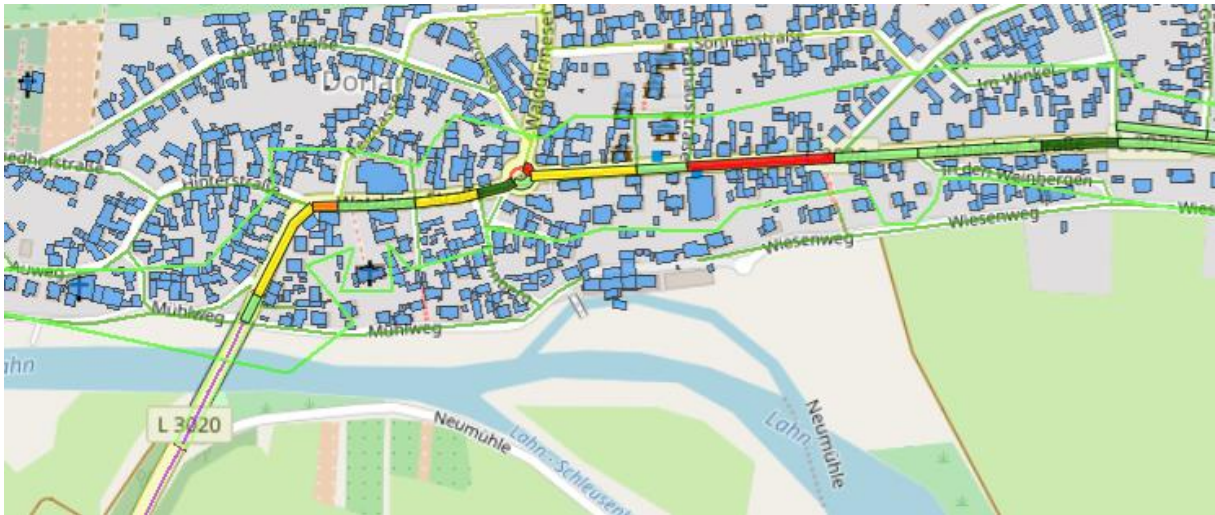


Abbildung 47: Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts L 3020 im Ortsteil Dorlar im Nachtzeitraum durch normierte Lärmkennziffernbänder.¹⁰²

L3286, Waldgirmes

Abbildung 48 zeigt durch farbige Lärmkennziffernbänder die besondere Lärmbelastung im Nachtzeitraum in der L 3286 im Ortsteil Waldgirmes an. Der Bereich besonderer Belastung befindet sich im gelben Abschnitt zwischen der Einmündung Ludwigstraße und Schellerstraße.



Abbildung 48: Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts L 3286 im Ortsteil Waldgirmes im Nachtzeitraum durch normierte Lärmkennziffernbänder.¹⁰³

10.3.12.3. **Maßnahmenplanung**

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden die folgenden Maßnahmenvorschläge bzw. Einwendungen genannt.

¹⁰³ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

Kritik an Ermittlung der Lärmbelastung

Zur generellen Ermittlung der Lärmbelastung wird auf Kapitel 6.1 verwiesen. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass bei Berechnungen durch den Straßenbaulastträger nach RLS-90 die aktuellsten Verkehrsdaten herangezogen werden.

Lärmmessungen

Lärmmessungen stellen im Gegensatz zu Berechnungen immer nur eine Momentaufnahme der Geräuschsituation an einem bestimmten Messort dar, die nicht repräsentativ für den Jahresverlauf ist. Als wissenschaftlich anerkannt gilt, dass die einschlägigen Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmbelastung aus dem Straßenbereich die Lärmimmissionen generell zu Gunsten der Betroffenen überschätzen und diesen damit einen höheren Schutzanspruch einräumen. Aus diesem Grund sind nach den einschlägigen Lärmschutzvorschriften nur Verkehrslärmberechnungen zulässig.

Gesamtlärmbetrachtung

Lärmmessungen stellen nur eine Momentaufnahme dar. Eine Gesamtlärmbetrachtung für den Bereich Straßen-, Schienen- und Fluglärm ist nach aktueller Rechtsprechung weder vom Bundesgesetz- noch vom Bundesverordnungsgeber vorgesehen. Gemäß § 4 Abs. 2 der 34. BImSchV hat die Ausarbeitung der strategischen Lärmkarten getrennt für jede Lärmart (Straßen-, Schienen-, Fluglärm usw.) zu erfolgen. Um verursachergerechte Maßnahmen ergreifen zu können, muss demnach die Emission verursachergerecht zugeordnet werden können. Zudem erfolgt die Berechnung zugunsten etwaiger Betroffener. Ergänzend zur EU-Umgebungslärmkartierung ist seit Dezember 2019 eine Karte der Gesamtlärmbelastung für Hessen im Lärmviewer verfügbar.

Lärmmindernde Maßnahmen an der A 45

Die A 45 stellt an keiner Stelle in der Gemeinde einen Lärmkonfliktpunkt dar. Deswegen besteht aus Sicht der Lärmaktionsplanung keine Handlungsmöglichkeit zur Umsetzung etwaiger Maßnahmen zum Lärmschutz.

Tempo 30, L 3020, OT Atzbach

Die Ortsdurchfahrt L 3020 im Ortsteil Atzbach stellt einen Lärmkonfliktpunkt dar. Eine überschlägige Berechnung hat eine durchschnittliche Pegelminderung von bis zu 2,0 dB(A) ergeben. Im Bereich der Einmündung Bergstraße in Richtung Ortsausgang Heuchelheim ist Tempo 30 eingerichtet. Der Bedarf einer weiteren Reduzierung sei nach Aussage der Gemeinde Lahnau nicht gegeben.

Tempo 30, L 3020, OT Dorlar

Die L 3020 in der Ortsdurchfahrt von Dorlar stellt einen Lärmkonfliktpunkt dar. Eine überschlägige Berechnung hat eine durchschnittliche Pegelminderung von bis zu 2,3 dB(A) ergeben. Der Maßnahmenvorschlag wird allerdings durch die Gemeinde Lahnau abgelehnt, da die 90 Grad Kurve am Ortseingang sowie der Kreisverkehr zu einer erheblichen Geschwindigkeitsreduzierung führen würden.

Behelfsauffahrt für Lkw auf A 45 bei Waldgirmes, L 3285/L 3020

Die permanente Nutzung der Behelfsauffahrt für Lkw auf die A 45 bei Waldgirmes wird als Maßnahme der Lärminderung vorgeschlagen, um Verkehr aus Ortschaft zu verlagern. Der Maßnahmenvorschlag ist als Prüfauftrag erfasst.

Talbrücke Dorlar

Die Sanierung der Talbrücke Dorlar ist abgeschlossen. Die Verkehrsfreigabe erfolgte im September 2019.

Aus Sicht der Lärmaktionsplanung bestehen für das Vorhaben keine Bedenken, da im Bereich des Bauvorhabens keine Lärmkonfliktpunkte bestehen und auch durch den Ersatzneubau keine neuen entstehen werden. Der Beurteilung der Lärmsituation im Plangenehmigungsverfahren lagen die Vorsorgewerte der 16. BImSchV zugrunde, die niedriger als die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung liegen. An allen Widerlagerachse ist der Einsatz lärmgeminderter Fahrbahnübergänge vorgesehen.

Kontrolle Tempolimit an Talbrücke Dorlar

Die Kontrolle des Tempolimits im Bereichs der Talbrücke wurde am 06.08.2018 an die zuständige Stelle übermittelt, da sie nicht unmittelbarer Gegenstand der Lärmaktionsplanung ist.

Sanierung Deckschichten, L 3020/L 3285, OT Dorlar

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Lärmbelästigungen durch unzureichend instandgesetzte Straßenaufbrüche, Absenkungen bzw. vertiefte Kanaldeckel in der Atzbacher Straße (L 3020) und der Waldgirmeser Straße (L 3285) vorgetragen.

Die Sanierung der Deckschicht kann eine Maßnahme der Lärminderung darstellen.

Die grundhafte Erneuerung der L 3020 in der OD Lahnau/Dorlar/Atzbach ist als Einzelmaßnahme der Sanierungsoffensive 2016-2022 des Landes gelistet. Sanierungsmaßnahmen an der L 3285, Waldgirmeser Straße sind hingegen nicht in der Sanierungsoffensive aufgeführt.

10.3.13. Leun

10.3.13.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Die Stadt Leun wird von Osten nach Westen von der B 49 durchquert. Die B 49 führt dabei südlich der Kernstadt und nördlich des Stadtteils Lahnbahnhof sowie im weiteren Verlauf nach Westen südlich am Stadtteil Biskirchen vorbei. Durch die Stadt Leun führt von der B 49 abgehend die L 3052 in Richtung Norden nach Leun und als Ortsdurchfahrt durch die Stadt. Die L 3052 wird innerstädtisch in einem Abschnitt von der L 3020 als Ortsdurchfahrt unterbrochen, bevor sie sich nach Norden als L 3052 fortsetzt.

In Tabelle 75 ist die Anzahl der Betroffenen aus der Lärmkartierung 2017 für die Stadt Leun in den einzelnen Pegelklassen für den Ganztagszeitraum und den Nachtzeitraum aufgeführt. Insgesamt sind 85 Betroffene ganztags und 100 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht 1,5 % der Gesamtbevölkerung ganztags und 1,7% nachts.

Tabelle 75: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Stadt Leun.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	67	18	0	87	13	0

10.3.13.2. Angabe zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten

In der Stadt Leun konnte ein Lärmkonfliktpunkt in der Kernstadt an der L 3020 im Nachtzeitraum identifiziert werden. Die Betroffenen oberhalb der Auslösewerte, sowie die maximale Lärmkennziffer sind Tabelle 76 zu entnehmen.

Tabelle 76: Lärmkonfliktpunkt mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der maximalen Lärmkennziffer in der Stadt Leun.

Stadtteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Leun, L 3020	31	16	0	27	12	0	294 (N)

Der Bereich besonderer Belastung konzentriert sich dabei auf einen kurzen Abschnitt von ca. 100 m, wie das gelbe Lärmkennzifferband in Abbildung 49 verdeutlicht.



Abbildung 49: Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts im Nachtzeitraum durch normierte Lärmkennziffernbänder (rechts).¹⁰⁴

¹⁰⁴ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

10.3.13.3. Maßnahmenplanung

Ausbau B 49

Das Stadtgebiet von Leun ist vom 4-streifigen Ausbau der B 49 durch den neunten und zehnten Bauabschnitt betroffen. Da es sich bei den Bauvorhaben um wesentliche Änderungen handelt, sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten. Der neunte Bauabschnitt beginnt nördlich der Anschlussstelle Tiefenbach und verläuft von dort weiter bis zur Anschlussstelle Leun. Im Zuge des 4-streifigen Ausbaus wird die neu geplante kreuzungsfreie Anschlussstelle Leun künftig über eine Kreisverkehrsanlage an die L 3052 angebunden. Diese Anlage besitzt eine ausreichende Leistungsfähigkeit und gewährleistet eine verkehrssichere Anbindung des bestehenden Rad- und Gehwegs sowie der landwirtschaftlich genutzten Flächen. Die Länge des neunten Abschnitts beträgt 2,1 km. Baubeginn war im August 2016 mit dem Ersatzneubau einer Wirtschaftswegeüberführung. Die Bauarbeiten werden seit Herbst 2018 mit dem Neubau der Anschlussstelle Leun fortgesetzt. Der Streckenbau wird dann im Herbst 2020 beginnen. Die Fertigstellung der Maßnahme ist für 2022 vorgesehen. Der zehnte Bauabschnitt beginnt östlich der Anschlussstelle Leun und endet östlich der Anschlussstelle Solms. Die Länge des zehnten Abschnitts beträgt 4,5 km. Derzeit läuft das Planfeststellungsverfahren. Hessen Mobil hat im Frühjahr 2019 die Einleitung eines Planänderungsverfahrens beim Regierungspräsidium Gießen beantragt. Die Offenlage der Unterlagen erfolgt voraussichtlich ab Mitte 2020.

10.3.14. Mittenaar

10.3.14.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Die Gemeinde Mittenaar wird zentral von der Bundesstraße B 255 durchquert. Die kartierte Straße führt als Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Offenbach. In ihrem weiteren Verlauf nach Westen durchquert sie den Ortsteil Bicken und führt nördlich an Mittenaar und Ballersbach vorbei.

In Tabelle 77 ist die Anzahl der Betroffenen aus der Lärmkartierung 2017 für die Gemeinde Mittenaar in den einzelnen Pegelklassen für den Ganztagszeitraum und den Nachtzeitraum aufgeführt. Insgesamt sind 119 Betroffene ganztags und 135 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht 2,4 % der Gesamtbevölkerung ganztags und 2,7 % nachts.

Tabelle 77: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Gemeinde Mittenaar.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	71	40	8	78	45	12

10.3.14.2. Angabe zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten

In beiden Ortsdurchfahrten der B 255 in den Ortsteilen Offenbach und Bicken konnten nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 Lärmkonfliktpunkte identifiziert werden. Die Betroffenen oberhalb der Auslösewerte pro Pegelklasse und die maximalen Lärmkennziffern können Tabelle 78 entnommen werden.

Tabelle 78: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der maximalen Lärmkennziffern in der Gemeinde Mittenaar.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Bicken, B 255	41	34	2	37	35	8	217 (DEN), 648 (N)
Offenbach, B 255	36	13	6	41	16	6	317 (N)

In beiden Ortsteilen sind lediglich ein bis zwei Abschnitte durch eine besonders hohe Belastung gekennzeichnet, wie den gelben, orangen und lilafarbenen Lärmkennziffernbändern in Abbildung 50 zu entnehmen ist.



Abbildung 50: Visualisierung der Lärmkonfliktpunkte im Nachtzeitraum in den Ortsdurchfahrten der B 255 in den Ortsteilen Offenbach (links) und Bicken (rechts) durch normierte farbige Lärmkennziffernbänder. ¹⁰⁵

10.3.14.3. Maßnahmenplanung

Da weder seitens der Bevölkerung noch seitens der Kommune Maßnahmvorschläge eingegangen sind, noch die Lärmkonfliktpunkte eine große Brisanz aufweisen, sind aktuell keine Maßnahmen in Planung.

10.3.15. Schöffengrund

10.3.15.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Die Gemeinde Schöffengrund weist lediglich im Nordosten einen kleinen kartierten Abschnitt der L 3053 östlich des Ortsteils Laufdorf auf. Es sind im gesamten Gemeindegebiet keine Betroffenen nach Auswertung der EU-Kartierung zu verzeichnen.

¹⁰⁵ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

10.3.15.2. Angabe zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten

In der Gemeinde Schöffengrund liegt nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 kein Lärmkonfliktpunkt vor.

10.3.15.3. Maßnahmenplanung

Da die Gemeinde Schöffengrund keinen Lärmkonfliktpunkt beinhaltet und zudem keine Maßnahmvorschläge eingegangen sind, besteht kein weiterer Handlungsbedarf.

10.3.16. Sinn

10.3.16.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Die Gemeinde Sinn wird von der A 45 mittig durchquert. Sie verläuft von Süden nach Norden zwischen den Ortsteilen Edingen, Fleisbach und Sinn entlang. Nahezu parallel dazu verläuft die B 277, die weitgehend als Ortsdurchfahrt, durch die Ortsteile Edingen und Sinn verläuft. Als dritte Lärmquelle verläuft die Dillstrecke als Schienenstrecke mit analogem Verlauf wie die B 277 durch die Ortsteile Edingen und Sinn.

In Tabelle 79 ist die Anzahl der Betroffenen aus der Lärmkartierung 2017 für die Gemeinde in den einzelnen Pegelklassen für den Ganztagszeitraum und den Nachtzeitraum aufgeführt. Insgesamt sind 142 Betroffene ganztags und 192 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht 2,2% der Gesamtbevölkerung ganztags und 2,9% nachts.

Tabelle 79: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Gemeinde Sinn.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	99	43	0	127	65	0

10.3.16.2. Angabe zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten

Lärmkonfliktpunkte ergeben sich nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 in den Ortsteilen Sinn und Edingen. Die Betroffenen oberhalb der Auslösewerte und die maximalen Lärmkennziffern sind in Tabelle 80 dargestellt. Der Ortsteil Fleisbach stellt keinen Lärmkonfliktpunkt dar.

Tabelle 80: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der maximalen Lärmkennziffern in der Gemeinde Sinn.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Edingen, A 45	42	3	0	62	18	0	273 (N)
Sinn, B 277	79	42	0	75	55	0	370 (N)

Im Folgenden soll näher auf die beiden Lärmkonfliktpunkte eingegangen werden.

B 277, Sinn

Der Lärmkonflikt im Ortsteil Sinn ist die Ortsdurchfahrt der B 277, Herborner Straße, im Nachtzeitraum. In Abbildung 51 sind durch die gelben und orangen Lärmkennzifferbänder die Abschnitte besonderer Lärmbelastung dargestellt. Ein- und Zweifamilienhäuser mit zwischenliegenden Lücken stellen den Hauptteil der Bebauung an der Ortsdurchfahrt dar. Die A 45 stellt hingegen keinen Lärmkonflikt im Ortsteil Sinn dar. Der Ortsteil wird nämlich weitgehend durch das zur A 45 hin liegende Gewerbegebiet abgeschirmt.

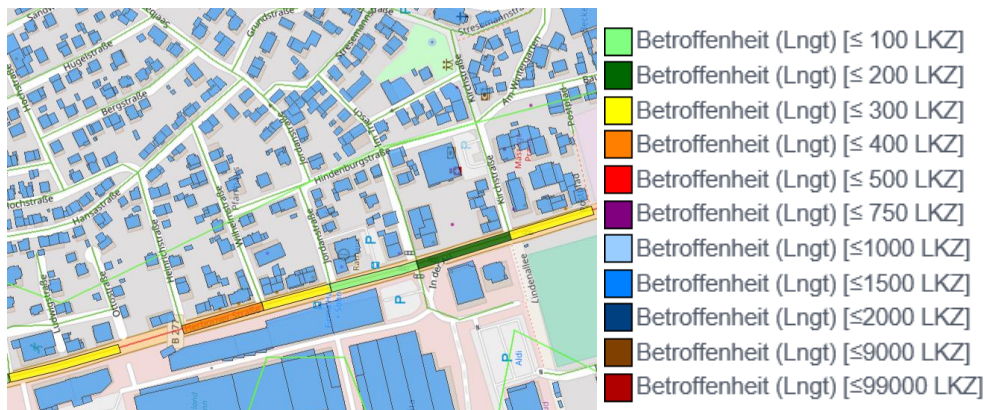


Abbildung 51: Visualisierung der Lärmkonfliktpunkte B 277 in Sinn im Nachtzeitraum durch normierte farbige Lärmkennzifferbänder. ¹⁰⁶

A 45, Edingen

Im Ortsteil Edingen stellt die A 45 den Lärmkonflikt dar. Der Bereich besonderer Belastung ist auf einen Abschnitt im Nachtzeitraum beschränkt, wie Abbildung 52 durch das gelbe Lärmkennzifferband anzeigt. Die Autobahn verläuft in diesem Abschnitt erhöht. Die Wohnbebauung steigt zur A 45 hin an, liegt aber dennoch tiefer als die Fahrbahn der Autobahn. Dieses Gebiet ist als Mischgebiet ausgewiesen. Im nördlichen Teil ist die A 45 als Talbrücke ausgebaut. In beiden Ortsteilen liegt eine Mehrfachbelastung durch die Eisenbahnstrecke vor.

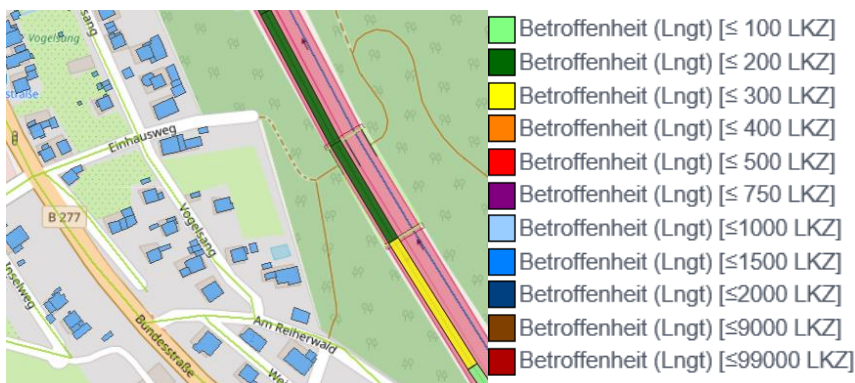


Abbildung 52: Visualisierung der Lärmkonfliktpunkte A 45 im Ortsteil Edingen im Nachtzeitraum durch normierte farbige Lärmkennzifferbänder. ¹⁰⁷

¹⁰⁶ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

¹⁰⁷ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

10.3.16.3. **Maßnahmenplanung** **Maßnahmenumsetzung**

Tempo 30, nachts, B 277, Sinn

Die Auswertung der Lärmkartierung ergab, dass in der Ortsdurchfahrt B 277 in Sinn einen Lärmkonfliktpunkt im Nachzeitraum darstellt. Die schalltechnische Berechnung ergibt, dass durch die Einführung eines Tempolimits von 30 km/h im Nachtzeitraum die Richtwerte der Lärmschutz-RL-STV für ein Mischgebiet von 62 dB(A) eingehalten werden. Die Prüfung zur Anordnung der Maßnahme erfolgt aktuell durch die zuständige Verkehrsbehörde.

Maßnahmenvorschläge

Lärmschutzmaßnahmen, A 45, Edingen

Bei der Ermittlung des Lärmkonfliktpunkts in der Lärmaktionsplanung fließen sowohl die Topographie als auch der Straßenbelag mit in die Berechnung ein. Als konkreter Vorschlag wurde das Ergreifen aktiver Lärmschutzmaßnahmen vorgebracht. Sowohl der Ersatzneubau der Talbrücke Edingen, als auch der 6-streifige Ausbau zwischen den Talbrücken Lützelbach und Onsbach sind Gegenstand der Gesamtmaßnahme „Talbrückensanierung A 45“.¹⁰⁸ Da es sich bei beiden Verfahren um wesentliche Änderungen gemäß der 16. BImSchV handelt, sind die darin enthaltenen Immissionsgrenzwerte einzuhalten und geeignete Maßnahmen zu ergreifen. Es ist davon auszugehen, dass nach Umsetzung der beiden Maßnahmen kein Lärmkonfliktpunkt mehr existiert. Näheres hierzu ist Kapitel 10.7 zu entnehmen.

Gesamtlärmbetrachtung

Lärmmessungen stellen nur eine Momentaufnahme dar. Eine Gesamtlärmbetrachtung für den Bereich Straßen-, Schienen- und Fluglärm ist nach aktueller Rechtsprechung weder vom Bundesgesetz- noch vom Bundesverordnungsgeber vorgesehen. Gemäß § 4 Abs. 2 der 34. BImSchV hat die Ausarbeitung der strategischen Lärmkarten getrennt für jede Lärmart (Straßen-, Schienen-, Fluglärm usw.) zu erfolgen. Um verursachergerechte Maßnahmen ergreifen zu können, muss demnach die Emission verursachergerecht zugeordnet werden können. Zudem erfolgt die Berechnung zugunsten etwaiger Betroffener. Ergänzend zur EU-Umgebungslärmkartierung ist seit Dezember 2019 eine Karte der Gesamtlärmbelastung für Hessen im Lärmviewer verfügbar.

Aktiver Lärmschutz, A 45, Fleisbach

Die A 45 im Ortsteil Fleisbach stellt nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 keinen Lärmkonfliktpunkt im Sinne der Lärmaktionsplanung dar. Es gibt keinen Betroffenen oberhalb der Auslöseschwelle von über 65 dB(A) ganztags oder 55 dB(A) nachts. Allerdings findet aufgrund des Sanierungsprogramms der Talbrücken an der A 45 aktuell ein Planfeststellungsverfahren für den Ersatzneubau der Talbrücke Heubach mit 6-streifigem Ausbau statt. Da es sich bei diesem Vorhaben um eine wesentliche Änderung gemäß der 16. BImSchV handelt, sind auch die darin beinhalteten strengeren Immissionsgrenzwerte einzuhalten und Schall-

¹⁰⁸Hessen Mobil, <https://mobil.hessen.de/bau/gro%C3%9Fprojekte/45-talbr%C3%BCcken/gesamtma%C3%9Fnahme>, abgerufen am 10.07.2019, 10:41.

schutzmaßnahmen gemäß der 24. BImSchV zu ergreifen. Für den Ortsteil Fleisbach ist deshalb der Bau einer 540 m langen und 6 m hohen Lärmschutzwand als lärmindernde Maßnahme geplant.

Aktiver Lärmschutz, A 45, Sinn

Die A 45 in Sinn stellt keinen Lärmkonflikt im Sinne der Lärmaktionsplanung dar, da ganztags und nachts weniger als 10 Personen oberhalb der Auslösewerte von 65 dB(A) ganztags und 55 dB(A) nachts betroffen sind. Allerdings findet aufgrund des Sanierungsprogramms der Talbrücken an der A 45 aktuell ein Planfeststellungsverfahren für den Ersatzneubau der Talbrücke Heubach mit 6-streifigem Ausbau statt. Da es sich bei diesem Vorhaben um eine wesentliche Änderung gemäß der 16. BImSchV handelt, sind auch die darin beinhalteten strengeren Immissionsgrenzwerte einzuhalten und Schallschutzmaßnahmen gemäß der 24. BImSchV zu ergreifen. Für den Ortsteil Sinn ist deshalb der Bau einer 785 m langen und 4,5 m hohen hochabsorbierenden Lärmschutzwand als lärmindernde Maßnahme geplant.

10.3.17. Solms

10.3.17.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Die Stadt Solms wird von Osten nach Westen von der B 49 durchquert. Die Bundesstraße verläuft südlich von Oberbiel und nördlich von Burgsolms nach Westen vorbei am Stadtteil Niederbiel. Von der B 49 zweigt die Landesstraße L 3283 nach Süden in Richtung Burgsolms ab. Sie setzt sich im Stadtteil Oberndorf als L 3451 fort und verläuft dann als L 3283 nach Süden weiter. Im Stadtteil Oberndorf zweigt von der L 3283 die Braunfelder Straße nach Westen ab. Der Stadtteil Albshausen wird von der L 3451 als kartierte Straße durchquert. Ebenfalls als kartierte Straße verläuft die L 3020 durch Oberbiel.

In Tabelle 81 ist die Anzahl der Betroffenen aus der Lärmkartierung 2017 für die Stadt Solms in den einzelnen Pegelklassen für den Ganztagszeitraum und den Nachtzeitraum aufgeführt. Insgesamt sind 372 Betroffene ganztags und 342 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht 2,8 % der Gesamtbevölkerung ganztags und 2,5 % nachts.

Tabelle 81: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Stadt Solms.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	257	112	3	248	93	1

10.3.17.2. Angaben zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten

In der Stadt Solms konnten nach Auswertung der Kartierung Lärmkonfliktpunkte durch die Straßen L 3283, L 3451 und B 49 in den Stadtteilen Burgsolms, Oberndorf und Oberbiel ermittelt werden. Die Betroffenen pro Pegelklasse und die maximalen Lärmkennziffern für die einzelnen Lärmkonfliktpunkte können aus Tabelle 82 entnommen werden.

Tabelle 82: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der maximalen Lärmkennziffer in der Stadt Solms.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Burgsolms, L 3283	94	55	3	93	43	1	316 (N)
Oberndorf, L 3451	91	25	0	83	20	0	379 (N)
Oberbiel, B 49	17	21	0	23	25	0	214 (N) ¹⁰⁹

L 3283, Burgsolms

Der Lärmkonfliktpunkt der Ortsdurchfahrt L 3283 in Burgsolms ist durch seine straßenrandnahe Wohnbebauung geprägt. Die Giebelseiten der Wohnhäuser sind meist zur Fahrbahn hin orientiert, wie links in Abbildung 53 entnommen werden kann. Die L 3283 ist in Burgsolms durch die schmale Fahrbahn und den schmalen Bürgersteig gekennzeichnet. Rechts in Abbildung 53 sind die Lärmschwerpunkte im Nachtzeitraum durch die gelben und orangen Lärmkennzifferbänder visualisiert.



Abbildung 53: Bebauung entlang der L 3283 in Burgsolms (links) Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts im Nachtzeitraum durch normierte Lärmkennziffernbänder (rechts).¹¹⁰¹¹¹

¹⁰⁹ In der Auswertung der Lärmkartierung ist noch nicht der 4-spurige Ausbau der im Bau befindlichen B 49 berücksichtigt und die Maßnahmen, die gemäß dem Planfeststellungsbeschluss zur Einhaltung der Richtwerte der 16. BImSchV zu ergreifen sind.

¹¹⁰ Regierungspräsidium Gießen.

¹¹¹Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

10.3.17.3. **Maßnahmenplanung** **Maßnahmenumsetzung**

Tempo-30-Zonen, gesamtes Gemeindegebiet

Zur Verringerung des Verkehrslärms wurden flächendeckend Tempo – 30 - Zonen außerhalb der klassifizierten Straßen eingeführt. Die Einhaltung der Geschwindigkeit wird nach den personellen Möglichkeiten der Stadt überwacht.

Ausbau, B 49, Solms

Die B 49 im Stadtgebiet von Solms stellt den 11. Abschnitt des 4-spurigen Ausbaus der B 49 dar. Baubeginn der Maßnahme war im Januar 2013 mit den Bauarbeiten am Brückenbauwerk „Albshäuser Straße“, das im Frühjahr 2014 fertiggestellt wurde. Ende 2014 wurde ebenfalls der Teilabschnitt der Stützmauer für den Höhenversatz bei Kloster Altenberg fertiggestellt. Des Weiteren wurde der Teilabschnitt von der AS Solms bis zur UF Rad- und Gehweg in 2015 fertiggestellt. Die weitere Fortsetzung der Bauleistungen waren bislang baurechtlich beklagt. Mittlerweile konnte aber eine Vereinbarung mit dem Kläger gegen die Maßnahme abgeschlossen werden, so dass ab Herbst 2020 die Bauarbeiten weitergeführt werden können. Mit einer Fertigstellung der Maßnahme ist nicht vor Ende 2021 zu rechnen. Da es sich bei dem 4-spurigen Ausbau der B 49 um eine wesentliche Änderung nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV handelt, sind die Immissionswerte der 16. BImSchV einzuhalten. Nach Umsetzung der lärmindernden Maßnahmen im Planfeststellungsbescheid wird hier kein Lärmkonfliktpunkt mehr bestehen.

Lärmsanierung, L 3283, Solms

An 6 Gebäuden in der Georghüttenstraße sowie 21 Gebäuden in der Kräutergartenstraße wurden bereits Sanierungsmaßnahmen durchgeführt bzw. liegt ein aktueller Antrag auf Lärmsanierung vor.

Maßnahmenvorschläge

Die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung benannten baulichen Maßnahmenvorschläge an Lärmkonfliktpunkten sind in Tabelle 83 gelistet. Eine vorgenommene Bewertung der Maßnahmenvorschläge ist ebenfalls der Tabelle 83 zu entnehmen.

Tabelle 83: Maßnahmenvorschläge baulicher Art in der Stadt Solms.

Stadtteil	Straße	Maßnahmenvorschlag	Bewertung des Maßnahmenvorschlags
Burgsolms	Brückenstraße/Solmser Gewerbepark	Kreisverkehr anstatt Ampeln	Zustimmung zu Kreisverkehr seitens Hessen Mobil erfolgt, Finanzierung liegt in der Zuständigkeit der Stadt Solms
	Georghüttenstraße	Querungshilfen	Umsetzung in der Zuständigkeit der Kommune, wobei die Einsatzgrenzen nach Verkehrsaufkommen gemäß R-FGÜ, 2.3, Tab. 2 definiert sind

	Lindenstraße/ Kräutergartenstr.	Minikreisverkehr anstatt Lichtsignalanlage	Sanierung der Ampelanlage durch Hessen Mobil in Planung
	L 3282, Gutleutstraße bis Burgsolmsener Straße	Passiver Schallschutz (Schallschutzfenster)	Einhaltung der Richtwerte an 25 der 26 Gebäude durch Tempo 30
		Fußgängerüberwege	Umsetzung in der Zuständigkeit der Kommune
Oberndorf	Braunfelser Straße	Fahrbahnteiler	Grundhafte Erneuerung in 2022 geplant. Klärung des Fahrbahnteilers durch Hessen Mobil mit zuständigem Bürgermeister

Tempo 30, L 3283, Burgsolms

Als straßenverkehrliche Maßnahme wurde Tempo 30 (im Nachtzeitraum) in der Kräutergartenstraße im Bereich zweier Hausnummern vorgeschlagen. Beim Straßenbaulastträger wurde für den gesamten Lärmkonfliktpunkt die Erstellung einer schalltechnischen Stellungnahme veranlasst. Der Richtwert der Lärmschutzrichtlinie-StV für ein Mischgebiet von 62 dB(A) wird nach dem Berechnungsergebnis an 26 Gebäuden im Nachtzeitraum überschritten. Durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h könnte eine Pegelminderung von bis zu 3 dB(A) erreicht werden und die Richtwerte an 25 der 26 Gebäude sodann eingehalten werden. Das Berechnungsergebnis wurde an die Stadt Solms als zuständige Verkehrsbehörde mit dem Schreiben vom 01.04.2019 zur Prüfung der Anordnung übersandt. Neben der Anordnung von Tempo 30 aufgrund von Lärminderungsaspekten wird mit dem Schreiben des hessischen Verkehrsministeriums vom Juni 2019 aus Gründen der Verkehrssicherheit eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung im Bereich zwischen der Einmündung Gutleutstraße und Burgsolmsener Straße als sachgerecht eingestuft.

Des Weiteren wurden in Tabelle 84 Maßnahmenvorschläge benannt, die sich an Straßen ohne Lärmkonfliktpunkte befinden und somit keine Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung besteht.

Tabelle 84: Maßnahmenvorschläge abseits von Lärmkonfliktpunkten in Solms.

Stadtteil	Straße	Maßnahmenvorschlag	Bemerkung
Albshausen	L 3451	Lärmschutzwand	Kein Lärmkonfliktpunkt, keine Überschreitung der Auslösewerte der Lärmsanierung
Oberbiel, „Am Küppel“	Am Küppel, bei B 49	Lärmschutzwand der B 49 am Ortsausgang von Oberbiel verlängern	Bereich „Am Küppel“ stellt keinen Lärmkonfliktpunkt dar aufgrund des Abstands zur B 49

Oberbiel	L 3020	Überwachung von Tempo 50	Ordnungsrechtlicher Aspekt, der nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung ist; Weiterleitung an zuständiges Ordnungsamt
		Ausweitung Tempo 30	Kein LKP, keine Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung
		Durchfahrtsverbot für Lkw > 3,5 t	
		Verkehrsberuhigende Maßnahmen, insbesondere Bereich Liezener Straße/Wetzlarer Straße	

10.3.18. Wetzlar

10.3.18.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Die Stadt Wetzlar wird von Südosten nach Nordwesten von der A 45 durchquert. Sie verläuft westlich des Stadtteils Münchholzhausen vorbei nach Norden, passiert östlich den Stadtteil Garbenheim und führt am nordöstlichen Rand des Stadtteils Naunheim vorbei, bevor sie nach Westen zum Wetzlarer Kreuz abknickt. Am Wetzlarer Kreuz, im Nordwesten des Stadtgebiets, trifft die A 45 auf die A 480. Die A 480 verläuft vom Wetzlarer Kreuz nach Süden am westlichen Rand des Stadtteils Hermannstein vorbei und mündet südlich des Stadtteils in die B 277 ein. Die B 277 verläuft weiter in südliche Richtung, wo sie östlich des Stadtteils Dahlheim in die B 49 einmündet. Die B 49 verläuft in West-Ost-Richtung von Dahlheim über die Kernstadt nach Garbenheim, wo sie an der nördlichen Stadtteilgrenze vorbeiführt. Im äußersten Osten des Stadtgebiets verläuft die B 49 nördlich an Dutenhofen vorbei. Vom Stadtteil Hermannstein führt die Landesstraße L 3376 in Richtung Süden, wo sie im Stadtteil Niedergirmes in die kartierte L 3053 übergeht und sich nach Süden über die Kernstadt in den Stadtteil Nauborn fortsetzt. Im Stadtteil Niedergirmes zweigt die L 3285 nach Nordosten in den Stadtteil Naunheim ab, wo sie als Umgehungsstraße um den Stadtteil herumführt. In der Kernstadt zweigt die L 3020 als Neustadt/Altenberger Straße von der L 3053 auf Höhe des Karl-Kellner-Rings ab. Im weiteren Verlauf der L 3053 nach Süden zweigt die L 3451 nach Westen in Form der Ernst-Leitz-Straße/Braunfelser Straße in Richtung Steindorf ab. Nach Osten setzt sich die L 3451 in der Frankfurter Straße in der Kernstadt als kartierte Straße in Richtung Büblingshausen fort. Im Stadtteil Büblingshausen knickt die L 3451 nach Osten in Richtung Dutenhofen ab. In Dutenhofen selbst verläuft die L 3451 als Ortsdurchfahrt. Im Stadtteil Büblingshausen verläuft die Frankfurter Straße nach dem Abzweig der L 3451 als L 3076 weiter.

In Tabelle 85 ist die Anzahl der Betroffenen aus der Lärmkartierung 2017 für die Stadt Wetzlar in den einzelnen Pegelklassen für den Ganztagszeitraum und den Nachtzeitraum aufgeführt. Insgesamt sind 1795 Betroffene ganztags und 1770 Betroffene nachts oberhalb der

Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht 3,5 % der Gesamtbevölkerung ganztags und 3,4 % nachts. Absolut sind dies damit die meisten Betroffenen innerhalb einer Kommune.

Tabelle 85: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Stadt Wetzlar.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	1445	324	26	1453	282	35

10.3.18.2. Angabe zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten

Die Lärmkonfliktpunkte der Stadt Wetzlar sind nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 unter Angabe der maximalen Lärmkennziffer und der Betroffenen oberhalb der Auslösewerte pro Pegelklasse in Tabelle 86 dargestellt.

Tabelle 86: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der maximalen Lärmkennziffern in der Stadt Wetzlar.

Stadtteil, Straße	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Dutenhofen, L 3451	99	15	0	95	9	0	337 (N)
Niedergirmes/Hermannstein, L3053/ L 3376	138	83	0	132	64	0	495 (N)
Garbenheim L 3020	87	18	0	65	14	0	223 (N)
Garbenheim, B 49	32	8	0	49	13	0	238 (N)
Kernstadt, B 49	57	20	18	63	26	21	431 (N)
Kernstadt, L3053, Gloelstraße	12	11	0	9	10	0	267 (N)
Kernstadt, Moritz-Hensoldt-Straße	20	0	0	20	0	0	386 (N)
Kernstadt, L3020, Neustadt	37	1	0	35	0	0	210 (N)
Kernstadt, L 3020/ L 3053, Karl-Kellner-Ring	53	22	0	53	12	0	274 (N)
L 3056, Schützenstraße	44	0	0	44	0	0	213 (DEN), 699 (N)
Kernstadt, L 3053, Nauborner Straße	170	17	0	131	12	0	367 (N)
Kernstadt, L 3451, Bergstraße	58	13	0	57	6	0	315 (N)
Kernstadt, L 3451, Ernst-Leitz-Straße	50	19	0	43	15	0	223 (N)
L 3451, Braunfelser Straße	46	0	0	38	0	0	116 (N)
Naunheim , A 45	28	5	0	63	13	2	23 (DEN), 261 (N) ¹¹²

¹¹² Lärmschutzwand zur A 45 nicht wirksam in Kartierung erfasst.

Zur Verdeutlichung der Lärmproblematik sollen im Folgenden einzelne Lärmkonfliktpunkte näher beschrieben werden.

L 3020, Karl-Kellner-Ring/Moritz-Hensoldt-Straße, Kernstadt

Die L 3020, Karl-Kellner Ring und Moritz-Hensoldt-Straße sind durch eine typische straßenrandnahe Innenstadtbebauung mit Wohn- und Geschäftshäusern geprägt, die teilweise– von Freiflächen unterbrochen werden. Zwischen dem Buderusplatz und der Sophienstraße wird der Verkehr jeweils im Einbahnverkehr über die Moritz-Hensoldt-Straße und in Gegenrichtung über den Karl-Kellner-Ring geführt.

L 3053, Nauborner Straße/Wetzlarer Straße, Nauborn

Die Nauborner Straße stellt die Fortsetzung der innerstädtischen Hauptverkehrsachse nach Süden dar. Ihre Fortsetzung im Stadtteil Nauborn ist die Wetzlarer Straße. Entlang des gesamten kartierten Straßenabschnitts herrscht eine dichte Bebauung vor, die teilweise dicht an die Fahrbahn heranragt. Im Stadtteil Nauborn weicht die straßenrandnahe Blockbebauung stadtauswärts teilweise einer einseitigen Bebauung.

L 3053/L 3376, Hermannsteiner Straße, Niedergirmes/Hermannstein

Ab Höhe der B 49 in der Kernstadt in Richtung Norden setzt sich die L 3053 als Hermannsteiner Straße als Ortsdurchfahrt durch Niedergirmes nach Hermannstein fort. Entlang der Landesstraße herrscht eine straßennahe Bebauung vor, wie links aus Abbildung 54 entnommen werden kann. Es wechseln sich Wohnbebauung und gewerblich genutzte Grundstücke ab. Ein Teil des Andienverkehrs zum Industriegebiet läuft über diese Straße. Rechts in Abbildung 54 wird durch die gelben, orangen und roten Lärmkennzifferbänder die Stärke der Belastung im Nachtzeitraum mit Lärmkennzifferwerten über 200 im gesamten Straßenverlauf der L 3053 im Stadtteil Niedergirmes visualisiert.



Abbildung 54: Typische straßenrandnahe Bebauung in der Hermannsteiner Straße, L3053 Wetzlar (links) und Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts im Nachtzeitraum durch normierte Lärmkennzifferbänder (rechts). ¹¹³¹¹⁴

¹¹³ Regierungspräsidium Gießen.

¹¹⁴ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

L 3451, Bergstraße, Kernstadt

Die Bergstraße stellt die Verbindung zur Frankfurter Straße und zum Ostteil von Wetzlar dar. Sie ist 4-spurig ausgebaut. Die Bebauung ist im Wesentlichen durch eine lockere Eigenheimbebauung geprägt, die straßenrandnah ist und teilweise durch kleine Vorgärten verfügt, wie es links in Abbildung 55 dargestellt ist. Rechts in Abbildung 55 sind die Schwerpunkte des Lärmkonfliktpunkts Bergstraße im Nachtzeitraum durch das gelbe und orange Lärmkennzifferband dargestellt.



Abbildung 55: Wohnbebauung an der L 3451, Bergstraße in Wetzlar (links) und Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts im Nachtzeitraum durch normierte Lärmkennziffernbänder (rechts).^{115,116}

B 49, Garbenheim

Der Ortsrand zur B 49 weist Neubaugebiet mit lockerer Eigenheimbebauung auf. Es ergibt sich eine Mehrfachbelastung durch die parallel zur B 49 verlaufende Dillstrecke als Bahnlinie, wobei zwischen B 49 und Bahnlinie ein Gewerbegebiet liegt. Die B 49 ist hier als Hochstraße ausgebaut, wie links in Abbildung 56 ersichtlich ist. Rechts in Abbildung 56 ist der Lärmkonfliktpunkt durch farbige Lärmkennziffernbänder visualisiert. Lediglich der gelbe Abschnitt mit 10 Betroffenen weist mit einer Lärmkennziffer über 200 einen Bereich besonderer Belastung auf.



Abbildung 56: Wohnbebauung an der B 49, Garbenheim (links) und Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts im Nachtzeitraum durch normierte Lärmkennziffernbänder (rechts).^{115, 116}

¹¹⁵ Regierungspräsidium Gießen.

¹¹⁶ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

10.3.18.3. **Maßnahmenplanung**
Maßnahmenumsetzung

Luftreinhalteplan, 1. Fortschreibung

Im Oktober 2011 trat die 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes für das Gebiet Lahn-Dill in Kraft. Lokale Maßnahmen der Stadt Wetzlar aus den aktuellen Luftreinhalteplan, die gleichzeitig zur Lärminderung beitragen, sind in Tabelle 87 aufgeführt:

Tabelle 87: Maßnahmen aus der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Gebiet Lahn-Dill mit gleichzeitiger Lärminderungswirkung.

Maßnahmen		Umsetzungsstand
ÖPNV	Neugestaltung zentraler Omnibusbahnhof	umgesetzt
	Erstellung einer Park&Ride-Anlage auf der Bahnhof-Nordseite	
Radverkehr (Verbesserung der Radwege)	Ca. 1,2 km langer Neubauabschnitt des Dill-Radweges von der Altenberger Straße ins Dillfeld	umgesetzt
	Rad-/ Gehweg von der Nordspange (Knoten B 277/B 49) in das Dillfeld = Fußgänger/Radwegeverbindung in Gewerbegebiet	umgesetzt
	Anpassung von Radverkehrsanlagen für den Alltagsverkehr an Vorgaben der StVO-Novellierung	wird im Rahmen des Radwegekonzepts Berücksichtigung finden
	Fahrradabstellplätze an der Schnittstelle Bahnhof-Busbahnhof	umgesetzt

Lärminderungsmaßnahmen Stadtgebiet Wetzlar

Die in Tabelle 88 dargestellten Maßnahmen wurden im Stadtgebiet Wetzlar als Maßnahmen zur Lärminderung umgesetzt oder befinden sich in konkreter Planung.

Tabelle 88: Umsetzungsstand der Lärminderungsmaßnahmen im Stadtgebiet Wetzlars.

Maßnahmen		Umsetzungsstand
ÖPNV	Einrichtung eines Fahrgastbeirates (gemeinsam mit dem Lahn-Dill-Kreis)	2013 umgesetzt
	Einführung einer neuen Buslinie 15	2017 umgesetzt
	Austausch von Dieselfahrzeugen gegen Elektroantriebfahrzeuge im Stadtbusverkehr	Pilotprojekt für 2021 geplant
ÖPNV, hessenweit	Schülerticket (Einführung 2017), Landesbedienstetenticket (Einführung 2018), RMV-10-Minuten-Garantie (Einführung 2017)	Eingeführt 2017/2018
Radverkehr	Erstellung eines Rad- und Fußverkehrskonzepts für die Stadt Wetzlar	umgesetzt
	Prüfung der Zulassung von Radverkehr in Einbahnstraßen entgegen der Kfz-Verkehrsrichtung	umgesetzt

Änderung des Modal Split zur Verminderung des MIV	Stärkung der Attraktivität des ÖPNV (Neubau Schnittstelle Schienenverkehr/öffentlicher Busverkehr; Einrichtung Schnittstelle Bahn/Bus in Dutenhofen; Einrichtung weiterer Linien im ÖPNV – Erschließung Gewerbegebiet Schanzenfeld/Leitzpark)	umgesetzt
	Stärkung der Attraktivität des Radverkehrs (Ausbau des Alltags- und touristischen Radwegenetzes, insbesondere im Bereich Altstadt/Neustadt; Schaffung direkter Verbindungen zwischen den Stadtteilen Niedergirmes und Neustadt; Neubau direkter Radwegeverbindung Bahnhof-Garbenheim)	umgesetzt
Straßenbau	Durchführung von Deckensanierungsmaßnahmen <u>Kernstadt</u> : Bergstraße, Braunfelser Straße (Teilstück), Karl-Kellner-Ring <u>Dutenhofen</u> : Garbenheimer Straße, Gießener Straße, Münchholzhäuser Straße <u>Münchholzhäuser</u> : Wetzlarer Straße/Rechtenbacher Straße <u>Nauborn</u> : Wetzlarer Straße <u>Niedergirmes</u> : Hermannsteiner Straße (weiteres Teilstück, geplant 2019), Naunheimer Straße	umgesetzt
Geschwindigkeitsbegrenzung	Naunheim, L 3285 (Dammstraße) mit Tempo 70 km/h	2015 umgesetzt

Ersatzneubau Talbrücke Münchholzhausen, A 45

Im Rahmen des Baus der Anschlussstelle Wetzlar wurde bereits ein Lärmschutzwall errichtet. Im Bereich der Ortslage Münchholzhausen sind eine 4,5 m hohe Lärmschutzwand auf der Talbrücke und zur Einbindung in den Einschnitt sowie eine 6 m hohe Lärmschutzwand im Übergangsbereich zum bestehenden Lärmschutzwall vorgesehen.

Neben den Lärmschutzwänden mit Höhen von 4,5 -6 m wurden zudem lärmarme Übergangskonstruktionen zwischen der Brücke und der Straße eingebracht. Zurzeit laufen noch Restarbeiten an den Lärmschutzwänden. Nach Umsetzung der Maßnahmen werden keine Lärmkonfliktpunkte in diesem Bereich vorhanden sein. Der Planfeststellungsbeschluss für den Ersatzneubau der Talbrücke Münchholzhausen wurde am 20. Dezember 2013 erstellt. Der Baubeginn erfolgte im Oktober 2014. Das Bauwerk wurde im Mai 2019 fertiggestellt und freigegeben. Aktuell laufen noch Restarbeiten an den Lärmschutzwänden sowie Bodenarbeiten (vgl. auch Kapitel 10.7.8).

Maßnahmen in Planung

Ausbau B 49, Ersatzneubau Hochbrücke Wetzlar und Taubensteinbrücke

Der Ausbau der B 49 sowie die Ersatzneubauten an der Hochbrücke Wetzlar und der Taubensteinbrücke sind langfristige Maßnahmen, die sich aktuell in der Variantenfindung bei Hessen Mobil befinden.

Bei den zu planenden Maßnahmen handelt es sich um eine wesentliche Änderungen, so dass die Vorsorgewerte der 16. BImSchV im Planfeststellungsverfahren einzuhalten sind. Durch die Umsetzung der Maßnahme ist davon auszugehen, dass Lärmkonfliktpunkte reduziert bzw. eliminiert werden können.

Westanschluss

Im folgenden Abschnitt erfolgt eine Darstellung der geplanten Maßnahme.

Zur Entlastung der innerstädtischen Nord – Süd – Verbindung (Hermannsteiner Straße – Gloelstraße – Karl-Kellner-Ring) und einer verbesserten Verkehrsanbindung des südwestlichen Kreisgebietes wird seit den 1960er Jahren eine Umgehungsmöglichkeit am westlichen Stadtrand Wetzlars geplant. Die aktuelle Planung sieht den Westanschluss vor. Der Westanschluss ist die Verbindung zwischen der vierspurig ausgebauten B 277 (Knoten mit der B 49) und der Neustadt mit niveaufreier Kreuzung der Bahnlinie Wetzlar – Koblenz. Diese Verbindung ist damit vor allem für Verkehrsströme in der Relation westliche Innenstadt – westliches (B 49 Richtung Limburg) und nördliches Umland (B 277 Richtung Aßlar, A 480/A 45 Richtung Dortmund) bedeutend. Der Westanschluss wird als anbaufreie, innerörtliche Stadtstraße ausgeführt und nimmt die Funktion einer Hauptverkehrsstraße für alle Fahrzeugarten (außer Radverkehr) wahr und hat eine Erschließungsfunktion zur B 49 und B 277. Der Westanschluss würde die Verlagerung von Verkehren aus dem Stadtgebiet ermöglichen und würde sich somit in vielen Bereichen der Kernstadt positiv auf die Lärmimmissionen auswirken.

Der aktuelle Sachstand ergibt sich wie folgt:

Im Rahmen der Variantenuntersuchung zur Erneuerung der B 49 durch Hessen Mobil (Ersatzneubau oder Neue Trasse) spielt auch das Thema Westanschluss eine Rolle. Da während der mehrjährigen Baumaßnahme die Anschlüsse Wetzlar-Mitte und Wetzlar-Garbenheim an der B 49 nicht nutzbar/vorhanden sein werden. Um eine leistungsfähige Zuwegung nach Wetzlar zu ermöglichen, könnte der Bau des Westanschlusses inkl. planfreier Querung der Bahnlinie eine zentrale Rolle spielen. Die Verkehrsuntersuchungen erfolgen derzeit durch Hessen Mobil. Je nach Trasse der neuen B 49 werden neue Verkehrsanschlüsse und Zubringerachsen für die Stadt Wetzlar erforderlich. Inwiefern der Westanschluss dann erforderlich ist, muss im Rahmen von Verkehrsuntersuchungen durch Hessen Mobil bzw. im Rahmen der Fortschreibung des Generalverkehrsplans der Stadt Wetzlar betrachtet werden.

Große Einbahn-Lösung Karl-Kellner-Ring

Mit der Großen Einbahn-Lösung können zwei der vorhandenen vier Fahrstreifen im südlichen Bereich des Karl-Kellner-Rings entfallen, da der Verkehr in Richtung Süden über die Seibert-Straße geführt würde. Für den südlichen Bereich des Karl-Kellner-Rings könnten durch den Wegfall des Verkehrs in Nord-Süd-Richtung die Lärmemissionen sinken, im Bereich der Seibertstraße werden diese vermutlich zunehmen. Eine Untersuchung für diesen Bereich steht bislang aus.

Diese Maßnahme kann jedoch zurzeit nicht erfolgen, da der Knotenpunkt Neustadt/Seibert-Straße mit den aktuellen Verkehrsmengen nicht leistungsfähig umgebaut werden kann. Zudem sind nicht alle erforderlichen Flächen für die erforderliche Fahrbahnverbreiterung der Seibert-Straße in Besitz der Stadt.

Darüber hinaus ist auch bei dieser Verkehrsverlagerung nicht klar, ob sie nach einer möglichen Trassenänderung der B 49 im Stadtgebiet realisierbar ist. Genaue Aussagen wird auch hierzu die Verkehrsuntersuchung von Hessen Mobil treffen.

ÖPNV

Eine Verstärkung des Angebots im Stadtbusverkehr durch Einführung eines 30-Minuten-Takts auf der Linie 15 und die Verstärkung der abendlichen Spätverkehre durch Abschaffung der Linie 007 und Ersatz in Form von Einführung von späten Fahrten auf allen Linien ist durch den Fahrplanwechsel im Dezember 2019 erfolgt.

Maßnahmenvorschläge

Straßenverkehrliche Maßnahmenvorschläge

Tempo 30, Garbenheimer Straße, Dutenhofen

Da es sich nach Auswertung der Lärmkartierung um keinen Lärmkonfliktpunkt handelt, besteht aus Sicht der Lärmaktionsplanung keine Handlungsmöglichkeit.

Tempo 30, Karl-Kellner-Ring, Kernstadt

Die Einführung von Tempo 30 nachts im Abschnitt zwischen der Einmündung Sophienstraße in den Karl-Kellner-Ring und Einmündung Neustadt in den Karl-Kellner-Ring wird durch die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Wetzlar als nicht realisierbar eingeschätzt. Folgende Begründungen werden für die Ablehnung benannt. Die Taktfrequenz im Busverkehr ist ausgelegt auf 50 km/h und müsste bei einer geringeren Geschwindigkeit angepasst werden. Zudem müsste für die Einhaltung der 30 km/h-Beschilderung ein Überwachungskonzept erstellt werden. Der zu betreibende Aufwand für eine Harmonisierung aller Parameter wäre höher als der Nutzen der aus der Beschilderung resultiert und damit stünde auch die Ausgewogenheit in Frage.¹¹⁷

Tempo 30, nachts, Nauborner Straße

Da es sich nach Auswertung der Lärmkartierung um eine der am stärksten belasteten Straßenabschnitte handelt, wurde der Stadt Wetzlar eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der Nachtzeit als Maßnahme vorgetragen.

Die Einführung von Tempo 30 im Nachtzeitraum wird durch die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Wetzlar als nicht realisierbar eingeschätzt. Folgende Begründungen werden für die Ablehnung benannt. Die Taktfrequenz im Busverkehr ist ausgelegt auf 50 km/h und müsste bei einer geringeren Geschwindigkeit angepasst werden. Die sogenannte „Grüne Welle“, die die Strecke zwischen den Knotenpunkten Stoppelberger Hohl/Nauborner Straße bis zum Knotenpunkt Siechhof umfasst, wäre unterbrochen und würde neue Schaltprogramme erforderlich machen. Zudem müsste für die Einhaltung der 30 km/h-Beschilderung ein Überwachungskonzept erstellt werden. Der zu betreibende Aufwand für eine Harmonisierung aller Parameter wäre höher als der Nutzen der aus der Beschilderung resultiert und damit stünde auch die Ausgewogenheit in Frage.¹¹⁷

Tempo 30, ganztags/nachts an allen Lärmkonfliktpunkten

Zur Lärminderung wird Tempo 30 ganztags bzw. nachts als Maßnahme der Lärminderung für alle Lärmkonfliktpunkte vorgeschlagen. Die Maßnahmenvorschläge werden als Prüfaufträge erfasst.

Tempo 80, A 45, Naunheim

Tempo 80 an der A 45 im Stadtteil Naunheim ist als Prüfauftrag erfasst.

¹¹⁷ Einwendungen aus der Öffentlichkeit sind im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung zur ablehnenden Begründung der Stadt Wetzlar eingegangen. Diese Einwendungen werden an die Stadt Wetzlar zur Prüfung als zuständige Fachbehörde übermittelt werden.

Straßenbauliche/organisatorische Maßnahmen

Umweltspur, Bergstraße, Wetzlar

Bei der Bergstraße handelt es sich um einen Lärmkonfliktpunkt im Nachtzeitraum. Die Maßnahme wird seitens der Stadt Wetzlar vorerst abgelehnt, da die Errichtung einer Bus- und Radverkehrsspur keine zielführende Maßnahme zur Lösung des Lärmkonfliktpunkts im Nachtzeitraum darstellt. Zur Förderung des Radverkehrs wird auf das in Erstellung befindliche Radverkehrskonzept verwiesen. Bei der Überarbeitung des Nahverkehrsplans für die Stadt Wetzlar ab 2020 wäre seitens der Stadt Wetzlar eine Umweltspur neu zu überdenken.

Sperrung rechter Fahrbahnen, Bergstraße, Wetzlar

Die Sperrung der rechten Spuren als Maßnahme der Lärminderung wurde als Prüfauftrag erfasst und wird an die Stadt Wetzlar zur Bitte um Stellungnahme weitergeleitet werden.

nächtliche Geschwindigkeitskontrollen, Nauborner Straße

Geschwindigkeitskontrollen werden nur tagsüber regelmäßig durchgeführt.

Ordnungsrechtliche Kontrolle, Bergstraße

Die Lärmbelästigung durch getunte Fahrzeuge und Geschwindigkeitsüberschreitungen wurde vorgetragen. Die Lärmbeschwerde wurde mit Schreiben vom 14.09.2018 an das zuständige Ordnungsamt weitergegeben.

Partielle Abschaltung von Ampeln im Nachtzeitraum

Als lärm mindernde Maßnahme wird die partielle Abschaltung von Ampelanlagen im Nachtzeitraum vorgeschlagen, um unnötige Abbrems- und Anfahrtsbewegungen zu minimieren. Der Maßnahmenvorschlag wird als Prüfauftrag aufgenommen und an die Stadt Wetzlar mit Bitte um Stellungnahme weitergeleitet.

Maßnahmenvorschläge zur Kartierung/Kartierungsgrundlagen

Lärmschutzwand/- wall, A 45, OT Naunheim

Maßnahmen zum Lärmschutz werden im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der A 45 innerhalb des Planfeststellungsverfahrens berücksichtigt werden.

Gesamtlärmbetrachtung

Als Maßnahmenvorschlag wurde die Vornahme einer Gesamtlärmbetrachtung aus der Öffentlichkeit eingebracht.

Eine Gesamtlärmbetrachtung für den Bereich Straßen-, Schienen- und Fluglärm ist rechtlich weder vom Bundesgesetz- noch vom Bundesverordnungsgeber vorgesehen. Gemäß § 4 Abs. 2 der 34. BImSchV hat die Ausarbeitung der strategischen Lärmkarten getrennt für jede Lärmart (Straßen-, Schienen-, Fluglärm usw.) zu erfolgen. Um verursachergerechte Maßnahmen ergreifen zu können, muss demnach die Emission verursachergerecht zugeordnet werden können. Zudem erfolgt die Berechnung zugunsten etwaiger Betroffener.

Ergänzend zur EU-Umgebungslärmkartierung wurde vom HLNUG eine Karte der Gesamtlärmbelastung für Hessen erstellt. Das Ergebnis der Gesamtlärmbetrachtung ist seit Dezember 2019 im Lärmviewer verfügbar.

Grundlage der Prognose des Straßenverkehrslärms, DTV - Mengen

Als Maßnahmenvorschlag wurde eingebracht, dass aus den vorliegenden Unterlagen nicht hervorgehe, ob die Verkehrszahlen, die Grundlage für die vorgelegten Lärmkarten sind, durch Verkehrszählungen ermittelt wurden oder aufgrund von Hochrechnungen abgeschätzt wurden und wann etwaige Verkehrszählungen durchgeführt worden sind. Zudem wird nach der Berücksichtigung höherer Lärmimmissionen erfragt.

Die strategische Lärmkartierung nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie wurde auf Basis eines Verkehrsmodells durchgeführt. Die Verkehrszahlen dieses Verkehrsmodells stammen nicht mehr nur aus der bundesweiten Straßenverkehrszählung (SVZ), sondern sind durch Daten aus einem Verkehrsmodell ergänzt worden. Die Daten in diesem Verkehrsmodell basieren auf Informationen aus den drei Bereichen Verkehrsnetz, Strukturdaten und Verhaltensdaten. Ergänzt wurden diese Daten um die Zählungen aus der SVZ 2010. Das Verkehrsnetz enthält Angaben zur Lage und zur Leistungsfähigkeit der Straßen sowie zu den Linien und Fahrplänen der öffentlichen Verkehrsmittel. Anhand der Strukturdaten wie Einwohnerzahlen, Altersstruktur, Erwerbstätigkeit, Pkw-Verfügbarkeit, Anzahl und Art der Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten und Freizeiteinrichtungen sowie der Verhaltensdaten der Einwohner wie Mobilitätsraten und die Verteilung des Verkehrs im Tagesverlauf (Ganglinien) wurden die Verkehrsströme innerhalb des Verkehrsnetzes ermittelt. Aufgrund der verwendeten Struktur- und Verhaltensdaten aus dem Jahr 2014 sind somit auch die Verkehrsdaten auf diesem Stand und erfüllen die Anforderungen des Artikel 5 der EU-Umgebungslärmrichtlinie, wonach die Daten nicht älter als drei Jahre sein dürfen. Weitere bzw. aktuellere Verkehrszahlen standen dem HLNUG zum Zeitpunkt der Lärmberechnungen nicht zur Verfügung. Aufgrund von EU-Vorgaben zur Umgebungslärmkartierung werden außerhalb von Ballungsräumen nur Straßen mit mehr als 3 Millionen Kfz pro Jahr kartiert. Dies entspricht einem DTV-Wert von etwa 8.200 Kfz/24h. Die Ergebnisse dieser Berechnungen sind die offiziellen Umgebungslärmkartierungen nach EU-Recht. Das HLNUG stellt darüber hinaus eine erweiterte Kartierung – d. h. alle Straßen mit verfügbaren Informationen zu Verkehrszahlen - zur Verfügung. Auch diese erweiterte Kartierung ist neben den offiziellen Kartierungsergebnisse im Lärmviewer Hessen unter www.laerm.hessen.de als „PLUS-Kartierung“ veröffentlicht. Alle verwendeten DTV-Werte können im Lärmviewer Hessen unter dem Reiter Themen/Kartierungsgrundlagen/Lärmkartierung 2017/Hauptverkehrsstraßen EU eingesehen werden, indem die Felder aktiviert werden und mit der linken Maustaste auf die Straßenlinie geklickt wird. Bei doppelspurigen Straßen (wie z. B. Autobahnen) ist zu berücksichtigen, dass beide Spuren mit einem DTV-Wert belegt sind. Die verwendeten DTV-Mengen für die Lärmkartierung 2017 in der Stadt Wetzlar sind Abbildung 57 zu entnehmen.¹¹⁸ Eine ausführliche Beschreibung der EU-Umgebungslärmkartierung 2017 ist im Technischen Abschlussbericht 2017 unter <https://www.hlnug.de/?id=9265> zu finden.

Dies beantwortet auch die Fragen nach DTV-Mengen zu Einkaufszentren, Baumärkten und Einrichtungshäusern in der Stadt Wetzlar.

¹¹⁸ Bei doppelspurigen Straßen ist aufgrund der Übersichtlichkeit nur der DTV-Wert eines Stranges dargestellt.

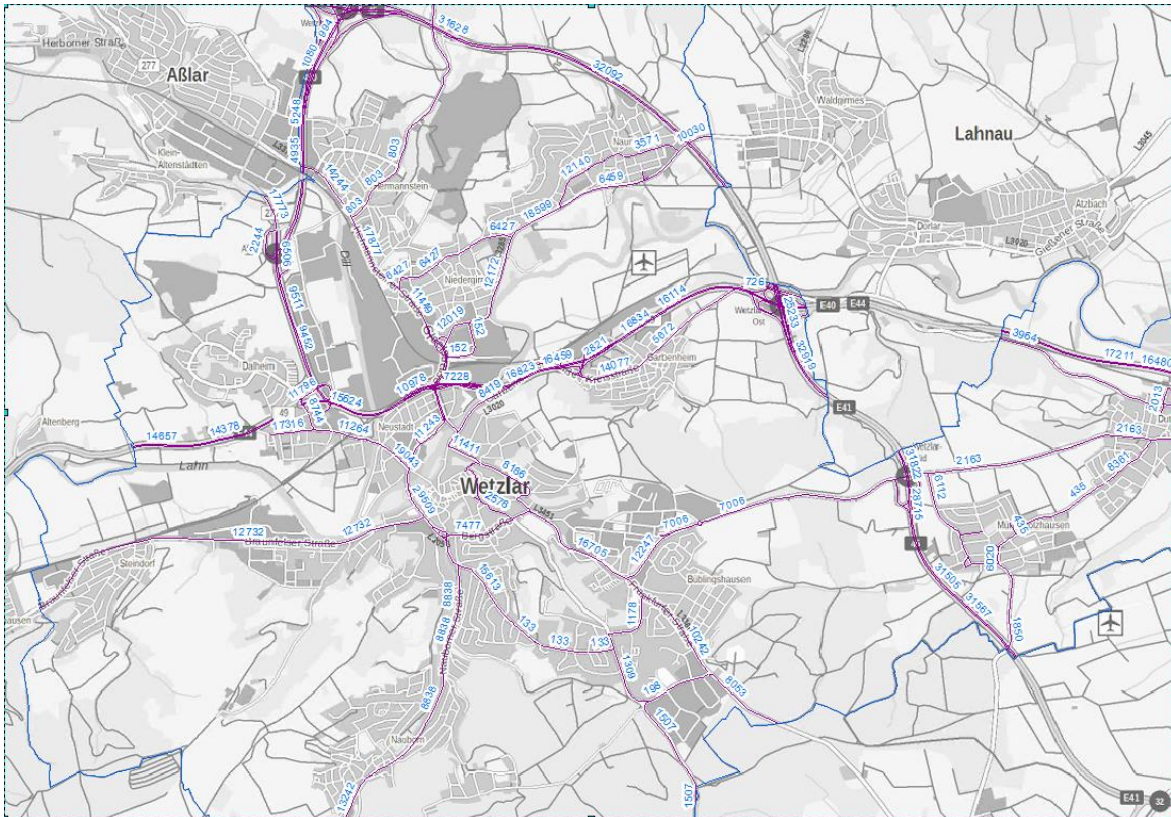


Abbildung 57: DTV Mengen der Stadt Wetzlar aus Lärmviewer.¹¹⁹

Berücksichtigung höherer Lärmimmissionen

Das Verkehrsmodell enthält für alle diese Straßenabschnitte u. a. folgende emissionsrelevante Angaben:

- Zulässige Höchstgeschwindigkeiten (Pkw, Lkw, am Tag, Abend und in der Nacht)
- Durchschnittlicher täglicher Verkehr als DTV5 (Montag bis Freitag)
- Lkw-Anteil (Tag, Abend und in der Nacht)

Die erhöhten Emissionen aufgrund einer Straßensteigung wird durch das Geländemodell bei der Berechnung berücksichtigt.

Dieses Verkehrsmodell wurde dem HLNUG von Hessen Mobil zur Verfügung gestellt. Individuelle bzw. örtliche Besonderheiten wie z.B. die Fahrzeugzusammensetzung, Beschleunigungsvorgänge etc. können u.a. aufgrund der großflächigen Kartierung eines ganzen Bundeslandes nicht im Einzelnen berücksichtigt werden.

Verkehrsführung im Stadtteil Dutenhofen, Bergstraße

Bei den Darstellungen der Verkehrsführung im Stadtteil Dutenhofen im Lärmviewer liegt ein Modellfehler zugrunde, der bei der Berechnung der Betroffenzahlen korrigiert worden ist.

¹¹⁹ Hintergrund: © GeoBasis-DE/BKG 2017 © Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

Bahnlärm

Für die Betrachtung des Bahnlärms wird auf den Teilplan Schienenverkehr des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen.¹²⁰

Industrie- und Gewerbelärm

Im Rahmen der Umgebungslärmkartierung werden die Lärmbelastungen aus Industrie- und Gewerbeanlagen nur innerhalb von Ballungsräumen berechnet. Da Wetzlar kein Ballungsraum im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist, wurden in Wetzlar keine entsprechenden Lärmpegel bestimmt.

Die Schalleistungspegel der Industrie- oder Gewerbegebiete innerhalb von Ballungsräumen wurden dem HLNUG von den Regierungspräsidien zur Verfügung gestellt. Stehen keine individuellen Schalleistungspegel der Einzelanlagen zur Verfügung, so werden nach der vorläufigen Berechnungsgrundlage für Industrie und Gewerbe (VBUI) die flächenbezogenen Schalleistungspegel nach Tabelle 89 angenommen.

Tabelle 89: Standardwerte der flächenbezogenen Schalleistungspegel.

Gebietsnutzung	Standardwerte für flächenbezogene Schalleistungspegel		
	Tag in dB(A)/m ²	Abend in dB(A)/m ²	Nacht in dB(A)/m ²
Gebiete mit Schwerindustrie	65	65	65
Gebiete mit Leichtindustrie	60	60	60
Gebiete mit gewerblicher Nutzung	60	60	45
Häfen	65	65	65

Ruhige Gebiete

Im Nachgang zur 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde folgender Maßnahmenvorschlag eingereicht, der als Prüfauftrag erfasst ist.

Die im Lärmviewer Hessen als „potentielle Ruhige Gebiete“ dargestellten Gebiete sollen als „Ruhige Gebiete“ ausgewiesen werden. Zumindest sollen die Gebiete nordwestlich von Wetzlar-Dahlheim und westlich von Aßlar-Kleinaltenstätten als Ruhige Gebiete ausgewiesen werden.

¹²⁰ https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html, abgerufen am 29.08.2019.

10.4. Kreis Limburg-Weilburg

Die Straßen mit den größten Belastungen im Kreis Limburg-Weilburg sind in Abbildung 58 dargestellt.

Die wichtigste Fernverkehrsstraße ist im Kreis Limburg-Weilburg die A 3, die sich vom Süden des Landkreises Limburg-Weilburg entlang der Kommunengrenze von Bad Camberg und Hünfelden über Brechen durch die Stadt Limburg nach Westen in die Gemeinde Elz fortsetzt. Die B 49 setzt sich als weitere wichtige Verkehrsader von der Anschlussstelle Limburg-Nord in der Kernstadt Limburg aus nach Nordosten über Ahlbach, Obertiefenbach, Heckholzhausen, Allendorf und Löhnberg fort. Auf der Höhe von Ahlbach zweigt die B 54 von der B 49 in Richtung Oberzeuzheim ab und verläuft nach Norden durch die Orte Dorchheim, Elbgrund und Langendernbach. Östlich von Allendorf zweigt die Bundesstraße B 456 von der B 49 ab. Sie verläuft als Ortsdurchfahrt durch Weilburg und verläuft bis auf der Höhe Bernbach/Laimbach nach Osten, um dann nach Süden abzuknicken.

Nördlich und Südlich der A 3 verlaufen die Bundesstraßen B 8 und die B 418 sternförmig auf die Stadt Limburg zu. Die B 417 erstreckt sich von Süden nach Norden durch die Gemeinde Hünfelden. Sie führt dabei als Ortsdurchfahrt durch Kirberg, vorbei an Neesbach und Mensfeld und wieder als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Linter, bis sie in der Stadt Limburg mit der B 8 zusammengeführt wird. Die B 8 verläuft von Limburg aus nördlich der A 3 durch Lindenhofhausen und Niederbrechen, vorbei an Oberbrechen durch die Gemeinden Selters und Bad Camberg.

Mit weitgehend parallelem Verlauf der A 3 führt die Bahntrasse in Form der Schnellstrecke Köln-Rhein/Main ebenfalls durch den Kreis.

Ein Überblick über die in der Lärmkartierung 2017 erfassten Straßen sind, nach den Vorgaben der EU-Kartierung und der hessenweiten PLUS-Kartierung, für den Ganztagszeitraum L_{DEN} in Abbildung 58 dargestellt.

Der Landkreis Limburg-Weilburg weist zusammenfassend folgende Hauptlärmquellen auf:

- Autobahn: A 3
- Bundesstraßen: B 8, B 49, B 54, B 417 und B 456
- Landesstraßen: L 3020, L 3021, L 3365, L 3447, L 3448, L 3462
- Kreisstraße: K 346, K 470

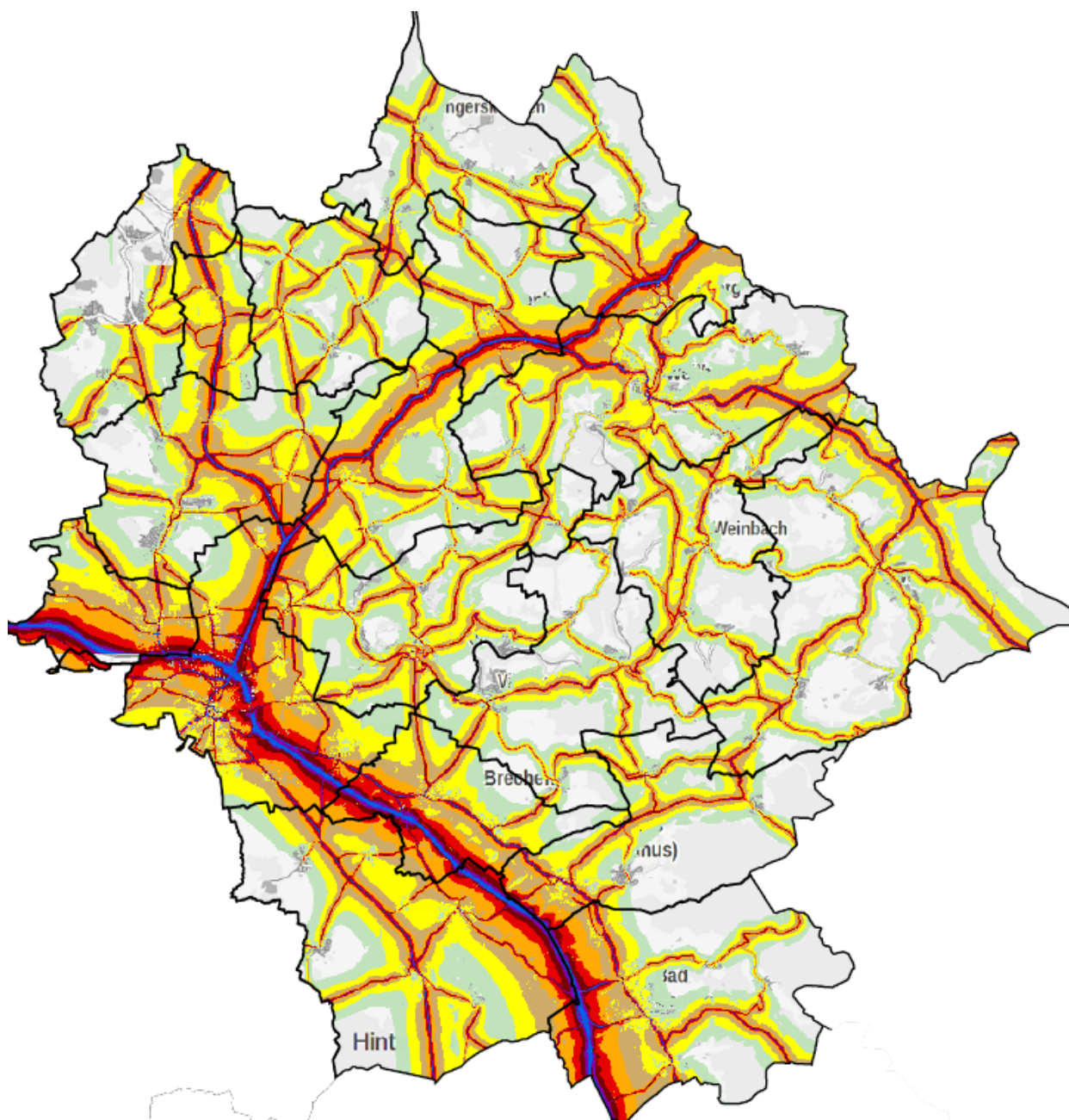


Abbildung 58: Kartierte Straßenabschnitte im Kreis Limburg-Weilburg.¹²¹

Die Anzahl der Betroffenen im Kreis Limburg-Weilburg oberhalb der Auslöswerte von > 65 dB(A) ganztags und > 55 dB(A) nachts, eingeteilt in verschiedene Pegelklassen, ist Tabelle 90 zu entnehmen. Im Kreis Limburg-Weilburg sind demnach insgesamt 4708 Betroffene ganztags und 5317 Betroffene nachts oberhalb der Auslöswerte zu verzeichnen.

¹²¹ Hintergrund: © GeoBasis-DE/BKG 2017 © Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

Tabelle 90: Anzahl belasteter Personen im Kreis Limburg-Weilburg oberhalb der Auslösewerte L_{DEN} und L_{Night} .

	Betroffenzahl L_{DEN}			Betroffenzahl L_{Night}			
	65 - 70	70 - 75	> 75	55 - 60	60 - 65	> 65 -70	> 70
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Kreis Limburg-Weilburg	2606	1807	295	2910	1968	439	0

Die Anzahl der Belasteten nachts ist pro Pegelklasse gegenüber den Belasteten ganztags leicht erhöht. Dies kann der starken Prägung des Landkreises durch den Fernverkehr zugeschrieben werden. Für den Nachtzeitraum ist die Anzahl der Belasteten, analog zu den niedrigeren Auslösewerten, zu 10 dB(A) niedrigeren Werten verschoben, wie Abbildung 59 zu entnehmen ist. Die Belastungen in den höchsten Pegelklassen befinden sich für den Ganztagszeitraum mit einem Wert über 75 dB(A) mit 71 Betroffenen in der Stadt Limburg, mit 56 Betroffenen in der Gemeinde Brechen (B 8 und L 3365) und 54 Betroffenen in der Gemeinde Elz (B 8 und K 346).

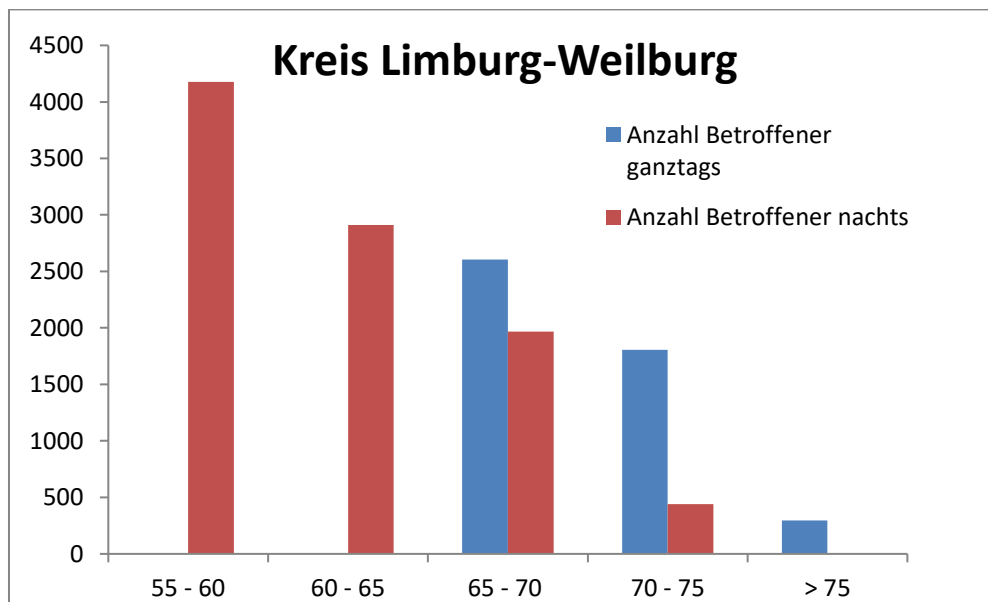


Abbildung 59: Anzahl Belasteter im Kreis Limburg-Weilburg oberhalb der Auslösewerte ganztags (blau) und nachts (rot).

Innerhalb der Kommunen, konnten für den Kreis Limburg Weilburg die in Tabelle 91 gelisteten Lärmkonfliktpunkte ermittelt werden. Kommunen in denen die statistische Auswertung weniger als 10 betroffene Personen in der gesamten Kommune, einzelnen Ortsteilen oder in einzelnen Straßenabschnitten ergab, wurden nicht als Kommunen mit Lärmkonfliktpunkt gewertet und im Folgenden auch nicht erfasst.

Eine dezidierte Betrachtung der Belasteten in den einzelnen Pegelklassen oberhalb der Auslöseschwelle erfolgt in den fortfolgenden Unterkapiteln für jede einzelne Kommune des Landkreises Limburg-Weilburg.

Die größte Lärmkennziffer im Landkreises Limburg-Weilburg ist im Nachtzeitraum an der Holzheimer Straße, L 3020 in der Kernstadt von Limburg mit einer maximalen Lärmkennziffer von 1121 zu verzeichnen. Ebenfalls einen hohen Lärmkennzifferwert verzeichnet ein Ab-

schnitt der B 54, Diezer Straße, in der Stadt Limburg mit einem Wert von 968. Einen weiteren Lärmschwerpunkt stellt die B 8 dar. Sie führt als Ortsdurchfahrt durch zahlreiche Städte und Ortschaften im Landkreis Limburg-Weilburg und generiert dort Lärmkonfliktpunkte. Besonders hohe Werte ergeben sich dabei im Stadtteil Lindenhof mit einer maximalen nächtlichen Lärmkennziffer von 838 in einem Abschnitt. In der Stadt Bad Camberg wird durch die B 8 ein maximaler Wert von 880 im Nachtzeitraum erreicht. Die B 54 stellt im Nachtzeitraum im Ortsteil Langendernbach eine hohe Lärmkennziffer mit einem Wert von 762 dar.

Daneben konnten bei zwei Kreisstraßen hohe Lärmkennziffern und damit eine hohe Lärmbelastung ermittelt werden. Dies betrifft einerseits die K 470, Garbenstraße in Limburg mit einer nächtlichen Lärmkennziffer von 900 und andererseits die K 346 in Elz mit einer maximalen nächtlichen Kennziffer von 750.

Tabelle 91: Lärmkonfliktpunkte nach Kommunen in alphabetischer Reihenfolge im Landkreis Limburg-Weilburg.

Stadt/Gemeinde	Ortsteil/Bereich	Klassifizierung der Straße	LKZ ¹²²
Bad Camberg	Kernstadt	B 8	379 (DEN), 880 (N)
	Erbach	B 8	229 (DEN), 575 (N)
	Würges	B 8	405 (N)
	Oberselters	B 8	147 (N)
Brechen	Niederbrechen	B 8	512 (N)
		L 3365	613 (N)
	Oberbrechen	L 3021	300 (N)
Dornburg	Langendernbach	B 54	362 (DEN), 762 (N)
Elbtal	Elbgrund	B 54	586 (N)
	Dorchheim	B 54	281 (N)
Elz	Elz	A 3	103 (N) ¹²³
		B 8	271 (DEN), 707 (N)
		K 346	308 (DEN), 750 (N)
		L 3462	135 (N)
Hadamar	Niederhadamar	L 3462	230 (N)
	Oberzeuzheim	B 54	331 (N)
	Steinbach	L 3022	257 (N)
Hünfelden	Kirberg	B 417	219 (DEN), 531 (N)
Limburg	Ahlbach	B 49	34 (DEN), 82 (N)
	Kernstadt	B 8, Frankfurter Straße	677 (N) ¹²⁴
		Im Schlenkert	239 (N) ¹²⁴
		Schiede(tunnel), B 8/ B 54	465 (N)

¹²² LKZ: auf 100 m Abschnitt normierter Lärmkennziffer. (DEN): LKZ ganztags, (N/night): Nachtzeitraum. Es wird dabei immer der maximale Wert der LKZ in der betroffenen Straße angegeben.

¹²³ Lärmschutzwand in Berechnung berücksichtigt

		B 54, Diezer Straße	358 (DEN), 968 (N) ¹²⁴
		K 470, Garbenstraße	425 (DEN), 900 (N)
		Dr. Wolff Straße	299 (N)
		Ste.-Foy Straße	454 (N)
		A 3	625 (N)
		L 3020, Holzheimer Straße	467 (DEN), 1121 (N) ¹²⁴
		K 477, Offheimer Weg	627 (N)
	Linten	B 417	499 (N)
	Lindenholzhausen	B 8	254 (DEN), 838 (N) ¹²⁴
	Offheim	K 473/K477	456 (N)
	Staffel	L 3447	215 (D), 657 (N)
		K 470	260 (N)
Runkel	Dehrn	L 3448	356 (N)
	Steeden	L 3020	345 (N)
Selters	Niederselters	B 8	165 (N)
Villmar	Villmar	L 3365	319 (N)
Weilburg	Weilburg	B 456	214 (DEN), 607 (N)

Im Folgenden wird auf alle Lärmkonflikte näher eingegangen, deren Lärmkennziffer (LKZ) während des gesamten Tages und/oder in der Nacht mehr als 200 beträgt. Hintergrund ist eine besonders starke Lärmbelastung ab Werten von 200. Ermächtigungsgrundlage zu dieser Eingrenzung bildet § 47d Abs. 1 Satz 3 BImSchG. Demnach ist eine Priorisierung bei der Auswahl der Lärminderungsmaßnahmen vorzunehmen, die sich aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer Kriterien (LKZ) ergibt. Dies bedeutet, dass Maßnahmen für stärker mit Lärm belastete Gebiete mit höherer Priorität verfolgt werden sollen. Darüber hinaus können im Einzelfall auch Lärmkonflikte mit geringerer Lärmkennziffer durch die Lärmaktionsplanung näher betrachtet werden.

Sofern im Folgenden keine Haupteisenbahnstrecken beschrieben werden, bedeutet dies, dass es in der jeweiligen Gemeinde keine solchen gibt.

10.4.1. Bad Camberg

10.4.1.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

In der Stadt Bad Camberg sind die A 3, die B 8 sowie die Landesstraßen L 3040 und L 3031 kartiert. A 3 und B 2 verlaufen im Stadtgebiet nahezu parallel von Südwesten in Richtung Norden. In der Kernstadt stellt die kartierte Landesstraße L 3031 eine Verbindung zwischen der A 3 und der B 8 her. Die gleiche Verbindung ergibt sich zwischen der A 3 und der B 8 durch die L 3030 auf Höhe des Stadtteils Erbach. Die B 8 führt am Stadtteil Oberselters vorbei und durchquert dann als Ortsdurchfahrt die Stadtteile Erbach, die Kernstadt und den

¹²⁴ Tempo 30 im Nachtzeitraum einbezogen

Stadtteil Würges in Richtung Süden. Die A 3 führt parallel zur B 8 weiter westlich abseits der Stadtteile vorbei.

In Tabelle 92 ist die Anzahl der Betroffenen aus der Lärmkartierung 2017 für die Stadt Bad Camberg in den einzelnen Pegelklassen für den Ganztagszeitraum und den Nachtzeitraum aufgeführt. Insgesamt sind 610 Betroffene ganztags und 661 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht 4,3 % der Gesamtbevölkerung ganztags und 4,7 % nachts.

Tabelle 92: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 für die Stadt Bad Camberg.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	296	277	37	302	293	66

10.4.1.2. Angaben vorhandener Lärmprobleme

Die drei Lärmkonfliktpunkte besonderer Belastung resultieren alle aus der Bundesstraße B 8, wie in Tabelle 93 dargestellt ist. Die maximale Lärmkennziffer liegt in der Kernstadt im Nachtzeitraum mit einem Wert von 880 bzw. 379 ganztags.

Die Aufschlüsselung der Betroffenen in den einzelnen Pegelklassen ist Tabelle 93 zu entnehmen.

Tabelle 93: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der maximalen Lärmkennziffern in der Stadt Bad Camberg.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Kernstadt	109	128	34	117	137	42	379 (DEN), 880 (N)
Erbach	92	76	4	87	89	8	229 (DEN), 575 (N)
Würges	74	59	0	75	66	0	405 (N)

Zur Visualisierung der Lärmkonfliktpunkte sollen im Folgenden beschrieben werden.

Kernstadt, B 8 – Limburger/Frankfurter Straße

Der Lärmkonfliktpunkt der B 8 in der Kernstadt zeichnet sich durch eine straßenrandnahe Blockbebauung mit gemischter Nutzung aus. Die Häuser haben häufig Geschäfte im Erdgeschoß und Wohnnutzung in den Obergeschossen. Die B 8 verläuft innerhalb einer schmalen Fahrbahn und ist gesäumt von schmalen Bürgersteigen, wie links in Abbildung 60 ersichtlich ist.



Abbildung 60: Typische Bebauung am Lärmkonfliktpunkt B 8 in der Kernstadt Bad Camberg.¹²⁵

In Abbildung 61 sind die Belastungen des Lärmkonfliktpunkts B 8 in Bad Camberg durch normierte farbige Lärmkennzifferbänder dargestellt. Die besondere Belastung mit Werten der Lärmkennziffer über 200 liegt nahezu in der kompletten Ortsdurchfahrt im Nachtzeitraum vor.

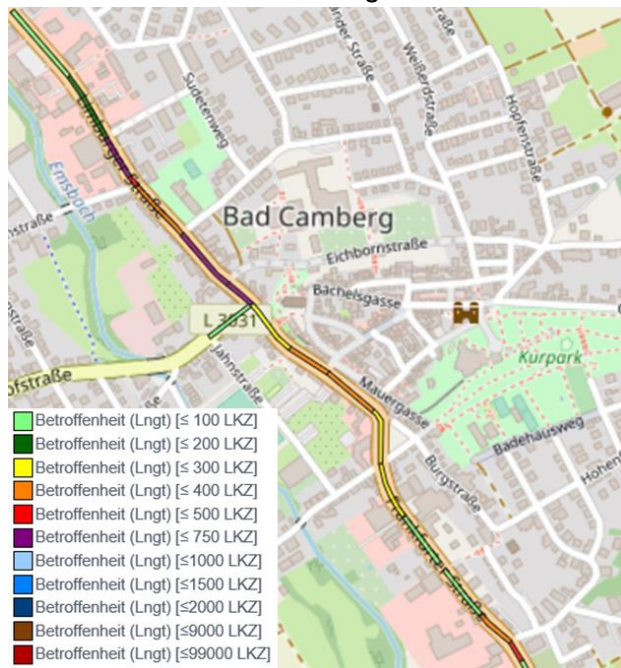


Abbildung 61: Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts im Nachtzeitraum durch normierte Lärmkennzifferbänder.¹²⁶

Würges, B 8

Der Lärmkonfliktpunkt der B 8 in Stadtteil Würges ist gezeichnet von einer straßenrandnahen Bebauung mit Lücken. Überwiegend dienen die Gebäude dem Wohnzweck, teilweise befindet sich gewerbliche Nutzung im Erdgeschoß. Die Bebauung ragt teilweise sehr dicht an der Straße heran, wie in Abbildung 62 ersichtlich ist. Teilweise ist sie aber auch zurückgesetzt mit kleinen Vorgärten. In dem Teilstück der Frankfurter Straße (Hausnummern 149 – 161) besteht bereits Tempo 30.

¹²⁵ Regierungspräsidium Gießen

¹²⁶ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

Trotzdem liegt weiterhin in weiten Teilen der Ortsdurchfahrt eine besondere Lärmbelastung vor, wie die gelben, orangen und roten Lärmkennzifferbänder in Abbildung 62 zeigen.



Abbildung 62: Bebauung entlang der B 8 im Stadtteil Würges und Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts im Nachtzeitraum durch normierte Lärmkennzifferbänder.¹²⁷¹²⁸

Erbach, B 8

Der Lärmkonfliktpunkt der B 8 im Stadtteil Erbach ist gezeichnet von einer straßenrandnahen Bebauung, wie links in .Abbildung 63 ersichtlich ist. Überwiegend liegt Wohnnutzung vor, die teilweise von gewerblicher Nutzung im Erdgeschoß durchbrochen wird.

Auf einem Teilstück in der Ortsmitte zwischen der Einmündung Neugasse und der Einmündung Mauritiusstraße besteht bereits Tempo 30. Das hat bereits eine Verminderung der Belastetenzahlen insgesamt ganztags um 9 und nachts um 10 Personen bewirkt. Trotz der partiellen Geschwindigkeitsreduktion liegt in weiten Teilen der Ortsdurchfahrt eine besondere Lärmbelastung vor, wie die gelben, lilafarbenen und roten Lärmkennzifferbänder rechts in Abbildung 63 zeigen.

¹²⁷Regierungspräsidium Gießen.

¹²⁸ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

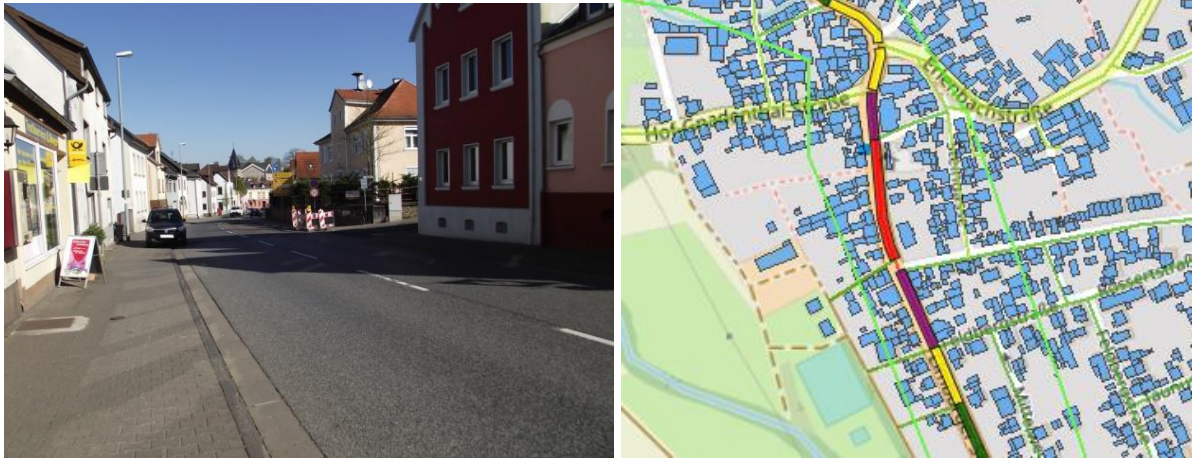


Abbildung 63: Typische Bebauung entlang des Lärmkonfliktpunkts B 8 im Stadtteil Erbach (links) und Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts im Nachtzeitraum durch normierte farbige Lärmkennzifferbänder (rechts).¹²⁹¹³⁰

10.4.1.3. Maßnahmenplanung

Angabe vorhandener Planungen

Ortsumgehung, B 8, Bad Camberg

Aufgrund der vorhandenen Verkehrsbelastung und der daraus resultierenden Lärmbelastung plant Hessen Mobil, als Baulastträger, den Bau der Ortsumgehung Bad Camberg der B 8. Hierdurch werden die Kernstadt und die Stadtteile Erbach und WürGES entlastet. Die Ortsumgehung wird eine Länge von ca. 6,6 km haben und überwiegend in Dammlage, durch Geländeeinschnitte und auf Brücken geführt werden. Die Belastungen der drei Ortsdurchfahrten werden nach Bau der Ortsumgehungen um ca. 30 % gegenüber dem Prognose-Null-Fall (2025) zurückgehen. Der Planfeststellungsbeschluss wurde am 31.01.2017 unterzeichnet und ist seit dem 03.05.2017 bestandskräftig. Zurzeit werden die Ausführungsplanung für den Streckenbau sowie die Bauwerksentwürfe bearbeitet.¹³¹ Die geplante Führung der Ortsumgehung ist Abbildung 64 zu entnehmen.

¹²⁹Regierungspräsidium Gießen.

¹³⁰ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

¹³¹ [Hessen Mobil, https://mobil.hessen.de/planung/planungsprojekte/westhessen/b-8-ortsumgehung-bad-camberg-erbach-w%C3%BCrges](https://mobil.hessen.de/planung/planungsprojekte/westhessen/b-8-ortsumgehung-bad-camberg-erbach-w%C3%BCrges), abgerufen am 19.07.2019.

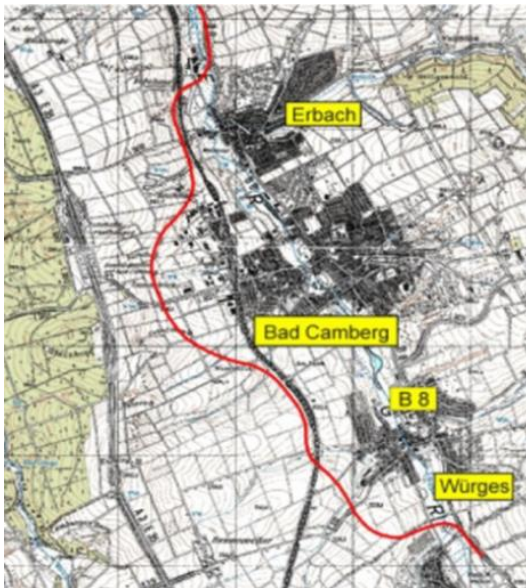


Abbildung 64: Linienführung der Ortsumgehung B 8 in Bad Camberg.¹³²

Maßnahmenvorschläge

Sanierung Deckschicht, L 3031, Bad Camberg

Auf den schlechten Straßenzustand der L 3031 in der Ortsdurchfahrt von Bad Camberg wird hingewiesen und die Sanierung der Fahrbahnoberfläche in der Bahnhofstraße vorgeschlagen. Im Rahmen der Sanierungsoffensive 2016-2022 sind für die L 3031 die grundhafte Erneuerung eines 500 m langen Abschnitts von der A 3 nach Bad Camberg, die grundhafte Erneuerung in der Bahnhofstraße in Bad Camberg über 400 m Länge und die grundhafte Erneuerung der L 3031 auf einer Länge von 2,2 km von Bad Camberg bis zur Kreisgrenze vorgesehen. Bei der Art der verwendeten Deckschicht wird folgender Hinweis des Straßenbaulastträgers gegeben. Bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h erfolgt zurzeit von Hessen Mobil kein standardisierter Einbau von lärmarmen Deckenbelägen. Ein Grund dafür ist, dass nach der gültigen Lärmberechnungsvorschrift (RLS 90) kein zugelassener Lärminderungsfaktor für die in Frage kommenden Deckschichten angesetzt werden kann.

Da bei Geschwindigkeiten von 50 km/h die maßgeblich für eine störende Geräusentwicklung verantwortlichen LKW- Antriebsgeräusche im Vergleich zu den Abrollgeräuschen überwiegen, wird der Einfluss der Fahrbahndeckenwahl (Reifen- Decken- Geräusch) als untergeordnet betrachtet und auch aus diesem Grunde nicht eingesetzt.

Tempo 30, B 8, Würges

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung ist die Einführung von Tempo 30 im Nachtzeitraum als Maßnahmenvorschlag eingegangen. Der Maßnahmenvorschlag wird als Prüfauftrag erfasst.

¹³² Hessen Mobil, https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/content-downloads/B_8_Bad_Camberg_%C3%9Cbersichtskarte.pdf, abgerufen am 19.07.2019.

10.4.2. Beselich

10.4.2.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

In der Gemeinde Beselich ist die B 49 kartiert, die von Südwesten nach Nordosten an den Ortsteilen Obertiefenbach und Heckholzhausen herumführt. Aus dem Ortsteil Obertiefenbach verläuft zudem die Landesstraße L 3022 als kartierte Straße in Richtung Westen. In Tabelle 94 ist die Anzahl der Betroffenen aus der Lärmkartierung 2017 für die Gemeinde Beselich in den einzelnen Pegelklassen für den Ganztagszeitraum und den Nachtzeitraum aufgeführt. Insgesamt sind 9 Betroffene ganztags und 18 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht 0,2 % der Gesamtbevölkerung ganztags und 0,3 % nachts.

Tabelle 94: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Gemeinde Beselich.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	8	1	0	16	2	0

10.4.2.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

In der Gemeinde Beselich liegt kein Lärmkonfliktpunkt vor.

10.4.2.3. Maßnahmenplanung

Maßnahmen in Umsetzung

Ortsumfahrung, B 49, neu

Im Rahmen des 4-spurigen Ausbaus der B 49 ist hier eine ca. 3,4 km lange Ortsumfahrung zwischen den Anschlussstellen Heckholzhausen Süd und Ost im Bau. Der Verkehr der B 49 kann bereits über die neue Kerkerbachtalbrücke fahren.

Maßnahmenvorschläge

Überprüfung der Lärmimmission der B 49, Ortsumgehung Obertiefenbach

Die Auswertung der Betroffenen ist aufgrund der Auswertung der Lärmkartierung 2017 (vgl. Kapitel 6) erfolgt. Die Ortsumgehung stellt keinen Lärmkonfliktpunkt dar. Eine erneute Überprüfung erfolgt in der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes in seiner 4. Runde.

10.4.3. Brechen

10.4.3.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Durch die Gemeinde Brechen führt im südwestlichen Teil des Gemeindegebiets die A 3. Auf den Umgebungslärm bezogen tangiert ihr Einflussbereich den Ortsrand des Ortsteils Werschau. Hier liegt jedoch kein Konfliktpunkt vor. Für die Lärmbelastung der Ortsteile Nieder- und Oberbrechen ist der Einfluss der A 3 aufgrund des Abstands ohne Bedeutung. Die Lärmbelastungen der Bevölkerung ergeben sich primär durch die B 8, die weitgehend parallel zur 205

A 3 verläuft. Sie führt entlang des Ortsteils Oberbrechen vorbei und als Ortsdurchfahrt durch Niederbrechen hindurch.

Im Ortsteil Oberbrechen zweigt die L 3021 als kartierte Straße von der B 8 nach Nordosten ab. Im Ortsteil Niederbrechen führt die L 3365 als kartierte Straße in Richtung Villmar.

In Tabelle 95 ist die Anzahl der Betroffenen aus der Lärmkartierung 2017 für die Gemeinde Brechen in den einzelnen Pegelklassen für den Ganztagszeitraum und den Nachtzeitraum aufgeführt. Insgesamt sind 399 Betroffene ganztags und 412 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht 6 % der Gesamtbevölkerung ganztags und 6,2 % nachts. Die prozentuale Belastung gehört nach der Gemeinde Elz und der Stadt Limburg zu den höchsten im gesamten Landkreis Limburg-Weilburg.

Tabelle 95: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Gemeinde Brechen.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	166	177	56	168	190	54

10.4.3.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

In der Gemeinde Brechen sind drei Lärmkonfliktpunkte vorhanden. Sie befinden sich an der B 8 und der L 3365 im Ortsteil Niederbrechen sowie an der L 3021 in Oberbrechen jeweils im Nachtzeitraum. Die maximalen Lärmkennziffern sowie die Betroffenen pro Pegelklasse sind Tabelle 96 zu entnehmen.

Tabelle 96: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der maximalen Lärmkennziffern in der Gemeinde Brechen.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Niederbrechen, B 8	97	133	27	89	136	42	512 (N)
Niederbrechen, L 3365	34	36	23	34	45	8	613 (N)
Oberbrechen, L 3021	21	13	0	25	5	0	300 (N)

Auf Lärmkonfliktpunkte soll im Folgenden näher eingegangen werden.

Niederbrechen, B 8

Der Lärmkonfliktpunkt Niederbrechen zeichnet sich durch eine straßenrandnahe Wohnbebauung mit Ein- und Zweifamilienhäusern aus. Die Fahrbahn der B 8 ist schmal und von schmalen Bürgersteigen gesäumt, wie oben in Abbildung 65 zu entnehmen ist. Unten in Abbildung 65 ist durch die roten, orangen, lilafarbenen und gelben Lärmkennzifferbänder die besondere Lärmbelastung der Ortsdurchfahrt im Nachtzeitraum visualisiert.



Abbildung 65: Charakteristische Straßenbebauung an der B 8 im Ortsteil Niederbrechen (oben) und Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts im Nachtzeitraum durch farbige Lärmkennzifferbänder. 133134

Oberbrechen, L 3021

Die Ortsdurchfahrt von Oberbrechen stellt im Nachtzeitraum einen Lärmkonfliktpunkt besonderer Belastung im Bereich der Einmündung „Frankfurter Straße“ bis zur Einmündung „Brückenstraße“ dar, wie in Abbildung 66 durch die gelben Lärmkennzifferbänder ersichtlich ist.

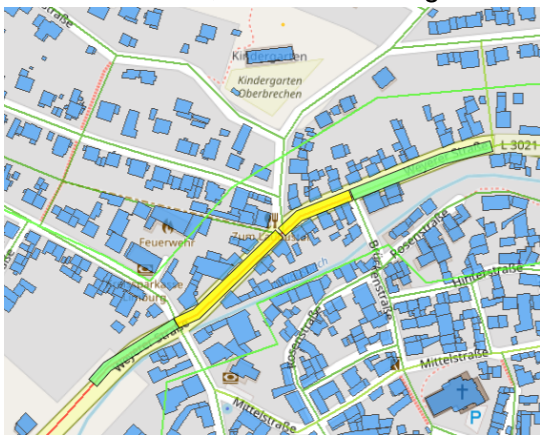


Abbildung 66: Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts L 3021 im OT Oberbrechen im Nachtzeitraum durch farbige Lärmkennzifferbänder. 127

10.4.3.3. **Maßnahmenplanung**

Maßnahmenumsetzung

Fahrbahnsanierung, B 8, Niederbrechen

Die Sanierung der Fahrbahn der B 8 in der Ortsdurchfahrt von Brechen-Niederbrechen zwischen dem Abzweig der Villmarer Straße und der Bahnhofstraße ist im Oktober 2018 auf einer Länge von 250 m erfolgt.

¹³³ Regierungspräsidium Gießen

¹³⁴ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

Die Asphaltdeckschicht und die Asphaltbinderschicht wurden dabei erneuert. Im Bereich tiefergehender Schäden wurden auch die Asphalttragschicht ausgetauscht. Zudem wurden defekte Rinnenplatten, Bordsteine und Straßenabläufe erneuert. Zudem wurde auf der B 8 zwischen Brechen-Oberbrechen und Selters-Niederselters auf rund 300 Metern die Fahrbahn saniert. Auch auf dieser Strecke wurde die Fahrbahnoberfläche mit Asphaltdeckschicht und Asphaltbinderschicht erneuert.

Angabe vorhandener Planungen

Tempo 30, B 8, Niederbrechen

Seitens der Gemeinde Brechen wurde bereits am 09.11.2015 Tempo 30 im Nachtzeitraum auf der B 8 in Niederbrechen beantragt. Erinnerungsschreiben sowie Telefonate erfolgten bei der zuständigen Verkehrsbehörde. Die Maßnahme befindet sich weiter in Prüfung.

Maßnahmenvorschläge

Tempo 30, nachts, L 3021, Oberbrechen

Eine überschlägige Berechnung nach RLS-90 zeigt, dass ein Tempolimit von 30 km/h im Nachtzeitraum eine durchschnittliche Pegelminderung von 2,5 dB(A) bewirken würde. Die Notwendigkeit der Maßnahmenumsetzung wird seitens der Gemeinde Brechen nicht zwingend gesehen.

Straßenbauliche Gestaltung, L 3021, Oberbrechen

Als Maßnahme der Lärminderung wurden ausgewiesene wechselseitige Parkzonen zur Regulierung des Verkehrsflusses vorgeschlagen. Dazu ist eine Abstimmung zwischen der zuständigen Verkehrsbehörde und Hessen Mobil notwendig.

Geschwindigkeitskontrollen, L 3021, Oberbrechen

Der Maßnahmenvorschlag wurde im Schreiben vom 03.10.2018 an die Gemeinde Brechen übermittelt. Hierbei handelt es sich um eine ordnungsrechtliche Maßnahme, die nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung ist. Die Vornahme von Geschwindigkeitskontrollen soll nach Aussage der Gemeinde Brechen durchgeführt werden.

Tempo 30, L 3365, OT Niederbrechen

Der Maßnahmenvorschlag zur Einführung von Tempo 30 in der L 3365 im Ortsteil Niederbrechen wird durch die Gemeinde Brechen begrüßt. Die Berechnung durch den Straßenbaulastträger kommt zu dem Ergebnis, dass die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinie-StV an keinem Gebäude überschritten werden. Die verkehrsrechtlichen Voraussetzungen zur Einführung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen sind damit nicht gegeben.

Ortsumgehung, B 8, Niederbrechen

Die Ortsumgehung würde zur nachhaltigen Entlastung der Ortsdurchfahrt führen. Die Ortsumgehung ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 als vordringlicher Bedarf eingestuft.¹³⁵

¹³⁵ Im Entwurf des Lärmaktionsplanes Hessen (3. Runde), Teilplan Regierungsbezirk Gießen wurde die Ortsumgehung aufgrund der Information aus dem Projektinformationssystem (PRINS) die Ortsumgehung der B 8 fälschlicherweise als erweiterter Bedarf dargestellt. Im Falle von Abweichungen zum PRINS ist im Zweifelsfall immer die 208

Sanierung Straßenbelag sowie schadhafter Kanal- und Gullydeckel, B 8

Die Sanierung des Straßenbelags sowie schadhafter Kanal- und Gullydeckel wird gefordert. Die Sanierung der B 8 ist abschnittsweise erfolgt. Die Sanierung sowie Kanal- und Gullydeckel ist Aufgabe der Gemeinde bzw. des zuständigen Wasserverbands.

Lärmmessung anstatt Lärmberechnung, A3

Lärmmessungen stellen im Gegensatz zu Berechnungen immer nur eine Momentaufnahme der Geräuschsituation an einem bestimmten Messort dar, die nicht repräsentativ für den Jahresverlauf ist. Als wissenschaftlich anerkannt gilt, dass die einschlägigen Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmbelastung aus dem Straßenbereich die Lärmimmissionen generell zu Gunsten der Betroffenen überschätzen und diesen damit einen höheren Schutzanspruch einräumen. Aus diesem Grund sind nach den einschlägigen Lärmschutzvorschriften nur Verkehrslärmberechnungen zulässig.

Folgende Maßnahmenvorschläge sind im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangen und werden hiermit als Prüfauftrag erfasst.

Verstetigung Verkehrsfluss, B 8 Niederbrechen

Zur Verstetigung des Verkehrsflusses sollen im Bereich der Limburger Straße/Einmündung Villmarer Straße die Regelungen überprüft werden.

Geschwindigkeitskontrolle, B 8, Niederbrechen

Die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit soll stärker kontrolliert werden. Da es sich um eine ordnungsrechtliche Maßnahme handelt, wird der Vorschlag an das zuständige Ordnungsamt weitergeleitet.

10.4.4. Dornburg

10.4.4.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

In der Gemeinde Dornburg ist die B 54 kartiert, die in der nordöstlichen Gemeindegrenze von Süden nach Norden durch den Ortsteil Langendernbach verläuft.

In Tabelle 97 ist die Anzahl der Betroffenen aus der Lärmkartierung 2017 für die Gemeinde Dornburg in den einzelnen Pegelklassen für den Ganztagszeitraum und den Nachtzeitraum aufgeführt. Insgesamt sind 111 Betroffene ganztags und 116 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht 1,3 % der Gesamtbevölkerung ganztags und 1,4 % nachts.

Tabelle 97: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Gemeinde Dornburg.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	54	41	16	42	50	24

Broschüre maßgebend. (BVWP 2030 vom 03.08.2016), welche die Ortsumgehung als vordringlichen Bedarf ausweist.

10.4.4.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

Der einzige Lärmkonfliktpunkt in der Gemeinde Dornburg stellt die B 54 in der Ortsdurchfahrt von Langendernbach dar. Die Betroffenen oberhalb der Auslösewerte und die maximale Lärmkennziffer sind Tabelle 98 zu entnehmen. Der Ortsteil Frickhofen stellt hingegen keinen Lärmkonfliktpunkt dar.

Tabelle 98: Lärmkonfliktpunkt unter Angabe der Betroffenen pro Pegelklasse ganztags und nachts unter Angabe der maximalen Lärmkennziffer in der Gemeinde Dornburg.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Langendernbach, B 54	51	43	13	41	29	25	362 (DEN) 762 (N)

Eine Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts B 54 in der Ortsdurchfahrt von Langendernbach ist in Abbildung 67 durch farbige Lärmkennzifferbänder dargestellt. Eine besonders hohe Belastung liegt im Bereich der Einmündung Marktstraße bis zur Einmündung Bernkottstraße vor, wie das orange, blaue und lilafarbene Lärmkennzifferband verdeutlicht.

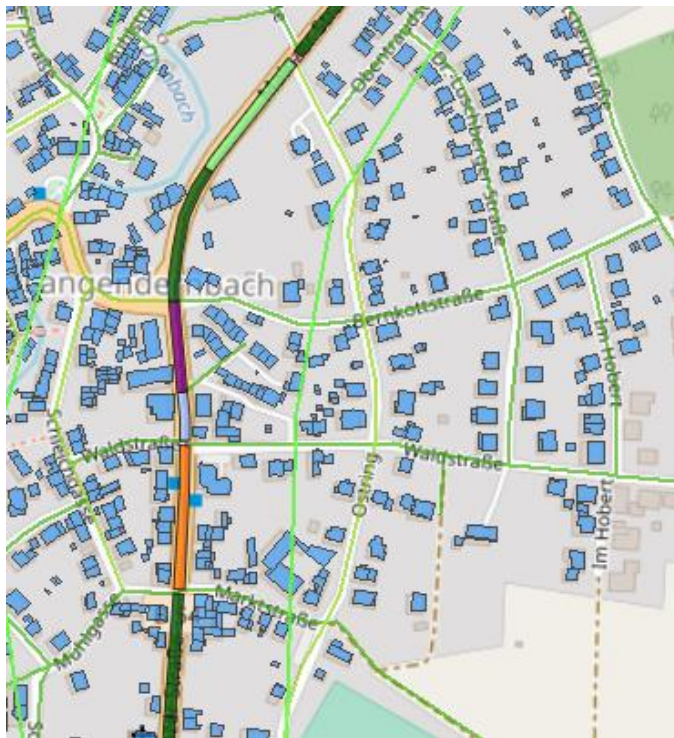


Abbildung 67: Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts B 54 im Ortsteil Langendernbach im Nachtzeitraum durch normierte farbige Lärmkennzifferbänder. ¹³⁶

¹³⁶ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

10.4.4.3. **Maßnahmenplanung** **Maßnahmenumsetzung**

Lärmsanierung – Lärmschutzfenster, B 54, Langendernbach

An 10 Gebäuden ist nach Auskunft des Straßenbaulastträgers eine Lärmsanierung an Gebäuden entlang der B 54 erfolgt.

Lärmsanierung - Lärmschutzfenster, L 1551, Langendernbach

An 10 Gebäuden ist nach Auskunft des Straßenbaulastträgers eine Lärmsanierung entlang der L 1551 erfolgt.

Tempo 30, ganztags, L 1551, Langendernbach

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung von Tempo 30 ist bereits umgesetzt.

Angabe zu vorhandenen Planungen

Ortsumgehung B 54, Langendernbach

Die Ortsumgehung Langendernbach wird im Bundesverkehrswegeplan 2030 als weiterer Bedarf aufgeführt. Im Zuge des Neubaus der OU Langendernbach würde sich eine deutliche Entlastungswirkung bezüglich des Verkehrsaufkommens zeigen. Ebenfalls würde sich dadurch der vorhandene Schwerverkehr verringern. Es würde eine deutliche Verkehrsberuhigung erreicht und die Funktionsfähigkeit der innerörtlichen Straßen und Knotenpunkte wiederhergestellt. Positive Auswirkungen würden sich für das Schutzgut Mensch (Reduzierung Lärm, Abgase usw.) ergeben.¹³⁷

Maßnahmenvorschläge

Flüsterasphalt auf allen Ortsdurchfahrten der Gemeinde

Es wird Flüsterasphalt auf allen Ortsdurchfahrten als lärmindernde Maßnahme vorgeschlagen.

Bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h erfolgt zurzeit von Hessen Mobil kein standardisierter Einbau von lärmarmen Deckenbelägen. Ein Grund dafür ist, dass nach der gültigen Lärmbeurteilungsvorschrift (RLS 90) kein zugelassener Lärminderungsfaktor für die in Frage kommenden Deckschichten angesetzt werden kann.

Da bei Geschwindigkeiten von 50 km/h die maßgeblich für eine störende Geräusentwicklung verantwortlichen LKW- Antriebsgeräusche im Vergleich zu den Abrollgeräuschen überwiegen, wird der Einfluss der Fahrbahndeckenwahl (Reifen- Decken- Geräusch) als untergeordnet betrachtet und auch aus diesem Grunde nicht eingesetzt.

L 3278, OT Frickhofen

Als Maßnahmenvorschlag wurde die Beseitigung des desolaten Fahrbahnzustandes vorgebracht. Der Maßnahmenvorschlag wurde an den Straßenbaulastträger weitergegeben. Die Straße stellt aber weder einen Lärmkonfliktpunkt dar, noch ist eine Fahrbahnsanierung im Rahmen der Sanierungsoffensive 2016 - 2022 angedacht.

¹³⁷ http://bvwp-projekte.de/strasse/B054-G20_HE-T02-HE/B054-G20_HE-T02-HE.html, abgerufen am 19.07.2019.

Tempo 30 ganztags und nachts, B 54, OD Langendernbach

Der Maßnahmenvorschlag zur Einführung von Tempo 30 an der B 54 in der Ortsdurchfahrt wurde mit Schreiben vom 19.10.2018 an den Straßenbaulastträger zur Erstellung einer schalltechnischen Berechnung weitergeleitet. Das Ergebnis der schalltechnischen Berechnung zeigt bei 49 untersuchten Gebäuden an einem Gebäude die Überschreitung des Richtwerts am Tage an. Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung wird allerdings an sieben Gebäuden am Tage überschritten. Für den Nachtzeitraum ergeben sich an 30 Gebäuden Richtwertüberschreitungen von 1 bis 4 dB(A). Durch Tempo 30 im Nachtzeitraum können Pegelminderungen bis 2,7 dB(A) erreicht werden. Das Ergebnis wurde an die zuständige Straßenverkehrsbehörde, dem Landrat des Landkreises Limburg-Weilburg, mit Schreiben vom 02.07.19 übermittelt mit der Bitte der Prüfung der verkehrsrechtlichen Anordnung.

Lkw-Nachtfahrverbot, L 1551, OD Langendernbach

Hier handelt es sich um keinen Lärmkonfliktpunkt im Sinne der Lärmaktionsplanung. Dennoch wurde der Vorschlag mit Schreiben vom 19.10.2018 an den Straßenbaulastträger zur Erstellung einer schalltechnischen Berechnung weitergeleitet. Die schalltechnische Berechnung unter Betrachtung verschiedener Szenarien von verbleibenden Lkw-Prozentsätzen wurde an die zuständige Straßenverkehrsbehörde mit Schreiben vom 02.07.19 übermittelt mit der Bitte der Prüfung der verkehrsrechtlichen Anordnung.

10.4.5. Elbtal

10.4.5.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Das Gemeindegebiet von Elbtal wird mittig von der B 54 in Nord-Süd-Richtung durchlaufen. Sie führt von Süden zwischen den Ortsteilen Heuchelheim und Hangenmeilingen an den Ortsteilen vorbei nach Norden. Dort führt die Bundesstraße als Ortsdurchfahrt durch die Ortsteile Dorchheim und Elbgrund.

In Tabelle 99 ist die Anzahl der Betroffenen aus der Lärmkartierung 2017 für die Gemeinde Elbgrund in den einzelnen Pegelklassen für den Ganztagszeitraum und den Nachtzeitraum aufgeführt. Insgesamt sind 132 Betroffene ganztags und 147 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht 5,4 % der Gesamtbevölkerung ganztags und 6,1 % nachts.

Obwohl die Gesamtzahl der Belasteten nicht ungewöhnlich hoch erscheint, ist der prozentuale Anteil an Belasteten der höchste im Landkreis Limburg-Weilburg. Zudem sind 16 Betroffene sehr hohen Belastungen über 65 dB(A) nachts ausgesetzt.

Tabelle 99: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Gemeinde Elbtal.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	67	57	8	65	66	16

10.4.5.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

Die B 54 stellt in beiden Ortsteilen Dorchheim und Elbgrund einen Lärmkonfliktpunkt besonderer Belastung im Nachtzeitraum dar. Die Betroffenen pro Pegelklasse und die maximalen Lärmkennziffern sind Tabelle 100 zu entnehmen.

Tabelle 100: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der maximalen Lärmkennziffern in der Gemeinde Elbtal.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Elbgrund, B 54	39	39	6	42	43	9	586 (N)
Dorchheim, B 54	27	21	3	27	26	4	281 (N)

Bei beiden Lärmkonfliktpunkten konzentriert sich die Belastung auf kurze Abschnitte, wie im Folgenden näher dargestellt werden soll.

B54, Dorchheim– Siegerner Straße

Die Ortsdurchfahrt der B 54 im Ortsteil Dorchheim zeichnet sich durch Wohn- und Geschäftsnutzung aus, wie links in Abbildung 68 zu entnehmen ist. Die Gebäude sind von der Fahrbahn zurückgesetzt und verfügen teilweise über kleine Vorgärten. Die besondere Belastung des Lärmkonfliktpunkts ist rechts in Abbildung 68 durch das gelbe und rote Lärmkennzifferband mit einer jeweiligen LKZ > 200 ersichtlich.



Abbildung 68: Bebauung entlang der B 54 in Dorchheim (links) und Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts im Nachtzeitraum durch normierte, farbige Lärmkennziffernbänder (rechts).¹³⁸¹³⁹

B 54, Elbgrund– Mainzer Landstraße

Die Ortsdurchfahrt der B 54 im Ortsteil Elbgrund zeichnet sich durch ihre straßenrandnahe Wohnbebauung aus, die sich mit einer zurückgesetzten Bebauung inklusive Vorgärten abwechselt (s. links Abbildung 69). Rechts in Abbildung 69 ist die besondere Belastung der B 54 im Nachtzeitraum durch das gelbe und lilafarbene Lärmkennzifferband visualisiert.

¹³⁸ Regierungspräsidium Gießen.

¹³⁹ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.



Abbildung 69: Bebauung entlang der B 54 in Elbgrund (links) und Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts im Nachtzeitraum durch normierte, farbige Lärmkennziffernbänder (rechts).¹³⁸¹³⁹

10.4.5.3. Maßnahmenplanung

Maßnahmenumsetzung

Lärmsanierung, B 54, Dorchheim und Elbgrund

Im Rahmen der Lärmsanierung wurden auf Grundlage der VLärmSchR 97 und ihrer Vorläufer, in der Ortslage Elbgrund 11 Gebäude saniert. In der Ortslage Dorchheim wurden 6 Gebäude durch den Einbau von Lärmschutzfenstern saniert.

Angaben vorhandener Planungen

Ortsumgebung B 54, Elbtal

Die Ortsumgebung der B 54 in der Gemeinde Elbtal ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 als weiterer Bedarf eingestuft.

Durch den Neubau der OU Elbtal würde sich eine deutliche Entlastungswirkung bezüglich des Verkehrsaufkommens in der Ortslage einstellen. Ebenfalls würde sich hier der vorhandene Schwerverkehranteil verringern. Es könnte eine deutliche Verkehrsberuhigung erreicht und die Funktionsfähigkeit der innerörtlichen Straßen und Knotenpunkte verbessert werden. Damit einhergehend würde sich innerhalb der Ortschaften die Unfallgefahr verringern. Das Vorhaben hätte positive Auswirkungen für das Schutzgut Mensch (Reduzierung Lärm, Abgase usw.) sowie für den Durchgangsverkehr bezüglich Reisezeit und Pünktlichkeit.

Maßnahmenvorschläge

Lkw-Nachtfahrverbot, B54, Dorchheim und Elbgrund

Für die Ortsdurchfahrten von Dorchheim und Elbgrund wurde ein Lkw-Nachtfahrverbot für Lkw über 7,5 t vorgeschlagen. Der Maßnahmenvorschlag wurde mit Schreiben vom 19.10.2018 an den Straßenbaulastträger zur Erstellung einer schalltechnischen Berechnung übermittelt. Innerhalb der schalltechnischen Berechnung wurden 66 Gebäude der ersten Gebäudereihe der gemeinsamen Ortsdurchfahrt Elbgrund/Dorchheim zur B 54 hin schalltechnisch überprüft. In der Nacht kommt es zu Richtwertüberschreitungen an 53 überprüften Gebäuden. Die Überschreitungen liegen dabei zwischen 1 dB(A) und 6 dB(A). Zusätzlich kommt es an weiteren 6 Gebäuden zu Überschreitung der sogenannten Schwelle der Gesundheitsgefährdung mit Beurteilungspegeln zwischen 61 dB(A) und 62 dB(A) in der Nacht. Ein Nachtfahrverbot für Fahrzeuge ab einem zulässigen Gesamtgewicht ab 3,5 t, bei einem

Anwohner- und Lieferverkehr von 0 % bzw. 5 %, erfüllt das Kriterium der Ziffer 2.3 Lärm-schutzrichtlinien-StV. Ein Nachfahrverbot löst zwischen 38 und 49 der insgesamt 53 nächtlichen Richtwertüberschreitungen. Das Ergebnis wurde mit Schreiben vom 02.07.19 an die zuständige Straßenverkehrsbehörde, den Landrat des Landkreises Limburg-Weilburg über-mittelt.

Behebung Bodenwellen und Unebenheiten, B 54

Der Maßnahmenvorschlag zur Behebung der Bodenwellen und sonstiger Unebenheiten an der B 54 wurde mit einem Schreiben vom 19.10.2018 an den Straßenbaulastträger übermit-telt.

Angleichung Kanalschächte, Elbgrund

Die Zuständigkeit der Sanierung liegt bei der Gemeinde Elbgrund bzw. dem zuständigen Ab-wasserverband. Nach Aussage des Straßenbaulastträgers wurden in den letzten Jahren ei-nige Schachtdeckel saniert. Seitens Hessen Mobil sind keine Kanaldeckel bekannt, die im Gemeindegebiet gravierende Mängel aufweisen.

10.4.6. Elz

10.4.6.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und der Haupteisenbahnstrecken

Die Bundesautobahn A 3 verläuft entlang der südlichen Gemeindegrenze in Ost-West-Rich-tung. Sie führt dabei auch im Süden des Ortes Elz vorbei. Mit nahezu parallelem Verlauf zur A 3 führt die Schnellstrecke Köln- Rhein/Main als Bahnlinie an Elz vorbei. Innerhalb der Ort-schaft Elz ist zudem die Bundesstraße B 8 mit Nord-Süd-Verlauf bis zum Abknicken in die Pfortenstraße kartiert. Des Weiteren findet ein kleiner Abschnitt der L 3462 als Fortsetzung der B 8 in nördlicher Richtung bis zur Einmündung der Offheimer Straße Eingang in die Kar-tierung. In der Ortsdurchfahrt der B 8 zweigt zudem die Kreisstraße K 346, Weberstraße, als kartierte Straße in Richtung Westen ab.

In

Tabelle 101 ist die Anzahl der Betroffenen aus der Lärmkartierung 2017 für die Gemeinde Elz in den einzelnen Pegelklassen für den Ganztagszeitraum und den Nachtzeitraum aufge-führt. Insgesamt sind 581 Betroffene ganztags und 693 Betroffene nachts oberhalb der Aus-lösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht 7,1% der Gesamtbevölkerung ganztags und 7,5 % nachts. Die hohen Belastungen ergeben sich allerdings teilweise durch einen Fehler im Be-rechnungsmodell in Form einer fehlenden bzw. wirkungslosen Lärmschutzwand an der A 3 in Elz. Dieser Fehler wurde im folgenden Unterkapitel durch Nachberechnung behoben. Zudem ergeben sich erhöhte Belastetenzahlen, da gegenüber den vorigen Stufen der Lärmaktions-planung auch noch die Kreisstraße K 345 und die Landesstraße L 3462 kartiert sind.

Tabelle 101: : Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Gemeinde Elz.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	346> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	301	226	54	390	264	39

10.4.6.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

In der Gemeinde Elz konnten drei Lärmkonfliktpunkte besonderer Belastung mit einer LKZ > 200 identifiziert werden, die in Tabelle 102 mit Betroffenen pro Pegelklasse und unter Angabe der maximalen Lärmkennziffern dargestellt sind. Dies beinhaltet die B 8 in der Ortsdurchfahrt von Elz und die Kreisstraße K 346. Zudem wird die A 3 als Lärmkonfliktpunkt identifiziert. Dies entspricht jedoch nicht den tatsächlichen Gegebenheiten, da die Wand-Wall-Kombination nicht in die Berechnung eingeflossen ist.

Tabelle 102: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der maximalen Lärmkennziffern in der Gemeinde Elz.

Elz	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
B 8	74	96	24	71	100	36	271 (DEN), 707 (N)
K 346	127	113	32	133	125	0	308 (DEN), 750 (N)
A 3, ohne LSW im Osten	82	4	0	146	34	0	351 (N) ¹⁴⁰

Im Folgenden soll eine detaillierte Beschreibung der Lärmkonfliktpunkte A 3 und B 8 erfolgen.

A3, Elz

Die Ergebnisse der Lärmkartierung zeigen auch für den Ortsrand von Elz zur A 3 einen Lärmkonfliktpunkt besonderer Belastung an. Dies entspricht jedoch nicht der tatsächlichen Gegebenheiten, da die verlängerte Lärmschutzwand im Osten der Gemeinde nicht korrekt in die Lärmkartierung eingegangen ist. Im Rahmen einer Nachberechnung wurde die Lärmschutzwand im Osten der Gemeinde eingepflegt.

Der südliche Ortsrand von Elz ist durch Lärmschutzwände mit Höhen von 4 m bis 6 m und einem Lärmschutzwall von 6 m Höhe geschützt. Links in Abbildung 70 ist der Übergang der Lärmschutzwand in den Lärmschutzwall dargestellt. Rechts in Abbildung 70 werden durch die farbigen Lärmkennzifferbänder die Bereiche besonderer Belastung gekennzeichnet. Erst ab einer LKZ über 200 wird von einer besonderen Belastung der Bewohner ausgegangen. Dies zeigt sich durch die gelben, orangen und lilafarbenen Lärmkennzifferbänder, die allerdings nur auf der B 8 und nicht auf der A 3 zu verorten sind (s. rechts Abbildung 70).

¹⁴⁰ Lärmschutzwand wirkt in Berechnung nicht



Abbildung 70: Übergang Lärmschutzwand in Lärmschutzwall südlich von Elz an der A 3 (links) und Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts im Nachtzeitraum durch normierte farbige Lärmkennziffernbänder (rechts). ¹⁴¹¹⁴²

In Tabelle 103 erfolgt die Gegenüberstellung der Belastetenzahlen durch die A 3 in Elz mit wirksamer Lärmschutzwand in der unteren Zeile der Tabelle und ohne wirksame Lärmschutzwand im Osten der Ortschaft in der oberen Zeile, sowie der Darstellung der maximalen Lärmkennziffer für beide Fälle.

Unter Einpflegen der Lärmschutzwand in die Berechnung reduziert sich die Anzahl der Betroffenen oberhalb der Auslösewerte von 86 auf 21 im Ganztagszeitraum und von 180 auf 90 im Nachtzeitraum. Die maximale Lärmkennziffer reduziert sich von 351 auf 130.

Tabelle 103: Anzahl der Betroffenen pro Pegelklasse an der A 3 in Elz mit wirksamer Lärmschutzwand im Osten der Ortschaft (untere Zeile) und ohne wirksame Lärmschutzwand (obere Zeile) sowie unter Angabe der maximalen normierten Lärmkennziffer.

Elz	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
A 3, ohne LSW im Osten	82	4	0	146	34	0	351 (N) ¹⁴³
A 3 mit LSW im Osten	21	0	0	85	5	0	130 (N) ¹⁴⁴

Die Lage der Isophonenbänder verändert sich durch Einbeziehung der Lärmschutzwände im Osten wie in Abbildung 71 dargestellt. So befinden sich die höchsten Belastungen in den Pegelklassen von 65-70 dB(A) ganztags.

¹⁴¹ Regierungspräsidium Gießen.

¹⁴² Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

¹⁴³ Lärmschutzwand wirkt in Berechnung nicht

¹⁴⁴ Wand-Wall Kombination bis zur Autobahnbrücke der B 8.

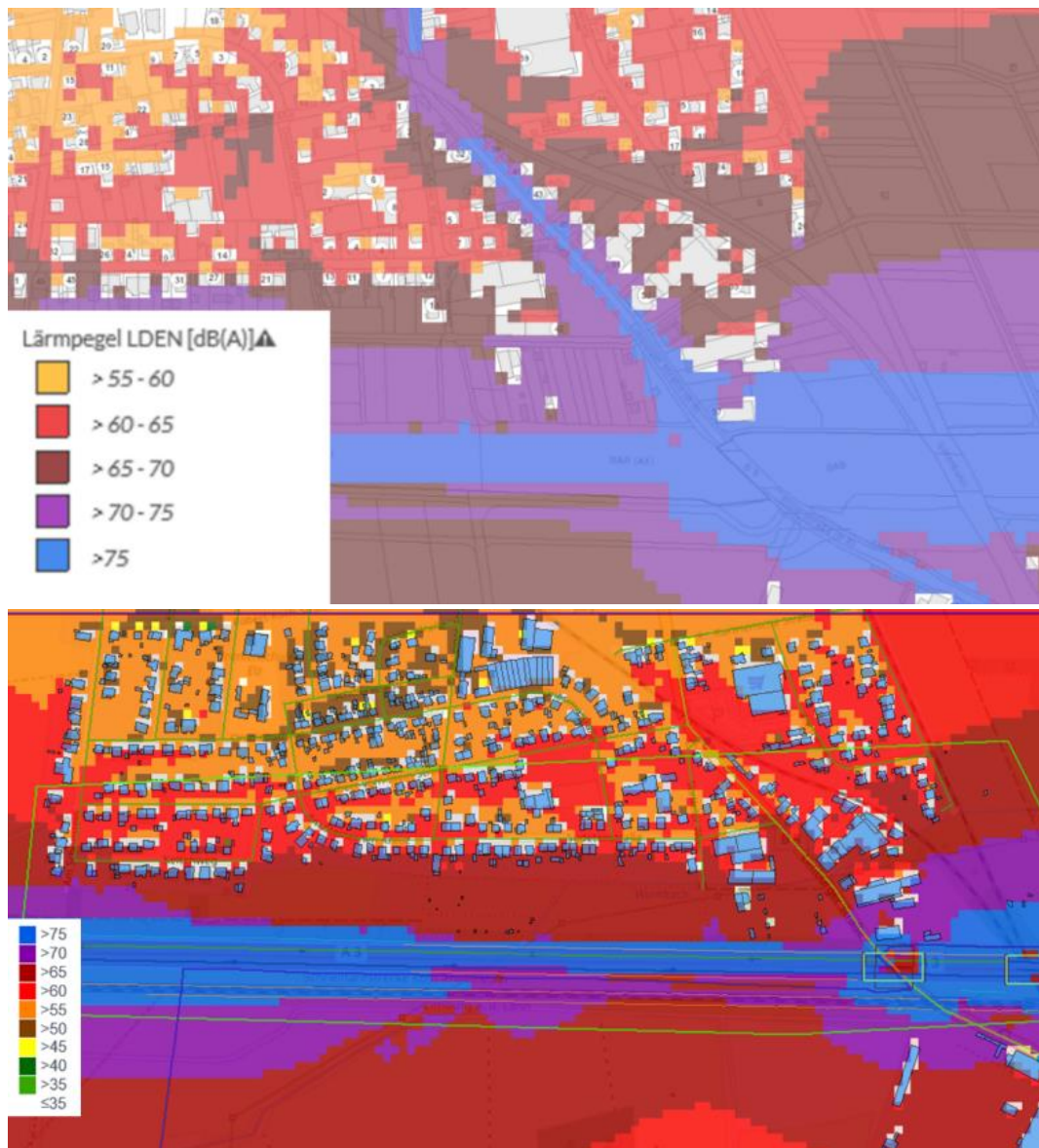


Abbildung 71: Isophonenbänder für den Ganztagszeitraum L_{DEN} nach VBUS ohne Wirkung der Lärmschutzwand im Osten der Gemeinde Elz (oben) und mit Wirkung der Lärmschutzwand (unten).¹⁴⁵¹⁴⁶¹⁴⁷

B 8, Elz

Der Lärmkonflikt B 8 in der Ortsdurchfahrt von Elz ist durch die straßenrandnahe Bebauung geprägt. Die dichte Wohnbebauung wird lediglich von Hofeinfahrten unterbrochen. In der Regel befinden sich im Erdgeschoß Geschäfte und in den Obergeschossen Wohnnutzung. Die Fahrbahn der B 8 und die Bürgersteige sind in der Ortsdurchfahrt von Elz schmal, wie oben links in Abbildung 72 entnommen werden kann. Nahezu die gesamte Ortsdurchfahrt der B 8 stellt im Nachtzeitraum einen Lärmkonflikt besonderer Belastung dar, wie unten in Abbildung 72 mit Lärmkennziffern über 200 entnommen werden kann.

¹⁴⁵ Quelle: ODN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

¹⁴⁶ Hintergrund: © GeoBasis-DE/BKG 2017 © Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

¹⁴⁷ Wall-Wand-Kombination mit Ende an der Autobahnbrücke zur B 8.



Abbildung 72: Bebauung entlang der B 8 in Elz (oben, links) und Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts im Nachtzeitraum durch normierte Lärmkennziffernbänder (unten).^{148,149}

10.4.6.3. Maßnahmenplanung

Maßnahmenumsetzung

Lärmsanierung, B 8 Elz

Im Rahmen der Lärmsanierung wurden auf Grundlage der Verkehrslärmschutzrichtlinie des Bundes von 1997 (VLärmSchR 97) in der Ortsdurchfahrt von Elz entlang der B 8 fast alle Gebäude mit Grenzwertüberschreitungen durch den Einbau von Lärmschutzfenstern saniert. Ausnahmen bilden dabei zwei Gebäude in der Limburger Straße und fünf Gebäude in der Rathausstraße.

Maßnahmenvorschläge

Lärmmindernder Straßenbelag

Der Einbau von lärmminderndem Straßenbelag als Maßnahme zur Lärminderung wurde vorgeschlagen.

Bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h erfolgt zurzeit von Hessen Mobil kein standardisierter Einbau von lärmarmen Deckenbelägen. Ein Grund dafür ist, dass nach der gültigen Lärmbeurteilungsvorschrift (RLS 90) kein zugelassener Lärmreduzierungsbeiwert für die in Frage kommenden Deckschichten angesetzt werden kann.

¹⁴⁸ Regierungspräsidium Gießen.

¹⁴⁹ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

Da bei Geschwindigkeiten von 50 km/h die maßgeblich für eine störende Geräusentwicklung verantwortlichen LKW- Antriebsgeräusche im Vergleich zu den Abrollgeräuschen überwiegen, wird der Einfluss der Fahrbahndeckenwahl (Reifen- Decken- Geräusch) als untergeordnet betrachtet und auch aus diesem Grunde nicht eingesetzt.

Tempo 30, K 346, Elz

Tempo 30 als Maßnahme der Lärminderung an der K 346 wurde vorgeschlagen. Es wurden im Zuge der K 346 insgesamt 116 Gebäude links und rechts der Kreisstraße schalltechnisch geprüft. An 66 Gebäuden an der K 346 werden die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV am Tag und in der Nacht überschritten, an 5 Gebäuden werden die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV in der Nacht überschritten. Durch Einführung einer nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung können die Richtwerte weitgehend eingehalten werden. Die Pegelminderung, die im Grunde durch die Überschreitung der Schwellenwerte nur geringfügig ausfallen müsste, ist in jedem Fall gegeben. Selbst die geforderten 3 dB(A) bzw. 2,1 dB(A) Pegelminderung der Lärmschutz-Richtlinie-StV kann an fast allen Gebäuden mit Überschreitungen erzielt werden. Der Maßnahmenvorschlag zur Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen an der K 346 befindet sich in Prüfung. Die Maßnahmen wurden zur Prüfung mit Schreiben vom 08.07.2019 an die zuständige Straßenverkehrsbehörde übermittelt.

Tempo 30, B 8, Elz

Tempo 30 als Maßnahme der Lärminderung an der B 8 wurde vorgeschlagen. Es wurden im Zuge der B 8 insgesamt 185 Gebäude links und rechts der Bundesstraße schalltechnisch geprüft. An 69 Gebäuden an der B 8 werden die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV in der Nacht überschritten, an 2 Gebäuden werden die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV am Tag und in der Nacht überschritten. Die Pegelminderung, die im Grunde durch die Überschreitung der Schwellenwerte nur geringfügig ausfallen müsste, ist in jedem Fall gegeben. Selbst die geforderten 3 dB(A) bzw. 2,1 dB(A) Pegelminderung der Lärmschutz-Richtlinie-StV kann an fast allen Gebäuden mit Überschreitungen erzielt werden. Der Maßnahmenvorschlag zur Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen an der B 8 befindet sich in Prüfung. Die Maßnahmen wurden zur Prüfung mit Schreiben vom 08.07.2019 an die zuständige Straßenverkehrsbehörde übermittelt.

Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80/100 km/h an A 3, Elz

Tempolimits auf der A 3 in Elz von 80 – 100 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw wurden als Maßnahmenvorschlag zur Lärminderung vorgebracht.

Die Richtwertüberschreitung liegt bei jeweils 1 dB(A) an insgesamt 3 Standorten in einem Wohngebiet (Keltenweg).

Der Maßnahmenvorschlag wurde seitens des Straßenbulasträgers Hessen Mobil aufgrund der geringen Anzahl von Betroffenen, der vorhandenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen (durchgehender Lärmschutz mit Lärmschutzwand und -wall), aus Sicherheitsgründen der als kritisch zu betrachtenden Beschränkung für Lkw in einem Steigungs-/ Gefällebereich (Elzer Berg) sowie der geringen Wirksamkeit einer Beschränkung für Pkw (unter Beachtung der Verbindungsfunktion einer europaweit wichtigen Autobahn) abgelehnt.

Stationärer Blitzer an A 3, Höhe Keltenweg, Elz

Die Überwachung der Geschwindigkeiten obliegt der Polizei. Eine dauerhafte Geschwindigkeitsüberwachung bei ca. Betriebskilometer 103,5 (Höhe Keltenweg) ist aus Sicht des Straßenbaulastträgers nicht erforderlich, da zumeist keine Beschränkungen vorliegen. Die SBA-Anzeigen werden nur aus Gründen der Verkehrsbeeinflussung (bei Stau, Fahrstreifenwegfall etc.) aktiviert. Wie die Lärmberechnungen ergeben haben, würde eine dauerhafte Beschränkung auch nur wenig Effekt zeigen.

Ortsumgehung B 8

Die Ortsumgehung B 8 wurde seitens der Nachbarkommune B 8 abgelehnt und wird deshalb nicht mehr weiterverfolgt.

Errichtung eines längeren Schallschutzes, Erhöhung des bestehenden Walls, Einhausung an A 3, Elz

An der A 3 ist südlich des Ortsteils Elz eine umfangreiche Kombination aus Lärmschutzwällen und Lärmschutzwänden vorhanden. Der Maßnahmenvorschlag wird vom Straßenbaulastträger abgelehnt.

10.4.7. Hadamar

10.4.7.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Die Stadt Hadamar wird im nordöstlichen Teil des Stadtgebiets von der B 54 in Nord-Süd-Richtung durchlaufen. Sie verläuft zwischen den Stadtteilen Niederweyer und Oberweyer in Richtung Norden und als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Niederzeuzheim. Im Nordosten des Landkreises ist die Landesstraße L 3022 bis zur Einmündung in die Oberweyerer Straße kartiert. Im Stadtteil Niederhadamar ist die L 3462 kartiert, die in Nord-Süd-Richtung durch den Stadtteil Steinheim als Ortsdurchfahrt verläuft.

In Tabelle 104 ist die Anzahl der Betroffenen aus der Lärmkartierung 2017 für die Stadt Hadamar in den einzelnen Pegelklassen für den Ganztagszeitraum und den Nachtzeitraum aufgeführt. Insgesamt sind 238 Betroffene ganztags und 218 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht 1,9 % der Gesamtbevölkerung ganztags und 1,7 % nachts.

Eine Erhöhung der Betroffenenzahlen im Vergleich zur 2. Stufe ergibt sich durch die zusätzliche Kartierung der L 3462 im Stadtteil Niederzeuzheim und der L 3022 in Steinheim.

Tabelle 104: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Stadt Hadamar.

	Betroffenenzahl L _{DEN}			Betroffenenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	187	43	8	164	34	20

10.4.7.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

Im Rahmen der Auswertung der Lärmkartierung 2017 konnten für das Stadtgebiet Hadamar drei Lärmkonfliktpunkte identifiziert werden. Sie befinden sich jeweils im Nachtzeitraum in

der L 3462 im Stadtteil Niederhadamar, in der B 54 im Stadtteil Oberzeuzheim und in der L 3022 im Stadtteil Steinbach. Die Betroffenen pro Pegelklasse sowie die maximalen Lärmkennziffern sind Tabelle 105 zu entnehmen.

Tabelle 105: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der maximalen Lärmkennziffern in der Stadt Hadamar.

Stadtteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Niederhadamar, L 3462	148	3	0	134	0	0	230 (N)
Oberzeuzheim, B 54	29	39	8	25	35	19	331 (N)
Steinbach, L 3022	31	0	0	27	0	0	257 (N)

Die folgende Darstellung soll zur Verdeutlichung des Lärmkonfliktpunktes B 54 in der Ortsdurchfahrt von Oberzeuzheim dienen.

B 54, Oberzeuzheim

Die Ortsdurchfahrt der B 54 durch Oberzeuzheim ist durch eine straßenrandnahe Wohnbebauung geprägt, die teilweise Gebäude aufweist, die zurückgesetzt sind und kleine Vorgärten besitzen. Es sind beidseitig versetzte Parkbuchten an der Straße vorhanden, wie links in Abbildung 73 ersichtlich ist. Rechts in selbiger Abbildung ist eine Visualisierung der Lärmkennziffern im Nachtzeitraum gegeben. Die gelben und das orange Lärmkennzifferband zeigen Bereiche besonderer Lärmbelastung im Nachtzeitraum an.



Abbildung 73: Bebauung entlang der B 54 in Oberzeuzheim (links) und Visualisierung des Lärmkonfliktpunktes im Nachtzeitraum durch normierte farbige Lärmkennziffernbänder (rechts).¹⁵⁰¹⁵¹

¹⁵⁰ Regierungspräsidium Gießen.

¹⁵¹ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

10.4.7.3. **Maßnahmenplanung**

Maßnahmenvorschläge

Folgende Maßnahmenvorschläge wurden im Rahmen Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht, die sich an Lärmkonfliktpunkten befinden.

Lkw Fahrverbote in den Stadtteilen

Lkw-Fahrverbote wurden als Maßnahme der Lärminderung vorgebracht.

Im Stadtteil Steinbach existiert bereits ein Lkw-Fahrverbot. Für die Stadtteile Neiderzeuzheim und Oberzeuzheim existieren keine Ausweichmöglichkeiten für den Lkw-Verkehr. In Niederhadamar handelt es sich bei den Lkw Bewegungen um Ziel- und Quellverkehr.

Generelles Durchfahrtsverbot für Lkw im Nachtzeitraum, L 3022/L 3287, Steinbach

Der Vorschlag eines generellen Lkw-Durchfahrtsverbots im Nachtzeitraum ist als Maßnahme der Lärminderung eingegangen.

Ein generelles Durchfahrtsverbot für Lkw ist rechtlich nicht möglich, da Ziel- und Quellverkehr möglich sein muss.

Maßnahmen in Planung

Tempo 30, Ortsdurchfahrten Stadtgebiet Hadamar

Durchgängige Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h als Maßnahme der Lärminderung anstatt partieller Geschwindigkeitsbeschränkungen an folgenden Ortsdurchfahrten befindet sich in Prüfung durch den Straßenbaulastträger.

- Niederhadamar, L 3462
- Niederzeuzheim, L 3278
- Oberzeuzheim, B 54
- Steinbach, L 3022
- Hadamar, Alte Chaussee, K 339

Geschwindigkeitsmessungen, alle Stadtteile

Die Durchführung von Geschwindigkeitsmessungen in regelmäßigen Abständen ist in Planung.

Erneuerung stationärer Messanlagen

Eine sukzessive Erneuerung stationärer Messanlagen ist in Planung und in die Haushaltsplanungen mit aufgenommen worden.

Fahrbahnverengungen, L 3022, Steinbach

Die potentielle Umsetzung von Fahrbahnverengungen am Ortseingang und Ortsausgang befindet sich aktuell in Prüfung.

Ortsumgehung, B 54 Oberzeuzheim

Durch den Bau der Ortsumgehung Oberzeuzheim wird sich eine deutliche Entlastungswirkung des Verkehrsaufkommens (Durchgangsverkehr) und eine deutliche Verkehrsberuhigung ergeben. Die Ortsumgehung B 54 im Ortsteil Oberzeuzheim ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgeführt.

10.4.8. Hünfelden

10.4.8.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Die Gemeinde Hünfelden wird von Süden nach Norden des Gemeindegebiets von der B 417 durchlaufen. Sie ist ab dem Ortsteil Kirberg kartiert und setzt sich sodann in den Norden vorbei an Neesbach und zwischen den Ortschaften Nauheim und Mensfelden fort. Die A 3 verläuft entlang der nordöstlichen Gemeindegrenze vorbei an den Ortsteilen Gnadenthal und Dauborn. Dazu parallel verläuft die Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main des Schienenverkehrs.

In Tabelle 106 ist die Anzahl der Betroffenen aus der Lärmkartierung 2017 für die Gemeinde Hünfelden in den einzelnen Pegelklassen für den Ganztagszeitraum und den Nachtzeitraum aufgeführt. Insgesamt sind 61 Betroffene ganztags und 66 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht 0,6 % der Gesamtbevölkerung ganztags und 0,7 % nachts.

Tabelle 106: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Gemeinde Hünfelden.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	27	21	13	25	26	15

10.4.8.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

Nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 verfügt die Gemeinde Hünfelden über einen Lärmkonfliktpunkt an der Ortsdurchfahrt der B 417 in Kirberg. Die Betroffenen oberhalb der Auslösewerte und die maximale Lärmkennziffer ist in Tabelle 107 dargestellt.

Tabelle 107: Lärmkonfliktpunkt mit Betroffenen pro Pegelklasse oberhalb der Auslösewerte unter Angabe der maximalen Lärmkennziffer in der Gemeinde Hünfelden.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Kirberg, B 417	26	21	13	23	26	15	219 (DEN), 531 (N)

10.4.8.3. Maßnahmenplanung

Folgende Maßnahmenvorschläge sind im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangen.

Lärmmessung, Kirberg, B 417

Lärmmessungen stellen im Gegensatz zu Berechnungen immer nur eine Momentaufnahme der Geräuschsituation an einem bestimmten Messort dar, die nicht repräsentativ für den Jahresverlauf ist. Als wissenschaftlich anerkannt gilt, dass die einschlägigen Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmbelastung aus dem Straßenbereich die Lärmimmissionen generell zu Gunsten der Betroffenen überschätzen und diesen damit einen höheren Schutzanspruch einräumen. Aus diesem Grund sind nach den einschlägigen Lärmschutzvorschriften nur Verkehrslärmberechnungen zulässig.

Lkw-Durchfahrtsverbot, Dauborn, L 3030 und L 3022

Bei den Landesstraßen L 3030 und L 3022 handelt es sich um Straßen, die zwar nicht von der EU-Kartierung, aber von der PLUS-Kartierung des Landes Hessen erfasst worden sind. Da Maßnahmenvorschläge erfolgt sind, wurden Berechnungen an beiden Straßen angestoßen.

Sowohl die L 3030 (Mühlstraße und Laistraße) als auch die L 3022 (Neuherbergstraße) stellen Lärmkonfliktpunkte nach Auswertung der PLUS-Kartierung dar. Die beiden Straßen sind unter Angabe ihrer maximalen Lärmkennziffern sowie der Betroffenzahlen in Tabelle 108 dargestellt.

Für beide Straßen wurde eine schalltechnische Berechnung für ein potientielles Lkw-Fahrverbot, als auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung beim Straßenbaulastträger mit Schreiben vom 19.10.21018 angefordert. Die schalltechnische Berechnung durch den Straßenbaulastträger ergibt, dass weder die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinie noch die sogenannten Schwellwerte der Gesundheitsgefährdung überschritten werden. Daraus ergibt sich keine rechtliche Grundlage zur Anordnung eines Lkw-Durchfahrtsverbots oder eines Tempolimits.

Tabelle 108: Lärmkonfliktpunkte in der Gemeinde Hünfelden nach Auswertung der PLUS-Kartierung.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Dauborn, L 3030	58	44	0	61	31	0	290 (DEN) 718 (N)
Dauborn, L 3022	59	0	0	50	0	0	284 (N)

Zudem wurden Vorschläge zu Tempolimits an der L 3277 in Hünfelden-Ohren und an der L 3022 in Hünfelden-Kirberg vorgebracht, die selbst nach Auswertung der PLUS-Kartierung keinen Lärmkonfliktpunkt ausweisen und demnach keine Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung besteht.

10.4.9. Limburg

10.4.9.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Die Stadt Limburg wird von Osten nach Westen von der Bundesautobahn A 3 durchlaufen. Nahezu parallel dazu verläuft die Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main als wichtige Schienenstrecke. Die A 3 tangiert in ihrem Verlauf Limburg im Norden. Die Anbindung von Limburg an die Autobahn wird über die beiden Anschlussstellen „Limburg-Nord“ und „Limburg-Süd“ gewährleistet. Am Kreuz Limburg Nord wird die A 3 von der kartierten B 49 gekreuzt, die sich nach Süden in die Kernstadt und nach Norden entlang des Gewerbegebiets Offheim fortsetzt. Im weiteren südlichen Verlauf geht die B 49 in die B 8/ B 54 (Schiede) über. Die Schiede erfüllt dabei eine wichtige Verbindungsfunktion. In der Summenbilanz der Fahrten entfällt auf den Durchgangsverkehr ein Anteil von 25%.¹⁵² Von der B 8/ 54 zweigt mit der Diezer Straße die B 54/B 417 als kartierte Straße nach Südwesten ab.

Im innerstädtischen Bereich der Stadt Limburg sind etwa 25 % der Fahrten auf der B 54 und der B 417 nach Aussage der Stadt Limburg dem Durchgangsverkehr zuzuschreiben. Nach Osten geht die B 8/ B 54 in die B 8/ B 417 über. Mit der Wiesbadener Straße zweigt die B 417 im weiteren Verlauf nach Osten in Richtung des Stadtteils Linter ab. Die B 8 führt in Form der Frankfurter Straße nach Osten in Richtung des Stadtteils Lindenholzhausen. Zudem führt die B 8 aus der Kernstadt von der B 49 aus nach Westen, wo sie vor dem Stadtteil Staffel in die Nachbarkommune Elz abknickt. Von diesem Abschnitt der B 8 zweigt die Kreisstraße K 477, Offheimer Weg, als kartierte Straße nach Norden in den Stadtteil Offheim ab. Im Stadtteil Offheim ist zudem die K 473, Kapellenstraße von der Kartierung erfasst. Innerhalb der Kernstadt sind noch weitere Straßen- und Straßenabschnitte wie die Ste.-Foy-Straße, die Dr.-Wolff-Straße, die Garbenstraße, die Kreisstraßen K 470 und K 472 u.a. von der Kartierung erfasst. Die Lärmbelastung im Nachtzeitraum ist für einen Ausschnitt der Stadt Limburg in Abbildung 74 dargestellt. Im Stadtteil Staffel sind die Landesstraße L 3447 und der Abzweig der K 475 von der L 3447 kartiert. Im Stadtteil Blumenrod ist die L 3020 von der Kartierung erfasst sowie die Kreisstraße K 474. Sie dient als Verbindung der kartierten L 3020 und der kartierten B 417 in den Stadtteil Linter. Die Lahntalbahn durchläuft von Osten nach Westen die Stadtteile Eschhofen und die Kernstadt selbst.

¹⁵² Modellvorhaben „Modellstadt sozial-ökologischer Verkehr“ – Schlussbericht – Schlegel – Dr. –Ing. Spiekermann GmbH & Co Düsseldorf, April 1996



Abbildung 74: Visualisierung der Lärmbelastung im Nachtzeitraum in der Stadt Limburg durch normierte Lärmkennziffernbänder.¹⁵³¹⁵⁴

In Tabelle 109 ist die Anzahl der Betroffenen aus der Lärmkartierung 2017 für die Stadt Limburg in den einzelnen Pegelklassen für den Ganztagszeitraum und den Nachtzeitraum aufgeführt. Insgesamt sind 2256 Betroffene ganztags und 2652 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht 6,4 % der Gesamtbevölkerung ganztags und 7,6 % nachts. Neben den Kommunen Brechen und Elz liegt in der Stadt Limburg damit die höchste prozentuale Belastung vor. Absolut gesehen entfällt die Hälfte der Belasteten im Kreis Limburg-Weilburg auf die Stadt Limburg. Dabei ist die Belastung im Nachtzeitraum, bedingt durch den überregionalen Verkehr, noch höher als im Ganztagszeitraum. Bezogen auf die absolute Betroffenheit im Regierungsbezirk Gießen liegt die Stadt Limburg nach der Stadt Gießen auf Platz 2 der am höchst belasteten Kommunen bzw. Städte. Bei der Ermittlung der Belastetenzahlen haben allerdings die umgesetzten Geschwindigkeitsbeschränkungen im Nachtzeitraum auf 30 km/h noch keinen Eingang in die Berechnungen gefunden. Dies betrifft in der Kernstadt die Frankfurter Straße (B 8/B 417), die Straße „Im Schlenkert“, die Diezer Straße (B 54) und die Holzheimer Straße (L 3020). Im Stadtteil

¹⁵³ Regierungspräsidium Gießen.

¹⁵⁴ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

Lindenholzhausen betrifft es die B 8. Die tatsächlichen Zahlen der Betroffenen, sowie die maximalen Lärmkennziffern fallen demnach niedriger aus. Eine detaillierte Betrachtung der Betroffenenzahlen und des Lärmkonfliktpotentials erfolgt im Folgenden.

Tabelle 109: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Stadt Limburg.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	1308	877	71	1531	953	168

10.4.9.2. Angaben vorhandener Lärmprobleme

Lärmkonfliktpunkte resultieren aus den EU-kartierten Bereichen neben der Kernstadt in den Stadtteilen Linter, Lindenholzhausen Offheim, Blumenrod und Staffel. Die einzelnen Lärmkonfliktpunkte unter Angabe der Belasteten pro Pegelklasse und die Angabe der maximalen Lärmkennziffer ist Tabelle 110 zu entnehmen.

Die größte Lärmkennziffer ergibt sich im Bereich der Holzheimer Straße, L 3020 mit einer maximalen normierten Lärmkennziffer von 1121 für einen Abschnitt im Nachtzeitraum. Dabei ist die Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 im Nachtzeitraum berücksichtigt, der zum 02.03.2016 zugestimmt worden ist. Eine weitere sehr hohe Belastung ist an der B 8/B 417 in der Diezer Straße mit einer maximalen nächtlichen Lärmkennziffer von 968 zu verzeichnen. Mit einem Wert von 838 im Nachtzeitraum ist der Stadtteil Lindenholzhausen durch die B 8 in einem Abschnitt weiterhin belastet, obwohl im Nachgang zur 2. Stufe des Lärmaktionsplanes die Zustimmung zu Tempo 30 im Nachtzeitraum erfolgt. Einen ähnlich hohen maximalen Wert von 900 weist die K 470, Garbenstraße im Nachtzeitraum in der Kernstadt auf.

Tabelle 110: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der maximalen Lärmkennziffern in der Stadt Limburg.

Stadtteil	Straße	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
		>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
		dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Kernstadt	A 3	280	18	2	333	119	2	625 (N)
	B 8, Frankfurter Straße	54	36	0	55	35	0	677 (N) ¹⁵⁵
Kernstadt	Im Schlenkert	35	0	0	34	0	0	239 (N) ¹⁵⁵
	B 8/ B 54, Schiede(tunnel)	96	114	10	100	117	24	465 (N)
	B 54, Diezer Straße	182	175	5	180	166	5	358 (DEN), 968 (N) ¹⁵⁵
	K 470, Garbenstraße	27	101	13	27	102	11	425 (DEN), 900 (N)
	Dr. Wolff Straße	14	15	0	12	13	0	299 (N)

¹⁵⁵ LKZ und Belastetenzahlen unter Berücksichtigung von Tempo 30 im Nachtzeitraum

	L 3020, Holzheimer Straße	123	118	0	151	39	0	467 (DEN), 1121 (N) ¹⁵⁶
	Ste.-Foy Straße	65	32	0	77	13	0	454 (N)
	K 477, Offhei- mer Weg	99	4	0	91	0	0	627 (N)
Ahlbach	B 49	17	3	2	24	3	2	34 (DEN), 82 (N)
Linter	B 417	74	53	13	75	48	29	499 (N)
Linden- holzhaus- en	B 8	90	53	0	90	50	0	254 (DEN), 838 (N) ¹⁵⁶
Offheim	K 473/K477	89	53	0	85	37	0	456 (N)
Staffel	L 3447	129	99	0	117	92	0	215 (D), 657 (N)
	K 470	20	14	0	16	14	0	260 (N)

Zur Verdeutlichung der Lärmkonfliktpunkte sollen folgende Darstellungen einzelner Lärmkonfliktpunkte dienen.

Diezer Straße, B 54, Kernstadt

Der Lärmkonfliktpunkt Diezer Straße ist durch eine straßenrandnahe, dichte Wohnbebauung mit punktuellen Lücken geprägt. Partiiell sind die Wohngebäude durch Vorgärten von der Straße aus zurückgesetzt, wie in Abbildung 75 ersichtlich ist. Teilweise ist lediglich ein schmaler Bürgersteig vorhanden. Abschnittsweise befinden sich einseitig Parkstreifen an der Diezer Straße. Bei der Diezer Straße handelt es sich sowohl ganztags als auch nachts um einen Lärmkonfliktpunkt mit maximalen Werten der Lärmkennziffer von 358 ganztags und 968 nachts. Der Grad der Belastung im Nachtzeitraum ist durch die farbigen Lärmkennzifferbänder in Abbildung 75 für den Nachtzeitraum dargestellt. Tempo 30 im Nachtzeitraum ist bereits als lärmindernde Maßnahme umgesetzt.

¹⁵⁶ Unter Berücksichtigung von Tempo 30 im Nachtzeitraum



Abbildung 75: Bebauung entlang der B 54 in der Kernstadt und Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts im Nachtzeitraum durch normierte Lärmkennziffernbänder. ^{157,158}

Schiede, B 8/B54, Kernstadt

Bei dem Lärmkonfliktpunkt Schiede, B 8/ B 54 in der Kernstadt wechselt die Art der Bebauung im Straßenverlauf. Sie besteht u.a. aus typischer Innenstadtbebauung mit Wohnbebauung (vgl. links Abbildung 76), öffentlichen Gebäuden und Geschäftshäusern. Die Straße ist vierspurig ausgebaut und verfügt abschnittsweise über seitliche Parkstreifen sowie Abbiegespuren. Eine Visualisierung der Lärmschwerpunkte im Nachtzeitraum vom Lärmkonfliktpunkt Schiede ist rechts aus Abbildung 76 zu entnehmen. Die gelben, orangen und roten Bereiche stellen Bereiche besonderer Belastung im Nachtzeitraum dar.

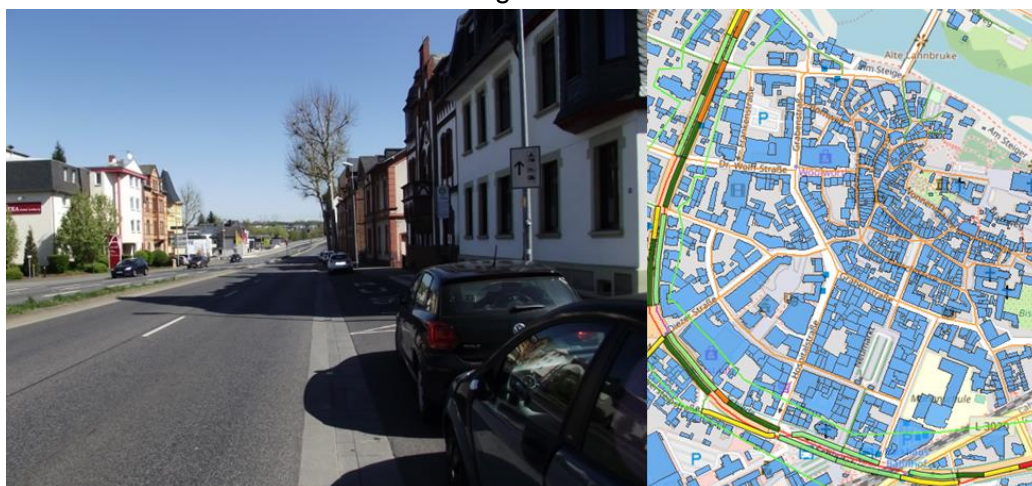


Abbildung 76: Bebauung entlang der B 8/ B 54, Schiede, in der Kernstadt (links) Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts im Nachtzeitraum durch normierte Lärmkennziffernbänder (rechts). ^{157,158}

¹⁵⁷ Regierungspräsidium Gießen.

¹⁵⁸ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

Holzheimer Straße, L 3020, Kernstadt

Am Lärmkonfliktpunkt Holzheimer Straße wechselt die Bebauung innerhalb ihres Verlaufs. Im nördlichen Straßenabschnitt liegt eine straßenrandnahe Blockbebauung vor, wie links in Abbildung 77 zu entnehmen ist. Im weiteren Verlauf nach Süden liegt eine lückenhafte Bebauung mit größerem Abstand zur Straße vor. Die Straße selbst verfügt über eine schmale Fahrbahn und schmale Bürgersteige. Ein beidseitiger Fahrradstreifen und wechselseitige Parkstreifen schaffen Abstand zur Wohnbebauung. In der Mitte und rechts in Abbildung 77 ist die Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts im Nachtzeitraum unter Zuhilfenahme farbiger Lärmkennzifferbänder mit und ohne nächtliches Tempo 30 dargestellt. Die Umsetzung von Tempo 30 im Nachtzeitraum zeigt eine Abnahme der Bereiche besonderer Lärmbelastung in Form des Anstiegs grüner Lärmkennzifferbänder in der rechten Abbildung an.



Abbildung 77: Bebauung entlang der L 3020 in der Kernstadt (links) Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts im Nachtzeitraum durch normierte Lärmkennzifferbänder ohne nächtliches Tempo 30 (Mitte) und mit nächtlichem Tempo30 (rechts). ^{159/160}

Frankfurter Straße, B 8, Kernstadt

Der Lärmkonfliktpunkt Frankfurter Straße in Limburg ist durch die meist einseitige, straßenrandnahe Blockbebauung geprägt. Die Straße ist von schmalen Bürgersteigen gesäumt. Ab dem Abzweig der B 471, Wiesbadener Straße verläuft die Frankfurter Straße, B 8, dreispurig. Abbiegespuren sind vorhanden, wie links in Abbildung 78 ersichtlich ist. Das Wohngebiet am Ortsausgang auf der Höhe der „Dresdner Straße/Breslauer Straße“ ist durch eine Lärm-schutz-einrichtung geschützt. Der Bereich besonderer Belastung im Nachtzeitraum liegt im Bereich des Abzweigs der Wiesbadener Straße vor, wie rechts in Abbildung 78 durch den gelben, lilafarbenen und orangefarbenen Abschnitt dargestellt. Die umgesetzte nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h schafft allerdings bereits Entlastung an dem

¹⁵⁹ Regierungspräsidium Gießen.

¹⁶⁰ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

Lärmkonfliktpunkt, sodass für den Ganztagszeitraum kein Lärmkonfliktpunkt besonderer Belastung mehr vorliegt.



Abbildung 78: Bebauung entlang der B 8 in der Kernstadt (links) Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts im Nachtzeitraum durch normierte Lärmkennziffernbänder (rechts). ^{159,160}

Frankfurter Straße, B 8, Lindenholzhausen

Der Lärmkonfliktpunkt Frankfurter Straße im Stadtteil Lindenholzhausen ist durch seine straßenrandnahe Bebauung mit Ein- und Zweifamilienhäusern geprägt. Diese sind teilweise zurückgesetzt und verfügen über kleine Vorgärten. Abbiegespuren sind vorhanden, wie links aus Abbildung 79 entnommen werden kann. Nahezu die gesamte Ortsdurchfahrt stellt im Nachtzeitraum einen Lärmkonfliktpunkt besonderer Belastung mit Werten über 200 für die Lärmkennziffer dar, wie die Lärmkennziffernbänder exklusive der zwei grünen Bereiche rechts in Abbildung 79 zeigen. Im Nachgang zur 2. Stufe wurde die notwendigen Zustimmungen zur Umsetzung von Tempo 30 im Nachtzeitraum am 13.09.2018 erteilt.



Abbildung 79: Bebauung entlang der B 8 im Stadtteil Lindenholzhausen (links) Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts im Nachtzeitraum durch normierte Lärmkennziffernbänder (rechts). ^{161,162}

¹⁶¹ Regierungspräsidium Gießen.

¹⁶² Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

Mainzer Straße, B 417, Linter

Der Lärmkonfliktpunkt B 417 im Stadtteil Linter ist die Fortsetzung der innerstädtischen Wiesbadener Straße. Der Lärmkonfliktpunkt zeichnet sich durch eine straßenrandnahe Bebauung mit Ein- und Zweifamilienhäusern aus, die teilweise eine gewerbliche Nutzung im Erdgeschoß aufweisen (vgl. links Abbildung 80). Die B 417 verfügt im Stadtteil Linter über eine schmale Fahrbahn, die beidseitig von schmalen Bürgersteigen gesäumt ist. Im Nachzeitraum liegt im Bereich der Einmündung „Im untersten Grund“ bis zur Einmündung „Sonnenweg“ ein Lärmkonfliktpunkt besonderer Belastung mit Lärmkennzifferwerten über 200 vor, wie die gelben, orangen und roten Lärmkennzifferbänder rechts in Abbildung 80 visualisieren.



Abbildung 80: *Bebauung entlang der B 277 in der Kernstadt (links) Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts im Nachtzeitraum durch normierte Lärmkennzifferbänder (rechts).* ¹⁶¹¹⁶²

10.4.9.3. **Maßnahmenplanung**

Umgesetzte Maßnahmen und Maßnahmen in Umsetzung

Tempo 30, Nachtzeitraum, B 8, Frankfurter Straße, Kernstadt

Für die Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 im Nachtzeitraum an der B 8, Frankfurter Straße in Limburg wurden zum 12.11.2015 alle notwendigen Zustimmungen erteilt. Zur Überwachung der angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkung sollte nach Angaben der Stadt Limburg zudem eine stationäre Geschwindigkeitsmessanlage installiert werden. Durch die Maßnahmenumsetzung kommt es zu einer Lärmreduzierung von ca. 2,5 dB(A). Dabei handelt es sich um eine Pegelminderung, die für das menschliche Ohr wahrnehmbar ist. Durch die Einführung von Tempo 30 im Nachtzeitraum wird der Lärmkonfliktpunkt besonderer Belastung unter Betrachtung des Ganztagszeitraums eliminiert. Zudem kann die Summe der Betroffenen oberhalb der Auslösewerte auf jeweils 90 reduziert und zu niedrigeren Pegelklassen verschoben werden, wie in Tabelle 111 ersichtlich ist.

Tabelle 111: Gegenüberstellung der Betroffenzahlen und der maximalen Lärmkennziffern ohne (obere Zeile) und mit (untere Zeile) Tempo 30 im Nachtzeitraum in der Frankfurter Straße, B 8 in Limburg.

B 8, Frankfurter Straße, Kernstadt	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Ohne Tempo 30, nachts	42	56	0	37	64	0	263 (DEN), 713 (N)
Tempo 30, nachts	54	36	0	55	35	0	677 (N)

Tempo 30, Nachtzeitraum, Im Schlenkert, Kernstadt

Für die Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 im Nachtzeitraum an der Straße „Im Schlenkert“ wurden zum 12.11.2015 alle notwendigen Zustimmungen erteilt. Die Überwachung der angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkung sollte nach Angaben der Stadt Limburg durch eine mobile Geschwindigkeitsmessanlage erfolgen. Durch die Maßnahmenumsetzung kommt es zu einer Lärmreduzierung von ca. 2,6 dB(A). Dabei handelt es sich um eine Pegelminderung, die für das menschliche Ohr wahrnehmbar ist. Die Anzahl der Betroffenen oberhalb der Auslösewerte sowie die maximale Lärmkennziffer reduzieren sich durch das Tempolimit, wie in Tabelle 112 ersichtlich ist.

Tabelle 112: Gegenüberstellung der Betroffenzahlen und der maximalen Lärmkennziffern ohne (obere Zeile) und mit (untere Zeile) Tempo 30 im Nachtzeitraum in der Straße "Im Schlenkert".

Im Schlenkert	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Ohne Tempo 30, nachts	48	0	0	51	1	0	338 (N)
Tempo 30, nachts	35	0	0	34	0	0	239 (N)

Tempo 30 im Nachtzeitraum, L 3020, Holzheimer Straße, Kernstadt

Tempo 30 im Nachtzeitraum ergeht an der L 3020 befristet bis zu dem Zeitpunkt, bis im Rahmen der Luftreinhalteplanung ein Lkw-Durchfahrtsverbot in der Stadt Limburg festgelegt und umgesetzt wird. Dann ist eine erneute Berechnung mit den veränderten Verhältnissen durchzuführen.

Durch Tempo 30 im Nachtzeitraum konnten in der Holzheimer Straße sowohl die maximalen Lärmkennziffern, als auch die Betroffenzahlen reduziert werden, wie aus Tabelle 113 ersichtlich ist.

Tabelle 113: Gegenüberstellung der Betroffenzahlen und der maximalen Lärmkennziffern ohne (obere Zeile) und mit (untere Zeile) Tempo 30 im Nachtzeitraum in der Holzheimer Straße.

L 3020, Holzheimer Straße	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Ohne Tempo 30, nachts							568 (DEN), 1446 (N)
	128	129	11	127	121	0	
Tempo 30, nachts							467 (DEN), 1121 (N)
	123	118	0	151	39	0	

Tempo 30, Nachtzeitraum, B 54, Diezer Straße, Kernstadt

Trotz der umgesetzten nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Diezer Straße liegt weiterhin ein Lärmkonfliktpunkt vor.

Durch die Einführung auf Tempo 30 konnte allerdings insbesondere die Belastung in den oberen Pegelklassen deutlich reduziert werden, wie in Tabelle 114 ersichtlich ist.

Die Summe der Betroffenen oberhalb der Auslösewerte reduziert sich um 70 von 421 auf 351 im Nachtzeitraum. In der höchsten Pegelklasse über 65 dB(A) sind durch das Tempolimit 5 anstatt 68 Personen betroffen.

Tabelle 114: Gegenüberstellung der Betroffenenzahlen und der maximalen Lärmkennziffern ohne (obere Zeile) und mit (untere Zeile) Tempo 30 im Nachtzeitraum in der Diezer Straße.

B 54, Diezer Straße	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Ohne Tempo 30, nachts	164	210	27	166	187	68	449 (DEN), 1199 (N)
Tempo 30, nachts	182	175	5	180	166	5	358 (DEN), 968 (N)

Tempo 30, Nachtzeitraum, B 8, Frankfurter Straße, Lindenholzhausen

Die notwendigen Zustimmungen zur Anordnung von Tempo 30 im Nachtzeitraum wurde für die B 8 im Stadtteil Lindenholzhausen am 13.09.2018 durch die zuständigen Verkehrsbehörden erteilt. Durch die Geschwindigkeitsbeschränkung kann eine Absenkung der Pegel um mindestens 2,3 dB(A) erreicht werden. Durch das nächtliche Tempolimit von 30 km/h sind 22 Betroffene ganztags und 34 Betroffene nachts weniger zu verzeichnen als ohne das Tempolimit. Insbesondere entfallen die Betroffenen in den höchsten Pegelklassen, wie Tabelle 115 entnommen werden kann.

Tabelle 115: Gegenüberstellung der Betroffenenzahlen und der maximalen Lärmkennziffern ohne (obere Zeile) und mit (untere Zeile) Tempo 30 im Nachtzeitraum in der Frankfurter Straße, Lindenholzhausen.

B 8, Lindenholzhausen	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Ohne Tempo 30, nachts	90	67	7	81	82	11	343 (DEN), 991 (N)
Tempo 30, nachts	90	53	0	90	50	0	254 (DEN), 838 (N)

Verbesserung des ÖPNV

Die Stadt Limburg ist nur für die Stadtlinie in der Innenstadt zuständig. Alle Stadtteile von Limburg sind über den ÖPNV im Stundentakt verbunden.

Hier besteht seit Sommer 2014 ein Halbstundentakt im Innenstadtdgebiet. Seit 2015 existiert ein Anrufsammeltaxi (AST) für verkehrsarme Zeiten, um somit das Angebot im öffentlichen Nahverkehr auszuweiten. Die Stadtteile sind dabei in das AST in den Abend- und Nachtstunden eingebunden.

Steigerung der Attraktivität des ÖPNV

Zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV wurden das landesweite Schülerticket, Jobtickets für Landesbedienstete und Mitarbeiter der Stadtverwaltung sowie eines Bonus-Systems für ÖPNV-Nutzer eingeführt, um eine Verlagerung des Modal Splits und damit zur Lärmminde- rung beizutragen.

Ausbau des Radwegenetzes

Der Ausbau des Radwegenetzes wurde seit 2011 kontinuierlich verfolgt, so dass Lücken deutlich reduziert werden konnten. Dies kann zu einer Veränderung des Modal Split, d.h. einer Verlagerung des Transportaufkommens auf umweltschonendere, lärmarme Verkehrsmittel kommen. Der Ausbau beinhaltet die in Tabelle 116 gelisteten Maßnahmen, welche die Attraktivität der Radnutzung steigern.

Tabelle 116: Maßnahmen zum Ausbau der Radwegenetzes in der Stadt Limburg.

Straße	umgesetzte Maßnahme
Holzheimer Straße	Beidseitige Markierung von Schutzstreifen
Wiesbadener Straße	Bau von Geh- und Radweg
Uhlandstraße	Markierung und Beschilderung
Dr. Wolff Straße	Beidseitige Markierung von Schutzstreifen und Querungshilfen
Frankenstraße	Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr
Konrad-Kurzbold-Straße	Beidseitige Markierung von Schutzstreifen und Freigabe der Einbahnstraße zwischen Frankenstraße und Grabenstraße
Schleusenweg	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens
Ste.-Foy-Straße	Beidseitige Markierung von Schutzstreifen

Lkw-Verkehrsführung

Die Ausweitung der Lkw-Maut auf Bundesstraßen zum 01.07.2018 führt prognostisch zu einer Vermeidung der Mautflucht und damit einer zusätzlichen Belästigung der Anwohner bei der Nutzung von Ortsdurchfahrten. In Limburg wird dies schätzungsweise zu einer Verringerung um 200 Lkw pro Tag führen.

Dynamisierung des Verkehrs

Eine Verstetigung des Verkehrs konnte durch einen Verkehrsrechner für die Optimierung der Lichtsignalanlagen erreicht werden. Durch den Mitte 2017 installierten Verkehrsleitrechner konnte damit eine Verringerung der Anhalte in Höhe von 5 - 10 % erreicht werden. Da eine Verstetigung des Verkehrs mit reduzierten Anfahrt- und Abbremsgeräuschen einhergeht, ist von einer Lärminderung auszugehen.

Maßnahmen in Planung

Südümgehung – langfristige Maßnahme

Für die Stadt Limburg ist die Verlegung der B 54 und der B 8 durch eine Südümgehung als Maßnahmenvorschlag wiederholt eingebracht worden.

Die Umleitung des Durchgangsverkehrs auf eine Umgehungsstraße ist i.d.R. eine sehr effektive Maßnahme zur Reduktion des innerörtlichen Verkehrsaufkommens.

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens in Limburg wird bereits seit langer Zeit versucht die Innenstadt durch eine Umfahrungsmöglichkeit zu entlasten. Es sind bereits Planungsgrundlagen zu einer Südümgehung Limburg-Diez vorhanden. Allerdings ist die Straßenbaumaßnahme nur als weiterer Bedarf des Bundessverkehrswegeplans 2030 geführt. Es ist deshalb nur mit einer langfristigen Umsetzung dieser Maßnahme zu rechnen.

Ortsumgehung, B 8, Lindenholzhausen

Im Zuge des Neubaus der OU Limburg/Lindenholzhausen stellt sich eine deutliche Entlastungswirkung bezüglich des Verkehrsaufkommens (77 – 91 %) für die Ortsdurchfahrt ein. Der vorhandene SV-Anteil von ca. 6 % auf der B 8 wird durch den Neubau in der Ortschaft verringert. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist die Ortsumgehung der B 8, Limburg - Lindenholzhausen, als vordringlicher Bedarf eingestuft.

Umgestaltung Straßenraum, Bereich Grabenstraße

Eine Umgestaltung des Straßenraums ist gemäß des Masterplans Mobilität im Bereich der Grabenstraße vorgesehen. Dies beinhaltet bauliche Maßnahmen und die Aufweitung der Ge- wege. Zudem ist Tempo 30 ganztägig vorgesehen und ggf. Tempo 20 km/h in manchen Be- reichen.

Tempo 30/Lkw-Fahrverbot, Limburger Straße (K 473/K 477), Limburg Offheim

Die Maßnahmenvorschläge für Tempo 30 oder ein Lkw-Fahrverbot in der Limburger Straße im Stadtteil Offheim wurden als Prüfauftrag erfasst.

Tempo 30 in der K 473 und der K 477 in Offheim werden seitens der Stadt Limburg als Stra- ßenbaulastträger als erforderlich erachtet.

Tempo 30, Diezer Straße, B 54

Durch Sanierungsarbeiten auf der Diezer Straße ist für den gesamten Straßenbereich eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 vorzunehmen. Dabei ist nach Aussage der Stadt Limburg zu prüfen, ob die Geschwindigkeitsreduzierung ganztags über den gesamten Stre- ckenabschnitt zu einer weiteren deutlichen Entlastung der Wohnbevölkerung beitragen kann. Bei Bewährung kann über die Einrichtung von Tempo 30 ganztags entschieden werden.

Ruhige Gebiete

Die Prüfung potentieller Ruhiger Gebiete ist durch die Stadt Limburg erfolgt. Bis auf das Gebiet des Steinbruchs in Ahlbach erfüllt kein Gebiet die Anforderungen von <40 dB(A) ohne Nut- zungskonflikt. Das Gebiet nordwestlich von Offheim liegt zwar von den Werten unter 40 dB(A), jedoch bestehen hier Nutzungskonflikte (geplante Windkraftanlagen). Das sog. Hochfeld bei Lindenholzhausen liegt mit Werten von 40 - 45 dB(A) knapp über den Referenzwerten. Da dieses Gebiet die einzige in Betracht kommende zusammenhängende Fläche in Limburg dar- stellt, die als Naherholungsgebiet genutzt wird, meldet die Stadt Limburg diese Fläche als ru- higes Gebiet an.

Das potentielle ruhige Gebiet Blumenrod scheidet durch mangelnde Zugänglichkeit (teilweise private Hausgärten) und einen angezeigten Nutzungskonflikt aus.

Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden zudem die in Tabelle 117 dargestellten Maßnahmenvorschläge an Lärmkonfliktpunkten eingebracht. Der Umsetzungsstand ist der Spalte „Bemerkung“ zu entnehmen. Maßnahmenvorschläge der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden als Prüfaufträge erfasst.

Tabelle 117: Maßnahmvorschläge innerhalb der Stadt Limburg an Lärmkonfliktpunkten respektive zum Erhalt Ruhiger Gebiete.

Stadtteil	Straße	Maßnahmen-vorschlag	Bemerkung
allgemein	A 3	Tempo 80	Tempo 100 bereits in 2. Stufe abgelehnt aufgrund der geringen Anzahl der Richtwertüberschreitung (in Anzahl und Höhe) und der überregionalen Bedeutung für den Verkehr
Ahlbach	B 49/B 54	Erhöhung bzw. Verlängerung der Lärmschutzwände vom Bereich Friedhofstraße Ahlbach (B 54) bis zur Abfahrt Ahlbach (B 49)	vorhandene Lärmschutz nach Angaben des Straßenbaulastträgers den verkehrsrechtlichen Vorgaben entsprechend dimensioniert wurde und weitere Maßnahmen durch den Baulastträger daher nicht vorgesehen
		Anpflanzung von Bäumen und Büschen, um Lärmwahrnehmung abzuschwächen	Lärmminderung erst ab einer Breite von 100 m gegeben, seitens Hessen Mobils sind keine neuen Bepflanzungsmaßnahmen angedacht
		Prüfung der Reduzierung des Lkw-Verkehrs	Geeignete Ausweichroute muss verfügbar sein
		Tempolimit 60 km/h im Bereich der Ortslage Ahlbach	Berechnungsergebnis von Hessen Mobil weiterhin ausstehend
		Platzierung Hiweisschilder „Achtung Bundesstraße, Lkw 60 km/h	Vereinbarkeit mit der StVO/VwVStVO muss gegeben sein.
Blumenrod	Wohngebiet Limburg Blumenrod, Feldflur bei Limburg und Linter	Ausweisung eines ruhigen Gebiets	Seitens der Stadt Limburg nicht als zielführend erachtet, da nur einzelnen Hausgärten als ruhige Gebiete ermittelt wurden (Kriterium der Zugängigkeit für Allgemeinheit nicht gegeben), zudem wird auf den Nutzungskonflikt im Lärmviewer verwiesen
Linter	B 417	Tempo 30, nachts	Rechtliche Voraussetzungen erfüllt, Weiterleitung an zuständige Verkehrsbehörde
Kernstadt (Limburg)	B 417, Wiesbadener Straße	Tempo 30	keine geeignete Maßnahme. Nur 0,3 dB(A) Pegelminderung bei Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 auf 30 km/h an den

			7 Gebäuden, die von der Überschreitung betroffen sind
	B 54, Schiede(tunnel)	Tempo 30	Maßnahmenvorschlag ist als Prüfauftrag erfasst, die Zustimmung der Stadt Limburg zur Maßnahme liegt vor.
	L 3020 Holzheimer Straße	Lärmarme Straßenbeläge (Flüsterasphalt) bei Sanierung zu prüfen	Stadt Limburg als Straßenbaulastträger hat Einbau von lärmarmem Asphalt zu prüfen
	B 54, Diezer Straße		Kein lärmarmen Asphalt an innerstädtischen Straßen aktuell durch Hessen Mobil (vgl. Frage 26, Kapitel 10.1)
Staffel	L 3447	Tempo 30 für Lkw > 7,5 t bzw. Nachtfahrverbot für Lkw > 7,5 t	Maßnahmenvorschlag als Prüfauftrag erfasst; Zustimmung der Stadt Limburg für Tempo 30 liegt vor
	K 470	Tempo 30	Maßnahmenvorschlag als Prüfauftrag erfasst, Zustimmung der Stadt Limburg liegt vor

Tempo 30, nachts, Hauptverkehrsstraßen in Limburg

Der Maßnahmenvorschlag der Stadt Limburg zur flächendeckenden Prüfung von Tempo 30 an allen Hauptverkehrsstraßen in Limburg wird als Prüfauftrag erfasst.

In der 2. Stufe wurden bereits Vorschläge für nächtliche Tempolimits (30 km/h) an mehreren innerstädtischen Straßen gemacht, die damals keinen Eingang in die Kartierung gefunden haben. In der 3. Runde sind durch die PLUS-Kartierung (erfasst alle kartierten Straßen in Hessen) Verkehrsmengen vorhanden und daraus konnten unter den in der 2. Stufe benannten Straßen Lärmkonfliktpunkte identifiziert werden. Es handelt sich hierbei um folgende Straßen:

- Ste.-Foy-Straße, K 470
- Offheimer Weg
- Dr. Wolff Straße

Für die eben benannten Straßen ist die Stadt Limburg Baulastträger. Demnach obliegt es dort der Stadt die Voraussetzungen für ein Tempolimit zu prüfen und umzusetzen. Für den Offheimer Weg und die Ste.-Foy-Straße wurden überschlägige Berechnungen mittels RLS-90 durchgeführt. Sowohl für den Offheimer Weg als auch für die Ste.-Foy-Straße stellt Tempo 30 im Nachtzeitraum dabei keine geeignete Maßnahme dar, da der Richtwert von 62 dB(A) für ein Mischgebiet an der Ste.-Foy-Straße an keinem Gebäude und im Offheimer Weg der Wert von 60 dB(A) für ein Wohngebiet im Nachtzeitraum voraussichtlich nur an einem Gebäude überschritten wird.

Alte Lahnbrücke/Ausweichen über Lichtfeldbrücke

Ein Maßnahmenvorschlag hinsichtlich der potentiellen Entstehung eines Lärmkonfliktpunkts wurde für die Lichtfeldbrücke, B 8/B 54 in Verbindung mit der Sperrung „Alte Lahnbrücke“ benannt. Hier besteht die Befürchtung, dass es zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen an

der Lichtfeldbrücke durch Schließung der Brücke „Alte Lahnbrücke“ für den auswärts fließenden Verkehr zugunsten eines Fußgängerwegs und eines Fahrradstreifens kommen könnte. Das Problem ist sowohl Hessen Mobil als auch der Stadt Limburg bekannt und muss vor Beginn der Bauphase geregelt werden. Ein Konzept befindet sich in Entwicklung.

Lkw-Durchfahrverbot, Stadt Limburg

Das Lkw-Durchfahrverbot in der Stadt Limburg wurde im Rahmen der Fortschreibung der Luftreinhalteplanung durch einen Variantenvergleich mittels vier Varianten intensiv untersucht (vgl. S. 54 1. Fortschreibung Luftreinhalteplan Teilplan Limburg). Wegen mangelnder Leistungsfähigkeit in den Knotenpunktsbereichen und aus Gründen der Verkehrssicherheit wurde von einer Festlegung des Lkw-Durchfahrverbots Abstand genommen (vgl. S. 70 1. Fortschreibung Luftreinhalteplan - Teilplan Limburg)

Verkehrinsel in der Ste. Foy Straße

Der Maßnahmenvorschlag zur Errichtung einer Verkehrinsel wurde an die Stadt Limburg mit Bitte um Stellungnahme übermittelt.

Fahrbahnbelag Lahntalbrücke, A 3. Limburg und Eschhofen

Eingegangen ist der Maßnahmenvorschlag des Aufbringens von Flüsterasphalts auf der Autobahnbrücke, Lahntalbrücke, A 3 zwischen Limburg und Eschhofen, da der aufgebrachte Asphalt im Rahmen des Neubaus der Brücke zur vermehrten Lärmentwicklung führen würde. Dem Straßenbaulastträger ist diese Problematik bekannt. Seitens der bauausführenden Firma sollen zur Ermittlung der tatsächlich auftretenden Geräuschentwicklung im Rahmen einer CPX-Messung mit einem speziellen Messanhänger ermittelt werden, die mit Freifeldmessungen außerhalb des betroffenen Bereiches und in Datenbanken hinterlegten Vergleichsmessungen abgeglichen werden. Diese Messungen können aber nur bei einer dauerhaften Luft- und Fahrbahntemperatur von über 5°C und bei trockener Fahrbahnoberfläche durchgeführt werden. Die bauausführende Firma geht davon aus, dass wir diese Verhältnisse im April erreichen werden und planen daher nach Verfügbarkeit innerhalb der nächsten zwei Monate die Messungen durchzuführen.

Passiver Lärmschutz

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung ist die Prüfung von Lärmschutzfenstern und Lüftungen an folgenden Lärmkonfliktpunkten als Maßnahmenvorschlag eingegangen:

- B 8, Frankfurter Straße
- B 54, Diezer Straße

Eigentümer können bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster) an folgende Adresse stellen.

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement Fulda

Dezernat Steuerung Planung
 Kompetenzcenter Immissionsschutz
 Schillerstr. 8
 36043 Fulda
 Tel.: 0661/49953200

Als Hinweis möchte ich noch folgendes nennen:

Grundsätzlich erfolgt die Bezuschussung auf freiwilliger Basis, es besteht kein gesetzlicher Anspruch. Der Antrag ist vor Durchführung der Lärmschutzmaßnahmen zu stellen und eine Vereinbarung mit dem Träger der Straßenbaulast abzuschließen. Es fallen keine Gebühren an, aber bei der freiwilligen Lärmsanierung hat der Eigentümer 25 % der Kosten selbst zu tragen.

Maßnahmenvorschläge abseits von Lärmkonfliktpunkten werden in Tabelle 118 nachrichtlich gelistet. Aus Sicht der Lärmaktionsplanung besteht keine rechtliche Handlungsmöglichkeit Maßnahmen zu ergreifen.

Tabelle 118: Maßnahmenvorschläge innerhalb der Stadt Limburg abseits von Lärmkonfliktpunkten.

Stadtteil	Straße	Maßnahmenvorschlag	Bemerkung
Blumenrod	Zeppelinstraße	Tempo 30, nachts	Kein Lärmkonfliktpunkt, keine Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung
Kernstadt	Lichtfeldbrücke B 8/B54	Umgehungsstraße über Staffel	
	Dietkirchener Weg	Tempo 30, nachts	
Offheim	Kapellenstraße	Tempo 30, nachts	
Staffel	A 3	Lärmmessung	Vgl. Kapitel 6.1
	Limburger Weg	Reduktion des Verkehrs oder Umgehungsstraße	keine Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung
Linter	A 3	Verlängerung des bestehenden Erdwalls parallel zur A3	Keine Erfordernis aufgrund des Straßenbaurechts

10.4.10. Löhnberg

10.4.10.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Durch den südlichen Teil der Gemeinde Löhnberg verläuft die Bundesstraße B 49 von Nordosten nach Südwesten vorbei im Norden des Ortes Löhnberg.

In der gesamten Gemeinde Löhnberg sind vier Personen ganztags und drei Personen nachts oberhalb der Auslösewerte in der jeweils niedrigsten Pegelklasse zu verzeichnen (vgl. Tabelle 119). Dies entspricht jeweils 0,1 % der Gesamtbevölkerung. In der Gemeinde Löhnberg liegt kein Lärmkonfliktpunkt vor.

Tabelle 119: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Gemeinde Löhnberg.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	4	0	0	3	0	0

10.4.10.2. Angaben vorhandener Lärmprobleme

In der gesamten Gemeinde Löhnberg existiert kein Lärmkonfliktpunkt, da weniger als 10 Personen im Ganztags- und im Nachtzeitraum betroffen sind.

10.4.10.3. Maßnahmenplanung

Es sind keine Maßnahmenvorschläge im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligungen eingegangen. Zudem besitzt die Gemeinde Löhnberg nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 keinen Lärmkonfliktpunkt, wodurch aus Sicht der Lärmaktionsplanung keine Maßnahmen zu ergreifen sind.

10.4.11. Merenberg

10.4.11.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Durch den südlichen Teil der Gemeinde Merenberg verläuft die Bundesstraße B 49 von Osten nach Westen zwischen den Ortschaften Merenberg und Allendorf.

In der gesamten Gemeinde Merenberg ist eine Person ganztags und zwei Personen nachts oberhalb der Auslösewerte in der jeweils niedrigsten Pegelklasse zu verzeichnen (vgl. Tabelle 120). In der Gemeinde Merenberg liegt damit kein Lärmkonfliktpunkt vor.

Tabelle 120: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Gemeinde Merenberg.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	1	0	0	2	0	0

10.4.11.2. Angaben vorhandener Lärmprobleme

In der gesamten Gemeinde Merenberg existiert kein Lärmkonfliktpunkt, da weniger als 10 Personen im Ganztags- und im Nachtzeitraum betroffen sind.

10.4.11.3. Maßnahmenplanung

Es sind keine Maßnahmenvorschläge im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangen. Zudem besitzt die Gemeinde Merenberg nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 keinen Lärmkonfliktpunkt, wodurch aus Sicht der Lärmaktionsplanung keine Maßnahmen zu ergreifen sind.

10.4.12. Runkel

10.4.12.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Die Stadt Runkel wird an der östlichen Kommunengrenze von der B 49 tangiert. Von der kartierten Bundesstraße zweigt die L 3063 in Richtung Dehrn ab. Die Kartierung reißt dabei in der Ortsdurchfahrt abschnittsweise ab und ist beim Übergang in die L 3448 von der Einmündung Kirchgasse/Fahlerstraße bis zur Einmündung Brückenstraße/Lahnstraße wieder kartiert. Als weitere Straße ist die L 3020 in Steeden von der Lärmkartierung 2017 erfasst. In Tabelle 121 ist die Anzahl der Betroffenen aus der Lärmkartierung 2017 für die Stadt Runkel in den einzelnen Pegelklassen für den Ganztagszeitraum und den Nachtzeitraum aufgeführt. Insgesamt sind 77 Betroffene ganztags und 62 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht 0,8 % der Gesamtbevölkerung ganztags und 0,7 % nachts.

Tabelle 121: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Gemeinde Runkel.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	67	10	0	57	5	0

10.4.12.2. Angaben vorhandener Lärmprobleme

Aus der Lärmkartierung 2017 konnten innerhalb des Stadtgebiets von Runkel zwei Lärmkonfliktpunkte in der L 3448 in Dehrn und in der L 3020 in Steeden identifiziert werden. Die Betroffenen oberhalb der Auslösewerte sowie die maximalen Lärmkennziffern sind Tabelle 122 zu entnehmen.

Tabelle 122: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der maximalen Lärmkennziffern in der Stadt Runkel.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Dehrn, L 3448	37	14	0	37	8	0	356 (N)
Steeden, L 3063	29	0	0	23	0	0	345 (N)

Zusätzlich zu eben genannten Lärmkonfliktpunkten sollen im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung die folgenden Straßen betrachtet werden:

- OD Ennerich, L 3020
- OD Runkel, L 3020: nur kleiner Bereich der Schadecker Straße mit 10 Betroffenen
- OD Runkel der L 3063

Bei der Ortsdurchfahrt der L 3020 in Ennerich handelt es sich um keinen Lärmkonfliktpunkt. Die Betroffenzahlen der beiden anderen Ortsdurchfahrten sind in Tabelle 123 dargestellt. Mit Lärmkennziffern unter 200 liegen keine Lärmkonfliktpunkte besonderer Belastung vor.

Tabelle 123: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der maximalen Lärmkennziffern nach Auswertung der PLUS-Kartierung in der Stadt Runkel.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Runkel, L 3020, Schadecker Straße	17	4	0	15	4	0	121 (N)
Runkel, L 3063, Born-gasse	22	1	0	19	0	0	155 (N)

10.4.12.3. Maßnahmenplanung

Maßnahmenvorschläge

Tempo 30, L 3063, Steeden

Die überschlägige Berechnung nach RLS-90 hat ergeben, dass lediglich an einem Gebäude am Tag und an zwei Gebäuden in der Nacht die Schwellwerte von 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in der Nacht überschritten werden. Tempo 30 stellt damit keine geeignete Maßnahme zur Lärminderung dar.

Tempo 30, L 3063, Borngasse

Die überschlägige Berechnung nach RLS-90 hat ergeben, dass lediglich an einem Gebäude am Tag der Schwellwerte von 70 dB(A) mit 0,1dB(A) marginal überschritten werden. Tempo 30 stellt damit keine geeignete Maßnahme zur Lärminderung dar.

Tempo 30, L 3448, Dehrn

Die überschlägige Berechnung nach RLS-90 hat Überschreitungen des Schwellwerts von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht ergeben. Die Maßnahme wird zur Erstellung der schalltechnischen Berechnung an den Straßenbaulastträger weitergegeben.

Tempo 30, L 3220, Runkel – Schadecker Straße

Die überschlägige Berechnung nach RLS-90 hat Überschreitungen des Schwellwerts von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht ergeben. Die Maßnahme wird zur Erstellung der schalltechnischen Berechnung an den Straßenbaulastträger weitergegeben.

Beseitigung von Straßenschäden und Einbau von Flüsterasphalt, L 3063, Steeden

Beide Maßnahmenvorschläge wurden an den Straßenbaulastträger weitergeleitet.

Es wird an dieser Stelle folgender Hinweis gegeben. Bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h erfolgt zurzeit von Hessen Mobil kein standardisierter Einbau von lärmarmen Deckenbelägen. Ein Grund dafür ist, dass nach der gültigen Lärmberechnungsvorschrift (RLS 90) kein zugelassener Lärminderungsfaktor für die in Frage kommenden Deckschichten angesetzt werden kann.

Da bei Geschwindigkeiten von 50 km/h die maßgeblich für eine störende Geräusentwicklung

lung verantwortlichen LKW- Antriebsgeräusche im Vergleich zu den Abrollgeräuschen überwiegen, wird der Einfluss der Fahrbahndeckenwahl (Reifen- Decken- Geräusch) als untergeordnet betrachtet und auch aus diesem Grunde nicht eingesetzt.

Lärmbelästigung der Lahntalbrücke, A 3. Limburg mit Wirkung bis Runkel - Ennerich

Der aufgebrauchte Asphalt im Rahmen des Neubaus der Lahntalbrücke, A 3 zwischen Limburg und Eschhofen führt zur vermehrten Lärmentwicklung führen. Dem Straßenbaulastträger ist diese Problematik bekannt. Seitens der bauausführenden Firma sollen zur Ermittlung der tatsächlich auftretenden Geräuscentwicklung im Rahmen einer CPX-Messung mit einem speziellen Messanhänger ermittelt werden, die mit Freifeldmessungen außerhalb des betroffenen Bereiches und in Datenbanken hinterlegten Vergleichsmessungen abgeglichen werden. Diese Messungen können aber nur bei einer dauerhaften Luft- und Fahrbahntemperatur von über 5°C und bei trockener Fahrbahnoberfläche durchgeführt werden. Die bauausführende Firma geht davon aus, dass wir diese Verhältnisse im April erreichen werden und planen daher nach Verfügbarkeit innerhalb der nächsten zwei Monate die Messungen durchzuführen.

10.4.13. Selters

10.4.13.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Im südwestlichen Teil der Gemeinde Selters verläuft entlang der Gemeindegrenze die A 3 als kartierte Straße südlich des Ortsteils Niederselters. Parallel dazu verläuft die Bundesstraße B 8 als Ortsdurchfahrt durch Niederselters. Die Kartierung ist dabei innerhalb der Ortschaft unterbrochen.

In der gesamten Gemeinde Selters sind nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 13 Personen ganztags und 17 Personen nachts oberhalb der Auslösewerte in der jeweils niedrigsten Pegelklasse zu verzeichnen (vgl. Tabelle 124). Dies entspricht jeweils 0,2 % der Gesamtbevölkerung ganztags und nachts. In der Gemeinde Selters liegt kein Lärmkonfliktpunkt vor.

Tabelle 124: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Gemeinde Selters.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	13	0	0	17	0	0

10.4.13.2. Angaben vorhandener Lärmprobleme

In der Gemeinde Selters konnte lediglich ein Abschnitt in der Ortsdurchfahrt der B 8 in Niederselters als Lärmkonfliktpunkt mit einer maximalen Lärmkennziffer von 165 und 16 Betroffenen ermittelt werden. Nähere Betrachtung sollen allerdings erst Lärmkonfliktpunkte mit Lärmkennzifferwerten über 200 finden.

10.4.13.3. Maßnahmenplanung

Es sind keine Maßnahmenvorschläge im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangen. Da nur ein Lärmkonfliktpunkt geringer Priorität identifiziert worden sind, sind vorerst keine Maßnahmen aus Sicht der Lärmaktionsplanung für die Gemeinde Selters zu ergreifen.

10.4.14. Villmar

10.4.14.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

In der Gemeinde Villmar ist lediglich die Landesstraße L 3065 in der Ortsdurchfahrt des Marktflecken Villmar von der EU - Kartierung erfasst. Die Betroffenen oberhalb der Auslösewerte sind Tabelle 125 zu entnehmen.

In Tabelle 125 ist die Anzahl der Betroffenen aus der Lärmkartierung 2017 für die Gemeinde Villmar in den einzelnen Pegelklassen für den Ganztagszeitraum und den Nachtzeitraum aufgeführt. Insgesamt sind 27 Betroffene ganztags und 25 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht jeweils 0,4 % der Gesamtbevölkerung ganztags und nachts.

Tabelle 125: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Gemeinde Villmar.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	11	16	0	12	13	0

10.4.14.2. Angaben vorhandener Lärmprobleme

Der kartierte Abschnitt der L 3365 in der Ortsdurchfahrt von Villmar stellt im Nachtzeitraum einen Lärmkonfliktpunkt dar. Die Betroffenen oberhalb der Auslösewerte, sowie die maximale Lärmkennziffer sind Tabelle 126 zu entnehmen.

Tabelle 126: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der maximalen Lärmkennziffer in der Gemeinde Villmar.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	11	16	0	12	13	0	319 (N)

10.4.14.3. Maßnahmenplanung

Tempo 30, L 3365, Villmar

Für den Lärmkonfliktpunkt L 3365 in Villmar wurde eine überschlägige Berechnung nach RLS-90 zur Lärminderungswirkung bei Einführung von Tempo 30 durchgeführt. Die Berechnung durch den Straßenbaulastträger kommt zu dem Ergebnis, dass die Richtwerte der

Lärmschutzrichtlinie-StV an keinem Gebäude überschritten werden. Die verkehrsrechtlichen Voraussetzungen zur Einführung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen sind damit nicht gegeben.

Tempo 30, L 3021, Weyer

Bei der Ortsdurchfahrt der L 3021 im Ortsteil Weyer handelt es sich nach Auswertung der PLUS-Kartierung um einen Lärmkonfliktpunkt im Bereich der Brühlstraße bis zur Einmündung Untergasse. Die Berechnung durch den Straßenbulasträger kommt zu dem Ergebnis, dass die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinie-StV an keinem Gebäude überschritten werden. Die verkehrsrechtlichen Voraussetzungen zur Einführung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen sind damit nicht gegeben.

Sanierung Fahrbahnoberfläche, L 3021, Weyer

Die Erneuerung der Kanäle ist in den Jahren 2020-2023 angedacht, was zur partiellen Sanierung der Fahrbahnoberfläche führt.

Wechselseitige Parkzonen, L 3021, Weyer

Wechselseitiges Parken findet aktuell statt, was zu einer automatischen Verlangsamung der Fahrtgeschwindigkeit führt. Aufgrund der straßenrandnahen Wohnbebauung ist nur die Installation von Park- und Halteverbotsschilderung denkbar. Dies ist allerdings aus Aspekten der Verkehrssicherheit zu bewerten.

10.4.15. Weilburg

10.4.15.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Die Stadt Weilburg wird von Osten nach Westen von der B 456 durchquert. Im nordwestlichen Teil der Kommune verläuft zudem die B 49 vorbei am Stadtteil Waldhausen. In Tabelle 127 ist die Anzahl der Betroffenen aus der Lärmkartierung 2017 für die Stadt Weilburg in den einzelnen Pegelklassen für den Ganztagszeitraum und den Nachtzeitraum aufgeführt. Insgesamt sind 189 Betroffene ganztags und 225 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht 1,5 % der Gesamtbevölkerung ganztags und 1,7 % nachts.

Tabelle 127: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Stadt Weilburg.

	Betroffenenzahl L _{DEN}			Betroffenenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	96	61	32	116	72	37

10.4.15.2. Angaben vorhandener Lärmprobleme

Die B 456 stellt den einzigen Lärmkonfliktpunkt in der Stadt Weilburg dar. Die Betroffenen pro Pegelklasse und die maximale Lärmkennziffer sind Tabelle 128 zu entnehmen. Speziell auf Höhe der niedrigen Hausnummern liegt eine dichte straßenrandnahe Wohnbebauung

vor, welche das Lärmkonfliktpotential erhöht. Im weiteren Verlauf finden sich vermehrt Lücken zwischen den einzelnen Wohnhäusern und der Abstand zur Straße vergrößert sich etwas.

Tabelle 128: Lärmkonfliktpunkt mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der maximalen Lärmkennziffer in der Stadt Weilburg.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Weilburg, B 456	91	58	33	107	73	38	214 (DEN), 607 (N)

10.4.15.3. Maßnahmenplanung

Maßnahmenvorschlag

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurde folgender Maßnahmenvorschlag eingebracht, der als Prüfauftrag erfasst wird.

Tempo 30, ganztags/nachts, B 456, Weilburg

Als Maßnahmenvorschlag zur Lärminderung wird Tempo 30 ganztags respektive nachts für die B 456 (Frankfurter Straße, Limburger Straße, Bahnhofstraße) in Weilburg vorgeschlagen. Der Maßnahmenvorschlag ist als Prüfauftrag erfasst.

10.4.16. Weilmünster

10.4.16.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Der Markt Weilmünster ist nur ein kleiner Abschnitt der B 456 im Norden des Gemeindegebiets nördlich der Ortschaft Möttau entlang des Möttauer Weihers von der EU-Kartierung erfasst.

Es ergeben sich keine Betroffenen oberhalb der Auslösewerte ganztags und nachts.

10.4.16.2. Angaben zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten

Im Markt Weilmünster liegt nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 kein Lärmkonfliktpunkt vor.

10.4.16.3. Maßnahmenplanung

Da der Markt Weilmünster keinen Lärmkonfliktpunkt beinhaltet und zudem keine Maßnahmenvorschläge eingegangen sind, besteht kein weiterer Handlungsbedarf.

10.4.17. Weinbach

10.4.17.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Die Gemeinde Weinbach verfügt weder über Hauptverkehrsstraßen noch über Haupteisenbahnstrecken. Es ergeben sich keine Betroffenen oberhalb der Auslösewerte ganztags und nachts.

10.4.17.2. Angaben zu vorhandenen Lärmkonfliktpunkten

Im der Gemeinde Weinach liegt nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 kein Lärmkonfliktpunkt vor.

10.4.17.3. Maßnahmenplanung

Da die Gemeinde Weinbach keinen Lärmkonfliktpunkt beinhaltet und zudem keine Maßnahmevorschläge eingegangen sind, besteht kein weiterer Handlungsbedarf.

10.5. Landkreis Marburg-Biedenkopf

Der Landkreis Marburg-Biedenkopf wird von keiner Autobahn durchquert. Die Hauptachse in Nord-Süd-Richtung bildet die B 3, die sowohl die Verbindung Richtung Kassel als auch nach Süden Richtung Frankfurt zur A 5 herstellt. Nach Osten, Richtung Alsfeld, erfolgt über die B 62 eine Anbindung an die A 5. Ein Anschluss des Westteils des Landkreises zur A 45 und damit ins Ruhrgebiet erfolgt über die B 253.

Ein Überblick über die erfassten Straßen in der Lärmkartierung 2017 ist, nach den Vorgaben der EU-Kartierung und der hessenweiten PLUS-Kartierung, für den Ganztagszeitraum L_{DEN} in Abbildung 81 dargestellt.

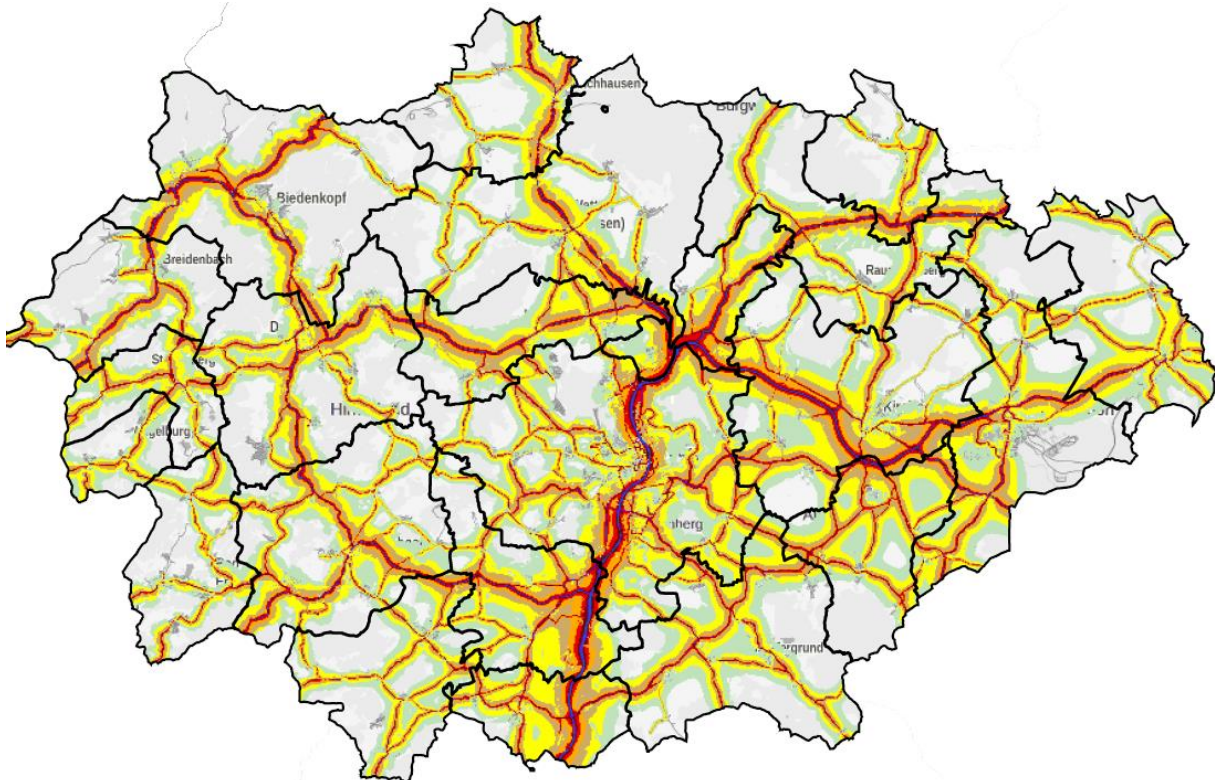


Abbildung 81: Kartierte Straßen im Landkreis Marburg-Biedenkopf unter Berücksichtigung der PLUS-Kartierung für den Ganztagszeitraum. ¹⁶³

Der Landkreis Marburg-Biedenkopf weist folgende Hauptlärmquellen auf:

- die Bundesstraßen: B 3, B 62, B 252, B 253, B 255, B 453 und B 454
- die Landesstraßen: L 3042, L 3048, L 3049, L 3050, L 3088, L 3089, L 3092, L 3289, L 3290, L 3387
- die Kreisstraßen K 12, K 68

Die Anzahl der Betroffenen im Landkreis Marburg Biedenkopf oberhalb der Auslöswerte von > 65 dB(A) ganztags und > 55 dB(A) nachts, eingeteilt in verschiedene Pegelklassen, ist Tabelle 129 zu entnehmen. Die Belastungen in den höchsten Pegelklasse mit mehr als 10

¹⁶³ Hintergrund: © GeoBasis-DE/BKG 2017 © Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

Belasteten im Ganztagszeitraum finden sich neben der Universitätsstadt Marburg in Biedenkopf, Gladenbach, Neustadt und Wetter.

Tabelle 129: Anzahl belasteter Personen im Landkreis Marburg-Biedenkopf oberhalb der Auslösewerte L_{DEN} und L_{Night} .

	Betroffenzahl L_{DEN}			Betroffenzahl L_{Night}			
	65 - 70	70 - 75	> 75	55 - 60	60 - 65	> 65 - 70	> 70
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Landkreis Marburg-Biedenkopf	2930	1330	139	2976	1266	195	0

Im Landkreis Marburg-Biedenkopf werden nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 oberhalb der Auslösewerte ganztags von mehr als 65 dB(A) 4.399 Betroffene erfasst. Über dem Auslösewert für den Nachtzeitraum von mehr als 55 dB(A) sind es im gesamten Landkreis 4437 Betroffene. Damit ist die Anzahl der Belasteten im Ganztagszeitraum nahezu gleich hoch wie die Anzahl der Belasteten im Nachtzeitraum. Auch in den einzelnen Kommunen sind die Belastungen oberhalb der Auslösewerte ganztags und nachts summarisch gleich. Für den Nachtzeitraum ist die Anzahl der Belasteten, analog zu den unterschiedlichen Auslösewerten, zu 10 dB(A) niedrigeren Werten verschoben, wie Abbildung 82 zu entnehmen ist.

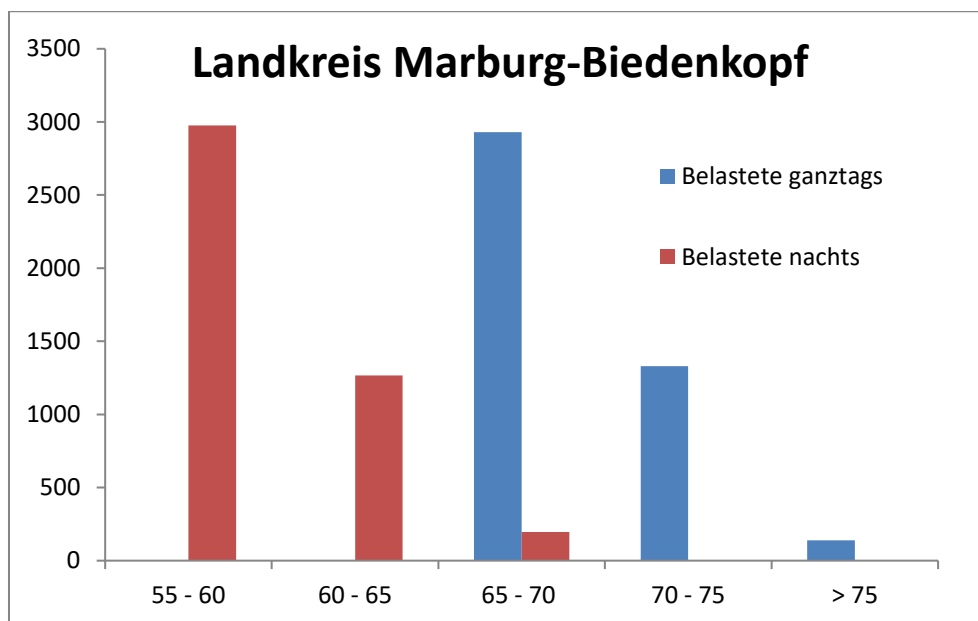


Abbildung 82: Anzahl Belasteter im Landkreis Marburg-Biedenkopf oberhalb der Auslösewerte ganztags (blau) und nachts (rot).

Innerhalb der Kommunen, konnten für den Landkreis Marburg-Biedenkopf die in Tabelle 130 gelisteten Lärmkonfliktpunkte ermittelt werden. Kommunen in denen die statistische Auswertung weniger als 10 betroffene Personen in der gesamten Kommune, einzelnen Ortsteilen oder in einzelnen Straßenabschnitten ergab, wurden nicht als Kommunen mit Lärmkonfliktpunkt gewertet und im Folgenden auch nicht erfasst.

Eine dezidierte Betrachtung der Belasteten in den einzelnen Pegelklassen oberhalb der Auslöseschwelle erfolgt in den fortfolgenden Unterkapiteln für jede einzelne Kommune des Landkreises Marburg-Biedenkopf.

Lärmprobleme und Maßnahmen im Landkreis und in den einzelnen Kommunen

Zur Beschreibung der Stärke der Belastung wird die Lärmkennziffer (LKZ) herangezogen. Sie führt die Stärke der Lärmbelastung am jeweiligen Ort und die Anzahl der dort betroffenen Anwohner zusammen. Je mehr Menschen von hohen Immissionspegeln betroffen sind, desto größer ist ihr Wert und desto gravierender ist der Lärmkonflikt infolgedessen einzustufen.

Die größten Lärmkennziffern im Landkreis Marburg-Biedenkopf sind unmittelbar in der Universitätsstadt Marburg zu verorten. Das Maximum liegt für einen Streckenabschnitt von 128 m in der Bahnhofstraße bei einem Wert von 1392 im Nachtzeitraum. Weitere Lärmschwerpunkte sind im Nachtzeitraum an den Hauptverkehrsstraßen wie der Biegenstraße, der Deutschhausstraße, des Abschnitts „Am Grün“, der Weintrautstraße, der Ernst-Giller Straße und der Wehrdaer Straße mit Lärmkennziffern von 596 bis 948 zu verzeichnen. Im Landkreis Marburg-Biedenkopf weisen die Kommunen Biedenkopf, Breidenbach, Dautphetal, Gladenbach, Kirchhain, Neustadt, Stadtallendorf, Weimar und Wetter Lärmkennziffern mit Werten von größer als 400 im Nachtzeitraum auf.

Tabelle 130: Lärmkonfliktpunkte nach Kommunen in alphabetischer Reihenfolge im Landkreis Marburg-Biedenkopf.

Stadt/Gemeinde	Orts- teil/Be- reich	Klassifizierung der Straße	LKZ ¹⁶⁴
Bad Endbach	Bad End- bach	L 3050	167 (N)
Biedenkopf	Bie- den- kopf	B 62	305 (N) ¹⁶⁵
	Breiden- stein	B 253	424 (N)
	Eckels- hausen	B 62	272 (N)
	Ludwigs- hütte	B253	134 (N)
Breidenbach	Breiden- bach	B 253	276 (DEN), 588 (N)
	Oberdie- ten	B 253	382 (N)
Cölbe	Cölbe	L 3089	183 (N)
Dautphetal	Buchenau	B 62	488 (N)
	Morns- hausen	B 453	547 (N)
Ebsdorfergrund	Ebsdorf	L 3048	60 (N)
Fronhausen	Fronhau- sen	L 3093	196 (N), Ab- schnitt
Gladenbach	Gladen- bach	B 255	251 (DEN), 539 (N)

¹⁶⁴ LKZ: auf 100 m Abschnitt normierter Lärmkennziffer. (DEN): LKZ ganztags, (N/night): Nachtzeitraum. Es wird dabei immer der maximale Wert der LKZ in der betroffenen Straße angegeben.

¹⁶⁵ Lärmschutzwand in Biedenkopf auf Seite des Alten- und Pflegeheims ist nicht berücksichtigt

Lärmprobleme und Maßnahmen im Landkreis und in den einzelnen Kommunen

	Peters- burg	B 255	274 (N)
	Runzhau- sen	B 453	419 (N)
Kirchhain	Kirchhain	L 3073	271 (N)
	Kirchhain	K 14	263 (DEN), 799 (N)
Lahntal	Goßfel- den	B 62	199
	Göttingen	B 62	268 (N)
	Sterzhau- sen	B 62	262 (N)
Lohra	Willsers- hausen	B 255	147 (N)
Marburg	Kernstadt	Am Grün	297 (DEN) 916 (N)
	Kernstadt	Bahnhofstraße	687 (DEN), 1355 (N)
	Kernstadt	Biegenstraße, L 3081	203(DEN), 719 (N)
	Kernstadt	Erlenring	369 (N)
	Kernstadt	Frankfurter Straße	232 (N)
	Kernstadt	Großseelheimerstraße, L 3088	107 (DEN), 336 (N)
	Kernstadt	Gutenbergstraße	221 (N)
	Kernstadt	Schwanallee	346 (N)
	Kernstadt	Universitätsstraße	114 (DEN) 499 (N)
	Kernstadt	Deutschhausstraße, L 3092	246 (DEN), 829 (N)
	Kernstadt	Ketzerbach, L 3092	667 (N)
	Kernstadt	Elisabethstraße	224 (DEN), 580 (N)
	Kernstadt	B 3, Höhe Ernst-Giller- Straße	337 (DEN), 685 (N)
	Kernstadt	B 3, Höhe Krumbogen	256 (N)
	Kernstadt	B 3, Bereich Marburg Süd	146 (N)
	Kernstadt	Marbacher Weg	494 (N)
	Kernstadt	Wehrdaer Weg/Straße	182(DEN) 596 (N)
	Kernstadt	Gisselbergerstraße	68 (N)
	Gissel- berg	Gießener Straße, K 42	280 (N)
	Kernstadt	B 3, Höhe Afföllerstraße	866 (N), 101 (DEN)
Kernstadt	B 3, Höhe Uferstraße	454 (N)	
Kernstadt	B 3, Höhe Nonnengasse	561 (N)	

	Kernstadt	Zeppelinstraße	35 (DEN), 139 (N)
Münchhausen	Münchhausen	B 263	241 (N)
	Münchhausen	B 252	90 (N)
	Simtshausen	B 252	172 (N)
Neustadt	Neustadt	B 454	484 (N)
Stadtallendorf	Kernstadt	B 454	199 (N)
	Kernstadt	L 3290	358 (N)
		Bahnhofstraße	139 (N)
		Niederrheinische Straße	355 (N)
Niederklein	L 3290	220 (N)	
Steffenberg	Niedereisenhausen	L 3042/3049	187 (N)
Weimar	Niederweimar	K 42	405 (N)
Wetter	Wetter	B 252	234 (N) ¹⁶⁶
	Niederwetter	B 252	156 (N) ¹⁶⁶
	Todenhäuser	B 252	389 (N) ¹⁶⁶

Im Folgenden wird auf alle Lärmkonflikte näher eingegangen, deren Lärmkennziffer (LKZ) während des gesamten Tages und/oder in der Nacht mehr als 200 beträgt. Hintergrund ist eine besonders starke Lärmbelastung ab Werten von 200. Ermächtigungsgrundlage zu dieser Eingrenzung bildet § 47d Abs. 1 Satz 3 BImSchG. Demnach ist eine Priorisierung bei der Auswahl der Lärminderungsmaßnahmen vorzunehmen, die sich aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer Kriterien (LKZ) ergibt. Dies bedeutet, dass Maßnahmen für stärker mit Lärm belastete Gebiete mit höherer Priorität verfolgt werden sollen. Darüber hinaus können im Einzelfall auch Lärmkonflikte mit geringerer Lärmkennziffer durch die Lärmaktionsplanung näher betrachtet werden.

10.5.1. Bad Endbach

10.5.1.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 ist die L 3050 in der Ortsdurchfahrt von Bad Endbach kartiert. Die Landesstraße L 3050 zieht sich durch die Ortslage von Bad Endbach im südlichen Teil der Gemeinde. Eine Belastung nach EU-Kartierung ergibt sich allein in der Ortsdurchfahrt von Bad Endbach. Das Ergebnis der Auswertung der Lärmkartierung 2017

¹⁶⁶ ohne Beachtung des nächtlichen Lkw-Fahrverbots in Wetter.

nach VBEB ist in Tabelle 131 dargestellt. Mit 9 Betroffenen ganztags und nur 7 Betroffenen nachts besitzt die Gemeinde Bad Endbach keinen Lärmkonfliktpunkt.

Tabelle 131: Anzahl der Betroffenen nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 nach VBEB in der Gemeinde Bad Endbach.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	8	1	0	6	1	0

10.5.1.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

In der Gemeinde Bad Endbach liegt kein Lärmkonfliktpunkt vor.

10.5.1.3. Maßnahmenplanung

In Tabelle 132 sind die eingegangenen Maßnahmenvorschläge der Öffentlichkeitsbeteiligung für die Gemeinde Bad Endbach dargestellt. Da in der Kommune keine Lärmkonfliktpunkte identifiziert worden sind, wurden die Maßnahmenvorschläge nicht weiterverfolgt.

Alternativ: Verweis auf Anhang, da keine Lärmkonfliktpunkte identifiziert worden sind.

Tabelle 132: Eingegangene Maßnahmenvorschläge im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung für die Gemeinde Bad Endbach abseits von Lärmkonfliktpunkten.

Ortsteil	Maßnahmenvorschlag	Bemerkung
Bad Endbach	Schlaglöcher vor Haus reparieren	Grundhafte Sanierung durch Straßenbaulastträger mittelfristig in Planung
	Verkehrskontrollen zur Überprüfung der Geschwindigkeit, Handynutzung am Steuer, unzulässiges Fahrzeug-Tuning	Zuständigkeit bei Kommune
	Kreisverkehr an Kreuzung Landstrasse/Bahnhofstrasse	Kein LKP, keine weitere Veranlassung

10.5.2. Biedenkopf

10.5.2.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Die maßgebliche Lärmbelastung in Biedenkopf ergibt sich nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 durch die Bundesstraßen B 62 und B 253 in der Kernstadt sowie den Ortsteilen Eckelshausen, Wallau, Breidenstein, Ludwigshütte und Kombach.

Die B 253 führt als Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Breidenstein und mündet bei Wallau in die B 62. Die B 62 ist weitgehend als Ortsumgehung um Wallau und Biedenkopf herumgeführt, so dass in Wallau nur das Gewerbegebiet betroffen ist. In Biedenkopf ist die Wohnbebauung an der B 62 im Bereich Lindenstraße/Urbannstraße durch eine Lärmschutzwand vom Verkehrslärm abgeschirmt, so dass hier neben den Gewerbeflächen in zwei Bereichen wenige Häuser vom Lärm oberhalb der Auslöseschwelle betroffen sind. Im weiteren Verlauf

führt die B 62 als Ortsdurchfahrt durch den Ortsteil Eckelshausen und an der Wohnbebauung von Kombach vorbei.

Die Anzahl der Betroffenen gemäß der Berechnung nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 ist in Tabelle 133 für die Stadt Biedenkopf aufgeführt. Es sind 283 Personen ganztags und 281 Personen nachts vom Umgebungslärm oberhalb der Auslösewerte betroffen. Dies entspricht 2,0 % der Gesamteinwohnerzahl ganztags und 2,1 % nachts.

Die Erhöhung der Betroffenen im Vergleich zur 2. Stufe ist dadurch erklärbar, dass bei der Lärmkartierung 2017 sowohl die Lärmschutzwand der B 62 in Biedenkopf auf Seiten des Alten- und Pflegeheims, als auch die nächtlichen Tempolimits in den Ortsdurchfahrten von Breidenstein und Eckelshausen noch nicht erfasst worden sind. Die tatsächlichen Belastungszahlen fallen somit geringer aus.

Tabelle 133: Anzahl der Betroffenen nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 nach VBEB für die Stadt Biedenkopf.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	134	111	18	132	122	27

Die tatsächlichen Belastungszahlen sind durch Nachberechnungen in den folgenden Unterkapiteln dargestellt.

10.5.2.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

Lärmkonfliktpunkte wurden im Nachtzeitraum in der Kernstadt an der B 62 sowie den Stadtteilen Breidenstein an der B 253 und in der Ortsdurchfahrt der B 62 in Eckelshausen identifiziert. In Tabelle 134 ist die Anzahl Belasteter oberhalb der Auslösewerte nach VBUS aufgeteilt nach den einzelnen Ortsteilen in Abhängigkeit von der Pegelklasse im Ganztags- und im Nachtzeitraum unter Angabe der maximalen Lärmkennziffer im Nachtzeitraum dargestellt. Für den Stadtteil Breidenstein ergeben sich damit 119 Belastete ganztags, 4 davon in der höchsten Pegelklasse über 75 dB(A) und 127 Belastete nachts. Die maximale Lärmkennziffer liegt bei 424 innerhalb eines Streckenabschnitts im Nachtzeitraum.

Für die Kernstadt Biedenkopf sind 42 Belastete ganztags und 47 Belastete nachts bei einer maximalen Lärmkennziffer von 305 im Nachtzeitraum zu verzeichnen. Die Belastungszahlen sind erhöht gegenüber den tatsächlichen Gegebenheiten. Grund hierfür ist die Lärmschutzwand auf Höhe des Altenheims, die nicht in die Berechnung eingegangen ist.

Für den Stadtteil Eckelshausen sind ganztags 73 Belastete und 75 Belastete im Nachtzeitraum nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 ermittelt worden. Die maximale Lärmkennziffer liegt bei 272 im Nachtzeitraum.

Tabelle 134: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der Lärmkennziffer für die Stadt Biedenkopf.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Biedenkopf	40	1	1	45	1	1	305 ^{*167}
Breidenstein	50	65	4	45	72	10	424
Eckelshausen	26	35	12	22	36	17	272

¹⁶⁷ fehlende Beachtung der Lärmschutzwand auf der Höhe Am Altenberg/ Alten- und Pflegeheim.

Breidenstein

Weite Teile der Ortsdurchfahrt der B 253 von Breidenstein bilden einen Lärmkonfliktpunkt im Nachtzeitraum, wie die gelben, orangen und roten Abschnitte der normierten Lärmkennziffer in Abbildung 83 zeigen.

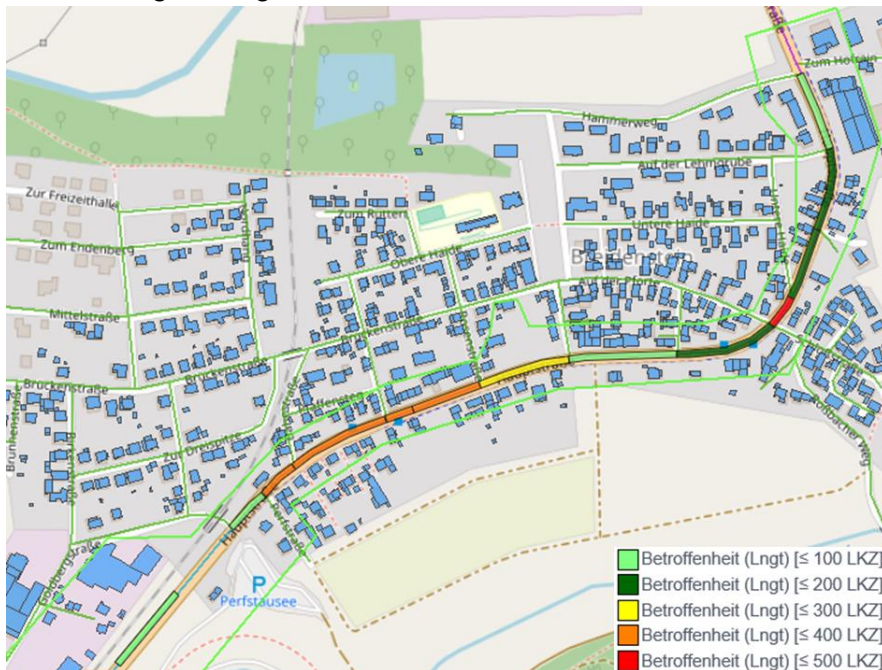


Abbildung 83: Visuelle Darstellung der Lärmkennziffern für den Nachtzeitraum in der Ortsdurchfahrt B 253 von Breidenstein. ¹⁶⁸

Eckelshausen

In Eckelshausen bildet die Ortsdurchfahrt der B 62 einen Lärmkonfliktpunkt, wie in den gelben, violetten und hellblauen Abschnitte in Abbildung 84 dargestellt ist.

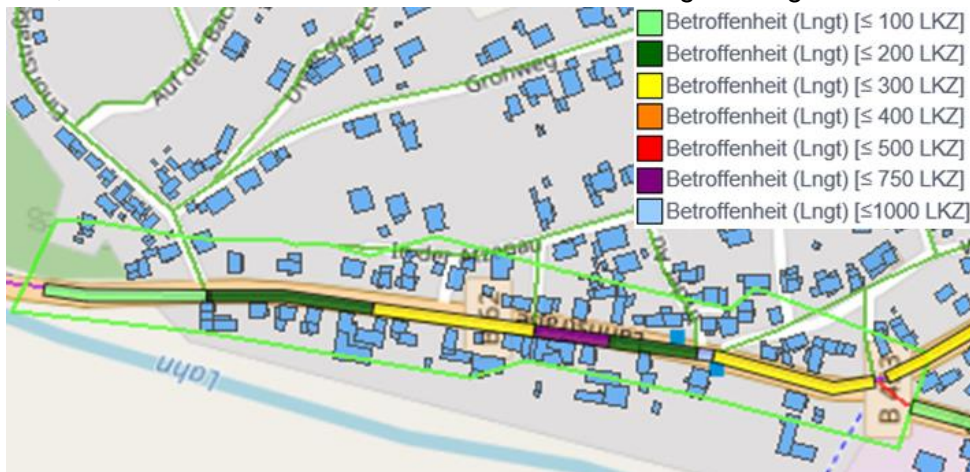


Abbildung 84: Visuelle Darstellung der normierten Lärmkennziffern für den Nachtzeitraum in der Ortsdurchfahrt B 62 in Eckelshausen. ¹⁶⁹

¹⁶⁸ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

¹⁶⁹Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

10.5.2.3. Maßnahmenplanung Maßnahmenumsetzung

Tempo 30 in den Ortsdurchfahrten von Breidenstein und Eckelshausen für den Nachtzeitraum von 22 Uhr bis 6 Uhr befindet sich in Umsetzung. Durch die Maßnahmenumsetzung kann jeweils eine Pegelminderung von durchschnittlich 2,6 dB(A) erreicht werden. Aufgerundet entspricht dies 3 dB(A), was einer für den Menschen wahrnehmbaren Lärmreduzierung entspricht.

Tempo 30, nachts, B 62, OT Eckelshausen

In der Ortsdurchfahrt B 62 von Eckelshausen sind an 32 Gebäuden die Richtwerte nach Lärmschutz-Richtlinie-StV überschritten. Eine Temporeduzierung auf 30 km/h liefert eine Reduzierung der Überschreitungen auf 9 Gebäude.

Für die Betroffenenzahlen nach VBUS (s. Tabelle 135) bedeutet die Maßnahmenumsetzung im Ganztagszeitraum eine Abnahme um ein Drittel in der höchsten Pegelklasse > 75 dB(A) und 11 weniger Betroffene in der zweithöchsten Pegelklasse.

Im Nachtzeitraum sind nach Maßnahmenumsetzung 9 weniger Betroffene in der Pegelklasse > 65-70 dB(A) und 7 weniger bei >60-65 dB(A). Die Lärmkennziffer reduziert sich auf 163.

Tabelle 135: Belastetenzahlen nach VBUS für die B 62 in Eckelshausen bei Tempo 30 nachts.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Eckelshausen	32	28	8	32	28	8	163

Tempo 30, nachts, B 62, OT Breidenstein

In Breidenstein sind bei Maßnahmenumsetzung nur noch 7 von 41 Gebäuden mit Richtwertüberschreitungen nach Lärmschutz-Richtlinie-StV zu verzeichnen. Für ein Gebäude, wurde in bereits passiver Lärmschutz gewährt. Für die weiteren 6 verbleibenden Gebäude kann ein Antrag bei Hessen Mobil auf Bezuschussung von passivem Lärmschutz bei folgender Adresse gestellt werden.

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement Fulda
Dezernat Steuerung Planung
Frau Feder-Krantz
Schillerstr. 8
36043 Fulda
Tel.: 0661/49953200
Mail: anita.feder-krantz@mobil.hessen.de

Unabhängig vom Vorstehenden, können die Kommunen freiwillig bauliche Maßnahmen des Lärmschutzes ergreifen. Als Hinweis ist dabei zu nennen, dass grundsätzlich die Bezuschussung auf freiwilliger Basis erfolgt. Es besteht kein gesetzlicher Anspruch. Der Antrag ist vor Durchführung der Lärmschutzmaßnahmen zu stellen und eine Vereinbarung mit dem Träger der Straßenbaulast abzuschließen. Es fallen keine Gebühren an, aber bei der freiwilligen Lärmsanierung hat der Eigentümer 25 % der Kosten selbst zu tragen.

Lärmprobleme und Maßnahmen im Landkreis und in den einzelnen Kommunen

Für die Betroffenenzahlen nach VBUS (s. Tabelle 136) bedeutet die Maßnahmenumsetzung eine Halbierung der Betroffenen in der höchsten Pegelklasse auf 2 Betroffene ganztags und eine Abnahme um 14 Belastete in der Pegelklasse >70-75 dB(A). Im Nachtzeitraum ergibt sich nach Maßnahmenumsetzung eine Reduktion um 9 Belastete in der Pegelklasse von <65-70 dB(A) sowie um 22 Personen in der Pegelklasse >60-65 dB(A).

Die maximale Lärmkennziffer reduziert sich auf 335.

Tabelle 136: Belastetenzahlen nach VBUS an der B 253 in Breidenstein bei Tempo 30 nachts.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Breidenstein	53	51	2	54	50	1	335

Angaben zu vorhandenen Planungen

Ortsumgehung, B 62, Eckelshausen

Für den Stadtteil Eckelshausen befindet sich die Ortsumgehung der B 62 im Planfeststellungsverfahren. Das verwaltungsrechtliche Anhörungsverfahren dazu ist abgeschlossen. Geplant ist der Anschluss an die Ortsumgehung von Biedenkopf mit einer Länge von 2,7 km. Sie führt vor der Erlenmühle in einem engen Bogen über die Lahn. Anschließend wird die Trasse parallel zur Bahnlinie geführt. Nach einer erneuten Lahnquerung wird die B 453 in Richtung Dautphe angeschlossen. Die Umgehung führt dann südlich des Gewerbegebietes Eckelshausen vorbei und endet schließlich zwischen Eckelshausen und Kombach an der vorhandenen B 62. Hier erfolgt der Anschluss an Eckelshausen. Die Streckenführung der Ortsumgehung ist in Abbildung 85 dargestellt.

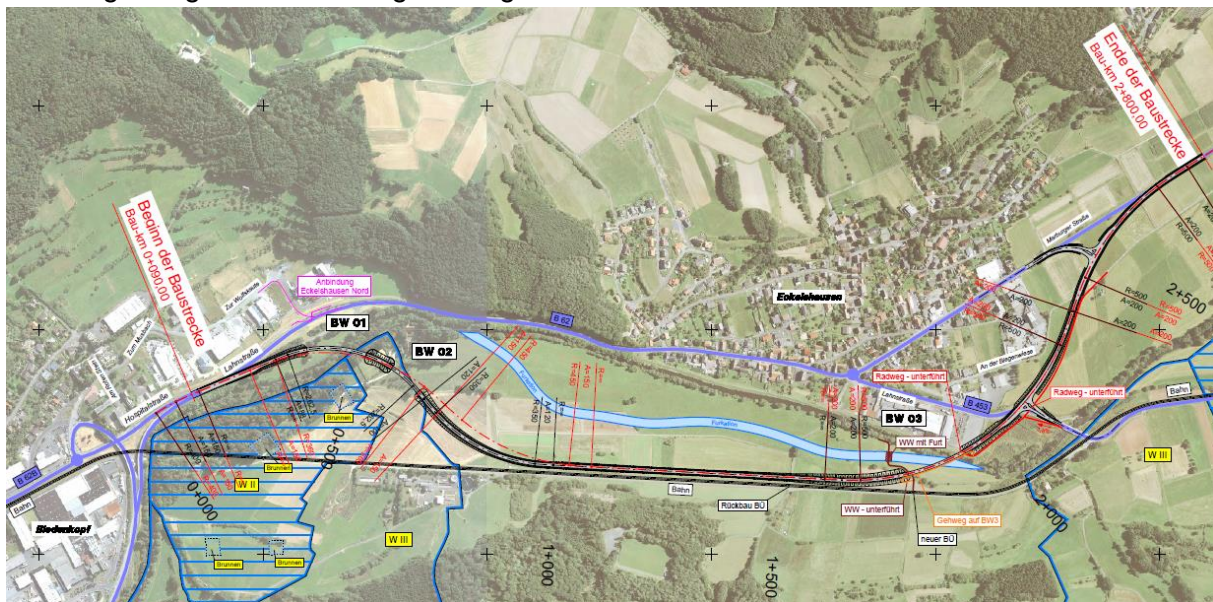


Abbildung 85: Streckenführung der Ortsumgehung (schwarz).¹⁷⁰

Es wird davon ausgegangen, dass die geplante Ortsumgehung zu einer Entlastung des Stadtteils Eckelshausen von ca. 90% des Verkehrs führt. Nach Bau der Ortsumgehung wird im Ortsteil Eckelshausen kein Lärmkonfliktpunkt vorhanden sein.

¹⁷⁰Hessen Mobil, https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/content-downloads/%C3%9Cber-sichtskarte_B62_OU_Eckelshausen.pdf, abgerufen am 15.07.2019.

Maßnahmenvorschläge

Vorschläge für lärmindernde Maßnahmen wurden direkt weder von der Kommune noch aus der Bevölkerung eingebracht. Während der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes erfolgte allerdings seitens des Magistrats der Stadt Biedenkopf die Verabschiedung von Tempo 30 im Nachtzeitraum in den lärmbelasteten Ortsdurchfahrten der Stadtteile Breidenstein und Eckelshausen aufgrund der vorliegenden starken Lärmbelastung. Beide Stadtteile weisen durch die Maßnahmenumsetzung kleinere Lärmkennziffern und geringere Belastungszahlen auf. Für den Stadtteil Eckelshausen wird sich die Lärmsituation nach Bau der geplanten Ortsumgehung noch weiter entschärfen.

10.5.3. Breidenbach

10.5.3.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Die B 253 zieht sich von Norden nach Süden über Breidenbach, Niederdieten und Oberdieten durch das gesamte Gemeindegebiet. Die L 3049 zweigt in Breidenbach von der B 253 in Richtung Südosten ab führt durch den Ortsteil Wolzhausen in die Nachbarkommune Steffenberg.

In der Gemeinde Breidenbach ergeben sich die Belastungen durch die B 253 in der Ortsdurchfahrt von Breidenbach und Oberdieten. Eine weitere Lärmbelastung ergibt sich durch die L 3049 in der Ortsdurchfahrt von Wolzhausen.

Die Anzahl der Betroffenen gemäß Berechnung nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 ist in Tabelle 137 dargestellt.

Demnach sind 126 Einwohner ganztags und 131 Einwohner nachts in der Gemeinde Breidenbach von Umgebungslärm oberhalb der Auslösewerte betroffen. Dies entspricht einer Belastung von 1,9% der Bevölkerung im Ganztags- und im Nachtzeitraum.

Tabelle 137: Anzahl der Betroffenen nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 für den Ganztags- und Nachtzeitraum sowie der Lärmkennziffer in der Gemeinde Breidenbach.

	Betroffenzahl L_{DEN}			Betroffenzahl L_{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 – 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	60	60	6	58	55	18

10.5.3.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

Die Ortsdurchfahrt B 253, die Breidenbach von Norden nach Süden durchläuft, stellt einen besonders lärmbelasteten Lärmkonfliktpunkt ganzheitlich im Nachtzeitraum und partiell untertags dar. Durch die B 253 sind ganztags 174 Betroffene zu verzeichnen, für den Nachtzeitraum 180 Betroffene. Die maximale normierte Lärmkennziffer liegt ganztags bei einem Wert von 276 und im Nachtzeitraum bei 588.

Auch im Ortsteil Oberdieten liegt aufgrund des Verlaufs der B 253 durch die Ortslage ein Lärmkonfliktpunkt vor. Die maximale Lärmkennziffer beträgt im Nachtzeitraum für einen Streckenabschnitt 382. Die Betroffenzahlen liegen bei 55 Personen ganztags und 57 Personen nachts.

Tabelle 138: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der Lärmkennziffer in der Gemeinde Breidenbach.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Breidenbach, B 253	69	77	28	62	74	44	276 (DEN), 588 (N)
Oberdieten, B 253	22	29	4	17	29	11	382 (N)

Abbildung 86 spiegelt die ortstypische Bebauung der Gemeinde Breidenbach wider, bei der Wohnbebauung neben gewerblicher Nutzung anzufinden ist. Es liegt daher eine Einstufung nach Dorf- und Mischgebietscharakter vor. Abbiegespuren sind teilweise vorhanden.



Abbildung 86: Ortstypische Bebauung in der Gemeinde Breidenbach.¹⁷¹

B 253, Breidenbach

Die Ortsdurchfahrt der B 253 in Breidenbach stellt ganztägig und nachts einen Lärmkonfliktpunkt dar.

Eine besondere Lärmbelastung mit Werten der LKZ über 200 ergibt sich für den Ganztags- und den Nachtzeitraum von der Einmündung Querstraße bis Einmündung Bahnhofstraße. Im Nachtzeitraum ist nahezu die komplette Ortsdurchfahrt als besonders lärmbelastet mit einer Lärmkennziffer über 200 zu bewerten.

B 253, Oberdieten

Die B 253 in der Ortsdurchfahrt von Oberdieten stellt im Nachtzeitraum in weiten Streckenabschnitten einen besonders lärmbelasteten Lärmkonfliktpunkt mit Lärmkennziffern über 200 dar.

10.5.3.3. Maßnahmenplanung Angaben zu vorhandenen Planungen

Ortsumgehung, B 253, Breidenbach

Im Verlauf der B 253 ist eine Ortsumgehung von Breidenbach geplant. Die Länge der Bau-
strecke beträgt dabei 850 m. Die Ortsumgehung beginnt im Süden der Ortslage von Breiden-
bach an einem neuzubauenden Kreisverkehr bis zum bereits bestehenden Kreisverkehr der

¹⁷¹Regierungspräsidium Gießen.

K 107 zwischen Breidenbach und Kleingladenbach. Im weiteren Verlauf wird die K 107 verbreitert und verstärkt und zur B 253 hochgestuft. Der Anschluss an die bestehende B 253 erfolgt über den bestehenden Kreisverkehr nördlich von Breidenbach (vgl. Abbildung 87). Somit wird die gesamte Ortsdurchfahrt entlastet. Durch die neue Variantenentwicklung in der 2. Planänderung wird der Forderung der Bevölkerung nachgekommen die Lärmbelastung beim Baubeginn im südlichen Teil zu minimieren. Dies soll durch eine Verlagerung des zu errichtenden Kreisverkehrs nach Süden erfolgen. Dieser bewirkt einen größeren Abstand zur Wohnbebauung und zudem einen günstigeren Winkel bei der Anbindung der Landesstraße L 3049 an den neuen Kreisverkehr.¹⁷² Im südwestlichen Bereich der Ortslage von Breidenbach schirmen teilweise Nebengebäude die Wohnbebauung ab. Im nordwestlichen Bereich schirmt ein Gebäudekomplex eines großen Industrieunternehmens auf einer Länge von ca. 500 m die Wohnrandbebauung ab. Die geplante Ortsumgehung wird die aktuelle Ortsdurchfahrt um bis zu 72 % entlasten.¹⁷² Das Planfeststellungsverfahren läuft aktuell mit dem Anhörungsverfahren zur 2. Planänderung. Das bisherige Anhörungsverfahren hat im Ergebnis die Notwendigkeit weiterer Artenschutzuntersuchungen erbracht. Zurzeit finden daher weitere Untersuchungen und Auswertungen zum Vorkommen von Fledermäusen statt. Anhand der Untersuchungsergebnisse werden bauliche Vermeidungsmaßnahmen zum Schutz der Fledermauspopulation in einem sog. Deckblatt zu den Anhörungsunterlagen erarbeitet. Erst nach einer weiteren Beteiligung der betroffenen Behörden und Personen kann das Anhörungsverfahren abgeschlossen werden. Durch die Umsetzung der Maßnahme ist davon auszugehen, dass durch die Entlastung der Ortsdurchfahrt, B 253 in Breidenbach der dortige Lärmkonflikt eliminiert wird.

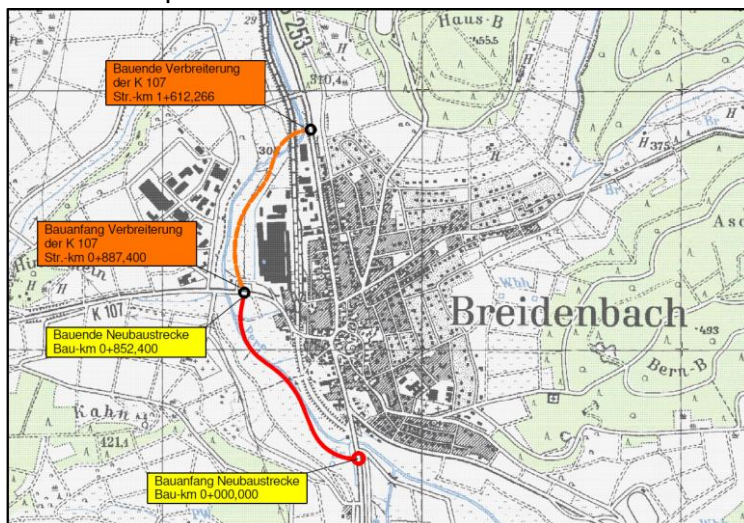


Abbildung 87: Ortsumgehung B 253 Breidenbach.¹⁷³

Maßnahmenvorschläge

B 253, Breidenbach Nachtfahrverbot für Lkw

Ein Nachtfahrverbot für Lkw ist eine verkehrsbeschränkende Maßnahme, die gemäß § 45 StVO zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Straßenverkehrslärm angeordnet werden kann. Eine wesentliche Voraussetzung hierfür ist, dass eine geeignete Ausweichstrecke zur Verfügung steht. Die B 253 hat als Verbindungsstrecke vom Raum Frankenberg zur A 45 ins

¹⁷² Hessen Mobil, Erläuterungsbericht der Planunterlagen zur 2. Planänderung.

¹⁷³Hessen Mobil, https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/content-downloads/B_253_OU_Breidenbach-%C3%9Cbersichtskarte_Stand_2012_09_27.pdf, abgerufen am 15.07.2019, 14:56.

Ruhrgebiet und ins Rhein-Main-Gebiet eine überregionale Bedeutung. Entlang der B 253 sind zahlreiche Industriebetriebe angesiedelt, was sich in den hohen Lkw - Anteilen bemerkbar macht. Eine zumutbare nächtliche Alternativstrecke würde durch ebenfalls enge, ebenfalls bereits stark belastete Ortsdurchfahrten führen. Somit steht eine geeignete Ausweichroute nicht zur Verfügung. Ein Lkw – Nachtfahrverbot stellt damit keine geeignete Maßnahme zur Lärminderung an der B 253 in Breidenbach dar.

B 253, Breidenbach, Tempo 30 nachts

Eine Berechnung durch den Straßenbaulastträger hat bereits in der 2. Stufe des Lärmaktionsplanes ergeben, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h eine geeignete lärmindernde Maßnahme darstellen würde, da eine Pegelminderung von 2,5 dB(A) tags bzw. 2,6 dB(A) nachts erreicht werden würde. Allerdings fand die vorgeschlagene Lärminderungsmaßnahme nicht die Zustimmung der Gemeinde Breidenbach. Diese Ablehnung bleibt weiterhin bestehend.

10.5.4. Cölbe

10.5.4.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Kartiert wurden die B 3, die B 62 und die L 3089 in der Ortsdurchfahrt von Cölbe. Die B 3 durchläuft das komplette Gemeindegebiet indem sie im Süden an Cölbe herum verläuft, den Ortsteil Schönstadt quert und den Ortsteil Schwarzenborn tangiert. Während die B 3 wie auch schon ersten beiden Stufen der Lärmaktionsplanung wenig zur Lärmsituation in der Kommune Cölbe selbst beiträgt, geht die Hauptbelastung von der kartierten Ortsdurchfahrt der L 3089 in Cölbe aus. Auch die B 62, die den Ortsteil Bürgeln tangiert, trägt nur unwesentlich zur Lärmbelastung bei. Als einziger Lärmkonfliktpunkt, ohne besondere Belastung, konnte die Ortsdurchfahrt der L 3089 in Cölbe mit einer Lärmkennziffer von 183 im Nachtzeitraum identifiziert werden.

Zusätzlich quert die Main - Weser Bahn die komplette südliche Grenze des Landkreises als Haupteisenbahnstrecke, streift dabei Cölbe und führt durch den Ortsteil Bürgeln.

Nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 nach VBEb, wie in Tabelle 139 für die einzelnen Pegelklassen im Ganztagszeitraum und Nachtzeitraum aufgeführt, sind ganztags 43 Betroffene und nachts 45 Betroffene oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht 0,6 % der Gesamteinwohnerzahl ganztags und 0,7 % nachts.

Die Abnahme der Belasteten im Vergleich zur 2. Stufe ist erklärbar, da die Ortsdurchfahrt L 3089 weitgehend nur durch die PLUS-Kartierung erfasst wird und zudem das Tempolimit in der Ortsdurchfahrt der B 3 in Schönstadt, sowie das Lkw-Fahrverbot > 3,5 t Wirkung zeigt.

Tabelle 139: Anzahl der Betroffenen gemäß Berechnung nach VBEb aus der Lärmkartierung 2017 in der Gemeinde Cölbe.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	25	18	0	25	18	2

10.5.4.2. **Angabe vorhandener Lärmprobleme**

Für die Stadt Cölbe liegt kein Lärmkonfliktpunkt besonderer Belastung vor. Weder die Ortsdurchfahrt der L 3089 durch Cölbe, noch die B 62 in Bürgeln, die B 3 in Schwarzenborn und die B 3 in Cölbe ergeben sich nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 Lärmkonfliktpunkte.

10.5.4.3. **Maßnahmenplanung Maßnahmenumsetzung**

Tempo 30 und Lkw-Nachfahrverbot, B 3, OT Schönstadt

Durch die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h nachts in der Ortsdurchfahrt der B 3 im Ortsteil Schönstadt und das zusätzliche Nachfahrverbot für Lkw über 3,5 t ist die Ortsdurchfahrt von Schönstadt nicht mehr als Konfliktpunkt zu werten. Es verbleiben lediglich 22 Betroffene im Ganztagszeitraum und 11 Betroffene im Nachtzeitraum oberhalb der Auslösewerte.

Lkw- Nachfahrverbot, L 3089, OT Cölbe

Auf der L 3089 im Bereich der OD Cölbe gilt ein Lkw-Nachfahrverbot für Fahrzeuge über 7,5 t. Ausgenommen von dem Verbot ist Lieferverkehr. Durch das Fahrverbot stellt die Ortsdurchfahrt der L 3089 in Cölbe keinen Lärmkonfliktpunkt mehr dar.

Maßnahmenvorschläge

Maßnahmenvorschläge, die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangen sind können Tabelle 140 nachrichtlich entnommen werden.

Tabelle 140: Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingebrachte Maßnahmenvorschläge in der Gemeinde Cölbe abseits von Lärmkonfliktpunkten.

Ortsteil	Straße	Maßnahmenvorschlag	Bemerkung
Gesamte Gemeinde	B 3	Tempo 80	Keine LKP entlang der B 3, keine Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung
Cölbe	L 3089	<ul style="list-style-type: none"> • Tempo 30 • Lärmmindernde Deckschicht analog B 3 in MR 	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Richtwertüberschreitung nach schalltechnischer Berechnung (Stand 08/2018) • Benannte Deckschicht erst ab 60 km/h wirksam
	B 3	<ul style="list-style-type: none"> • Lärmschutzwand • Trasse durch Ebsdorfergrund 	Kein LKP, keine Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung
Bürgeln	B 3	Bäume als Lärmschutz	Lärmmindernde Wirkung von Bäumen erst ab einer Waldbreite von 100 m
	B 62	Tempo 80 Betonleitplanke zur Lärminderung	Kein LKP, keine Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung
Schönstadt	B 3	<ul style="list-style-type: none"> • Tempo 30 ganztags • Kontrolle Nachfahrverbot 	<ul style="list-style-type: none"> • Kein LKP • Kontrolle durch Ordnungsamt

10.5.5. Dautphetal

10.5.5.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Kartiert wurden die B 62 mit Betroffenen in der Ortsdurchfahrt von Buchenau, die B 453 mit Betroffenen in der Ortsdurchfahrt von Mornshausen, sowie die L 3042 zwischen der Abzweigung von der B 62 und der Einmündung Bahnhofstraße im Ortsteil Friedensdorf.

Die Anzahl der Betroffenen gemäß Berechnung nach VBEB aus der Lärmkartierung ist nachfolgend für die Gemeinde Dautphetal aufgeführt.

Dies bedeutet, dass 173 Einwohner ganztags und 193 Einwohner nachts in der Gemeinde Dautphetal von Umgebungslärm oberhalb der Auslösewerte betroffen sind. Dies entspricht ca. 1,5 % der Gesamteinwohnerzahl ganztags und ca. 1,7 % nachts.

Tabelle 141: Betroffene gemäß VBEB nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 für die Gemeinde Dautphetal.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
Anzahl	92	80	1	94	84	15

10.5.5.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

Die Ortsdurchfahrt B 62 in Buchenau und die B 543 konnten nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 als Lärmkonfliktpunkt identifiziert werden. Durch die Eingabe eines Maßnahmenvorschlags im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung konnte unter Einbeziehung der PLUS-Kartierung auch noch ein Lärmkonfliktpunkt im Ortsteil Wolfgruben identifiziert werden.

In Tabelle 142 sind die Betroffenen nach VBUS unter Angaben der maximalen normierten Lärmkennziffer der Gemeinde Dautphetal dargestellt.

Durch den Lärm der B 62 liegen insgesamt 113 Betroffene ganztags und 119 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung im Ortsteil Buchenau. Die maximale Lärmkennziffer liegt im Nachtzeitraum bei 488.

Für den Ortsteil Mornshausen sind insgesamt 56 Betroffene ganztags und 67 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Die maximale Lärmkennziffer ergibt sich zu 547 im Nachtzeitraum. Da es sich allerdings nur um 10 Betroffene und einen Abschnitt von lediglich 24 m handelt, wird dieser Lärmkonfliktpunkt als wenig prioritär eingestuft.

Die Betroffenen im Ortsteil Wolfgruben durch die B 453 ergeben sich aus der Auswertung der PLUS-Kartierung. Demnach sind in der Ortsdurchfahrt 133 Betroffene ganztags und 154 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu finden. Die maximale normierte Lärmkennziffer liegt bei 253 für einen Straßenabschnitt im Nachtzeitraum.

Tabelle 142: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der Lärmkennziffer in der Gemeinde Dautphetal.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Buchenau	50	61	2	47	61	11	488 (N)
Mornshausen	42	14	0	45	22	0	547 (N)
Wolfgruben	96	37	0	99	55	0	253 (N)

10.5.5.3. **Maßnahmenplanung**

Maßnahmenumsetzung

Tempo 30, B 62 Dautphetal, OT Buchenau

Die Berechnung für die Ortsdurchfahrt Dautphetal-Buchenau hat ergeben, dass der Richtwert der Lärmschutz-RL-StV im Nachtzeitraum an 45 Gebäuden der Ortsdurchfahrt überschritten wird. Durch die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h können Pegelminderungen bis zu 3 dB(A) erreicht werden. Die Überschreitung der Richtwerte würde sich durch Umsetzung der Maßnahme auf 9 Gebäude reduzieren. Das Tempolimit ist zunächst auf einen Zeitraum von 36 Monaten als Verkehrsversuch befristet.

Maßnahmenvorschläge

Tempo 30, B 453 Dautphetal, OT Wolfgruben

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung ist an der B 453 im Ortsteil Wolfgruben der Vorschlag einer Geschwindigkeitsbeschränkung im Nachtzeitraum eingebracht worden. Für den Bereich zwischen der Ortstafel aus Eckelshausen kommen und der Einmündung „Köppelsweg“ wurde ein Lärmkonfliktpunkt mit Überschreitungen der Pegelwerte an 6 Gebäuden identifiziert. Die schalltechnische Berechnung nach RLS-90 durch den Straßenbaulastträger ergibt, dass durch Tempo 30 im Nachtzeitraum die Pegelwerte für alle Gebäude eingehalten werden können. Auf eine Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen wurde im Einvernehmen mit dem Landkreis durch die Gemeinde zunächst auf die Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung verzichtet. Begründet wird dies durch die wenigen Überschreitungen auf einem sehr begrenzten Teilstück. Die betroffenen Grundstückseigentümer wurden jedoch auf die Möglichkeiten der finanziellen Förderung von Lärmschutzeinbauten hingewiesen.

Umgehungsstraße B 62, Dautphetal, OT Buchenau

Im geltenden Bundesverkehrswegeplan 2030 ist die Ortumgehung in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf in ökologisch sensiblen Gebiet“ eingestuft. Ein Planungsbeginn ist weder erfolgt noch absehbar.

10.5.6. Ebsdorfergrund

10.5.6.1. **Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken**

In der Gemeinde Ebsdorfergrund zieht sich die L 3048 als einzige kartierte Straße von Südwesten nach Nordosten durch die Ortsteile Hachborn und Ebsdorf im Gemeindegebiet, bis sie im Gewerbegebiet des Ortsteils Heskem-Mölln in die L 3125 einmündet.

In Tabelle 143 sind die Betroffenen nach VBEB in der Gemeinde Ebsdorfergrund dargestellt. Mit lediglich 7 Betroffenen im Pegelbereich > 65 – 70 dB(A) im Ganztagszeitraum und 6 Betroffenen im Pegelbereich von > 55-60 dB(A) im Nachtzeitraum besteht im gesamten Gemeindegebiet kein Lärmkonfliktpunkt. Es sind nur 0,1% der Bevölkerung von Lärm belastet.

Tabelle 143: Betroffene gemäß VBEB nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 für die Gemeinde Ebsdorfergrund.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	7	0	0	6	0	0

10.5.6.2. Angaben vorhandener Lärmprobleme

In der Gemeinde Ebsdorfergrund liegt kein Lärmkonfliktpunkt vor.

10.5.6.3. Maßnahmenvorschlag

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Sanierung der Landstraße in Heskem als Maßnahmenvorschlag eingebracht. Die Landesstraße stellt keinen Lärmkonfliktpunkt dar. Nach Freigabe der Ortsumgehung für Heskem im Frühjahr 2019 für den Verkehr wird die Ortsdurchfahrt zur Gemeindestraße. Die Gemeinde plant im Anschluss daran Baumaßnahmen durchzuführen.

10.5.7. Fronhausen

10.5.7.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Innerhalb des Ortsteils Fronhausen ist die Gießener Straße, L 3093, im Bereich der Einmündung Grabenstraße bis zum Übergang in die Bahnhofstraße kartiert. Des Weiteren durchzieht die B 3 die Gemeinde von Süden nach Norden und verläuft dabei an den Ortsteilen Bellnhausen, Sicherheitshausen und Hassenhausen vorbei.

Die Landesstraße L 3048 durchquert das Gemeindegebiet von Westen nach Osten. Sie führt dabei an den Ortsteilen Oberwalgern, Fronhausen vorbei und verläuft im kartierten Abschnitt als Ortsdurchfahrt durch die Ortsteile Hassenhausen und Erbenhausen.

Parallel zur B 3 verläuft die Main - Weser Bahn von Süden nach Norden durch das Gemeindegebiet und passiert dabei den Ortsteil Fronhausen.

In Tabelle 144 sind die Betroffenen gemäß VBEB nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 in der Gemeinde Fronhausen dargestellt. Für das gesamte Gemeindegebiet liegen lediglich 17 Betroffene in den Pegelklassen von > 65-70 dB(A) bzw. >70-75 dB(A) für den Ganztagszeitraum vor und 13 Betroffene in der Pegelklasse von > 55-60 dB(A) im Nachtzeitraum. Dies entspricht einer Belastung der Gesamtbevölkerung von 0,4% ganztags und 0,3 % nachts. Die Belasteten konzentrieren sich dabei allein auf die Ortsdurchfahrt der L 3093 im Ortsteil Fronhausen.

Tabelle 144: Betroffene gemäß VBEB nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 für die Gemeinde Fronhausen.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	11	6	0	13	0	0

10.5.7.2. **Angaben vorhandener Lärmprobleme**

Die Lärmkennziffer für die Ortsdurchfahrt der L 3093 im Ortsteil Fronhausen beträgt für den gesamten Abschnitt im Nachtzeitraum maximal 196. Es sich dabei um einen Lärmkonflikt-punkt vergleichsweise geringerer Priorität. Die B 3 stellt keinen Lärmkonfliktpunkt dar.

10.5.7.3. **Maßnahmenplanung**

Zahlreiche Einwendung sind im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Maßnahmen an der B 3 eingegangen. Die B 3 stellt keine Lärmkonfliktpunkt dar. Rein nachrichtlich werden die eingebrachten Maßnahmen im Tabelle 145 aufgelistet.

Tabelle 145: Maßnahmenvorschläge im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung abseits von Lärmkonfliktpunkten.

Ortsteil	Straße	Maßnahmenvorschlag	Bemerkung
Bellnhausen, Sichertshausen, Hassenhausen	B 3	Geschwindigkeitsbe- grenzung	Keine Veranlassung aufgrund von Verkehrssicherheit oder Lärmaspek- ten
		Geschwindigkeitsmes- sung	Nicht repräsentativ, da nur Moment- aufnahme; Lärmberechnung anstatt Lärmmessung; vgl. auch Kapitel 6.1 und Kapitel 10.1, Frage 15
		Austausch Fahrbahn- belag	Gussasphalt A 11 S mit Abstreuerung 2/5 mm eingebaut und entspricht nach Angabe des Straßenbaulast- trägers der Regelbauweise; Abs- treuematerial kann bis zur Einstellung einer Textur, also der entgültigen Lage in der Oberfläche als störend empfunden werden
		Lärmschutzwände	Erdwälle entlang B 3 vorhanden und Lärmschutzwände an Zwester- Ohmtalbrücke sowie Bachwiesental- brücke; kein weiterer Handlungsbe- darf, da Grenzwerte und Richtwerte eingehalten
		Einbeziehung der Auf- und Abfahrten mit DTV-Mengen	Einbeziehung der Auf- und Abfahr- ten ist gegeben
Fronhausen	Straße und Schiene	Forderung der Ge- samtlärmbetrachtung von Bahn- und Stra- ßenlärm	Vgl. Frage 16, Kapitel 10.1
	L 3093	Gesamte Betrachtung der L 3093 wird gefor- dert, anstatt dem Be- reich der Einmündung Grabenstraße und Bahnhofstraße	Gesamte Betrachtung als Prüfauf- trag erfasst. Abschnittsweise Be- trachtung ergibt sich aus den Kartie- rungsgrundlagen.

10.5.8. Gladenbach

10.5.8.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Kartiert wurden die B 255, die B 453 und die L 3050 in der Lärmkartierung 2017. In der Ortslage Gladenbach ist die B 255 bis zur Einmündung der B 453 kartiert. Die L 3050 verläuft von Westen aus der Nachbarkommune Bad Endbach kommend durch den Ortsteil Weidenhausen in Richtung Osten bis zur Einmündung in die B 255. Die Bundesstraße B 255 verläuft durch die Gemeinde im Folgenden weiter nach Osten, wobei sie die Ortsteile Petersburg, Erdhausen und Gladenbach durchquert. Des Weiteren ist die B 453 von der Lärmkartierung erfasst, die sich von Norden nach Süden durch die Gemeinde erstreckt. Im nördlichen Gemeindegebiet durchläuft die Bundesstraße den Ortsteil Runzhausen und mündet in der Ortsdurchfahrt von Gladenbach in die B 255 ein.

Die Anzahl der Betroffenen gemäß Berechnung nach VBEb aus der Lärmkartierung sind für die Stadt Gladenbach in Tabelle 146 aufgeführt.

Dies bedeutet, dass 322 Einwohner ganztags und 342 Einwohner nachts in der Stadt Gladenbach von Umgebungslärm oberhalb der Auslösewerte betroffen sind. Dies entspricht 2,6 % der Gesamteinwohnerzahl ganztags und ca. 2,8 % nachts. Betroffene oberhalb der Auslösewerte liegen in dem Stadtteil Weidenhausen entlang der L 3050 sowie in den Stadtteilen Petersburg, Erdhausen und der Kernstadt entlang der B 255. Im Stadtteil Runzhausen befinden sich die Betroffenen entlang der kartierten B 453.

Tabelle 146: Betroffene gemäß VBEb nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 für die Gemeinde Gladenbach.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	196	114	12	182	146	14

10.5.8.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

Lärmkonfliktpunkte resultieren aus den EU-kartierten Bereichen in der Kernstadt mit einer maximalen Lärmkennziffer von 539 im Nachtzeitraum bzw. 251 ganztags. Es sind durch die B 255 in Gladenbach 71 Betroffene ganztags und 80 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Im Stadtteil Petersburg mit einer maximalen Lärmkennziffer von 274 im Nachtzeitraum sind 76 Betroffene ganztags und 78 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte durch die B 255 ermittelt worden. Im Stadtteil Runzhausen sind 77 Betroffene ganztags und 81 Betroffene nachts durch B 453 gegeben. Die maximale Lärmkennziffer beträgt im Nachtzeitraum 419 für einen Abschnitt. Die Aufschlüsselung der Betroffenen in den einzelnen Pegelklassen ist Tabelle 147 zu entnehmen.

Tabelle 147: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der Lärmkennziffer in der Stadt Gladenbach.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Gladenbach, B 255	49	22	0	53	27	0	251 (DEN), 539 (N)
Petersburg, B 255	51	25	0	45	33	0	274 (N)
Runzhausen, B 453	43	32	2	40	38	3	419 (N)

Der Schwerpunkt der Lärmbelastung liegt in der Kernstadt. Grund hierfür ist eine dichte, straßenrandnahe Bebauung, wie es Abbildung 88 zu entnehmen ist. Die Wohnhäuser haben oft nur einen Abstand von max. 1,50 m bis zum Straßenrand.



Abbildung 88: Ortsdurchfahrt von Gladenbach mit straßenrandnaher Bebauung. ¹⁷⁴

10.5.8.3. Maßnahmenplanung Maßnahmenumsetzungen

Passiver Lärmschutz, Gladenbach

Nach Auskunft von Hessen Mobil wurden im Rahmen der Lärmsanierung gemäß den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes 17 Gebäude mit Lärmschutzfenstern ausgestattet.

Maßnahmenvorschläge

Ortsumgehung

Eine Ortsumfahrung ist aufgrund der Topographie nach Aussagen des örtlichen Ordnungsamtes nicht möglich.

Tempo 30, Gladenbach, B 255

Tempo 30 wurde durch die Lärmaktionsplanung vorgeschlagen. Der Maßnahmenvorschlag befindet sich in Prüfung.

Tempo 30, nachts, Petersburg B 255 und Runzhausen B 453

An beiden Ortsdurchfahrten wurde Tempo 30 im Nachtzeitraum vorgeschlagen. Der Maßnahmenvorschlag befindet sich in Prüfung.

¹⁷⁴ Regierungspräsidium Gießen.

10.5.9. Kirchhain

10.5.9.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Die B 62 quert die komplette Kommune. Von Westen nach Osten führt sie südlich um Anzefahr und in großem Bogen südlich um die Kernstadt herum und spaltet sich im Osten in die B 62 und die B 454 auf. Innerhalb der Kernstadt sind die L 3073 und ein Abschnitt der Kreisstraße K 14, Niederrheinische Straße, von der Einmündung Briesselstraße bis Einmündung in die Alsfelder Straße von der Lärmkartierung 2017 erfasst.

Zusätzlich passiert die Main – Weser - Bahn als Haupteisenbahnstrecke das Gemeindegebiet von Westen nach Osten. Die Bahnstrecke verläuft zwischen den Orten Stausebach und Niederwald, abseits der Ortslage bevor Kirchhain vollständig durchquert wird. Im Osten verläuft die Schiene in knappem Abstand an Langenstein vorbei und durchquert in ihrem weiteren Verlauf nach Westen Anzefahr.

Die Betroffenen gemäß VBEB nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 für das Gemeindegebiet der Stadt Kirchhain sind in Tabelle 148 dargestellt. Demnach sind insgesamt 168 Betroffene ganztags und 152 Betroffene im Nachtzeitraum oberhalb der Auslöswerte zu verzeichnen. Dies entspricht 1% der Gesamtbevölkerung ganztags und 0,9% nachts.

Die Betroffenen oberhalb der Auslöswerte konzentrieren sich auf die L 3073 und die K 14 in der Kernstadt.

Tabelle 148: Betroffen gemäß VBEB nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 im Gemeindegebiet der Stadt Kirchhain.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	115	53	0	105	47	0

10.5.9.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

Die L 3073 und die K 14 stellen jeweils einen Lärmkonfliktpunkt in der Kernstadt dar. Die Belasteten pro Pegelklasse sind für die beiden Straßen aus Tabelle 149 zu entnehmen. An der L 3073 sind 94 Betroffene oberhalb der Auslöswerte ganztags und 90 Betroffene nachts zu verzeichnen. Als besonders belastet ist ein 100 m langer Abschnitt mit einer Lärmkennziffer von 271 und 22 Betroffenen im Nachtzeitraum anzusehen.

Durch die K 14 sind 71 Belastete ganztags und 72 Belastete nachts zu verzeichnen.

Im Ganztagszeitraum ist ein etwa 60 m langer Abschnitt zwischen den Einmündungen Briesselstraße und Raiffeisenstraße mit 27 Anwohnern als besonders belastet anzusehen. Im Nachtzeitraum ist der Lärmkonfliktpunkt besonderer Belastung ausgedehnt vom Bereich der Einmündung Briesselstraße bis zur Einmündung Hindenburgstraße.

Tabelle 149: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der Lärmkennziffer in der Stadt Kirchhain.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
Kirchhain, L 3073	54	40	0	51	39	0	271 (N)
Kirchhain, K 14	56	15	0	51	11	0	263 (DEN), 799 (N)

10.5.9.3. **Maßnahmenplanung**

Maßnahmen in Umsetzung

Kreisverkehr, L 3073, Kirchhain

Aktuell ist ein provisorischer Kreisverkehrsplatz am Knotenpunkt Frankfurter Straße und Kasseler Straße eingerichtet, der im Jahr 2020 mit verbesserten Oberflächen entgültig fertiggestellt wird.

Erneuerung Asphaltdeckschichten, L 3073, Kirchhain

Nach Aussage der Stadt Kirchhain sind Erneuerungen an den Asphaltdeckschichten in der Frankfurter und der Kasseler Straße durch den Straßenbaulastträger geplant.

Fortschreibung/Überarbeitung Verkehrsentwicklungsplan

Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Kirchhain befindet sich aktuell in der Fortschreibung bzw. Überarbeitung. Dies wird unter Umständen auch Auswirkungen auf die von Lärm betroffenen Bereiche haben.

Maßnahmenvorschläge

Tempo 30 an der K 14 und L 3073, Kirchhain

Der Vorschlag zur Prüfung von Tempo 30 als lärmmindernde Maßnahme an der K 14 und der L 3073 in Kirchhain wurde an den Magistrat der Stadt Kirchhain übermittelt.

Die Stadt Kirchhain favorisiert aktuell die Prüfung baulicher Maßnahmen im Rahmen der o.g. Sanierung wie den Einbau lärmmindernden Asphalts vor den straßenverkehrlichen Maßnahmen der Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Weitere Stellungnahmen, die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligungen eingegangen sind, aber nicht unmittelbare Maßnahmen zur Lärminderung darstellen oder sich abseits von Lärmkonfliktpunkten befinden, sind in Anhang C dieses Lärmaktionsplans aufgeführt.

10.5.10. Lahntal

10.5.10.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Das Gemeindegebiet von Lahntal wird über die komplette Länge von Westen nach Osten von der Bundesstraße B 62 durchzogen und von der Lärmkartierung 2017 nahezu vollständig erfasst. Im Ortsteil Goßfelden zweigt zudem die Landesstraße L 3381 in Richtung Süden von der B 62 ab. Im östlichen Teil der Gemeinde mündet die Bundesstraße B 252 im Ortsteil Göttingen in die B 62 ein.

Die Betroffenzahlen nach Auswertung der Umgebungslärmkartierung sind für die komplette Gemeinde in Tabelle 150 dargestellt. Ganztags sind 248 Betroffene, nachts 254 Betroffene oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht jeweils einer prozentualen Belastung der Gesamtbevölkerung von 3,6 % für beide Zeiträume.

Tabelle 150: Betroffenzahlen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 für die Gemeinde Lahntal.

	Betroffenzahl L_{DEN}			Betroffenzahl L_{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	181	66	1	185	69	0

10.5.10.2. **Angabe vorhandener Lärmprobleme**

Die Belasteten pro Pegelklasse sind für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde Lahntal, inklusive der maximalen normierten Lärmkennziffer in

Tabelle 151 dargestellt. Besonders belastete Lärmkonfliktpunkte ergeben sich im Nachtzeitraum in drei Ortsteilen durch die B 62. Im Ortsteil Sterzhausen betrifft dies zwei Abschnitte im Bereich der Einmündung Heligweg bis Einmündung Bergweg mit einer maximalen Lärmkennziffer von 262.

Für den Ortsteil Göttingen verbleibt trotz nächtlichem Tempo 30 ein Abschnitt mit einer Lärmkennziffer von 268 und 17 Betroffenen.

Im Ortsteil Goßfelden ist ein rund 200 m langer Abschnitt der B 62, Siegener Straße, von der Ortseinfahrt i.R. Sterzhausen bis zur Einmündung in die L 3381, Lindenstraße, von einer hohen Lärmbelastung betroffen.

Tabelle 151: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der Lärmkennziffer für die Gemeinde Lahntal.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Sterzhausen, B 62	67	22	0	76	29	0	262 (N)
Goßfelden, B 62	31	14	0	29	19	0	199 (N)
Göttingen, B 62	13	8	1	18	8	0	268 (N)

10.5.10.3. **Maßnahmenplanung**

Maßnahmenumsetzung

Tempo 30, nachts, B 252/ B62, OT Göttingen

Tempo 30 im Nachtzeitraum im Ortsteil Göttingen in der Ortsdurchfahrt der B 252/ B 62 ist umgesetzt.

Angabe zu vorhandenen Planungen/ Maßnahmenvorschläge

Tempo 30, nachts, B62, OT Goßfelden und OT Sterzhausen

Die Einführung von Tempo 30 in den Ortsteilen Goßfelden und Sterzhausen wurde innerhalb der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung als Maßnahmenvorschlag eingebracht.

Die schalltechnische Berechnung durch den Straßenbaulastträger ergab eine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-RL-StV im Nachtzeitraum an 20 Gebäuden in der Ortsdurchfahrt der B 62 in Sterzhausen und an 9 Gebäuden im Ortsteil Goßfelden. Das Berechnungsergebnis wurde mit Bitte um Prüfung der Anordnung mit Schreiben vom 08.07.2019 an die zuständige Straßenverkehrsbehörde übermittelt.

10.5.11. Lohra

10.5.11.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Im nördlichen Teil des Gemeindegebiets verläuft die B 255 entlang des Ortsteils Nanz-Willershausen vorbei. Ein zweiter kleiner kartierter Bereich ergibt sich in Lohra entlang der Gladenbacher Straße, L 3048, zwischen der Einmündung Lindenstraße und Kreuzstraße. Summarisch ergeben sich somit 24 Betroffene ganztags und 25 Betroffene nachts nach Auswertung der Lärmkartierung 2017. Dies entspricht 0,4 % der Gesamtbevölkerung ganztags und 0,3% nachts. Die Aufteilung der Betroffenen in den einzelnen Pegelklassen ist in Tabelle 152 dargestellt.

Tabelle 152: Betroffene nach VBUS aus der Lärmkartierung 2017 für die Gemeinde Lohra.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	17	6	1	18	6	1

10.5.11.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

Die B 255 im Ortsteil Nanz-Willershausen stellt keinen Lärmkonfliktpunkt dar. Der Schwellwert von 200 wird selbst für den maximalen Wert der Lärmkennziffer nicht erreicht.

Tabelle 153: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der Lärmkennziffer in der Gemeinde Lohra.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Nanz-Willershausen	8	6	2	11	5	2	147 (N)

10.5.11.3. Maßnahmenplanung

Die B 255 soll als Lärmkonfliktpunkt aufgenommen werden. Wie unter dem vorigen Punkt dargestellt, stellt die B 255 keinen Lärmkonfliktpunkt besonderer Belastung dar. Aufgrund eines eingegangenen Maßnahmenvorschlags wurde die Prüfung eines etwaigen Tempolimits an den Straßenbaulastträger weitergeleitet, da aktuelle Geschwindigkeiten von 80 bzw. 100 km/h entlang der Ortschaft Nanz-Willershausen gelten.

Die schalltechnische Berechnung des Straßenbaulastträgers hat ergeben, dass lediglich an einem Gebäude am Tage und nachts sowie an einem Gebäude nachts die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV überschritten werden.

Lärmsanierungen z.B. in der Form der Bezuschussung von Lärmschutzfenstern wurden in der Ortslage Lohra-Willershausen bisher nicht durchgeführt. Die Richtwerte der Lärmsanierung werden an zwei Gebäuden am Tag und in der Nacht sowie an fünf Gebäuden in der Nacht überschritten.

Eventuell anspruchsberechtigte Haus- und Wohnungseigentümer können sich hinsichtlich etwaiger baulicher Schallschutzmaßnahmen an folgende Adresse wenden:

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement Fulda
Dezernat Steuerung Planung
Frau Feder-Krantz
Schillerstr. 8
36043 Fulda
Tel.: 0661/49953200
Mail: anita.feder-krantz@mobil.hessen.de

10.5.12. Marburg

10.5.12.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Die Kernstadt von Marburg ist durch ihre besondere topographische Lage im Lahntal gekennzeichnet. Im Lahntal verlaufen die beiden überregionalen Verkehrswege, die B 3 und die Main- Weser - Bahn in Nord – Süd - Richtung. Zu beiden Seiten des Lahntals steigt das Gelände an mit der Folge, dass ein großer Teil der Wohnbebauung auf einem höheren Niveau liegt. Parallel zur B 3 verläuft die L 3381 als kartierte Straße von Norden nach Süden durch den Stadtteil Wehrda in die Universitätsstadt Marburg bis auf Höhe der Elisabethkirche/Kreuzung Ketzerbach. Die Ketzerbach, L 3092, führt von eben genannter Kreuzung als kartierte Straße stadtauswärts in Richtung Westen bis zur Einmündung Brunnenstraße. Im Stadtteil Wehrda biegt zudem die Kreisstraße K 82, Cölber Straße, als kartierte Straße von der L 3381 nach Osten hin ab. Die L 3381 setzt sich im innerstädtischen Bereich in Form kartierter Abschnitte in der Robert-Koch-Straße, der Bunsenstraße, der Biegenstraße bis hin zum Pilgrimstein fort. Des Weiteren ist ein Quadrat, bestehend aus dem Abschnitt der Universitätsstraße, der Gutenbergstraße, der Jägerstraße und der Straße „Am Grün“ von der Lärmkartierung 2017 im Marburger Zentrum erfasst (s. Abbildung 89). Ebenfalls im Zentrum ergibt sich vom Erlenring ab über die Wilhelm-Röpke-Straße ein weiterer von der Kartierung erfasster Abschnitt. Von der Höhe Kaufpark Wehrda bis hin zur Panoramastraße ist die Neue Kasseler Straße (L 3089) kartiert. Zudem ist der komplette Bereich der Cappeler Straße (L 3089) kartiert. Er schließt sich an den kartierten Bereich der Weintrautstraße an. Die Gisselberger Straße (L 3125) ist im Bereich vom Abzweig aus der Schwanallee bis einschließlich in den Stadtteil Gisselberg kartiert. Gleiches gilt für die Südspange (B 255) als Verbindungsstelle zwischen der kartierten B 3 und der Gisselberger Straße (L 3125). Von der Kartierung werden ebenfalls die Abschnitte der Alte Weinstraße und Gladenbacher Weg (beide K 68) erfasst, die allerdings weitgehend außerhalb der Wohnbebauung verläuft. Gleiches gilt für die L 3088, die ab der Kreuzung Sonnenblickallee in Richtung Osten führt und dabei die Lahnberge passiert. Die Sonnenblickallee selbst ist von der Kreuzung der Großseelheimer Straße (L 3088) bis zum Abzweig „Am Richtsberg“ kartiert.

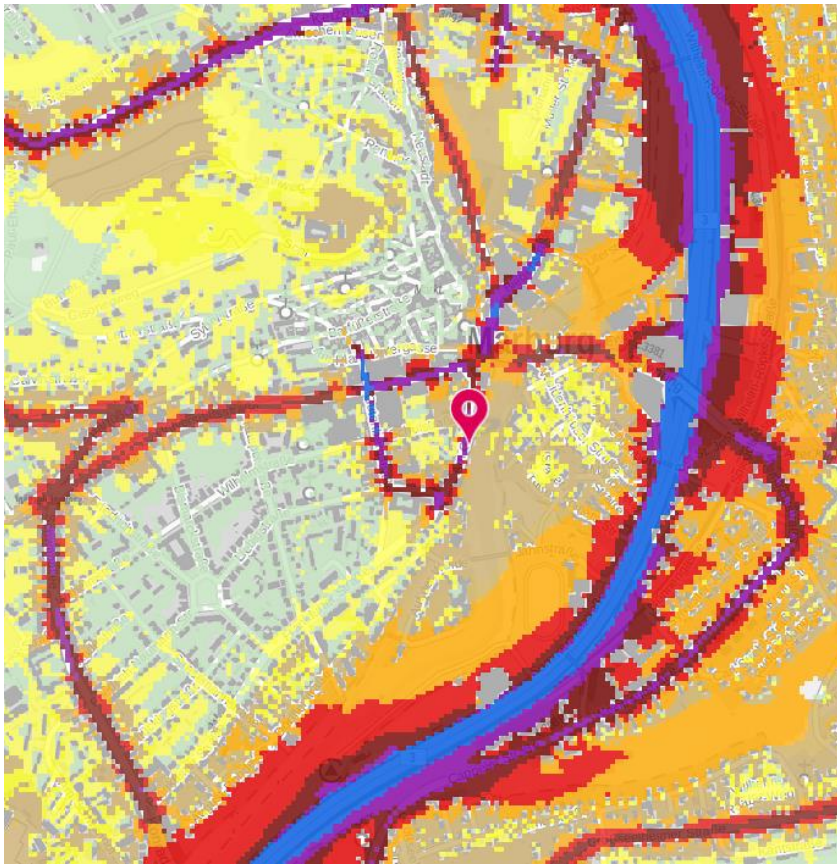


Abbildung 89: Lärmkartierung 2017 in der Universitätsstadt Marburg inklusive PLUS-Kartierung.¹⁷⁵

Gemäß der Lärmkartierung 2017 würden, die in Tabelle 154 gelisteten Hauptverkehrsstraßen Marburgs aus der EU-Kartierung fallen. Nach durchgeführter Plausibilitätsprüfung und in Abstimmung mit der Universitätsstadt Marburg wurden die Verkehrsmengen gemäß den Daten der rechten Spalte angepasst und das Vorliegen von Lärmkonfliktpunkten betrachtet.

Tabelle 154: Plausibilitätsprüfung der Straßenverkehrsstärken (DTV) der Lärmkartierung 2017 in Marburg.

Straße	Lärmkartierung 2017 [Kfz/d]	Verwendete Verkehrsdaten [Kfz/d]
Deutschhausstraße	4.549-5.468	7.903-8.591 ^{176 177}
Biegenstraße	4.849	8426 - 8591 ¹⁷⁷
Universitätsstraße	15.733-3.684	10.935 ¹⁷⁶
Schwanallee	8.103	9806 ¹⁷⁸
Zeppelinstraße/ Großseelheimer Straße, L 3088	2.514-3.355	10.483 ¹⁷⁶
Bahnhofstraße, Einmündung Robert-Koch-Straße bis Kreuzung B 3	3.790	11.360 ¹⁷⁶
Erlenring	5690	14.751 ¹⁷⁶

¹⁷⁵ Hintergrund: © GeoBasis-DE/BKG 2017 © Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

¹⁷⁶ DTV Menge der Lärmkartierung 2012.

¹⁷⁷ 24 h SDR – Messung von 02/2017,

¹⁷⁸ SDR-Messung 02/2018

In Tabelle 155 ist die Anzahl der Betroffenen aus der Lärmkartierung 2017 für die Stadt Marburg in den einzelnen Pegelklassen für den Ganztagszeitraum und den Nachtzeitraum aufgeführt. Insgesamt sind 1731 Betroffene ganztags und 1735 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht jeweils 2,3% der Gesamtbevölkerung und einer gleich hohen Belastung im Ganztags- und Nachtzeitraum.

Gegenüber der 2. Stufe entspricht dies einer Abnahme um 1,7%. Dies hat zweierlei Ursachen. Einerseits wurden in der 2. Stufe fälschlicherweise nicht dem wohnen dienende Gebäude wie die Elisabethkirche und diverse Kaufhäuser mit Bewohnern versehen. Dies führt zu einer Überschätzung der Belastetenzahlen in der 2. Stufe. Hingegen wurden in der 3. Runde Hauptverkehrsstraßen mit zu niedrigen DTV Werten versehen, was wiederum zu einer Unterschätzung der Belastetenzahlen insgesamt führt. Im folgenden Kapitel wurden deshalb die aktuelle gültige DTV Mengen zur Ermittlung der Lärmkonfliktpunkte herangezogen.

Tabelle 155: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Universitätsstadt Marburg.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	1.257	419	57	1.300	377	65

10.5.12.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

In der Universitätsstadt Marburg sind die in Tabelle 156 Lärmkonfliktpunkte zu verzeichnen. Die Auflistung der Lärmkonfliktpunkte inklusive der Betroffenen pro Pegelklasse oberhalb der Auslösewerte sind für den Ganztags- und den Nachtzeitraum in Tabelle 156 dargestellt. Der Lärmkonfliktpunkt mit der größten Lärmkennziffer im Nachtzeitraum befindet sich in der Bahnhofstraße mit einem Wert von 1355. In der Bahnhofstraße befinden sich auch 52 Betroffene in der höchsten Pegelklasse > 75 dB(A) ganztags und 51 Betroffene in der Pegelklasse > 65 dB(A) nachts.

Der innerstädtische Bereich „Am Grün“ weist mit einer LKZ von 916 im Nachtzeitraum ebenfalls eine hohe Lärmkennziffer auf. Bedingt ist dies durch die engen Häuserschluchten in Kombination mit hohen täglichen Verkehrsstärken und der hohen verkehrstechnischen Bedeutung dieses Abschnitts.

Die Biegenstraße und die Deutschhausstraße weisen mit einer maximalen Lärmkennziffer von 719 bzw. 824 im Nachtzeitraum ähnlich hohe Belastungen auf. Es handelt sich bei den ineinander übergehenden Straßen um die Hauptverkehrsader durch die Kernstadt.

Eine ähnlich hohe Belastung mit einer maximalen Lärmkennziffer von 667 im Nachtzeitraum weist die Ketzerbach auf. Bedingt ist dies durch den hohen zu- und abfließenden Verkehr aus oder in den westlichen Landkreis.

Durch die B 3 ist die Bevölkerung im Nachtzeitraum in zwei Abschnitten als besonders belastet anzusehen. Dies betrifft einerseits die Personen auf Höhe der Ernst-Giller-Straße mit einer nächtlichen Lärmbelastung von maximal 685. Andererseits betrifft es den benachbarten Abschnitt auf Höhe der Afföllerstraße mit einer nächtlichen maximalen Lärmkennziffer von 866. Auf Höhe der Ernst-Giller Straße verläuft die B 3 als Hochstraße vorbei.

Lärmprobleme und Maßnahmen im Landkreis und in den einzelnen Kommunen

Tabelle 156: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der Lärmkennziffer in der Universitätsstadt Marburg.

Straße	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Am Grün	65	25	0	64	20	0	297 (DEN) 916 (N)
Bahnhofstraße	54	46	52	41	41	51	687 (DEN), 1355 (N)
Biegenstraße, L 3081	194	2	0	192	1	0	203(DEN), 719 (N)
Erlenring	52	11	0	60	12	0	369 (N)
Frankfurter Straße	42	27	0	46	22	0	232 (N)
Gutenbergstraße	14	20	0	16	21	0	221 (N)
Gisselberger Straße	11	0	0	8	0	0	68 (N)
Großseelheimer Straße	126	20	0	107	4	0	107 (DEN), 336 (N)
Schwanallee	139	0	0	102	0	0	346 (N)
Universitätsstraße	78	4	0	72	3	0	114 (DEN) 499 (N)
Deutschhausstraße, L 3092	117	23	0	118	16	0	246 (DEN), 829 (N)
Ketzerbach, L 3092	80	40	0	88	29	0	667 (N)
Elisabethstraße	18	37	0	18	36	0	224 (DEN), 580 (N)
B 3, Höhe Ernst-Gil- ler-Straße	0	23	21	10	23	21	337 (DEN), 685 (N)
B 3, HöheKrummbo- gen	5	11	13	4	11	15	256 (N)
B 3, Marburg Süd (Südbahnhof/ Zeppe- linstraße)	31	2	0	38	6	0	146 (N)
Marbacher Weg	82	43	0	77	31	0	494 (N)
Wehrdaer Weg	107	24	0	119	4	0	596 (N)
Gießener Straße, K 42	45	6	0	43	6	0	278 (N)
B 3, Marburg Mitte/Nonnengasse	29	23	9	25	31	9	561 (N)
B 3, Afföllerstraße	50	7	4	56	10	6	866 (N) 101 (DEN)
B 3, Höhe Uferstraße	79	9	0	93	19	0	454 (N)
Zeppelinstraße	25	5	0	18	4	0	35 (DEN), 139 (N)

Im Folgenden soll auf bestehende Lärmkonfliktpunkte, deren Ursachen und bereits erfolgte lärmindernde Maßnahmen eingegangen werden.

Bahnhofstraße

Die Bahnhofstraße stellt die am höchsten belastete Straße in der Universitätsstadt dar. Insbesondere der Abschnitt der Bahnhofstraße zwischen Einmündung Anneliese-Pohl-Allee und

Rosenstraße stellt einen Lärmschwerpunkt dar. Dies ist in Abbildung 90 in der rechten Abbildung durch die blau eingefärbte Lärmkennziffer visualisiert. Ursache hierfür ist die straßenrandnahe Blockbebauung (vgl. Abbildung 90, links) in Kombination mit den hohen Verkehrsstärken als Zubringer zur B 3. Im Verlauf der Bahnhofstraße findet man sowohl einseitiges, als auch beidseitiges Parken vor.

Die geänderte Verkehrsführung, die nicht mehr über den Bahnhofsvorplatz erfolgt, ist in den Berechnungen noch nicht berücksichtigt worden. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass die Anzahl der Belasteten in der Ecke Bahnhofstraße und Neue Kasseler Straße abnimmt.



Abbildung 90: (links) Bahnhofstraße, Einmündung Robert-Koch-Straße in Richtung Elisabethkirche; (rechts) LKZ nachts in Bahnhofstraße. ¹⁷⁹180

Biegenstraße und Deutschhausstraße

Als Hauptverkehrsadern des innerstädtischen Bereiches stellen die Deutschhausstraße und die Biegenstraße relevante Lärmkonfliktpunkte dar. Die ineinander übergehenden Straßen zeichnen sich beide durch eine straßenrandnahe Blockbebauung aus, wie in Abbildung 91 dargestellt ist. Beidseitiges Parken ist teilweise in der Biegenstraße und vollständig in der Deutschhausstraße vorhanden, was ein Abrücken der Straße von der Wohnbebauung bewirkt. In der Deutschhausstraße wird das Abrücken von der Wohnbebauung durch einen einseitigen Fahrradweg ergänzt.

¹⁷⁹ Regierungspräsidium Gießen

¹⁸⁰ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.



Abbildung 91: Charakteristische Bebauung in der Biegenstraße (links) und der Deutschhausstraße (rechts).¹⁸¹

Elisabethstraße

Die Elisabethstraße stellt mit einer maximalen Lärmkennziffer von 580 im Nachtzeitraum ebenfalls eine stark von Lärm belastete Straße dar. Sie verbindet die Bahnhofstraße mit der Deutschhausstraße und der Ketzerbach in Form einer Einbahnstraße. Die Straße ist durch eine innenstadtypische, straßenrandnahe Bebauung geprägt. Es liegt eine Mischgebietsnutzung vor. Die enge, zweispurige Straße verfügt teilweise über einseitige Parkbuchten, wie Abbildung 92 zu entnehmen ist.



Abbildung 92: Wohnbebauung in der Elisabethstraße.¹⁸¹

Universitätsstraße und Schwanallee

Die Universitätsstraße mit einer maximalen Lärmkennziffer von 499 im Nachtzeitraum und die daran anschließende Schwanallee mit einer maximalen nächtlichen Lärmkennziffer von 346 weisen beide eine innenstadtypische straßenrandnahe Blockbebauung auf, wie in Abbildung 93 dargestellt ist. Teilweise sind die Wohnhäuser etwas zurückgesetzt, was neben dem beidseitigen Fahrradweg und den Parkbuchten einen Lärmschutz darstellt.

¹⁸¹Regierungspräsidium Gießen.



Abbildung 93: Innenstadttypische straßenrandnahe Blockbebauung in Universitätsstraße (links) und Schwanallee (rechts).¹⁸²

Ernst-Giller-Straße und Afföllerstraße

Die B 3 verläuft in unmittelbarer Nähe zur Afföllerstraße, die im Kernstadtbereich durch Wohnnutzung mit einseitiger dichter Blockrandbebauung geprägt ist, wie rechts in Abbildung 94 ersichtlich ist. Insbesondere ist der Bereich von der Einmündung Eisenstraße bis hin zur Einmündung Zimmermannstraße durch die geringe Entfernung zur B 3 belastet, wie die maximalen Lärmkennziffer im Nachtzeitraum von 866 anzeigt.

Auf Höhe der Ernst-Giller Straße führt die B 3 als Hochstraße an der Wohnbebauung vorbei, sodass eine nächtliche maximale Lärmkennziffer von 685 resultiert. Dabei ist nur der Anteil der B 3 berücksichtigt und noch nicht die Belastungserhöhung durch die neue Verkehrsführung über die Ernst-Giller Straße anstatt über die Neue Kasseler Straße/Bahnhofstraße.



Abbildung 94: Verlauf der B 3 als Hochstraße in Höhe der Ernst-Giller-Straße (links) und charakteristische Wohnbebauung in der Afföllerstraße (rechts).¹⁸²

B 3, Höhe Nonnengasse/St. Jost

Auf Höhe der Nonnengasse ergibt sich für die B 3 im Nachtzeitraum eine maximale Lärmkennziffer von 561. Grund hierfür ist, dass sich einige Wohnhäuser direkt an der stark befahrenen 4-spurigen „Stadtautobahn“ befinden, wie in Abbildung 95 ersichtlich ist.

Lärmschutzfenster und Entschädigung für den Außenwohnbereich wurden im Rahmen der Lärmsanierung gewährt, fließen aber nicht in die Berechnungen mit ein.

¹⁸² Regierungspräsidium Gießen



Abbildung 95: Straßenrandnahe Bebauung an der B 3 in Höhe der Nonnengasse/St. Jost. ¹⁸³

10.5.12.3. Maßnahmenplanung Maßnahmenumsetzung

Verkehrsberuhigung durch Tempolimits (Tempo-30-Zonen)

In der Universitätsstadt Marburg und den zugehörigen Stadtteilen ist die Verkehrsberuhigung aktiv durch die Festsetzung von Tempo-30-Zonen in den Wohngebieten nahezu flächendeckend umgesetzt. Die Tempo-30-Zonen sind in hellgrün und lila in den folgenden Abbildungen dargestellt. Für den nördlichen Teil der Marburger Kernstadt betrifft dies die Straßen in den Wohngebieten Waldtal und Ortenberg, wie in Abbildung 96 dargestellt ist.

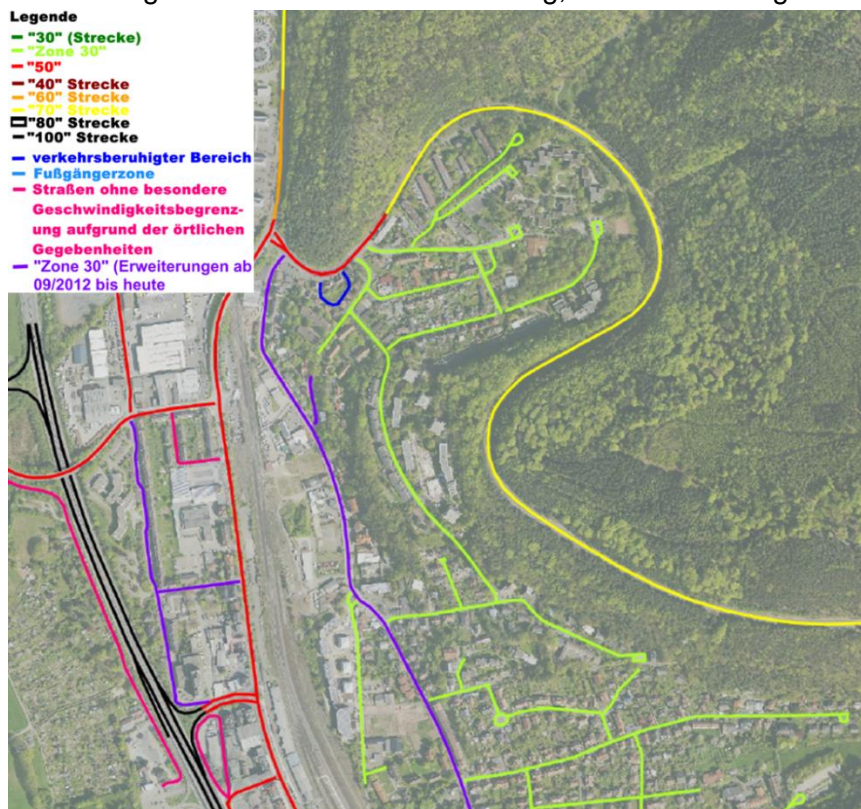


Abbildung 96: Marburg-Kernstadt-Nord. ¹⁸⁴

¹⁸³ Regierungspräsidium Gießen

¹⁸⁴ Stadt Marburg: GIS/Lovion: Eintragungen durch Mitarbeiter der Stadt Marburg, für alle zukünftigen Nutzungen mit dem Luftbild verbunden.

Lärmprobleme und Maßnahmen im Landkreis und in den einzelnen Kommunen

Die Tempo-30-Zonen (hellgrün), respektive die Tempo 30 Limits (grün) im zentralen Bereich der Marburger Kernstadt sowie die verkehrsberuhigten Gebiete in der Oberstadt und Weidenhausen (blaue Einfärbung) sind Abbildung 97 zu entnehmen. Die Zonen befinden sich im Südviertel, am Ortenberg, in der Marbach und der Ketzlerbach. Am Rotenberg ist die Besonderheit eines Tempo 40 Bereichs ausgewiesen.

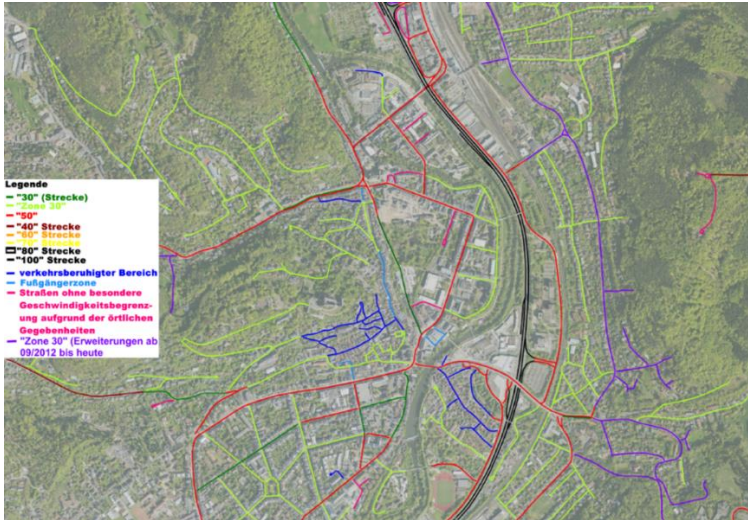


Abbildung 97: Mittlerer Bereich von Kernstadt Marburg.¹⁸⁴

Im südlichen Teil der Kernstadt sind Tempo-30-Zonen in den Wohngebieten entlang der Großseelheimer Straße und am Richtsberg ausgewiesen, wie Abbildung 98 zeigt.

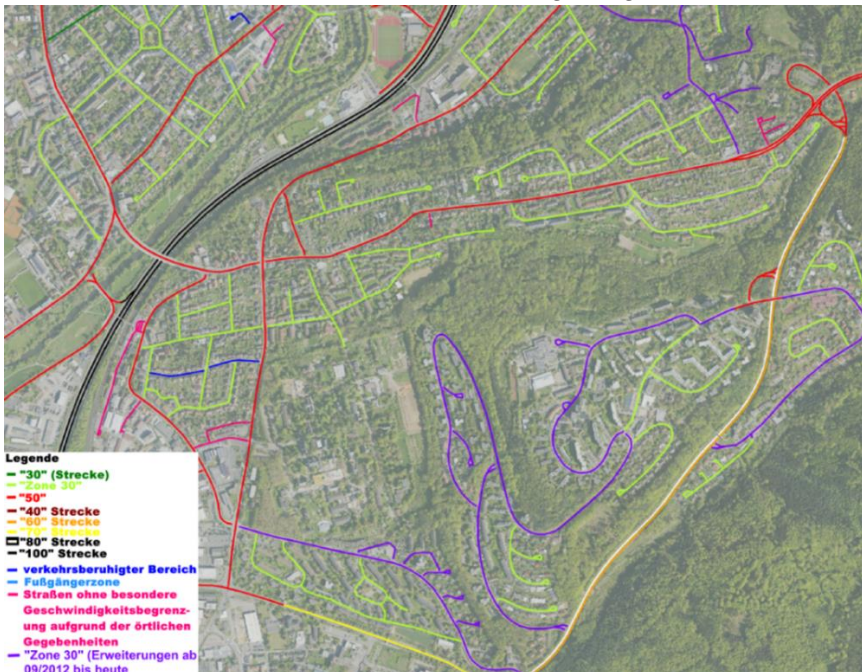


Abbildung 98: Südlicher Teil der Marburger Kernstadt.¹⁸⁵

Nicht nur in der Kernstadt selbst, sondern nahezu flächendeckend in den 20 Stadtteilen sind Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Form von Tempo-30-Zonen, Tempo 30 und verkehrsberuhigten Bereichen bereits umgesetzt.

¹⁸⁵ Stadt Marburg: GIS/Lovion: Eintragungen durch Mitarbeiter der Stadt Marburg, für alle zukünftigen Nutzungen mit dem Luftbild verbunden.

Lärmschutzfensterprogramm

Im Jahr 1986 hat die Stadt Marburg beschlossen den Einbau von Lärmschutzfenstern zu bezuschussen. Voraussetzung hierfür ist, dass das Wohngrundstück an einer Straße des 1981 aufgestellten Messprogramms „Lärm 81“ liegt, einer Lärmbelastung von mindestens 70 dB(A) im Mittel des Straßenabschnitts ausgesetzt ist und dass das Gebäude vor 1975 fertiggestellt wurde. Neben anderen Ausnahmetatbeständen sind auch Gebäude deren Lärmbelastung von der B 3 ausgeht ausgeschlossen, da hier das Land Hessen als Baulastträger fungiert.

Mit Ausnahme von 4 Straßenabschnitten sind alle innerstädtischen Straßen mit Lärmkonfliktpunkten hier bereits erfasst. Der Sanierungswert des Lärmschutzfensterprogramms der Stadt Marburg lehnte sich an die Sanierungswerte der Richtlinien für den Verkehrslärm-schutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes an. Diese wurden zwischenzeitlich auf 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts für Wohngebiete bzw. 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts abgesenkt. Die Stadt Marburg prüft die Anpassung ihres Lärmschutzfensterprogrammes.

Lärmarmer Asphalt, B 3, Marburg, Kernstadt

Im Herbst 2013 wurde auf der B 3 zwischen Marburg-Mitte und der Hochbrücke ein lärmarmer Splitt-Matrix-Asphalt aufgebracht. Die Länge dieses Streckenabschnitts beträgt 1,15 km. Der lärmindernde Asphalt bewirkt eine Lärminderung um bis zu vier Dezibel gegenüber einem herkömmlichen Fahrbahnbelag.

Maßnahmen an Dehnungsfugen an der Hochbrücke der B 3, Marburg

An der Hochstraße beim Bahnhof wurden die Übergangskonstruktionen am Anfang und Ende der Brücke im Bereich zwischen Brücke und Straße im 2. Halbjahr 2014 erneuert und lärmgeminderte Stahlteile verbaut. Auf der Hochbrücke ist Gussasphalt aufgebracht. lärmarmer Splitt-Matrix-Asphalt ist dort aus bauwerktechnischen Gründen nicht möglich.

In Tabelle 157 sind weitere lärmindernde Maßnahmen aufgeführt, welche die Stadt Marburg in eigener Regie umsetzt. Es handelt sich hierbei im Wesentlichen um organisatorische Maßnahmen.

Tabelle 157: Maßnahmen der Universitätsstadt Marburg zur Lärminderung.

Maßnahme	Stand
Mobilität für Dienstgänge/Dienstfahrten der Stadtverwaltung	
Entwicklung des eigenen Fuhrparks durch weitere sukzessive Umstellung auf emissionsarme Fahrzeuge bei der Neu- bzw. Nachbeschaffung, d.h. <ul style="list-style-type: none"> • Primär Einsatz/Beschaffung elektrischer Antriebe für regionale Dienstfahrten • Sekundär Einsatz/Beschaffung emissionsarmer thermischer Antriebe mit Hybridtechnik • In Ausnahmefällen Einsatz/Beschaffung moderner emissionsarmer thermischer Antriebe ohne Hybridtechnik (Erdgas ...) 	In Umsetzung
Bevorzugte Nutzung emissionsloser oder emissionsarmer Verkehrsmittel für Dienstgänge, wie beispielsweise: <ul style="list-style-type: none"> • Nutzung des Job-Tickets auch für Dienstzwecke • Nutzung des ÖPNV (RMV, RNV, DB) für Dienstfahrten • Nutzung von Elektrorädern als Dienstrad 	In Umsetzung

<ul style="list-style-type: none"> • Nutzung von Leihrädern des Fahrradleihsystems „Nextbike“ • Nutzung von Car-Sharing (scouter) als Dienstfahrzeug 	
<p>Pendlerverkehre und Parksuchverkehr – Verbesserung der Anbindung der Park & Ride Parkplätze, z.B. durch die:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einbindung in das in Marburg initiierte Fahrradleihsystem „Nextbike“ • Verdichtung/Verbesserung der ÖPNV-Taktung bei den bestehenden P&R-Parkplätzen: Messeplatz, Georg-Gassmann-Stadion, Stadtwerke 	läuft teilweise
<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung weiterer Standorte mit ÖPNV-Anbindung für die Ausweisung als P&R-Parkplatz (westlich Marbach/Michelbach, östlich Lahnberge/Sonnenblick) 	Mittelfristig umzusetzen
Maßnahmen für die Förderung emissionsarmer Mobilität für die Allgemeinheit	
<p>Förderung und Ausbau des Fahrradleihsystems „Nextbike“ seitens der Stadt und Stadtwerke, seit 04/2019: 230 Räder im Leihsystem (Finanzierung Stadt Marburg).</p> <p>Um neue Kundinnen und Kunden zu gewinnen, hat die Stadt Marburg zudem mit dem Betreiber Freifahrten für alle Bürgerinnen und Bürger für jeweils ½ Stunde Dauer vereinbart. Studierende haben Sonderkonditionen mit Nextbike vereinbart – sie fahren jeweils 1 Stunde je Fahrt kostenlos.</p>	In Umsetzung
<p>Förderung der privaten Nutzung von Fahrrädern, beispielsweise durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Den weiteren Ausbau des Radwegenetzes • Die Einbindung der Radwege in mobile Radroutenplaner (Apps, ...) • Herausgabe und regelmäßige Aktualisierung eines Radwegeplanes • Förderung des Einsatzes von Elektro-Fahrrädern (Kaufprämie, Zuschuss durch die Stadtwerke Marburg) 	In Umsetzung
<p>Entwicklung der ÖPNV-Nutzung, beispielsweise durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bewerbung und Beteiligung/Unterstützung von Jobtickets von Unternehmen/Universität • Die Kombination von Tickets/Eintrittskarten für Großveranstaltungen (Kultur, Sport, ...) mit ÖPNV-Tickets • Einführung eines dynamischen Fahrgastinformationssystems 	In Umsetzung
<p>Errichtung von Elektrotankstellen, Finanzierung durch die Stadt Marburg, die 4 Standorte wurden im Jahr 2019 errichtet und mindestens für die dann folgenden 8 Jahre betrieben.</p> <p>Standorte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • AquaMar, Sommerbadstraße Parkplatz am Schwimmbad • Hauptbahnhof, Neue Kasselerstraße am Wendehammer • Savignystraße (Erwin-Piscator-Haus/Stadthalle) • Friedrichsplatz 	umgesetzt

Maßnahmenvorschläge

Fortsetzung der Lärmschutzwand B 3, Marburg

Die beidseitige Fortsetzung der Lärmschutzwände entlang der B 3 von Marburg Mitte bis Hochbrücke wird nicht weiterverfolgt.

Untertunnelung B 3 im Stadtgebiet

Die Untertunnelung der B 3 im Stadtgebiet wird immer wieder thematisiert. Aufgrund der hohen Kosten scheint der Maßnahmenvorschlag aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht realisierbar zu sein.

Tempo 80 Pkw und 60 Lkw, B 3

Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 100 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw wird als Lärminderungsmaßnahme vorgeschlagen.

Der Maßnahmenvorschlag wurde mit folgender Begründung abgelehnt.

Zwar ergibt die schalltechnische Berechnung, dass Überschreitungen der Immissionspegel auf der B 3 in der Nacht an sieben Mehrfamilienhäusern vorliegen und sich durch 80 km/h die ausgehende Lärmimmission von um ca. 2 dB(A) reduzieren ließe.

Allerdings verläuft in unmittelbarer Nähe zur B 3 im Bereich der Cappeler Straße die zweigleisige Eisenbahnstrecke Gießen - Marburg.

Ausweislich der im Rahmen der Lärmaktionsplanung für den Schienenverkehr erstellten Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes betragen die Immissionspegel ausgehend von diesem Schienenverkehrsweg an den sieben betreffenden Mehrfamilienhäusern mindestens 70 dB(A) in der Nacht. Der Schienenverkehrslärm im Bereich der Cappeler Straße in Marburg stellt somit den maßgeblichen Anteil am auftretenden Gesamtlärm dar.

Im Rahmen einer vereinfachenden Gesamtlärmbetrachtung zeigt sich, dass sich die Immissionspegel ausgehend von der Eisenbahnstrecke Gießen-Marburg durch die Lärmimmissionen ausgehend von der B 3 um höchstens 0,6 dB(A) erhöhen. Aufgrund dieser lärmphysikalischen Zusammenhänge reduziert sich die effektive Gesamtlärminderung einer möglichen Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 3 auf gerade einmal höchstens 0,3 dB(A). Eine solche geringe Pegelminderung ist von den betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern nicht mehr als Entlastung wahrnehmbar.

Vor diesem Hintergrund stellt eine zusätzliche Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h auf der B 3 in Marburg in der Nacht bedauerlicherweise keine geeignete Maßnahme zur Lärmreduzierung im Bereich der Cappeler Straße dar.

Soweit darüber hinaus an weiteren einzelnen Immissionspunkten im Bereich der B 3 die Bundesrichtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten werden, sind für die betreffenden Gebäude bereits straßenseitige passive Lärmsanierungsmaßnahmen umgesetzt worden. Dies gilt beispielsweise für die Straße "Bei St. Jost" in Marburg. Aber auch an vielen anderen Gebäuden des Ortenbergs sind passive Lärmsanierungsmaßnahmen umgesetzt und zahlreiche Lärmschutzfenster eingebaut worden.

Lärmarmer Asphalt bei innerstädtischen Straßen

Die Stadt Marburg ist Baulasträger für Landes- und Kreisstraßen in der Ortsdurchfahrt. Bei einer zukünftigen Erneuerung bzw. Reparatur der Fahrbahndecken kann der Einsatz eines lärmindernden Asphalts geprüft werden.

Ist Hessen Mobil Straßenbaulasträger, ist folgender Hinweis zu beachten. Bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h erfolgt zurzeit von Hessen Mobil kein standardisierter Einbau von lärmarmen Deckenbelägen. Ein Grund dafür ist, dass nach der gültigen Lärmberechnungsvorschrift (RLS 90) kein zugelassener Lärminderungsfaktor für die in Frage kommenden Deckschichten angesetzt werden kann.

Da bei Geschwindigkeiten von 50 km/h die maßgeblich für eine störende Geräuscentwick-

lung verantwortlichen LKW- Antriebsgeräusche im Vergleich zu den Abrollgeräuschen überwiegen, wird der Einfluss der Fahrbahndeckenwahl (Reifen- Decken- Geräusch) als untergeordnet betrachtet und auch aus diesem Grunde nicht eingesetzt.

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden folgende Maßnahmenvorschläge an bestehenden Lärmkonfliktpunkten eingereicht. Sie werden als Prüfauftrag erfasst.

Tempo 30 nachts:

Tempo 30 nachts als lärmindernde Maßnahme wurde an folgenden Straßen mit Lärmkonfliktpunkten besonderer Belastung im Nachtzeitraum vorgeschlagen:

- Erlenring
- Frankfurter Straße
- Schwanallee
- Gießener Straße

Tempo 30 ganztags:

Tempo 30 ganztags als lärmindernde Maßnahme wurde an folgenden Straßen mit Lärmkonfliktpunkten besonderer Belastung im Ganztagszeitraum vorgeschlagen:

- Bahnhofstraße
- Biegenstraße
- Universitätsstraße
- Deutschhausstraße
- Elisabethstraße

Nachtfahrverbot für Kfz, Am Grün:

Als lärmindernde Maßnahme wird ein Nachtfahrverbot für alle Kfz in der Straße „Am Grün“ vorgeschlagen.

Als Hinweis für die eben genannten Maßnahmenvorschläge gilt Folgendes.

Die Festlegung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes erfolgt stets im Einzelfall und unter Berücksichtigung aller entscheidungsrelevanten Gegebenheiten (u.a. Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutzrichtlinie-StV).

10.5.13. Münchhausen

10.5.13.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Die Gemeinde Münchhausen wird im östlichen Gemeindeteil parallel zur Gemeindegrenze von der Bundesstraße B 252 durchzogen. Die B 252 verläuft dabei von Süden nach Norden als Ortsdurchfahrt durch die Ortsteile Simtshausen und Münchhausen. In Münchhausen zweigt die Bundesstraße B 236 von der B 252 in Richtung Nordwesten ab.

Die Anzahl der Betroffenen gemäß Berechnung nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 ist pro Pegelklasse in Tabelle 158 für die gesamte Gemeinde Münchhausen dargestellt. Es sind ganztags 218 Betroffene und nachts 219 Betroffene oberhalb der Auslöswerte zu verzeichnen. Dies entspricht jeweils 6,8 % der Gesamtbevölkerung. Allerdings haben dabei weder das bestehende Lkw-Nachtfahrverbot noch das Tempolimit von 30 km/h im Nachtzeitraum in

den Ortschaften Münchhausen und Simtshausen Eingang in die Betroffenenstatistik gefunden, was die erhöhten Betroffenenzahlen erklärt. Unter Kapitel 10.5.13.2 erfolgt deshalb eine Nachberechnung unter Beachtung des Tempolimits und des Lkw-Nachfahrverbots, um die reale Belastungssituation widerzuspiegeln.

Tabelle 158: Betroffene gemäß VBEB nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 für die Gemeinde Münchhausen.

	Betroffenenzahl L _{DEN}			Betroffenenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	109	104	5	96	16	0

10.5.13.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

Die Lärmkonfliktpunkte inklusive der Betroffenenzahlen pro Pegelklasse unter Berücksichtigung des Lkw-Nachtverbots und unter Berücksichtigung des nächtlichen Tempolimits sind in Tabelle 159 dargestellt. Lediglich ein Abschnitt der B 236 im Nachtbereich von der Einmündung der Battenberger Straße bis zur Brücke über die Wetschaft ist mit einer Lärmkennziffer von 241 (N) als besonders belastet anzusehen.

Tabelle 159: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der Lärmkennziffer in der Gemeinde Münchhausen.

Ortsteil	Betroffenenzahl L _{DEN}			Betroffenenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Simtshausen, B 252	39	15	1	21	5	1	172 (N)
Münchhausen, B 252	53	13	0	33	1	0	90 (N)
Münchhausen, B 236	22	14	1	22	14	1	241 (N)

10.5.13.3. Maßnahmenplanung

Maßnahmenumsetzung

Nachfahrverbot Lkw und Tempo 30, B 252, OT Simtshausen und Münchhausen

In den Ortsdurchfahrten von Simtshausen und Münchhausen besteht ein Nachfahrverbot für Lkw über 3,5 t in der Zeit von 22:00 – 6:00 Uhr und eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Nachtzeit für alle Fahrzeuge. Diese Anordnung soll bis zur Fertigstellung der geplanten Umgehungsstraße gültig sein. Die beiden Anordnungen waren erforderlich, da nur durch die Kombination des nächtlichen Fahrverbotes für Lkw über 3,5 t mit der nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für alle Fahrzeuge der Lärmrichtwert von 62 dB(A) in der Nachtzeit eingehalten bzw. unterschritten werden konnte.

Angaben zu vorhandenen Planungen

Ortsumgehung, B 252/B 62

Eine nachhaltigere Verbesserung der Lärmsituation wird durch die Fertigstellung der Umgehungsstraße der B 252/B 62 erfolgen. Die Baumaßnahme beginnt an der Ortsgrenze von Burgwald - Ernsthausen und führt westlich der Ortschaften Münchhausen, Simtshausen, Todenhausen, Wetter, Niederwetter, Lahntal-Göttingen in Richtung Süden und schließt an die

B 62 an. Die gesamte Baulänge beträgt ca. 17,5 km. Das Bauprojekt befindet sich in der Bauausführung, die in zwei Bauabschnitten erfolgt. Der 1. Bauabschnitt liegt zwischen Wetter und Goßfelden, der 2. Bauabschnitt ist zwischen Münchhausen und Lahntal. Bis auf Restleistungen in Nebenflächen sind die Arbeiten des 1. Bauabschnittes abgeschlossen. Die offizielle Verkehrsfreigabe fand am 21.12.2019 statt. Der 2. Bauabschnitt auf Ende 2024 terminiert. Das Projekt soll zu einer Entlastung des Verkehrs um bis zu 90 % bringen.

Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sind die in Tabelle 160 dargestellten Maßnahmenvorschläge für den Ortsteil Simtshausen eingegangen. Die Bewertung des jeweiligen Maßnahmenvorschlags ist der Tabelle 160 zu entnehmen.

Tabelle 160: Maßnahmenvorschläge am Lärmkonfliktpunkt B 252 im Ortsteil Simtshausen.

Ortsteil	Straße	Maßnahmenvorschlag	Bemerkung
Simtshausen	B 252	Instandsetzung Zählstelle Simtshausen/ Münchhausen	Zählstelle intakt (Aussage Stand 04.03.2019)
		Umleitung des Lkw Verkehrs bis Fertigstellung Ortsumgehung	Kein Bedarf der Veranlassung aus Sicht des Straßenbaulasträgers
		Lärmschutzfenster	Neun Bezuschussungen wurden gewährt. Antrag auf Finanzierung ist bei Hessen Mobil zu stellen
		Lärmmessung	Spiegelt nur Momentaufnahme. Berechnung erfolgt zugunsten potentieller Belasteter

10.5.14. Neustadt

10.5.14.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Als kartierte Straße verläuft die B 454 von Westen nach Osten durch Neustadt mit Verlauf durch die Kernstadt.

Zudem durchläuft die Main-Weser-Bahn das Gemeindegebiet von Südwesten nach Nordosten durch die Kernstadt und östlich vorbei am Stadtteil Momberg.

Nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 nach VBEB, wie in Tabelle 161 für die einzelnen Pegelklassen im Ganztagszeitraum und Nachtzeitraum aufgeführt ist, sind ganztags 181 Betroffene und nachts 198 Betroffene oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht 1,9 % der Gesamteinwohnerzahl ganztags und 2,1 % nachts.

Tabelle 161: Anzahl der Betroffenen gemäß Berechnung nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Stadt Neustadt.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	90	79	12	93	91	14

10.5.14.2. **Angabe vorhandener Lärmprobleme**

Die B 454 stellt den einzigen Lärmkonfliktpunkt als Ortsdurchfahrt durch Neustadt dar. Die maximale Lärmkennziffer beträgt 484 im Nachtzeitraum. Dabei befinden sich 10 Betroffene in der höchsten Pegelklasse über 75 dB(A) im Ganztagszeitraum und 15 in der Pegelklasse über 65 dB(A) im Nachtzeitraum. Als besonders belastet mit Werten der Lärmkennziffern über 200 sind die Bereiche der Marburger Straße von der Einmündung „Zur Alten Grube“ bis zur Einmündung in die Querallee zu sehen. Des Weiteren besteht eine besondere Belastung im Nachtzeitraum für die Querallee selbst vom Abzweig der Marburger Straße bis zur Höhe der Freiherr-vom-Stein-Straße. Auch der weitere Verlauf der B 454 in der Ortsdurchfahrt von Neustadt von der Hindenburgerstraße und der Bahnhofstraße bis zur Einmündung „Neue Gartenstraße“ stellt eine besondere Belastung im Nachtzeitraum dar.

Tabelle 162: Lärmkonfliktpunkt mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der normierten Lärmkennziffer für die Stadt Neustadt.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Kernstadt	89	81	10	93	90	15	483 (N)

10.5.14.3. **Maßnahmenplanung**

Tempo 30, nachts, B 454, Neustadt

Die Bundesstraße B 454 stellt in der 3. Runde erstmalig einen Lärmkonfliktpunkt dar. Da insbesondere im Nachtzeitraum eine starke Belastung der Bevölkerung vorliegt befindet sich die Einführung von Tempo 30 im Nachtzeitraum inklusive des Bereichs „Querallee“ in Prüfung. Insgesamt wurden in der schalltechnischen Untersuchung 161 Gebäude in der Ortslage von Neustadt überprüft.

An insgesamt vier Gebäuden wird der Richtwert der Lärmschutzrichtlinien-StV am Tag um 1 bis 2 dB (A) überschritten. In der Nacht kommt es zu Richtwertüberschreitungen an 40 überprüften Gebäuden mit Werten zwischen 1 dB (A) und 5 dB (A). Die Gesundheitsgefährdungsschwelle von 70 dB (A) am Tag und 60 dB (A) in der Nacht wird zudem an acht Gebäuden am Tag und 29 in der Nacht überschritten. Durch die Einführung von Tempo 30 im Nachtzeitraum können Pegelminderungen von bis zu 2,6 dB (A) erreicht werden.

Im Falle einer Geschwindigkeitsreduzierung auf alle Kfz werden die rechtlichen Voraussetzungen für verkehrsrechtliche Maßnahmen erfüllt. Das Berechnungsergebnis wurde mit Bitte um Prüfung der Anordnung mit Schreiben vom 04.09.2019 an die zuständige Straßenverkehrsbehörde übermittelt.

10.5.15. Rauschenberg

10.5.15.1. **Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken**

Im nördlichen Teil des Gemeindegebiets verläuft die Bundesstraße B 3 von Westen nach Osten als Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Josbach. Oberhalb der Auslösewerte sind dem-

nach 34 Betroffene ganztags und 37 Betroffene nachts zu verzeichnen. Dies entspricht jeweils 0,8% der Gesamtbevölkerung. Die Betroffenen pro Pegelklasse sind in Tabelle 163 dargestellt.

Tabelle 163: Anzahl der Betroffenen gemäß Berechnung nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Stadt Rauschenberg.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	17	15	2	16	18	3

10.5.15.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

In der Gemeinde Rauschenberg gibt es keinen Lärmkonfliktpunkt, da weniger als 10 Betroffene pro Straßenabschnitt zu verzeichnen sind.

10.5.16. Stadtallendorf

10.5.16.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Die Bundesstraße B 454 verläuft von Osten nach Westen durch die Kernstadt. Die B 454 dient hierbei als innerstädtische Verteilerschiene mit hohem Ziel- und Quellverkehr zu den südlich der B 454 gelegenen Industriebetrieben. Hinzu kommt der hohe Anteil an Pendlerverkehr. Darüber hinaus bildet sie die wichtigste Anbindung Stadtallendorfs an das überregionale Straßennetz und wird eine wichtige verkehrliche Funktion als künftiger Zubringer für die Bundesautobahnanschlussstelle an die A 49 zwischen Stadtallendorf und Neustadt übernehmen. Sie trennt den dörflich geprägten Teil Alt Allendorf vom neuen industriell geprägten Teil Stadtallendorfs.

Darüber hinaus durchläuft die Landesstraße L 3290 vom Abzweig der B 454 nach Süden die Kernstadt, sowie den Stadtteil Nieder Klein. Die L 3290 stellt die Verbindung nach Süden Richtung Homberg (Ohm) und zur A 5 her. Entlang der L 3290 finden sich in der Kernstadt sowohl Wohnbebauung als auch gewerblich genutzte Bereiche. Die Wohnbebauung besteht entweder aus Ein- und Zweifamilienhäusern oder aus Wohnblocks. Die Kreisstraße K 12 ist im Bereich der Bahnhofstraße und Niederrheinische Straße kartiert. Die K 12 führt im Wesentlichen zu gewerblich geprägten Bereichen. Im Stadtteil Schweinsberg verläuft die L 3073 von Süden nach Norden bis zur Einmündung in die L 3343. Die Main-Weser-Bahn durchläuft die Kernstadt von Westen nach Osten zentral durch die Kernstadt.

Insgesamt sind durch Straßenverkehrslärm 443 Betroffene ganztags und 412 Betroffene nachts zu verzeichnen. Die Betroffenen pro Pegelklasse sind in Tabelle 164 dargestellt. Dies entspricht einem Anteil von 2,1% der Gesamtbevölkerung ganztags und 1,9% nachts.

Stadtallendorf ist stark durch seinen Industriestandort geprägt. Demzufolge ist eine große Anzahl von Pendlerverkehren zu verzeichnen, die größtenteils über die „Verteilerschiene“ B 454 abgewickelt werden. Eine weitere Besonderheit ist der hohe Anteil von Schwerverkehren am Gesamtverkehrsaufkommen. So werden die beiden größten Industriebetriebe täglich von rund 800 Lkw frequentiert¹⁸⁶.

¹⁸⁶ Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren für die Tieferlegung der B 454 in Stadtallendorf mit Anschluss der Haupt- und Bahnhofstraße (3. Bauabschnitt)

Tabelle 164: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Stadt Stadtallendorf.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	360	83	0	378	34	0

10.5.16.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

Die Lärmkonfliktpunkte in der Stadt Stadtallendorf mit besonderer Belastung sind in der L 3290 und in einem Abschnitt der K 12 in der Niederrheinischen Straße im Nachtzeitraum zuzuordnen. Die maximalen normierten Lärmkennziffern, sowie die Betroffenen pro Pegelklasse sind in Tabelle 165 dargestellt. Die höchste Belastung liegt im Bereich der Niederkleiner Straße (L 3290) vor. Die in Prüfung befindliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h würde zu einer Reduzierung des Lärmkonfliktpunktes beitragen. In dem 100 m langen Abschnitt in der Niederrheinischen Straße ab dem Kreisverkehr befindet sich im Nachtzeitraum ein zweiter Lärmkonfliktpunkt mit einer Lärmkennziffer von 355. Ein weiterer Lärmkonfliktpunkt ist im Stadtteil Niederklein durch die L 3290 gegeben. Mit jeweils 21 Betroffenen ganztags und 26 Betroffenen nachts ergibt sich eine maximale Lärmkennziffer von 220 im Nachtzeitraum. Unter Berücksichtigung der PLUS-Kartierung wird zudem die B 62 in Niederklein als Lärmkonfliktpunkt erfasst.

Tabelle 165: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der Lärmkennziffer in der Stadt Stadtallendorf.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Kernstadt, L 3290	38	0	0	6	0	0	358 (N)
Niederrheinische Straße, K 12	32	0	0	31	0	0	355 (N)
Niederklein, L 3290	17	14	0	19	7	0	220 (N)
Niederklein, B 62	16	5	0	21	6	0	209 (N)

Der Lärmkonfliktpunkt mit der größten Lärmkennziffer ergibt sich somit für die L 3290, Niederkleiner Straße. Die Bebauung besteht aus Wohnblocks wie in Abbildung 99 zu sehen ist, die überwiegend parallel zur Straße angeordnet sind. Daran schließt sich nach Süden ein Kleingartengelände an. Weiter südlich sind nur noch einzelne Häuser mit Lärmpegeln oberhalb der Auslöseschwelle vorhanden. Grund hierfür ist der größere Abstand zum Straßenrand als im nördlichen Bereich.



Abbildung 99: Nördlicher Abschnitt der Niederkleiner Straße.¹⁸⁷

10.5.16.3. Maßnahmenplanung Angabe zu vorhandenen Planungen

Ausbau der B 454, Stadtallendorf

Der Ausbau der B 454 erfolgt in drei Bauabschnitten, von denen bereits zwei abgeschlossen sind. Im 3. Bauabschnitt wird der Ersatz der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt B 454/L 3290 durch einen Kreisverkehr zur weiteren Lärminderung beitragen. Hierdurch wird eine Verbesserung der Lärmsituation im Kreuzungsbereich Neustädter Straße/Haupt- und Bahnhofstraße erreicht werden. Die B 454 enthält im 3. Bauabschnitt nach Aussage Hessen Mobils einen lärmindernden Fahrbahnbelag. Offenporiger Asphalt wurde aufgrund der Ergebnisse der schalltechnischen Berechnung und aus Kosten-Nutzen-Gründen des Straßenbaulastträgers abgelehnt. Zum Schutz der Bebauung von Stadtallendorf auf der B 454 zugewandten Seite im Bereich der Trogstrecke sind Lärmschutzwände hochabsorbierend auszuführen. Zudem erhalten 13 Gebäude Entschädigungen in Form von passivem Schallschutz in Höhe der erbrachten notwendigen Aufwendungen gemäß der 24. BImSchV. Anspruch auf eine angemessene Entschädigung für die Außenwohnbereiche haben zudem 9 der 13 Gebäude. Die Bemessung der Entschädigung richtet sich nach den Richtlinien für den Verkehrsschutz für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97). Der Vorhabensträger hat die betroffenen Eigentümer spätestens sechs Monate nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses über ihre Ansprüche zu informieren.

¹⁸⁷ Regierungspräsidium Gießen.

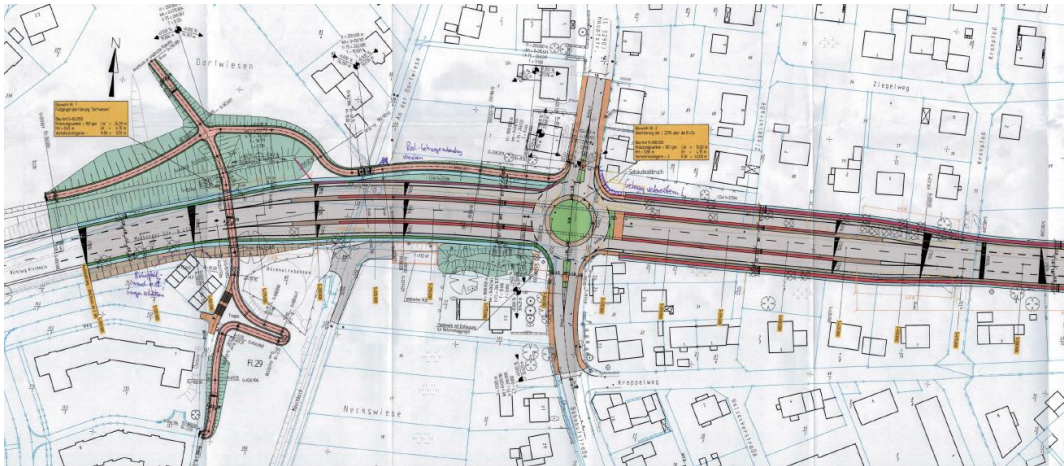


Abbildung 100: Lageplan 2 des 3. Bauabschnitts mit Kreisverkehr.¹⁸⁸

Maßnahmenvorschläge

Tempo 30, L 3290, Stadtallendorf

Das Berechnungsergebnis von Hessen Mobil aus 2016 liegt vor und wurde der Stadt Stadtallendorf mit E-Mail vom 14.12.2016 übermittelt. Die Umsetzung durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde steht aus.

Eine novellierte schalltechnische Berechnung durch den Straßenbaulastträger vom 24.06.19 liegt vor. Es wurden 29 Gebäude entlang der L 3290 schalltechnisch geprüft. Es werden an drei der 29 Gebäude die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV in der Nacht überschritten. Durch Tempo 30 im Nachtzeitraum würden die Pegelwerte an allen Gebäuden eingehalten werden. Das Ergebnis wurde der zuständigen Straßenverkehrsbehörde am 26.6.19 mit der Bitte um Prüfung der Anordnung übermittelt.

Verkehrlenkung Lkw zur Fa. Ferrero und zur Fa. Winter

Der Lkw Verkehr soll durch Beschilderung direkt von der B 62 in Niederklein über die B 454 und den Kreisel an der westlichen Waldstraße (L 3290) auf die K 92 gelenkt werden, wenn die Lkw die Fa. Ferrero anfahren wollen.

Die Lkw zur Firma Winter sollen primär von Süden in die Niederkleiner Straße (L 3290) einfahren. Die Anordnung einer Beschilderung seitens der Bundesstraße liegt bei der Verkehrsbehörde des Landkreises Marburg Biedenkopf unter Beteiligung des Dezernats Verkehr Westhessen. Die Prüfung dieses Maßnahmenvorschlags wurde mit Schreiben vom 07.06.2019 an die Landrätin übermittelt. Die Anordnung der Beschilderung seitens der Landesstraße liegt bei der Verkehrsbehörde der Stadt Stadtallendorf unter Beteiligung des Dezernats Verkehr Westhessen.

Ergänzende Zu- und Abfahrten zum Betriebsgelände der Fa. Winter in der Niederkleiner Straße

Die Prüfung und etwaige Umsetzung dieses Maßnahmenvorschlags liegt in der Zuständigkeit der Stadt. Grundsätzlich ist die Möglichkeit weiterer Zu- und Abfahrten aus Sicht von

¹⁸⁸Hessen Mobil, https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/B%20454%20Stadtallendorf%2C%203.%20Bauabschnitt%20-%20Lageplan%201_0.pdf, abgerufen am 15.07.2019.

Hessen Mobil gegeben, da es sich um einen Innerortsbereich handelt, in dem kein Zugangsverbot vorliegt.

Aufgrund der Vielzahl an vorhandenen Einmündungen, dem hohen Verkehrsaufkommen und dem hohen Anteil von Rad- und Fußverkehr sollte die Entscheidung über weitere Zu- und Abfahrten gemeinsam mit der Stadt, der Polizei und der Fa. Winter erörtert werden.

Prüfung der Verpflichtung des Baulastträger zum Zuschuss zu Lärmschutzfenstern
Eventuell anspruchsberechtigte Haus- und Wohnungseigentümer an Bundes- oder Landesstraßen können sich hinsichtlich etwaiger baulicher Schallschutzmaßnahmen an folgende Adresse wenden:

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement Fulda
Dezernat Steuerung Planung
Frau Feder-Krantz
Schillerstr. 8
36043 Fulda
Tel.: 0661/49953200
Mail: anita.feder-krantz@mobil.hessen.de

Grundsätzlich erfolgt die Bezuschussung auf freiwilliger Basis durch den Straßenbaulastträger, es besteht kein gesetzlicher Anspruch. Der Antrag ist vor Durchführung der jeweiligen Lärmschutzmaßnahme zu stellen und eine Vereinbarung mit dem Träger der Straßenbaulast abzuschließen. Es fallen keine Gebühren an, aber bei der freiwilligen Lärmsanierung hat der Eigentümer 25 % der Kosten für die Lärmschutzmaßnahme selbst zu tragen. Unabhängig vom Vorstehenden, können die Kommunen freiwillig bauliche Maßnahmen des Lärmschutzes ergreifen.

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung sind folgende Maßnahmenvorschläge an Lärmkonfliktpunkten eingegangen. Sie werden als Prüfauftrag erfasst.

Tempo 30, L 3290 und B 62 in Niederklein

Als Maßnahme zur Lärminderung wurde Tempo 30 ganztags bzw. nachts an den Ortsdurchfahrten der L 3290 und der B 62 in Niederklein vorgebracht. Der Maßnahmenvorschlag befindet sich in Prüfung.

10.5.17. Steffenberg

10.5.17.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

In der Gemeinde Steffenberg ist der Abschnitt der Landesstraße L 3049 von Wolzhausen bis vor den Ortsteil Quotshausen kartiert sowie im Ortsteil Niedereisenhausen der Abschnitt der Schelde-Lahn-Straße von der Kreuzung der L 3042, L 3049 und L 3331 bis zur Einmündung in die Eisenhäuser Straße. In der Gemeinde Steffenberg sind 51 Betroffene ganztags und 44 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht 1,3% der Gesamtbevölkerung ganztags und 1,1% nachts. Die Betroffenen pro Pegelklasse sind in Tabelle 166 aufgeführt.

Lärmprobleme und Maßnahmen im Landkreis und in den einzelnen Kommunen

Tabelle 166: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Gemeinde Steffenberg.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	42	9	0	37	7	0

10.5.17.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

Als einziger Lärmkonfliktpunkt ist der Abschnitt der Schelde-Lahn-Straße von der Kreuzung der L 3042, L 3049 und L 3331 bis zur Einmündung in die Eisenhäuser Straße im Ortsteil Niedereisenhausen mit einer Lärmkennziffer von maximal 175 für den gesamten kartierten Abschnitt im Nachtzeitraum identifizierbar.

Tabelle 167: Lärmkonfliktpunkt mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der Lärmkennziffer in der Gemeinde Steffenberg.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Niedereisenhausen	42	9	0	37	7	0	175 (N)

10.5.17.3. Maßnahmenplanung

Für den Lärmkonfliktpunkt in der Ortsdurchfahrt von Niedereisenhausen wurden folgende Maßnahmenvorschläge zur Lärmreduzierung vorgebracht, die als Prüfauftrag erfasst worden sind.

Tempo 30, Schelde-Lahn-Straße, Niedereisenhausen

Die überschlägige Berechnung nach RLS-90 zeigt eine durchschnittliche Pegelminderung von 2,6 dB(A) am Tage und 2,5 dB(A) nachts bei einer Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h. Der Maßnahmenvorschlag findet die Zustimmung der Gemeinde Steffenberg und befindet sich aktuell in Prüfung.

Tempo 30, Eisenhäuser Straße, Niedereisenhausen

Tempo 30 als lärmreduzierende Maßnahme wurde im Rahmen der Beteiligung eingebracht. Der Maßnahmenvorschlag befindet sich in Prüfung.

Lkw-Fahrverbot, Schelde-Lahn-Straße, Niedereisenhausen

Ein potentes Lkw-Fahrverbot findet die Zustimmung der Gemeinde Steffenberg und befindet sich aktuell in Prüfung.

Passiver Lärmschutz, Schelde-Lahn-Straße, Niedereisenhausen

Eventuell anspruchsberechtigte Haus- und Wohnungseigentümer sowie sonstige dinglich Berechtigte können sich hinsichtlich etwaiger baulicher Schallschutzmaßnahmen an folgende Adresse wenden:

Hessen Mobil
 Straßen- und Verkehrsmanagement Fulda
 Dezernat Steuerung Planung
 Frau Feder-Krantz
 296

Schillerstr. 8
36043 Fulda
Tel.: 0661/49953200
Mail: anita.feder-krantz@mobil.hessen.de

Grundsätzlich erfolgt die Bezuschussung auf freiwilliger Basis, es besteht kein gesetzlicher Anspruch. Der Antrag ist vor Durchführung der Lärmschutzmaßnahmen zu stellen und eine Vereinbarung mit dem Träger der Straßenbaulast abzuschließen. Es fallen keine Gebühren an, aber bei der freiwilligen Lärmsanierung hat der Eigentümer 25 % der Kosten selbst zu tragen.

10.5.18. Weimar

10.5.18.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Die Bundesstraße B 3 verläuft durch das gesamte östliche Gemeindegebiet von Süden nach Norden vorbei an den Ortsteilen Roth, Wolfshausen, Argenstein und Niederweimar. Zudem sind die Landesstraße L 3093 im Ortsteil Wenkbach und die Kreisstraße K 42 im Ortsteil Niederweimar von der Kartierung erfasst. In Tabelle 168 ist die Anzahl der Betroffenen aus der Lärmkartierung 2017 für die Gemeinde Weimar in den einzelnen Pegelklassen für den Ganztagszeitraum und den Nachtzeitraum aufgeführt. Insgesamt sind 126 Betroffene ganztags und 132 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht 1,8% der Gesamtbevölkerung ganztags und 1,9% nachts. Die Main – Weser - Bahn erstreckt sich von Süden nach Nordosten durch das gesamte Gemeindegebiet und führt durch die Ortsteile Niederwalgern, Wenkbach und Niederweimar.

Tabelle 168: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Gemeinde Weimar.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	105	35	0	123	18	0

10.5.18.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

Die Kreisstraße K 42 in der Ortsdurchfahrt des Ortsteils Niederweimar stellt im Abschnitt von der Einmündung „Zur Kirche“ bis zur Einmündung „Haddamshäuser Weg“ im Nachtzeitraum mit einer Lärmkennziffer von 405 einen besonders lärmbelasteten Bereich dar, wie durch den roten Abschnitt in Abbildung 101 gekennzeichnet ist.



Abbildung 101: Visualisierung der Lärmbelastung im Nachtzeitraum durch normierte Lärmkennzifferbänder in der Gemeinde Weimar OT Niederweimar.¹⁸⁹

Die Anzahl der Betroffenen oberhalb der Auslösewerte im Ganztagszeitraum und im Nachtzeitraum sowie die maximale Lärmkennziffer für den Lärmkonfliktpunkt K 42 in Niederweimar sind in Tabelle 169 dargestellt.

Tabelle 169: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der Lärmkennziffer in der Gemeinde Weimar.

Ortsteil	Betroffenzahl L_{DEN}			Betroffenzahl L_{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Niederweimar, K 42	68	26	1	68	17	0	405 (N)

10.5.18.3. Maßnahmenplanung

Maßnahmenumsetzung

Gekrümmte Lärmschutzwand, OT Wolfshausen

Im Ortsteil Wolfshausen ist eine gekrümmte Lärmschutzwand installiert, sodass der Ortsteil keinen Lärmkonfliktpunkt mehr besitzt.

Maßnahme in Planung

Tempo 30, Niederweimar

Auf dem kommunalen Teilstück der Ortsdurchfahrt von Niederweimar befindet sich aktuell die Errichtung einer Tempo-30-Zone in Planung.

¹⁸⁹ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sind Maßnahmenvorschläge abseits von Lärmkonfliktpunkten eingegangen, die nachrichtlich in Tabelle 170 aufgenommen worden sind. Aus Sicht der Lärmaktionsplanung besteht an genannten Stellen keine Handlungsmöglichkeit.

Tabelle 170: Eingegangene Maßnahmenvorschläge im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes.

Ortsteil	Straße	Maßnahmenvorschlag	Bemerkung
Niederweimar	B 3	Tempo 80	Kein LKP, keine Handlungsmöglichkeit
		Ausweisung der Flur 5, Flurstück 27/27 und Flurstück 25/7, 25/8 als Naturschutzgebiet	Ausweisung von Naturschutzgebieten nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung
		Lärmmessung	Vgl. Frage 15 Kapitel 10.1 und Kapitel 6.1
Wenkbach	L 3093	Tempo < 50 wegen zunehmendem Lkw-Verkehr durch Lager	Berücksichtigung erfolgt in der Bauleitplanung, da Lärmaktionsplanung den aktuellen Stand darstellt
Weimar	L 3093	Verlauf der L 3093 neben Wenkbach auch durch Niederwalgern	L 3093 in Niederwalgern nicht als Hauptverkehrsstraße erfasst
Niederweimar	Main-Weser Bahn	Beschwerden der Bürger über gestiegene Lärmbelastung im Rahmen der DB Baumaßnahmen und Nutzung als Umleitungsstrecke	Gegenstand der Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken in der Zuständigkeit des Eisenbahnbundesamts; wenn Baumaßnahme, dann Berücksichtigung in Bauleitplanung/Planfeststellung
	K 42	Frage, warum sich Bereich der besonderen Belastung nur auf 100 m erstreckt, da die ganze Ortsdurchfahrt trotz der Ortsumgehung vom Verkehr geprägt sei	Der Bereich besonderer Belastung ergibt sich als Berechnungsergebnis mithilfe des Programm ODENS aufgrund der unter Kapitel 6.1.1 eingeflossenen Berechnungsgrundlagen
Weimar, Argenstein	B 3	Argenstein mit Lage unterhalb der B 3 und nur durch Lahn von B 3 getrennt und keine Lärmschutzmaßnahmen beim Bau der B 3 getroffen	kein Lärmkonfliktpunkt nach Auswertung der Kartierung
Weimar, Wolfshausen	B 3	Betroffene Bürger trotz gekrümmter Lärmschutzwand, insbesondere in höheren Lage zur B 3	Kein Lärmkonfliktpunkt nach Auswertung der Lärmkartierung
Weimar, Roth	B 3	Wohnbebauung rückt in östlicher Beabauung näher an B 3 heran mit	Gegenstand der Bauleitplanung; zudem wurden Bedenken seitens der

		Wohngebäuden und Kindertagesstätte	Lärmaktionsplanung im anhängigen Verfahren vorgetragen
Weimar, Oberweimar	B 255	Bau/Verlängerung eines natürlichen Schutzwalls der B 255 zum Schutz der Wohnlagen „Schafskaute“ und „Auf der Höhe“	PLUS-Kartierung herangezogen; Lage der Isophonenbänder zeigt weder Überschreitung der Auslösewerte noch der Richtwerte an; keine Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung

10.5.19. Wetter

10.5.19.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Kartiert wurden jeweils die Ortsdurchfahrten der B 252 von Niederwetter, Wetter und Todenhausen. Die Anzahl der Betroffenen gemäß Berechnung nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 ist in Tabelle 171 für die Stadt Wetter dargestellt. Damit sind im gesamten Stadtgebiet 215 Betroffene ganztags und 211 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht jeweils 2,4% der Gesamtbevölkerung.

Allerdings wurde bei der Berechnung der Betroffenzahlen in Tabelle 171 nicht das nächtliche Lkw-Fahrverbot in den Stadtteilen Todenhausen und Niederwetter, sowie in der Kernstadt berücksichtigt. Die tatsächlichen Betroffenzahlen fallen somit geringer aus. Die Ermittlung der tatsächlichen Betroffenzahlen sind im folgenden Unterkapitel unter Beachtung des Lkw-Nachtfahrverbots dargestellt.

Tabelle 171: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Stadt Wetter.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	108	80	27	76	25	0

10.5.19.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

Unter Berücksichtigung des Lkw-Nachtfahrverbots in der Kernstadt sowie den Stadtteilen Todenhausen und Niederwetter ergeben sich die in Tabelle 172 dargestellten Betroffenzahlen und Lärmkennziffern. Zur Berechnung der Betroffenzahlen unter Berücksichtigung des Lkw-Nachtfahrverbots wurden die Lkw-Anteile von 17,1% in Niederwetter, 16 % in Wetter und 16,8 % in Todenhausen auf 4 % herabgesetzt.¹⁹⁰ Im Ortsteil Niederwetter existiert demnach kein Lärmkonfliktpunkt mehr, da pro Lärmkennzifferabschnitt weniger als 10 Betroffene zu verzeichnen sind. Für die Kernstadt ergibt sich durch das nächtliche Lkw-Fahrverbot auch nur noch ein Lärmkonfliktpunkt geringer Priorität, da lediglich eine maximale Lärmkennziffer von 149 im Nachtzeitraum in Abschnitten erreicht wird. Als besonders belasteter Bereich ist hingegen weiterhin die Ortsdurchfahrt von Todenhausen anzusehen. Hier ergibt sich weiterhin eine maximale Lärmkennziffer von 301 im Nachtzeitraum, sowie 15 Betroffene in der Pegelklasse über 75 dB(A) im Ganztagszeitraum. Die Lärmkonfliktpunkte werden erst durch die Fertigstellung, der im Bau befindlichen Ortsumgehung, entfallen.

¹⁹⁰ Restgehalt von Lkw bei 4% belassen, um etwaigen Ziel- und Quellverkehr Rechnung zu tragen.

Tabelle 172: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der Lärmkennziffer in der Stadt Wetter.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Niederwetter	24	1	0	22	0	0	96 (N)
Wetter	45	23	0	38	1	0	149 (N)
Todenhausen	41	38	15	41	32	0	301 (N)

10.5.19.3. Maßnahmenplanung

Maßnahmenumsetzung

Tempo 30 und Lkw Nachtfahrverbot, B252, Wetter, OT Wetter, Niederwetter und Todenhausen

Zurzeit besteht eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in den Ortsdurchfahrten von Wetter, Niederwetter und Todenhausen. Zusätzlich wurde ein Nachtfahrverbot für Lkw über 3,5 t verhängt. Dieses soll solange in Kraft bleiben, bis die Ortsumfahrungen der B 252/B 62 realisiert sind.

Durch die Kombination des nächtlichen Fahrverbotes für Lkw über 3,5 t und der nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für alle Fahrzeuge kann der Lärmrichtwert von 62 dB(A) in der Nachtzeit eingehalten werden.

Angaben zu vorhandenen Planungen

Umgehungsstraße der B 252/ B 62

Eine nachhaltigere Verbesserung der Lärmsituation wird durch die Fertigstellung der Umgehungsstraße der B 252/ B 62 erfolgen. Die Baumaßnahme beginnt an der Ortsgrenze von Burgwald - Ernsthäuser und führt westlich der Ortschaften Münchhausen, Simtshäuser, Todenhausen, Wetter, Niederwetter, Lahntal-Göttingen in Richtung Süden und schließt an die B 62 an. Die gesamte Baulänge beträgt ca.17,5 km. Das Bauprojekt befindet sich in der Bauausführung, die in zwei Bauabschnitten erfolgt. Der 1. Bauabschnitt liegt zwischen Wetter und Goßfelden, der 2. Bauabschnitt zwischen Münchhausen und Lahntal. Bis auf Restleistungen in Nebenflächen sind die Arbeiten des 1. Bauabschnitt abgeschlossen. Die offizielle Verkehrsfreigabe fand am 21.12.2019 statt. Der 2. Bauabschnitt Süd wird voraussichtlich Ende 2024 für den Verkehr freigegeben. Das Projekt soll zu einer Entlastung des Verkehrs um bis zu 90 % bringen. ¹⁹¹

¹⁹¹Hessen Mobil <https://mobil.hessen.de/bau/bauprojekte/westhessen/b-252b-62-ortsumgehungsstra%C3%BCnchhausen-wetter-lahntal>, abgerufen am 06.04.2020, 17:20.

10.5.20. Maßnahmen an Kreisstraßen im Landkreis Marburg-Biedenkopf

Im Zeitfenster bis 2024 sind zudem Maßnahmen in der Höhe von 2,1 Millionen Euro für die Unterhaltung und Instandsetzung von 350 km an den Kreisstraßen im Landkreis Marburg-Biedenkopf veranschlagt. Sanierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen dienen der Lärm-minderung. Die in Tabelle 173 benannten Kreisstraßen sollen im Landkreis saniert werden.

Tabelle 173: Sanierungsvorhaben an Kreisstraßen im Landkreis Marburg-Biedenkopf.

Kreisstraße	Verortung
K 66	Zwischen Frohnhausen, Sinkertshausen, Friebertshausen
K 39/46	Ortsdurchfahrt Dautphetal-Silberg
K 108	Ortsdurchfahrt Breidenbach-Wiesebach
K 50	Zwischen Seelbach und Rollshausen
K 49	Ortsdurchfahrt Lohra-Weipoltshausen
K 70	Zwischen Neuhöfe und Marburg-Wehrshausen
K 117	Ortsdurchfahrt Gladenbach bis Kehlnbach
K 9	Zwischen Rauschenberg und Kirchhain-Sindersfeld
K 29	Zwischen Amöneburg und _Brücker Mühle
K 21	Bei Bad Endbach -Dernbach
K 16	Ortsdurchfahrt Biedenkopf-Kombach
K 56	Ortsdurchfahrt Weimar-Kehna
K 67	Ortsdurchfahrt Weimar-Weiershausen

10.6. Vogelsbergkreis

Der Vogelsbergkreis bildet den östlichsten Landkreis im Regierungsbezirk Gießen. Die Straßen der höchsten Belastung sind in Abbildung 102 dargestellt. Die wichtigste Fernverkehrsstraße ist im Vogelsbergkreis die A 5, die im nördlichen Teil des Landkreises verläuft. Sie führt von Westen von der Gemeinde Mücke, zwischen den Gemeindegrenzen von Homberg (Ohm) und Gemünden (Felda) über Romrod durch Alsfeld nach Osten. Des Weiteren findet die B 62 abschnittsweise Eingang in die Kartierung. Sie verläuft in der Stadt Alsfeld von Westen nach Osten durch die Stadtteile Angenrod, Leusel und die Kernstadt Alsfeld. Vom Stadtteil Altenburg aus verläuft die B 254 nach Süden durch die Gemeinde Schwalmtal und im weiteren Verlauf durch die Gemeinde Lauterbach, wo sie im Norden der Stadt Lauterbach nach Osten abknickt. Sie setzt ihren Verlauf in der Gemeinde Wartenbach durch die Ortsteile Angersbach und Landenhausen nach Südosten fort. In Lauterbach setzt sich die B 275 als Verlängerung der B 254 nach Süden fort. Im Südwesten des Vogelsbergkreises ist die B 455 im Stadtteil Rainrod kartiert sowie ein Abschnitt der B 276 in Schotten. Im Nordosten des Vogelsbergkreises sind in der Stadt Schlitz abschnittsweise die Landesstraße L 3141 in der Kernstadt, die L 3140 im Stadtteil Hutzdorf und die L 3169 in Sandolfs kartiert. Im Westen des Vogelsbergkreises sind die L 3073 im nördlichen Teil von Nieder-Ofleiden und die L 3072 im südlichen Teil von Homberg (Ohm) kartiert. Letzteres betrifft dabei nur einen Abschnitt in einem rein gewerblich genutzten Gebiet.

Ein Überblick über die in der Lärmkartierung 2017 erfassten Straßen sind, nach den Vorgaben der EU-Kartierung und der hessenweiten PLUS-Kartierung, für den Ganztagszeitraum L_{DEN} in Abbildung 102 dargestellt.

Der Vogelsbergkreis weist dabei folgende Hauptlärmquellen auf:

- die Bundesautobahn: A 5
- die Bundesstraßen: B 49, B 254, B 275
- die Landesstraßen: L 3072, L 3073, L3040, L 3141 und L 3169

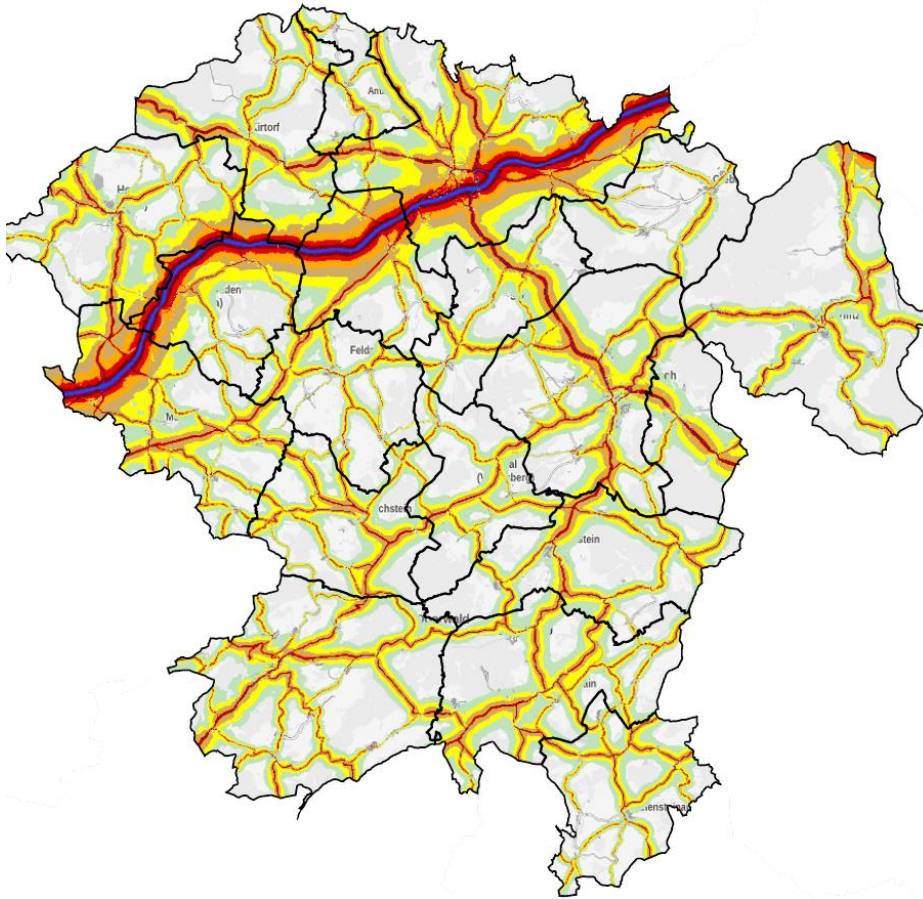


Abbildung 102: Kartierte Straßenabschnitte im Vogelsbergkreis.¹⁹²

Die Anzahl der Betroffenen im Vogelsbergkreis oberhalb der Auslöswerte von > 65 dB(A) ganztags und > 55 dB(A) nachts, eingeteilt in verschiedene Pegelklassen, ist Tabelle 174 zu entnehmen. Im Vogelsbergkreis sind demnach insgesamt 1125 Betroffene ganztags und 1330 Betroffene nachts oberhalb der Auslöswerte zu verzeichnen.

Tabelle 174: Anzahl belasteter Personen im Vogelsbergkreis oberhalb der Auslöswerte L_{DEN} und L_{Night} .

	Betroffenzahl L_{DEN}			Betroffenzahl L_{Night}			
	65 - 70	70 - 75	> 75	55 - 60	60 - 65	> 65 - 70	> 70
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	760	339	26	890	402	34	4

Die Anzahl der Belasteten ganztags und nachts ist pro Pegelklasse in etwa gleich hoch. Für den Nachtzeitraum ist die Anzahl der Belasteten, analog zu den niedrigeren Auslöswerten, zu 10 dB(A) niedrigeren Pegelwerten verschoben, wie Abbildung 103 zu entnehmen ist. Die Belastungen in der höchsten Pegelklasse ganztags befindet sich mit 23 Betroffenen über 75 dB(A) in Alsfeld.

¹⁹² Hintergrund: © GeoBasis-DE/BKG 2017 © Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

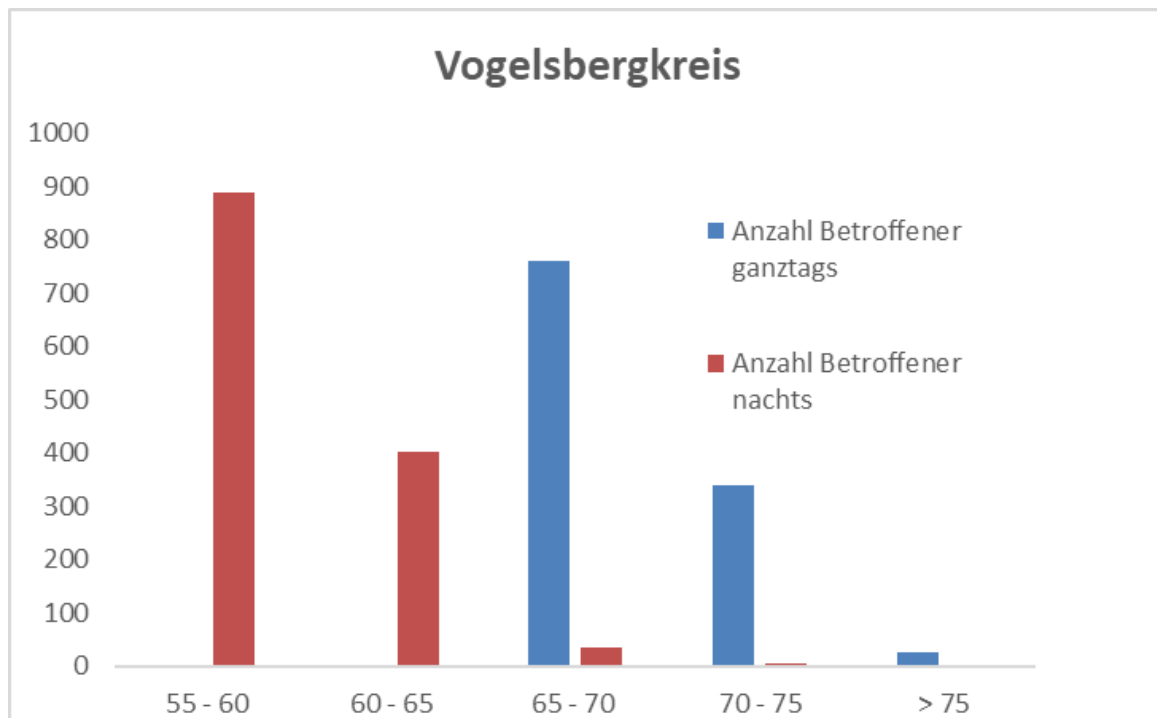


Abbildung 103: Anzahl Betroffener im Vogelsbergkreis oberhalb der Auslösewerte ganztags (blau) und nachts (rot).

Innerhalb der Kommunen, konnten für den Vogelsbergkreis die in Tabelle 175 gelisteten Lärmkonfliktpunkte ermittelt werden. Kommunen in denen die statistische Auswertung weniger als 10 betroffene Personen in der gesamten Kommune, einzelnen Ortsteilen oder in einzelnen Straßenabschnitten ergab, wurden nicht als Kommunen mit Lärmkonfliktpunkt gewertet und im Folgenden auch nicht erfasst. So verfügen die Gemeinden Gemünden (Felda), Homberg (Ohm) und Schwalmtal über keine Lärmkonfliktpunkte. Eine dezidierte Betrachtung der Belasteten in den einzelnen Pegelklassen oberhalb der Auslöseschwelle erfolgt in den fortfolgenden Unterkapiteln für jede einzelne Kommune des Vogelsbergkreises.

Die größte Lärmkennziffer im Vogelsbergkreis ist unmittelbar in der Kernstadt von Lauterbach an der B 275 in einem kleinen Abschnitt mit einer Lärmkennziffer von 952 im Nachtzeitraum zu verorten, gefolgt von Alsfeld an der B 62 mit einem Wert von 560 im Nachtzeitraum. Einen weiteren Lärmschwerpunkt stellt die B 49 in Alsfeld im Nachtzeitraum mit einem Wert von 493 dar. Ähnlich hoch mit einem Wert von 486 ist die B 254 in Angersbach zu bewerten. Im Vergleich zu den vier anderen Landkreisen im Regierungsbezirk Gießen sind die Lärmkonfliktpunkte weniger gravierend einzustufen. Die Anzahl der Lärmkonfliktpunkte, bedingt durch die niedrigere Bevölkerungsdichte im Vogelsbergkreis, ist ebenfalls deutlich geringer als in den vier anderen Landkreisen.

Explizite Lärmkennzifferwerte zu den Belastungen im Ganztagszeitraum und im Nachtzeitraum für alle Lärmkonfliktpunkte sind Tabelle 175 zu entnehmen.

Lärmprobleme und Maßnahmen im Landkreis und in den einzelnen Kommunen

Tabelle 175: Lärmkonfliktpunkte nach Kommunen in alphabetischer Reihenfolge im Vogelsbergkreis.

Stadt/Gemeinde	Orts- teil/Be- reich	Klassifizierung der Straße	LKZ ¹⁹³
Alsfeld	Kernstadt	A 5	210 (N)
		B 49	493 (N)
		B 62	226 (DEN), 560 (N)
	Leusel	B 62	281 (N)
	Annerod	B 62	210 (N)
Herbstein	Kernstadt	B 275	331 (N)
Lauterbach	Maar	B 254	161 (N)
	Kernstadt	B 254	144 (N)
		Lauterstraße	180 (N)
		B 275	186 (DEN), 952 (N)
	Blitzenrod	B 254	187 (N)
Mücke	Merlau	L 3325	165 (N)
Romrod	Kernstadt	B 49	344 (N)
Schlitz	Hutzdorf	L 3140	174 (N)
Schotten	Reinrod	B 455	342 (N)
Wartenberg	Angers- bach	B 254	486 (N)

Im Folgenden wird auf alle Lärmkonflikte näher eingegangen, deren Lärmkennziffer (LKZ) während des gesamten Tages und/oder in der Nacht mehr als 200 beträgt. Hintergrund ist eine besonders starke Lärmbelastung ab Werten von 200. Ermächtigungsgrundlage zu dieser Eingrenzung bildet § 47d Abs. 1 Satz 3 BImSchG. Demnach ist eine Priorisierung bei der Auswahl der Lärminderungsmaßnahmen vorzunehmen, die sich aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer Kriterien (LKZ) ergibt. Dies bedeutet, dass Maßnahmen für stärker mit Lärm belastete Gebiete mit höherer Priorität verfolgt werden sollen. Darüber hinaus können im Einzelfall auch Lärmkonflikte mit geringerer Lärmkennziffer durch die Lärmaktionsplanung näher betrachtet werden.

Sofern im Folgenden keine Hauptisenbahnstrecken beschrieben werden, bedeutet dies, dass es in der jeweiligen Gemeinde keine solchen gibt.

¹⁹³ LKZ: auf 100 m Abschnitt normierter Lärmkennziffer. (DEN): LKZ ganztags, (N/night): Nachtzeitraum. Es wird dabei immer der maximale Wert der LKZ in der betroffenen Straße angegeben.

10.6.1. Alsfeld

10.6.1.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Die Bundesautobahn A 5 verläuft zwischen der Kernstadt Alsfeld und dem Stadtteil Altenburg von Westen nach Osten, wo sie nördlich vorbei an Eifa führt. Die B 62 verläuft partiell kartiert von Westen nach Osten durch die Stadtteile Angenrod und Leusel in die Kernstadt Alsfeld, wo die Kartierung auf Höhe von Alsfeld-Ost abbricht. Vom Südwesten aus verläuft die B 49 als kartierte Straße bis nach Alsfeld. Vom Südosten verläuft die B 254 nach Norden bis in den Stadtteil Altenburg. In der Kernstadt Alsfeld ist zudem ein Abschnitt der L 3145 bis zur Einmündung in den Reibertenröder Weg kartiert.

In Tabelle 168 ist die Anzahl der Betroffenen aus der Lärmkartierung 2017 für die Stadt Alsfeld in den einzelnen Pegelklassen für den Ganztagszeitraum und den Nachtzeitraum aufgeführt. Insgesamt sind 353 Betroffene ganztags und 464 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht 2,2 % der Gesamtbevölkerung ganztags und 2,9 % nachts. Die erhöhten Werte der Betroffenen im Nachtzeitraum sind dem überregionalen Verkehr zuzuschreiben. Die sehr hohen Belastungen von > 75 dB(A) ganztags befinden sich überwiegend in der Ortsdurchfahrt der B 62 in Alsfeld.

Tabelle 176: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Stadt Alsfeld.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	225	105	23	297	136	31

10.6.1.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

Lärmkonfliktpunkte resultieren aus den EU-kartierten Bereichen in der Kernstadt sowie den Stadtteilen Leusel und Angenrod. Drei der fünf Lärmkonfliktpunkte in der Stadt Alsfeld werden durch die B 62 verursacht. Die maximale Lärmkennziffer liegt bei 560 im Nachtzeitraum bzw. 226 ganztags an der B 62 in der Kernstadt in Alsfeld. Die Aufschlüsselung aller Betroffenen oberhalb der Auslösewerte in den einzelnen Pegelklassen sowie die maximalen Lärmkennziffern pro Lärmkonfliktpunkt sind Tabelle 147 zu entnehmen. Die hohen Lärmkennziffern der B 49 und in ihrer Fortsetzung der B 62 ergeben sich durch ihre Verkehrsbedeutung. Der gesamte Durchfahrtsverkehr, wie auch die Zuflüsse aus Richtung Marburg (B 62) und von Norden aus Richtung Schwalmstadt und Süden aus Richtung Lauterbach (B254) führen auf diesen Straßenzug.

Tabelle 177: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der maximalen Lärmkennziffern in der Stadt Alsfeld.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Kernstadt, A 5	28	3	5	32	19	5	210 (N)
Kernstadt, B 49	72	24	0	88	27	0	493 (N)
Kernstadt, B 62	59	25	16	62	33	17	226 (DEN), 560 (N)
Leusel, B 62	33	28	0	26	32	4	281 (N)
Angenrod, B 62	15	5	0	17	6	0	210 (N)

Eine Visualisierung der Lärmkonfliktpunkte B 49 und B 62 in der Kernstadt wird im Folgenden näher beschrieben.

Kernstadt, B 49

Der Lärmkonfliktpunkt B 49 in der Kernstadt zeichnet sich durch eine straßenrandnahe Bebauung aus, die teilweise mit Lücken versehen ist. Es liegt eine gemischte Nutzung von Wohnen und Gewerbe, meist im selben Gebäude, vor. Teilweise sind auch Abbiegespuren vorhanden, wie in Abbildung 104 dargestellt ist.



Abbildung 104: Bebauung entlang der B 49 in der Kernstadt. ¹⁹⁴

Eine Visualisierung der Bereiche besonderer Belastung des Lärmkonfliktpunkts B 49 in der Kernstadt im Nachtzeitraum ist Abbildung 105 zu entnehmen. Als Bereiche besonderer Lärmbelastung sind der gelbe, die orangen und der rote Abschnitt mit Lärmkennziffern über 200 zu bewerten.

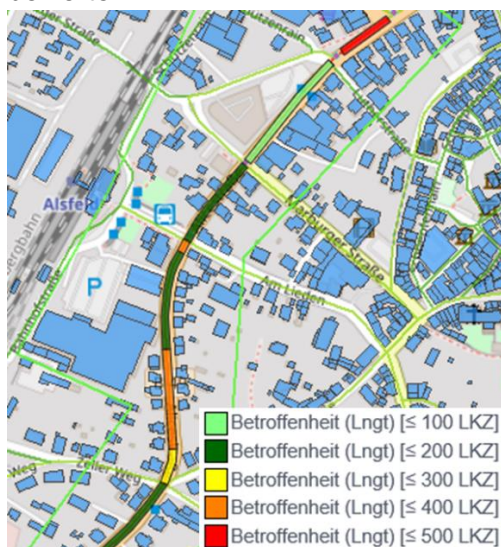


Abbildung 105: Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts B 49 in der Kernstadt im Nachtzeitraum durch normierte Lärmkennziffernbänder. ¹⁹⁵

¹⁹⁴ Regierungspräsidium Gießen.

¹⁹⁵ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Kernstadt, B 62

Der Lärmkonflikt B 62 in der Kernstadt ist durch eine straßenrandnahe Bebauung mit Lücken an der einen Seite und einer abgesetzten Häuserzeile auf der anderen Straßenseite gekennzeichnet, wie links in Abbildung 106 ersichtlich ist. Die Nutzung besteht aus Wohnnutzung mit teilweise gewerblicher Nutzung. Die Bereiche besonderer Belastung im Nachtzeitraum sind rechts in Abbildung 106 durch die gelben und den violetten Abschnitt dargestellt.



Abbildung 106: Bebauung entlang der B 62 in der Kernstadt (links) und Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts im Nachtzeitraum durch normierte Lärmkennziffernbänder (rechts).¹⁹⁶

10.6.1.3. Maßnahmenplanung

Maßnahmenumsetzung

lärmarmen Asphalt, Alsfeld, A 5

In 2011 wurde zwischen den Anschlussstellen Alsfeld-West und Alsfeld-Ost auf dem 1. Fahrstreifen in Fahrtrichtung Kassel lärmarmen Splittmastixasphalt SMA 8S LA¹⁹⁷ aufgetragen.

Tempo 30 für Lkw, nachts, B 62, Leusel

In der Ortsdurchfahrt wurde im März 2018 Tempo 30 für Lkw im Nachtzeitraum als lärmmindernde Maßnahme eingeführt.

Tempo 30 nachts für Lkw, B 62, Alsfeld OT Angenrod

Die Zustimmungen aller zu beteiligenden Behörden zur Umsetzung des Tempolimits von 30 km/h für LKW im Nachtzeitraum in der Ortsdurchfahrt Alsfeld-Angenrod, B 62 liegt vor.

Angabe vorhandener Planungen

Tempo 30 für Lkw, nachts, B 62, Alsfeld, Kernstadt

Die Ortsdurchfahrt der B 62 in Alsfeld stellt im Nachtzeitraum einen Lärmkonflikt dar. Als pegelmindernde Maßnahmen wurden sowohl ein Lkw-Fahrverbot als auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für die B 62 vorgeschlagen. Die Berechnung nach RLS-90 für eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Nachtzeitraum liefert eine

¹⁹⁶ Regierungspräsidium Gießen

¹⁹⁷ Der Zusatz LA bedeutet lärmarm.

durchschnittliche Pegelminderung von 2,1-2,3 dB(A). Die Zustimmungsverfügung für Tempo 30 nachts für Lkw wurde seitens der Oberen Verkehrsbehörde zum 26.09.2019 erteilt.

Tempo 30, nachts, B 49, Alsfeld, Kernstadt, Grünberger Straße/ Alicenstraße

Die Ortsdurchfahrt der B 49 in Alsfeld stellt im Nachtzeitraum einen Lärmkonfliktpunkt dar. Die Berechnung nach RLS-90 ergibt, dass die Einführung eines Tempolimits von 30 km/h in der Grünberger Straße und der Alicenstraße zu einer durchschnittlichen Pegelminderung von 2,1-2,3 dB(A) führt. Die Zustimmungsverfügung für Tempo 30 nachts für Lkw wurde seitens der Oberen Verkehrsbehörde zum 26.09.2019 erteilt.

Tempo 30 nachts für Lkw, B 254, Eudorf

Die Zustimmungsverfügung für Tempo 30 nachts für Lkw wurde seitens der Oberen Verkehrsbehörde zum 16.04.2019 erteilt.

Lkw-Fahrverbot auf der B 62 und der B 49, Alsfeld

Die B 62 und die B 49 dienen sowohl als Umleitungsstrecke (U 29), als auch als Zubringer zur A 5. Dadurch ist insgesamt ein erhöhtes Verkehrsaufkommen mit einem hohen Schwerverkehrsanteil auf der B 49 und der B 62 zu verzeichnen. Der Verkehr kann durch Verkehrslenkungsmaßnahmen nicht verlagert werden, da neben der B 49 und der B 62 keine anderen Bundesstraßen zwischen AS Alsfeld West und AS Alsfeld Ost zur Verfügung stehen. Andere untergeordnete Straßen (Landes- und Kreisstraßen) sind nicht geeignet, den Verkehr der B 49 und der B 62 aufzunehmen. Gleichzeitig wären diese Strecken von der Gesamtlänge auch keine zumutbare Alternative.

Maßnahmenvorschläge

In Tabelle 178 sind Maßnahmenvorschläge an Lärmkonfliktpunkten gelistet. Der Umsetzungsstand ist der Spalte „Bemerkung“ zu entnehmen.

Tabelle 178: Maßnahmenvorschläge innerhalb der Stadt Alsfeld an Lärmkonfliktpunkten respektive zur Ausweisung ruhiger Gebiete.

Stadtteil	Straße	Maßnahmenvorschlag	Bemerkung
Kernstadt	A 5	Lärmschutzwände	Ein Abschnitt im Nachtzeitraum möglicher LKP. Allerdings: Heranrücken der Wohnbebauung an A 5. Lärmsanierungsmaßnahmen durch den Baulastträger damit ausgeschlossen. Sicherstellung/Prüfung von Lärmschutz durch die Kommune im Rahmen der Flächennutzungs- bzw. Bauleitplanung Gewährung von passivem Lärmschutz an drei Gebäuden im Einwirkungsbereich des LKP
		Tempolimit 100 Pkw/80 Lkw	Nicht verhältnismäßig, da nur zwei Gebäude im Nachtzeitraum betroffen. Ein Gebäude davon mit passivem Lärmschutz versehen Bezuschussung passiven Lärmschutzes nach Antragstellung bei Hessen Mobil zu prüfen
	B 254, B 49, B 62	Lkw-Fahrverbot	Hierfür muss eine geeignete Ausweichstrecke vorhanden sein. Ziel- und Quellverbot nicht von Fahrverbot betroffen

Lärmprobleme und Maßnahmen im Landkreis und in den einzelnen Kommunen

		Ausweitung Lkw-Maut	Vgl. Kapitel 5.3.3, Lkw-Maut seit 1.7.18 auf Bundesstraßen eingeführt
		Tempo 30	Tempo 30 nachts für Lkw umgesetzt; Erfordernis für eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung nach Übereinstimmung der beteiligten Behörden aktuell nicht zwingend erforderlich. Sollte sich an dieser Einschätzung etwas ändern, kann nach Aussage der Oberen Straßenverkehrsbehörde jederzeit eine Nachbesserung erfolgen.
Münch-Leusel	-	Ausweisung eines ruhigen Gebiets Ortsumgehung abzusehen	Prüfung soll im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Ortsumgehung erfolgen
Gesamtes Gemeindegebiet	OD Kreis- und Landesstraßen	Ausweitung der Untersuchungen	Heranziehen der PLUS-Kartierung wird als Prüfungsauftrag aufgenommen

Maßnahmenvorschläge abseits von Lärmkonfliktpunkten werden in Tabelle 179 nachrichtlich gelistet. Aus Sicht der Lärmaktionsplanung keine rechtliche Möglichkeit Maßnahmen zu ergreifen.

Tabelle 179: Maßnahmenvorschläge abseits von Lärmkonfliktpunkten in der Stadt Alsfeld.

Stadtteil	Straße	Maßnahmenvorschlag	Bemerkung
Kernstadt	A 5	Lärmbelastung an Schülerzentrum durch Tempolimit und/oder Lärmschutzwand reduzieren	Der Lärmkonfliktpunkt besonderer Belastung besteht im Nachtzeitraum. Es besteht deshalb für ein Schulzentrum keine Handlungsmöglichkeit
Altenburg, Eifa	A 5	Lärmschutzwand	Kein LKP, keine Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung Zudem: Heranrücken der Wohnbebauung an A 5. Lärmsanierungsmaßnahmen durch den Baulastträger damit ausgeschlossen. Sicherstellung/ Prüfung von Lärmschutz durch die Kommune im Rahmen der Flächennutzungs- bzw. Bauleitplanung.
Kernstadt	A 5	Tempo 100 Pkw, Tempo 80 Lkw	Kein LKP, keine Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung

Lärmarme Asphalte, gesamtes Gemeindegebiet

Der Einsatz lärmarmen Asphaltes bei Deckenerneuerungen soll für folgende Straßen geprüft werden: Schellengasse, Ludwigsplatz und Georg-Dietrich-Bücking Straße in der Kernstadt

sowie die Danziger Straße, Berliner Straße, Kirtorfer Straße und Leuseler Straße in Leusel und Angenrod.

Ist Hessen Mobil Straßenbaulastträger, so ist folgender Hinweis zu beachten. Bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h erfolgt zurzeit von Hessen Mobil kein standardisierter Einbau von lärmarmen Deckenbelägen. Ein Grund dafür ist, dass nach der gültigen Lärmberechnungsvorschrift (RLS 90) kein zugelassener Lärminderungsfaktor für die in Frage kommenden Deckschichten angesetzt werden kann.

Da bei Geschwindigkeiten von 50 km/h die maßgeblich für eine störende Geräusentwicklung verantwortlichen LKW- Antriebsgeräusche im Vergleich zu den Abrollgeräuschen überwiegen, wird der Einfluss der Fahrbahndeckenwahl (Reifen- Decken- Geräusch) als untergeordnet betrachtet und auch aus diesem Grunde nicht eingesetzt.

Berücksichtigung der Bundesstraßen B 62 und B 254 in Eifa, Lingelbach und Eudorf

Die Ortsdurchfahrten in den Stadtteilen Eifa, Lingelbach und Eudorf sind im Rahmen der PLUS-Kartierung erfasst. Um das Vorliegen eines Lärmkonflikts zu prüfen bedarf es zusätzlicher Berechnungen, die als Prüfauftrag erfasst werden.

10.6.2. Gemünden (Felda)

10.6.2.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Die A 5 verläuft als kartierte Straße im westlichen Teil der Gemeinde von Süden nach Norden vorbei an Burg-Gemünden und Nieder-Gemünden. Betroffen ist der Ortsteil Burg-Gemünden. Nördlich von Rülfenrod knickt die A 5 in ihrem weiteren Verlauf nach Westen ab, wo sie nördlich von Ehrungshausen vorbeiführt.

In Tabelle 180 ist die Anzahl der Betroffenen aus der Lärmkartierung 2017 für die Gemeinde Gemünden (Felda) in den einzelnen Pegelklassen für den Ganztagszeitraum und den Nachtzeitraum aufgeführt. Insgesamt sind 12 Betroffene ganztags und 22 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht 0,4 % der Gesamtbevölkerung ganztags und 0,8 % nachts.

Tabelle 180: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Gemeinde Gemünden (Felda).

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	8	3	1	13	6	3

10.6.2.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

In der Gemeinde Gemünden (Felda) liegt nach Auswertung der Kartierung kein Lärmkonflikt-punkt vor.

10.6.2.3. **Maßnahmenplanung** **Maßnahmenumsetzung**

A 5, aktiver Lärmschutz

Im Rahmen des Ausbaus der A 5 wurde aktiver Lärmschutz umgesetzt. Die Lärmschutzmaßnahmen an beiden Seiten der A 5 in der Ortslage Burg-Gemünden bestehen aus einer Kombination von Erdwällen und Lärmschutzwänden. Nach Umsetzung der Maßnahmen werden die Vorsorgewerte der 16. BImSchV für Dorf- und Mischgebiete eingehalten. Da diese unterhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung liegen, liegt in der Gemeinde Gemünden (Felda) kein Lärmkonfliktpunkt vor.

Maßnahmenvorschlag

Schallschutzmauer, A 5, Nieder-Gemünden

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde der Maßnahmenvorschlag zur Errichtung einer Schallschutzmauer bzw. eines Erdwalls als Lärmschutz für das Wohngebiet Nieder – Gemünden vorgebracht. Da es sich nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 um keinen Lärmkonfliktpunkt handelt, besteht keine Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung.

10.6.3. **Herbstein**

10.6.3.1. **Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken**

In der Gemeinde Herbstein ist lediglich ein kurzer Abschnitt der B 275 in der Kernstadt von der Einmündung Bachweg bis zur Einmündung Frankenstraße kartiert.

In Tabelle 181 ist die Anzahl der Betroffenen aus der Lärmkartierung 2017 für Herbstein in den einzelnen Pegelklassen für den Ganztagszeitraum und den Nachtzeitraum aufgeführt. Insgesamt sind 47 Betroffene ganztags und 42 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht 0,9 % der Gesamtbevölkerung ganztags und 1 % nachts.

Tabelle 181: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Stadt Herbstein

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	31	11	0	32	15	0

10.6.3.2. **Angabe vorhandener Lärmprobleme**

In der Stadt Herbstein konnte nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 ein Lärmkonfliktpunkt an der B 254 in der Ortsdurchfahrt der Kernstadt im Nachtzeitraum identifiziert werden. Die Betroffenen pro Pegelklasse oberhalb der Auslösewerte sowie die maximale Lärmkennziffer können Tabelle 182 entnommen werden.

Tabelle 182: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der maximalen Lärmkennziffern in der Stadt Herbstein.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Herbstein	31	11	0	32	15	0	331 (N)

10.6.3.3. Maßnahmenplanung Maßnahmenvorschläge

Tempo 30, nachts, B 254, Herbstein

Tempo 30 nachts wahlweise für Lkw und alle Kfz wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung als lärmindernde Maßnahme vorgeschlagen. Der Maßnahmenvorschlag ist als Prüfungsauftrag erfasst.

10.6.4. Homberg (Ohm)

10.6.4.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Im südöstlichen Teil tangiert die A 5 die Gemeindegrenzen. In der Kernstadt ist ein Teil der L 3072 kartiert, der sich allerdings auf einen Abschnitt in einem gewerblich genutzten Gebiet beschränkt. Zudem ist die L 3073 im Stadtteil Nieder-Ofleiden bis zur Einmündung in die Mittelstraße von der EU-Kartierung erfasst.

In Tabelle 183 ist die Anzahl der Betroffenen aus der Lärmkartierung 2017 für die Stadt Homberg (Ohm) in den einzelnen Pegelklassen für den Ganztagszeitraum und den Nachtzeitraum aufgeführt. Insgesamt sind 9 Betroffene ganztags und 6 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies jeweils 0,1 % der Gesamtbevölkerung ganztags und nachts.

Keinen Eingang in die Lärmkartierung 2017 hat die Ortsdurchfahrt L 3073 in Homberg (Ohm) gefunden, die in der zweiten Stufe den einzigen Lärmkonfliktpunkt dargestellt hat.

Tabelle 183: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Stadt Homberg (Ohm).

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	7	2	0	5	1	0

10.6.4.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

Nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 ergibt sich für Homberg (Ohm) kein Lärmkonfliktpunkt mehr.

10.6.4.3. **Maßnahmenplanung** **Maßnahmenumsetzung**

Tempo 30, nachts, L 3073, Homberg (Ohm)

Die notwendigen Zustimmungen zu Tempo 30 im Nachtzeitraum in Homberg (Ohm) auf der Marburger Straße von der Einmündung Goethestraße bis zum Kreisverkehr, Einmündung Berliner Straße/Frankfurter Straße wurden im Mai 2016 erteilt. Die Maßnahme wurde im Jahr der erteilten Zustimmungsverfügung umgesetzt. Durch das Tempolimit können Pegelminde- rungen von bis zu 3 dB(A) erreicht werden.

Maßnahmenvorschläge

Durchfahrverbot für Lkw von 22 – 6 h bzw. generelles Lkw-Fahrverbot, L 3073, Homberg (Ohm)

Die L 3073 stellt die Hauptortsdurchfahrt dar. Zu diesem Maßnahmenvorschlag sind leider keine Angaben zu Ziel- und Quellverkehr bekannt. Außerdem stellt sich die Frage nach einer geeigneten zur Verfügung stehenden Ausweichstrecke. Ein ausreichend hoher Anteil an Durchgangsverkehr und das Vorhandensein einer geeigneten Ausweichstrecke sind wesent- liche Voraussetzungen für ein Lkw-Durchfahrverbot. Beides ist für diesen Streckenabschnitt nicht bekannt.

10.6.5. **Lauterbach**

10.6.5.1. **Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken**

Die Gemeinde Lauterbach wird von der B 254 von Norden nach Süden durchlaufen. Dabei führt die Bundesstraße von Norden an den Ortsgrenzen von Reuters und Maar entlang nach Süden auf die Kernstadt Lauterbach zu. In der Kernstadt zweigt die B 254 ab der Einmün- dung Rimloser Straße nach Osten hin ab. Als Verlängerung der B 254 setzt sich die B 275 weiter nach Süden als Ortsdurchfahrt durch die Kernstadt und den Stadtteil Blitzenrod fort. Innerhalb von Lauterbach sind zudem ein Abschnitt der Lauterstraße von der Einmündung „Am Högerich“ bis zur Einmündung in die Fuldaer Straße sowie die Straße „In der Au“ kar- tiert. Der innere Stadtkern von Lauterbach wird ringförmig von den Bundesstraßen B 254 und B 275 umfahren und ist somit vom Durchgangsverkehr entlastet. Diese Bundesstraßen stel- len die Verbindungen in Richtung Alsfeld zur A 5, in Richtung Fulda zur A 7 und nach Süden in Richtung Vogelsberg her. Sie sind daher für die regionale Anbindung Lauterbachs von großer Bedeutung. Allerdings führen diese Durchgangsstraßen durch dicht bebaute Berei- che. In Tabelle 184 ist die Anzahl der Betroffenen aus der Lärmkartierung 2017 für die Stadt Lauterbach in den einzelnen Pegelklassen für den Ganztagszeitraum und den Nachtzeitraum aufgeführt. Insgesamt sind 272 Betroffene ganztags und 318 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht 1,9 % der Gesamtbevölkerung ganztags und 2,3 % nachts.

Tabelle 184: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Stadt Lauterbach.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	197	75	0	218	99	1

10.6.5.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

Als einziger Lärmkonfliktpunkt besonderer Belastung konnte nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 die Ortsdurchfahrt der B 275, Vogelsbergstraße, in Lauterbach identifiziert werden. Die Betroffenen pro Pegelklasse oberhalb der Auslösewerte für den Ganztags- und den Nachtzeitraum sowie die maximale Lärmkennziffer können Tabelle 185 entnommen werden.

Tabelle 185: Lärmkonfliktpunkt mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der maximalen Lärmkennziffern in der Stadt Lauterbach

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Kernstadt, B 275	92	25	0	105	41	0	186(DEN), 952 (N)

Im Folgenden soll der Lärmkonfliktpunkt näher betrachtet werden.

Kernstadt, B 275-Vogelsbergstraße

Der Lärmkonfliktpunkt der B 275, Vogelsbergstraße, ist durch den Wechsel zwischen dichter, geschlossener und aufgelockerter Wohnbebauung gekennzeichnet. Es bestehen keine Radverkehrsanlagen. Es ist aber ein beidseitiger Bürgersteig vorhanden, wie links in Abbildung 107 entnommen werden kann. Rechts in Abbildung 107 sind die Bereiche besonderer Lärmbelastung im Nachtzeitraum durch die gelben, lilafarbenen und hellblauen Abschnitte visualisiert.



Abbildung 107: Bebauung entlang der B 275, Vogelsbergstraße, in der Kernstadt (links) Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts im Nachtzeitraum durch normierte Lärmkennziffernbänder (rechts).^{198/199}

¹⁹⁸ Regierungspräsidium Gießen

¹⁹⁹ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

10.6.5.3. Maßnahmenplanung Maßnahmenumsetzung

Kreisverkehre, gesamtes Stadtgebiet

Zur Verstetigung und Verlangsamung des Verkehrsflusses hat die Stadt Lauterbach anstelle von vier Kreuzungsbereichen, die z.T. mit Ampelschaltungen versehen waren, Kreisverkehre gebaut. Hierdurch kommt es zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses, außerdem wird ein Rückstau an den Knotenpunkten in den Hauptverkehrszeiten verhindert.

Deckenerneuerung, B 254 und B 275, Kernstadt

Die Deckenerneuerungen an der B 254 und der B 275 sind durchgeführt.

Lkw – Durchfahrverbot, B 275, Kernstadt

Ein Lkw-Durchfahrverbot besteht für den Durchgangsverkehr im Abschnitt der B 275 in der Ortslage von Lauterbach, beginnend von der Vogelsbergstraße in die Königsberger Straße einbiegend, fortlaufend in die Langgasse und die Lindenstraße bis zum Kreisverkehr der B 254.

Tempo 30, B 275, Kernstadt

An der B 275 im Bereich zwischen Einmündung Kanalstraße und Lindenstraße ist an der Engstelle bereits Tempo 30 umgesetzt.

Lärmschutzfenster, B 275- Langgasse und Lindenstraße, Kernstadt

Die Gewährung des Einbaus von 10 Lärmschutzfenstern wurde im Jahr 2013 erteilt.

Maßnahmenplanung

Ortsumgehung B 254, Lauterbach/Maar-Wartenberg

Die geplante Ortsumgehung Lauterbach/Maar-Wartenberg soll die Ortsdurchfahrten vom Durchgangsverkehr, insbesondere vom Schwerverkehr, entlasten. Mit der Reduzierung der Verkehrsbelastung wird die Verkehrssicherheit in den Ortslagen verbessert sowie Emissions- und Immissionsbelastungen für die Wohnbevölkerung reduziert. Die geplante Ortsumgehung zweigt westlich von Lauterbach/Maar von der bestehenden B 254 ab, um Maar südlich zu umgehen. Sie kreuzt dann die B 254 (alt), um Lauterbach nördlich zu umgehen. Nördlich der B 254 (alt) umgeht sie Wartenberg/Angersbach und Wartenberg/Landenhausen, um dann auf die bestehende B 254 einzuschleifen. Mit fünf Anschlussstellen wird die Ortsumgehung an das übrige klassifizierte Straßennetz angebunden. Die Streckenlänge beträgt insgesamt rund 16,9 km, inklusive 4,9 km Anschlussstrecke der Anschlussstellen. Die Maßnahme befindet sich zurzeit im Planfeststellungsverfahren. Gemäß den Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren ist mit einer Verminderung des Verkehrsaufkommens in der Ortsdurchfahrt Lauterbach um 48 % bis 57 % und im Teilabschnitt des Stadtteils Maar sogar um 66 % zu rechnen. Da es sich bei der geplanten Maßnahme um einen Straßenneubau handelt, sind hier die Vorsorgewerte der 16. BImSchV zugrunde zu legen. Im schalltechnischen Gutachten mit den Ausgangsdaten der Verkehrsprognose für 2020, die über den Werten der Verkehrszählung 2010 liegen, wird dargelegt, dass es zu keinen Überschreitungen dieser Vorsorgewerte kommt. Dies ist im Wesentlichen auf den Abstand der Trasse von den Wohngebieten und auf die Trassenführung in Troglage im Bereich des zukünftigen Knotenpunktes mit der L 3140 (Wohngebiet nördlich der

Bahntrasse) zurückzuführen. Da die Vorsorgewerte der 16. BImSchV niedriger liegen als die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung entstehen durch den Neubau der Ortsumgehung der B 254 keine neuen Lärmkonfliktpunkte.

Schallschutzfenster, gesamte Gemeinde

Das Förderprogramm zum Einbau von Schallschutzfenstern ist weiterhin aktuell.

Maßnahmenvorschläge

Verkehrinsel, B 254, Maar und Reuters

Der Maßnahmenvorschlag zur Errichtung von Verkehrinseln in Maar wird nicht weiterverfolgt, da es sich um keinen Lärmkonfliktpunkt handelt.

Im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung ist folgender Maßnahmenvorschlag aus der Bevölkerung eingegangen.

Tempo 30, ganztags und nachts, B 275

Als lärmmindernde Maßnahme wurde durchgängige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags bzw. nachts vorgeschlagen. Der Maßnahmenvorschlag wurde als Prüfauftrag aufgenommen und mit der Bitte um Stellungnahme an die Stadt Lauterbach übermittelt.

10.6.6. Mücke

10.6.6.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Im nördlichen Teil der Gemeinde verläuft die Bundesautobahn A 5 von Westen nach Nordosten vorbei an Atzenhain und Windhain. Zudem ist ein Abschnitt der L 3325 im nördlichen Teil von Merlau bis zur Einmündung in die K 44, Atzenhainer Straße/Burgstraße von der Lärmkartierung erfasst.

In Tabelle 186 ist die Anzahl der Betroffenen aus der Lärmkartierung 2017 für die Gemeinde Mücke in den einzelnen Pegelklassen für den Ganztagszeitraum und den Nachtzeitraum aufgeführt. Insgesamt sind 45 Betroffene ganztags und 78 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht 0,5 % der Gesamtbevölkerung ganztags und 0,8 % nachts.

Tabelle 186: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Gemeinde Mücke.

	Betroffenenzahl L _{DEN}			Betroffenenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	45	0	0	76	2	0

10.6.6.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

In der Gemeinde Mücke konnte nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 kein Lärmkonfliktpunkt besonderer Belastung ermittelt werden.

10.6.6.3. Maßnahmenvorschläge

Folgende Maßnahmenvorschläge abseits von Lärmkonfliktpunkten wurden vorgetragen. Sie werden nachrichtlich erfasst.

Tabelle 187: Maßnahmenvorschläge aus der Beteiligung für die Gemeinde Mücke.

Stadtteil	Straße	Maßnahmenvorschlag	Bemerkung
Windhain	A 5	Fortführung der Erdwallung	Beim Ausbau der A 5 war in diesem Bereich aktiver Lärmschutz nicht erforderlich. Zur Unterbringung von Überschussmassen wurde eine Seitenverwallung durchgeführt; nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 kein Lärmkonfliktpunkt; keine Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung
		bauliche Erhöhung der der jetzigen Erdwallung	
		keine Öffnung einer dritten Bedarfsspur, wenn Anschluss BAB 49 erfolgt	
		Wiederaufforstung der Waldflächen, die im Rahmen des A 5 Ausbaus gerodet worden sind	Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens; Kompensations-/ Ausgleichsmaßnahmen im Verantwortungsbereich von Hessen Forst
		Belastetenzahlen nach VBEB nicht nachvollziehbar; wesentlich mehr Betroffene im Wohngebiet - Auf der Schnepfenhöhle, Herrmannsbergweg und Müllerbergweg sowie die folgenden Straßen im Wochenendgebiet: - Eisenkautenweg, Buchwaldweg und Lehmkautenweg	Ermittlung der Belastetenzahlen nach VBEB erfolgt durch HLNUG; Kartierungsgrundlagen vgl. Kapitel 6.1.1; Wochenendgebiet dient nicht dem permanenten Wohnen und damit nicht von Lärmkartierung erfasst
Wiederaufforstung durch Sturmschäden und Borkenkäfer	Bereits im LAP 2. Stufe wurde festgestellt, dass es Jahrzehnte dauert, bis Waldbestände eine gewisse Höhe erreicht haben um einen Lärmschutz zu erreichen. Dennoch gibt es eine gesetzliche Vorgabe verlorengegangene Waldflächen innerhalb eines festgelegten Zeitraums wieder aufgeforstet werden müssen. Diese Maßnahme liegt im Verantwortungsbereich Hessen Forst.		
Windhain	A5	Durch Anbindung A 49 an A 5 ist mit Anstieg des Verkehrsaufkommens zu rechnen	Die Lärmaktionsplanung stellt den aktuellen Stand dar; Anbindung der A 49 an die A 5 und die daraus resultierenden Immissionen ist Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens

10.6.7. Romrod

10.6.7.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Die Stadt Romrod wird im nördlichen Teil der Kommune in Ost-West-Richtung von der A 5 durchquert und führt im Osten der Kommune nördlich der Kernstadt und südlich des Stadtteils Zell vorbei. Zudem ist die Bundesstraße B 49 kartiert, die als Ortsdurchfahrt bis zur Kreuzung Zeller Straße/Grünberger Straße kartiert ist.

In Tabelle 188 ist die Anzahl der Betroffenen aus der Lärmkartierung 2017 für die Stadt Romrod in den einzelnen Pegelklassen für den Ganztagszeitraum und den Nachtzeitraum aufgeführt. Insgesamt sind 74 Betroffene ganztags und 80 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht 2,8 % der Gesamtbevölkerung ganztags und 3,0 % nachts.

Tabelle 188: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Stadt Romrod.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	43	31	0	46	34	0

10.6.7.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

Die B 49 in der Ortsdurchfahrt von Romrod stellt den einzigen Lärmkonfliktpunkt im Nachtzeitraum in der gesamten Kommune dar. Die maximale Lärmkennziffer sowie die Betroffenen pro Pegelklasse oberhalb der Auslösewerte können Tabelle 189 entnommen werden.

Tabelle 189: Lärmkonfliktpunkt mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der maximalen Lärmkennziffer in der Stadt Romrod.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Kernstadt, B 49	39	23	0	39	29	0	344 (N)

Die gelben und das orange Lärmkennzifferband in Abbildung 108 zeigen die Bereiche besonderer Belastung des Lärmkonfliktpunkt B 49 im Nachtzeitraum in Romrod an.

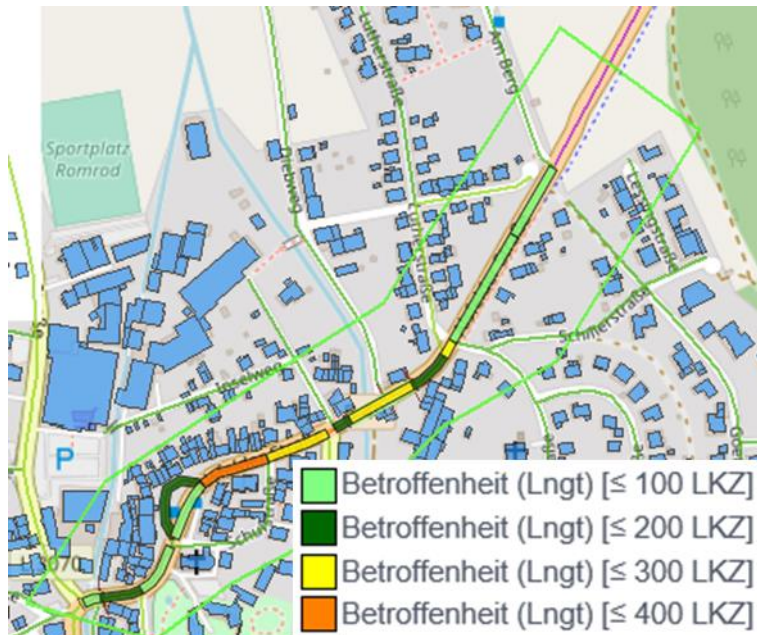


Abbildung 108: Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts im Nachtzeitraum durch normierte Lärmkennziffernbänder (rechts).²⁰⁰

10.6.7.3. **Maßnahmenvorschläge**

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Maßnahmenvorschläge eingebracht.

Tempo 30

Als mögliches Mittel der Lärminderung wurde Tempo 30 im Nachtzeitraum für die B 49 in Romrod geprüft. Die überschlägige RLS-90 Berechnung ergab allerdings, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung kein geeignetes Mittel zur Lärminderung darstellt.

10.6.8. **Schlitz**

10.6.8.1. **Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken**

In der Gemeinde Schlitz ist die L 3141 in der Ortsdurchfahrt von Schlitz im Bereich der Einmündung Adolph-Kolping-Straße bis zur Kreuzung Burgenblick/Auf der Zinn/Hainbuche kartiert sowie von der Einmündung der Schlitzer Straße bis zur Einmündung Otto-Zinßer-Straße. Die L 3140 ist als Ortsdurchfahrt im Stadtteil Hutzdorf von der Einmündung Grotersbachweg bis zum Abzweig der L 3176 kartiert.

Im Stadtteil Sandolfs findet die L 3169 ab der Einmündung Grabenweg Eingang in die EU-Kartierung. In Tabelle 190 ist die Anzahl der Betroffenen aus der Lärmkartierung 2017 für die Stadt Schlitz in den einzelnen Pegelklassen für den Ganztagszeitraum und den Nachtzeitraum aufgeführt. Insgesamt sind 64 Betroffene ganztags und 52 Betroffene nachts oberhalb der Auslöswerte zu verzeichnen. Dies entspricht 0,7 % der Gesamtbevölkerung ganztags und 0,5 % nachts.

²⁰⁰ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

Tabelle 190: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Stadt Schlitz.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	51	13	0	46	6	0

10.6.8.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

Die Stadt Schlitz verfügt über keine Lärmkonfliktpunkt besonderer Belastung.

10.6.8.3. Maßnahmenvorschläge

Es wurden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung keine Maßnahmenvorschläge eingebracht. Da die Kommune über keinen Lärmkonfliktpunkt besonderer Belastung verfügt, besteht aus Sicht der Lärmaktionsplanung kein Handlungsbedarf.

10.6.9. Schotten

10.6.9.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Im südöstlichen Teil des Gemeindegebiets ist die Bundesstraße B 455 kartiert. Sie führt dabei als Ortsdurchfahrt durch Reinrod und bricht mit dem Abzweigen der K 193 nach dem EU-Kriterium von 8200 Kfz/d ab. In der Kernstadt ist die Bundesstraße B 276 von der Kartierung erfasst. Die Straße zweigt von der B 455 nach Süden ab.

In Tabelle 191 ist die Anzahl der Betroffenen aus der Lärmkartierung 2017 für die Stadt Schotten in den einzelnen Pegelklassen für den Ganztagszeitraum und den Nachtzeitraum aufgeführt. Insgesamt sind 85 Betroffene ganztags und 95 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht 0,8 % der Gesamtbevölkerung ganztags und 0,9 % nachts.

Tabelle 191: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Stadt Schotten.

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	57	28	0	59	36	0

10.6.9.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

Für die Kommune Schotten konnte ein Lärmkonfliktpunkt im Nachtzeitraum im Stadtteil Reinrod in der B 455 ermittelt werden. Die Betroffenen pro Pegelklasse und die maximale Lärmkennziffer können Tabelle 192 entnommen werden.

Tabelle 192: Lärmkonfliktpunkte mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der maximalen Lärmkennziffern in der Stadt Schotten.

Stadtteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Reinrod, B 455	47	27	0	52	31	0	342 (N)

Zur Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts B 455 in Reinrod dient Abbildung 109. Die gelben und das orange Lärmkennzifferband stellen die Bereiche besonderer Lärmbelastung im Nachtzeitraum mit Lärmkennziffern über 200 dar.

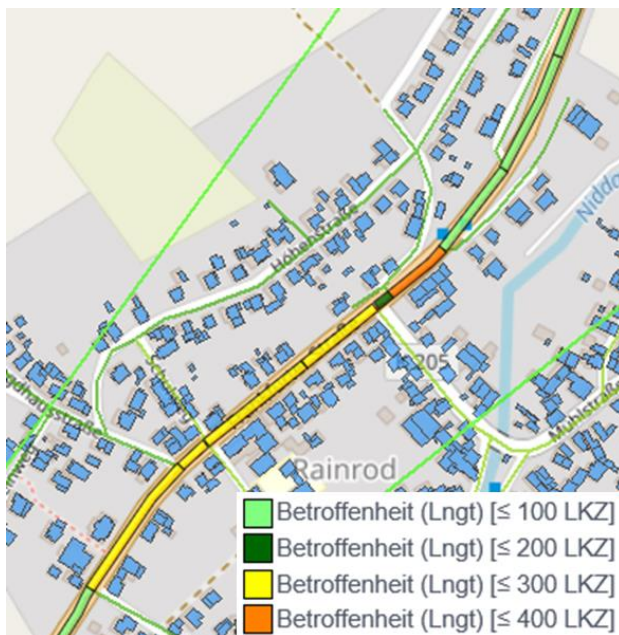


Abbildung 109: Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts B 455, Reinrod, im Nachtzeitraum durch normierte Lärmkennziffernbänder.²⁰¹

10.6.9.3. **Maßnahmenvorschläge**

Tempo 30, nachts, B 455, Reinrod

Im Nachgang zum Lärmaktionsplan der 3. Runde kann Tempo 30 als lärmindernde Maßnahme nach Zustimmung der Stadt Schotten geprüft werden.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung ist ein Maßnahmenvorschlag eingegangen, der sich allerdings abseits eines Lärmkonfliktpunkts befindet.

Tempo 60, B 455, Vogelsbergstraße am Ortseingang Kernstadt

Auf der Vogelsbergstraße (B 455) wird die Einführung von Tempo 60 vorgeschlagen. Der Maßnahmenvorschlag zur Geschwindigkeitsbegrenzung auf der B 455, Vogelsbergstraße am Ortseingang von Schotten wurde bereits aus Aspekten der Verkehrssicherheit mit Schreiben vom 14.07.17 abgelehnt. Eine Auswertung der PLUS-Kartierung aus der Lärmkartierung 2017 zur Überprüfung des Vorliegens eines Lärmkonfliktpunkts ergab auch aus Sicht der Lärmaktionsplanung keinen Handlungsbedarf. Es handelt sich beim benannten Abschnitt nicht um einen Lärmkonfliktpunkt.

²⁰¹ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

10.6.10. Schwalmtal

10.6.10.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

Die Gemeinde Schwalmtal wird im nördlichen Teil der Gemeinde von der B 254 durchlaufen. Die Bundesstraße führt von Nordwesten nach Südosten vorbei an der nördlichen Grenze von Renzendorf und Brauerschwend.

In der gesamten Gemeinde liegen keine Betroffenen oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von > 65 dB(A) ganztags und > 55 dB(A) nachts vor.

10.6.10.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

In der Gemeinde Schwalmtal liegt kein Lärmkonfliktpunkt vor.

10.6.10.3. Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sind keine Maßnahmenvorschläge seitens der Kommune oder seitens der Bevölkerung eingegangen.

Da die Kommune aktuell über keinen Lärmkonfliktpunkt verfügt, besteht aus Sicht der Lärmaktionsplanung auch kein Handlungsbedarf.

10.6.11. Wartenberg

10.6.11.1. Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken

In der Gemeinde Wartenberg zieht sich die B 254 als kartierte Straße von Westen nach Osten als Ortsdurchfahrt durch die Ortsteile Angersbach und Landenhausen.

In Tabelle 193 ist die Anzahl der Betroffenen aus der Lärmkartierung 2017 für die Gemeinde Wartenberg in den einzelnen Pegelklassen für den Ganztagszeitraum und den Nachtzeitraum aufgeführt. Insgesamt sind 169 Betroffene ganztags und 168 Betroffene nachts oberhalb der Auslösewerte zu verzeichnen. Dies entspricht jeweils 4,3% der Gesamtbevölkerung.

Tabelle 193: Anzahl der Betroffenen nach VBEB aus der Lärmkartierung 2017 in der Gemeinde Wartenberg

	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}		
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Anzahl	96	71	2	98	67	3

10.6.11.2. Angabe vorhandener Lärmprobleme

Nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 konnte in der Gemeinde Wartenberg ein Lärmkonfliktpunkt ermittelt werden. Der Lärmkonfliktpunkt befindet sich im Nachtzeitraum in der Ortsdurchfahrt der B 254 im Ortsteil Angersbach. Für den Ortsteil Landenhausen besteht kein Lärmkonfliktpunkt, da pro Abschnitt weniger als acht Betroffene zu verzeichnen sind. Die Betroffenen oberhalb der Auslösewerte sind pro Pegelklasse und unter Angabe der maximalen Lärmkennziffer in Tabelle 194 dargestellt.

Tabelle 194: Lärmkonfliktpunkt mit Betroffenen pro Pegelklasse unter Angabe der maximalen Lärmkennziffer in der Gemeinde Wartenberg.

Ortsteil	Betroffenzahl L _{DEN}			Betroffenzahl L _{night}			LKZ
	>65 - 70	> 70 - 75	> 75	> 55 - 60	>60 - 65	> 65	
	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	
Angersbach	73	58	0	73	57	0	486 (N)

Auf die beiden Ortsdurchfahrten und insbesondere auf den Lärmkonfliktpunkt im Ortsteil Angersbach soll im Folgenden eingegangen werden.

Beide Ortsdurchfahrten führen durch alte, dörflich geprägte Ortskerne. Die Ortsdurchfahrten zeichnen sich dabei durch einen hohen Schwerverkehrsanteil von etwa 10 % aus, der im Wesentlichen Durchgangsverkehr ist. Trotz der Umsetzung von Tempo 30 für Lkw im Nachtzeitraum in beiden Ortsdurchfahrten besteht der Lärmkonfliktpunkt im Ortsteil Angersbach weiterhin. Die vollständige Auflösung des Lärmkonfliktpunkts kann durch Realisierung der Ortsumgehung erreicht werden.

B 254, Ortsteil Angersbach

Der Lärmkonfliktpunkt B 254 im Ortsteil Angersbach ist durch die überwiegend geschlossene Bebauung mit einzelnen Lücken geprägt. Überwiegend herrscht wohnliche Nutzung vor, teilweise befindet sich Gewerbe im Erdgeschoss der Gebäude, wie links in Abbildung 110 dargestellt ist. Die Bebauung reicht teilweise sehr dicht an den Straßenrand heran. Eingestreut sind Parkbuchten am Straßenrand zu finden. Rechts in Abbildung 110 ist der Lärmkonfliktpunkt im Nachtzeitraum durch die farbigen Lärmkennzifferbänder visualisiert. Die gelben, das orange und das rote Lärmkennzifferband zeigen Belastungsschwerpunkte an.



Abbildung 110: Bebauung entlang der B 254 im Ortsteil Angersbach (links) und Visualisierung des Lärmkonfliktpunkts im Nachtzeitraum durch normierte Lärmkennziffernbänder (rechts).²⁰²²⁰³

²⁰² Regierungspräsidium Gießen.

²⁰³ Quelle: ODEN, Hintergrundkarte: ©OpenStreetMap-Mitwirkende, Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie.

B 254, Ortsteil Landenhausen

Die B 254 im Ortsteil Landenhausen stellt hingegen keinen Lärmkonfliktpunkt nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 dar. Die kann daraus resultieren, dass die Ortsdurchfahrt in Landenhausen mit 700 m vergleichsweise eine geringere Strecke und damit weniger potentielle Belastete als die 1300 m lange Ortsdurchfahrt von Angersbach umfasst. Zudem ist die Ortsdurchfahrt der B 254 in Landenhausen durch eine lockere Bebauung mit Ein- und Zweifamilienhäusern geprägt, wie Abbildung 111 zu entnehmen ist. Die Gebäude sind vorwiegend zurückgesetzt, wodurch sich ein größerer Abstand zur Straße und damit eine geringere Belastung der Bevölkerung ergibt.



Abbildung 111: Bebauung entlang der B 254 im Ortsteil Landenhausen.²⁰⁴

10.6.11.3. **Maßnahmenplanung** **Maßnahmenumsetzung**

Tempo 30 nachts für Lkw, B 254, Landenhausen und Angersbach

In beiden Ortsteilen Landenhausen und Angersbach ist ein nächtliches Tempo 30 Limit für Lkw umgesetzt.

Maßnahmenplanung

Ortsumgehung, B 254, Angersbach und Landenhausen

Die Ortsumgehung der B 254 soll u.a. die Ortsdurchfahrten von Angersbach und Landenhausen ersetzen. Der Verlauf der Trasse ist in rot markiert in Abbildung 112 dargestellt. So soll die Ortsumgehung nördlich der bisherigen B 254 an Wartenberg/Angersbach und Wartenberg/Landenhausen vorbeigehen, um dann auf die bestehende B 254 einzuschleifen. Ziel ist durch die geplante Ortsumgehung Lauterbach/Maar-Wartenberg mit einer Gesamtlänge von rund 17 km die Ortsdurchfahrten vom Durchgangsverkehr, insbesondere vom Schwerverkehr, zu entlasten. Gemäß den Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren ist mit einer Verminderung des Verkehrsaufkommens in den beiden Ortsdurchfahrten um ca. 90 % zu rechnen. Da es sich bei der geplanten Maßnahme um einen Straßenneubau handelt, sind hier die Vorsorgewerte der 16. BImSchV zugrunde zu legen. Im schalltechnischen Gutachten wird dargelegt, dass es zu keinen Überschreitungen dieser Vorsorgewerte kommt. Die ist im

²⁰⁴ Regierungspräsidium Gießen.

Wesentlichen auf den Abstand der Trasse von den Wohngebieten zurückzuführen. Im Ergebnis werden durch die Ortsumgehungen keine neuen Konfliktpunkte entstehen, während gleichzeitig die Ortsdurchfahrten in erheblichem Maße von Lärm entlastet werden. Das zugehörige Planfeststellungsverfahren läuft aktuell.²⁰⁵

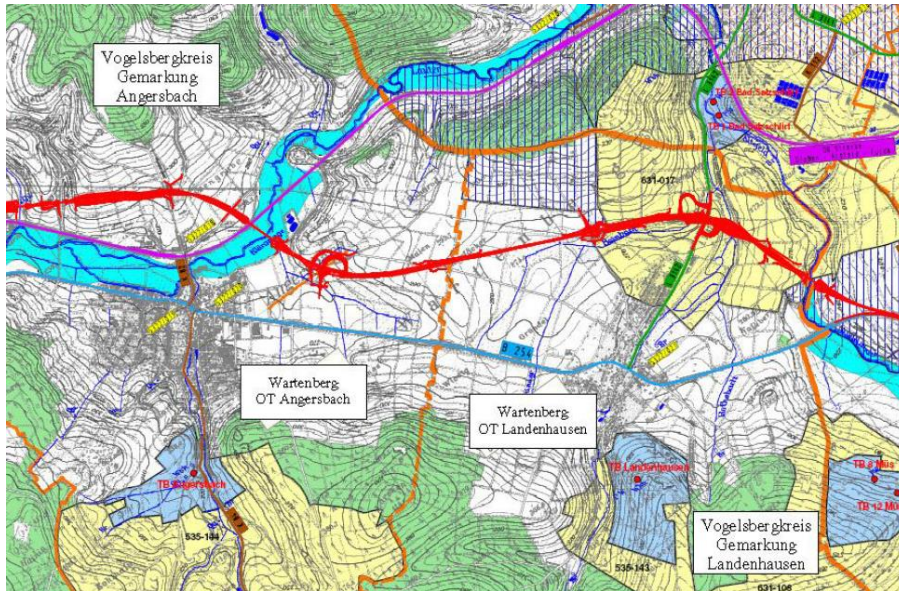


Abbildung 112: Teilausschnitt des Übersichtsplans zur Ortsumgehung der B 254 im Bereich der Gemeinde Wartenberg.²⁰⁶

Maßnahmenvorschläge

Neben der in Planung befindlichen Ortsumgehung wurden folgende Maßnahmenvorschläge seitens des Straßenbulasträgers aus der 2. Stufe abgelehnt:

- Abbiegespur mit Mittelinsel im Bereich der Einmündung der Goethestraße – OT Angersbach
- Einrichtung einer Mittelinsel in den Ortseingangsbereichen – OT Landenhausen

²⁰⁵ Hessen Mobil, <https://mobil.hessen.de/planung/planungsprojekte/mittelhessen/b-254-ortsumgehung-lauterbach-maar-wartenberg>, abgerufen am 07.04.2020, 12:04.

²⁰⁶ Hessen Mobil, https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/%C3%9Cbersichtsplan_Ortsumgehung_Lauterbach_B254.pdf, abgerufen am 18.07.2019, 14:44.

10.7. Gesamtmaßnahme A 45 - Sanierung der Talbrücken an der A 45 und 6-streifiger Ausbau

Die A 45 ist eine für Mittelhessen wichtige Verbindungsstrecke zwischen den Industriezentren des Ruhrgebietes und des Rhein-Main-Gebietes. Entlang dieser Autobahn und in den Seitentälern reihen sich zum Teil alte Industriestandorte aneinander, die überwiegend durch mittelständische Industriebetriebe gekennzeichnet sind. Speziell der Streckenabschnitt von der Landesgrenze bis zum Wetzlarer Kreuz führt durch topographisch schwieriges Gelände. Als Folge hiervon finden sich auf dem genannten Streckenabschnitt zahlreiche Talbrücken zur Überspannung der zahlreichen Täler. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens bei gleichzeitigem hohen Schwerverkehrsanteil von über 20 % befinden sich die Brückenbauwerke in einem schlechten Zustand, bzw. haben das Ende ihrer technischen Nutzungsdauer erreicht. Daher werden im Rahmen der Gesamtmaßnahme zur Sanierung der Talbrücken an der Autobahn 22 Talbrücken von der Landesgrenze zu Nordrhein-Westfalen bis zum Gambacher Kreuz durch Neubauten ersetzt und zudem die zugehörige Strecke auf sechs Streifen ausgebaut. Ziel ist es damit die zukünftige prognostizierte Belastung von 75.600-98.400 Kfz/d mit einem Schwerlastanteil von 27 % (Prognosebelastung 2030) handhaben zu können.

Von den 22 sanierungsbedürftigen Talbrücken sind fünf Talbrücken mit Stand April 2020 fertiggestellt, drei befinden sich in Bau, die restlichen 14 befinden sich in Planung. Zu den fertiggestellten Brücken gehören die Talbrücke Dilltal Haiger, die Talbrücke Lützelbach, die Teilerneuerung der Talbrücke Windelbach, die Talbrücke Dorlar sowie die Talbrücke Münchholzhausen.

Von den 22 zu sanierenden Brücken konnten vor Beginn der Baumaßnahmen sieben Bauwerke identifiziert werden, an denen sich Betroffene oberhalb des Auslösewerts der Lärmaktionsplanung befinden. Es handelt sich hierbei um die im Folgenden aufgelisteten Talbrücken:

- Talbrücke Sechshelden
- Talbrücke Marbach
- Talbrücke Lützelbachtal
- Talbrücke Windelbach
- Talbrücke Edingen:
- Talbrücke Volkersbach
- Talbrücke Münchholzhausen

Da es sich bei den Ersatzneubauten um wesentliche Änderungen handelt, sind die Vorsorgewerte der 16. BImSchV im Rahmen des zugehörigen Planfeststellungsverfahrens in Form von aktiven und ggf. durch passive Maßnahmen einzuhalten. Es ist davon auszugehen, dass durch die Umsetzung der Vorhaben keine Lärmkonfliktpunkte mehr vorliegen.

Im Folgenden werden die Brückenbaumaßnahmen und ihre Auswirkungen auf die Lärmsituation im Einzelnen beschrieben. Dabei werden auch Talbrücken erfasst, die nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 keinen Lärmkonfliktpunkt darstellen, aber Betroffene (Schutzfälle) oberhalb der strengeren Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV verzeichnen.

10.7.1. Talbrücke Sechshelden

Die Sanierung der Talbrücke Sechshelden befindet sich aktuell im Planfeststellungsverfahren. Der Erörterungstermin zu dem Verfahren hat am 21.03.2019 stattgefunden.

Gemäß den Ausführungen des Vorhabensträgers wird eine Kombination aus aktivem und passivem Schallschutz gewählt. Als aktive Schallschutzmaßnahme werden zwei Lärmschutzwände auf der Talbrücke installiert, die straßenseitig jeweils absorbierend und sonst reflektierend ausgelegt sind. Die nördliche Lärmschutzwand hat eine Gesamtlänge von 1450 m und eine Höhe von 2,5 m bis 6,5 m. Die südliche Lärmschutzwand hat eine Gesamtlänge von 1093 m und eine Höhe von 2,5 m bis 5,50 m. Durch die geplanten aktiven Schallschutzmaßnahmen können die Tagesrichtwerte vollständig eingehalten werden. Die verbleibenden Grenzwertüberschreitungen im Nachtzeitraum werden über passive Schallschutzmaßnahmen abgedeckt.

Aufgrund der schalltechnischen Untersuchung konnte aufgezeigt werden, dass durch den aktiven Schallschutz die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von 65 dB(A) ganztags und 55 dB(A) nachts unterschritten werden.

Nach VBUS Berechnung befinden sich keine Betroffenen oberhalb der Auslösewerte nach Umsetzung der Sanierungsmaßnahme. Der Alternativvorschlag der Tunnelvariante wird nicht weiterverfolgt.

10.7.2. Talbrücke Marbach

Wie in den beiden ersten Stufen wurde auch in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung unterhalb der Marbachtalbrücke identifiziert.

2014 war der Baubeginn an der Marbachtalbrücke. Als Maßnahmen zum Lärmschutz sind Lärmschutzwände an beiden Flanken sowie zwischen den Fahrtrichtungen und lärmmindernde Übergangskonstruktionen an den Brückenenden vorgesehen. Auf dem neuen Bauwerk werden auf beiden Außenkappen und in der Bauwerksmitte Lärmschutzwände errichtet. Auf dem östlichen Rand der Talbrücke wird eine 5 m hohe Lärmschutzwand erbaut, welche im Zuge des geplanten 6-streifigen Ausbaus der Strecke bis zur TB Lützelbach mit einer geplanten Höhe von 8 m weitergeführt wird. Westlich sowie in der Bauwerksmitte werden 4 m hohe Lärmschutzwände vorgesehen, die im angrenzenden Streckenverlauf teils weitergeführt und abgetreppt werden.

Die Richtungsfahrbahn nach Dortmund wurde im Sommer 2018 für den Verkehr freigegeben. Die Fertigstellung der Richtungsfahrbahn nach Hanau ist in 2020 geplant.

Hierdurch wird eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation erreicht. Nach Umsetzung der oben genannten Maßnahmen ist in diesem Bereich kein Konfliktpunkt im Sinne der Lärmminierungsplanung vorhanden.

10.7.3. Talbrücke Lützelbach

Bei der Talbrücke Lützelbach sind Wohngebiete der Stadt Dillenburg betroffen. Im Bereich Erlenweg/Eichenweg wurde nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 wie bereits in den ersten beiden Stufen ein Konfliktpunkt identifiziert. Das Bauwerk wurde zwischen 2013-2018 erneuert und im Juni 2018 für den Verkehr freigegeben.

Durch den reinen Ersatzneubau der Talbrücke mit 2 m hohen Lärmschutzwänden wird dieser Konflikt noch nicht gelöst. Dies soll aber durch den späteren 6-streifigen Ausbau der A 45 bis zur Talbrücke Marbach erfolgen, wo Lärmschutzwände von 2 m bis zu 8,5 m (Bereich Vogelstange) geplant sind. Im Bereich des aktuellen Lärmkonfliktpunkts auf Höhe des Erlenwegs ist eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 5,5 m geplant. Durch das Vorhaben werden in

den einzelnen Wohngebieten die Immissionsgrenzwerte am Tag und in den Außenbereichen vollständig eingehalten werden. Nach Umsetzung der kompletten Maßnahme wird in diesem Bereich kein Konfliktpunkt im Sinne der Lärmaktionsplanung mehr vorliegen.

10.7.4. Talbrücke Windelbach

Unterhalb der Windelbachtalbrücke befindet sich Wohnbebauung im Stadtteil Herborn-Burg. Die Sanierung der Windelbachtalbrücke ist von 2009-2012 in Form einer Teilerneuerung erfolgt. Die Talbrücke hat dabei zwei neue Überbauten erhalten. Die Unterbauten wurden saniert und verstärkt. Das Bauwerk erfüllt damit die Tragfähigkeitsanforderungen nach dem Stand der Technik.²⁰⁷

Im Vorgriff auf den späteren 6-streifigen Ausbau im Streckenbereich erfolgte aus wirtschaftlichen Gründen bereits in 2012 die Ausführung einer Lärmschutzwand im Bereich der Brücke. Nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 stellt die Talbrücke Windelbach damit keinen Lärmkonfliktpunkt mehr da.

10.7.5. Talbrücke Heubach

Der Bereich der Heubachtalbrücke zwischen den Orten Sinn und Fleisbach stellt nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 keinen Lärmkonfliktpunkt im Sinne der Lärmaktionsplanung dar. Es gibt keinen Betroffenen oberhalb der Auslöseschwelle von über 65 dB(A) ganztags oder 55 dB(A) nachts.

Allerdings findet aufgrund des Sanierungsprogramms der Talbrücken an der A 45 aktuell ein Planfeststellungsverfahren für den Ersatzneubau der Talbrücke Heubach mit 6-streifigem Ausbau statt. Da es sich bei diesem Vorhaben um eine wesentliche Änderung gemäß der 16. BImSchV handelt, sind auch die darin beinhalteten strengeren Immissionsgrenzwerte einzuhalten und Schallschutzmaßnahmen gemäß der 24. BImSchV zu ergreifen.

Für den Ortsteil Fleisbach ist deshalb der Bau einer 540 m langen und 6 m hohen Lärmschutzwand als lärm mindernde Maßnahme geplant. Für den Ortsteil Sinn ist deshalb der Bau einer 785 m langen und 4,5 m hohen hochabsorbierenden Lärmschutzwand als lärm mindernde Maßnahme geplant.

10.7.6. Talbrücke Edingen

Nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 stellt die A 45 im Ortsteil Edingen einen Lärmkonfliktpunkt dar. Die Planung und Umsetzung des Ersatzneubaus der Talbrücke Edingen erfolgt in Zusammenhang mit dem 6-streifigen Ausbau der A 45 zwischen der Anschlussstelle Herborn-West und der Talbrücke Onsbach. Diese Maßnahme befindet sich in der Planungsphase Voruntersuchung.

10.7.7. Talbrücke Volkersbach

Der nördliche Ortsrand von Katzenfurt stellt hinsichtlich der A 45, wie in den beiden vorherigen Stufen nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 einen Lärmkonfliktpunkt dar. Im Rahmen der Talbrückensanierungen an der A 45 befindet sich auch die Talbrücke Volkersbach aktuell im Planfeststellungsverfahren. Da es sich bei dem geplanten Ersatzneubau

²⁰⁷Hessen Mobil, <https://mobil.hessen.de/bau/gro%C3%9Fprojekte/45-talbr%C3%BCcken/ge-samtma%C3%9Fnahme>, abgerufen am 04.07.2019.

um eine wesentliche Änderung gemäß der 16. BImSchV handelt, sind auch die darin festgeschriebenen strengeren Immissionsgrenzwerte einzuhalten und Schallschutzmaßnahmen gemäß der 24. BImSchV zu ergreifen. In den Planunterlagen ist auch die Errichtung einer 1570 m langen und zurzeit 8 m hohen Lärmschutzwand geplant.²⁰⁸ Es ist davon auszugehen, dass nach Umsetzung der Maßnahme die A 45 im Ortsteil Katzenfurt keinen Lärmkonflikt mehr darstellt.

10.7.8. Talbrücke Münchholzhausen

Der Ersatzneubau der Talbrücke in Münchholzhausen wurde im Mai 2019 fertiggestellt. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens waren die Vorsorgewerte der 16. BImSchV einzuhalten.

Im Bereich der Ortslage Münchholzhausen sind eine 4,5 m hohe Lärmschutzwand auf der Talbrücke und zur Einbindung in den Einschnitt sowie eine 6 m hohe Lärmschutzwand im Übergangsbereich zum bestehenden Lärmschutzwall vorgesehen.

Neben den Lärmschutzwänden mit Höhen von 4,5 -6 m wurden zudem lärmarme Übergangskonstruktionen zwischen der Brücke und der Straße eingebracht. Zurzeit laufen noch Restarbeiten an den Lärmschutzwänden. Nach Umsetzung der Maßnahmen werden keine Lärmkonfliktpunkte in diesem Bereich vorhanden sein.

Der Planfeststellungsbeschluss für den Ersatzneubau der Talbrücke Münchholzhausen wurde am 20. Dezember 2013 erstellt. Der Baubeginn erfolgte im Oktober 2014. Das Bauwerk wurde im Mai 2019 fertiggestellt und freigegeben. Aktuell laufen noch Restarbeiten an den Lärmschutzwänden sowie Bodenarbeiten.

10.7.9. 6-streifiger Ausbau zwischen den Talbrücken Marbach und Lützelbach

Zur weiteren Lärminderung soll der 6-streifige Ausbau zwischen den Talbrücken Marbach und Lützelbach beitragen. Zum 6-streifigen Ausbau läuft aktuell das Planfeststellungsverfahren. Die Errichtung von Lärmschutzwänden zwischen den Talbrücken Lützelbach und Marbach als aktiver Lärmschutz ist geplant. Darunter fällt auch eine 8,5 m hohe Lärmschutzwand im Bereich der „Vogelstange“. Auf der Höhe des Altenheims „Haus Elisabeth“ und der Höhe Erlenweg ist aktiver Schallschutz in Form von 5,5m hohen Lärmschutzwänden vorgesehen. Zudem ist der Einbau einer lärmindernden Straßenoberfläche mit einer Pegelmin-derung von – 2 dB(A) vorgesehen. Nach Umsetzung aller Maßnahmen wird sich die Lärmsituation der Stadt Dillenburg durch die dann zusammenhängenden Lärmschutzeinrichtungen auf der östlichen Seite erheblich verbessern, so dass nach Umsetzung der Maßnahme hier kein Lärmkonflikt mehr vorliegt.

10.7.10. 6-streifiger Ausbau zwischen den Talbrücken Onsbach und Lützelbach

Der Scopingtermin zum Ausbau der Talbrücke Lützelbach und der Talbrücke Onsbach hat am 28.2.18 stattgefunden. Die Maßnahme umfasst die Bereiche zwischen Dillenburg-Niederscheld (Talbrücke Lützelbach) und Ehringshausen-Katzenfurt (Talbrücke Onsbach). Im folgenden Planfeststellungsverfahren sind die Grenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten sowie Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes vor dem passiven Lärmschutz als lärmindernde

²⁰⁸ Planunterlagen, 1. Planänderung zum Ersatzneubau der Talbrücke Volkersbach, Stand 03/2018.

Lärmprobleme und Maßnahmen im Landkreis und in den einzelnen Kommunen

Maßnahme zu ergreifen. Durch die Maßnahmenumsetzung ist davon auszugehen, dass der Lärmkonflikt der A 45 in Sinn-Edingen, sowie die Belasteten oberhalb der Auslösewerte im Bereich Herborn-Burg eliminiert werden können.

11. Finanzielle Informationen und Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

11.1. Kosten für die Aufstellung

Finanzielle Informationen für die Kosten der Aufstellung des Lärmaktionsplanes sind nicht verfügbar.

11.2. Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen

Die Maßnahmenumsetzung findet nicht zentral durch die planaufstellende Behörde statt, sondern durch die vorhergehend beschriebenen Behörden. Die Ermittlung der Kosten ist deshalb mit vertretbarem Aufwand nicht zu leisten; die Angabe der Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen kann daher nicht angegeben werden. Die Vornahme einer Kostenwirksamkeitsanalyse oder einer Kosten-Nutzen-Analyse ist nicht möglich.

11.3. Angabe der Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Die Zahl der betroffenen Personen, für die mittels des vorliegenden Teilplans des Lärmaktionsplanes eine Reduzierung der Lärmeinwirkungen erreicht worden ist, lässt sich auf rund 1600 Personen schätzen. Durch die weitere Bearbeitung der in Prüfung befindlichen Maßnahmen wird sich die Anzahl der Personen für die eine Lärmentlastung geschaffen werden konnte noch erhöhen.

11.4. Lärmschadenskosten

Die Lärmschadenskosten werden gemäß den LAI-Hinweisen hochgerechnet.²⁰⁹ Aufgrund der Belasteten nach VBEB und der Lärmschadenskosten aus den LAI-Hinweisen ergeben sich die in Tabelle 195 gelisteten Lärmschadenskosten. Insgesamt entstehen somit jährlich Kosten von 9,6 Mio. € durch Lärmbelastung.

Tabelle 195: Belastete Menschen nach VBEB im Regierungsbezirk Gießen und daraus resultierende Lärmschadenskosten

Lärmpegelklassen [dB(A)]		Belastete Menschen nach VBEB	Lärmschadenskosten pro Belasteter [€/a]	Lärmschadenskosten pro Pegelbereich [€/a]
über	bis	L _{DEN}		
55	60	36.298	71	2.577.158
60	65	19.823	121	2.398.583
65	70	14.576	171	2.492.496
70	75	6.789	272	1.846.608
75		835	363	303.105
	Betroffene, gesamt	78.321	Gesamtkosten	9.617.950

²⁰⁹ LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung-zweite Aktualisierung, S. 19.

12. Evaluierung des Lärmaktionsplans

In den ersten beiden Stufen der Lärmaktionsplanung hat sich gezeigt, dass diese eine komplexe Querschnittsaufgabe ist, an welcher die hessischen Bürgerinnen und Bürger, die Kommunen sowie weitere beteiligte Dritte ein großes Interesse haben. Zugleich werden hohe Erwartungen an die Gestaltungsmöglichkeiten der Lärmaktionsplanung gestellt.

Nach Abschluss einer Stufe bzw. Runde eines Lärmaktionsplans findet in Hessen eine interne Bewertung statt. Diese setzt sich zum einen mit der Durchführung und zum anderen mit den Ergebnissen des Aktionsplans auseinander.

Bei der Durchführung werden insbesondere die Zeitplanung, Art und Umfang der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie die Kommunikation mit und zwischen den zahlreichen eingebundenen Akteuren betrachtet. Die Ergebnisse werden u.a. in das Verfahrenshandbuch Lärmaktionsplanung Straßenverkehr eingearbeitet. Darüberhinausgehend werden sie in der sich anschließenden Runde der Lärmaktionsplanung beachtet und durch eine regelmäßige Kommunikation innerhalb Hessens gelebt.

Bei der Bewertung der Ergebnisse des Lärmaktionsplans ist festzustellen, dass für zahlreiche Lärmkonfliktpunkte Maßnahmen umgesetzt bzw. angeregt werden konnten. Aufgrund der hohen Anzahl an Lärmkonfliktpunkten sowie der jeweiligen Einzelfallbetrachtung dieser unter Beteiligung der zuständigen Behörden, konnte die vom Gesetzgeber vorgesehene Frist zur Fertigstellung des Lärmaktionsplans nicht eingehalten werden. Im Rahmen der Nachbereitung bzw. der Vorbereitung des Lärmaktionsplans der 4. Runde werden die erzielten Ergebnisse der Lärmaktionsplanung nochmals betrachtet und auf ihr Optimierungspotential untersucht werden.

13. Inkrafttreten des Lärmaktionsplans

Der Lärmaktionsplan Hessen (3. Runde), Teilplan Regierungsbezirk Gießen ist durch Unterzeichnung des Regierungspräsidenten und durch die Bekanntgabe der Veröffentlichung der Lärmaktionspläne im Staatsanzeiger am 04. Mai 2020 in Kraft getreten.

13.1. Information der Öffentlichkeit

Die Information der Öffentlichkeit erfolgt durch die Veröffentlichung im Staatsanzeiger. Die Öffentlichkeit wird zeitgleich durch eine Pressemitteilung informiert.

Die Kommunen und weitere beteiligte Fachbehörden werden im Anschluss an die Veröffentlichung per E-Mail über die Veröffentlichung informiert. Darüber hinaus wurden die Kommunen gebeten, die Veröffentlichung ortsüblich bekanntzugeben und die Bevölkerung über ihre Homepage zu informieren.

Auf der Homepage des Regierungspräsidiums Gießens ist der Lärmaktionsplan in Gänze zum Download bereitgestellt. <https://rp-giessen.hessen.de/umwelt-natur/immissions-schutz/umgebungslaerm>

Glossar

Aerodynamische Geräusche	Aerodynamische Geräusche stehen für den Schall, der aufgrund von Luftströmungen verursacht wird (z.B. Abreißen einer Luftströmung am Fahrzeugaußenspiegel). Aerodynamische Geräusche stellen die dominierende Schallquelle bei Fahrzeuggeschwindigkeiten über ca. 100 km/h dar.
aktive Schallschutzmaßnahmen	Aktive Schallschutzmaßnahmen sind Maßnahmen an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg. Beispiele dafür sind Lärmschutzwände- bzw. -wälle bzw. lärmarme Straßenbeläge.
Antriebsgeräusch	Das Antriebsgeräusch steht für den Schall, der aus dem Antrieb des Fahrzeuges resultiert und umfasst u.a. Motoren- und Getriebegeräusche. Das Antriebsgeräusch dominiert das Gesamtfahrzeuggeräusch bis ca. 50 km/h maßgeblich.
Auslöseschwelle	Die Werte für L_{DEN} bzw. L_{Night} , bei deren Überschreitung die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes erforderlich wird. Weder die EU-Umgebungs-lärm-Richtlinie noch das Bundes-Immissionsschutzgesetz haben solche Werte festgelegt.
Baulastträger	Baulastträger ist die Institution, die für die Planung, den Bau, den Betrieb und die Unterhaltung einer Straße zuständig ist. In § 5 des Bundesfernstraßengesetzes ist geregelt wer Baulastträger für Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen) ist. Die §§ 41 – 44 des Hessischen Straßengesetzes regeln die Zuständigkeit für alle übrigen Straßen.
Bauleitplanung/ Flächennutzungsplanung	<p>Aufgabe der Bauleitplanung ist es, die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke in der Gemeinde vorzubereiten und zu leiten (§ 1 Abs. 1 BauGB). Gegenstand der städtebaulichen Planung ist damit die Vorbereitung und Leitung der gesamten Bebauung in Stadt und Land, der zu ihr gehörigen baulichen Anlagen und Einrichtungen sowie der mit der Bebauung in Verbindung stehenden Nutzung des Bodens.</p> <p>Bauleitpläne sind der Flächennutzungsplan (vorbereitender Bauleitplan) und der Bebauungsplan (verbindlicher Bauleitplan) (§ 1 Abs. 2 BauGB). Im Flächennutzungsplan ist die sich aus der beabsichtigen städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Gemeinde in den Grundzügen grundsätzlich für das gesamte Gemeindegebiet darzustellen (§ 5 BauGB). Der Bebauungsplan enthält die rechtsverbindlichen Festsetzungen für die städtebauliche Ordnung und bildet die Grundlage für weitere zum Vollzug des BauGB erforderliche Maßnahmen (§ 8 BauGB).</p>
Betroffene (von Umgebungslärm)	Menschen, die in lärmempfindlichen oder ruhigen Gebieten dem Lärm, der durch Aktivitäten des Menschen verursacht wird, insbesondere Verkehrslärm, ausgesetzt sind. Lärm von

	der betroffenen Person selbst, Tätigkeiten in der Wohnung, Nachbarschaftslärm, Lärm am Arbeitsplatz zählen nicht dazu.
Beurteilungspegel	Straßenverkehrsgeräusche in der Nähe von Kreuzungen und Einmündungen mit einer Ampel sind für Anwohner störender, als die bei frei fließendem Verkehr. Diese erhöhte Störwirkung, die nicht messbar ist, wird durch einen Zuschlag von 0 - 3 dB(A) zum Mittelungspegel berücksichtigt. Hierdurch wird der Mittelungspegel zum Beurteilungspegel.
Einvernehmen(sregelung)	Im Verwaltungsrecht bedeutet Einvernehmen, dass vor einem Rechtsakt das Einverständnis einer anderen Stelle (z. B. Behörde) vorliegen muss. Die Einvernehmensregelung ist die entsprechende Regelung über diesen Vorgang z.B. in einer Zuständigkeitsverordnung.
Emission – Emissionsort	Die Emission bezeichnet den von einer Lärmquelle ausgehenden Lärm. Der Ort wo der Lärm entsteht, wird Emissionsort genannt.
Emissionspegel	Unter Emission versteht man das von einer Schallquelle abgestrahlte Geräusch. Die Schallquelle befindet sich am Emissionsort. Der Schallpegel, der z.B. die Schallquelle "Straßenverkehr" beschreibt, heißt Emissionspegel.
Gewerbe-/Industriegebiet	In einem Flächennutzungsplan können nach der allgemeinen Art der baulichen Nutzung gewerbliche Bauflächen (G) dargestellt und in einem Bebauungsplan nach der besonderen Art der baulichen Nutzung Gewerbegebiete (GE) oder Industriegebiete (GI) festgesetzt werden (§ 1 Baunutzungsverordnung - BauNVO-). In bebauten Ortslagen ohne Bebauungsplan richtet sich die Einordnung nach der Art der baulichen Nutzung nach der Eigenart der vorhandenen Bebauung in der näheren Umgebung. Gewerbegebiete (§ 8 BauNVO) und Industriegebiete (§ 9 BauNVO) dienen vorwiegend bzw. ausschließlich der Unterbringung von Gewerbebetrieben. Eine Wohnnutzung ist hier – von ganz wenigen Ausnahmen für den Gewerbebetrieb zugeordnete Zwecke abgesehen – unzulässig. Daher bleiben diese Gebietstypen in der Lärmaktionsplanung in der Regel außer Betracht.
Grenzwerte	Grenzwerte für eine schalltechnische Beurteilung sind in verschiedenen Verordnungen, Richtlinien etc. festgelegt und können je nach Schutzziel unterschiedlich sein. In der Regel beziehen sie sich auf Dauerschallpegel oder Beurteilungspegel.
Hauptverkehrsstraße	Eine Hauptverkehrsstraße im Sinne der Umgebungslärm-Richtlinie ist eine regionale, nationale oder grenzüberschreitende Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr.

	In der 1. Stufe der Lärminderungsplanung werden Lärmaktionspläne für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen größer 6 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr erarbeitet.
Immission – Immissionsort	Die Immission bezeichnet den Lärm, der den Empfänger (Menschen) erreicht. Dabei weicht die Immission aufgrund von Absorptionsvorgängen in der Luft und durch Abschirmungs-/Reflexionseffekte etc. von der Emission ab. Der Ort, wo die Immission wirkt, wird Immissionsort genannt.
Immissionspegel	Immission ist das bei einem Empfänger - das kann das menschliche Ohr aber auch ein Mikrophon sein - ankommende Geräusch. Den Standpunkt des Empfängers bezeichnet man als Immissionsort. Der Schallpegel wird Immissionspegel genannt. Immissionspegel des Straßen- und Schienenverkehrs sind Beurteilungspegel.
Immissions(richt)wert	Immissions(richt)wert ist der gebietsspezifisch festgelegte Wert für den Beurteilungspegel am Immissionsort.
Knotenpunkte	Ein Knotenpunkt ist ein Ort, an dem sich mehrere Verkehrswege kreuzen.
Lärm/Geräusch Unterschied	Empfindet der Mensch Schalleindrücke als störend oder belästigend, spricht man nicht mehr von Schall, sondern von Lärm. Lärm ist also unerwünschter Schall.
Lärmindex	Lärmindex ist eine physikalische Größe für die Beschreibung des Umgebungslärms, der mit gesundheitlichen Auswirkungen in Verbindung steht. L_{DEN} (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex, <i>englisch day evening night</i>) = Lärmindex für die allgemeine Belästigung L_{Night} (Nacht-Lärmindex) = Lärmindex für Schlafstörungen
Lärmkonfliktpunkt	In Hessen definiert als Bereich in dem die Wohnbevölkerung einer Lärmbelastung von $L_{DEN} > 65$ dB(A) und /oder $L_{Night} > 55$ dB(A) ausgesetzt ist.
Lärmpegel	Der Begriff Lärmpegel umfasst den Emissionspegel, den Immissionspegel, den Mittelungspegel und den Beurteilungspegel. Sie werden in Dezibel (A) oder dB(A) angegeben.
Lärmsanierung	Lärmsanierung ist ein Begriff, der für freiwillige Schallschutzmaßnahmen des Bundes an bestehenden Straßen verwendet wird.
Lärmvorsorge	Lärmvorsorge ist der Begriff, der für verpflichtenden Lärmschutz bei Neubauvorhaben oder wesentlichen Änderungen an bestehenden Straßen verwendet wird. Der Standard der Lärmvorsorge ist deutlich besser als bei der Lärmsanierung, es gibt verbindliche Grenzwerte. Die Regelungen dazu finden sich in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV).

Mittelungspegel	<p>Der Mittelungspegel dient der Kennzeichnung zeitlich veränderlicher Schallpegel durch nur eine Zahl. In den Mittelungspegel gehen Stärke und Dauer jedes Einzelgeräusches während eines bestimmten Beurteilungszeitraumes (z.B. 1 Stunde) ein. Beispiel: Herrscht in einem Zeitraum von 1 Stunde während 54 Minuten ein Pegel von 30 dB(A) und verursachen Lkw nur 6 Minuten lang 80 dB(A), dann würde der arithmetische Mittelwert 35 dB(A) betragen. Der Mittelungspegel ist aber 70 dB(A).</p>
Mischgebiet	<p>In einem Flächennutzungsplan können nach der allgemeinen Art der baulichen Nutzung Gemischte Bauflächen (M) dargestellt und in einem Bebauungsplan nach der besonderen Art der baulichen Nutzung Dorfgebiete (MD), Mischgebiete (MI) oder Kerngebiete (MK) festgesetzt werden (§ 1 Baunutzungsverordnung – BauNVO-). In bebauten Ortslagen ohne Bebauungsplan richtet sich die Einordnung nach der Art der baulichen Nutzung nach der Eigenart der vorhandenen Bebauung in der näheren Umgebung.</p> <p>Dorfgebiete (§ 5 BauNVO) dienen der Unterbringung der Wirtschaftsstellen land- und forstwirtschaftlicher Betriebe, dem Wohnen und der Unterbringung von nicht wesentlich störenden Gewerbebetrieben sowie der Versorgung der Bewohner des Gebiets dienenden Handwerksbetrieben. Mischgebiete (§ 6 BauNVO) dienen dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Mischgebiete sind gekennzeichnet durch ein gleichberechtigtes Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe. Kerngebiete (§ 7 BauNVO) dienen vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur.</p> <p>Für die verschiedenen Gebietstypen werden im Rahmen der Lärmvorsorge bzw. -sanierung durch entsprechende Vorschriften unterschiedlich anspruchsvolle Grenz-, Richt- und Orientierungswerte festgelegt.</p>
Modal-Split	<p>Aufteilung der Transportleistung auf verschiedene Verkehrsmittel; in der Regel MIV (motorisierter Individualverkehr), ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr), Fahrradverkehr, Fußverkehr.</p>
Orientierungswerte	<p>Bei den schalltechnischen Orientierungswerten der DIN 18005 handelt es sich um Zielvorstellungen für die städtebauliche Planung. Ihre Einhaltung oder Unterschreitung ist wünschenswert, um die mit der Eigenart des betreffenden Baugebietes oder der betreffenden Baufläche verbundene Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen.</p>
Parkraumbewirtschaftung	<p>Regelung des gebührenpflichtigen Parkens im öffentlichen Straßenraum und zielgerichtete Steuerung des Parksuchverkehrs zu den verfügbaren Parkplätzen.</p>

	<p>Ziel ist eine effiziente Nutzung des vorhandenen Parkraumes und eine Verminderung des Parksuchverkehrs incl. der damit verbundenen Lärmbelastung.</p>
passive Schallschutzmaßnahmen	<p>Passive Schallschutzmaßnahmen sind Maßnahmen auf der Empfängerseite, meistens handelt es sich um Lärmschutzfenster.</p>
Pegelminderung	<p>Durch Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen oder die Erhöhung des Abstandes zwischen Lärmquelle und Immissionsort lässt sich eine Minderung des Schallpegels erzielen.</p>
Pegelspitzen	<p>Pegelspitzen können durch kurze, aber sehr laute Einzelereignisse hervorgerufen werden (Bsp.: einzelner, vorbeifahrender LKW bei Ruhe). Solche kurzzeitigen Ereignisse können sehr störend wirken bzw. die Nachtruhe durch vermehrte Aufweckreaktionen stark beeinflussen. Da der Mittelungspegel energetisch und nicht arithmetisch gemittelt wird, werden solche besonders lauten Schallereignisse im Mittelungspegel hinreichend berücksichtigt (siehe auch Stichwort Mittelungspegel).</p> <p>Pegelspitzen können in der Realität jedoch Ursachen haben, die innerhalb der Lärmberechnungen nicht berücksichtigt/vorhergesagt werden können. Das fahrerabhängige Beschleunigen von Motorrädern, das Zuschlagen von Autotüren, das Überfahren eines Schlagloches/Kanaldeckels etc. stellen Schallereignisse dar, die im Rahmen von Lärmberechnungen unberücksichtigt bleiben müssen.</p>
Progressionsgeschwindigkeit	<p>Unter der Progressionsgeschwindigkeit versteht man die tatsächlich zu fahrende Geschwindigkeit, mit der die Lichtsignalanlagen im Zuge von Grünen Wellen ohne Halt passiert werden können.</p>
Prüfwerte	<p>Festgelegte Werte für L_{DEN} und L_{Night}, deren Überschreitung einen Prüfprozess zur Identifizierung der Lärmbelastungen und daraus folgend die Erarbeitung und Prüfung von Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung auslöst.</p>
Quell- und Zielverkehr	<p>Quellverkehr ist der Teilverkehr, der innerhalb einer Ortschaft beginnt und aus ihr herausfährt. Zielverkehr ist der Teilverkehr, der in der Ortschaft endet.</p>
Rechtsnorm	<p>Als Rechtsnorm beziehungsweise Norm versteht man eine gesetzliche Regelung mit abstrakt-generellem Charakter. Da sie für eine Vielzahl von Sachverhalten wirkt, ist diese abstrakt; aufgrund der Wirkung für eine Vielzahl von Personen generell. (=Gesetz)</p>
Rechtsverordnung	<p>Rechtsverordnungen sind Rechtsnormen, die von Organen der Exekutive (z.B. Regierung, Minister) ohne förmliches Gesetzgebungsverfahren auf der Grundlage und im Rahmen einer gesetzlichen Ermächtigung erlassen werden.</p>

Rollgeräusch

Das Rollgeräusch steht für den Schall, der aus dem Zusammenspiel von Reifen und Fahrbahn erzeugt wird (auch Reifen-Fahrbahngeräusch genannt). Das Rollgeräusch dominiert das Gesamtfahrzeuggeräusch ab ca. 50 km/h maßgeblich.

Rechtsgrundlagenverzeichnis

16. BImSchV Verkehrslärmschutzverordnung – Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert am 18.12.2014 (BGBl. I S. 2269)
24. BImSchV Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 4. Februar 1997 (BGBl. I S. 172, 1253), zuletzt geändert am 23.09.1997 (BGBl. I S. 2329)
34. BImSchV Verordnung über die Lärmkartierung – Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 6. März 2006 (BGBl. I Nr. 12 vom 15.3.2006 S. 516), zuletzt geändert am 31.08.2015 (BGBl. I S. 1474)
- BauGB Baugesetzbuch vom 03. November 2017 (BGBl. I S. 3634)
- BImSchG Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert am 08.04.2019 (BGBl. I S. 432)
- FStrG Bundesfernstraßengesetz vom 6. August 1953 (BGBl. I S. 903), zuletzt geändert am 29.11.2018 (BGBl. I S. 2237)
- HGO Hessische Gemeindeordnung in der Fassung vom 07.03.2005 (GVBl. I S. 142), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 28. März 2015 (GVBl. S. 158),
- HKO Hessische Landkreisordnung in der Fassung vom 07.03.2005 (GVBl. I S. 183) zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 28. März 2015 (GVBl. S. 158)
- HStrG Straßengesetz i. d. F. vom 08.06.2003 (GVBl. I S. 166), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 28. Mai 2018 (GVBl. S. 198)
- ImSchZuV Immissionsschutz-Zuständigkeitsverordnung; Verordnung über Zuständigkeiten nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz, dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, dem Treibhaus-Emissionshandelsgesetz, dem Gesetz zur Ausführung des Protokolls über Schadstofffreisetzungs- und -verbringungsregister und dem Benzinbleigesetz vom 13.03.2019 (GVBl. I, S. 42)
- KInvFG Kommunalinvestitionsförderungsgesetz; Gesetz zur Förderung von Investitionen finanzschwacher Kommunen vom 29.06.2015 (BGBl. I S. 974))
- Lärmschutz-Richtlinie-StV Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm v. 23.11.2007 (VkBl. 2007 S. 767)
- RLS-90 Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen vom 6. Juni 2006 (All-MBl. Nr. 6 vom 28.06.2006 S. 207)
- StVG Straßenverkehrsgesetz in der Fassung vom 05. März 2018 (BGBl. S 310, 919), zuletzt geändert am 21.06.2019 (BGBl. I S. 846)

StVO	Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert am 06.06.2019 (BGBl. I, S.756)
Umgebungs- lärmrichtlinie	Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Lärm vom 25.06.2002 (ABl. L 189/12 vom 18.07.2002)
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen vom 22. Mai 2006 (BAnz. Nr. 154 a vom 17.08.2006 S. 30)
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VkBf 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665)
VkRZustV	Verordnung zur Bestimmung verkehrsrechtlicher Zuständigkeiten vom 12.11.2007 (GVBl I, 800), zuletzt geändert durch Art. 1 der VO vom 22.04.2015 (GVBl. I S. 193)
VwV-StVO	Verwaltungsvorschrift zur StVO vom 26.01.2001 (BAnz. S. 1419, 5206) zuletzt geändert durch die Verwaltungsvorschrift vom 22.05.2017 (BAnz AT 29.05.2017 B 8)

Abkürzungsverzeichnis

/a	pro Jahr
A	Autobahn
AS	Anschlussstelle
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
B & R	Bike and Ride
/d	pro Tag
dB(A)	Dezibel; der Zusatz „A“ gibt an, dass es sich um eine auf das menschliche Hörempfinden abgestimmte Bewertung handelt.
DTV	durchschnittlicher täglicher Verkehr
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EG	Erdgeschoss
GE	Gewerbegebiet (§ 8 Baunutzungsverordnung)
GI	Industriegebiet (§ 9 Baunutzungsverordnung)
/h	pro Stunde
HLNUG	Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie
HMUKLV	Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz
HMWEVW	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
K	Kreisstraße
KFZ	Kraftfahrzeug
kHz	Kilohertz
km/h	Kilometer pro Stunde
L	Landesstraße
L _{DEN}	Lärm-Tagesmittelwert (24 Stundenwert, L Day, Evening, Night)
L _{Night}	Lärm-Nachtwert (22 bis 6 Uhr)
Lärmschutz-RL-	Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm
StV	
LAI	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LAP	Lärmaktionsplan /-planung
LKW	Lastkraftwagen
LKZ	Lärmkennziffer
LMP	Lärminderungsplanung
LOA 5D	Lärmoptimierter Asphalt, so genannter Düsseldorfer „Flüsterasphalt“
LSW	Lärmschutzwand/ -wall
MD	Dorfgebiet (§ 5 Baunutzungsverordnung)
MI	Mischgebiet (§ 6 Baunutzungsverordnung)
MIV	Motorisierter Individualverkehr

o. g.	oben genannt
OD	Ortsdurchfahrt
OG	Obergeschoss
OPA	offenporiger Asphalt, mögliche Ausführung eines „Flüsterasphaltes“
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pa	Pascal
PKW	Personenkraftwagen
P & R	Park and Ride
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RP	Regierungspräsidium
t	Tonne
UBA	Umweltbundesamt
u. U.	unter Umständen
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VGF	Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
WA	Allgemeines Wohngebiet (§ 4 Baunutzungsverordnung)
WHO	Englisch: <i>world health organization</i> , Weltgesundheitsorganisation
WR	Reines Wohngebiet (§ 3 Baunutzungsverordnung)
z. T.	zum Teil

Anhang A: „Zuständigkeiten für straßenbauliche und straßenverkehrliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm“

Straßenbauliche Maßnahmen:

Soweit straßenbauliche Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich von kommunalen Behörden stehen, handelt es sich um Weisungsaufgaben. Hier sind Weisungen nur in Form von allgemeinen Anordnungen und nur ausnahmsweise im Einzelfall zulässig (§ 4 I 2 HGO, § 4 I 2 HKO).

Straßenart:	zuständig	Rechtsgrundlage
Bundesautobahn	Bund (Hessen Mobil)	§ 5 I FStrG
Bundesstraße	Bund (Hessen Mobil) Gemeinden > 80.000 E. in der OD	§ 5 I FStrG, Ausnahme OD in Gem. > 80.000 E. § 5 II FStrG
Landesstraße	Land (Hessen Mobil) Gemeinden > 30.000 E. in der OD	§ 41 I StrG, Ausnahme OD in Gem. > 30.000 E. § 41 III StrG
Kreisstraßen	Landkreise Gemeinden > 30.000 E. in der OD	§ 41 II StrG § 41 III StrG

Straßenverkehrliche Maßnahmen:

Die vormals staatlichen Behörden sind seit dem Kommunalisierungsgesetz vom 21.03.2005 (GVBl I, S. 230) kommunalisiert. Danach wurden die Aufgaben nach der StVO als Auftragsangelegenheit den Städten und Landkreisen (§ 4 II HGO, § 4 II HKO) übertragen. Dies beinhaltet Weisungen im Einzelfall (§ 4 III HGO, § 4 III HKO).

Straßenart:	zuständig	Rechtsgrundlage
Bundesautobahn	Hessen Mobil	§ 10 I 1 VO zur Bestimmung verkehrsrechtlicher Zuständigkeiten
Bundesstraße	Kreisfreie Stadt kreisangehörige Gemeinde > 50.000 E. Landrat in Gemeinden < 50.000 E.	§ 10 I 2 a VO zur Bestimmung verkehrsrechtlicher Zuständigkeiten § 10 I 2 b VO zur Bestimmung verkehrsrechtlicher Zuständigkeiten § 10 I 2 d VO zur Bestimmung verkehrsrechtlicher Zuständigkeiten
Landesstraßen	Kreisfreie Stadt Kreisangehörige Gemeinde > 50.000 E. Kreisang. Gem. > 7.500 E. < 50.000 E. Landrat in Gemeinden < 7.500 E.	§ 10 I 2 a VO zur Bestimmung verkehrsrechtlicher Zuständigkeiten § 10 I 2 b VO zur Bestimmung verkehrsrechtlicher Zuständigkeiten § 10 I 2 c VO zur Bestimmung verkehrsrechtlicher Zuständigkeiten § 10 I 2 d VO zur Bestimmung verkehrsrechtlicher Zuständigkeiten
Kreisstraßen & nicht klassifizierte Straßen	Kreisfr. Städte & alle kreisangehörigen Gem.	§ 10 I 2 a, b, c VO zur Bestimmung verkehrsrechtlicher Zuständigkeiten

OD Ortsdurchfahrt, Gem.: Gemeinde, E.: Einwohner

FStrG: Fernstraßengesetz, HGO: Hessische Gemeindeordnung, HKO: Hessische Landkreisordnung

Anhang B: Vorschläge für und Graphische Darstellungen der innerstädtischen Erholungsflächen in Gießen

Tabelle 196: Vorschläge für innerstädtische Erholungsflächen in der Stadt Gießen.

Nr.	Name	Innenstadt	Randlage/ Pufferzone	Funktion	Park	städtisch	privat	öffentlich zu- gänglich	flächig	Ruheinsel	Größe (ha)	Bemerkungen/ Hinweise	Vor- schläge Öffent- lichkeit	Vor- schlags- liste Stadt Gießen	Festle- gung als ruhiges Gebiet
1	Anlagen und Botanischer Garten	x		Teil des Anlagenrings um die Innenstadt	x	tw	tw	x	x	x	6,6	Denkmal, Botanisches Institut	ja	ja	ja
2	Alter Friedhof	x		Grünanlage	x	x		x	x		12,0	Denkmal	ja	ja	ja
3	Neuer Friedhof		x	Parkähnliches Gelände	x	x		x	x		25,8	Denkmal (ältere Teilbereiche)	ja	Ja	ja
4	Klingelbach		x	Verbindungsachse Innenstadt - Schiffenberg		x		x			20,5	Renaturierung vorgesehen	ja	Ja	ja
5	Stadtpark - Wiesenecke		x	Parkanlage (ehem. Gartenschau-Gelände)	x	x		x	x		27,6	Denkmal (Teilfläche Schwanenteich), LSG*	ja	Ja	ja
6	Wieseck Gewässerband	x		Grünachse		tw	tw	x			3,4	Denkmal, LSG	ja	Ja	ja
7	Lahnaue		x	Öffentliche Grünfläche und kleinflächig Privatgärten		tw	tw	tw	x		20,4	Ausbau der Naherholung, LSG (Teilflächen)	ja	Ja	ja
7a	Lahnaue - Südteil Verlängerung bis zur Adenauerbrücke		x	Öffentliche Grünfläche		x		x	x		9,7		ja	nein	in Prüfung
8	Philosophenwald		x	Wald		x		x	x		19,5		ja	ja	ja

tw = teilweise

* LSG = Landschaftsschutzgebiet

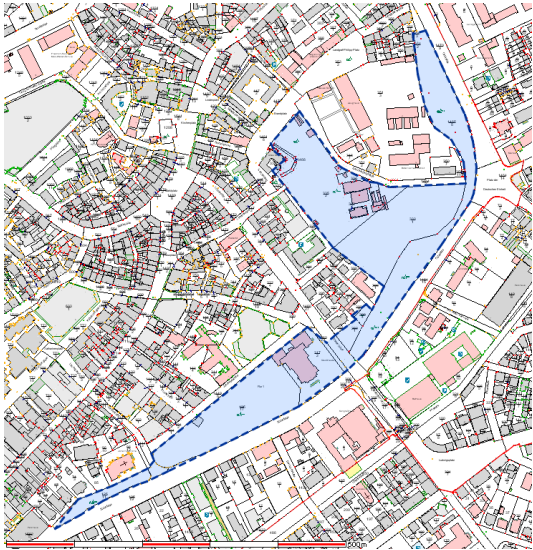


Abbildung 113: Anlagen und Botanischer Garten.²¹⁰

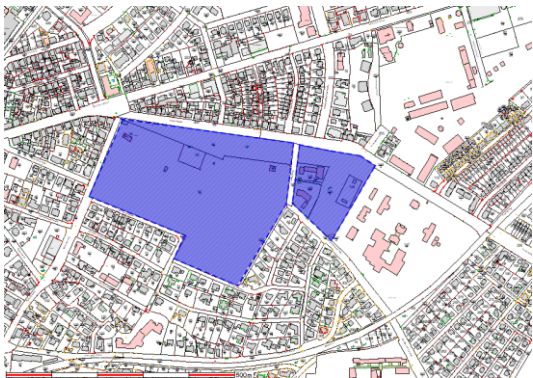


Abbildung 114: Alter Friedhof.²¹⁰

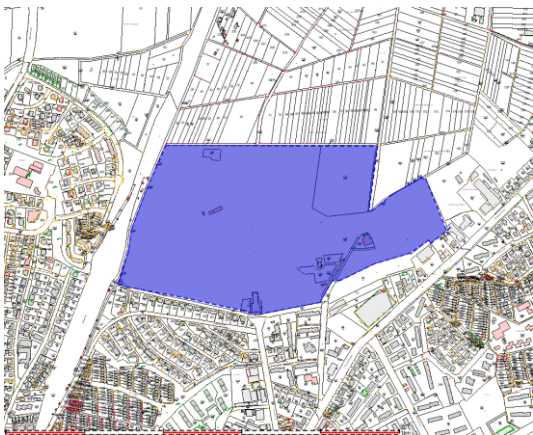


Abbildung 115: Neuer Friedhof.²¹⁰

²¹⁰ Stadt Gießen.

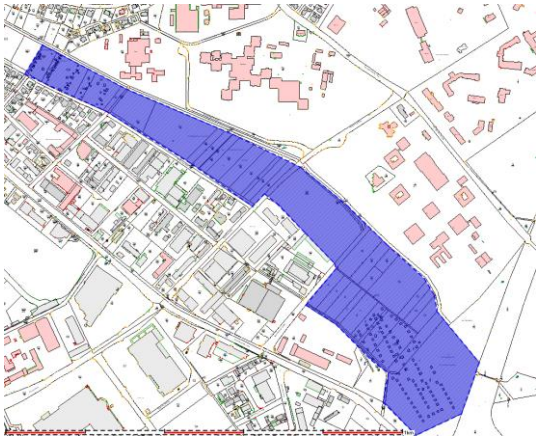


Abbildung 116: Klingelbach.²¹¹

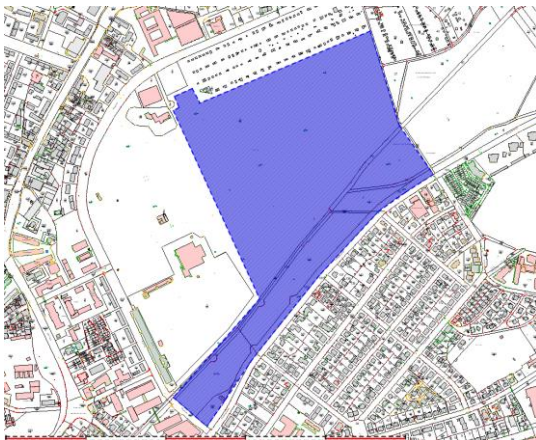


Abbildung 117: Stadtpark -Wieseck.²¹¹

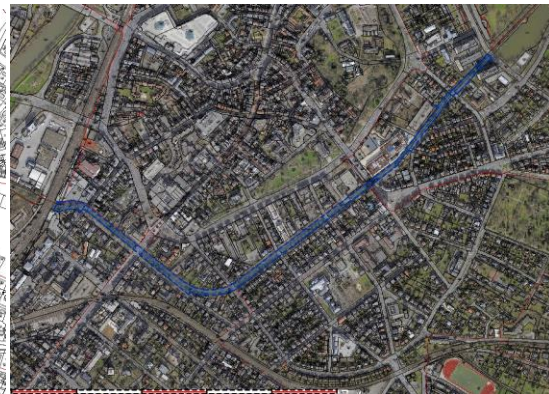
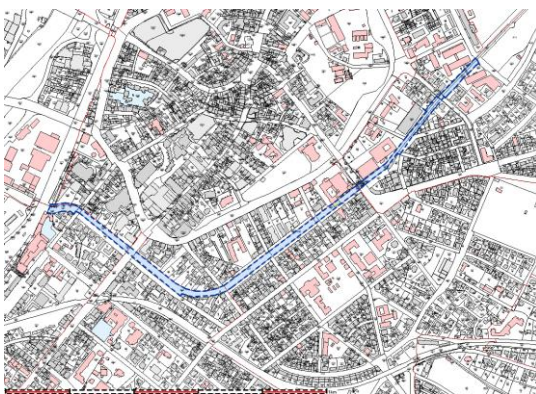


Abbildung 118: Wieseck - Gewässerband.²¹¹



Abbildung 119: Lahnaue.²¹²

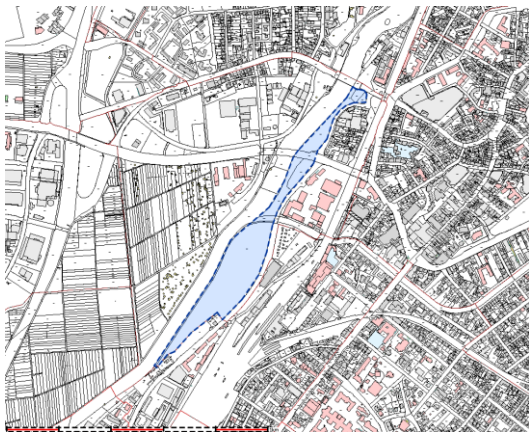


Abbildung 120: Nr. 7a: Lahnaue – Südteil: Vorschlag aus Öffentlichkeitsbeteiligung der Stadt Gießen.²¹²



Abbildung 121: Philosophenwald.²¹²

²¹² Stadt Gießen.

Anhang C: Anregungen und Bedenken der Bevölkerung, von Bürgerinitiativen, Verbänden und Kommunen aus den Öffentlichkeitsbeteiligungen sowie Anregungen abseits von Lärmkonfliktpunkten

Die Anregungen und Stellungnahmen wurden aus Datenschutzgründen anonymisiert und bezüglich Kommunen, identifizierten Lärmkonfliktpunkten bzw. Lärmbelastungsbereichen zusammengefasst. Sie sind nach Landkreisen geordnet. Der Auflistung vorangestellt werden Anregungen und Stellungnahmen zu allgemeinen Fragestellungen oder Anregungen (Vgl. dazu auch Kapitel 10.1).

1. Lärmmessung

Lärmmessungen stellen im Gegensatz zu Berechnungen immer nur eine Momentaufnahme der Geräuschsituation an einem bestimmten Messort dar, die nicht repräsentativ für den Jahresverlauf ist. Die einschlägigen Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmbelastung aus dem Straßenbereich überschätzen die Lärmimmissionen generell zu Gunsten der Betroffenen und räumen diesen damit einen höheren Schutzanspruch ein. Aus diesem Grund sind nach den einschlägigen Lärmschutzvorschriften nur Verkehrslärmberechnungen zulässig. (vgl. Kapitel 6.1)

2. Verbesserung des Lärmschutzes durch Bepflanzungen

Durch das Straßenbegleitgrün kann vordergründig nur die optische Beeinträchtigung durch die Emissionsquelle gemindert oder beseitigt werden. Deshalb kann hier nur von einer subjektiv empfundenen Lärminderung gesprochen werden. Erst ab einer Breite von 100 m würde Bepflanzung den Lärm wahrnehmbar reduzieren.²¹³

3. Tempo 40

Gemäß der Lärmschutz-Richtlinien-StV soll durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes der Beurteilungspegel unter den maßgeblichen Richtwert abgesenkt werden soll. Dieses Ziel ist mit Tempo 40 km/h (anstatt 50 km/h) in der Regel nicht zu erreichen. Insofern sollten - sofern die Voraussetzungen für die lärmschutzbedingte Anordnung von Tempo 30 km/h im konkreten Einzelfall vorliegen - im Sinne einer möglichst weitgehenden Zielerreichung dieser Sollvorschrift die Möglichkeiten einer weitreichenderen Geschwindigkeitsbeschränkung ausgeschöpft und auf die Anordnung von Tempo 40 km/h aus Gründen des Lärmschutzes verzichtet werden.

4. Flüsterasphalt, innerorts:

Bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h erfolgt zurzeit von Hessen Mobil kein standardisierter Einbau von lärmarmen Deckenbelägen. Ein Grund dafür ist, dass nach der gültigen Lärmberechnungsvorschrift (RLS 90) kein zugelassener Lärminderungsfaktor für die in Frage kommenden Deckschichten angesetzt werden kann.

Da bei Geschwindigkeiten von 50 km/h die maßgeblich für eine störende Geräusentwicklung verantwortlichen LKW- Antriebsgeräusche im Vergleich zu den Abrollgeräuschen

²¹³ Punkt 7.1.6 Schallabschirmung, Städtebauliche Lärmfibel Online, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden – Württemberg, <https://www.staedtebauliche-laermfibel.de/?p=71&p2=7.1.6>, abgerufen am 17.12.2019.

überwiegen, wird der Einfluss der Fahrbahndeckenwahl (Reifen- Decken- Geräusch) als untergeordnet betrachtet und auch aus diesem Grunde nicht eingesetzt.

5. Beförderung im ÖPNV für 1 € pro Tag

Analog des Wiener Verkehrsmodells soll die Beförderung mit dem ÖPNV für 1 € am Tag möglich sein. Die Umsetzung eines solchen Verkehrsmodells kann nicht auf der Ebene der Lärmaktionsplanung gelöst werden.

6. Darstellung der Lärmkennziffern in entsprechenden Karten

Eine flächendeckende Visualisierung der Lärmkonflikte durch Lärmkennzifferbänder ist gesetzlich nicht vorgeschrieben. Die maximalen Lärmkennziffern für den Straßenzug sind jeweils in den Tabellen zu den Lärmkonfliktpunkten dargestellt. Die Art und Weise der Darstellung der Lärmbelastungen, insbesondere für einzelne Straßenabschnitte, ist in das Ermessen der planaufstellenden Behörde gestellt.

7. Lärmschadenskostenrechnung

Im Rahmen der Beteiligung wurde Folgendes vorgetragen:

„Die in Tabelle 195 dargestellten Schadenskosten enthalten Werte zu Betroffenen von 55-65 dB(A). Die Werte kämen aber bei den Kommunen nicht vor. Es wird eine Auflistung der Werte für Straßen und Kommunen gefordert, sodass die Lärmschadenskosten pro Straße und pro Kommune berechnet werden kann. Die Hälfte der Lärmschadenskosten würde unter 65 dB(A) erzeugt. Ohne diese Zahlen können die Kommunen kaum eine fachliche Einschätzung fällen, ob sie die Maßnahmen durchführen oder nicht.“

Die planaufstellende Behörde entgegnet wie folgt:

Eine weitergehende Aufsplittung, bspw. nach Kommunen und Straßen, ist rechtlich nicht erforderlich und fachlich nicht angezeigt. Schließlich stellen die Lärmschadenskosten durch die Zusammenfassung in einer Tabelle eine übergeordnete Kenngröße für den gesamten Regierungsbezirk Gießen dar. Sofern Kommunen weitergehende Lärmschadenskosten für ihre Planungen und Entscheidung für wesentlich erachten, können Sie diese selbst ermitteln. Schließlich steht ihnen der erforderliche Zugang zum Programm ODEN zur Verfügung.

8. Fluglärm Betrachtung

Die Betrachtung des Fluglärms erfolgt in einen separaten Lärmaktionsplan Flughafen, der in der Zuständigkeit des RP Darmstadt liegt (vgl. Kapitel 3.2.4)

9. Ursachen des Verkehrslärms reduzieren

Zur Reduktion des Verkehrslärms wurde vorgeschlagen die Ursache des Lärms durch weniger Globalisierung, Förderung des regionalen Lebensmittel- und Warentransports, kürzere Arbeits- und Urlaubswege zu bekämpfen.

Diese Maßnahmenvorschläge können nicht auf Ebene der Lärmaktionsplanung gelöst werden.

Tabelle 197: Anregungen und Bedenken aus dem Landkreis Gießen.

Kommune	Örtlichkeit	Anregungen/Bedenken	Fachliche/rechtliche Begründung
allgemein	Gesamter Landkreis	Lärmminderung an der Quelle durch Fahrbahnsanierung, Lärmsanierung sowie Verstetigung und Vergleichmäßigung des Verkehrsflusses anstatt durch Tempolimits und Lkw-Durchfahrverbote	Vgl. Kapitel 10.1
allgemein	Gesamter Landkreis	Tempolimits, insbesondere an hochfrequentierten Straßen sorgen für Verlagerungseffekte auf andere Teile des Straßenverkehrssystems. Konsequenz sind Ausewichverkehre und Fahrtzeitverluste	Stellungnahmen gegen Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutz werden nicht weiterverfolgt. Hinsichtlich etwaiger Fahrtzeitverluste wird auf Kapitel 10.1, Frage 10 verwiesen
allgemein	Gesamter Landkreis	Jede geplante Maßnahme muss unter einer ganzheitlichen Betrachtung des Verkehrsnetzes auf Sinnhaftigkeit geprüft werden. Die Unternehmen seien zu beteiligen	Die Maßnahmenprüfung erfolgt gemäß den Vorgaben der Lärmschutzrichtlinie-StV nach den Grundsätzen der Verhältnismäßigkeit, einzelfallbezogen sowie nicht losgelöst von der Berücksichtigung von baulichen und planerischen Lärmschutzmaßnahmen als Abwägungsentscheidung
allgemein	Gesamter Landkreis	Ziel- und Quellverkehr muss trotz verkehrsbeschränkender Maßnahmen gewährleistet sein	Ziel- und Quellverkehr ist von Verboten wie Lkw-Durchfahrverboten ausgenommen
Biebertal	Rodheim Bieber, L 3286	Darstellung der Lärmkennziffer pro Straßenabschnitt in Karten	Vgl. Anhang C Nr. 6 oder Kapitel 10.1, Nr. 21
Buseck, OT Beuern	L 3126, Höhe Sudetenlandstraße	Gestuftes Tempo 70, ab 1. Haus 60 km/h	Aus Gründen der Lärmminderung

			nicht möglich, da kein LKP
	L 3126	geräuschmindernder Belag	Aus Gründen der Lärminderung nicht möglich, da kein LKP
		Verschiebung Tafel mit Geschwindigkeitsanzeige von Ortsausgang zur Apotheke	Die Lage von Ortsschildern ist in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung geregelt. Eine Versetzung der Ortstafel auf Gründen der Lärminderung ist nicht möglich
		Geschwindigkeitsmessung im Tempo 70 Bereich	Weiterleitung Ordnungsamt
Buseck, OT Alten-Buseck	L 3128, Am Rinnerborn	Verkehrslenkungsmaßnahme. Lkw - Fahrverbot	Lösung nicht möglich, da andere Straßen mit geringerer Klassifizierung nicht geeignet sind Verkehr aufzunehmen
	L 3128/ L 3356	Darstellung der Lärmkennziffer pro Straßenabschnitt in Karten	Vgl. Anhang C Nr. 6 oder Kapitel 10.1, Nr. 21
	L 3128, K 143	Wirkliche Querungsmöglichkeiten	Inseln sind vorhanden
	K 143	Tempo 30	Aus Gründen der Lärminderung nicht möglich, da kein LKP
	L 3126	Darstellung der Lärmkennziffer pro Straßenabschnitt in Karten	Vgl. Anhang C Nr. 6 oder Kapitel 10.1, Nr. 21
Buseck, Großen-Buseck	Pfingstweg	Sanierung Fahrbahndecke	Straße nicht kartiert, keine Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung
Buseck, Oppenrod	K 154	Darstellung der Lärmkennziffer pro Straßenabschnitt in Karten	Vgl. Anhang C Nr. 6 oder Kapitel 10.1, Nr. 21
Fernwald, OT Ahlbach	A 5	Tempolimit nachts	A 5 bei Ahlbach kein Lärmkonfliktpunkt; keine Handlungsmöglichkeit

			aus Sicht der Lärmaktionsplanung
		Solarmodule als Lärmschutz	Solarmodule stellen keine geeignete Maßnahme zum Lärmschutz dar, zudem wird auf Punkt 10.2.4.3 verwiesen
Gießen	allgemein	Aufforderung zur Umsetzung der Maßnahmen aus der 2. Stufe	Die Umsetzung der festgelegten Maßnahmen erfolgt auf der Grundlage des einschlägigen Fachrechts und durch die hierfür zuständigen Behörden. Die planaufstellende Behörde stellt den Stand der Maßnahmenumsetzung lediglich dar
	allgemein	Pflanzung neuer Bäume und Hecken an bestehenden Straßen	Wirkung einer Bepflanzung wird erst ab einer 100 m als Lärmschutz wirksam
	allgemein	Keine städtebaulichen Verdichtungsmaßnahmen zulasten der grünen Flächen	Städtebauliche Verdichtung ist Gegenstand der Stadtplanung
	allgemein	Aktive Lärmschutzmaßnahmen aufgrund der Ansiedlung des Otto Versands	Gegenstand der Bauleitplanung
	Gießen	allgemein	Entschleunigung des Pkw-Verkehrs in der Innenstadt zum Lärmschutz
Entschleunigung des Pkw-Verkehrs in der Innenstadt			Ordnungsrechtlicher Aspekt, der nicht Gegenstand

		zur Erhöhung der Sicherheit der FußgängerInnen/RadfahrerInnen	der Lärmaktionsplanung ist
Gießen	allgemein	<p>Visualisierung der Lärmkennziffern in Karten für folgende Straßen:</p> <p>a) Bleichstraße b) Dürerstraße c) Frankfurter Straße südlich Schubertstraße d) Frankfurter Straße nördlich Alicenstraße e) Frankfurter Straße in Kleinlinden f) Bismarckstraße westlich der Wieseneck g) Gnauthstraße h) Krofdorfer Straße i) Licher Straße j) Marburger Straße k) Neuen Bäue l) Neustadt m) Robert-Sommerstraße n) Rodheimer Straße o) Schiffenberger Weg (südöstlicher Bereich) p) Schulstraße</p>	Vgl. Anhang C Nr. 6 oder Kapitel 10.1, Nr. 21; keine gesetzlichen Vorgaben zur Notwendigkeit der Visualisierung, maximale Lärmkennziffern des Straßenzugs in Tabelle der Lärmkonflikte abgebildet
Gießen	allgemein	Ablehnungsgründe der Stadt Gießen zu Tempolimits und gegen Radstreifen oder Umweltpuren seien fachlich nicht haltbar und sind zurückzuweisen	Die Lärmaktionsplanung ist die planaufstellende Behörde. Die fachliche Beurteilung liegt bei der Stadt Gießen. Die Lärmaktionsplanung hat als planaufstellende Behörde darstellenden Charakter
Gießen	allgemein	Anzahl der Betroffenen aller Straßen ergibt nicht Summe für das Stadtgebiet	Abweichung ist nur gering. Grund hierfür ist wahrscheinlich die Genauigkeit der Kartierung, die eine Angabe von

			auf Hunderterstellen gerundeten Zahlen verlangt. Eine weitergehende Prüfung ist aufgrund der Geringfügigkeit der Abweichung und sowie der Erfüllung der Umgebungslärmrichtlinie nicht angezeigt.
	Aulweg	Entschleunigung aufgrund von Enge, Steilheit und aufgrund des Gefahrenpotentials	Tempolimit aufgrund der Verkehrssicherheit ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung, Tempolimit aufgrund von Lärmschutz aufgrund der Einhaltung der Richtwerte nicht möglich; Weiterleitung an Stadt Gießen wird erfolgen
		Fehlende Darstellung der Berechnung der Lärmreduktion	RLS-90 Berechnung und Lärmreduzierung nicht in Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie als Mindestanforderung aufgeführt
		Prüfung von Tempo 30 sollte nicht nur überschlägig erfolgen	Die überschlägige RLS-90 Berechnung ist das Instrument der Vorprüfung durch die planaufstellende Behörde; die eigentliche RLS-90 Berechnung hat gemäß Nr. 2.5 Lärmschutz-Richtlinie-StV durch den Straßenbaulastträger zu erfolgen
Aulweg	Auch im Bereich der LKZ unter 200 liegt ein Lärmkonflikt vor. Dies ist zu korrigieren und nicht nur überschlägig zu berechnen	Priorisierung der Lärmkonfliktpunkte gemäß § 47d Abs. 1 Satz 3 BImSchG möglich; Zur überschlägigen Berechnung wird	

			auf die eben genannte Begründung verwiesen. Der Bereich der gelben Bänder ist ein Lärmkonfliktpunkt <u>besonderer</u> Belastung. Die Berechnung erfolgte über den gesamten Bereich des Aulwegs und resultiert nicht in der Überschreitung der Richtwerte.
	Frankfurter Straße, Kleinlinden	Zu dem Vorschlag von Tempo 30 gäbe es im Entwurf keine Aussage	Frankfurter Straße ist auf S. 96 erfasst
		Berechnung zur Lärminderung ist nicht dargestellt	RLS-90 Berechnung und Lärmreduzierung nicht in Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie als Mindestanforderung aufgeführt
Gießen	Gießener Ring	Tempo 100	Im Nachtzeitraum von Anschlussstelle Gießen Ursulum bis Gießen Licher Straße umgesetzt
		Einhausung Anschlussstelle Marburger Straße bis Licher Straße	s. Punkt 10.4.3.1; Ablehnung aufgrund von Verhältnismäßigkeit
		Tempo 80, da Tempo 100 keine ausreichende Pegelminderung bringen würde	Bei Tempo 80 wird auf Punkt 10.1.4.3 verwiesen, wo Tempo 80 aufgrund der Verkehrsbedeutung zurückgewiesen wird
		Höhere Lärmschutzwände	Vgl. 10.1.4.3 Maßnahmeplanung
	Gießener Straße	Tempo 30 und Berechnung der Lärminderung	Als Prüfauftrag in 2. ÖB erfasst und wird an Stadt Gießen weitergeleitet; RLS 90 Berechnung nicht in Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie als Mindestanforderung aufgeführt

Gießen	Gabelsberger Straße	Straße beträgt, nicht 2.700 Kfz/Tag sondern bei über 20.000 Kfz/Tag.	Laut Lärmkartierung 2017 bei 9479 + 8743 Kfz/Tag für beide Stränge;HLNUG als zuständige Behörde für die Kartierung; Möglichkeit der Mitwirkung der Kommune bei Aufstellung der Kartierung
	Grünberger Straße	Lärmbelastung durch Visualisierung der LKZ in Abbildung 20 sei nicht nachvollziehbar	Durch unterschiedliche Art der Bebauung ist unterschiedliche Belastung plausibel
		Lärmkartierung in Teilen fehlend. Kartierung sei nicht nachgeholt worden	Für die Kartierung und die Darstellung im Lärmviewer ist das HLNUG zuständig; Beteiligungsmöglichkeit der Stadt Gießen an Lärmkartierung 2017 durch Schreiben des HLNUG vom 19.10.2016
		Verlauf des Verkehrs über Grünberger Straße und nicht über Roosevelt Street	Für die Berechnung der Betroffenzahlen ist die Anpassung erfolgt. Für die Darstellung im Lärmviewer ist das HLNUG die zuständige Behörde
	Grünberger Straße	Aussage der Stadt Gießen, dass die Belastung dem normal zu erwartenden Maß entspräche sei nicht akzeptabel/zurückzuweisen	Verfristete Beteiligung vom 10.03.2020; Die Lärmaktionsplanung ist die planaufstellende Behörde. Die fachliche Beurteilung liegt bei der Stadt Gießen. Die Lärmaktionsplanung hat als planaufstellende Behörde darstellenden Charakter
		Bauvorhaben „Philosophenhöhe“, „Am Alten Flughafen“ (Depot, OTTO), Neubauten an der Grünberger	Verfristete Beteiligung vom 10.03.2020; Lärmaktionsplanung erfasst status quo; Stellungnahmen zu

		Straßem Waldstadion und „Kugelberg“ erhöhen Verkehrsdichte	Bauvorhaben erfolgt aus Sicht der Lärmaktionsplanung innerhalb der Bauleitplanung
		Feinstaubbelastung wird sich durch Bauvorhaben erhöhen und weitere gesundheitliche Belastungen darstellen	Verfristete Beteiligung vom 10.03.2020; Feinstaub ist Gegenstand der Luftreinhalteplanung
	Bleichstraße Gnautstraße Untere Grünberger Straße Berliner Platz Aulweg Anlagenring	Errichtung von Radstreifen aufgrund von Verkehrssicherheit	Als Prüfauftrag erfasst; Wird an Stadt Gießen zusammen mit dem Aspekt des Lärmschutzes übermittelt
	Bänningerstraße/Ohlebergsweg	Förderung des Radverkehrs in den benannten Straßen	Hier handelt es sich um Gewerbe und ist damit nicht Gegenstand der Lärminderung
	Hangelsteinstraße	Tempo 50	Kein LKP, keine Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung
	Innenstadt und Rand	30 km Zonen in/am Rand der Innenstadt	Siehe Punkt 10.2.5.3, Tempo 30 (Zonen)
	Johannesstraße, Bleichstraße, Bismarckstraße, Neuen Bäue	Parkplatzreduzierung	Gegenstand eines etwaigen Parkplatzzkonzepts der Stadt Gießen
	Landeplatz Lahnstraße	Lärm durch Rettungshubschrauber	Kein Gegenstand der Lärmaktionsplanung
	Licher Straße	Lärmkartierung sei fehlend und Kartierung wurde nicht nachgeholt.	Für die Kartierung und die Darstellung im Lärmviewer ist das HLNUG zuständig; für die Berechnung der Belastetenzahlen erfolgte ein Lückenschluss durch Interpolation seitens der planaufstellenden Behörde, um den tatsächlichen höhe-

			ren Belastetenzahlen Rechnung zu tragen
		Keine Aussagen zur Licher Straße	Licher Streaße unter 10.2.5.1 gelistet
	Leihgesterner Weg	Tempo 30	Richtwerte der Lärmschutzrichtlinie-StV werden weder erreicht noch überschritten; keine geeignete Maßnahme
		Berechnung zur Lärminderung bei Einführung von Tempo 30 ergänzen	RLS-90 Berechnung und Lärmreduzierung nicht in Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie als Mindestanforderung aufgeführt
	Moltkestraße	Tempo 30	Maßnahmenvorschlag als Prüfauftrag aufgenommen
		Berechnung der Lärminderung durch Einführung Tempo 30 ist nachzuholen	RLS-90 Berechnung und Lärmreduzierung nicht in Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie als Mindestanforderung aufgeführt
	Nordanlage	Berechnung der Lärminderung bei Tempo 30 nachts sei fehlend	RLS-90 Berechnung und Lärmreduzierung nicht in Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie als Mindestanforderung aufgeführt; Aufgrund der hohen LKZ im Nachtzeitraum von 674 wurde Maßnahmenvorschlag an Stadt Gießen mit Schreiben vom 8.8.18 mit Bitte um Stellungnahme weitergeleitet
	Petersweiher, L 3131	Lichtsignalanlage als Querungshilfe für Fußgänger	Kein LKP
		Tempo 70	Bereits in 2. Stufe berechnet, keine Minderungswirkung

Gießen		Tempo 50	Kein LKP und zudem keine geeignete Maßnahme, da nur geringfügige Überschreitung von 0,2 dB(A) und das nur an zwei Gebäuden
		Lichtsignalanlage wegen schlechter Sicht	kein Gegenstand der Lärmaktionsplanung
		Kreisel anstatt Lichtsignalanlage erneuert	Kein LKP, keine Handlungsmöglichkeit
		Lärmindernder Asphalt	Kein LKP; eingebauter Asphalt erfolgt nach RLS-90 und weist damit eine Lärminderung von – 2dB(A) auf
		Lärmpegelmessung	Vgl. Punkt 6.1 und Nr. 1 Anhang C
Gießen	Petersweiher, K 158	Tempolimit	Kein LKP und zudem keine geeignete Maßnahme, da nur geringfügige Überschreitung von 0,4 bzw. 0,5 dB(A) und das an nur zwei Gebäuden
	Sudetenlandstraße	Schutzstreifen Radverkehr verbreitern, Kennfahrbahn verschmälern, Mittelstreifen entfernen	Schutzstreifen für den Radverkehr ist vorhanden, Weitergabe an Stadt Gießen
	Südviertel	Detaillkartierung für potentielles Lkw-Durchfahrverbot	In 2. Stufe wurde Lkw Durchfahrverbot gefordert, welches aufgrund mangelnder Kartierung nicht untersucht werden konnte. Wenn keine Kartierung vorliegt, kann aufgrund der Lärmaktionsplanung keine Maßnahme ergriffen werden. Aktuell liegen keine neuen Erkenntnisse vor
	Wiesecker Weg	Rechte Verkehrspur in Umweltspur umwandeln	Kein Lärmkonflikt-punkt,keine rechtli-

Gießen			che Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung
		Tempo 30 anstatt Tempo 50	Kein Lärmkonflikt-punkt. Keine Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung
		Lärmreduzierung wurde nicht berechnet und ist nachzuholen	Nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 ist der Wies-ecker Weg kein Lärmkonflikt-punkt. Es wurde deshalb keine Berechnung zur Lärmreduktion angestellt
		Radfahrerschut-zstreifen nur im Westteil	Übernahme des Wortlauts aus der Stellungnahme der 2. ÖB seitens der Stadt Gießen
	Marburger Straße	Radstreifen auf 2 m verbeitern	Radstreifen beidsei-tig vorhanden; In Stellungnahme der Stadt Gießen nur um aktuelle Breite ergänzt
		Zwei Richtungsfahr-bahnen zu einer zu-sammenlegend zu-gunsten eines brei-teren Radstreifens	Radstreifen beidsei-tig vorhanden; Wei-terleitung an Stadt Gießen
	Neustadt, Nordan-lage	Überprüfung der benannten Straßen	Wurden im Rahmen der Fortschreibung überprüft und Be-lastete sind in Ta-belle 26 dargestellt
Gießen	Rudolf-Diesel Straße	Höhere, bessere Lärmschutzwände, da marode	Kein Lärmkonflikt-punkt, Nachfrage bei Straßenbaulast-träger über Zustand und etwaige Sanie-rungsmaßnahmen als Prüfauftrag
	Wißmarer Weg	Tempo 30	Kein Lärmkonflikt-punkt nach Auswer-tung der PLUS-Kar-tierung, keine Handlungsmöglich-keit aus Sicht der Lärmaktionspla-nung

Gießen	Westanlage	Im Entwurf dargestellte Ablehnung zur Umwandlung der beiden rechten Spuren in Radstreifen mit Busstreifen würde nicht zu den Plänen der Stadt Gießen passen	Die Stadt Gießen hat in ihrer Stellungnahme hinsichtlich dieser Thematik keinen neuen Beschluss vorgebracht
Gießen, Kleinlinden	Wetzlarer Straße	Verkehrsmengen seien größer als 5969 Kfz/Tag	Für die Kartierung ist das HLNUG zuständig; die Kommunen wurde zudem zur Überprüfung der Kartierungsdaten aufgerufen, die DTV-Menge stimmt zudem mit der Straßenverkehrszählung 2015 von 5213 Kfz pro Tag überein
Gießen, Rödgen	Friedrich-Ebert Straße, Zum Bahnhof, Lange Ortsstraße	Einwand, dass Ortsdurchfahrt nicht im Lärmaktionsplan erfasst ist	Verkehrsmenge liegt unterhalb der Vorgabe der EU-Kartierung von 8.200 Kfz/d; da in 1. Öffentlichkeitsbeteiligung nicht mit Maßnahmenvorschlag versehen, wurde für Ortsdurchfahrt keine Analyse der PLUS-Kartierung durchgeführt
		Tempo 30	LKP nach Auswertung PLUS – Kartierung, als Prüfauftrag erfasst
Gießen	Ruhige Gebiete	Grünflächen entlang der Lahn „Lahnwiese“ und „Lahnterrasse“ im Lärmwirkungsbereich des Schienenweges der Eisenbahn des Bundes und damit bei der Ausweisung ruhiger Gebiete zu beachten	Die benannten ruhigen Gebiete sind bereits in der 2. Stufe ausgewiesen worden
Grünberg	B 49	Darstellung der Lärmkennziffer pro	Vgl. Anhang C Nr. 6

		Straßenabschnitt in Karten	
Fernwald	A 5	Tempolimit wegen mangelnden Ausbaus	potentieller Ausbau wurde in Stufe 1 geprüft
Hungen, OT Villingen	L 3137	Gestuftes Tempolimit vor Ortstafel	Keine LKP, rechtlich keine Möglichkeit aus Lärmschutzgründen Tempolimit zu veranlassen
Hungen, Kernstadt	Obertorstraße, Untertorstraße	Darstellung der Lärmkennziffer pro Straßenabschnitt in Karten	Vgl. Anhang C Nr. 6
Hungen	Inheiden und Utphe B 489		
Heuchelheim	L 3020	Berechnung des Straßenbaulastträgers erscheinen nicht glaubwürdig	Der Straßenbaulastträger verwendet die aktuellsten Daten der Straßenverkehrszählung. Die tatsächliche DTV-Menge beläuft sich auf 3.468 Kfz/d anstatt der in der Lärmkartierung 2017 hinterlegten DTV-Mengen von 10.098-13.982 Kfz/d, was wiederum zu einer Überschätzung des Lärmkonflikts führt.
	L 3020, K 42	Darstellung der Lärmkennziffer pro Straßenabschnitt in Karten	Vgl. Anhang C Nr. 6
Langgöns	A 485	Lärmschutz entlang der östlichen Fahrspuren	Kein Lärmkonflikt-punkt, keine Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung
		Fristverlängerung beantragt, um Möglichkeiten der Lärmschutzmaßnahmen an der A 485 zu prüfen	Kein Lärmkonflikt-punkt, keine Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung; bei Fortschreibung des Lärmaktionsplans erfolgt erneute Prüfung

	L 3133 und L 3475	Berücksichtigung der Straßenschäden sei nicht hinreichend. Temporeduzierung sei deshalb aufzunehmen	Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie-StV sowohl am Tage als auch in der Nacht eingehalten; keine Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung
Leihgestern	L 3129	Darstellung der Lärmkennziffer pro Straßenabschnitt in Karten	Vgl. Anhang C Nr. 6
Laubach	L 3481	Darstellung der Lärmkennziffer pro Straßenabschnitt in Karten	Vgl. Anhang C Nr. 6
	L 3481	Tempo 30	Keine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutzrichtlinie-StV, keine Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung
Lich	L 3053	Tempo 30	Keine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutzrichtlinie-StV, keine Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung
		Darstellung der Lärmkennziffer pro Straßenabschnitt in Karten	Vgl. Anhang C Nr. 6
Lollar	Lumdatalbahn	Aufnahme der Bahnstrecke in den Lärmaktionsplan aufgrund einer möglichen Reaktivierung	Erfassung gemäß Richtlinie bei Hauptbahnstrecken ab 60.000 Zügen pro Jahr
	L 3475	Angabe der Betroffenen erscheint nicht korrekt	Betroffenenzahl aus ODEN ermittelt inklusive interpolierter DTV-Werte
		Umwidmung in Tempo-30-Zone	Tempo 30 wohl gemeint; Umsetzung liegt bei Stadt Lollar
		Lärmmessung	Vgl. Kap. 6.1 und Nr. 1 Anhang C

		Messung Feinstaubwerte und Stickstoffoxide	Nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung, sondern Gegenstand der Luftreinhalteplanung
Staufenberg	B 3	Ausbau/Verlängerung der Lärmschutzwände	Kein Lärmkonfliktpunkt, keine Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung
		Tempo 100	Kein Lärmkonfliktpunkt, keine Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung
Wettenberg	Wißmar, Launsbacher Straße	Abbildung sei veraltet und zeigt nicht die aktuelle Situation	Zuständigkeit der Kartierung liegt beim HLNUG, Mitwirkungsmöglichkeit der Kommune wurde mit Schreiben des HLNUG vom 19.10.2016 gegeben
	Hauptstraße 1-51	Tempo 30, nachts	Als Prüfauftrag erfasst
	Wetzlarer Straße 1-43	Tempo 30, nachts	Als Prüfauftrag erfasst
	Launsbacher Straße 1-33	Tempo 30, nachts	Vgl. 10.2.18.3, keine Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutzrichtlinie-StV; keine geeignete Maßnahme zur Lärm-minderung
Wettenberg	allgemein	Lärmbelästigung durch A 480, Eisenbahn und Flugverkehr	A 480 stellt keinen Lärmkonfliktpunkt im Bereich von Wettenberg dar; der Eisenbahnlärm an Haupteisenbahnstrecken wird durch den Lärmaktionsplan des Eisenbahnbundesamtes erfasst, der Fluglärm wird durch den separaten Lärmaktionsplan für den Flughafen Frankfurt in Hessen berücksichtigt
	allgemein	Leisere Reifen	Vgl. Kapitel 5.3.2

		Verbot von Breitreifen/Niederquerschnittswahn	Vgl. Kapitel 5.3.2; Vorschrift/Verordnung nicht auf Ebene der Lärmaktionsplanung zu lösen
		Anheben Mindestflughöhe und Kontrolle des Nachtflugverbots	Nicht Gegenstand dieses Lärmaktionsplans; Verweis auf Lärmaktionsplan Flughafen
		Lärmmindernde Maßnahmen bei aktuellen Baumaßnahmen an Eisenbahnstrecken umsetzen	Nicht Gegenstand dieses Lärmaktionsplanes; Verweis auf Lärmaktionsplan des Eisenbahnbundesamtes bzw. Gegenstand der Bauleitplanung
		Passiver Lärmschutz durch Bäume und Sträucher	Lärmmindernde Wirkung erst ab einer Breite von 100 m wirksam
Wettenberg	allgemein	Laubbläser	Nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung; Regelungen dazu in 32. BImSchV

Tabelle 198: Anregungen und Bedenken aus dem Lahn-Dill Kreis.

Kommune	Örtlichkeit	Anregungen/Bedenken	Fachliche/rechtliche Begründung
allgemein	Gesamter Landkreis	Tempo 30 an Bundesstraßen würde zu einer deutlichen Aufsummierung der Fahrtzeitverlängerungen und einer Verringerung der Leistungsfähigkeit der Fahrtstrecken führen	Vgl. Kapitel 10.1
allgemein/diverse	B 62 und B 253	Ausbau der B 62 und B 253 zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit und als Ersatztrasse zum verworfenen A 4 Ausbau	Maßnahmenvorschlag ist eine wesentliche Änderung an einer Straße, die in einem separaten Planfeststellungsverfahren behandelt wird
allgemein/diverse	A 45	6-streifiger Ausbau der A 45 mit neuen	Abschätzung der Notwendigkeit nicht in der Zuständigkeit

		Lärmschutzmaßnahmen zur Reduktion der Lärmimmissionen ist notwendig	der planaufstellenden Behörde; Maßnahmen zur Reduktion der Lärmimmissionen wird im zuständigen Planfeststellungsverfahren aus Sicht der Lärmaktionsplanung bewertet
Aßlar	Bechlinger Straße Brühlstraße Berliner Straße Luisenstraße	Berücksichtigung der benannten Straßen im Lärmaktionsplan; verfristete Stellungnahme vom 21.02.2020	Bei den benannten Straßen handelt es sich um Straßen der PLUS-Kartierung; der Maßnahmenvorschlag wird als Prüfauftrag aufgenommen
Aßlar	A 480	Fehlende Berücksichtigung von Gebäuden im Gewerbegebiet	Gewerbe findet keine Berücksichtigung in der Lärmaktionsplanung
Burgsolms (Solms)	L 3282	Passiver Schallschutz oder Fußgängerüberwege anstatt Tempo 30	Tempo 30 ist beschlossene Maßnahme durch die Richtwerte an 25 der 26 Gebäude eingehalten werden; allgemein gilt aktiver Lärmschutz vor passivem Lärmschutz
Ehringshausen	L 3052	Erwähnung im Lärmaktionsplan	Ist im Lärmaktionsplan als Lärmkonfliktpunkt erfasst
		Schallschutzfenster	Antrag ist durch Eigentümer bei Hessen Mobil zu stellen
		Tempolimits an L 3052 und B 277	Maßnahmen befinden sich in Prüfung bzw. Resultat der Landesstraße prognostisch auf Bundesstraße übertragbar
Hüttenberg	A 45	Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des Ausbaus der A 45, insbesondere der nördliche Ortsrand der Gemarkung Hörnsheim prüfen	Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau der A 45 werden immissionschutzrechtliche Aspekte geprüft
Lahnau	L 3020	Angabe der Lärminderungswirkung	Überschlägiges Berechnungsergebnis

		bei Einführung von Tempo 30	für Atzbach und Dorlar ist aufgeführt; Berechnungsergebnis wurde der Gemeinde Lahnau mit Schreiben vom 06.08.18 mit Bitte um Stellungnahme übersendet
		Angabe des Rückgangs der Lärmschadenskosten	Vgl. Nr. 24, Kapitel 10.1 bzw. Anhang C Nr. 7
	A 45	A 45 ist nicht als Lärmkonfliktpunkt gelistet	Nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 stellt weder die A 45 in der Nähe von Dorlar, noch in der Nähe von Waldgirmes einen Lärmkonfliktpunkt dar
		Verstärkung des Verkehrs durch Umleitung der B 49 auf die A 45	Die Lärmaktionsplanung stellt den aktuellen Zustand dar. Etwaige Veränderungen können in der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes einfließen
		Maßnahmen zum Lärmschutz für den Bereich Dorlar und Waldgirmes einplanen	Kein Lärmkonfliktpunkt nach Auswertung der Lärmkartierung 2017; keine rechtliche Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung
	Dorlar, L 3285/L 3020	Behelfsauffahrt für Lkw auf A 45 bei Waldgirmes, um Verkehr aus Ortschaft zu verlagern	Als Prüfauftrag erfasst; Weitergabe an Hessen Mobil
	Waldgirmes, L 3286	Lärmbeschwerde über permanente Hintergrundgeräusche bei westlichen Winden und durch Motorengeräusche des Individualverkehrs	L 3286 als Lärmkonfliktpunkt identifiziert und im Lärmaktionsplan dargestellt
Leun	B 49, Lahnbahnhof	Kritik an der Berechnung im Rahmen des Planänderungsverfahrens für	Gegenstand des Planänderungsverfahrens und nicht Gegenstand der

		den Ausbau der B 49 und Forderung der Aktualisierung der Lkw-Verkehrszahlen und Forderung nach Schallschutz während Bauarbeiten	Lärmaktionsplanung
Schöffengrund	Allgemein Ruhige Gebiete	Hinweise zur Nutzungskonfliktdarstellung in der Potentialkarte Ruhige Gebiete	Weiterleitung an HLNUG als zuständige Behörde am 17.12.19
Solms	Oberbiel, L 3020	Baustellenverkehr von Neubaugebiet im Nordosten der Gemeinde verläuft über L 3020	Baustellenlärm/Baustellenverkehr nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung
		Überschreitung Tempo 50	Ordnungsrechtlicher Aspekt, der nur durch zuständiges Ordnungsamt geprüft werden kann und nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung ist
		Erhöhung der Verkehrsströme durch Gewerbegebiet Mittelbiel	Aktuelle DTV-Menge ist durch Lärmkartierung erfasst; Gewerbegebiete generell nicht dem Wohnen dienlich
Solms	Oberbiel, L 3020	Landesstraße nicht als Lärmkonfliktpunkt gelistet	Gemäß Verfahrenshandbuch kein Lärmkonfliktpunkt, da Auswertung ergibt, dass weniger als 10 Betroffene pro Straßenabschnitt
		Tempo 30, komplette Ortsdurchfahrt	Kein LKP, keine Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung
		Lkw-Durchfahrverbot ab 3,5 t	
		Verkehrsberuhigende Baumaßnahmen in der Ortsdurchfahrt im Bereich Liezener Straße/Wetzlarer Straße	

Wetzlar	Bergstraße	Ablehnende Begründung der Stadt Wetzlar zur Ablehnung der Bus- und Radverkehrsspur wird nicht durch Zahlen belegt	Ein rechnerischer Nachweis ist nicht angezeigt; Würdigung der Stadt Wetzlar wird als ausreichend erachtet. Hinweis der Stadt Wetzlar: Bei der Überarbeitung des Nahverkehrsplans für die Stadt Wetzlar ab 2020 wäre seitens der Stadt Wetzlar eine Umweltspur neu zu überdenken.
Wetzlar	Karl-Kellner-Ring/Nauborner Straße	Die Begründung der Stadt Wetzlar sei nicht stichhaltig und unhaltbar. Durch die geringeren Fahrgastzahlen, die geringere Verkehrsbelastung im Nachtzeitraum würden sich die Fahrzeitverzögerungen ausgleichen. Die Busse seien nachts schneller unterwegs als tags. Zudem würden gefahrene Geschwindigkeiten auch ohne Kontrollen durch Tempo 30 sinken	Als Prüfauftrag erfasst; Die Stellungnahme wird im Wortlaut an die Stadt Wetzlar mit Bitte um Stellungnahme übermittelt. Auf die Darstellung der eingebrachten Begründung im Wortlaut wird aus Gründen der Übersichtlichkeit verzichtet.
		Stadt Wetzlar sei nicht zur Maßnahme von Tempo 30 angehört worden	Dieser Einwand wird als unbegründet zurückgewiesen
		Ablehnung von Tempo 30 sei fachlich nicht haltbar. Straßenverkehrliche Lärmschutzmaßnahmen seien nur nach den einschlägigen rechtlichen Vorgaben der StVO, der Lärmschutz-Richtlinie-StV, der VwV-StVP sowie den gültigen	Vgl- Kapitel 10.1

		HMWEVL-Erlassen zu prüfne	
		Ablehnung der Stellungnahme durch die Straßenverkehrsbehörde, da es nicht ihre Aufgabe sei, sondern die der Kommune	Bei der Stellungnahme handelt es sich um die Stellungnahme der Stadt Wetzlar als zuständige Kommune mit Stellungnahme der zuständigen Fachbehörde
		Bei Beibehaltung der ablehnenden Stellungnahme wird Kostenberechnung verlangt und Gegenüberstellung der Lärmschadenskosten gefordert	Keine Ermächtigungsgrundlage aus Sicht der Lärmaktionsplanung
Wetzlar	allgemein	Lärmimmissionen der Gießerei der Fa. Buderus Edelstahl GmbH	Die Lärmimmissionen der Gießerei Fa. Buderus Edelstahl GmbH wurden im Änderungsverfahren nach BImSchG unter Berücksichtigung der Werte der TA Lärm abgehandelt und sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Es ist dabei ergänzend zu nennen, dass die Werte der TA Lärm zudem strenger als die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung sind.
Wetzlar	allgemein	Gemäß Bekanntgabe im Bundesanzeiger (BAnz AT 28.12.2018 B7) wären die dort verwendeten Berechnungsverfahren anzuwenden.	Da die Lärmkartierung 2017 abgeschlossen ist und RLS-90 als Berechnungsmethode bleibt, hat die Veränderung in den Berechnungsverfahren keine Auswirkung auf die aktuelle Fortschreibung des Lärmaktionsplanes.

Wetzlar	allgemein	Zur Prüfung der Plausibilität der Berechnungsergebnisse der L_{DEN}/L_{night} für den Ganztags- und den Nachtzeitraum sind die DTV Werte für Day, Evening und Night anzugeben, verfristete Stellungnahme vom 21.02.2020	DTV-Werte geben die täglich erfasste Verkehrsmenge an. Eine ausführliche Darlegung der in jedem Fall verwendeten Verkehrsmengen geht über die Anforderungen der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie hinaus und würde die Lesbarkeit des Plans negativ beeinflussen. Auf die Angaben der jeweiligen Verkehrszahlen wird daher verzichtet.
Wetzlar	Ruhiges Gebiet	Potentielle Ruhige Gebiete des Lärmviewers als Ruhige Gebiete für die Bereiche von Wetzlar und Aßlar aufnehmen; zumindest Aufnahme von Wetzlar-Dahlheim und westlich von Aßlar-Kleinaltenstätten als ruhige Gebiete aufnehmen, verfristete Stellungnahme vom 21.02.2020	Als Prüfauftrag aufgenommen
Wetzlar	A 480, Hermannstein	Ausweisung als Lärmkonfliktpunkt: verfristete Stellungnahme vom 21.02.2020	Kein LKP

Tabelle 199: Anregungen und Bedenken aus dem Landkreis Limburg-Weilburg.

Kommune	Örtlichkeit	Anregungen/Bedenken	Fachliche/rechtliche Begründung
Gesamter Landkreis	allgemein	Vorgeschlagenen Lkw-Durchfahrverbote seien aufgrund des Mangels geeig-	Entscheidung über Anordnung potentieller Lkw-Durchfahrverbote trifft die zuständige Verkehrsbehörde einzelfallbezogen und unter dem Aspekt der

		neter Ausweichrouten nicht weiterzuverfolgen	Verhältnismäßigkeit. U.a. müssen geeignete Ausweichrouten für ein Lkw-Fahrverbot vorhanden sein, vgl. Vgl. Kapitel 10.1, Frage 1
Gesamter Landkreis	allgemein	Vorgeschlagenen Lkw-Durchfahrverbote beeinträchtigen Wirtschaftsverkehr, seien kostensteigernd und würden zu vermehrten Umweltbelastungen führen	Vgl. Kapitel 10.1, Fragen 1, 2 und 10
Gesamter Landkreis	allgemein	Tempo 30 aus Lärmschutz tanigiert Leitsungsfähigkeit der Straßen und sollte nur im begründeten Ausnahmefall nach Abwägung der Auswirkungen zugelassen werden	Vgl. Kapitel 10.1, Fragen 1, 2 und 10
Bad Camberg	allgemein	Keine weitere Einführung von Tempo 30	Die Anordnung von Tempo 30 erfolgt nur nach Zustimmung der Kommune und nach einzelfallbezogener Prüfung der Maßnahme gemäß den Prinzipien der Verhältnismäßigkeit und Abwägung aller entscheidungsrelevanten Gegebenheiten; vgl. auch Kapitel 10.1
	B 8, Erbach Würiges	Prüfung der Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Verwirklichung der Umgehung im Sinne des stetigen Verkehrsflusses	Lärmaktionsplanung stellt status quo dar; Gegenstand der Lärmaktionsplanung ist die Lärminderung
Brechen, OT Niederbrechen	B 8, Niederbrechen	Tempo 30 soll unterbleiben	Die Anordnung von Tempo 30 erfolgt nur nach Zustimmung der Kommune und nach einzelfallbezogener

			Prüfung der Maßnahme gemäß den Prinzipien der Verhältnismäßigkeit und Abwägung aller entscheidungsrelevanten Gegebenheiten; vgl. auch Kapitel 10.1
Dornburg	Frickhofen, Friedenstraße/Hauptstraße/Bahnhofstraße	Ortsumgehung aus Richtung Limburg ab Kreuzung Dornburg-Thalheim in östlicher Richtung	Kein Lärmkonflikt-punkt, keine Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung
	L 1551	Umgehungsstraße der L 1551 gemäß KIM II Vereinbarung	Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens
		Kritik am Fehlen der schalltechnischen Berechnungen sowie Angabe der Ausweichrouten	Berechnungsergebnisse wurden an zuständige Straßenverkehrsbehörde übermittelt. Detaillierte Darstellung der verschiedenen Szenarien der schalltechnischen Berechnungen würden Rahmen des Lärmaktionsplanes sprengen
	B 54	Geschwindigkeitsbeschränkung wird aus Gründen der Belange des Wirtschaftsverkehrs, der Aufsummation der Fahrzeitverlängerung und der Verringerung der Leistungsfähigkeit kritisch gesehen	Vgl. Kapitel 10.1, Fragen 1 und 10
Elbtal	OD Elbtal und Dorcheim	Forderung der Ablehnung des Lkw-Durchfahrtsverbots aufgrund der Einschränkung der Leistungsfähigkeit der Straße und mangels geeigneter Ausweichmöglichkeit	Prüfung der Anordnung bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde unter Berücksichtigung aller entscheidungsrelevanten Gegebenheiten; vgl. dazu Kapitel 10.1, Frage 1

Elz	B 8	Geschwindigkeitsbeschränkung wird aus Gründen der Belange des Wirtschaftsverkehrs, der Aufsummation der Fahrzeitverlängerung und der Verringerung der Leistungsfähigkeit kritisch gesehen	Vgl. Kapitel 10.1, Fragen 1 und 10
		Ortsumgehung als Nordumgehung	Ablehnung durch Nachbarkommune, vgl. Kapitel 10.4.6.3
Elz	Lärmschutz an ICE Trasse	Diverse Maßnahmen zur Lärmschutzkonstruktion u.a. Erhöhung des Walls, Verkleidung Betonsockel	Weiterleitung an EBA als die zuständige Behörde am 2.12.2019, da nicht Gegenstand dieser Lärmaktionsplanung
	Keltenweg	Messstation Feinstaub, Lärm, Erschütterungen, sonstiges	Gegenstand der Lärmaktionsplanung ist Lärm; Lärmbelastung wird über Berechnung und nicht über gemäß der 34. BImSchV ermittelt
		Messwerte von 60-80 dB(A) am Keltenweg	Vgl. Kapitel 10.1, Nr. 15 bzw. Anhang C, Nr. 1 und zudem Berechnungsergebnis von Hessen Mobil mit Überschreitung von 1 dB(A) an 3 Gebäuden
		Lärmschluckende Krone auf Wall	Wall-Wand-Konstruktion nach Aussagen Hessen Mobils ausreichend, s. 10.3.6.3
	A3	Wunsch der Informationsübermittlung zu Feinstaubproblematik	Kein Gegenstand der Lärmaktionsplanung, Grenzwertverletzung kann allerdings durch die lockere Bebauung und eine offene Anströmung nach Aussage der zuständigen Behörde ausgeschlossen werden
Anlage, Sägewerk an A3	Emissionen des Sägewerks	Nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Die Lärmbeschwerde	

			wurde an den zuständigen Lärmsachbearbeiter weitergegeben.
	Schiene	Keine Betrachtung des ICE-Lärms im Entwurf des Lärmaktionsplans.	Schienenstrecken sind nicht Gegenstand dieses Lärmaktionsplans, sondern im Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes
	A 3	Verstärkung des Autobahnlärms durch Reflexionsschall der Lärmschutzwand der ICE-Strecke respektive des Lärmschutzwalls	Mögliche Reflexionen wurden im Rahmen der Planung gemäß RLS-90 betrachtet
		Tempo 100 (nachts)	Richtwerte nach Aussage Hessen Mobils nicht überschritten, s. 10.3.6.3
		Erhöhung bestehender Wall bzw. Errichtung lärmschluckender Krone auf Wall und 1 Meter hohe lärmschluckende Wand zur Senkung der Reifengeräusche.	Wall-Wand-Konstruktion nach Aussagen Hessen Mobils ausreichend, s. 10.3.6.3
		Lärmschutzwälle lenken Lärm ungehindert über den Wall	Lärmschutzwall als etablierte Methode der Lärminderung; Wall-Wand-Konstruktion nach Aussagen Hessen Mobils ausreichend, s. 10.3.6.3
		Lärmschutzwand im Osten von Elz anpassen	Eine Anpassung ist in Berechnung erfolgt. Die Lärmschutzwand reicht bis vor der Kreuzung der A 3 mit der B 8
		Lärmschutzwand durch Topographie des Elzer Beckens unwirksam	Topographie im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt

Hadamar	Gesamtes Stadtgebiet von Hadamar	Stationärer Blitzer	Geschwindigkeitsmessungen im gesamten Stadtgebiet seitens der Stadt Hadamar in Planung, stationäre Blitzer aktuell nur in Kombination mit umgesetzten Lärmschutzmaßnahmen und unter Zustimmung der Polizeiakademie Wiesbaden, vgl. Kapitel 5.3.4
		Weitere Geschwindigkeitsanzeigen	Als Prüfauftrag erfasst, Weitergabe an Stadt Hadamar
	Niederzeuzheim, L 3278	Tempo 30, komplett	Kein LKP, aber in Prüfung nach Verkehrsschau
		Flüsterasphalt, innerorts	Kein Lärmkonfliktpunkt, zudem s. Nr. 4 Anhang C
		Flüsterasphalt, Blitzer	Kein LKP, Ordnungsamt bereits informiert
		Verkehrinsel/Kreisel	Kein LKP, keine Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung
		Eingezeichnete Praxismöglichkeiten für Pkw	Kein LKP, keine Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung
	Oberzeuzheim, B 54	regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen	In Planung durch Stadt Hadamar, originär ordnungsrechtliche Angelegenheit
		Lärmbelastungskontrollen	Lärm wird berechnet und nicht gemessen
		Messung der Belastung durch gefährliche Mikroteilchen	Gegenstand der Luftreinhaltung
		Tempolimit von 30 wird aus Gründen der Leistungsminde rung kritisch gesehen	Vgl. Kapitel 10.1, Frage 1
	Oberzeuzheim, B 54	Ablehnung Lkw-Fahrverbot/ Nachtfahrverbot, da Leistungsfähigkeit Bundesstraße eingeschränkt bzw.	Abgelehnt, vgl. 10.4.7.3

		keine Ausweichmöglichkeit dargestellt werden und Wirtschaftsverkehre negativ betroffen wären	
	Steinbach	Installation eines Blitzers am Ortszugang	Weiterleitung an Kommune, da ordnungsrechtlicher Aspekt
	Steinbach, L 3022	Fahrbahnverengungen neben Tempo 30 ohne lärmindernde Wirkung; Behinderung des Verkehrsflusses	Vgl. Kapitel 10.1, Frage 1
	Steinbach, L3022/L3278	Kontrolle des Lkw-Durchfahrverbots für Lkw>7,5 t	Weiterleitung an das zuständige Ordnungsamt, Kontrollen wurden am 18.1.17; am 23.3.17 durchgeführt und sind für das Jahr 2020 vorgesehen. Kontinuierliche Kontrollen sind aufgrund personeller Gründe schwer/nicht durchführbar
	Steinbach, L 3022	Aufnahme als Lärmkonfliktpunkt	Ist als LKP unter Punkt 10.3.7.2 aufgenommen
Runkel	OD Ennerich, L 3020	Berücksichtigung der Straßen aufgrund des steigenden Verkehrsaufkommens	s. Kap. 10.4.12
	OD Runkel, L 3020		
	OD Steeden, L 3063		
	OD Runkel, L 3063		
	OD Dehrn, L 3448		
	L 3063, OD Dehrn	Lärmschutzwand auf Brücken und lärmindernder Asphalt Tempolimit Lärmindernder Asphalt	Kein Lärmkonfliktpunkt, kein Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung
Limburg	Kernstadt allgemein	-Temporeduzierungen in der Kernstadt scheinen ohne Berücksichtigung der Funktion gemacht.	Vgl. Kapitel 10.1 i.V.m Kapitel 3.4

		-durchgeführte Maßnahmen/Vorschläge zweifelhaft, ob mögliche Lärmreduzierung in ausgewogenen Verhältnis zu den nachteiligen Auswirkungen der Verkehrseinschränkung	
Ahlbach, B 49		Fehlende Betrachtung der B 49	B 49 im Entwurf nicht aufgenommen, da nach zentralen Auswertung der Lärmkartierung 2017 durch die HLNUG kein Lärmkonfliktpunkt
		Topografie im Bereich Limburg-Ahlbach nicht berücksichtigt	Vgl. Kapitel 6.1.1, Topografie u.a. durch Geländemodell/Laserscanbefliegung erfasst
		Tempo 70 Pkw, Tempo 60 Lkw	Kein Lärmkonfliktpunkt, keine Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung
		Messung liefert Werte über 70 dB(A)	Vgl. Nr. 1 Anhang C
Ahlbach B 49 und B 54		Die DTV - Mengen seien falsch dargestellt.	Der eingebrachte Einwand bezieht sich auf den Lärmaktionsplan in seiner 2. Stufe und nicht auf den aktuellen Entwurf (3. Runde). Die verwendeten DTV-Werte der 3. Runde sind im Lärmviewer hinterlegt. Änderungen der DTV-Mengen sollten zudem innerhalb des Beteiligungsverfahrens zur Erstellung der Lärmkartierung (19.10.2016) eingebracht werden, die in der Zuständigkeit des HLNUG liegt.
		Ahlbacher Spange mit 41332 Fahrzeugen	Gesamt DTV beträgt 37410; 3022 stellt den LKW-Anteil dar. Gleiches gilt für die 14254

		(37410 PKW + 3922 LKW und B 49 mit 15432 Fahrzeugen (14254 PKW + 1178 LKW) nur für die B54:	an der B 54 mit einem LKW – Anteil von 1178 Kfz/d
		Ahlbacher Spange sei bei der Berechnung der Lärmemissionen nicht erfasst	Ahlbacher Spange ist in PLUS-Kartierung erfasst
		Zunehmende Verkehrsbelastung durch die Umstrukturierung in Kraftfahrstraßen sind voraussehen. Dies sei nicht in der Berechnung erfasst	Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung können nur den aktuellen Zustand darstellen. Fortschreibung der Pläne und der Kartierung alle 5 Jahre, um Veränderungen zu erfassen
	Eschhofen, A 3	Lärmbeschwerde über Belag der neuen Autobahnbrücke der A 3, Vorschlag des Aufbringens von Flüsterasphalt	Weiterleitung der Lärmbeschwerde an Straßenbaulastträger, Lärmproblematik ist dem Straßenbaulastträger bekannt. Dem Straßenbaulastträger ist diese Problematik bekannt. Seitens der bauausführenden Firma sollen zur Ermittlung der tatsächlich auftretenden Geräusentwicklung im Rahmen einer CPX-Messung mit einem speziellen Messanhänger ermittelt werden, die mit Freifeldmessungen außerhalb des betroffenen Bereiches und in Datenbanken hinterlegten Vergleichsmessungen abgeglichen werden. Diese Messungen können aber nur bei einer dauerhaften Luft- und Fahrbahntemperatur von über 5°C und bei trockener Fahrbahnoberfläche durchgeführt werden.

			Die bauausführende Firma geht davon aus, dass wir diese Verhältnisse im April erreichen werden und planen daher nach Verfügbarkeit innerhalb der nächsten zwei Monate die Messungen durchzuführen.
	Im Rosengarten/ Am Rosenhang, A 3, B 54 und ICE- Strecke	Lärmbelästigung des Bereiches Im Rosengarten/ Am Rosenhang durch Kombina- tion aus A 3, B 54 und der ICE- Strecke	Betrachtung erfolgt nach Lärmarten ge- trennt und für die ein- zelnen Straßen auf- grund der Gesetzes- grundlage. Der Bereich „Im Ro- sengarten“ wurde als Neubaubereich hin- sichtlich der Lärmbe- lastung im Rahmen der Bauleitplanung betrachtet. Die beste- henden Gebäude zum Zeitpunkt des Planfe- stellungsverfahrens zum Neubau der Au- tobahnbrücke müssen durch schalltechni- schen Berechnungen berücksichtigt wer- den. Den Anwohnern der Straßen Seiler- bahn/Krüsmannstraße wurde im Rahmen dessen vollumfänglich passiver Schallschutz erstattet
	A 3, Lahntalbrücke	Verlängerung Schallschutz an der A 3 Fahrtrich- tung Köln-Frank- furt	Weitergabe an Stra- ßenbaulastträger; Forderung ist bekannt und wurde durch schalltechnische Un- tersuchungen geprüft
	Staffel, Schiene	Lärmschutz- wände an be- wohnten Seiten des Schienen- strangs	Weiterleitung zustän- digkeitshalber an EBA; Gemäß Anlage 3 des Lärmaktions- plan für die Hauptei- senbahnstrecken des Bundes Priorisie- rungskennziffer von 2,69

		Bezahlung Schallschutzfenster durch DB	Weiterleitung zuständigkeithalber an EBA; generell Prinzip der Lärmvorsorge gemäß BImSchG bei wesentlichen Änderungen; zusätzlich Lärmsanierung gemäß Lärmsanierungsprogramm ²¹⁴ i.V.m. am 1.1.19 in Kraft getretenen Förderrichtlinie und dem freiwilligen Lärmsanierungsprogramm. ²¹⁵
	Limburger Weg	Tempo 30	Kein Lärmkonflikt-punkt
	Ste. Foy Straße	Kfz-Poser und überlaute Musikanlagen polizeilich kontrollieren sowie jene mit Tempoüberschreitung bei Schienenübertritt	Ordnungsamt, Weiterleitung an Stadt Limburg
	Lichtfieldbrücke	Umgehungsstraße über Staf-fel	Lichtfieldbrücke und Umgebung stellen keinen Lärmkonflikt-punkt dar, keine Handlungsmöglichkeit aus Sicht er Lärmaktionsplanung
	Linter, A3	Erdwall verlängern	Kein Lärmkonflikt-punkt, keine Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung
		Untersuchungen, wie sich Zunahme Verkehr auf der A3 sowie durch den Ausbau auf 4 Streifen ausgewirkt hat	Lärmkartierung liegen aktuellere Daten als bei Ausbau zugrunde
		Tempo 30	

²¹⁴ https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/foerderrichtlinie-laermsanierung-schiene.pdf?__blob=publicationFile, abgerufen am 13.01.2020

²¹⁵ Fragen zum Planungsstand, zur Organisation oder zur konkreten Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen kann die Deutsche Bahn AG - DB Immobilien beantworten. Die Kontaktdaten der Ansprechpersonen für Ihre Region finden Sie auf der Webseite: <https://www.deutschebahn.com/de/geschaefte/immobilien/ansprechpartner-1198002>

	Offheim, K 473/ K 477	Lkw-Durchfahr- verbot	An zuständige Be- hörde mit Bitte um Stellungnahme über- mittelt
		Kontrolle Tempo- limit	Ordnungsrechtlicher Aspekt, der an zu- ständige Stelle weiter- geleitet worden ist
	B 8 Lindenholzhaus- en und B 417 Lin- ter	Vorgesehenes Tempolimit von 30 km/h im Nachtzeitraum wird aus leis- tungsmindernden Gründen kritisch gesehen	Vgl. Kapitel 10.1, Frage 1 ff.
	Staffel, A3	Planung zum Bau von Hochreg- allager mit Re- flexionsschall und Auswirkung auf Elz durch Re- flexionsschall	Lärmaktionsplan stellt den aktuellen Zustand dar. Das geplante Hochregallager ist Gegenstand der Bau- leitplanung
Limburg, Staffel	Limburger Weg	Sperrung der Straße	Limburger Weg kein LKP, keine Hand- lungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmakti- onsplanung,
Villmar	OD Weyer, Brühl- straße, Unter- gasse/Laubus- straße	Sanierung der Oberfläche	Anfrage bei Ge- meinde Villmar am 18.12.19
		Wechselseitige Parkzonen	Anfrage bei Ge- meinde Villmar am 18.12.19
	Peter-Paul-Straße, L3365 und Neben- straßen	Tempo-30-Zonen auf Peter-Paul- Straße und Ne- benstraßen, selbst wenn keine Richtwerte überschritten sind	Anordnung aus Lärm- schutz nur möglich, wenn rechtliche Vo- raussetzungen gege- ben sind; Tempo-30- Zonen nur für Wohn- gebiete

Tabelle 200: Anregungen und Bedenken aus dem Landkreis Marburg-Biedenkopf.

Kommune	Örtlichkeit	Anregungen/Be- denken	Fachliche/rechtli- che Begründung
Cölbe	allgemein	Flugrouten zu Un- gunsten verändert; Flugzeuge mit Start-/Landeziel Ruhrgebiet/Frank- furt in nur 3000 m Höhe	Fluglärm ist nicht Gegenstand dieses Lärmaktionsplans; es wird an dieser Stelle auf den Lärmaktionsplan

			Flughafen Frankfurt verwiesen
Cölbe, OT Bürgeln	B 62	Wird nicht als Lärmkonfliktpunkt betrachtet	Ist nach Auswertung der Lärmkartierung 2017 kein Lärmkonfliktpunkt
	Main-Weser Bahn	Wird nicht als Lärmkonfliktpunkt betrachtet	Zuständigkeit beim Eisenbahnbundesamt, hier wird auf den Lärmaktionsplan für die Haupt-eisenbahnstrecken des Bundes verwiesen
	B 62	Missachtung des Tempolimits von 100 km/h und Motorradrennen	Ordnungsrechtlicher Aspekt, Weiterleitung an zuständiges Ordnungsamt
		Tempo 60/80 einführen	Kein LKP, keine rechtliche Möglichkeit aus Lärm-schutzgründen Tempolimit einzuführen
		Angestiegener Lkw-Anteil und SUV Anteil	Lkw-Anteil gemäß aktuellsten Straßenverkehrszählungen erfasst
		Dammlage der B 62 begünstigt Lärmemissions	Topografie ist in Lärmberechnung erfasst
Cölbe, Kernstadt	Main-Weser Bahn	Lärmschutzwände	Zuständigkeit beim Eisenbahnbundesamt, Verweis auf den Lärmaktionsplan für die Haupt-eisenbahnstrecken des Bundes
	B 3, B 62, B 252	Lärmmessung bei Ostwind	Vgl. Kapitel 6.1 und Nr. 1 Anhang C
Dautphetal	B 62, Buchenau	Entfristung des Tempolimits, dass für 36 Monate gilt	36 Monate Befristung, da es als Verkehrsversuch gilt; Verlängerung obliegt der zuständigen Verkehrsbehörde und der Zustimmung der Kommune
Fronhausen	B 3, Bellnhau-sen/Sichertshau-sen/Hassenhausen	Lärmschutzwände	Kein Lärmkonflikt-punkt, keine Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärm-aktionsplanung;

		Tempolimit	Kein Lärmkonflikt- punkt, keine Hand- lungsmöglichkeit aus Sicht der Lärm- aktionsplanung; auch aus verkehrs- rechtlicher Sicht kein Grund für ein Tempolimit
		Austausch Fahr- bahnbelag	Belag entspricht der Regelbauweise; an- fängliche Lärmerhö- hung möglich, bis aufgetragenes Abs- treumaterial die entgeltige Lage ein- nimmt
		Lärmmessung	Lärm wird berech- net, nicht gemes- sen
Gladenbach	B 255, Petersburg	Tempo 30, nachts	Maßnahmenvor- schlag mit Bitte um Berechnung an Straßenbaulastträ- ger weitergeleitet
	B 453 Runzhausen	Tempo 30, nachts	
Kirchain	allgemein	Längenangaben zur Lärmbelastung seien nicht nach- vollziehbar	Die Längenanga- ben zu den Lärm- konfliktpunkten be- sonderer Belastung ergeben sich aus den Berechnungs- ergebnissen für die Lärmkennziffern; sie sollen die Berei- che besonderer Be- lastung darstellen und damit die Hot- spots der Belastung identifizieren.
	Kernstadt	Straßenverkehrs- führung erfolgt über die Straßen „Am Bahnhof“, „Römer- straße“ bzw. „Feld- weg“ zur „Nieder- rheinischen Straße“ und nicht über Steinweg und Brie- ßelstraße	Zuständigkeit der Kartierung liegt beim HLNUG; Mög- lichkeit der Beteili- gung der Kommun- en an den Inhalten der Kartierung Kar- tierung mit Schrei- ben des HLNUG vom 19. Oktober 2016
	Anzefahr, Langen- stein	Betrachtung der Betroffenen durch Main-Weser-Bahn zu berücksichtigen	Die Betrachtung von Schienenlärm an Haupteisen-

			bahnstrecken erfolgt durch den Lärmaktionsplan des Eisenbahn Bundesamtes
Marburg	allgemein	Aktualisierung und Neuberechnung der Lärmkonfliktpunkte aufgrund der am 23.03.2018 übermittelten DTV-Werte	Für die Lärmkartierung ist gemäß Im-SchZuV das HLNUG zuständig; Beteiligungsmöglichkeit der Stadt Marburg im Rahmen der Aufstellung der Lärmkartierung 2017 durch Schreiben des HLNUG vom 19. Oktober 2016. Lückenschluss/Anpassung erfolgte im Nachgang durch die planaufstellende Behörde einzelfallbezogen, um der höheren Belastungszahlen Rechnung zu tragen
Stadtallendorf	B62, Nieder Klein	Berechnung der Lärmkennzahlen	Durch Zuhilfenahme der PLUS-Kartierung ganzheitlich erfolgt
Weimar	L 3093	Verlauf der L 3093 neben Wenkbach auch durch Niederwalgern	L 3093 in Niederwalgern nicht als Hauptverkehrsstraße erfasst
	Main-Weser-Bahn	Beschwerden der Bürger über gestiegene Lärmbelastung im Rahmen der DB Baumaßnahmen und Nutzung als Umleitungsstrecke	Gegenstand der Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken in der Zuständigkeit des Eisenbahn Bundesamtes; wenn Baumaßnahme, dann Berücksichtigung in Bauleitplanung/ Planfeststellung
	K 42	Frage, warum sich Bereich der besonderen Belastung nur auf 100 m erstreckt, da die ganze Ortsdurch-	Der Bereich besonderer Belastung ergibt sich als Berechnungsergebnis mithilfe des Programm ODENS aufgrund der unter

		fahrt trotz der Orts- umgehung vom Verkehr geprägt sei	Kapitel 6.1.1 einge- flossenen Berech- nungsgrundlagen
Weimar, Argenstein	B 3	Argenstein mit Lage unterhalb der B 3 und nur durch Lahn von B 3 getrennt und keine Lärm- schutzmaßnahmen beim Bau der B 3 getroffen	kein Lärmkonflikt- punkt nach Auswer- tung der Kartierung
Weimar, Wolfshau- sen	B 3	Betroffene Bürger trotz gekrümmter Lärmschutzwand, insbesondere in hö- heren Lage zur B 3	Kein Lärmkonflikt- punkt nach Auswer- tung der Lärmkar- tierung
Weimar, Roth	B 3	Wohnbebauung rückt in östlicher Bebauung näher an B 3 heran mit Wohngebäuden und Kindertagest- stätte	Gegenstand der Bauleitplanung; zu- dem wurden Be- denken seitens der Lärmaktionsplä- nung im anhängi- gen Verfahren vor- getragen
Weimar, Oberwei- mar	B 255	Bau/Verlängerung eines natürlichen Schutzwalls der B 255 zum Schutz der Wohnlagen „Schafskaute“ und „Auf der Höhe“	PLUS-Kartierung herangezogen; Lage der Isopho- nenbänder zeigt weder Überschrei- tung der Auslöse- werte noch der Richtwerte an; keine Handlungs- möglichkeit aus Sicht der Lärmak- tionsplanung

Tabelle 201: Anregungen und Bedenken aus dem Vogelsbergkreis.

Kommune	Örtlichkeit	Anregungen/Be- denken	Fachliche/rechtli- che Begründung
allgemein	Gesamter Land- kreis	Lärminderung an der Quelle durch Fahrbahnsanie- rung, Lärmsanie- rung sowie Versteti- gung und Ver- gleichmäßigung des Verkehrsflus- ses anstatt durch Tempolimits und Lkw-Durchfahrver- bote	Vgl. Kapitel 10.1

allgemein	Gesamter Landkreis	Tempolimits, insbesondere an hochfrequentierten Straßen sorgen für Verlagerungseffekte auf andere Teile des Straßenverkehrssystems. Konsequenz sind Ausewichverkehre und Fahrtzeitverluste	Stellungnahmen gegen Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutz werden nicht weiterverfolgt. Hinsichtlich etwaiger Fahrtzeitverluste wird auf Kapitel 9.5, Frage 10 verwiesen
allgemein	Gesamter Landkreis	Jede geplante Maßnahme muss unter einer ganzheitlichen Betrachtung des Verkehrsnetzes auf Sinnhaftigkeit geprüft werden. Die Unternehmen seien zu beteiligen	Die Maßnahmenprüfung erfolgt durch die zuständigen Behörden gemäß den Vorgaben der Lärmschutzrichtlinie-StV nach den Grundsätzen der Verhältnismäßigkeit, einzelfallbezogen sowie nicht losgelöst von der Berücksichtigung von baulichen und planerischen Lärmschutzmaßnahmen als Abwägungsentscheidung
allgemein	Gesamter Landkreis	Ziel- und Quellverkehr muss trotz verkehrsbeschränkender Maßnahmen gewährleistet sein	Ziel- und Quellverkehr ist von Verboten wie Lkw-Durchfahrverboten ausgenommen
Alsfeld	Alsfeld, B 254, B 49, B 62	Tempo 30 sei für alle Kfz, nicht nur für Lkw vorgeschrieben	Tempo 30 für Lkw, In Übereinstimmung mit den beteiligten Behörden, wird von Seiten der Straßenverkehrsbehörde beim Landrat des Vogelsbergkreises eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für alle Fahrzeuge - zumindest derzeit - nicht für zwingend erforderlich gehalten. Durch den hohen Lkw-Anteil wird bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h

			für Lkw der gesamte Verkehr langsamer und bewirkt so eine weitere Lärmreduzierung. Sollte sich an dieser Einschätzung etwas ändern, könnte jederzeit eine Nachbesserung erfolgen.
	B 62	Eifa, Lingelbach und Eudorf müssen in Kartierung Berücksichtigung finden	In PLUS-Kartierung sind die Ortsdurchfahrten erfasst
Gemünden (Felda)	A5	Lärmschutzwand zwischen Burg-Gemünden und Nieder-Gemünden	Kein Lärmkonflikt-punkt gemäß Lärmkartierung, keine Handlungsmöglichkeit aus Sicht der Lärmaktionsplanung
		Lärmschutzwand Nieder-Gemünden	Kein Lärmkonflikt-punkt gemäß Lärmkartierung, keine Handlungsmöglichkeit
	A 49	Lärmbelastung durch Lückenschluss der A 49 zwischen Nieder-Gemünden und Rülfenrod mit Lärmschutzwand/-wall begegnen	Gegenstand des anhängigen Planfeststellungsverfahrens, Lärmaktionsplanung stellt den aktuellen Stand dar
Lauterbach	allgemein	Genaue Darstellung der Lärmkonflikt-punkte in Karten	Keine Ermächtigungsgrundlage; vgl. Kapitel 10.1, Frage 20
		Angabe der Verkehrsmengen für die einzelnen Berechnungen	Vgl. Kapitel 10.1, Frage 22 und zudem in Lärmviewer hinterlegt

HESSEN



Impressum:

Regierungspräsidium Gießen
Marburger Straße 91
35396 Gießen

Tel.: 0641/303-0

Fax: 0641/303-4103

Stand: 20.04.2020