

Hessisches Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt,
Weinbau, Forsten, Jagd und Heimat

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum

HESSEN



Verfahrenshandbuch Lärmaktionsplanung Straßenverkehr



Impressum

Herausgeber

Hessisches Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt,
Weinbau, Forsten, Jagd und Heimat
Mainzer Straße 80
65189 Wiesbaden
landwirtschaft.hessen.de

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Verkehr, Wohnen und ländlicher Raum
Kaiser-Friedrich-Ring 75
65185 Wiesbaden
www.wirtschaft.hessen.de

Stand: Januar 2025

Titelbild:

Geofachdaten: © Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie - alle Rechte vorbehalten

Hintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2022, Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformationen

Hinweis:

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Hessischen Landesregierung herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlbewerberinnen und -bewerbern oder Wahlhelferinnen und -helfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags-, Europa-, und Kommunalwahlen. Missbräuchlich sind insbesondere eine Verteilung dieser Druckschrift auf Wahlveranstaltungen oder an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Den Parteien ist es jedoch gestattet, die Druckschrift, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung und Zielsetzung	5
2. Anwendungsbereich und Rechtsgrundlagen	5
3. Zuständigkeit	9
3.1. Lärmkartierung	9
3.2. Lärmaktionsplanung	9
3.3. Straßenbauliche Maßnahmen	9
3.4. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen	10
4. Lärmkartierung	11
4.1. Eingangsdaten	11
4.2. Prüfung der Eingangsdaten	11
4.3. Zugang zum Web-Service Lärm ODEN	12
4.4. Schulung ODEN	12
4.5. Ansprechpartner	12
5. Lärmaktionsplanung	13
5.1. Inhalt des Lärmaktionsplanes	13
5.2. Ablauf der Lärmaktionsplanung	13
5.3. Identifizierung von Lärmkonfliktpunkten	14
5.4. Öffentlichkeitsbeteiligung	14
5.5. Maßnahmenvorschläge	15
5.6. Maßnahmenprüfung	16
5.7. Durchführung und Bindungswirkung von Lärmberechnungen	17
5.7.1. Lärmberechnung nach den RLS-90	17
5.7.2. Lärmberechnung mittels des Web-Service-Lärm (ODEN)	18
5.8. Baulicher Straßenverkehrslärmschutz	19
5.8.1. Zuständigkeiten	19
5.8.2. Rechtsgrundlagen	19
5.8.3. Verfahrensablauf	21
5.9. Ordnungsrechtlicher Straßenverkehrslärmschutz	23
5.9.1. Zuständigkeiten	23
5.9.2. Rechtsgrundlagen	23
5.9.3. Verfahrensablauf	23
5.10. Fertigstellung des Lärmaktionsplanes	27

5.11. Lärmaktionsplanung nach Veröffentlichung der Lärmaktionspläne	29
5.11.1. Endbearbeitung der Prüfaufträge	29
5.11.2. Maßnahmenumsetzung und Kontrolle	29
5.11.3. Untersuchung neu genannter Lärmkonflikte	29
5.11.4. Lärminderung in anderen Planverfahren	30
6. Weiterentwicklung des Handbuchs	30
7. Anhang	31
7.1. Übersicht über die Grenz- Auslöse- und Richtwerte für straßenbaulichen und straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutz	31
7.2. Anhang 2: Bestätigung der Überprüfung der Attribute in einer ODEN-Maßnahmenberechnung	31

1. Einleitung und Zielsetzung

Das vorliegende Verfahrenshandbuch ist durch das Hessische Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt, Weinbau, Forsten, Jagd und Heimat (HMLU) zusammen mit dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlicher Raum (HMWVW) unter Mitarbeit der drei hessischen Regierungspräsidien, Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement (Hessen Mobil), dem Hessischen Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) sowie dem Magistrat der Stadt Fulda im Jahr 2017 erstellt und im Jahr 2025 letztmalig fortgeschrieben worden.

Das Verfahrenshandbuch ist ein verbindlicher Leitfaden für alle Bediensteten der hessischen Landesverwaltung sowie der hessischen Landkreise, Städte und Gemeinden, die für die Aufstellung von Lärmaktionsaktionsplänen nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) zuständig sind oder an solchen Verfahren beteiligt werden. Darüber hinaus bietet das Verfahrenshandbuch einen thematischen Einstieg in die hessische Lärmaktionsplanung für den Straßenverkehr.

Die Zielsetzung des Verfahrenshandbuchs ist es, die Aufstellungen von Lärmaktionsplänen für den Straßenverkehr unter Beachtung der einschlägigen gesetzlichen und untergesetzlichen Regelungen so durchzuführen, dass insbesondere schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm verhindert, ihrem Entstehen vorgebeugt oder diese vermindert werden. Das Verfahrenshandbuch soll zudem dazu beitragen, die gemäß § 47d Abs. 1 Satz 2 i. V. m. § 47d Abs. 5 BImSchG vorgegebenen Verfahrenslaufzeiten einzuhalten. Dieses Verfahrensbuch legt Qualitätsstandards für das Planaufstellungsverfahren und dabei insbesondere Art, Umfang, Mindestinhalt sowie zeitliche Vorgaben fest, die bei behördlicher Beteiligung zu beachten sind.

Das Verfahrenshandbuch soll darüber hinaus

- die Verfahren beschreiben,
- Hilfestellung geben und
- eine Informationsquelle für spezifische Verfahrensfragen darstellen.

2. Anwendungsbereich und Rechtsgrundlagen

Dieses Verfahrenshandbuch findet Anwendung bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen gemäß § 47d BImSchG, Teilbereich Straßenverkehr inner- und außerhalb der Ballungsräume Darmstadt, Frankfurt am Main, Hanau, Offenbach am Main, Kassel und Wiesbaden sowie bei der Beteiligung der Fachbehörden im Rahmen des Aufstellungsverfahrens. Lärmaktionspläne werden bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer gesetzlich vorgegebenen Aufstellung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden – nach den Mindestvorgaben der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie – außerhalb von Ballungsräumen verlaufende Straßen ab einem Verkehrsaufkommen von mehr als 8.200 Fahrbewegungen pro Tag berücksichtigt. Innerhalb von Ballungsräumen wird in Hessen ab einem Schwellenwert von mehr als 3.000 Fahrbewegungen pro Tag für eine Berücksichtigung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ausgegangen. Bei den zu betrachtenden Straßen handelt es sich um solche des überörtlichen Verkehrs. In Ballungsräumen und Städten werden auch Durchgangsstraßen betrachtet. Darüber hinausgehend steht es den planaufstellenden Behörden frei, auch Straßen mit einem Verkehrsaufkommen unterhalb der genannten Schwellenwerte zu behandeln.

Die in diesem Verfahrenshandbuch getroffenen Regelungen basieren auf folgenden Rechtsgrundlagen:

Tabelle 1: Übersicht über die wesentlichen Rechtsgrundlagen sowie deren wesentliche Regelungsinhalte

Rechtsgrundlage	Wesentlicher Regelungsinhalt (im Hinblick auf die Lärmaktionsplanung)
Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ULR)	Die Richtlinie verpflichtet die EU-Mitgliedsstaaten zur Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung.
Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), insbesondere §§ 47a-f	Das Gesetz setzt die Richtlinie 2002/49/EG in nationales Recht um und beinhaltet die Pflicht zur Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung sowie zur Meldung der Ergebnisse an das Umweltbundesamt (UBA).
Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)	Die Verordnung regelt u. a. die Anforderungen an den Lärmschutz für den Bau und die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen. Die maßgeblichen Lärmberechnungsvorschriften sind die RLS-19.
Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV)	Die Verordnung regelt Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen entlang von landgestützten Verkehrswegen, die gemäß 16. BImSchV errichtet oder wesentlich geändert werden.

Rechtsgrundlage	Wesentlicher Regelungsinhalt (im Hinblick auf die Lärmaktionsplanung)
Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)	Die Verordnung gilt für die Kartierung von Umgebungslärm. Sie konkretisiert die Anforderungen nach § 47c BImSchG. Die Lärmberechnungsvorschrift ist u. a. die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) – BUB.
Immissionsschutz-Zuständigkeitsverordnung (ImSchZuV)	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.
Straßenverkehrsgesetz (StVG), insbesondere § 6 Abs. 1 Nr. 2	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	Die Straßenverkehrs-Ordnung ermöglicht den Straßenverkehrsbehörden u. a., 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 Vorschriftzeichen nach § 41 StVO gekennzeichnet.
Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO), insbesondere zu den §§ 41, 45 StVO	Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung konkretisiert die Vorgaben der StVO. Die VwV-StVO zu den §§ 41 und 45 StVO enthalten u. a. Vorgaben hinsichtlich der Anordnung von Verkehrsbeschränkungen und -verboten.
Hessisches Straßengesetz (HStrG)	Das Gesetz regelt in § 41 u. a. die Träger der Straßenbaulast für Landesstraßen und Kreisstraßen.

Rechtsgrundlage	Wesentlicher Regelungsinhalt (im Hinblick auf die Lärmaktionsplanung)
Verordnung zur Bestimmung der verkehrsrechtlichen Zuständigkeit (VkrZustV)	Die Verordnung legt in § 10 die Zuständigkeit für die Durchführung der StVO in Hessen fest.
Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung (Lärmschutz-Richtlinien-StV)	Die Lärmschutz-Richtlinien-StV konkretisieren die Voraussetzungen für die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes (Beschränkung des Kraftfahrzeugverkehrs nach § 45 StVO). Die maßgebliche Lärmberechnungsvorschrift sind diesbezüglich die RLS-90.
Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (Ausgabe 1990, RLS-90)	Die RLS-90 legen das Verfahren zur Berechnung der Mittelungs- und Beurteilungspegel im Straßenverkehr fest.
Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (Ausgabe 2019, RLS-19)	Die RLS-19 legen ein aktualisiertes Verfahren zur Berechnung der Mittelungs- und Beurteilungspegel im Straßenverkehr fest; sie berücksichtigen die kontinuierliche technische Weiterentwicklungen der vergangenen Jahrzehnte. Sie gelten seit dem 01.03.2021 verbindlich für die Lärmvorsorge und die Lärmsanierung (bzw. seit dem 13.04.2021 für die Lärmsanierung an Straßen in der Baulast des Landes Hessen).
Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)	Die VLärmSchR 97 stellen die fachliche Grundlage zur Beurteilung der Notwendigkeit von straßenbaulichen Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmimmissionen an bestehenden Straßen dar. Lärmschutz wird dabei als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt. Die maßgeblichen Lärmberechnungsvorschriften sind die RLS-19.

Das Verfahrenshandbuch gilt vorbehaltlich rechtlicher Änderungen, die sich nach der Fertigstellung von diesem ergeben.

3. Zuständigkeit

Für die Lärmaktionsplanung, Teilbereich Straßenverkehr, ist es unabdinglich, dass die hessischen Immissionsschutzbehörden mit den Straßenbau- und Straßenverkehrsverwaltungen eng zusammen arbeiten. Im Folgenden wird eine Übersicht über die jeweiligen Zuständigkeiten gegeben:

3.1. Lärmkartierung

Gemäß § 3f der Immissionsschutz-Zuständigkeitsverordnung ist das Hessische Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) für das Ausarbeiten der Lärmkarten nach § 47c Abs. 1 BImSchG zuständig.

3.2. Lärmaktionsplanung

Gemäß § 1 Abs. 1 der Immissionsschutz-Zuständigkeitsverordnung sind die Regierungspräsidien für die Aufstellung der Lärmaktionspläne zuständig. Diese beteiligen die zuständigen Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden im Rahmen der Erarbeitung und Prüfung von Maßnahmen zur Lärminderung.

3.3. Straßenbauliche Maßnahmen

Tabelle 2: Übersicht der Zuständigkeiten für straßenbauliche Maßnahmen in Abhängigkeit der Straßenkategorie

Straßenkategorie	zuständig	Rechtsgrundlage
Bundesautobahn	Bund (Autobahn GmbH)	§ 5 Abs. 1 FStrG, § 1 Abs. 1 InfrGGBV
Bundesstraße	Bund (Hessen Mobil)	§ 5 Abs. 1 FStrG , Ausnahme OD in Städten und Gem. > 80.000 E.
	Städte und Gem. > 80.000 E. in der OD	§ 5 Abs. 2 FStrG
Landesstraße	Land (Hessen Mobil)	§ 41 Abs. 1 HStrG, Ausnahme OD in Städten und Gem. > 30.000 E.
	Städte und Gem. > 30.000 E. in der OD	§ 41 Abs. 3 HStrG
Kreisstraßen	Landkreise	§ 41 Abs. 2 HStrG
	Städte und Gem.> 30.000 E. in der OD	§ 41 Abs. 3 HStrG

OD: Ortsdurchfahrt, E. Einwohner, Gem.: Gemeinde

3.4. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

Tabelle 3: Übersicht der Zuständigkeiten für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Abhängigkeit der Straßenkategorie

Straßenkategorie	zuständig	Rechtsgrundlage
Bundesautobahn	Bund (Autobahn GmbH)	§ 44a, § 45 Abs. 11, § 46 Abs. 2a StVO § 1 Abs. 1 Satz 2 InfrGGBV
Straßen von besonderer Verkehrsbedeutung*	Land (Hessen Mobil)	§ 10 Abs. 1 Nr. 2 a) VkrZustV
Bundesstraße	Bürgermeister/-in in Städten und Gem. > 50.000 E.	§ 10 Abs. 1 Nr. 2 b) aa), bb) VkrZustV
	Landrat/Landrätin in Städten und Gem. < 50.000 E.	§ 10 Abs. 1 Nr. 2 b) dd) VkrZustV
Landesstraße	Bürgermeister/-in in Städten und Gem. > 7.500 E.	§ 10 Abs. 1 Nr. 2 b), aa), bb), cc) VkrZustV
	Landrat/Landrätin in Städten und Gem. < 7.500 E.	§ 10 Abs. 1 Nr. 2 b) dd) VkrZustV
Kreisstraßen & nicht klassifizierte Straßen	Bürgermeister/-in in Städten und Gem.	§ 10 Abs. 1 Nr. 2 b) aa), bb), cc) VkrZustV

* abschließend in § 9 Abs. 2 der VkrZustV aufgeführt, E: Einwohner; Gem.: Gemeinde

4. Lärmkartierung

Die Lärmkartierung stellt die Grundlage für die Lärmaktionsplanung dar. Sie wird vom HLNUG zentral für ganz Hessen erarbeitet und veröffentlicht. Die Berechnung der Lärmpegel erfolgt gemäß den nach § 5 der 34. BImSchV bekanntgegebenen Berechnungsverfahren, welche seit der Umgebungslärmkartierung 2022 eine Berechnung der Lärmpegel nach der Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB) vorsieht.

Seit der Umgebungslärmkartierung 2017 besteht für alle beteiligten Behörden inkl. der Landkreise, der Städte und Gemeinden die Möglichkeit der zentralen Bearbeitung der Modelldaten. Dieses Konzept wird nachfolgend beschrieben.

4.1. Eingangsdaten

Um vergleichbare Kartierungsergebnisse zu erzeugen, wird vom HLNUG für die Umgebungslärmkartierung ein landesweit einheitlicher Eingangsdatensatz aufbereitet.

Mit Hilfe des Web-Service Lärm (ODEN) besteht für die hessischen Landkreise, Städte und Gemeinden die Möglichkeit, diese Modelldaten im Vorfeld der Kartierung zu prüfen und zu verbessern. Das Modell beinhaltet im Wesentlichen folgende Eingangsdaten:

- Geländedaten - DGM1
- Gebäudedaten - LOD1
- Einwohnerdaten
- Verkehrsmodell
- Lärmschutzwände

4.2. Prüfung der Eingangsdaten

Damit das HLNUG die Lärmberechnungen fristgerecht fertigstellen kann, wird den hessischen Landkreisen, Städten und Gemeinden vor den eigentlichen Lärmberechnungen die Möglichkeit der Prüfung und der Aktualisierung der Eingangsdaten gegeben. Diese Prüfung erfolgt auf freiwilliger Basis mittels des Web-Service Lärm (ODEN).

Bei der Überarbeitung der Eingangsdaten können insbesondere folgende Angaben überprüft und ggf. angepasst werden:

- Verkehrsmenge (DTV-Werte [durchschnittlicher täglicher Verkehr] und LKW-Anteile der Straßen in Baulast der Landkreise, Städte und Gemeinden),
- Geschwindigkeiten, insbesondere im Bereich der Ortslagen,
- Vollständigkeit des Modells der Lärmschutzwände in Baulast der Landkreise, Städte und Gemeinden,
- Lage und Höhe der Lärmschutzwände in Baulast der Landkreise, Städte und Gemeinden,
- Vollständigkeit des Gebäudemodells (Neubaugebiete),
- Lage der Schulen und der Krankenhäuser, etc.

Werden die Daten innerhalb der durch das HLNUG vorgegebenen Frist nicht geprüft bzw. geändert, wird die Kartierung auf Basis der vorhandenen Eingangsdaten durchgeführt.

4.3. Zugang zum Web-Service Lärm ODEN

Der Zugang zu ODEN kann formlos per Mail an umgebungslaerm@hlnug.hessen.de von den Landkreisen, Städten und Gemeinden angefordert werden. Die Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner in den Landkreisen, Städten und Gemeinden werden über Neuigkeiten zu ODEN, bspw. zu den Veränderungen bzw. über die Wechsel der Bearbeitungsphasen, per E-Mail-Newsletter informiert.

4.4. Schulung ODEN

Die Schulung zu ODEN findet in Form von Schulungsvideos statt. Der Link zu den Schulungsvideos wird zusammen mit den Zugangsdaten verschickt.

Falls diese Schulungsform nicht ausreichen sollte um ODEN zu bedienen, sich Fragen zu ODEN ergeben oder um Verbesserungsvorschläge einzubringen, kann direkt mit dem HLNUG Kontakt aufgenommen werden.

4.5. Ansprechpartner

Als Ansprechpartner für ODEN stehen Frau Hammer (Tel.: 0611/6939 229) und Herr Weiß (0611/6939 203) für die Administration und Herr van der Pütten (0611/6939 201) als Projektleiter zur Verfügung. Diese Ansprechpartner können auch über die gemeinsame E-Mail-Adresse umgebungslaerm@hlnug.hessen.de angeschrieben werden.

Weitere Informationen zum Konzept der Umgebungslärmkartierung und zum Web-Service ODEN sind auch auf den Internetseiten des HLNUG zu finden.

5. Lärmaktionsplanung

5.1. Inhalt des Lärmaktionsplanes

Die Mindestanforderungen an Lärmaktionspläne ergeben sich aus § 47d Abs. 2 BImSchG in Verbindung mit Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG. Alle hessischen Landkreise, Städte und Gemeinden werden in den Teilplänen des Lärmaktionsplans Hessen betrachtet – unabhängig davon, wie hoch die Lärmpegel in den einzelnen Landkreisen, Städten und Gemeinden sind. Maßnahmen der Lärminderung werden hingegen nur für die Bereiche festgelegt, für die Lärmbetroffenheiten festgestellt werden, welche ein behördliches Handeln ermöglichen.

5.2. Ablauf der Lärmaktionsplanung

Die Lärmaktionsplanung baut auf der unter Kapitel 4 dargestellten Lärmkartierung auf. Die Identifizierung von Straßenabschnitten mit hohen Lärmwerten und zahlreichen Betroffenen sowie die Minderung der dortigen Lärmimmissionen ist das Ziel der Lärmaktionsplanung für den Bereich des Straßenverkehrslärms. In Abbildung 1 ist der Ablauf von der Lärmkartierung über die Identifizierung eines Lärmkonfliktpunktes bis zur Aufnahme von Maßnahmen in den Lärmaktionsplan skizziert.

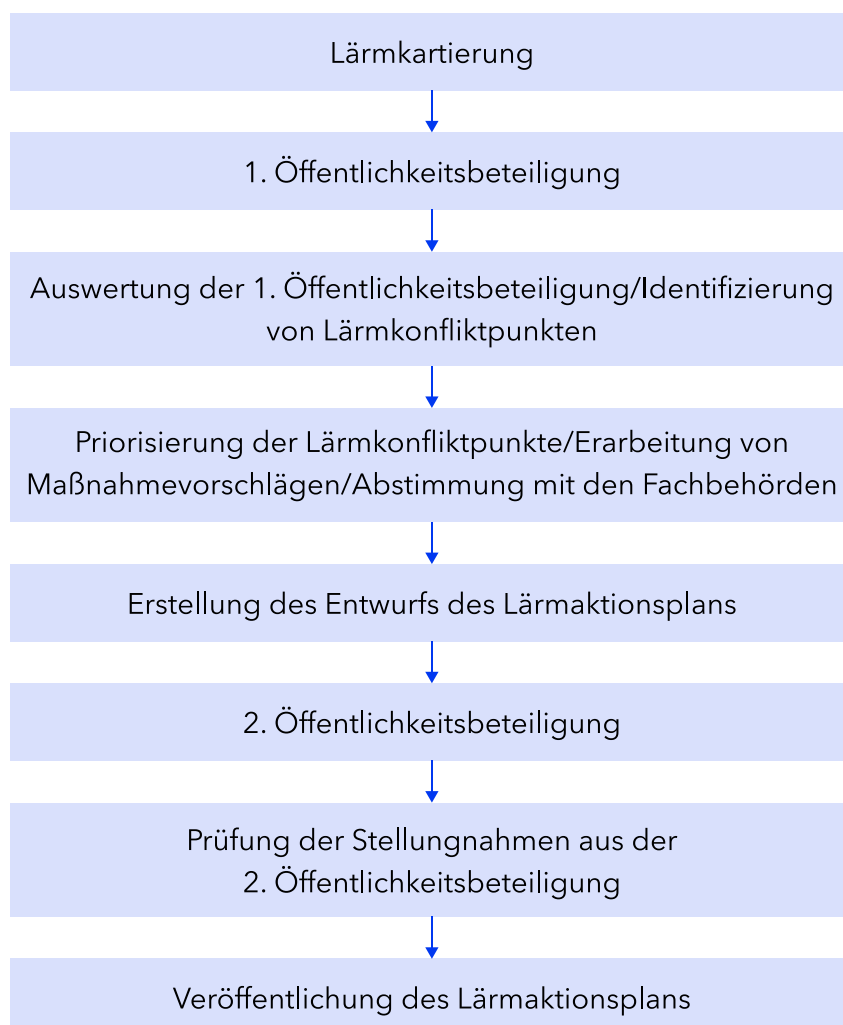


Abbildung 1 Grundsätzlicher schematischer Ablauf der Lärmaktionsplanung

5.3. Identifizierung von Lärmkonfliktpunkten

In der Umgebungslärmrichtlinie, wie auch in den §§ 47a-f BImSchG, werden keine Auslösekriterien für die Notwendigkeit einer Lärmaktionsplanung festgelegt. Umgebungslärm ist als „belästigendes oder gesundheitsschädliches Geräusch im Freien“ definiert.

Basierend auf den Erfahrungen der ersten vier Runden der Lärmaktionsplanung werden in Hessen als Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung $LDEN \geq 65 \text{ dB(A)}$ und $LNight \geq 55 \text{ dB(A)}$ festgelegt. Damit folgt man den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie nach einer Priorisierung von Maßnahmen, indem Maßnahmen für stärker mit Lärm belastete Gebiete, Gebiete mit vielen Lärmbetroffenen oder Gebiete mit erhöhter Schutzbedürftigkeit mit erhöhter Priorität verfolgt werden sollen.

Als erster Arbeitsschritt erfolgt eine Analyse der Lärmsituation. Hierzu wird die Lärmkartierung – unter Berücksichtigung der Erkenntnisse der vorausgegangenen Runde der Lärmaktionsplanung – ausgewertet. Unter Zugrundelegung der Lärmbelastung und der Anzahl der Betroffenen werden Lärmkonfliktpunkte ermittelt und die zur Priorisierung geeignete Lärmkennziffer gebildet.

5.4. Öffentlichkeitsbeteiligung

§ 47d Abs. 3 BImSchG schreibt die Beteiligung der Öffentlichkeit vor. Demnach

- wird die Öffentlichkeit zu den Vorschlägen der Lärmaktionspläne gehört,
- erhält die Öffentlichkeit rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit der Mitwirkung bei der Ausarbeitung und der Überprüfung der Aktionspläne,
- sind die Ergebnisse der Mitwirkung zu berücksichtigen und
- hat eine Unterrichtung über getroffene Entscheidungen zu erfolgen.

In Hessen wird diese gesetzliche Vorgabe durch eine zweistufige Öffentlichkeitsbeteiligung umgesetzt:

Im Rahmen der **1. Öffentlichkeitsbeteiligung** werden mindestens die Landkreise, Städte und Gemeinden mit kartierten Hauptverkehrsstraßen sowie die Bürgerinnen und Bürger aufgefordert, Maßnahmen zur Lärminderung zu einzelnen Lärmkonfliktpunkten vorzuschlagen. Es wird empfohlen, bekannte Bürgerinitiativen aktiv einzubinden. Die Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt durch Pressemitteilungen, einer Veröffentlichung auf der Homepage der planaufstellenden Behörde und durch Bekanntmachung im Staatsanzeiger. Darüber hinaus werden die Landkreise, Städte und Gemeinden gebeten, über ihre Mitteilungsblätter auf die Möglichkeit, Lärminderungsvorschläge einzureichen, hinzuweisen. Die Frist für die Abgabe von Anregungen und Vorschlägen beträgt in Anlehnung an die Fristen für Planfeststellungsverfahren gemäß § 73 Abs. 3 und 4 Verwaltungsverfahrensgesetz einen Monat und zwei Wochen. Zusätzliche Bekanntmachungswege wie öffentliche Veranstaltungen, Broschüren etc. sind wünschenswert, aber aufgrund des hohen Personal- und Finanzaufwandes in der Regel nicht darstellbar.

Der Entwurf des Lärmaktionsplanes wird anschließend als Zwischenstandsbericht zum aktuellen Stand der Lärmaktionsplanung in einer **2. Öffentlichkeitsbeteiligung** durch Pressemitteilungen, eine Veröffentlichung auf der Homepage der planaufstellenden Behörde sowie durch Bekanntmachung im Staatsanzeiger vorgestellt. Der Entwurf des Lärmaktionsplanes wird auf der Homepage des jeweiligen Regierungspräsidiums eingestellt. Zum Entwurf können die Bevölkerung sowie die Landkreise, Städte und Gemeinden Stellungnahmen abgeben. Die Frist für die Stellungnahme beträgt mindestens 6 Wochen.

Eingangsbestätigungen werden nicht obligatorisch versendet. Die Würdigung der Anregungen erfolgt entweder im textlichen Teil des Lärmaktionsplanes oder im tabellarischen Anhang.

5.5. Maßnahmenvorschläge

Die Lärmaktionsplanung umfasst eine zweistufige Öffentlichkeitsbeteiligung. Grundsätzlich sollen dabei im Rahmen der ersten Runde der Öffentlichkeitsbeteiligung Maßnahmenvorschläge von der Bevölkerung, den Landkreisen sowie den Städten und Gemeinden oder von weiteren zur Öffentlichkeit gehörigen Institutionen eingebracht werden. In der zweiten Runde der Öffentlichkeitsbeteiligung soll zum Entwurf des Lärmaktionsplans Stellung genommen werden. Gleichwohl werden auch in der 2. Runde der Öffentlichkeitsbeteiligung regelmäßig neue Maßnahmenvorschläge eingebracht. Es hat sich bewährt, die Maßnahmenvorschläge nach Landkreisen geordnet und innerhalb dieser nach Städten und Gemeinden sowie nach Straßenzügen getrennt in einer Tabelle zu erfassen.

Die planaufstellende Behörde kann eigene Lärminderungsvorschläge entwickeln, wenn bei Lärmkonfliktpunkten mit hoher Betroffenheit keine oder nur unzureichende Vorschläge im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung geäußert werden. Darüber hinaus werden ggf. in Zusammenarbeit mit den betroffenen Landkreisen, Städten und Gemeinden Maßnahmenvorschläge zur lokalen Lärminderung erarbeitet.

Für sämtliche identifizierte Lärmkonfliktpunkte können darüber hinaus lärmmindernde Maßnahmen, die aufgrund anderer Fachplanungen außerhalb der Lärmaktionsplanung vorgenommen werden, dargestellt werden. Diese können sich sowohl auf

- seit dem letzten Lärmaktionsplan umgesetzte Maßnahmen als auch
- derzeit geplante oder beabsichtigte Maßnahmen sowie
- langfristige Strategien zur Lärminderung

beziehen.

5.6. Maßnahmenprüfung

Gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG sind die Lärmaktionspläne regelmäßig zu überprüfen und erforderlichenfalls fortzuschreiben. Um Doppel- und Mehrfachprüfungen eines Lärmkonfliktpunktes in der sich anschließenden Runde der Lärmaktionsplanung zu vermeiden, ist wie folgt vorzugehen: sofern Maßnahmen an Lärmkonfliktpunkten bereits im vorhergehenden Lärmaktionsplan abschließend geprüft worden sind und keine erheblichen Änderungen (bspw. eine erhebliche Steigerung des Verkehrsaufkommens oder eine Veränderung der Verkehrszusammensetzung) festgestellt werden, soll keine erneute Prüfung derselben Maßnahmen durch die Fachbehörden stattfinden. Die Entscheidung über die (erneute) Weitergabe eines Lärmkonfliktpunktes zur Prüfung durch die Fachbehörden wird von der den Lärmaktionsplan aufstellenden Behörde vorgenommen.

Maßnahmenvorschläge, die aufgrund der in Kapitel 5.5 beschriebenen Vorgehensweisen vorliegen, werden in Zusammenarbeit mit den für die Umsetzung zuständigen Behörden auf rechtliche, technische und finanzielle Umsetzbarkeit geprüft. In der überwiegenden Anzahl der Fälle handelt es sich bei der Lärmaktionsplanung um die Prüfung und Umsetzung straßenbaulicher und straßenverkehrsrechtlicher Lärminderungsmaßnahmen. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung können straßenbauliche wie auch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nur umgesetzt werden, bei denen die Vorgaben des jeweiligen Fachrechtes erfüllt sind. Der erforderliche Abstimmungsprozess wird in den Kapiteln 5.8 und 5.9 behandelt.

Die lärmindernden Maßnahmenvorschläge, für die die Vereinbarkeit mit dem Fachrecht von der für die Umsetzung zuständigen Behörde bestätigt wurde, werden als Maßnahmen zur Umsetzung in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Lehnt eine Fachbehörde die Umsetzbarkeit einer Lärminderungsmaßnahme begründet ab, wird die Nichtumsetzbarkeit im Lärmaktionsplan erläutert.

Sofern im Hinblick auf die Begründung der Stellungnahmen oder der grundsätzlichen Kooperationsbereitschaft einzelner Fachbehörden offensichtliche Mängel in der fachlichen Zusammenarbeit festzustellen sind und diese im direkten Kontakt nicht beseitigt werden können, kann die planaufstellende Behörde sich an die jeweils vorgesetzte (Fach)-Behörde mit der Bitte um Wahrnehmung ihrer Funktion als Fachaufsicht wenden.

Maßnahmenvorschläge, die im Rahmen der 2. Runde der Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht werden, können im Rahmen der Lärmaktionsplanung in der Regel nicht mehr abschließend geprüft werden. Sie werden daher als Prüfaufträge in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Gleiches gilt für Maßnahmenvorschläge, die nicht abschließend geprüft werden können, weil beispielsweise die Finanzierung nicht sichergestellt ist. Auch für diese Prüfaufträge, deren Bearbeitung zwischen zwei Runden der Lärmaktionsplanung stattfindet, liegt die Koordinierung bei der den Lärmaktionsplan aufstellenden Behörde. Das Verfahren ist in den Kapiteln 5.8 und 5.9 dargestellt.

5.7. Durchführung und Bindungswirkung von Lärmberechnungen

Lärmberechnungen im Rahmen der Lärmsanierung sowie im Hinblick auf lärmschutzbedingte straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sind immer dann durchzuführen, wenn Anhaltspunkte vorliegen, die ein Überschreiten der maßgeblichen Auslöse- bzw. Richtwerte im Einzelfall grundsätzlich möglich erscheinen lassen.

Zur Vorbereitung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen sind gemäß § 5b Abs. 5 StVG i.V.m. mit Ziffer 2.5 der Lärmschutz-Richtlinien-StV die erforderlichen Lärmberechnungen im Regelfall vom jeweiligen Straßenbaulastträger durchzuführen. Lärmberechnungen Dritter können im Einzelfall von den zuständigen Straßenverkehrsbehörden sich zu Eigen gemacht werden.

Während Lärmberechnungen im Rahmen der Lärmsanierung auf Grundlage der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (Ausgabe 2019, RLS-19) vorzunehmen sind, sind Lärmberechnungen für lärmschutzbedingte straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen auf Grundlage der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (Ausgabe 1990, RLS-90) zu erstellen (siehe Erlasse des seinerzeitigen HMWEVW vom 19.01.2021 sowie vom 13.04.2021 bzw. Ziffer 2.2 der Lärmschutz-Richtlinien-StV). Darstellungen der Lärmsituation in Lärmkarten nach § 47c BImSchG i.V.m. der 34. BImSchV reichen nicht aus und sind auf Grund des unterschiedlichen Berechnungsverfahrens auch nicht geeignet, um das Überschreiten der maßgeblichen Auslöse- und Richtwerte rechtssicher zu belegen.

5.7.1. Lärmberechnung nach den RLS-90

Für die Durchführung einer RLS-90-Berechnung im Rahmen der Vorbereitung zur Anordnung einer straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme aus Gründen des Lärmschutzes gilt: Mit ansteigender Differenz aus den zu erwartenden Lärmpegeln und den maßgeblichen Richtwerten der Lärmschutz-Richtlinien-StV kann der Detaillierungsgrad des Lärmmodells sowie dessen Eingangsdaten abnehmen.

Dabei ist sicherzustellen und zu dokumentieren, dass mit den getroffenen Vereinfachungen stets eine Unterschätzung der berechneten Lärmimmissionen verbunden ist.

Sofern das Überschreiten der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV für einzelne Gebäude anhand einer RLS-90-Berechnung hinreichend genau belegt werden kann, kann die Frage nach der Gesamtanzahl der Gebäude mit Richtwertüberschreitungen im Folgenden über ein Vergleich der Achsabstände dieser Gebäude zur Fahrbahnmitte mit denen der übrigen Immobilien ermittelt werden. Sofern bei sonst gleichen Randbedingungen geringere Achsabstände der übrigen Gebäude zur Fahrbahnmitte vorliegen, kann auch für diese von einer Richtwertüberschreitung ausgegangen werden.

5.7.2. Lärmberechnung mittels des Web-Service-Lärm (ODEN)

Der in Kapitel 4 vorgestellte Web-Service-Lärm (ODEN) kann von den Straßenbaulastträgern der Landkreise, der Städte und Gemeinden kostenfrei verwendet werden, um eine Lärmberechnung nach den RLS-90 vorzunehmen, welche die Grundlage für die Anordnung einer straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme aus Gründen des Lärmschutzes ist. Das Berechnungstool ODEN wird den Landkreisen, Städten und Gemeinden seitens des HLNUG online zur Verfügung gestellt. Es wird auf die Kapitel 4.3 - 4.5 verwiesen.

Basis für die Eingangsdaten von ODEN sind die Ergebnisse der Lärmkartierung Hessen. Deren Eingangsdaten sind jedoch systembedingt nicht in jedem Einzelfall zutreffend. Lärmrelevante Parameter, wie z. B. der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV), der LKW-Anteil oder eine Korrektur der Lage von Objektdaten (z. B. Straßen oder Gebäude) müssen im Hinblick auf eine RLS-90-Berechnung daher durch den Straßenbaulastträger, oder einem von ihm beauftragten Sachverständigen, überprüft und ggf. angepasst werden.

Sofern der Straßenbaulastträger die in ODEN enthaltenen Verkehrsmengen für eine Straße als nicht zutreffend oder nicht hinreichend belastbar erachtet, kann dieser eine eigene Verkehrszählung veranlassen. Hierbei kann für die Hochrechnung der Erhebungsdaten zu einem DTV folgendes vereinfachtes Verfahren verwendet werden: Die Verkehrszählung sollte ganztägig über die zusammenhängenden Wochentage Dienstag, Mittwoch und Donnerstag und außerhalb der Ferienzeit erfolgen. Es sollten Verkehrsmengen getrennt für den allgemeinen und den Schwerverkehr erhoben werden. Die so ermittelten Verkehrsmengen sind jeweils tagesbezogen zu mitteln und für den allgemeinen bzw. den Schwerverkehr mit dem Faktor 0,9 bzw. 0,8 zu multiplizieren und sodann zur Bildung des DTV zu addieren. In Einzelfällen kann das Verfahren angepasst werden, etwa wenn eine Zählung an drei aufeinanderfolgenden Werktagen aus organisatorischen Gründen nicht durchführbar ist. Im Übrigen wird auf die Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE, 2012) verwiesen. Lärmberechnungen auf Basis eines so erhobenen DTV-Wertes können von den Straßenverkehrsbehörden als Grundlage für die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes verwendet werden.

Zur besseren Nachvollziehbarkeit der vorstehenden Anleitung zur Ermittlung eines DTV soll das folgende Beispiel dienen:

Zählergebnisse:

PKWs: Dienstag: 8.000 PKW/24h; Mittwoch: 9.000 PKW/24h; Donnerstag: 10.000 PKW/24h

LKWs: Dienstag: 1.000 LKW/24h; Mittwoch: 2.000 LKW/24h; Donnerstag: 3.000 LKW/24h

Mittelwertbildung (über 3 Zähltag):

PKW: $(8.000 + 9.000 + 10.000) \text{ PKW/24h} / 3 = 9.000 \text{ PKW/24h}$

LKW: $(1.000 + 2.000 + 3.000) \text{ LKW/24h} / 3 = 2.000 \text{ LKW/24h}$

Faktorisierung (faktorierte Mittelwerte PKW und LKW):

$0,9 * \text{Mittelwert PKW/24h} = 0,9 * 9.000 \text{ PKW/24h} = 8.100 \text{ PKW/24h}$

$0,8 * \text{Mittelwert LKW/24h} = 0,8 * 2.000 \text{ LKW/24h} = 1.600 \text{ LKW/24h}$

Bildung des DTV:

DTV = faktorisierter Mittelwert PKW + faktorisierter Mittelwert LKW

= 8.100 PKW/24h + 1.600 LKW/24h = **9.700 Fahrbewegungen/24h**

Mittels des Formblatts „Bestätigung der Überprüfung der Attribute in einer ODEN-Maßnahmenberechnung“, siehe Anhang 7.2, ist zu dokumentieren, welche Eingangsparameter für eine RLS-90-Berechnung innerhalb des Berechnungstools ODEN verwendet werden.

Nach Prüfung der Eingangsdaten und Durchführung der Lärmberechnung mittels ODEN durch den Landkreis, die Stadt oder Gemeinde bestätigt das HLNUG die sachgerechte Anwendung des Berechnungstools. Auf dieser Grundlage ist der Antrag auf Zustimmung zu der betreffenden straßenverkehrsrechtlichen Anordnung aus Gründen des Lärmschutzes bei der Oberen Straßenverkehrsbehörde beim Regierungspräsidium zu stellen.

5.8. Baulicher Straßenverkehrslärmschutz

Beim baulichen Straßenverkehrslärmschutz unterscheidet man aktive Lärmschutzeinrichtungen wie z. B. Lärmschutzwände bzw. -wälle sowie passive Lärmschutzeinrichtungen wie z. B. Lärmschutzfenster bzw. -lüfter.

5.8.1. Zuständigkeiten

Zuständig für die Umsetzung von baulichen Maßnahmen des Straßenverkehrslärmschutzes sind die Straßenbaulastträger entsprechend der Darstellung in Kapitel 3.3.

5.8.2. Rechtsgrundlagen

Bauliche Maßnahmen des Straßenverkehrslärmschutzes kommen entweder im Rahmen der Lärmvorsorge bei dem Neubau bzw. der wesentlichen Änderung einer Straße oder im Rahmen der Lärmsanierung an einer bestehenden Straße zur Anwendung. Für die Lärmvorsorge und die Lärmsanierung sind jeweils unterschiedliche Rechtsgrundlagen einschlägig.

Lärmvorsorge:

Bei Neubauvorhaben bzw. der wesentlichen Änderung bestehender Straßen erfolgt der Lärmschutz im Rahmen der gesetzlichen Lärmvorsorge nach den Vorgaben der §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV. Die 16. BImSchV legt gebietsbezogene Immissionsgrenzwerte fest, bei deren Überschreitung Lärminderungsmaßnahmen zu berücksichtigen sind. Diese Immissionsgrenzwerte liegen unter den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung, so dass bei der wesentlichen Änderung eines bestehenden Verkehrsweges oder dem Neubau einer (Umgehungs-)Straße ein identifizierter Lärmkonfliktpunkt entschärft und ein neuer nicht geschaffen wird. Die Höhe der Grenzwerte der 16. BImSchV sind in Tabelle 4 im Anhang 7.1 dargestellt.

Lärmsanierung:

Bei bestehenden Verkehrswegen kann Lärmsanierung an Straßen in der Baulast des Bundes bzw. des Landes Hessen auf Grundlage des jeweiligen Haushaltsrechts nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesverkehrsstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97 – (VkB1. 1997 S. 434) erfolgen. Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung für Straßen in der Baulast des Bundes bzw. des Landes Hessen wird als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt und kann nur im Rahmen der vorhandenen Haushaltsmittel durchgeführt werden.

Der Bund hat zuletzt im Jahr 2020 die Auslösewerte der Lärmsanierung für Straßen in der Baulast des Bundes für alle Gebietsausweisungen, innerhalb derer eine Wohnnutzung regelmäßig zulässig ist, einheitlich um jeweils 3 dB(A) abgesenkt. Das Land Hessen hat die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in eigener Baulast zuletzt auf Grundlage des Landeshaushaltsplans 2018 ebenfalls für alle Gebietstypen, innerhalb derer eine Wohnnutzung regelmäßig zulässig ist, einheitlich um jeweils 3 dB(A) herabgesetzt. Bereits im Jahr 2012 hat das Land Hessen das Lärmschutzniveau in Dorf-, Kern- und Mischgebiete dem in allgemeinen Wohngebieten gleichgestellt. Die Höhe der aktuell gültigen Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in der Baulast des Bundes bzw. des Landes Hessen sind in Tabelle 4 im Anhang 7.1 dargestellt.

Gemäß Kapitel D, Abschnitt XV, Nr. 46 VLärmSchR 97 ist eine Lärmsanierung ausgeschlossen, wenn die Beeinträchtigung durch Straßenverkehrslärm auf ein zurechenbares Verhalten des Wohngebäudeeigentümers oder seiner Rechtsvorgänger zurückzuführen ist. Danach ist bei der Entscheidung über die Lärmsanierung zu berücksichtigen, ob die betroffenen Grundstückseigentümer in Kenntnis der Straße bzw. der damit verbundenen Verkehrslärmeinwirkung die baulichen Anlagen errichtet haben. Ein zurechenbares Verhalten liegt nicht vor, wenn die bauliche Anlage vor Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (01.04.1974) errichtet wurde. Bei nach dem 01.04.1974 errichteten Wohngebäuden ist gemäß dem seinerzeitigen HMWEVW-Erlass vom 12.06.2019 im Einzelfall zu beurteilen, ob ein zurechenbares Verhalten des Eigentümers oder seiner Rechtsnachfolger gegeben ist. Mit Erlass vom 12.06.2019 hat das seinerzeitige HMWEVW klargestellt, dass eine Lärmsanierung nicht allein schon deshalb ausgeschlossen ist, weil die bauliche Anlage nach Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (01.04.1974) errichtet worden ist.

Für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast der Landkreise, Städte und Gemeinden können weder Bundes- noch Landesmittel der Lärmsanierung verwendet werden. Die Landkreise, Städte und Gemeinden müssen die finanziellen Mittel selbst aufbringen. Gleiches gilt für die Finanzierung von Lärmsanierungsmaßnahmen an Kreisstraßen in der Baulast des jeweiligen Landkreises.

5.8.3. Verfahrensablauf

Im Rahmen der zweistufigen Öffentlichkeitsbeteiligung werden Maßnahmenvorschläge entweder aus der Bevölkerung, von Behörden oder von Dritten eingebracht. Darüber hinaus können auch Maßnahmenvorschläge von den Bearbeiterinnen und Bearbeitern der Regierungspräsidien als planaufstellende Behörden entwickelt werden.

Vorprüfung durch die Lärmaktionsplanung:

Anhand der in Kapitel 5.3 ausgeführten Lärm- und Konfliktanalyse ist zu prüfen, ob der jeweilige Maßnahmenvorschlag für einen identifizierten Lärmkonfliktpunkt vorgebracht wurde und ob der Lärmkonflikt ggf. bereits in der vorherigen Runde der Lärmaktionsplanung behandelt worden ist, siehe Kapitel 5.6.

Weiterhin muss eine Überschreitung der jeweils geltenden Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in der Baulast des Bundes bzw. des Landes Hessen vorliegen. Durch die Lärmaktionsplanung erfolgt die rechnerische Vorprüfung, ob die abgesenkten Auslösewerte der Lärmsanierung für Straßen in der Baulast des Bundes bzw. des Landes Hessen nach den Ergebnissen der Lärmkartierung Hessen im zu betrachtenden Einzelfall überschritten werden.

Beteiligung der Landkreise, Städte und Gemeinden:

Stammt der Maßnahmenvorschlag aus der Bevölkerung oder von der planaufstellenden Behörde, erfolgt regelmäßig ein Abgleich mit den Interessen der Landkreise, Städte und Gemeinden.

Beteiligung des Straßenbaulastträgers:

Die Maßnahmenvorschläge sowie die Bewertung der Lärmaktionsplanung werden an den jeweils zuständigen Straßenbaulastträger zur Kenntnis und Prüfung weitergegeben.

Die Stellungnahmen des Straßenbaulastträgers sollten zu jedem der genannten Maßnahmenvorschläge eine Zustimmung, eine Alternative oder eine Ablehnung enthalten. Dabei ist neben technischen und finanziellen Aspekten insbesondere auf folgende Punkte einzugehen:

Der Vorrang des aktiven Lärmschutzes vor dem passiven Lärmschutz wurde in der VLärmSchR 97 (Nr. 36 Grundsatz) durch Allgemeines Rundschreiben Nr. 20/2006 vom 04.08.2006 (AZ.: S 13/7144/2/02-11/521247) festgelegt. Dies bedeutet, dass bei einem Prüfauftrag der planaufstellenden Behörde die Verhältnismäßigkeit der Kosten von verschiedenen Ausführungen einer Lärmschutzeinrichtung in Bezug auf deren Nutzen zu prüfen ist. Im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 13.05.2009, Az.: BVerwG 9 A 72.0, wurde ein Beispiel gegeben, welche Abwägungen bei einer Verhältnismäßigkeitsprüfung vorzunehmen sind. Das BMDV hat mit Schreiben vom 10.03.2022 eine Handreichung „Schutzfallmethode“ betreffend die „Verhältnismäßigkeitsprüfung für Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge“ bekannt gegeben und die Länder zu einer entsprechenden Anwendung im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung sowohl für die Lärmvorsorge als auch für die Lärmsanierung gebeten. In Hessen wird seit Jahren bei der Straßenplanung (im Zuge der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung) diese „Schutzfallmethode“ gemäß dem sog.

Niedersachsen-Modell zur Durchführung der Verhältnismäßigkeitsprüfung nach § 41 Abs. 2 BImSchG angewendet. Die Handrechnung des BMDV ist in Hessen am 16.03.2022 formal eingeführt worden.

Bei Lärmkonfliktpunkten an Bundes- und Landesstraßen in der Baulast des Bundes bzw. des Landes Hessen ist vom Straßenbaulastträger zu prüfen, ob ein lärmmindernder Straßenbelag eingebaut werden kann. Derzeit setzt Hessen Mobil die lärmmindernden Straßendeckschichttypen SMA 5 bzw. 8 und $AC \leq 11$ als Standardbauweise im Bereich innerörtlicher Bundes- und Landesstraßen ein. Außerorts können ggf. offenporige Asphalte (OPA) und lärmarme Splittmastix-Asphalte in Betracht kommen, sofern die Höhe der Pegelüberschreitung dies erforderlich macht und nachdem andere geeignete Maßnahmen ausgeschlossen worden sind. Die Stellungnahme des Straßenbaulastträgers ist der planaufstellenden Behörde zuzuleiten. Die Stellungnahme ist mit einer – für eine Veröffentlichung im Lärmaktionsplan – geeigneten einzelfallbezogenen Begründung zu versehen.

Abbildung im Lärmaktionsplan:

Die Stellungnahmen der Fachbehörden werden im Lärmaktionsplan aufgenommen.

Umsetzung der Maßnahme durch den Straßenbaulastträger:

Im Falle einer Zustimmung des Straßenbaulastträgers erfolgt die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan aufgrund der Festsetzung der Maßnahme im Lärmaktionsplan und der daraus resultierenden verwaltungsinternen Bindungswirkung nach § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG.

5.9. Ordnungsrechtlicher Straßenverkehrslärmschutz

Bei lärmschutzbedingten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen handelt es sich u. a. um verkehrsbeschränkende Maßnahmen, wobei Geschwindigkeitsbeschränkungen und Fahrverbote für bestimmte Fahrzeuge bzw. bestimmte Zeiten die häufigsten umgesetzten Anordnungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm darstellen. Des Weiteren kommen verkehrslenkende Maßnahmen, beispielsweise „grüne Wellen“, in Betracht.

5.9.1. Zuständigkeiten

Zuständig für die Umsetzung von ordnungsrechtlichen Maßnahmen des Straßenverkehrslärmschutzes sind die zuständigen Straßenverkehrsbehörden entsprechend der Darstellung in Kapitel 3.4.

5.9.2. Rechtsgrundlagen

Die zuständigen Straßenverkehrsbehörden prüfen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen nach den einschlägigen rechtlichen Vorgaben der StVO, der Lärmschutz-Richtlinien-StV und der VwV-StVO sowie den gültigen HMWEVW- bzw. HMWVW-Erlassen unter Berücksichtigung der Orientierungswerte der 16. BImSchV (hier insbesondere der Erlass des seinerzeitigen HMWEVW vom 16.08.2023 betreffend die ergänzenden Hinweise/Vorgaben zur „Handreichung für die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes“ vom 06.02.2023 [Az.: VI 3 66k-08-15]). Dabei ist eine Einzelfallbetrachtung durchzuführen. Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes sind in Tabelle 4 in Anhang 7.1 dargestellt. Die Grenzwerte der 16. BImSchV, bei deren Überschreitung ein Anspruch auf ermessenfehlerfreie Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde gegeben ist, sind ebenfalls in Tabelle 4 in Anhang 7.1 aufgeführt.

5.9.3. Verfahrensablauf

Im Rahmen der zweistufigen Öffentlichkeitsbeteiligung werden Maßnahmenvorschläge entweder aus der Bevölkerung, von den Landkreisen, Städten und Gemeinden oder von Dritten eingebracht. Darüber hinaus können auch Maßnahmenvorschläge von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Regierungspräsidien als planaufstellende Behörden entwickelt werden.

Vom Maßnahmenvorschlag bis zur Entscheidung über die Umsetzung einer straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme werden mehrere Prüfschritte von verschiedenen Fachbehörden vorgenommen. Die Abbildung 2 gibt einen Überblick über den Ablauf. Sofern angezeigt, werden die Verfahrensschritte teilweise parallel oder in abweichender Reihenfolge durchgeführt.

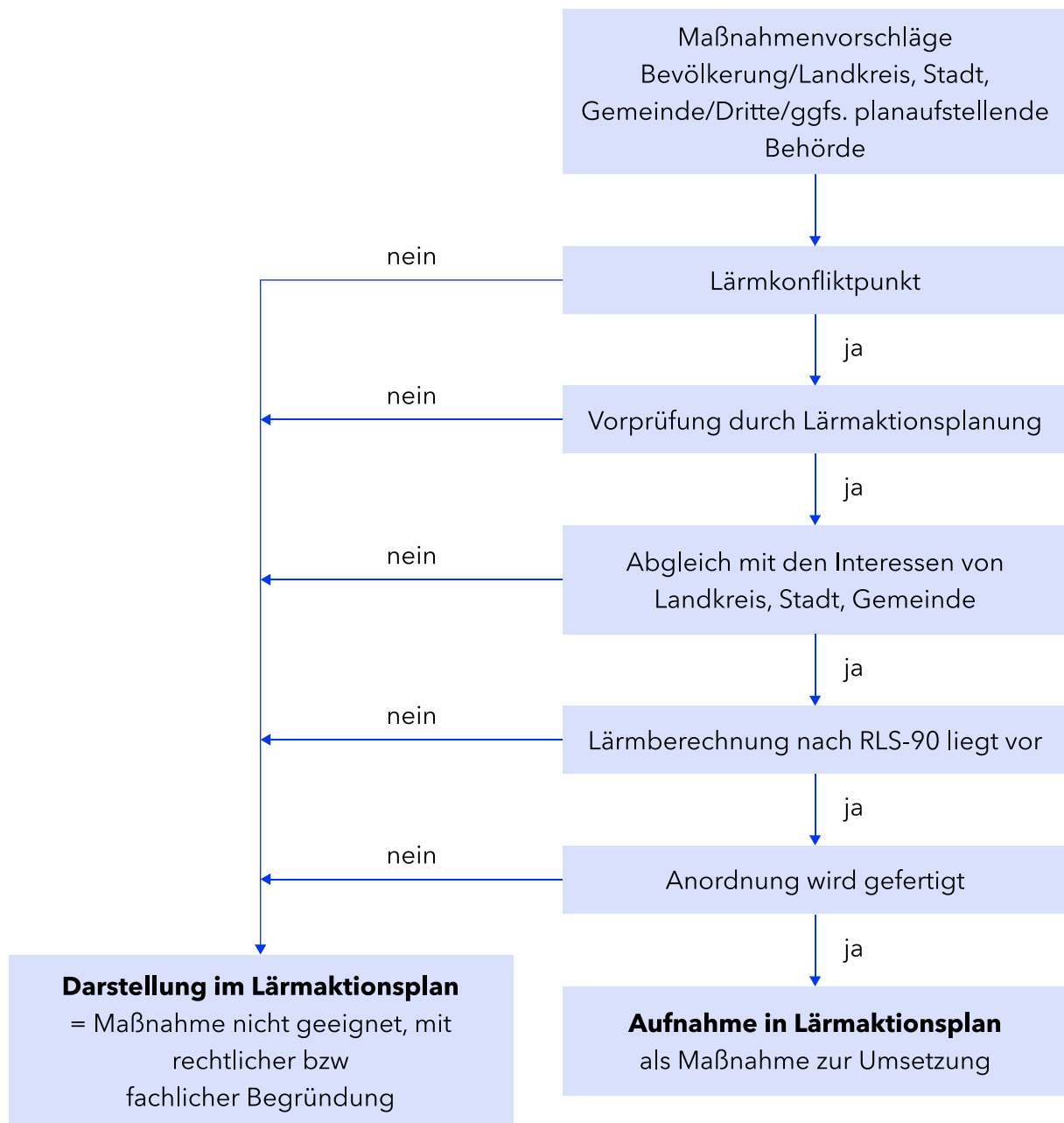


Abbildung 2: Fließdiagramm zur Prüfung der Umsetzung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen

Vorliegen eines Lärmkonfliktpunktes:

Anhand der in Kapitel 5.3 ausgeführten Lärm- und Konfliktanalyse wird durch die planaufstellende Behörde geprüft, ob der Maßnahmenvorschlag einen identifizierten Lärmkonfliktpunkt betrifft. Sofern sich der Maßnahmenvorschlag auf keinen Lärmkonflikt bezieht oder dieser im Rahmen der vorangegangenen Runde der Lärmaktionsplanung abschließend behandelt wurde, erfolgt keine weitere Prüfung. Dieses Ergebnis wird im Lärmaktionsplan dokumentiert. In allen anderen Fällen erfolgt eine Vorprüfung durch die Lärmaktionsplanung.

Vorprüfung durch die Lärmaktionsplanung:

Durch die Lärmaktionsplanung erfolgt die rechnerische Vorprüfung, ob nach der Lärmkartierung Hessen im Einzelfall Beurteilungspegel im Bereich der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV auftreten und ob durch die straßenverkehrsrechtliche Maßnahme die erforderliche Pegelminderung zu erwarten ist.

Hierzu wird die im jeweiligen Bebauungsplan festgesetzte Art der baulichen Nutzung gemäß Baunutzungsverordnung herangezogen. Ist eines der beiden Kriterien nicht erfüllt, erfolgt in der Regel keine weitere Prüfung durch die Fachbehörde und der Maßnahmenvorschlag wird im Lärmaktionsplan mit den Ablehnungsgründen für eine Umsetzung dargestellt. Im Hinblick auf die Pegelminderung stellt bei Beurteilungspegeln oberhalb von 70 dB(A) tags, bzw. 60 dB(A) nachts auch eine geringfügige (weitere) Senkung des Beurteilungspegels im Bereich von 1 dB(A) – ohne strikte Anwendung der Rundungsregelung – eine nicht nur sehr geringe Verbesserung der Lärmsituation der Anwohner dar, soweit es um die Beurteilung der Verhältnismäßigkeit einer Maßnahme geht. In diesen Fällen kann durch die Lärmaktionsplanung ebenfalls eine Prüfung durch die Fachbehörde erbeten werden.

Ergibt die Vorprüfung, dass die entsprechenden Kriterien erfüllt sind, wird der Straßenbaulastträger gebeten, die schalltechnische Prüfung nach RLS-90 vorzunehmen. Liegen die im Rahmen der Vorprüfung ermittelten Immissionspegel und die zu erwartende Pegelminderung nur geringfügig unterhalb der o. g. Kriterien, wird die vorgeschlagene Maßnahme wegen der möglichen Berechnungsunsicherheit ebenfalls zur schalltechnischen Berechnung an den jeweiligen Straßenbaulastträger weitergeleitet.

Beteiligung der Landkreise, Städte und Gemeinden:

Stammt der Maßnahmenvorschlag aus der Bevölkerung oder von der planaufstellenden Behörde, erfolgt an dieser Stelle der Prüfung regelmäßig ein Abgleich mit den Interessen der Landkreise, Städte und Gemeinden.

Lärmberechnung durch den Straßenbaulastträger:

Gemäß Nr. 2.5 der Lärmschutz-Richtlinien-StV ist die Lärmberechnung durch den Straßenbaulastträger nach den RLS-90 durchzuführen. Aufgrund der z. T. zu erwartenden sehr hohen Anzahl an Lärmkonflikten sollen die Berechnungsanforderungen Zug um Zug von der planaufstellenden Behörde an die jeweiligen Straßenbaulastträger übersandt werden. Die Berechnungsergebnisse nach den RLS-90 und die entsprechenden Stellungnahmen sollen aus verfahrensökonomischen Gründen ebenfalls sukzessive der Lärmaktionsplanung übermittelt werden. Der vorgesehene Bearbeitungszeitraum für die Erstellung einer RLS-90-Berechnung wird in Abstimmung zwischen der planaufstellenden Behörde und dem Straßenbaulastträger in Abhängigkeit der Gesamtanzahl an Berechnungsanforderungen und einer diesbezüglich vorzunehmenden Priorisierung festgelegt. Etwaige Hinderungsgründe für die nicht fristgerechte Abgabe einer Stellungnahme sind frühzeitig mitzuteilen. Hinsichtlich der Durchführung und Bindungswirkung von Lärmberechnungen wird auf das Kapitel 5.7 verwiesen.

Einholen der Stellungnahme der zuständigen Straßenverkehrsbehörde:

Zeigt die Lärmberechnung nach den RLS-90, dass im Einzelfall Beurteilungspegel im Bereich der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV auftreten und dass durch die straßenverkehrsrechtliche Maßnahme die erforderliche Pegelminderung erreicht wird, wird der Maßnahmenvorschlag von der planaufstellenden Behörde zur fachlichen Prüfung an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergeleitet. Die zuständige Straßenverkehrsbehörde prüft auf der Grundlage des Fachrechts unter Beachtung der verfahrensrechtlichen Vorschriften (etwaig erforderliche Anhörungen anderer Fachbehörden sowie Dritter sind durchzuführen) die Umsetzbarkeit der vorgeschlagenen Maßnahme. Bei einer Ablehnung erfolgt die Darstellung des abgelehnten Maßnahmenvorschlags mit Begründung ebenfalls im Lärmaktionsplan. Der vorgesehene Bearbeitungszeitraum beträgt bei Vorlage einer aussagekräftigen Lärmberechnung im Regelfall zwei Monate. Etwaige Hinderungsgründe sind der planaufstellenden Behörde frühzeitig mitzuteilen.

Die Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde ist entsprechend zu dokumentieren bzw. zu begründen und der planaufstellenden Behörde gegenüber darzulegen. Pauschale Aussagen (wie z. B. die Verkehrsfunktion der Straße stehe per se der Anordnung entgegen, generelle Wirkungslosigkeit von Maßnahmen, pauschaler Verweis auf Möglichkeit zur Lärmsanierung, etc.) sind unzulässig, da sie nicht die Anforderungen an eine sachgerechte Ermessensentscheidung erfüllen.

Zustimmungserfordernis:

Ein Zustimmungserfordernis besteht insbesondere für die Anordnung von Fahrverboten (z. B. Lkw-Durchfahrtsverbote) aus Gründen des Lärmschutzes sowie für Anordnungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Abgasen.

Im Einzelnen:

Für die Anordnung von Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen (Nummer V Satz 1 der VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 bis 1e) StVO bedürfen die Straßenverkehrsbehörden in Bezug auf Straßen von besonderer Verkehrsbedeutung gemäß § 9 Abs. 2 der VkrZustV der Zustimmung des HMWW sowie in Bezug auf alle übrigen Straßen der Zustimmung des Regierungspräsidiums (siehe Erlass des seinerzeitigen HMWEVW vom 22.11.2023, Az.: VI 3-1 66k-04-89). Dies gilt nicht, soweit die Anordnungen von den Regelungen der Ziffer 2 aus dem Ergänzungserlass des seinerzeitigen HMWEVW vom 16.08.2023 betreffend die ergänzenden Hinweise/Vorgaben zur „Handreichung für die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes“ vom 06.02.2023 (Az.: VI 3 66k-08-15) erfasst sind. Danach sind die Straßenverkehrsbehörden von dem Erfordernis der Zustimmung nach Nummer V Satz 1 der VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 bis 1e befreit, soweit dies die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm betrifft. Das Zustimmungserfordernis bleibt bestehen im Hinblick auf sonstige lärmschutzbedingte Anordnungen (z. B. Lkw-Durchfahrtsverbote) sowie hinsichtlich der Anordnungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Abgasen.

Der Bearbeitungszeitraum zur Prüfung für die Erteilung der verkehrsrechtlichen Zustimmung beträgt bei Vorlage sämtlicher entscheidungsrelevanter Informationen im Regelfall einen Monat. Etwaige Hinderungsgründe sind der planaufstellenden Behörde frühzeitig mitzuteilen. Die zuständige Straßenverkehrsbehörde informiert die planaufstellende Behörde über die abschließende Entscheidung.

Aufnahme von Maßnahmen in den Lärmaktionsplan und deren Umsetzung:

Die planaufstellende Behörde entscheidet gemäß § 47d Abs. 1 Satz 3 BImSchG über die Aufnahme als Maßnahme zur Umsetzung in den Lärmaktionsplan. Maßnahmen, deren Prüfungen durch die Fachbehörden nicht abgeschlossen sind, können als Prüfaufträge in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden. Die Aufnahme von verkehrlichen Maßnahmen mit erheblichen finanziellen Auswirkungen (z. B. Verkehrsleitsysteme) können unter den Vorbehalt der Finanzierung gestellt werden. Die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan erfolgt aufgrund der Festsetzung der Maßnahme im Lärmaktionsplan und der daraus resultierenden verwaltungsinternen Bindungswirkung nach § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG.

5.10. Fertigstellung des Lärmaktionsplanes

Alle bis zum Redaktionsschluss des Lärmaktionsplanes vollständig geprüften Maßnahmenvorschläge sollen in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden. Auch abgelehnte Maßnahmenvorschläge sollen unter Nennung der Gründe im Lärmaktionsplan behandelt werden. Sofern die fachliche und rechtliche Prüfung eines Maßnahmenvorschlags bis zum Redaktionsschluss noch nicht abgeschlossen ist, soll dieser Maßnahmenvorschlag mit einem Prüfauftrag versehen in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden.

Abstimmungsprozess:

An die Erstellung des verwaltungsinternen Vorentwurfs des Lärmaktionsplanes schließt sich die Abstimmung mit den im folgenden genannten Fachbehörden an. Hierzu wird der verwaltungsinterne Vorentwurf des Lärmaktionsplanes zur Stellungnahme vorgelegt. Es wird zwischen der Abstimmung innerhalb und außerhalb der planaufstellenden Behörde unterschieden. Die interne Abstimmung soll vor der externen Abstimmung durchgeführt werden.

Abstimmung innerhalb der planaufstellenden Behörde:

Die Abstimmung regelt sich nach der Geschäftsordnung der Regierungspräsidien. In der Regel sind die Dezernate der planaufstellenden Behörde, deren Belange vom Lärmaktionsplan betroffen sein können, zu beteiligen. Diese sind im Wesentlichen die Dezernate Regionalplanung/Bauleitplanung, Verkehr und Immissionsschutz. Sie werden um eine abschließende Stellungnahme gebeten. Die Beteiligungen erfolgen aus Zeitgründen -soweit möglich - parallel. Da die einzelnen Maßnahmen bereits intensiv fachlich und rechtlich mit den zuständigen Behörden abgestimmt wurden, reicht hierfür eine **Frist von 2 Wochen** aus.

Darüberhinaus wird die Zustimmung der Behördenleitung auf dem Dienstweg eingeholt.

Abstimmung außerhalb der planaufstellenden Behörde:

Vor der Veröffentlichung des Entwurfs und des endgültigen Lärmaktionsplanes sind diese parallel dem HMLU, dem HMWVW, dem HLNUG sowie Hessen Mobil vorzulegen. Ein einvernehmlicher Verzicht oder eine nur auszugsweise Abstimmung ist möglich.

Veröffentlichung:

§ 47d Abs. 3 Satz 4 BImSchG legt fest, dass die Öffentlichkeit über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten ist. Es ist allerdings nicht verbindlich festgelegt, in welcher Form eine Veröffentlichung zu erfolgen hat. Das Inkrafttreten des Lärmaktionsplanes wird daher in Anlehnung an andere Plan- und Genehmigungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung in folgenden Medien veröffentlicht.

a. Staatsanzeiger

Redaktionsschluss für den Staatsanzeiger ist mittwochs um 12:00 Uhr für den Erscheinungstermin des Staatsanzeigers am übernächsten Montag. Die Vorlaufzeit beträgt somit 12 Tage vor der geplanten Veröffentlichung. Der Text der Veröffentlichung wird hierfür als PDF-Datei per E-Mail an folgende Adresse gesendet: staatsanzeiger@innen.hessen.de. Es wird angestrebt, alle Teilpläne der hessischen Lärmaktionspläne zeitgleich zu veröffentlichen.

b. Internet-Seite des jeweiligen Regierungspräsidiums

Die Einstellung des Lärmaktionsplanes auf der Homepage des jeweiligen Regierungspräsidiums erfolgt gleichzeitig mit dem Datum des Inkrafttretens. Neben der Bekanntgabe des Inkrafttretens wird der Lärmaktionsplan zum Download bereitgestellt.

c. Pressemitteilungen / Veröffentlichungen in regionalen Zeitungen

Von der Veröffentlichung einer Anzeige über das Inkrafttreten des Lärmaktionsplans in den Zeitungen des Regierungsbezirks kann aus Kostengründen abgesehen werden. Die Information der Öffentlichkeit über das Inkrafttreten wird mittels Presseinformation – primär des jeweiligen Regierungspräsidiums, ggf. auch des HMLU – sichergestellt. Den einzelnen Landkreisen, Städten und Gemeinden bleibt es freigestellt, eigenständig hierüber zu informieren. Eine Kostenübernahme durch die Regierungspräsidien ist nicht möglich.

Inkrafttreten:

Der Lärmaktionsplan tritt durch Unterzeichnung der/des Regierungspräsidentin/-en und mit Veröffentlichung im Staatsanzeiger in Kraft. Alle Landkreise, Städte und Gemeinden, die im Lärmaktionsplan aufgeführt sind, und die beteiligten Behörden erhalten ein Informationsschreiben über das Inkrafttreten des Lärmaktionsplanes. Eine Versendung von Druckexemplaren des Lärmaktionsplanes an die betroffenen Landkreise, Städte und Gemeinden ist nicht vorgesehen.

5.11. Lärmaktionsplanung nach Veröffentlichung der Lärmaktionspläne

Die Lärmaktionsplanung ist eine Daueraufgabe, die nicht mit der Veröffentlichung des aktuellen Lärmaktionsplanes beendet ist. Drei wesentliche Aufgabenbereiche verbleiben nach der Veröffentlichung des aktuellen Lärmaktionsplanes:

- Weiterverfolgung und Endbearbeitung der Prüfaufträge,
- Kontrolle der Umsetzung der im Lärmaktionsplan festgelegten Lärminderungsmaßnahmen,
- Untersuchung neu genannter Lärmkonflikte,
- Umsetzung des Vorsorgegedankens der Umgebungslärmrichtlinie im Rahmen anderer Planverfahren bzw. Entwicklungen der Landkreise, Städte und Gemeinden.

5.11.1. Endbearbeitung der Prüfaufträge

Aufgrund der gesetzlich vorgegeben kurzen Zeitspanne zwischen dem Vorliegen des Kartierungsergebnisses und der Fertigstellung des Lärmaktionsplanes werden zahlreiche Maßnahmenvorschläge im Status der Überprüfung in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Nach Veröffentlichung des Lärmaktionsplanes sind diese Prüfaufträge auch weiterhin mit hoher Priorität und zeitnah zu bearbeiten. Die planaufstellende Behörde verfolgt nach Vorliegen eines positiven Prüfergebnisses die weiteren Schritte zur Umsetzung der lärm-mindernden Maßnahme durch die zuständigen Behörden.

5.11.2. Maßnahmenumsetzung und Kontrolle

Die Umsetzung der im Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen erfolgt gemäß § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG auf der Grundlage des einschlägigen Fachrechts und durch die hierfür zuständigen Behörden. Hierzu sind sämtliche Maßnahmen im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplans durch die für die Maßnahmenumsetzung zuständigen Fachbehörden abschließend geprüft worden.

Die Dokumentation der Umsetzung der festgeschriebenen Maßnahmen wird durch die planaufstellende Behörde sichergestellt. Hierzu erfolgt eine Rückmeldung hinsichtlich der Umsetzung der einzelnen im Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen durch die jeweils zuständige Behörde an die planaufstellende Behörde.

5.11.3. Untersuchung neu genannter Lärmkonflikte

Lärmkonflikte, die im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung oder auch nach Inkrafttreten des Lärmaktionsplans erstmalig genannt wurden, werden durch die Lärmaktionsplanung vorgeprüft und in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden weiterverfolgt.

5.11.4. Lärminderung in anderen Planverfahren

Die Lärmaktionsplanung ist eng mit anderen Planverfahren verzahnt. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um die Bauleitplanung, die Stadt- und Verkehrsplanung, aber auch das Verfahren zur Aufstellung von Regionalplänen und straßenbauliche Verfahren. Der Vorsorgegedanke der Umgebungslärmrichtlinie, dem Entstehen von Umgebungslärm vorzubeugen, ist von der planaufstellenden Behörde in die jeweiligen Planverfahren einzubringen.

Dies kann durch Stellungnahmen zu konkreten Planungen geschehen; hier ist beispielhaft das **Bauleitplanverfahren** zu nennen.

Mit Hilfe der **Stadt- und Verkehrsplanung** lässt sich die Lärmsituation wesentlich verbessern. Dies gilt besonders für größere Städte und Gemeinden mit mehreren kartierten Straßen. Zentrale Aufgabe ist, zu vermeiden, dass es zu Zielkonflikten mit der Lärmaktionsplanung kommt. Die Lärmaktionsplanung soll sich bei den genannten Planungen mit ihren Zielsetzungen einbringen, sofern sie hiervon Kenntnis erlangt.

Mit der **Regionalplanung** können Grundsätze und Ziele zur Lärminderung und Lärmvorsorge formuliert werden, die als Grundlage für die nachfolgenden Planungen dienen und dort weiter konkretisiert werden.

Der Neubau und die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen bedürfen der **Planfeststellung bzw. der Plangenehmigung** nach dem einschlägigen Fachrecht. Dabei stellen Umgehungsstraßen einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung von lärmbelasteten Ortskernen dar. Es handelt sich aufgrund des langen Planungshorizonts dieser Verfahren um langfristige Lärminderung im Sinne der Lärmaktionsplanung. Diese werden als Maßnahmen in Planung in der Lärmaktionsplanung berücksichtigt.

6. Weiterentwicklung des Handbuches

Das Verfahrensbuch wird vom zuständigen Fachreferat des HMLU gepflegt. Die Weiterentwicklung des Verfahrensbuches wird durch die AG Verfahrenshandbuch Lärmaktionsplanung Straßenverkehr vorgenommen. Die AG wird vom zuständigen Fachreferat des HMLU geleitet und bei Bedarf einberufen. Darüber hinaus nehmen sowohl das zuständige Fachreferat des HMLU als auch die Vertreter der AG Änderungsvorschläge entgegen.

7. Anhang

7.1. Übersicht über die Grenz- Auslöse- und Richtwerte für straßenbaulichen und straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutz

Tabelle 4: Übersicht über die Grenz-, Auslöse- und Richtwerte für straßenbaulichen und straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutz

Geltungsbereich	16. BImSchV - Grenzwerte in dB(A)	VLärmSchR97 - Auslösewerte in dB(A)	Lärmschutz-Richtlinie-StV - Richtwerte in dB(A)
Vorsorge/ Sanierung	Lärmvorsorge	Lärmsanierung*	Ordnungsrechtlicher Straßenverkehrslärm- schutz
Berechnungs- grundlage	RLS-19	RLS-19	RLS-90
Reines Wohn- gebiet	59/49	64/54	70/60
Allgemeines Wohngebiet	59/49	64/54	70/60
Dorf-/Kern-/ Mischgebiet	64/54	66/56 ¹ 64/54 ²	72/62

* gem. Erlass des seinerzeitigen HMWEVW v. 13.04.2021 ist bei der Lärmsanierung an innerörtlichen Straßen in der Baulast des Landes beim Vergleich des nach der Berechnungsvorschrift RLS-19 ermittelten Beurteilungspegels (siehe Kapitel 3.2 der RLS-19) mit den maßgeblichen Auslösewerten ein Zuschlag von 2 dB(A) zu den berechneten Beurteilungspegeln zu berücksichtigen.

¹ Straßen in der Baulast des Bundes.

² Straßen in der Baulast des Landes.

Hinweis: Die Lärmpegel beziehen sich jeweils auf die Beurteilungszeiträume Tag/Nacht, wobei der Tagzeitraum als die Zeit von 06:00 – 22:00 Uhr und der Nachtzeitraum als die Zeit 22:00 – 06:00 Uhr festgelegt ist.

7.2. Anhang 2: Bestätigung der Überprüfung der Attribute in einer ODEN-Maßnahmenberechnung

Bei diesem Formblatt handelt es sich um ein ausfüllbares Formular. Das Formular wird nur separat zum vorliegenden Verfahrenshandbuch über den jeweiligen Internetauftritt der beteiligten Behörden bereitgestellt.

HESSEN



Hessisches Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt
Weinbau, Forsten, Jagd und Heimat

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum