

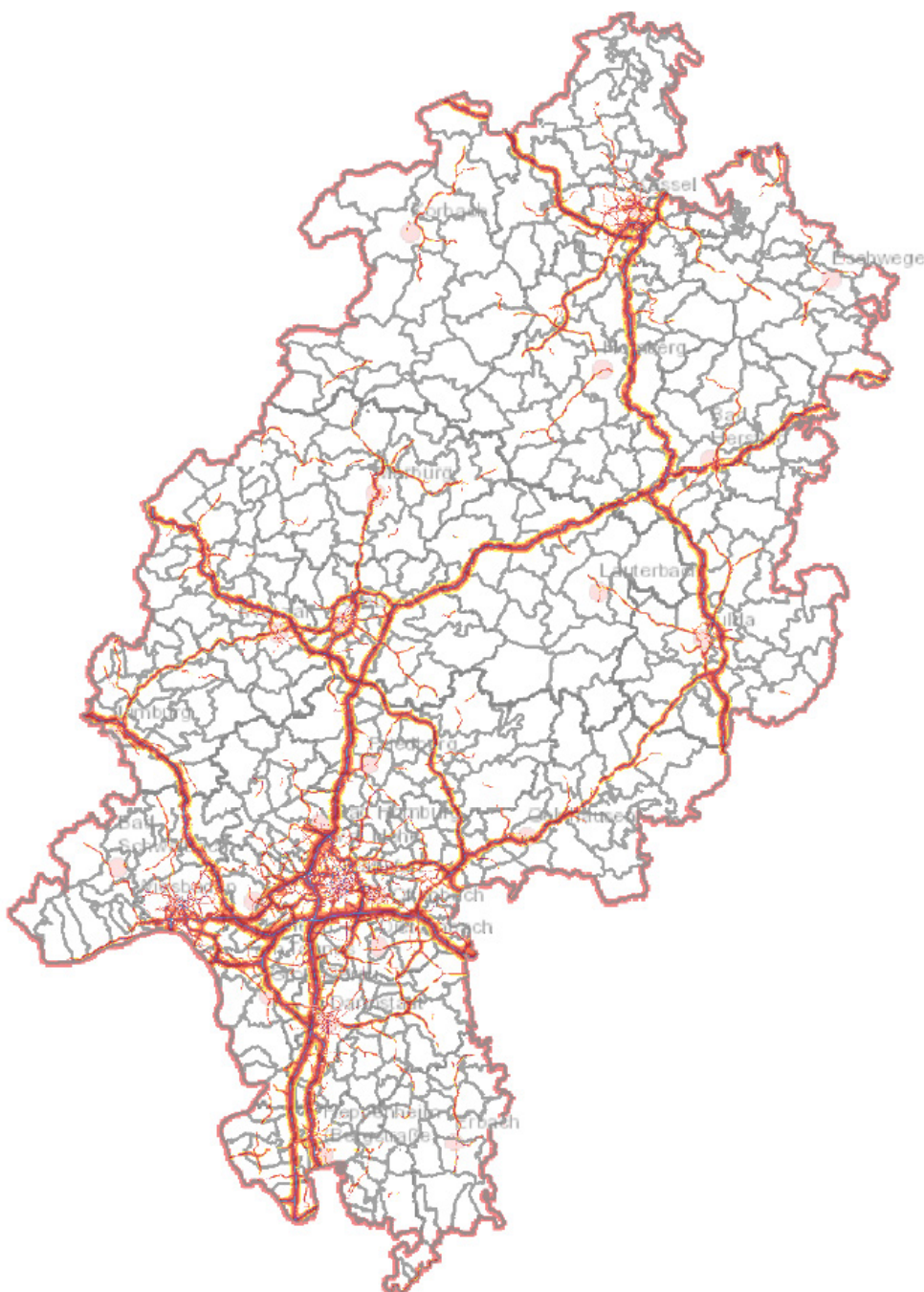
Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz,  
Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Hessisches Ministerium für Wirtschaft,  
Energie, Verkehr und Landesentwicklung

HESSEN



## Verfahrenshandbuch Lärmaktionsplanung Straßenverkehr



## **Impressum**

### **Herausgeber**

Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und  
Verbraucherschutz  
Mainzer Straße 80  
65189 Wiesbaden  
[www.umweltministerium.hessen.de](http://www.umweltministerium.hessen.de)

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung  
Kaiser-Friedrich-Ring 75  
65185 Wiesbaden  
[www.wirtschaft.hessen.de](http://www.wirtschaft.hessen.de)

Stand Juli 2017

### **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.

### **Titelbild**

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

Hintergrund: © GeoBasis-DE / BKG 2013, Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformationen

# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Einleitung und Zielsetzung</b>	<b>5</b>
<b>2. Anwendungsbereich und Rechtsgrundlagen</b>	<b>5</b>
<b>3. Zuständigkeit</b>	<b>8</b>
3.1. Lärmkartierung	8
3.2. Lärmaktionsplanung	8
3.3. Straßenbauliche Maßnahmen	8
3.4. Straßenverkehrliche Maßnahmen	9
<b>4. Lärmkartierung</b>	<b>9</b>
4.1. Eingangsdaten	9
4.2. Prüfung der Eingangsdaten	10
4.3. Zugang zum Web-Service Lärm ODEN	10
4.4. Schulung ODEN	10
4.5. Ansprechpartner	11
<b>5. Lärmaktionsplanung</b>	<b>11</b>
5.1. Inhalt des Lärmaktionsplanes	11
5.2. Ablauf der Lärmaktionsplanung	11
5.3. Identifizierung von Lärmkonfliktpunkten	12
5.4. Betroffensheitsanalyse und Priorisierung	13
5.5. Öffentlichkeitsbeteiligung	15
5.6. Maßnahmenvorschläge	16
5.7. Maßnahmenprüfung	17
5.8. Durchführung und Bindungswirkung von Lärmberechnungen	17
5.8.1. Verzicht auf die Vornahme einer RLS-90-Berechnung	18
5.8.2. Ausführungshinweise bei der Durchführung einer Berechnung nach RLS-90	20
5.9. Straßenbauliche Maßnahmen	20
5.9.1. Zuständigkeiten	22
5.9.2. Rechtsgrundlagen	22
5.9.3. Verfahrensablauf	23
5.10. Straßenverkehrliche Maßnahmen	25
5.10.1. Zuständigkeiten	26
5.10.2. Rechtsgrundlagen	26
5.10.3. Verfahrensablauf	26
5.11. Fertigstellung des Lärmaktionsplanes	29

<b>5.12.</b>	Lärmaktionsplanung nach Veröffentlichung der Lärmaktionspläne	31
5.12.1.	Endbearbeitung der Prüfaufträge	32
5.12.2.	Maßnahmenumsetzung und Kontrolle	32
5.12.3.	Lärminderung in anderen Planverfahren	32
<b>6.</b>	<b>Weiterentwicklung des Handbuchs</b>	<b>33</b>
<b>7.</b>	<b>Anhang</b>	<b>33</b>
7.1.	Formblatt zur Prüfung der Voraussetzungen für straßenbauliche Lärmsanierung	34
7.2.	Formblatt zur Prüfung der straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen für Verkehrsbeschränkungen nach § 45 StVO	35
7.3.	Übersicht über die Grenz- Auslöse- und Richtwerte für straßenbaulichen und straßenverkehrlichen Lärmschutz	36

# **1. Einleitung und Zielsetzung**

Dieses Verfahrenshandbuch ist durch das Hessische Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz zusammen mit dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung unter Mitarbeit der drei hessischen Regierungspräsidien, Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement, dem Hessischen Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie sowie dem Magistrat der Stadt Fulda erstellt worden.

Das Verfahrenshandbuch ist ein verbindlicher Leitfaden für alle Bediensteten der hessischen Landesregierung sowie der hessischen Kommunen, 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 an Straßen.

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 werden, seinem Entstehen vorgebeugt oder er vermindert wird. Das Verfahrenshandbuch soll dazu beitragen, die gemäß § 47 d Abs. 1 Satz 2 i. V. m. § 47 d 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 Verfahrensbuch 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 § 47 d BImSchG, Teilpläne Straßenverkehr inner- und außerhalb der Ballungsräume 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 außerhalb von Ballungsräumen liegende Straßen ab einem Verkehrsaufkommen von mehr als 8.200 Fahrbewegungen pro Tag betrachtet. Innerhalb von Ballungsräumen wird in Hessen von einem Schwellenwert von mehr als 3.000 Fahrbewegungen pro Tag für eine Berücksichtigung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ausgegangen. Bei den betrachteten Straßen handelt es sich um solche des überörtlichen Verkehrs. In Ballungsräumen und Städten werden auch Durchgangsstraßen betrachtet.

Die in diesem Verfahrensbuch getroffenen Regelungen basieren auf:

<b>Rechtsgrundlage</b>	<b>Wesentlicher Regelungsinhalt (im Hinblick auf die Lärmaktionsplanung)</b>
Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juli 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ULR)	Die Richtlinie verpflichtet die EU-Länder zur Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung.
Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), insbesondere §§ 47 a-f	Das Gesetz beinhaltet die Pflicht zur Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung sowie zur Meldung der Ergebnisse an das Umweltbundesamt.  Lärberechnungsvorschrift ist u. a. die VBUS.
Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)	Die Verordnung regelt u. a. die Anforderungen an den Lärmschutz für den Bau und die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen.
Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV)	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.
Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)	Die Verordnung gilt für die Kartierung von Umgebungslärm. Sie konkretisiert die Anforderungen nach § 47 c BImSchG.
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. 3	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 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 Verkehrszeichen nach § 41 gekennzeichnet.
Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO), insbesondere §§ 41, 45	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 beteiligten Behörden.
Hessisches Straßengesetz (HStrG)	Das Gesetz regelt in § 41 u. a. die Träger der Straßenbaulast für Landesstraßen und Kreisstraßen.
Verordnung zur Bestimmung der verkehrsrechtlichen Zuständigkeit (VkrZustV)	Die Verordnung regelt in § 10 die Zuständigkeit für verkehrliche Maßnahmen zur Beschränkung des Verkehrs in Hessen.
Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung (Lärmschutz-Richtlinien-StV)	Die Lärmschutz-Richtlinien-StV konkretisieren die Anwendung von Maßnahmen zu straßenverkehrsrechtlichen Beschränkung des Kraftfahrzeugverkehrs nach § 45 StVO. Lärberechnungsvorschrift ist die RLS 90.
Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)	Die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen legen das Verfahren zur Berechnung der Mittelungs- und Beurteilungspegel im Straßenverkehr fest.

Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)

Diese Richtlinien 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. Lärmberechnungsvorschrift ist die RLS 90.

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

### 3. Zuständigkeit

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

#### 3.1. Lärmkartierung

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

<b>Straßenart</b>	<b>zuständig</b>	<b>Rechtsgrundlage</b>
Bundesautobahn	Bund (Hessen Mobil)	§ 5 Abs. 1 FStrG
Bundesstraße	Bund (Hessen Mobil)	§ 5 Abs. 1 FStrG, Ausnahme OD in Gem. > 80.000 E.
	Gemeinden > 80.000 E. in der OD	§ 5 Abs. 2 FStrG
Landesstraße	Land (Hessen Mobil)	§ 41 Abs. 1 HStrG, Ausnahme OD in Gem. > 30.000 E.
	Gemeinden > 30.000 E. in der OD	§ 41 Abs. 3 HStrG
Kreisstraßen	Landkreise	§ 41 Abs. 2 HStrG
	Gemeinden > 30.000 E. in der OD	§ 41 Abs. 3 HStrG

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



### 3.4. Straßenverkehrliche Maßnahmen

<b>Straßenart</b>	<b>zuständig</b>	<b>Rechtsgrundlage</b>
Bundesautobahn*	Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement	§ 10 Abs. 1 Nr. 1 VkrZustV
Bundesstraße	Kreisfreie Stadt	§ 10 Abs. 1 Nr. 2 a VkrZustV
	Kreisangehörige Gemeinde > 50.000 E.	§ 10 Abs. 1 Nr. 2 b VkrZustV
	Landrat in Gemeinden < 50.000 E.	§ 10 Abs. 1 Nr. 2 d VkrZustV
Landesstraßen	Kreisfreie Stadt	§ 10 Abs. 1 Nr. 2 a VkrZustV
	Kreisangehörige Gemeinde > 50.000 E.	§ 10 Abs. 1 Nr. 2 b VkrZustV
	Kreisangehörige Gemeinde > 7.500 E. < 50.000 E.	§ 10 Abs. 1 Nr. 2 c VkrZustV
	Landrat in Gemeinden < 7.500 E.	§ 10 Abs. 1 Nr. 2 d VkrZustV
Kreisstraßen & nicht klassifiziert Straßen	Kreisfreie Städte und alle kreisangehörigen Gemeinden	§ 10 Abs. 1 Nr. 2 a, b,c VkrZustV

\* und Straßen von besonderer Verkehrsbedeutung nach § 9 Abs. 2 der VkrZustV

E: Einwohner

## 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 34. BImSchV nach der vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm (VBUS).

Seit der Umgebungslärmkartierung 2017 besteht für alle beteiligten Behörden und Kommunen die Möglichkeit der zentralen Bearbeitung der Modelldaten. Dieses Konzept wird nachfolgend beschrieben.

### 4.1. Eingangsdaten

Für die Umgebungslärmkartierung wird erstmals ein landesweit einheitlicher Eingangsdatensatz aufbereitet, um vergleichbare Kartierungsergebnisse zu erzeugen.

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

- Geländedaten – DGM1 (Ergebnis aus der Laserscanbefliegung 2009 – 2012)
- Gebäudedaten – LOD1 (Ergebnis aus der Laserscanbefliegung 2009 – 2012)
- Einwohnerdaten – 100 m x 100 m Raster (Ergebnis aus den Zensusdaten 2011 – an den veränderten Bevölkerungsstand 2015 angepasst)
- Verkehrsmodell – (bestehend aus dem Netzmodell, Struktur- und Verhaltensdaten)

- Lärmschutzwände – (Daten der regelmäßigen Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) und Videobefahrung; Lieferung aus den Baulastträger-Kommunen, etc.)

Es ist beabsichtigt, die Eingangsdaten in den nächsten Runden der Lärmkartierung dem Stand der Technik anzupassen.

## **4.2. Prüfung der Eingangsdaten**

Damit das HLNUG die Lärmberechnungen fristgerecht fertigstellen kann, wird den Kommunen rechtzeitig der Zeitplan für die Möglichkeit der Prüfung und der Aktualisierung der Eingangsdaten bekanntgegeben. Die Prüfung durch die Kommunen erfolgt mittels des Web-Service Lärm (ODEN).

Bei der Überarbeitung der Eingangsdaten sind insbesondere folgende Angaben zu überprüfen:

- Verkehrsmenge (DTV-Werte und LKW-Anteile der Straßen in kommunaler Baulast),
- Geschwindigkeiten, insbesondere im Bereich der Ortslagen,
- Vollständigkeit des Modells der Lärmschutzwände in kommunaler Baulast,
- Lage und Höhe der Lärmschutzwände in kommunaler Baulast,
- Vollständigkeit des Gebäudemodells (Neubaugebiete),
- Lage der Schulen und der Krankenhäuser, etc.

Wurden die Daten innerhalb der vorgegebene 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](mailto:Umgebungslaerm@hlnug.hessen.de) von jeder Kommune angefordert werden. Die Ansprechpartner in den Kommunen werden über Neuigkeiten zu ODEN, bspw. zu den Veränderungen bzw. über die Wechsel der Bearbeitungsphasen, per E-Mail-Newslettern informiert.

## **4.4. Schulung ODEN**

Die Schulung zu ODEN findet in Form von Schulungsvideos statt. Die Schulungsvideos sind auf der Internetseite des HLNUG ausschließlich über den Link <http://www.hlnug.de/?id=10647> und nicht über die Navigation zu finden.

Falls diese Schulungsform nicht ausreichen sollte um ODEN zu bedienen, oder falls Fragen zu ODEN auftauchen 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](mailto:Umgebungslaerm@hlnug.hessen.de) angeschrieben werden.

Weitere Informationen zum Konzept der Umgebungslärmkartierung 2017 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 § 47 d Abs. 2 BImSchG in Verbindung mit Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG.

Darüber hinaus soll der Lärmaktionsplan der betroffenen Wohnbevölkerung, Kommunen sowie ggf. Behörden eine Hilfestellung sein, aus der sie

- die fachlichen Grundlagen der Lärmwirkung und der Lärminderungsmaßnahmen,
- den rechtlichen Hintergrund,
- die zusammengefassten Ergebnisse/Erläuterung der Lärmkartierung,
- die Vorgehensweise bei der Erstellung des Lärmaktionsplans,
- die Lärmbelastung bzw. Betroffenheitsanalyse im Regierungsbezirk,
- die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligungen im Regierungsbezirk,
- eine auf den einzelnen Lärmkonfliktpunkt bezogene Betroffenheitsanalyse,
- die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligungen und die umgesetzten bzw. abgelehnten Maßnahmen,
- die ausgewiesenen ruhigen Gebiete im Regierungsbezirk

entnehmen können.

### **5.2. Ablauf der Lärmaktionsplanung**

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

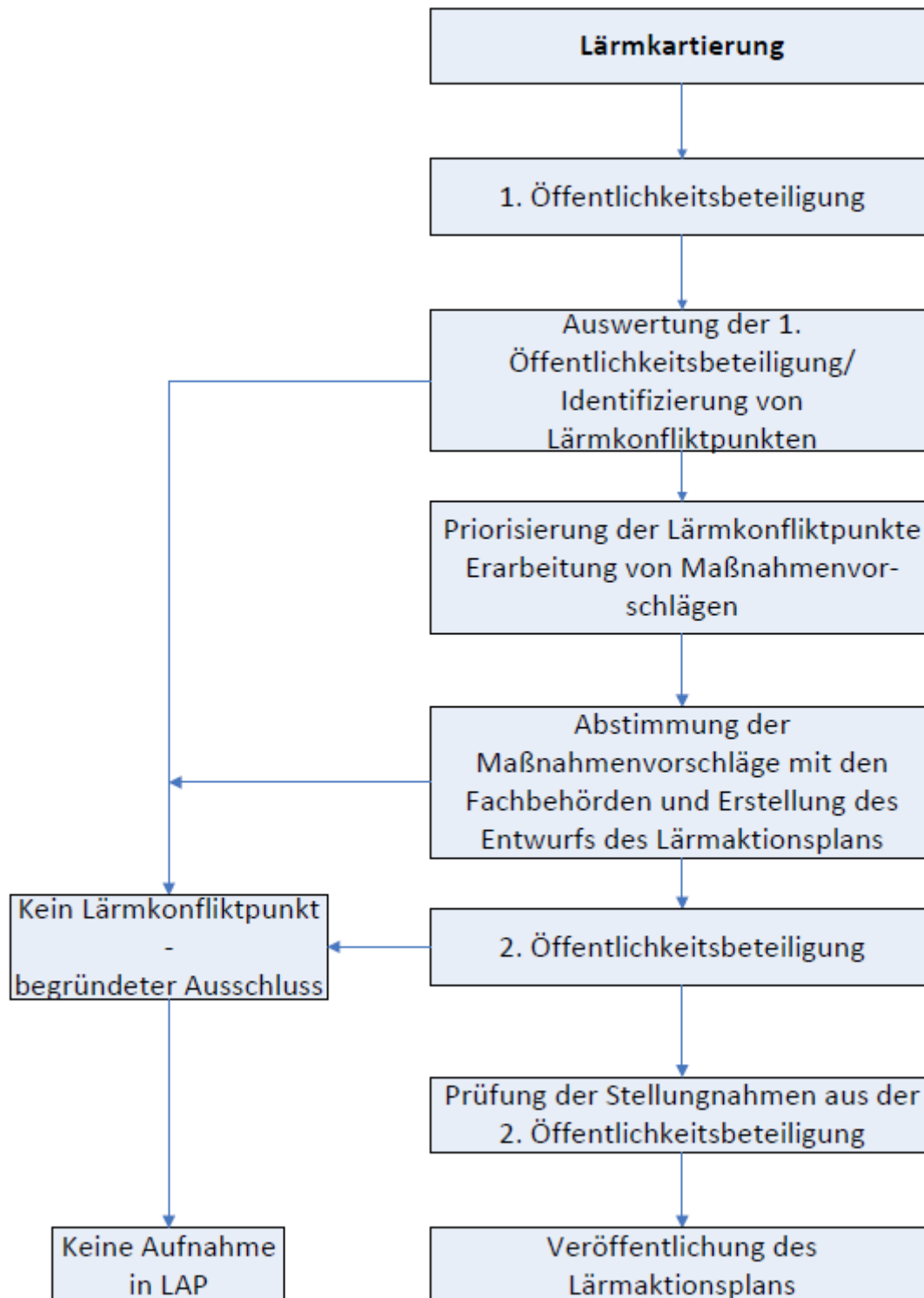


Abbildung 1: Schematischer Ablauf der Lärmaktionsplanung

### 5.3. Identifizierung von Lärmkonfliktpunkten

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

Als Anhaltspunkt, ab welchem Dauerschallpegel mit dem Eintreten von Gesundheitsgefährdungen bzw. erheblichen Belästigungen gerechnet werden kann, hat das Umweltbundesamt die in der Tabelle 1 dargestellten Immissionswerte veröffentlicht. Diese werden als Orientierung bei der Festlegung der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung herangezogen.

**Tabelle 1: Empfohlene Immissionswerte für die Vermeidung und Minderung von lärmbedingten Gesundheitsgefährdungen und erheblichen Belästigungen [UBA 2015\*]**

Umwelthandlungsziel	Zeitraum	L <sub>DEN</sub> in dB(A)	L <sub>Night</sub> in dB(A)
Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen	kurzfristig	65	55
Minderung der erheblichen Belästigungen	mittelfristig	55	45
Vermeidung von erheblichen Belästigungen	langfristig	50	40

\* <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/umgebungslaermrichtlinie/laermaktionsplanung>

Als Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung werden in Hessen  $L_{DEN} \geq 65$  dB(A) und  $L_{Night} \geq 55$  dB(A) festgelegt.

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. Diese werden, wie unter Kapitel 5.4 dargestellt, priorisiert.

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. Daraus folgt, dass

- Kommunen mit weniger als 10 Belasteten nicht in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden,
- Ortsteile bzw. Straßenabschnitte mit weniger als 10 Belasteten nicht weiter betrachtet werden,
- Gewerbe- und Industriegebiete sowie Gebiete, die bauplanungsrechtlich dem Außenbereich zugeordnet sind, aufgrund ihrer nur sehr begrenzten Zulässigkeit für Wohnzwecke unberücksichtigt bleiben.

## 5.4. Betroffensheitsanalyse und Priorisierung

§ 47 d Abs. 1 BImSchG fordert, dass bei der Auswahl der Lärminderungsmaßnahmen eine Priorisierung vorzunehmen ist, die sich aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder

aufgrund anderer Kriterien ergibt. Dies bedeutet, dass Maßnahmen für stärker mit Lärm belastete Gebiete mit höherer Priorität verfolgt werden sollen.

Die Betroffenheitsanalyse an einem Lärmkonfliktpunkt erfolgt durch Berechnung und Darstellung der Anzahl der betroffenen Personen pro Lärmband. Die Betroffenenzahl wird getrennt für den Tagesmittelwert ( $L_{DEN}$ ) in den Lärmbändern 65-70, 70-75 und  $> 75$  dB(A) und für den Nachtwert ( $L_{Night}$ ) in den Lärmbändern 55-60, 60-65 und  $> 65$  dB(A) aufgeführt. Zum Zweck der Information über das Ausmaß der Betroffenheit bzw. zur vergleichenden Beurteilung und Priorisierung wird eine sogenannte Lärmkennziffer gebildet. Diese ist beispielsweise erforderlich, um die vorhandenen, beschränkten Kapazitäten sachgerecht einzusetzen.

Die Lärmkennziffer (LKZ) 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. Hierzu wird folgende Formel verwendet:

$$LKZ_{Tag/Nacht} = \text{Summe [Betroffene}_i \cdot (\text{Fassadenpegel}_i - \text{Schwellenwert}_{Tag/Nacht})]$$

Als Schwellenwerte Tag/Nacht werden die gesundheitlich relevanten Werte mit  $L_{DEN} = 65$  dB(A) bzw.  $L_{Night} = 55$  dB(A) herangezogen.  $i$  steht als Index für den jeweiligen Fassadenpegel, der mit der jeweiligen Anzahl an Betroffenen pro Fassadenpegel multipliziert wird.

Beispiel für die Berechnung einer Lärmkennziffer (für den Ganztagespegel  $L_{DEN}$ ):

<b>Fassadenpegel <math>L_{DEN}</math></b>	<b>Betroffene Wohnbevölkerung (Anzahl Personen)</b>
63	45
64	13
65	14
66	20
67	12
68	33
69	15
70	6

71	0
72	0
73	2
>74	0

$$LKZ_{DEN} = 20 \times (66-65) + 12 \times (67-65) + 33 \times (68-65) + 15 \times (69-65) + 6 \times (70-65) + 2 \times (73-65) = 249$$

Ein Lärmkonfliktpunkt ist erst ab einer bestimmten Lärmkennziffer als besonders lärmbelastet anzusehen. Ab dieser LKZ, für die in Hessen aufbauend auf den Erfahrungen der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ein Orientierungswert der LKZ  $\geq 200$  empfohlen wird, können eigenständig Lärminderungsmaßnahmen durch die planaufstellenden Regierungspräsidien entwickelt werden. Abweichend davon werden für Lärmkonfliktpunkte an Straßen, die Fahrbewegungen unterhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von 8.200 bzw. 3.000 Fahrbewegungen pro Tag aufweisen, unabhängig von der Höhe der LKZ, keine eigenständigen Maßnahmenvorschläge erarbeitet. Die Darstellung der Prüfung und des Ergebnisses erfolgt in einem Unterkapitel im Lärmaktionsplan. Lärmkonfliktpunkte, die eine LKZ  $< 200$  aufweisen, können einer näheren Betrachtung unterzogen werden, wenn sie im Rahmen der ersten oder zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung benannt werden.

## 5.5. Öffentlichkeitsbeteiligung

§ 47 d 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.

Konkrete Verfahrensvorschriften existieren nicht. In Hessen wird diese gesetzliche Vorgabe durch eine zweistufige Öffentlichkeitsbeteiligung umgesetzt:

Im Rahmen der **1. Öffentlichkeitsbeteiligung** werden mindestens die Kommunen mit kartierten Hauptverkehrsstraßen sowie die Bürgerinnen und Bürger aufgefordert, Maßnahmen zur Lärminderung zu den einzelnen Lärmkonfliktpunkten vorzuschlagen. Es wird empfohlen, bekannte Bürgerinitiativen aktiv einzubinden. Die Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt durch Pressemitteilungen, einer Veröffentlichung auf der Homepage der aufstellenden Behörde und durch Bekanntmachung im Staatsanzeiger. Darüber hinaus werden die Kommunen gebeten, über ihre gemeindlichen Mitteilungsblätter auf die Möglichkeit

Lärminderungsanschlage 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 6 Wochen. Zusätzliche Aktionen wie öffentliche Veranstaltungen, Broschüren, etc. sind wunischenswert aber aufgrund des hohen Personal- und Finanzaufwandes in der Regel nicht darstellbar.

Der Entwurf des Lärmaktionsplanes wird anschließend in einer **2. Öffentlichkeitsbeteiligung** durch Pressemitteilungen, eine Veröffentlichung auf der Homepage der aufstellenden Behörde sowie durch Bekanntmachung im Staatsanzeiger vorgestellt. Der Entwurf des Lärmaktionsplanes wird auf der Homepage des jeweiligen Regierungspräsidiums eingestellt und liegt in Papierform beim jeweiligen Regierungspräsidium zur Einsichtnahme aus. Er kann darüber hinaus auch bei den Landkreisen oder an anderen öffentlichen Stellen ausgelegt werden. Die Auslegungsfrist beträgt hierbei einen Monat. Zum Entwurf können Bevölkerung und Kommunen Stellungnahmen abgeben. Die Frist für die Stellungnahme beträgt nach Beendigung der Auslegungsfrist weitere zwei Wochen.

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

## **5.6. Manhamenvorschlage**

Manhamenvorschlage werden von der Bevölkerung, den Kommunen oder von weiteren zur Öffentlichkeit gehörigen Institutionen im Rahmen der 1. und 2. Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht. Es hat sich bewährt, die Manhamenvorschlage nach Landkreisen geordnet und innerhalb dieser nach Kommunen und Straßenzügen getrennt in einer Tabelle zu erfassen.

Die planaufstellende Behörde kann eigene Larmminderungsanschlage entwickeln, wenn bei Lärmkonfliktpunkten mit hoher Lärmkennziffer keine oder nur unzureichende Vorschläge im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung geäußert werden. Darüber hinaus werden ggf. in Zusammenarbeit mit den betroffenen Kommunen Manhamenvorschlage zur lokalen Lärmminderung erarbeitet.

In größeren Städten bietet es sich an, die Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung mit der Lärmaktionsplanung zu verzahnen. Hierbei werden vorwiegend organisatorische Maßnahmen, wie z. B. Verbesserung des ÖPNV, Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs, Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung, usw. entwickelt und umgesetzt.



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.

## **5.7. Maßnahmenprüfung**

Maßnahmenvorschläge, die aufgrund der in Kapitel 5.6 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 straßenverkehrlicher Lärminderungsmaßnahmen. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung können straßenbauliche wie auch straßenverkehrliche Maßnahmen nur umgesetzt werden, bei denen die Vorgaben des jeweiligen Fachrechtes erfüllt sind. Der erforderliche Abstimmungsprozess wird in den Kapiteln 5.9 und 5.10 behandelt.

Die lärmmindernden 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 eine Maßnahme nicht abschließend geprüft werden kann, beispielsweise weil die Finanzierung nicht sichergestellt ist, kann die Maßnahme vorbehaltlich der offenen Prüfpunkte als Prüfauftrag in den Lärmaktionsplan angenommen werden. Die Koordinierung liegt bei der den Lärmaktionsplan aufstellenden Behörde. Das Verfahren ist in den Kapiteln 5.9 und 5.10 dargestellt.

## **5.8. 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 § 5 b Abs. 5 Straßenverkehrsgesetz (StVG) die erforderlichen Lärmberechnungen im Regelfall vom

jeweiligen Straßenbaulastträger durchzuführen. Lärmberechnungen Dritter können sich im Einzelfall von den zuständigen Straßenverkehrsbehörden zu Eigen gemacht werden. Für diesen Fall sind die Lärmberechnungen Dritter im Folgenden den Straßenverkehrsbehörden zuzurechnen.

Lärmberechnungen im Rahmen der Lärmsanierung sowie im Hinblick auf lärmschutzbedingte straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sind auf Grundlage der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) vorzunehmen, siehe Ziffer 37.3 Abs. 1 VLärmSchR 97 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 nach VBUS auch nicht geeignet, um das Überschreiten der maßgeblichen Auslöse- und Richtwerte rechtssicher zu belegen.

Örtliche Schallmessungen können im Rahmen der Lärmsanierung an Straßen in der Baulast des Bundes oder des Landes sowie im Hinblick auf lärmschutzbedingte straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nicht berücksichtigt werden, da sich die Messwerte nur auf die zum Zeitpunkt der Messungen vorhandenen Schallemissions- und Schallausbreitungsbedingungen beziehen.

#### **5.8.1. Verzicht auf die Vornahme einer RLS-90-Berechnung**

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung kann im Hinblick auf die Lärmsanierung an Straßen in der Baulast des Bundes oder des Landes und im Hinblick auf straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes auf die gesonderte Vornahme einer RLS-90-Berechnung verzichtet werden, sofern aufgrund der vorliegenden Erkenntnisse eine Überschreitung der maßgeblichen Auslöse- und Richtwerte sicher ausgeschlossen werden kann. Danach kann auf die Vornahme einer gesonderten RLS-90-Berechnung verzichtet werden, wenn

- Lärmberechnungen nach RLS-90 für den in Frage stehenden Streckenabschnitt bereits vorliegen und etwaig eingetretene schalltechnisch relevante Veränderungen (insbesondere Veränderungen der Verkehrsstärken) seit dem Zeitpunkt der letzten Berechnung auszuschließen sind,
- anhand der nach VBUS erstellten Lärmkartierung Hessen eine Überschreitung der Auslöse- und Richtwerte entweder
  - unter Verwendung der in der Tabelle 2 und Tabelle 3 enthaltenen Ab- und Zuschläge oder

- durch eine Berechnung der Lärmsituation nach RLS-90 light<sup>1</sup> sicher ausgeschlossen werden kann oder
- in Bereichen, in denen keine Lärmberechnung nach RLS-90 bzw. VBUS vorliegt, aufgrund der bestehenden Verkehrsmenge in Verbindung mit der Entfernung der Emissionsquelle zum nächstgelegenen Immissionspunkt offensichtlich ist, dass die maßgeblichen Auslöse- und Richtwerte nicht überschritten werden.

Die vorliegenden Erkenntnisse sind insbesondere im Hinblick auf die angesetzten Verkehrsmengen, Geschwindigkeitsbeschränkungen und Fahrbahnoberflächen im Einzelfall auf Aktualität und Plausibilität zu überprüfen. Für den Verzicht auf eine gesonderte RLS-90-Berechnung muss anhand der vorliegenden Erkenntnisse ein Unterschreiten der maßgeblichen Auslöse- und Richtwerte von mindestens 1,0 dB(A) vorliegen. Der Verzicht zur Vornahme einer gesonderten RLS-90-Berechnung ist schriftlich im Einzelfall zu begründen.

**Tabelle 2: Abschläge zum Vergleich von VBUS- und RLS-90-Werten**

Straßenkategorie	L <sub>DEN</sub> nach VBUS zu Tagwert nach RLS-90 (Abschlag in dB(A))
Bundesautobahnen	-3
Bundesstraßen	-2
Landes-, Kreis-, Gemeinde- und Verbindungsstraßen	-1

Die Nachtwerte nach VBUS und RLS-90 sind identisch, sofern sich keine Signalanlagen im Umfeld befinden.

**Tabelle 3: Lichtsignal-Zuschläge zum Vergleich von VBUS- und RLS-90-Werten**

Entfernung	L <sub>DEN/Night</sub> nach VBUS zu Tag/Nachtwert nach RLS-90 (Zuschlag in dB(A))
bis 40 m	+3
über 40 bis 70 m	+2
über 70 bis 100 m	+1
über 100 m	0

<sup>1</sup> RLS-90 light bezeichnet die Lärmberechnung in ODEN mit den hinterlegten Modelldaten. Abweichungen können sich aus fehlenden Angaben zu Ampeln und Fahrbahnbelägen ergeben.

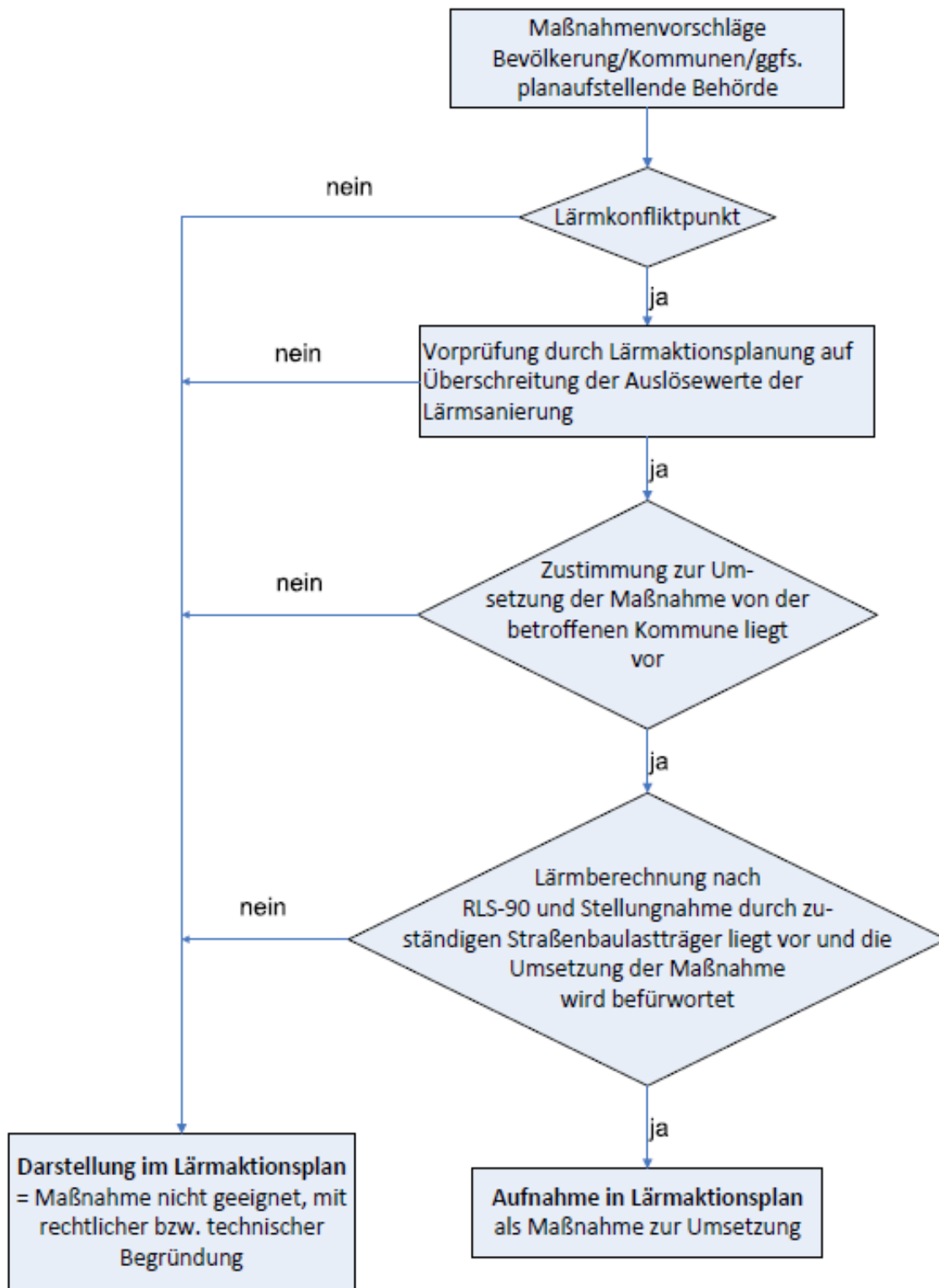
### **5.8.2. Ausführungshinweise bei der Durchführung einer Berechnung nach RLS-90**

Für die Durchführung einer RLS-90-Berechnung im Rahmen der Vorbereitung zur Anordnung einer straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme aus Gründen des Lärmschutzes gilt, dass der Detaillierungsgrad des zugrunde liegenden Modells und dessen Eingangsdaten mit zunehmender Überschreitung der zu erwartenden Pegelwerte von den maßgeblichen Richtwerten der Lärmschutz-Richtlinien-StV abnehmen kann. 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.

### **5.9. Straßenbauliche Maßnahmen**

Im Rahmen der zweistufigen Öffentlichkeitsbeteiligung werden Maßnahmenvorschläge entweder aus der Bevölkerung oder von den Kommunen eingebracht. Darüber hinaus können auch Maßnahmenvorschläge von den Bearbeitern der Regierungspräsidien als planaufstellende Behörden entwickelt werden. Die Prüfung dieser Maßnahmenvorschläge erfolgt in einzelnen aufeinander aufbauenden Verfahrensschritten, die im Folgenden einzeln erläutert werden.



**Abbildung 2** Fließdiagramm zur Prüfung der Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen

Straßenbauliche Maßnahmen der Lärminderung sind aktive Maßnahmen am Emissionsort oder auf dem Übertragungsweg, bei denen die Lärminderung in der Regel durch bauliche Maßnahmen zwischen Quelle und Immissionsort erfolgt.

### **5.9.1. Zuständigkeiten**

Zuständig für die Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen der Lärminderung sind die Straßenbaulastträger entsprechend der Darstellung in Kapitel 3.3.

### **5.9.2. Rechtsgrundlagen**

Straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung kommen entweder im Rahmen des Neubaus bzw. der wesentlichen Änderung einer Straße oder im Rahmen der Lärmsanierung an einer bestehenden Straße zum Einsatz. Je nachdem sind unterschiedliche Rechtsgrundlagen einschlägig.

Bei Neubauvorhaben bzw. der wesentlichen Änderungen an bestehenden Straßen erfolgt der Lärmschutz im Rahmen der Lärmvorsorge nach den Vorgaben der 16. BImSchV. Diese legt gebietsbezogene Immissionsgrenzwerte fest, bei deren Überschreitung Lärminderungsmaßnahmen geboten 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 Lärmkonflikt nicht entschärft und ein Neuer nicht geschaffen wird.

Bei bestehenden Verkehrswegen kann Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes und des Landes auf Grundlage der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesverkehrsstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97 – (VkBl. 1997 S. 434) oder bei Landesstraßen nach dem Landeshaushaltsrecht erfolgen. Mit Erlass vom 25.06.2010 wurden die dort festgelegten Auslösewerte für eine Lärmsanierung an Straßen des Bundes um 3 dB(A) gesenkt. Für Hessen erfolgte die Anpassung im Jahr 2012. Für Lärmsanierung an Straßen in kommunaler Baulast können weder Bundes- noch Landesmittel der Lärmsanierung verwendet werden. Die Kommunen müssen die finanziellen Mittel selbst aufbringen.

Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung wird hierbei als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt und kann nur im Rahmen der vorhandenen Haushaltsmittel durchgeführt werden. Lärmsanierung für Wohnbebauung, die an eine bestehende Bundesfernstraße/Landesstraße „herangerückt“ sind (zurechenbares Verhalten), wird ausgeschlossen. 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.

Eine tabellarische Übersicht über die Grenz- und Auslösewerte für straßenbauliche und straßenverkehrliche Maßnahmen kann Kapitel 7.3 entnommen werden.

### **5.9.3.      Verfahrensablauf**

#### Vorprüfung durch die Lärmaktionsplanung

Anhand der in Kapitel 5.3 ausgeführten Lärm- und Konfliktanalyse ist zu prüfen, ob der vorliegende Maßnahmenvorschlag für einen identifizierten Lärmkonfliktpunkt vorgebracht wurde.

Als weitere Voraussetzung muss eine Überschreitung der jeweils geltenden Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes bzw. des Landes Hessen vorliegen. Hierzu wird die in einem Bebauungsplan festgesetzte Art der baulichen Nutzung gemäß Baunutzungsverordnung herangezogen. In unbeplanten Gebieten ist die Art der baulichen Nutzung anhand der tatsächlichen Bebauung zu ermitteln. Durch die Lärmaktionsplanung erfolgt die rechnerische Vorprüfung, ob die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV nach der Lärmkartierung Hessen überschritten werden.

Nur wenn beide Bedingungen erfüllt sind, erfolgt eine weitere Prüfung des Maßnahmenvorschlags durch die Fachbehörden. Sobald eine Bedingung nicht erfüllt ist, wird dies im Lärmaktionsplan dokumentiert. Es erfolgt keine weitere Prüfung durch die Fachbehörden.

#### Beteiligung der Kommunen

Stammt der Maßnahmenvorschlag aus der Bevölkerung oder von der planaufstellenden Behörde, erfolgt an dieser Stelle der Prüfung immer ein Abgleich mit den Interessen der Kommune.

#### Beteiligung des Straßenbaulastträgers

Maßnahmenvorschläge, die die Kriterien der Vorprüfung erfüllen und deren Umsetzung die Kommunen befürworten, werden dem Straßenbaulastträger zur Berechnung nach der Berechnungsvorschrift RLS-90 übergeben.

Soweit die Straßenbaulastträger die von der Lärmaktionsplanung ermittelten Überschreitungen der VLärmSchR97 nach der Berechnungsvorschrift RLS-90 bestätigen, sind von den Straßenbaulastträgern Stellungnahmen zu den Maßnahmenvorschlägen abzugeben.

Bei Fahrbahndeckenerneuerungen an Lärmkonfliktpunkten ist vom Baulastträger zu prüfen, ob ein lärmindernder Straßenbelag verwendet werden kann. Derzeit werden von Hessen Mobil nur außerhalb geschlossener Ortschaften lärmarme Fahrbahnbeläge (bspw. einlagiger offenporiger Asphalt (OPA) und lärmarter Splittmastix-Asphalt) eingesetzt. Die Vorgehensweise wird daher vorläufig auf außerörtliche Lärmkonfliktpunkte beschränkt.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen haben Vorrang vor passivem Lärmschutz, siehe allgemeines Rundschreiben des BMVBS Nr. 20/2006 vom 04.08.2006. 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.

Die Stellungnahmen müssen zu jedem der genannten Maßnahmenvorschläge eine Zustimmung, eine Alternative oder eine Ablehnung enthalten. Dabei ist insbesondere auf technische und finanzielle Aspekte einzugehen. Der den Lärmaktionsplan aufstellenden Behörde ist die Stellungnahme unter Verwendung des Formblatts nach Anhang 7.1 zuzuleiten, Die Stellungnahme ist mit einer – für eine Veröffentlichung im Lärmaktionsplan – geeigneten Begründung zu versehen.

Die Begründung einer Ablehnung darf keine pauschalen Ablehnungsgründe, wie z. B. bereits gewährter passiver Lärmschutz enthalten, sondern muss konkret auf den Einzelfall bezogen sein.

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 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.

#### Aufnahme des Ergebnisses in den Lärmaktionsplan

Das Ergebnis der vorausgegangenen Arbeitsschritte wird 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 verwaltungsinternen Bindungswirkung nach § 47 d Abs. 6 BImSchG.



## 5.10. Straßenverkehrliche Maßnahmen

Vom Maßnahmenvorschlag bis zur Entscheidung über die Umsetzung einer straßenverkehrlichen Maßnahme werden mehrere Prüfschritte von verschiedenen Fachbehörden vorgenommen. Die Abbildung 3 gibt einen Überblick über den Ablauf:

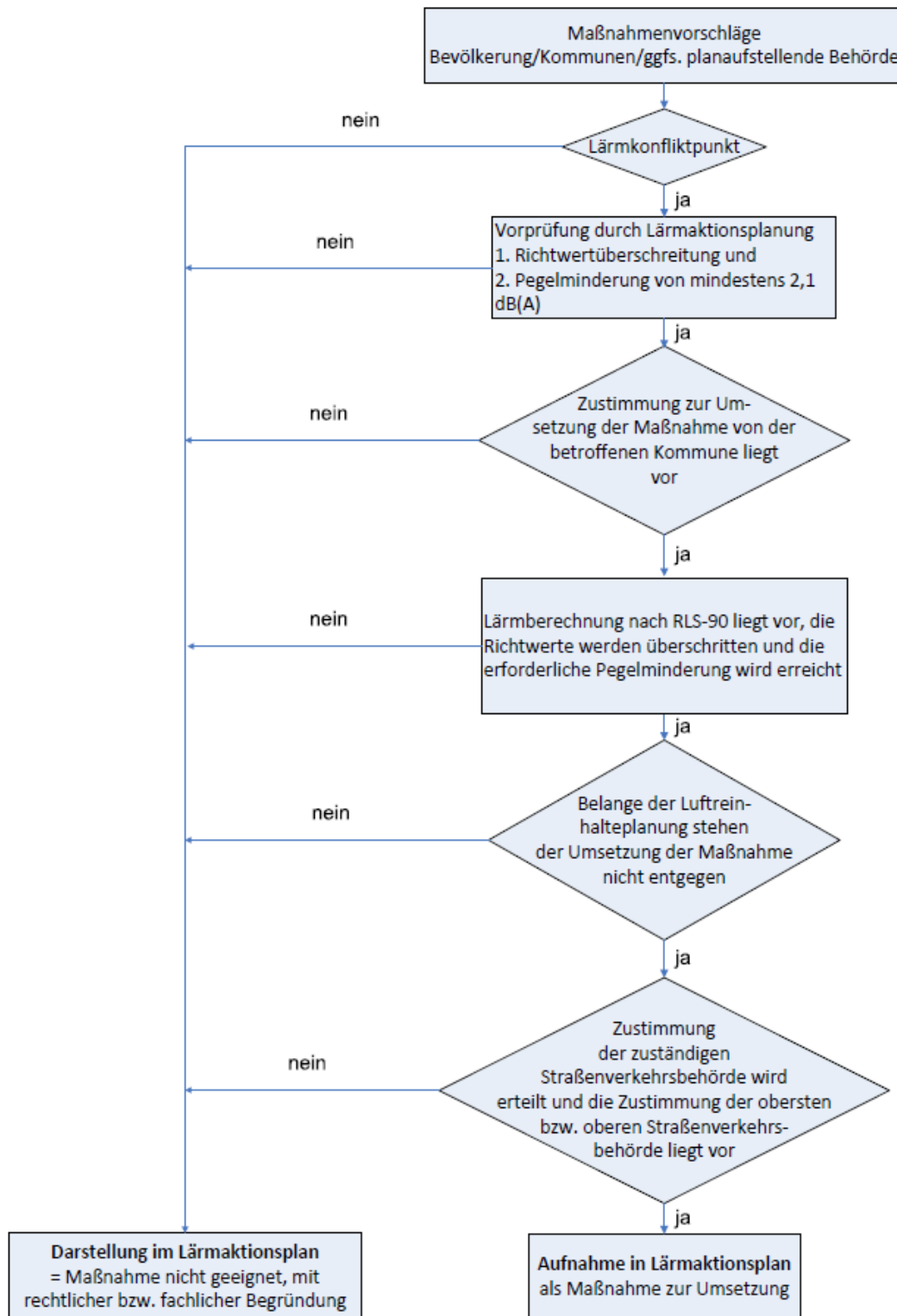


Abbildung 3: Fließdiagramm zur Prüfung der Umsetzung von straßenverkehrlichen Maßnahmen

Im Rahmen der zweistufigen Öffentlichkeitsbeteiligung werden Maßnahmenvorschläge entweder aus der Bevölkerung oder von den Kommunen eingebracht. Darüber hinaus können auch Maßnahmenvorschläge von den Bearbeitern der Regierungspräsidien als planaufstellende Behörden entwickelt werden. Die Prüfung dieser Maßnahmenvorschläge erfolgt in einzelnen aufeinander aufbauenden Verfahrensschritten, die im Folgenden einzeln erläutert werden.

Es handelt sich bei lärmschutzbedingten straßenverkehrlichen Maßnahmen u. a. um verkehrsbeschränkende Maßnahmen, wobei Geschwindigkeitsschränkungen 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.

#### **5.10.1. Zuständigkeiten**

Die Zuständigkeiten für die Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen aus Lärmschutzgründen ergibt aus der Darstellung in Kapitel 3.4. In allen Fällen, mit Ausnahme von Autobahnen und Straßen von besonderer Verkehrsbedeutung nach § 9 Abs. 2 der VkrZustV, ist die Zustimmung des örtlich zuständigen Regierungspräsidiums als oberer Straßenverkehrsbehörde gemäß Ziffer V der Allg. Verwaltungsvorschrift zu § 45 Abs. 1 bis 1 e StVO einzuholen, siehe HMWEVL-Erlass vom 25.07.2016, Az.: VI 6-2 – 66k 04-89.

#### **5.10.2. Rechtsgrundlagen**

Die zuständigen Straßenverkehrsbehörden prüfen straßenverkehrliche Lärmschutzmaßnahmen nach den einschlägigen rechtlichen Vorgaben der StVO, der Lärmschutz-Richtlinien-StV und der VwV-StVO sowie den gültigen HMWEVL-Erlassen. Dabei ist eine Einzelfallbetrachtung durchzuführen. Die Richtwerte für straßenverkehrliche Maßnahmen des Lärmschutzes betragen in reinen und allgemeinen Wohngebieten 70/60 dB(A), in Dorf-/Kern- und Mischgebieten 72/62 dB(A) und in Gewerbegebieten 75/65 dB(A).

#### **5.10.3. Verfahrensablauf**

##### Vorliegen eines Lärmkonfliktpunktes

Anhand der in Kapitel 5.3 ausgeführten Lärm- und Konfliktanalyse ist durch die Lärmaktionsplanung zu prüfen, ob der vorliegende Maßnahmenvorschlag einen identifizierten Lärmkonfliktpunkt betrifft. Ist dies nicht der Fall, erfolgt keine weitere Prüfung im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplanes. Das Ergebnis wird im Lärmaktionsplan dokumentiert.

### Vorprüfung durch die Lärmaktionsplanung

Durch die Lärmaktionsplanung erfolgt die rechnerische Vorprüfung, ob die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV nach der Lärmkartierung Hessen überschritten werden und ob durch die Maßnahme eine Pegelminderung von mind. 2,1 dB(A) 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 Baulastträger gebeten, die schalltechnische Prüfung nach RLS-90 vorzunehmen. Liegen die Ergebnisse der Vorprüfung nur geringfügig unterhalb der o. g. Kriterien, wird die vorgeschlagene Maßnahme wegen der möglichen Berechnungsunsicherheit ebenfalls zur schalltechnischen Berechnung an den Baulastträger weitergeleitet.

### Beteiligung der Kommune

Stammt der Maßnahmenvorschlag aus der Bevölkerung oder von der planaufstellenden Behörde, erfolgt an dieser Stelle der Prüfung immer ein Abgleich mit den Interessen der Kommune.

### Lärmberechnung durch den Straßenbaulastträger

Gemäß Nr. 2.5 der Lärmschutz-Richtlinien-StV ist die Lärmberechnung durch den Straßenbaulastträger nach der 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 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.

#### Einholen der Stellungnahme der zuständigen Straßenverkehrsbehörde

Zeigt die Lärmberechnung nach RLS-90, dass die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten werden und wird mit der vorgeschlagenen Maßnahme die erforderliche Pegelminderung erreicht, dann 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. Das Formblatt der Anlage 7.2 ist zu verwenden. Pauschale Aussagen (wie z. B. die Verkehrsfunktion der Straße stehe per se der Anordnung entgegen, generelle Wirkungslosigkeit von Maßnahmen, etc.) sind unzulässig, da sie nicht die Anforderungen an eine sachgerechte Ermessensentscheidung erfüllen.

#### Abstimmung mit der Luftreinhalteplanung

Lärm mindernde Maßnahmen dürfen den Zielen der Luftreinhaltung nicht entgegenwirken. Handelt es sich um eine Maßnahme innerhalb einer Kommune, für die ein Luftreinhalteplan aufgestellt oder erstmalig aufzustellen ist, sind die Belange der Luftreinhalteplanung in die Entscheidungsfindung über die Festlegung der lärm mindernden Maßnahme einzustellen. Im Zweifel ist die für die Luftreinhalteplanung zuständige Behörde durch die für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde um Stellungnahme zu bitten.

#### Zustimmungserfordernis

Vor Erlass einer Anordnung nach § 45 StVO aus Lärmschutzgründen holt die zuständige Straßenverkehrsbehörde die Zustimmung der zuständigen oberen Straßenverkehrsbehörde ein. Die obere Straßenverkehrsbehörde informiert die den Lärmaktionsplan aufstellende Behörde über ihre Entscheidung. Die Anordnung von lärmschutzbedingten Geschwindigkeitsbeschränkungen an Autobahnen und Straßen von besonderer

Verkehrsbedeutung bedarf der Zustimmung der obersten Straßenverkehrsbehörde (Hessisches Verkehrsministerium). 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.

#### Aufnahme von Maßnahmen in den Lärmaktionsplan und deren Umsetzung

Die planaufstellende Behörde entscheidet gemäß § 47 d 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 verwaltungsinternen Bindungswirkung nach § 47 d Abs. 6 BImSchG.

#### Vorgehen bei einer erheblichen Störung im Verfahrensablauf

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.

### **5.11. Fertigstellung des Lärmaktionsplanes**

Alle bis zum Redaktionsschluss des Lärmaktionsplanes vollständig geprüften Maßnahmenvorschläge sollen in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Wie bereits erläutert werden i.d.R. auch abgelehnte Maßnahmenvorschläge unter Nennung der Gründe ausgeführt. 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.

Die Anregungen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung und die Stellungnahmen im Rahmen der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung, die nicht in den textlichen Teil des Lärmaktionsplanes aufgenommen werden, werden mit einer fachlichen und rechtlichen Wertung im Anhang ausgeführt.

## 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. Zur zeitlichen Verkürzung des Beteiligungsprozesses empfiehlt es sich die MOSS-Plattform zu nutzen.

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 dem Hessischen Umweltministerium vorzulegen. Dieses entscheidet über die Einbindung des Hessischen Verkehrsministeriums sowie Hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie. Zur Beschleunigung des Beteiligungsprozesses empfiehlt sich auch hier Nutzung der MOSS-Plattform.

## 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 erfolgen soll. 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@hmdis.hessen.de. Es wird angestrebt alle drei Lärmaktionspläne Straßenverkehr sowie die Lärmaktionspläne für die Ballungsräume 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. Regionale Zeitungen

Von einer Veröffentlichung 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 Hessischen Umweltministeriums – sichergestellt. Den einzelnen Kommunen bleibt es freigestellt eigenständig hierüber zu informieren. Eine Kostenübernahme durch die Regierungspräsidien ist nicht möglich.

### Inkrafttreten

Der Lärmaktionsplan tritt mit Veröffentlichung im Staatsanzeiger in Kraft. Alle Kommunen, 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 Kommunen ist nicht vorgesehen. Auf ausdrücklichen Wunsch kann ein Exemplar des Lärmaktionsplanes an die anfragende Stelle versendet werden.

## **5.12. 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:

- Endbearbeitung der Prüfaufträge,
- Kontrolle der Umsetzung der im Lärmaktionsplan festgelegten Lärminderungsmaßnahmen,
- Umsetzung des Vorsorgegedankens der Umgebungslärmrichtlinie im Rahmen anderer Planverfahren bzw. kommunaler Entwicklungen.

### **5.12.1. 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 lärmindernden Maßnahme durch die zuständigen Behörden.

### **5.12.2. Maßnahmenumsetzung und Kontrolle**

Die Umsetzung der im Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen erfolgt gemäß § 47 d Abs. 6 BImSchG auf der Grundlage des einschlägigen Fachrechts und durch die hierfür zuständigen Behörden. Hierzu werden sämtliche Maßnahmen vor der Aufnahme in den Lärmaktionsplan durch die für die Maßnahmenumsetzung zuständigen Fachbehörden geprüft.

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.

### **5.12.3. Lärminderung in anderen Planverfahren**

Die Lärmaktionsplanung ist eng mit anderen Planverfahren verzahnt. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um die Bauleitplanung, die kommunale 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 einer Kommune wesentlich verbessern. Dies gilt besonders für größere Kommunen mit mehreren kartierten Straßen. Zentrale Aufgabe ist zu vermeiden, dass es zu Zielkonflikten mit der Lärmaktionsplanung kommt. Die Lärmaktionsplanung soll sich bei den genannten kommunalen 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 Handbuchs**

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

## **7. Anhang**

## 7.1. Formblatt zur Prüfung der Voraussetzungen für straßenbauliche Lärmsanierung

Nach Wegfall des Einvernehmensefordernisses ist die den Lärmaktionsplan aufstellende Behörde nicht mehr an ein formales Einvernehmen der Fachbehörden gebunden. Für die Aufnahme einer straßenbaulichen Maßnahme der Lärminderung zur Umsetzung im Lärmaktionsplan ist jedoch die Lärmberechnung nach der Berechnungsvorschrift RLS-90 und eine Stellungnahme des Straßenbaulastträgers erforderlich. Diese Stellungnahme muss eine einzelfallbezogene Prüfung der fachlichen Verhältnismäßigkeit mit Ermessensbetätigung unter Zugrundelegung der VLärmSchR97 beinhalten. Es wird gebeten, dieses Formblatt ausgefüllt Ihrer Stellungnahme zur Umsetzung der straßenbaulichen Maßnahme beizulegen.

Kommune:

Straße:

Art der baulichen Nutzung (Baugebietstyp): WR, WA  MD, MI, MK  GE

Geplante straßenbauliche Maßnahme der Lärminderung:

Berechnungsergebnis nach RLS-90: dB(A)

Auslösewert der VLärmSchR97: dB(A)

Geplante Maßnahme verhältnismäßig: ja  nein\*

### Stellungnahme:

Zustimmung:

Ablehnung:

Alternative:

Bei Zustimmung und Alternative: Finanzierung gesichert: ja  nein\*

Zeitraum bis Umsetzung:

\* Falls „nein“ angekreuzt wurde, ist die Entscheidung ausführlich und auf den vorliegenden Einzelfall bezogen zu begründen

## 7.2. Formblatt zur Prüfung der straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen für Verkehrsbeschränkungen nach § 45 StVO

Nach Wegfall des Einvernehmenserfordernisses ist die den Lärmaktionsplan aufstellende Behörde nicht mehr an ein formales Einvernehmen der Fachbehörden gebunden. Für die Aufnahme einer straßenverkehrlichen Maßnahme zur Umsetzung im Lärmaktionsplan ist jedoch die Prüfung der fachlichen Verhältnismäßigkeit durch die zuständige Fachbehörde (z. B. untere Straßenverkehrsbehörde) zwingend erforderlich. Hierbei handelt es sich um eine Prüfung nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3, Abs. 9 StVO, für die die Lärmschutz-Richtlinien-StV als Orientierungshilfe heranzuziehen sind. Es wird gebeten dieses Formblatt ausgefüllt Ihrer Stellungnahme zur Umsetzung der straßenverkehrlichen Maßnahme beizulegen.

Richtwert der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten (Berechnung Hessen Mobil/Baulastträger)

Pegelminderung von 2,1 dB(A) wird erreicht (Berechnung Hessen Mobil/Baulastträger)

Bei Beurteilungspegeln oberhalb von 70 dB(A) tags, bzw. 60 dB(A) nachts stellt auch eine geringfügige (weitere) Senkung des Beurteilungspegels im Bereich von 1 dB(A) eine nicht nur sehr geringe Verbesserung der Lärmsituation der Anwohner dar, soweit es um die Beurteilung der Verhältnismäßigkeit einer Maßnahme geht.

nur bei LKW-Fahrverboten: geeignete Ausweichstrecke ist vorhanden.

Die straßenverkehrliche Maßnahme ist verhältnismäßig.

Einholung der Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde ist veranlasst (HMWEVL-Erlass vom 25.07.2015)

Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde liegt vor

### 7.3. Übersicht über die Grenz- Auslöse- und Richtwerte für straßenbaulichen und straßenverkehrlichen Lärmschutz

Geltungsbereich		Grenz- Auslöse- und Richtwerte in dB (A) Tag- /Nachtstunden (22-6 Uhr)		
		16. BImSchV	VLärmSchR97	Lärmschutz- Richtlinie-StV
Vorsorge/Sanierung		Lärmvorsorge für Straßenbau	Lärmsanierung	
Berechnungsgrundlage		RLS-90	RLS-90	RLS-90
Straßenkategorie		Bundesstraßen	Bundes-/ Landesstraßen	Bundesstraßen
Gebiets- aus- weisung	Reines Wohngebiet	59/49	67/57	70/60
	Allgemeines Wohngebiet	59/49	67/57	70/60
	Dorf-/Kern- /Mischgebiet	64/54	B-Str. 69/59 L-Str. 67/57	72/62
	Gewerbe- gebiet	69/59	72/62	75/65

HESSEN



Hessisches Ministerium für Umwelt, Klimaschutz,  
Landwirtschaft und Verbraucherschutz  
[www.umwelt.hessen.de](http://www.umwelt.hessen.de)

Hessisches Ministerium für Wirtschaft,  
Energie, Verkehr und Landesentwicklung  
[www.wirtschaft.hessen.de](http://www.wirtschaft.hessen.de)