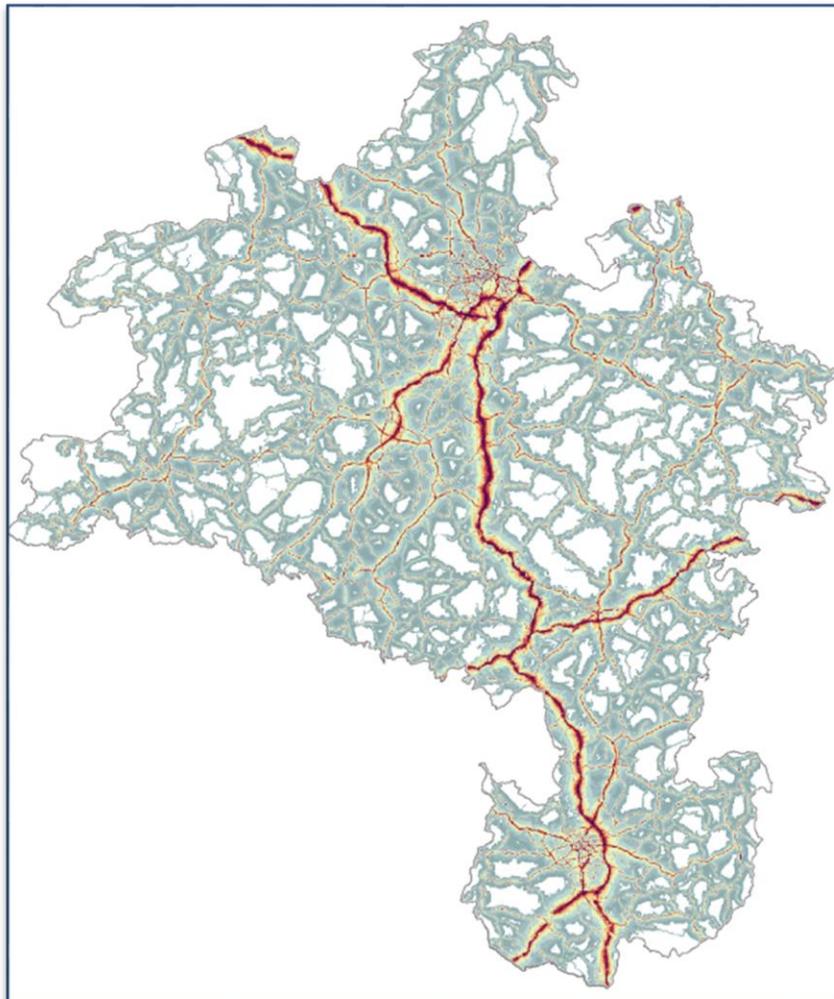




Lärmaktionsplan (4. Runde)

Teilplan Landkreise des Regierungsbezirks Kassel



Entwurf Juni 2024

Titelbild:

Hintergrundkarte: © GeoBasis-de/BKG 2022 © Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation

Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
1 Allgemeine Angaben	9
2 Einleitung.....	10
3 Rechtlicher Hintergrund und nationale Umsetzung	11
3.1 Rechtsgrundlagen der Lärminderungsplanung	11
3.1.1 Allgemein	11
3.1.2 Lärmkartierung	12
3.1.3 Lärmaktionsplanung	12
3.1.4 Rechtsgrundlagen zum Schutz ruhiger Gebiete.....	12
3.1.5 Rechtsvorschriften	13
3.2 Zuständige Behörden.....	17
3.2.1 Lärminderungsplanung.....	17
3.2.2 Fachbehörden für den Straßenbau und -verkehr	18
3.2.3 Fachbehörden für den Schienenverkehr	19
3.2.4 Fachbehörden für die Industrieanlagen.....	20
3.2.5 Flugverkehr	20
3.2.6 Nicht betrachtete Lärmarten.....	20
3.3 Geltende Grenzwerte - Auslösewerte der Lärmaktionsplanung	21
3.4 Rechtsgrundlagen für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen.....	21
3.4.1 Straßenverkehrslärm.....	21
3.4.2 Schienenlärm	29
3.4.3 Industrielärm	30
3.5 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen	31
3.5.1 Der hessische Landesentwicklungsplan	31
3.5.2 Regionalpläne	32
3.5.3 Lärmschutz im Städtebau (Bauleitplanung).....	33
3.5.4 Verkehrsentwicklungsplan und Verkehrswende.....	33
4 Lärm – physikalische Grundlagen und Auswirkungen auf den Menschen	35
4.1 Physikalische Grundlagen.....	35
4.2 Menschliche Wahrnehmung und Auswirkungen auf die Gesundheit	37

4.3	Lärm ausgehend vom Straßenverkehr.....	37
4.4	Lärm ausgehend vom Schienenverkehr	38
4.5	Lärm von Geländen für industrielle Tätigkeiten.....	40
5	Mögliche Lärmschutzmaßnahmen	41
5.1	Straßenbauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen.....	41
5.2	Maßnahmen an Schienenstrecken	46
5.3	Maßnahmen bei industriellen Anlagen.....	47
5.4	Betrachtung ausgewählter Maßnahmen	48
5.4.1	Reduzierung von antriebsbedingten Fahrzeuggeräuschen auf Straßen	48
5.4.2	Leise Reifen	50
5.4.3	LKW-Maut	51
5.4.4	Geschwindigkeitskontrollen.....	52
5.4.5	Maßnahmen gegen Motorradlärm.....	52
5.4.6	Optimierung der Übergangskonstruktionen von Autobahnbrücken	54
5.4.7	Versetzen von Ortstafeln.....	54
5.4.8	Generelle Geschwindigkeitsreduzierungen (Absenkung der Regelgeschwindigkeit)	55
5.4.9	Erleichterte Bedingungen für Geschwindigkeitsreduzierungen	55
5.4.10	Ausbau des ÖPNV	56
6	Lärmkartierung.....	57
6.1	Rechtsgrundlagen zur Berechnung von Lärm.....	57
6.2	Straßenverkehrslärm	57
6.3	Schienenverkehrslärm	59
6.4	Industrielärm	61
6.5	Lärmkartierung der 4. Runde in Hessen	62
7	Ablauf der Lärmaktionsplanung der 4. Runde in Hessen.....	65
8	Mitwirkung der Öffentlichkeit der 4. Runde in Hessen	67
8.1	1. Öffentlichkeitsbeteiligung	67
8.2	2. Öffentlichkeitsbeteiligung	67
8.3	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	67

9	Der Regierungsbezirk Kassel	69
9.1	Beschreibung des Regierungsbezirkes.....	69
9.2	Zusammenfassung der Daten der EU-Lärmkartierung	71
9.3	Bewertung der Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind	74
10	Die Maßnahmenplanung im Regierungsbezirk Kassel.....	78
10.1	Landkreis Fulda	78
10.1.1	Stadt Fulda.....	84
10.1.2	Stadt Hünfeld	101
10.1.3	Gemeinde Burghaun	108
10.1.4	Gemeinde Eichenzell	112
10.1.5	Gemeinde Flieden.....	118
10.1.6	Gemeinde Großenlüder.....	121
10.1.7	Gemeinde Kalbach.....	124
10.1.8	Gemeinde Künzell.....	128
10.1.9	Gemeinde Neuhof	132
10.1.10	Gemeinde Petersberg	136
10.1.11	Gemeinde Poppenhausen.....	141
10.2	Landkreis Hersfeld-Rotenburg	142
10.2.1	Stadt Bad Hersfeld	146
10.2.2	Stadt Bebra	157
10.2.3	Stadt Rotenburg an der Fulda.....	160
10.2.4	Gemeinde Alheim.....	164
10.2.5	Gemeinde Breitenbach am Herzberg.....	165
10.2.6	Gemeinde Haunetal	168
10.2.7	Gemeinde Kirchheim.....	171
10.2.8	Gemeinde Ludwigsau	175
10.2.9	Gemeinde Neuenstein	179
10.2.10	Marktgemeinde Niederaula	183
10.2.11	Marktgemeinde Philippsthal	193
10.2.12	Gemeinde Ronshausen	200
10.2.13	Gemeinde Wildeck	201

10.3 Landkreis Kassel.....	204
10.3.1 Stadt Baunatal.....	209
10.3.2 Stadt Grebenstein	217
10.3.3 Stadt Hofgeismar	219
10.3.4 Stadt Vellmar.....	222
10.3.5 Stadt Wolfhagen.....	226
10.3.6 Stadt Zierenberg	230
10.3.7 Gemeinde Breuna	235
10.3.8 Gemeinde Calden	238
10.3.9 Gemeinde Espenau	242
10.3.10 Gemeinde Fuldabrück.....	244
10.3.11 Gemeinde Fuldata.....	249
10.3.12 Gemeinde Habichtswald	252
10.3.13 Gemeinde Helsa	255
10.3.14 Gemeinde Kaufungen	258
10.3.15 Gemeinde Lohfelden.....	262
10.3.16 Gemeinde Niestetal.....	266
10.3.17 Gemeinde Schauenburg	272
10.4 Schwalm-Eder-Kreis	276
10.4.1 Stadt Borken	280
10.4.2 Stadt Felsberg.....	283
10.4.3 Stadt Fritzlar.....	287
10.4.4 Stadt Gudensberg.....	290
10.4.5 Stadt Homberg (Efze)	296
10.4.6 Stadt Melsungen	299
10.4.7 Stadt Neukirchen (Knüllwald)	302
10.4.8 Stadt Schwalmstadt	304
10.4.9 Stadt Spangenberg	308
10.4.10 Gemeinde Edermünde	313
10.4.11 Gemeinde Frielendorf	318
10.4.12 Gemeinde Gilserberg	321
10.4.13 Gemeinde Guxhagen	322
10.4.14 Gemeinde Knüllwald	327

10.4.15	Gemeinde Jesberg	330
10.4.16	Gemeinde Körle	333
10.4.17	Gemeinde Malsfeld	335
10.4.18	Gemeinde Wabern	337
10.5	Landkreis Waldeck-Frankenberg	341
10.5.1	Stadt Bad Arolsen	345
10.5.2	Stadt Bad Wildungen	349
10.5.3	Stadt Battenberg (Eder)	352
10.5.4	Stadt Diemelsstadt	355
10.5.5	Stadt Frankenua.....	357
10.5.6	Stadt Frankenberg	360
10.5.7	Stadt Hatzfeld (Eder).....	364
10.5.8	Stadt Korbach	367
10.5.9	Gemeinde Allendorf (Eder).....	370
10.5.10	Gemeinde Burgwald.....	373
10.5.11	Gemeinde Haina (Kloster).....	378
10.5.12	Gemeinde Twistetal	380
10.5.13	Gemeinde Vöhl	385
10.6	Werra-Meißner-Kreis	392
10.6.1	Stadt Bad Sooden–Allendorf.....	396
10.6.2	Stadt Eschwege	399
10.6.3	Stadt Großalmerode.....	402
10.6.4	Stadt Hessisch–Lichtenau.....	405
10.6.5	Stadt Sontra	406
10.6.6	Stadt Waldkappel	409
10.6.7	Stadt Witzenhausen	412
10.6.8	Gemeinde Herleshausen.....	421
10.6.9	Gemeinde Meinhard.....	424
10.6.10	Gemeinde Neu–Eichenberg.....	426
10.6.11	Gemeinde Ringgau	430
10.6.12	Gemeinde Wehretal	432

11	Finanzielle Informationen und Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	437
11.1	Kosten für die Aufstellung	437
11.2	Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen.....	437
11.3	Angabe der Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen.....	437
11.4	Lärmschadenskosten.....	437
12	Evaluierung des Lärmaktionsplans.....	440
13	Überprüfung der Umsetzung und der Wirksamkeit	441
13.1	Regelungen für die Überprüfung der Umsetzung und der Wirksamkeit dieses Teilplans 441	
13.2	Ergebnis der Überprüfung der Umsetzung und der Wirksamkeit dieses Teilplans 441	
14	Inkrafttreten des Lärmaktionsplans	443
14.1	Information der Öffentlichkeit	443
Glossar		444
Quellenverzeichnis		450
Rechtsgrundlagenverzeichnis.....		451
Abkürzungsverzeichnis		454

1 Allgemeine Angaben

Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde:

Regierungspräsidium Kassel

Am Alten Stadtschloss 1

34117 Kassel

Tel.: +49 (0)561/106-0

Fax: +49 (0)561/106-1661

Internetadresse: www.rp-kassel.de

E-Mail: fuRPKSmal@rpks.hessen.de

Postanschrift:

Regierungspräsidium Kassel

34112 Kassel

2 Einleitung

Die Lärmaktionsplanung hat das Ziel, die Lärmbelastungen der Bevölkerung zu reduzieren. In diesem Rahmen wird Umgebungslärm betrachtet. Umgebungslärm ist in dem Lärmaktionsplan für die Landkreise der Lärm, der von Straßen- und von Haupt Eisenbahnstrecken, die sich nicht im Eigentum des Bundes befinden, ausgeht. Im Lärmaktionsplan für die Ballungsräume wird der Lärm von Straßen, Schienenwegen und von Geländen für industrielle Tätigkeiten, einschließlich Häfen für die Binnen- oder Seeschifffahrt mit einer Gesamtumschlagsleistung von mehr als 1,5 Millionen Tonnen pro Jahr, betrachtet. Sofern vorhanden, wird der Fluglärm, ausgehend von Großflughäfen betrachtet. In Hessen ist der Flughafen Frankfurt am Main der einzige zu betrachtende Großflughafen. Er befindet sich außerhalb des Regierungsbezirkes Kassel.

Lärmaktionspläne müssen alle 5 Jahre überprüft und -falls notwendig- überarbeitet werden.

Dieser Lärmaktionsplan schreibt den bestehenden Lärmaktionsplan Hessen (3. Runde), Teilplan Regierungsbezirk Kassel, Landkreise, fort.

Die Lärmaktionsplanung beginnt mit der Auswertung der Umgebungslärmkartierung. Diese wird vom Hessischen Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) erstellt. Die Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung können im Lärmviewer Hessen des hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie <http://laerm.hessen.de> eingesehen werden.

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

Alle Lärmkonfliktpunkte werden kommunenweise einer näheren Betrachtung unterzogen. Hierbei wird seitens der Lärmaktionsplanung der Ist-Zustand mit einer lokalen Lärmberechnung analysiert.

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

Dieser Lärmaktionsplan umfasst den Regierungsbezirk Kassel ohne die Stadt Kassel. Diese wird im Teilplan Ballungsraum Kassel betrachtet.

3 Rechtlicher Hintergrund und nationale Umsetzung

3.1 Rechtsgrundlagen der Lärminderungsplanung

3.1.1 Allgemein

Umgebungsärm ist der Lärm, der in der Umwelt des Menschen auftritt.

In der EU-Umgebungsärmrichtlinie ist er als belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht, definiert.

In der Umgebungsärmrichtlinie wird festgelegt, dass für Hauptverkehrsstraßen, Hauptverkehrsschienen und Großflughäfen alle 5 Jahre die Lärmbelastung zu kartieren und ein Lärmaktionsplan aufzustellen ist.

Eine Hauptverkehrsstraße hat nach dieser Vorschrift mehr als 3 Mio. Fahrbewegungen im Jahr (etwa 8.200 Fahrbewegungen am Tag). Ein Hauptschienenweg hat mehr als 30.000 jährliche Fahrbewegungen. Großflughäfen haben mehr als 50.000 Flugbewegungen im Jahr.

Für Ballungsräume sind die Nebenstrecken und Industrieanlagen in gleicher Weise zusätzlich zu betrachten.

Die Umgebungsärmrichtlinie wurde in deutsches Recht umgesetzt (§§ 47 a-f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG)).

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

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

Die Lärminderungsplanung umfasst die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung.

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

3.1.2 Lärmkartierung

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

3.1.3 Lärmaktionsplanung

Zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen sind Lärmaktionspläne von den Gemeinden oder den nach Landesrecht zuständigen Behörden aufzustellen (§ 47 d – e BImSchG).

Die Mindestanforderungen an die Lärmaktionspläne sind in der Umgebungslärmrichtlinie geregelt. Bei der Durchführung der Lärmaktionsplanung wie auch bei der Beurteilung von Minderungsmaßnahmen kann auf die Hinweise der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) zur Lärmaktionsplanung zurückgegriffen werden.¹

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

Die Umgebungslärmrichtlinie wie auch die §§ 47 a - f BImSchG enthalten keine unmittelbare Rechtsgrundlage für die Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplanes. Die Umsetzung der festgelegten Maßnahmen erfolgt auf der Grundlage des jeweiligen Fachrechts durch die jeweils zuständigen Fachbehörden. Der Lärmaktionsplan stellt die Entscheidungen der Fachbehörden dar. Nähere Ausführungen sind Kapitel 3.2.2. ff. zu entnehmen.

Die beteiligten Behörden sind an den Lärmaktionsplan gebunden und zu dessen Umsetzung verpflichtet, sofern eine Maßnahme in Abstimmung mit der Fachbehörde festgelegt wurde. Die Bindungswirkung ergibt sich aus § 47 d Abs. 6 BImSchG i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG.

3.1.4 Rechtsgrundlagen zum Schutz ruhiger Gebiete

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

¹ LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung, LAI – AG Lärmaktionsplanung, in der Fassung vom 19.09.2022

² https://wirtschaft.hessen.de/sites/wirtschaft.hessen.de/files/2022-11/vhb_lap_strassenverkehr_2022_bf.pdf

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

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

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

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

Ruhige Gebiete müssen bei Planungsvorhaben berücksichtigt werden. Sie stellen einen Abwägungsbelang dar, d.h. die mit der kommunalen Planung verfolgten Belange müssen mit dem Schutz der ruhigen Gebiete abgewogen werden. Ruhige Gebiete stellen somit keinen absoluten Verhinderungsgrund dar, da sie unter Umständen formell aufgehoben werden können. Weitere Informationen können dem Leitfaden „Ruhige Gebiete“ entnommen werden.⁴

Ruhige Gebiete sind in Hessen in den Landesentwicklungsplan (LEP) als Grundsatz aufgenommen worden.⁵

3.1.5 Rechtsvorschriften

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

³https://umwelt.hessen.de/sites/umwelt.hessen.de/files/2021-06/rechtsgutachten_ruhige_gebiete.pdf

⁴ https://rp-darmstadt.hessen.de/sites/rp-darmstadt.hessen.de/files/2023-11/leitfaden_ruhige_gebiete_hessen_stand_november_2023.pdf

⁵ <https://landesplanung.hessen.de/landesplanung/landesentwicklungsplan-lep>

Tabelle 1: Übersicht über die Rechtsgrundlagen

Rechtsgrundlage	Wesentlicher Regelungsinhalt (im Hinblick auf die Lärmaktionsplanung)
<u>Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland</u> 23. Mai 1949 (BGBl. S. 1) zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes v. 19.12.2022 I 2478	Das Grundgesetz ist die Verfassung der Bundesrepublik Deutschland und beinhaltet neben den Grundrechten unter anderem auch das Staatsorganisationsrecht mit den Kompetenzen der Bundesorgane.
<u>Umgebungslärmrichtlinie (ULR)</u> Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ABl. L 189/12 vom 18.07.2002)	Die Richtlinie verpflichtet die EU-Mitgliedstaaten zur Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung.
<u>Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)</u> insbesondere §§ 47 a-f in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.05.2013 (BGBl. I S.1274), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Oktober 2022 (BGBl. I S. 1792)	Das Gesetz beinhaltet die Pflicht zur Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung sowie zur Meldung der Ergebnisse an das Umweltbundesamt. Lärmberechnungsvorschrift ist u. a. die Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS).
<u>Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)</u> vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 10. September 2021 (BGBl. I S. 4147, 4151)	Das Gesetz verpflichtet das Eisenbahnbundesamt zur Überwachung und Genehmigung von Bundeseisenbahnstrecken.
<u>Immissionsschutz-Zuständigkeitsverordnung (ImSchZuV)</u> Verordnung über Zuständigkeiten nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz, dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, dem Treibhaus-Emissionshandelsgesetz, dem Gesetz zur Ausführung des Protokolls über Schadstofffreisetzung- und -verbringungsregister und dem Benzinbleigesetz vom 26.11.2014 (GVBl. I S.331), zuletzt geändert am 13.03.2019 (GVBl. I S. 432)	Die Verordnung legt u. a. in § 3 Nr. 1 sowie in § 1 die Zuständigkeit für die Durchführung der Lärmkartierung sowie die für die Aufstellung der Lärmaktionspläne zuständigen Behörden fest.
<u>Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)</u>	Die Verordnung regelt u. a. die Anforderungen an den Lärmschutz für den Bau und die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen.

<p>Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 12.06.1990 (BGBl. I S.1036), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 04.11.2020 (BGBl. I S. 2334)</p>	
<p><u>Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV)</u> Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 04.02.1997 (BGBl. I S. 172, 1253), zuletzt geändert am 23.09.1997 (BGBl. I S. 2329)</p>	<p>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, einhergehen. Sie findet gemäß Nr. 39 der VLärmSchR auch Anwendung zu Ermittlung des Umfangs passiver Schutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung.</p>
<p><u>Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)</u> Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 06.03.2006 (BGBl. I Nr. 12 vom 15.03.2006 S. 516), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 28. Mai 2021 (BGBl. I S. 1251)</p>	<p>Die Verordnung gilt für die Kartierung von Umgebungslärm. Sie konkretisiert die Anforderungen nach § 47 c BImSchG.</p>
<p><u>Lärmschutz-Richtlinien-StV</u> Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm vom 23.11.2007 (VkB. 2007 S. 767)</p>	<p>Ziel der Lärmschutz-Richtlinien-StV ist es, den Straßenverkehrsbehörden eine Orientierungshilfe zur Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohn-/Bevölkerung vor Straßenverkehrslärm an die Hand zu geben.</p>
<p><u>Straßenverkehrsgesetz (StVG)</u>, insbesondere § 6 Abs. 1 Nr. 3 i.d.F. der Bekanntmachung vom 05. März 2018 (BGBl. S 310, 919), zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 21. November 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 315)</p>	<p>Das Gesetz stellt die Ermächtigungsgrundlage zum Erlass der StVO sowie der VwV-StVO dar.</p>
<p><u>Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)</u>, insbesondere § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 i. V. m. Abs. 9 vom 06.03.2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28. 08.2023 (BGBl. I Nr. 236)</p>	<p>Die Verordnung ermöglicht den Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Streckenabschnitte aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs zu beschränken</p>

	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 Vorschriftszeichen nach § 41 gekennzeichnet.
<u>Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO)</u> , insbesondere §§ 41, 45 vom 26.01.2001 (BAnz. S. 1419, 5206) zuletzt geändert durch die Verwaltungsvorschrift vom 08.11.2021 (BAnz AT 15. November 2021 B1)	Die Verwaltungsvorschrift konkretisiert die Vorgaben der StVO. Während § 41 VwV-StVO Vorschriften zur Zulässigkeit der Aufstellung von bestimmten Verkehrszeichen enthält, regelt § 45 die im Rahmen der Aufstellung zu beteiligenden Behörden.
<u>Hessisches Straßengesetz (HStrG)</u> i.d.F. vom 08.06.2003 (GVBl. I, S. 166), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 28. Juni 2023 (GVBl. S. 426, 430)	Das Gesetz regelt in § 41 u. a. die Träger der Straßenbaulast für Landesstraßen und Kreisstraßen.
<u>Verordnung zur Bestimmung verkehrsrechtlicher Zuständigkeiten (VkrZustV)</u> vom 12.11.2007 (GVBl I, 800), zuletzt geändert am 17.05.2023 (GVBl., S. 372)	Die Verordnung legt in § 10 die zuständige Verwaltungsbehörde für die Ausführung der StVO in Hessen fest.
<u>Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)</u> Stand: 10.04.1990, VkBli. 1990, S. 258	Die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen legen das Verfahren zur Berechnung der Mittelungs- und Beurteilungspegel im Rahmen der Lärmvorsorge, Lärmsanierung sowie zur Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme fest. Sie gelten nur noch für verkehrsrechtliche Maßnahmen nach StVO.
Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) Stand: 31.10.2019, VkBli. 2019, S. 698	Die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen legen das Verfahren zur Berechnung der Mittelungs- und Beurteilungspegel im Rahmen der Lärmvorsorge, Lärmsanierung sowie zur Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme fest. Sie sind bisher nur für bauliche Lärminderungsmaßnahmen (Lärmvorsorge, Lärmsanierung) eingeführt.

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

Stand 27.05.1997, VkB1. 1997, S. 434
Ergänzungen durch ARS, zuletzt vom 25.06.2010.

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

Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB)

28. Dezember 2018 (BAAnz AT 28.12.2018 B7) Berichtigt:
17. November 2021
(BAAnz. AT 02.12.2021 B6)

Berechnungsverfahren für Umgebungslärm, welches in der 34. BImSchV geregelt ist.

3.2 Zuständige Behörden

3.2.1 Lärm-minderungsplanung

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

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

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

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

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

Solche sonstigen Maßnahmen an Haupteisenbahnstrecken sind aktuell jedoch nicht erkennbar, da das Lärmsanierungsprogramm der Bahn in Fortschreibung durch das Eisenbahn-Bundesamt ist. Hinsichtlich der Maßnahmen des Eisenbahn-Bundesamts wird auf den Lärmaktionsplanung der 4. Runde nachrichtlich verwiesen.⁶

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

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

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

3.2.2 Fachbehörden für den Straßenbau und -verkehr

Im Falle einer Zustimmung durch die zuständigen Behörden erfolgt die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan aufgrund der verwaltungsinternen Bindungswirkung nach § 47 d Abs. 6 i.V.m § 47 Abs. 6 BImSchG. Daher werden die zuständigen Behörden, zu denen auch die Kommunen gehören, im Rahmen der Planaufstellung beteiligt.

Die einzelnen straßenbaulichen und straßenverkehrsrechtlichen Zuständigkeiten für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen liegen je nach Straßenkategorie bei den

⁶ https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html

Kommunen, den Landkreisen, dem Land Hessen bzw. dem Bund und sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Tabelle 2: Übersicht über die Zuständigkeiten für straßenbauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

	Straßenbauliche Maßnahme (§ 5 FStrG sowie § 41 HStrG)	Straßenverkehrsrechtliche Maßnahme (§ 10 VkrZustV)
Bundesautobahn	Bund (Autobahn GmbH des Bundes)	Autobahn GmbH des Bundes, Abteilung Verkehrsmanagement / Verkehrszentrale Deutschland
Bundesstraße	Bund (Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement*) Gemeinden > 80.000 Einwohner in der Ortsdurchfahrt	Gemeinde > 50.000 Einwohner Landrat in Gemeinden < 50.000 Einwohner
Landesstraße	Land (Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement) Gemeinden > 30.000 Einwohner in der Ortsdurchfahrt	Gemeinde > 7.500 Einwohner Landrat in Gemeinden < 7.500 Einwohner
Kreisstraßen	Landkreis Gemeinden > 30.000 Einwohner in der Ortsdurchfahrt	Gemeinde
Nicht klassifizierte Straßen	Gemeinden	Gemeinde

* im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung

3.2.3 Fachbehörden für den Schienenverkehr

Für die Festlegung und Umsetzung der Maßnahmen an Eisenbahnstrecken des Bundes ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig.

An nichtbundeseigenen Schienenstrecken (auch Straßenbahnen) ist das jeweilige Regierungspräsidium zuständig.

3.2.4 Fachbehörden für die Industrieanlagen

Zuständige Behörde für die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen für Gelände mit industriellen Tätigkeiten, die der Industrieemissionsrichtlinie (IED) unterliegen, einschließlich Häfen für die Binnen- oder Seeschifffahrt mit einer Gesamtumschlagsleistung von mehr als 1,5 Millionen Tonnen pro Jahr, ist das örtlich zuständige Regierungspräsidium.

3.2.5 Flugverkehr

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

Lärm, ausgehend von regionalen Flugplätzen, wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht betrachtet.

3.2.6 Nicht betrachtete Lärmarten

Die Lärmaktionsplanung betrachtet nur die vorgenannten Lärmarten. Mehrere im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligungen eingegangene Stellungnahmen betreffen andere Lärmarten. Die im Rahmen der beiden Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Maßnahmvorschläge, die nicht in der Lärmaktionsplanung betrachtet werden, werden an die zuständigen Behörden weitergeleitet. Deren wesentliche Zuständigkeiten für diese Lärmarten wird daher im Folgenden kurz dargestellt:

Freizeitlärm

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

Sportlärm

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

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

Gewerbelärm

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

Gaststätten

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

3.3 Geltende Grenzwerte - Auslösewerte der Lärmaktionsplanung

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

3.4 Rechtsgrundlagen für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen

3.4.1 Straßenverkehrslärm

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Dies können verkehrsrechtliche Anordnungen, wie Geschwindigkeitsbeschränkungen (ganztags oder nachts), Fahrverbote (z.B. LKW-Fahrverbot), Verkehrsumleitungen etc. sein (§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 und Abs. 1b Nr. 5 StVO).

Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs – beispielsweise Geschwindigkeitsreduzierungen – dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der geschützten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Das heißt, straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes kommen in Betracht, wenn der Verkehrslärm die Gesundheit der Anwohnerinnen und Anwohner gefährdet. (§ 45 Abs. 9 Satz 3 StVO).

Verkehrsrechtliche Maßnahmen können auch angeordnet werden, wenn Erholungsgebiete von besonderer Bedeutung geschützt (§ 45 Abs. 1a Nr.3 StVO) oder ein städtebauliches Entwicklungskonzept mit Mitteln des Ordnungsrechts unterstützt (§ 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO) werden sollen.

Mit den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) werden den Straßenverkehrsbehörden eine Orientierungshilfe zur Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohn-/Bevölkerung vor Straßenverkehrslärm an die Hand gegeben.

In Hessen hat das seinerzeitige Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen mit der Handreichung für die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes vom 06.02.2023, ergänzt mit Erlass vom 16.08.2023, eine Hilfestellung für die Straßenverkehrsbehörden bereit gestellt, welche die eigenverantwortliche Entscheidungskompetenz der zuständigen Straßenverkehrsbehörden im Hinblick auf die Anordnung lärmschutzbedingter Geschwindigkeitsbeschränkungen stärken soll.

Für die Frage, wann die ortsübliche Zumutbarkeit einer Lärmbelastung im Sinne einer besonderen Gefahrenlage überschritten wird, (und somit ein Anspruch gegen die zuständige Behörde auf eine ermessenfehlerfrei Entscheidung besteht) können nach der Rechtsprechung neben den Lärmschutz-Richtlinien-StV bereits die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz - 16. BImSchV) als Orientierungswerte herangezogen werden.⁷

Die Berechnung der jeweiligen Lärmimmissionen in Bezug auf konkrete Gebäude erfolgt dabei nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) und nicht durch Messung. Berechnungen nach RLS-90 unterscheiden sich von dem für die Lärmaktionsplanung eingesetzten Berechnungsverfahren und liefern zum Teil abweichende Ergebnisse (vgl. Kapitel 6.1.1). Die Einführung der neuen Berechnungsverfahren nach RLS-19 wurde seitens des BMVI für den Bereich des ordnungsrechtlichen Straßenverkehrslärmschutzes noch zurückgestellt, da aktuell noch untersucht wird, inwieweit die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV durch den Bund anzupassen sind.

Bei Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV ist die zuständige Straßenverkehrsbehörde verpflichtet, im Einzelfall zu prüfen, ob und welche verkehrsbeschränkenden Maßnahmen geeignet sind, die Lärmbelastung für die Anwohner spürbar zu verringern⁸, ohne die Verkehrssicherheit zu gefährden, Anwohner anderer Straßen über Gebühr zu belasten oder die Möglichkeit einer funktionsgerechten Nutzung der Straße ernsthaft in Zweifel zu ziehen. Die Grenze der Zumutbarkeit in diesem

⁷ BVerwG, Urteil vom 22.12.1993, 11 C 45/92, juris Rn. 30; Bay VGH, Urteil vom 21.03.2012, 11 B 10.1657, juris Rn. 27 ff; Hess. VGH, Urteil vom 19.02.2014, 2 A 1465/13, juris Rn. 18; VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17.07.2018, 10 S 2449/17, juris Rn. 33

⁸ Gemäß der Rechtsprechung genügt bei Immissionspegeln von über 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts bereits eine Pegelminderung im Bereich von 1 dB(A), um die Geeignetheit der verkehrsbeschränkenden Maßnahme nachzuweisen, d.h. eine nicht nur geringfügige Verbesserung der Lärmsituation der Anwohner zu erreichen

Sinne wird jedoch nach allgemeiner Auffassung nicht alleine durch einen bestimmten Schallpegel bestimmt.

Eine Verpflichtung zur Anordnung lärmschutzbedingter Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs besteht für die Straßenverkehrsbehörde in der Regel dann, wenn nicht nur die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, sondern darüber hinaus auch die deutlich höheren Richtwerte der „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StV) am Immissionsort überschritten werden. Die Rechtsprechung geht insoweit in diesen Fällen davon aus, dass sich das Ermessen der Straßenverkehrsbehörde zur Pflicht zum Einschreiten verdichten kann.⁹

Im Rahmen der Prüfung der Anordnung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen werden aber auch etwaige entgegenstehende Belange des Verkehrs (z. B. unzumutbare Fahrzeitverlängerungen für die Verkehrsteilnehmenden sowie der Erhalt einer funktionsgerechten Straßennutzung) geprüft und in die Entscheidungsfindung einbezogen. Die zuständige Behörde darf selbst bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen von Beschränkungen und Verboten des fließenden Verkehrs absehen, wenn ihr dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile gerechtfertigt erscheint. Exemplarisch sei an dieser Stelle ausgeführt, dass eine innerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h auf 30 km/h auf einer Fahrtstrecke von 100 m bei ansonsten gleichbleibenden Randbedingungen lediglich zu einer Fahrzeiterhöhung von weniger als 5 Sekunden führt.

Es ist fachlich allgemein anerkannt, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen bei gleichbleibenden Verkehrsfluss nicht zu einem Mehr an Verkehrslärm führen, sondern eine Maßnahme zur Reduzierung von Verkehrslärm darstellen. Dabei sind die Stetigkeit und die Verstetigung des Verkehrsflusses ein wichtiges Anliegen für die Verkehrsbehörden, „grüne Wellen“ werden nach Möglichkeit angepasst.

Auch Pegelminderungen von weniger als 3 dB(A) werden wahrgenommen (siehe auch Lärmschutzrichtlinien-StV 3.2).¹⁰

Der Einsatz von Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen wird von der Lärmaktionsplanung befürwortet. Dies gilt sowohl auf Strecken mit Regelgeschwindigkeit als auch auf Strecken mit aus Lärmschutzgründen reduzierten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit trägt zur Lärmreduzierung bei.

⁹ Auszug „Handreichung für die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes“ des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen vom 06.02.2023

¹⁰ Jens Ortscheid, Heidemarie Wende, Aufsatz: „Können Lärminderungsmaßnahmen mit geringer akustischer Wirkung wahrgenommen werden?“, UBA 2004

Geschwindigkeitsbeschränkungen können in Einzelfällen bei besonders hohen Lärmbelastungen auch nach einem Einbau eines lärmindernden Straßenbelages in Betracht gezogen werden. Das Aufbringen eines lärmindernden Deckenbelages erfolgt in der Regel aus Kostengründen nur bei einer Sanierungsnotwendigkeit der Straße.



Abbildung 1: Geschwindigkeitsreduzierung aufgrund Lärmschutz,
© Regierungspräsidium Darmstadt

Straßenbauliche Maßnahmen an Bestandsstrecken (Lärmsanierung)

Im Jahr 2023 (Stichtag 01.01.2023) gab es in Deutschland 48,8 Millionen Pkw. In allen Bereichen haben die Bestände seit 2008 zugenommen: Pkw um 18,4 %, Lkw um 54,6 % und andere Fahrzeuge um 24,6 %. Insgesamt stieg der Kraftfahrzeugbestand zwischen 2008 und 2023 um 21,1 %. Dennoch gibt es für bestehende Straßen keinen gesetzlichen Anspruch auf bauliche Lärmschutzmaßnahmen. Um dennoch bauliche Maßnahmen möglich zu machen wurde das Instrument der Lärmsanierung geschaffen.

Die Voraussetzungen für die Lärmsanierung hat der Bund für Bundesstraßen in der Baulast des Bundes in den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) festgelegt. Diese sind unter anderem:

- die erforderlichen Haushaltsmittel sind vorhanden,
- die Immissionsgrenzwerte nach Pkt. 37.1 der VLärmSchR 97 werden überschritten (s. Tabelle 3),
- es erfolgt eine Antragstellung durch die Eigentümerin oder den Eigentümer der betroffenen Wohnimmobilie. Gemeinden sind für ihre Einwohnerinnen und Einwohner im Sinne eines Sachwalters nicht antragsberechtigt.

Bauliche Maßnahmen können beispielsweise Lärmschutzwälle/-wände, Untertunnelungen/Einhausungen, lärmarme Asphaltbeläge, Straßenraumgestaltungen, aber auch passive Schallschutzmaßnahmen (Zuschüsse zu Schallschutzfenstern und Belüftungseinrichtungen) sein. Die Entscheidung und Finanzierung liegt beim jeweiligen Straßenbaulastträger.

Für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen stehen derzeit jährlich ca. 65 Mio. Euro zur Verfügung (Nationales Verkehrslärmschutzpaket II). Für die Lärmvorsorge, Lärmsanierung und ortsbildgerechte Umgestaltung an bestehenden hessischen Landesstraßen stehen derzeit jährlich 4 Mio. Euro zur Verfügung. In Hessen werden aus diesen Mitteln hauptsächlich Schallschutzfenster (passiver Schallschutz) auf Antrag von Haus- bzw. Wohnungseigentümern bezuschusst.

Programm des Bundes für Bundesautobahnen

Für Autobahnen können sich Haus- und Wohnungseigentümer an die Autobahn GmbH des Bundes wenden. Für das Land Hessen sind bei der Autobahn GmbH des Bundes mehrere Niederlassungen zuständig. Eine Übersicht bietet nachfolgende Tabelle:

Niederlassung	Adresse	Telefonnummer	Mailadresse
Nordwest	Gradestraße 18 30163 Hannover	0511 23 51 050	nordwest@autobahn.de
Westfalen	Lilienthalstraße 5 59065 Hamm	02381/2777101	direktion.westfalen@autobahn.de
West	Bahnhofplatz 1 56410 Montabaur	02602 924-0	west@autobahn.de
Südwest	Augsburger Str. 748, 70329 Stuttgart	071134250-0	Suedwest@autobahn.de

Die Autobahn GmbH des Bundes hat sich entsprechend ihrer Nachhaltigkeitsstrategie das Ziel gesetzt, Lärmsanierungsmaßnahmen konsequent umzusetzen. Im Vorfeld hat z. B. die Niederlassung West der Autobahn GmbH des Bundes bereits begonnen, die Lärmbetroffenheiten entlang der Autobahnen für ihr gesamtes Zuständigkeitsgebiet in Hessen, Rheinland-Pfalz und im Saarland auf rund 1.600 km Streckenlänge zu ermitteln. Auf Basis dieser Untersuchungen wird eine Dringlichkeitsreihung für die Realisierung von aktiven Maßnahmen (wie beispielsweise Lärmschutzwänden) und passiven Lärmschutzmaßnahmen (wie beispielsweise der Einbau hochwertiger Fenster und Lüfter) erstellt. Dabei sind u.a. die Anzahl der Lärmbetroffenen und die Höhe der Immissionen, geplante oder bereits realisierte Lärmschutzmaßnahmen sowie die personellen Möglichkeiten der Niederlassung West der Autobahn GmbH und die finanziellen Ressourcen der Autobahn GmbH des Bundes zu berücksichtigen.

Lärmsanierungsprogramm des Landes Hessen an Bundes- und Landesstraßen¹¹

Baulastträger für außerörtliche Bundes- bzw. Landesstraßen ist der Bund bzw. das Land Hessen. Das Gleiche gilt für innerörtliche Bundesstraßen in Gemeinden mit weniger als 80.000 Einwohnerinnen und Einwohnern bzw. für innerörtliche Landesstraßen in Gemeinde unter 30.000 Einwohnerinnen und Einwohnern.

Im Lärmsanierungsprogramm des Landes Hessen ([Lärmsanierungsprogramm des Landes Hessen, www.wirtschaft.hessen.de](http://www.wirtschaft.hessen.de)) wurden im Jahr 2023 durch das seinerzeitige Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen die jeweils 30 am stärksten von Lärm betroffenen Abschnitte auf Bundes- und Landesstraßen identifiziert. Für Bundesstraßen in der Baulast des Bundes wird das Land Hessen im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung tätig. Maßgeblich für die Beurteilung der lokalen Lärmbelastung ist ein hierfür gebildeter LärmindeX, in den die Höhe der Auslösewertüberschreitungen sowie die Anzahl der am Tag und in der Nacht hiervon betroffenen Personen eingehen.

Hessen Mobil wird nun der Reihe nach prüfen, ob dort die Verlegung lärmindernden Asphalts oder andere Lärminderungsmaßnahmen möglich sind. Neben der technischen Umsetzbarkeit ist dies auch abhängig von der Anzahl der betroffenen Personen sowie der (haushaltsrechtlichen) Verhältnismäßigkeit. Wo sich dies nicht realisieren lässt, wird Hessen Mobil die betroffenen Hauseigentümerinnen und -eigentümer darauf hinweisen, dass sie finanzielle Hilfe beim Einbau passiven Lärmschutzes beantragen können.

Hauseigentümer können hiervon unabhängig Anträge auf eine finanzielle Unterstützung von 75 % der Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen stellen. Nach Eingang des Antrages wird geprüft, ob die Voraussetzungen für eine Bezuschussung von Schallschutzfenstern (oder in Ausnahmefällen auch weiteren baulichen Schallschutzmaßnahmen) vorliegen. Prüfkriterien sind u.a. eine Überschreitung der Sanierungswerte, vorhandene Lärmschutzdämmung sowie das Baujahr des Gebäudes. Bei nach dem 01.04.1974 errichteten Gebäuden ist im Einzelfall zu beurteilen, ob ein zurechenbares Verhalten des Eigentümers oder seiner Rechtsnachfolger gegeben ist¹². 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. Die Einzelfallbetrachtung kann sich hierbei insbesondere daran orientieren, ob die Lärmimmissionen sich seit der Errichtung der baulichen Anlagen signifikant erhöht haben.

¹¹ <https://wirtschaft.hessen.de/verkehr/strassenverkehr/laermsanierung-strasse>

¹² Mit HMWEVW-Erlass vom 12.06.2019 („Zurechenbares Verhalten von Betroffenen im Rahmen der Lärmsanierung“) wurde geregelt, dass eine Lärmsanierung nicht allein schon deshalb ausgeschlossen ist, weil die bauliche Anlage nach Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (01.04.1974) errichtet worden ist.



Abbildung 2: Lärmschutzwand [Quelle: RP Darmstadt]

Eventuell anspruchsberechtigte Haus- und Wohnungseigentümer können sich hinsichtlich baulicher Schallschutzmaßnahmen für Bundes- bzw. Landesstraßen in der Baulast der Bundes bzw. des Landes Hessen an folgende Adresse wenden:

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement
Sachgebiet Immissionsschutz
Schillerstr. 8
36043 Fulda
Tel.: 0661/49953 500
Mail: kc.immissionsschutz@mobil.hessen.de.

Informationen sowie Antragsunterlagen stellt Hessen Mobil auf der Internetseite bereit: <https://mobil.hessen.de/Verkehr/Laermschutz/Laermschutzmassnahmen>.

Kommunen können für Straßen in eigener Baulast zudem freiwillig mit kommunalen Mitteln bauliche Maßnahmen ergreifen.

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

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

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

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

Die Verkehrslärmschutzverordnung verweist als Berechnungsverfahren auf die RLS-19, welche auch bei der Feststellung von Lärmsanierungsansprüchen angewendet wird.

Auslöse-, Grenz- und Richtwerte für Lärmsanierung, Lärmvorsorge und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen an Straßen

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

Tabelle 3: Geltende Grenz-, Auslöse- und Richtwerte verschiedener Rechtsgrundlagen in dB(A)

Maßnahmenart	Straßenbaulich		Straßenbaulich		Straßenverkehrsrechtlich	
	<i>Neubau / wesentliche Änderung</i>		<i>Bestand</i>		<i>Bestand</i>	
Geltungsbereich	16. BImSchV <i>Grenzwerte [dB(A)]</i>		VLärmSchR97 <i>Auslösewerte [dB(A)]</i>		Lärmschutz-Richtlinien-StV <i>Richtwerte [dB(A)]</i>	
Berechnungsgrundlage	RLS-19		RLS-19		RLS-90	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Reines und allgemeines Wohngebiet	59	49	64	54	70	60
Dorf-/Kern-/Mischgebiet	64	54	Bundesstraße		72	62
			66	56		
			Landesstraße			
			64	54		

3.4.2 Schienenlärm

Lärmschutzmaßnahmen an Bestandsstrecken

Es gibt keine gesetzlichen Vorgaben für Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Schienenwegen. Um dennoch den Anwohnern bestehender Schienenwege Lärmschutz zu gewähren, hat die Bundesregierung ein freiwilliges Lärmsanierungsprogramm für „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes“¹³ aufgelegt. Dieses wird durch die Deutsche Bahn AG im Auftrag der Bundesregierung umgesetzt. Nach der „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahn des Bundes“ können Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt werden, wenn die Beurteilungspegel die im Bundeshaushaltsgesetz festgelegten gebietsbezogenen Grenzwerte überschreiten. Die Lärmsanierung erfolgt an Hand von festgelegten Prioritäten im Rahmen der jährlich verfügbaren Haushaltsmittel. Die Auslösewerte sind hier zugleich Zielwerte, die nach Durchführung der Lärmschutzmaßnahmen nicht mehr überschritten werden dürfen.

¹³ <https://laermsanierung.deutschebahn.com/startseite.html>, abgerufen am 12. September 2023

Lärmvorsorge

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

Auslöse- und Grenzwerte für Lärmsanierung und Lärmvorsorge an Schienenwegen

Tabelle 4: Geltende Auslösewerte für Lärmvorsorge und Lärmsanierung an Schienen¹⁴

Maßnahmenart	Lärmvorsorge		Lärmsanierung	
	16. BImSchV <i>Grenzwerte [dB(A)]</i>		Förderrichtlinie Lärmsanierung <i>[dB(A)]</i>	
Geltungsbereich	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kindertagesstätten, Altenheime	57	47	64	54
Reines und allgemeines Wohngebiet, Kleinsiedlungsgebiete	59	49	66	56
Dorf-/Kern-/Mischgebiet	64	54	66	56

3.4.3 Industrielärm

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

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

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

¹⁴ <https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-laerm-umwelt-klimaschutz/laermvorsorge-und-laermsanierung.html>, abgerufen am 13.09.2023

Gebietsart	Immissionsrichtwert	
	Tag [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
Kurgebiete, Krankenhäuser, Pflegeanstalten	45	35
Reine Wohngebiete	50	35
Allgemeine Wohngebiete / Kleinsiedlungsgebiete	55	40
Dorf-/Kern-/Mischgebiet	60	45
Urbane Gebiete	63	45

3.5 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Der steigende Bedarf an Wohnraum und Gewerbeflächen insbesondere im Bereich der Ballungsräume führt zu einer baulichen Verdichtung und zu einer verstärkten Lärmbelastung. Die konkurrierenden Flächennutzungen durch Verkehr, Wohnen, Arbeit und Gewerbe stellt hohe Anforderungen an die Lösung der Lärmkonflikte.

Einer zukünftigen neuen oder stärkeren Lärmbelastung kann auf raumplanerischer Ebene vorgebeugt werden.

In Hessen wird der Lärmschutz bereits auf der obersten planerischen Ebene, dem Landesentwicklungsplan, berücksichtigt. Dies setzt sich in den Regionalplänen, dem regionalen Flächennutzungsplan, den Flächennutzungsplänen und den Bebauungsplänen fort.

3.5.1 Der hessische Landesentwicklungsplan

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

- Industrie und Gewerbeansiedlungen sollen in ihrer Lage so geplant / angeordnet werden, dass sie Wohngebiete nicht beeinträchtigen.
- Die Planung von Siedlungsgebieten soll entlang von vorhandenen, lärm-belasteten Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken vorsorglich möglichst unterbleiben.
- Wenn das nicht möglich ist, sind aktive und ggf. auch passive Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen.
- ‚Ruhige Gebiete‘ sollen als Räume für eine naturnahe Erholung vor einer Zunahme der Lärmbelastungen geschützt werden. Auch werden hier die

Anforderungen an ‚ruhige Gebiete‘ im ländlichen Raum bzw. in Ballungsräumen konkretisiert.

- Die in den Lärmaktionsplänen enthaltenen Maßnahmen zur Lärminderung und zum Schutz ruhiger Gebiete vor einer Zunahme der Lärmbelastungen sind von der Regional- und Bauleitplanung sowie den raumbedeutsamen Fachplanungen zu berücksichtigen.

Nähere Informationen finden Sie auf dem Landesplanungsportal.¹⁵

3.5.2 Regionalpläne

Die Regionalpläne konkretisieren den Landesentwicklungsplan. Durch die Berücksichtigung von Anforderungen des Lärmschutzes bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen kann effektiv vorbeugender Lärmschutz realisiert werden.

Bei raumbedeutsamen Maßnahmen können ausreichende Abstandbemessungen ein geeignetes Mittel sein, dem Entstehen neuer Lärmkonflikte vorbeugend entgegenzuwirken.

Zur Vermeidung von Lärmkonflikten ist es bei der Planung raumbedeutsamer Maßnahmen sinnvoll, über die rechtlichen Immissionsgrenzwerte hinaus die Orientierungswerte der DIN 18005 zu berücksichtigen. Dies gilt beispielsweise bei der Standortzuordnung von Wohngebieten zu Verkehrswegen.

Bei Aus- und Neubau von Verkehrswegen sollen unnötige Flächeninanspruchnahmen, Zerschneidungen wertvoller Landschaftsräume und die Beeinträchtigung infolge von Verkehrslärm durch Bündelung der Verkehrswege vermieden bzw. vermindert werden.

Zur Verknüpfung von individuellen mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind an Haltepunkten/Bahnhöfe Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Plätze zu errichten. Diese sollen mit dem lokalen Bus- und Radwegenetz verknüpft werden.

Zur Minderung der innerstädtischen Verkehrsbelastung sollen City-Logistik-Konzepte (Einrichtung von Warenverteilzentren) eingerichtet werden.

Die Rahmenbedingungen für Fahrrad- und Fußgängerverkehr sollen auf kommunaler und regionaler Ebene verbessert werden.¹⁶

Nähere Informationen finden Sie auf dem Landesplanungsportal¹⁷.

¹⁵ <https://landesplanung.hessen.de/landesplanung>

¹⁶ Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan 2010

¹⁷ <https://landesplanung.hessen.de/regionalplanung>

3.5.3 Lärmschutz im Städtebau (Bauleitplanung)

Durch vorausschauenden Städtebau kann eine Vielzahl von Lärmkonflikten bereits im Vorfeld vermieden werden.

Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Belange des Umweltschutzes zu berücksichtigen (§1 BauGB).

Durch die Bauleitplanung soll bei Planungsvorhaben (z.B. von Neubaugebieten) vor allem durch einen angemessenen Abstand von Lärmquellen (z.B. Hauptverkehrsstraße) zu Wohngebieten, zu öffentlich genutzten Gebäuden und zu Freizeitgebieten eine erhebliche Beeinträchtigung vermieden werden.

Durch den Flächennutzungsplan, der in der Regel das gesamte Gemeindegebiet umfasst, können die lärmverursachenden Flächen (Verkehr, Gewerbe, etc.) und die vor Lärm zu schützenden Flächen (Wohnen, Erholungsgebiete, etc.) voneinander abgegrenzt werden.

Im Bebauungsplan, der ein einzelnes Baugebiet in einer Kommune gestaltet, können Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen festgelegt werden. Als anzustrebende Immissionswerte werden die Orientierungswerte der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“, zugrunde gelegt. Sind dennoch aufgrund der örtlichen Begebenheiten Beeinträchtigungen zu erwarten, kommen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes (Lärmschutzwände und -wälle) oder aber des passiven Schallschutzes in Betracht. Bei letzterem handelt es sich um Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude selbst wie Schallschutzfenster, Schalldämmlüfter, Fassaden-/Dachdämmungen bzw. Grundrissgestaltungen.

Die Kommunen müssen für den Lärmschutz sorgen, wenn sie Wohn- und Mischgebiete im Einflussbereich von vorhandenen Straßen ausweisen. Die Straßenbaulastträger sind dagegen für ausreichenden Lärmschutz verantwortlich, wenn sie bei Straßenausbauvorhaben an vorhandene Wohnbebauung heranrücken.

3.5.4 Verkehrsentwicklungsplan und Verkehrswende

Verkehrsplanerische Konzepte können positiven Einfluss auf die Verkehrslärmentwicklung haben und werden daher im Lärmaktionsplan berücksichtigt.

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

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

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

4 Lärm – physikalische Grundlagen und Auswirkungen auf den Menschen

4.1 Physikalische Grundlagen

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

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

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

- Antriebsgeräusche
- Rollgeräusche
- aerodynamische Geräusche
- verhaltensbedingter Lärm

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

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

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

Die lineare Zunahme der menschlichen Hörempfindung entspricht am besten dem logarithmischen Anstieg des Schalldrucks. Aus diesem Grund wird in der Akustik häufig ein logarithmisches Relativmaß, der so genannte Schalldruckpegel, benutzt. Seine Einheit ist gewöhnlich das Dezibel (dB (A)).¹⁸ Dieses Maß gibt an, wievielfach größer

¹⁸ Dezibel; der Zusatz „(A)“ sagt aus, dass es sich um eine dem menschlichen Hörempfinden angepasste Bewertung handelt.

die Schallintensität eines Geräusches im Vergleich zur menschlichen Hörschwelle ist.¹⁹ Die Lautstärke einzelner Geräuschquellen ist exemplarisch in der folgenden Abbildung dargestellt. Die Lärmwerte variieren zusätzlich abhängig vom Abstand der Lärmquelle zum Ohr.

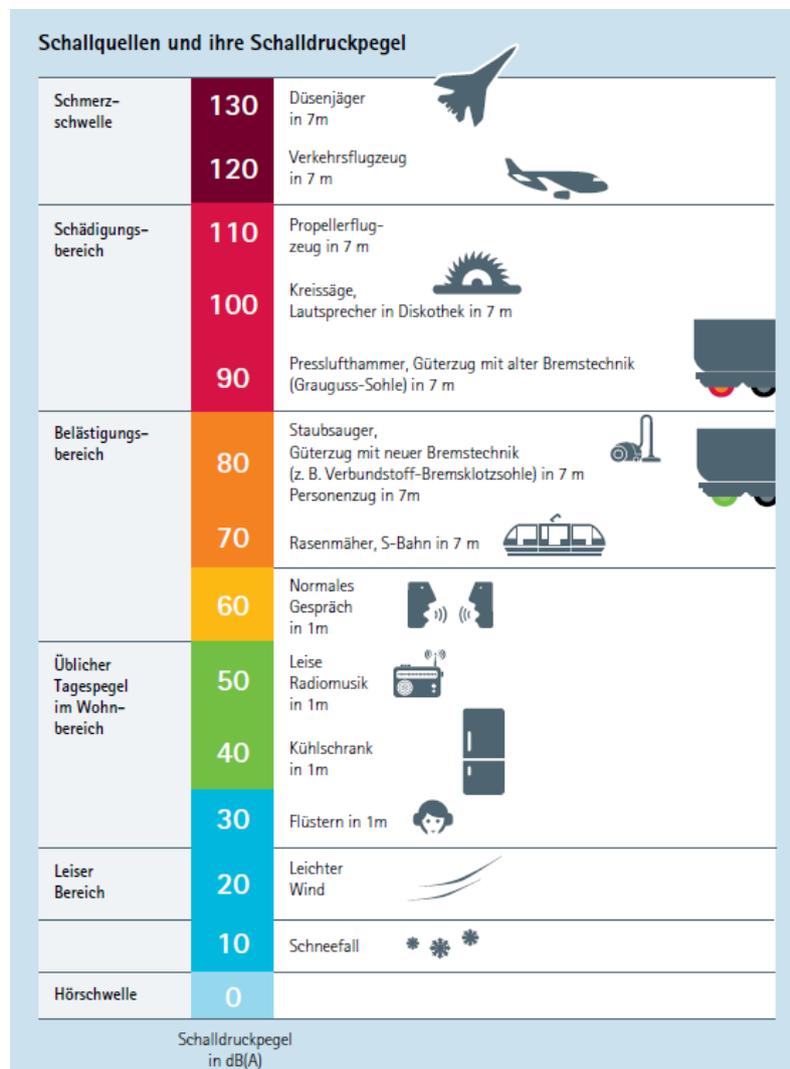


Abbildung 3: Schallquellen und ihre Schalldruckpegel© BMVI²⁰

¹⁹ Hörschwelle: Schalldruck von $2 \cdot 10^{-5}$ Pa bei einer Frequenz von 1 kHz, entspricht 0 dB (A).

Schmerzgrenze: beginnt ab einem Schalldruck von 20 Pa, entspricht 100 dB (A).

²⁰ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Broschüre: Lärmschutz im Schienenverkehr, 6. Auflage, Stand April 2019, S.7, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/laerm-schutz-im-schienenverkehr-broschuere.pdf?__blob=publicationFile

4.2 Menschliche Wahrnehmung und Auswirkungen auf die Gesundheit

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

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

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

Lärm wirkt ab einem bestimmten Schalldruckpegel auch immer unbewusst auf den menschlichen Organismus ein. Das vegetative Nervensystem reagiert auf Lärm auch im Schlaf und nach Jahren der Belastung, eine häufig subjektiv empfundene Gewöhnung findet nicht statt: Es treten stets die gleichen Stresssymptome wie z.B. der Anstieg des Blutdruckes, die Erhöhung der Herz- und Atemfrequenz sowie die Ausschüttung bestimmter (Stress)-Hormone auf. Dieser im Laufe der Evolution entwickelte Schutzmechanismus vor drohenden Gefahrensituationen kann bei langfristiger Exposition allerdings u.a. zu Herz-Kreislaufkrankungen, chronischem Bluthochdruck, Allergien, Schlafstörungen sowie weiteren gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen.²¹

4.3 Lärm ausgehend vom Straßenverkehr

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

²¹ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkung/stressreaktionen-herz-kreislauf-erkrankungen>

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

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

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

Den Straßenverkehr betreffend wird stark empfohlen:

- den durchschnittlichen Lärmpegel L_{DEN} (Erläuterung s. Kap. 6.1.1) auf weniger als 53 Dezibel (dB) zu verringern, weil Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist,
- den nächtlichen Lärmpegel L_{Night} (Erläuterung s. Kap. 6.1.1) auf weniger als 45 dB zu verringern, weil nächtlicher Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit Beeinträchtigungen des Schlafes verbunden ist,
- dass die Politik geeignete Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung durch Straßenverkehr für die Bevölkerung ergreift, sofern die Lärmbelastung die Leitlinienwerte für die durchschnittliche und nächtliche Lärmbelastung übersteigt,
- den Lärm sowohl an der Quelle als auch auf der Strecke zwischen der Quelle und der betroffenen Bevölkerung durch Veränderungen in der Infrastruktur zu verringern.

Die aktuellen Auslösewerte der Lärmaktionsplanung ($L_{DEN}= 65 \text{ dB(A)}$, $L_{Night}=55 \text{ dB(A)}$) liegen aufgrund der Prioritätensetzung deutlich oberhalb der von der WHO empfohlenen Werte.

4.4 Lärm ausgehend vom Schienenverkehr

Der Lärm von Schienenverkehrsmitteln setzt sich zusammen aus Antriebsgeräuschen, den Rollgeräuschen und den aerodynamischen Geräuschen. Welcher Geräuschtyp den größten Beitrag zum Gesamtgeräusch beiträgt ist abhängig von der Zuggeschwindigkeit.

²² <https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289053563>

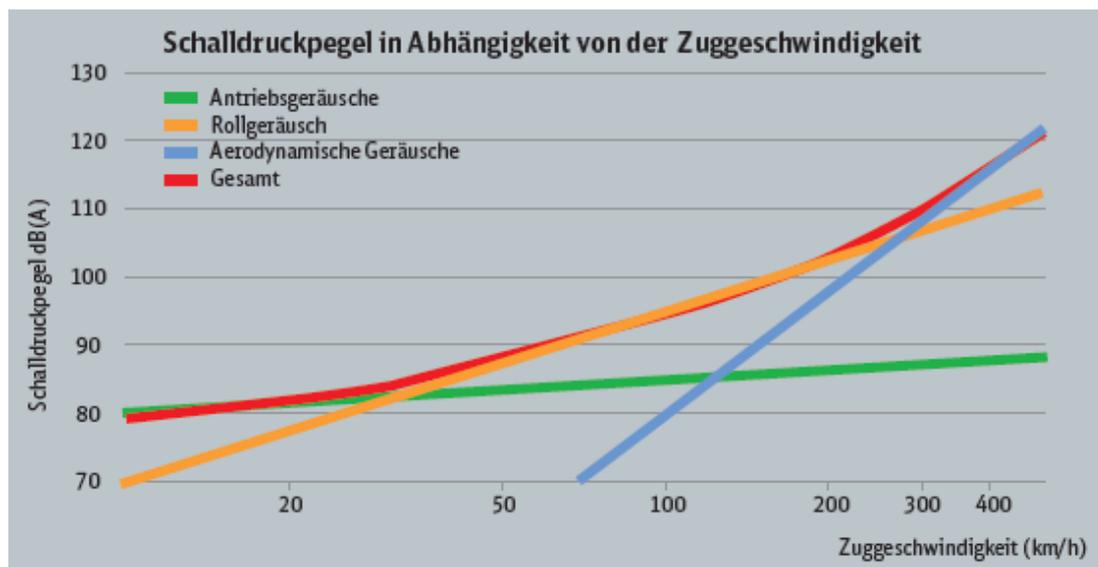


Abbildung 4: Beiträge zum Schienenlärm in Abhängigkeit von der Zuggeschwindigkeit © EBA²³

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

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

Güterzüge tragen in erheblichem Maße zur Lärmbelastung bei. Diese kommen hauptsächlich nachts zum Einsatz. Ursache hierfür waren vor allem die Rollgeräusche, die durch den Einsatz von gusseisernen Bremsklötzen und hierdurch aufgerauter Radlaufflächen entstehen. Die Güterzüge sind in den letzten Jahren fast vollständig umgerüstet worden.

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat 2018 neue Leitlinien für Umgebungslärm für Europa herausgegeben, welche auf der systematischen Auswertung von verschiedensten wissenschaftlichen Studien beruht.²⁴

²³ Eisenbahn-Bundesamt, Lärmaktionsplan Teil A an Haupteisenbahnstrecken des Bundes, 2017/2018, S.14, https://www.eba.bund.de/download/LAP_Teil_A_2018.pdf

²⁴ <https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289053563>

Dem Schienenverkehr betreffend wird stark empfohlen

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

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

4.5 Lärm von Geländen für industrielle Tätigkeiten

Als Industrielärm wird der Lärm von großen Industriebetrieben (z. B. Kraftwerke, Automobilfertigung, Reifenherstellung, Chemieunternehmen u. a.) bezeichnet. Hierzu zählen neben dem Lärm, der bei dem Betrieb typischerweise entsteht, auch der Lärm des Verkehrs von Fahrzeugen auf dem Betriebsgelände.

5 Mögliche Lärmschutzmaßnahmen

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

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

5.1 Straßenbauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

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

Die folgende Aufstellung gibt einen Überblick über die wichtigsten Maßnahmen zur Lärminderung.

Tabelle 6: Maßnahmen zur Verkehrslärmreduzierung an Straßen

Maßnahme		Auswirkung	
		Lärm	Verkehr
an der Quelle	geräuscharme Fahrzeuge / E-Mobilität	In Abhängigkeit der Geschwindigkeit: In Bereichen mit hohem Anfahranteil bis ca. 20 km/h hoch, von 20 km/h bis ca. 50 km/h stark abnehmend; oberhalb von 50 km/h geringfügige Reduzierung	keine Auswirkungen

	geräuscharme Reifen	Reduzierung ca. 2,5 dB(A)	keine Auswirkungen
straßenbauliche Maßnahmen	Lärmschutzwände/-wälle	Reduzierung bis 20 dB(A) möglich	keine Auswirkungen
	Untertunnelung/Einhausung von Straßenabschnitten	fast vollstän- dige Reduzie- rung der Lärmbelas- tung	keine Auswirkungen
	Tieferlegung von Straßenab- schnitten	Reduzierung ausführungs- abhängig	keine Auswirkungen
	Einbau lärmarmen Fahrbahnbe- läge innerorts und außerhalb geschlossener Ortschaften ²⁵	Reduzierung bis 8 dB(A) möglich	bei Einbau von OPA/ZWOPA Senkung der Gefahr von Aquaplaning
	Reparatur schadhafter Fahr- bahnbeläge	lokale be- grenzte Redu- zierung insbe- sondere der Spitzenpegel	besserer Ver- kehrsfluss
Verkehrs- beschränkun- gen	Geschwindigkeitsbeschränkun- gen (ganztags oder nachts); z.B. Tempo 30 ²⁶	Reduzierung um 2 bis 3 dB(A), bei Pflaster um bis zu 5 dB(A)	Unfallhäufig- keit und Un- fallschwere wird grund- sätzlich redu- ziert
	Fahrverbote; z.B. LKW-Fahrver- bot nachts	Reduzierung hängt von LKW-Anteil am Gesamt- verkehrsauf- kommen ab	Ausschluss ei- ner Verkehrs- art, auch Ver- lagerungen von Verkehr,

²⁵https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_20_2014_laerm-mindernde_fahrbahnbelaege_barrierefrei.pdf

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Laerm_Handlungsempfehlung_laermmindernde_Aspphaltdecken_innerorts.pdf

²⁶https://rp-kassel.hessen.de/sites/rp-kassel.hessen.de/files/2022-05/kurzinfo_tempo_30_aus_laerm-schutzgruenden.pdf

			Lärm und Abgasen in andere Gebiete
Verstetigung des Verkehrs	Ampelschaltungen (Grüne Welle bei Tempo 50)	Reduzierung um ca. 1 dB(A) bei Tempo 30; um bis zu 4 dB(A) bei Tempo 70	Verstetigung des Verkehrs
	Anzeige der empfohlenen Geschwindigkeit	geringfügige Reduzierung	Verstetigung des Verkehrs
	Dauerrot für Fußgänger mit Anforderungskontakt	geringfügige Reduzierung	Verstetigung des Kfz-Verkehrs
	Kreisverkehre	Je nach Situation geringfügige Reduzierung	Je nach Situation Verstetigung des Verkehrs
Straßenraumgestaltung	Radfahr- und Parkstreifen	geringfügige Reduzierung wg. Abstandsvergrößerung	Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer
	Verringerung der Anzahl der Fahrbahnen	Reduzierung bis zu 1,5 dB(A) möglich	Reduzierung der Verkehrsmenge
Verkehrslenkung/-verlagerung	veränderte Verkehrsführung für den Durchgangsverkehr	Verbesserung der Lärmsituation; Angaben zur Pegelminde- rung nicht möglich	Entlastung der Innenstadtbe- reiche
	Bündelung von Verkehr auf we- niger konflikträchtige Straßen- abschnitte	Verbesserung der Lärmsitua- tion; allge- meingültige Angaben zur Pegelminde- rung nicht möglich	Entlastung der Innenstadtbe- reiche und Er- höhung des Verkehrsauf- kommens auf den Durch- gangsstraßen, aber auch Lärm- und Ab- gasverlage- rungen

	Umleitung von Verkehr um städtische Kernzonen	Verbesserung der Lärmsituation; Angaben zur Pegelminderung nicht möglich	Entlastung der Innenstadtbereiche, aber auch Lärm- und Abgasverlagerungen
	Ortsumgehungen	deutliche Entlastung der Lärmsituation innerorts bei starkem Durchgangsverkehr	Entlastung der Innenstadtbereiche, aber auch Lärm- und Abgasverlagerungen
	Verkehrslenkende Maßnahmen zur besseren Zielführung (z. B. LKW-Führungskonzepte), Verkehrslenkende Maßnahmen zur Vermeidung von Schleichwegverkehr	Verbesserung der Lärmsituation; Angaben zur Pegelminderung nicht möglich	Entlastung der Innenstadtbereiche, aber auch Lärm- und Abgasverlagerungen
Veränderung des Modal-Split	Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs	Verbesserung der Lärmsituation durch vermehrte Nutzung; Angaben zur Pegelminderung nicht möglich	Entlastung der Innenstadtbereiche
	Öffentliche Carsharing und Radverleihstationen	Verbesserung der Lärmsituation durch vermehrte Nutzung; Angaben zur Pegelminderung nicht möglich	Entlastung der Innenstadtbereiche
	Verbesserung des Radwegenetzes	Verbesserung der Lärmsituation durch Umstieg aufs Fahrrad; Angaben zur Pegelminderung nicht möglich	Entlastung der Innenstadtbereiche

	Parkraumbewirtschaftung	Verbesserung der Lärmsituation durch verringerte KFZ-Nutzung; Angaben zur Pegelminderung nicht möglich	Entlastung der Innenstadtbereiche
	City-Maut	Verbesserung der Lärmsituation durch verringerte KFZ-Nutzung; Angaben zur Pegelminderung nicht möglich	Entlastung der Innenstadtbereiche
	City-Logistik (Konzepte zur Bündelung des städtischen Güterverkehrs)	Verbesserung der Lärmsituation; Angaben zur Pegelminderung nicht möglich	Entlastung der Innenstadtbereiche
	Einrichtung von Park&Ride- sowie Park&Bike-Plätzen	Verbesserung der Lärmsituation; Angaben zur Pegelminderung nicht möglich	Entlastung der Innenstadtbereiche
passiver Lärmschutz	Einbau von Lärmschutzfenstern incl. Lüftungseinrichtungen ²⁷	Reduzierung bis zu 42 dB(A) bei geschlossenen Fenstern	keine Auswirkungen
planerischer Lärmschutz	räumliche Trennung durch einen genügenden Abstand zwischen Wohnnutzung und Verkehr	deutliche Reduzierungen in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten	keine Auswirkungen
	Abschirmung der Wohnnutzung durch die räumliche Anordnung	deutliche Reduzierungen in	keine Auswirkungen

²⁷ nähere Ausführungen bei Kapitel 3.4.1

	von Gebäuden oder die Orientierung der Räumlichkeiten in den Gebäuden	Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten	
--	---	--	--

5.2 Maßnahmen an Schienenstrecken

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

Die folgende Aufstellung gibt einen Überblick über die wichtigsten Maßnahmen zur Lärminderung. Diese Maßnahmen haben keine Auswirkungen auf den Verkehrsfluss.

Tabelle 7: Maßnahmen zur Verkehrslärmreduzierung an Schienenstrecken

Maßnahme		Auswirkung
		Lärm
Fahrweg	Schienenschleifen: Schienenoberfläche wird beim Erreichen einer definierten Riffeltiefe geschliffen	Pegelminderung bis zu 3 dB(A)
	Schienenstegdämpfer (mit Kunststoff ummantelte Resonanzkörper, die in kurzen Abständen direkt an beiden Seiten des Schienensteiges montiert werden)	
	elastischer Oberbau (Schwellen elastisch gelagert, Unterschottermatten eingebaut oder Verschäumung des Schotterbettes)	
	Lückenlos verschweißte Gleise	Pegelminderung bis zu 3 dB(A)
	Durchgehendes Schotterbett auf modernen Brücken	Pegelminderung bis zu 9 dB(A)
Fahrzeug	Güterzüge: Bremsklötze mit K-Sohlen (Kunststoff-Verbund-Bremssystem) gegenüber Graugussbremsklötzen, Umbau der Bremsausrüstung erforderlich	Pegelminderung bis zu 10 dB(A)
	Güterzüge: Bremsklötze mit LL-Sohle („Low-Low“) aus gesinterten Werkstoffen, Erprobungsphase	
	Radabsorber (im Rad montierte Objekte/Massen, die die Vibrationsenergie in innere Reibungsenergie umwandeln), Radabdeckungen/Radschürzen; zur	

	Minderung der von den Rädern abgestrahlten Rollgeräusche (für Hochgeschwindigkeitszüge)	
	Einsatz leiser Kompressoren, Ventilatoren, Getriebe etc. zur Minderung der Antriebgeräusche	
	Veränderungen am Wagendesign bei Hochgeschwindigkeitszügen zur Minderung aerodynamischer Emissionen	
	Ersatz von Diesel-Antrieb durch E-Mobilität	
Übertragungsweg	Lärmschutzwände und -wälle Auch: niedrige Lärmschutzwände mit einer Höhe von bis zu 75 cm und niedrigste Lärmschutzwände von ca. 36 cm Höhe	Reduzierung bis 20 dB(A) möglich
Immissionsort	Schallschutzfenster, schallgedämmten Rollladenkästen und ggf. zusätzliche Lüftungssysteme	Reduzierung bis zu 42 dB(A) bei geschlossenen Fenstern
planerischer Lärmschutz	räumliche Trennung durch einen genügenden Abstand zwischen Wohnnutzung und Verkehr	deutliche Reduzierungen in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten
	Abschirmung der Wohnnutzung durch die räumliche Anordnung von Gebäuden oder die Orientierung der Räumlichkeiten in den Gebäuden	deutliche Reduzierungen in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten

5.3 Maßnahmen bei industriellen Anlagen

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind Maßnahmen an industriellen Anlagen nicht notwendig, da das Schutzniveau der TA Lärm über den Auslöseschwellen der Lärmaktionsplanung liegt. Die Einhaltung der TA Lärm wird durch die zuständigen Überwachungsbehörden gewährleistet.

5.4 Betrachtung ausgewählter Maßnahmen

5.4.1 Reduzierung von antriebsbedingten Fahrzeuggeräuschen auf Straßen

Bei Sportwagen und Motorrädern liegt aufgrund der großen Motorenleistung und hohen Drehzahlbereichen ein enormes Lärmpotential vor, welches durch starkes Beschleunigen und oder hoctouriges Fahren oftmals ausgeschöpft wird.

Die Grenzwerte für die zulässigen Lärmemissionen von Kfz sind EU-weit harmonisiert. Seit 2016 sind die Geräuschemissions-Vorschriften für die Typengenehmigung von neuen Kfz verschärft worden. So ist durch die Einführung entsprechender Vorgaben auf der Rechtsetzungsebene der Europäischen Union am 13.02.2023 etwa ein Geräuschbestimmungsverfahren unter realen Fahrbedingungen (RD-ASEP; Real Driving Additional Sound Emission Provisions) in die Typzulassung bestimmter Motorräder eingeführt worden. Bis dahin erfolgten Geräuschmessungen lediglich unter Volllast in ausgewählten Betriebsstufen im Geschwindigkeitsbereich von 20 bis 80 km/h. Nunmehr werden alle realen Fahrsituationen bis 100 km/h und bis 80 % der Motornenn-drehzahl eines Motorrades mittlerer und hoher Leistung in das Geräuschbestimmungsverfahren einbezogen. Zudem erfolgt die Prüfung zusätzlicher Geräuschforderungen für leistungsstarke Motorräder und deren Austauschschalldämpfer künftig nicht mehr durch den Hersteller selbst, sondern durch eine neutrale Stelle (Technischer Dienst). Bereits zugelassene Motorräder und Sportwagen dürfen weiterhin betrieben werden (Bestandsschutz).

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

Bei Soundgeneratoren (Soundaktoren) wird das Motorengeräusch z.B. durch spezielle am Auspuffrohr befestigte Lautsprecher künstlich verändert. Einzige Ausnahme bilden elektrisch betriebene Fahrzeuge, welche künstliche Warngeräusche von sich geben dürfen.

Bei sogenannten Klappenauspuffanlagen kann der Abgasstrom wahlweise über schallgedämpfte bis ungedämpfte große Kanäle geführt werden. Der Schalldämpfereinsatz wird manchmal auch entfernt.

Ab Werk verbaute, modifizierte Klappensteuerungen oder Soundgeneratoren und Nachrüstungen sind nur noch zulässig, wenn das Kfz dadurch in allen realen Betriebszuständen nicht lauter wird.²⁸

²⁸ Verkehrsblatt BMVI 5/18

Eine Nachrüstung muss genehmigt, d.h. in den Kfz-Schein eingetragen werden. Die verbauten Teile brauchen ein amtliches Prüfzeichen. Auch hier gilt allerdings der Bestandsschutz.

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

Die Umweltministerkonferenz stellte am 9. November 2018 fest, dass insbesondere Fahrzeuge, die mit Klappenauspuffanlagen oder Soundgeneratoren ausgestattet sind, zunehmend Verursacher unnötigen Straßenverkehrslärms sind. In dem betreffenden Beschluss wird die Verkehrsministerkonferenz gebeten, die Rahmenbedingungen sowohl für eine Überwachung der Geräuschemissionen bei den regelmäßigen Hauptuntersuchungen als auch für wirksame Verkehrskontrollen zu schaffen, um so Manipulationen an Motorrädern oder Autos entgegenzuwirken. Der Bund wird zudem gebeten, sich auf europäischer und internationaler Ebene für eine weitere Verbesserung des Typgenehmigungsverfahrens bei dem Nachweis der Einhaltung der Geräuschgrenzwerte einzusetzen. Dies betrifft insbesondere die Fortschreibung der „Zusätzlichen Bestimmungen zu Geräuschemissionen“ (ASEP) durch Anpassung an die realen Nutzungsbedingungen, belegt mit einem Grenzwert in allen Betriebszuständen in einem Geschwindigkeitsbereich bis mindestens 100 km/h sowie die Prüfung durch unabhängige Sachverständige. Außerdem soll der Bund prüfen, ob in Deutschland Klappenauspuffanlagen bereits zum jetzigen Zeitpunkt verboten werden können.

Der Bundesrat hat in seiner Entschließung von 15. Mai 2020 (Drucksache 125/20)²⁹ einen Maßnahmenkatalog zur wirksamen Minderung und Kontrolle von Motorradlärm gefordert. Dies beinhaltet u.a. strengere Grenzwerte (EU), Erhöhung des Sanktionsniveaus (Bund), Verbot des „Sounddesigns“ (Bund), Werbekampagnen für leises Fahren (Bund), Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen für zeitlich befristete Fahrverbote für Motorräder (Bund).

Die Umweltministerkonferenz (UMK) hat am 13. Mai 2022 die evaluierten Eckpunkte zur Verbesserung des Verkehrslärmschutzes beschlossen, welche u.a. die Forderung der Verbesserung von Durchsetzungs- und Kontrollmöglichkeiten beinhaltet.

Die aktuellen Beschlüsse der UMK sowie die dazugehörigen Berichte des BMDV sind öffentlich³⁰:

²⁹ [https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2020/0101-0200/125-20\(B\).pdf?__blob=publicationFile&v=1](https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2020/0101-0200/125-20(B).pdf?__blob=publicationFile&v=1)

³⁰ <https://www.umweltministerkonferenz.de/>

5.4.2 Leise Reifen

Durch das Abrollen der Reifen auf der Fahrbahn entsteht Straßenlärm. Ab Geschwindigkeiten von etwa 30 km/h bei Pkw und ab etwa 60 km/h bei LKW ist das Reifen-Fahrbahngeräusch zunehmend die dominierende Lärmquelle.

Die Rollgeräusche entstehen dabei durch mechanische Schwingungen des Reifens und aerodynamische Ereignisse wie dem „Air-pumping“ und des Horneffekts an der Kontaktfläche. Die mechanische Anregung wird dabei maßgeblich durch die Verformung des Reifens beim Rollvorgang in Zusammenspiel mit der Fahrbahntextur verursacht.³¹

Die mechanischen und konstruktiven Eigenschaften bestimmen dabei maßgeblich die Geräuschemission der Reifen. So steigt die Lärmemission durch zunehmende Reifenhärte, Reifenbreite und fehlende Längsprofilierung. Unregelmäßige Profilteilungen vermeiden tonale Anteile im Geräusch.

Geräuschoptimierte, lärmarme Reifen können dabei einen wirksamen Beitrag zur Minderung des Straßenverkehrs leisten, so die Aussage des Umweltbundesamtes. Bereits seit 1997 gibt es den Blauen Engel für lärmarme und kraftstoffsparende Reifen. Diese Reifen halten den Geräusch-Grenzwert für einen Reifen mit einer Nennbreite von 245 bis 275 mm von 72 dB(A) für das Vorbeifahrgeräusch ein.

Seit dem 01.12.2012 besteht aufgrund der Reifen-Kennzeichnungs-Verordnung EU/1222/2009 i.V.m. EG/661/2009 eine gesetzliche Pflicht für Reifenhersteller in der EU zur Kennzeichnung bei Neureifen. Die Umsetzung dazu erfolgte in Form des Effizienzlabels (EU-Label). Das Label umfasst dabei die drei Parameter sparsam (Kraftstoffeffizienz), sicher (Nasshaftung) und leise (Außengeräusch). Letzteres ist maßgeblich zur Reduktion der Reifen-Fahrbahngeräusche. Sind die Reifen im Piktogramm (siehe

Abbildung 5) nur mit einer schwarzen Welle gekennzeichnet, so reduziert sich das Abrollgeräusch um 20% im Vergleich zu Reifen mit drei schwarzen Wellen und damit mindestens um 3 dB(A). Dies entspricht einem Lärmpegel von <69 dB(A) bei Reifen mit einer Nennbreite von 245 bis 275 mm.

³¹ [Weitere Fachinformationen - Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg \(baden-wuerttemberg.de\)](http://www.umwelt.baden-wuerttemberg.de)



Abbildung 5: Klasse externer Rollgeräusche.³²

5.4.3 LKW-Maut

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

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

Externe Kosten des LKW-Verkehrs werden mit einem zusätzlichen Mautteilsatz für die verursachten Lärmbelastungskosten von mindestens 0,012 Euro je Kilometer berücksichtigt.³³

³² Verordnung Nr. 1222/2009 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 25. November 2009, Anhang I.

³³ Bundesfernstraßenmautgesetz, abgerufen am 15.01.2024

5.4.4 Geschwindigkeitskontrollen

Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen erreichen mit höherer Effizienz ihr Ziel, wenn sie entsprechend kontrolliert werden. Die Verkehrsüberwachung durch örtliche Ordnungsbehörden und Polizeibehörden ist für Hessen mit dem Erlass des Hessischen Ministeriums des Innern und für Sport vom 5. Februar 2015, Staatsanzeiger 9/2015 S. 182 geregelt. Sie lässt sich wie folgt zusammenfassen:

Stationäre Geschwindigkeitsmessstellen liegen, außer bei Autobahnen, in der Zuständigkeit der Kommune. Diese benötigt zur Errichtung einer stat. Messstelle die Zustimmung der Hessischen Hochschule für öffentliches Management und Sicherheit. Es besteht die Möglichkeit, stationäre Geschwindigkeitskontrollen aus Lärmschutzgründen aufzustellen. Ein Antrag auf Aufstellung einer Geschwindigkeitsmessanlage aus Lärmschutzgründen wird grundsätzlich befürwortet, wenn die Örtlichkeit im Lärmaktionsplan als schutzwürdig aufgeführt wurde, und die zuständige Kommune durch verdeckt erhobene Verkehrsdaten nachweisen kann, dass die aus Lärmschutzgründen angeordneten Höchstgeschwindigkeiten nicht eingehalten werden.

Mobile, temporäre Geschwindigkeitsüberwachung obliegt zu gleichen Teilen den örtlich zuständigen Ordnungsämtern sowie der Landespolizei, auf den Bundesautobahnen in Hessen ist ausschließlich nur die Landespolizei zuständig.

5.4.5 Maßnahmen gegen Motorradlärm

Die effektivste ordnungsrechtliche Maßnahme gegen Motorradlärm an der betreffenden Straße ist ein Fahrverbot. Für derartige Verkehrsbeschränkungen bestehen allerdings hohe fachliche und rechtliche Hürden. So sind beispielsweise Verkehrsbeschränkungen für Motorradfahrer aus Lärmschutzgründen deswegen so schwierig rechtssicher anzuordnen, da die von einer Straße ausgehenden Lärmimmissionen gemäß den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90) in einem Berechnungsverfahren ermittelt werden, bei denen Motorräder wie Pkw gewertet werden. Überdies wird in dem Berechnungsverfahren auf eine Durchschnittslärbetrachtung bezogen auf das gesamte Kalenderjahr abgestellt. Gerade Motorradlärm tritt jedoch lokal und saisonal geballt auf. Die Beurteilung der Zumutbarkeit der Motorradgeräusche kann daher wegen ihrer besonderen Art nur im Rahmen einer Einzelfallbetrachtung vorgenommen werden.

Die Umweltministerkonferenz (UMK) hat am 13. Mai 2022 die evaluierten Eckpunkte zur Verbesserung des Verkehrslärmschutzes beschlossen, welche u.a. die Forderungen nach Verkehrsbeschränkungen an besonders von motorisiertem Freizeitverkehr belasteten Strecken erleichtern sowie Durchsetzungs- und Kontrollmöglichkeiten verbessern beinhalten.

Die aktuellen Beschlüsse der UMK sowie die dazugehörigen Berichte des BMDV sind öffentlich³⁴.

Verkehrsüberwachung und technische Fahrzeugkontrollen

Die Steigerung der Verkehrsregeltreue bei motorisierten Zweiradfahrenden und hiermit einhergehend auch die Reduzierung der Lärmbelastung für die betroffene Wohnbevölkerung ist ein Schwerpunkt der unter der Federführung des Polizeipräsidiiums Südhessen erstellten und hessen-weit umgesetzten Motorrad-Konzeption. Tragende Säule ist neben der Prävention auch die Feststellung und Verfolgung von durch Motorradfahrende begangenen Regelverstößen.

Um mögliches Fehlverhalten von Motorradfahrern zu ahnden, setzt die Polizei Hessen beispielsweise Motorräder mit fest verbauter Videoanlage ein, die ein mögliches Fehlverhalten von Motorradfahrenden beweissicher dokumentieren können. Mit dem mobilen Geschwindigkeitsmesssystem „ESO 3.0“ verfügt die hessische Polizei zudem über motorradspezifische Messtechnik, die auch in Kurvenbereichen zum Einsatz kommen kann und die Aufnahme des hinteren Kennzeichens ermöglicht.

Zum Erkennen von lärmrelevanten technischen Veränderungen an Motorrädern verfügt das Polizeipräsidium Südhessen zudem über Schallpegelmessgeräte, um Standgeräuschemessungen durchführen und erste Verdachtsmomente verifizieren zu können. Bei vielen Kontrollen in der polizeilichen Praxis zeigt sich jedoch, dass subjektiv als zu laut empfundene Motorräder dennoch nicht zu beanstanden sind, weil sich die Geräuschemissionen im rechtlich zulässigen Rahmen bewegen.

Ergänzt werden sollten die ordnungsrechtlichen Überwachungsmaßnahmen um intensive Aufklärungsarbeit wie Hinweisschilder, um ein lärmärmeres Verhalten zu fördern.

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

Präventionsveranstaltungen / Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der Polizei

Im Rahmen der so genannten „Biker-Safety-Tour“ (durch die Polizei geführte Ausfahrt mit Präventionscharakter) werden auch in Hessen die Teilnehmenden hinsichtlich der besonderen Aspekte der Teilnahme am Straßenverkehr mit Motorrädern im Allgemeinen, aber auch mit Blick auf die Lärmbelastung der Bevölkerung im Besonderen, sensibilisiert.

³⁴ <https://www.umweltministerkonferenz.de/>

Zudem wird Aufklärungsarbeit mittels einer Internetpräsenz in den sozialen Medien betrieben.

Einsatz von „Lärm-Displays“

Zur Aufklärung und Sensibilisierung der Motorradfahrenden setzt das Land Hessen sogenannte Lärmdisplays ein. Bei Lärmdisplays werden den Motorradfahrenden über ein Display negative Rückmeldungen (z. B. „leiser“ ☹️) gegeben, wenn ein bestimmter Lärmpegelwert überschritten wird. Es handelt sich dabei um eine unverbindliche Aufforderung an die Motorradfahrenden, die an deren Vernunft und deren Einsicht appelliert und ergänzend zu der repressiven Verkehrsüberwachung vorgenommen wird.

Hinweisschilder:

Es wurden beispielsweise im Jahr 2022 in Kooperation mit dem ADAC Hessen-Thüringen e. V. durch die Odenwälder Kommunen an 18 Standorten Schilder zur Sensibilisierung der Motorradfahrenden im Hinblick auf die fahr- dynamisch bedingten Lärmimmissionen aufgestellt. Die Schilder sollen zukünftig von März bis Ende Oktober eines jeden Jahres aufgestellt werden.

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWVW) hatte hierzu eine Handreichung vom 05.05.2021 zur Anbringung/Aufstellung von nicht-amtlichen Schildern bzw. Hinweistafeln zur Sensibilisierung von Motorradfahrenden in Bezug auf eine lärmärmere Fahrweise herausgegeben.

Die Lärmaktionsplanung begrüßt die bereits in Hessen initiierten Maßnahmen und setzt sich für eine verstärkte Umsetzung dieser ein.

5.4.6 Optimierung der Übergangskonstruktionen von Autobahnbrücken

Der Austausch oder die Erneuerung von Übergangskonstruktionen erfolgt in der Regel lediglich im Sanierungsfall des Bauwerks. Solange der Bauwerkszustand keine Sanierung oder Erneuerung erfordert, besteht seitens Autobahn GmbH in der Regel keine Veranlassung bzw. Verpflichtung zur Erneuerung einzelner Bauteile. Ein Austauschprogramm zugunsten des Lärmschutzes besteht nicht. Neue Übergangskonstruktionen sind in der Regel deutlich weniger hörbar, lösen aber dennoch technisch bedingt ein wahrnehmbares Überfahrgeräusch aus.

5.4.7 Versetzen von Ortstafeln

Die Versetzung von Ortstafeln (mit dem Nebeneffekt einer Geschwindigkeitsreduzierung) kann nicht mit Lärmschutz begründet werden. Die Lage von Ortsschildern ist in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) geregelt. Diese gibt vor, dass Ortstafeln ohne Rücksicht auf die Gemeindegrenze und Straßenbaulast in der Regel dort anzuordnen sind, wo ungeachtet einzelner unbebauter Grundstücke die geschlossene Bebauung auf einer der beiden Seiten der Straße für den ortseinwärts Fahrenden erkennbar beginnt. Eine geschlossene Bebauung liegt

demnach vor, wenn die anliegenden Grundstücke von der Straße erschlossen werden. Mit Erlass des hessischen Verkehrsministeriums vom 11.08.2016, verlängert durch Erlass vom 22.11.2023, ist diese Regelung im Hinblick auf die von innerörtlichen Straßen ausgehenden komplexen Verkehrssituationen konkretisiert bzw. erweitert worden. Hiervon unabhängig wird die Möglichkeit einer schrittweisen Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vor Ortsdurchfahrten aus Lärmschutzgründen im Lärmaktionsplan einzelfallbezogen geprüft. Nach der VwV-StVO dürfen vor dem Beginn geschlossener Ortschaften Geschwindigkeitsbeschränkungen zur stufenweisen Anpassung an die innerorts zulässige Geschwindigkeit nur angeordnet werden, wenn die Ortstafel nicht rechtzeitig, im Regelfall auf eine Entfernung von mindestens 100 m, erkennbar ist.

5.4.8 Generelle Geschwindigkeitsreduzierungen (Absenkung der Regelgeschwindigkeit)

Häufig diskutierte Maßnahmen sind auch bundesweite oder stadtweite Geschwindigkeitsreduzierungen um Verkehrslärm zu reduzieren:

- Tempo 30 km/h in städtischen Bereichen.
- Tempo 130 km/h auf Autobahnen.

Der Effekt der Lärmreduzierung ergibt sich nicht nur aus der geringeren Geschwindigkeit, sondern auch aufgrund des einheitlicheren Verkehrsflusses.

Die maximal zulässige Geschwindigkeit innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften ist in § 3 StVO geregelt. Eine mögliche Änderung dieser bundesgesetzlichen Vorschrift hat durch den Bundesverordnungsgeber zu erfolgen.

Die im Juli 2021 gegründete Initiative ‚Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten‘ setzt sich gegenüber dem Bund dafür ein, dass die Kommunen selbst darüber entscheiden dürfen, wann und wo welche Geschwindigkeiten angeordnet werden. In der Initiative engagieren sich inzwischen über 1.000 Kommunen.³⁵

5.4.9 Erleichterte Bedingungen für Geschwindigkeitsreduzierungen

Ausschließlich im Rahmen der Bundesgesetzgebung können Vorgaben für die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Straßenverkehrs-Ordnung StVO) geregelt werden. Das Land Hessen hat sich im Rahmen der Verkehrsministerkonferenzen (VMK) am 19./20.04.2018 bzw. am 09./10.10.2019 für eine Stärkung des ordnungsrechtlichen Straßenverkehrslärmschutzes, u.a. für eine Absenkung der Richtwerte um 6 dB(A) eingesetzt.

³⁵ <https://www.lebenswerte-staedte.de/de/die-initiative.html>

In der Verkehrsministerkonferenz vom 04./05.05.2022 wurden die vor dem Hintergrund bestehender Lärmprobleme hohe Dringlichkeit einer Novellierung des Verkehrslärmschutzrechts betont und auf eine auch zeitlich höhere Priorisierung der Thematik gegenüber dem BMDV gedrängt.

Die Umweltministerkonferenz (UMK) hat am 13.05.2022 die evaluierten Eckpunkte zur Verbesserung des Verkehrslärmschutzes beschlossen, die u.a. die erleichterte Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen beinhalten.

Hiervon unabhängig hat das Land Hessen im Rahmen des Bundesratsverfahrens zur Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (Drucksache 591/19) denjenigen Änderungsanträgen anderer Bundesländer zugestimmt, die eine erleichterte Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen vorsahen.

Die aktuellen Beschlüsse der VMK und UMK sowie die dazugehörigen Berichte des BMDV sind öffentlich.³⁶

5.4.10 Ausbau des ÖPNV

Die Stärkung des ÖPNV ist ein wichtiges Instrument, um eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu bieten und die Verkehrswende zu fördern.

In Hessen konnte bereits 2017 das Schülerticket eingeführt werden. Mit diesem Ticket können Schülerinnen, Schüler und Auszubildende in ganz Hessen für nur einen Euro am Tag rund ums Jahr Bus und Bahn fahren. Seit 2018 steht allen Landesbediensteten das Landesticket Hessen zur Verfügung. Zum 01.05.2023 wurde deutschlandweit das 49-Euro-Ticket eingeführt, eine Zeitfahrkarte für den öffentlichen Personennahverkehr für alle Nahverkehrsmittel in Deutschland.

Ein weiterer wichtiger Baustein zum Umstieg des Individualverkehrs auf den ÖPNV ist der Ausbau des Schienennetzes und die Realisierung wichtiger Schienenprojekte, beispielsweise der Ausbaustrecke / Neubaustrecke Fulda-Gerstungen.

³⁶ <https://www.verkehrsministerkonferenz.de/>

6 Lärmkartierung

6.1 Rechtsgrundlagen zur Berechnung von Lärm

Lärmmessungen stellen im Gegensatz zu Berechnungen immer nur eine Momentaufnahme der Geräuschsituation an einem bestimmten Messort dar, die nicht repräsentativ für den Jahresverlauf ist. Daher werden für die flächendeckende Ermittlung der Lärmeinwirkungen i. d. R. Berechnungsverfahren eingesetzt. Aus diesem Grund sind nach den einschlägigen Lärmschutzvorschriften nur Verkehrslärberechnungen zulässig.

Die einschlägigen Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmbelastung aus dem Straßenbereich überschätzen die Lärmimmissionen generell zu Gunsten der Betroffenen und räumen diesen damit einen höheren Schutzanspruch ein.

6.2 Straßenverkehrslärm

Als fachliche Grundlage für die 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurde der Umgebungslärm im Jahr 2022 vom zuständigen Hessischen Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) flächendeckend für ganz Hessen berechnet. Als Berechnungsgrundlage wurde die „Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an bodennahen Quellen (BUB, veröffentlicht Bundesanzeiger vom 28.12.2018, S. 1 bis 70)“ eingesetzt.

Es wurden zwei Lärmindizes berechnet:

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

Die Berechnung basiert im Wesentlichen auf den folgenden Eingangsdaten:

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

Die Lärmbelastung wird vor allem durch folgende Einflussgrößen geprägt:

- Durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV)

-
- LKW-Anteil,
 - Fahrbahnbelag,
 - Geschwindigkeit der Pkw und LKW,
 - Steigungen und Gefälle
 - ggf. vorhandene Lärmschutzwände und -wälle.

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

Im Gegensatz zur von der EU für die Umgebungslärmkartierung vorgeschriebene Lärmberechnungsvorschrift für Straßenverkehrslärm (BUB) wird von den deutschen Straßenverkehrsverwaltungen für die Beurteilung von Straßenverkehrslärm die Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90 oder RLS-19) zu Grunde gelegt. Die Ergebnisse der RLS-Berechnungen können sich von den Ergebnissen der Umgebungslärmkartierung unterscheiden, da u.a. die Bezugszeiträume für die Lärmindizes nicht identisch sind. Bei der RLS wird zwischen Tag (06:00 bis 22:00 Uhr) und Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr) unterschieden.

Beurteilung der Straßenlärmergebnisse:

Für die Interpretation der Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung und insbesondere beim Vergleich der aktuellen Ergebnisse der Straßenlärmkartierung mit den Ergebnissen der letzten Kartierungen ist es wichtig, die Ursachen für mögliche Differenzen im Lärmraster aber auch in den Belastetenzahlen zu kennen.

Eine wesentliche Ursache für Veränderungen der aktuellen Ergebnisse gegenüber den bisherigen Ergebnissen der Umgebungslärmkartierungen ist der Wechsel der Berechnungsvorschriften im Jahr 2019. Im Abschlussbericht zur Umgebungslärmkartierung 2022 wird ausführlich dargelegt, warum Unterschiede in der Rasterdarstellung der Immissionspegel und in den Belastetenzahlen zwischen den unterschiedlichen Kartierungsjahrgängen nicht zwingend auf eine tatsächliche Veränderung der Straßenlärmbelastung innerhalb der betroffenen Kommune zurückzuführen sind. Im Folgenden werden einige wesentliche Gründe hierfür erläutert.

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

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

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

6.3 Schienenverkehrslärm

Als fachliche Grundlage für die 4. Runde der Lärmaktionsplanung wurde der Umgebungslärm im Jahr 2022 vom Eisenbahnbundesamt (EBA) bzw. vom Hessischen Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) flächendeckend für ganz Hessen berechnet. Als Berechnungsgrundlage wurde die „Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB)“ angewendet.

Es wurden zwei Lärmindizes berechnet:

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

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

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

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

- die Anzahl, Länge und Geschwindigkeit der verkehrenden Züge,
- die Zuggattungen (Personen-/ Güterzüge) und
- die Topografie und Besonderheiten des Schienenweges wie Brücken, enge Kurven und Bahnübergänge
- das Gelände und abschirmende Hindernisse (Lärmschutzbauwerke und Gebäude)

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

In Deutschland gibt es zwei parallel anzuwendende Berechnungsvorschriften:

- die Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03) und
- Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB)

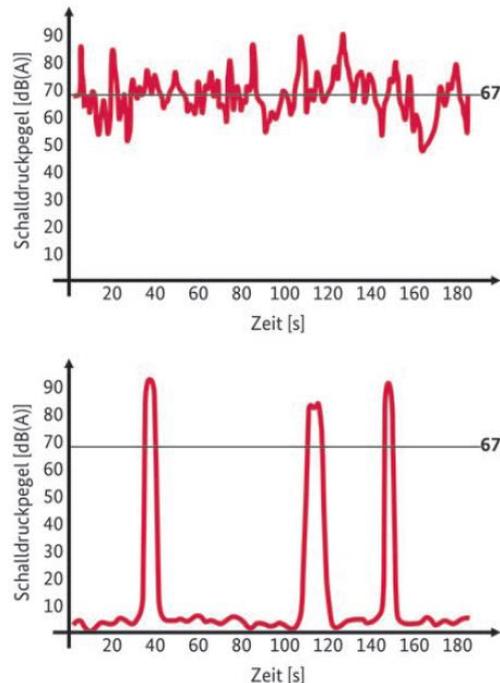


Abbildung 6: Schalldruckpegel und Mittelungspegel im Straßenverkehr (oben) und im Schienenverkehr (unten) © EBA.³⁷

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

Die „Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB)“ vom 7. September 2021,³⁸ die zur Berechnung im Rahmen der Umgebungslärmkartierung heranzuziehen ist, ist in Bezug auf Schienenlärm angelehnt an die Schall 03, wurde jedoch an die Erfordernisse der Anhänge I und II der Umgebungslärmrichtlinie angepasst.

³⁷ Lärmaktionsplan Teil A an Haupteisenbahnstrecken des Bundes, Eisenbahn-Bundesamt, S. 13.

³⁸ BAnz AT 05.10.2021 B4, Ber. 02.12.2021 B6

6.4 Industrielärm

Mit der „Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB)“ werden die Lärmindizes für Industrie und Gewerbeanlagen berechnet, die für die Kartierung von Umgebungslärm nach § 47c des Bundes-Immissionsschutzgesetzes benötigt werden. Die BUB ist angelehnt an die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm), wurde jedoch an die Erfordernisse der Anhänge I und II der Richtlinie 2002/49/EG angepasst.

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

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

6.5 Lärmkartierung der 4. Runde in Hessen

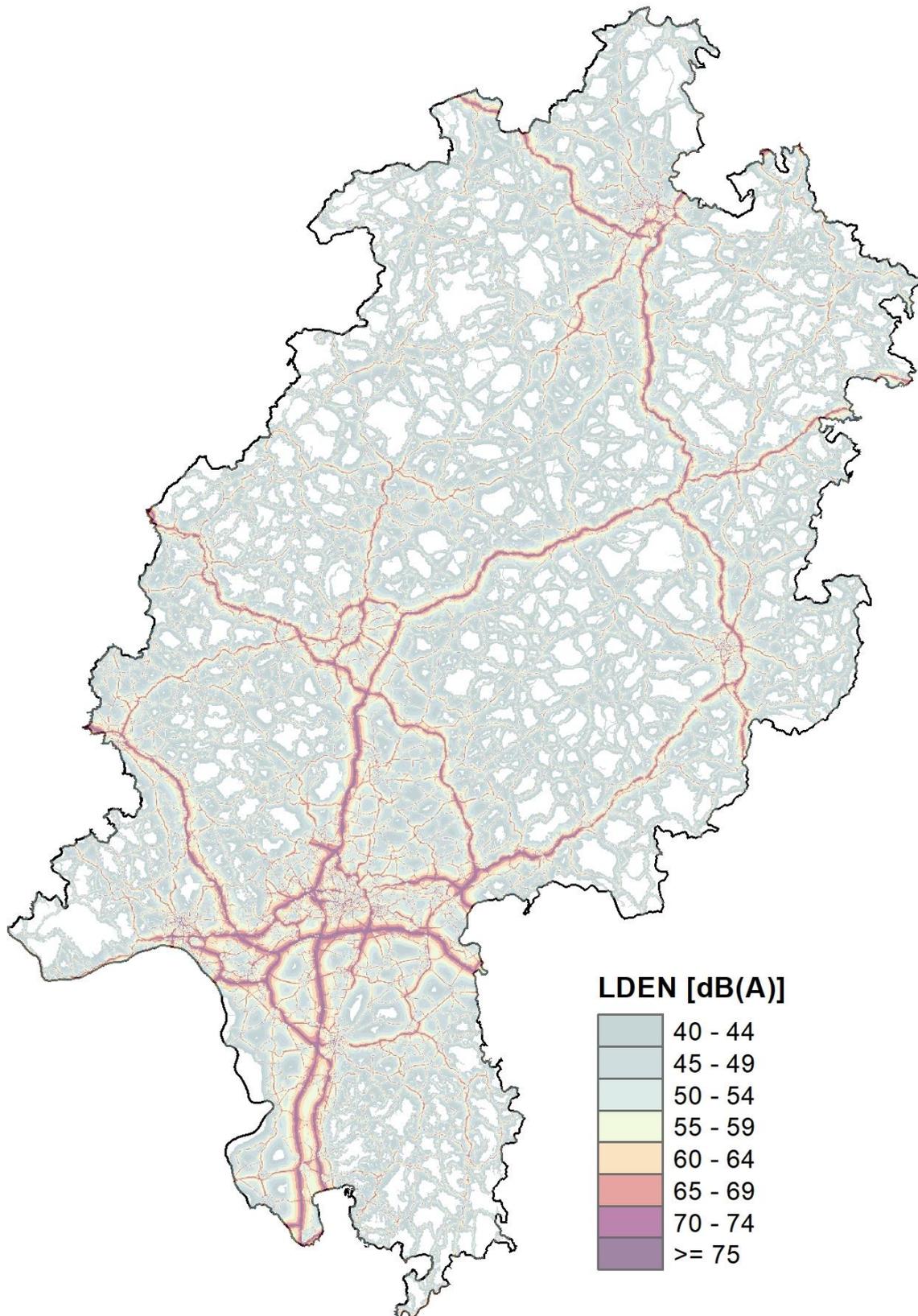


Abbildung 7: Straßenverkehrslärm der Umgebungslärmkartierung Hessen 2022 [HLNUG 2022]

Die strategische Lärmkartierung 2022 des HLNUG bildet die Grundlage für die Erstellung der Lärmaktionspläne der hessischen Regierungspräsidien. Dabei werden alle Straßenabschnitte mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Kfz/a (entspricht etwa 8.200 Kfz/24 h) gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie kartiert.

Das Land Hessen hat sich auch in Runde 4 der Lärminderungsplanung entschieden, die Umgebungslärmkartierung für den Straßenverkehr auf alle Straßen auszudehnen, für die Verkehrszahlen vorliegen. Die kartierte Streckenlänge beträgt ca. 46.076 km. Eine grafische Übersicht der kartierten Straßen zeigt die obige Abbildung.

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

Weitere Hintergrundinformationen zur Umgebungslärmkartierung Hessen finden sie unter (www.hlnug.de) sowie im ebenfalls dort veröffentlichten Abschlussbericht zur Umgebungslärmkartierung 2022³⁹.

In drei von den sechs hessischen Ballungsräumen werden vom HLNUG neben dem Straßenverkehrslärm auch der Lärm ausgehend von Straßenbahnen, oberirdischen U-Bahnen und Privatbahnen berechnet. Des Weiteren werden nicht bundeseigene Eisenbahnstrecken kartiert.

Die bundeseigenen Haupteisenbahnstrecken und in den Ballungsräumen die bundeseigenen Nebenstrecken werden für ganz Deutschland dagegen vom zuständigen Eisenbahn-Bundesamt (EBA) kartiert und in einem webbasierten Lärmviewer veröffentlicht.⁴⁰ Die Belastetenzahlen sind ebenfalls vom Eisenbahn-Bundesamt ermittelt und veröffentlicht worden.⁴¹ Auf diese wird explizit verwiesen.

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

³⁹https://www.hlnug.de/fileadmin/dokumente/laerm/laermkartierung/Abschlussbericht_ULK_2022_23_05_30.pdf

⁴⁰https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de/?lang=de&topic=ulr_r4&bgLayer=sgx_geodatenzentrum_de_web_grau_EU_EPSG_25832_TOPPLUS&catalogNumber=15,11,12,10,13&E=579056.88&N=5687905.82&zoom=5

⁴¹https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Laerm/Laermstatistik_BL_Hauptstrecken.html?nn=1572778

§ 47 d Abs. 1 Nr. 2 BImSchG bei Überschreitung relevanter Grenzwerte im Rahmen der Prioritätensetzung bei Lärmschutzmaßnahmen eingegangen werden.

Im Lärmviewer Hessen können neben den Ergebnissen der aktuellen Lärmkartierung 2022 auch die Ergebnisse der vorangegangenen Lärmkartierungen aus den Jahren 2007, 2012 und 2017 eingesehen werden. Aufgrund der bei diesen Lärmkartierungen zugrunde gelegten variierenden Modelldaten, die jeweils nach den Vorgaben der EU-Umgebungslärm-Richtlinie vorgegeben waren, sind bei einem Vergleich der Ergebnisse die jeweiligen Randbedingungen zu betrachten. Veränderungen der Lärmbelastungen können hier auch „nur“ das Resultat der unterschiedlichen Datengrundlagen sein.

Das HLNUG hat 2017 eine Gesamtlärmkarte und darauf basierend eine Karte mit potenziell ruhigen Gebieten erarbeitet. Die Ergebnisse sind im Lärmviewer Hessen veröffentlicht.

7 Ablauf der Lärmaktionsplanung der 4. Runde in Hessen

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

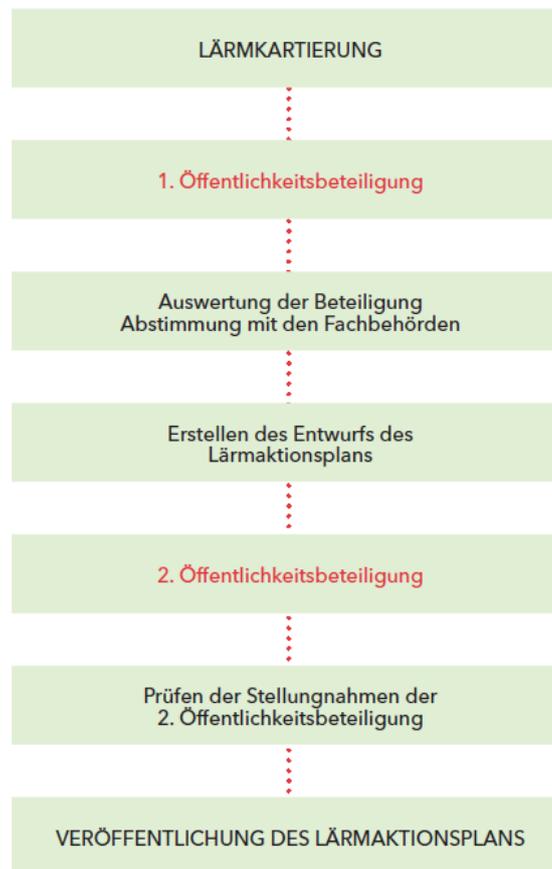


Abbildung 8: Schematischer Ablauf der Lärmaktionsplanung⁴²

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.

Es werden nur Bereiche, in denen Wohnbevölkerung mit einer Lärmbelastung von $L_{DEN/Night} \geq 65/55$ dB(A) ausgesetzt ist, als Lärmkonfliktpunkte bezeichnet.

Die Betroffenheitsanalyse an einem Lärmkonfliktpunkt erfolgt durch Berechnung der Lärmkennziffer. In der Lärmkennziffer (LKZ) wird die Stärke der Lärmbelastung am

⁴²https://umwelt.hessen.de/sites/umwelt.hessen.de/files/2022-11/vhb_lap_strassenverkehr_2022_bf.pdf

jeweiligen Ort und die Anzahl der dort betroffenen Anwohner zusammengeführt. Je mehr Menschen von hohen Immissionspegeln betroffen sind, desto größer ist ihr Wert und als desto gravierender ist der Lärmkonflikt infolgedessen einzustufen.⁴³

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligungen werden die Kommunen sowie die Bürgerinnen und Bürger aufgefordert, Maßnahmen zur Lärminderung zu den einzelnen Lärmkonfliktpunkten vorzuschlagen. Die erste Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt vor Aufstellung des Planes mit dem Vorliegen der Lärmkartierung. Sowohl die Lärmkartierung als auch die Stellungnahmen der Betroffenen werden ausgewertet, und ggf. um eigene Maßnahmenvorschläge ergänzt. Bestehende Lärmkonflikte aus vorherigen Plänen werden weiterverfolgt.

Bereits umgesetzte bzw. abschließend geprüfte Maßnahmen werden trotz Eingaben aus der Öffentlichkeitsbeteiligung nur neu betrachtet, soweit sich wesentliche Änderungen (Veränderungen in den Verkehrsdaten, neue Belastungen, u.ä.) ergeben haben. Die Maßnahmen, die sich seit letzter Runde noch in Prüfung oder Umsetzung befinden, werden weiterverfolgt. Neu genannte Lärmkonflikte werden neu aufgenommen.

Zeichnet sich nach den vorläufigen Berechnungen der Lärmaktionsplanung ab, dass Auslösewerte für Lärmschutzmaßnahmen in den einschlägigen Vorschriften überschritten werden, werden die zuständigen Behörden zur Prüfung der Maßnahmen aufgefordert.

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

Im Rahmen einer zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung kann zum Lärmaktionsplanentwurf Stellung genommen werden. Neue Maßnahmenvorschläge, die im Rahmen dieser zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung eingehen, werden lediglich als Prüfauftrag erfasst.

Alle Maßnahmen, die bis zur Fertigstellung des Lärmaktionsplans nicht abschließend geprüft wurden, werden als Prüfauftrag aufgenommen. Diese werden nach der Veröffentlichung des Lärmaktionsplans durch die planaufstellende Behörde weiterverfolgt. Ein Zwischenbericht zum Stand der in Prüfung befindlichen Maßnahmenvorschläge zwischen der 4. und der 5. Runde der Lärmaktionsplanung wird angestrebt.

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

⁴³ https://umwelt.hessen.de/sites/umwelt.hessen.de/files/2022-11/vhb_lap_strassenverkehr_2022_bf.pdf

8 Mitwirkung der Öffentlichkeit der 4. Runde in Hessen

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

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

8.1 1. Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden mit Rundschreiben vom 6. November 2022 alle hessischen Kommunen und Landkreise aufgefordert, Lärmschwerpunkte sowie Maßnahmen zur Lärminderung zu möglichen Lärmkonfliktpunkten vorzuschlagen, sowie bereits erfolgte Maßnahmen zur Lärminderung zu benennen.

Die Bevölkerung wurde durch Veröffentlichung im Staatsanzeiger am 21. November 2022, sowie Pressemitteilungen aufgefordert, sich aktiv in die Aufstellung der Lärmaktionspläne einzubringen.

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

Über das Beteiligungsportal des Landes Hessen konnten Einwände und Vorschläge zur Lärminderung vorgebracht werden. Die Rückmeldung zu den Stellungnahmen erfolgt im Lärmaktionsplan.

Weitere Träger Öffentlicher Belange wurden angeschrieben und über die Öffentlichkeitsbeteiligung informiert.

Die Frist zur Eingabe von Stellungnahmen endete am 22. Januar 2023.

8.2 2. Öffentlichkeitsbeteiligung

Die 2. Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgt mit diesem Entwurf des Lärmaktionsplans. Die eingehenden Stellungnahmen werden im Lärmaktionsplan der Runde 4 berücksichtigt, dessen Veröffentlichung noch im Jahr 2024 erfolgen soll.

8.3 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Insgesamt gingen im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung aus den Landkreisen 330 Stellungnahmen ein, zum überwiegenden Teil mit mehreren Vorschlägen.

Die Würdigung aller Anregungen über Lärminderung an Hauptverkehrsstraßen, sowie Schienenstrecke erfolgt in diesem Lärmaktionsplan. Ausnahme bilden Maßnahmenvorschläge zu Schienenverkehrslärm an Strecken des Bundes mit Maßnahmen der Bundeshoheit, welche an das Eisenbahn-Bundesamt weitergeleitet werden.

Alle sonstigen Anregungen werden an die zuständigen Behörden übermittelt.

Die Unterrichtung der Öffentlichkeit erfolgt durch Veröffentlichung des Entwurfes und des endgültigen Lärmaktionsplanes.

9 Der Regierungsbezirk Kassel

9.1 Beschreibung des Regierungsbezirkes

Der Regierungsbezirk Kassel liegt in der Mitte Deutschlands. Er stellt im Bundesland Hessen neben den Regierungsbezirken Gießen und Darmstadt (für Mittel- und Südhessen) die Verwaltungseinheit für den Bereich Nord- und Osthessen dar. Der Regierungsbezirk grenzt im Westen an Nordrhein-Westfalen, im Norden an Niedersachsen, im Osten an Thüringen und im Süden an die Regierungsbezirke Gießen und Darmstadt bzw. das Bundesland Bayern. Insgesamt umfasst er eine Fläche von 8.289 km² und wird von ca. 1,2 Mio. Einwohnern bewohnt.

Der Regierungsbezirk Kassel unterteilt sich in

- den Landkreis Fulda
- den Landkreis Hersfeld-Rotenburg,
- den Landkreis Kassel,
- die kreisfreie Stadt Kassel,
- den Schwalm-Eder-Kreis,
- den Landkreis Waldeck-Frankenberg und
- und den Werra-Meißner Kreis.

Insgesamt umfasst der Regierungsbezirk 137 Städte und Gemeinden.

Kennzeichnend für den Regierungsbezirk Kassel ist die abwechslungsreiche, waldreiche und verhältnismäßig dünn besiedelte Landschaft aus flacheren Becken und Mittelgebirgszügen.

Die Städte bzw. Regionen Kassel und Fulda besitzen als die größten Städte des Regierungsbezirks Oberzentrumsfunktion und versorgen die Bevölkerung Nordhessens mit Waren und Dienstleistungen über den täglichen Bedarf hinaus.

Aus verkehrlicher Sicht spielt der Regierungsbezirk Kassel durch die Nord-Süd-Verbindung der A 7 und die Ost-West-Verbindungen A 4, A 5 und A 44 eine zentrale Rolle in Deutschland.

Die A 7, welche Norddeutschland über Kassel bzw. Fulda mit Süddeutschland verbindet, ist abschnittsweise mit über 70.000 Fahrzeugen pro Tag hoch belastet.

Die Verkehrswege A 44 und A 4 sind die kürzeste Verbindung des Ruhrgebietes und der Niederlande mit dem thüringisch-sächsischen Industriegebiet, dem Norden der Tschechischen Republik und Südpolen.

Seit der Wiedervereinigung Deutschlands hat der Verkehr in der Ost-West-Richtung sprunghaft zugenommen. Ein Beispiel hierfür ist die A 4 östlich des Kirchheimer Dreiecks, deren Verkehrsmenge in den 80ziger Jahren deutlich unter 10.000 Fahrzeugen pro Tag betrug und auf nunmehr über 40.000 Fahrzeuge pro Tag angestiegen ist.

Der bauliche Zustand der A 4 und A 44 basiert zum Teil noch auf der verkehrlichen Randlage zu Zeiten der deutschen Teilung. Die A 44 soll von Kassel zur A 4 im Raum Eisenach weitergeführt werden, wobei weite Teile bereits realisiert sind. Sie wird die Ortsdurchfahrten der B 7 von ihrem starken Durchgangsverkehr entlasten. Gleichzeitig wird die A 4 zwischen dem Kirchheimer Dreieck und der hessisch-thüringischen Landesgrenze grunderneuert.

Die A 66 verbindet den osthessischen Wirtschaftsraum um Fulda mit dem Großraum Rhein/Main. Der Lückenschluss der A 66 und ihr Anschluss an die A 7 bei Fulda wurden mit dem letzten Bauabschnitt bei Neuhof vollendet.

Die A 49 ist zwischen der Anschlussstelle Schwalmstadt und der A 5 noch nicht fertiggestellt. Sie wird künftig den Raum Kassel besser mit dem mittelhessischen Raum um Marburg und Gießen verbinden, wird aber durch ihre kürzere Trassierung auch einen Teil des Nord-Süd-Verkehrs von der A 7/A 5 aufnehmen. Auch hier werden die Ortsdurchfahrten, in diesem Fall der B 3, von Durchgangsverkehr entlastet.

Private Haupteisenbahnstrecken, also Strecken, die nach Allgemeinem Eisenbahngesetz genehmigt wurden und mehr als 30.000 Fahrbewegungen im Jahr aufweisen, sind ebenfalls in der Lärmaktionsplanung zu betrachten. Im Regierungsbezirk Kassel bestehen diese auf den Streckenabschnitt Kassel-Baunatal-Großenritte. Da dort nach Auswertung der Lärmkartierung 2022 keine Lärmkonfliktpunkte erkannt werden können, werden diese Strecken in Kapitel 10.3.1 nicht weiter behandelt.

Der Flughafen Kassel-Calden stellt keinen Großflughafen dar und bleibt daher unberücksichtigt.

9.2 Zusammenfassung der Daten der EU-Lärmkartierung

In den folgenden Tabellen werden die statistischen Daten der Umgebungslärmkartierung 2022 des Hessischen Landesamts für Naturschutz, Umweltschutz und Geografie aufgeführt.

Für Informationen zu den Belastetenzahlen an Schienenstrecken des Bundes wird nachrichtlich auf die bereits veröffentlichten Daten des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) verwiesen.

Tabelle 8: Geschätzte Zahl der von Lärm belasteten Menschen in den Landkreisen des Regierungsbezirkes Kassel durch die verschiedenen Lärmquellen nach EU-Lärmkartierung

	Straßenverkehr	Eisenbahn (private Haupteisenbahnstrecken)	Flughafen	Industrie- u. Gewerbelärm
L_{DEN} [dB(A)]				
55 – 59	49.578	31	-	-
60 – 64	21.998	0	-	-
65 – 69	12.286	0	-	-
70 – 74	6.346	0	-	-
>=75	1.099	0	-	-
Summe	91.307	31	-	-
L_{Night} [dB(A)]				
50 – 54	32.266	0	-	-
55 – 59	16.174	0	-	-
60 – 64	7.860	0	-	-
65 – 69	1.605	0	-	-
>=70	140	0	-	-
Summe	58.045	0	-	-

Tabelle 9: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

L_{DEN} dB(A)	Fläche in km²	Wohnungen	Schulen	Kranken- häuser
Straßenverkehr				
ab 55 dB(A)	636	43.193	114	21
ab 65 dB(A)	193	9.322	32	5
ab 75 dB(A)	41	512	1	1
Nicht bundeseigene Hauptbahnstrecken				
ab 55 dB(A)	7	14	0	0
ab 65 dB(A)	2	0	0	0
ab 75 dB(A)	0	0	0	0
Flughafen				
ab 55 dB(A)	0	0	0	0
ab 65 dB(A)	0	0	0	0
ab 75 dB(A)	0	0	0	0
Industrie- und Gewerbe				
ab 55 dB(A)	0	0	0	0
ab 65 dB(A)	0	0	0	0
ab 75 dB(A)	0	0	0	0

Tabelle 10: Geschätzte Zahl der Beeinträchtigungen in den Landkreisen des Regierungsbezirkes Kassel durch Straßenverkehr (und private Haupteisenbahnstrecken) nach EU-Lärmkartierung

	Zahl der Fälle starker Belästigung	Zahl der Fälle starker Schlafstörung	Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten
Landkreis Fulda	5.388	1.355	7
Landkreis Hersfeld-Rotenburg	2.582	664	2
Landkreis Kassel	4.425 (4)	1.040	2
Schwalm-Eder-Kreis	1.629	398	0
Landkreis Waldeck-Frankenberg	489	115	0
Werra-Meißner-Kreis	817	198	0
Summe	13.330 (4)	3.770	11

9.3 Bewertung der Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind

Im Folgenden ist der Anteil der betroffenen Wohnbevölkerung in den einzelnen Landkreisen aufgeführt.

Tabelle 11: Betroffene Wohnbevölkerung durch Straßenlärm in den Landkreisen ganztags

	Anzahl der Belasteten $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$	%-Satz der Gesamtbevölkerung (bezogen auf L_{DEN})
Landkreis Fulda	8939	4,1
Landkreis Hersfeld-Rotenburg	3722	3,1
Landkreis Kassel	3411	1,5
Schwalm-Eder-Kreis	1612	0,9
Landkreis Waldeck-Frankenberg	740	0,5
Werra-Meißner-Kreis	1307	1,3
Regierungsbezirk Kassel ohne Ballungsraum Kassel	19731	1,9

Die folgende Tabelle und Abbildung zeigen die Verteilung der ganztags Belasteten im Pegelbereich ab 55 dB(A) auf die 6 Landkreise im Regierungsbezirk Kassel für Straßenverkehr.

Tabelle 12: Betroffene Wohnbevölkerung in den Landkreisen in Pegelbändern ganztags; Straßenverkehr (Straßenbahn)

Landkreise	Pegelbereich L_{DEN} in dB(A)				
	55 - 59	60 - 64	65 - 69	70 - 74	ab 75
Landkreis Fulda	13.874	6.345	4.474	3.526	939
Landkreis Hersfeld-Rotenburg	7.503	3.816	2.436	1.236	50
Landkreis Kassel	18.510 (31)	7.276	2.704	610	97
Schwalm-Eder-Kreis	6.044	2.737	1.283	320	9
Landkreis Waldeck-Frankenberg	1.397	736	573	165	2
Werra-Meißner-Kreis	2.250	1.088	816	489	2

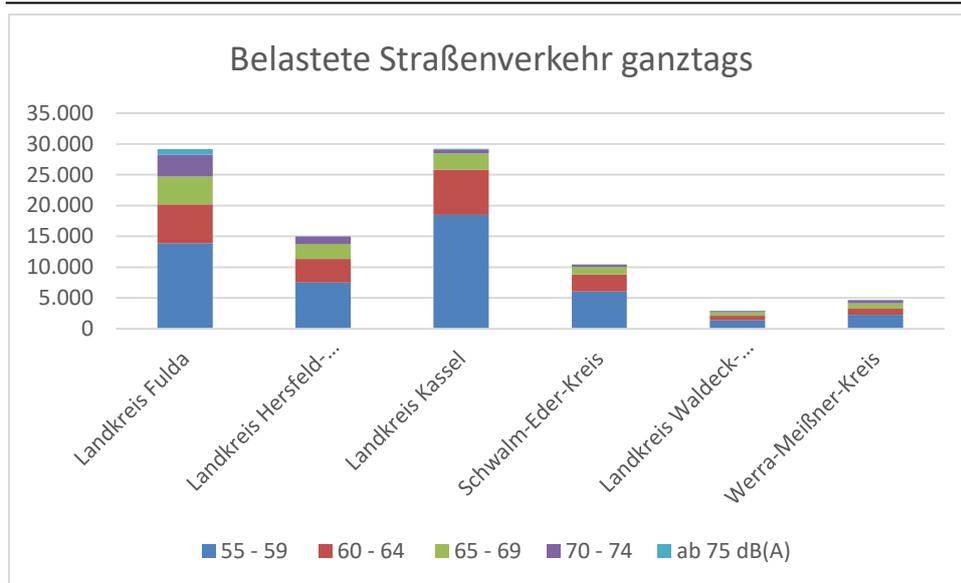


Abbildung 9: Belastetenzahlen ganztags in den Landkreisen des Regierungsbezirkes Kassel oberhalb der Auslöseschwelle der Lärmaktionsplanung

Die folgende Tabelle und Abbildung zeigen die Verteilung der im Nachtzeitraum Belasteten im Pegelbereich ab 50 dB(A) auf die 6 Landkreise im Regierungsbezirk Kassel.

Tabelle 13: Betroffene Wohnbevölkerung in den Landkreisen des Regierungsbezirkes Kassel in Pegelbändern nachts

Landkreise	Pegelbereich L _{Night} in dB(A)				
	50- 54	55- 59	60 - 64	65 - 69	ab 70
Landkreis Fulda	8.697	5.100	3.791	1.262	98
Landkreis Hersfeld-Rotenburg	5.304	2.958	1.717	155	4
Landkreis Kassel	11.676	4.590	1.124	131	32
Schwalm-Eder-Kreis	4.326	1.935	436	15	6
Landkreis Waldeck-Frankenberg	874	665	189	26	0
Werra-Meißner-Kreis	1.389	926	603	16	0

In den Landkreisen des Regierungsbezirkes Kassel werden insgesamt 294 Lärmkonfliktpunkte⁴⁴ festgestellt. Diese bestehen zum einen aus den Lärmkonfliktpunkten an Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Fahrbewegungen im Jahr (der Pflichtkartierung gem. EU-Umgebungslärmrichtlinie) und weiteren Lärmkonfliktpunkten, die nach Anregungen aus der betroffenen Bevölkerung an Straßen anhand der sog. Plus-Kartierung (freiwillige Zusatzuntersuchung des Landes Hessen) ermittelt wurden. Die Verteilung der Konfliktpunkte auf die 6 Landkreise des Regierungspräsidiums Kassel zeigt folgende Tabelle.

Tabelle 14: Summe der Lärmkonfliktpunkte in den Landkreisen

	LKPs Summe
LK Fulda (incl. Stadt Fulda)	85
LK Kassel	53
LK Waldeck-Frankenberg	33
LK Hersfeld-Rotenburg	43
Schwalm-Eder-Kreis	53
Werra-Meißner-Kreis	27

⁴⁴ Ein Lärmkonfliktpunkt ist ein Ortsteil mit Wohnbevölkerung, die über einer Schwelle von LDEN > 65 dB(A) oder LNight > 55 dB(A) belastet ist.

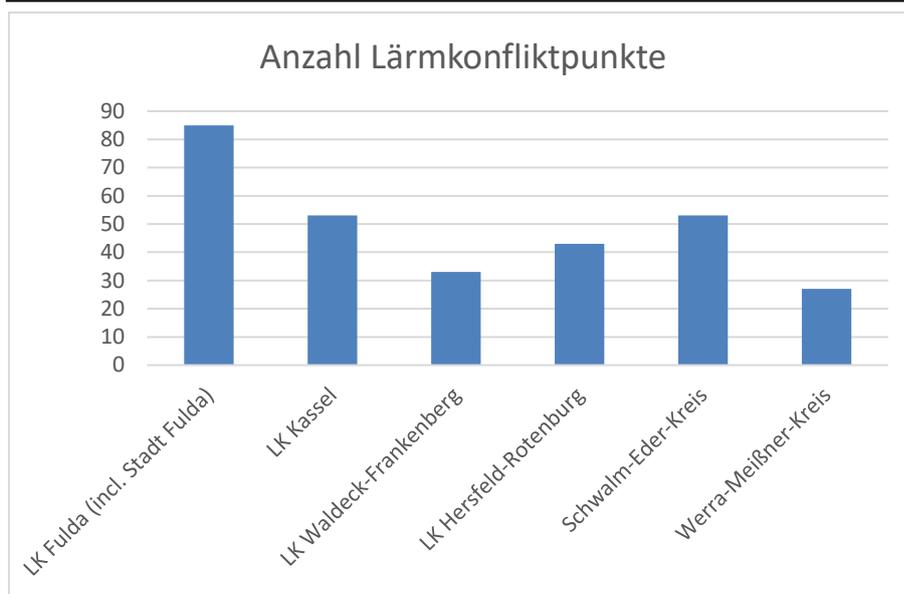


Abbildung 10: Anzahl Lärmkonfliktpunkte in den Kreisen

Die Anzahl der Lärmbelasteten über 55 dB(A) nachts und 65 dB(A) ganztags und die daraus resultierende Zahl von Lärmkonfliktpunkten im Regierungsbezirk Kassel erfordern Maßnahmen zur Lärmreduzierung. Im folgenden Kapitel werden die Lärmprobleme und die derzeit machbaren Lärminderungsmaßnahmen beschrieben.

10 Die Maßnahmenplanung im Regierungsbezirk Kassel

10.1 Landkreis Fulda

Der Landkreis Fulda ist der südöstlichste Landkreis im Regierungsbezirk Kassel. Im Landkreis Fulda bildet die Kreisstadt Fulda mit ca. 65.000 Einwohnern sowie den unmittelbar angrenzenden Gemeinden Künzell und Petersberg ein zentral gelegenes Oberzentrum mit ca. 95.000 Einwohnern.

Die A 7 verläuft in Nord-Süd-Richtung durch den Landkreis. Südlich von Fulda besteht durch den Anschluss der A 66 eine Anbindung an das Rhein-Main-Gebiet.

Neben den o.g. Bundesautobahnen erfüllen im Landkreis Fulda vor allem Bundes- und Landesstraßen das Kriterium der EU-Umgebungslärmrichtlinie für eine Hauptverkehrsstraße von 3 Mio. Fahrbewegungen im Jahr, welche im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu betrachten sind. Da das Land Hessen wieder freiwillig alle Straßen mit vorliegenden Verkehrszahlen kartiert hat wurden bei Eingaben aus der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung auch Orte mit Lärminderungsvorschlägen außerhalb von Hauptverkehrsstraßen auf das Vorliegen eines Lärmkonfliktpunktes untersucht,.

Die vom HLNUG kartierten Straßen des Landkreises Fulda können der folgenden Abbildung entnommen werden:

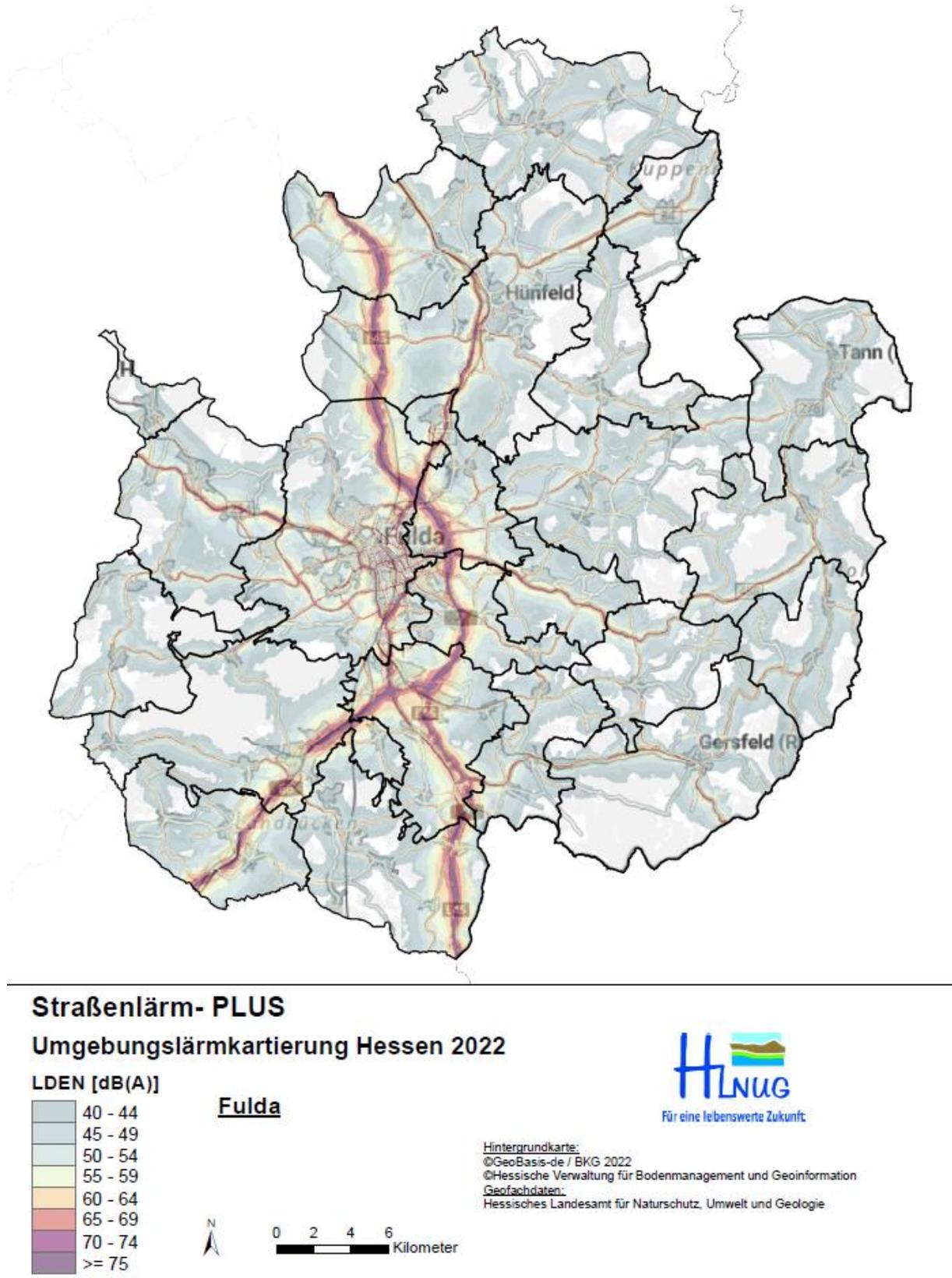


Abbildung 11: Lärmbelastung durch Straßen im Landkreis Fulda

Im Landkreis Fulda befinden sich 85 Lärmkonfliktpunkte, welche der Stärke des Lärmkonfliktpunktes nach absteigend in nachstehender Tabelle 15 aufgelistet sind. Über die Lärmkennziffer (LKZ) wird das Ausmaß der Lärmbelastung ausgedrückt. Sie ist eine Funktion der Anzahl von Betroffenen und der Höhe der Belastung. L_{DEN} steht für den Lärmpegel ganztags und L_{Night} für nachts.

Tabelle 15: Lärmkonfliktpunkte im Landkreis Fulda

Ort	Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Fulda	Innenstadt	B 458 westlich Bahnstrecke (Rangstraße, Dalbergstraße)	3201	3774
Fulda	Innenstadt	L 3079 (Leipziger Straße)	2192	2247
Fulda	Ostend	B 458 östl. Bahnstrecke (Petersberger Straße)	1297	1480
Fulda	Aschenberg	L 3139 (Niesiger Straße)	1140	1311
Fulda	Innenstadt	L 3143 (Am Rosengarten, Abstor, Kronhof-, Langebrückenstraße)	1161	1286
Fulda	Innenstadt/Ostend	L 3377 (Künzeller Straße)	1137	1259
Fulda	Innenstadt/Kohlhaus	B 254 (Frankfurter Straße)	946	1150
Fulda	Nordend	Wörthstraße	585	640
Fulda	Innenstadt	L 3079 (Kurfürstenstraße, Am Bahnhof)	533	591
Kalbach	Uttrichshausen	A 7	216	561
Künzell	Künzell-Bachrain	L 3377 (Turmstraße)	461	552
Fulda	Ziehers	L 3174 (Michael-Henkelstraße, Pacelliallee)	459	542
Fulda	Horas / Aschenberg/Gläserzell	L 3143 (Schlitzer Straße)	453	536
Fulda	Innenstadt	Lindenstraße	455	530
Künzell	Künzell-Bachrain	K 52 (Keuloser Straße)	407	472
Fulda	Westend	L 3139 (Haimbacher Straße)	389	448
Petersberg	Kernort	L 3418 (Rabanus-Maurus-Straße, Bergstraße)	358	429
Fulda	Horas	L 3143 (Horaser Weg)	372	422
Fulda	Nordend	L 3419 (Magdeburger Straße)	353	407
Fulda	Westend	B 254 (Maberzeller-/Bardostraße)	296	394

Hünfeld	Kernstadt	L 3171 (Fuldaer Str., Gartenstraße)	286	332
Fulda	Bronnzell	L 3307 (Bronnzeller Straße)	251	301
Fulda	Innenstadt	Schlossstraße, Heinrich-von Bibra-Platz	246	276
Fulda	Ostend	Zieherer Weg	223	261
Petersberg	Kernort	B 458	181	260
Künzell	Künzell-Bachrain	A 7	153	236
Fulda	Nordend	K 118 (Mackenrodtstraße)	189	224
Fulda	Nordend/Zieherer Nord	B 27 nördl. B 458	113	217
Fulda	Maberzell	B 254	184	216
Fulda	Bronnzell	B 27	134	204
Fulda	Edelzell	L 3418 (Hohenloher Straße)	156	186
Fulda	Ostend/Zieherer Süd	B 27 Südl. B 458	101	169
Hünfeld	Rückers	B 27	127	162
Fulda	Zieherer Süd	B 458 östl. B 27 (Petersberger Straße)	112	145
Fulda	Kohlhaus	Mainstraße	109	131
Eichenzell	Welkers	A 7	40	128
Fulda	Haimbach	L 3139 (Merkurstraße)	98	124
Fulda	Lehnerz	B 27	66	118
Künzell	Künzell-Bachrain	L 3418 (Edelzeller Weg, Ortsweg, Dr.-Dietz-Straße)	95	115
Fulda	Sickels	K 164 (Sickelser Straße)	79	100
Burghaun	Kernort / Gruben/Hünhan	B 27	65	94
Künzell	Pilgerzell	A 7	53	90
Eichenzell	Kernort	A 66/A7	25	74
Großenlü-	Bimbach	B 254	44	74
Eichenzell	Rothemann	B 279	87	72
Fulda	Westend / Horas	L 3139 (Fuldaer Weg)	62	70
Petersberg	Götzenhof Steinau	A 7	20	70
Fulda	Bernhards	B 27	48	69
Fulda	Südend/Kohlhaus	L 3418 (Heidelsteinstraße)	52	66

Eichenzell	Rönshausen	L 3307	40	56
Hünfeld	Neuwirtshaus	B 84	35	54
Hünfeld	Oberrombach	A 7	15	51
Burghaun	Kernort	L 3433	35	47
Künzell	Dirlos	L 3377	34	42
Eichenzell	Welkers	L 3307	30	39
Flieden	Kernort	A 66	4	39
Neuhof	Dorfborn	A 66	2	36
Petersberg	Böckels	B 448	23	36
Eichenzell	Kerzell	A 66	4	30
Neuhof	Kernort	K 80 (Zollweg, Kolpingstraße, Schwebener Straße)	13	19
Hünfeld	Kernstadt / Nüst	B 27	10	18
Flieden	Kautz/Leimenhof	A 66	3	17
Burghaun	Mahlertshof	A 7	4	16
Neuhof	Tiefengruben	A 66	1	15
Hünfeld	Michelsrombach	A 7	1	13
Eichenzell	Döllbach	B 279	9	13
Neuhof	Dorfborn	K 100	9	13
Eichenzell	Lütter	L 3307	5	11
Flieden	Keutzelbuch/ Fuldaische Höfe	A 66	1	11
Petersberg	Kernort	A 7	0	11
Großenlü-	Kernort	B 254	9	10
Fulda	Edelzell	B 27	2	8
Großenlü-	Müs	B 254	5	8
Neuhof	Kernort	K 100	6	8
Hünfeld	Oberrombach	L 3176	6	7
Eichenzell	Kernort (incl. Ger- bachshof)	B 27	0	7
Flieden	Rückers	A 66	0	5
Petersberg	Kernort	B 27	2	5
Hünfeld	Roßbach	L 3171	2	3
Neuhof	Tiefengruben	K 100	2	3
Eichenzell	Rothemann	A 7	0	2

Petersberg	Marbach	B 27	0	2
Hünfeld	Mackenzell	L 3176	1	1
Hünfeld	Kernstadt/Nüst	L 3176	0	1
Eichenzell	Löschenrod	B 27	0	1

In den Städten Gersfeld und Tann, den Marktgemeinden Eiterfeld und Hilders sowie in den Gemeinden Bad Salzschlirf, Dipperz, Ebersburg, Ehrenberg (Rhön), Hofbieber, Hosenfeld, Nüsttal, Poppenhausen (Wasserkuppe) und Rasdorf befinden sich entweder keine Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie oder keine Lärmkonfliktpunkte nach den Auslösekriterien dieses Lärmaktionsplans.

Die östlich fast parallel zur A 7 verlaufende B 27 ist nördlich der Kreisstadt ganztägig für LKW > 12 t zur Verhinderung von Mautverdrängungsverkehr und damit verbundenen Verkehrslärmbelastungen gesperrt. Das gleiche gilt für die B 254 zwischen Felsberg und Fulda.

10.1.1 Stadt Fulda

Die Stadt Fulda liegt an der Fulda zwischen den Mittelgebirgszügen Rhön und Vogelsberg. Sie hat rund 70.000 Einwohner und ist somit im Stadtgebiet Baulastträger für die durch die Stadt führenden Landes- und Kreisstraßen, nicht jedoch für die Bundesstraßen. Bauliche Maßnahmen zum Lärmschutz an Bundesstraßen sind daher vom Bund zu planen und zu finanzieren (Beauftragung von Hessen Mobil).

Folgende Abbildung gibt einen Überblick über die Hauptverkehrsstraßen nach Umgebungslärmrichtlinie für das Stadtgebiet Fulda.

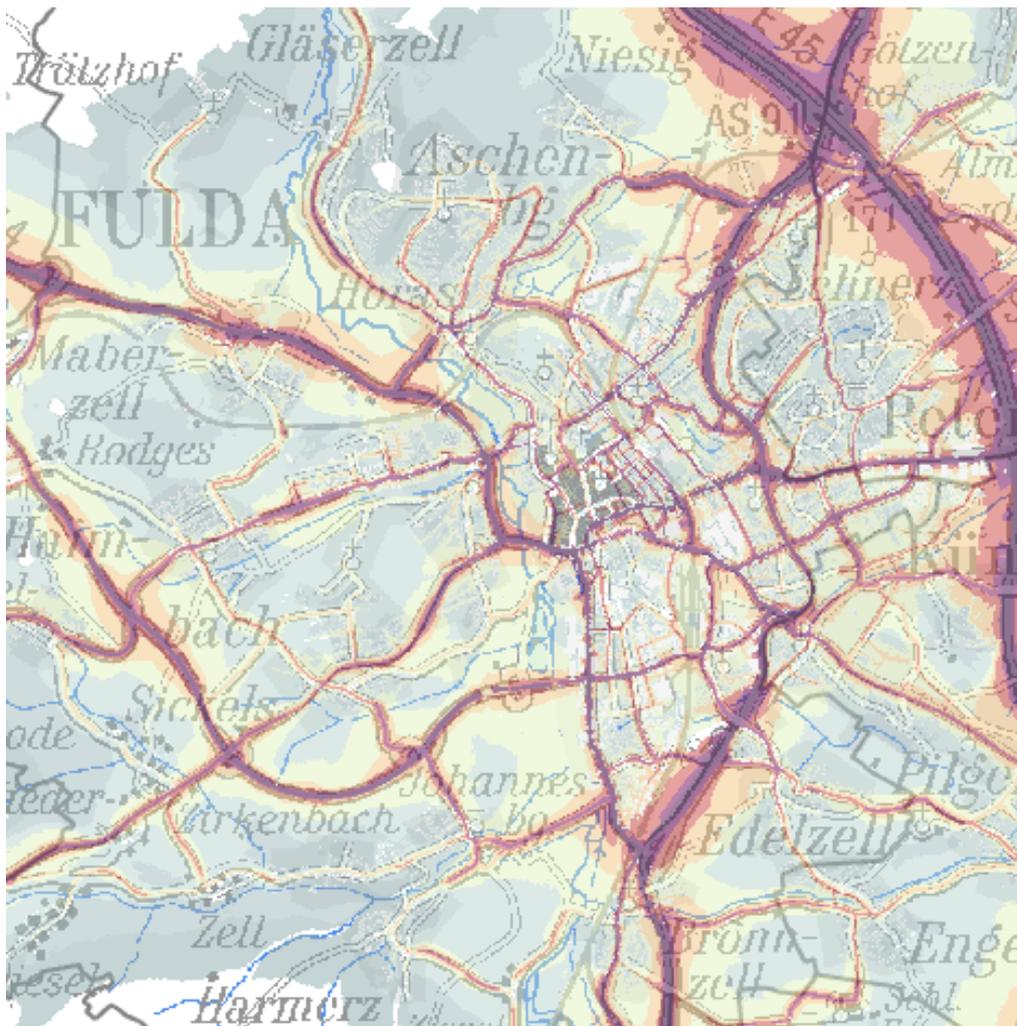


Abbildung 12: Straßenlärmmarkierung im Bereich der Stadt Fulda [Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁴⁵]

⁴⁵ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 16: Anzahl von Personen in der Stadt Fulda, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		6.360	3.916	3.560	3.315	936	18.087
Nachts (L_{Night})	4.436	3.740	3.404	1.251	49		12.880

Tabelle 17: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Stadt Fulda (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	31,3	9,7	2,1
Zahl der Wohnungen	8.610	3.718	445
Zahl der Krankenhausgebäude	16	5	1
Zahl der Schulgebäude	41	21	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	3.752		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	958		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	7		

In der nachfolgenden Tabelle 18 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Stadt jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 18: Lärmkonfliktpunkte der Stadt Fulda an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Innenstadt	B 458 westlich Bahnstrecke: Rangstraße und Dalbergstraße	3201	3774
Innenstadt	L 3079 (Leipziger Straße)	2192	2247
Ostend	B 458 östl. Bahnstrecke: Petersberger Straße	1297	1480
Innenstadt	L 3143 (Am Rosengarten, Abtstor; Langebrücken-, Kronhofstraße)	1161	1286
Aschenberg	L 3139 (Niesiger Straße)	1140	1311
Innenstadt/ Ostend	L 3377 (Künzeller Straße)	1137	1259
Innenstadt/ Kohlhaus	B 254 (Frankfurter Straße)	946	1150
Nordend	Wörthstraße	585	640
Innenstadt	L 3079 (Kurfürstenstraße, Am Bahnhof)	533	591
Ziehers	L 3174 (Michael-Henkelstraße, Pacelliallee)	459	542
Horas / Aschenberg/ Gläserzell	L 3143 (Schlitzer Straße)	453	536
Innenstadt	Lindenstraße	455	530
Westend/Münsterfeld	L 3139 (Haimbacher Straße)	389	448
Horas	L 3143 (Horaser Weg)	372	422
Nordend	L 3419 (Magdeburger Straße)	353	407
Westend	B 254 (Maberzeller-/Bardostraße)	296	394
Bronnzell	L 3307 (Bronnzeller Straße)	251	301
Innenstadt	Schlossstraße, Heinrich-von Bibra-Platz	246	276
Ostend	Zieherer Weg	223	261
Nordend	K 118 (Mackenrodtstraße)	189	224
Nordend/ Ziehers Nord	B 27 nördl. B 458	113	217
Maberzell	B 254	184	216
Bronnzell	B 27	134	204
Edelzell	L 3418 (Hohenloher Straße)	156	186
Ostend/ Ziehers Süd	B 27 Südl. B 458	101	169
Ziehers Süd	B 458 östl. B 27 (Petersberger Straße)	112	145
Kohlhaus	Mainstraße	109	131
Haimbach	L 3139 (Merkurstraße)	98	124
Lehnerz	B 27	66	118

Sickels	K 164 (Sickelser Straße)	79	100
Westend / Horas	L 3139 (Fuldaer Weg)	62	70
Bernhards	B 27	48	69
Südend/ Kohlhaus	L 3418 (Heidelsteinstraße)	52	66
Edelzell	B 27	2	8

Wie die vorstehende Tabelle zusammenfassend darstellt, ist die Wohnbevölkerung der Stadt Fulda an den Bundesstraßen B 458 und B 254, an den Landesstraßen L 3079, L 3139, L 3143, L 3174, L 3307, L 3377 und L 3419 sowie an den Gemeindestraßen Wörth-, Linden-, Schlossstraße und Zieheser Weg mit Lärmkennziffern von mehr als 250 betroffen.

Die Lärmkonfliktpunkte mit einer Lärmkennziffer von größer 250 können wie folgt beschrieben werden:

Die B 458 mit dem stärksten Lärmkonfliktpunkt ist eine wichtige Verkehrsader zwischen der Innenstadt und der Anschlussstelle der A 7 Fulda Mitte bzw. der Rhön. Sie weist zum Teil eine dichte Blockrandbebauung auf, welche in den unteren Stockwerken überwiegend gewerblich genutzt wird.

Der zweitstärkste Lärmkonfliktpunkt ist die Leipziger Straße (L 3079), welche neben dem gewerblichen Verkehr (Industriepark West, Gewerbepark Münsterfeld, Fulda Galerie und Industriegebiet Eisweiher) auch den restlichen Verkehr von der Anschlussstelle Fulda Nord in die Innenstadt bzw. den Durchgangsverkehr in Richtung Vogelsberg aufnimmt. Daneben ist die hohe Lärmkennziffer durch ihre dichte Blockrandbebauung begründet.

Die L 3143 verläuft unter den Straßennamen Am Rosengarten, Abtstor, Kronhofstraße, Langebrückenstraße durch die Altstadt und ist durch eine hohe Bebauungsdichte mit integrierter Wohnnutzung gekennzeichnet.

Die Niesiger Straße (L 3139) ist durch die Nähe zur Autobahnabfahrt Fulda Nord durch einen Teil der Lieferverkehre in das Industriegebiet Eisweiher bzw. Industriepark West belastet. Die Wohnbebauung an der Niesiger Straße ist durch Ein- und Mehrfamilienhäuser geprägt, welche im Ortskern Horas direkt an die Straße angrenzen.

Als weitere wichtige Ost-West-Verbindung ist die Von-Schildeck bzw. Künzeller Straße (L 3377) zu nennen, die durch ihren Bestand an Wohngebäuden einer hohen Lärmkennziffer zugeordnet werden muss.

Die Verbindung zwischen dem südlichen an der B 27 gelegenen Bronnzeller Kreisel und der Innenstadt stellt die Frankfurter Straße (B 254) dar. Sie wird seit Bestehen der

Westtangente abschnittsweise entlastet. Im Bereich der Frankfurter Straße wechseln sich gewerbliche und private Anlieger ab.

Die Wörthstraße, Schlossstraße, Heinrich-von Bibra-Platz, Zieheser Weg und die Landesstraßen L 3079 (Kurfürstenstraße, Am Bahnhof), L 3174 (Michael-Henkel-Straße, Pacelliallee), L 3143 (Horaser Weg) und L 3419 (Magdeburger Straße) sind Durchgangsstraßen mit hoher Wohnnutzungsdichte im Stadtzentrum.

Die L 3143 Schlitzer Straße ist die Verbindungsstraße nach Schlitz, wobei der Straßenverkehrslärm angrenzende Wohnhäuser erreicht. Das Gleiche gilt für die L 3139 Haimbacher Straße in Richtung Haimbach / Vogelsberg.

Die Lindenstraße ist eine bewohnte Geschäftsstraße des Innenstadtbereiches.

Die B 254 Maberzeller-/Bardostraße ist eine Ausfallstraße Richtung Großenlüder, Lauterbach und Bad Salzschlirf mit Wohnrandbebauung.

Die Bronnzeller Straße (L 3307) ist Hauptstraße für den Stadtteil Bronnzell und wird zum Teil für den Durchgangsverkehr von Eichenzell nach Fulda bzw. auf die B 27 genutzt.

Zur Verkehrslärmbelastung trägt in der Stadt Fulda zu einem erheblichen Anteil auch der Schienenverkehr von Haupteisenbahnstrecken des Bundes bei. Der Schienenverkehr wird in einem gesonderten Lärmaktionsplan behandelt, der vom Eisenbahnbundesausschuss erstellt wird.

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Verkehrliche Maßnahmen Leipziger Straße (L 3079)

Auf der Leipziger Straße besteht zwischen den Einmündungen Daimler-Benz-Straße und Parkstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für Kfz > 7,5 t in der Zeit von 22.00 – 06.00 Uhr.

Verkehrliche Maßnahmen Langebrückenstraße (L 3143)

Im Dezember 2023 wurde von der Stadt Fulda eine ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen für alle Verkehrsarten auf der Kronhofstraße (zwischen Tränke und Langebrückenstraße) und in der Langebrückenstraße (zwischen den Einmündungen Weimarer Straße und Horaser Weg/Hinterburg) eingeführt.

Verkehrliche Maßnahmen Niesiger Straße (L 3139)

Wegen vorhandener Ausweichmöglichkeiten ist auf der Niesiger Straße zwischen den Einmündungen Daimler-Benz-Straße und Mackenrodtstraße für die Zeit von 22.00 –

06.00 Uhr ein Fahrverbot für Kfz > 7,5 t ausgesprochen. Zwischen den Einmündungen Mackenrodtstraße und Schlitzer Straße ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h angeordnet, welche mit einer stationären Geschwindigkeitsmessanlage kontrolliert wird.

B 254 in Maberzell - Geschwindigkeitsbegrenzung und Überwachung

Für den Bereich der Ortslage Maberzell wurde mit verkehrsbehördlicher Anordnung vom 29.09.2023 eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen auf 70 km/h in der Zeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr angeordnet. Die Einhaltung der Geschwindigkeitsreduzierung wird durch mobile Geschwindigkeitsmessungen kontrolliert.

Umbau des Kreisels Bronnzell B 27/B 254

An der Anschlussstelle B 27/B 254 sollen die bestehenden Rampen geändert werden. Die Hauptbaumaßnahme besteht neben kleineren baulichen Änderungen in der Zusammenlegung der Abfahrtsrampe B 27-Süd und der Auffahrtsrampe B 27-Nord zu einer gemeinsamen im Gegenverkehr betriebenen Schleifenrampe.

Auf der B 254 wird zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit auf der vorhandenen Trasse der Abbiegestreifen in Richtung L 3307 verlängert. Der Radweg wird vom Ortsausgang bis zur Einmündung der Straße „Am Bäumchen“ ergänzt.

Während an der B 254 im Bauabschnittsbereich keine Lärmschutzansprüche bestehen, sind an der B 27 die Voraussetzungen für eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV und damit Lärmschutzansprüche vorhanden. Zur Verringerung der Lärmbelastung der B 27 soll eine 195 m lange Lärmschutzwand auf der Ostseite errichtet werden. Eine 185 m lange Lärmschutzwand am westlichen Fahrbahnrand ist bereits errichtet. Die Lärmschutzwände haben eine Höhe von 3 m. Es verbleiben einige Ansprüche dem Grunde nach für passiven Schallschutz, welche zurzeit abgewickelt werden.

Die Baumaßnahmen sollen bis Ende des Jahres 2024 abgeschlossen sein.



Abbildung 13: Umbau des Bronnzeller Kreisells – Lage der Lärmschutzwände [Quelle: Hessen Mobil]



Abbildung 14: Neue westliche Lärmschutzwand im Zuge des Umbaus Bronnzeller Kreisell [Quelle: Hessen Mobil]

Allgemeine Maßnahmen zur Förderung umwelt- und klimaschonender Mobilität

Die Stadt Fulda beabsichtigt mit den nachfolgend aufgeführten Maßnahmen die Mobilitätswende hin zum Umweltverbund und zur Förderung der Elektromobilität zu unterstützen. Ziel soll sein, vermeidbare Kfz-Verkehre zu reduzieren und notwendige Kfz-Verkehre möglichst umweltschonend und nachhaltig abzuwickeln.

Hierzu hat die Stadt Fulda im Zeitraum 2019 bis 2023 aufbauend auf den Verkehrsentwicklungsplan von 2018, dem Masterplan Green City von 2018 und dem Nahverkehrsplan von 2019 im Jahr 2021 ein neues Radverkehrskonzept sowie ein Elektromobilitätskonzept mit einem Ladeinfrastrukturkonzept (2021) aufgestellt. Wesentliche Inhaltsschwerpunkte sind die Ausrichtung auf eine künftig nachhaltige und umweltschonendere Mobilität der Bevölkerung sowie die Abwicklung des Verkehrsaufkommens.

Über Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr und den Öffentlichen Personennahverkehr soll die Nutzung dieser beiden Verkehrsmittel gefördert werden, um damit einen Beitrag zur Veränderung des bestehenden Modal Split in Fulda zu erreichen. In Folge einer geringeren Kfz-Nutzung können sich positive Effekte bezüglich vorhandener Lärmbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr ergeben. Zu den vorgesehenen Maßnahmen gehören u.a. der Ausbau von E-Ladeinfrastruktur für private Elektroautos, die Schließung von Netzlücken im Radwegenetz, der Aufbau eines E-Bike-Sharing, der Ausbau überdachter Radabstellanlagen, der barrierefreie Umbau von Bushaltestellen inklusive einer verbesserten Ausstattung, die umfangliche Einführung eines dynamischen Fahrgastinformationssystems an wesentlichen Haltestellen sowie die Umrüstung weiterer Lichtsignalanlagen zur Busbeschleunigung.

Alle Planwerke wurden zwischenzeitlich einstimmig von den städtischen Gremien beschlossen. Das Elektromobilitätskonzept, das Radverkehrskonzept und der Nahverkehrsplan befinden sich derzeit in der Umsetzung.

Mit Blick auf die Reduzierung von Lärmimmissionen sind für die Stadt Fulda folgende Handlungsfelder bzw. Maßnahmenvorschläge von besonderer Relevanz:

Verkehrsentwicklungsplan

Der Verkehrsentwicklungsplan wurde als Klimaschutzteilkonzept vollständig überarbeitet. Mit ihm soll bis etwa 2035 eine Verkehrswende eingeleitet werden, die zu einer nachhaltigeren und umweltverträglicheren Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse und Mobilitätsnotwendigkeiten führt. Hierdurch sollen neben dem Beitrag zur Einhaltung von Klimaschutzziele insbesondere positive Effekte in Bezug auf Schadstoffbelastungen der Luft sowie Lärmproblematiken erzielt werden. In diesem Zusammenhang wird auf die S. 181, Tab. 21 des VEP Fulda 2035 verwiesen, in der die Handlungsfelder und vorgeschlagenen Maßnahmen gelistet sind.

Nahverkehrsplan Stadt Fulda, 3. Fortschreibung 2019-2023

Gemäß dem Anforderungsprofil des neuen Nahverkehrsplans für den Bereich der Stadt Fulda soll der ÖPNV in vielfältiger Weise gefördert und sein Anteil am Modal Split erhöht werden (siehe Kapitel 4 des Nahverkehrsplans: Anforderungsprofil).

Hinsichtlich des Aspektes Lärmschutz ist insbesondere die Aussage in Kapitel 4.11 des Nahverkehrsplans relevant, dass eine Umstellung der Fahrzeugflotte hin zu alternativen Antriebsformen erfolgen soll. Dieser Prozess wurde mit der Inbetriebnahme

des ersten Hessischen Gelenkbusses mit reinem Batterieantrieb in 2018 eingeleitet. Weitere 5 Linienbusse wurden zwischenzeitlich durch das Verkehrsunternehmen zur Förderung angemeldet.

Radverkehrskonzept Stadt Fulda, 2. Fortschreibung 2021

Die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Radverkehrs in Fulda soll gefördert werden. Der Fokus des Konzeptes liegt auf dem Alltagsradverkehr, in dem das Radverkehrsnetz auf die aktuellen Entwicklungen und Bedürfnisse angepasst und dabei die Belange der anderen Verkehrsträger nicht außer Acht gelassen werden sollen. Hier wird auf eine interaktive Onlinekarte verwiesen, auf der alle Maßnahmen kartografisch aufbereitet sind: [Radverkehrskonzept Stadt Fulda \(rv-k.de\)](http://rv-k.de).

Elektromobilitätskonzept Stadt Fulda, Konzept zum Aufbau einer bedarfsorientierten Ladeinfrastruktur in Fulda, 2021

In Fulda soll zeitnah ein bedarfsorientierter Ausbau der Ladeinfrastruktur erfolgen, so dass die E-Mobilität entsprechend des Markthochlaufes gefördert werden kann. Dazu wurden verschiedene Standorte auf Fuldaer Gemarkung festgelegt, wovon nun ein Teil im Laufe der nächsten zwölf Monate umgesetzt werden soll. Die Maßnahmen beschränken sich im Stadtraum auf das AC-Laden. Ergänzend dazu wurde 2022 ein Konzept zum E-Flottenpooling für die Stadt Fulda aufgestellt.

Integriertes Klimaschutzkonzeptes der Stadt Fulda

Aktuell wird das integrierte Klimaschutzkonzept der Stadt Fulda fortgeschrieben. Hierin werden unterschiedliche Handlungsfelder beleuchtet, welche mit einer umfangreichen Bürgerbeteiligung einhergehen. Unter anderem findet sich hier das Handlungsfeld „Verkehr und Mobilität“ wieder. In dieser Fortschreibung sollen konkrete Maßnahmen untersucht und erarbeitet werden, welche das primäre Ziel der Klimaneutralität verfolgen, aber durchaus auch Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung und die damit verbundenen Emissionen haben können. Die Beschlussfassung erfolgt voraussichtlich Ende 2024.

Maßnahmenvorschläge

In der folgenden Tabelle sind die Vorschläge von Bürgern für Lärmkonfliktpunkte aufgeführt, die im Rahmen der ersten Öffentlichkeitbeteiligungen eingingen.

Tabelle 19: Maßnahmenvorschläge aus der Stadt Fulda

Ortsteil	Lärmquelle	Maßnahmenvorschlag
Innenstadt	B 458 Dalbergstraße	Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h
Innenstadt	L 3079 Leipziger Straße	Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h

Innenstadt	L 3143 (Im Rosengarten, Abtstor, Kronhofstraße, Langebrückenstraße)	Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h
Westend	B 254	Tempolimit 50 km/h durchgehend zwischen Fulda West und Maberzell
Bronnzell	L 3307	Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h
Bronnzell	L 3307	Gesamtlärbetrachtung gem. Planfeststellung Bahn
Bronnzell	L 3307	Bauliche Verkehrsberuhigung
Bronnzell	L 3307	Abfahrt von der Deponie (Altlastensanierung) direkt auf die B 27
Bronnzell	L 3307	Stationärer Blitzer
Bronnzell	L 3307	Verbot Tuning
Bronnzell	L 3307	Zusätzliche Ampelanlage zwischen Schule und Kindergarten
Nordend	K 118, Mackenrodstraße	LKW-Umleitung über Vierzehnheiligen wird nicht angenommen.
Nordend	K 118, Mackenrodstraße	... oder Umleitung der LKW über "Daimler-Benz-Straße" - "am Hafenacker" - "Hermann-Muth-Straße" - "Gerloser Weg"
Maberzell	B 254	Überholspur entweder für Bergab-Verkehr oder als Bushaltestelle nutzen, dichtere Bepflanzung
Maberzell	B 254	Verlängerung Tempolimit Richtung Schlitz
Bronnzell	B 27	Tempolimit 80 km/h von den Anschlussstellen Kaiserwiesen bis Eichenzell/Löschenrod
Bronnzell	B 27	Geschwindigkeitsbeschränkung 80 km/h von FD kommend erst 200 m weiter südlich aufheben (derzeit 100 m vor Brücke; stattdessen: bei Kreuzung Straße Am Röhlingsberg)
Bronnzell	B 27	Geschwindigkeitsreduzierung im Auffahrbereich vom Bronnzeller Kreisel auf die B 27: 60 statt 80 km/h
Bronnzell	B 27	Geschwindigkeitsbeschränkung 60 km/h auf der B 27 von der Auf-/Abfahrt Kaiserwiesen bis zur Auf-/Abfahrt Eichenzell
Bronnzell	B 27	Stationäre Blitzeranlagen in beide Richtungen
Bronnzell	B 27	Lärmschutzwand für Röhlingsberg
Bronnzell	B 27	Lärmschutzwand auch auf Ost-Seite setzen
Bronnzell	B 27	Erhöhung der Schallschutzwände an der Brücke (über der Straße am Engelbach)
Bronnzell	B 27	Lärmschutzwand zusätzlich zum bereits vorhandenen Erdhügel

Bronnzell	B 27	Bogenlärmschutzwände vom Bronnzeller Kreisel bis zur Fasaneriestraße, Ost- und Westseite
Bronnzell	B 27	Abfahrt von der Deponie (Altlastensanierung) direkt auf die B 27
Haimbach	L 3139 (Merkurstraße)	LKW-Fahrverbot, Navi-Maulkorb
Horas	L 3139 (Fuldaer Weg)	Geschwindigkeitsbeschränkung 50 km/h zwischen Kreuzung Maberzeller Straße und Horas
Nordend	Daimler-Benz-Straße	Tempolimit 30 km/h
Bronnzell	Bahnlärm	Schrankenanlage an der Schimmelstraße zur Vermeidung des Hupsignals der Rhön-Bahn
Bronnzell	Bahnlärm	Ampel am Bahnübergang statt Signal
Bronnzell	Bahnlärm	LED Blitzlicht statt Hupen an der Schrankenanlage
Bronnzell	Bahnlärm	Erschütterungsschutz
Bronnzell	Bahnlärm	Bahnhalt in Bronnzell
Bronnzell	Bahnlärm	Schallschutzwände / Lückenschluss Höhe „Theo“/Bronnzeller Str. 11
Bronnzell	Bahnlärm	Neue Bogenlärmschutzwände auf der Ost- und Westseite der Bahnlinie innerhalb der Gemarkung Bronnzell
Bronnzell	Bahnlärm	LS-Wand erhöhen
Bronnzell	Bahnlärm	Lärmschutzwand
Bronnzell	Bahnlärm	Am Bahnübergang Schimmelstraße Installation einer Lichtzeichenanlage statt täglich 100 x Hupen, Bahn würde mit Stadt zusammenarbeiten
Bronnzell	Bahnlärm	Geschwindigkeitsbeschränkung
Bernhards	Bahnlärm	Lärmschutzwand beginnend im Süden an der Fuldaquerung, bis zur Frankfurter Straße B 254 im Norden

B 458 Dalbergstraße

Die Anregungen für eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h wurden am 2. Juni 2023 an die Stadt Fulda mit der Bitte um Stellungnahme weitergegeben.

Mit Schreiben vom 29. Februar 2024 teilt die Stadt Fulda Folgendes mit: „Der zuständige Straßenbaulastträger Hessen Mobil lässt derzeit die Signalprogramme sämtlicher Lichtsignalanlagen der Bundesstraße neu erstellen, mit dem Ziel, den Verkehrsfluss zu verstetigen, wodurch u.a. auch die Lärmemissionen begrenzt werden sollen. Darüber hinaus wäre die Erstellung eines schallschutztechnischen Gutachtens auf der Grundlage von aktuellen Verkehrsdaten erforderlich, um detailliert

festzustellen, ob und wenn ja, in welchem konkreten Abschnitt die Grenzwerte nach der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten sind. Verkehrsbeschränkende Maßnahmen an dieser wichtigen Zufahrtsstraße zur Innenstadt und zu den westlichen Industrie-/Gewerbegebieten müssen aber aufgrund ihrer möglichen Auswirkungen auf den innerstädtischen Verkehr insgesamt mit den Verkehrsregelungen an alternativen Hauptverkehrsstraßen abgestimmt werden.“

Der Stadt Fulda wurde mit Schreiben vom 5. März 2024 mitgeteilt, dass eine von der Stadt Fulda bei Hessen Mobil angeforderte schalltechnische Berechnung vom 17. Dezember 2021 vorliege und das Prüfergebnis seitens der Stadt noch ausstehe.

L 3079 Leipziger Straße

Die Anregung für eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h wurde am 2. Juni 2023 an die Stadt Fulda mit der Bitte um Stellungnahme weitergegeben.

Mit Schreiben vom 29. Februar 2024 teilt die Stadt Fulda Folgendes mit: „In der Leipziger Straße wurde bereits im Jahr 2013 eine Geschwindigkeitsreduzierung für LKW über 7,5 t in der Zeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr angeordnet. Aktuell liegen keine Erkenntnisse vor, dass die Richtwerte nach der Lärmschutz-Richtlinien-StV dennoch überschritten werden. Hier wäre die Erhebung von aktuellen Verkehrsdaten sowie die erneute Erstellung eines schallschutztechnischen Gutachtens erforderlich. Verkehrsbeschränkende Maßnahmen an dieser wichtigen Zufahrtsstraße zur Innenstadt und zu den westlichen Industrie-/Gewerbegebieten müssen aber aufgrund ihrer möglichen Auswirkungen auf den innerstädtischen Verkehr insgesamt mit den Verkehrsregelungen an alternativen Hauptverkehrsstraßen abgestimmt werden.“

Der Stadt Fulda wurde mit Schreiben vom 5. März 2024 mitgeteilt, dass das Prüfergebnis seitens der Stadt noch ausstehe.

L 3143 (Im Rosengarten, Abtstor, Kronhofstraße, Langebrückenstraße

Die Anregung für eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h hat sich mit der erfolgten Anordnung erledigt (s. „Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen“).

L 3307 Bronnzell

Mit Anordnung der oberen Straßenverkehrsbehörde vom 23.03.2021 ist eine erneute Sperrung für den LKW-Durchgangsverkehr > 7,5 t aus Gründen der Mautverdrängung erfolgt. Die Sperrung war zuvor aufgrund der Stilllegung der Erddeponie vorübergehend aufgehoben worden.

Zur Forderung, für den Lieferkehr im Zuge der Altlastensanierung der Deponie eine Anschlussstelle für die B 27 zu schaffen, teilt die Stadt Fulda mit Schreiben vom 2. Februar 2023 Folgendes mit: „In Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörde, Polizei und Hessen Mobil wurde festgelegt, dass der LKW-Verkehr zur Deponie von der B 27

aus erfolgt, in dem der Standstreifen zur Abfahrt von der B 27 genutzt wird. Die Inanspruchnahme des Standstreifens zur Auffahrt auf die B 27 ist dagegen nicht möglich. Hierfür würde eine ausreichend lange Einfädelspur benötigt, die nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand hergestellt werden könnte. Die Abfahrt von der Deponie erfolgt deshalb über die L 3307. Angesichts der Tatsache, dass es sich um eine temporär begrenzte Maßnahme (ca. 1-1,5 Jahre) mit einem erwarteten LKW-Verkehrsaufkommen von etwa 25 LKW pro Tag handelt, die auch nur teilweise durch die Ortslage Bronnzell fahren dürften, ist eine zusätzliche Belastung der L 3307 bei einem derzeitigen DTV-Aufkommen von ca. 10.000 Fahrzeugen am Tag vertretbar und wird die Lärmbelastung nicht nennenswert erhöhen. Der finanzielle Aufwand zur Herstellung einer Einfädelspur an der B 27 zur Ableitung des Deponieverkehrs steht damit in keinem vertretbaren Verhältnis.“

Gemäß Vorberechnung der Lärmaktionsplanung sind die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV deutlich unterschritten. Auf einen Prüfauftrag zur Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h gegenüber der Stadt Fulda wurde daher verzichtet.

Die Maßnahmenvorschläge, welche die bauliche Verkehrsberuhigung und die Ampelanlage betreffen, wurden zuständigkeitshalber an die Stadt Fulda weitergegeben. Mit Schreiben vom 29. Februar 2024 teilt die Stadt Fulda Folgendes mit: „Durch die Umsetzung von geschwindigkeitsreduzierenden Einbauten in die Fahrbahn der L 3307 / Bronnzeller Straße (z.B. Engstellen, Mittelinseln, Markierung von versetzten Parkstreifen) wurde in den letzten Jahren das Geschwindigkeitsniveau, insbesondere im Bereich der Spitzengeschwindigkeiten, reduziert und die Querung der Fahrbahn für Fußgänger sicherer gestaltet. Des Weiteren werden seit vielen Jahren immer wieder temporäre mobile Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt. Angesichts der Funktion der Bronnzeller Straße als überörtliche Verbindungsstraße des regionalen Hauptverkehrsstraßennetzes sind weitergehende Maßnahmen, wie angeführt, nicht vertretbar oder sinnvoll. Ob Überschreitungen der Richtwerte nach der Lärmschutz-Richtlinien-StV vorliegen, müsste auf der Grundlage von aktuellen Verkehrsdaten und der Erstellung eines schallschutztechnischen Gutachtens nach der Beendigung der Baumaßnahmen am Bronnzeller Kreisel erneut geprüft werden.“

K 118 Mackenrodtstraße

Der Maßnahmenvorschlag zur LKW-Umleitung wurde zuständigkeitshalber an die Stadt Fulda weitergegeben.

Mit Schreiben vom 29. Februar 2024 teilt die Stadt Fulda dazu Folgendes mit: „Der LKW-Verkehr zum Industriegebiet Eisweiher wird von der A 7/B 27 nicht über die Mackenrodtstraße gelenkt. Da jedoch auch in der Mackenrodtstraße Zufahrten zu Gewerbebetrieben vorhanden sind, kann dieser Ziel- und Quellverkehr nicht aus der Mackenrodtstraße herausgenommen werden. Bei einer Sperrung der Mackenrodtstraße für den LKW-Verkehr und der Umleitung dieses Verkehrs über die Straße „An Vierzehn-

heiligen“ wären aufgrund der längeren Wegstrecke des LKW-Verkehrs auf der Leipziger Straße mehr Anwohnerinnen und Anwohner von dem Verkehrslärm tangiert, als dies aktuell der Fall ist. Ferner besteht für den Quellverkehr aus der Mackenrodtstraße bei der Nutzung der Straße „An Vierzehnheiligen“ die Einschränkung, dass dieser Verkehr nicht links auf die Leipziger Straße einbiegen und das Stadtgebiet Richtung Norden / Osten verlassen kann. Diese Verkehrsbeziehung stellt jedoch die Hauptfahrtrichtung dar.“

B 254 Maberzell

Im August 2022 wurde von der Stadt Fulda eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 70 km/h in der Nachtzeit von 22-6 Uhr aus Lärmschutzgründen eingeführt. Es handelt sich um einen etwa 450 m langen Streckenabschnitt östlich der Auffahrtsschleife Richtung Innenstadt der B 254 Maberzell.

Gemäß letzter schalltechnischer Berechnung von Hessen Mobil vom 20.12.2021 für den Stadtteil Maberzell liegen westlich davon keine Richtwertüberschreitungen der Lärmschutz-Richtlinien-StV vor. Auf einen Antrag auf Prüfung einer Ausdehnung der Geschwindigkeitsbeschränkung in Richtung Schlitz wird seitens der Lärmaktionsplanung aufgrund der geringen Erfolgsaussichten verzichtet.

Bei den Vorschlägen, die Überholspur entweder für Bergab-Verkehr oder als Bushaltestelle zu nutzen und eine dichtere Bepflanzung zu realisieren, handelt sich um Maßnahmvorschläge mit nur indirekt lärmindernder Wirkung. Sie können nur außerhalb der Lärmaktionsplanung von den zuständigen Straßenbau- und Planungsbehörden auf Grundlage des jeweiligen Fachrechts geprüft werden. Die Maßnahmvorschläge wurden Hessen Mobil zur Kenntnis und zur etwaigen Umsetzung übersandt.

B 27 Bronnzell

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt. Der vorliegende Lärmkonflikt befindet sich auf der Liste mit den Lärmkonfliktpunkten von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes im Rahmen des [Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen](#). Hessen Mobil wird in der Rangfolge der priorisierten Lärmkonflikte prüfen, ob straßenbauliche Lärminderungsmaßnahmen möglich sind. Eine konkrete Zeitplanung für diese Prüfung und die etwaige Umsetzung von straßenbaulichen Maßnahmen kann nicht benannt werden.

An der oben beschriebenen Planung des Umbaus Bronnzeller Kreisel wird nach Auskunft von Hessen Mobil festgehalten.

Auf Anfrage der Lärmaktionsplanung teilt das Polizeipräsidium Osthessen mit Schreiben vom 18. August 2023 mit, dass auf der Bundesstraße 27, Ortsdurchfahrt Bronnzell, kein Schwerpunkt hinsichtlich Geschwindigkeitsübertretungen bzw. Unfallhäufungen besteht. Häufigere Geschwindigkeitskontrollen sind seitens des Polizeipräsidiums derzeit aufgrund der Baustellensituation nicht möglich.

Die Anregung für die Verschärfung der Geschwindigkeitsbeschränkung wurde am 2. Juni 2023 an die Stadt Fulda mit der Bitte um Stellungnahme weitergegeben. Die Stadt Fulda teilt dazu mit Schreiben vom 29. Februar 2024 mit, dass nach Abschluss der Baumaßnahmen und der Wiederherstellung aller Verkehrsbeziehungen vorgesehen ist, auf der Grundlage von neuen Verkehrsdaten die dann vorherrschende Verkehrslärmbelastung an der B 27 im Bereich der Ortslage Bronnzell erneut zu prüfen.

L 3139 Haimbach (Merkurstraße)

Gemäß Vorberechnung der Lärmaktionsplanung sind die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV deutlich unterschritten. Auf ein Prüfauftrag zur Umleitung des LKW-Verkehrs gegenüber der Stadt Fulda wurde daher verzichtet.

Die Stadt Fulda teilt mit Schreiben vom 29. Februar 2024 dazu folgendes mit: „Derzeit gibt es für ein LKW-Fahrverbot keine rechtliche Grundlage. Als Landesstraße ist die L 3139 / Merkurstraße / Wegastraße für die Aufnahme des überregionalen Verkehrs gewidmet und dient als wichtige Haupteinfahrstraße aus Richtung Westen in die Stadt Fulda. Da ferner aktuell keine Überschreitung der Richtwerte nach der Lärmschutz-Richtlinien-StV vorliegt, besteht aus Sicht der Stadt Fulda hier kein Handlungsbedarf.“

Auf Vorschriften zur Verwendung von Navigationsgeräten hat die Lärmaktionsplanung keinen Einfluss.

L 3139 Horas (Fuldaer Weg)

Gemäß Vorberechnung der Lärmaktionsplanung sind die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV deutlich unterschritten. Auf ein Prüfauftrag zur Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h gegenüber der Stadt Fulda wurde daher verzichtet.

Die Stadt Fulda teilt mit Schreiben vom 29. Februar 2024 dazu folgendes mit: „Bei diesem Lärmkonfliktpunkt im Fuldaer Weg außerhalb der Ortslage handelt es sich um ein einzelnes Wohngebäude. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde hier bereits auf 70 km/h reduziert. Weitere Maßnahmen sind hier nicht geplant.“

Daimler-Benz-Straße

Bei der Daimler-Benz-Straße handelt es sich nicht um einen Lärmkonfliktpunkt nach den Kriterien dieses Lärmaktionsplans. Gemäß Vorberechnung der Lärmaktionsplanung sind die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV deutlich unterschritten. Auf

einen Prüfauftrag zur Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h gegenüber der Stadt Fulda wurde daher verzichtet.

Die Stadt Fulda teilt mit Schreiben vom 29. Februar 2024 dazu folgendes mit: „Bei der Daimler-Benz-Straße handelt es sich um eine Erschließungsstraße zum Gewerbegebiet Lehnerz. Eine direkt angeschlossene Wohnbebauung ist dort nicht vorhanden. Bei der ansässigen Schule handelt es sich um eine Bildungseinrichtung für Erwachsene. Aus Sicht der Stadt Fulda besteht hier kein Handlungsbedarf. Ein Lärmkonfliktpunkt wurde hier nicht festgestellt.“

Bahnlärm Bronzell

Die Maßnahmenvorschläge wurden zuständigkeitshalber an das Eisenbahnbundesamt weitergegeben. Die Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken des Bundes wird ebenfalls von Eisenbahnbundesamt durchgeführt.

Die Anregung zur Installation einer Beschränkung oder Lichtzeichenanlage an der Schimmelstraße wurde an die Stadt Fulda mit der Bitte um Information über den Sachstand weitergegeben. Gemäß Auskunft der Stadt Fulda vom 22. April 2024 hat es hier bereits vor einiger Zeit einen Austausch zwischen der DB und der Stadt Fulda gegeben. Die DB prüft derzeit verschiedene Sachverhalte entlang der Bahnstrecke, mitunter den Bahnübergang bei Bronzell. Seitens der Stadt wurde Bereitschaft zur Unterstützung signalisiert. Die Ergebnisse der Prüfung stehen noch aus.

10.1.2 Stadt Hünfeld

Die Stadt Hünfeld liegt an der B 27 zwischen den Städten Fulda und Bad Hersfeld und hat knapp 17.000 Einwohner. Die aus der Rhön kommende B 84 mündet nördlich der Kernstadt in die B 27. Im westlichen Gemeindebereich verläuft die A 7. Der stärkste Lärmkonfliktpunkt befindet sich in der Kernstadt (Gartenstraße, L 3171).

Eine weitere verkehrliche Bedeutung besitzt die Haupteisenbahnstrecke Fulda-Bebra, welche jedoch im Lärmaktionsplan des Eisenbahnbundesamtes behandelt wird.

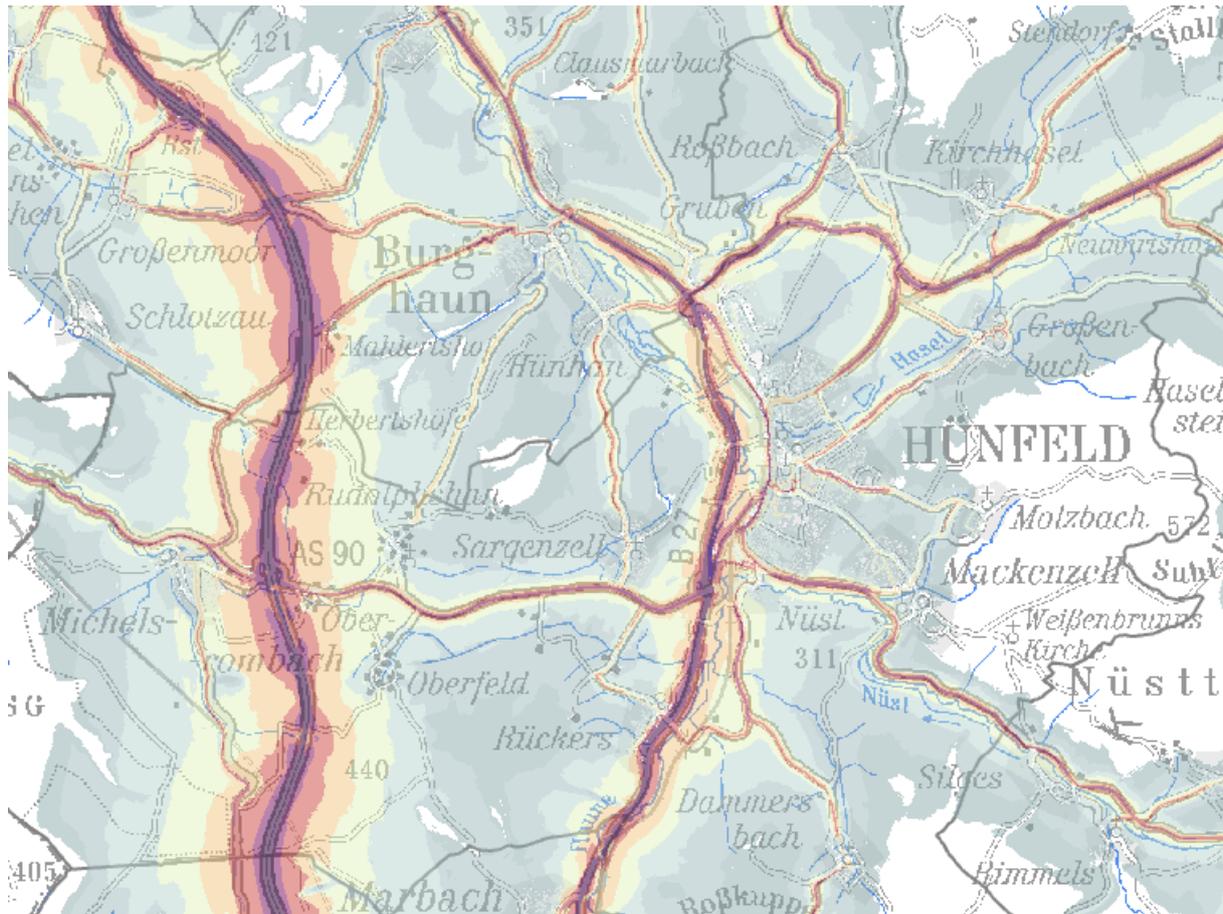


Abbildung 15: Straßenlärmkartierung im Bereich der Stadt Hünfeld [Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁴⁶]

⁴⁶ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 20: Anzahl von Personen in der Stadt Hünfeld, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		802	224	128	49	3	1206
Nachts (L_{Night})	477	128	68	9	0		682

Tabelle 21: geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Stadt Hünfeld (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	18,2	4,9	0,9
Zahl der Wohnungen	571	84	1
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	1	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	185		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	41		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 22 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Stadt jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 22: Lärmkonfliktpunkte der Stadt Hünfeld an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL (und Nebenstraßen gem. Plus-Kartierung*)

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ LDEN	LKZ L _{Night}
Kernstadt	L3171 (Fuldaer Str., Gartenstraße)	286	332
Rückers	B 27	127	162
Neuwirtshaus	B 84*	35	54
Oberrombach	A 7	15	51
Kernstadt / Nüst	B 27	10	18
Michelsrombach	A 7	1	13
Oberrombach	L 3176*	6	7
Roßbach	L 3171*	2	3
Mackenzell	L 3176*	1	1
Kernstadt/Nüst	L 3176*	0	1

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Die Stadt Hünfeld plant die Errichtung eines bis zu 15 m hohen Lärmschutzwalles an der A 7 zum Schutz der Herbertshöfe vor dem Verkehrslärm der A 7. Zu diesem Zwecke wird ein Bebauungsplan aufgestellt.

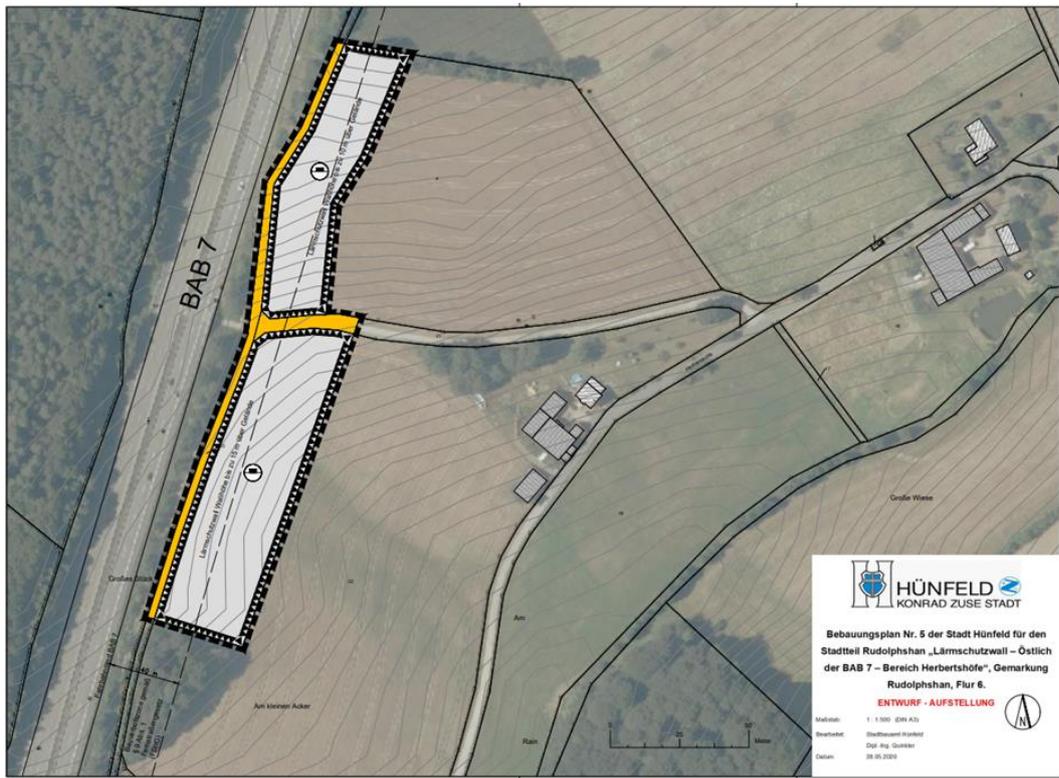


Abbildung 16: Bebauungsplan Lärmschutzwall Herbertshöfe [Quelle: Stadt Hünfeld]

Maßnahmenvorschläge der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung

In der folgenden Tabelle sind die von der Kommune bzw. der betroffenen Wohnbevölkerung vorgeschlagenen Maßnahmenvorschläge an Lärmkonfliktpunkten aufgelistet.

Tabelle 23: Maßnahmenvorschläge aus der Stadt Hünfeld

Kernstadt	L 3171 (Fuldaer Straße, Gartenstraße)	Flüsterasphalt, Lärmschutzfenster, Durchfahrverbot für LKW mit Kontrollen
Rückers	B 27	Flüsterasphalt, Lärmschutzfenster
Neuwirthehaus	B 84	Geschwindigkeitsbeschränkung nachts, Lärmschutzfenster
Oberrombach	A 7	Lärmschutzwände an Ost- und Westseite der Autobahnbrücke
Michelsrombach	A 7	Lärmschutzwände an Ost- und Westseite der Autobahnbrücke
Oberrombach	L 3176	Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h für LKW, Flüsterasphalt, Lärmschutzfenster
Roßbach	L 3171	Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h, Flüsterasphalt, Lärmschutzfenster
Kernstadt, Nüst	L 3176	Flüsterasphalt, Lärmschutzfenster, aktiver Schallschutz, verkehrliche Maßnahmen
Mackenzell	L 3176	Flüsterasphalt (dort wo noch nicht umgesetzt), Lärmschutzfenster

Die Rasdorfer Str. (L 3171) in der Kernstadt, die L 3176 und die L 3378 in Michelsrombach und die Herbertshöfe an der A 7 sind keine Lärmkonfliktpunkte nach den Auslösekriterien dieses Lärmaktionsplans.

Nach Beteiligung der zuständigen Behörden wurden folgende Ergebnisse erzielt:

Fuldaer Straße / Gartenstraße in der Kernstadt (L 3171)

Die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV sind tagsüber an 4 Gebäuden und nachts an 15 Gebäuden überschritten (Rechnung von Hessen Mobil vom 22. Mai 2019). Die wichtigste Voraussetzung für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung ist damit erfüllt (s.Kap.3.4.1). Die Stadt Hünfeld lehnt mit Schreiben vom 26. November 2018 verkehrliche Maßnahmen auf der L 3171 in der Innenstadt ab. Mit Schreiben vom 2. November 2023 wurde angefragt, ob an dieser Entscheidung festgehalten werden soll. Eine Antwort liegt nicht vor.

Flüsterasphalt auf Landesstraßen

Hessen Mobil baut seit 2017 ungeachtet der örtlichen Lärmsituation vorrangig lärm-mindernde Straßendeckschichten als Regelbauweise ein. Hessen Mobil wird daher bei der nächsten regulär anstehenden Straßendeckensanierung prüfen, ob im Bereich der Lärmkonfliktpunkte ein lärmarter Asphalt eingebracht werden kann.

Lärmschutzfenster an Landesstraßen

Eventuell anspruchsberechtigte Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer können sich hinsichtlich der finanziellen Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen an Wohngebäuden an folgende Adresse wenden:

Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement

Sachgebiet Immissionsschutz

Schillerstr. 8

36043 Fulda

Tel.: 0661/49953-500

Mail: kc.immissionsschutz@mobil.hessen.de

Lärmschutzwände, -wälle an der A 7

Der Autobahn GmbH, Niederlassung Nordwest, wurden die Lärminderungsvorschläge übermittelt. Mit Schreiben vom 27. Juni 2023 teilt die Autobahn GmbH, Niederlassung Nordwest, mit, dass die aufgelisteten Maßnahmenvorschläge keine Nachweise der Anspruchsvoraussetzungen, der Wirksamkeit oder der Verhältnismäßigkeit enthalten. Damit seien die Voraussetzungen für eine Umsetzung nach dem geltenden Fachrecht nicht erfüllt. Eine weitergehende Analyse würden die vorliegenden Unterlagen nicht zulassen, sodass für die beschriebenen Maßnahmenvorschläge derzeit kein Einvernehmen mit der Autobahn GmbH bestehe.

Weitere Hinweise des Schreibens der Autobahn GmbH vom 27. Juni 2023:

„Bei bestehenden Bundesfernstraßen können Lärmschutzmaßnahmen als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt werden. Lärmsanierung wird grundsätzlich nach Dringlichkeit im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt. Die Dringlichkeit ist nach dem Grad der Betroffenheit zu beurteilen, insbesondere nach der Stärke der Lärmbelastung der schutzbedürftigen Nutzung, der Anzahl der Betroffenen und der Art des Gebietes. Aktuell befasst sich eine Arbeitsgruppe der Autobahn GmbH damit, für das gesamte Autobahnnetz eine eigene Lärmkartierung auf Basis der RLS-19 als Grundlage für eine solche Dringlichkeitsreihung herzustellen. Aufgrund der Größe des Netzes, der sehr unterschiedlichen Datenverfügbarkeit in den einzelnen Ländern und anderer vorrangiger Aufgaben (insbesondere

zum Erhalt der Infrastruktur) ist derzeit nicht absehbar, wann hier mit konkreten Ergebnissen zu rechnen ist. Parallel zur laufenden Bearbeitung der Dringlichkeitsreihung kann eine Lärmsanierung an bekannten Hotspots im Rahmen der verfügbaren Ressourcen durchgeführt werden. Darüber hinaus wird bei Straßenbaumaßnahmen, die keine wesentliche Änderung darstellen, geprüft, ob dort die Lärmsanierung vorgezogen werden kann. Das betrifft insbesondere grundlegende Erneuerungen. Bei reinen Decksanierungen werden Lärm Aspekte bei der Wahl der Deckschicht berücksichtigt.“

B 84 Neuwirtshaus - Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h

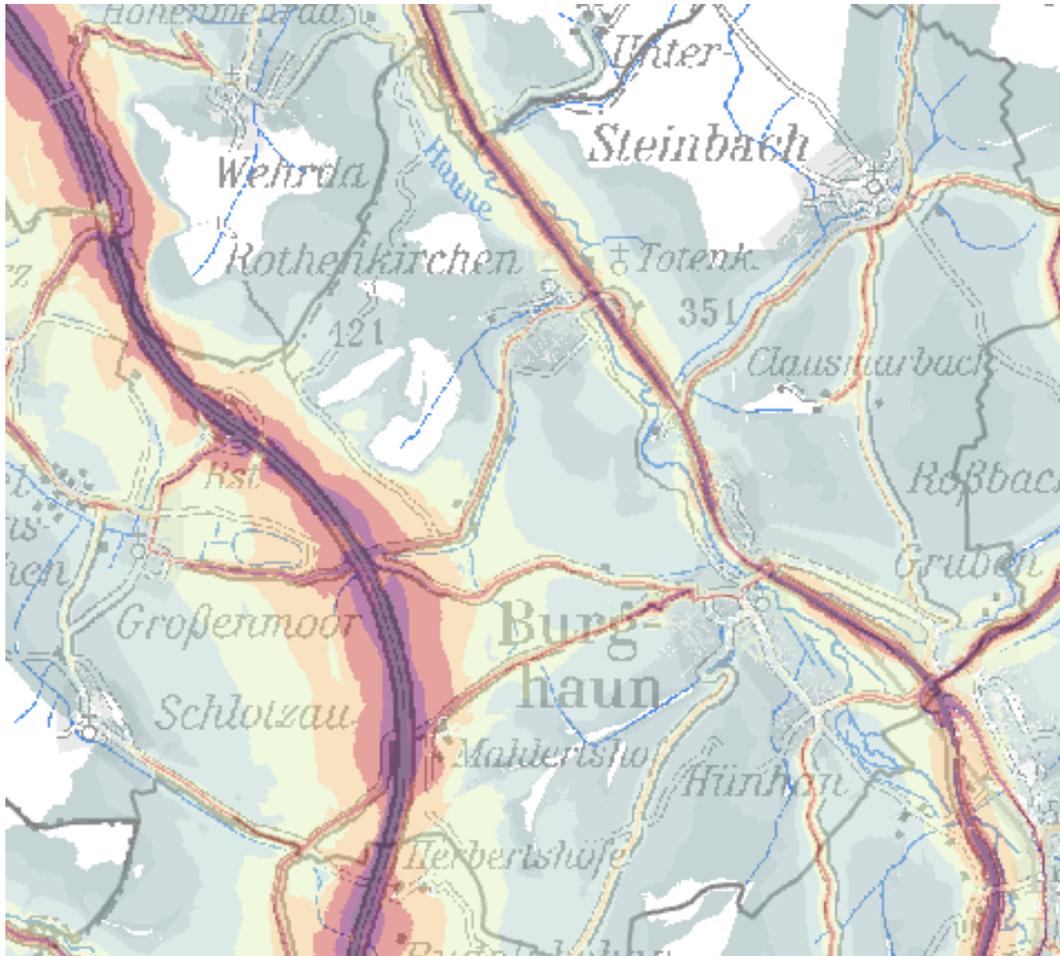
Für das für Neuwirtshaus an der B 84 vorgeschlagene Tempolimit 30 km/h wurde von der unteren Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Fulda mit Schreiben vom 28. Juni 2018 mitgeteilt, dass aufgrund der Unterschreitung der Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV eine Geschwindigkeitsbegrenzung nicht angeordnet werde. Auf einen erneuten Prüfauftrag bei der zuständigen Verkehrsbehörde des Landkreises Fulda wurde aufgrund der geringen Erfolgsaussichten in dieser Runde der Lärmaktionsplanung verzichtet.

L 3176 Oberrombach, L 3176 Kernstadt/Nüst, L 3171 Rossbach - Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h

Die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV werden nicht erreicht. Auf einen Prüfauftrag bei der zuständigen Verkehrsbehörde Stadt Hünfeld wurde aufgrund der geringen Erfolgsaussichten in dieser Runde der Lärmaktionsplanung verzichtet.

10.1.3 Gemeinde Burghaun

Die Gemeinde Burghaun hat knapp 6.500 Einwohner. An der B 27 im Bereich des Kernortes und dem Ortsteil Gruben befindet sich der stärkste Lärmkonfliktpunkt.



**Abbildung 17: Straßenlärmkartierung im Bereich der Gemeinde Burghaun
[Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁴⁷]**

⁴⁷ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 24: Anzahl von Personen in der Gemeinde Burghaun, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})		179	14	9	0	0	202
Nachts (L _{Night})	28	8	1	0	0		37

Tabelle 25: geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Burghaun (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	13,4	3,7	0,8
Zahl der Wohnungen	95	4	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	27		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	2		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 26 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 26: Lärmkonfliktpunkte in der Gemeinde Burghaun an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ LDEN	LKZ L _{Night}
Kernort / Gruben/Hünhan	B 27	65	94
Kernort	L 3433	35	47
Mahlertshof	A 7	4	16

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich des Lärmkonfliktpunktes sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

B 27

Es wurde eine Schallschutzwand nördlich der B 27 (zwischen Kernort und Gruben) vorgeschlagen, welche auch dem Schutz vor Schienenverkehrslärm dienen kann.

Der vorliegende Lärmkonflikt ist nicht Teil des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt und arbeitet diese von Amts wegen sukzessive ab. Mittelfristig können für den vorliegenden Lärmkonflikt daher keine straßenbaulichen Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Aussicht gestellt werden. Ungeachtet dessen besteht für Eigentümerinnen und Eigentümer betroffener Wohnimmobilien die Möglichkeit, einen Antrag auf eine Förderung passiver Lärmschutzeinrichtungen (z. B. Lärmschutzfenster) bei Hessen Mobil zu stellen.

Mahlertshof A 7

Es wurde eine Lärmschutzwand sowie eine Geschwindigkeitsbegrenzung vorgeschlagen.

Gemäß Vorberechnung der Lärmaktionsplanung sind die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV deutlich unterschritten. Auf ein Prüfauftrag zur Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung an die zuständige Autobahn-Verkehrsbehörde wurde daher verzichtet.

Der Autobahn GmbH, Niederlassung Nordwest, wurden die Lärminderungs-vorschläge für aktiven Schallschutz übermittelt. Mit Schreiben vom 27. Juni 2023 teilt die Autobahn GmbH, Niederlassung Nordwest, mit, dass die aufgelisteten Maßnahmen-vorschläge keine Nachweise der Anspruchsvoraussetzungen, der Wirksamkeit oder der Verhältnismäßigkeit enthalten. Damit seien die Voraussetzungen für eine Umsetzung nach dem geltenden Fachrecht nicht erfüllt. Eine weitergehende Analyse würden die vorliegenden Unterlagen nicht zulassen, sodass für die beschriebenen Maßnah-menvorschläge derzeit kein Einvernehmen mit der Autobahn GmbH bestehe.

Weitere Hinweise des Schreibens der Autobahn GmbH vom 27. Juni 2023:

„Bei bestehenden Bundesfernstraßen können Lärmschutzmaßnahmen als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt werden. Lärmsanierung wird grundsätzlich nach Dringlichkeit im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt. Die Dringlichkeit ist nach dem Grad der Betroffenheit zu beurteilen, insbesondere nach der Stärke der Lärmbelastung der schutzbedürftigen Nutzung, der Anzahl der Betroffenen und der Art des Gebietes. Aktuell befasst sich eine Arbeitsgruppe der Autobahn GmbH damit, für das gesamte Autobahnnetz eine eigene Lärmkartierung auf Basis der RLS-19 als Grundlage für eine solche Dringlichkeitsreihung herzustellen. Aufgrund der Größe des Netzes, der sehr unterschiedlichen Datenverfügbarkeit in den einzelnen Ländern und anderer vorrangiger Aufgaben (insbesondere zum Erhalt der Infrastruktur) ist derzeit nicht absehbar, wann hier mit konkreten Ergebnissen zu rechnen ist. Parallel zur laufenden Bearbeitung der Dringlichkeitsreihung kann eine Lärmsanierung an bekannten Hotspots im Rahmen der verfügbaren Ressourcen durchgeführt werden. Darüber hinaus wird bei Straßenbaumaßnahmen, die keine wesentliche Änderung darstellen, geprüft, ob dort die Lärmsanierung vorgezogen werden kann. Das betrifft insbesondere grundlegende Erneuerungen. Bei reinen Deckensanierungen werden Lärm Aspekte bei der Wahl der Deckschicht berücksichtigt.“

Mahlertshof L 3433

Von Betroffenen wurde vorgeschlagen, die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung zu kontrollieren (Blitzer) und ein LKW-Fahrverbot anzuordnen. Es handelt sich nicht um einen Lärmkonfliktpunkt nach der Definition der Lärmaktionsplanung, da die Immissionsbelastungen durch den Verkehrslärm an der L 3433 kleiner als 65 dB(A) ganztags und kleiner als 55 dB(A) nachts sind. Der Vorschlag für einen Blitzer wurde dennoch informationshalber an die Marktgemeinde weitergegeben. Für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen wie ein LKW-Fahrverbot liegen die Voraussetzungen nicht vor (Unterschreitung der Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV).

10.1.4 Gemeinde Eichenzell

Die Gemeinde Eichenzell (ca. 11.300 Einwohner) liegt südwestlich der Stadt Fulda im Einflussbereich sowohl der A 66 als auch der A 7. Zusätzliche Belastungsquellen stellen die B 27 bzw. B 279 und die L 3307 dar. In der Gemeinde Eichenzell wurden 9 Lärmkonfliktpunkte ermittelt.

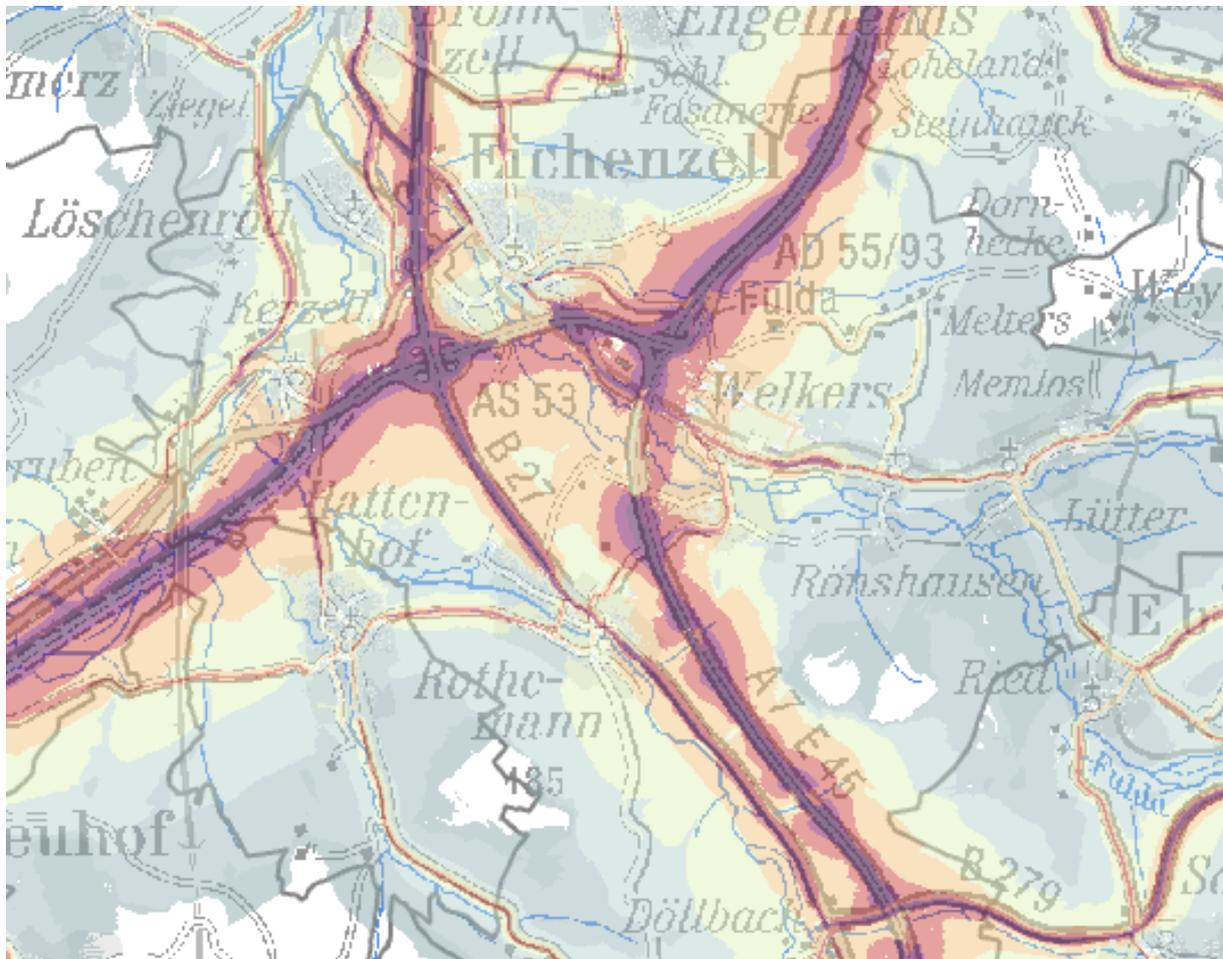


Abbildung 18: Straßenlärmmarkierung im Bereich der Gemeinde Eichenzell
[Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁴⁸]

⁴⁸ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 27: Anzahl von Personen in der Gemeinde Eichenzell, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})		1.927	484	126	13	0	2.550
Nachts (L _{Night})	1.003	231	50	0	0		1.284

Tabelle 28: geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Eichenzell (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	26,2	8,0	1,7
Zahl der Wohnungen	1.213	66	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	4	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	356		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	71		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 29 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 29: Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde Eichenzell an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ LDEN	LKZ L _{Night}
Welkers	A 7	40	128
Kernort	A 66/A7	25	74
Rothemann	B 279 (T30 LKW nachts berücksichtigt)	87	72
Rönshausen	L 3307	40	56
Welkers	L 3307	30	39
Kerzell	A 66	4	30
Döllbach	B 279	9	13
Lütter	L 3307	5	11
Kernort (incl. Gerbachshof)	B 27	0	7
Rothemann	A 7	0	2
Löschenrod	B 27	0	1

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Für den Ersatzneubau der Talbrücke der A 7 in Nähe des Ortsteiles Welkers soll die Brücke um eine Fahrbahnbreite in Richtung Ortslage verschoben werden. Sie soll eine 1,5 m hohe Lärmschutzwand erhalten.

Maßnahmenvorschläge

Die eingebrachten Lärminderungsvorschläge zum Schutz vor Schienenverkehrslärm werden hier nicht behandelt. Es wird auf die Lärmaktionsplanung des Eisenbahn Bundesamtes verwiesen.

In der folgenden Tabelle sind die von der Kommune bzw. der betroffenen Wohnbevölkerung vorgeschlagenen Maßnahmenvorschläge aufgelistet.

Tabelle 30: Maßnahmenvorschläge aus der Gemeinde Eichenzell

Ortsteil	Lärm- quelle	Maßnahmenvorschlag
Welkers	A 7	8 m hoher Lärmschutzwall mit einer Länge von 650 m
Eichenzell- Kernort	A 7/A 66	Kombination aus 8 m hohem Wall und 4 m hoher Wand östlich angrenzend an den bestehenden Wall nördlich der A 66 in Richtung Munkestraße 4 m hohe Lärmschutzwand angrenzend an den bestehenden Wall westlich der A 7, 200 m nordöstlich des Dreiecks Fulda
Kernort	A 66	Erweiterung des LS-Walls um 250 m bis zum Dreieck
Rothemann	B 27(279)	700 m langer und 4 hoher Lärmschutzwall in südwestlicher Richtung
Welkers	L 3307	Ausdehnung TL 30 km/h nachts auf alle Fahrzeuge
Rönshausen	L 3307	Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h
Lütter	L 3307	Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h
Döllbach	B 279	Berücksichtigung der Verkehrsprognosen bei Planfeststellung für neuen AB Anschluss (laut Fuldaer Zeitung Planfeststellungsantrag Ende 2024)
Kernort	B 27	Lärmschutzwand und TL 80 km/h
Kernort	B 27	Lärmschutzwand auf Höhe des Gerbachhofes für Neubaugebiet Nordwestliches Steinfeld. 4 m hohe Lärmschutzwand mit einer Länge von 800 m zw. Fuldaer Straße im Norden und L 3430 im Süden
Kernort	B 27	300 m lange Kombination aus einem 8 m hohen Lärmschutzwand und einer 4 m hohen Lärmschutzwand östlich der B 27
Löschenrod	B 27	4 m hohe Lärmschutzwand mit einer Länge von 550 m und/oder 6 m hoch mit einer Länge von 350 m Geschwindigkeitsbeschränkung 80 km/h
Rothemann	A 7	350 m langer Wall mit einer Höhe von 4-20 m und einer Breite von 12 bis 60 m

A 7 Welkers, Kernort, Rothemann sowie A 66 Kernort, Kerzell

Der Autobahn GmbH, Niederlassung Nordwest, wurden die Lärminderungs-vorschläge übermittelt. Mit Schreiben vom 27. Juni 2023 teilt die Autobahn GmbH, Niederlassung Nordwest, mit, dass die aufgelisteten Maßnahmenvorschläge keine Nachweise der Anspruchsvoraussetzungen, der Wirksamkeit oder der Verhältnismäßigkeit

enthalten. Damit seien die Voraussetzungen für eine Umsetzung nach dem geltenden Fachrecht nicht erfüllt. Eine weitergehende Analyse würden die vorliegenden Unterlagen nicht zulassen, sodass für die beschriebenen Maßnahmenvorschläge derzeit kein Einvernehmen mit der Autobahn GmbH bestehe.

Weitere Hinweise des Schreibens der Autobahn GmbH vom 27. Juni 2023:

„Bei bestehenden Bundesfernstraßen können Lärmschutzmaßnahmen als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt werden. Lärmsanierung wird grundsätzlich nach Dringlichkeit im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt. Die Dringlichkeit ist nach dem Grad der Betroffenheit zu beurteilen, insbesondere nach der Stärke der Lärmbelastung der schutzbedürftigen Nutzung, der Anzahl der Betroffenen und der Art des Gebietes. Aktuell befasst sich eine Arbeitsgruppe der Autobahn GmbH damit, für das gesamte Autobahnnetz eine eigene Lärmkartierung auf Basis der RLS-19 als Grundlage für eine solche Dringlichkeitsreihung herzustellen. Aufgrund der Größe des Netzes, der sehr unterschiedlichen Datenverfügbarkeit in den einzelnen Ländern und anderer vorrangiger Aufgaben (insbesondere zum Erhalt der Infrastruktur) ist derzeit nicht absehbar, wann hier mit konkreten Ergebnissen zu rechnen ist. Parallel zur laufenden Bearbeitung der Dringlichkeitsreihung kann eine Lärmsanierung an bekannten Hotspots im Rahmen der verfügbaren Ressourcen durchgeführt werden. Darüber hinaus wird bei Straßenbaumaßnahmen, die keine wesentliche Änderung darstellen, geprüft, ob dort die Lärmsanierung vorgezogen werden kann. Das betrifft insbesondere grundhafte Erneuerungen. Bei reinen Decksanierungen werden Lärm Aspekte bei der Wahl der Deckschicht berücksichtigt.“

L 3307 Welkers, Rönshausen, Lütter - Geschwindigkeitsbegrenzungen

Richtwertüberschreitungen gem. Lärmschutz-Richtlinien-StV wurden gem. schalltechnischer Untersuchung des TÜV Hessen vom 21.10.2019 nachgewiesen. Zuständige Verkehrsbehörde ist die die Gemeinde Eichenzell. Die Gemeinde wurde mit Schreiben vom 13. November 2023 um Prüfung gebeten, ob weitere Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen erfolgen bzw. auf alle Fahrzeuge ausgeweitet werden können. Gemäß Schreiben vom 16. April 2024 ist die Prüfung noch nicht abgeschlossen. Derzeit werden aktuelle Verkehrsdaten erhoben.

B 279 Döllbach

Der Planungsauftrag für die Anschlussstelle der A 7 Döllbach ist seitens des Bundesverkehrsministeriums erteilt. Die schalltechnische Untersuchung aus dem Jahr 2022, welche die Folgen der Errichtung einer künftigen Anschlussstelle der A 7 bei Döllbach prognostiziert, zeigt im Ergebnis eine Verbesserung der Lärmsituation in der OD Döllbach von bis zu 5 dB(A) als Folge der verkehrlichen Entlastung der OD durch den Bau der AS Gersfeld. Die Planfeststellung ist noch nicht eingereicht.

B 27 Kernort - aktiver Schallschutz für Neubaugebiet

Bei der Ausweisung von Baugebieten ist die Gemeinde als Vorhabenträgerin verpflichtet, die Auswirkungen auf bestehende Zubringerstraßen zu berücksichtigen und ggf. Maßnahmen in eigener Zuständigkeit zu ergreifen. Es wird auf die allgemeinen Ausführungen zu Neubaugebieten in Kapitel 3.5.3 verwiesen.

B 27 Kernort und Löschenrod - Geschwindigkeitsbegrenzung

Gemäß Vorberechnung der Lärmaktionsplanung sind die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV deutlich unterschritten. Auf einen Prüfauftrag zur Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung 80 km/h an die zuständige Verkehrsbehörde des Landkreis Fulda wird daher verzichtet.

B 27 - Schallschutzwälle und – wände

Der vorliegende Lärmkonflikt ist nicht Teil des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen. Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt und arbeitet diese von Amts wegen sukzessive ab. Mittelfristig können für den vorliegenden Lärmkonflikt daher keine straßenbaulichen Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Aussicht gestellt werden. Ungeachtet dessen besteht für Eigentümerinnen und Eigentümer betroffener Wohnimmobilien die Möglichkeit, einen Antrag auf eine Förderung passiver Lärmschutzeinrichtungen (z. B. Lärmschutzfenster) bei Hessen Mobil zu stellen.

10.1.5 Gemeinde Flieden

Die Gemeinde Flieden liegt im äußersten Südwesten des Regierungsbezirks Kassel und hat gut 8.700 Einwohner. Die Gemeinde ist durch Verkehrslärm des im Jahr 2007 eröffneten Abschnittes der A 66 betroffen.

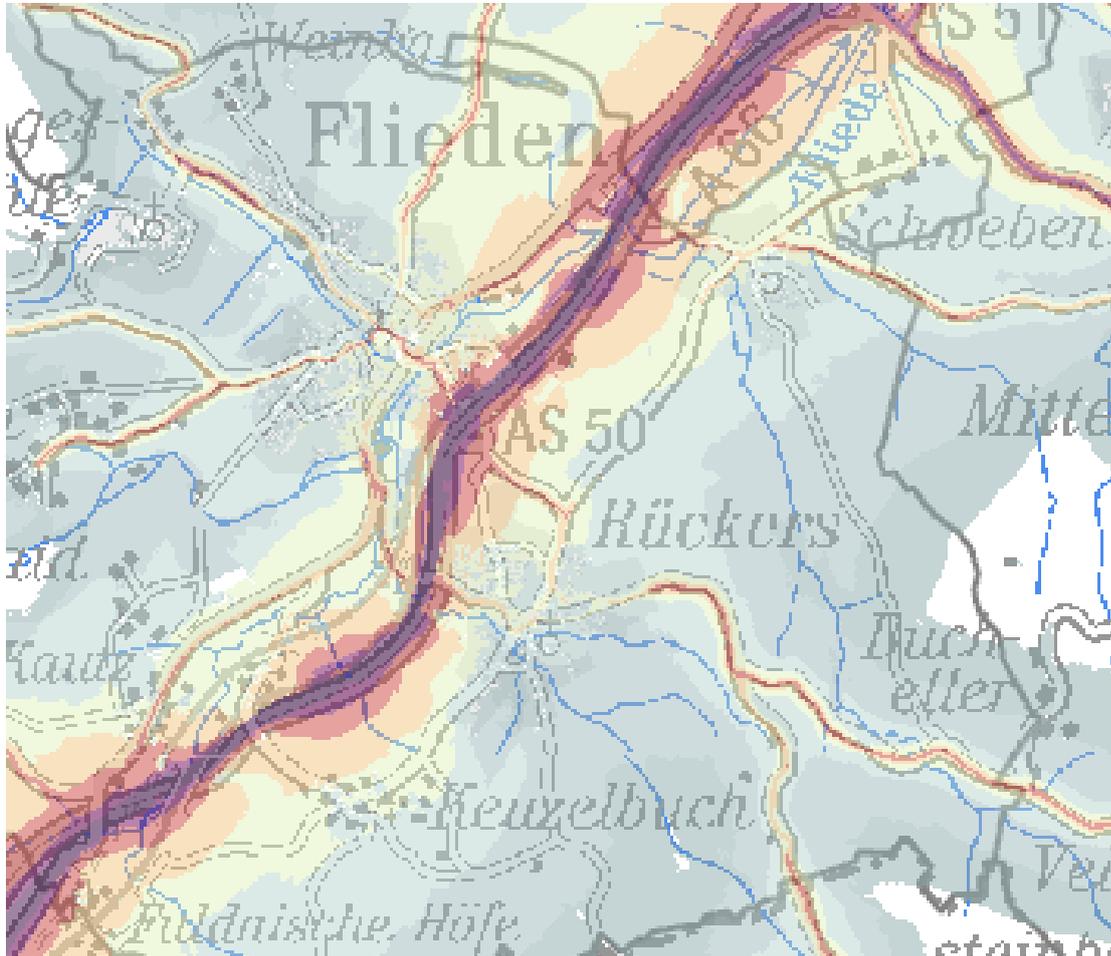


Abbildung 19: Straßenlärmkartierung im Bereich der Gemeinde Flieden [Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁴⁹]

⁴⁹ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 31: Anzahl von Personen in der Gemeinde Flieden, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		742	196	35	0	0	973
Nachts (L_{Night})	398	93	1	0	0		492

Tabelle 32: geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Flieden (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	9,9	2,3	0,6
Zahl der Wohnungen	462	16	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	2	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	134		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	26		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 33 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 33: Lärmkonfliktpunkte in der Gemeinde Flieden an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ LDEN	LKZ L_{Night}
Kernort	A 66	4	39
Kautz/Leimenhof	A 66	3	17
Keutzelbuch/Fuldaische Höfe	A 66	1	11
Rückers	A 66	0	5

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich des Lärmkonfliktpunktes sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Maßnahmenvorschläge eingebracht. Aufgrund der fehlenden Erfolgsaussichten und der geringen Lärmkennziffern wurden durch die Lärmaktionsplanung keine Maßnahmenvorschläge ergänzt.

10.1.6 Gemeinde Großlüder

Die Gemeinde Großlüder (knapp 8.800 Einwohner) liegt mit dem Kernort und den Ortsteilen Bimbach und Müs an der B 254. Die Bundesstraße verbindet die Stadt Fulda mit dem nordwestlichen gelegenen Vogelsberg. Alle drei Ortsteile wurden als Lärmkonfliktpunkte identifiziert.



**Abbildung 20: Straßenlärmkartierung im Bereich der Gemeinde Großlüder
[Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁵⁰]**

⁵⁰ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 34: Anzahl von Personen in der Gemeinde Großenlüder, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		447	194	50	9	0	700
Nachts (L_{Night})	239	85	12	0	0		336

Tabelle 35: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Großenlüder (EU-Kartierung)

dB (A)	L_{DEN} ab 55	L_{DEN} ab 65	L_{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	6,2	1,4	0,3
Zahl der Wohnungen	331	27	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	2	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	104		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	19		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 36 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (LDEN) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 36: Lärmkonfliktpunkte in der Gemeinde Großenlüder an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ LDEN	LKZ L _{Night}
Bimbach	B 254	44	74
Kernort	B 254	9	10
Müs	B 254	5	8

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich des Lärmkonfliktpunktes sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Maßnahmenvorschläge eingebracht. Aufgrund der fehlenden Erfolgsaussichten und der geringen Lärmkennziffern wurden durch die Lärmaktionsplanung keine Maßnahmenvorschläge ergänzt.

10.1.7 Gemeinde Kalbach

Die Gemeinde Kalbach (ca. 6.500 Einwohner) liegt im äußersten Süden des Regierungsbezirks Kassel. Die Gemeinde Kalbach hat einen Lärmkonfliktpunkt im Ortsteil Utrichshausen. Er befindet sich in einer Tallage und wird von einer Autobahnbrücke der A 7 überquert, deren Verkehr zu einer erheblichen Lärmbelastung führt.

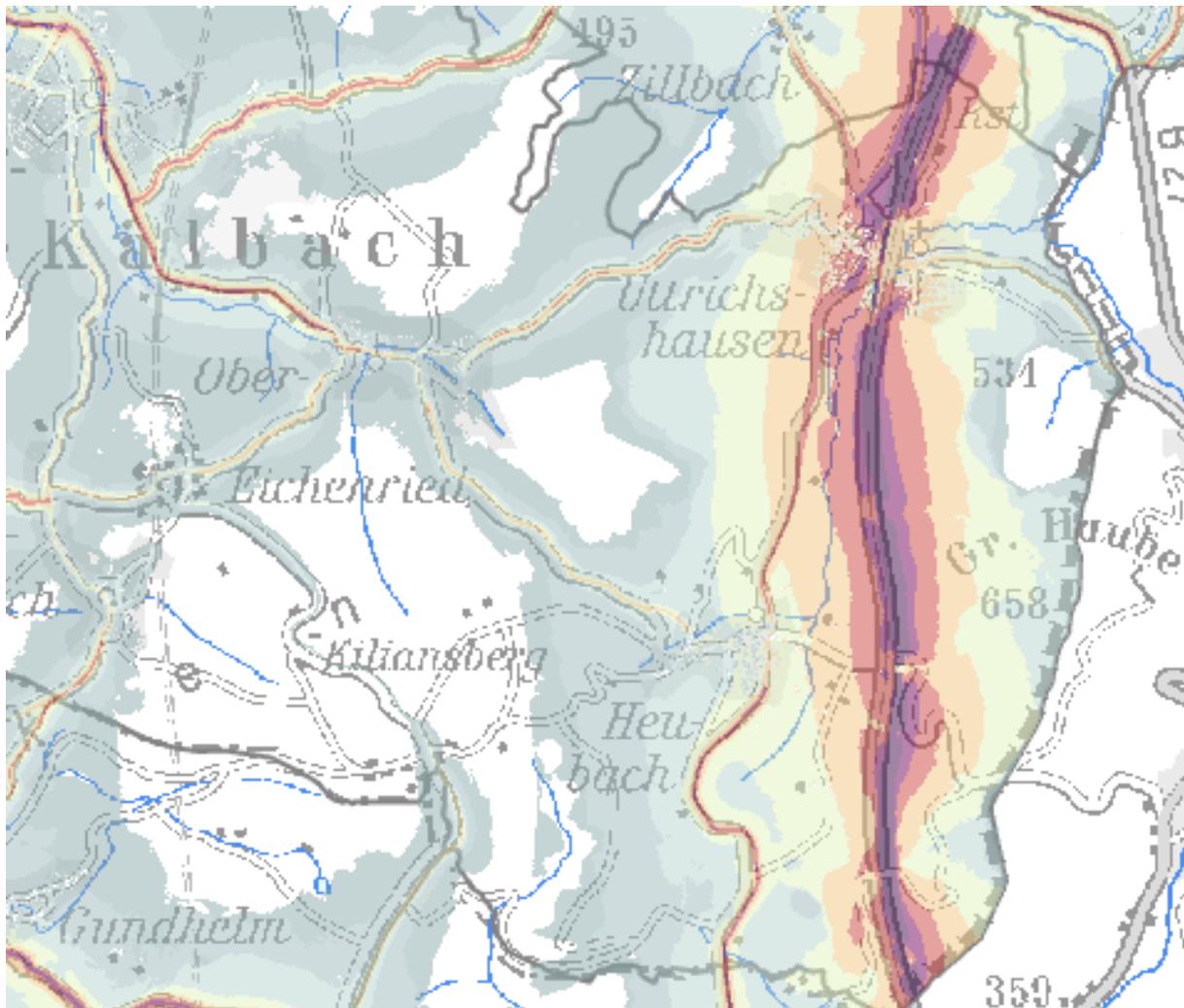


Abbildung 21: Straßenlärmkartierung im Bereich der Gemeinde Kalbach
[Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁵¹]

⁵¹ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 37: Anzahl von Personen in der Gemeinde Kalbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		369	325	170	18	0	882
Nachts (L_{Night})	393	238	78	0	0		709

Tabelle 38: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Kalbach (EU-Kartierung)

dB (A)	L_{DEN} ab 55	L_{DEN} ab 65	L_{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	14,6	4,3	0,8
Zahl der Wohnungen	417	88	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	148		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	44		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 39 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (LDEN) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 39: Lärmkonfliktpunkte in der Gemeinde Kalbach an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ LDEN	LKZ L _{Night}
Uttrichshausen	A 7	216	561

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Eine Instandsetzung der Brückenübergangskonstruktionen erfolgte von Juni bis September 2023.

Die DEGES wurde mit der Planung eines Ersatzneubaus der Talbrücke beauftragt. Dabei sollen im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes ein lärmarmere Deckenbelag und beidseitig 5 m hohe Lärmschutzwände errichtet werden. Baubeginn ist für das Jahr 2024 geplant.

Maßnahmenvorschläge

Bei der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung wurde angeregt, den aktiven Schallschutz vor und hinter der Talbrücke um 200 m zu erweitern. Außerdem soll die Zahl der Gebäude, die passiv geschützt werden, erhöht werden. (Lärmvorsorge statt Lärmsanierung)

Der Autobahn GmbH, Niederlassung Nordwest, wurden die Lärminderungs-vorschläge übermittelt. Mit Schreiben vom 27. Juni 2023 teilt die Autobahn GmbH, Niederlassung Nordwest, mit, dass die aufgelisteten Maßnahmenvorschläge keine Nachweise der Anspruchsvoraussetzungen, der Wirksamkeit oder der Verhältnismäßigkeit enthalten. Damit seien die Voraussetzungen für eine Umsetzung nach dem geltenden Fachrecht nicht erfüllt. Eine weitergehende Analyse würden die vorliegenden Unterlagen nicht zulassen, sodass für die beschriebenen Maßnahmenvorschläge derzeit kein Einvernehmen mit der Autobahn GmbH bestehe.

Weitere Hinweise des Schreibens der Autobahn GmbH vom 27. Juni 2023:

„Bei bestehenden Bundesfernstraßen können Lärmschutzmaßnahmen als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt werden. Lärmsanierung wird grundsätzlich nach Dringlichkeit im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt. Die Dringlichkeit ist nach dem Grad der Betroffenheit zu beurteilen, insbesondere nach der Stärke der Lärmbelastung der schutzbedürftigen Nutzung, der Anzahl der Betroffenen und der Art des Gebietes. Aktuell befasst sich eine Arbeitsgruppe der Autobahn GmbH damit, für das gesamte Autobahnnetz eine eigene Lärmkartierung auf Basis der RLS-19 als Grundlage für eine solche Dringlichkeitsreihung herzustellen. Aufgrund der Größe des Netzes, der sehr unterschiedlichen Datenverfügbarkeit in den einzelnen Ländern und anderer vorrangiger Aufgaben (insbesondere zum Erhalt der Infrastruktur) ist derzeit nicht absehbar, wann hier mit konkreten Ergebnissen zu rechnen ist. Parallel zur laufenden Bearbeitung der Dringlichkeitsreihung kann eine Lärmsanierung an bekannten Hotspots im Rahmen der verfügbaren Ressourcen durchgeführt werden. Darüber hinaus wird bei Straßenbaumaßnahmen, die keine wesentliche Änderung darstellen, geprüft, ob dort die Lärmsanierung vorgezogen werden kann. Das betrifft insbesondere grundlegende Erneuerungen. Bei reinen Deckensanierungen werden Lärm Aspekte bei der Wahl der Deckschicht berücksichtigt.“

10.1.8 Gemeinde Künzell

Die Gemeinde Künzell liegt östlich der Stadt Fulda und hat etwa 17.000 Einwohner. Der überwiegende Teil der Gemeinde befindet sich zwischen den in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Hauptverkehrsstraßen A 7 und B 27. Die Verbindungsstraßen aus und in Richtung Rhön, Turmstraße (L 3377) und die Keuloser Straße (K 52), stellen die stärksten Lärmkonfliktpunkte dar.

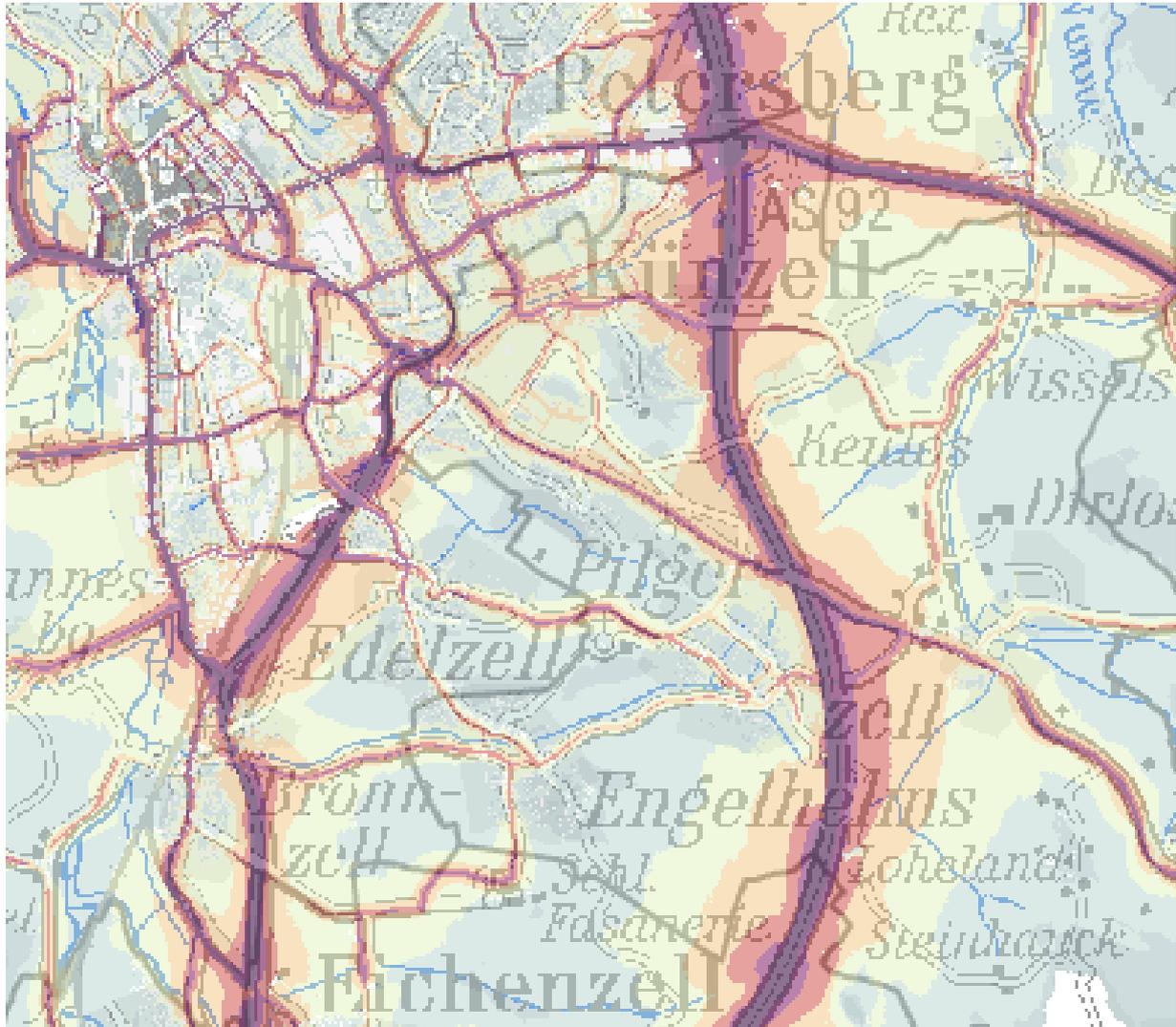


Abbildung 22: Straßenlärmkartierung im Bereich der Gemeinde Künzell
[Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁵²]

⁵² Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Folgende Tabellen geben eine Übersicht über die in der Lärmkartierung 2022 des HLNUG abgebildete Anzahl der Belasteten und der Lärmauswirkungen durch Straßenverkehrslärm in der Gemeinde Künzell.

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 40: Anzahl von Personen in der Gemeinde Künzell, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})		969	374	185	40	0	1568
Nachts (L _{Night})	546	220	73	0	0		839

Tabelle 41: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Künzell (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	10,1	2,7	0,6
Zahl der Wohnungen	746	107	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	241		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	50		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 42 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 42: Lärmkonfliktpunkte in der Gemeinde Künzell an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ LDEN	LKZ L _{Night}
Künzell-Bachrain	L 3377 (Turmstraße)	461	552
Künzell-Bachrain	K 52 (Keuloser Straße)	407	472
Künzell-Bachrain	A 7 (LKW T 60 nachts berücksichtigt)	153	236
Künzell-Bachrain	L 3418 (Edelzeller Weg, Ortesweg, Dr.-Dietz-Straße)	95	115
Pilgerzell	A 7	53	90
Dirlos	L 3377	34	42

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte MaßnahmenKünzell – L 3379 - Neubau einer Verbindungsspanne

Mit der geplanten Verbindungsspanne Künzell soll eine direkte Verbindung zwischen der L 3377 (in/aus Richtung südlicher Rhön) und der Anschlussstelle Fulda-Mitte geschaffen werden. Nach Abschluss der Maßnahme wird sich für große Teile von Künzell eine deutliche Verbesserung der Verkehrssituation gegenüber dem Zustand ohne Verbindungsspanne ergeben. Die Grunderwerbsverhandlungen sind noch nicht abgeschlossen.

Maßnahmenvorschläge

In der folgenden Tabelle sind die von der Kommune bzw. der betroffenen Wohnbevölkerung vorgeschlagenen Maßnahmenvorschläge aufgelistet.

Tabelle 43: Maßnahmenvorschläge aus der Gemeinde Künzell

Ortsteil	Lärmquelle	Maßnahmenvorschlag
Künzell-Bachrain	A 7	Tempolimit für LKW auch nördlich der Haunestraße, Tempolimit auch für PKW
Künzell-Bachrain	A 7	Verbesserung baulicher Lärmschutz, Lärmschutzwand zwischen Anschlussstelle Fulda-Mitte und Keuloser Straße
Pilgerzell	A 7	Lückenschlüsse im Lärmschutzwall in Pilgerzell (Unterführung „Am Kiest“ sowie am Waldrand „Müshecke“)
Keulos	A 7	Verbesserung baulicher Lärmschutz

Die von der A 7 ausgehende Verkehrslärmbelastung bleibt in Keulos unter den Auslöseschwellen für einen Lärmkonfliktpunkt und wird hier nicht weiter betrachtet.

Bauliche Maßnahmen A 7

Die Autobahn GmbH plant eine grundhafte Sanierung der Richtungsfahrbahn Würzburg der A7 zwischen der Anschlussstelle Fulda und dem Autobahndreieck Fulda. Im Rahmen der Planungen ist beabsichtigt, auch die vorhandene Lärmsituation zu untersuchen, da die Auslösewerte der Lärmsanierung an einigen Gebäuden erreicht werden. Auch die Umsetzung von möglichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen ist Bestandteil dieser Untersuchung. Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung des Bundes, ein rechtlicher Anspruch auf Lärmschutz besteht nicht.

Verkehrliche Maßnahmen A 7

Auf Anfrage teilt die Autobahnverkehrsbehörde mit Schreiben vom 17. Juli 2023 mit, dass bereits erfolgte Ablehnungen zu Geschwindigkeitsbeschränkungen weiterhin gültig sind. Die Ausweitung der Geschwindigkeitsbeschränkung wurde mit Schreiben vom 17. September 2019 abgelehnt (s. Lärmaktionsplan Runde 3).

Künzell-Bachrain Turmstraße (L 3377) und Keuloser Straße (K 52)

Gemäß Schreiben der Gemeinde vom 10. Mai 2024 wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Nachtzeitraum in der Keuloser Straße (K 52) und in der Turmstraße (L 3377) auf dem unteren Abschnitt (zw. Verkehrskreisel und Straße Im Hahlfeld/Ronsbachweg) befürwortet. Zuständige Verkehrsbehörde ist die Gemeinde. Derzeit wird die Möglichkeit der Umsetzung geprüft.

10.1.9 Gemeinde Neuhof

Die Gemeinde Neuhof liegt südwestlich der Stadt Fulda und hat ca. 11.000 Einwohner. Der Kernort ist durch die Tunnellage vor dem Verkehrslärm der A 66 geschützt. Relativ schwache Lärmkonfliktpunkte gehen von den anderen Ortsteilen an der A 66 und von Kreisstraßen aus.

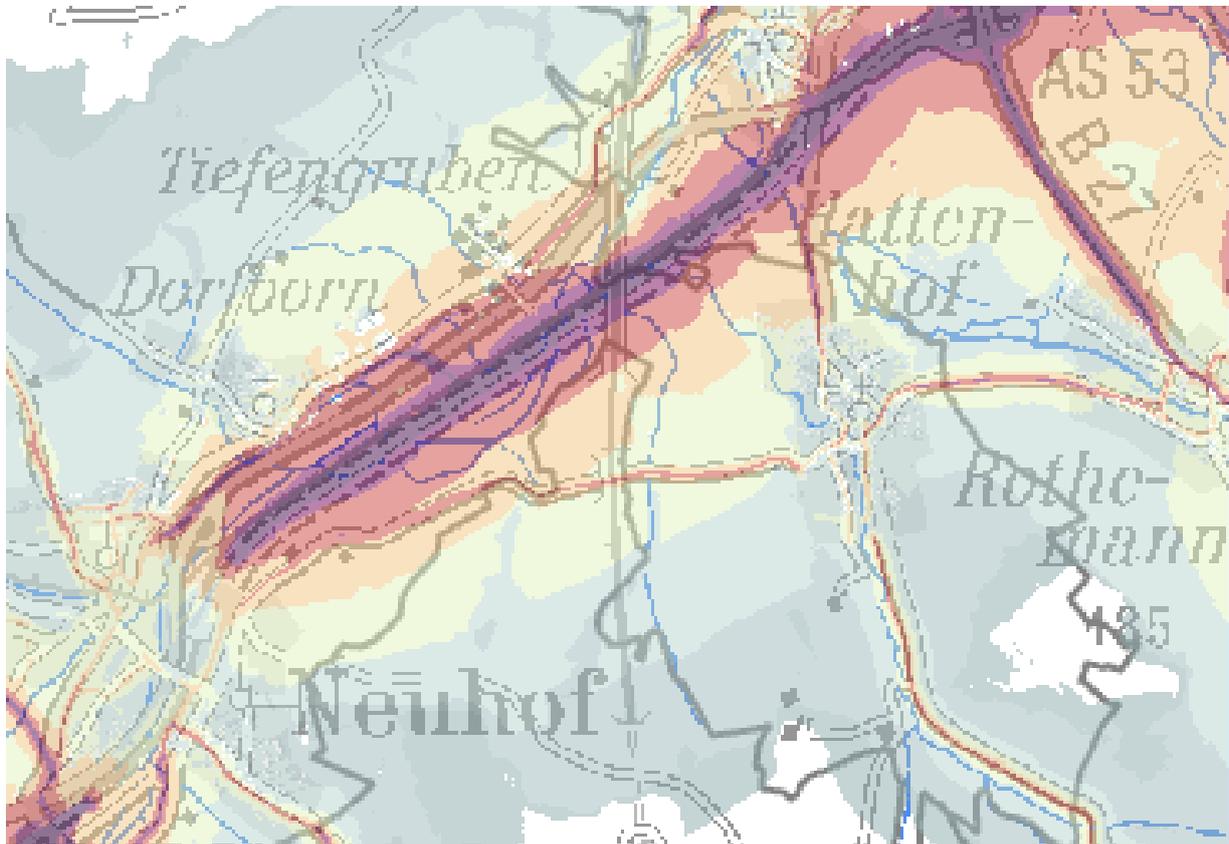


Abbildung 23: Straßenlärmkartierung im Bereich der Gemeinde Neuhof [Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁵³]

⁵³ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 44: Anzahl von Personen in der Gemeinde Neuhof, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		513	143	15	0	0	671
Nachts (L_{Night})	287	73	0	0	0		360

Tabelle 45: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Neuhof (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	10,7	3,0	0,6
Zahl der Wohnungen	319	7	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	1	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	92		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	19		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 46 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 46: Lärmkonfliktpunkte in der Gemeinde NeuhoF an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL (*und Nebenstraßen gem. Plus-Kartierung)

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ LDEN	LKZ L _{Night}
Dorfborn	A 66	2	36
Kernort	K 80 (Zollweg, Kolpingstraße, Schwebener Straße)*	13	19
Tiefengruben	A 66	1	15
Dorfborn	*K 100	9	13
Kernort	*K 100	6	8
Tiefengruben	*K 100	2	3

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich der Lärmkonfliktpunkte sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

Die Gemeinde NeuhoF regt Lärmschutzwände, -wälle und passiven Schallschutz zum Schutz gegen den Verkehrslärm der A 66 an. Außerdem sollen Maßnahmen für die Hanauer Straße (L 3181), die Fuldaer Straße (K 100), den Zollweg, die Kolpingstraße, die Schwebener Straße und die K 100 in den Ortsteilen Dorfborn bzw. Tiefengruben ergriffen werden.

A 66 - Aktive Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung

Der Autobahn GmbH, Niederlassung Nordwest, wurden die Lärminderungs-vorschläge übermittelt. Mit Schreiben vom 27. Juni 2023 teilt die Autobahn GmbH, Niederlassung Nordwest, mit, dass die aufgelisteten Maßnahmenvorschläge keine Nachweise der Anspruchsvoraussetzungen, der Wirksamkeit oder der Verhältnismäßigkeit enthalten. Damit seien die Voraussetzungen für eine Umsetzung nach dem geltenden Fachrecht nicht erfüllt. Eine weitergehende Analyse würden die vorliegenden Unterlagen nicht zulassen, sodass für die beschriebenen Maßnahmenvorschläge derzeit kein Einvernehmen mit der Autobahn GmbH bestehe.

Weitere Hinweise des Schreibens der Autobahn GmbH vom 27. Juni 2023:

„Bei bestehenden Bundesfernstraßen können Lärmschutzmaßnahmen als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt werden.

Lärmsanierung wird grundsätzlich nach Dringlichkeit im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt. Die Dringlichkeit ist nach dem Grad der Betroffenheit zu beurteilen, insbesondere nach der Stärke der Lärmbelastung der schutzbedürftigen Nutzung, der Anzahl der Betroffenen und der Art des Gebietes. Aktuell befasst sich eine Arbeitsgruppe der Autobahn GmbH damit, für das gesamte Autobahnnetz eine eigene Lärmkartierung auf Basis der RLS-19 als Grundlage für eine solche Dringlichkeitsreihung herzustellen. Aufgrund der Größe des Netzes, der sehr unterschiedlichen Datenverfügbarkeit in den einzelnen Ländern und anderer vorrangiger Aufgaben (insbesondere zum Erhalt der Infrastruktur) ist derzeit nicht absehbar, wann hier mit konkreten Ergebnissen zu rechnen ist. Parallel zur laufenden Bearbeitung der Dringlichkeitsreihung kann eine Lärmsanierung an bekannten Hotspots im Rahmen der verfügbaren Ressourcen durchgeführt werden. Darüber hinaus wird bei Straßenbaumaßnahmen, die keine wesentliche Änderung darstellen, geprüft, ob dort die Lärmsanierung vorgezogen werden kann. Das betrifft insbesondere grundhafte Erneuerungen. Bei reinen Deckensanierungen werden Lärm Aspekte bei der Wahl der Deckschicht berücksichtigt.“

A 66 - Aktive Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Planfeststellung (nachträglich)

Durch Planfeststellungsverfahren ist ein Lückenschluss genehmigt und vor einigen Jahren bereits realisiert worden. Laut Beobachtung eines Teils der Bürgerinnen und Bürger haben die Verkehrsbewegungen sich deutlich oberhalb der im Planfeststellungsverfahren zu Grunde gelegten eingestellt. Daher wird eine Nachbesserung der umgesetzten Lärmschutzmaßnahmen gefordert. Dabei sollen die aktuellen Verkehrsbewegungen Grundlage der Planung der Lärmschutzeinrichtungen sein.

Der Maßnahmenvorschlag wurde dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen zur Kenntnis gegeben.

K 80 (Zollweg, Kolpingstraße, Schwebener Straße), K 100 (Kernort, Tiefengruben, Dorfborn)

Im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine konkreten Maßnahmenvorschläge eingebracht. Aufgrund der fehlenden Erfolgsaussichten und der geringen Lärmkennziffern wurden durch die Lärmaktionsplanung keine Maßnahmenvorschläge ergänzt.

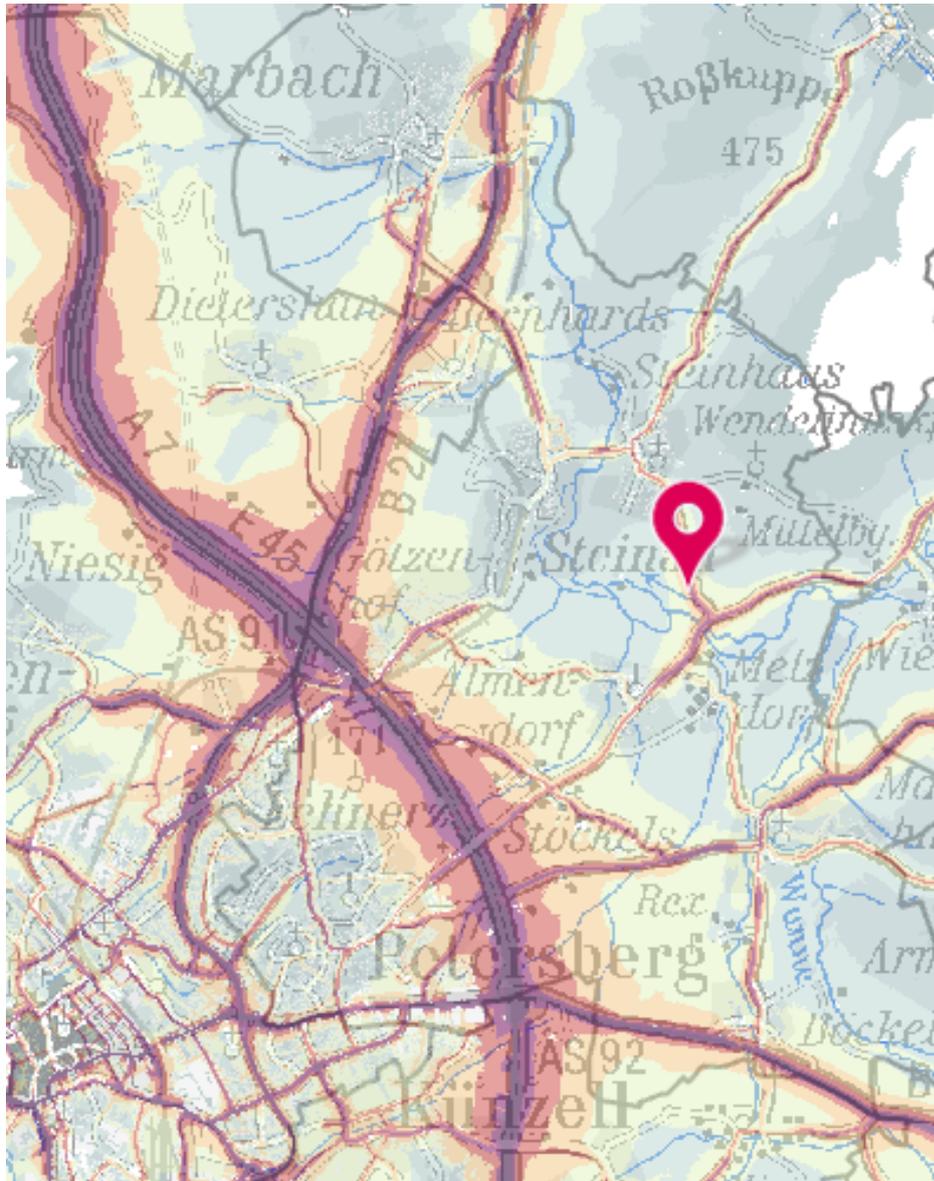
Sonstige

Die A 66, die Hanauer Landstraße (L 3181) und die Frankfurter Straße lösen im Kernort von Neuhaus keine Lärmkonfliktpunkte nach den Kriterien dieses Lärmaktionsplans aus.

10.1.10 Gemeinde Petersberg

Die Gemeinde Petersberg schließt nordöstlich an die Stadt Fulda an und hat etwa 16.400 Einwohner. Auf der Ostseite des Kernortes entlang verläuft die A 7.

Die gravierendsten Lärmbelastungen sind im Ortskern an der westlich des Rauschenberges vorbeiführenden L 3418 (Bergstraße und Rabanus-Maurus-Straße) anzutreffen.



**Abbildung 24: Straßenlärmkartierung im Bereich der Gemeinde Petersberg
[Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁵⁴]**

⁵⁴ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 47: Anzahl von Personen in der Gemeinde Petersberg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		1.566	475	196	82	0	2.319
Nachts (L_{Night})	890	284	104	2	0		1280

Tabelle 48: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Petersberg (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	11,8	3,8	0,8
Zahl der Wohnungen	1.103	132	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	2	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	349		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	75		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 49 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 49: Lärmkonfliktpunkte in der Gemeinde Petersberg an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ LDEN	LKZ L _{Night}
Kernort	L 3418 (Rabanus-Maurus-Straße, Bergstraße)	358	429
Kernort	B 458	181	260
Götzenhof / Steinau	A 7	20	70
Böckels	B 448	23	36
Marbach	B 27	0	2
Kernort	A 7	0	11
Kernort	B 27	2	5

Die Straße „Im Dillenroth“ im Kernort, die L 3379 bei Margretenhaun und die B 27 bei Götzenhof lösen keine Lärmkonfliktpunkte nach den Kriterien dieses Lärmaktionsplans aus.

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Neubau der Entlastungsstraße Petersberg (L 3379)

Durch den geplanten Neubau der Entlastungsstraße Petersberg (L 3379) soll eine direkte Verbindung zwischen der nördlichen Rhön und der Anschlussstelle Fulda Mitte geschaffen werden. Sie dient zur Entlastung der L 3174, insbesondere in der Ortslage Petersberg. Es wird erwartet, dass sich nach dem Abschluss der Maßnahme ein Großteil des Verkehrs der L 3174 (ca. 12.000 Fahrzeugbewegungen/Tag bei dem am stärksten belasteten Abschnitt) auf die Entlastungsstraße verlagert.

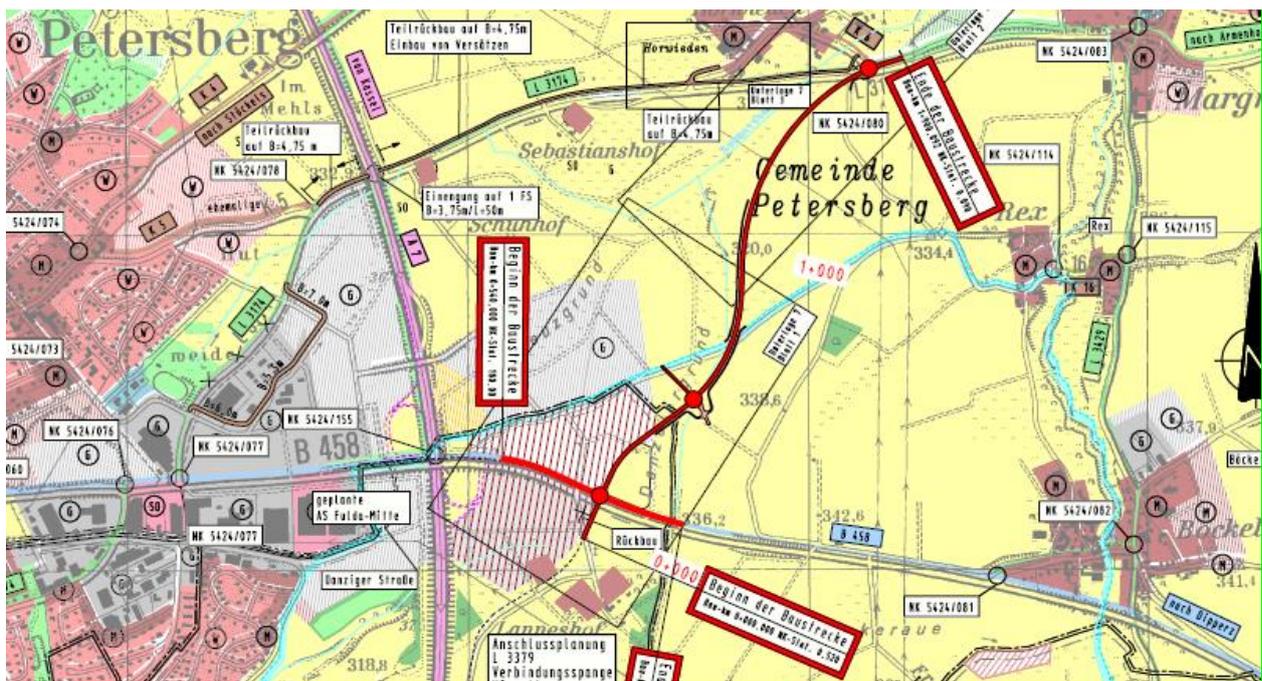


Abbildung 25: Petersberg - L3379 - Neubau einer Entlastungsstraße [Quelle: Hessen Mobil]

Das Projekt kann derzeit nicht realisiert werden, da im Bauleitplanungsverfahren auf Grund fehlender Umsetzungsmöglichkeiten der artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen noch kein Baurecht erreicht werden konnte.

A 7 Götzenhof - Ersatzneubau der Talbrücke

Im Rahmen des Ersatzneubaus wurde die Lärmschutzwand um 1,5 m erhöht. Die Baumaßnahmen sind abgeschlossen.

Maßnahmenvorschläge

In der folgenden Tabelle sind die von der Kommune bzw. der betroffenen Wohnbevölkerung vorgeschlagenen Maßnahmenvorschläge aufgelistet.

Tabelle 50: Maßnahmenvorschläge aus der Gemeinde Petersberg

Ortsteil	Lärmquelle	Maßnahmenvorschlag
Kernort	B 458	Fahrverbot für LKW > 7,5 t nachts
Kernort	B 27	LKW-Fahrverbot für den Durchgangsverkehr >7,5 t nachts in der Zeit von 22.00 bis 6.00 Uhr
Margrethenhaun	L 3379	Geschwindigkeitsbeschränkung 50 statt 70 km/h
Kernort	Im Dillenroth	Spielstraße

L 3418 (Rabanus-Maurus-Straße, Bergstraße, Am Eichzägel)

Die Möglichkeit einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen wurde in Runde 3 ohne Erfolg geprüft. Nach der Berechnung von Hessen Mobil aus dem Jahr 2019 werden die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV, in welchen verkehrliche Lärmschutzmaßnahmen geregelt sind, an keinem Gebäude überschritten. Auf einen Antrag auf Prüfung einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen wird seitens der Lärmaktionsplanung aufgrund der geringen Erfolgsaussichten verzichtet.

B 458 Kernort

Gemäß schalltechnischem Gutachten durch Hessen Mobil vom Mai 2023 sind die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV in drei Fällen für den Nachtzeitraum überschritten. Von diesen betroffenen Gebäuden wurde an zwei Gebäuden Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms ergriffen. Auf einen Prüfauftrag bei der zuständigen Verkehrsbehörde des Landkreises auf Prüfung eines LKW-Fahrverbotes aus Lärmschutzgründen wird aufgrund der geringen Erfolgsaussichten verzichtet.

B 27 Kernort

Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV sind nach Vorprüfung durch die Lärmaktionsplanung weit unterschritten. Auf einen Prüfauftrag auf Prüfung eines LKW-Fahrverbotes aus Lärmschutzgründen bei der zuständigen Verkehrsbehörde des Landkreises wird aufgrund der geringen Erfolgsaussichten verzichtet.

Das Gleiche gilt für den Vorschlag aus Margrethenhaun für die L 3379. Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV sind nach Vorprüfung durch die Lärmaktionsplanung weit unterschritten. Auf einen Prüfauftrag für eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen bei der zuständigen Verkehrsbehörde des Landkreises wird aufgrund der geringen Erfolgsaussichten verzichtet.

Die Straße „Am Dillenroth“ ist kein Lärmkonfliktpunkt nach den Kriterien dieses Lärmaktionsplans. Der Vorschlag wird daher nicht weiterverfolgt.

10.1.11 Gemeinde Poppenhausen

Die Gemeinde Poppenhausen liegt in der Rhön und hat eine Einwohnerzahl von ca. 2.700. Die Georgstraße (L 3330 und 3307) im Kernort löst in der Runde 4 der Lärmaktionsplanung aufgrund den in der Lärmkartierung 2022 zugrunde gelegten Verkehrszahlen keinen Lärmkonflikt mehr aus.

Für die Georgstraße im Kernort (L 3330/3307) wurden ein LKW-Durchfahrtsverbot > 7,5 t (ausgenommen Anlieger), Verlängerung des Tempo-30-Bereiches in der gesamten bewohnten Ortsmitte Poppenhausen, Blitzer, Verbot der Motorrad-Ausflugstrecke, Polizeikontrollen (Tuning, Autorennen), Geschwindigkeitsbegrenzung außerhalb der Ortschaft in Richtung Gackenhof und umgekehrt auf 70 km/h, neue Zählung, Berechnung, Messung vorgeschlagen.

Verkehrliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen sind aufgrund der deutlichen Unterschreitung der Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV in Poppenhausen nicht möglich. Die bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung ist vermutlich aus Verkehrssicherheitsgründen angeordnet. Zum Thema Motorradfahrverbot wird auf Kapitel 5.4.5 verwiesen.

Zuständige Behörden wurden nicht beteiligt, da es sich um keinen Lärmkonflikt handelt.

10.2 Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Der Landkreis Hersfeld-Rotenburg ist der mittlere Landkreis im Osten des Regierungsbezirks Kassel mit wichtigen Verkehrsverbindungen in die neuen Bundesländer nach Eisenach, Erfurt und Dresden.

Die A 7 verläuft in Nord-Süd-Richtung durch den Landkreis Hersfeld-Rotenburg. Am Hattenbacher Dreieck mündet die von Westen kommende A 5 in die A 7. Am nördlich anschließenden Kirchheimer Dreieck zweigt die A 4 ab, welche nach Osten führt. Ferner ist der Landkreis insbesondere durch die Bundesstraßen 27, 62, 83, und 324 betroffen.

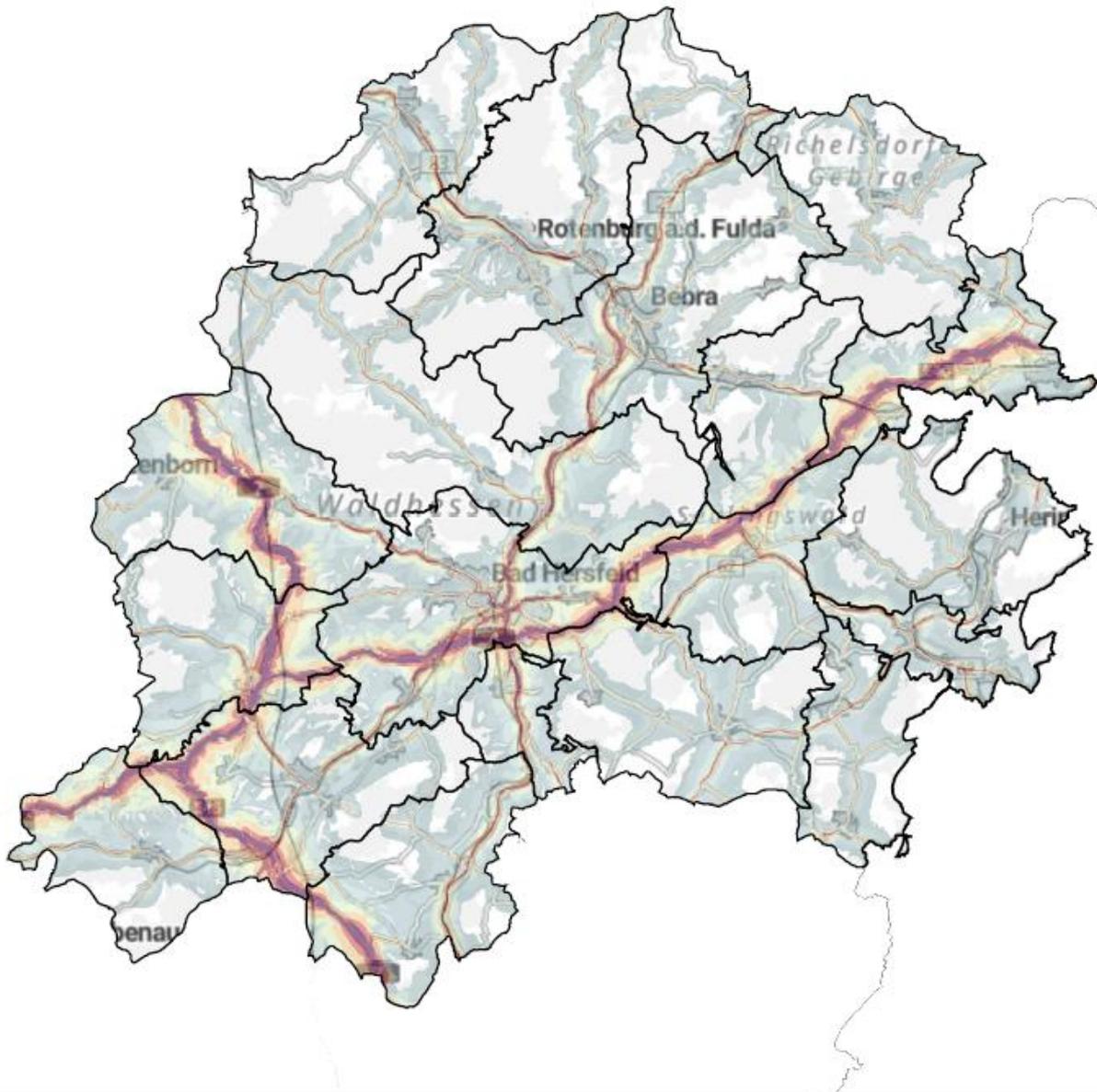
Die B 27 ist im Landkreis Hersfeld-Rotenburg ganztägig für LKW > 12 t zur Verhinderung von Mautverdrängungsverkehr und damit verbundenen Verkehrslärmbelastungen gesperrt.

Auf der B 62 besteht ein Nachtfahrverbot für Kraftfahrzeuge ab 3,5 t in der Zeit von 20.00 bis 06.00 Uhr zwischen Bad Hersfeld und der A 7/Anschlussstelle Niederaula. Generelle Ausnahmeregelungen bestehen nicht. Sofern für Be- und Entlader die Straßenbenutzung zwingend ist, kann vom Regierungspräsidium Kassel in begründeten Einzelfällen eine Ausnahmegenehmigung erteilt werden.

Neben den o.g. Bundesautobahnen erfüllen im Landkreis Hersfeld-Rotenburg vor allem Bundes- und Landesstraßen das Kriterium der EU-Umgebungslärmrichtlinie für eine Hauptverkehrsstraße von 3 Mio. Fahrbewegungen im Jahr, welche im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu betrachten sind. Bei Eingaben aus der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden auch Orte mit Lärminderungsvorschlägen außerhalb von Hauptverkehrsstraßen auf das Vorliegen eines Lärmkonfliktpunktes untersucht, da das Land Hessen in dieser Runde wieder freiwillig alle Straßen mit Verkehrszahlen kartiert hat.

Aufgrund der Fertigstellung der Ortsumgehung der B 27 in der Gemeinde Hauneck werde in der Runde 4 der Lärmaktionsplanung dort kein Lärmkonfliktpunkt ausgewiesen.

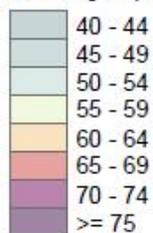
Die vom HLNUG kartierten Straßen des Landkreises Hersfeld-Rotenburg können der folgenden Abbildung entnommen werden.



Straßenlärm- PLUS

Umgebungslärmkartierung Hessen 2022

LDEN [dB(A)]



Hersfeld-Rotenburg



Hintergrundkarte:
 ©GeoBasis-de / BKG 2022
 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation
 Geofachdaten:
 Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Abbildung 26: Lärmbelastung durch Straßen im Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Im Landkreis Hersfeld-Rotenburg befinden sich 43 Lärmkonfliktpunkte, welche der Stärke des Lärmkonfliktpunktes nach absteigend in nachstehender Tabelle 51 aufgelistet sind. Über die Lärmkennziffer (LKZ) wird das Ausmaß der Lärmbelastung ausgedrückt. Sie ist eine Funktion der Anzahl von Betroffenen und der Höhe der Belastung. LDEN steht für den Lärmpegel ganztags und L_{Night} für nachts.

Tabelle 51: Lärmkonfliktpunkte im Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Ort	Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ LDEN	LKZ L _{Night}
Bad Hersfeld	Kernstadt	B 324 (Wehnerberger-, Dippel-, Reichsstraße und Peterstor)	698	956
Rotenburg a.d.F.	Lispenhausen	B 83	736	943
Kirchheim	Kernort	A 7 / A 4	411	840
Bad Hersfeld	Hohe Luft / Petersberg	A 4	461	821
Ludwigsau	Friedlos	B 27	559	691
Bad Hersfeld	Kernstadt	L 3159 (Meisenbacher Straße)	492	580
Bad Hersfeld	Kernstadt	B 324 (Homburger Straße)	565	547
Bad Hersfeld	Asbach	B 62	354	465
Bad Hersfeld	Kernstadt	L 3159	355	417
Bad Hersfeld	Eichhof	A 4	155	365
Bebra	Weiterode	L 3251	277	319
Niederaula	Kernort	B 62	344	316
Bad Hersfeld	Johannesberg	A 4	123	288
Rotenburg a.d.F.	Kernstadt	L 3336	246	285
Bad Hersfeld	Sorga	B 62	160	284
Philippsthal	Röhrigshof	B 62	203	265
Bad Hersfeld	Kernstadt	L 3159 (Friedloser Straße)	199	234
Philippsthal	Heimboldshausen	B 62	159	231
Niederaula	Kernort	B 454	123	173
Niederaula	Niederjossa	A 7	35	156
Ludwigsau	Mecklar	B 27	112	153
Rotenburg a.d.F.	Kernstadt	L 3208	122	150
Neuenstein	Saasen	A 7	82	148

Bad Hersfeld	Hohe Luft	B 27	95	146
Rotenburg a.d.F.	Kernstadt	B 83	124	138
Philippsthal	Kernort	B 62	89	127
Neuenstein	Aua	A 7	19	83
Bad Hersfeld	Hohe Luft/Pe- tersberg	B 62	42	62
Niederaula	Niederjossa	B 62	31	62
Bad Hersfeld	Kernstadt	B 27	29	46
Niederaula	Solms	A 7	15	46
Haunetal	Neukirchen	B 27	25	40
Niederaula	Kleba	B 454	23	40
Wildeck	Bosserode	A 7	1	40
Breitenbach am Herzberg	Kernort	B 62	23	38
Rotenburg a.d.F.	Braach	L 3208	15	23
Philippsthal	Harnrode	L 3172	14	18
Breitenbach am Herzberg	Gehau	B 62	3	6
Bad Hersfeld	Beiershausen	B 62	2	5
Wildeck	Rasdorf	A 7	0	4
Wildeck	Obersuhl	A 7	0	3
Bebra	Rautenhausen	B 27	0	2
Niederaula	Hattenbach	A 5 / A 7	1	2

In der Stadt Heringen (Werra) und den Gemeinden Cornberg, Friedewald, Hauneck, Hohenroda, Nentershausen, Ronshausen und Schenklengsfeld befinden sich entweder keine Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie oder keine Lärmkonfliktpunkte nach den Auslösekriterien dieses Lärmaktionsplans.

10.2.1 Stadt Bad Hersfeld

Die Stadt Bad Hersfeld ist mit knapp 30.700 Einwohnern nach den Städten Kassel und Fulda die drittgrößte Stadt im Regierungsbezirk Kassel. Sie befindet sich in der Hersfelder Senke. Im Südwesten schließen sich das Vogelsberggebiet, im Nordwesten das Knüllgebirge und im Nordosten der Seulingswald an.

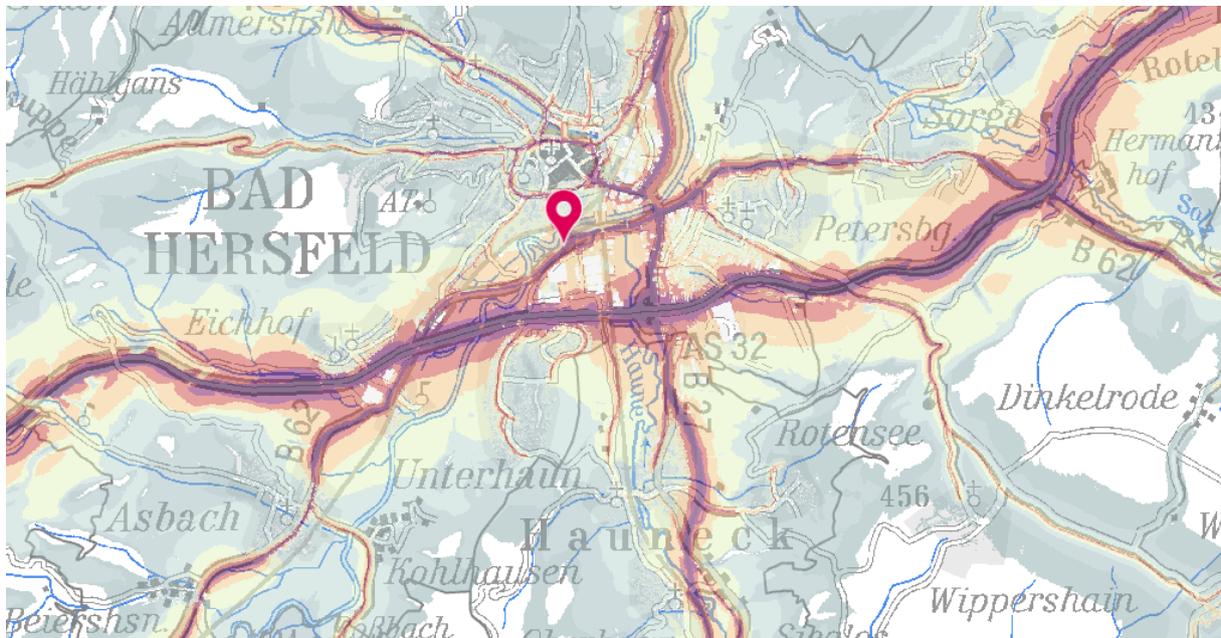


Abbildung 27: Straßenlärmkartierung im Bereich der Stadt Bad Hersfeld [Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁵⁵]

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 52: Anzahl von Personen in der Stadt Bad Hersfeld, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		3.527	1.698	1.236	541	17	7.019
Nachts (L_{Night})	2.412	1.379	796	66	0		4.653

⁵⁵ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Tabelle 53: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Stadt Bad Hersfeld (EU-Kartierung)

dB (A)	L_{DEN} ab 55	L_{DEN} ab 65	L_{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	27,2	8,7	1,7
Zahl der Wohnungen	3.340	853	8
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	2	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	1.202		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	306		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	2		

Bad Hersfeld liegt direkt an der A 4 und in nächster Nähe zum Kirchheimer Dreieck mit Anschluss an die A 5 und A 7. Aufgrund dieser günstigen Autobahnanbindung haben sich in Bad Hersfeld eine Reihe von Großunternehmen (Amazon, Libri, Grenzebach etc.) angesiedelt, welche neben dem Verkehr zwischen Richtung Ost und West an der A 4 durch ihr betriebliches LKW-Aufkommen maßgeblich zur Lärmbelastung in der Stadt Bad Hersfeld beitragen. Die durch die Ortsteile Beiershausen, Asbach, Innenstadt und Sorga führende B 62 und die durch den Innenstadtbereich verlaufenden B 324 werden u.a. vom LKW-Verkehr als Autobahnzubringer genutzt und verursachen neben der Autobahn erhebliche Verkehrslärmbelastungen.

Insgesamt bestehen in Bad Hersfeld 15 Lärmkonflikte durch Straßenverkehr sowohl an der A 4 als auch an den Bundesstraßen B 27, B 62, B 324 und der L 3159.

In der nachfolgenden Tabelle 54 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Stadt jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 54: Lärmkonfliktpunkte der an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Kernstadt	B 324 Innenstadt (Wehneberger-, Dippel-, Reichsstraße und Peterstor)	698	956
Hohe Luft/Petersberg	A 4	461	810
Kernstadt	L 3159 (Meisenbacher Straße)	492	580
Kernstadt	B 324 Homberger Straße (T 30 km/h nachts bis Einmündung Lohmühlenweg berücksichtigt)	565	547
Asbach	B 62	354	465
Kernstadt	L 3159 (Innenstadt)	355	417
Sorga	B 62	160	284
Kernstadt	L 3159 (Friedloser Straße)	199	234
Hohe Luft	B 27	95	146
Eichhof	A 4	57	126
Johannesberg	A 4	52	101
Hohe Luft/Petersberg	B 62	42	62
Kernstadt	B 27	29	46
Beiershausen	B 62	2	5

Durch die A 4 und die B 62 werden in der Innenstadt keine Lärmkonfliktpunkte nach den Kriterien dieses Lärmaktionsplans ausgelöst.

Bad Hersfeld liegt außerdem an der stark frequentierten Bahnstrecke Bebra–Fulda. Schienenverkehrslärm der Haupteisenbahnstrecken des Bundes wird in einem separaten Lärmaktionsplan des Eisenbahnbundesamtes behandelt.

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Grundhafte Erneuerung der A 4 - Bauabschnitt Bad Hersfeld West

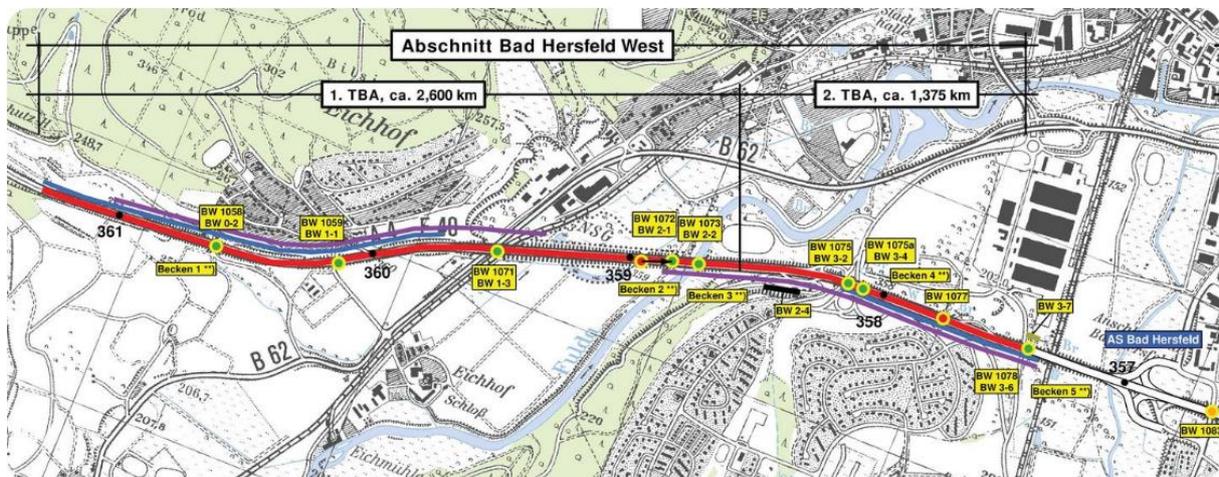


Abbildung 28: Ausschnitt aus dem Bauplan, Teilbauabschnitt Bad Hersfeld West, [Quelle: Autobahn GmbH]

Mit der geplanten grundhaften Erneuerung des Abschnitts Bad Hersfeld West werden ein frostsicherer Fahrbahnausbau sowie eine Optimierung der Trasse verfolgt. Gleichzeitig werden die Brückenbauwerke erneuert und auf insgesamt rund 3,2 km Länge Lärmschutzwände im Bereich Eichhof und Johannesberg errichtet, die zu einer erheblichen Verringerung der Lärmbelastung in den Wohngebieten führen werden. Die Streckenlänge beträgt insgesamt 3,9 km.

Nach dem aktuellen Planungsstand sollen die Lärmschutzwände eine durchgehende Höhe von 10 m haben. Die Lärmschutzwände sollen bis 6 m Höhe hochabsorbierend ausgebildet werden. Ab 6 m Höhe sind transparente, reflektierende Wandelemente vorgesehen. Auf der Fuldabrücke beträgt die Höhe der Lärmschutzwände 5 m. Ergänzend zu den Lärmschutzwänden wird ein offenporiger Asphalt eingebaut. Vorarbeiten für die Maßnahme sind bereits erfolgt. Die Umsetzung des Projekts wird voraussichtlich bis zum Jahr 2030 dauern.

Befristet bis zum Abschluss der Grunderneuerung wurde ein Tempolimit von 100 km/h ganztags und 60 km/h für LKW im Nachtzeitraum eingerichtet.

Grundhafte Erneuerung der A 4 - Bauabschnitt Bad Hersfeld Ost

Mit der geplanten grundhaften Erneuerung Planungsabschnittes Bad Hersfeld Ost werden die Brückenbauwerke erneuert und im Bereich Hohe Luft/Petersberg und Kühnbach auf insgesamt rund 1,4 km Länge Lärmschutzwände erstellt, die zu einer erheblichen Verringerung der Lärmbelastung in den Wohngebieten führen. Neben den Lärmschutzwänden wird ein lärmarmere Gussasphalt als lärmindernder Fahrbahnbelag auf der freien Strecke vorgesehen. Der betrachtete Planungsabschnitt hat eine Länge von 6,8 km.

Aufgrund des Höhenunterschiedes zwischen Autobahn und Wohnbebauung ist ein umfassender Lärmschutz mit Lärmschutzwänden und –wällen nicht möglich. An allen Gebäuden, an denen die Grenzwerte trotz aktiver Maßnahmen weiterhin überschritten werden, ist zusätzlich passiver Lärmschutz vorgesehen. An einzelnen Wohngebäuden Forsthaus Sorga, Bereich Hermannshof und Breizbachmühle sind auf Grund der Überprüfung der Verhältnismäßigkeit der Kosten nur passive Lärmschutzmaßnahmen möglich.

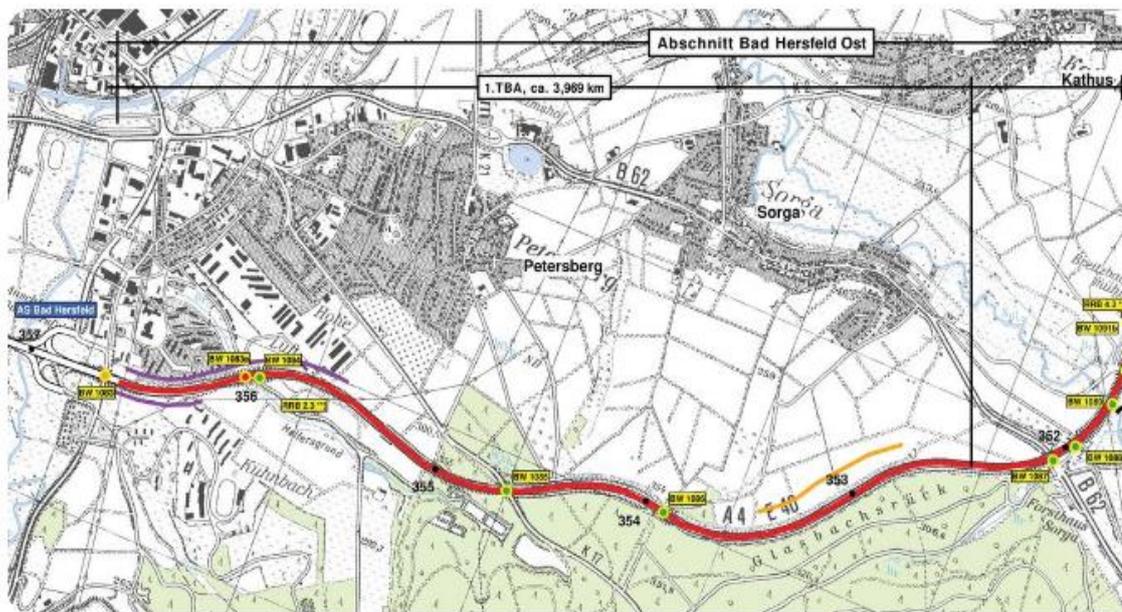


Abbildung 29: Grunderneuerung A 4, Abschnitt Bad Hersfeld Ost [Quelle: Autobahn GmbH]

Befristet bis zum Abschluss der Grunderneuerung wurde ein Tempolimit von 60 km/h für LKW im Nachtzeitraum eingerichtet (westlich des Helfersgrabens).

Maßnahmenvorschläge der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung

In der folgenden Tabelle sind die vom Lärmschutzbeirat der Stadt bzw. der betroffenen Wohnbevölkerung vorgeschlagenen Maßnahmenvorschläge aufgelistet.

Tabelle 55: Maßnahmenvorschläge aus der Stadt Bad Hersfeld

Ortsteil	Lärm- quelle	Maßnahmenvorschlag
Allgemein	alle	Zentraler Verkehrsleitreechner
Allgemein	Bundes- straßen	Effektivere Kontrollen des LKW-Fahrverbotes
Allgemein		Tempolimit 30 km/h auf Landes- und Bundesstraßen
Allgemein		Einführung Section Control
Kernstadt	B 324	LKW-Fahrverbot: Entfernung der Beschilderung „Anlieger frei“; stationäre Geschwindigkeitsmesseinrichtung, Kontrollen des LKW-Fahrverbotes, Ausweitung Tempolimit Homberger Straße bis Ortsschild oder Abzweig Richtung Heenes, Neuberechnung der Lärmimmissionen durch HM, Lärmmessungen, Ortsumgehung, Aufhebung der Bedarfsumleitung für Autobahn
Alle	A 4	Häufigere Geschwindigkeitskontrollen, Ausweitung des Korridors der bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen, Lärm- und Luftschadstoffmessungen, über die Planfeststellung hinausgehende aktive Schallschutzmaßnahmen
Kernstadt	L 3159	Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h, lärmmindernder Asphalt, stationäre Geschwindigkeitsmesseinrichtung
Sorga	B 62	Stationäre Geschwindigkeitsmesseinrichtung, Beschränkung Schwerverkehr, Herabsetzung Geschwindigkeit innerorts auf 30 km/h, außerorts auf 60 km/h bis LOMO-Kreuzung
Kern- stadt/Kalko- bes	B 27	Beschränkung Schwerverkehr, Herabsetzung Geschwindigkeit innerorts 30, außerorts 60 km/h; Neuberechnung der Lärmimmissionen durch HM, Lärmmessungen, Verlegung Ortsschild von LOMO-Tankstelle an Kreuzung Carl-Benz-Straße, Anschluss der Konrad-Zuse-Straße an die B 27
Hohe Luft/Peters- berg	B 62	Neuberechnung der Lärmimmissionen durch HM, Lärmmessungen, Beschränkung Schwerverkehr; Herabsetzung der Geschwindigkeit innerorts 30 km/h, außerorts auf 60 km/h
Allgemein	B 62 au- ßerorts	Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 60 km/h von Sorga bis Beiershausen
Allmers- hausen, Heenes, Kalkobes		Ruhiges Gebiet

Vorschläge, die vorrangig der Verbesserung der Verkehrssicherheit dienen (Ampelanlagen, Verkehrsinseln etc.), werden im Lärmaktionsplan nicht behandelt und sind daher hier nicht aufgelistet.

Zentraler Verkehrsleitreechner

Die Anregung ist bei der Autobahn GmbH und Hessen Mobil bekannt. Auf die Umsetzung hat die Lärmaktionsplanung keinen Einfluss.

Effektivere Kontrollen des LKW-Fahrverbotes und häufigere Geschwindigkeitskontrollen

Das Fahrverbot auf der B 62 wird bereits mithilfe der stationären Blitzeranlagen durchgehend durch die Stadt überwacht. Für die B 324 sollte dieses aus Sicht der Lärmaktionsplanung durch die Stadt Bad Hersfeld entsprechend umgesetzt werden (s. B 324 Kernstadt).

Das LKW-Durchfahrtsverbot auf Bundesstraßen wird von der Polizei im Rahmen des täglichen Dienstbetriebes sowohl durch spezialisierte Kontrollkräfte als auch durch Regeldienstkräfte punktuell überwacht und entsprechend geahndet.

Tempolimit 30 km/h auf Landes- und Bundesstraßen

Eine generelle Einführung von Tempo 30 km/h aus Lärmschutzgründen ist nach aktueller Rechtslage nicht möglich.

Section Control

Gem. Schreiben der Stadt Bad Hersfeld vom 25.07.2023 liegen die rechtlichen Hindernisse weiterhin vor, eine Änderung des HSOG ist nicht absehbar. Sollten die Hemmnisse beseitigt werden, würde die Stadt ein Antragsverfahren anstreben.

Lärmmessungen

Gem. bundesweiter Vorschriftenlage wird Verkehrslärm für Entscheidungen zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen nicht gemessen, sondern berechnet. Nähere Ausführungen sind Kapitel 6 entnehmbar.

Lärmkonfliktpunkte an der A 4

Das Ausmaß des aktiven Schallschutzes wird alleine im Planfeststellungsverfahren entschieden. Die Lärmaktionsplanung hat keine Möglichkeit der Einflussnahme.

Gemäß Auskunft des Polizeipräsidiums Osthessen wird im Bereich „Kircheimer Dreieck - Anschlussstelle Bad Hersfeld“, Fahrtrichtung Osten, unregelmäßig die Geschwindigkeit gemessen. Im Bereich der „Alten Autobahnmeister“ Bad Hersfeld wurde eine weitere Messstelle eingerichtet.

Befristet bis zum Abschluss der Grunderneuerung wurde ein Tempolimit von 100 km/h ganztags und 60 km/h für LKW im Nachtzeitraum eingerichtet.

Auf Anfrage teilt die Autobahnverkehrsbehörde mit Schreiben vom 17. Juli 2023 mit, dass Entscheidungen zu Geschwindigkeitsbeschränkungen weiterhin gültig sind. Eine Ausweitung der Geschwindigkeitsbeschränkung ist daher nicht möglich.

B 324

Geschwindigkeitsbeschränkung: Am 19. September 2020 erfolgte die verkehrliche Anordnung der unteren Straßenverkehrsbehörde des Landkreises für eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zwischen Dippelstraße und Einmündung Lohmühlenweg; welche bis Ende 2022 befristet war. Seit dem 5. Dezember 2022 ist die Geschwindigkeitsbeschränkung entfristet.

Eine neue Verkehrslärm-Berechnung für die B 324 westlich der Einmündung Lohmühlenweg vom 31.08.2023 von Hessen Mobil ergab, dass keine Richtwertüberschreitung im westlichen Anschlussbereich vorliegt. Ein entsprechender Antrag auf Tempolimit 30 km/h nachts wird daher durch die zuständige untere Straßenverkehrsbehörde erfahrungsgemäß abgelehnt. Auf einen entsprechenden Prüfauftrag wird von Seiten der Lärmaktionsplanung verzichtet.

Das LKW-Durchfahrtsverbot ist für den Nachtzeitraum für Kraftfahrzeuge > 3,5 t mit Ausnahme von Anliegern festgelegt. Anliegern muss grundsätzlich (auch nachts) möglich sein, eigene Liegenschaften zu erreichen. Die Ausnahme für den Anliegerverkehr oder alternativ ein Verbot für Durchgangsverkehr muss beibehalten werden.

Der Vorschlag Abschaffung der Bedarfsumleitung für die A 4 wird aufgrund des Mangels an Alternativen ohne Verlagerung des Verkehrs auf andere Orte mit neuen Betroffenheiten von der Lärmaktionsplanung nicht weiterverfolgt.

Geschwindigkeitsüberwachung: Gem. Schreiben der Stadt Bad Hersfeld vom 25.07.2023 werden für den Haushalt 2024 finanzielle Mittel für die Anschaffung einer stationären Geschwindigkeitsmessanlage beantragt. Der Genehmigungsantrag bei der Hessischen Hochschule für öffentliches Management und Sicherheit wird danach erfolgen.

Ortsumgehung: Der Bund legt seine Prioritäten u.a. für den Neubau von Bundesstraßen im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) fest. Den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, in den die Projekte des BVWP und gegebenenfalls weitere Projekte aufgenommen werden, beschließt der Deutsche Bundestag als Bestandteil des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen. Es ist damit gesetzlich festgelegt, welche Verkehrsprojekte mit welcher Dringlichkeit geplant und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden sollen. Das Land Hessen hat sich hier zunächst auf die planerisch fortgeschrittenen Projekte des vordringlichen Bedarfs konzentriert, die eine zeitnahe Umsetzungsperspektive aufweisen und hierfür die vorhandenen Finanz- und Personalressourcen eingesetzt. Für die hier geforderte Ortsumgehung der B 254 in Bad Her-

sfeld, die im weiteren Bedarf des BVWP 2030 bzw. des Bedarfsplans 2016 oder überhaupt nicht gelistet ist, kann seitens des Landes Hessen derzeit keine Planungsperspektive aufgezeigt werden.

L 3159 (Meisebacher Straße) - Geschwindigkeitsbeschränkung

Gemäß Verkehrslärberechnung von Hessen Mobil vom 14. Juni 2023 für die Meisebacher Straße sind die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV deutlich unterschritten. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen in diesem Streckenabschnitt kann daher seitens der zuständigen städtischen Straßenverkehrsbehörde (derzeit) nicht angeordnet werden. Die Verkehrszahlen für diese Berechnung wurden einer außerorts befindlichen Zählstelle (Bundesstraßenverkehrswegezählung 2021) entnommen. Mit Schreiben vom 18. März 2024 teilt die Stadt Bad Hersfeld mit, dass die Straße derzeit einer großen Sanierungsmaßnahme unterzogen wird. Nach Abschluss der Maßnahme werde sich die Straße in einem veränderten Zustand (Neuanordnung von Parkstreifen, Geh- und Radwegen, Stadtbushaltestellen, Kreuzungsbereichsanpassungen, usw.) befinden. Danach sollen neue Verkehrszahlen erhoben sowie darauf aufbauend eine neue Verkehrslärberechnung bei Hessen Mobil beauftragt werden.

L 3159 Innenstadtring (Simon-Haune-, Gerwig-, Nachtigallen-, Hainstraße) - Geschwindigkeitsbeschränkung

Gemäß Berechnung von Hessen Mobil vom 14. Dezember 2023 sind die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV knapp unterschritten, die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV jedoch deutlich überschritten. Gemäß Auskunft der für die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen zuständigen städtischen Straßenverkehrsbehörde soll auch in diesem Abschnitt der L 3159 (vorerst) keine Anordnung getroffen werden.

L 3159 Friedloser Straße - Geschwindigkeitsbeschränkung

Gemäß Verkehrslärberechnung von Hessen Mobil vom 14. Juni 2023 für die Friedloser Straße sind die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV deutlich unterschritten. Auf einen Prüfauftrag für eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen bei der zuständigen städtischen Straßenverkehrsbehörde wurde daher seitens der Lärmaktionsplanung verzichtet.

L 3159 gesamte Innenstadt - Lärmarmes Deckenbelag, Blitzer

Hessen Mobil baut seit 2017 ungeachtet der örtlichen Lärmsituation vorrangig lärmindernde Straßendeckschichten als Regelbauweise ein. Hessen Mobil wird daher bei der nächsten regulär anstehenden Straßendeckensanierung prüfen, ob im Bereich des vorliegenden Lärmkonflikts ein lärmarmes Asphalt eingebracht werden kann.

Die Beantragung eines stationären Blitzers aus Lärmschutzgründen durch die Gemeinde bei der Hessischen Hochschule für öffentliches Management und Sicherheit

ist erst nach Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen möglich. Zudem muss die zuständige Kommune durch verdeckt erhobene Verkehrsdaten nachweisen, dass die aus Lärmschutzgründen angeordneten Höchstgeschwindigkeiten nicht eingehalten werden.

Asbach (B 62)

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung nachts auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen wird gem. Schreiben seitens der Stadt Bad Hersfeld vom 25.07.2023 weiterhin abgelehnt.

Sorga (B 62)

In Sorga ist ein von 2013 bis 2015 befristetes LKW-Fahrverbot ausgelaufen, da die Lärmsanierung (Bezuschussung von Schallschutzfenstern) allen anspruchsberechtigten Wohnungseigentümern angeboten und zum Teil umgesetzt wurde. Vor dem Hintergrund der geringen Anzahl an Richtwertüberschreitungen an Wohngebäuden ohne bereits erfolgter Zuschussung von Lärmschutzfenstern im Rahmen der Lärmsanierungsprogrammes und deren räumlichen Verteilung lässt sich gem. Auskunft der Verkehrsbehörden eine (erneute) Anordnung eines LKW-Durchfahrtsverbots auf der B 62 in Bad-Hersfeld-Sorga bzw. anderer straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm (z. B. Tempo 30 km/h nachts) unter dem Aspekt der Verhältnismäßigkeit nicht rechtfertigen.

Gemäß neuer Berechnung Hessen Mobil vom 27.06.2023 sind die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV nachts an 30 Wohngebäuden überschritten (mit und ohne erfolgter Lärmsanierung/Bezuschussung von Lärmschutzfenstern). Die Stadt befürwortet gem. Schreiben vom 25.07.23 weiterhin ein nächtliches Tempolimit. Mit Schreiben vom 16.08.2023 wurde die untere Verkehrsbehörde des Landkreises Hersfeld-Rotenburg gebeten zu prüfen, ob eine Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h nachts angeordnet werden kann. Eine Antwort liegt nicht vor.

Die Beantragung eines stationären Blitzers aus Lärmschutzgründen durch die Gemeinde bei der Hessischen Hochschule für öffentliches Management und Sicherheit ist erst nach Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen möglich. Zudem muss die zuständige Kommune durch verdeckt erhobene Verkehrsdaten nachweisen, dass die aus Lärmschutzgründen angeordneten Höchstgeschwindigkeiten nicht eingehalten werden.

B 27

Gemäß Berechnung von Hessen Mobil vom 3. September 2020 werden die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV an allen Wohngebäuden deutlich unterschritten (Hünfelder Straße). Verkehrliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen scheiden daher aus.

Eine Verlegung des Ortsschildes von der LOMO-Tankstelle an die Kreuzung Carl-Benz-Straße ist nicht möglich, da die Aufstellung einer Ortstafel gemäß den Vorgaben

der VwV-StVO erfolgt. Demnach müssen anliegende Grundstücke von der betreffenden Straße erschlossen werden damit das Kriterium einer geschlossenen Bebauung greifen kann. Aus Lärmschutzgründen können Ortstafeln nicht versetzt werden, insofern besteht von Seiten der Lärmaktionsplanung keine weitere Handlungsmöglichkeit.

Der Wunsch eines Anschlusses an die Konrad-Zuse-Straße an die B 27 ist dem Straßenbaulastträger bekannt. Ein Ergebnis ist der Lärmaktionsplanung nicht bekannt.

B 62 Hohe Luft/Petersberg

Die derzeit zulässige Geschwindigkeit für PKW und LKW beträgt im Bereich „Am Wilhelmshof“ 60 km/h am Tag und in der Nacht und im Anfahrtsbereich Kreuzung B 62/B 27 50 km/h am Tag und in der Nacht. In den weiteren Bereichen gilt die Regelgeschwindigkeit.

Gemäß neuer Berechnung von Hessen Mobil vom 4. Juli 2023 werden die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV an keinem Gebäude überschritten. Zusätzliche verkehrliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen scheiden daher aus.

B 62 außerorts

Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden außerorts deutlich unterschritten. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung 60 km/h aus Lärmschutzgründen ist daher nicht möglich.

Ausweisung eines ruhigen Gebietes in den Stadtteilen Allmershausen, Heenes und Kathus

Gem. Schreiben der Stadt Bad Hersfeld vom 25.07.2023 dienen ruhige Gebiete in erster Linie dem Erhalt von unbebauten Flächen mit Erholungscharakter, wie Grünflächen oder Parkanlagen. Eine Ausweisung wird daher abgelehnt.

10.2.2 Stadt Bebra

Die Stadt Bebra mit knapp 14.000 Einwohnern ist hauptsächlich durch den Lärm von verschiedenen Haupteisenbahnstrecken des Bundes belastet, der in einem anderen vom Eisenbahnbundesamt aufzustellenden Lärmaktionsplan behandelt wird. Westlich der Stadt verläuft auf einer Dammlage die B 27, wobei die Lärmbelastungen der B 27 aufgrund der Entfernung zur Wohnbebauung relativ gering sind. Ein durch Straßenverkehrslärm ausgelöster Lärmkonflikt von Bedeutung kann lediglich im Ortsteil Weiterode an der L 3251 festgestellt werden.

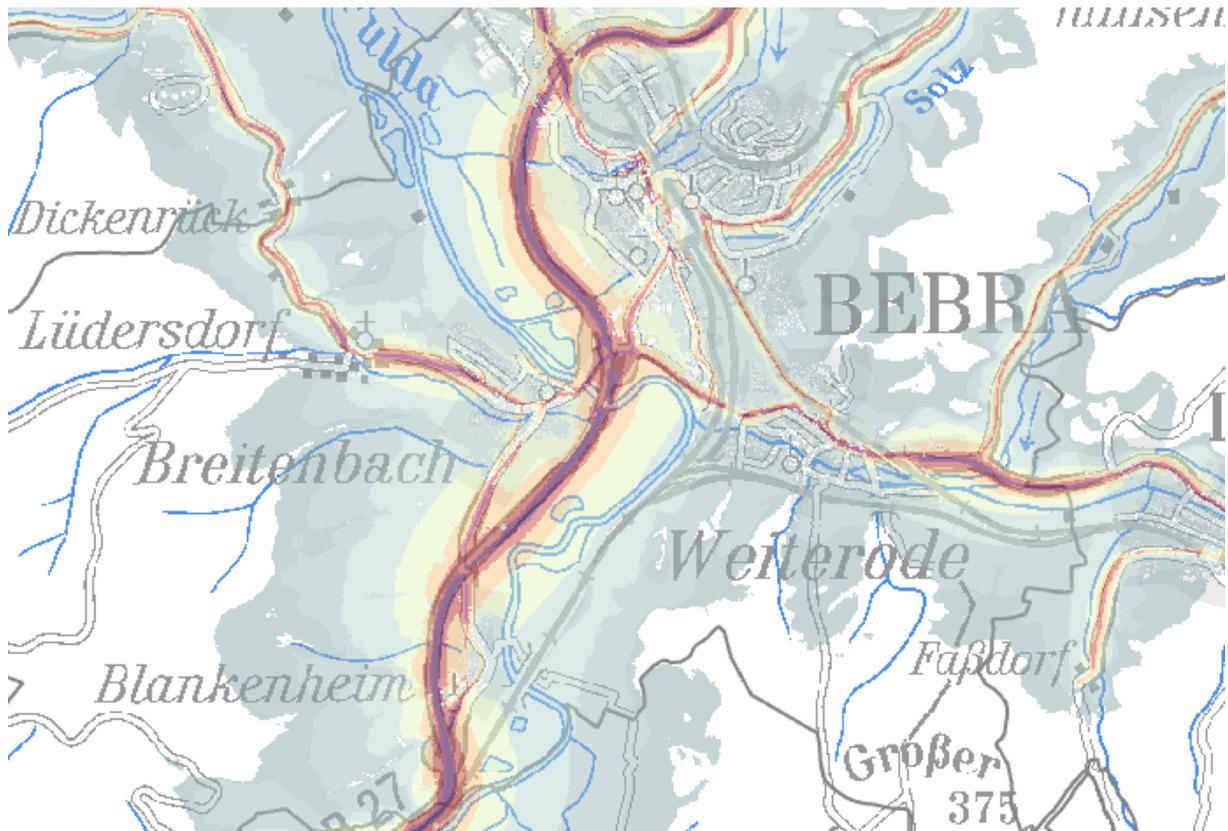


Abbildung 30: Straßenlärmkartierung im Bereich der Stadt Bebra, [Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁵⁶]

⁵⁶ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 56: Anzahl von Personen in der Stadt Bebra, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		271	40	25	8	0	344
Nachts (L_{Night})	79	21	14	0	0		114

Tabelle 57: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Stadt Bebra (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	5,2	1,1	0,2
Zahl der Wohnungen	162	14	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	3	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	49		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	7		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 58 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Stadt jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

**Tabelle 58: Lärmkonfliktpunkte in der Stadt Bebra an Hauptverkehrsstraßen
gem. Umgebungslärm RL**

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ LDEN	LKZ L_{Night}
Weiterode	L 3251	277	319
Rautenhausen	B 27	0	2

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich des Lärmkonfliktpunktes sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

Für den Lärmkonfliktpunkt in der Stadt Bebra gingen im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung keine Maßnahmenvorschläge ein.

Zum Zwecke der Prüfung, ob eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme in der OD der L 3252 Weiterode in Frage kommt, wurde eine Berechnung bei Hessen Mobil in Auftrag gegeben, welche seit dem 25. Januar 2024 vorliegt. Demnach sind die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV an allen Gebäuden unterschritten. Verkehrsrechtliche Maßnahmen, wie eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen, haben unter diesen Umständen keine Aussicht auf Erfolg. Auf einen Prüfauftrag bei der zuständigen unteren Verkehrsbehörde des Landkreises Hersfeld-Rotenburg wird daher seitens der Lärmaktionsplanung verzichtet.

10.2.3 Stadt Rotenburg an der Fulda

Die an der Fulda gelegene Stadt Rotenburg hat gut 14.000 Einwohner. Die Bundesstraße 83 führt im Fuldatal sowohl durch die Kernstadt Rotenburg als auch den Ortsteil Lispernhausen. Der deutlich stärkere Lärmkonflikt befindet sich in Lispernhausen. Weitere Lärmkonfliktpunkte werden an den Landesstraßen L 3208 und 3336 ausgelöst.

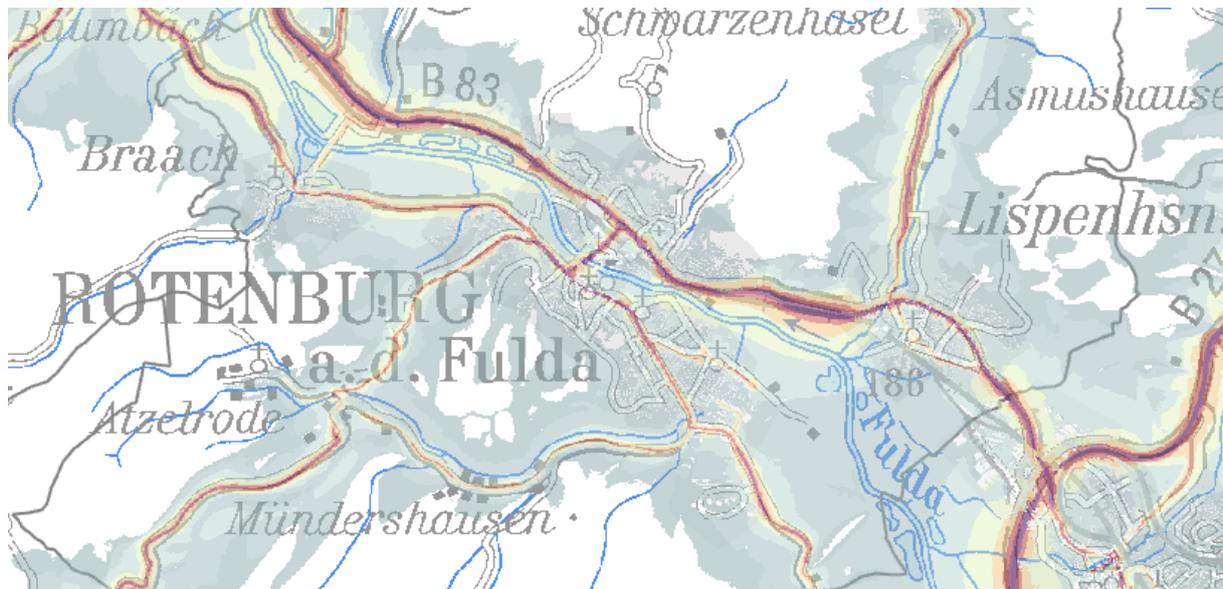


Abbildung 31: Straßenlärmkartierung im Bereich der Stadt Rotenburg an der Fulda, [Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁵⁷]

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 59: Anzahl von Personen in der Stadt Rotenburg an der Fulda, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		421	303	343	218	0	1285
Nachts (L_{Night})	324	333	265	4	0		926

⁵⁷ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Tabelle 60: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Stadt Rotenburg an der Fulda (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	1,5	0,4	0
Zahl der Wohnungen	610	266	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	2	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	255		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	67		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 61 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Stadt jeweils für Ganztags (LDEN) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 61: Lärmkonfliktpunkte der Stadt Rotenburg a.d.F. an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ LDEN	LKZ L _{Night}
Lispenhausen	B 83	736	943
Kernstadt	L 3336	246	285
Kernstadt	L 3208	122	150
Kernstadt (TL 30 n)	B 83	124	138
Braach	L 3208	15	23

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Die Ortsumgehung Rotenburg-Lispenshausen (B 83) ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 als vordringlicher Bedarf aufgelistet.

Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen für die L 3336 in der Kernstadt und der L 3208 im Stadtteil Braach Vorschläge für eine Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen ein. Ab einer Lärmkennziffer von 250 wurden außerdem von der Lärmaktionsplanung eigene Vorschläge zur Lärminderung zur Diskussion gestellt (B 83, Lispenshausen).

B 83 Lispenshausen

Die von der Lärmaktionsplanung vorgeschlagene Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h für den Stadtteil Lispenshausen wurde von der zuständigen unteren Verkehrsbehörde des Landkreises Hersfeld-Rotenburg, zuletzt mit Schreiben vom 31. August 2018 an die obere Verkehrsbehörde meines Hauses, abgelehnt. Als Grund wurde der hohe Anteil der abgewickelten Lärmsanierungen (im Rahmen der Bezuschussung von Lärmschutzfenstern) genannt.

Mit Datum vom 31. Januar 2023 wurde der Lärmaktionsplanung von Hessen Mobil eine erneute Lärmberechnung vorgelegt. Von 111 untersuchten Gebäuden ist der nächtliche Richtwert an 51 Wohngebäuden überschritten, für den Tageszeitraum liegt keine Überschreitung vor. Am 14. Februar 2023 wurde der Prüfauftrag für eine Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h im Nachtzeitraum an die untere Straßenverkehrsbehörde des Landkreises seitens der Lärmaktionsplanung erneuert. Mit Schreiben vom 26. Februar 2024 wurde mitgeteilt, dass die Maßnahme einer nächtlichen Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen unmittelbar vor der Umsetzung steht.

B 83 Kernort

Eine bis zum 31.12.2022 befristete Anordnung der unteren Straßenverkehrsbehörde für eine Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h nachts aus Lärmschutzgründen ist am 19.08.2020 erfolgt. Mit Datum vom 5. Dezember 2022 wurde die Geschwindigkeitsbeschränkung entfristet.

L 3336 Kernort

Mit Datum vom 5. März 2024 wurde eine Berechnung der Verkehrslärmbelastung von Hessen Mobil vorgelegt. Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden an allen untersuchten Gebäuden (147) erreicht oder unterschritten. Insbesondere in der Breitenstraße werden sie jedoch in vielen Fällen erreicht bzw. nur knapp unterschritten. Ein Prüfauftrag für eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen

auf 30 km/h wurde der zuständigen Verkehrsbehörde der Stadt Rotenburg am 15. April 2024 erteilt. Das Prüfergebnis lag bei Redaktionsschluss im Mai 2024 noch nicht vor.

L 3208 Braach

Nach Auswertung der Lärmkartierung sind an den Straßenzügen die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV deutlich unterschritten. Auf einen Prüfauftrag bei der zuständigen Verkehrsbehörde wird daher seitens der Lärmaktionsplanung verzichtet.

Der Vorschlag für das Anbringen von Dialogdisplays wurde mit Datum vom 7. März 2024 an die Stadt Rotenburg zur Kenntnis gegeben. Eine Antwort liegt nicht vor.

10.2.4 Gemeinde Alheim

Die rund 5.000 Einwohner starke Gemeinde Alheim befindet sich westlich der Stadt Rotenburg im Fuldataal. In der Runde 4 der Lärmaktionsplanung sind die Fahrbewegungen der B 83 in der OD Heinebach unterhalb der Schwelle von 8.200 täglichen Fahrbewegungen gemäß der eine Hauptverkehrsstraße nach EU-Umgebungslärmrichtlinie vorliegt. Da im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung keine Anregung einging, wird kein Lärmkonflikt identifiziert.

Ergebnisse der Lärmaktionsplanung Runde 3 sind folgende:

Im Ortsteil Heinebach soll auf der B 83 ein neuer Deckenbelag eingebracht werden. Die lärmindernde Wirkung der neuen Deckschicht (Asphaltbeton) beträgt für PKW 2,7 und für LKW 1,9 dB(A). Die Maßnahme soll frühestens im 2. Halbjahr 2024 umgesetzt werden.

Eine Verkehrslärberechnung Hessen Mobil vom 15. Mai 2019 weist in 17 Fällen Überschreitungen der Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV nachts nach. Auf Anfrage ob Tempo 30 km/h im Nachtzeitraum befürwortet werden würde, teilt die Gemeinde Alheim zuletzt mit Schreiben vom 03. April 2023 mit, dass kein Handlungsbedarf für eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen gesehen wird.

10.2.5 Gemeinde Breitenbach am Herzberg

Die Gemeinde Breitenbach am Herzberg (knapp 1.800 Einwohner) hat als Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie mit 3 Mio. Fahrbewegungen und mehr im Jahr lediglich die A 5. Von der A 5 gehen im Gemeindegebiet keine Lärmkonfliktpunkte aus. Da von der Gemeinde eine Anregung zur Einrichtung einer Geschwindigkeitsbeschränkung nachts von 30 km/h aus Lärmschutzgründen auf der B 62 in den Ortsdurchfahrten des Kernortes und Ortsteil Gehau einging, werden die beiden Ortsdurchfahrten als Lärmkonfliktpunkte im Rahmen der Lärmaktionsplanung Runde 4 behandelt.

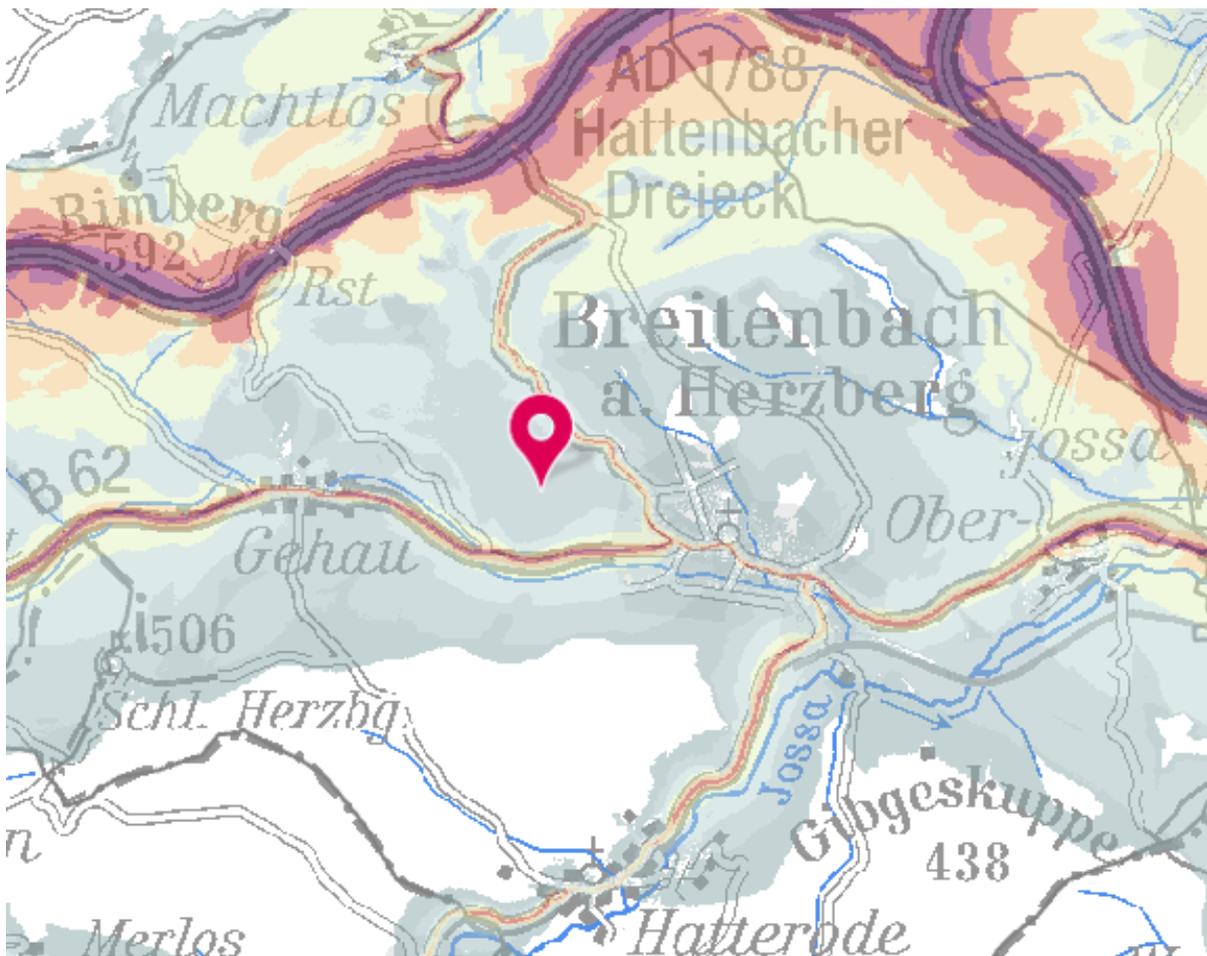


Abbildung 32: Straßenlärmkartierung im Bereich der Gemeinde Breitenbach am Herzberg [Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁵⁸]

⁵⁸ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 62: Anzahl von Personen in der Gemeinde Breitenbach am Herzberg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50- 54	>55- 59	>60- 64	>65- 69	>70- 74	>75		Summe
Ganztags (L _{DEN})		35	1	0	0	0		36
Nachts (L _{Night})	5	0	0	0	0			5

Tabelle 63: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Breitenbach am Herzberg (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	9,0	2,6	0,7
Zahl der Wohnungen	16	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	5		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	0		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 64 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (LDEN) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 64: Lärmkonfliktpunkte in der Gemeinde Breitenbach am Herzberg an Nebenstraßen

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ LDEN	LKZ L _{Night}
Kernort	B 62	23	38
Gehau	B 62	3	6

Maßnahmenvorschläge

Von Seiten der Gemeinde wurden Geschwindigkeitsbeschränkungen nachts aus Lärmschutzgründen in den Ortsdurchfahrten der B 62 vorgeschlagen.

Nach Berechnung durch Hessen Mobil vom 16. Februar 2024 für den Kernort sind die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV - wenn auch vielfach nur knapp - unterschritten. Auf einen Prüfauftrag bei der zuständigen Verkehrsbehörde wird seitens der Lärmaktionsplanung mangels geringer Erfolgsaussichten zunächst verzichtet.

Für die OD Gehau sind nach Vorberechnung der Lärmaktionsplanung die Richtwerte so deutlich unterschritten, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen nicht möglich ist.

10.2.6 Gemeinde Haunetal

Die Gemeinde Haunetal (ca. 3.000 Einwohner) befindet sich zwischen den Städten Fulda und Bad Hersfeld an der B 27. Die B 27 verläuft durch bzw. tangiert in Haunetal die Ortsteile Rhina, Neukirchen, Meisenbach und Odensachsen. Im Ortsteil Neukirchen wird ein Lärmkonfliktpunkt ausgelöst, an anderen Ortsteilen werden die Kriterien zur Auslösung eines Lärmkonfliktpunktes unterschritten.

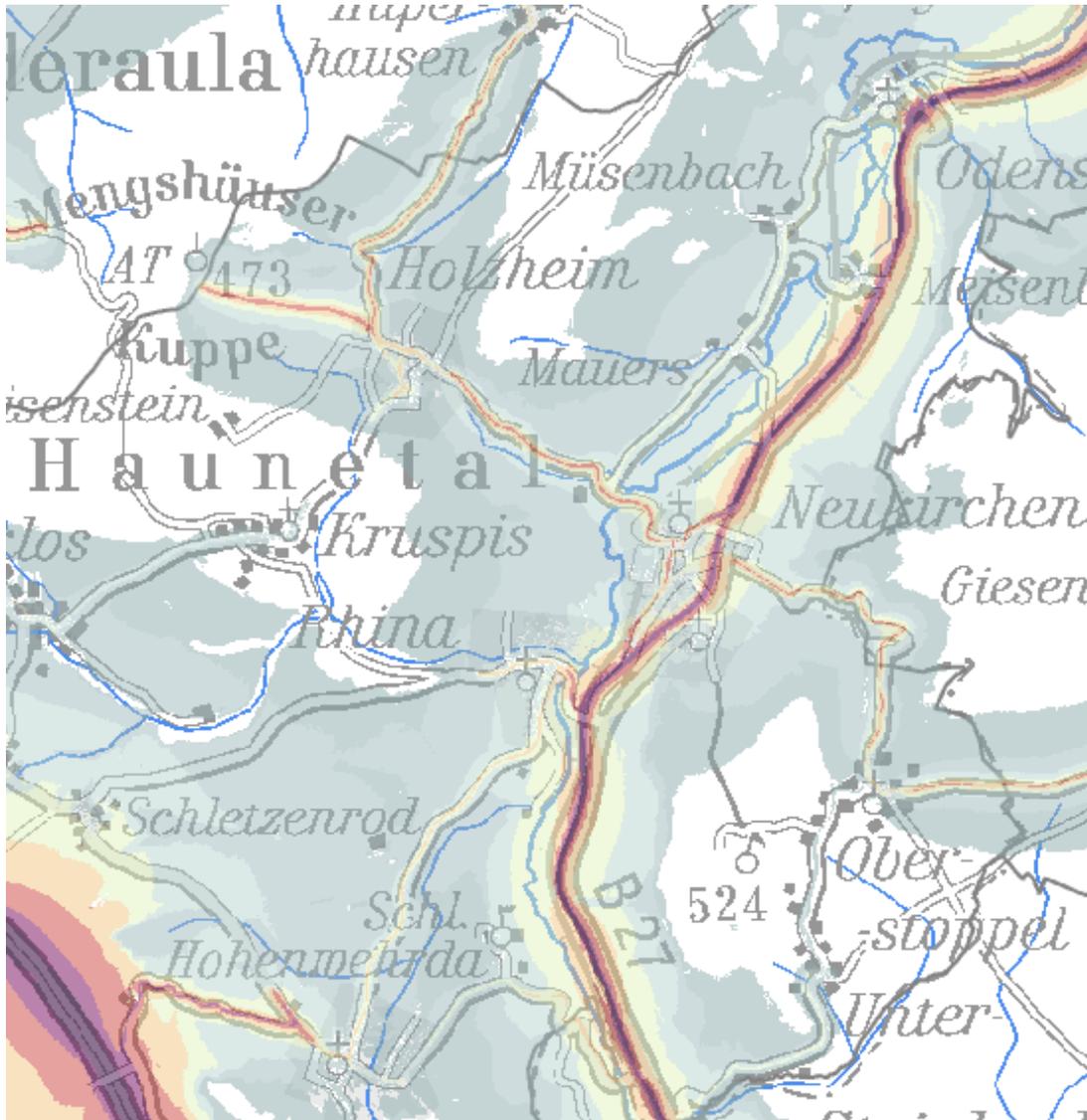


Abbildung 33: Lärmkartierung im Bereich der Gemeinde Haunetal [Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁵⁹]

⁵⁹ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 65: Anzahl von Personen in der Gemeinde Haunetal, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		24	1	0	0	0	25
Nachts (L_{Night})	8	0	0	0	0		8

Tabelle 66: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Haunetal (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	7,6	3,0	0,6
Zahl der Wohnungen	11	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	3		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	0		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 67 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (LDEN) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 67: Lärmkonfliktpunkte in der Gemeinde Haunetal an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ LDEN	LKZ L _{Night}
Neukirchen	B 27	25	40

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich des Lärmkonfliktpunktes sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde für den Lärmkonfliktpunkt die Errichtung von Lärmschutzwänden vorgeschlagen.

Im Herbst 2020 ist das Lärmsanierungsverfahren B 27 Haunetal-Neukirchen eingeleitet worden. Nach Abschluss der umfangreichen Prüfungen im Rahmen dieses Lärmsanierungsverfahrens im Sommer des Jahres 2023 ist nunmehr als aktive Lärmschutzmaßnahme die Kombination einer lärm mindernden Straßendeckschicht eines SMA LA 8 über 250 m auf der B 27 im Bereich Berliner Straße 2 bis Bergstraße 2 zuzüglich einer lärm mindernden Wand (in der Ausführung als Betongleitwand) auf Seiten des Mischgebietes Rhön- / Rexfeldstraße über 305 m Länge bei 1 m Höhe vorgesehen. Hinsichtlich des Ersatzneubaus der Brücke über die Burg-Hauneck-Straße wird Hessen Mobil – losgelöst von dem vorgenannten Lärmsanierungsverfahren – die auf dem Bauwerk erforderliche Absturzsicherung auch in Form einer 1 m hohen Betongleitwand ausbilden.

10.2.7 Gemeinde Kirchheim

Der Kernort der Gemeinde Kirchheim (ca. 3.600 Einwohner) befindet sich direkt am Autobahndreieck Kirchheim, dem Knotenpunkt von A 4 und A 7. Dort wird ein starker Lärmkonflikt ausgelöst. Die in den letzten Jahren im Zuge des Umbaus des Kirchheimer Dreiecks erfolgten Lärmschutzmaßnahmen wurden in der Lärmkartierung 2022 vermutlich nicht vollständig berücksichtigt.

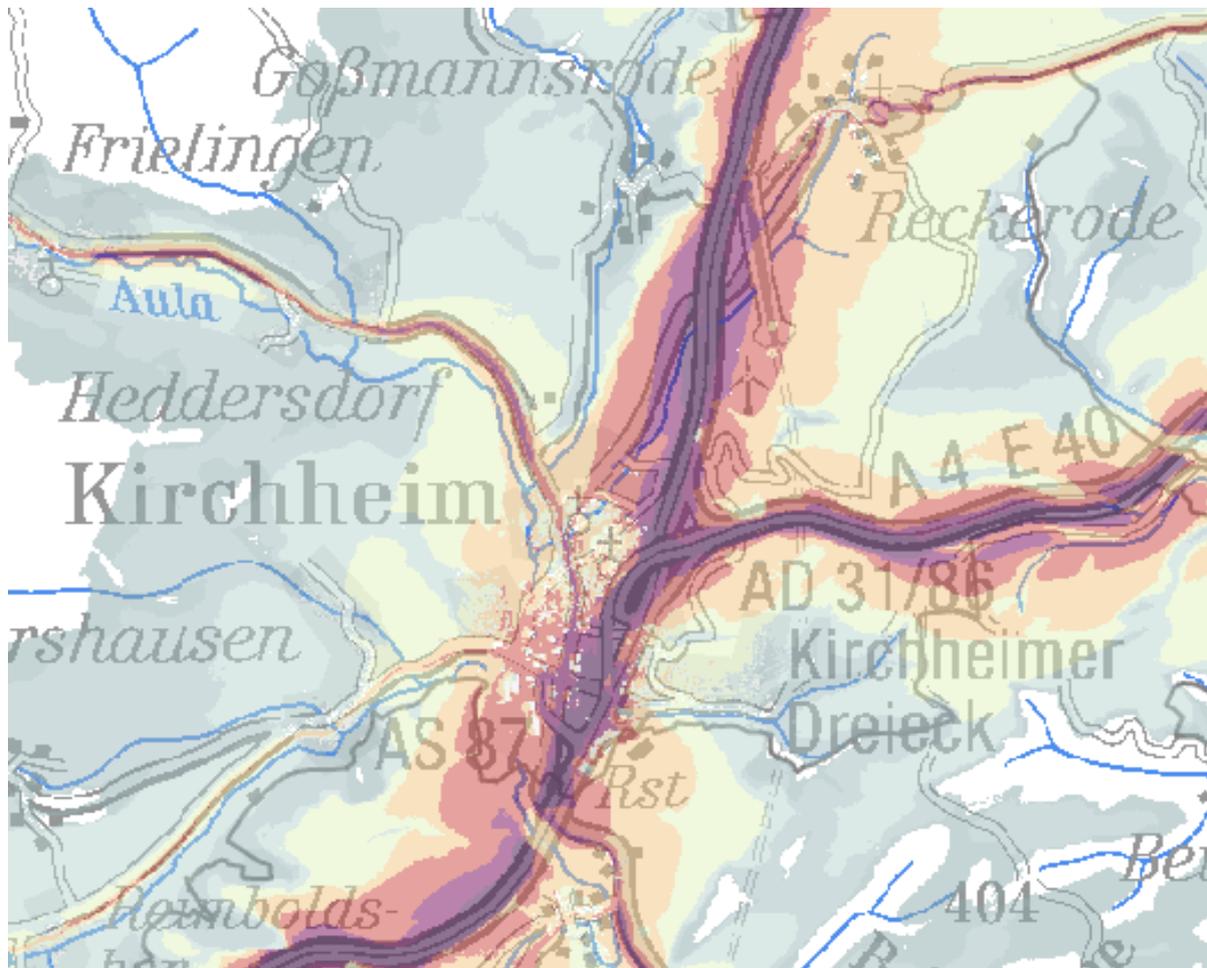


Abbildung 34: Straßenlärmkartierung im Bereich der Gemeinde Kirchheim
[Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁶⁰]

⁶⁰ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 68: Anzahl von Personen in der Gemeinde Kirchheim, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		702	620	222	77	24	1645
Nachts (L_{Night})	809	396	122	53	2		1382

Tabelle 69: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Kirchheim (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	13,6	4,2	1,1
Zahl der Wohnungen	781	152	11
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	3	3	1
Zahl der Fälle starker Belästigung	281		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	88		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 70 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 70: Lärmkonfliktpunkte in der Gemeinde Kirchheim an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Kernort	A 7 / A 4	411	840

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Durch den Umbau des Kirchheimer Dreiecks sollen die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit im Verknüpfungsbereich der A 4 und A 7 erhöht werden. Parallel zum Ausbau wird die Lärmsituation für die Wohnbebauung östlich und westlich der A 7 durch den Bau von Lärmschutzeinrichtungen (Wände und Wälle) sowie durch den Einbau von offenporigem Asphalt, sogenanntem Flüsterasphalt, verbessert.

Der Einbau eines offenporigen Straßenbelags mit einer lärmindernden Wirkung von 5 dB(A) erfolgt auf einer Länge von 1,6 km. Der Rest wird mit einem Splitt-Mastixasphalt mit einer lärmindernden Wirkung von 2 dB(A) befestigt.

Auf der **Westseite** wird der seit dem 6-streifigen Ausbau der A 7 geplante und wegen des sich bereits damals abzeichnenden Umbaus des Kirchheimer Dreiecks verschobene Bau einer Lärmschutzwand nachgeholt. Zur Vermeidung der Sicht-Beeinträchtigung ist die Höhe der Lärmschutzwände auf eine Höhe von 6 m begrenzt und variiert von 3,5 bis 6 m. Die Lärmschutzwände erstrecken sich in etwa vom Uferweg bis zur A 7-Auffahrt Richtung Süden mit einer Gesamtlänge von 1.280 m (inklusive Spritzschutzeinrichtungen). Ab einer Höhe von 2 m werden sie hochabsorbierend ausgestaltet, um Reflexion in Richtung der Bebauung auf der Ostseite von Kirchheim auszuschließen, bis 2 m Höhe werden sie reflektierend hergestellt.

Durch die oben beschriebenen Lärmschutzmaßnahmen verringern sich die Lärmpegel um bis zu 17 dB(A). Die mittlere Pegelminderung beträgt 6,7 dB(A). Nach Realisierung des aktiven Lärmschutzes sind die Grenzwerte der 16. BImSchV an 4 Gebäuden tags und an 56 Gebäuden nachts überschritten. Dort besteht Anspruch auf passiven Lärmschutz bzw. Entschädigung im Außenwohnbereich.

Im Dezember 2015 wurde mit den Baumaßnahmen begonnen. Sie sollen bis zum Frühjahr 2025 abgeschlossen sein.

Auf der **Ostseite** der BAB 7 wird ab Frühjahr 2025 mit der Grundsanie rung einschließlich der Realisierung von Schallschutzmaßnahmen begonnen werden.

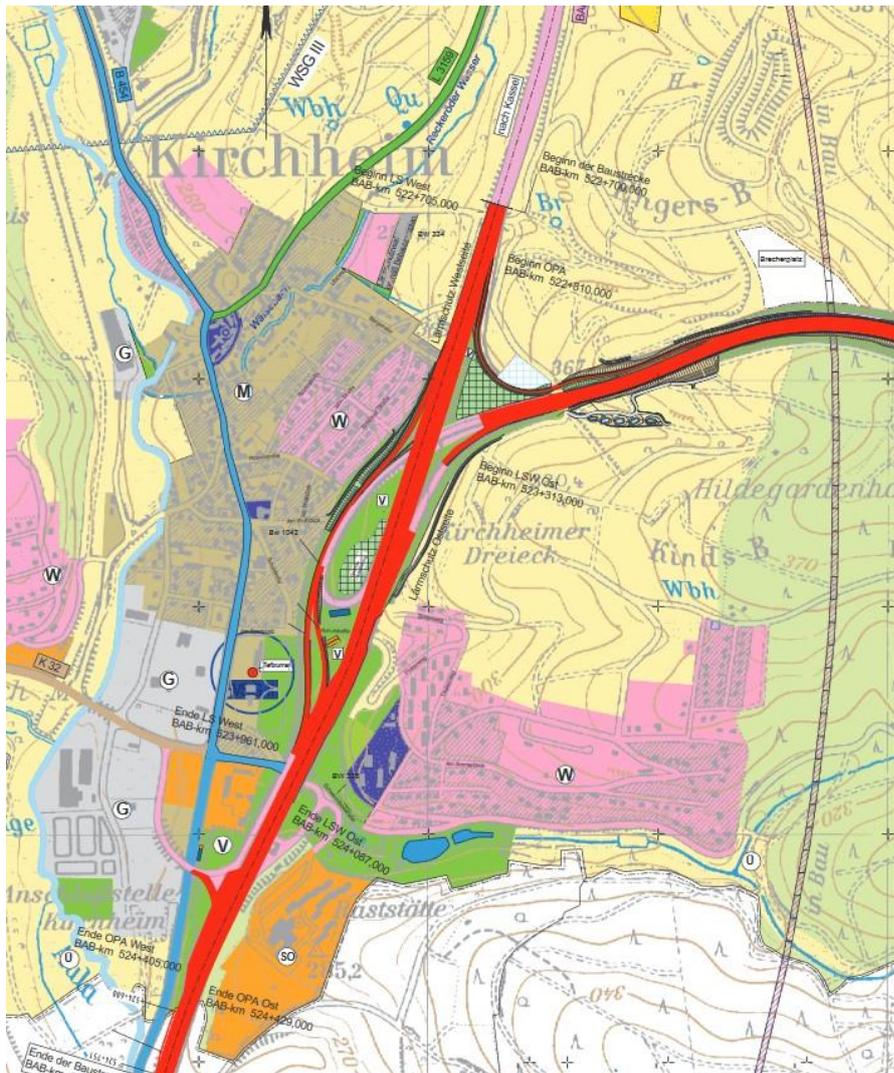


Abbildung 35: Übersichtskarte zum Umbau des Kirchheimer Dreiecks [Quelle: Autobahn GmbH]

Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Maßnahmenvorschläge eingebracht. Aufgrund der umfangreichen Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen der Autobahn GmbH werden durch die Lärmaktionsplanung keine Maßnahmenvorschläge eingebracht.

10.2.8 Gemeinde Ludwigsau

Die Gemeinde Ludwigsau liegt an der Fulda zwischen den Städten Bad Hersfeld und Bebra. In der verkehrlich von der B 27 geprägten Gemeinde wohnen ca. 5.600 Einwohner. Die B 27 stellt eine Hauptverbindungsstrecke neben der A 7 dar, hat ein sehr hohes Verkehrsaufkommen und tangiert die Gemeinde Ludwigsau in den Bereichen der Ortsteile Friedlos, Reilos und Mecklar. Friedlos ist davon mit knapp 1.700 Einwohnern der größte Ortsteil. Die Ortsteile Friedlos und Mecklar stellen durch die B 27 ausgelöste wesentliche Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde dar.

Durch Friedlos führt parallel zur B 27 die Eisenbahnstrecke Fulda-Bebra, welche eine starke Frequentierung im Personen- sowie im Güterverkehr aufweist. Sie tangiert auch die Ortsteile Reilos und Mecklar. Die Lärmaktionsplanung für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes wird vom Eisenbahnbundesamt durchgeführt.

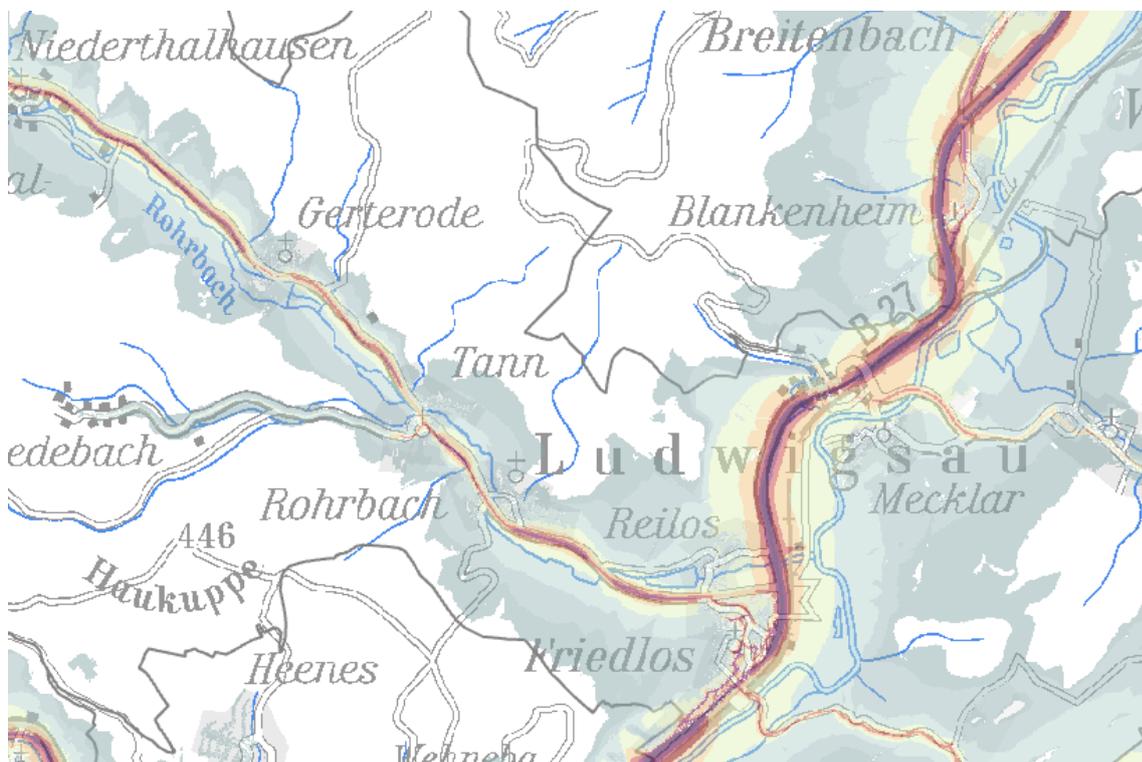


Abbildung 36: Straßenlärmmarkierung im Bereich der Gemeinde Ludwigsau
[Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁶¹]

⁶¹ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 71: Anzahl von Personen in der Gemeinde Ludwigsau, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		348	203	147	173	7	878
Nachts (L_{Night})	236	145	192	30	0		603

Tabelle 72: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Ludwigsau (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	4,9877	0,9944	0,1893
Zahl der Wohnungen	416	155	3
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	171		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	45		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 73 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 73: Lärmkonfliktpunkte in der Gemeinde Ludwigsau an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ LDEN	LKZ L _{Night}
Friedlos	B 27	559	691
Mecklar	B 27	112	153

Die Ortsteile an der L 3253 und L 3254 sowie Reilos (B 27) stellen keine Lärmkonfliktpunkte nach den Auslösekriterien dieses Lärmaktionsplans dar und werden in diesem Zusammenhang nicht weiter betrachtet.

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Die Ortsumgehung Ludwigsau-Friedlos (B 27) ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 als vordringlicher Bedarf aufgelistet.

Die B 27 ist im Bereich der Gemeinde Ludwigsau für durchfahrende Kraftfahrzeuge > 3,5 t seit August 2005, abgeändert in ein ganztägiges Fahrverbot für Fahrzeuge > 12 t seit August 2006, gesperrt. Gem. Erlass des HMWEVW, jetzt HMWVW, (Hessisches Verkehrsministerium) vom 04.04.2018 wird das bestehende Fahrverbot aus Gründen der Verhinderung der Mautverdrängung beibehalten. Eine Prüfung eines neuen LKW-Fahrverbotes aus Lärmschutzgründen entfällt somit.

Maßnahmenvorschläge

Die Gemeinde Ludwigsau schlägt für die Ortsteile, die an der B 27, L 3254 und an L 3253 liegen (Beenhausen, Biedebach, Ersrode, Friedlos, Gerterode, Hainrode, Mecklar, Niederthalhausen, Oberthalhausen, Reilos, Rohrbach und Tann) vor, die zulässige Geschwindigkeit aus Lärmschutzgründen für den Zeitraum von 22 Uhr abends bis 6 Uhr morgens auf 30 km/h zu reduzieren. Außerdem werden Straßendeckensanierungen gewünscht.

Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der B 27 in der OD Friedlos und Mecklar

Die von der Lärmaktionsplanung in der Stufe 2 vorgeschlagene nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h für den Ortsteil Friedlos wurde von der zuständigen unteren Verkehrsbehörde des Landkreises Hersfeld-Rotenburg zuletzt mit Schreiben vom 31. August 2018 an die obere Verkehrsbehörde in meinem Hause abgelehnt. Als Grund wurde der hohe Anteil der abgewickelten Lärmsanierungen (im Rahmen der Bezuschussung von Lärmschutzfenstern) genannt.

Mit Datum vom 31. Januar 2023 wurde nach Auftrag der Lärmaktionsplanung von Hessen Mobil eine erneute Lärmberechnung für die OD Friedlos vorgelegt. Von 92 untersuchten Gebäuden ist der nächtliche Richtwert an 30 Wohngebäuden überschritten, für den Tageszeitraum liegt eine Überschreitung vor. Von diesen 30 Wohngebäuden haben drei eine Bezuschussung für Lärmschutzfenster erhalten. Ebenso am 31. Januar 2023 wurde eine Berechnung für die OD Mecklar vorgelegt. Der nächtliche Richtwert ist an 17 Wohngebäuden überschritten, für den Tageszeitraum liegt eine Überschreitung vor. In Mecklar erfolgte bisher keine Bezuschussung von Lärmschutzfenstern im Rahmen der Lärmsanierung. Am 14. Februar 2023 wurde ein Prüfauftrag für eine Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h im Nachtzeitraum an die untere Straßenverkehrsbehörde des Landkreises für beide Ortsdurchfahrten von der Lärmaktionsplanung erteilt. Mit Schreiben vom 26. Februar 2024 wurde der Lärmaktionsplanung mitgeteilt, dass die Maßnahme einer nächtlichen Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen in der OD Friedlos unmittelbar vor der Umsetzung steht.

Geschwindigkeitsbeschränkungen an anderen Ortsdurchfahrten

Nach Auswertung der Lärmkartierung sind an den Straßenzügen die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV unterschritten. Auf einen Prüfauftrag bei der zuständigen Verkehrsbehörde wird daher seitens der Lärmaktionsplanung verzichtet.

10.2.9 Gemeinde Neuenstein

Die Gemeinde Neuenstein liegt an der A 7 nördlich des Kirchheimer Dreiecks und hat ca. 3.200 Einwohner. Die Ortsteile Aua und Saasen sind derart durch den von der A 7 ausgehenden Lärm betroffen, dass sie die Kriterien für einen Lärmkonfliktpunkt erfüllen. Die B 324 verfehlt in der Runde 4 der Lärminderungsplanung das Kriterium einer Hauptverkehrsstraße nach EU-Umgebungslärmrichtlinie mit mehr als 3 Mio. Fahrbewegungen im Jahr.

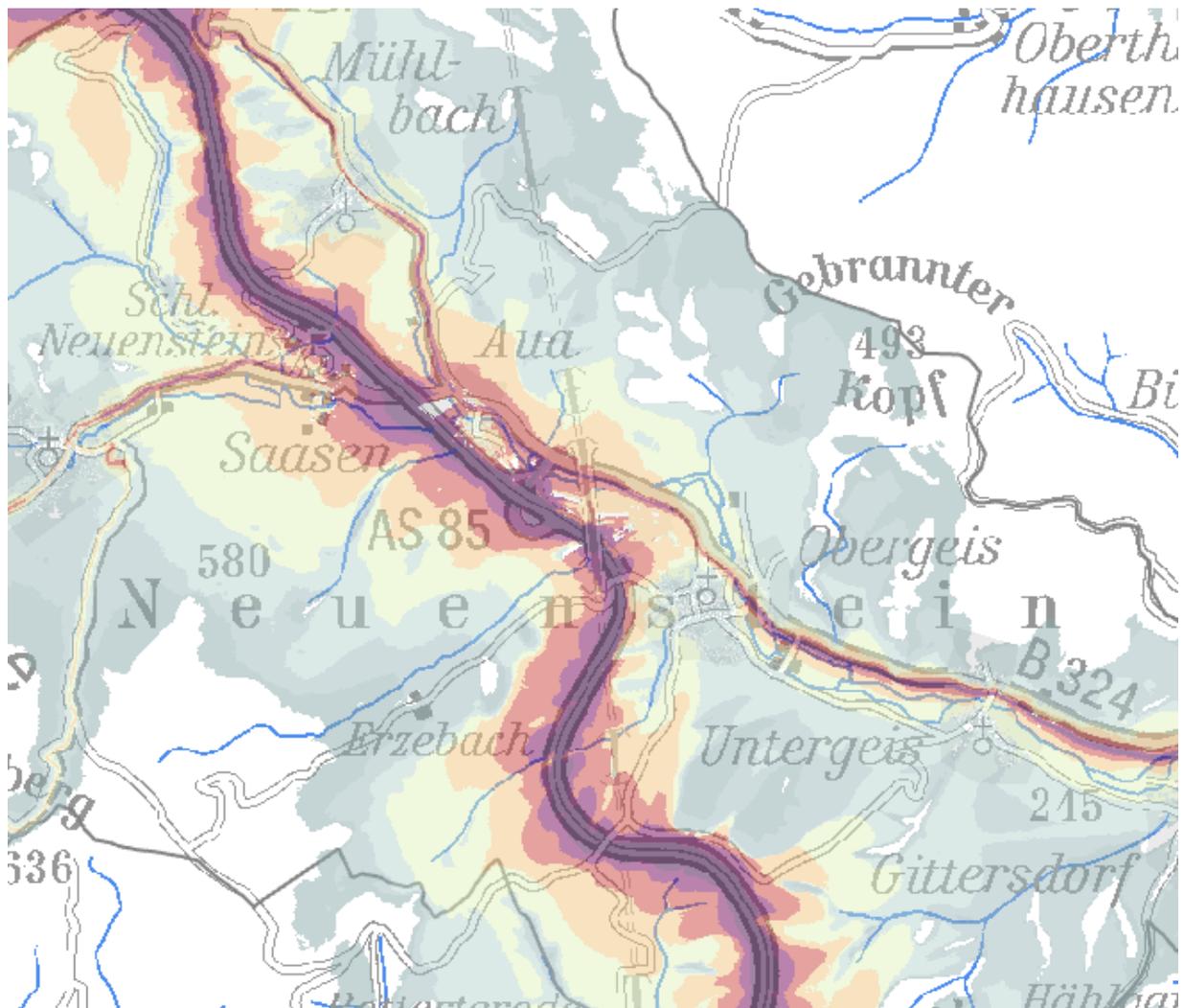


Abbildung 37: Straßenlärmmarkierung im Bereich der Gemeinde Neuenstein
[Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁶²]

⁶² Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Folgende Tabellen 74 und 75 geben eine Übersicht über die in der Lärmkartierung 2022 des HLNUG abgebildete Anzahl der Belasteten und der Lärmauswirkungen durch Straßenverkehrslärm in der Gemeinde Neuenstein.

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 74: Anzahl von Personen in der Gemeinde Neuenstein, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		188	175	65	22	2	452
Nachts (L_{Night})	186	125	45	2	0		358

Tabelle 75: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Neuenstein (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	19,3	6,3	1,6
Zahl der Wohnungen	212	40	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	77		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	23		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 76 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegeln ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 76: Lärmkonfliktpunkte in der Gemeinde Neuenstein an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ LDEN	LKZ L _{Night}
Aua	A 7	19	83
Saasen	A 7	82	148

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Ortsteil Aua wird seitens der Autobahn GmbH ein Lärmschutzwall errichtet. Er soll im Endzustand eine Ausdehnung bis zur Holsteiner Straße haben.

Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Maßnahmenvorschläge eingebracht. Zu den Prüfaufträgen der Runde 3 der Lärmaktionsplanung können folgende Aussagen getroffen werden:

Zusätzlicher aktiver baulicher Schallschutz an der A 7

Mit Schreiben vom 27. Juni 2023 teilt die Autobahn GmbH, Niederlassung Nordwest, mit, dass die aufgelisteten Maßnahmenvorschläge keine Nachweise der Anspruchsvoraussetzungen, der Wirksamkeit oder der Verhältnismäßigkeit enthalten. Damit seien die Voraussetzungen für eine Umsetzung nach dem geltenden Fachrecht nicht erfüllt. Eine weitergehende Analyse würden die vorliegenden Unterlagen nicht zulassen, sodass für die beschriebenen Maßnahmenvorschläge derzeit kein Einvernehmen mit der Autobahn GmbH bestehe.

Weitere Hinweise des Schreibens der Autobahn GmbH vom 27. Juni 2023:

„Bei bestehenden Bundesfernstraßen können Lärmschutzmaßnahmen als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt werden. Lärmsanierung wird grundsätzlich nach Dringlichkeit im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt. Die Dringlichkeit ist nach dem Grad der Betroffenheit zu beurteilen, insbesondere nach der Stärke der Lärmbelastung der schutzbedürftigen Nutzung, der Anzahl der Betroffenen und der Art des Gebietes. Aktuell befasst sich eine Arbeitsgruppe der Autobahn GmbH damit, für das gesamte Autobahnnetz eine eigene Lärmkartierung auf Basis der RLS-19 als Grundlage für eine solche Dringlichkeitsreihung herzustellen. Aufgrund der Größe des Netzes, der sehr unterschiedlichen Datenverfügbarkeit in den einzelnen Ländern und anderer vorrangiger Aufgaben (insbesondere zum Erhalt der Infrastruktur) ist derzeit nicht absehbar, wann hier mit konkreten Ergebnissen zu rechnen ist. Parallel zur laufenden Bearbeitung der Dringlichkeitsreihung

kann eine Lärmsanierung an bekannten Hotspots im Rahmen der verfügbaren Ressourcen durchgeführt werden. Darüber hinaus wird bei Straßenbaumaßnahmen, die keine wesentliche Änderung darstellen, geprüft, ob dort die Lärmsanierung vorgezogen werden kann. Das betrifft insbesondere grundlegende Erneuerungen. Bei reinen Deckensanierungen werden Lärm Aspekte bei der Wahl der Deckschicht berücksichtigt.“

A 7, Saasen - Geschwindigkeitsbeschränkung

Bergab (südwärts) besteht eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h aus Verkehrssicherheitsgründen.

Gemäß Prüfergebnis der hessischen Autobahnverkehrsbehörde vom 07.05.2020 wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h im Nachtzeitraum aus Lärmschutzgründen in beide Richtungen aufgrund ihrer geringen Wirksamkeit abgelehnt. Gemäß aktueller Auskunft der Autobahnverkehrsbehörde wird an diesen Entscheidungen festgehalten.

B 324

Section Control wird derzeit in Hessen aus Datenschutzgründen nicht eingesetzt.

Gemäß Schreiben des Polizeipräsidiums Osthessen vom 27.4.20 wird das LKW-Durchfahrtsverbot im Rahmen des täglichen Dienstbetriebes sowohl durch spezialisierte Kontrollkräfte als auch durch Regeldienstkräfte punktuell überwacht und entsprechend geahndet.

10.2.10 Marktgemeinde Niederaula

Die Gemeinde Niederaula befindet sich an der Autobahn A 7 in Nähe des Hattenbacher und des Kirchheimer Dreiecks. Sie hat insgesamt mehr als 5.300 Einwohner. Aufgrund der Nähe zur Autobahn und der zentralen Lage verfügt der Ort über einige Logistikunternehmen.

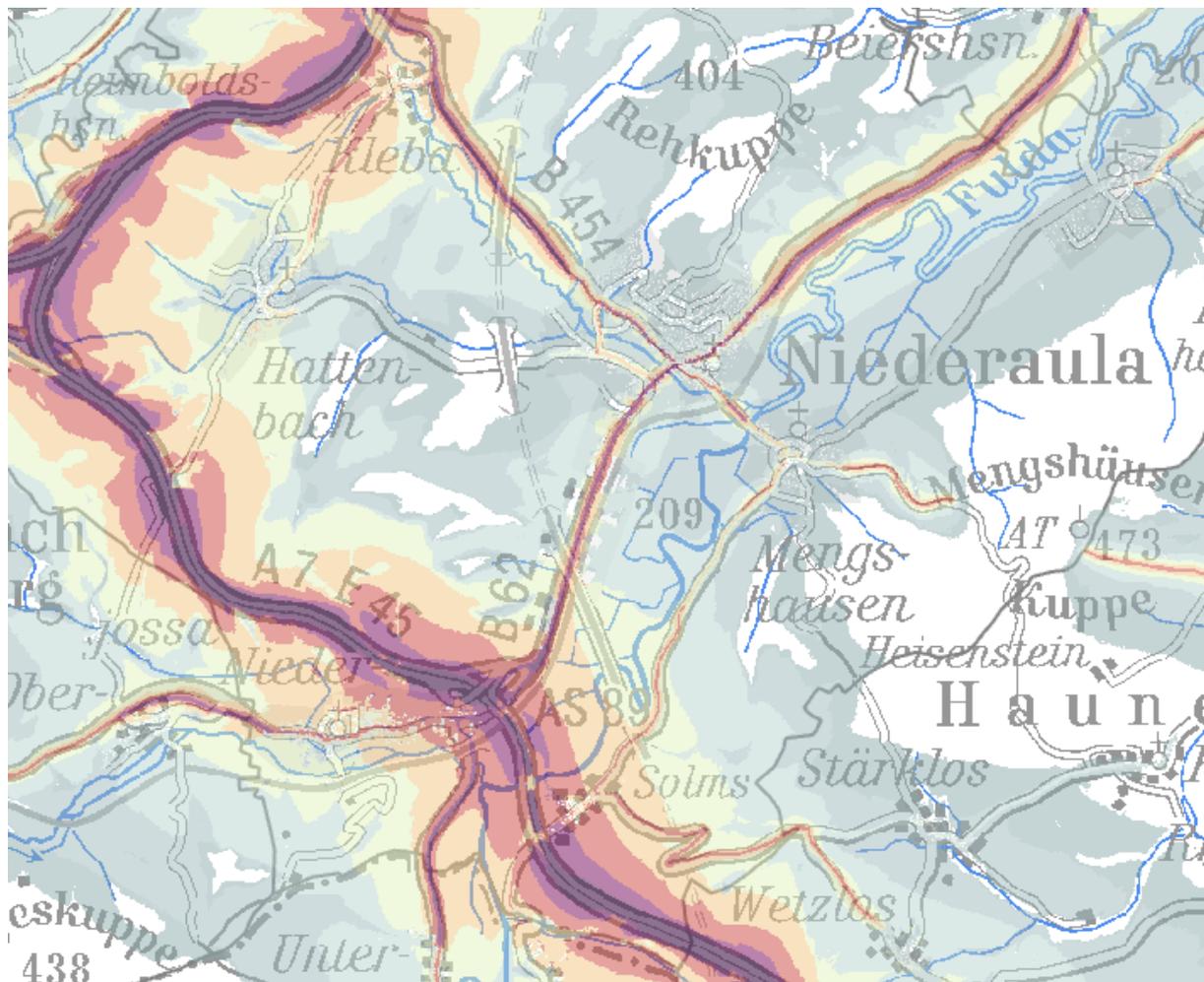


Abbildung 38: Straßenlärmmkartierung im Bereich der Gemeinde Niederaula
[Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁶³]

Durch die A 7 werden die Lärmkonfliktpunkte in den Ortsteilen Niederjossa, Solms, und Hattenbach ausgelöst. Der größten Verkehrslärmbeeinträchtigungen finden sich jedoch im Kernort an der B 62 und B 454.

⁶³ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 77: Anzahl von Personen in der Gemeinde Niederaula, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})		471	369	202	116	0	1158
Nachts (L _{Night})	452	280	160	0	0		892

Tabelle 78: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Niederaula (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	24,4	8,4	1,7
Zahl der Wohnungen	550	151	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	207		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	58		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 79 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 79: Lärmkonfliktpunkte in der Gemeinde Niederaula an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL und Plus-Kartierung*

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ LDEN	LKZ L _{Night}
Kernort	B 62 (TL nachts berücksichtigt)	344	316
Kernort	B 454*	123	173
Niederjossa	A 7	35	156
Niederjossa	B 62*	31	62
Solms	A 7	15	46
Kleba	B 454*	23	40
Hattenbach	A 5 / A 7	1	2

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich der Lärmkonfliktpunkte sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

Die in Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung für Lärmkonfliktpunkte eingegangenen Anregungen sind in folgender Tabelle 80 aufgelistet:

Tabelle 80: Maßnahmenvorschläge der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung aus der Marktgemeinde Niederaula

Ortsteil	Lärmquelle	Maßnahmenvorschlag
Kernort	B 62	Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h mit stationären Geschwindigkeitsmessanlagen
		Förderung für lärmtechnische Sanierung aller Häuser
		Permanente Überwachung des gültigen LKW-Nachtfahrverbotes
		Keine Bedarfsumleitungen für Autobahn
		Jährliche Verkehrszählungen und Berechnungen
		Absolutes Fahrverbot für Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung über 7,5 t
		Lärm mindernder Asphalt bei Erneuerung oder Sanierung der Fahrbahn
		Mauterfassungsstelle

		Ortsumgehung
Kernort	B 454	Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h mit stationären Geschwindigkeitsmessanlagen
		Förderung für lärmtechnische Sanierung aller Häuser
		Keine Bedarfsumleitungen für Autobahn
		Jährliche Verkehrszählungen und Berechnungen
		Absolutes Fahrverbot für Krafffahrzeuge zur Güterbeförderung über 7,5 t
		Lärm mindernder Asphalt bei Erneuerung oder Sanierung der Fahrbahn
		Mauterfassungsstelle
Niederjossa	A 7	Geschwindigkeitsbegrenzung 100 km/h
		Förderung für lärmtechnische Sanierung aller Häuser
		Lärmschutzwall vom Parkplatz „Strampen“ bis zur Abfahrt Niederaula
		Lärmschutzwände beidseitig im Anschluss an die Lärmschutzwälle entlang der Querung des gesamten Fuldatales einschließlich der drei Brückenbauwerke
		jährliche Verkehrszählungen und Berechnungen
Niederjossa	B 62	Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h mit stationären Geschwindigkeitsmessanlagen
		Förderung für lärmtechnische Sanierung aller Häuser
		Absolutes Fahrverbot für Krafffahrzeuge zur Güterbeförderung über 7,5 t
		Jährliche Verkehrszählungen und Berechnungen
		Lärm mindernder Asphalt bei Erneuerung oder Sanierung der Fahrbahn
		Mauterfassungsstelle
Solms	A 7	Geschwindigkeitsbegrenzung 100 km/h
		Förderung für lärmtechnische Sanierung aller Häuser
		Lärmschutzwall vom Parkplatz „Richtgraben“ bis zur Brücke K 24
		Lärmschutzwände beidseitig im Anschluss an die Lärmschutzwälle entlang der Querung des gesamten Fuldatales einschließlich der drei Brückenbauwerke
		Lärm mindernder Asphalt im gesamten Bereich der Querung des gesamten Fuldatales mit den drei Brückenbauwerken
		Jährliche Verkehrszählungen und Berechnungen
Kleba	B 454	Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h mit stationären Geschwindigkeitsmessanlagen
		Förderung für lärmtechnische Sanierung aller Häuser
		Absolutes Fahrverbot für Krafffahrzeuge zur Güterbeförderung über 7,5 t
		Jährliche Verkehrszählungen und Berechnungen
Kleba/Hattenbach	A 7	Sog. Flüsterasphalt im gesamten Bereich vom Hattenbacher Dreieck bis Kirchheim in beiden Richtungen
		Deutliche Verlängerung und Erhöhung des Lärmschutzwalls oberhalb der Ortslagen Kleba und Hattenbach bis zum Parkplatz Ottersbach
		Geschwindigkeitsbegrenzung 100 km/h

		Förderung für lärmtechnische Sanierung aller Häuser
		Jährliche Verkehrszählungen und Berechnungen
		Abgleich aktueller Lärmberechnung mit damaliger vor 50 Jahren (Brückenbau über Aula und B 454)
Mengshausen	L 3471	Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h und LKW-Fahrverbot > 7,5 t
	L 3432	
Kerspenhausen	L 3432	Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h und LKW-Fahrverbot > 7,5 t

Die den Schienenverkehrslärm betreffenden Vorschläge wurden zuständigkeitshalber ans Eisenbahnbundesamt weitergeleitet. Sie werden in diesem Lärmaktionsplan nicht behandelt.

Ergebnisse

Jährliche Verkehrszählungen und Berechnungen

Die Ermittlung der Verkehrslärmbelastung für die Lärmaktionsplanung erfolgt im 5-Jahresrhythmus mithilfe der strategischen Lärmkartierung des HLNUG. Die nächste Lärmkartierung erfolgt im Jahr 2027. Zur Prüfung von konkreten Maßnahmen ist hingegen immer die Berechnung der Lärmbelastung entscheidend, welche von der Straßenverkehrsbehörde im Bedarfsfalle vorgenommen wird. Zur Ermittlung der dieser Berechnung zugrunde liegenden Fahrbewegungen werden in der Regel die Ergebnisse der letzten Bundesverkehrswegezählung herangezogen, die ebenfalls im 5-Jahresrhythmus durchgeführt wird. Die Schwankungen / Änderungen sind nicht so gravierend, dass grundsätzlich jährlich neu erhoben und berechnet werden muss, bzw. der Aufwand steht in keinem Verhältnis zum Nutzen. Im Einzelfall kann eine gezielte Verkehrserhebung durch die zuständige Behörde sinnvoll sein.

Da ein Abgleich der heutigen von der A 7 ausgehenden Immissionsbelastung mit der von vor 50 Jahren keine für die Lärminderungsplanung nützlichen Konsequenzen hätte, wird diese Anregung nicht weiterverfolgt.

Ortsumgehung B 62

Der Bund legt seine Prioritäten u.a. für den Neubau von Bundesstraßen im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) fest. Den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, in den die Projekte des BVWP und gegebenenfalls weitere Projekte aufgenommen werden, beschließt der Deutsche Bundestag als Bestandteil des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen. Es ist damit gesetzlich festgelegt, welche Verkehrsprojekte mit welcher Dringlichkeit geplant und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden sollen. Das Land Hessen hat sich hier zunächst auf die planerisch fortgeschrittenen Projekte des vordringlichen Bedarfs konzentriert, die eine zeitnahe Umsetzungsperspektive aufweisen und hierfür die vorhandenen Finanz- und Personalressourcen einge-

setzt. Für die hier geforderte Ortsumgehung der B 62 in Niederaula, die weder im vor-dringlichen noch im weiteren Bedarf des BVWP 2030 gelistet ist, kann seitens des Landes Hessen derzeit keine Planungsperspektive aufgezeigt werden

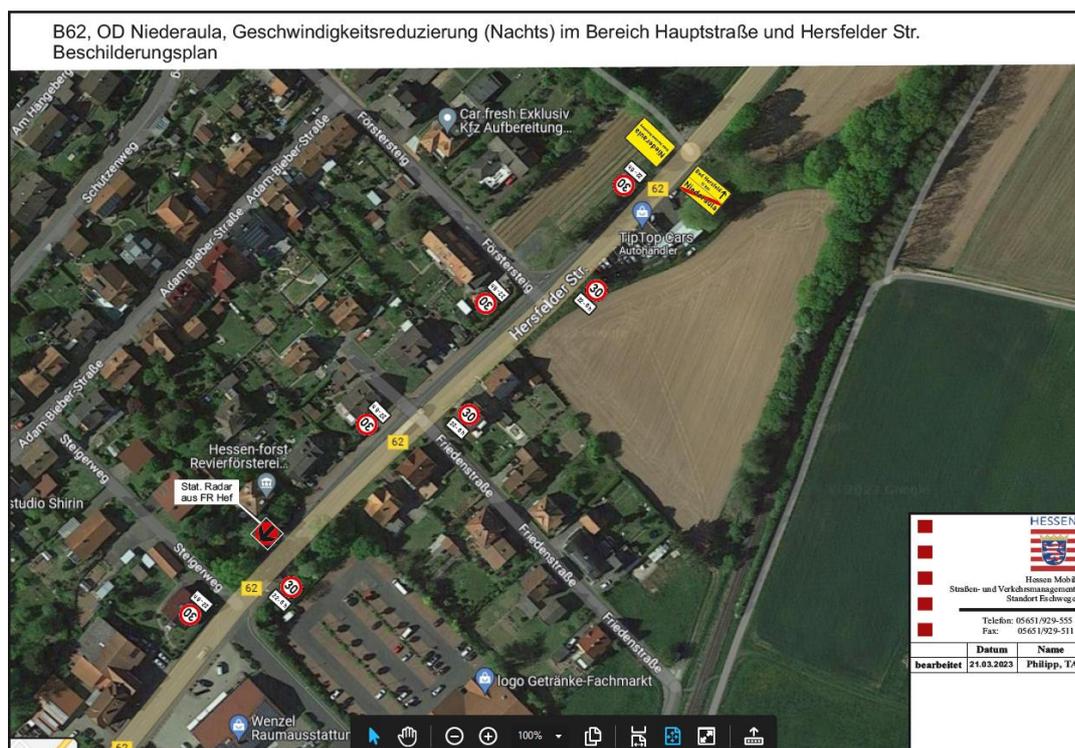
Lärmindernder Asphalt bei Erneuerung oder Sanierung der Fahrbahn auf Bundesstraßen

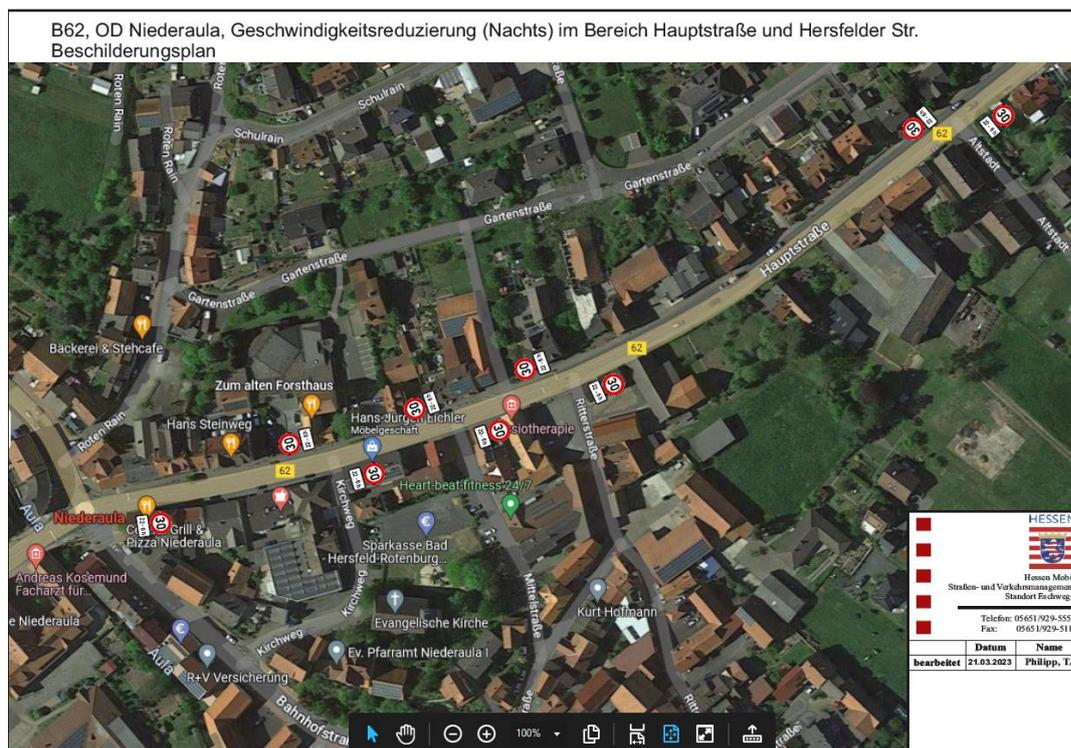
Hessen Mobil baut seit 2017 ungeachtet der örtlichen Lärmsituation vorrangig lärm-mindernde Straßendeckschichten als Regelbauweise ein. Hessen Mobil wird daher bei der nächsten regulär anstehenden Straßendeckensanierung prüfen, ob im Bereich der vorliegenden Lärmkonflikte ein lärmarmen Asphalt eingebracht werden kann.

Geschwindigkeitsbeschränkung B 62 Kernort

Auf der B 62 besteht ein Nachtfahrverbot für LKW > 3,5 t mit Ausnahme Be- und Ent-lader. Dieses Verbot wird in der Ortsdurchfahrt Bad Hersfeld-Asbach der B 62 perma-nent überwacht. Damit ist die permanente Kontrolle des LKW-Durchfahrtsverkehrs ge-währleistet.

Die Verkehrslärberechnung von Hessen Mobil vom 18. Januar 2023 hat 20 Über-schreitungen der Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV im Nachtzeitraum im Be-reich der Haupt- und Hersfelder Straße ergeben. Bei zwei Gebäuden waren auch die Tageswerte überschritten. Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung für den Nachtzeitraum (22-6 Uhr) gem. folgendem Beschilderungsplan erfolgte am 8. De-zember 2023.





Geschwindigkeitsbeschränkung B 454 Kernort und B 62 Niederjossa

Mit Schreiben vom 3. Februar 2020 wurde die untere Straßenverkehrsbehörde des Landkreises beauftragt, eine Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen für den Nachtzeitraum zu prüfen. Die untere Verkehrsbehörde informiert mit Schreiben vom 15. März 2023, dass unter Abwägung aller Umstände des Einzelfalls und Würdigung sowohl der Schutzbedürfnisse der Wohnbevölkerung als auch der Bedeutung der Verkehrswege im überörtlichen Streckennetz gem. Lärmschutzrichtlinien-StV Polizei, Straßenbaulastträger und Verkehrsbehörde einvernehmlich zu dem Ergebnis gekommen seien, dass unter Beachtung der Verhältnismäßigkeit ein zwingendes Erfordernis gem. § 45 Abs. 9 StVO zur Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf den Streckenabschnitten B 62, OD Niederjossa, und B 454, OD Niederaula, nicht gegeben ist. (Hintergrund: Gemäß Berechnung Hessen Mobil vom 3. bzw. 4. Januar 2023 waren die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV nur jeweils an einem Wohngebäude überschritten.)

Geschwindigkeitsbeschränkung B 454 Kleba

Gemäß Verkehrslärberechnung Hessen Mobil vom 12. August 2020 sind die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV nur an zwei Wohngebäuden nachts überschritten. Aufgrund der fehlenden Erfolgsaussichten wurde auf einen Prüfauftrag zur Absenkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h im Nachtzeitraum bei der unteren Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Hersfeld-Rotenburg zunächst verzichtet.

Förderung für lärmtechnische Sanierung aller Häuser an Bundesstraßen

Eventuell anspruchsberechtigte Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer können sich hinsichtlich der finanziellen Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen an Wohngebäuden an folgende Adresse wenden:

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement Fulda
Sachgebiet Immissionsschutz
Schillerstr. 8
36043 Fulda
Tel.: 0661/49953
Mail: kc.immissionsschutz@mobil.hessen.de

Keine Bedarfsumleitungen für Autobahn auf den Bundesstraßen

Aufgrund des Mangels an Alternativen ohne Verlagerung des Verkehrs auf andere Orte mit neuen Betroffenheiten wird der Maßnahmenvorschlag von der Lärmaktionsplanung nicht weiterverfolgt.

Errichtung von Mauterfassungsstellen auf Bundesstraßen

Das LKW-Mautsystem in Deutschland basiert auf einer Kombination von Satelliten- und Mobilfunktechnologie. Für die Mauterhebung sind keine Mauterfassungsstellen an den Autobahnen oder Bundesstraßen nötig. Die aktuell 620 Mautkontrollsäulen auf Bundesstraßen (entsprechend den Maut-Kontrollbrücken auf Autobahnen) kontrollieren die Einhaltung der Maßnahme. Zusätzlich kommen dafür mobile Kontrollen des Bundesamtes für Logistik und Mobilität mit speziell ausgerüsteten Fahrzeugen (aktuell 320 Stück) zum Einsatz. Damit wird gemäß Informationslage der Lärmaktionsplanung hinreichend verhindert, dass Streckenabschnitte zwecks Umgehung der Maut genutzt werden.

Absolutes Fahrverbot für Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung über 7,5 t auf Bundesstraßen

Die Ausnahme des Anliegerverkehrs ist für die Belieferungsvorgänge der anliegenden Betriebe erforderlich. Der Vorschlag wird von der Lärmaktionsplanung daher nicht weiterverfolgt.

Förderung für lärmtechnische Sanierung und aktiver Lärmschutz (Lärmschutzwälle, -wände, lärmarmer Asphalt) an Autobahnen

Der Autobahn GmbH, Niederlassung Nordwest, wurden die Lärminderungsvorschläge übermittelt. Mit Schreiben vom 27. Juni 2023 teilt die Autobahn GmbH, Niederlassung Nordwest, mit, dass die aufgelisteten Maßnahmenvorschläge keine Nachweise der Anspruchsvoraussetzungen, der Wirksamkeit oder der Verhältnismäßigkeit enthalten. Damit seien die Voraussetzungen für eine Umsetzung nach dem geltenden

Fachrecht nicht erfüllt. Eine weitergehende Analyse würden die vorliegenden Unterlagen nicht zulassen, sodass für die beschriebenen Maßnahmenvorschläge derzeit kein Einvernehmen mit der Autobahn GmbH bestehe.

Weitere Hinweise des Schreibens der Autobahn GmbH vom 27. Juni 2023:

„Bei bestehenden Bundesfernstraßen können Lärmschutzmaßnahmen als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt werden. Lärmsanierung wird grundsätzlich nach Dringlichkeit im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt. Die Dringlichkeit ist nach dem Grad der Betroffenheit zu beurteilen, insbesondere nach der Stärke der Lärmbelastung der schutzbedürftigen Nutzung, der Anzahl der Betroffenen und der Art des Gebietes. Aktuell befasst sich eine Arbeitsgruppe der Autobahn GmbH damit, für das gesamte Autobahnnetz eine eigene Lärmkartierung auf Basis der RLS-19 als Grundlage für eine solche Dringlichkeitsreihung herzustellen. Aufgrund der Größe des Netzes, der sehr unterschiedlichen Datenverfügbarkeit in den einzelnen Ländern und anderer vorrangiger Aufgaben (insbesondere zum Erhalt der Infrastruktur) ist derzeit nicht absehbar, wann hier mit konkreten Ergebnissen zu rechnen ist. Parallel zur laufenden Bearbeitung der Dringlichkeitsreihung kann eine Lärmsanierung an bekannten Hotspots im Rahmen der verfügbaren Ressourcen durchgeführt werden. Darüber hinaus wird bei Straßenbaumaßnahmen, die keine wesentliche Änderung darstellen, geprüft, ob dort die Lärmsanierung vorgezogen werden kann. Das betrifft insbesondere grundlegende Erneuerungen. Bei reinen Decksanierungen werden Lärm Aspekte bei der Wahl der Deckschicht berücksichtigt.“

A 7 Solms - Tempolimit 100 km/h

Im Rahmen der 2. Stufe wurde ein Prüfauftrag an die Verkehrsbehörde bei Hessen Mobil zur Einführung eines Tempolimits im Bereich des Ortsteiles Solms abgegeben, der mit Schreiben vom 11. August 2016 grundsätzlich positiv beschieden wurde (Einführung einer allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkung i.H.v. 100 km/h).

Da in Fahrtrichtung Süden eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h und in beiden Fahrtrichtungen von 60 km/h für den Schwerverkehr zum Schutz der Straße (aufgrund der mindertragfähigen Bauwerke) bereits vorhanden ist, wurde die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Lärmschutzgründen im o.g. Bereich auf den Zeitraum nach Abschluss der in den nächsten Jahren stattfindenden Ersatzneubaumaßnahmen verschoben. Diese Entscheidung hat laut Schreiben der Autobahnverkehrsbehörde vom 18. Juli 2023 weiterhin Bestand.

A 7 Niederjossa - Tempolimit 100 km/h

Nach aktueller Vorberechnung der Lärmaktionsplanung mit den Verkehrszahlen der Lärmkartierung 2022 sind die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV deutlich unterschritten. Verkehrliche Maßnahmen sind gem. derzeitiger Vorschriftenlage nicht möglich.

A 7 Kleba/Hattenbach - Tempolimit 100 km/h

Nach aktueller Vorberechnung der Lärmaktionsplanung mit den Verkehrszahlen der Lärmkartierung 2022 sind die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV deutlich unterschritten. Verkehrliche Maßnahmen sind gem. derzeitiger Vorschriftenlage nicht möglich.

Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h und LKW-Fahrverbot > 7,5 t für Mengshausen L 3471 und L 3432 sowie Kerspenhausen L 3432

Es handelt sich nicht um Lärmkonfliktpunkte nach den Kriterien dieses Lärmaktionsplans. Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV sind weit unterschritten, verkehrliche Lärmschutzmaßnahmen kommen daher nach der derzeitigen Vorschriftenlage und Verwaltungspraxis nicht in Frage.

10.2.11 Marktgemeinde Philippsthal

Die knapp 4.200 Einwohner zählende Gemeinde Philippsthal befindet sich an der östlichen Grenze des Regierungsbezirkes zum Bundesland Thüringen. Die B 62 verläuft parallel zur A 4 und nimmt einen Großteil des Güterverkehrs des Kali- und Salzwerkes auf. In den Ortsteilen Kernort sowie Röhrigshof und Heimboldshausen werden durch die B 62 Lärmkonfliktpunkte ausgelöst.

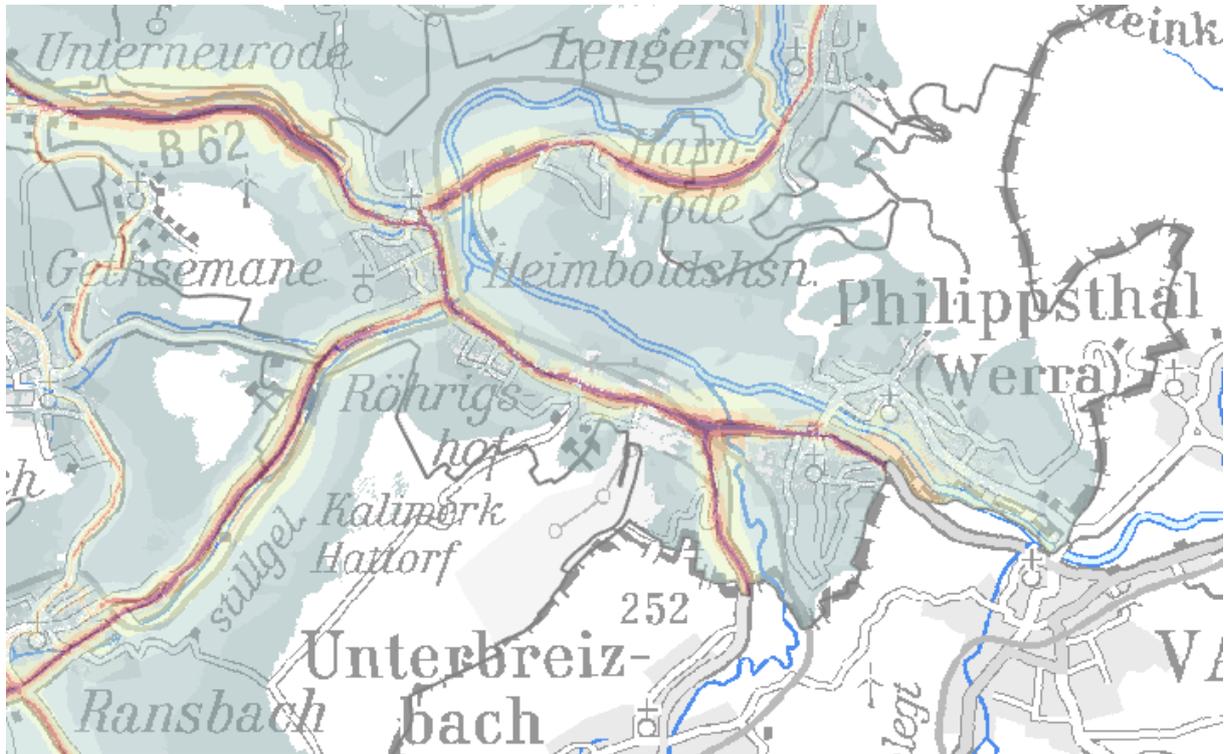


Abbildung 39: Straßenlärmmkartierung im Bereich der Marktgemeinde Philippsthal [Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁶⁴]

⁶⁴ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 81: Anzahl von Personen in der Marktgemeinde Philippsthal, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})		280	73	120	81	0	554
Nachts (L _{Night})	97	94	118	0	0		309

Tabelle 82: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Marktgemeinde Philippsthal (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	1,1	0,2	0
Zahl der Wohnungen	262	95	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	102		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	23		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 83 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (LDEN) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 83: Lärmkonfliktpunkte in der Marktgemeinde Philippsthal an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL *und Nebenstraßen

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ LDEN	LKZ L _{Night}
Röhrigshof	B 62	203	265
Heimboldshausen	B 62	159	231
Kernort	B 62	89	127
Harnrode*	L 3172	14	18

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich der Lärmkonfliktpunkte sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

In der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung gingen folgende Maßnahmenvorschläge ein:

Tabelle 84: Maßnahmenvorschläge aus der Marktgemeinde Philippsthal

B 62 Röhrigshof, B 62 Philippsthal, B 62 Heimboldshausen	Lärmsanierung (Schallschutzfenster), Beseitigung von Fahrbahnschäden, Rückbau Bahnübergang Eichmühle, Umgehungsstraße, Nachtfahrtverbot LKW, Umleitung LKW-Verkehr, Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h, ortsfeste Blitzer, Neuaufnahme Planung B 84n Fulda-Meiningen, lärmarmen Straßenbelag, Bepflanzung, Verkehrsberuhigung
L 3172 Philippsthal-Harnrode	Tempolimit 30 km/h, ortsfeste Blitzer

Geschwindigkeitsbegrenzungen und LKW-Fahrverbote aus Lärmschutzgründen für die Orstdurchfahrten der B 62

Mit Datum vom 6. Februar und 22. Mai 2023 wurde von Hessen Mobil eine aktualisierte Lärmberechnung vorgelegt. Von 200 untersuchten Gebäuden ist der nächtliche Richtwert an 45 Wohngebäuden überschritten, für den Tageszeitraum an 6 Wohngebäuden. Am 8. Februar 2023 wurde der Prüfauftrag an die zuständige Verkehrsbehörde für eine Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h und ein nächtliches LKW-Fahrverbot von der Lärmaktionsplanung erneuert. Mit Datum vom 03. April 2024 wurde eine nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen im Nachtzeitraum (22-6 Uhr) durch die untere Straßenverkehrsbehörde des Landkreises für die drei Orstdurchfahrten (Heimboldshausen, Kernort und Röhrigshof) angeordnet.



Abbildung 40: Beschilderungsplan Heimboldshausen [Quelle: Hessen Mobil]



Abbildung 41: Beschilderungsplan Kernort [Quelle: Hessen Mobil]



Abbildung 42 Beschilderungsplan Röhrigshof [Quelle: Hessen Mobil]

Ortsumgehung B 62 und B 87n

Der Bund legt seine Prioritäten u.a. für den Neubau von Bundesstraßen im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) fest. Den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, in den die Projekte des BVWP und gegebenenfalls weitere Projekte aufgenommen werden, beschließt der Deutsche Bundestag als Bestandteil des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen. Es ist damit gesetzlich festgelegt, welche Verkehrsprojekte mit welcher Dringlichkeit geplant und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden sollen. Das Land Hessen hat sich hier zunächst auf die planerisch fortgeschrittenen Projekte des vordringlichen Bedarfs konzentriert, die eine zeitnahe Umsetzungsperspektive aufweisen und hierfür die vorhandenen Finanz- und Personalressourcen eingesetzt. Für geforderte Ortsumgehungen, die im weiteren Bedarf des BVWP 2030 bzw. des Bedarfsplans 2016 oder überhaupt nicht gelistet sind, kann seitens des Landes Hessen derzeit keine Planungsperspektive aufgezeigt werden. Die Ortsumgehung Philippsthal-Röhrigshof ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 als neues Vorhaben mit vordringlichem Bedarf gelistet, die Ortsumgehung Philippsthal-Heimboldshausen im weiteren Bedarf.

Die Maßnahmenvorschläge wurden dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen zur Kenntnis gegeben.

Straßendeckensanierung, lärmarter Straßenbelag.

Hessen Mobil baut seit 2017 ungeachtet der örtlichen Lärmsituation vorrangig lärmindernde Straßendeckschichten als Regelbauweise ein. Hessen Mobil wird daher bei der nächsten regulär anstehenden Straßendeckensanierung prüfen, ob im Bereich der vorliegenden Lärmkonflikte ein lärmarter Asphalt eingebracht werden kann.

Bauliche Verkehrsberuhigung / Bepflanzung B 62

Diese Maßnahmen mit indirekt wirkender Lärminderung können nur außerhalb der Lärmaktionsplanung von den zuständigen Straßenbau- und Planungsbehörden auf Grundlage des jeweiligen Fachrechts geprüft werden. Der Maßnahmenvorschlag wurde Hessen Mobil zur Kenntnis und zur etwaigen Umsetzung übersandt.

Ortsfeste Blitzer

Die Beantragung eines stationären Blitzers aus Lärmschutzgründen durch die Gemeinde bei der Hessischen Hochschule für öffentliches Management und Sicherheit ist erst nach Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen möglich. Zudem muss die zuständige Kommune durch verdeckt erhobene Verkehrsdaten nachweisen, dass die aus Lärmschutzgründen angeordneten Höchstgeschwindigkeiten nicht eingehalten werden.

Schallschutzfenster

Eventuell anspruchsberechtigte Haus- und Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer können sich hinsichtlich der finanziellen Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen an Wohngebäuden an folgende Adresse wenden:

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement
Sachgebiet Immissionsschutz
Schillerstr. 8
36043 Fulda
Tel.: 0661/49953
Mail: kc.immissionsschutz@mobil.hessen.de.

Bahnübergang Eichmühle

Gem. Auskunft der Eisenbahnaufsicht ist die Strecke noch gewidmet und ein Rückbau des Bahnübergangs Eichmühle ist daher nicht möglich. Ein Einbau eines neuen Bahnübergang-Belages wäre als freiwillige Maßnahme sinnvoll. Gemeinde und Hessen Mobil wurden informiert (2021).

Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen OD L 3172 Harnrode

Nach Auswertung der Lärmkartierung sind an den Straßenzügen die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV unterschritten. Auf einen Prüfauftrag bei der zuständigen Verkehrsbehörde wird daher seitens der Lärmaktionsplanung verzichtet.

10.2.12 Gemeinde Ronshausen

Ronshausen ist eine zwischen der Stadt Bebra und Eisenach liegende Gemeinde mit ca. 2.400 Einwohnern. In der Runde 4 der Lärmaktionsplanung sind die Fahrbewegungen der L 3251 in der OD Ronshausen unterhalb der Schwelle von 8.200 täglichen Fahrbewegungen für eine Hauptverkehrsstraße nach EU-Umgebungslärmrichtlinie. Da im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung keine Anregung einging, wird kein Lärmkonflikt identifiziert.

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen wurde mit Schreiben vom 12.02.2021 der unteren Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Hersfeld-Rotenburg abgelehnt, da nur Überschreitungen der Lärmschutz-Richtlinien-StV an 4 Gebäuden im Nachtzeitraum vorliegen, von denen lediglich zwei bewohnt sind.

10.2.13 Gemeinde Wildeck

Die Gemeinde Wildeck ist eine knapp 5.000 Einwohner starke Gemeinde, welche zwischen Bad Hersfeld und der thüringischen Landesgrenze liegt. An einigen Ortsteilen in Nähe der A 4 werden schwache Lärmkonfliktpunkte nach den Kriterien dieses Lärmaktionsplans ausgelöst.

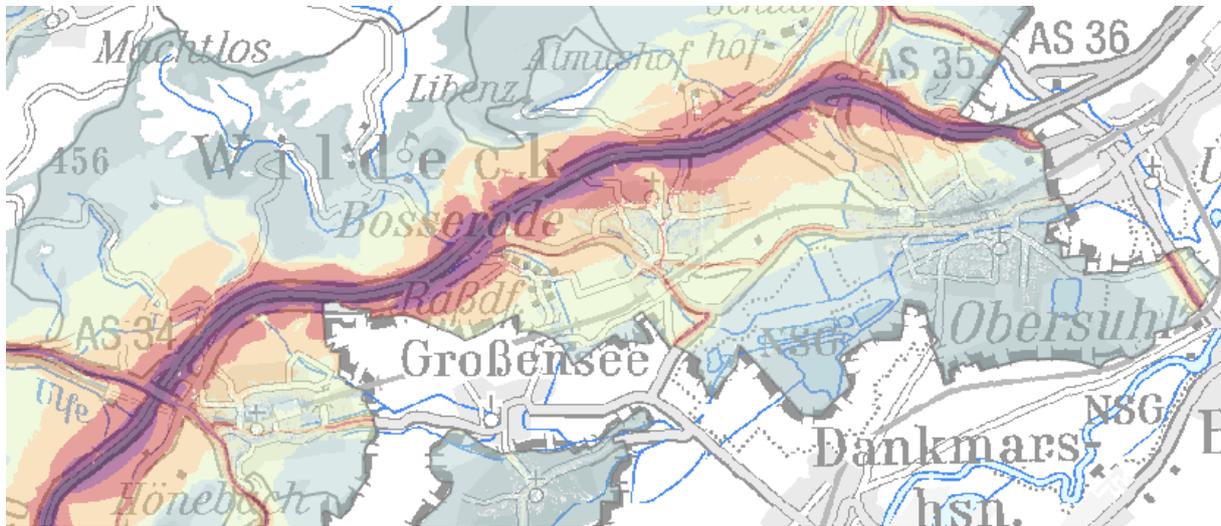


Abbildung 43: Straßenlärmkartierung im Bereich der Gemeinde Wildeck [Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁶⁵]

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 85: Anzahl von Personen in der Gemeinde Wildeck, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		883	236	36	0	0	1155
Nachts (L_{Night})	536	121	2	0	0		659

⁶⁵ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Tabelle 86: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Wildeck (EU-Kartierung)

dB (A)	L_{DEN} ab 55	L_{DEN} ab 65	L_{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	17,2	6,0	1,3
Zahl der Wohnungen	549	17	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	1	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	159		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	35		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 87 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 87: Lärmkonfliktpunkte in der Gemeinde Wildeck an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L_{DEN}	LKZ L_{Night}
Bosserode	A 7	1	40
Rasdorf	A 7	0	4
Obersuhl	A 7	0	3

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich der Lärmkonfliktpunkte sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Maßnahmenvorschläge eingebracht. Aufgrund der fehlenden Erfolgsaussichten zusammen mit geringen Lärmkennziffern wurden durch die Lärmaktionsplanung keine Maßnahmenvorschläge ergänzt.

10.3 Landkreis Kassel

Der Landkreis Kassel umgibt die kreisfreie Stadt Kassel und ist der nördlichste Landkreis im Regierungsbezirk Kassel. Die bedeutendsten Verkehrsadern sind die in Nord-Süd-Richtung verlaufende A 7 und die in Ost-West-Richtung verlaufende A 44 sowie die von Kassel nach Südwesten führende A 49.

Neben den o.g. Bundesautobahnen erfüllen im Landkreis Kassel vor allem Bundes- und Landesstraßen das Kriterium der EU-Umgebungslärmrichtlinie für eine Hauptverkehrsstraße von 3 Mio. Fahrbewegungen im Jahr, welche im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu betrachten sind. Bei Eingaben aus der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden auch Orte mit Lärminderungsvorschlägen außerhalb von Hauptverkehrsstraßen auf das Vorliegen eines Lärmkonfliktpunktes untersucht, da das Land Hessen freiwillig alle Straßen mit Verkehrszahlen kartiert hat.

Die vom HLNUG kartierten Straßen des Landkreises Kassel können der folgenden Abbildung entnommen werden:

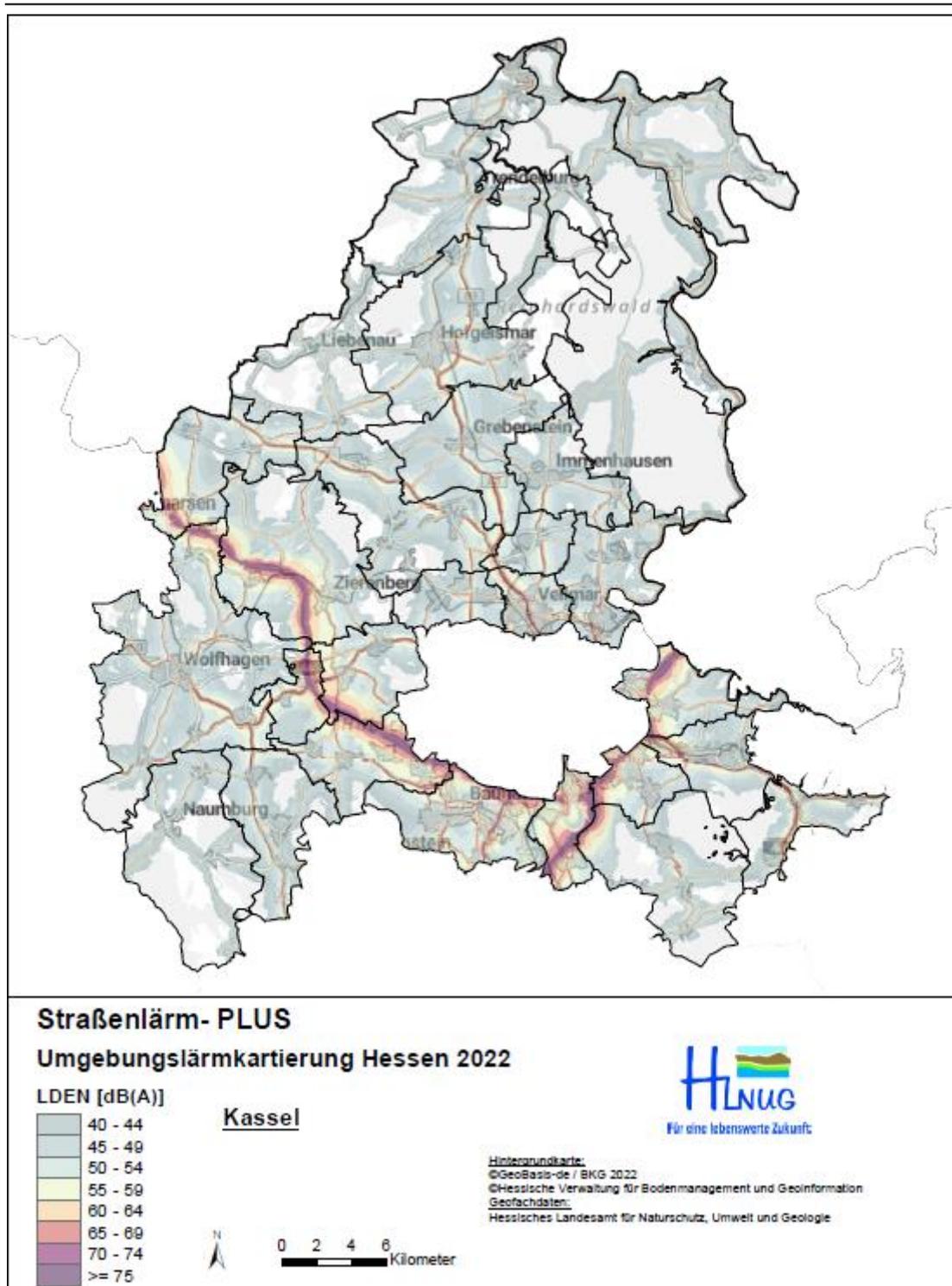


Abbildung 44: Lärmbelastung durch Straßen im Landkreis Kassel⁶⁶

⁶⁶ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Im Landkreis Kassel befinden sich 53 Lärmkonfliktpunkte, welche der Stärke des Lärmkonfliktpunktes nach absteigend in nachstehender Tabelle 88 aufgelistet sind. Über die Lärmkennziffer (LKZ) wird das Ausmaß der Lärmbelastung ausgedrückt. Sie ist eine Funktion der Anzahl von Betroffenen und der Höhe der Belastung. LDEN steht für den Lärmpegel ganztags und L_{Night} für nachts.

Tabelle 88: Lärmkonfliktpunkte im Landkreis Kassel

Ort	Ortsteil	Straße	LKZ LDEN	LKZ L _{Night}
Lohfelden	Crumbach+ Ochshausen	A 7	560	1316
Niestetal	Heiligenrode	L 3237 (Kasseler Straße, Niestetalstraße)	664	716
Niestetal	Heiligenrode	A 7	399	679
Calden	Kernort	B 7	476	623
Niestetal	Heiligenrode	K 4 (Witzenhäuser Straße)	507	591
Vellmar	Niedervellmar	L 3386 (Kasseler Straße)	393	453
Niestetal	Sandershausen	L 562 (Hannoversche Str.)	370	438
Vellmar	Niedervellmar	B 7	387	425
Schauenburg	Elgershausen (incl. Firnsbachtal)	A 44	171	395
Zierenberg	Burghasungen	A 44	167	342
Baunatal	Kirchbauna	A 49	185	297
Lohfelden	Crumbach	L 3203 (Crumbacher Straße)	193	244
Vellmar	Obervellmar	K 31 (Heckershäuser Str.)	205	238
Baunatal	Rengershausen	A 44/A 49	32	234
Kaufungen	Oberkaufungen (Leipziger Straße)	K 7	184	218
Baunatal	Altenbauna/Kernstadt	L 3219	191	217
Fuldabrück	Bergshausen	A 44 / A 7	42	196
Helsa	Kernort	B 451	141	190
Schauenburg	Hoof	A 44	50	181
Habichtswald	Dörnberg	B 251	91	175
Kaufungen	Papierfabrik	A 7	83	168

Kaufungen	Niederkaufungen (Leipziger Straße)	K 7	129	166
Habichtswald	Ehlen	B 251	112	158
Baunatal	Altenbauna	A 44	21	155
Lohfelden	Ochshausen	K 8 (Ochshäuser Dorfstraße)	105	130
Vellmar	Niedervellmar	L 3234 (Weide- weg, Frommers- häuser Straße)	107	128
Fulda	Ihringshausen	B 3	110	128
Schauenburg	Breitenbach	L 3215	102	122
Niestetal	Sandershausen	A 7	25	98
Vellmar	Niedervellmar	K 31 (Obervell- marsche Straße)	67	93
Baunatal	Altenbauna	L 3473	27	83
Baunatal	Kernstadt	K 22 (Kirchbau- naer Straße)	68	81
Zierenberg	Friedrichsaue	A 44	42	78
Vellmar	Obervellmar/ Frommershausen	B 7	51	68
Lohfelden	Crumbach	L 3434 (Haupt- straße)	52	65
Hofgeismar	Kernstadt	Neue Straße nördlich Kreisel	52	64
Baunatal	Großenritte	L 3219	42	54
Wolfhagen	Kernort	B 450	34	48
Lohfelden	Crumbach+ Ochshausen	K 11 (Waldauer Weg)	38	48
Helsa	Wickenrode	B 451	59	42
Hofgeismar	Kernstadt	L 3213 (Carlsdor- fer Straße)	29	37
Hofgeismar	Kernstadt	Bahnhofstraße	27	33
Baunatal	Hertingshausen	A 49	10	31
Zierenberg	Oberelsungen	A 44	2	30
Grebenstein	Burguffeln	B 83	10	19
Fuldabrück	Dörnhagen	A 7	0	19
Espenau	Schäferberg	B 7 / 83	5	13
Grebenstein	Kernstadt	B 83	6	12

Kaufungen	Oberkaufungen (Niester Straße)	K 6	7	12
Helsa	Kernort	B 7	5	9
Zierenberg	Oelshausen	B 251	6	8
Kaufungen	Niederkaufungen (Windhäuser Str.)	K 5	0	2
Breuna	Kernort	A 44	0	1

In den Städten Bad Karlshafen, Immenhausen, Liebenau, Naumburg und Trendelburg sowie den Gemeinden Ahnatal, Bad Emstal, Nieste, Reinhardshagen, Söhrewald, Weisertal und im Gutsbezirk Reinhardswald befinden sich entweder keine Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie oder keine Lärmkonfliktpunkte nach den Auslösekriterien dieses Lärmaktionsplans.

10.3.1 Stadt Baunatal

Die Stadt Baunatal hat gut 28.300 Einwohner und liegt südwestlich der Stadt Kassel in der Nähe des Autobahnkreuzes Kassel West. Sie ist in verkehrlicher Hinsicht geprägt durch den gewerblichen und beruflichen Verkehr des VW-Werkes bzw. den Ersatzteilezentren mit verschiedenen Anschlussstellen an der A 49. Die Stadtteile Altenbauna, Kirchbauna und Rengershausen sind am stärksten von Verkehrslärm, insbesondere durch die Autobahnen, betroffen.

Die Kassel-Naumburger Bahn wird in der Stadt Baunatal bis zum Bahnhof Großenritte von der Straßenbahn mitbenutzt. Es handelt sich um eine nicht bundeseigene Haupt-eisenbahnstrecke. Diese wurde bei der Lärmkartierung des HLNUG 2022 kartiert. Da keine Lärmkonfliktpunkte nach den Kriterien dieses Lärmaktionsplans ermittelt wurden, wird dieser Schienenverkehr in Baunatal bei der Maßnahmenplanung nicht weiter betrachtet.

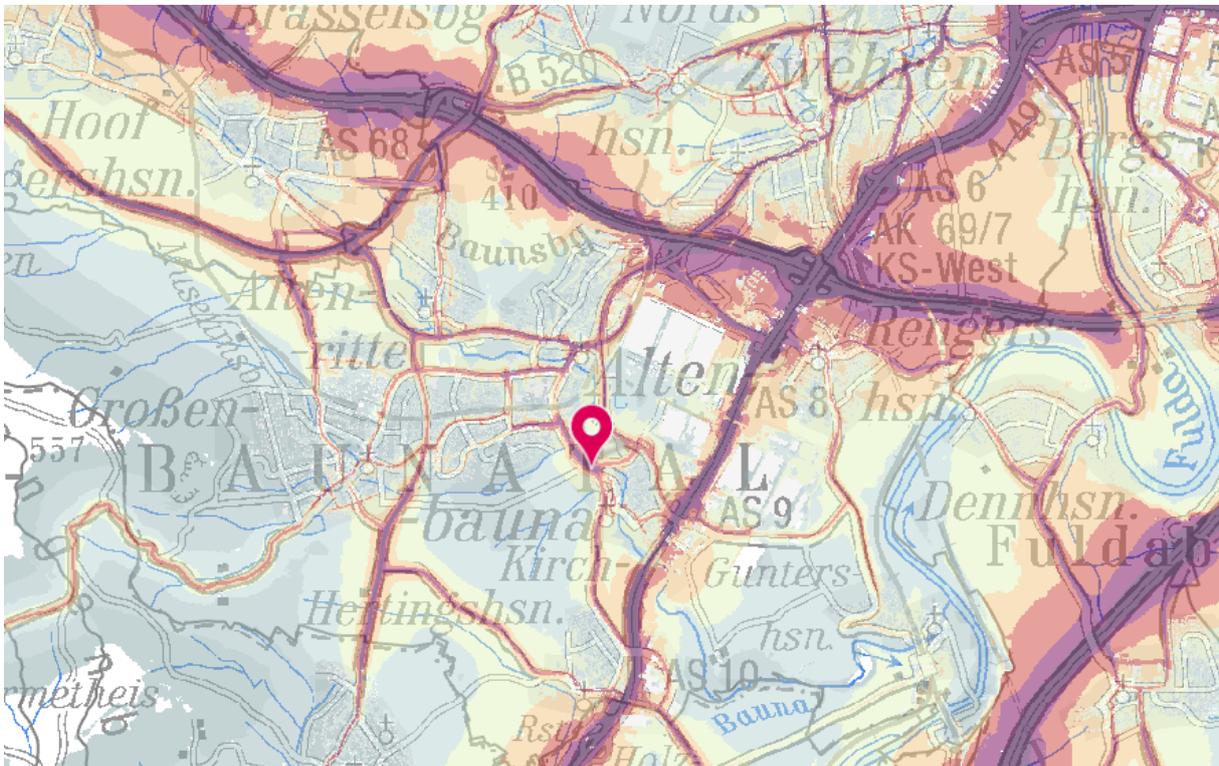


Abbildung 45: Straßenlärmmarkierung im Bereich der Stadt Baunatal [Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁶⁷]

⁶⁷ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 89: Anzahl von Personen in der Stadt Baunatal, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		3.070	1.799	570	101	11	5.551
Nachts (L_{Night})	2.262	1.282	178	12	8		3.742

Tabelle 90: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Stadt Baunatal (EU-Kartierung)

dB (A)	L_{DEN} ab 55	L_{DEN} ab 65	L_{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	11,9	4,1	1,3
Zahl der Wohnungen	2.641	324	5
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	3	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	862		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	217		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	1		

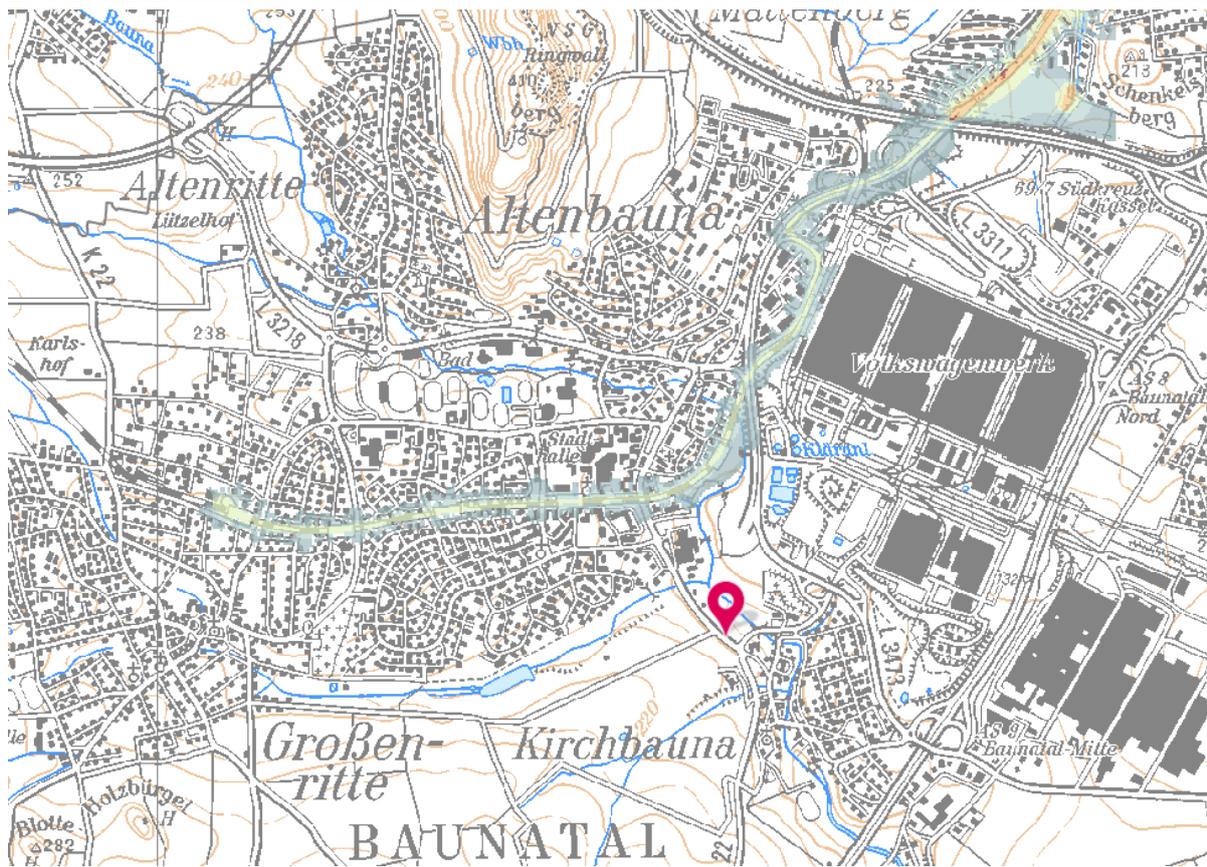


Abbildung 46: Straßenbahnlärmkartierung im Bereich der Stadt Baunatal [Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁶⁸]

Die Belastung durch Straßenbahnlärm nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 91: Anzahl von Personen in der Stadt Baunatal, die Straßenbahnverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		3.070	1.799	570	101	11	5.551
Nachts (L_{Night})	2.262	1.282	178	12	16		3.750

⁶⁸ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Tabelle 92: Geschätzte Zahl der von Straßenbahnverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Stadt Baunatal (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	11,9	4,1	1,3
Zahl der Wohnungen	2.641	324	5
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	3	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	862		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	225		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	1		

In der nachfolgenden Tabelle 93 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Stadt jeweils für Ganztags (LDEN) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 93: Lärmkonfliktpunkte in der Stadt Baunatal an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ LDEN	LKZ L _{Night}
Kirchbauna	A 49	185	297
Rengershausen	A 44/A 49	32	234
Altenbauna/Kernstadt	L 3219	191	217
Altenbauna	A 44	21	155
Altenbauna	L 3473	27	83
Kernstadt	K 22 (Kirchbaunaer Straße)	68	81
Hertingshausen	A 49	10	31
Großenritte	L 3219	42	54

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

A 49 - Neubau der Anschlussstelle Baunatal-Mitte

Die Leistungsfähigkeit der Anschlussstelle soll gesteigert sowie die Verkehrssicherheit verbessert werden, wobei sie als "Kleeblatt" mit vier Schleifenrampen ("Ohren") ausgebaut wird. Aktiver Lärmschutz ist südlich der L 3473 beidseitig der Autobahn vorgesehen, was zu Lärmentlastungen im Stadtteil Kirchbauna führen wird. Der Planfeststellungsbeschluss ist noch nicht erfolgt.

Rengershausen A 44 / A 49

Bei dem geplanten 6-streifigem Ausbau der A 44 ist mit Lärmvorsorgemaßnahmen und einer Rampe zur A 49 zu rechnen. Eine Fertigstellung vor 2030 ist unwahrscheinlich, da die Ausbaumaßnahme an den Brückenneubau bei Fuldabrück gekoppelt ist.

Isophonen des Beurteilungszeitraums Nacht

Rasterberechnung 10m x 10m / 5,6m ü. Grund

- 47 dB(A) < Farbe <= 49 dB(A)
- 49 dB(A) < Farbe <= 54 dB(A)
- 54 dB(A) < Farbe <= 59 dB(A)
- 59dB(A) < Farbe

Lärmschutzmaßnahmen in der Vorzugsvariante

- Lärmschutzwand
- Abschnitte mit geneigter Ausführung der LSW um 5° nach außen, keine besonderen Reflexionseigenschaften erforderlich
- Lärmschutzwall
- Abschnitt mit offenporigem Asphalt aus PA 8

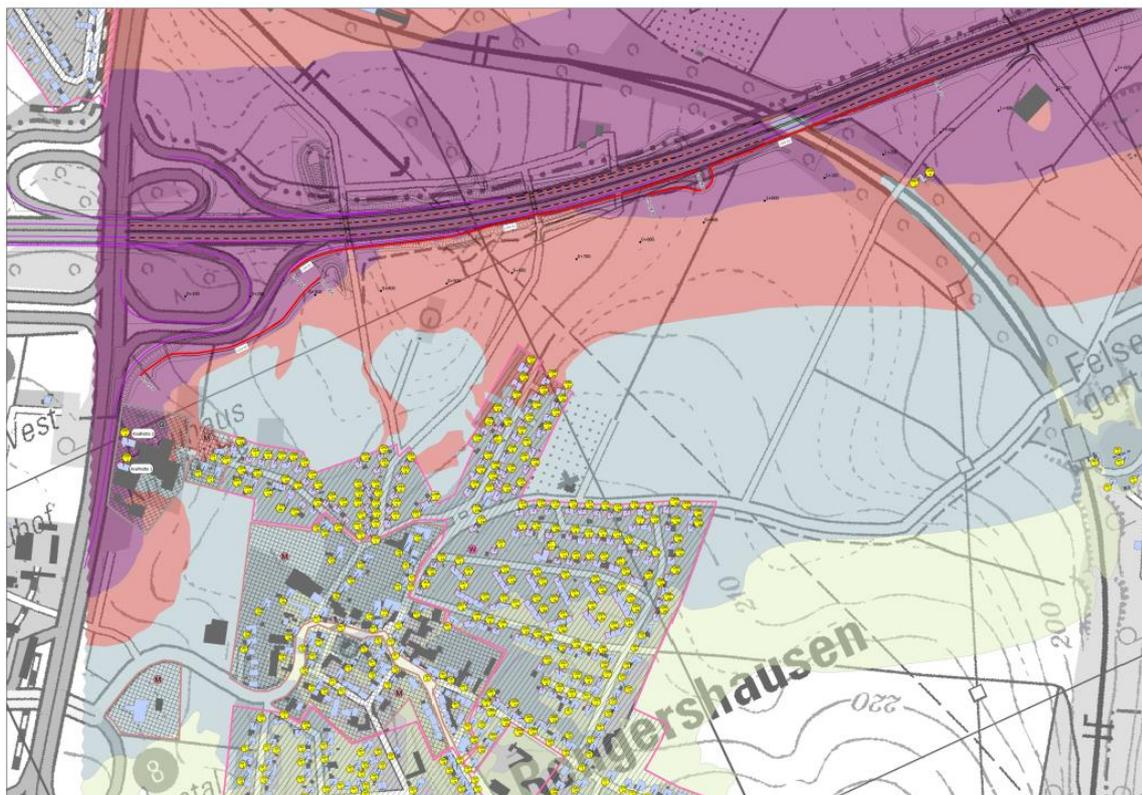


Abbildung 47: Feststellungsentwurf, Ausbau A 44 vom AK Kassel-West bis AD Kassel-Süd [Quelle: DEGES]

Maßnahmenvorschläge

Die Stadt Baunatal fordert ein Lückenschluss der Lärmschutzanlagen an den Autobahnen und ein Tempolimit nachts auf der A 49 von weniger als 100 km/h, bis aktiver Schallschutz realisiert ist. Außerdem sollen an den Autobahnen erneute Verkehrszählungen stattfinden. Sanierungswerte seien in Hertingshausen sehr wohl überschritten. An Landesstraßen sollen Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden. Hertingshausen soll vor Zunahme des Verkehrs durch das neue Baugebiet in Großenritte geschützt werden. Der Bahnhof Großenritte soll überprüft werden.

Für die L 3218 im Stadtteil Altenritte wird eine Lärmschutzwand auf der Brücke über die Lützel und die Wiedereinführung von Tempo 60 km/h gefordert.

Ausbau der aktiven Schallschutzmaßnahmen an Autobahnen

Generell ist mit aktiven Schallschutzmaßnahmen erst im Rahmen der zukünftigen Ausbaumaßnahmen zu rechnen, da hier Vorsorgeschutz betrieben werden wird.

Der Autobahn GmbH, Niederlassung Nordwest, wurden die Lärminderungsvorschläge übermittelt. Mit Schreiben vom 27. Juni 2023 teilt die Autobahn GmbH, Niederlassung Nordwest, mit, dass die aufgelisteten Maßnahmevorschläge keine Nachweise der Anspruchsvoraussetzungen, der Wirksamkeit oder der Verhältnismäßigkeit enthalten. Damit seien die Voraussetzungen für eine Umsetzung nach dem geltenden Fachrecht nicht erfüllt. Eine weitergehende Analyse würden die vorliegenden Unterlagen nicht zulassen, sodass für die beschriebenen Maßnahmevorschläge derzeit kein Einvernehmen mit der Autobahn GmbH bestehe.

Weitere Hinweise des Schreibens der Autobahn GmbH vom 27. Juni 2023: „Bei bestehenden Bundesfernstraßen können Lärmschutzmaßnahmen als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt werden. Lärmsanierung wird grundsätzlich nach Dringlichkeit im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt. Die Dringlichkeit ist nach dem Grad der Betroffenheit zu beurteilen, insbesondere nach der Stärke der Lärmbelastung der schutzbedürftigen Nutzung, der Anzahl der Betroffenen und der Art des Gebietes. Aktuell befasst sich eine Arbeitsgruppe der Autobahn GmbH damit, für das gesamte Autobahnnetz eine eigene Lärmkartierung auf Basis der RLS-19 als Grundlage für eine solche Dringlichkeitsreihung herzustellen. Aufgrund der Größe des Netzes, der sehr unterschiedlichen Datenverfügbarkeit in den einzelnen Ländern und anderer vorrangiger Aufgaben (insbesondere zum Erhalt der Infrastruktur) ist derzeit nicht absehbar, wann hier mit konkreten Ergebnissen zu rechnen ist. Parallel zur laufenden Bearbeitung der Dringlichkeitsreihung kann eine Lärmsanierung an bekannten Hotspots im Rahmen der verfügbaren Ressourcen durchgeführt werden. Darüber hinaus wird bei Straßenbaumaßnahmen, die keine wesentliche Änderung darstellen, geprüft, ob dort die Lärmsanierung vorgezogen werden kann. Das betrifft insbesondere grundhafte Erneuerungen. Bei reinen Deckensanierungen werden Lärm Aspekte bei der Wahl der Deckschicht berücksichtigt.“

Zur Überschreitung von Sanierungswerten in Hertingshausen: Bei Überschreitung von Auslösewerten der Lärmsanierung kann der Baulastträger freiwillig Maßnahmen ergreifen, dazu ist von den betroffenen Wohnungseigentümern ein Antrag bei der Autobahn GmbH zu stellen (s. Kap. 3.4.1)

Geschwindigkeitsbeschränkungen an Autobahnen

Auf Anfrage teilt die Autobahnverkehrsbehörde mit Schreiben vom 17. Juli 2023 mit, dass bereits erfolgte Ablehnungen und Entscheidungen zu Geschwindigkeitsbeschränkungen weiterhin gültig sind. Die Verschärfung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A 49 kommt daher aktuell nicht in Frage.

Landesstraßen – straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

Für die Ortsdurchfahrten der L 3219 in Großenritte und Altenbauna/Kernstadt werden die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV nach Auswertung der Lärmkartierung 2022 vereinzelt überschritten. Bei einer Einwohnerzahl von mehr als 7.500 ist die Kommune zuständige Verkehrsbehörde für Anordnungen auf Landesstraßen. Die Stadt Baunatal wurde mit Schreiben vom 30. Oktober 2023 um Prüfung gebeten, ob eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h nachts umgesetzt werden kann. Eine Antwort liegt nicht vor.

An den restlichen Lärmkonfliktpunkten sind die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV gemäß Auswertung der Lärmkartierung 2022 nicht überschritten. Verkehrliche Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen kommen an diesen Lärmkonfliktpunkten nicht in Frage.

Landesstraßen – straßenbauliche Maßnahmen

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt und arbeitet diese von Amts wegen sukzessive ab. Baunatal ist in dieser Liste nicht aufgeführt. Mittelfristig können daher keine straßenbaulichen Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Aussicht gestellt werden. Ungeachtet dessen besteht für Eigentümerinnen und Eigentümer betroffener Wohnimmobilien die Möglichkeit, einen Antrag auf eine Förderung passiver Lärmschutzeinrichtungen (z. B. Lärmschutzfenster) bei Hessen Mobil zu stellen (s. Kapitel 3.4.1)

In Altenritte wird durch die L 3218 kein Lärmkonfliktpunkt nach den Kriterien dieses Lärmaktionsplans ausgelöst.

Hertingshausen K 22

Bei der Ausweisung des Baugebietes in Großenritte ist die Stadt als Vorhabenträgerin verpflichtet, die Auswirkungen auf bestehende Zubringerstraßen zu berücksichtigen

und ggf. Maßnahmen in eigener Zuständigkeit zu ergreifen. Es wird auf die allgemeinen Ausführungen zu Neubaugebieten in Kapitel 3.5.3 verwiesen.

Bahnhof Großenritte

Nach Überprüfung durch die Lärmaktionsplanung liegt auch in der Runde 4 der Lärmaktionsplanung kein Lärmkonflikt vor.

10.3.2 Stadt Grebenstein

Die Stadt Grebenstein (ca. 5.800 Einwohner) liegt an der B 83 nördlich von Kassel. Die Bundesstraße löst zwei schwache Lärmkonfliktpunkte aus.



Abbildung 48. Straßenlärmkartierung im Bereich der Stadt Grebenstein [Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁶⁹]

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 94: Anzahl von Personen in der Stadt Grebenstein, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		184	113	23	6	0	326
Nachts (L_{Night})	133	42	9	0	0		184

⁶⁹ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Tabelle 95: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Stadt Grebenstein (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	5,3	1,1	0,2
Zahl der Wohnungen	152	12	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	1	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	50		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	10		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	1		

In der nachfolgenden Tabelle 96 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Stadt jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 96: Lärmkonfliktpunkte in der Stadt Grebenstein an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Burguffeln	B 83	10	19
Kernstadt	B 83	6	12

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich des Lärmkonfliktpunktes sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

Für den Lärmkonfliktpunkt in der Stadt Grebenstein gingen im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung keine Maßnahmenvorschläge ein. Seitens der Lärmaktionsplanung werden bei Lärmkennziffern unter 250 keine eigenen Vorschläge erarbeitet.

10.3.3 Stadt Hofgeismar

Hofgeismar ist eine Stadt nördlich von Kassel mit rund 15.500 Einwohnern. Aufgrund von Anregungen im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung konnten drei Lärmkonfliktpunkte festgestellt werden.

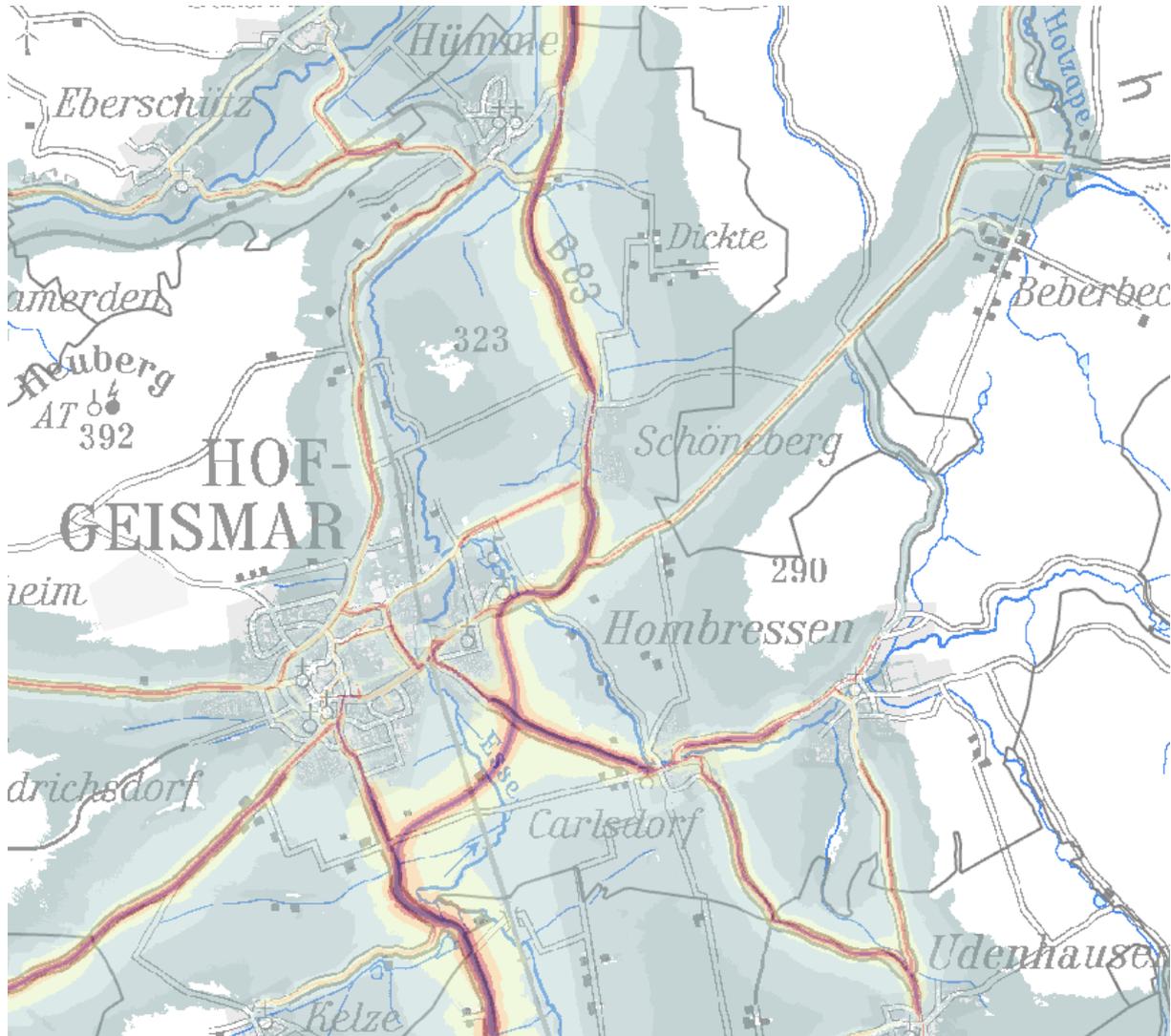


Abbildung 49: Straßenlärmmarkierung im Bereich der Stadt Hofgeismar [Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁷⁰]

⁷⁰ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 97: Anzahl von Personen in der Stadt Hofgeismar, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		20	7	0	0	0	27
Nachts (L_{Night})	17	0	0	0	0		17

Tabelle 98: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Stadt Hofgeismar (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	0,9	0,2	0,0
Zahl der Wohnungen	12	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	4		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	1		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 99 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Stadt jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 99: Lärmkonfliktpunkte der Stadt Hofgeismar

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ LDEN	LKZ L_{Night}
Kernstadt	Neue Straße nördlich Kreisel	52	64
Kernstadt	L 3213 (Carlsdorfer Straße)	29	37
Kernstadt	Bahnhofstraße	27	33

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich des Lärmkonfliktpunktes sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

Für die oben genannten Lärmkonfliktpunkte wurde ein Tempolimit 30 km/h aus Lärmschutzgründen vorgeschlagen. Nach Auswertung der Lärmkartierung 2022 sind die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV deutlich unterschritten. Auf einen entsprechenden Prüfauftrag bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde wurde mangels Erfolgsaussichten seitens der Lärmaktionsplanung verzichtet.

10.3.4 Stadt Vellmar

Die Stadt Vellmar liegt nordwestlich und direkt angrenzend an das Stadtgebiet Kassel. Sie hat knapp 18.500 Einwohner.

Der stärkste Lärmkonfliktpunkt befindet sich auf der L 3386 in Niedervellmar (Kasseler Straße) und wird zum Teil aufgrund von Durchgangsverkehr zwischen Kassel und Fuldaatal verursacht. Weitere Lärmkonfliktpunkte werden auf der L 3234 (Frommershäuser Straße) und der K 31 (Heckerhäuser Straße und Obervellmarer Straße) ausgelöst.

Die B 7 bzw. B 83 ist die Verlängerung der Holländischen Straße, einer Ausfallstraße der Stadt Kassel, wodurch zwei Lärmkonfliktpunkte entstehen. Neben Gewerbebetrieben, Sportanlagen und dem Ahnepark befinden sich an der Bundesstraße auch Wohngebiete mit überwiegend Einfamilienhäusern und Gärten. Die B 7/B 83 wurde seinerzeit vierspurig ausgebaut, wobei einige Lärmschutzeinrichtungen entstanden sind.

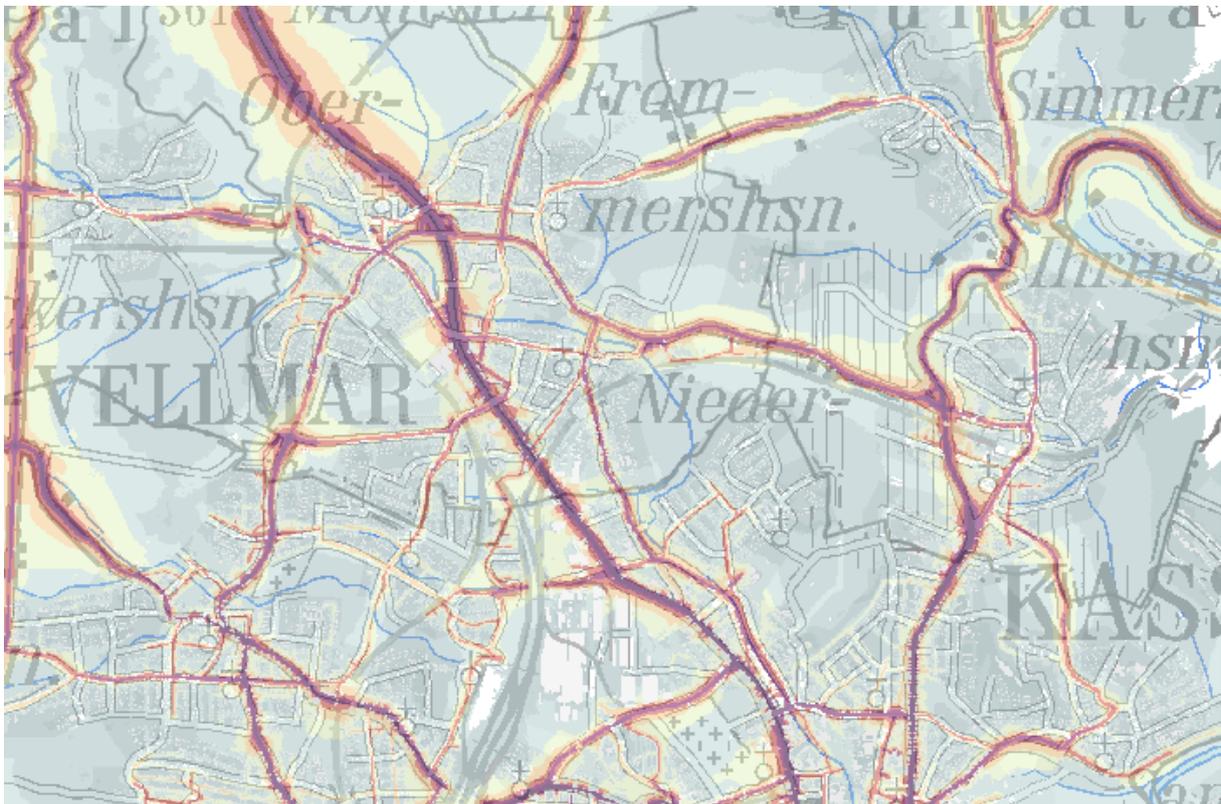


Abbildung 50: Straßenlärmkartierung im Bereich der Stadt Vellmar [Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁷¹]

⁷¹ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 100: Anzahl von Personen in der Stadt Vellmar, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})		1.036	565	533	150	14	2.298
Nachts (L _{Night})	645	541	203	18	0		1.407

Tabelle 101: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Stadt Vellmar (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	3,5	1,0	0,2
Zahl der Wohnungen	1.092	330	6
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	2	1	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	406		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	93		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 102 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Stadt jeweils für Ganztags (LDEN) und Nacht (LNight) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

**Tabelle 102: Lärmkonfliktpunkte der Stadt Vellmar an Hauptverkehrsstraßen
gem. Umgebungslärm RL**

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ LDEN	LKZ L _{Night}
Niedervellmar	L 3386 (Kasseler Straße)	393	453
Niedervellmar	B 7	387	425
Obervellmar	K 31 (Heckershäuser Str.)	205	238
Niedervellmar	L 3234 (Weideweg, Frommershäuser Straße)	107	128
Niedervellmar	K 31 (Obervellmarsche Straße)	67	93
Obervellmar / Frommershau-	B 7	51	68

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich der Lärmkonfliktpunkte sind keine weiteren Planungen bekannt.

B 7 / B 83

Mit Schreiben der unteren Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Kassel vom 24.01.2022 wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h in den Nachtstunden aus Lärmschutzgründen angeordnet. Die Anordnung erstreckt sich von der Einmündung der L 3234 bis zur Stadtgrenze Kassel und umgekehrt (beide Fahrrichtungen). Im Jahr 2017 wurde je Fahrtrichtung ein stationäres Geschwindigkeitsmessgerät aufgestellt.

L 3234

Die im Bereich der Frommershäuser Straße seit dem Jahr 2018 bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts für LKW wurde aufgrund der im Jahr 2021 erfolgten Straßendeckensanierung wieder aufgehoben. Im Bereich der Rathauskreuzung ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen aufgrund der Richtwertunterschreitungen der Lärmschutzrichtlinien-StV nicht möglich.

Maßnahmenvorschläge

Von der betroffenen Wohnbevölkerung wurde für die Obervellmarer Straße in Niedervellmar (K 31) vorgeschlagen, eine Tempo-30-Zone mit Kontrolle und bauliche Verkehrsberuhigung (Fahrradstreifen, Parkbuchten, Schwellen etc.) einzurichten.

Eine Tempo-30-Zone ist nur in einer Wohnstraße, nicht auf eine Hauptverkehrsstraße möglich. Bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärmschutzgrün-

den ist die Lärmschutz-Richtlinien-StV maßgebend. Nach Vorprüfung der Lärmaktionsplanung liegt keine Richtwertüberschreitung nach der Lärmschutz-Richtlinien-StV auf der K 31 in Niedervellmar vor. Auf einen Prüfauftrag gegenüber der Stadt wurde daher verzichtet.

Die Maßnahmenvorschläge zur baulichen Verkehrsberuhigung wurden an den Bau- lastträger (Landkreis Kassel) am 10. Oktober 2023 weitergeleitet. Eine Rückmeldung liegt nicht vor.

10.3.5 Stadt Wolfhagen

Die mit ca. 13.500 Einwohner bewohnte Stadt Wolfhagen befindet sich westlich von Kassel. Durch die B 450 wird in der Kernstadt ein Lärmkonfliktpunkt ausgelöst.

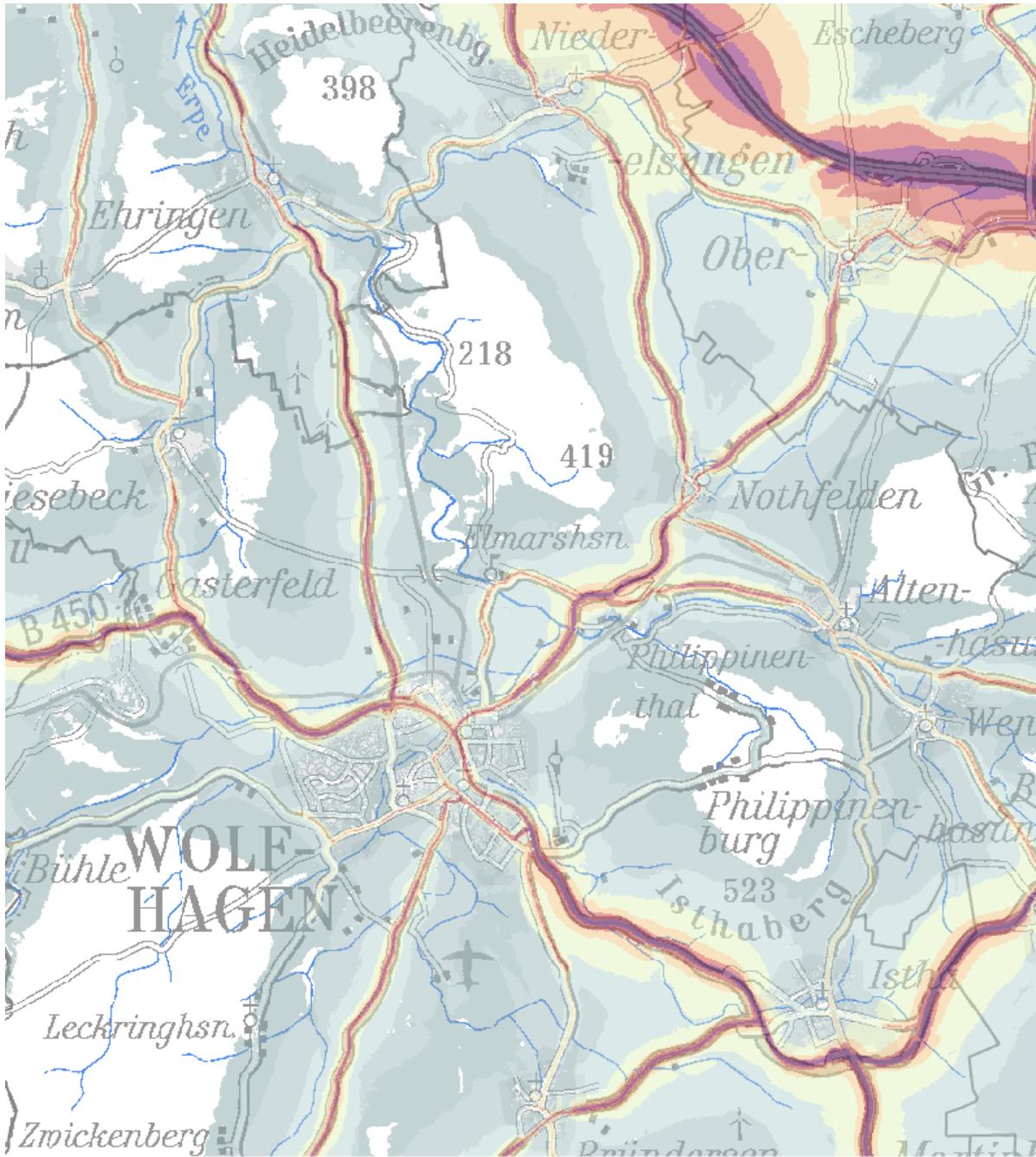


Abbildung 51: Straßenlärmmapping im Bereich der Stadt Wolfhagen [Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁷²]

⁷² Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 103: Anzahl von Personen in der Stadt Wolfhagen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		75	22	24	4	0	125
Nachts (L_{Night})	24	21	13	0	0		58

Tabelle 104: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Stadt Wolfhagen (EU-Kartierung)

dB (A)	L_{DEN} ab 55	L_{DEN} ab 65	L_{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	8,7	2,2	0,5
Zahl der Wohnungen	57	12	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	20		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	4		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 105 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Stadt jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 105: Lärmkonfliktpunkte der Stadt Wolfhagen an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ LDEN	LKZ L _{Night}
Kernort	B 450	34	48

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich des Lärmkonfliktpunktes sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung wurden für die B 450 folgende Maßnahmenvorschläge gemacht:

- Umgehung des Streckenabschnittes „Werkers Welt“ bis Tegut
- Lärmschutzwand
- Teil- und Vollabdeckungen (Tunnel)
- Geschwindigkeitsbeschränkung 50 km/h
- Versetzung des Ortsschildes Richtung Isthia

Umgehung des Streckenabschnittes „Werkers Welt“ bis Tegut

Der Bund legt seine Prioritäten u.a. für den Neubau von Bundesstraßen im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) fest. Den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, in den die Projekte des BVWP und gegebenenfalls weitere Projekte aufgenommen werden, beschließt der Deutsche Bundestag als Bestandteil des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen. Es ist damit gesetzlich festgelegt, welche Verkehrsprojekte mit welcher Dringlichkeit geplant und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden sollen. Das Land Hessen hat sich hier zunächst auf die planerisch fortgeschrittenen Projekte des vordringlichen Bedarfs konzentriert, die eine zeitnahe Umsetzungsperspektive aufweisen und hierfür die vorhandenen Finanz- und Personalressourcen eingesetzt. Für geforderte Ortsumgehungen, die im weiteren Bedarf des BVWP 2030 bzw. des Bedarfsplans 2016 oder überhaupt nicht gelistet sind, kann seitens des Landes Hessen derzeit keine Planungsperspektive aufgezeigt werden.

Die Anregung wurde an das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen nachrichtlich übermittelt.

Lärmschutzwand, Teil- und Vollabdeckungen (Tunnel)

Der vorliegende Lärmkonflikt ist nicht Teil des [Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen](#). Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt und arbeitet diese von Amts wegen sukzessive ab. Mittelfristig können für den vorliegenden Lärmkonflikt daher keine straßenbaulichen Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Aussicht gestellt werden. Ungeachtet dessen besteht für Eigentümerinnen und Eigentümer betroffener Wohnimmobilien die Möglichkeit, einen Antrag auf eine Förderung passiver Lärmschutzeinrichtungen (z. B. Lärmschutzfenster) bei Hessen Mobil zu stellen (s. Kap. 3.4.1).

Geschwindigkeitsbeschränkung 50 km/h

Eine weitere Absenkung der Geschwindigkeit (von derzeit 70 auf 50 km/h) aus Lärmschutzgründen wurde von der zuständigen unteren Straßenverkehrsbehörde des Landkreises bereits abschlägig beschieden. Im Rahmen der Bundesverkehrswegezählung 2021 wurde keine signifikante Erhöhung der Verkehrsmenge festgestellt. Ein erneuter Antrag ist daher derzeit nicht zielführend.

Versetzung der Ortstafel an der B 450 in der Kernstadt in Richtung Isthia

Die Aufstellung einer Versetzung der Ortstafel erfolgt gemäß den Vorgaben der VwV-StVO. Demnach müssen anliegende Grundstücke von der betreffenden Straße erschlossen werden, damit das Kriterium einer geschlossenen Bebauung greifen kann. Aus Lärmschutzgründen können Ortstafeln nicht versetzt werden, insofern besteht von Seiten der Lärmaktionsplanung keine weitere Handlungsmöglichkeit.

10.3.6 Stadt Zierenberg

Die Stadt Zierenberg befindet sich nordwestlich der Stadt Kassel und hat ca. 6.600 Einwohner. Mit den Stadtteilen Burghasungen, Friedrichsaue und Oberelsungen liegt sie direkt an der A 44, welche jeweils einen Lärmkonfliktpunkt bilden. Die Wohnbebauung des Ortsteiles Burghasungen liegt am Burgberg und ist den Lärmemissionen der tiefer liegenden A 44 ausgesetzt. Friedrichsaue ist eine Straßensiedlung, welche unterhalb des Niveaus der A 44 liegt.

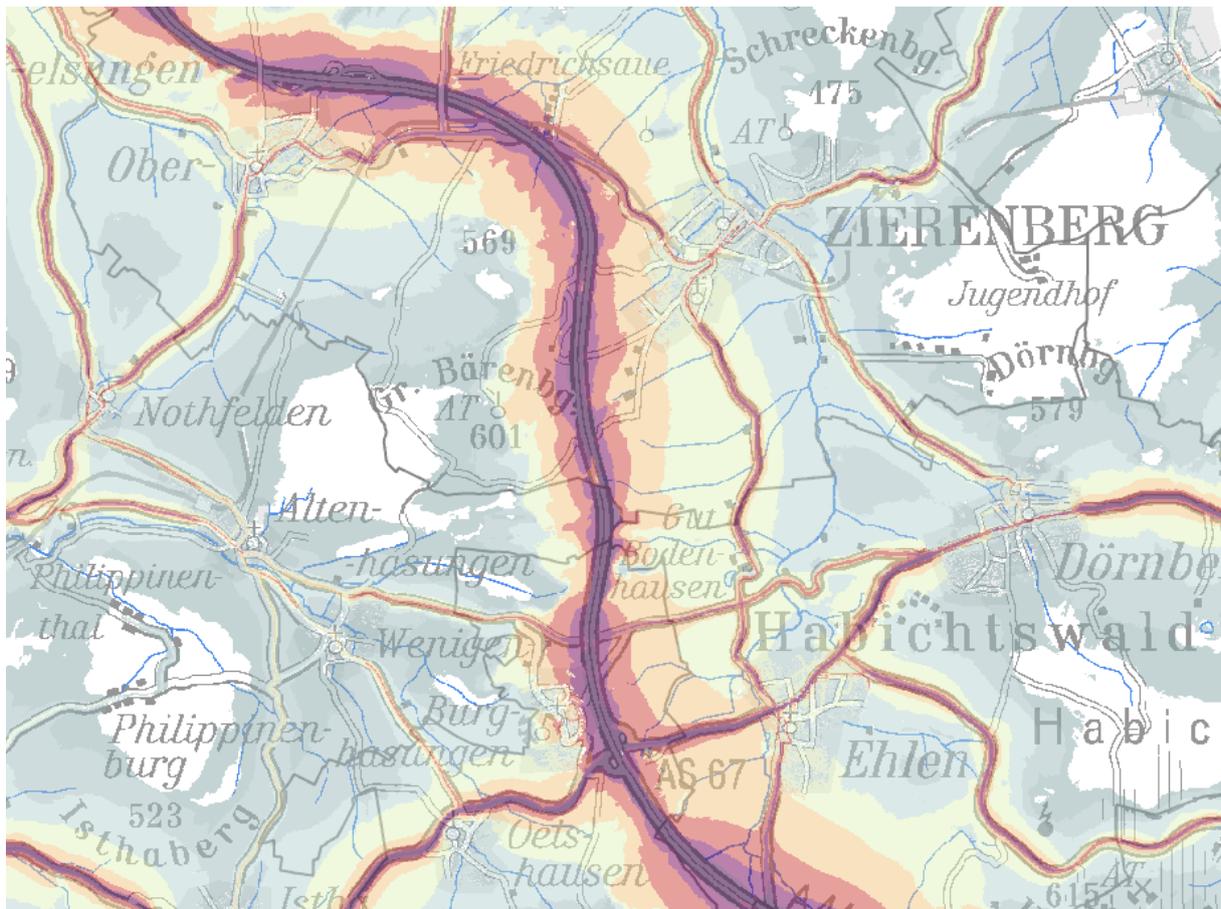


Abbildung 52: Straßenlärmkartierung im Bereich der Stadt Zierenberg [Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁷³]

⁷³ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 106: Anzahl von Personen in der Stadt Zierenberg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		1.527	473	155	38	6	2.199
Nachts (L_{Night})	989	274	84	4	3		1.354

Tabelle 107: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Stadt Zierenberg (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	24,0	8,8	1,8
Zahl der Wohnungen	1.045	93	2
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	322		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	78		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 108 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Stadt jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Es werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

**Tabelle 108: Lärmkonfliktpunkte der Stadt Zierenberg an Hauptverkehrsstraßen
gem. Umgebungslärm RL**

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ LDEN	LKZ L _{Night}
Burghasungen	A 44	167	342
Friedrichsaue	A 44	42	78
Oberelsungen	A 44	2	30
Oelshausen	B 251	6	8

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich der o.g. Lärmkonfliktpunkte sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge (A 44)

In der folgenden Tabelle sind die von der Stadt bzw. der betroffenen Wohnbevölkerung vorgeschlagenen Maßnahmenvorschläge aufgelistet.

- Aktiver Schallschutz bereits vor den Ausbaumaßnahmen, Begründung für Unverhältnismäßigkeit des aktiven Schallschutzes fehlt weiterhin
- Ausweitung der Geschwindigkeitsbeschränkung in Burghasungen, auch für Friedrichsaue
- stationäre Geschwindigkeitsüberwachungen
- Herstellung von Aufstellungsplätzen für Enforcement-Trailer (Blitzer-Anhänger)
- lärmarter Asphalt
- regelmäßige Instandhaltung der Übergangskonstruktionen
- Ergebnisse der Lärmmessungen zeigen deutliche Überschreitungen der Grenzwerte. Die der Lärmkartierung zugrundeliegende Berechnungsvorschrift (BUB) entspricht nicht der mittlerweile eingeführten RLS-19.

Aktive Schallschutzmaßnahmen, Pflege Übergangskonstruktionen, lärmarter Asphalt

Generell ist mit aktiven Schallschutzmaßnahmen erst im Rahmen des zukünftigen 6-streifigen Ausbaus zu rechnen, da hier der Vorsorgeschutz betrieben werden wird.

Der Autobahn GmbH, Niederlassung Nordwest, wurden die Lärminderungsvorschläge übermittelt. Mit Schreiben vom 27. Juni 2023 teilt die Autobahn GmbH, Niederlassung Nordwest, mit, dass die aufgelisteten Maßnahmenvorschläge keine Nachweise der Anspruchsvoraussetzungen, der Wirksamkeit oder der Verhältnismäßigkeit

enthalten. Damit seien die Voraussetzungen für eine Umsetzung nach dem geltenden Fachrecht nicht erfüllt. Eine weitergehende Analyse würden die vorliegenden Unterlagen nicht zulassen, sodass für die beschriebenen Maßnahmenvorschläge derzeit kein Einvernehmen mit der Autobahn GmbH bestehe.

Weitere Hinweise des Schreibens der Autobahn GmbH vom 27. Juni 2023:

„Bei bestehenden Bundesfernstraßen können Lärmschutzmaßnahmen als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt werden. Lärmsanierung wird grundsätzlich nach Dringlichkeit im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt. Die Dringlichkeit ist nach dem Grad der Betroffenheit zu beurteilen, insbesondere nach der Stärke der Lärmbelastung der schutzbedürftigen Nutzung, der Anzahl der Betroffenen und der Art des Gebietes. Aktuell befasst sich eine Arbeitsgruppe der Autobahn GmbH damit, für das gesamte Autobahnnetz eine eigene Lärmkartierung auf Basis der RLS-19 als Grundlage für eine solche Dringlichkeitsreihung herzustellen. Aufgrund der Größe des Netzes, der sehr unterschiedlichen Datenverfügbarkeit in den einzelnen Ländern und anderer vorrangiger Aufgaben (insbesondere zum Erhalt der Infrastruktur) ist derzeit nicht absehbar, wann hier mit konkreten Ergebnissen zu rechnen ist. Parallel zur laufenden Bearbeitung der Dringlichkeitsreihung kann eine Lärmsanierung an bekannten Hotspots im Rahmen der verfügbaren Ressourcen durchgeführt werden. Darüber hinaus wird bei Straßenbaumaßnahmen, die keine wesentliche Änderung darstellen, geprüft, ob dort die Lärmsanierung vorgezogen werden kann. Das betrifft insbesondere grundhafte Erneuerungen. Bei reinen Decksanierungen werden Lärm Aspekte bei der Wahl der Deckschicht berücksichtigt.“

Geschwindigkeitsbeschränkungen A 44

Auf einer Länge von 700 m wurde beim Stadtteil Burghasungen eine Geschwindigkeitsbeschränkung 60 km/h für LKW und 100 km/h für PKW im Nachtzeitraum aus Lärmschutzgründen angeordnet.

Auf Anfrage teilt die Autobahnverkehrsbehörde mit Schreiben vom 17. Juli 2023 mit, dass bereits erfolgte Ablehnungen zu Geschwindigkeitsbeschränkungen weiterhin gültig sind. Die Ausweitung einer Geschwindigkeitsbeschränkung im Bereich Burghasungen wurde im Jahr 2022 und die Neueinrichtung für Friedrichsaue im Jahr 2019 abgelehnt.

Seit Januar 2023 wird die bestehende nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h ergänzt, welche in Richtung Dortmund 350 m und in Richtung Kassel 100 m vor der bestehenden Beschränkung angeordnet ist. Dadurch soll die Akzeptanz des ansonsten sehr kurzen Tempolimit-Abschnittes erhöht werden.

Geschwindigkeitsüberwachung

Das Polizeipräsidium Nordhessen hat am 1. August 2023 auf Anfrage, ob mobile Geschwindigkeitskontrollen vorgenommen bzw. verstärkt werden können, mitgeteilt, dass

-
- eine Überwachung unter Verwendung von derzeit zur Verfügung stehenden Geschwindigkeitsmesseinrichtungen mithin schwerlich oder überhaupt nicht möglich sei. Dies liege unter anderem an der kurzen Gebotsstrecke von 100 km/h bzw. 60 km/h für LKW, der von Gerichten als beweiskräftig angesehenen, hier nicht vorhandenen, doppelten (wiederholenden) Beschilderung sowie der topographischen Ausbildung des seitlich angrenzenden Geländes. All diese vorgenannten Gründe führten dazu, dass die durch die Polizei anzuwendenden Messverfahren qualitativ, insbesondere vor Gericht, nicht zu einem gewünschten Erfolg führen würden.
 - durch die dargestellte Beschilderungssituation eine Geschwindigkeitsmessung durch ein Provida Fahrzeug ebenfalls als ungeeignet anzusehen sei.
 - lediglich in Höhe des Rasthofes Bühleck mobile Geschwindigkeitsmessungen stattfinden würden. Diese würden aus gegebenen Anlass zur Nachtzeit durchgeführt.
 - aufgrund der beschriebenen Problemstellung der Örtlichkeit keine regelmäßigen Messeinsätze geplant seien.

Berechnungsvorschrift / Grenzwerte

Für Bestandsstrecken gibt es derzeit keine Grenzwerte und somit auch keinen Anspruch auf lärmindernde Maßnahmen. Die BUB ist für die Lärmkartierung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie verpflichtend anzuwenden. Die RLS-19 wurde hingegen für Entscheidung über bauliche Lärmschutz-Maßnahmen in Deutschland eingeführt. Erfahrungsgemäß liegen die Ergebnisse der BUB und der RLS-19 nicht sehr weit auseinander.

10.3.7 Gemeinde Breuna

Die Gemeinde Breuna befindet sich an der A 44 im Nordwesten des Landkreises Kassel und hat ca. 3.600 Einwohner. Ein äußerst schwacher Lärmkonfliktpunkt wird am Kernort ausgelöst.

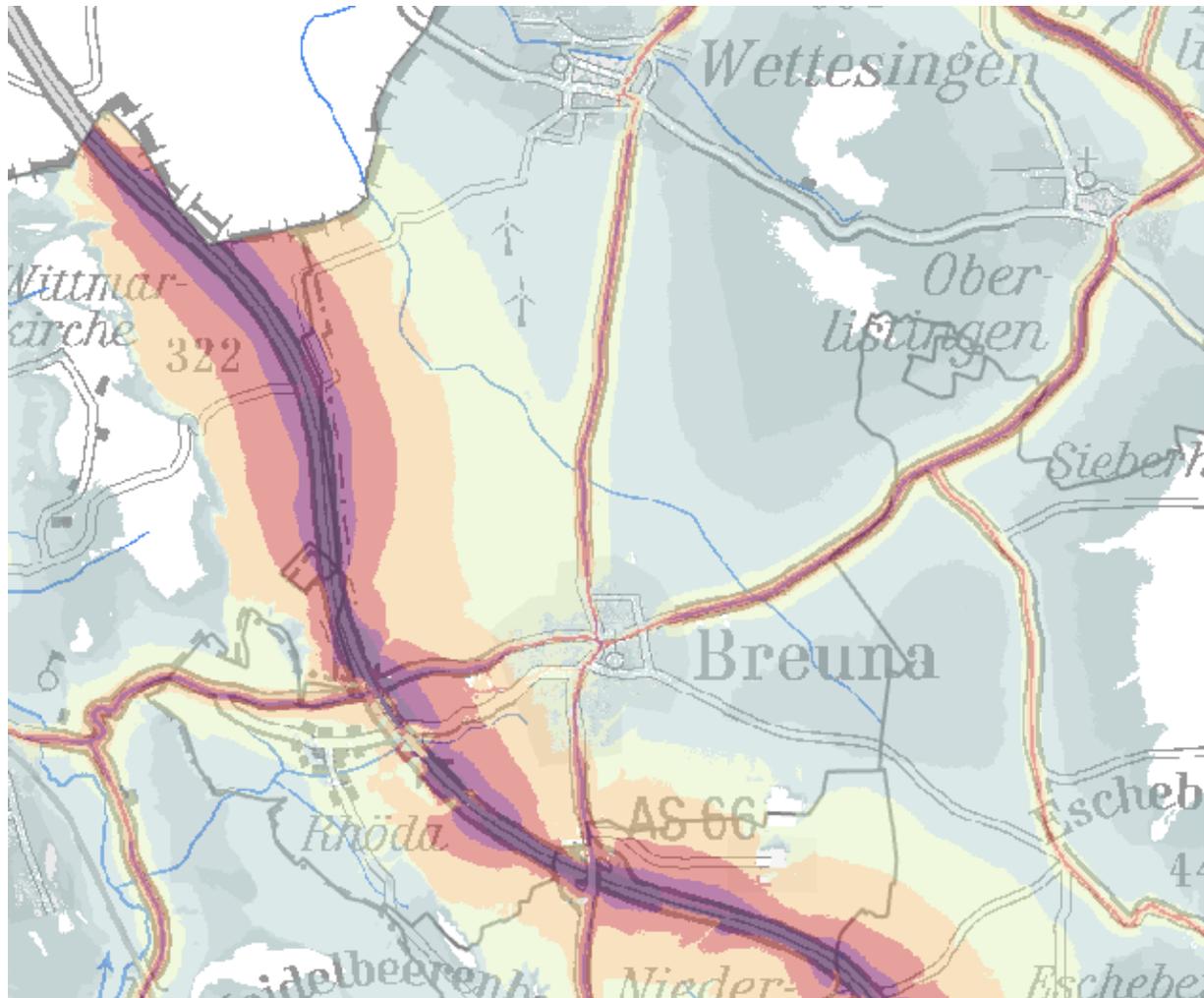


Abbildung 53: Straßenlärmkartierung im Bereich der Gemeinde Breuna [Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁷⁴]

⁷⁴ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 109: Anzahl von Personen in der Gemeinde Breuna, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})		221	47	0	0	0	268
Nachts (L _{Night})	112	9	0	0	0		121

Tabelle 110: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Breuna (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	7,9	2,1	0,3
Zahl der Wohnungen	127	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	36		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	6		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 111 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 111: Lärmkonfliktpunkte in der Gemeinde Breuna an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Kernort	A 44	0	1

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich des Lärmkonfliktpunktes sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Maßnahmenvorschläge eingebracht. Aufgrund der fehlenden Erfolgsaussichten und der geringen Lärmkennziffern wurden durch die Lärmaktionsplanung keine Maßnahmenvorschläge ergänzt.

10.3.8 Gemeinde Calden

Die Gemeinde Calden (ca. 7.600 Einwohner) befindet sich an der B 7, welche die Städte Kassel und Warburg (Nordrhein-Westfalen) verbindet. Im Kernort löst die B 7 einen Lärmkonflikt aus.

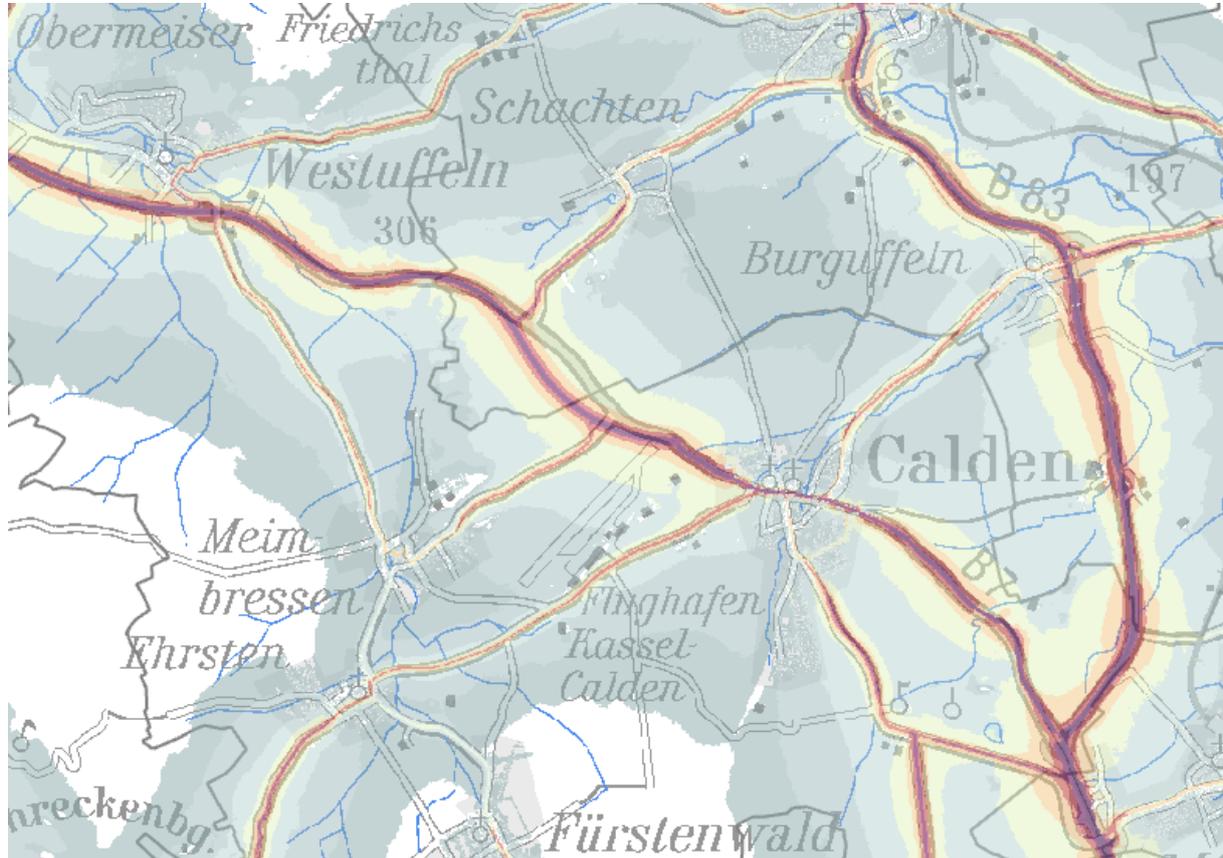


Abbildung 54: Straßenlärmkartierung im Bereich der Gemeinde Calden [Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁷⁵]

⁷⁵ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 112: Anzahl von Personen in der Gemeinde Calden, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		69	48	79	38	0	234
Nachts (L_{Night})	45	60	68	0	0		173

Tabelle 113: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Calden (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	3,0	0,6	0,1
Zahl der Wohnungen	109	55	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	48		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	13		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 114 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 114: Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde Calden an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Kernort	B 7	476	623

Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen keine Vorschläge seitens der Gemeinde oder der betroffenen Wohnbevölkerung ein. Ab einer Lärmkennziffer von 250 wurden von der Lärmaktionsplanung eigene Vorschläge zur Lärminderung zur Diskussion gestellt. Dies ist im Bereich der Gemeinde Calden nicht der Fall.

10.3.9 Gemeinde Espenau

Die Gemeinde Espenau befindet sich nördlich der Stadt Kassel und hat ca. 5.300 Einwohner. Die B 7 / B 83 tangiert den Ortsteil Schäferberg und löst dadurch einen schwachen Lärmkonflikt aus.

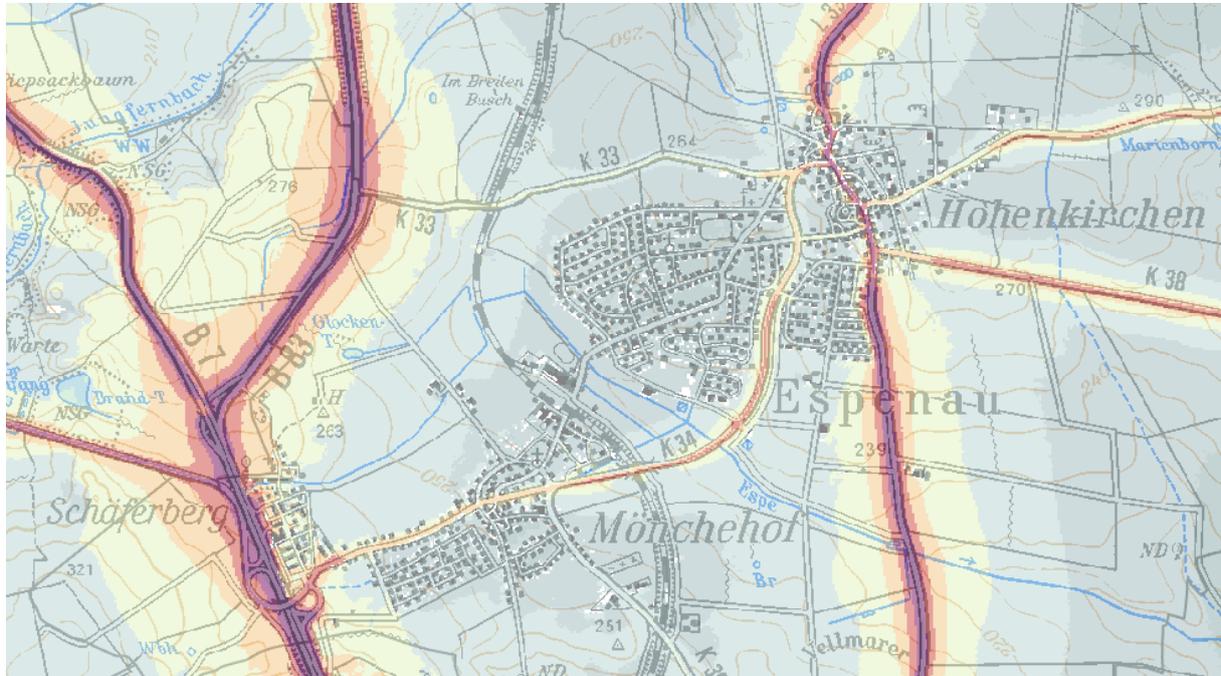


Abbildung 56: Straßenlärmkartierung im Bereich der Gemeinde Espenau [Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁷⁶]

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 115: Anzahl von Personen in der Gemeinde Espenau, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		67	24	7	0	0	98
Nachts (L_{Night})	23	15	1	0	0		39

⁷⁶ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Tabelle 116: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Espenau (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0,9	0,1	0,0
Zahl der Wohnungen	45	3	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	14		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	2		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 117 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 117: Lärmkonfliktpunkte in der Gemeinde Espenau an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Schäferberg	B 7 / B 83	5	13

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich des Lärmkonfliktpunktes sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung wurden keine Maßnahmenvorschläge eingebracht. Aufgrund der fehlenden Erfolgsaussichten und der geringen Lärmkennziffern wurden durch die Lärmaktionsplanung keine Maßnahmenvorschläge ergänzt.

10.3.10 Gemeinde Fuldabrück

Die Gemeinde Fuldabrück schließt südöstlich an die Stadt Kassel an und weist rund 9.000 Einwohner auf. Fuldabrück liegt sowohl im Einflussbereich der A 7 als auch der A 44. Die A 44 überspannt die Fulda und den Ortsteil Bergshausen mit einer Talbrücke und löst einen Lärmkonfliktpunkt aus. Ein durch die A 7 verursachter weiterer Lärmkonfliktpunkt befindet sich im Ortsteil Dörnhagen.

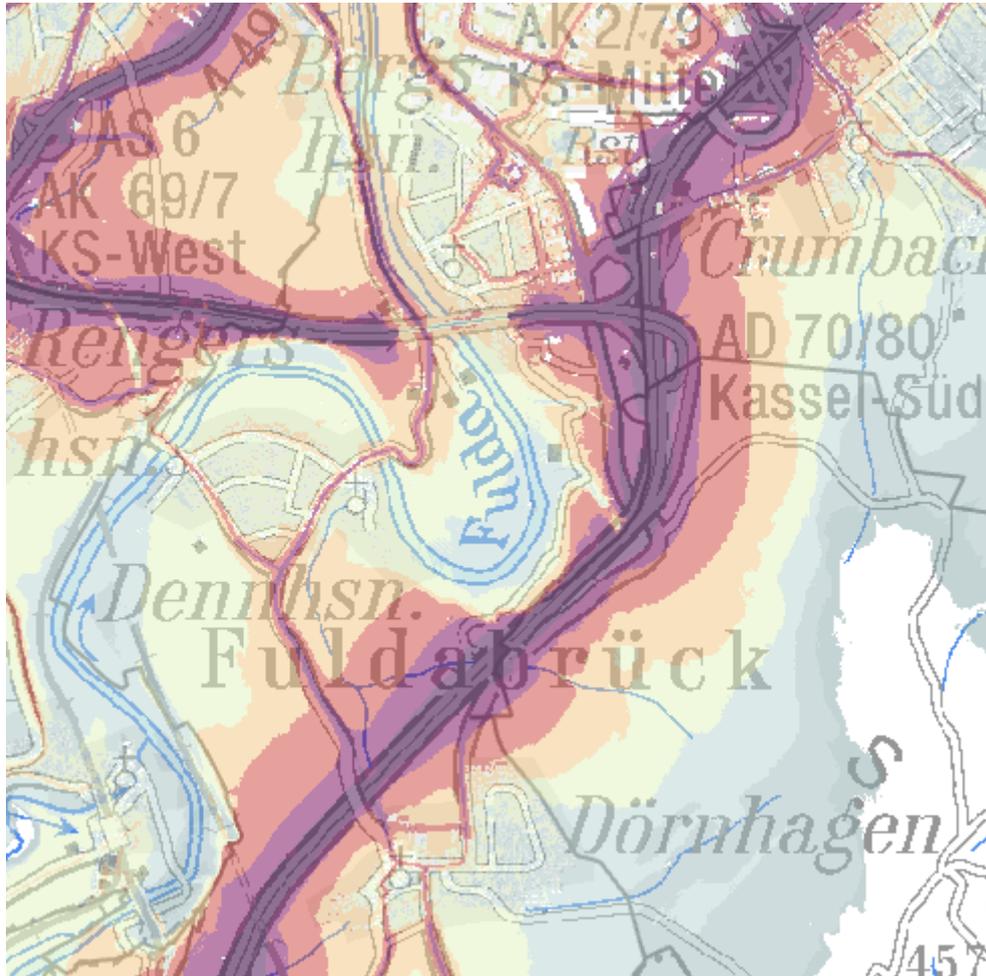


Abbildung 57: Straßenlärmkartierung im Bereich der Gemeinde Fuldabrück
[Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁷⁷]

⁷⁷ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Folgende Tabellen geben eine Übersicht über die in der Lärmkartierung 2022 des HLNUG abgebildete Anzahl der Belasteten und der Lärmauswirkungen durch Straßenverkehrslärm in der Gemeinde Fuldaabrück.

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 118: Anzahl von Personen in der Gemeinde Fuldaabrück, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})		3.702	606	103	5	0	4.416
Nachts (L _{Night})	1.670	300	35	0	0		2.005

Tabelle 119: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Fuldaabrück (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	13,7	4,9	0,9
Zahl der Wohnungen	2.101	51	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	5	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	590		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	108		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 120 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 120: Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde Fulda an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ LDEN	LKZ L _{Night}
Bergshausen	A 44 / A 7	42	196
Dörnhagen	A 7	0	19

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Talbrücke A 44

Auf der Talbrücke der A 44 über die Fulda im Bereich Bergshausen besteht eine Geschwindigkeitsbeschränkung ganztags von 80 km/h. Zusätzlich wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h für LKW in den Nachtstunden aus Lärmschutzgründen angeordnet.

Aufgrund des Bauwerkszustandes ist ein Ersatzneubau der Berghäuser Brücke erforderlich. Der Neubau der Talbrücke ist Bestandteil des Projektes „6-streifiger Ausbau der A44 vom Autobahnkreuz Kassel/West – Autobahndreieck Kassel/Süd“. Der Planfeststellungsantrag wurde im November 2023 eingereicht. Die neue Talbrücke wird deutlich abgerückt südlich der Ortslage von Bergshausen errichtet werden. Dadurch verringert sich die Verkehrslärmbelastung für den Ortsteil Bergshausen. Dem gegenüber steht eine geringe Verkehrslärmzunahme für den Ortsteil Dittershausen, welche aber unter den Grenzwerten der Lärmvorsorge bleibt (s. Kap. 3.4.1).

Isophonen des Beurteilungszeitraums Nacht

Rasterberechnung 10m x 10m / 5,6m ü. Grund

47 dB(A) < Farbe <= 49 dB(A)

49 dB(A) < Farbe <= 54 dB(A)

54 dB(A) < Farbe <= 59 dB(A)

59dB(A) < Farbe

Lärmschutzmaßnahmen in der Vorzugsvariante

Lärmschutzwand

Abschnitte mit geneigter Ausführung der LSW um 5° nach außen, keine besonderen Reflexionseigenschaften erforderlich

Lärmschutzwall

Abschnitt mit offenporigem Asphalt aus PA 8

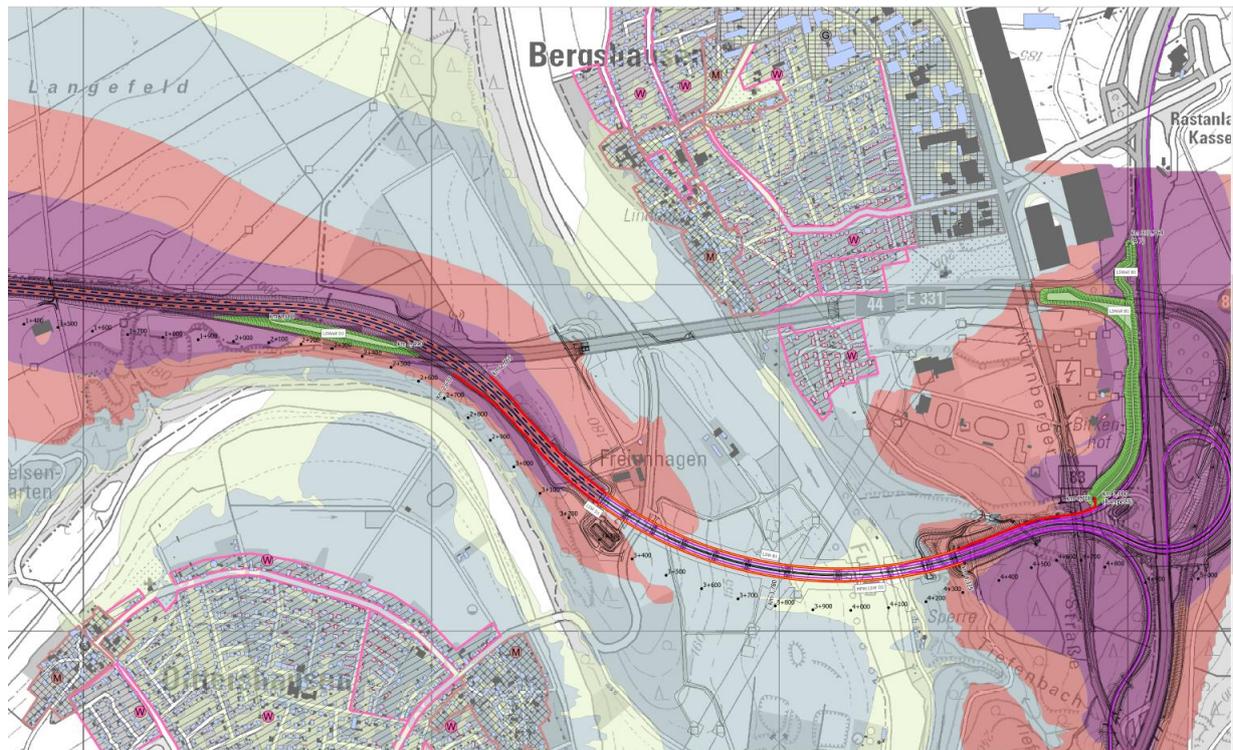


Abbildung 58: Feststellungsentwurf, Ausbau A 44 vom AK Kassel-West bis AD Kassel-Süd [Quelle: DEGES]

Außerhalb der Talbrücke ist offenporiger Asphalt vorgesehen.

Maßnahmenvorschläge

Für Dennhausen und Dittershausen wurde das Vorziehen des Baus der Lärmschutzwände an der A 44 vorgeschlagen.

Wie aus obiger Abbildung hervorgeht, werden Lärmschutzwände lediglich an der neuen Strecke geplant.

Grundsätzlich erfolgt die Abwägung von Maßnahmen des aktiven Schallschutzes für den Brückenneubau im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens.

Die Anregungen aus der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung wurden überwiegend im Schreiben des HMWEVW aus dem Jahr 2020 beantwortet. Die wesentlichen Aussagen sind:

Weder die Verkehrsunfalllage noch die Überschreitungsrates des Tempolimits rechtfertigen die Errichtung einer ortsfesten Geschwindigkeitsüberwachungsanlage. Im betreffenden Bereich werden bereits jetzt flexibel an verschiedenen Örtlichkeiten Geschwindigkeitsmessungen mit mobiler Messtechnik durch das Polizeipräsidium Nordhessen durchgeführt. Hierbei wurde eine geringe Überschreitungsrates der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit registriert.

Fahrbahnreduktionen aus Lärmschutzgründen sind rechtlich unzulässig, die westliche Richtung ist bereits aus Tragfähigkeitsgründen auf eine Spur reduziert.

Die Errichtung von Lärmschutzwänden auf dem bisherigen Brückenbauwerk ist aus statischen Gründen nicht möglich.

Die Aufbringung eines lärmarmen Deckenbelages wird im Rahmen der Neuerrichtung des Brückenbauwerkes geprüft werden.

Aus rechtlichen Gründen (Widmung der Brücke für den öffentlichen Fernverkehr) ist eine Verkehrsumleitung aus Lärmschutzgründen nicht möglich.

10.3.11 Gemeinde Fuldata

Die direkt nördlich der Stadt Kassel im Fuldataal gelegene Gemeinde Fuldata (ca. 12.800 Einwohner) ist verkehrlich durch die B 3 erschlossen. Für den Kernort Ihringshausen wurde eine Ortsumgehung der B 3 realisiert. Dennoch wird dort durch die B 3 ein Lärmkonfliktpunkt ausgelöst.

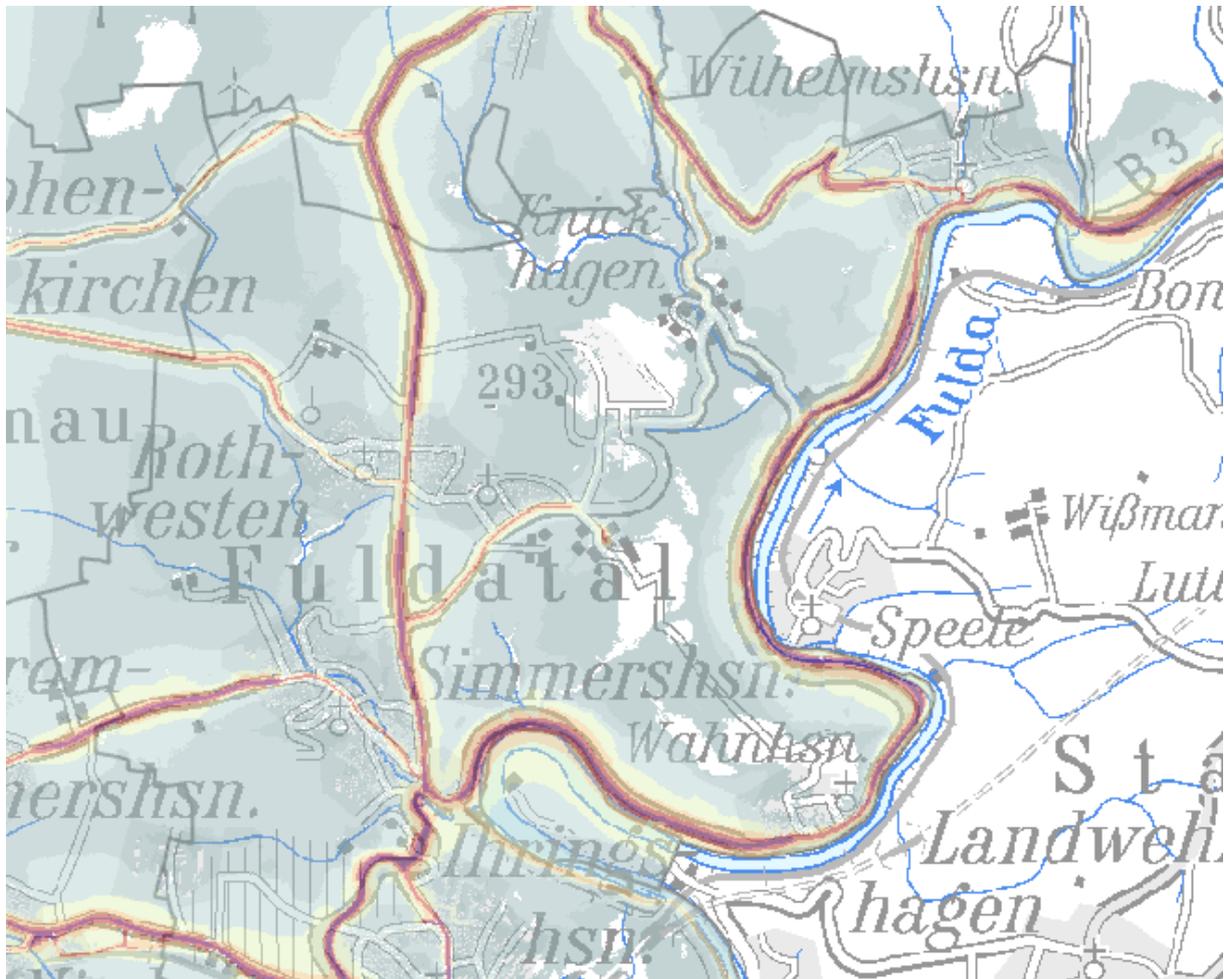


Abbildung 59: Straßenlärmmarkierung im Bereich der Gemeinde Fuldata
[Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁷⁸]

⁷⁸ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 121: Anzahl von Personen in der Gemeinde Fulda, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L _{DEN})		346	198	112	19	4	679
Nachts (L _{Night})	260	134	25	6	0		425

Tabelle 122: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Fulda (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	0,9	0,3	0,1
Zahl der Wohnungen	321	63	1
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	111		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	26		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 123 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (LDEN) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 123: Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde Fuldata an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ LDEN	LKZ L _{Night}
Ihringshausen	B 3	110	128

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen sowie Prüfaufträge aus Runde 3

B 3, Wilhelmshausen

Bei der im Jahr 2020 fertig gestellten Straßendeckenerneuerung wurde eine lärmarme Asphaltdeckschicht (SMA 8 S) eingebaut, für die eine Lärmpegelminderung für PKW von 2,6 und für LKW von 1,8 dB(A) angenommen werden kann.

Mit Datum vom 7. Juli 2022 wurde von der unteren Straßenverkehrsbehörde eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen angeordnet, die im August 2022 umgesetzt wurde.

B 3, Wahnhausen

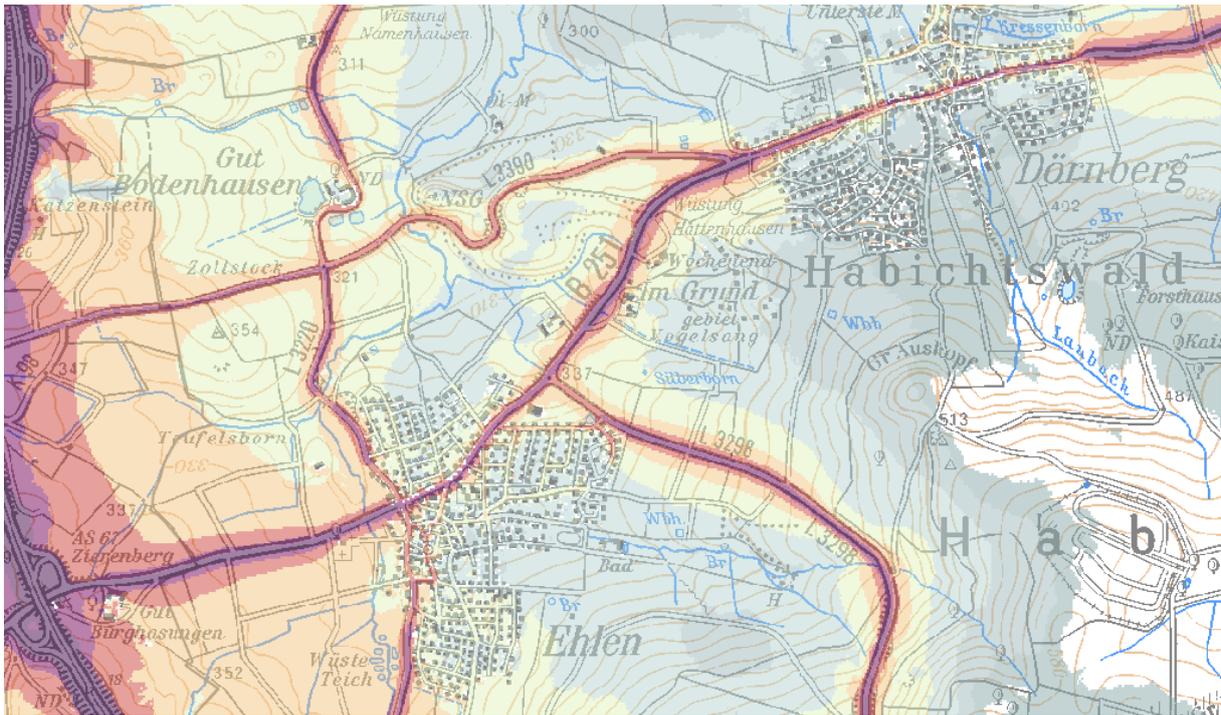
Da die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV nur an 2 Wohngebäuden nachts überschritten werden, hat die untere Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Kassel auf die Anordnung einer nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung verzichtet.

Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen keine Vorschläge seitens der Gemeinde oder der betroffenen Wohnbevölkerung ein. Ab einer Lärmkennziffer von 250 wurden von der Lärmaktionsplanung eigene Vorschläge zur Lärminderung zur Diskussion gestellt. Dies ist im Bereich der Gemeinde Fuldata nicht der Fall.

10.3.12 Gemeinde Habichtswald

Die Gemeinde Habichtswald liegt westlich von Kassel am Rande des Habichtswaldes und hat ca. 5.300 Einwohner. Die durch die Ortsteile Dörnberg und Ehlen führende B 251 funktioniert auch als Verbindung zwischen Kassel und der A 44 bei Zierenberg. In beiden Ortsteilen wird durch die B 251 ein Lärmkonfliktpunkt ausgelöst. Die Lärmbelastungen der A 44 lösen hingegen aufgrund des Abstandes zur Wohnbebauung noch keine Lärmkonfliktpunkte aus.



**Abbildung 60: Straßenlärmkartierung im Bereich der Gemeinde Habichtswald
[Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁷⁹]**

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

⁷⁹ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Tabelle 124: Anzahl von Personen in der Gemeinde Habichtswald, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		529	70	35	19	0	653
Nachts (L_{Night})	182	46	24	0	0		252

Tabelle 125: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Habichtswald (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	7,4	2,2	0,4
Zahl der Wohnungen	309	25	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	1	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	92		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	15		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 126 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 126: Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde Habichtswald an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Dörnberg	B 251	91	175
Ehlen	B 251	112	158

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich der Lärmkonfliktpunkte sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen keine Vorschläge seitens der Gemeinde oder der betroffenen Wohnbevölkerung ein. Ab einer Lärmkennziffer von 250 wurden von der Lärmaktionsplanung eigene Vorschläge zur Lärminderung zur Diskussion gestellt. Dies ist im Bereich der Gemeinde Habichtswald nicht der Fall.

10.3.13 Gemeinde Helsa

Die Gemeinde Helsa (ca. 5.800 Einwohner) liegt östlich von Kassel im Kaufunger Wald. Die wesentlichen Lärmkonfliktpunkte an Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie werden durch die B 451 im Kernort und in Wickenrode ausgelöst. Die westlich des Kernortes vorbeiführende B 7 führt lediglich zu einem schwachen Lärmkonfliktpunkt. Die B 7 wird im Lossetal sukzessive durch neue Bauabschnitte der A 44 ersetzt. Im Bereich Eschenstruth wurde im Oktober 2023 der A 44-Tunnel Hirschhagen eröffnet.

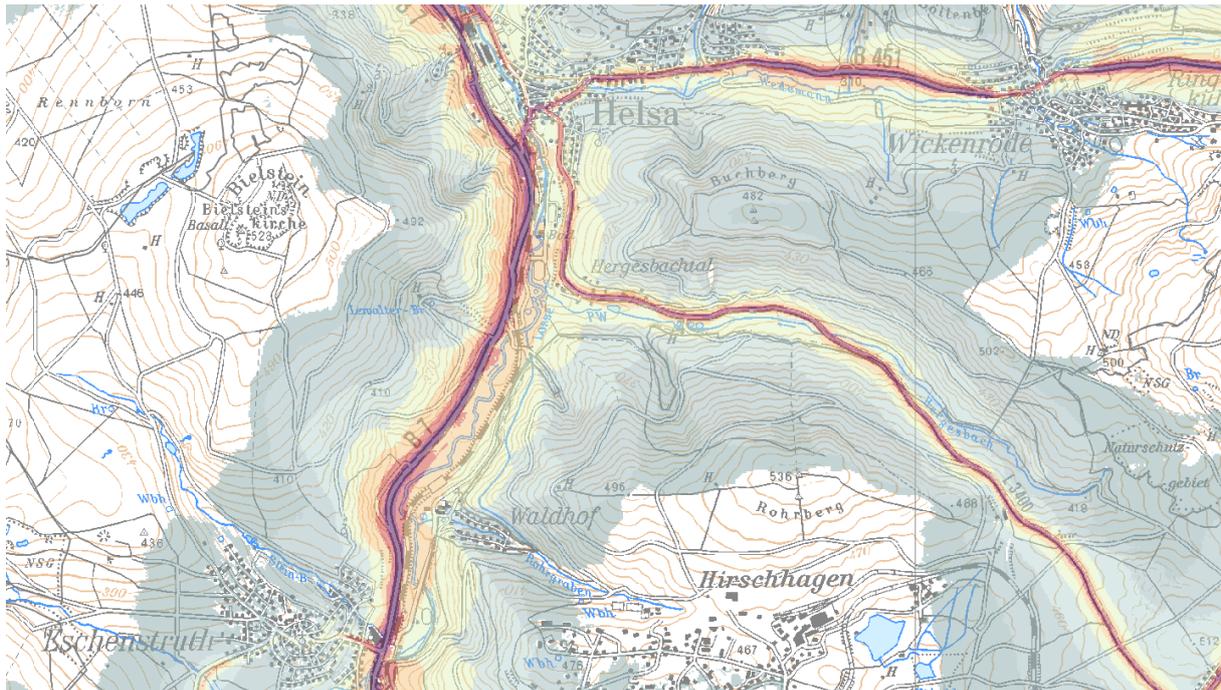


Abbildung 61: Straßenlärmkartierung im Bereich der Gemeinde Helsa [Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁸⁰]

⁸⁰ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 127: Anzahl von Personen in der Gemeinde Helsa, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		310	52	7	1	0	370
Nachts (L_{Night})	90	11	3	0	0		104

Tabelle 128: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Helsa (EU-Kartierung)

dB (A)	L_{DEN} ab 55	L_{DEN} ab 65	L_{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	3,6	0,7	0,2
Zahl der Wohnungen	174	3	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	49		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	6		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 129 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 129: Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde Helsa an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L_{DEN}	LKZ L_{Night}
Kernort	B 451	141	190
Wickenrode	B 451	59	42
Kernort	B 7	5	9

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich der Lärmkonfliktpunkte sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

Bei der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung gingen keine Maßnahmenvorschläge ein.

B 451

Am 01.12.2020 wurde ein Tempolimit 30 nachts für einen kurzen Streckenabschnitt im Kernort zwischen den Abzweigungen Alte Berliner Straße und Wedemannstraße und ein weiteres im Ortsteil Wickenrode für den Streckenabschnitt zwischen Ortstafel Richtung Kernort und Berliner Straße 577 angeordnet. Diese Maßnahme wurde im Rahmen der Lärmaktionsplanung Runde 3 angestoßen, konnte aber erst im Nachgang umgesetzt werden. Die Abschnittslängen für die Geschwindigkeitsbeschränkung wurden von der zuständigen unteren Verkehrsbehörde festgelegt.

Sonstiges

Haus- und Wohnungseigentümer an der B 451 können bei Hessen Mobil Anträge auf Prüfung der Bezuschussung von passivem Schallschutz (in der Regel Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) stellen (s. Kap. 3.4.1). Hinweis der Lärmaktionsplanung: Der Anteil der Häuser mit erfolgter Lärmsanierung wird in der Regel bei der Abwägung für verkehrliche Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigt.

10.3.14 Gemeinde Kaufungen

Die Gemeinde Kaufungen liegt östlich der Stadt Kassel und hat rund 12.800 Einwohner. Die stärksten Lärmkonfliktpunkte werden durch die K 7 ausgelöst. Sie ist die Hauptverkehrsstraße in den Ortsteilen Nieder- und Oberkaufungen. Die A 7 trennt das Gemeindegebiet (Ortsteil Papierfabrik) vom Gebiet der Stadt Kassel. Im Ortsteil Papierfabrik entsteht durch die A 7 ein weiterer Lärmkonfliktpunkt. Die B 7 verläuft von der A 7-Anschlussstelle Kassel Ost in östliche Richtung an den Ortsteilen Papierfabrik sowie Nieder- und Oberkaufungen vorbei, löst jedoch aufgrund des Abstandes zur Wohnbebauung keine Lärmkonfliktpunkte aus. Die Kreisstraßen 5 und 6 wurden aufgrund von Maßnahmenvorschlägen auf das Vorliegen von Lärmkonfliktpunkten untersucht. Bei der K 6 im Bereich Theodor-Heuss-Straße liegt kein Lärmkonfliktpunkt vor, an der Niester und Windhäuser Straße befinden sich Lärmkonfliktpunkte mit geringen Lärmkennziffern.

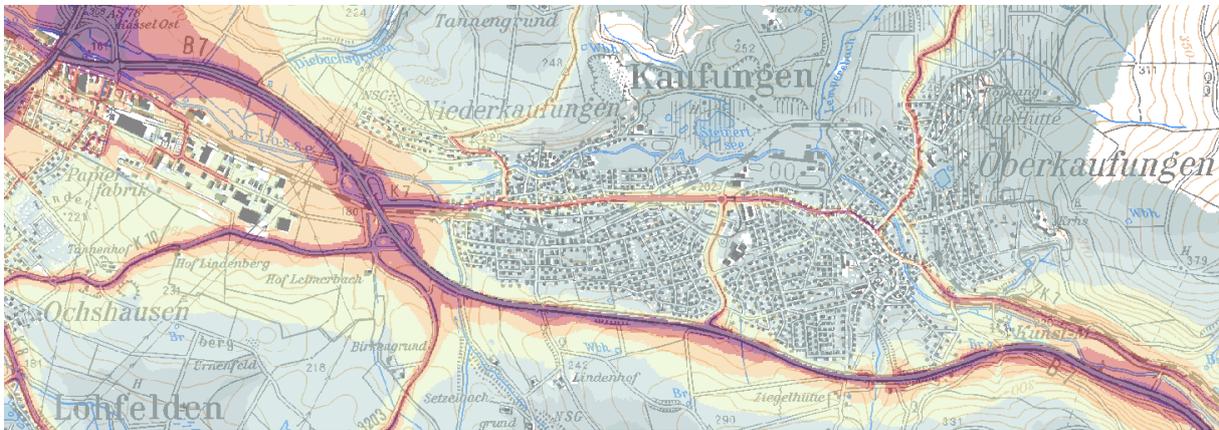


Abbildung 62: Straßenlärmmarkierung im Bereich der Gemeinde Kaufungen
[Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁸¹]

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 130: Anzahl von Personen in der Gemeinde Kaufungen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		729	274	25	1	0	1029
Nachts (L_{Night})	433	102	11	0	0		546

⁸¹ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Tabelle 131: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Kaufungen (EU-Kartierung)

dB (A)	L_{DEN} ab 55	L_{DEN} ab 65	L_{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	4,8	1,2	0,3
Zahl der Wohnungen	488	11	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	144		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	30		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 132 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

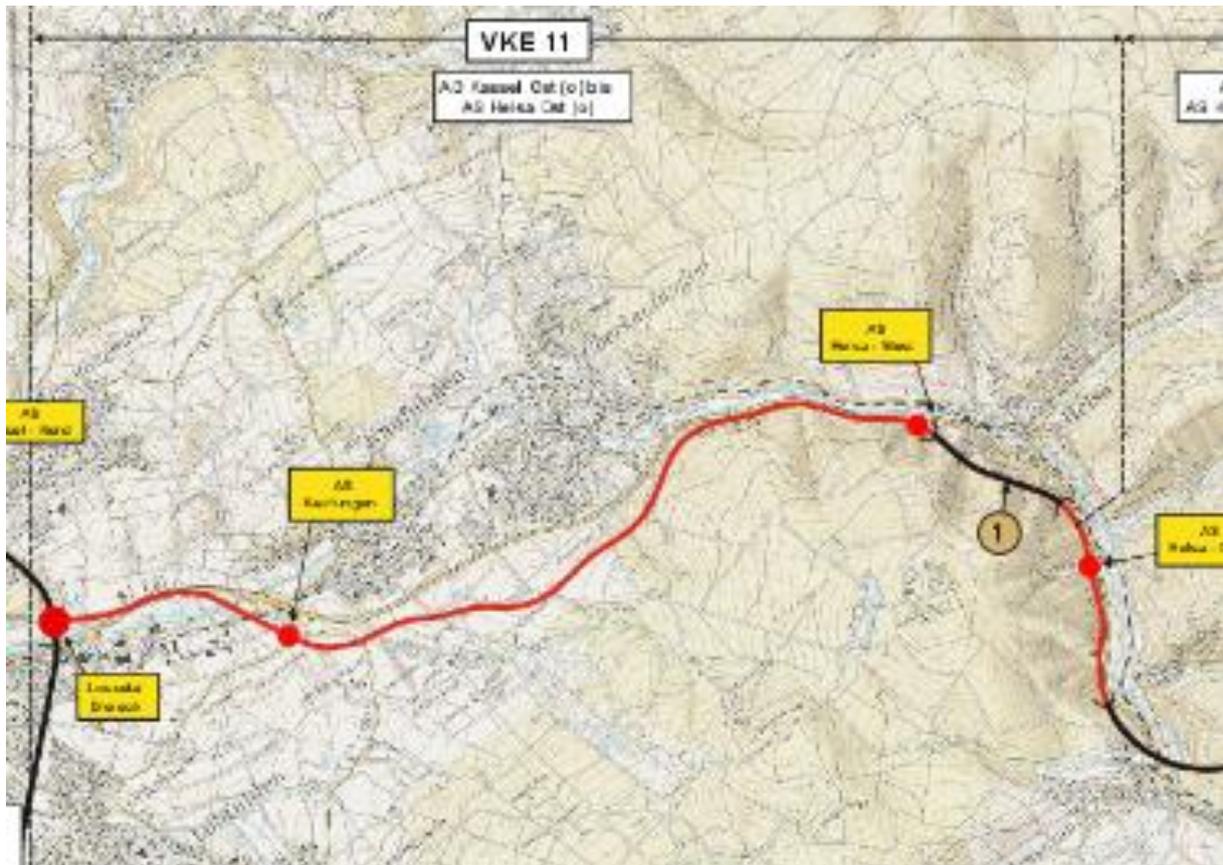
Tabelle 132: Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde Kaufungen an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL und der Windhäuser Straße

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L_{DEN}	LKZ L_{Night}
Oberkaufungen (Leipziger Straße)	K 7	184	218
Niederkaufungen (Leipziger Straße)	K 7	129	166
Papierfabrik	A 7	83	168
Oberkaufungen (Niester Straße)	K 6	7	12
Niederkaufungen (Windhäuser Str.)	K 5	0	2

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Neubau A 44 (VKE 11)

Im Bereich von Nieder- und Oberkaufungen wird eine von der Ortslage abgerückte Trassenführung südlich der B 7 geplant. Derzeit läuft das Planfeststellungsverfahren.



**Abbildung 63: Lageplan der geplanten A 44 vom Lossetaldreieck bis Helsa-Ost
[Quelle: Autobahn GmbH]**

Ausbau A 7 (VKE 01)

Im Zuge des 8-streifigen Ausbaus der A 7 werden die Lärmschutzwände im Bereich Kaufungen-Papierfabrik auf 4,50 bis 8,50 m erhöht und ein offenporiger lärmindernder Asphaltbelag aufgebracht. Die Arbeiten sind bis auf die Lärmschutzwände im Bereich AD Lossetal (AS Kassel-Ost) abgeschlossen. Die dortigen Lärmschutzwände können erst im Zuge des Weiterbaus der A 44 vom Lossetaldreieck bis Helsa-Ost errichtet werden.

Maßnahmenvorschläge

Geschwindigkeitsbeschränkungen

Die Gemeinde Kaufungen schlägt für folgende Straßen eine Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h im Nachtzeitraum aus Lärmschutzgründen vor:

- K 5 Niederkaufungen (Windhäuser Straße)
- K 6 Oberkaufungen (Theodor-Heuss-Straße und Niester Straße)
- K 7 Nieder- und Oberkaufungen (Leipziger Straße)

Nach Auswertung der Lärmkartierung sind an den Straßenzügen die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV unterschritten. Auf einen Prüfauftrag bei der zuständigen Verkehrsbehörde wird daher seitens der Lärmaktionsplanung aufgrund mangelnder Erfolgsaussichten verzichtet.

Kontrolle LKW-Durchfahrverbot B 7

Auf die Anregung, das Fahrverbot strenger zu kontrollieren, teilt das Polizeipräsidium Nordhessen mit Schreiben vom 6. Oktober 2023 Folgendes mit:

„Die Wachpolizei der Direktion Verkehrssicherheit und Sonderdienste hat in den letzten fünf Jahren 22 Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Laut Angaben des Radarverantwortlichen führt die Gemeinde Kaufungen 2x wöchentlich Geschwindigkeitskontrollen auf der B7 durch. Des Weiteren wird regelmäßig ein Fahrzeug mit Video-nachfahrtechnik (Provida) eingesetzt. Die Beanstandungsquote bei LKW ist jedoch sehr gering, da sich fast alle Geschwindigkeitsverstöße im niedrigen Verwarngeldbereich bewegen.

Das örtlich zuständige Polizeirevier Ost führt im Bereich der B7 im Rahmen von Ergänzungsdiensten verschiedenartig gelagerte Kontrollen durch. Unter anderem wird der Güterkraftverkehr und somit auch das Durchfahrtsverbot kontrolliert und Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Im Polizeirevier Ost erfolgt jedoch keine statistische Erfassung von Verkehrsordnungswidrigkeiten für eine Bezifferung der Verstöße gegen das Durchfahrtsverbot.

Das Polizeirevier Ost sowie die Direktion Verkehr planen auch zukünftig, LKW-Kontrollen und Geschwindigkeitsmessungen in dem Bereich durchzuführen.“

A 44

Die Forderungen auf einen Verzicht des Neubaus der A 44 oder zumindest Integration der B 7 bzw. einer Einhausung/Eintunnelung des A 44 Abschnittes bei Kaufungen werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erörtert. Die Lärmaktionsplanung beschäftigt sich lediglich mit bestehenden Verkehrslärmbelastungen.

10.3.15 Gemeinde Lohfelden

Die rund 14.400 Einwohner starke Gemeinde Lohfelden liegt östlich der Stadt Kassel und südwestlich von Kaufungen. Zwischen dem Gemeindegebiet und der Stadt Kassel befindet sich die A 7, durch deren Lärmemissionen die Ortsteile Crumbach und Ochshausen betroffen sind. Weitere Lärmkonfliktpunkte werden durch die Crumbacher Straße, die Hauptstraße, die Ochshäuser Dorfstraße sowie den Waldauer Weg ausgelöst.

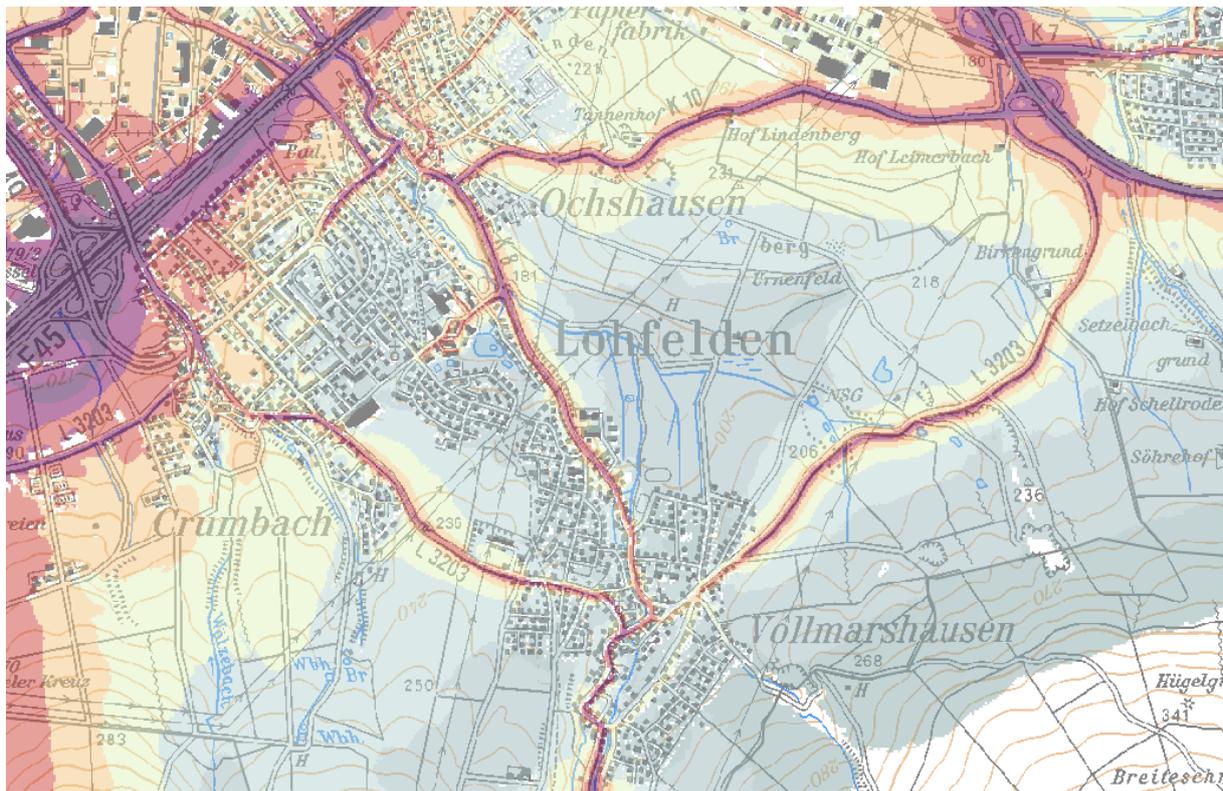


Abbildung 64: Straßenlärmmarkierung im Bereich der Gemeinde Lohfelden
[Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁸²]

⁸² Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 133: Anzahl von Personen in der Gemeinde Lohfelden, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		2.338	1.458	619	92	0	4.507
Nachts (L_{Night})	1.948	1.040	266	6	0		3.260

Tabelle 134: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Lohfelden (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	5,8	2,6	0,7
Zahl der Wohnungen	2.144	337	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	717		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	198		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	1		

In der nachfolgenden Tabelle 135 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 135: Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde Lohfelden an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Crumbach+ Ochshausen	A 7	560	1316
Crumbach	L 3203 (Crumbacher Straße)	193	244
Ochshausen	K 8 (Ochshäuser Dorfstraße)	105	130
Crumbach	L 3434 (Hauptstraße)	52	65
Crumbach+ Ochshausen	K 11 (Waldauer Weg)	38	48

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Ausbau A 7

Durch den Weiterbau der A 44 im Lossetal wird auf der A 7 im Bereich Fuldabrück-Bergshausen, Lohfelden, Kaufungen-Papierfabrik und Kassel mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen gerechnet. Aus diesem Grund erfolgte ein 8-streifiger Ausbau des entsprechenden Teilstückes der A 7. Der Ausbau von 6 auf 8 Spuren wurde durch schmalere Fahrstreifen (3,50 m) und einen verringerten Mittelstreifen realisiert.

Durch diese wesentliche Änderung mussten die Lärmvorsorgewerte gewährleistet werden, was auf der Lohfeldener Seite zu erheblichen Verbesserungen hinsichtlich des Lärmschutzes führt, insbesondere für das Wohngebiet in Lohfelden gegenüber dem Steilwall auf Kasseler Seite. Die Maßnahmen führen zu einer Lärminderung von 6 – 8 dB(A), wobei zusammen mit der prognostizierten Verkehrszunahme 5 - 7 dB(A) verbleiben.

Für die betroffenen Bereiche bis zum Autobahnkreuz Kassel-Mitte wurde offenporiger Asphalt mit maximal hohen Lärmschutzwänden kombiniert. Der offenporige Asphalt konnte jedoch aus technischen Gründen nicht auf Rampen und Brücken realisiert werden.

Von der Ausfahrt Kassel Ost bis zum Autobahnkreuz Kassel Mitte wurden die vorhandenen Lärmschutzwände erhöht und ergänzt. Die Gesamthöhen der Lärmschutzwände zum Schutz der Gemeinde Lohfelden variieren von 8 bis 12 m. Dadurch erfahren Lohfelden-Crumbach sowie -Ochshausen bis zum Autobahnkreuz Kassel-Mitte durchgehenden Lärmschutz.

Einzelne Häuser, für die der aktive Schallschutz nicht ausreicht, werden mit passivem Lärmschutz ausgerüstet.

Für die Erhöhung vorhandener Lärmschutzwände und für den Neubau von Lärmschutzwänden sowie für den Einbau von offenporigem Asphalt waren für den 8-streifigen Ausbau insgesamt ca. 19 Mio. Euro angesetzt.

Maßnahmenvorschläge

A 7

Den Ausbau der A7 betreffend wird gefragt, ob auch die Crumbach-Brücke Kragenslärmschutzwände bekommt und wann der offenporige Asphalt (OPA) eingebaut wird.

Auf der Crumbach-Brücke waren und sind entsprechend dem Planfeststellungsbeschluss keine Lärmschutzwände vorgesehen. Der OPA wurde bereits in 2020 eingebaut.

L 3203 in Vollmarshausen (Kaufunger Straße)

Es wurde ein Tempolimit 30, eine Fahrbahnverengung zumindest im Bereich der Schule und ein stationärer Blitzer am Ortsschild vorgeschlagen.

Der Straßenzug ist derzeit kein Lärmkonfliktpunkt nach den Kriterien der Lärmaktionsplanung. Die ggf. erhöhten Fahrzeugbewegungen durch die Erweiterung der Abfallanlage können erst bei der nächsten Runde der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden.

Nach Auswertung der Lärmkartierung sind die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV unterschritten. Auf einen Prüfauftrag bei der zuständigen Verkehrsbehörde für eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen wird daher seitens der Lärmaktionsplanung in dieser Runde der Lärmaktionsplanung verzichtet.

Die Fahrbahnverengung mit indirekt wirkender Lärminderung kann nur außerhalb der Lärmaktionsplanung von den zuständigen Straßenbau- und Planungsbehörden auf Grundlage des jeweiligen Fachrechts geprüft werden. Der Maßnahmenvorschlag wurde Hessen Mobil zur Kenntnis und zur etwaigen Umsetzung übersandt.

Die Beantragung eines stationären Blitzers aus Lärmschutzgründen durch die Gemeinde bei der Hessischen Hochschule für öffentliches Management und Sicherheit ist erst nach Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen möglich. Zudem muss die zuständige Kommune durch verdeckt erhobene Verkehrsdaten nachweisen, dass die aus Lärmschutzgründen angeordneten Höchstgeschwindigkeiten nicht eingehalten werden.

10.3.16 Gemeinde Niestetal

Die Gemeinde Niestetal schließt nordöstlich an die Stadt Kassel an. Niestetal hat ca. 11.700 Einwohner. Die A 7 trennt die Ortsteile Sandershausen und Heiligenrode, welche jeweils einen durch die A 7 ausgelösten Lärmkonfliktpunkt bilden. In Heiligenrode werden zusätzlich durch die Kasseler- und die Niestetalstraße (L 3237) sowie die Witzenhäuser Straße (K 4) starke Lärmkonfliktpunkte gebildet. In Sandershausen trifft dies auf die Hannoversche Straße (L 562) zu.

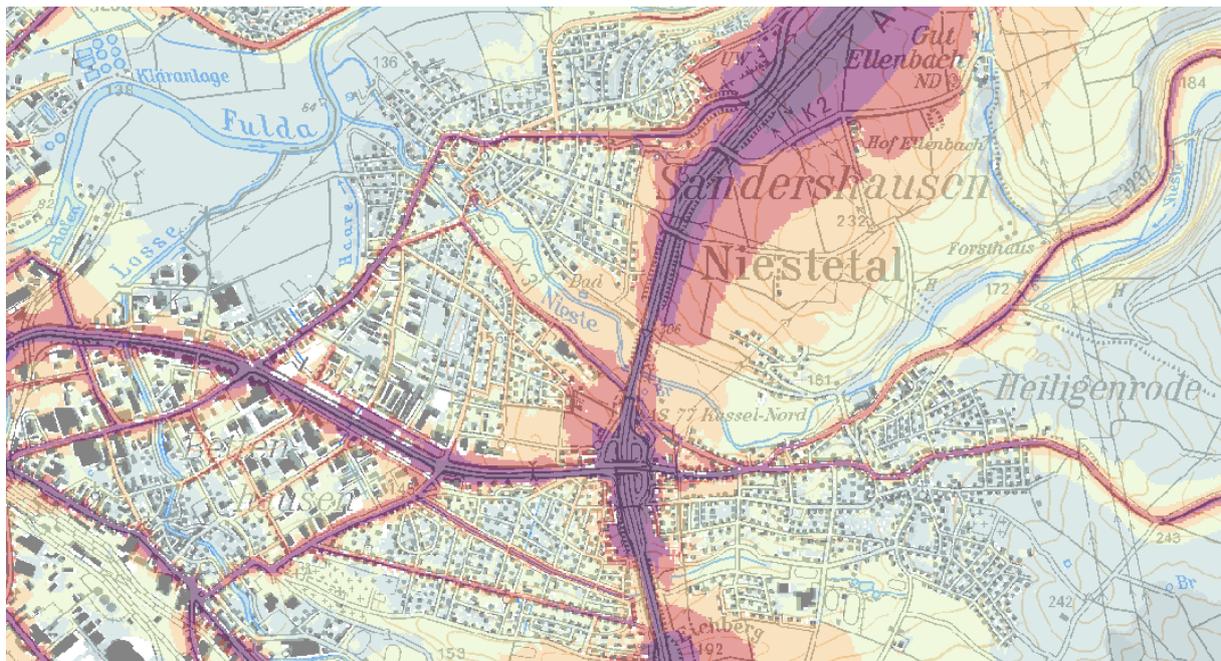


Abbildung 65: Straßenlärmkartierung im Bereich der Gemeinde Niestetal [Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁸³]

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 136: Anzahl von Personen in der Gemeinde Niestetal, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		2.101	576	196	113	62	3.048
Nachts (L_{Night})	1.184	291	133	85	5		1.698

⁸³ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Tabelle 137: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Niestetal (EU-Kartierung)

dB (A)	L_{DEN} ab 55	L_{DEN} ab 65	L_{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	8,2	3,1	0,8
Zahl der Wohnungen	1.449	175	29
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	3	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	468		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	105		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 138 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 138: Lärmkonfliktpunkte der an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L_{DEN}	LKZ L_{Night}
Heiligenrode	L 3237 (Kasseler Straße, Niestetalstraße)	664	716
Heiligenrode	A 7	399	679
Heiligenrode	K 4 (Witzenhäuser Straße)	507	591
Sandershausen	L 562 (Hannoversche Str.)	370	438
Sandershausen	A 7	25	98

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich der Lärmkonfliktpunkte sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung für Lärmschutzmaßnahmen bekannt.

A 7 - Errichtung von Lärmschutzwällen durch die Gemeinde

Die Gemeinde Niestetal teilt mit Schreiben vom 14. Februar 2024 Folgendes mit: „Die Errichtung von begrünten Erdwällen einschließlich deren (Lärmschutz-)Wirkungen wurden im Rahmen einer interfraktionellen Sitzung den Vertretern der gemeindlichen Gremien vor gut zwei Jahren durch ein von der Gemeinde beauftragtes Planungsbüro vorgestellt. Die aufwendige Anlegung der Lärmschutzwälle durch beispielsweise Anlieferung des Abraumes von umliegenden Baustellen bringt neben der dadurch zusätzlichen Verkehrsbelastung eine logistische Herausforderung mit sich. Das Planungsbüro geht von einem Planungs- und Errichtungshorizont von ca. 12 Jahren aus. Für zukünftige Generationen wird auch die Verkehrsachse der wichtigsten Autobahnverbindung der A 7 von Nord nach Süd eine immens wichtige Rolle spielen, daher ist es unser Anliegen dieses Projekt weiterhin voranzutreiben und Partner wie das Land und den Bund zu gewinnen. Die alleinige Finanzierung dieses bedeutenden Projektes ist durch die Gemeinde Niestetal nicht möglich, daher wird eine kurzfristige Umsetzung nahezu ausgeschlossen. Die Gemeindevertretung hat im Nachgang zur Vorstellung keinen Beschluss zu dieser Thematik gefasst. Neben der Errichtung von Erdwällen durch die übergeordneten Behörden wünschen wir uns langfristig aktiven Lärmschutz in Form von modernen Lärmschutzwänden entlang der BAB 7 auf Niestetaler Gebiet.“

Maßnahmenvorschläge

In der folgenden Tabelle sind die von der Kommune bzw. der betroffenen Wohnbevölkerung vorgeschlagenen Maßnahmenvorschläge aufgelistet.

Tabelle 139: Maßnahmenvorschläge aus der Gemeinde Niestetal

Ortsteil	Maßnahmenvorschlag
A 7 Heiligenrode	Lärmschutzwand, -wall
A 7 Heiligenrode	Tempolimit 100 km/h
K 4 Heiligenrode	Tempolimit und nächtl. LKW- Fahrverbot
L 562 Sandershausen	Lärmschutzwand, Ortsumgehung über den Sandershäuser Berg
L 562 Sandershausen	TL 30 nachts
A 7 Sandershausen	Lärmschutzwand, -wall
A 7 Sandershausen	Tempolimit 100 km/h
	Lärmarme Deckenbeläge auf klassifizierten Straßen
	Stärkung ÖPNV durch Einbeziehung in den Stadttarif
	Beibehaltung AS KS-Ost

A 7 - Lärmschutzwände, -wälle

Der Autobahn GmbH, Niederlassung Nordwest, wurden die Lärminderungs-vorschläge übermittelt. Mit Schreiben vom 27. Juni 2023 teilt die Autobahn GmbH, Niederlassung Nordwest, mit, dass die aufgelisteten Maßnahmenvorschläge keine Nachweise der Anspruchsvoraussetzungen, der Wirksamkeit oder der Verhältnismäßigkeit enthalten. Damit seien die Voraussetzungen für eine Umsetzung nach dem geltenden Fachrecht nicht erfüllt. Eine weitergehende Analyse würden die vorliegenden Unterlagen nicht zulassen, sodass für die beschriebenen Maßnahmenvorschläge derzeit kein Einvernehmen mit der Autobahn GmbH bestehe.

Weitere Hinweise des Schreibens der Autobahn GmbH vom 27. Juni 2023:

„Bei bestehenden Bundesfernstraßen können Lärmschutzmaßnahmen als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt werden. Lärmsanierung wird grundsätzlich nach Dringlichkeit im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt. Die Dringlichkeit ist nach dem Grad der Betroffenheit zu beurteilen, insbesondere nach der Stärke der Lärmbelastung der schutzbedürftigen Nutzung, der Anzahl der Betroffenen und der Art des Gebietes. Aktuell befasst sich eine Arbeitsgruppe der Autobahn GmbH damit, für das gesamte Autobahnnetz eine eigene Lärmkartierung auf Basis der RLS-19 als Grundlage für eine solche Dringlichkeitsreihung herzustellen. Aufgrund der Größe des Netzes, der sehr unterschiedlichen Datenverfügbarkeit in den einzelnen Ländern und anderer vorrangiger Aufgaben (insbesondere zum Erhalt der Infrastruktur) ist derzeit nicht absehbar, wann hier mit konkreten Ergebnissen zu rechnen ist. Parallel zur laufenden Bearbeitung der Dringlichkeitsreihung kann eine Lärmsanierung an bekannten Hotspots im Rahmen der verfügbaren Ressourcen durchgeführt werden. Darüber hinaus wird bei Straßenbaumaßnahmen, die keine wesentliche Änderung darstellen, geprüft, ob dort die Lärmsanierung vorgezogen werden kann. Das betrifft insbesondere grundlegende Erneuerungen. Bei reinen Deckensanierungen werden Lärm Aspekte bei der Wahl der Deckschicht berücksichtigt.“

A 7 - Geschwindigkeitsbeschränkung

Mit Schreiben vom 30. November 2023 teilt die Autobahn-Verkehrsbehörde auf den Prüfauftrag der Lärmaktionsplanung für Heiligenrode hin folgendes mit:

„Aufgrund:

- der niedrigen Zahl an Betroffenen (14 Standorte),
- der geringen Reduzierung der Betroffenen in beiden Untersuchungsfällen (um 2 bzw. 7 Standorte),
- der Erreichung der Mindestpegelminderung von 3 dB(A) an einem einzelnen Standort nur im Untersuchungsfall 2 (PKW 80 km/h, LKW 60 km/h),

kommen aus Gründen der Verhältnismäßigkeit und der Verkehrssicherheit keine straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen in Frage. Die Wirksamkeit der untersuchten straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen ist zu gering und die

Höhe der Verkehrseinschränkung unter Beachtung der Verbindungsfunktion der Autobahn und der Verkehrssicherheit in Verbindung mit langsam fahrenden Fahrzeugen somit nicht verhältnismäßig.

Aus o.g. Gründen werden nachts keine straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen aus Lärmschutzgründen angeordnet. Die o.g. Betroffenen können durch weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Einbau lärmmindernden Asphalts) effektiver geschützt werden oder können durch geeignete passive Schallschutzmaßnahmen wirksam ausgeglichen werden (Bezuschussung von passivem Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung auf Grundlage der „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ von 1997 (VLärmSchR 97)). Die betroffenen Grundstückseigentümer können über die grundsätzliche Möglichkeit der Zuschussung von passiven Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung durch die Abteilung Immissionsschutz des Geschäftsbereichs Planung der Niederlassung Nordwest der Autobahn GmbH des Bundes informiert werden, die diese Mail in Kopie bekommt.“

Im Falle Sandershausen liegen keine Richtwertüberschreitungen der Lärmschutz-Richtlinien-StV vor. Verkehrliche Maßnahmen werden unter dieser Voraussetzung seitens der Autobahn GmbH nicht angeordnet.

K 4 Heiligenrode (Witzenhäuser Straße)

Zuständige Verkehrsbehörde für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen und anderen verkehrlichen Maßnahmen wie ein LKW-Fahrverbot ist bei Kreisstraßen die Gemeinde Niestetal. Voraussetzung für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung ist eine schalltechnische Berechnung um die Kriterien der Lärmschutz-Richtlinien-StV prüfen zu können. Die Lärmaktionsplanung hat zuletzt mit Schreiben vom 28. April 2023 Unterstützung angeboten. Eine Antwort wurde am 22. März 2024 in Aussicht gestellt.

L 562 Sandershausen (Hannoversche Straße)

Mit Datum vom 1. März 2023 hat Hessen Mobil eine Verkehrslärberechnung vorgelegt. Ein Prüfauftrag für verkehrliche Maßnahmen, wie eine Geschwindigkeitsbegrenzung, hat geringe Erfolgsaussichten, da die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV unterschritten werden.

Zur Anregung einer Ortsumgehung der L 562 über den Sanderhäuser Berg:

Das Land Hessen setzt angesichts des über Jahrzehnte entstandenen Sanierungsstaus im Netz der Landesstraßen im Landesstraßenbau einen deutlichen Schwerpunkt auf die Sanierung des bestehenden Straßennetzes. Daneben sind nur in besonders dringlichen Fällen Investitionen in den Bau von Ortsumgehungen im Zuge von Landesstraßen vorgesehen. Zwingende Voraussetzung für Investitionen in neue Straßen sind immer konkrete Straßenplanungen. Da sich Hessen Mobil bei der Planung von Neubauvorhaben auf die vordringlichsten Projekte konzentrieren muss, wurden in den

Jahren 2020 und 2021 insgesamt 21 Ortsumgehungs-Projekte im Zuge von Landesstraßen, die in der Vergangenheit in der Diskussion waren, eingehend geprüft. Im Rahmen der vorgenommenen Priorisierung wurden diese 21 Maßnahmen nach den Kriterien Unfallgeschehen, Lärm- und Schadstoffbetroffenheit in der Ortslage sowie verkehrliche Entlastungswirkungen und Umweltauswirkungen einer Ortsumgehung bewertet. Die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung geforderte Ortsumgehung der L 562 Niesetal-Sandershausen gehört nicht zu den geprüften Ortsumgehungs-Projekten, für die durch das Land Hessen Planungen aufgenommen werden.

Zur Forderung einer Lärmschutzwand:

Der vorliegende Lärmkonflikt ist nicht Teil des [Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen](#). Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt und arbeitet diese von Amts wegen sukzessive ab. Mittelfristig können für den vorliegenden Lärmkonflikt daher keine straßenbaulichen Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Aussicht gestellt werden. Ungeachtet dessen besteht für Eigentümerinnen und Eigentümer betroffener Wohnimmobilien die Möglichkeit, einen Antrag auf eine Förderung passiver Lärmschutzeinrichtungen (z. B. Lärmschutzfenster) bei Hessen Mobil zu stellen.

Lärmarme Deckenbeläge

Hessen Mobil baut seit 2017 ungeachtet der örtlichen Lärmsituation vorrangig lärmindernde Straßendeckschichten als Regelbauweise ein. Hessen Mobil wird daher bei der nächsten regulär anstehenden Straßendeckensanierung prüfen, ob im Bereich der vorliegenden Lärmkonflikte ein lärmarter Asphalt eingebracht werden kann.

Förderung des ÖPNV

Die NVV wurde am 15. Februar 2024 zum Vorschlag der Einbeziehung in den Stadttarif beteiligt. Eine Antwort liegt nicht vor.

Beibehaltung AS KS-Ost

Die Forderung wird beim Planfeststellungsverfahren, nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung bearbeitet.

10.3.17 Gemeinde Schauenburg

Die ca. 10.600 Einwohner starke Gemeinde Schauenburg liegt westlich von Kassel. Die Ortsteile Elgershausen (incl. der Siedlung Firnsbachtal) und Hoof befinden sich direkt an der A 44 und stellen Lärmkonfliktpunkte nach den Kriterien dieser Lärmaktionsplanung dar. Die durch Breitenbach verlaufende L 3215 löst einen weiteren Lärmkonfliktpunkt aus.

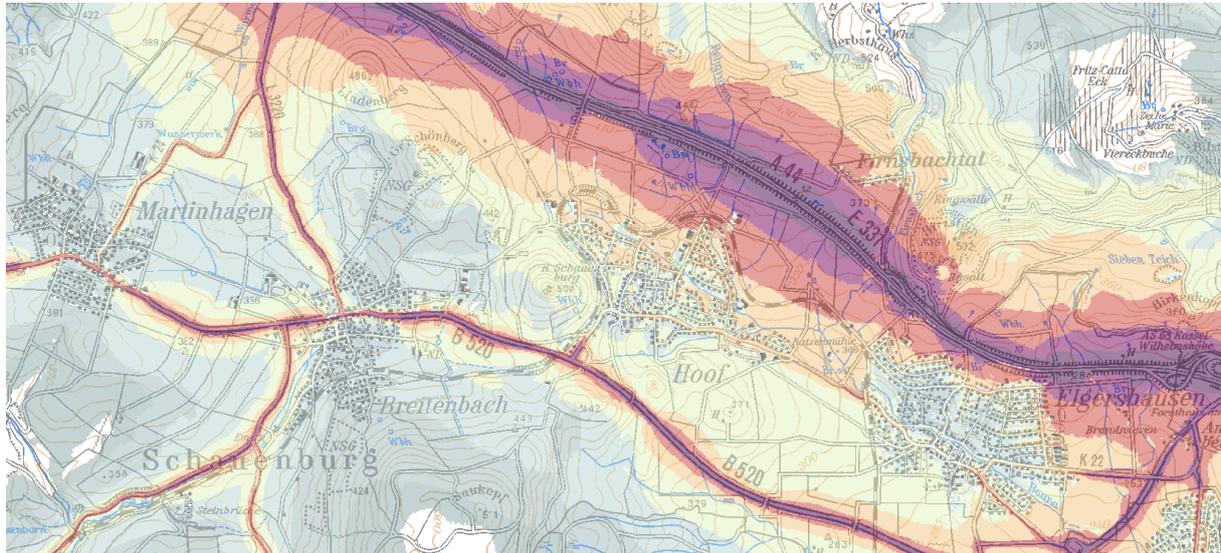


Abbildung 66: Straßenlärmkartierung im Bereich der Gemeinde Schauenburg [Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁸⁴]

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 140: Anzahl von Personen in der Gemeinde Schauenburg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		2.185	944	216	23	0	3.368
Nachts (L_{Night})	1.659	422	71	0	0		2.152

⁸⁴ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Tabelle 141: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Schauenburg (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	14,3	5,8	1,3
Zahl der Wohnungen	1.601	112	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	5	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	492		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	119		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 142 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 142: Lärmkonfliktpunkte der an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Elgershausen (incl. Firnsbachtal)	A 44	171	395
Breitenbach	L 3215	102	122
Hoof	A 44	50	181

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Auf der A 44 ist ein nächtliches Tempolimit 100 km/h für PKW und 60 km/h für LKW eingerichtet.

Maßnahmenvorschläge

In der folgenden Tabelle sind die von der Kommune bzw. der betroffenen Wohnbevölkerung vorgeschlagenen Maßnahmenvorschläge aufgelistet.

Tabelle 143: Maßnahmenvorschläge der Gemeinde Schauenburg

Ortsteil	Maßnahmenvorschlag
A 44 Elgershausen	LS-Wände, auch für Firnsbachtal
A 44 Hoof	LS-Wände
L 3215 Breitenbach	Tempolimit 30 nachts auf Probe
L 3220 Breitenbach	Tempolimit 30 nachts und Kreisel beim Friedhof

Lärmschutzwände an der A 44

Der Autobahn GmbH, Niederlassung Nordwest, wurden die Lärminderungs-vorschläge übermittelt. Mit Schreiben vom 27. Juni 2023 teilt die Autobahn GmbH, Niederlassung Nordwest, mit, dass die aufgelisteten Maßnahmenvorschläge keine Nachweise der Anspruchsvoraussetzungen, der Wirksamkeit oder der Verhältnismäßigkeit enthalten. Damit seien die Voraussetzungen für eine Umsetzung nach dem geltenden Fachrecht nicht erfüllt. Eine weitergehende Analyse würden die vorliegenden Unterlagen nicht zulassen, sodass für die beschriebenen Maßnahmenvorschläge derzeit kein Einvernehmen mit der Autobahn GmbH bestehe.

Weitere Hinweise des Schreibens der Autobahn GmbH vom 27. Juni 2023: „Bei bestehenden Bundesfernstraßen können Lärmschutzmaßnahmen als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt werden. Lärmsanierung wird grundsätzlich nach Dringlichkeit im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt. Die Dringlichkeit ist nach dem Grad der Betroffenheit zu beurteilen, insbesondere nach der Stärke der Lärmbelastung der schutzbedürftigen Nutzung, der Anzahl der Betroffenen und der Art des Gebietes. Aktuell befasst sich eine Arbeitsgruppe der Autobahn GmbH damit, für das gesamte Autobahnnetz eine eigene Lärmkartierung auf Basis der RLS-19 als Grundlage für eine solche Dringlichkeitsreihung herzustellen. Aufgrund der Größe des Netzes, der sehr unterschiedlichen Datenverfügbarkeit in den einzelnen Ländern und anderer vorrangiger Aufgaben (insbesondere zum Erhalt der Infrastruktur) ist derzeit nicht absehbar, wann hier mit konkreten Ergebnissen zu rechnen ist. Parallel zur laufenden Bearbeitung der Dringlichkeitsreihung kann eine Lärmsanierung an bekannten Hotspots im Rahmen der verfügbaren Ressourcen durchgeführt werden. Darüber hinaus wird bei Straßenbaumaßnahmen, die keine wesentliche Änderung darstellen, geprüft, ob dort die Lärmsanierung vorgezogen werden kann. Das betrifft insbesondere grundlegende Erneuerungen. Bei reinen Decksanierungen werden Lärm Aspekte bei der Wahl der Deckschicht berücksichtigt.“

Hinweis der Lärmaktionsplanung: Bei einem 6-streifigen Ausbau der A 44 würde grundsätzlich die Möglichkeit von aktivem Schallschutz geprüft werden, wobei die strengeren Vorsorgewerte zur Anwendung kommen werden (s. Kap. 3.4.1).

Breitenbach - L 3215 - (Korbacher Straße): Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärm-schutzgründen auf 30 km/h

Gem. Berechnung Hessen Mobil aus dem Jahr 2020 können 3 Richtwertüberschreitungen der Lärmschutzrichtlinien-StV nachts, 1 davon auch tags, festgestellt werden.

Gemäß der aktuellen Berechnung von Hessen Mobil vom 20. März 2024 sind die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV nur erreicht bzw. knapp unterschritten. Allerdings basiert die Berechnung auf der Bundesverkehrswegezählung 2021, die aufgrund der Auswirkungen der Pandemie nicht repräsentativ ist. Gemäß Handreichung des HMWEVW ist das Ermessen außerdem bereits ab den Werten der 16. BImSchV auszuüben (siehe auch Kapitel 3.4.1). Ein Großteil der Wohngebäude weist Lärmbelastungen über 55 d(B)A nachts und 65 dB(A) tagsüber auf.

Mit Schreiben vom 20. März 2024 wurde die zuständige Straßenverkehrsbehörde der Gemeinde um Prüfung gebeten, ob die Maßnahme umgesetzt werden kann. Ein Ergebnis liegt noch nicht vor.

Breitenbach – L 3220 – (Hauptstraße)

Es liegt kein Lärmkonfliktpunkt nach den Kriterien dieses Lärmaktionsplans vor. Nach Vorberechnung der Lärmaktionsplanung werden die Werte der Lärmschutz-Richtlinien-StV deutlich unterschritten. Ein Tempolimit aus Lärmschutzgründen scheidet daher nach aktueller Vorschriftenlage aus.

Die vorgeschlagene Maßnahme eines Kreisels beim Friedhof wirkt indirekt lärmmin-dernd und kann nur außerhalb der Lärmaktionsplanung von den zuständigen Straßenbau- und Planungsbehörden auf Grundlage des jeweiligen Fachrechts geprüft werden. Der Maßnahmenvorschlag wurde Hessen Mobil zur Kenntnis und zur etwaigen Um-setzung übersandt.

10.4 Schwalm-Eder-Kreis

Der Schwalm-Eder-Kreis ist von zwei in Nord-Südrichtung verlaufenden Autobahnen betroffen (A 7 und A 49). Der Lückenschluss der A 49 bis zum Ohmtal-Dreieck (Anschluss an die A 5) ist noch nicht abgeschlossen. Der Bauabschnitt bis zur Anschlussstelle Schwalmstadt wurde im Jahr 2022 fertig gestellt. Die restlichen Bauabschnitte sollen noch in diesem Jahr für den Verkehr freigegeben werden.

Die B 254 ist zwischen Fulda und Felsberg ganztägig für LKW > 12 t zur Verhinderung von Mautverdrängungsverkehr und damit verbundenen Verkehrslärmbelastungen gesperrt.

Auf der B 3 besteht ein Fahrverbot für Fahrzeuge ab 3,5 t in der Zeit von 22.00 - 06.00 Uhr zwischen der A 49-Anschlussstelle Borken-Kerstenhausen und Cölbe (Einmündung der B 62). Ausgenommen sind Be- und Entlader der Landkreise Schwalm-Eder und Marburg-Biedenkopf.

Gleiches gilt für die L 3221 zwischen der A 7-Anschlussstelle Guxhagen und der A 49-Anschlussstelle Baunatal Süd (Grifte). Allerdings gilt hier das Durchfahrtsverbot für Lkw über 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht verbunden mit dem Zusatz „Lieferverkehr frei“ ganztägig.

Neben den o.g. Bundesautobahnen erfüllen im Schwalm-Eder-Kreis vor allem Bundes- und Landesstraßen das Kriterium der EU-Umgebungslärmrichtlinie für eine Hauptverkehrsstraße von 3 Mio. Fahrbewegungen im Jahr, welche hier im Lärmaktionsplan betrachtet werden. Bei Eingaben aus der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden auch Orte mit Lärminderungsvorschlägen außerhalb von Hauptverkehrsstraßen auf das Vorliegen eines Lärmkonfliktpunktes untersucht, da das Land Hessen freiwillig alle Straßen mit verfügbaren Verkehrszahlen kartiert hat.

Die Anliegergemeinden an der alten Bestandsstrecke der A 49 fordern Lärmschutzmaßnahmen nach den Maßgaben der Lärmvorsorge (Definition s. Kap. 3.4.1). Durch den Weiterbau und den geplanten Anschluss der Bundesautobahn (A) 49 an die A 5 wird sich das Verkehrsaufkommen weiter erhöhen und entspricht nicht mehr dem Stand zum Zeitpunkt der Planung der ersten nördlichen Abschnitte der A 49 von Kassel bis Borken-Neuental (Bauzeitraum: 70ziger Jahre bis 1994). Auf die Behandlung dieses Maßnahmenvorschlages wird in den gemeindebezogenen Kapiteln verzichtet, da die Straßenbauverwaltung die bundesweit gültigen Vorschriften berücksichtigen muss, wonach Lärmvorsorge nur bei Neu- und Ausbauprojekten anzuwenden ist. Aus Sicht des Lärmschutzes wäre es sinnvoll, die Grenzwerte der Lärmvorsorge auch auf Bestandsstrecken auszudehnen und dem aktiven Schallschutz hierbei den Vorrang zu geben. Auf eine derartige Änderung der Gesetzeslage oder Einzelfallentscheidung muss allerdings auf politischem Wege hingewirkt werden. Der Maßnahmenvorschlag wurde dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen zur Kenntnis gegeben.

Die vom HLNUG kartierten Straßen des Schwalm-Eder-Kreises können der folgenden Abbildung entnommen werden:

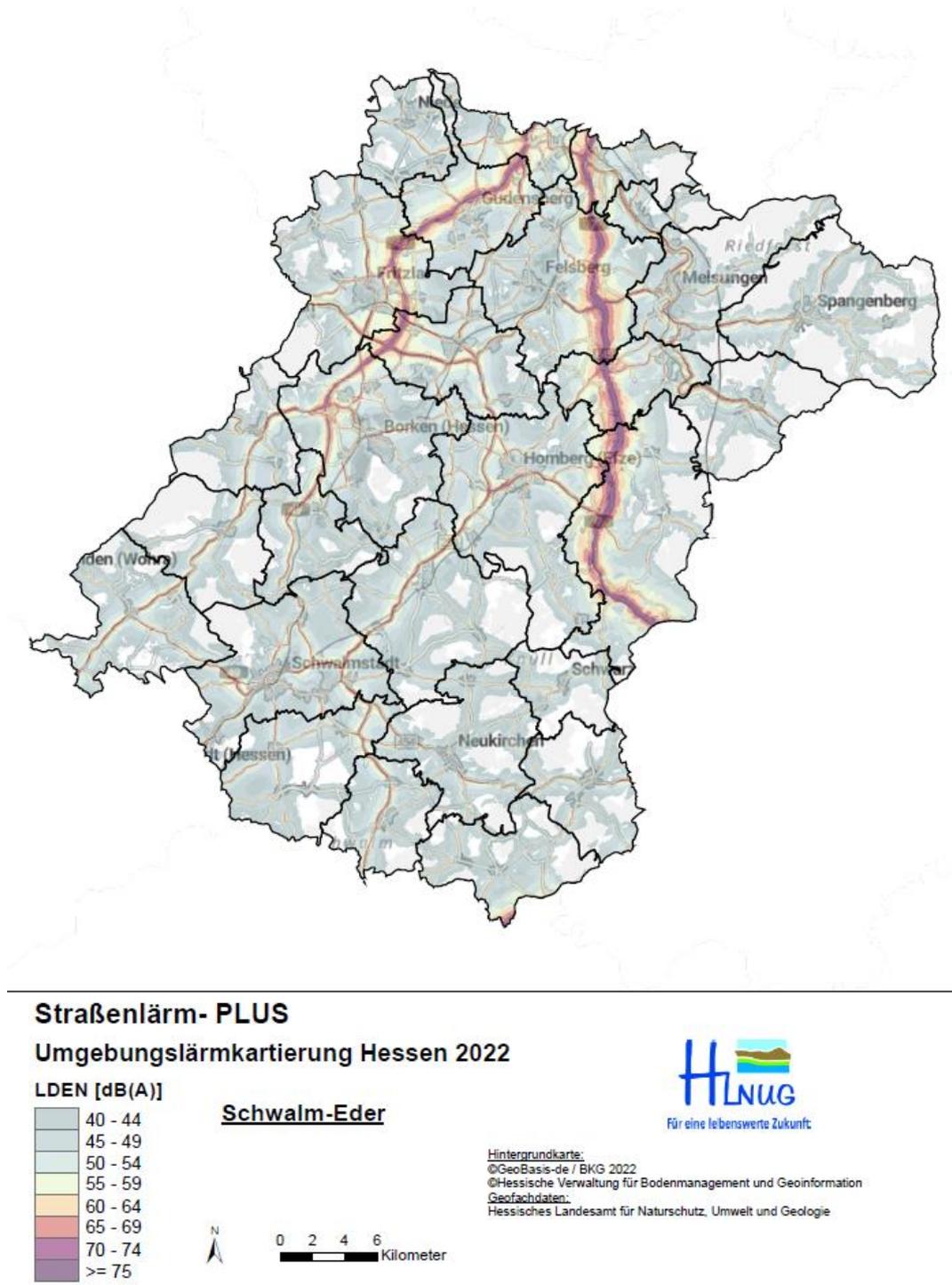


Abbildung 67: Lärmbelastung durch Straßen im Schwalm-Eder-Kreis

Im Schwalm-Eder-Kreis befinden sich 53 Lärmkonfliktpunkte, welche der Stärke des Lärmkonfliktpunktes nach absteigend (Lärmkennziffer Nachtzeitraum) in nachstehender Tabelle 144 aufgelistet sind. Über die Lärmkennziffer (LKZ) wird das Ausmaß der Lärmbelastung ausgedrückt. Sie ist eine Funktion der Anzahl von Betroffenen und der Höhe der Belastung. LDEN steht für den Lärmpegel ganztags und L_{Night} für nachts.

Tabelle 144: Lärmkonfliktpunkte im Schwalm-Eder-Kreis

Ort	Ortsteile	Lärmkonflikt	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Schwalmstadt	Treysa	B 454	468	368
Neukirchen	Kernstadt	B 454	340	499
Edermünde	Besse	L 3218	224	278
Melsungen	Kernstadt	L 3147	195	216
Melsungen	Kernstadt	B 83	194	184
Schwalmstadt	Treysa	Töpferweg	152	173
Edermünde	Holzhausen	A 49	138	270
Knüllwald	Remsfeld	A 7	125	291
Fritzlar	Kernstadt	B 450	110	163
Schwalmstadt	Ziegenhain	K 104	110	146
Edermünde	Grifte	L 3221	103	119
Schwalmstadt	Wiera	B 454	101	150
Wabern	Hebel	B 254	93	126
Körle	Kernort	B 83	86	122
Neukirchen	Riebelsdorf	B 454	85	123
Melsungen	Adelshausen	B 487	77	117
Homberg	Kernstadt / Holzhausen	B 323	72	100
Gudensberg	Dorla	A 49	65	124
Schwalmstadt	Ziegenhain	B 254 / B 454	57	88
Guxhagen	Kernort	A 7	55	150
Borken	Kerstenhausen	B 3	54	79
Edermünde	Holzhausen	L 3221	51	73
Malsfeld	Ostheim	A 7	44	120
Felsberg	Gensungen	B 253	40	18
Schwalmstadt	Treysa	L 3155	40	53
Wabern	Unshausen	B 254	40	55
Homberg	Lützelwig	B 254	39	58
Frielendorf	Kernort	B 254	38	55
Guxhagen	Kernort	K 4	32	41
Knüllwald	Völkershain	A 7	24	98
Wabern	Zennern	A 49	23	74
Melsungen	Kernstadt	K 142	22	31

Spangenberg	Kernstadt	B 487	19	45
Gudensberg	Kernstadt	A 49	18	82
Neukirchen	Rückershausen	B 454	13	20
Fritzlar	Ungedanken	B 253	12	20
Guxhagen	Kernort	B 83	12	24
Jesberg	Kernort	B 3	12	24
Gudensberg	Dissen	B 254	10	16
Frielendorf	Leimfeld	B 254	7	11
Frielendorf	Gebersdorf	B 254	7	8
Gudensberg	Dissen	A 49	4	48
Melsungen	Kernstadt/Obermelsungen	B 253	4	16
Schwalmstadt	Trutzhain	B 254 / B 454	4	10
Spangenberg	Schnellrode	B 487	4	11
Knüllwald	Wallenstein	A 7	4	18
Schwalmstadt	Niedergrenzebach	B 254 / B 454	3	7
Fritzlar	Kernstadt	L 3214	2	4
Felsberg	Heßlar	A 7	0	4
Spangenberg	Kernstadt	L 3227	0	1
Spangenberg	Bergheim	L 3225	0	1
Knüllwald	Immenhorst	A 7	0	8
Knüllwald	Reddinghausen	A 7	0	5

In den Städten Bad Zwesten, Niedenstein und Schwarzenborn sowie den Gemeinden Gilserberg, Morschen, Neuental, Oberaula, Ottrau, Schrecksbach und Willingshausen befinden sich entweder keine Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie oder keine Lärmkonfliktpunkte nach den Auslösekriterien dieses Lärmaktionsplans.

10.4.1 Stadt Borken

Die Stadt Borken mit ca. 12.600 Einwohnern liegt zentral im Schwalm-Eder-Kreis. Der Ortsteil Kerstenhausen befindet sich an der B 3 und ist ein Lärmkonfliktpunkt. Durch die A 49 wird in keinem Stadtteil ein Lärmkonfliktpunkt ausgelöst.

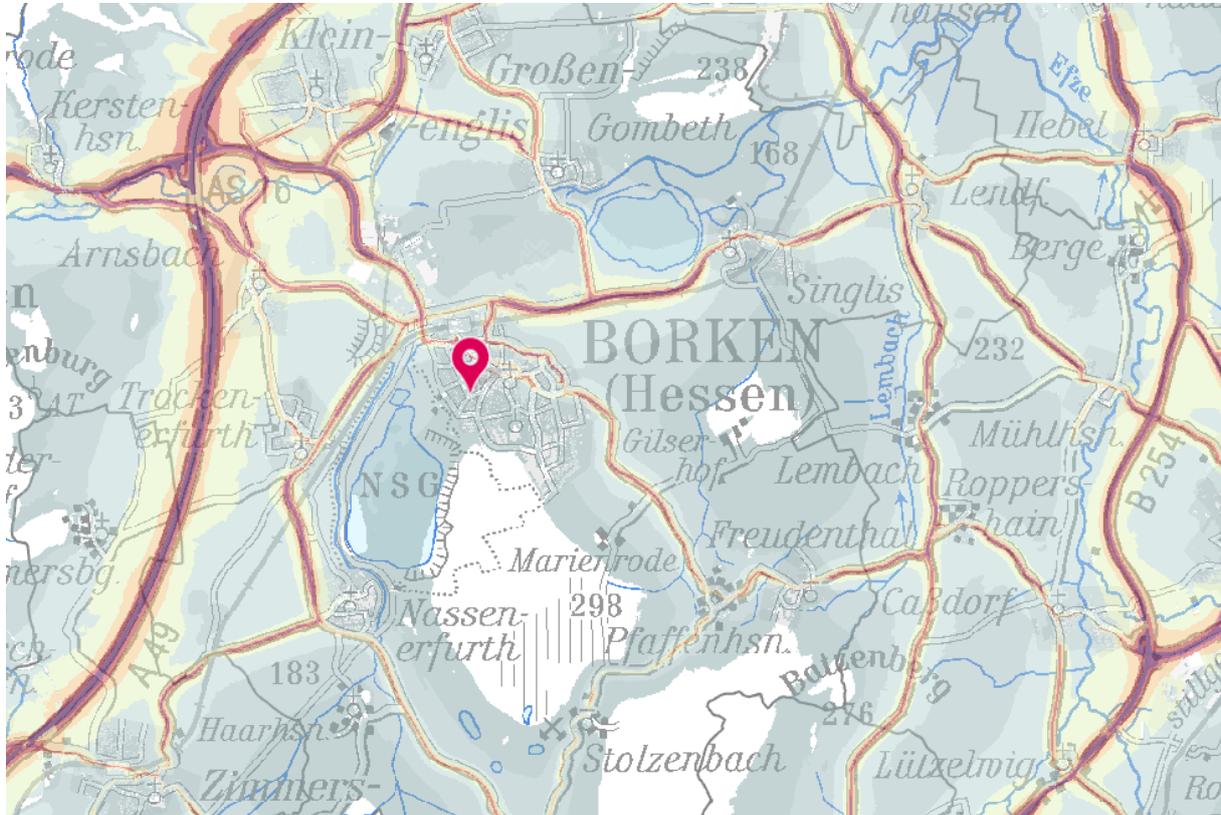


Abbildung 68: Straßenlärmkartierung im Bereich der Stadt Borken [Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁸⁵]

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 145: Anzahl von Personen in der Stadt Borken, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		53	35	29	20	1	138
Nachts (L_{Night})	34	38	23	1	0		96

⁸⁵ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Tabelle 146: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Stadt Borken (EU-Kartierung)

dB (A)	L_{DEN} ab 55	L_{DEN} ab 65	L_{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	1,1	0,2	0,0
Zahl der Wohnungen	63	22	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	26		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	7		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 147 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Stadt jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 147: Lärmkonfliktpunkte der Stadt Borken an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ LD	LKZ L_{Night}
Kerstenhausen	B 3 (TL 30 ganztags berücksichtigt)	54	79

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

In Borken-Kerstenhausen wurde mit Anordnung der unteren Straßenverkehrsbehörde des Schwalm-Eder-Kreises vom 21.09.2021 eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen angeordnet.

Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen keine Vorschläge seitens der Gemeinde oder der betroffenen Wohnbevölkerung für den vorgenannten Lärmkonflikt-punkt ein. Ab einer Lärmkennziffer von 250 wurden von der Lärmaktionsplanung eigene Vorschläge zur Lärminderung zur Diskussion gestellt. Dies ist im Bereich der Stadt Borken nicht der Fall. Zum Vorschlag von Lärmvorsorgemaßnahmen gegen den Lärm der A 49 wird auf die Ausführungen in der Einleitung des Kapitels Schwalm-Eder-Kreis verwiesen.

10.4.2 Stadt Felsberg

Die Stadt Felsberg mit ca. 10.600 Einwohner befindet sich westlich der A 7. Durch die A 7 wird lediglich ein (schwacher) Lärmkonfliktpunkt ausgelöst. Ein weiterer ist im Stadtteil Gensungen an der B 253 zu finden.

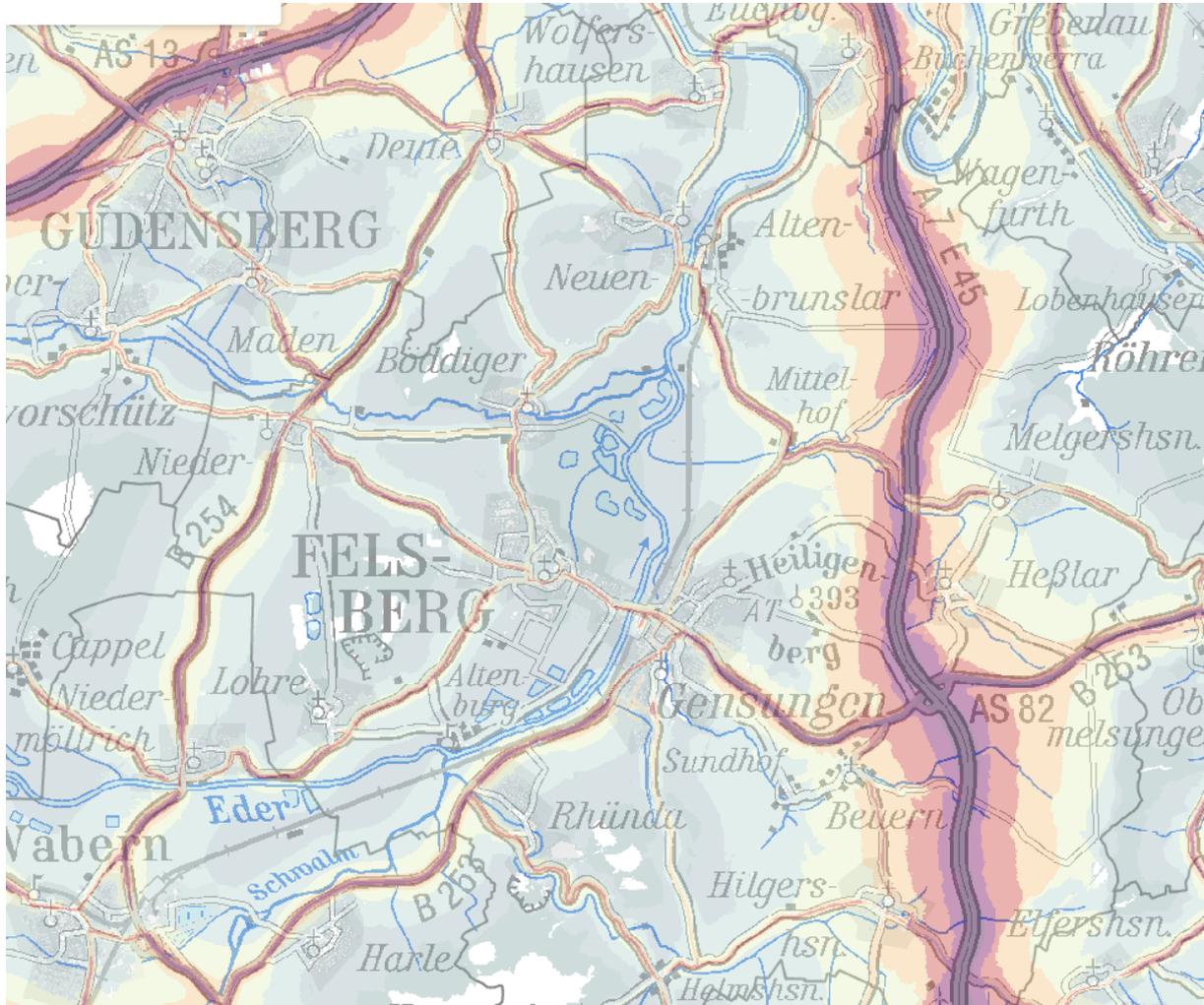


Abbildung 69: Straßenlärmkartierung im Bereich der Stadt Felsberg [Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁸⁶]

⁸⁶ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 148: Anzahl von Personen in der Stadt Felsberg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		340	170	0	0	0	510
Nachts (L_{Night})	316	47	0	0	0		363

Tabelle 149: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Stadt Felsberg (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	22,4	8,6	1,7
Zahl der Wohnungen	241	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	71		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	19		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 150 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Stadt jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 150: Lärmkonfliktpunkte der Stadt Felsberg an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ LD	LKZ L _{Night}
Gensungen	B 253 (TL 30 nachts berücksichtigt)	40	18
Heßlar	A 7 (TL 60/100 berücksichtigt)	0	4

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Stadtteil Gensungen wurde auf der Ortsdurchfahrt der B 253 mit Anordnung der unteren Straßenverkehrsbehörde des Schwalm-Eder-Kreises vom 26.05.2023 eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen angeordnet (Homberger Str. ab Einmündung Industriestraße bis Ortsausgang Vernouilletalallee in FR Melsungen).

Im Zuge der Erneuerung der Helterbachbrücke (A 7) wurde im Jahr 2019 eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h bzw. 60 km/h (LKW) eingeführt.

Die Teilortsumgehung von Felsberg der L 3220 ist Ende 2020 abgeschlossen worden. Damit konnte der Durchgangsverkehr in der Kernstadt reduziert werden.

Maßnahmenvorschläge

In der folgenden Tabelle sind die von der Kommune bzw. der betroffenen Wohnbevölkerung vorgeschlagenen Maßnahmenvorschläge aufgelistet.

Tabelle 151: Maßnahmenvorschläge aus der Stadt Felsberg

Gensungen	B 253 (Homberger Straße)	Tempolimit 30 km/h ganztägig, stationäre/mobile Blitzer
Altenbrunslar	A 7	Tempolimit 60 km/h für LKW und 120 km/h für PKW
Beuern	L 3435 (Hilgershäuser Straße)	Tempolimit 30 km/h
Gensungen	L 3223 (Kartäuser Straße)	Tempolimit 30 km/h mit Kontrolle

B 252 Gensungen (Homberger Straße)

Mit Datum vom 26. Mai 2023 wurde auf der B 253 in der Ortsdurchfahrt Gensungen (Homberger Str. ab Einmündung Industriestraße bis Ortsausgang Vernouilletallee in FR Melsungen) seitens der Straßenverkehrsbehörde des Schwalm-Eder-Kreises eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h nachts aus Lärmschutzgründen angeordnet. Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV sind für den Tageszeitraum unterschritten.

Das Polizeipräsidium Nordhessen hat am 1. August 2023 auf Anfrage, ob mobile Geschwindigkeitskontrollen vorgenommen bzw. verstärkt werden können, mitgeteilt, dass bislang keine Messstellen eingerichtet wurden. Messungen auch mit einem sogenannten „Trailer“ sind zukünftig, aufgrund der kürzlich angeordneten Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h, geplant. Mit den Messungen kann nach dem ordnungsgemäßen Aufbau der Beschilderung begonnen werden.

L 3435 Beuern, L 3223 Gensungen und A 7 Altenbrunslar

Es liegen keine Lärmkonfliktpunkte nach den Kriterien dieses Lärmaktionsplans vor (s. Kap. 9.3). Die Voraussetzungen für die Einrichtung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen sind nicht erfüllt. Die Maßnahmenvorschläge werden seitens der Lärmaktionsplanung nicht weiterverfolgt.

10.4.3 Stadt Fritzlar

Die an der Eder zwischen Kassel und Marburg gelegene Stadt Fritzlar (gut 15.000 Einwohner) liegt im Einflussbereich der A 49. Wegen der Entfernung zur Wohnbebauung wird durch die A 49 kein Lärmkonflikt ausgelöst. Städtische Lärmkonflikte liegen an der B 450, der L 3214 in der Kernstadt sowie der B 253 im Ortsteil Ungedanken.

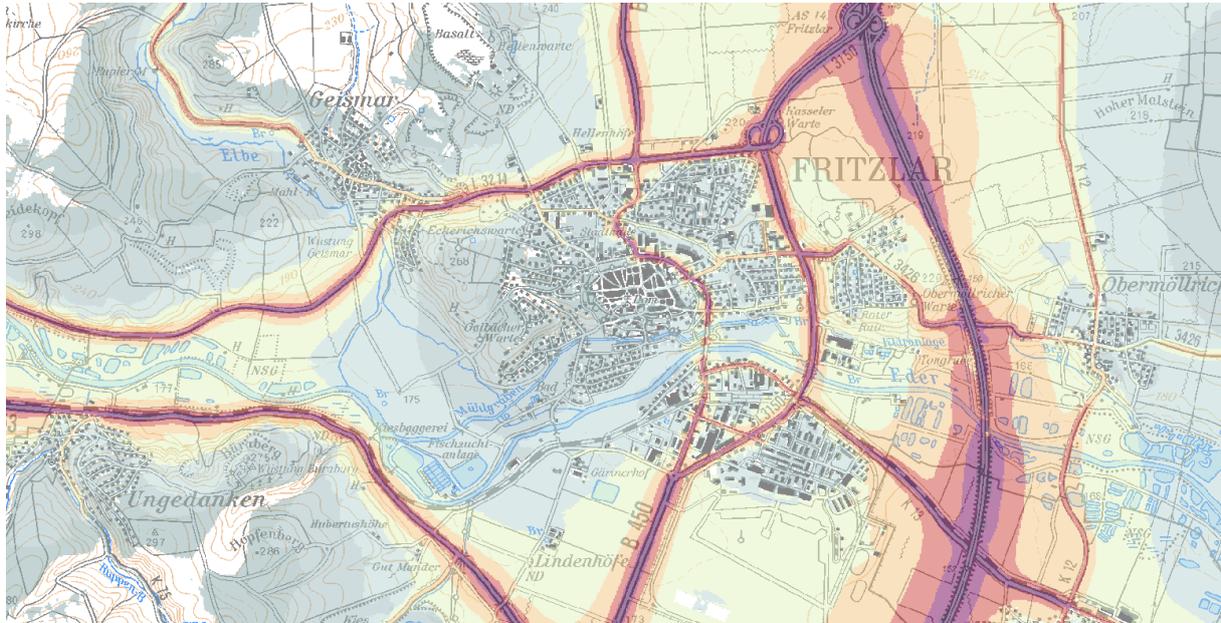


Abbildung 70: Straßenlärmkartierung im Bereich der Stadt Fritzlar [Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁸⁷]

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 152: Anzahl von Personen in der Stadt Fritzlar, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		680	278	70	21	0	1049
Nachts (L_{Night})	430	133	30	0	0		593

⁸⁷ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Tabelle 153: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Stadt Fritzlar (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	22,4	8,6	1,7
Zahl der Wohnungen	241	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	155		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	34		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 154 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Stadt jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 154: Lärmkonfliktpunkte der Stadt Fritzlar an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Kernstadt	B 450	110	163
Ungedanken	B 253	12	20
Kernstadt	L 3214	2	4

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich des Lärmkonfliktpunktes sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

In der folgenden Tabelle sind die von der Kommune bzw. der betroffenen Wohnbevölkerung vorgeschlagenen Maßnahmenvorschläge aufgelistet.

Tabelle 155: Maßnahmenvorschläge aus der Stadt Fritzlar

Kernstadt	B 450 (Gießener Straße)	Tempolimit 30
Kernstadt	L 3214	Tempolimit 50
Ungedanken	B 253	Tempolimit 30

Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen in der OD B 450 Kernstadt

Gemäß Verkehrslärberechnung Hessen Mobil vom 20. Juni 2023 sind die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV an keinem Wohngebäude überschritten. Aufgrund der fehlenden Erfolgsaussichten wurde auf einen Prüfauftrag zur Absenkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h im Nachtzeitraum bei der unteren Straßenverkehrsbehörde des Schwalm-Eder-Kreises verzichtet.

Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen in der OD B 253 Ungedanken und L 3214 Kernstadt

Nach Auswertung der Lärmkartierung sind an den Straßenzügen die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV deutlich unterschritten. Auf einen Prüfauftrag bei der zuständigen Verkehrsbehörde wird daher seitens der Lärmaktionsplanung auch in diesen Fällen verzichtet.

10.4.4 Stadt Gudensberg

Die Stadt Gudensberg befindet sich südlich von Kassel an der A 49 und hat gut 10.000 Einwohner. Durch die A 49 und die Ortsdurchfahrt der B 254 in Dissen werden Lärmkonfliktpunkte ausgelöst.



Abbildung 71: Straßenlärmkartierung im Bereich der Stadt Gudensberg
[Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁸⁸]

⁸⁸ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 156: Anzahl von Personen in der Stadt Gudensberg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		788	301	69	11	0	1169
Nachts (L_{Night})	485	190	40	0	0		715

Tabelle 157: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Stadt Gudensberg (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	13,2	4,2	1,0
Zahl der Wohnungen	555	37	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	169		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	42		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 158 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Stadt jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 158: Lärmkonfliktpunkte der Stadt Gudensberg an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L_{DEN}	LKZ L_{Night}
Dorla	A 49	65	124
Kernstadt	A 49	18	82
Dissen	A 49	4	48
Dissen	B 254	10	16

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich der Lärmkonfliktpunkte sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

In der folgenden Tabelle sind die von der Kommune bzw. der betroffenen Wohnbevölkerung vorgeschlagenen Maßnahmenvorschläge aufgelistet.

Tabelle 159: Maßnahmenvorschläge aus der Stadt Gudensberg

A 49	Kernstadt, Dorla und Dis- sen	Lärmvorsorge
A 49	Dorla	Lärmschutzwände, Lärmarmer Straßenbelag, Tempolimit, Be- pflanzung (Sichtschutz)
A 49	Kernstadt	Lärmschutzwände, -wall, lärmar- mer Straßenbelag, Tempolimit, Bepflanzung (Sichtschutz)
A 49	Kernstadt	Motorräder zu laut
A 49	Dissen	Lärmschutzwände, - wall, lärmar- mer Straßenbelag, Tempolimit, Bepflanzung (Sichtschutz)
Freiheit	Kernstadt	Verkehrssicherheit durch Fahr- radfahrer und Fußgänger gefähr- det, Fahrzeuge zu schnell
Bahnhofstraße	Kernstadt	Verkehrssicherheit durch Fahr- radfahrer gefährdet

A 49

Zum Vorschlag von Lärmvorsorgemaßnahmen gegen den Lärm der A 49 wird auf die Ausführungen in der Einleitung des Kapitels Schwalm-Eder-Kreis verwiesen.

Der Autobahn GmbH, Niederlassung Nordwest, wurden die Lärminderungsvorschläge übermittelt. Mit Schreiben vom 27. Juni 2023 teilt die Autobahn GmbH, Niederlassung Nordwest, mit, dass die aufgelisteten Maßnahmenvorschläge keine Nachweise der Anspruchsvoraussetzungen, der Wirksamkeit oder der Verhältnismäßigkeit enthalten.

Damit seien die Voraussetzungen für eine Umsetzung nach dem geltenden Fachrecht nicht erfüllt. Eine weitergehende Analyse würden die vorliegenden Unterlagen nicht zulassen, sodass für die beschriebenen Maßnahmenvorschläge derzeit kein Einvernehmen mit der Autobahn GmbH bestehe.

Weitere Hinweise des Schreibens der Autobahn GmbH vom 27. Juni 2023:

„Bei bestehenden Bundesfernstraßen können Lärmschutzmaßnahmen als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt werden. Lärmsanierung wird grundsätzlich nach Dringlichkeit im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt. Die Dringlichkeit ist nach dem Grad der Betroffenheit zu beurteilen, insbesondere nach der Stärke der Lärmbelastung der schutzbedürftigen Nutzung, der Anzahl der Betroffenen und der Art des Gebietes. Aktuell befasst sich eine Arbeitsgruppe der Autobahn GmbH damit, für das gesamte Autobahnnetz eine eigene Lärmkartierung auf Basis der RLS-19 als Grundlage für eine solche Dringlichkeitsreihung herzustellen. Aufgrund der Größe des Netzes, der sehr unterschiedlichen Datenverfügbarkeit in den einzelnen Ländern und anderer vorrangiger Aufgaben (insbesondere zum Erhalt der Infrastruktur) ist derzeit nicht absehbar, wann hier mit konkreten Ergebnissen zu rechnen ist. Parallel zur laufenden Bearbeitung der Dringlichkeitsreihung kann eine Lärmsanierung an bekannten Hotspots im Rahmen der verfügbaren Ressourcen durchgeführt werden. Darüber hinaus wird bei Straßenbaumaßnahmen, die keine wesentliche Änderung darstellen, geprüft, ob dort die Lärmsanierung vorgezogen werden kann. Das betrifft insbesondere grundhafte Erneuerungen. Bei reinen Decksanierungen werden Lärm Aspekte bei der Wahl der Deckschicht berücksichtigt.“

Geschwindigkeitsbeschränkungen A 49

Die o.g. Vorschläge für Geschwindigkeitsbeschränkungen wurden am 5. Juli 2023 an Autobahnverkehrsbehörde übermittelt.

Die Autobahnverkehrsbehörde teilt mit Schreiben vom 17. Juli 2023 mit, dass die entsprechenden Nachweise (lärmetechnische Untersuchungen) vorzulegen sind. Die Berechnung der Lärmaktionsplanung mithilfe des Lärmberechnungsprogramms ODEN ergab keine Richtwertüberschreitungen der Lärmschutzrichtlinien-StV. Der Vorschlag wird seitens der Autobahnverkehrsbehörde daher derzeit nicht weiterverfolgt.

Motorradlärm

Der Lärm von Motorrädern liegt nicht im Einflussbereich der Lärmaktionsplanung. Siehe dazu auch Kapitel 5.4.5.

Innerstädtische Straßen

Es liegen keine Lärmkonfliktpunkte vor. Die Maßnahmenvorschläge betreffen das Thema Verkehrssicherheit und werden von hier aus nicht weiterverfolgt.

10.4.5 Stadt Homberg (Efze)

Die Stadt Homberg (Efze) ist die Kreisstadt des Schwalm-Eder-Kreises. Sie weist knapp 14.500 Einwohner auf.

Die B 323 verursacht einen Lärmkonfliktpunkt, der sowohl die Kernstadt als auch den auf der anderen Straßenseite gelegenen Ortsteil Holzhausen betrifft. Die B 254 verläuft durch den Ortsteil Lützelwig, wodurch der zweite Lärmkonfliktpunkt ausgelöst wird.

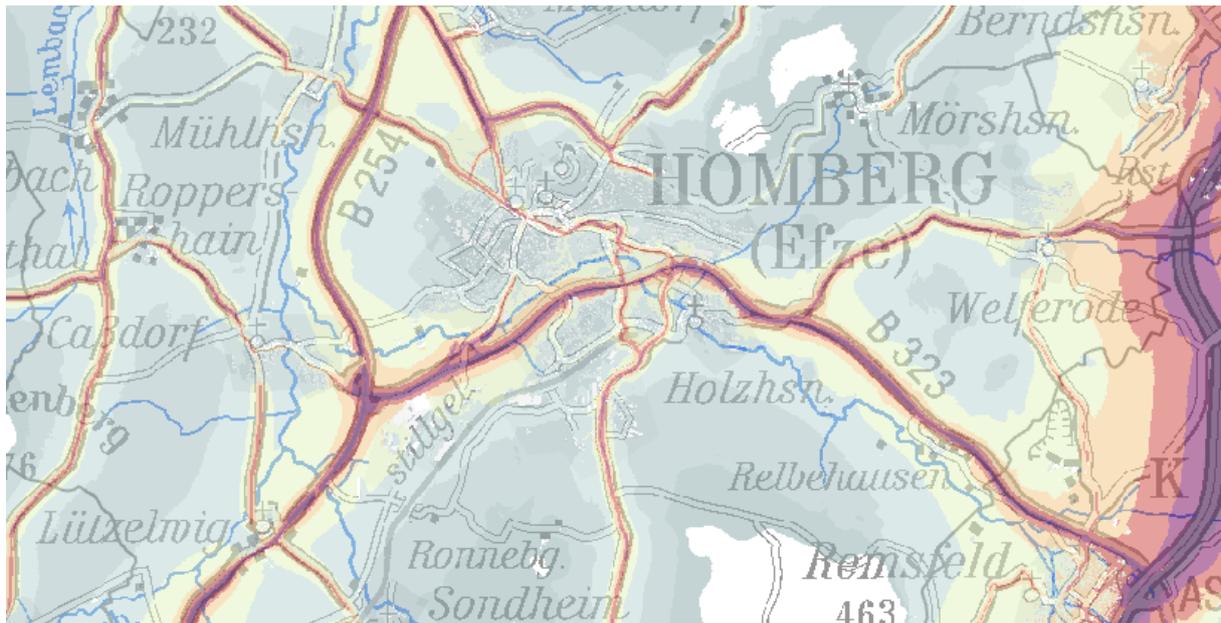


Abbildung 72: Straßenlärmmkartierung im Bereich der Stadt Homberg (Efze)
 [Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁸⁹]

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 160: Anzahl von Personen in der Stadt Homberg (Efze), die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		178	18	24	7	0	227
Nachts (L_{Night})	61	32	7	0	0		100

⁸⁹ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Tabelle 161: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Stadt Homberg (Efze) (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	7,4	1,3	0,2
Zahl der Wohnungen	106	14	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	33		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	6		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 162 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Stadt jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 162: Lärmkonfliktpunkte der Stadt Homberg/Efze an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Kernstadt / Holzhausen	B 323	72	100
Lützelwig	B 254	39	58

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich der Lärmkonfliktpunkte sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Auf Initiative der Stadt Homberg wurde eine Verkehrslärmberechnung bei Hessen Mobil für die OD der B 254 in Lützelwig veranlasst und mit Datum vom 17.11.2022 vorgelegt. Es wurden keine Richtwertüberschreitungen der Lärmschutzrichtlinien-StV festgestellt. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen

wurde daher nicht beantragt. Betroffene Wohnungseigentümer können bei Hessen Mobil einen Antrag auf Bezuschussung von Lärmschutzfenstern stellen.

Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen keine Vorschläge seitens der Stadt oder der betroffenen Wohnbevölkerung für die beiden Lärmkonfliktpunkte ein. Ab einer Lärmkennziffer von 250 wurden von der Lärmaktionsplanung eigene Vorschläge zur Lärminderung zur Diskussion gestellt. Dies ist im Bereich der Stadt Homberg nicht der Fall.

10.4.6 Stadt Melsungen

Die Stadt Melsungen liegt an der Fulda zwischen Kassel und Bad Hersfeld und hat gut 13.900 Einwohner. Aufgrund der verkehrsgünstigen Lage u.a. an drei Bundesstraßen müssen einige Lärmkonfliktpunkte festgestellt werden.

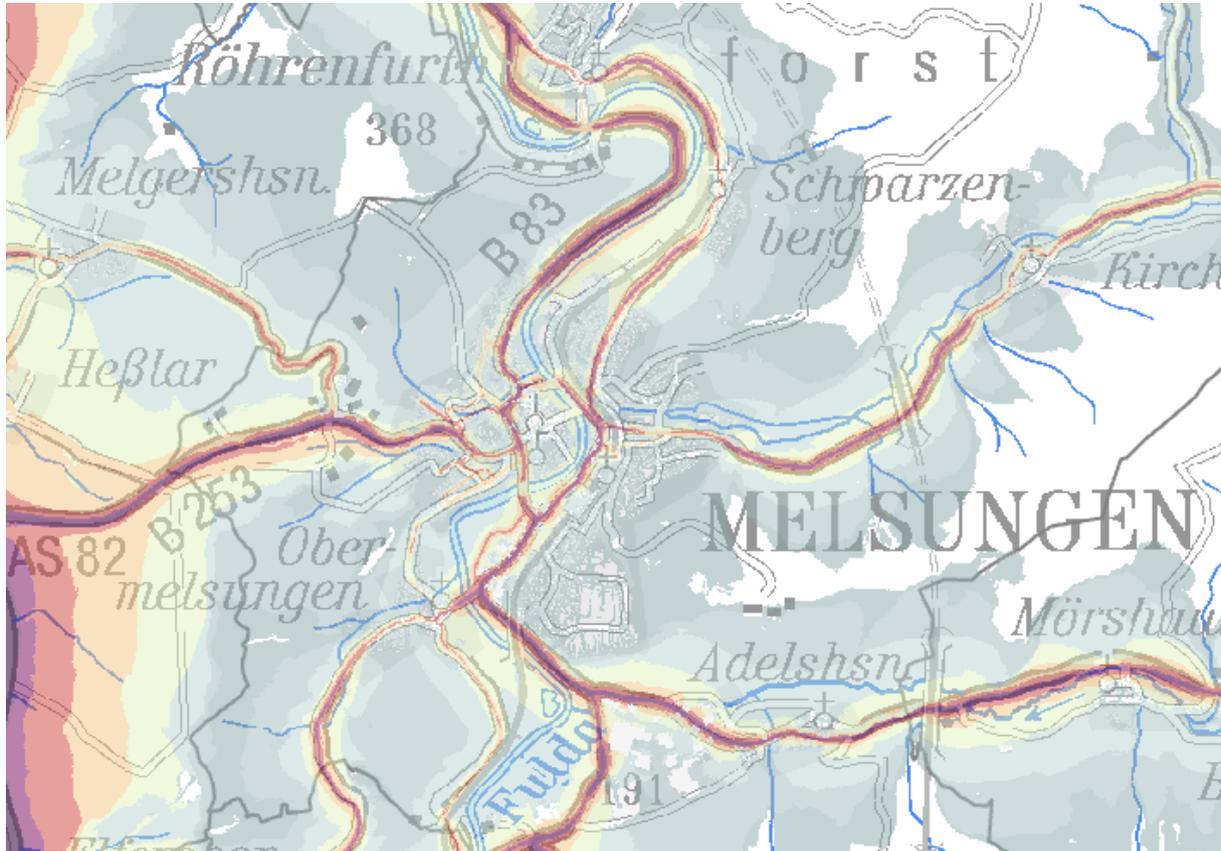


Abbildung 73: Straßenlärmkartierung im Bereich der Stadt Melsungen [Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁹⁰]

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 163: Anzahl von Personen in der Stadt Melsungen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		369	168	156	57	0	750
Nachts (L_{Night})	187	152	82	0	0		421

⁹⁰ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Tabelle 164: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Stadt Melsungen (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	3,0	0,8	0,1
Zahl der Wohnungen	356	101	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	1	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	130		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	28		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 165 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Stadt jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 165: Lärmkonfliktpunkte der Stadt Melsungen an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Kernstadt	L 3147 (Bahnhofstr. / Carl-Braun-Straße)	195	216
Kernstadt	B 83	194	184
Adelshausen	B 487	77	117
Kernstadt	K 142 (Huberg)	22	31
Kernstadt/Obermelsungen	B 253	4	16

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen**Kernstadt B 83**

Am 29.05.2020 wurde eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zwischen der Kasseler Straße 72 und der St.-Georg-Straße vor dem Grundstück „Am Forstgarten 1“ durch die untere Straßenverkehrsbehörde angeordnet.

Adelshausen B 487

Im Jahr 2023 wurde mit dem Ausbau der Ortsdurchfahrt seitens der Stadt Melsungen und Hessen Mobil begonnen. Dabei werden die Gehwege am südlichen Ortsausgang auf einen Querschnitt von 2,5 m verbreitert. Am nördlichen Ortsausgang werden auf einem Großteil der Strecke ebenso breite neue Fußgängerwege angelegt.

Als Straßendeckbelag ist ein AC 8 DS vorgesehen, welcher eine lärmmindernde Wirkung von 1,9 dB(A) für LKW und 2,7 dB(A) für PKW aufweist.

Im Bereich der Einmündung Aueweg wird ein Fahrbahnteiler eingebaut, der der Querung von Fußgängern und von Radfahrern auf dem R 12 dient. Als Nebeneffekt kann der Fahrbahnteiler auch eine geschwindigkeitsreduzierende Wirkung entfalten.

Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen keine Vorschläge seitens der Gemeinde oder der betroffenen Wohnbevölkerung für den vorgenannten Lärmkonflikt-punkt ein. Ab einer Lärmkennziffer von 250 wurden von der Lärmaktionsplanung eigene Vorschläge zur Lärmminderung zur Diskussion gestellt. Dies ist im Bereich der Stadt Melsungen nicht der Fall.

10.4.7 Stadt Neukirchen (Knüllwald)

Die Stadt Neukirchen (gut 7.000 Einwohner) befindet sich an der B 454 zwischen dem Kirchheimer Dreieck und der Stadt Schwalmstadt-Treysa am südlichen Rande des Knüllwaldes. Die Fahrbewegungen auf der B 454 sind gemäß Lärmkartierung des HLNUG 2022 deutlich unter 3 Mio. Es liegt daher keine Hauptverkehrsstraße nach EU-Umgebungslärmrichtlinie vor. Aufgrund von Anregungen werden an den Ortsdurchfahrten der B 454 Lärmkonfliktpunkte identifiziert.



Abbildung 74: Straßenlärmkartierung im Bereich der Stadt Neukirchen [Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁹¹]

Aufgrund der fehlenden Hauptverkehrsstraßen gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie liegt keine Belasteten-Statistik vor.

In der nachfolgenden Tabelle 166 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Stadt jeweils für Ganzttag (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

⁹¹ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Tabelle 166: Lärmkonfliktpunkte der Stadt Neukirchen an Nebenstraßen

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Kernstadt	B 454	340	499
Riebelsdorf	B 454	85	123
Rückershausen	B 454	13	20

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Bei der im Jahr 2021 fertig gestellten Straßendeckenerneuerung auf der B 454 in den Stadtteilen Rückershausen, Riebelsdorf und der Kernstadt wurde eine lärmarme Asphaltdeckschicht (AC 8 D S) eingebaut, für die eine Lärmpegelminderung für PKW von 2,7 und für LKW von 1,9 dB(A) angenommen werden kann.

Die Stadt Neukirchen plant derzeit die Umgestaltung der OD B 454 in der Kernstadt, wobei der Verkehrsraum neu aufgeteilt werden soll. Ausnahme wird der Geschäftsstraßenbereich sein, bei dem aufgrund der notwendigen Stellplätze eine separate Verkehrsführung des Radverkehrs nicht möglich ist. In diesem ca. 280 m langen Teilstück soll es daher aus Verkehrssicherheitsgründen einen Tempo 30 Bereich geben, der als Nebeneffekt lärmindernd wirkt.

Mit Schreiben vom 28. November 2022 hat die untere Straßenverkehrsbehörde des Schwalm-Eder-Kreises für den Stadtteil Riebelsdorf eine Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h aus Lärmschutzgründen im Nachtzeitraum zwischen 22 und 6 Uhr angeordnet.

Eine von der unteren Straßenverkehrsbehörde in Auftrag gegebene schalltechnische Berechnung für Rückershausen (Hessen Mobil vom 26.03.2024) hat ergeben, dass die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV nicht erreicht bzw. nicht überschritten werden. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen wird daher im Stadtteil Rückershausen nicht angeordnet.

Maßnahmenvorschläge

Bei der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung der Runde 4 wurde der Vorschlag für eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen in den Ortsdurchfahrten der B 454 angeregt. Die Ablehnung der Maßnahme für die Kernstadt seitens des Ortsbeirats (s. Runde 3) hat weiterhin Bestand. Stattdessen soll die Straße umgestaltet und ein Abschnitt mit Tempo 30 aus Verkehrssicherheitsgründen eingerichtet werden (s. geplante Maßnahmen).

10.4.8 Stadt Schwalmstadt

Die im südlichen Schwalm-Eder-Kreis gelegene Stadt Schwalmstadt ist ein Zusammenschluss der ehemals eigenständigen Städte Treysa und Ziegenhain und zählt knapp 18.500 Einwohner. Die B 454 verläuft durch die Stadtteile Wiera, Treysa und Ziegenhain. Die B 254 trennt die Stadtteile Ziegenhain und Niedergrenzebach und verläuft südlich des Stadtteils Trutzhain. In Wiera und Treysa entstehen durch die B 454 zwei Lärmkonfliktpunkte. Ziegenhain, Niedergrenzebach und Trutzhain sind vom Verkehrslärm des Bundesstraßenabschnittes betroffen, auf dem die B 254 und die B 454 gebündelt verläuft und werden als jeweils ein Lärmkonfliktpunkt definiert. Da für die Landgraf-Philipp-Straße (K 107) und die Sachenhäuser Straße (L 3155) Maßnahmevorschläge eingebracht wurden, sind sie erfolgreich auf das Vorliegen eines Lärmkonfliktpunktes untersucht worden. Der Töpferweg in Treysa weist laut Lärmkartierung eine tägliche Verkehrsbelastung 10.471 Fahrzeugen auf und ist somit eine Hauptverkehrsstraße nach EU-Umgebungslärmrichtlinie bzw. ein starker Lärmkonfliktpunkt. Ob dies korrekt ist oder ob die Verkehrsbelastung eigentlich der Bahnhofstraße zuzuordnen wäre kann von hier aus nicht beurteilt werden.

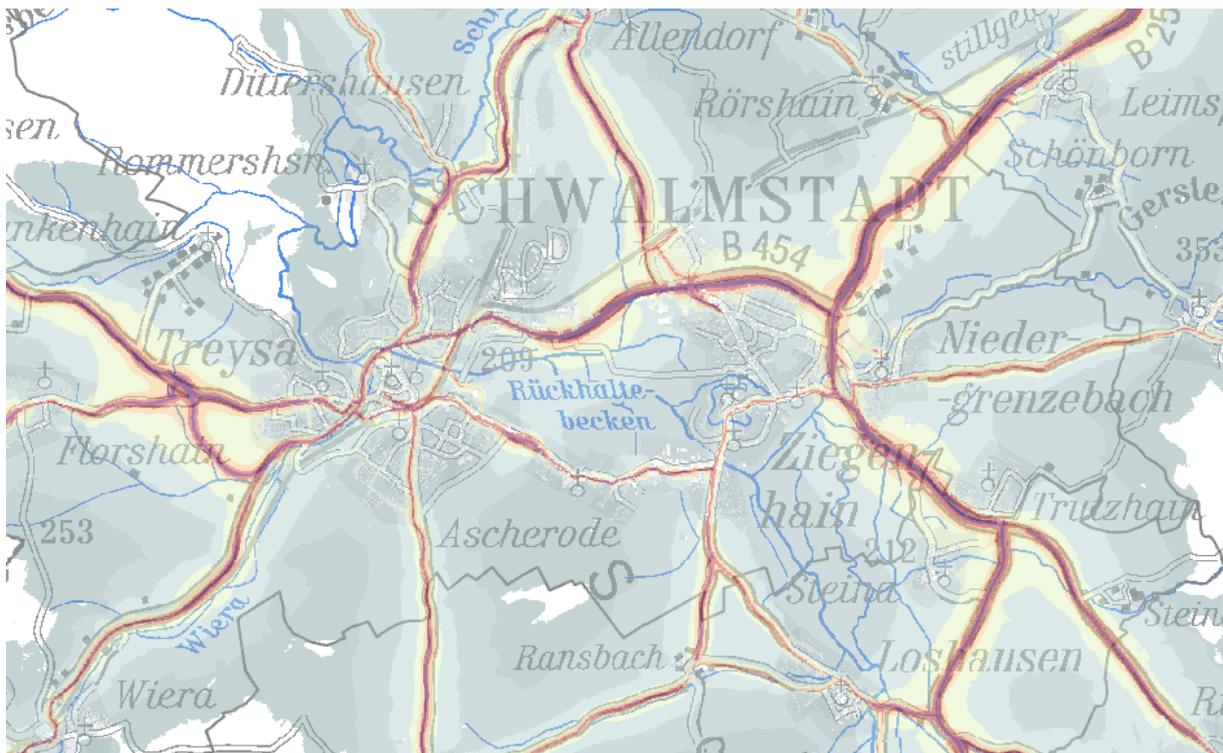


Abbildung 75: Straßenlärmkartierung im Bereich der Stadt Schwalmstadt
[Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁹²]

⁹² Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 167: Anzahl von Personen in der Stadt Schwalmstadt, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		481	373	345	145	0	1344
Nachts (L_{Night})	412	365	128	0	0		905

Tabelle 168: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Stadt Schwalmstadt (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	4,7	1,0	0,2
Zahl der Wohnungen	639	233	0
Zahl der Krankenhausgebäude	4	0	0
Zahl der Schulgebäude	2	2	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	252		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	59		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 169 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Stadt jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegeln ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 169: Lärmkonfliktpunkte der Stadt Schwalmstadt an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL und *Nebenstraßen

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Treysa	B 454 (TL 30 nachts berücksichtigt)	468	368
Treysa	Töpferweg	152	173
Wiera	B 454	101	150
Ziegenhain	*K 104 (Landgraf-Philipp-Straße)	110	146
Ziegenhain	B 254 / B 454	57	88
Treysa	*L 3155 (Sachsenhäuser Straße)	40	53
Trutzhain	B 254 / B 454	4	10
Niedergrenzebach	B 254 / B 454	3	7

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Die B 454 hat seit Inbetriebnahme des neuen Bauabschnittes der A 49 eine Zubringerfunktion für die Anschlussstelle in Schwalmstadt. Aufgrund der Verkehrszunahme werden und wurden für die Anlieger Schallschutzfenster nach Lärmvorsorgemaßgabe finanziert.

Mit Datum vom 10.11.2020 hat die untere Straßenverkehrsbehörde des Schwalm-Eder-Kreises eine Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h nachts in Treysa zwischen Friedrich-Ebert-Straße 55 und Ortsausgang Fahrtrichtung Wiera angeordnet.

Maßnahmenvorschläge

In der folgenden Tabelle sind die von der Kommune bzw. der betroffenen Wohnbevölkerung vorgeschlagenen Maßnahmenvorschläge aufgelistet.

Tabelle 170: Maßnahmenvorschläge aus der Stadt Schwalmstadt

B 454	Treysa	Blitzer
B 454	Wiera	Tempolimit 30
K 104	Ziegenhain (Landgraf-Philipp-Straße)	Tempolimit 30
L 3155	Treysa (Sachsenhäuser Straße)	Tempolimit 30

B 454 Treysa

Auf Basis von Verkehrsmengenerhebungen nach Eröffnung der Autobahn-Anschlussstelle Treysa sollte eine Neuberechnung angestoßen werden, um zu prüfen, ob die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen auch am Tage vorliegen. Nach Information der unteren Straßenverkehrsbehörde vom Januar 2024 des Schwalm-Eder-Kreises lagen diese noch nicht vor.

Die Stadt Schwalmstadt wird sich in Absprache mit dem zuständigen Ordnungsbehördenbezirk um die Einrichtung eines stationären Blitzers bemühen. (Auskunft vom 12.02.2024)

B 454 Wiera

Auf Initiative der Stadt Schwalmstadt erfolgte durch Hessen Mobil eine Verkehrslärberechnung für Ortsdurchfahrt Wiera der B 454. Diese liegt seit 31. März 2022 vor. Da es im Rahmen der lärmtechnischen Überprüfung zu keinerlei Überschreitungen der Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV kam, liegen die rechtlichen Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbeschränkung nicht vor. Eine erneute schalltechnische Berechnung durch Hessen Mobil vom 9. Mai 2023 bestätigt das Ergebnis vom März 2022. Die für die Berechnungen verwendeten Verkehrszahlen stammen aus der Bundeswegeverkehrszählungen von 2015 und 2021, also vor Eröffnung der A 49 Anschlussstelle Schwalmstadt im Juni 2022. Nach Vorliegen neuer Verkehrsmengenerhebungen sollte eine Neuberechnung angestoßen werden.

L 3155 Treysa (Sachsenhäuser Straße)

Die Berechnung der Verkehrslärmbelastung für die L 3155 im Stadtteil Treysa vom 16. Mai 2023 zeigt, dass die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV unterschritten werden. Die rechtlichen Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbeschränkung liegen somit nicht vor. Die für die Berechnung verwendeten Verkehrszahlen stammen aus der Bundeswegeverkehrszählung von 2021, also vor Eröffnung der A 49 Anschlussstelle Schwalmstadt im Juni 2022. Nach Vorliegen neuer Verkehrsmengenerhebungen sollte eine Neuberechnung vorgenommen werden.

K 104 Schwalmstadt Ziegenhain (Landgraf-Philipp-Straße)

Nach Auswertung der Lärmkartierung sind an den Straßenzügen die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV deutlich unterschritten. Auf einen Prüfauftrag bei der zuständigen Verkehrsbehörde wird daher seitens der Lärmaktionsplanung auch in diesem Falle verzichtet.

10.4.9 Stadt Spangenberg

Die Kleinstadt Spangenberg mit ca. 6.100 Einwohnern liegt im Nordosten des Schwalm-Eder-Kreises, 35 km von Kassel entfernt. Aufgrund von Anregungen im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung werden zwei Lärmkonfliktpunkte in den Ortsdurchfahrten der B 487 und zwei sehr schwache Lärmkonfliktpunkte an den Landesstraßen L 3225 und L 3227 identifiziert.

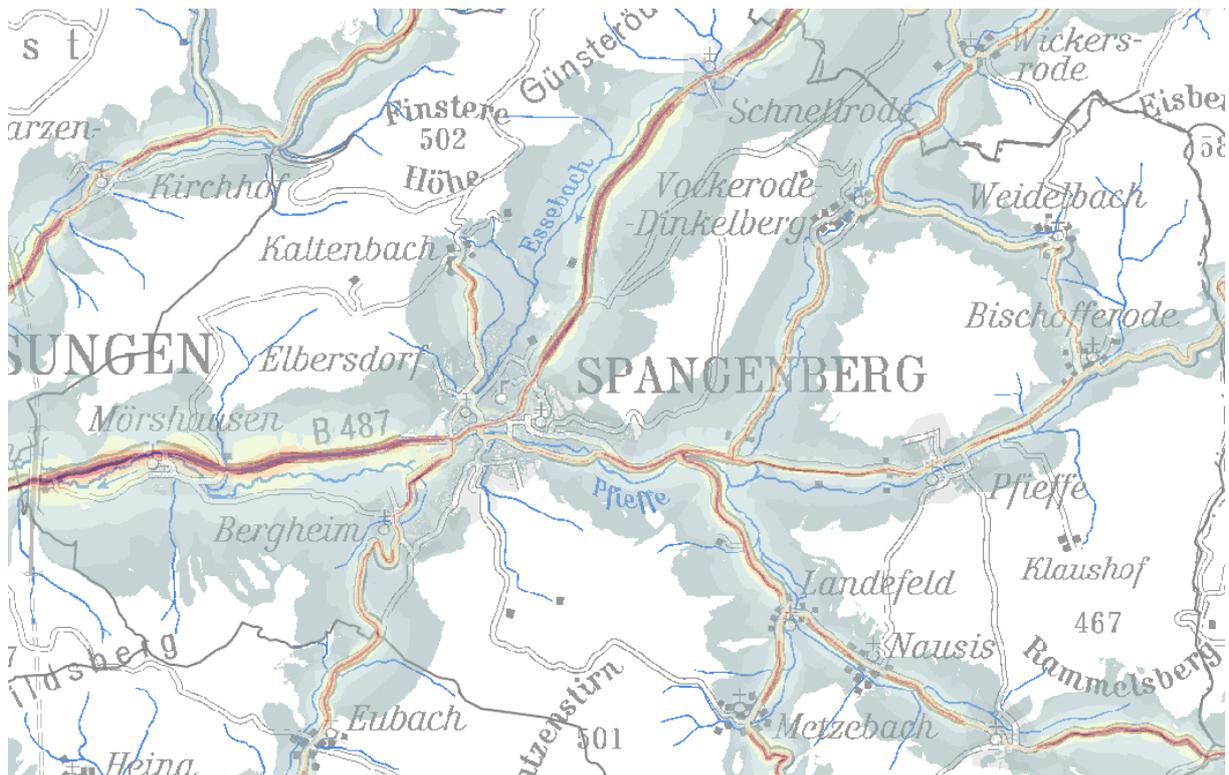


Abbildung 76: Straßenlärmkartierung im Bereich der Stadt Spangenberg
[Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁹³]

Aufgrund der fehlenden Hauptverkehrsstraßen gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie liegt keine Belasteten-Statistik vor.

In der nachfolgenden Tabelle 171 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Stadt jeweils für Ganzttag (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude

⁹³ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 171: Lärmkonfliktpunkte in der Stadt Spangenberg an Nebenstraßen

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L_{DEN}	LKZ L_{Night}
Kernstadt	B 487	19	45
Schnellrode	B 487	4	11
Kernstadt	L 3227	0	1
Bergheim	L 3225	0	1

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich der Lärmkonfliktpunkte sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

In der folgenden Tabelle sind die von der Kommune bzw. der betroffenen Wohnbevölkerung vorgeschlagenen Maßnahmenvorschläge aufgelistet.

Tabelle 172: Maßnahmenvorschläge aus der Stadt Spangenberg

B 487 Kernstadt	LKW-Fahrverbot (zumindest Nachtfahrverbot)
B 487 Kernstadt	Fester Blitzer zusätzlich aus Richtung Melsungen
B 487 Kernstadt	Mautgebühr für LKW
B 487 Kernstadt	Tempolimit 30 km/h nachts, ganztags
B 487 Kernstadt	Ampel / Zebrastreifen im oberen Ort
B 487 Kernstadt	Straßensanierung
B 487 Kernstadt	Bauliche Verkehrsberuhigung (Blumenkübel, Bremsschwellen..)
B 487 Kernstadt	Kreisel am Ortseingang
B 487 Schnellrode	Fahrbahnverengung
B 487 Schnellrode	Mauterfassung für LKW
B 487 Schnellrode	Tempolimit 30 km/h
B 487 Schnellrode	Fußgängerüberweg oder Ampel
B 487 Schnellrode	Blitzer an beiden Ortseingängen, die in beide Richtungen blitzen
B 487 Schnellrode	Mauterhebung
B 487 Schnellrode	Nachtfahrverbot für LKW
L 3227 Kernstadt (Jahnstraße)	Straßensanierung
L 3227 Kernstadt (Jahnstraße)	fester Blitzer
L 3225 Bergheim (Eubacher Straße)	LKW-Fahrverbot

Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen und LKW-Fahrverbote

Für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sind im hessischen Verwaltungsvollzug die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV maßgebend. Nach den Verkehrslärberechnungen von Hessen Mobil vom 19.02.2021 und 26.05.2023 sind die Richtwerte an keinem Gebäude im Bereich der B 487 in der Kernstadt, weder für den Tages- noch den Nachtzeitraum, überschritten. Anträge auf Geschwindigkeitsbeschränkung oder LKW-Fahrverbote aus Lärmschutzgründen bei der zuständigen unteren Verkehrsbehörde des Schwalm-Eder-Kreises haben daher derzeit keine Aussicht auf Erfolg.

Die Gefällestrecke auf der B 487 in der Kernstadt (Einmündung Neustadt bis Ortsausgang Richtung Hessisch Lichtenau) ist aus Verkehrssicherheitsgründen seit dem Jahr 2006 für Kraftfahrzeuge > 3,5 t ganztägig auf 30 km/h begrenzt.

Gemäß Antwort des HMWEVW vom 4. April 2023 auf eine kleine Anfrage des Abgeordneten Günter Rudolph vom 8. März 2023 (Drucksache 20/10708) liegen die Voraussetzungen für die Anordnung von lärmschutzbedingten Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der B 487 in der Ortsdurchfahrt Spangenberg nicht vor. Daher kommt auch ein lärmschutzbedingtes Durchfahrtsverbot für LKW nachts als striktere Maßnahme derzeit nicht in Betracht.

Nach Auswertung der Lärmkartierung sind die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV an den Straßenzügen der restlichen Lärmkonfliktpunkte deutlich unterschritten. Auf Prüfaufträge bei der zuständigen Verkehrsbehörde wird daher seitens der Lärmaktionsplanung auch in diesem Falle verzichtet.

Feste Blitzer

Die Beantragung eines stationären Blitzers aus Lärmschutzgründen durch die Gemeinde bei der Hessischen Hochschule für öffentliches Management und Sicherheit ist erst nach Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen möglich. Zudem muss die zuständige Kommune durch verdeckt erhobene Verkehrsdaten nachweisen, dass die aus Lärmschutzgründen angeordneten Höchstgeschwindigkeiten nicht eingehalten werden.

Bauliche verkehrsberuhigende Maßnahmen mit indirekt lärmindernder Wirkung

Hessen Mobil wurden folgende Maßnahmenvorschläge übermittelt:

Kreisel am Ortseingang, Straßensanierung, Ampel / Zebrastreifen im oberen Ort und bauliche Verkehrsberuhigung (Blumenkübel, Bremsschwellen) für die B 487 in der Kernstadt, Fahrbahnverengung, Fußgängerüberweg oder Ampel für die B 487 im Stadtteil Schnellrode und Straßensanierung auf der L 3227 in der Kernstadt.

Diese Maßnahmen können nur außerhalb der Lärmaktionsplanung von den zuständigen Straßenbau- und Planungsbehörden auf Grundlage des jeweiligen Fachrechts geprüft werden. Die Maßnahmenvorschläge wurde Hessen Mobil zur Kenntnis und zur etwaigen Umsetzung übersandt.

Mauterhebung

Seit dem 1. Juli 2018 gilt für LKW über 7,5 Tonnen eine Mautpflicht auf allen Bundesstraßen.

Das LKW-Mautsystem in Deutschland basiert auf einer Kombination von Satelliten- und Mobilfunktechnologie. Für die Mauterhebung sind keine Mauterfassungsstellen an den Autobahnen oder Bundesstraßen nötig. Die aktuell 620 Mautkontrollsäulen auf Bundesstraßen (entsprechend den Maut-Kontrollbrücken auf Autobahnen) kontrollieren lediglich die Einhaltung der Maßnahme. Zusätzlich kommen dafür mobile Kontrollen des Bundesamtes für Logistik und Mobilität mit speziell ausgerüsteten Fahrzeugen (aktuell 320 Stück) zum Einsatz. Damit wird gemäß Informationslage der Lärmaktionsplanung hinreichend verhindert, dass Streckenabschnitte zwecks Umgehung der Maut genutzt werden.

10.4.10 Gemeinde Edermünde

Edermünde befindet sich südlich der Stadt Kassel im Mündungsbereich der Eder in die Fulda. Die Gemeinde hat knapp 7.500 Einwohner. Im Ortsteil Besse befindet sich nach Auswertung der Lärmkartierung durch Hinweis aus der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung der stärkste Lärmkonfliktpunkt. Der Ortsteil Holzhausen liegt an der A 49 und stellt einen Lärmkonfliktpunkt dar. Daneben führt die L 3221, die als Verbindungsstrecke zwischen der A 49 und der A 7 genutzt wird, durch den Ortsteil Grifte. Aufgrund der Instandhaltungsmaßnahmen der Südtangente (A 49) bei Kassel wird die OD der L 3221 derzeit in besonderem Umfang als Ausweichstrecke genutzt. Unabhängig davon wird dort der zweite Lärmkonfliktpunkt ausgelöst.

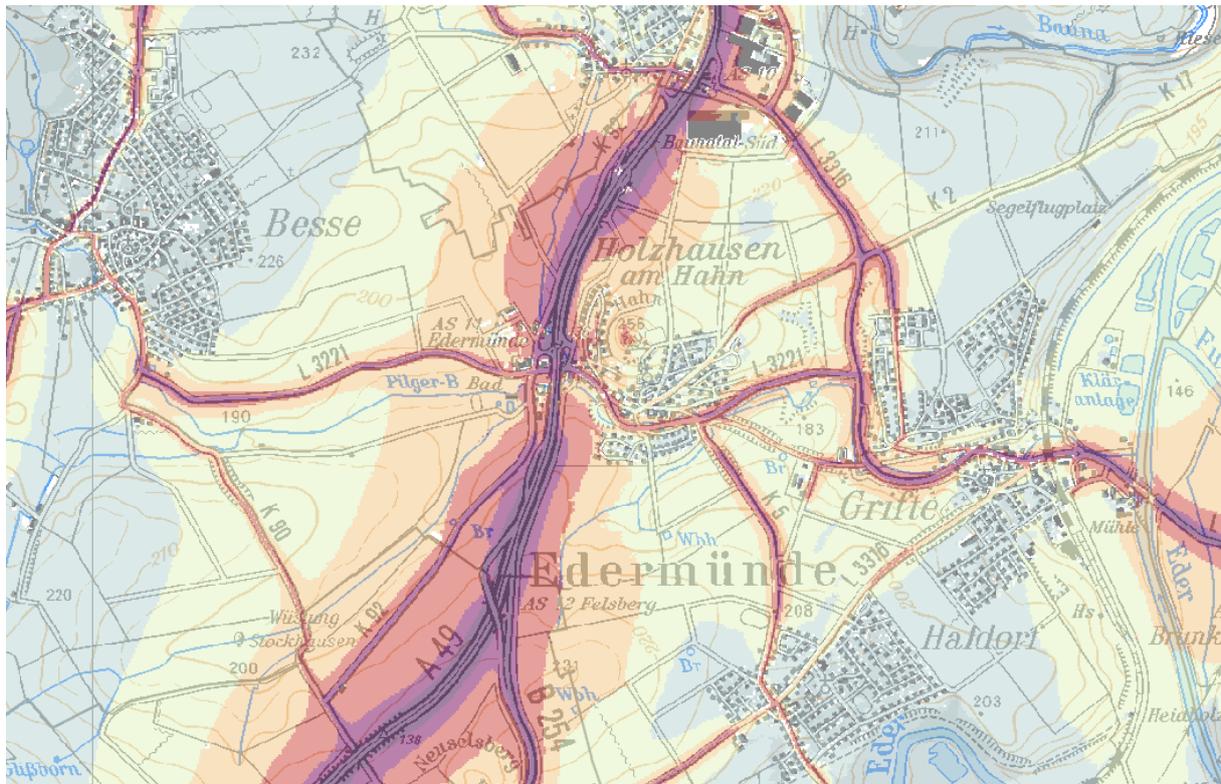


Abbildung 77: Straßenlärmkartierung im Bereich der Gemeinde Edermünde
[Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁹⁴]

⁹⁴ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 173: Anzahl von Personen in der Gemeinde Edermünde, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		295	235	64	31	2	627
Nachts (L_{Night})	278	130	35	10	0		453

Tabelle 174: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Edermünde (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	5,8	0,9	0,2
Zahl der Wohnungen	295	44	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	103		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	28		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 175 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 175: Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde Edermünde an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL *und Nebenstraßen*

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L_{DEN}	LKZ L_{Night}
*Besse	L 3218	224	278
Holzhausen (Tempolimit berücksichtigt)	A 49	138	270
Grifte (Tempolimit 30 km/h berücksichtigt)	L 3221	103	119
Holzhausen	L 3221	51	73

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Zwischen Westkreuz Kassel und AS Felsberg (A 49) besteht eine Geschwindigkeitsbegrenzung 100 km/h aus Lärmschutzgründen. Wegen Einbau eines lärmarmen Deckenbelages wurde der Abschnitt von Betr.-km 134,665 (Bereich AS Baunatal Süd) bis 136,065 (Bereich AS Edermünde) herausgenommen.

Auf der L 3221 durch Grifte besteht weiterhin ein Durchfahrtsverbot für LKW ab 3,5 t verbunden mit dem Zusatzzeichen „Lieferverkehr frei“. Seit dem 22. April 2024 sind die früher gesondert erteilten Ausnahmegenehmigungen widerrufen. Der Widerruf erfolgte, da sich der Bauwerkszustand des in der Ortsdurchfahrt Grifte auf 380 m Länge verlaufenden Rahmenbauwerks zur Unterführung des Pilgerbaches insbesondere durch den zugenommenen Schwerverkehr deutlich verschlechtert hat, so dass das bereits bestehende LKW-Durchfahrtsverbot konsequent umzusetzen ist.

Mit Datum vom 20. August 2019 wurde durch die untere Verkehrsbehörde des Schwalm-Eder-Kreises aus Lärmschutzgründen eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h für alle Fahrzeuge angeordnet.

Maßnahmenvorschläge

In der folgenden Tabelle sind die von der Kommune bzw. der betroffenen Wohnbevölkerung vorgeschlagenen Maßnahmenvorschläge aufgelistet.

Tabelle 176: Maßnahmenvorschläge aus der Gemeinde Edermünde

A 49	Holzhausen	Tempolimit nachts: 100 km/h PKW/60 km/h LKW; Offenporiger Asphalt (OPA) bei jeder Baumaßnahme, Lärmvorsorge wie Neubaustrecke A 49
A 49	Holzhausen	Aktiver und passiver SS im Rahmen der Vorsorge, neue Brückenübergangskonstruktionen, Tempolimit 80
L 3221	Grifte (Guxhagener Straße)	Tempolimit vor und nach Kreisel, Fußgängerüberwege Nähe Kreisel
L 3221	Holzhausen	Tempolimit 30
L 3218	Besse (Großenritter Str.)	Tempolimit 30, LKW nachts zu schnell (Blitzer)

A 49 Holzhausen

Zum Vorschlag von Lärmvorsorgemaßnahmen gegen den Lärm der A 49 wird auf die Ausführungen in der Einleitung des Kapitels Schwalm-Eder-Kreis verwiesen.

Der Autobahn GmbH, Niederlassung Nordwest, wurden die Lärminderungs-vorschläge übermittelt. Mit Schreiben vom 27. Juni 2023 teilt die Autobahn GmbH, Niederlassung Nordwest, mit, dass die aufgelisteten Maßnahmenvorschläge keine Nachweise der Anspruchsvoraussetzungen, der Wirksamkeit oder der Verhältnismäßigkeit enthalten. Damit seien die Voraussetzungen für eine Umsetzung nach dem geltenden Fachrecht nicht erfüllt. Eine weitergehende Analyse würden die vorliegenden Unterlagen nicht zulassen, sodass für die beschriebenen Maßnahmenvorschläge derzeit kein Einvernehmen mit der Autobahn GmbH bestehe.

des Schreibens der Autobahn GmbH vom 27. Juni 2023:

„Bei bestehenden Bundesfernstraßen können Lärmschutzmaßnahmen als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt werden. Lärmsanierung wird grundsätzlich nach Dringlichkeit im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt. Die Dringlichkeit ist nach dem Grad der Betroffenheit zu beurteilen, insbesondere nach der Stärke der Lärmbelastung der schutzbedürftigen Nutzung, der Anzahl der Betroffenen und der Art des Gebietes. Aktuell befasst sich eine Arbeitsgruppe der Autobahn GmbH damit, für das gesamte Autobahnnetz eine eigene Lärmkartierung auf Basis der RLS-19 als Grundlage für eine solche Dringlichkeitsreihung

herzustellen. Aufgrund der Größe des Netzes, der sehr unterschiedlichen Datenverfügbarkeit in den einzelnen Ländern und anderer vorrangiger Aufgaben (insbesondere zum Erhalt der Infrastruktur) ist derzeit nicht absehbar, wann hier mit konkreten Ergebnissen zu rechnen ist. Parallel zur laufenden Bearbeitung der Dringlichkeitsreihung kann eine Lärmsanierung an bekannten Hotspots im Rahmen der verfügbaren Ressourcen durchgeführt werden. Darüber hinaus wird bei Straßenbaumaßnahmen, die keine wesentliche Änderung darstellen, geprüft, ob dort die Lärmsanierung vorgezogen werden kann. Das betrifft insbesondere grundhafte Erneuerungen. Bei reinen Decksanierungen werden Lärm Aspekte bei der Wahl der Deckschicht berücksichtigt.“

Auf Anfrage teilt die Autobahnverkehrsbehörde mit Schreiben vom 17. Juli 2023 mit, dass bereits erfolgte Entscheidungen zu Geschwindigkeitsbeschränkungen weiterhin gültig sind. Die Ausweitung einer Geschwindigkeitsbeschränkung ist damit abgelehnt.

L 3221 Grifte (Guxhagener Straße)

Der Vorschlag, in Nähe des Kreisels eine Geschwindigkeitsreduzierung einzuführen, wird von Seiten der Lärmaktionsplanung nicht weiter verfolgt, da es sich vorwiegend um eine Maßnahme aus Verkehrssicherheitsgründen handelt.

Aus Sicht der Lärmaktionsplanung wäre eine Straßendecksanierung durch Hessen Mobil und eine Geschwindigkeitsmessanlage innerorts, welche auch das LKW-Fahrverbot kontrollieren kann, sinnvoll.

Die Gemeinde prüft zurzeit, ob eine stationäre Geschwindigkeitsmessanlage bei der HöMS beantragt werden kann. Davor sind Fragen wie die Finanzierung und Betreuung der Anlage und eines möglichen Standortes ohne Umfahrungsmöglichkeit zu klären.

L 3221 Holzhausen (Hauptstraße)

Nach Auswertung der Lärmkartierung sind an den Straßenzügen die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV deutlich unterschritten. Auf einen Prüfauftrag bei der zuständigen Verkehrsbehörde wird daher seitens der Lärmaktionsplanung verzichtet.

L 3218 Besse (Großenritter Straße)

Das Polizeipräsidium Nordhessen hat am 1. August 2023 auf Anfrage, ob mobile Geschwindigkeitskontrollen vorgenommen bzw. verstärkt werden können, mitgeteilt, dass keine Messstellen eingerichtet und zukünftige Messungen zurzeit nicht geplant sind.

Nach Auswertung der Lärmkartierung sind an den Straßenzügen die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV deutlich unterschritten. Auf einen Prüfauftrag für eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen bei der zuständigen Verkehrsbehörde wird daher seitens der Lärmaktionsplanung verzichtet.

10.4.11 Gemeinde Frielendorf

Die ca. 7.300 Einwohner starke Gemeinde Frielendorf ist durch Verkehrslärm der B 254 betroffen. Sie tangiert den Kernort und Gebersdorf und führt durch locker bebaute Gebiete im Ortsteil Leimsfeld.

Die B 254 ist im Bereich der Gemeinde ganztägig für LKW > 12 t zur Verhinderung von Mautverdrängungsverkehr und damit verbundenen Verkehrslärmbelastungen gesperrt.

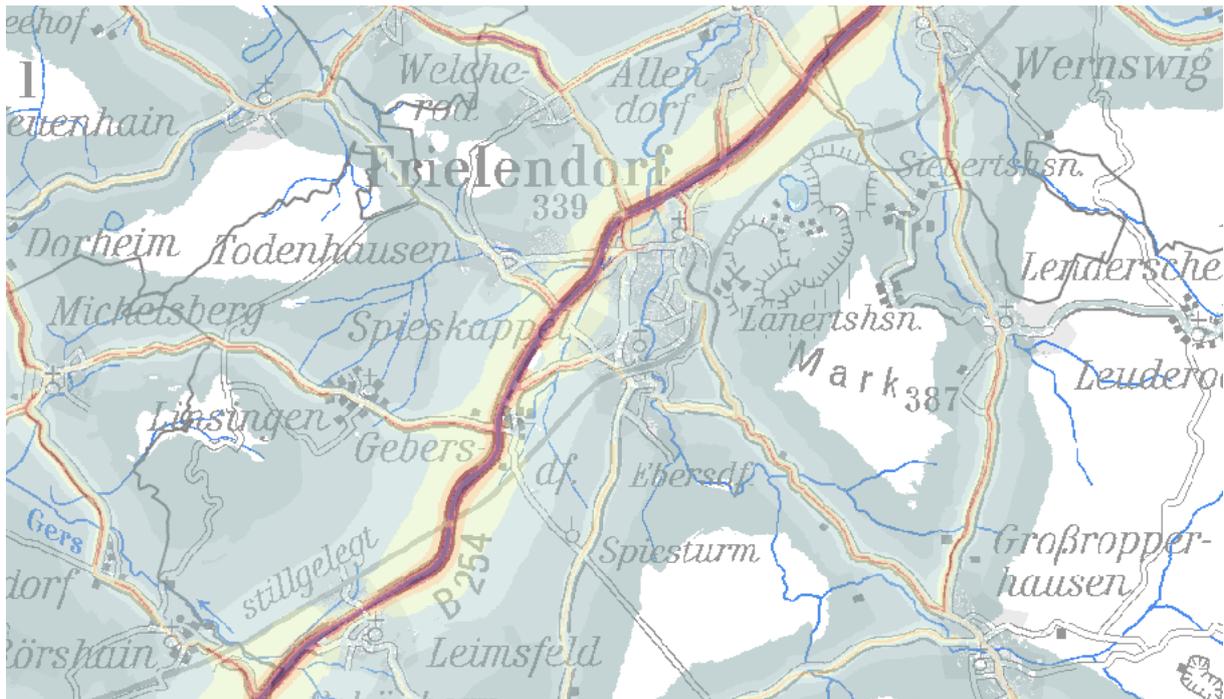


Abbildung 78: Straßenlärmkartierung im Bereich der Gemeinde Frielendorf
[Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁹⁵]

⁹⁵ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 177: Anzahl von Personen in der Gemeinde Frielendorf, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		99	100	256	6	0	461
Nachts (L_{Night})	104	265	10	0	0		379

Tabelle 178: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Frielendorf (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	4,4	0,8	0,1
Zahl der Wohnungen	217	123	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	92		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	25		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 179 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 179: Lärmkonfliktpunkte in der Gemeinde Frielendorf an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Kernort	B 254	38	55
Leimfeld	B 254	7	11
Gebersdorf	B 254	7	8

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich der Lärmkonfliktpunkte sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen keine Vorschläge seitens der Gemeinde oder der betroffenen Wohnbevölkerung für die Lärmkonfliktpunkte ein. Ab einer Lärmkennziffer von 250 wurden von der Lärmaktionsplanung eigene Vorschläge zur Lärminderung zur Diskussion gestellt. Dies ist vorliegend nicht der Fall.

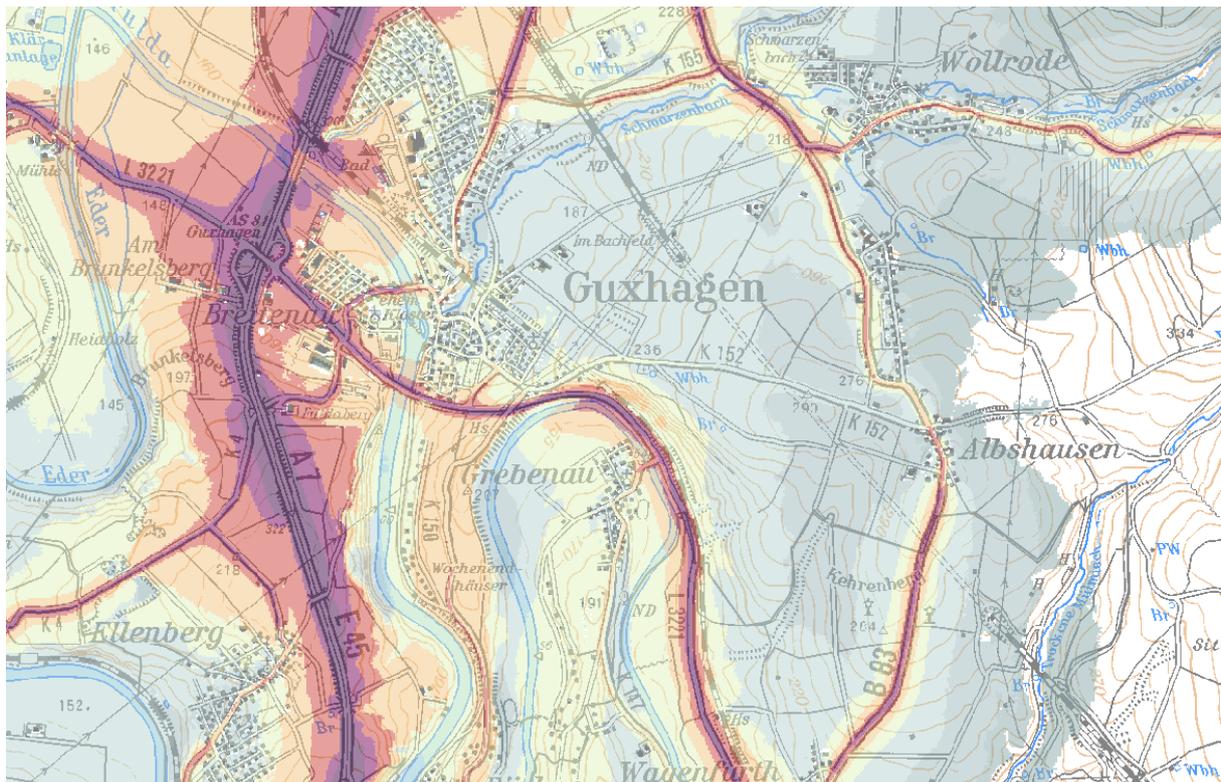
10.4.12 Gemeinde Gilserberg

Die Gemeinde Gilserberg mit knapp 3.000 Einwohnern befindet sich auf halber Strecke zwischen Kassel und Gießen an der B 3. Aufgrund der Abnahme von Verkehrsbewegungen durch die Inbetriebnahme eines Bauabschnitts der A 49 liegt aktuell bei der B 3 im Bereich der Gemeinde Gilserberg keine Hauptverkehrsstraße nach EU-Umgebungslärmrichtlinie mit mehr als 3 Mio. Fahrbewegungen im Jahr vor. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen keine Vorschläge seitens der Gemeinde oder der betroffenen Wohnbevölkerung für die Lärmkonfliktpunkte ein. Aus diesen Gründen wurden im Rahmen der Lärmaktionsplanung keine Lärmkonfliktpunkte identifiziert.

Eine Anordnung Tempo 30 nachts für alle Fahrzeuge in den Ortsdurchfahrten der B 3 in Gilserberg im Kernort und im Ortsteil Lischeid erfolgte mit Anordnung vom 25.09.2020.

10.4.13 Gemeinde Guxhagen

Die knapp 5.500 Einwohner starke Gemeinde Guxhagen liegt südlich von Kassel an der Fulda und ist u.a. durch die A 7, die Eisenbahnstrecke Bebra - Kassel und die ICE-Strecke Fulda - Kassel Lärmimmissionen ausgesetzt. Die Eisenbahnstrecken werden in einem Lärmaktionsplan des Eisenbahnbundesamtes betrachtet. Im Kernort entstehen sowohl durch den von der A 7, der K 4 als auch von der B 83 ausgehenden Straßenverkehrslärm Lärmkonfliktpunkte.



**Abbildung 79: Straßenlärmmarkierung im Bereich der Gemeinde Guxhagen
[Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁹⁶]**

⁹⁶ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 180: Anzahl von Personen in der Gemeinde Guxhagen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		1.214	258	65	0	2	1.539
Nachts (L_{Night})	738	129	10	0	2		879

Tabelle 181: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Guxhagen (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	8,3	2,9	0,6
Zahl der Wohnungen	730	30	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	4	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	211		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	47		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 182 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 182: Lärmkonfliktpunkte in der Gemeinde Guxhagen an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Kernort	A 7	55	150
Kernort	K 4 (Brückenstraße)	32	41
Kernort	B 83	12	24

Die Ortsteile Büchenwerra und Ellenberg sind ebenfalls durch den Verkehrslärm der A 7 betroffen, können jedoch aufgrund der größeren Distanz zur Autobahn und den damit verbundenen geringeren Lärmbelastungen nicht als Lärmkonfliktpunkte nach den Kriterien dieses Lärmaktionsplans eingestuft werden.

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Hessen Mobil hat im Herbst 2023 die Lärmschutzwand der B 83 bei Guxhagen erneuert. Das rund 240 m lange und im Mittel zwei m hohe Bauwerk befindet sich zwischen der Fuldabrücke und der Einmündung der Albshäuser Straße.

Dabei wurden Wandelemente aus Holz und Mineralfasern ausgebaut und durch neue, wesentlich langlebigere Alu-Lärmschutzelemente ersetzt. Die neuen Wandelemente enthalten innerhalb der Aluminiumhülle hochschallabsorbierendes Dämm-Material und haben die gleiche Höhe wie die alten Elemente. Die Kosten beliefen sich auf ca. 330.000 €.

Maßnahmenvorschläge

In der folgenden Tabelle sind die von der Kommune bzw. der betroffenen Wohnbevölkerung vorgeschlagenen Maßnahmenvorschläge aufgelistet.

Tabelle 183: Maßnahmenvorschläge aus der Gemeinde Guxhagen

Ort	Straße	Anregung
Kernort	A 7	Zügige Umsetzung der Erweiterung der Lärmschutzeinrichtung Hundsfort, aktiver Schallschutz auch südlich der ICE-Trasse, Lärmschutzwände auf der Fuldabrücke, lärm-arter Fahrbelag mind. 6 dB Reduktion, Tempolimit für PKW, Tempolimit 60 km/h nachts für LKW
Kernort	B 83	Sanierung Brückenübergänge, Lärmschutzwände
Kernort (Brückenstraße)	K 4	Sanierung Brückenübergänge
Büchenwerra	A 7	Fahrbelag mind. 6 dB Reduktion, Tempolimit, Lärmschutz
Ellenberg	A 7	Fahrbelag mind. 6 dB Reduktion, Tempolimit

A 7 - Straßenbauliche Maßnahmen

Der Autobahn GmbH, Niederlassung Nordwest, wurden die Lärminderungsvorschläge, die aktiven Schallschutz betreffen, übermittelt. Mit Schreiben vom 27. Juni 2023 teilt die Autobahn GmbH, Niederlassung Nordwest, mit, dass die aufgelisteten Maßnahmenvorschläge keine Nachweise der Anspruchsvoraussetzungen, der Wirksamkeit oder der Verhältnismäßigkeit enthalten. Damit seien die Voraussetzungen für eine Umsetzung nach dem geltenden Fachrecht nicht erfüllt. Eine weitergehende Analyse würden die vorliegenden Unterlagen nicht zulassen, sodass für die beschriebenen Maßnahmenvorschläge derzeit kein Einvernehmen mit der Autobahn GmbH bestehe.

Weitere Hinweise des Schreibens der Autobahn GmbH vom 27. Juni 2023:

„Bei bestehenden Bundesfernstraßen können Lärmschutzmaßnahmen als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt werden. Lärmsanierung wird grundsätzlich nach Dringlichkeit im Rahmen der vorhandenen Mittel durchgeführt. Die Dringlichkeit ist nach dem Grad der Betroffenheit zu beurteilen, insbesondere nach der Stärke der Lärmbelastung der schutzbedürftigen Nutzung, der Anzahl der Betroffenen und der Art des Gebietes. Aktuell befasst sich eine Arbeitsgruppe der Autobahn GmbH damit, für das gesamte Autobahnnetz eine eigene Lärmkartierung auf Basis der RLS-19 als Grundlage für eine solche Dringlichkeitsreihung herzustellen. Aufgrund der Größe des Netzes, der sehr unterschiedlichen Datenverfügbarkeit in den einzelnen Ländern und anderer vorrangiger Aufgaben (insbesondere zum Erhalt der Infrastruktur) ist derzeit nicht absehbar, wann hier mit konkreten Ergebnissen zu rechnen ist. Parallel zur laufenden Bearbeitung der Dringlichkeitsreihung kann eine Lärmsanierung an bekannten Hotspots im Rahmen der verfügbaren Ressourcen durchgeführt werden. Darüber hinaus wird bei Straßenbaumaßnahmen, die keine wesentliche Änderung darstellen, geprüft, ob dort die Lärmsanierung vorgezogen werden kann. Das betrifft insbesondere grundhafte Erneuerungen. Bei reinen Decksanierungen werden Lärm Aspekte bei der Wahl der Deckschicht berücksichtigt.“

A 7 - Geschwindigkeitsbeschränkungen

Die o.g. Vorschläge für Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie die Kontrolle des Überholverbotes für LKW wurden am 5. Juli 2023 an die Autobahnverkehrsbehörde übermittelt.

Die Autobahnverkehrsbehörde teilt mit Schreiben vom 17. Juli 2023 mit, dass die entsprechenden Nachweise (lärmetechnische Untersuchungen) vorzulegen sind. Die Berechnung der Lärmaktionsplanung mithilfe des Lärmberechnungsprogramms ODEN ergab keine Richtwertüberschreitungen der Lärmschutzrichtlinien-StV. Der Vorschlag wird seitens der Autobahnverkehrsbehörde daher derzeit nicht weiterverfolgt.

B 83

Die Erneuerung der Brückenübergänge besitzt eine indirekt wirkende Lärminderung und kann nur außerhalb der Lärmaktionsplanung von den zuständigen Straßenbau- und Planungsbehörden auf Grundlage des jeweiligen Fachrechts geprüft werden. Der Maßnahmenvorschlag wurde Hessen Mobil zur Kenntnis und zur etwaigen Umsetzung übersandt.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde außerdem die Errichtung einer Lärmschutzwand vorgeschlagen. Dazu kann vorliegende Antwort gegeben werden:

Der vorliegende Lärmkonflikt ist nicht Teil des [Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen](#). Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt und arbeitet diese von Amts wegen sukzessive ab. Mittelfristig können für den vorliegenden Lärmkonflikt daher keine straßenbaulichen Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Aussicht gestellt werden. Ungeachtet dessen besteht für Eigentümerinnen und Eigentümer betroffener Wohnimmobilien die Möglichkeit, einen Antrag auf eine Förderung passiver Lärmschutzeinrichtungen (z. B. Lärmschutzfenster) bei Hessen Mobil zu stellen.

K 4 (Brückenstraße)

Der Maßnahmenvorschlag, Erneuerung der Brückenübergänge, wurde mit Schreiben vom 11. Januar 2024 an den Schwalm-Eder-Kreis übermittelt, welcher von diesem an Hessen Mobil weitergeleitet wurde.

Moderne Brückenübergangskonstruktionen sind in der Regel deutlich weniger hörbar als ältere, lösen aber dennoch technisch bedingt ein wahrnehmbares Überfahrgeräusch aus. Der Austausch oder die Erneuerung von Brückenübergangskonstruktionen erfolgt in der Regel nur im Sanierungsfall der Übergangskonstruktion.

10.4.14 Gemeinde Knüllwald

Die Gemeinde Knüllwald liegt zwischen Fulda und Kassel an der A 7 und hat knapp 4.500 Einwohner. Durch den Verkehrslärm der A 7 werden an drei Ortsteilen Lärmkonfliktpunkte ausgelöst.

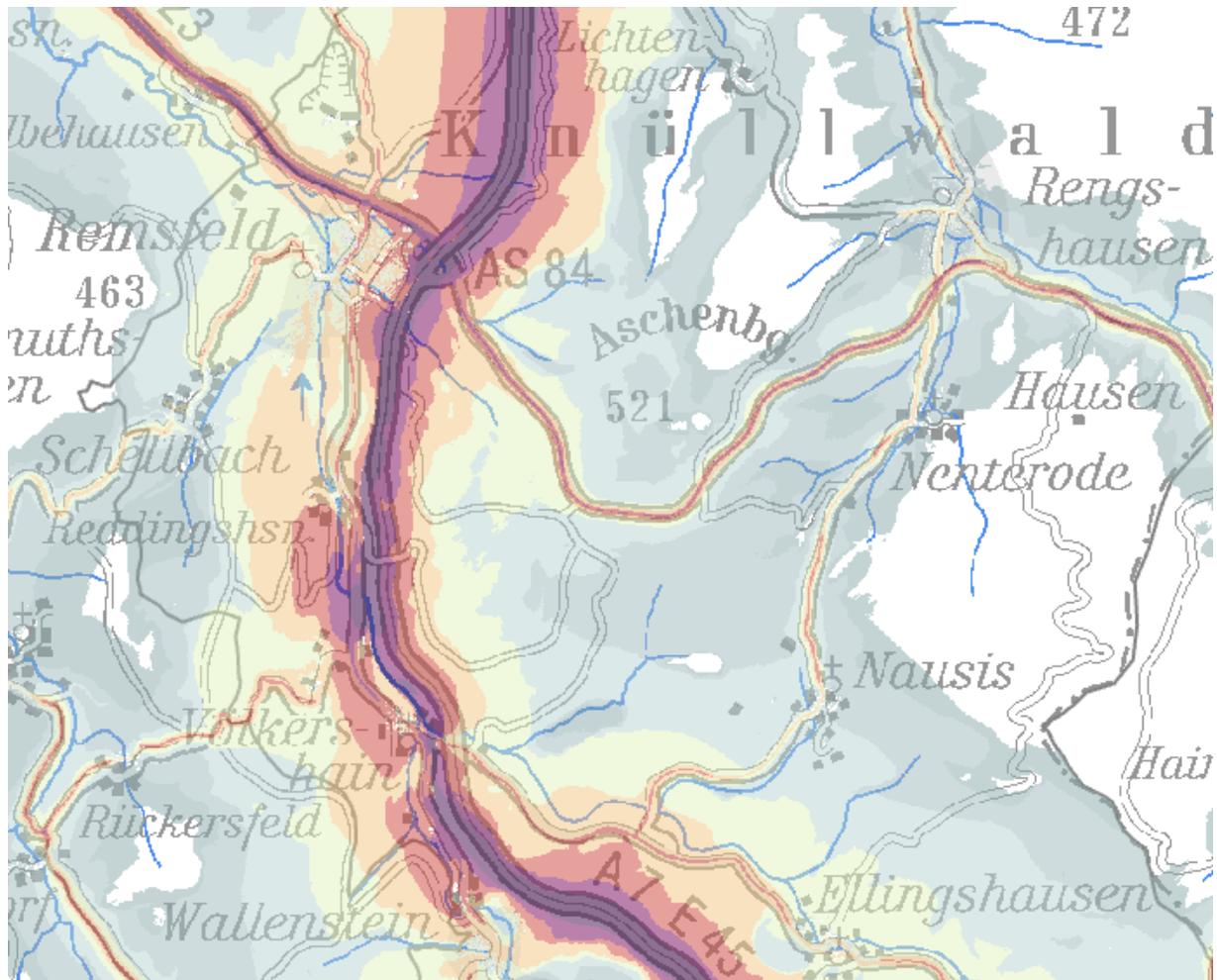


Abbildung 80: Straßenlärmkartierung im Bereich der Gemeinde Knüllwald
[Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁹⁷]

⁹⁷ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 184: Anzahl von Personen in der Gemeinde Guxhagen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		937	563	124	9	4	1637
Nachts (L_{Night})	899	295	38	4	1		1237

Tabelle 185: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Guxhagen (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	31,9	11,6	2,5
Zahl der Wohnungen	778	64	1
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	247		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	70		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 186 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 186: Lärmkonfliktpunkte in der Gemeinde Knüllwald an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L_{DEN}	LKZ L_{Night}
Remsfeld	A 7	125	291
Völkershain	A 7	24	98
Wallenstein	A 7	4	18
Immenhorst	A 7	0	8
Reddinghausen	A 7	0	5

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich der Lärmkonfliktpunkte sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung Runde 4 gingen keine Anregungen seitens der Kommune oder betroffenen Wohnbevölkerung ein.

Die Prüfaufträge aus Runde 3 der Lärmaktionsplanung erbrachten folgende Ergebnisse: Hessen Mobil hat im Jahr 2017 eine Berechnung der Lärmbelastung für die gesamte Gemeinde vorgenommen. Danach lagen im gesamten Gemeindegebiet nur 4 Richtwertüberschreitungen der Lärmschutzrichtlinien-StV nachts vor, wovon 3 lärm-saniert sind (Bezuschussung von Lärmschutzfenstern). Ein Antrag auf Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen bei der Autobahnverkehrsbehörde hat aufgrund der wenigen Richtwertüberschreitungen keine Aussicht auf Erfolg.

Aktiver Lärmschutz wird vom Baulastträger in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung aufgrund der wenigen Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmsanierung abgelehnt.

Gem. Schreiben der Autobahn GmbH vom 17. Mai 2022 gilt für aktiven Lärmschutz als Lärmsanierungsmaßnahme, dass die Lärmsituation bei zukünftigen umfangreicheren Erhaltungsmaßnahmen z.B. grundhaften Erneuerungen neu betrachtet wird. Bis dahin bleiben die Aussagen des seinerzeit zuständigen Baulastträgers gültig.

10.4.15 Gemeinde Jesberg

Die Gemeinde Jesberg (knapp 2.200 Einwohner) ist verkehrlich durch die B 3 erschlossen. Aufgrund der Abnahme von Verkehrsbewegungen durch die Inbetriebnahme eines Bauabschnitts der A 49 liegt bei der B 3 im Bereich der Gemeinde Jesberg keine Hauptverkehrsstraße nach EU-Umgebungslärmrichtlinie mit mehr als 3 Mio. Fahrbewegungen im Jahr vor. Aufgrund von Eingaben im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde dennoch für den Kernort geprüft, ob ein Lärmkonfliktpunkt vorliegt. Als Ergebnis konnte dort ein Lärmkonfliktpunkt festgestellt werden.

Auf der B 3 im Bereich der Gemeinde besteht ein Nachtfahrverbot für Fahrzeuge ab 3,5 t mit Ausnahme der Be- und Entlader der Landkreise Schwalm-Eder und Marburg-Biedenkopf.



Abbildung 81: Pluskartierung im Bereich der Gemeinde Jesberg [Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁹⁸]

⁹⁸ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Da in der Gemeinde keine Hauptverkehrsstraßen gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie vorliegen werden in der Statistik keine Belasteten aufgeführt.

In der nachfolgenden Tabelle 187 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 187: Lärmkonfliktpunkte in der Gemeinde Jesberg an Nebenstraßen

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L_{DEN}	LKZ L_{Night}
Kernort (Tempolimit 30 nachts berücksichtigt)	B 3	12	24

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich der Lärmkonfliktpunkte sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Mit Anordnung der unteren Straßenverkehrsbehörde vom 20.08.2020 wurde eine Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen 30 km/h nachts für die Ortslage und 50 km/h ab Ortsausgang bis zur Einmündung des Feldweges zwischen Jesberg und Reptich festgelegt. Diese wurde im Jahr 2023 in eine ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h umgewandelt, um eine durchgängige Vorgehensweise mit dem benachbarten Lärmkonfliktpunkt Borken-Kerstenhausen zu gewährleisten.

Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung gingen Vorschläge für stationäre und mobile Blitzer sowie einer Betonleitplanke am Ortsrand ein.

Geschwindigkeitsüberwachungen

Mit Schreiben vom 25. Juli 2023 teilt die Gemeinde mit, dass für stationäre Blitzeranlagen derzeit keine Notwendigkeit gesehen wird. Der Ordnungsbehördenbezirk Borken und das Polizeipräsidium Nordhessen wurden gebeten zu prüfen, ob die Häufigkeit mobiler Geschwindigkeitskontrollen erhöht werden kann (25. und 28. Juli 2023). Antworten liegen nicht vor.

Das Polizeipräsidium Nordhessen hat am 1. August 2023 auf Anfrage, ob mobile Geschwindigkeitskontrollen vorgenommen bzw. verstärkt werden können, mitgeteilt, dass im Zeitraum 2018 – 2022 insgesamt 11 Messeinsätze durchgeführt wurden, z.T. mit

dem Enforcement Trailer über einen Zeitraum von einer Woche. In 2023 wurden bisher zwei Messeinsätze mit dem Enforcement Trailer durchgeführt. Weitere Messungen sind in unregelmäßigen Abständen geplant.

Betonleitplanke

Diese Maßnahme mit indirekt wirkender Lärminderung kann nur außerhalb der Lärmaktionsplanung von den zuständigen Straßenbau- und Planungsbehörden auf Grundlage des jeweiligen Fachrechts geprüft werden. Der Maßnahmenvorschlag wurde Hessen Mobil zur Kenntnis und zur etwaigen Umsetzung übersandt.

10.4.16 Gemeinde Körle

Die Gemeinde Körle (ca. 3.100 Einwohner) liegt im Fuldatal nördlich von Melsungen. Die B 83 verläuft zwischen der Fulda und dem am Hang befindlichen Kernort, wodurch ein Lärmkonfliktpunkt gebildet wird.

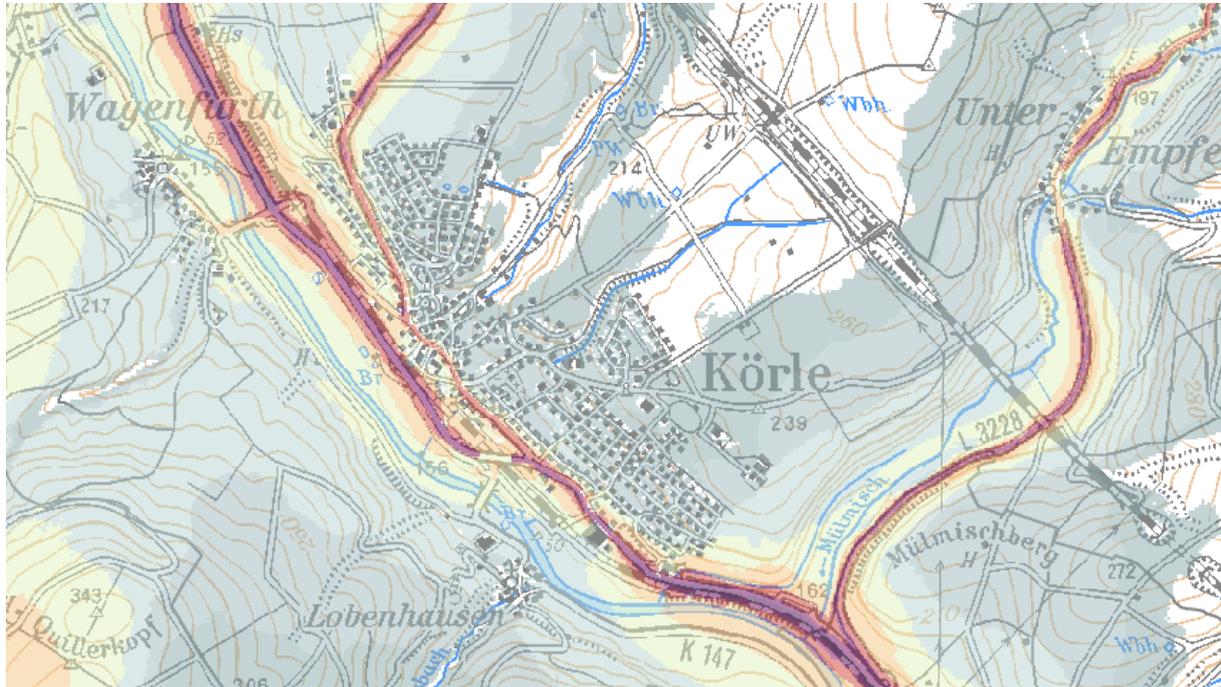


Abbildung 82: Straßenlärmkartierung im Bereich der Gemeinde Körle [Quelle: Lärmviewer des HLNUG⁹⁹]

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 188: Anzahl von Personen in der Gemeinde Körle, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		16	0	0	0	0	16
Nachts (L_{Night})	2	0	0	0	0		2

⁹⁹ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Tabelle 189: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Körle (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0,7	0	0
Zahl der Wohnungen	7	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	2		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	0		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 190 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 190: Lärmkonfliktpunkte in der Gemeinde Körle an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Kernort	B 83	86	122

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich des Lärmkonfliktpunktes sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligungen gingen keine Vorschläge seitens der Gemeinde oder der betroffenen Wohnbevölkerung ein. Ab einer Lärmkennziffer von 250 wurden von der Lärmaktionsplanung eigene Vorschläge zur Lärminderung zur Diskussion gestellt. Dies ist im Bereich der Gemeinde Körle nicht der Fall.

10.4.17 Gemeinde Malsfeld

Die Gemeinde Malsfeld liegt südlich der Stadt Melsungen und hat knapp 4.000 Einwohner. Der Ortsteil Ostheim befindet sich an der A 7 und wird als Lärmkonfliktpunkt identifiziert.

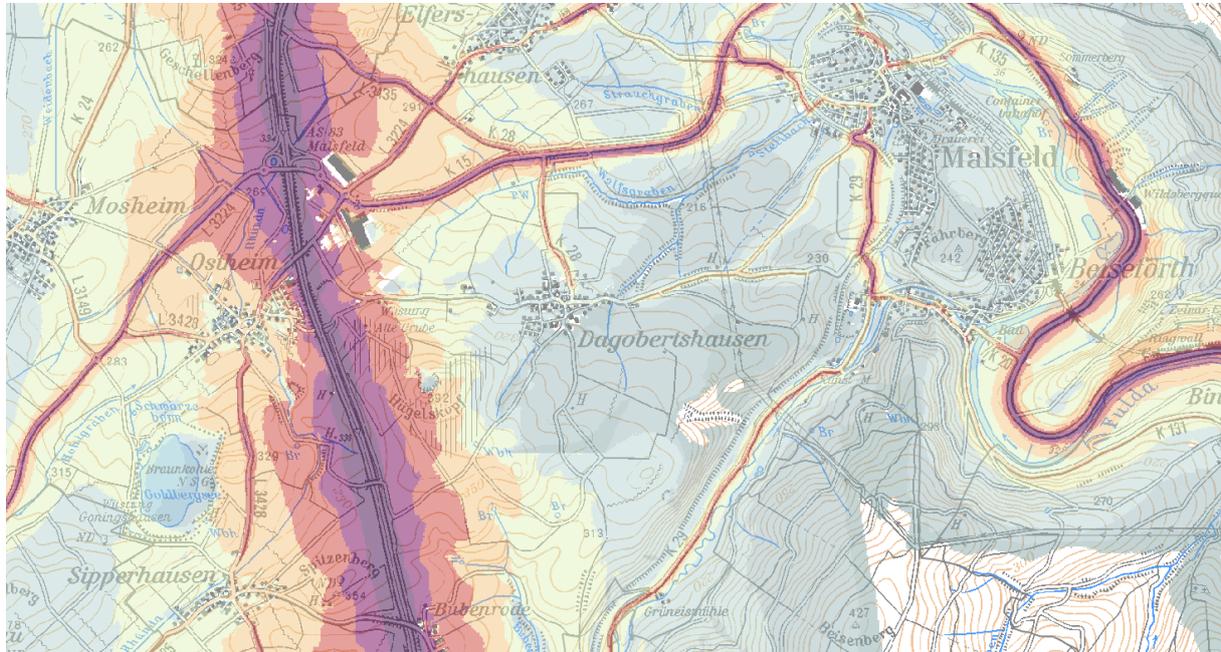


Abbildung 83: Straßenlärmkartierung im Bereich der Gemeinde Malsfeld [Quelle: Lärmviewer des HLNUG¹⁰⁰]

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 191: Anzahl von Personen in der Gemeinde Malsfeld, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		293	117	31	6	0	447
Nachts (L_{Night})	221	63	19	0	0		303

¹⁰⁰ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Tabelle 192: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Malsfeld (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	10,9	3,8	0,8
Zahl der Wohnungen	210	16	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	66		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	17		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 193 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 193: Lärmkonfliktpunkte in der Gemeinde Malsfeld an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Ostheim	A 7	44	120

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich des Lärmkonfliktpunktes sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligungen gingen keine Vorschläge seitens der Gemeinde oder der betroffenen Wohnbevölkerung ein. Ab einer Lärmkennziffer von 250 wurden von der Lärmaktionsplanung eigene Vorschläge zur Lärminderung zur Diskussion gestellt. Dies ist im Bereich der Gemeinde Malsfeld nicht der Fall.

10.4.18 Gemeinde Wabern

Der Kernort der Gemeinde Wabern (knapp 7.500 Einwohner) befindet sich an der A 49, wobei im Ortsteil Zennern ein Lärmkonfliktpunkt ausgelöst wird. Die B 254 führt durch die Ortsteile Hebel und Unshausen. Auch in diesen Ortsdurchfahrten entstehen Lärmkonfliktpunkte.



Abbildung 84: Straßenlärmkartierung im Bereich der Gemeinde Wabern
 [Quelle: Lärmviewer des HLNUG¹⁰¹]

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 194: Anzahl von Personen in der Gemeinde Wabern, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		217	118	50	7	0	392
Nachts (L_{Night})	145	96	14	0	0		255

¹⁰¹ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Tabelle 195: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Wabern (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	9,0	2,3	0,4
Zahl der Wohnungen	185	26	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	61		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	15		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 196 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 196: Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde Wabern an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Hebel (T 30 für LKW berücksichtigt)	B 254	93	126
Zennern	A 49	23	74
Unshausen (T 30 für LKW berücksichtigt)	B 254	40	55

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich des Lärmkonfliktpunktes sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Die Straßenverkehrsbehörde des Schwalm-Eder-Kreises hat mit Anordnung vom 26. März 2019 die seit dem 13. Mai 2013 bestehende nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung für die ODs der B 254 Unshausen und Hebel auf 30 km/h für Fahrzeuge ab einem Gesamtgewicht von 3,5 t in eine ganztägige umgewandelt.

Maßnahmenvorschläge

In der folgenden Tabelle sind die von der Kommune bzw. der betroffenen Wohnbevölkerung vorgeschlagenen Maßnahmenvorschläge aufgelistet.

Tabelle 197: Maßnahmenvorschläge aus der Gemeinde Wabern

A 49	Alle OT	Lärmvorsorge
B 254	Unshausen und Hebel	Ortsumgehungen
B 254	Niedermöllrich	Querungshilfe, Fußgängerüberweg, Tempolimit

Zum Vorschlag von Lärmvorsorgemaßnahmen gegen den Lärm der A 49 wird auf die Ausführungen in der Einleitung des Kapitels Schwalm-Eder-Kreis verwiesen.

B 254 Niedermöllrich

Maßnahmen mit indirekt wirkender Lärminderung bzw. ohne Lärminderungswirkung (Querungshilfe, Fußgängerüberweg) können nur außerhalb der Lärmaktionsplanung von den zuständigen Straßenbau- und Planungsbehörden auf Grundlage des jeweiligen Fachrechts geprüft werden. Die Maßnahmenvorschläge wurde Hessen Mobil zur Kenntnis und zur etwaigen Umsetzung übersandt.

Nach Auswertung der Lärmkartierung sind an den Straßenzügen die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV deutlich unterschritten. Auf einen Prüfauftrag bei der zuständigen Verkehrsbehörde wird daher seitens der Lärmaktionsplanung auch in diesem Falle verzichtet.

Ortsumgehung B 254 Unshausen und Hebel

Der Bund legt seine Prioritäten u.a. für den Neubau von Bundesstraßen im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) fest. Den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, in den die Projekte des BVWP und gegebenenfalls weitere Projekte aufgenommen werden, beschließt der Deutsche Bundestag als Bestandteil des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen. Es ist damit gesetzlich festgelegt, welche Verkehrsprojekte mit welcher Dringlichkeit geplant und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden sollen. Das Land Hessen hat sich hier zunächst auf die planerisch fortgeschrittenen Projekte des vordringlichen Bedarfs konzentriert, die eine zeitnahe Umsetzungsperspektive aufweisen und hierfür die vorhandenen Finanz- und Personalressourcen eingesetzt. Für geforderte Ortsumgehungen, die im weiteren Bedarf des BVWP 2030 bzw.

des Bedarfsplans 2016 oder überhaupt nicht gelistet sind, kann seitens des Landes Hessen derzeit keine Planungsperspektive aufgezeigt werden. Die genannten Ortsumgehungen sind im Bundesverkehrswegeplan 2030 lediglich im weiteren Bedarf gelistet.

Der Maßnahmenvorschlag wurde dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen zur Kenntnis gegeben.

10.5 Landkreis Waldeck-Frankenberg

Der Landkreis Waldeck-Frankenberg befindet sich im Westen des Regierungsbezirks Kassel an der Landesgrenze zu Nordrhein-Westfalen. Die Kreisstadt ist Korbach.

Die am nördlichen Rand des Landkreises gelegene A 44 ist die verkehrsreichste Strecke im Landkreis Waldeck-Frankenberg. In den von der A 44 tangierten Ortslagen von Diemelstadt und Volkmarsen findet sich jedoch keine lärmbeeinträchtigte Wohnbevölkerung jenseits der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung.

Die Bundesstraße B 251 quert den Landkreis in Ost-West-Richtung von Waldeck-Freienhagen über Korbach nach Willingen.

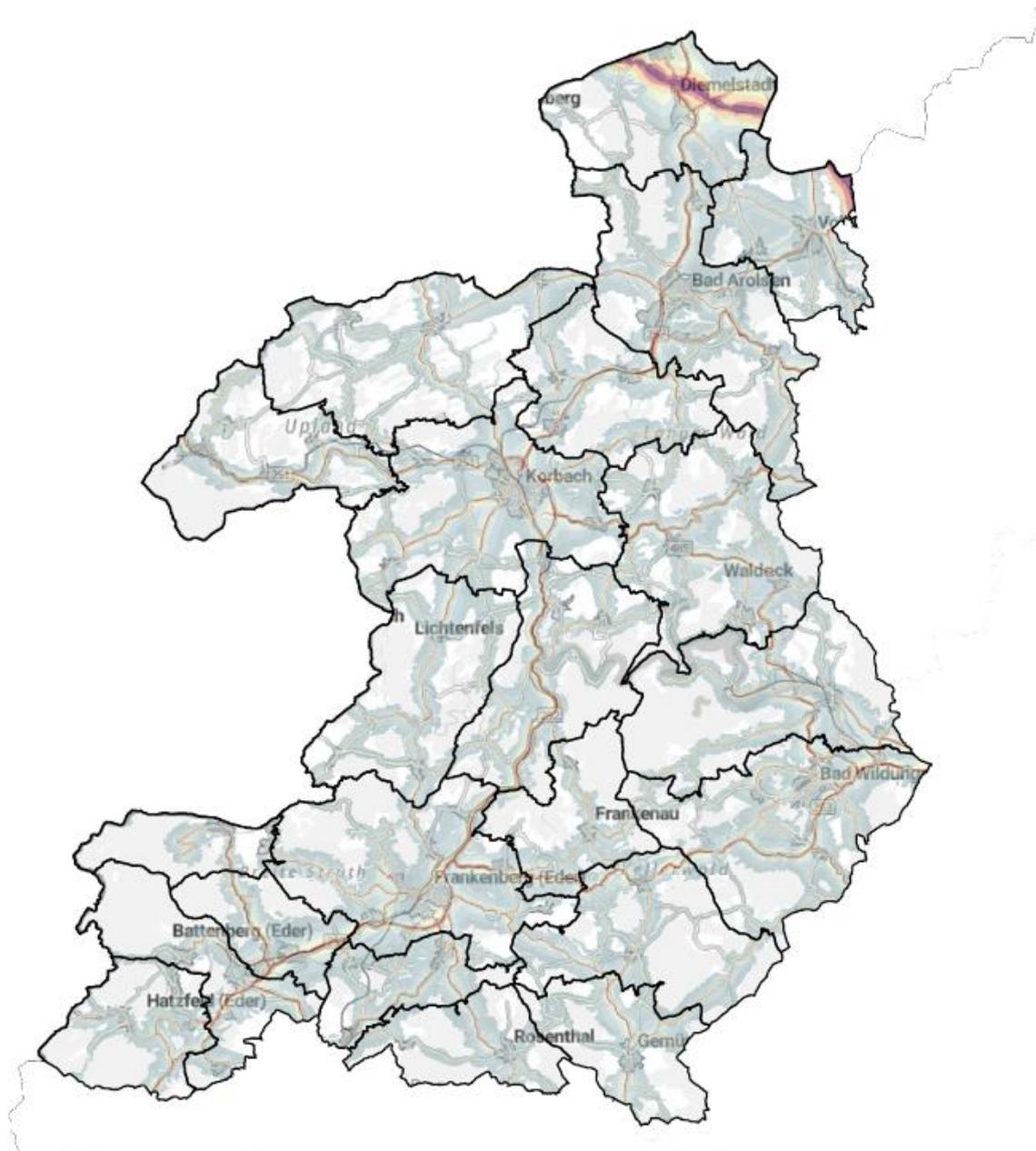
Die Bundesstraße B 252 durchzieht den gesamten Landkreis Waldeck-Frankenberg beginnend im Norden an der Anschlussstelle Diemelstadt der A 44 bis zur Einmündung in die B 62 bei Lahntal-Göttingen im Süden außerhalb des Landkreises. Auf der Strecke gilt ein Fahrverbot für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t von 22 bis 6 Uhr. Ausgenommen sind die Be- und Entlader.

Die B 253 führt von Battenberg über Allendorf (Eder) und Frankenberg nach Bad Wildungen und von dort aus weiter nach Osten in Richtung A 49.

Die B 485 verläuft von Waldeck-Sachsenhausen über die Gemeinde Edertal nach Bad Wildungen.

Im Lärmaktionsplan werden gem. EU-Umgebungslärmrichtlinie Hauptverkehrsstraßen mit 3 Mio. Fahrbewegungen im Jahr und mehr betrachtet. Dies sind im Landkreis Waldeck-Frankenberg vor allem Bundes- und Landesstraßen. Bei Eingaben aus der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden auch Orte mit Lärminderungsansprüchen außerhalb von Hauptverkehrsstraßen auf das Vorliegen eines Lärmkonfliktpunktes untersucht, da das Land Hessen freiwillig alle Straßen mit Verkehrszahlen kartiert hat.

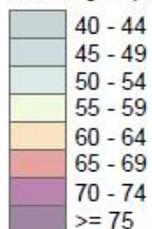
Die vom HLNUG kartierten Straßen des Landkreises Waldeck-Frankenberg können der folgenden Abbildung entnommen werden:



Straßenlärm- PLUS

Umgebungslärmkartierung Hessen 2022

LDEN [dB(A)]



Waldeck-Frankenberg



Hintergrundkarte:
 ©GeoBasis-de / BKG 2022
 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation
 Geofachdaten:
 Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Abbildung 85: Lärmbelastung durch Straßen im Landkreis Waldeck-Frankenberg¹⁰²

Im Landkreis Waldeck-Frankenberg befinden sich 32 Lärmkonfliktpunkte, welche der Stärke des Lärmkonfliktpunktes nach absteigend in nachstehender Tabelle 198 aufgelistet sind. Über die Lärmkennziffer (LKZ) wird das Ausmaß der Lärmbelastung ausgedrückt. Sie ist eine Funktion der Anzahl von Betroffenen und der Höhe der Belastung. L_{DEN} steht für den Lärmpegel ganztags und L_{Night} für nachts.

Tabelle 198: Lärmkonfliktpunkte im Landkreis Waldeck-Frankenberg

Ort	Ortsteil	Hauptverkehrsstraße	LKZ L_{DEN}	LKZ L_{Night}
Bad Arolsen	Wetterburg	L 3080	286	329
Haina	Löhlbach	B 253	219	321
Twistetal	Twiste	B 252	210	173
Bad Wildungen	Mandern	B 253	145	201
Korbach	Meineringhausen	B 251	139	331
Twistetal	Berndorf	B 252	120	111
Korbach	Kernstadt	L 3083	109	140
Vöhl	Thalitter	B 252	109	144
Allendorf (Eder)	Rennertehausen	B 253	103	133
Burgwald	Ernsthausen	B 252	88	140
Bad Arolsen	Wetterburg	K 7	68	90
Bad Wildungen	Hundsdorf	B 253	53	82
Frankenberg	Kernstadt	K 126	53	75
Hatzfeld	Eifa	B 258	50	76
Diemelstadt	Rhoden	A 44	46	104
Frankenberg	Kernstadt	B 252/253	37	48
Bad Wildungen	Wega	B 253	33	45
Battenberg	Berghofen	B 236	30	50
Diemelstadt	Orpethal	A 44	29	61
Vöhl	Kirchlotheim	B 252	28	38
Burgwald	Bottendorf	B 252	27	64
Vöhl	Herzhausen	B 252	18	31

¹⁰² Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Vöhl	Niederorke	L 3044	12	15
Bad Arolsen	Mengeringhausen	B 252	11	17
Twistetal	Elleringhausen	L 3118	11	16
Battenberg	Laisa	B 253	10	16
Frankenau	Dainrode	B 253	10	21
Frankenberg	Kernstadt	L 3076	9	13
Hatzfeld	Eifa	L 553	9	13
Diemelstadt	Wrexen	A 44	4	17
Battenberg	Kernstadt	B 236/253	3	5
Bad Arolsen	Remmeker Feld	L 3080	2	3

In den Städten Gemünden (Wohra), Hatzfeld (Eder), Lichtenfels, Rosenthal, Volkmar-
sen und Waldeck und den Gemeinden Bromskirchen, Diemelsee, Edertal und Willin-
gen (Upland) befinden sich entweder keine Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umge-
bungslärmrichtlinie oder keine Lärmkonfliktpunkte nach den Auslösekriterien dieses
Lärmaktionsplans.

10.5.1 Stadt Bad Arolsen

Die Stadt Bad Arolsen (knapp 16.000 Einwohner) liegt nördlich der Stadt Korbach. Die B 252 verläuft westlich der Stadt und löst im Ortsteil Mengerlinghausen einen Lärmkonflikt aus. Die ebenfalls verkehrsträchtige L 3080 führt zu Lärmbelastungen insbesondere im Stadtteil Wetterburg und geringfügig im Stadtteil Remmeker Feld. Wegen einer Anregung aus der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde auch die K 7 in Wetterburg untersucht.

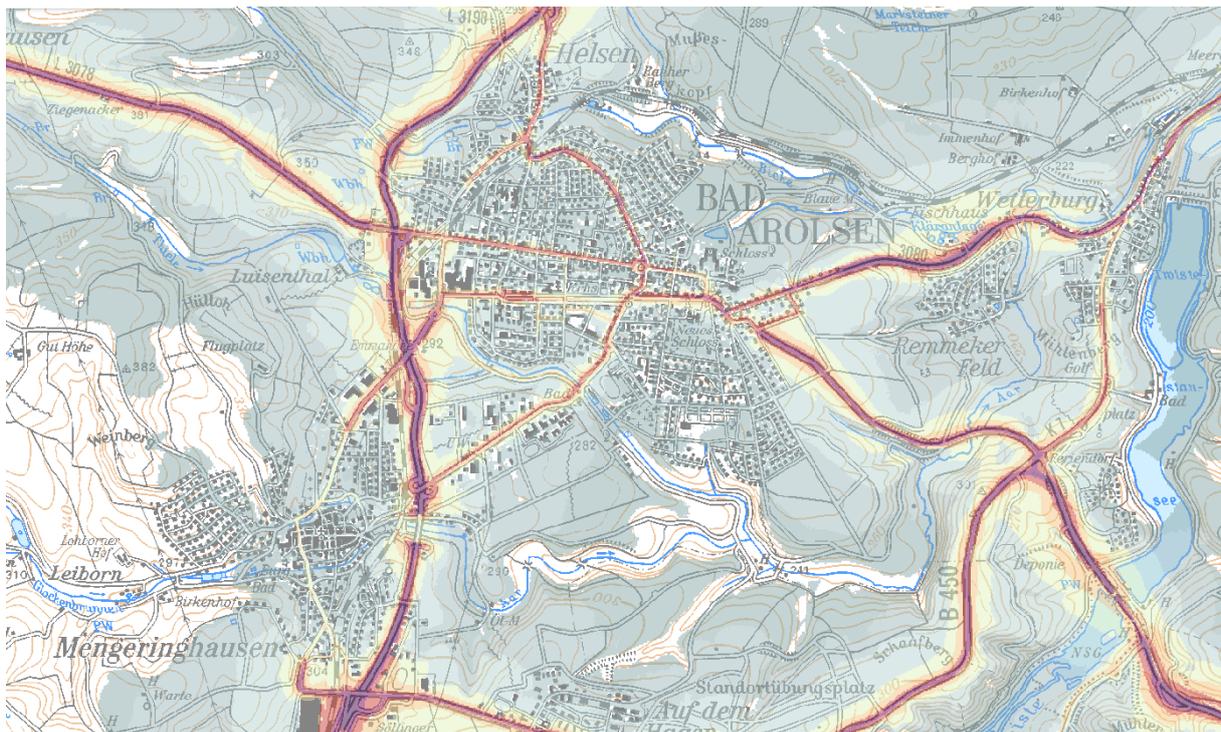


Abbildung 86: Straßenlärmkartierung im Bereich der Stadt Bad Arolsen [Quelle: Lärmviewer des HLNUG¹⁰³]

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungsärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 199: Anzahl von Personen in der Stadt Bad Arolsen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		79	20	8	1	0	108
Nachts (L_{Night})	25	10	1	0	0		36

¹⁰³ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Tabelle 200: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Stadt Bad Arolsen (EU-Kartierung)

dB (A)	L_{DEN} ab 55	L_{DEN} ab 65	L_{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	0,5	0,2	0,0
Zahl der Wohnungen	49	3	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	15		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	2		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 201 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Stadt jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 201: Lärmkonfliktpunkte der Stadt Bad Arolsen an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm-RL *und Nebenstraßen

Ortsteil	Straße	LKZ L_{DEN}	LKZ L_{Night}
Wetterburg	L 3080 (Burgstraße)	286	329
Wetterburg	K 7 (Zum Wiggenberg)	68	90
Mengeringhausen	B 252	11	17
Remmeker Feld	L 3080	2	3

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

An der L 3080 in Bad Arolsen-Wetterburg wurde im Jahr 2021 der Deckenbelag erneuert. Dabei wurde als Asphaltdeckschicht ein AC 8 DS Asphaltbeton eingebaut. Dieser hat für PKW eine lärmindernde Wirkung von -2,7 dB(A) und für LKW von -1,9 dB(A).

Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und Erhöhung der Verkehrssicherheit befindet sich die Ortsumgehung Bad Arolsen/Wetterburg im Zuge der L 3080 bei Hessen Mobil in Planung. Das Projekt befindet sich in der Phase der Vorplanung, der ersten von vier Planungsphasen.“

Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung gingen folgende Lärminderungsvorschläge seitens der Stadt oder der betroffenen Wohnbevölkerung ein:

Tabelle 202: Maßnahmenvorschläge aus der Stadt Bad Arolsen

L 3080	Wetterburg	Tempolimit 30 km/h, lärmarmere Asphalt, Radwegestreifen, LKW-Fahrverbot von den Autobahnanschlussstellen Warburg bzw. Breuna über Volkmarsen nach Bad Arolsen wegen Mautflucht; Autobahnabfahrtshinweis Bad Arolsen von Osten kommend an der Abfahrt Zierenberg statt an der Abfahrt Breuna
K 7	Wetterburg	Tempolimit 30 km/h, lärmarmere Asphalt
B 252	Mengeringhausen	Lärmschutzwand im Bereich der Brücke
L 3080	Remmeker Feld	Tempolimit 80 km/h

Die Vorschläge aus Wetterburg wurden von 27 betroffenen Anwohnern übermittelt.

L 3080 Wetterburg

Gemäß schalltechnischer Berechnung von Hessen Mobil vom 14. April 2023 werden an keinem Gebäude die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV weder am Tag noch in der Nacht überschritten. Verkehrsrechtliche Maßnahmen, wie eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen oder ein LKW-Fahrverbot, haben daher keine Aussicht auf Erfolg. Auf einen Prüfauftrag bei der zuständigen unteren Verkehrsbehörde wird seitens der Lärmaktionsplanung verzichtet.

Ein lärmarmer Asphalt wurde bereits im Jahr 2021 eingebaut.

Seit dem 1. Juli 2018 ist die Mautpflicht auch für Bundesstraßen eingeführt.

Der Maßnahmenvorschlag Radwegebau wird Hessen Mobil zur Kenntnis gegeben werden.

Eine Änderung der Beschilderung hätte aufgrund des standardmäßigen Einsatzes von Navigationsgeräten keine wesentlichen positiven Aussichten für die Ortsdurchfahrten der L 3080.

K 7 Wetterburg

Gemäß schalltechnischer Berechnung der Lärmaktionsplanung vom 18. Juli 2023 werden an keinem Gebäude an der K 7 in Wetterburg die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV, weder am Tag noch in der Nacht, überschritten. Dabei wurden die Verkehrsbewegungen der Bundesstraßenverkehrswegezählung 2015 zugrunde gelegt da die Bundesstraßenverkehrswegezählung 2021 aufgrund einer Umleitungssituation nicht repräsentativ ist. Das Ergebnis wurde der zuständigen unteren Verkehrsbehörde bei der Stadt Bad Arolsen zur Verfügung gestellt.

Bei regulär anstehenden Straßendeckensanierungen wird i.d.R. geprüft, ob lärmmindernde Straßendeckschichten als Regelbauweise eingebaut werden können.

B 252 Mengerlinghausen

Der vorliegende Lärmkonflikt ist nicht Teil des [Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen](#). Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt und arbeitet diese von Amts wegen sukzessive ab. Mittelfristig können für den vorliegenden Lärmkonflikt daher keine straßenbaulichen Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Aussicht gestellt werden. Ungeachtet dessen besteht für Eigentümerinnen und Eigentümer betroffener Wohnimmobilien die Möglichkeit, einen Antrag auf eine Förderung passiver Lärmschutzeinrichtungen (z. B. Lärmschutzfenster) bei Hessen Mobil zu stellen.

L 3080 Remmeker Feld

Gemäß Vorberechnung der Lärmaktionsplanung werden die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV an keinem Gebäude, weder am Tage noch in der Nacht, überschritten. Verkehrsrechtliche Maßnahmen, wie eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen, haben daher keine Aussicht auf Erfolg. Auf einen Prüfauftrag bei der zuständigen unteren Verkehrsbehörde wird seitens der Lärmaktionsplanung verzichtet.

10.5.2 Stadt Bad Wildungen

Die Stadt Bad Wildungen (ca. 17.600 Einwohner) ist in den Stadtteilen Mandern, Wega und Hundsdorf durch die B 253 betroffen, wodurch drei Lärmkonfliktpunkte definiert werden können. Mandern ist dabei am stärksten betroffene Stadtteil.

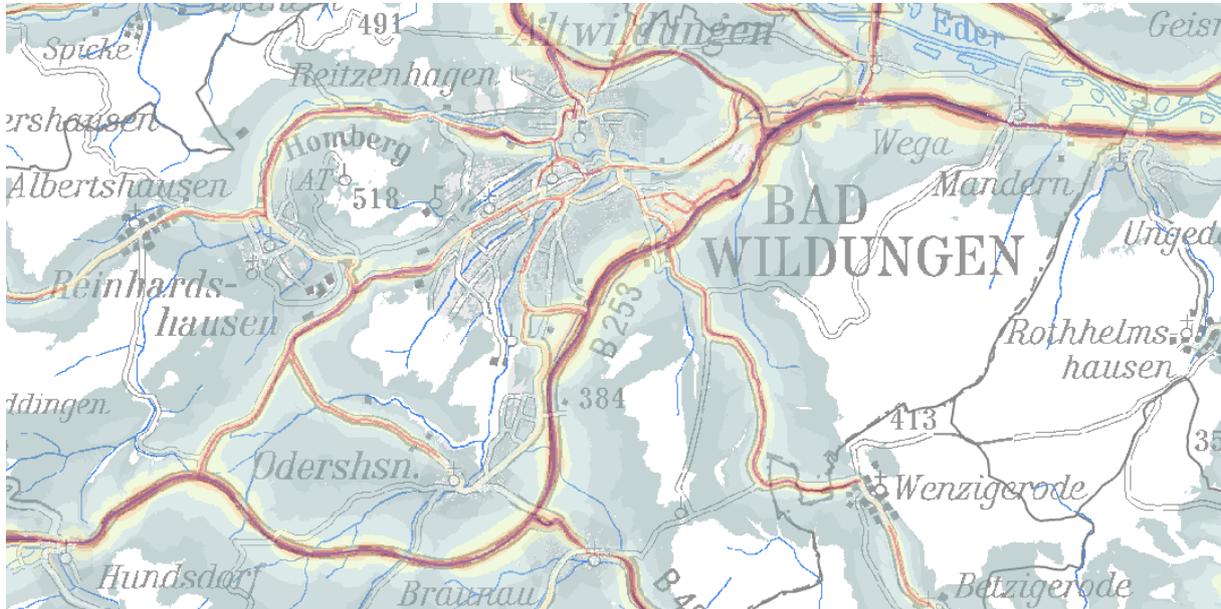


Abbildung 87: Straßenlärmkartierung im Bereich der Stadt Bad Wildungen
 [Quelle: Lärmviewer des HLNUG¹⁰⁴]

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 203: Anzahl von Personen in der Stadt Bad Wildungen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		170	116	79	44	0	409
Nachts (L_{Night})	134	96	47	10	0		287

¹⁰⁴ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Tabelle 204: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Stadt Bad Wildungen (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0,1	0,0	0,0
Zahl der Wohnungen	192	57	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	74		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	20		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 205 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Stadt jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 205: Lärmkonfliktpunkte der Stadt Wildungen an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Straße	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Mandern	B 253	145	201
Hundsorf	B 253	53	82
Wega	B 253	33	45

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich der Lärmkonfliktpunkte sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

In der folgenden Tabelle sind die von der Kommune bzw. der betroffenen Wohnbevölkerung vorgeschlagenen Maßnahmenvorschläge aufgelistet.

Tabelle 206: Maßnahmenvorschläge aus der Stadt Bad Wildungen

B 253	Mandern	Tempolimit 30 km/h
B 253	Hundsdorf	Tempolimit 30 km/h, Flüsterasphalt
K 40	Reinhardshausen	Tempolimit 40 km/h, Masurenallee: Keine Durchfahrt für geplantes Neubaugebiet „Bornäcker“

B 253 Mandern

Hessen Mobil wurde mit einer Berechnung der Verkehrslärmbelastung beauftragt, die seit dem 5. April 2019 vorliegt. Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden nachts an 25 Häusern überschritten. Lärmsanierung wurde nicht durchgeführt. Damit liegen die Voraussetzungen für die Anordnung eines Tempolimits 30 km/h vor. Seitens der Stadt wird mit Schreiben vom 7. Februar 2019 eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nachts abgelehnt. Die Stadt Bad Wildungen wurde am 16. Januar 2024 erneut beteiligt. Eine Rückmeldung ist in Aussicht gestellt, ist jedoch noch nicht eingegangen.

B 253 Hundsdorf

Gemäß Vorberechnung der Lärmaktionsplanung werden die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV an keinem Gebäude überschritten. Verkehrsrechtliche Maßnahmen, wie eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen, haben daher keine Aussicht auf Erfolg. Auf einen Prüfauftrag bei der zuständigen unteren Verkehrsbehörde wird seitens der Lärmaktionsplanung verzichtet.

K 40 Reinhardshausen

Es handelt sich um keinen Lärmkonfliktpunkt nach den Auslösekriterien dieses Lärmaktionsplans und wird hier nicht betrachtet.

10.5.3 Stadt Battenberg (Eder)

Die direkt westlich an die Gemeinde Allendorf an der Eder angrenzende Stadt Battenberg hat ca. 5.500 Einwohner. Durch die Bundesstraßen B 253 und B 236 werden in den Ortsteilen Berghofen, Laisa und dem Kernort Lärmkonfliktpunkte ausgelöst.

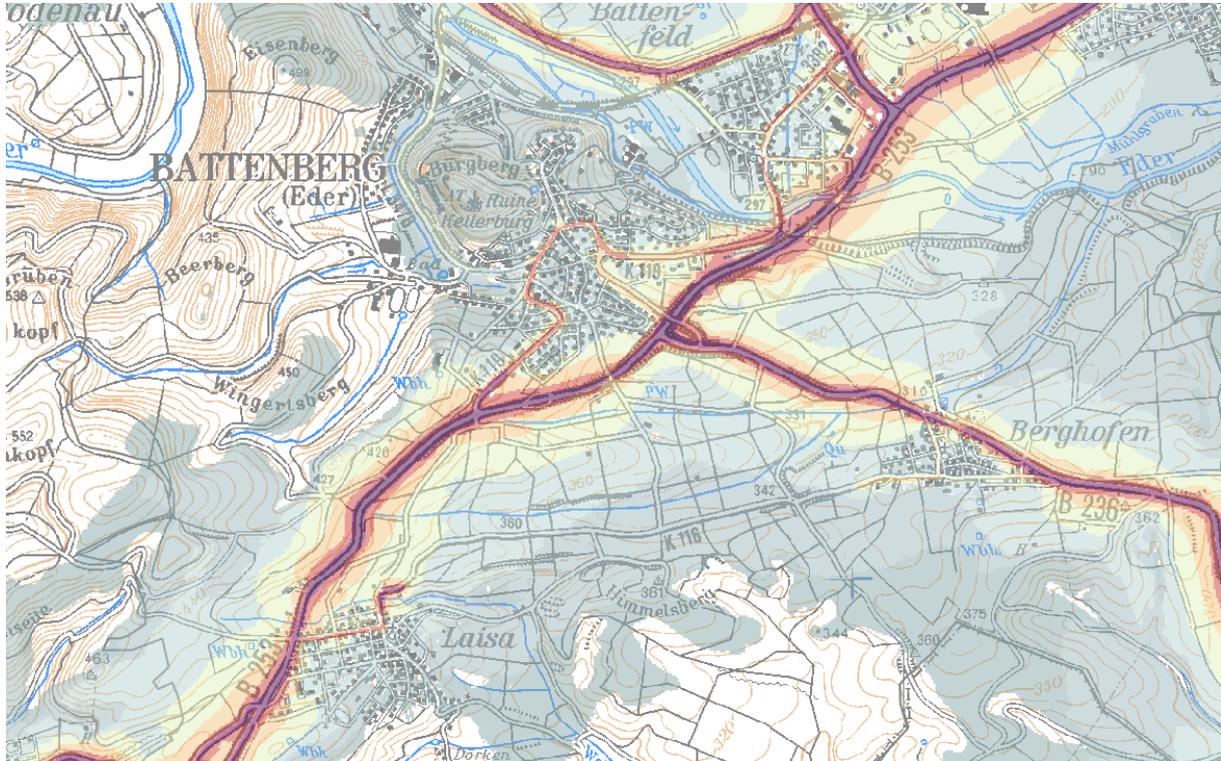


Abbildung 88: Straßenlärmkartierung im Bereich der Stadt Battenberg [Quelle: Lärmviewer des HLNUG¹⁰⁵]

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 207: Anzahl von Personen in der Stadt Bad Battenberg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		107	37	7	0	0	151
Nachts (L_{Night})	50	10	0	0	0		60

¹⁰⁵ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Tabelle 208: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Stadt Bad Battenberg (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0,03	0,0	0,0
Zahl der Wohnungen	70	3	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	21		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	3		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 209 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Stadt jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 209: Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde Battenberg an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Straße	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Berghofen	B 236	30	50
Laisa	B 253	10	16
Kernstadt	B 236/253	3	5

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich der Lärmkonfliktpunkte sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

In der folgenden Tabelle sind die von der Kommune bzw. der betroffenen Wohnbevölkerung vorgeschlagenen Maßnahmenvorschläge aufgelistet.

Tabelle 210: Maßnahmenvorschläge aus der Gemeinde Battenberg

Ort	Straße	Anregung
Laisa	B 253	Lärmschutzmaßnahmen
Berghofen	B 253	Rückbau nach Realisierung OU B 252 Burgwald-Ernsthausen
Berghofen	B 236	Lärmschutzmaßnahmen

Berghofen

Hessen Mobil hat mit Datum vom 30. April 2019 eine Berechnung der Verkehrslärmbelastung vorgelegt. Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden unterschritten. Verkehrliche Maßnahmen, wie eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen, werden seitens der zuständigen unteren Verkehrsbehörde des Landkreises Waldeck-Frankenberg unter diesen Bedingungen nicht angeordnet.

Am Stadtteil Berghofen werden die Auslösewerte des freiwilligen Lärmsanierungsprogrammes an drei Häusern nachts überschritten. Betroffene Wohneigentümer dieser Häuser können bei Hessen Mobil eine Bezuschussung von passiven Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster) beantragen (s. Kap. 3.4.1).

Maßnahmen, die Zusammenhang mit dem Bau der Ortsumgehung B 252 Burgwald-Ernsthausen stehen, müssen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eingebracht und abgewogen werden.

Laisa

Nach Auswertung der Lärmkartierung sind die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV deutlich unterschritten. Verkehrliche Maßnahmen, wie eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen, werden seitens der zuständigen unteren Verkehrsbehörde des Landkreises Waldeck-Frankenberg unter diesen Bedingungen nicht angeordnet.

10.5.4 Stadt Diemelstadt

Diemelstadt liegt im äußersten Nordwesten des Regierungsbezirkes Kassel an der Landesgrenze zu Nordrhein-Westfalen. Diemelstadt hat ca. 5.200 Einwohner. Lärmkonfliktpunkte werden durch die Bundesautobahn A 44 ausgelöst.

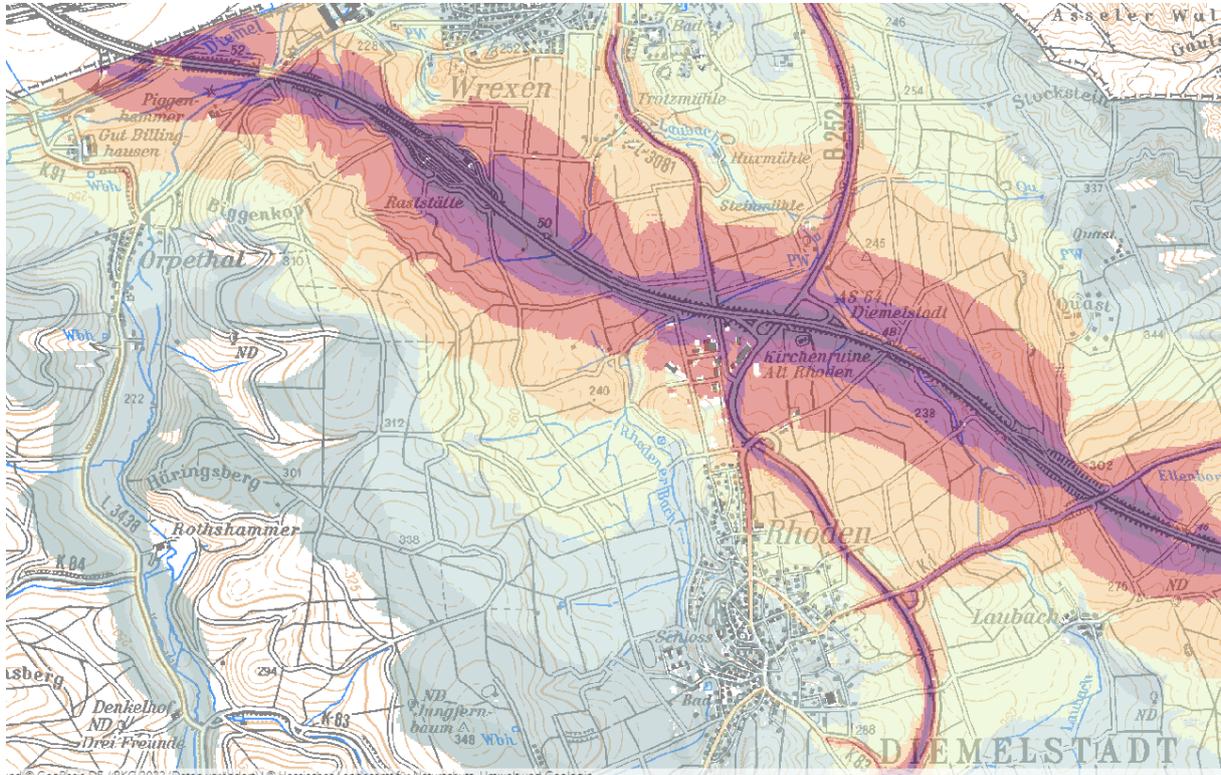


Abbildung 89: Straßenlärmkartierung im Bereich der Stadt Diemelstadt [Quelle: Lärmviewer des HLNUG¹⁰⁶]

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 211: Anzahl von Personen in der Stadt Bad Diemelstadt, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		329	86	47	14	0	476
Nachts (L_{Night})	164	70	14	8	0		256

¹⁰⁶ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Tabelle 212: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Stadt Bad Diemelstadt (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	1,0	0,0	0,0
Zahl der Wohnungen	224	28	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	71		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	16		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 213 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Stadt jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 213: Lärmkonfliktpunkte der Stadt Diemelsee an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Stadtteil	Straße	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Rhoden	A 44	46	104
Orpethal	A 44	29	61
Wrexen	A 44	4	17

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich der Lärmkonfliktpunkte sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen keine Vorschläge seitens der Stadt oder der betroffenen Wohnbevölkerung für die beiden Lärmkonfliktpunkte ein. Ab einer Lärmkennziffer von 250 wurden von der Lärmaktionsplanung eigene Vorschläge zur Lärminderung zur Diskussion gestellt. Dies ist im Bereich der Stadt Diemelstadt nicht der Fall.

10.5.5 Stadt Frankenau

Die südlich und teilweise im Nationalpark Kellerwald-Edersee gelegene Stadt hat ca. 3.400 Einwohner. Die Fahrbewegungen auf der B 253 sind gemäß Lärmkartierung des HLNUG 2022 unter 3 Mio. Es liegt daher keine Hauptverkehrsstraße nach EU-Umgebungslärmrichtlinie vor. Aufgrund von Anregungen wird ein durch die B 253 ausgelöster Lärmkonfliktpunkt in der Ortsdurchfahrt Dainrode identifiziert.



Abbildung 90: Straßenlärmkartierung im Bereich der Stadt Frankenau [Quelle: Lärmviewer des HLNUG¹⁰⁷]

Aufgrund der fehlenden Hauptverkehrsstraßen gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie liegt keine Belasteten-Statistik vor.

In der nachfolgenden Tabelle 214 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Stadt jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 214: Lärmkonfliktpunkte der Stadt Frankenau an Nebenstraßen

Ortsteil	Straße	LKZ L_{DEN}	LKZ L_{Night}
Dainrode	B 253	10	21

¹⁰⁷ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich des Lärmkonfliktpunktes sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen

Nach der Beurteilung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Waldeck-Frankenberg kommt aufgrund des vorgegebenen bundesrechtlichen Rahmens der Straßenverkehrs-Ordnung die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 253 Ortsdurchfahrt Frankenau-Dainrode nicht in Betracht. Eine von Hessen Mobil vorgenommene Lärmberechnung vom 13. April 2023 weist an drei Gebäuden entlang der B 253 in Frankenau-Dainrode Überschreitungen der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV für den Nachtzeitraum aus. Gemäß einer fachaufsichtsrechtlichen Überprüfung des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) vom 30. Juni 2023 ist diese geringe Anzahl an Überschreitungen unter juristischen Gesichtspunkten nicht ausreichend, um eine Pflicht zum Einschreiten oder ein fachaufsichtsrechtliches Tätigwerden begründen zu können. Seitens der Lärmaktionsplanung wird auf Kapitel 3.4.1 verwiesen: Gemäß der Handreichung des HMWEVW vom 6. Februar 2023 besteht bei Überschreiten der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV in der Regel eine Pflicht zur Anordnung (im Sinne einer Ermessensreduzierung auf Null) lärmschutzbedingter Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs. Im Einzelfall darf die zuständige Behörde jedoch auch bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen von Beschränkungen und Verboten des fließenden Verkehrs absehen, wenn ihr dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile gerechtfertigt erscheint.

Sonstige Maßnahmen mit indirekt lärmmindernder Wirkung (Schlaglöcher reparieren, Verkehrsberuhigung)

Diese Maßnahmen können nur außerhalb der Lärmaktionsplanung von den zuständigen Straßenbau- und Planungsbehörden auf Grundlage des jeweiligen Fachrechts geprüft werden. Die Maßnahmenvorschläge wurde Hessen Mobil zur Kenntnis und zur etwaigen Umsetzung übersandt.

Ortsumgehung

Der Bund legt seine Prioritäten u.a. für den Neubau von Bundesstraßen im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) fest. Den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, in den die Projekte des BVWP und gegebenenfalls weitere Projekte aufgenommen werden, beschließt der Deutsche Bundestag als Bestandteil des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen. Es ist damit gesetzlich festgelegt, welche Verkehrsprojekte mit welcher Dringlichkeit geplant und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden sollen. Das Land Hessen hat sich hier zunächst auf die planerisch fortgeschrittenen Pro-

jekte des vordringlichen Bedarfs konzentriert, die eine zeitnahe Umsetzungsperspektive aufweisen und hierfür die vorhandenen Finanz- und Personalressourcen eingesetzt. Für geforderte Ortsumgehungen, die im weiteren Bedarf des BVWP 2030 bzw. des Bedarfsplans 2016 oder überhaupt nicht gelistet sind wie die Ortsumgehung Dainrode, kann seitens des Landes Hessen derzeit keine Planungsperspektive aufgezeigt werden.

Die Anregung wurde nachrichtlich an das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen übermittelt.

10.5.6 Stadt Frankenberg

Die Stadt Frankenberg befindet sich im südlichen Teil des Landkreises Waldeck-Frankenberg an der Eder und hat gut 18.000 Einwohner. Es sind drei Lärmkonfliktpunkte zu verzeichnen.



Abbildung 91: Straßenlärmmkartierung im Bereich der Stadt Frankenberg
[Quelle: Lärmviewer des HLNUG¹⁰⁸]

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 215: Anzahl von Personen in der Stadt Frankenberg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		61	7	5	5	1	79
Nachts (L_{Night})	12	5	4	4	0		25

¹⁰⁸ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Tabelle 216: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Stadt Frankenberg (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	2,1	0,5	0,1
Zahl der Wohnungen	36	4	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	12		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	2		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 217 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Stadt jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 217: Lärmkonfliktpunkte der Stadt Frankenberg an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL *und Nebenstraßen

Stadtteil	Lärmkonflikt	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Kernstadt	*K 126 (Rodenbacher Straße)	53	75
Kernstadt	B 252/253	37	48
Kernstadt	*L 3076 (Bottendorfer Straße)	9	13

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich der Lärmkonfliktpunkte sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

In der folgenden Tabelle sind die von der Kommune bzw. der betroffenen Wohnbevölkerung vorgeschlagenen Maßnahmenvorschläge aufgelistet.

Tabelle 218: Maßnahmenvorschläge aus der Stadt Frankenberg

Kernstadt	K 126 (Rodenbacher Straße)	Tempolimit 50 statt 70 km/h
Kernstadt	Bottendorfer Straße	Erhöhung des Lärmschutz-Walls, Tempolimit 50 oder 60 km/h, Leitplanke zwischen L 3076 und Radweg

Bottendorfer Straße

Die Errichtung einer Leitplanke zwischen Straße und Radweg ist eine Maßnahme mit indirekt wirkender Lärminderung kann nur außerhalb der Lärmaktionsplanung von den zuständigen Straßenbau- und Planungsbehörden auf Grundlage des jeweiligen Fachrechts geprüft werden. Der Maßnahmenvorschlag wurde Hessen Mobil zur Kenntnis und zur etwaigen Umsetzung übersandt.

Gemäß Vorberechnung der Lärmaktionsplanung werden die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV an keinem Gebäude überschritten. Verkehrsrechtliche Maßnahmen, wie eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen, haben daher keine Aussicht auf Erfolg. Auf einen Prüfauftrag bei der zuständigen unteren Verkehrsbehörde wird seitens der Lärmaktionsplanung verzichtet.

Der vorliegende Lärmkonflikt ist nicht Teil des [Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen](#). Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt und arbeitet diese von Amts wegen sukzessive ab. Mittelfristig können für den vorliegenden Lärmkonflikt daher keine straßenbaulichen Maßnahmen wie die vorgeschlagenen Erhöhung des Lärmschutzwalls im Rahmen der Lärmsanierung in Aussicht gestellt werden. Ungeachtet dessen besteht für Eigentümerinnen und Eigentümer betroffener Wohnimmobilien die Möglichkeit, einen Antrag auf eine Förderung passiver Lärmschutzeinrichtungen (z. B. Lärmschutzfenster) bei Hessen Mobil zu stellen.

K 126 Kernstadt

Gemäß Vorberechnung der Lärmaktionsplanung werden die Richtwerte der Lärm-schutz-Richtlinien-StV an keinem Gebäude überschritten. Verkehrsrechtliche Maß-nahmen, wie eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen, haben da-her keine Aussicht auf Erfolg. Auf einen Prüfauftrag bei der zuständigen unteren Ver-kehrsbehörde wird seitens der Lärmaktionsplanung verzichtet.

10.5.7 Stadt Hatzfeld (Eder)

Die Stadt Hatzfeld (knapp 3.000 Einwohner) liegt im westlichen Rand des Regierungsbezirkes Kassel an der Grenze zu Nordrhein-Westfalen. Es liegt keine Hauptverkehrsstraße nach EU-Umgebungslärmrichtlinie vor. Aufgrund von Anregungen werden zwei Lärmkonfliktpunkte in Eifa identifiziert.

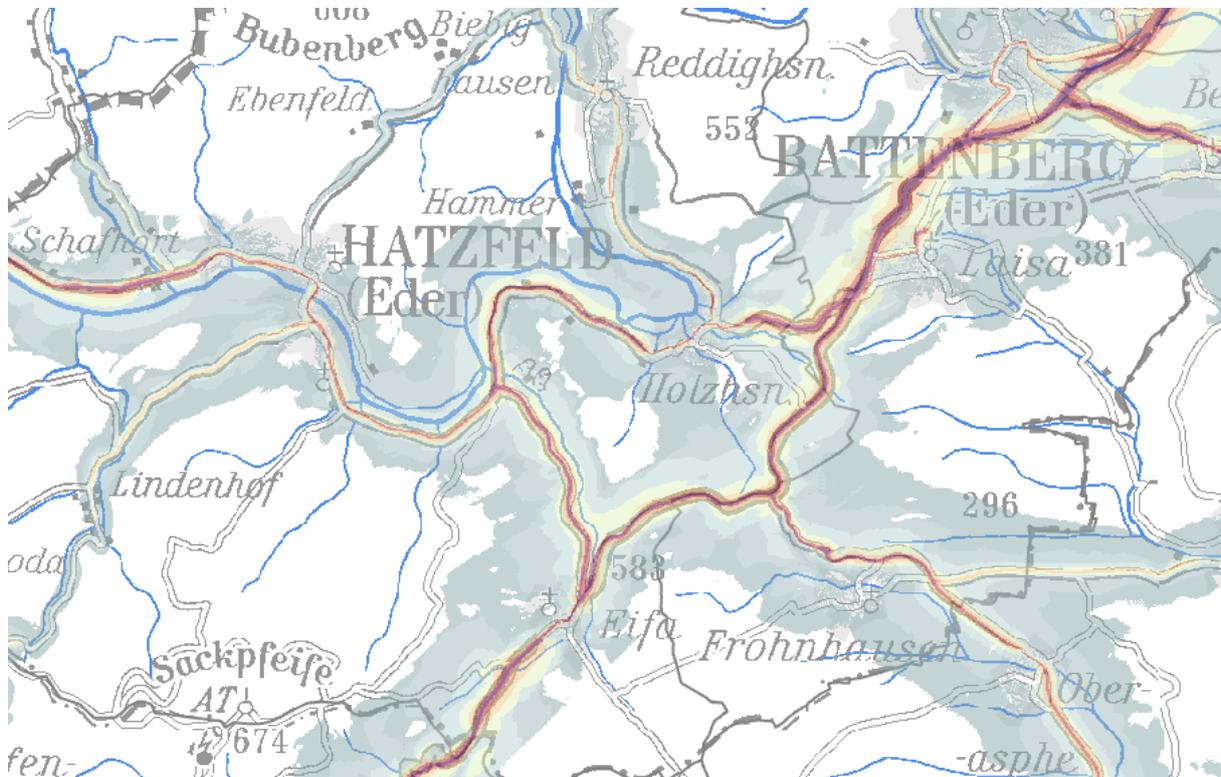


Abbildung 92: Straßenlärmkartierung im Bereich der Stadt Hatzfeld [Quelle: Lärmviewer des HLNUG¹⁰⁹]

Aufgrund der fehlenden Hauptverkehrsstraßen gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie liegt keine Belasteten-Statistik vor.

In der nachfolgenden Tabelle 219 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Stadt jeweils für Ganzttag (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) abgebildet. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

¹⁰⁹ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Tabelle 219: Lärmkonfliktpunkte der Stadt Hatzfeld an Nebenstraßen

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Eifa	B 258	50	76
Eifa	L 553	9	13

Maßnahmen

In der folgenden Tabelle sind die von der Kommune bzw. der betroffenen Wohnbevölkerung vorgeschlagenen Maßnahmenvorschläge aufgelistet.

Tabelle 220: Maßnahmenvorschläge aus der Stadt Hatzfeld (Eder)

L 553	Eifa	Versetzung Ortsschild
B 253	Eifa	Ortsumgehung

L 553 Eifa: Versetzung Ortsschild

Im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Aufstellung einer Ortstafel an der L 553 im Ortsteil Eifa statt eines Ortsweiler-Schildes vorgeschlagen. Die Aufstellung einer Ortstafel erfolgt gemäß den Kriterien der VwV-StVO. Demnach müssen anliegende Grundstücke von der betreffenden Straße erschlossen werden, damit das Kriterium einer geschlossenen Bebauung greifen kann. Die zuständige Straßenverkehrsbehörde des Landkreises hatte mit Schreiben vom 09. Dezember 2009 gegenüber der Stadt Hatzfeld die Lage des Ortsschildes überprüft und eine Versetzung abgelehnt. Gem. Schreiben vom 18. Juli 2023 an die Lärmaktionsplanung hat diese Entscheidung weiterhin Bestand. Aus Lärmschutzgründen können Ortstafeln nicht versetzt werden, insofern besteht von Seiten der Lärmaktionsplanung keine weitere Handlungsmöglichkeit.

L 253 Eifa: Ortsumgehung

Der Bund legt seine Prioritäten u.a. für den Neubau von Bundesstraßen im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) fest. Den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, in den die Projekte des BVWP und gegebenenfalls weitere Projekte aufgenommen werden, beschließt der Deutsche Bundestag als Bestandteil des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen. Es ist damit gesetzlich festgelegt, welche Verkehrsprojekte mit welcher Dringlichkeit geplant und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden sol-

len. Das Land Hessen hat sich hier zunächst auf die planerisch fortgeschrittenen Projekte des vordringlichen Bedarfs konzentriert, die eine zeitnahe Umsetzungsperspektive aufweisen und hierfür die vorhandenen Finanz- und Personalressourcen eingesetzt. Für diese geforderte Ortsumgehung, die im BVWP 2030 bzw. des Bedarfsplans 2016 nicht gelistet ist, kann seitens des Landes Hessen derzeit keine Planungsperspektive aufgezeigt werden.

Der Maßnahmenvorschlag wurde an das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen nachrichtlich übermittelt.

10.5.8 Stadt Korbach

Die Kreisstadt Korbach mit rund 23.700 Einwohnern weist einen Lärmkonfliktpunkt an der B 251 im Ortsteil Meininghausen und einen weiteren in der Kernstadt, Arolser Landstraße (L 3083), auf.

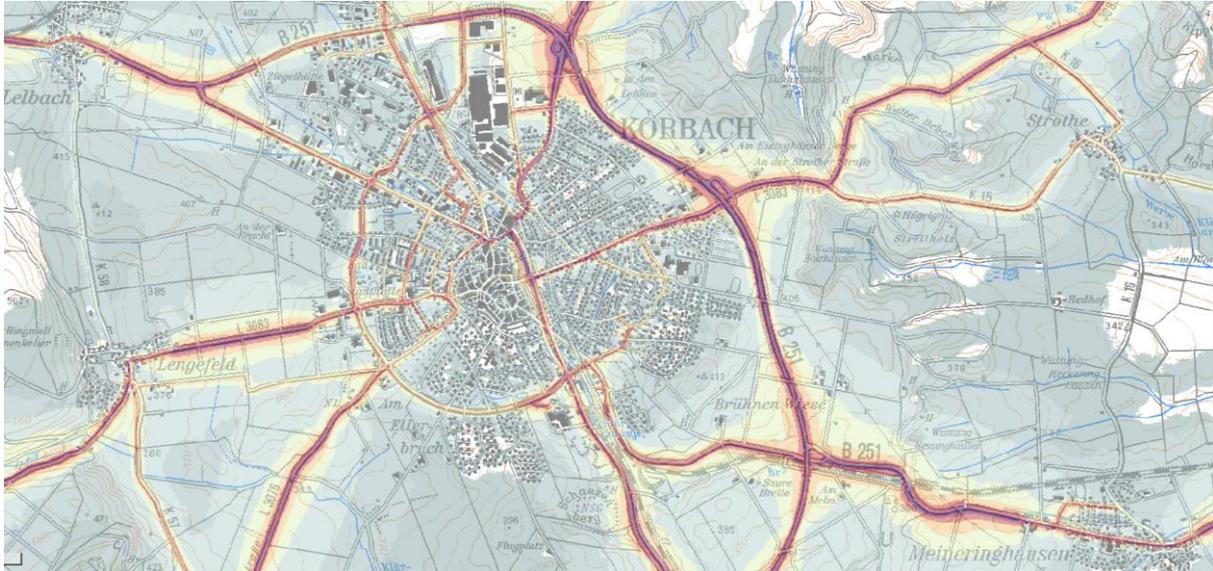


Abbildung 93: Straßenlärmkartierung im Bereich der Stadt Korbach [Quelle: Lärmviewer des HLNUG¹¹⁰]

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 221: Anzahl von Personen in der Stadt Korbach, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		173	188	113	1	0	475
Nachts (L_{Night})	189	127	19	0	0		335

¹¹⁰ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Tabelle 222: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Stadt Korbach (EU-Kartierung)

dB (A)	L_{DEN} ab 55	L_{DEN} ab 65	L_{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	0,7	0,1	0,0
Zahl der Wohnungen	224	53	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	81		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	20		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 223 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Stadt jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 223: Lärmkonfliktpunkte der Stadt Korbach

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L_{DEN}	LKZ L_{Night}
Meininghausen	B 251	139	331
Kernstadt	Arolser Landstraße (teilw. L 3083)	109	140

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich des Lärmkonfliktpunktes sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

In der folgenden Tabelle sind die von der Kommune bzw. der betroffenen Wohnbevölkerung vorgeschlagenen Maßnahmenvorschläge aufgelistet.

Tabelle 224: Maßnahmenvorschläge aus der Stadt Korbach

B 251	Meininghausen	Lärmarmer Straßenbelag
K 58	Lelbach (Stadtweg)	Tempolimit 30 km/h, lärmarmer Straßenbelag

B 251, Meininghausen

Im Falle des Lärmkonfliktpunktes Meininghausen wurde bereits in der 2. Stufe Tempo 30 nachts vorgeschlagen, welches durch die Stadt Korbach mit Schreiben vom 3. Dezember 2015 abgelehnt wurde. Auf Anfrage in der aktuellen Runde teilte die Stadt Korbach mit Schreiben vom 5. März 2024 mit, dass dies weiterhin gültig sei.

Hessen Mobil baut seit 2017 ungeachtet der örtlichen Lärmsituation vorrangig lärm-mindernde Straßendeckschichten als Regelbauweise ein. Hessen Mobil wird daher bei der nächsten regulär anstehenden Straßendeckensanierung prüfen, ob im Bereich des vorliegenden Lärmkonflikts ein lärmarmer Asphalt eingebracht werden kann.

K 58 Lelbach

Es handelt sich nicht um keinen Lärmkonfliktpunkt nach den Auslösekriterien dieses Lärmaktionsplans und wird hier nicht betrachtet.

10.5.9 Gemeinde Allendorf (Eder)

Die Gemeinde Allendorf/Eder (knapp 7.500 Einwohner) befindet sich südwestlich der Stadt Frankenberg an der Eder. Lärmkonfliktpunkte werden in Rennertehausen und Haine durch die tangierende B 253 ausgelöst.



Abbildung 94: Straßenlärmkartierung im Bereich der Gemeinde Allendorf (Eder) [Quelle: Lärmviewer des HLNUG¹¹¹]

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 225: Anzahl von Personen in der Gemeinde Allendorf (Eder), die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		209	67	28	20	1	325
Nachts (L_{Night})	94	31	21	4	0		150

¹¹¹ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Tabelle 226: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Allendorf (Eder) (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	1,1	0,2	0,0
Zahl der Wohnungen	152	22	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	51		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	10		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 227 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 227: Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde Allendorf/Eder an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Rennertehausen	B 253	103	133
Haine	B 253	11	13

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich der Lärmkonfliktpunkte sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen keine Vorschläge seitens der Gemeinde oder der betroffenen Wohnbevölkerung für die beiden Lärmkonfliktpunkte ein.

Ab einer Lärmkennziffer von 250 wurden von der Lärmaktionsplanung eigene Vorschläge zur Lärminderung zur Diskussion gestellt. Dies ist im Bereich der Gemeinde Allendorf (Eder) nicht der Fall.

10.5.10 Gemeinde Burgwald

Die Gemeinde Burgwald mit gut 5.000 Einwohnern befindet sich südlich der Stadt Frankenberg. Die Fahrbewegungen auf der B 252 sind gemäß Lärmkartierung des HLNUG 2022 deutlich unter 3 Mio. Es liegt daher keine Hauptverkehrsstraße nach EU-Umgebungslärmrichtlinie vor. Aufgrund von Anregungen werden in den Ortsteilen Bottendorf und Ernsthausen zwei durch die B 252 ausgelöste Lärmkonfliktpunkte identifiziert.

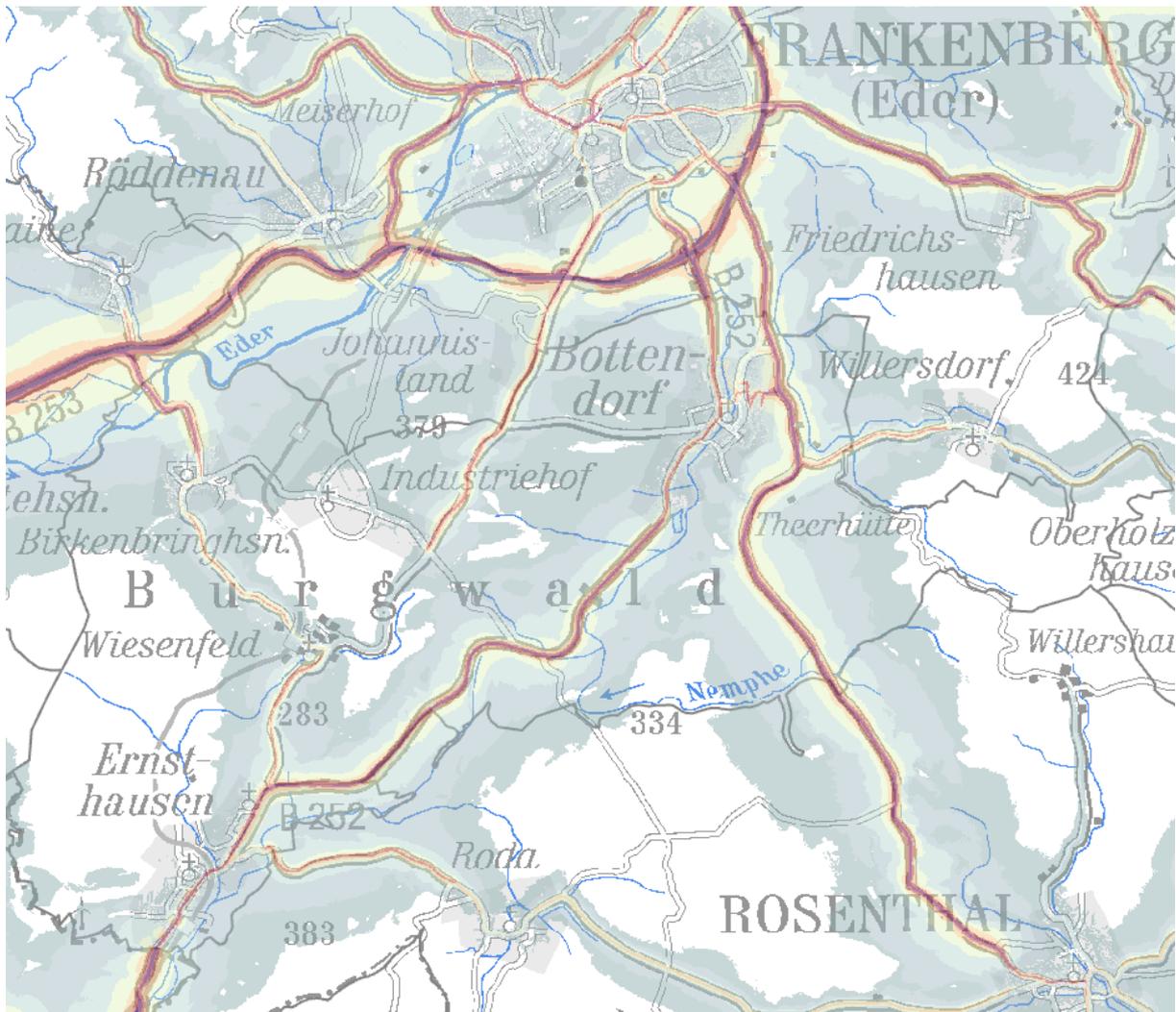


Abbildung 95: Straßenlärmkartierung im Bereich der Gemeinde Burgwald
[Quelle: Lärmviewer des HLNUG¹¹²]

Aufgrund der fehlenden Hauptverkehrsstraßen gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie liegt keine Belasteten-Statistik vor.

¹¹² Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

In der nachfolgenden Tabelle 228 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 228: Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde Burgwald an Nebenstraßen

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L_{DEN}	LKZ L_{Night}
Ernsthausen	B 252	88	140
Bottendorf	B 252	27	64

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

B 252 Ortsumgehung Burgwald-Ernsthausen

Der Verkehr südlich von Frankenberg teilt sich aktuell auf die B 252 und K 117 auf. Mit der seitens Hessen Mobil geplanten Ortsumgehung wird es nur noch eine Nord-Süd-Verbindung geben, die vorhandene B 252 inmitten des Burgwaldes wird zum Forstweg zurückgebaut. Die Maßnahme wird zu Verkehrsentlastungen in den Ortslagen Ernsthausen und Bottendorf führen, der Schwerverkehr nimmt um mehr als 85 % ab (Prognosehorizont 2030). Die Planfeststellungsunterlagen sollen nach derzeitigem Stand im 2. Halbjahr 2024 eingereicht werden.

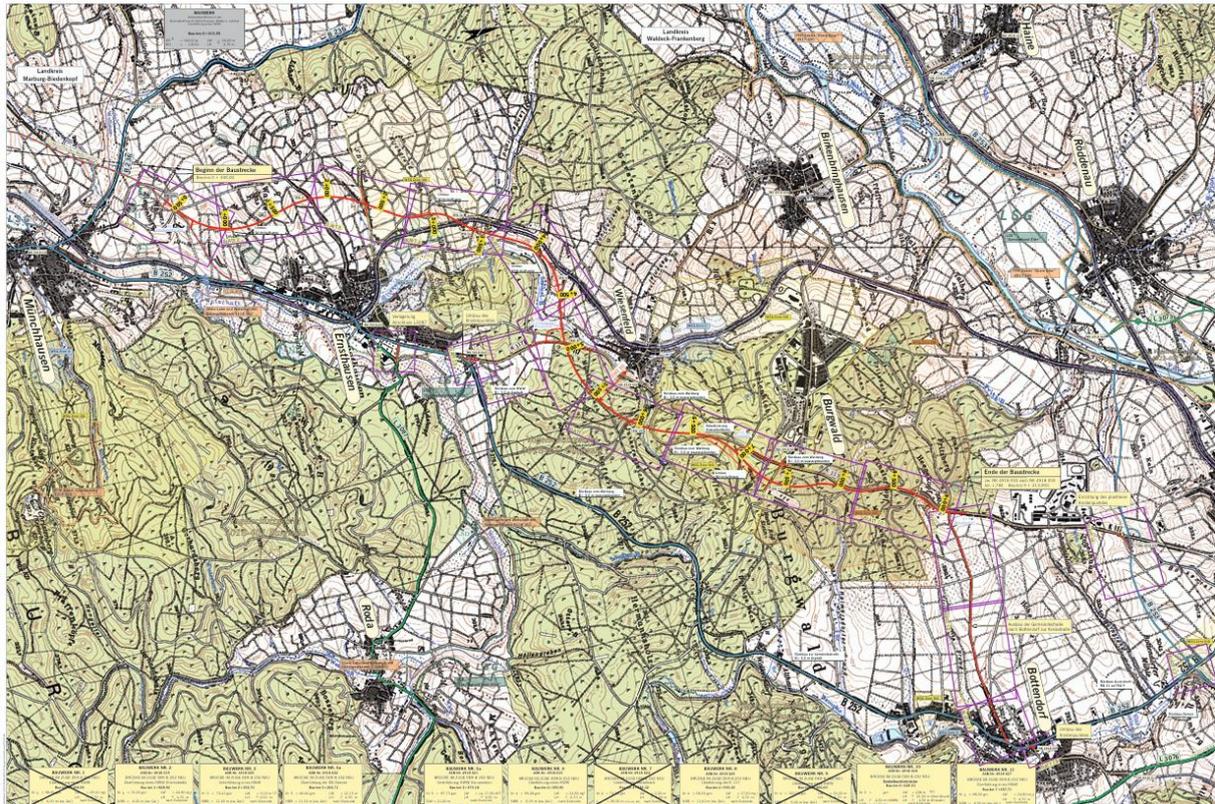


Abbildung 96: Ortsumgehung B 252 Burgwald-Ernsthausen [Quelle: Hessen Mobil]

Auf der B 252 in der OD Burgwald-Ernsthausen wurde im Juli 2022 von der unteren Straßenverkehrsbehörde eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen auf 30 km/h in der Zeit von 22.00 bis 06.00 Uhr vom Abzweig der L 3087 nach Roda bis zur Einmündung der Straße „Bruchweg“ angeordnet. Ernsthausen stellt nach den baldigen Fertigstellungen der Ortsumgehungen in Dorffitter und Münchhausen eine der letzten Engstellen auf der B 252 in der Region dar. Nach Fertigstellung der Ortsumgehung Münchhausen und Aufhebung der Sperrung der Ortsdurchfahrt Bottendorf wird auf Basis einer neuen Verkehrsmengenermittlung von HM eine schalltechnische Berechnung durchgeführt werden. Sollten danach die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV auch im Tageszeitraum überschritten sein, werden weitere verkehrliche Maßnahmen wie ein ganztägiges Fahrverbot oder eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h von den zuständigen Verkehrsbehörden geprüft werden.

Maßnahmenvorschläge

In der folgenden Tabelle sind die von der Kommune bzw. der betroffenen Wohnbevölkerung vorgeschlagenen Maßnahmenvorschläge aufgelistet.

Tabelle 229: Maßnahmenvorschläge aus der Gemeinde Burgwald

B 252	Bottendorf	Verschiebung Ortsschild bis Einfahrt Gewerbegebiet oder Tempolimit 70 km/h
B 252	Bottendorf	Stationärer und mobile Blitzer
B 252	Bottendorf	Straßendeckensanierung
B 252	Bottendorf und Ernsthausen	Schnelle Realisierung der Ortsumgehungen

Bottendorf B 252 - Versetzung Ortstafel

Im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Versetzung der Ortstafel an der B 252 im Ortsteil Bottendorf ab Beginn des Gewerbegebietes vorgeschlagen. Die Aufstellung der Ortstafel erfolgt gemäß den Kriterien der VwV-StVO. Demnach müssen anliegende Grundstücke von der betreffenden Straße erschlossen werden, damit das Kriterium einer geschlossenen Bebauung greifen kann. Die zuständige Straßenverkehrsbehörde des Landkreises hatte mit Schreiben vom 10. Oktober 2019 gegenüber dem betroffenen Bürger die Lage des Ortsschildes überprüft und eine Versetzung abgelehnt. Gem. Schreiben vom 18. Juli 2023 an die Lärmaktionsplanung hat diese Entscheidung weiterhin Bestand. Aus Lärmschutzgründen können Ortstafeln nicht versetzt werden, insofern besteht von Seiten der Lärmaktionsplanung keine weitere Handlungsmöglichkeit.

Bottendorf B 252 - Geschwindigkeitskontrollen

Stationäre Geschwindigkeitsmessenanlagen liegen bereits vor.

Das Polizeipräsidium Nordhessen hat am 1. August 2023 auf Anfrage, ob mobile Geschwindigkeitskontrollen vorgenommen bzw. verstärkt werden können, mitgeteilt, dass

- in der Ortsdurchfahrt von Bottendorf als verkehrlich stark frequentierte Bundesstraße und nicht zuletzt auch als Nord-/Südverbindung für den Schwerverkehr aus/in Richtung NRW zwei fest installierte, stationäre Geschwindigkeitsmessenanlagen installiert wurden.
- ein Tempo-30-Bereich in Höhe der Grundschule, ebenfalls auf dieser Bundesstraße, in der Ortsdurchfahrt hinzukommt.

-
- durchgeführte Lasermessungen in den Jahren 2017 und 2019 zeigen, dass nahezu keine Geschwindigkeitsverstöße stattfinden, da die stationären Geschwindigkeitsmessanlagen die gewünschte Wirkung erzielen.
 - als Resultat weitere Lasermessungen in absehbarer Zeit nicht geplant sind.
 - eine negative Lärmentwicklung, zu der dort keine Messergebnisse vorliegen, aus Sicht des regionalen Verkehrsdienstes eher auf den starken Schwerverkehr als auf zu hohe Geschwindigkeiten zurückzuführen ist.

Bottendorf und Ernsthäuser B 252 - Sonstiges

Hessen Mobil wurden folgende Maßnahmevorschläge übermittelt.

- B 252 Burgwald Bottendorf: Straßensanierung
- B 252 Burgwald Bottendorf, B 252 Burgwald Ernsthäuser: Schnelle Realisierung der Ortsumgehungen

Diese Maßnahmen können nur außerhalb der Lärmaktionsplanung von den Trägern der Fachplanung geprüft werden. Sie wurden Hessen Mobil zur Kenntnis und zur etwaigen Umsetzung übersandt.

10.5.11 Gemeinde Haina (Kloster)

Die südlich des Nationalparks Kellerwald-Edersee gelegene Gemeinde hat ca. 3.400 Einwohner. Die Fahrbewegungen auf der B 253 sind gemäß Lärmkartierung des HLNUG 2022 unter 3 Mio. Es liegt daher keine Hauptverkehrsstraße nach EU-Umgebungslärmrichtlinie vor. Aufgrund von Anregungen wird ein durch die B 253 ausgelöster Lärmkonfliktpunkt in der Ortsdurchfahrt Löhlbach identifiziert.



Abbildung 97: Straßenlärmkartierung im Bereich der Gemeinde Haina [Quelle: Lärmviewer des HLNUG¹¹³]

Aufgrund der fehlenden Hauptverkehrsstraßen gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie liegt keine Belasteten-Statistik vor.

In der nachfolgenden Tabelle 230 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganzttag (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen

¹¹³ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 230: Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde Haina an Nebenstraßen

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Löhlbach	B 253	219	321

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich des Lärmkonfliktpunktes sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

B 253 Löhlbach - Geschwindigkeitsbeschränkung nachts auf 30 km/h

Eine Berechnung der Lärmbelastung von Hessen Mobil liegt seit dem vom 3. Mai 2019 vor. Demnach werden die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV nachts in 17 Fällen überschritten, wobei die meisten Überschreitungen an der Frankenger Straße auftreten. Die Gemeinde Haina befürwortet mit Schreiben vom 13. Juni 2019 eine Geschwindigkeitsbeschränkung nachts, welche im Abschnitt Frankenger Straße 23 bis Wildunger Straße 4 eingerichtet werden sollte. Die untere Verkehrsbehörde des Landkreises Waldeck-Frankenberg wurde mit der Prüfung eines Tempolimits 30 km/h für den Nachtzeitraum beauftragt, welches mit Schreiben vom 8. Oktober 2019 an die Lärmaktionsplanung abgelehnt wird. Ergebnis einer durch die untere Verkehrsbehörde veranlassten verdeckten Geschwindigkeitsuntersuchung vom 15.-19. Juli 2019 ist, dass 85% der Verkehrsteilnehmer eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 36 km/h (Fahrtrichtung Hundsdorf) und von 41 km/h (Fahrtrichtung Dainrode) unterschreiten. Somit ist das Geschwindigkeitsniveau nach Einschätzung der unteren Verkehrsbehörde als unkritisch anzusehen. Der Ort für diese Messungen befand sich im Bereich südlich der Wildunger Straße 5. Auch wenn aus Sicht der Lärmaktionsplanung eine Geschwindigkeitsbeschränkung geboten gewesen wäre, sieht die obere Straßenverkehrsbehörde des RP Kassel keine Ermessensfehler, die eine fachaufsichtliche Weisung rechtfertigen würden.

Der Landrat wurde vom Regierungspräsidenten gebeten, die Entscheidung zu überprüfen. Gem. Antwort vom 26.02.21 liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit nach einer Verkehrserhebung auf der Frankenger Straße vom November 2020 bei 34-39 km/h. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h wird daher seitens der unteren Verkehrsbehörde weiterhin als entbehrlich angesehen.

10.5.12 Gemeinde Twistetal

Die Gemeinde Twistetal (4.300 Einwohner) befindet sich zwischen den Städten Bad Arolsen und Korbach. Die B 252 führt durch die Ortsteile Twiste und Berndorf, wodurch jeweils ein Lärmkonfliktpunkt ausgelöst wird. Aufgrund einer Anregung aus Elleringhausen wird dort ein weiterer Lärmkonfliktpunkt festgestellt.

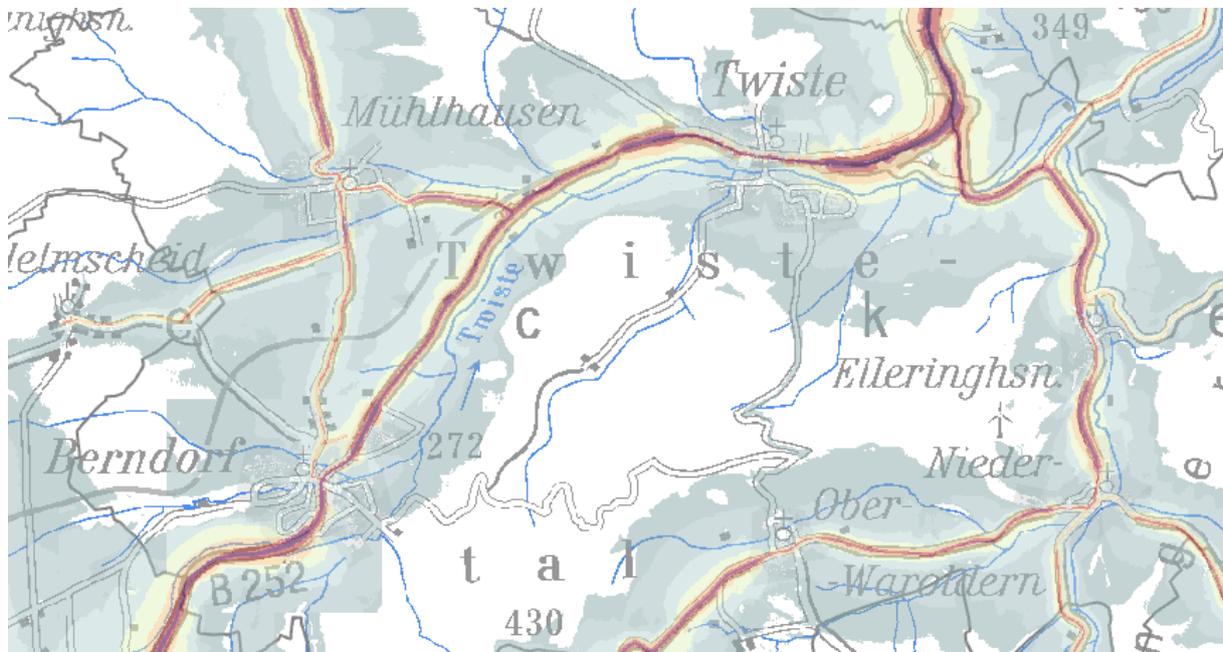


Abbildung 98: Straßenlärmkartierung im Bereich der Gemeinde Twistetal [Quelle: Lärmviewer des HLNUG¹¹⁴]

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 231: Anzahl von Personen in der Gemeinde Twistetal, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		149	117	129	60	0	455
Nachts (L_{Night})	118	147	45	0	0		310

¹¹⁴ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Tabelle 232: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Twistetal (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	0,7	0,2	0,0
Zahl der Wohnungen	214	89	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	88		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	21		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 233 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 233: Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde Twistetal an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Twiste	B 252	210	173
Berndorf	B 252	120	111
Elleringhausen	L 3118	11	16

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Twistetal-Twiste soll eine rund fünf Kilometer lange Ortsumgehung gebaut werden. Durch die neue Ortsumgehung würde sich laut Prognosen für das Jahr 2030 das Verkehrsaufkommen im Verlauf der jetzigen Ortsdurchfahrt der B 252 um 90 % reduzieren. Auf der neuen Ortsumgehung wird im Jahr 2030 dagegen mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von rund 11.000 Kfz/24h und einem Schwerlastverkehrsanteil von rund 20 % gerechnet. Derzeit läuft das Planfeststellungsverfahren.

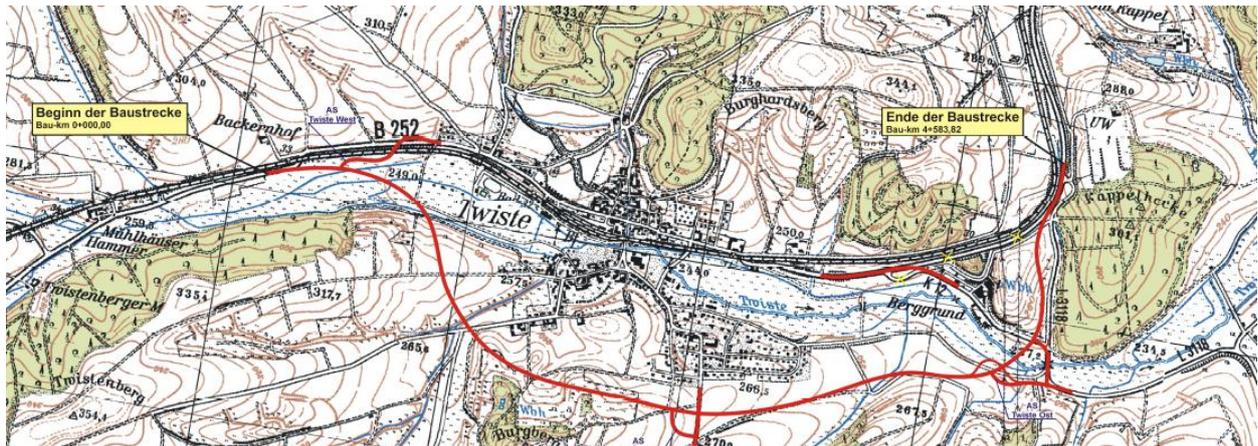


Abbildung 99: Twistetal – Twiste – geplante Ortsumgehung B 252 [Quelle: Hessen Mobil]

Seit dem Sommer 2017 gilt für beide Ortsdurchfahrten zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm für alle Fahrzeuge eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h.

Maßnahmenvorschläge

In der folgenden Tabelle sind die von der Kommune bzw. der betroffenen Wohnbevölkerung vorgeschlagenen Maßnahmenvorschläge aufgelistet.

Tabelle 234: Maßnahmenvorschläge aus der Gemeinde Twistetal

B 252	Twiste	Tempolimit 30 auch tagsüber (ganztags), Geschwindigkeitstrichter 70 km/h von Korbach ab Bahnübergang, Nachtfahrverbote
B 252	Twiste, Berndorf	Passiver Schallschutz,
B 252	Twiste, Berndorf	Flüsterasphalt
B 252	Berndorf	Versetzung Ortsschild Richtung Westen
B 252	Berndorf	Nachtfahrverbote
B 252	Berndorf	Ortsumgehung
L 3118	Elleringhausen	Straße ausbessern, Tempolimit 50, Dialogdisplays

Ortsumgehungen B 252

Der Bund legt seine Prioritäten u.a. für den Neubau von Bundesstraßen im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) fest. Den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, in den die Projekte des BVWP und gegebenenfalls weitere Projekte aufgenommen werden, beschließt der Deutsche Bundestag als Bestandteil des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen. Es ist damit gesetzlich festgelegt, welche Verkehrsprojekte mit welcher Dringlichkeit geplant und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden sol-

len. Das Land Hessen hat sich hier zunächst auf die planerisch fortgeschrittenen Projekte des vordringlichen Bedarfs konzentriert, die eine zeitnahe Umsetzungsperspektive aufweisen und hierfür die vorhandenen Finanz- und Personalressourcen eingesetzt. Für geforderte Ortsumgehungen, die im weiteren Bedarf des BVWP 2030 bzw. des Bedarfsplans 2016 oder überhaupt nicht gelistet sind, kann seitens des Landes Hessen derzeit keine Planungsperspektive aufgezeigt werden.

In Twiste befindet sich die Ortsumgehung in der Baurechts-Phase. Die Ortsumgehung Berndorf ist im Bundesverkehrswegeplan als weiterer Bedarf eingestuft.

Diesbezügliche Anregungen wurden nachrichtlich an das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen übermittelt.

B 252 OD Twiste – straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

Hessen Mobil hat mit Datum vom 30. März 2023 eine Berechnung der Verkehrslärmbelastung vorgelegt. Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden im Tageszeitraum unterschritten. Eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen wird von der zuständigen unteren Verkehrsbehörde des Landkreises Waldeck-Frankenberg unter diesen Bedingungen nicht angeordnet werden. Auf einen Prüfauftrag wird seitens der Lärmaktionsplanung mangels Erfolgsaussichten verzichtet. Im Nachtzeitraum liegen trotz einer nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h immer noch Überschreitungen an 12 Wohngebäuden vor.

Ein (auch von der Gemeinde befürworteter) Geschwindigkeitstrichter zwischen der Bahnüberführung und dem westlichen Ortseingang auf 70 km/h kann aus Lärmschutzgründen nicht umgesetzt werden. Die Ortstafel befindet sich in Twiste von Korbach aus gesehen noch vor der Kolonie. Hessen Mobil teilt mit, dass die Maßnahme keine Lärmreduktion bringen würde, da die Wohnbebauung zu weit von der Maßnahme entfernt sei. Ob der Geschwindigkeitstrichter aus Gründen der Verkehrssicherheit möglich ist, kann von Seiten der Lärmaktionsplanung nicht behandelt werden.

B 252 OD Berndorf - Versetzung Ortsschild Richtung Westen

Die Aufstellung einer Ortstafel erfolgt gemäß den Kriterien der VwV-StVO. Demnach müssen anliegende Grundstücke von der betreffenden Straße erschlossen werden damit das Kriterium einer geschlossenen Bebauung greifen kann, was vorliegend nicht der Fall ist. Aus Lärmschutzgründen können Ortstafeln nicht versetzt werden, insofern besteht von Seiten der Lärmaktionsplanung keine weitere Handlungsmöglichkeit.

B 252 OD Berndorf und Twiste - Passiver Schallschutz

Es besteht für Eigentümerinnen und Eigentümer betroffener Wohnimmobilien die Möglichkeit, einen Antrag auf eine Förderung passiver Lärmschutzeinrichtungen (z. B. Lärmschutzfenster) bei Hessen Mobil zu stellen (s. Kap. 3.4.1).

B 252 OD Berndorf und Twiste - Nachtfahrverbote

Auf der Strecke gilt ein Fahrverbot für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t von 22 bis 6 Uhr. Ausgenommen sind die Be- und Entlader. Die Beantragung zusätzlicher Fahrverbote hat keine Aussicht auf Erfolg.

B 252 OD Berndorf und Twiste – lärmarmere Deckenbelag

Hessen Mobil baut seit 2017 ungeachtet der örtlichen Lärmsituation vorrangig lärmindernde Straßendeckschichten als Regelbauweise ein. Hessen Mobil wird daher bei der nächsten regulär anstehenden Straßendeckensanierung prüfen, ob im Bereich des vorliegenden Lärmkonflikts ein lärmarmere Asphalt eingebracht werden kann.

L 3118 Twistetel-Elleringhausen - Straßensanierung

Diese Maßnahme mit indirekt wirkender Lärminderung kann nur außerhalb der Lärmaktionsplanung von den zuständigen Straßenbau- und Planungsbehörden auf Grundlage des jeweiligen Fachrechts geprüft werden. Der Maßnahmenvorschlag wurde Hessen Mobil zur Kenntnis und zur etwaigen Umsetzung übersandt.

L 3118 Twistetel-Elleringhausen – straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

Gemäß Vorberechnung der Lärmaktionsplanung werden die Richtwerte der Lärm-schutz-Richtlinien-StV an keinem Gebäude überschritten.

Verkehrsrechtliche Maßnahmen, wie eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärm-schutzgründen, haben daher keine Aussicht auf Erfolg. Auf einen Prüfauftrag bei der zuständigen unteren Verkehrsbehörde des Landkreises Waldeck-Frankenberg wird seitens der Lärmaktionsplanung verzichtet.

L 3118 Elleringhausen - Dialogdisplays

Mit Schreiben vom 24. Januar 2024 teilt die Gemeinde Folgendes mit: „Die Bebauung in Elleringhausen ist an dieser Stelle nur einseitig und nicht dicht. (Es handelt sich lediglich um zwei betroffene Häuser.) Die Straße verhältnismäßig breit und gut einsehbar. Andere Ortsteile wie z.B. Nieder-Waroldern sind am Ortsausgang genauso betroffen, nur mit dichterem Bebauung. Gerade an Ortsausgängen ist leider immer mit etwas vermehrtem Lärm durch höhere Geschwindigkeiten zu rechnen. Eine Geschwindigkeitstafel macht an dieser Stelle erfahrungsgemäß wenig Sinn um Lärm zu reduzieren. In der Vergangenheit hat bereits mehrfach eine mobile Geschwindigkeitstafel in Elleringhausen gehangen, die nicht den erwünschten Erfolg brachte. Mehr Erfolg brachten regelmäßige mobile Geschwindigkeitsmessungen. Von unserer Seite können wir vermehrte Geschwindigkeitsmessungen an dieser Stelle anbieten.“

10.5.13 Gemeinde Vöhl

In der an der Nord-Westseite des Edersees gelegenen Gemeinde Vöhl (gut 5.500 Einwohner) ist die B 252 für die Ortsteile Thalitter, Kirchlotheim und Herzhausen Auslöser von Lärmkonfliktpunkten. Es ist davon auszugehen, dass sich der Lärmkonfliktpunkt Dorfitter aufgelöst hat. Nach Anregung im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde ein weiterer Lärmkonfliktpunkt in Niederorke (L 3044) identifiziert.

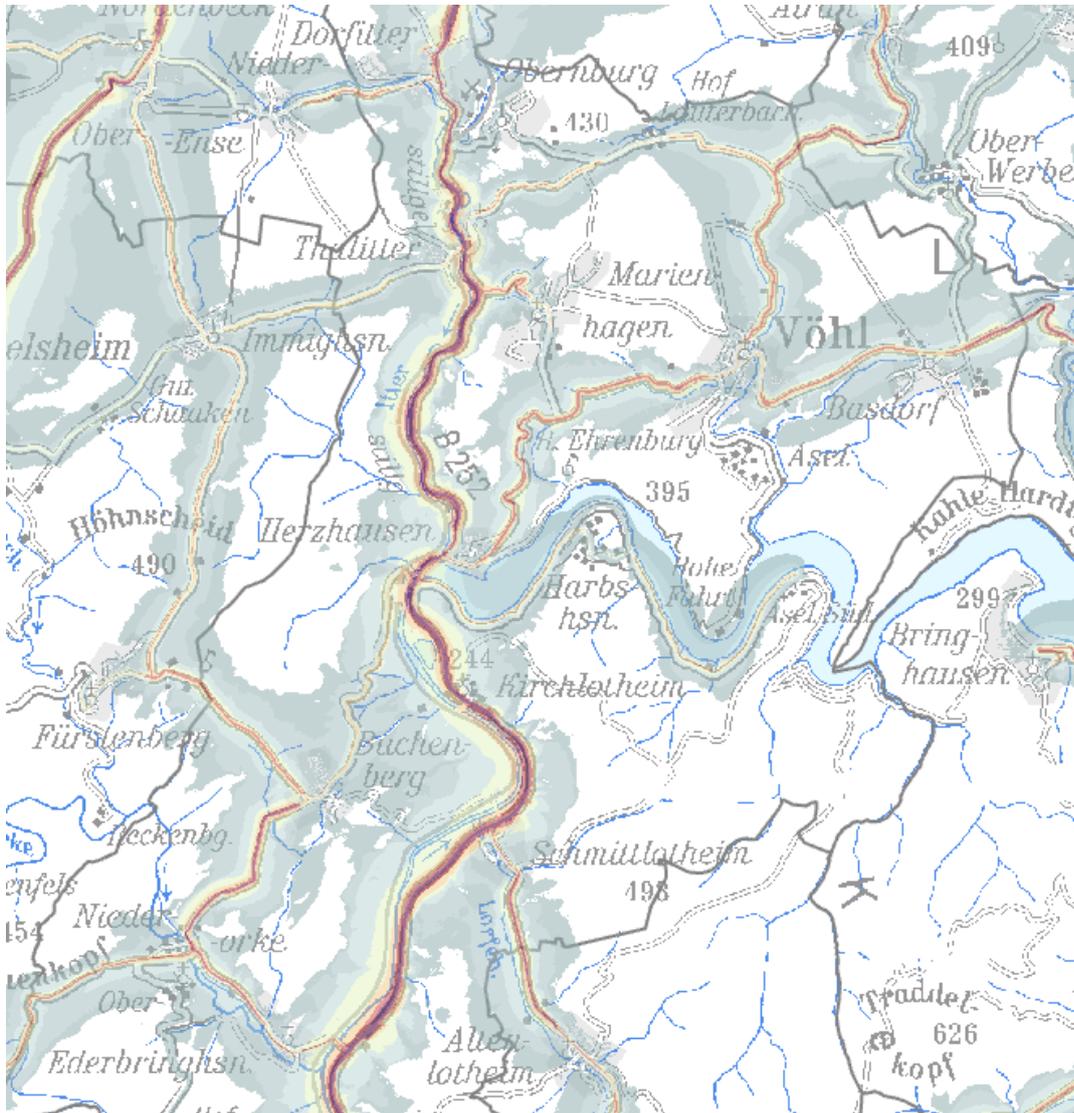


Abbildung 100: Straßenlärmkartierung im Bereich der Gemeinde Vöhl [Quelle: Lärmviewer des HLNUG¹¹⁵]

¹¹⁵ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 235: Anzahl von Personen in der Gemeinde Vöhl, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		120	98	153	18	0	389
Nachts (L_{Night})	88	166	35	0	0		289

Tabelle 236: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Vöhl (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	0,4	0,1	0,0
Zahl der Wohnungen	183	80	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	74		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	20		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 237 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 237: Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde Vöhl an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Thalitter	B 252	109	144
Kirchlotheim	B 252	28	38
Herzhausen	B 252	18	31
Niederorke	L 3044	12	15

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Vöhl-Dorfitter – B 252 - Ortsumgehung

Die Ortsdurchfahrt der B 252 durch Vöhl-Dorfitter war aufgrund des hohen Anteils an Schwerverkehr verkehrlich stark belastet. Die östliche Ortsumgehung der Ortslage entlastet die Anwohner in Dorfitter von Verkehrslärmemissionen und steigert die Wohn- und Lebensqualität. Die Umgehung ist ca. 3 km lang. Die Verkehrsfreigabe der Ortsumgehung erfolgte im Oktober 2023, die des Südanschlusses und des Radweges soll im Sommer 2024 erfolgen.

Maßnahmenvorschläge

In der folgenden Tabelle sind die von der Kommune bzw. der betroffenen Wohnbevölkerung vorgeschlagenen Maßnahmenvorschläge aufgelistet.

Tabelle 238: Maßnahmenvorschläge aus der Gemeinde Vöhl

B 252	Thalitter	Tempolimit 60 km/h
B 252	Thalitter	Reduzierung der außerörtlichen Geschwindigkeiten
B 252	Thalitter	Lärmkartierung der Runde 3 stimmt nicht
B 252	Thalitter	Festinstallierte Blitzer
B 252	Kirchlotheim	LKW-Fahrverbot für Nicht-Anlieger ganztags bzw. auf 19:00 - 07:00 Uhr ausweiten, absolutes Nachtfahrverbot von 19:00 - 07:00 Uhr für alle LKW
B 252	Kirchlotheim	Schallschutzwand
B 252	Kirchlotheim	Parkverbot für LKW innerhalb der Ortsschilder
B 252	Kirchlotheim	Tempolimit 60 oder 70 km/h von Ausgang Herzhausen bis Ende Kirchlotheim
B 252	Kirchlotheim	Tempolimit
B 252	Kirchlotheim	Verlängerung Tempolimit 80 km/h nach Süden, Überholverbot
B 252	Kirchlotheim	Tempolimit 80 wird nicht eingehalten
B 252	Kirchlotheim	Geschwindigkeitskontrolle und Tempolimit 60 km/h
B 252	Kirchlotheim	Beschränkung des Bahnübergangs zur Vermeidung der Pfeifsignale
B 252	Herzhausen	Lärmschutzverordnung Edersee
L 3084	Niederorke	Tempolimit 50 km/h
B 252	Schmittlotheim	Lärberechnung, Wiedereinführung Tempolimit 80 km/h
B 252	Schmittlotheim	LKW-Fahrverbot für den Transitverkehr von Diemelstadt bis Cölbe; Wochenendfahrverbot für Motorräder; Tempolimit 50 km/h überwacht durch eine stationäre Geschwindigkeitsmessanlage (Blitzer)
B 252	Schmittlotheim	Lärmschutzwand
B 252	Schmittlotheim	Lärberechnung, Aufnahme als LKP
B 252	Obernburg	Tempolimit, Lärmschutz-Wall,- Wand, Flüsterasphalt an der neuen OU Dorffitter, Anpflanzungen

Thalitter

Die Gemeinde teilt mit Schreiben vom 7. August 2023 mit, dass sie eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h im Nachtzeitraum befürworten würde. Die Verkehrslärberechnungen Hessen Mobil vom 26. Mai und 22. August 2023 zeigen, dass bei zwei Gebäuden Richtwertüberschreitungen der Lärmschutz-Richtlinien-StV im Nachtzeitraum vorliegen. Am 10. August 2023 wurde der unteren Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Waldeck-Frankenberg ein Prüfauftrag zur Prüfung einer nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h aus Lärmschutzgründen erteilt.

Mit Datum vom 24. August 2023 teilt die untere Straßenverkehrsbehörde mit, dass vor Entscheidungsfindung nach Fertigstellung und Freigabe der B 252 nach einer kurzen Eingewöhnungszeit beabsichtigt ist, in dem genannten Streckenabschnitt eine verdeckte Verkehrserhebung zur Feststellung der nach dem Umbau gefahrenen Geschwindigkeiten durchzuführen.

Folgendes Ergebnis wurde am 26. März 2024 vorgelegt:

„Anlässlich der bei trockener und frostfreier Witterung über einen Zeitraum von fünf Kalendertagen durchgeführten Verkehrserhebung wurde zunächst das nachfolgend dargestellte Geschwindigkeitsniveau festgestellt (Werte in Klammern = Messungen aus dem Jahr 2019):

Geschwindigkeit, die 85% der Kraftfahrer unterschreiten	mittlere Geschwindigkeit	
	V85	Vd
Fahrtrichtung Frankenberg	80 km/h (83 km/h)	68 km/h (72 km/h)
Fahrtrichtung Korbach	77 km/h (80 km/h)	68 km/h (70 km/h)

Die Geschwindigkeit V85 gibt an, welche Geschwindigkeit von 85% der Kraftfahrzeuge unterschritten wird und gilt als maßgebende Kenngröße für das Geschwindigkeitsniveau einer Straße. Die mittlere Geschwindigkeit (Vd) stellt den Durchschnittswert aller erfassten Fahrzeuge dar. Von den dargestellten Ergebnissen ist noch eine Messtoleranz abzuziehen. Dieser Korrekturwert beträgt 3 km/h bei Geschwindigkeiten unter 100 km/h.

Der Abzug der Toleranz ist zum Ausgleich von möglichen Fehlerquellen erforderlich (Straßenverkehrsrecht Hentschel, 38. Auflage, Seite 411).“

Gleichzeitig (mit Schreiben vom 26. März 2024) wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h im Nachtzeitraum durch die untere Verkehrsbehörde mit folgender Begründung abgelehnt:

„Nach abschließender Würdigung der erhobenen Daten und der Verkehrssituation vor Ort ist die Anordnung der angeregten Geschwindigkeitsbeschränkung zur Nachtzeit im Hinblick auf

- die durch den Umbau der B 252 nochmals reduzierten Geschwindigkeiten,
- das unauffällige Unfallgeschehen sowie
- die schalltechnische Stellungnahme in Verbindung mit der Lärmkartierung Straßenverkehr

im Einvernehmen mit der Polizeidirektion Waldeck-Frankenberg, dem Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement und der Gemeinde Vöhl nicht erforderlich. Zur Absicherung dieser Einschätzung wurde einvernehmlich die Durchführung einer erneuten verdeckten Verkehrserhebung im Frühsommer 2024 vereinbart, um bei dieser Gelegenheit auch den Ausflugs- und Saisonverkehr zu berücksichtigen.“

Die Beantragung eines stationären Blitzers aus Lärmschutzgründen durch die Gemeinde bei der Hessischen Hochschule für öffentliches Management und Sicherheit ist erst nach Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen möglich. Zudem muss die zuständige Kommune durch verdeckt erhobene Verkehrsdaten nachweisen, dass die aus Lärmschutzgründen angeordneten Höchstgeschwindigkeiten nicht eingehalten werden können.

Die Begrenzung der außerörtlichen Geschwindigkeit aus Lärmschutzgründen ist nur bei einer signifikanten Auswirkung der Maßnahme auf das Lärmniveau der Wohnbebauung möglich, was vorliegend nicht der Fall ist.

Grundlage für diesen Lärmaktionsplan der Runde 4 bildet die aktuellste Lärmkartierung aus dem Jahr 2022. Sie stellt lediglich eine strategische Lärmkartierung dar und wird im 5-Jahres-Rhythmus wiederholt. Maßgebend für behördliche Entscheidung von Maßchutznahmen sind die Lärmberechnungen von Hessen Mobil.

Kirchlotheim

Die Verkehrslärmberechnung Hessen Mobil vom 12. Mai und 22. August 2023 zeigt bei zwei Gebäuden Richtwertüberschreitungen der Lärmschutz-Richtlinien-StV im Nachtzeitraum für die derzeit zulässige Geschwindigkeit von 80 km/h ganztags.

Eine Verschärfung/Verlängerung der bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzung in der OD Kirchlotheim wird aufgrund möglicher Akzeptanzprobleme derzeit von der Gemeinde nicht befürwortet.

Der Maßnahmenvorschlag zur Beschränkung des Bahnübergangs, um Pfeifsignale zu vermeiden, wurde an das Eisenbahnbundesamt weitergeleitet. Eine Antwort liegt nicht vor.

Bisher erfolgen mobile Kontrollen im Bereich der Fußgängerüberführung zum Nationalparkzentrum nördlich der Ortslage. Die Anregung, mobile Geschwindigkeitskontrollen auch weiter südlich im Bereich der Ortslage durchzuführen, wurde am 23.01.2024 an die Gemeinde weitergegeben. Eine Antwort liegt nicht vor.

Herzhausen

Durch Lärmschutzverordnungen werden üblicherweise der Einsatz von Gartengeräten und Maschinen etc. in Gemeinden geregelt. Eine Anwendung zum Schutz von Erholungsgebieten wie dem Nationalpark Kellerwald-Edersee vor Straßenverkehrslärm ist der Lärmaktionsplanung nicht bekannt, obwohl § 45 Abs. 1a Nr. 3 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Erholungsorten besonderer Bedeutung ermöglicht. Aus Sicht der Lärmaktionsplanung wäre eine solche Maßnahme sinnvoll. Der Maßnahmenvorschlag wurde der unteren Verkehrsbehörde des Landkreises Waldeck-Frankenberg am 11. April 2024 zur Stellungnahme vorgelegt. Eine Antwort liegt noch nicht vor.

Niederorke

Gemäß Vorberechnung der Lärmaktionsplanung werden die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV an keinem Gebäude überschritten. Verkehrsrechtliche Maßnahmen, wie eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen, haben daher keine Aussicht auf Erfolg. Auf einen Prüfauftrag bei der zuständigen unteren Verkehrsbehörde des Landkreises Waldeck-Frankenberg wird seitens der Lärmaktionsplanung verzichtet.

Schmittlotheim

Die Ortsdurchfahrt stellt keinen Lärmkonfliktpunkt nach den Auslösekriterien dieses Lärmaktionsplans dar. Die Maßnahmenvorschläge werden daher in diesem Rahmen nicht behandelt.

Obernburg

Die Grenzwerte der 16. BImSchV, die bei Neubauvorhaben wie das der Ortsumgebung Dorfitter gelten, sind strenger als die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung, sodass durch die Baumaßnahme kein durch die B 252 ausgelöster Lärmkonfliktpunkt in Obernburg entstehen kann. Erst in der Runde 5 der Lärmaktionsplanung kann dieser Sachverhalt seitens der Lärmaktionsplanung überprüft werden, da die Lärmkartierung 2022 noch vom alten Zustand ohne Ortsumgebung ausgeht. Die genannten Maßnahmenvorschläge haben aufgrund des relativ geringen Belastungsniveaus keine Aussicht auf Erfolg.

10.6 Werra-Meißner-Kreis

Der Werra-Meißner-Kreis befindet sich im Nordosten des Regierungsbezirks Kassel. Die Kreisstadt ist Eschwege.

Das Kreisgebiet wird im Norden durch die A 7 und im Süden durch die A 4 begrenzt.

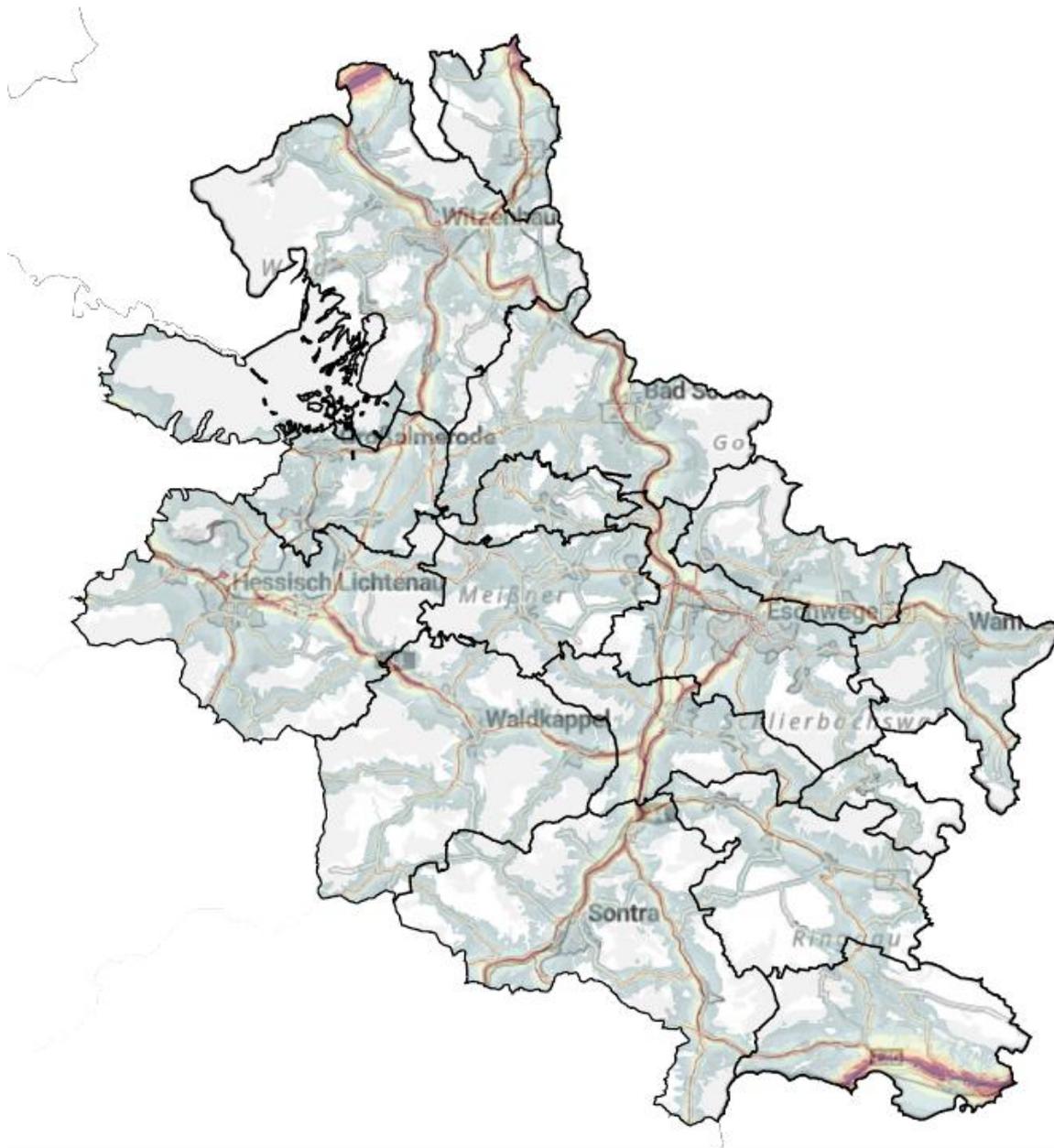
Neben den o.g. Bundesautobahnen erfüllen im Werra-Meißner-Kreis vor allem Bundes- und Landesstraßen das Kriterium der EU-Umgebungslärmrichtlinie für eine Hauptverkehrsstraße von 3 Mio. Fahrbewegungen im Jahr, welche hier im Lärmaktionsplan betrachtet werden. Bei Eingaben aus der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung wurden auch Orte mit Lärminderungsvorschlägen außerhalb von Hauptverkehrsstraßen auf das Vorliegen eines Lärmkonfliktpunktes untersucht, da das Land Hessen in dieser Runde freiwillig alle Straßen mit Verkehrszahlen kartiert hat.

Die relevanten Lärmkonfliktpunkte liegen überwiegend an Bundesstraßen.

Die in Ostwest-Richtung verlaufende B 7 wird nach und nach durch die neue A 44 ersetzt werden.

Die B 27 ist im Werra-Meißner-Kreis ganztägig für LKW > 12 t zur Verhinderung von Mautverdrängungsverkehr und damit verbundenen Verkehrslärmbelastungen gesperrt.

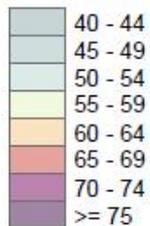
Die vom HLNUG kartierten Straßen des Werra-Meißner-Kreises können der folgenden Abbildung entnommen werden:



Straßenlärm- PLUS

Umgebungslärmkartierung Hessen 2022

LDEN [dB(A)]



Werra-Meißner



Hintergrundkarte:
 ©GeoBasis-de / BKG 2022
 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation
 Geofachdaten:
 Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Abbildung 101: Lärmbelastung durch Straßen im Werra-Meißner-Kreis¹¹⁶

Im Werra-Meißner-Kreis befinden sich 27 Lärmkonfliktpunkte, welche der Stärke des Lärmkonfliktpunktes nach absteigend in nachstehender Tabelle 239 aufgelistet sind. Über die Lärmkennziffer (LKZ) wird das Ausmaß der Lärmbelastung ausgedrückt. Sie

ist eine Funktion der Anzahl von Betroffenen und der Höhe der Belastung. L_{DEN} steht für den Lärmpegel ganztags und L_{Night} für nachts.

Tabelle 239: Lärmkonfliktpunkte im Werra-Meißner Kreis

Ort	Ortsteile	Hauptverkehrsstraße	LKZ L_{DEN}	LKZ L_{Night}
Eschwege	Kernstadt	B 249	438	578
Witzenhausen	Hundelshausen	B 451	436	412
Großalmerode	Kernstadt	B 451	385	548
Wehretal	Reichensachsen	B 452	194	278
Eschwege	Kernstadt	B 452	192	291
Großalmerode	Trubenhäuser	B 451	136	185
Witzenhausen	Kernstadt	B 451	136	163
Bad Sooden-Allendorf	Kernstadt	B 27	125	173
Meinhard	Schwebda	B 249	83	119
Waldkappel	Bischhausen	B 7	69	105
Witzenhausen	Gertenbach	B 80	59	81
Witzenhausen	Kernstadt Nord/ Bischhausen	B 80	57	80
Bad Sooden-Allendorf	Ellershausen	B 27	52	73
Wehretal	Oetmannshausen	B 7	52	73
Witzenhausen	Wendershausen	L 3464	43	57
Eschwege	Eltmannshausen	B 27	42	70
Eschwege	Albungen	B 27	25	35
Sontra	Wichmannshausen	B 27	23	39
Witzenhausen	Ellerode	A 7	23	55
Großalmerode	Hof Faulbach	L 3225	10	14
Neu-Eichenberg	Hebenschhausen	B 27	8	13
Eschwege	Niddawitzhausen	B 27	5	9
Herleshäuser	Kernort	A 4	5	56
Ringgau	Netra	B 7	3	9

¹¹⁶ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Herleshausen	Wommen	A 4	1	8
Wehretal	Hoheneiche	B 27	1	4
Wehretal	Oetmannshausen	B 27	1	2

In den Städten Hessisch-Lichtenau und Wanfried, den Gemeinden Berkatal, Meißner, Ringgau und Weißenborn sowie dem Gutsbezirk Kaufunger Wald befinden sich entweder keine Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie oder keine Lärmkonfliktpunkte nach den Auslösekriterien dieses Lärmaktionsplans.

10.6.1 Stadt Bad Sooden–Allendorf

Die Stadt Bad Sooden-Allendorf mit ca. 8.400 Einwohnern liegt beidseitig an der Werra, der B 27 bzw. der Bahnstrecke Bebra – Göttingen, nahe der Thüringischen Landesgrenze. Der Verlauf der B 27 durch den Stadtteil Bad Sooden führt dort zu einem Lärmkonfliktpunkt und einem weiteren in Ellershausen.



Abbildung 102: Straßenlärmkartierung im Bereich der Stadt Bad Sooden–Allendorf [Quelle: Lärmviewer des HLNUG¹¹⁷]

¹¹⁷ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 240: Anzahl von Personen in der Stadt Bad Sooden–Allendorf, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		417	141	83	31	0	672
Nachts (L_{Night})	217	81	59	0	0		357

Tabelle 241: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Stadt Bad Sooden–Allendorf (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	7,2	1,5	0,3
Zahl der Wohnungen	318	53	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	2	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	106		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	22		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 242 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Stadt jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 242: Lärmkonfliktpunkte der Stadt Bad Sooden-Allendorf an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Kernstadt	B 27	125	173
Ellershausen	B 27	52	73

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich des Lärmkonfliktpunktes sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen keine Vorschläge seitens der Stadt oder der betroffenen Wohnbevölkerung ein. Ab einer Lärmkennziffer von 250 wurden von der Lärmaktionsplanung eigene Vorschläge zur Lärminderung zur Diskussion gestellt. Dies ist im Bereich der Stadt Bad Sooden-Allendorf nicht der Fall.

10.6.2 Stadt Eschwege

Die Innenstadt der im Werratal gelegenen Stadt Eschwege (19.500 Einwohner) wird von zwei Bundesstraßen (B 249, B 452) durchzogen. Durch beide werden relativ starke Lärmkonfliktpunkte ausgelöst. Weitere Lärmkonfliktpunkte können an der B 27 festgestellt werden.

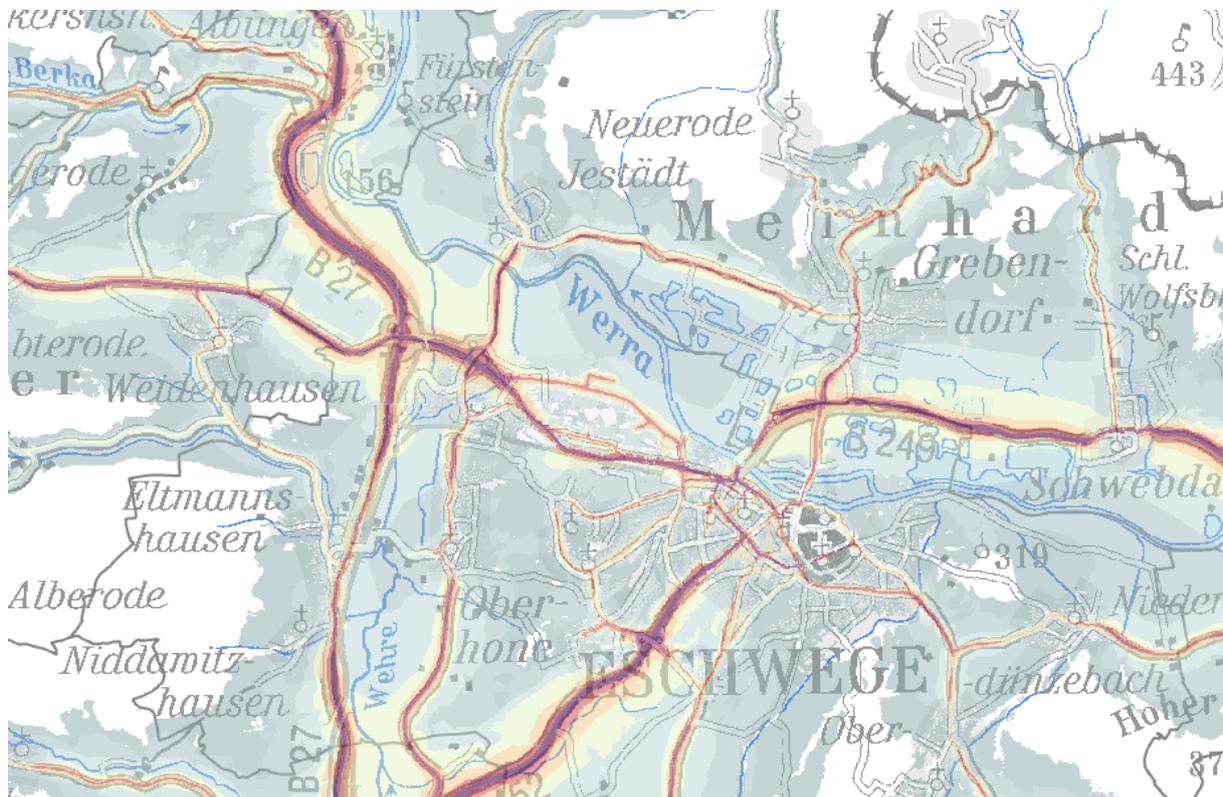


Abbildung 103: Straßenlärmkartierung im Bereich der Stadt Eschwege [Quelle: Lärmviewer des HLNUG¹¹⁸]

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 243: Anzahl von Personen in der Stadt Eschwege, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		304	166	205	198	0	873
Nachts (L_{Night})	207	192	238	9	0		646

¹¹⁸ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Tabelle 244: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Stadt Eschwege (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	5,4	1,4	0,2
Zahl der Wohnungen	414	191	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	3	2	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	178		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	49		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 245 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Stadt jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 245: Lärmkonfliktpunkte der Stadt Eschwege an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Kernstadt	B 249	438	578
Kernstadt	B 452	192	291
Eltmannshausen	B 27	42	70
Albungen	B 27	25	35
Niddawitzhausen	B 27	5	9

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Eschwege – B 249 - Ortsumgehung

Die B 249 verläuft derzeit von der B 27 kommend durch die Ortslage Eschwege weiter in Richtung Mühlhausen/Thüringen. Östlich der Verknüpfung mit der B 27 verläuft die B 249 bis zum geplanten Westanschluss an die Ortsumgehung Eschwege auf rund

1,5 Kilometern Länge vierstreifig. Ab diesem Punkt sollen sich künftig die Verkehrsströme in Richtung Stadtzentrum (über die bisherige B 249) und in Richtung Wanfried/Mühlhausen über die geplante Ortsumgehung verzweigen. Diese Umfahrung soll über die vorhandene Thüringer Straße durch das Gewerbe- und Industriegebiet verlaufen. Sie quert danach überwiegend landwirtschaftlich genutzte Flächen und die Werra bis zum Anschluss an die bereits bestehende B 249 östlich von Eschwege. Die Baulänge der geplanten Ortsumgehung Eschwege beträgt insgesamt rund 2,9 Kilometer. Für drei Gebäude am Beginn der künftigen Ortsumgehung werden Lärmschutzmaßnahmen (passiver Schallschutz) vorgesehen, im weiteren Verlauf sind die Lärmvorsorgewerte unterschritten. Das Planfeststellungsverfahren läuft derzeit.

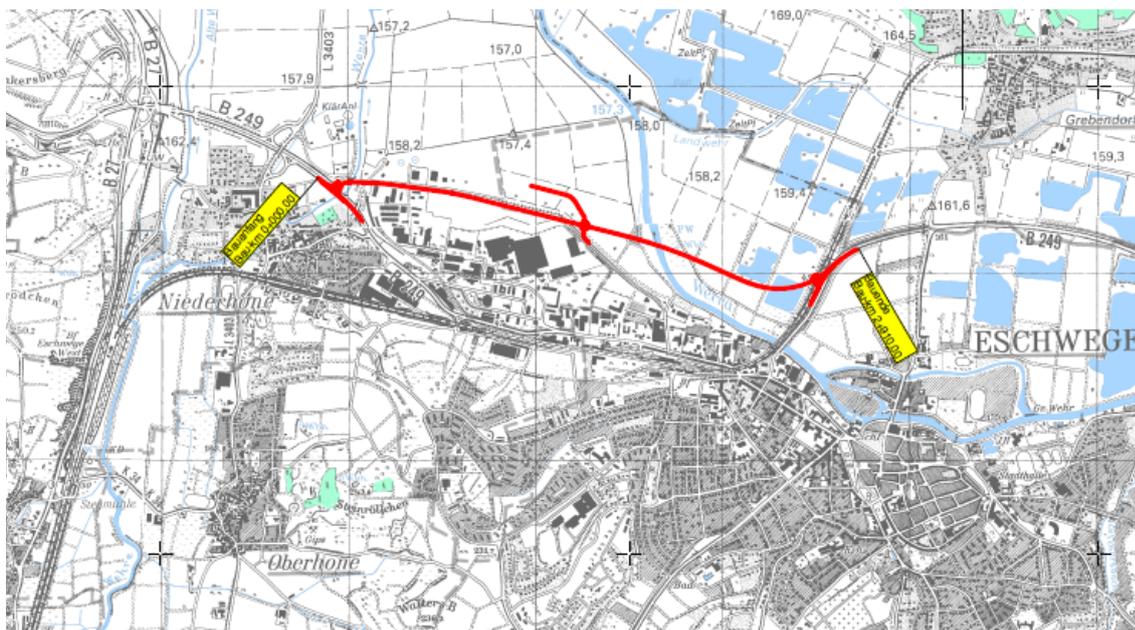


Abbildung 104: Gepl. Ortsumgehung Eschwege B 249 [Quelle: Hessen Mobil]

Maßnahmenvorschläge

Für die B 452 Eschwege-Kernstadt (Augustastraße) wurden in der Öffentlichkeitsbeteiligung Lärmschutzmaßnahmen gewünscht.

Zum Zwecke der Prüfung, ob eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Frage kommt, wurde eine Berechnung bei Hessen Mobil in Auftrag gegeben, welche seit dem 6. April 2023 vorliegt. Demnach sind die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV an 2 benachbarten Gebäuden im Nachtzeitraum überschritten. Ein Großteil der Gebäude mit nächtlicher Lärmbelastung ab 55 dB(A) wurde lärmsaniert (Zuschuss für Lärmschutzfenster an 36 Gebäuden). Verkehrsrechtliche Maßnahmen, wie eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen, haben unter diesen Umständen derzeit geringe Erfolgsaussichten. Auf einen Prüfauftrag bei der zuständigen unteren Verkehrsbehörde des Werra-Meißner-Kreises wird seitens der Lärmaktionsplanung verzichtet.

10.6.3 Stadt Großalmerode

Die Stadt Großalmerode (ca. 6.300 Einwohner) liegt zwischen der Stadt Kassel und dem Hohen Meißner und weist durch die B 451 ausgelöste Lärmkonfliktpunkte in der Kernstadt und im Ortsteil Trubenhausen auf. Aufgrund einer Anregung aus Faulbach wird dort ein weiterer Lärmkonfliktpunkt festgestellt.

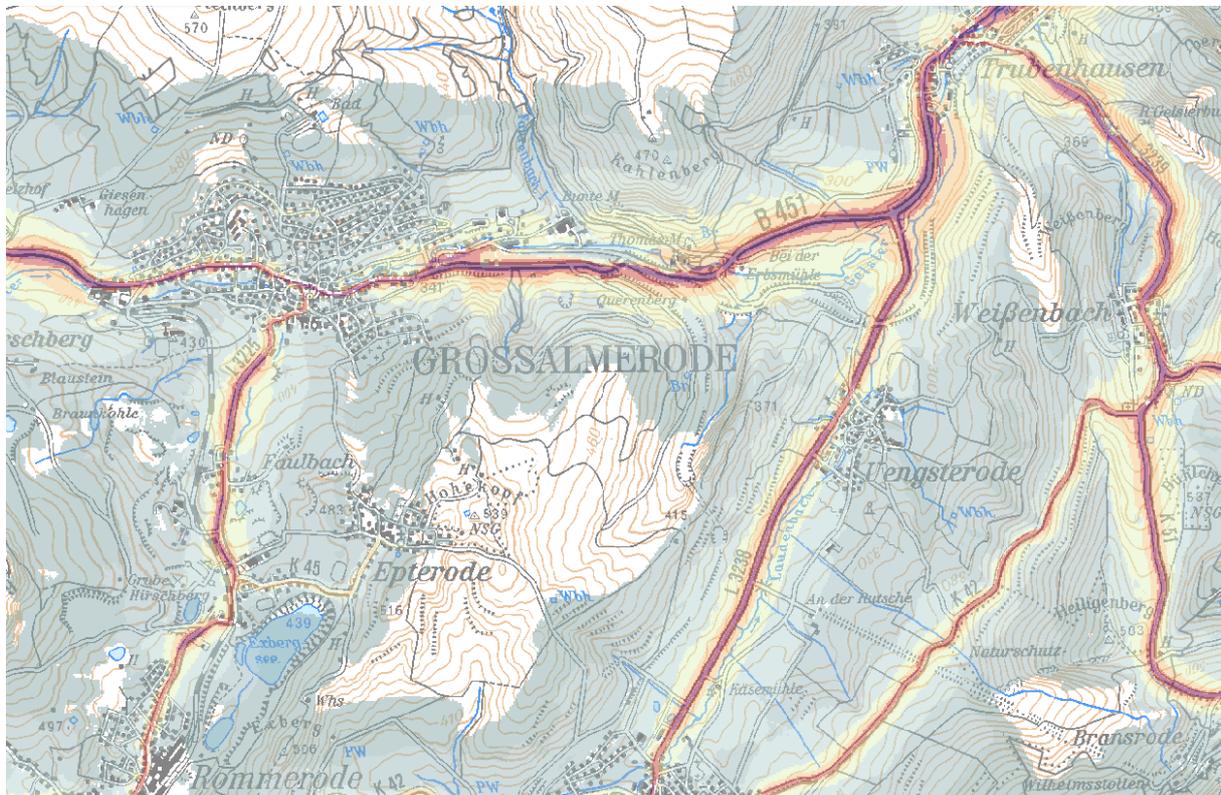


Abbildung 105: Straßenlärmkartierung im Bereich der Stadt Großalmerode [Quelle: Lärmviewer des HLNUG¹¹⁹]

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungsärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 246: Anzahl von Personen in der Stadt Großalmerode, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		82	68	47	30	0	227
Nachts (L_{Night})	69	61	31	2	0		163

¹¹⁹ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Tabelle 247: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Stadt Großalmerode (EU-Kartierung)

dB (A)	L_{DEN} ab 55	L_{DEN} ab 65	L_{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	0,8	0,2	0,0
Zahl der Wohnungen	107	36	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	43		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	11		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 248 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Stadt jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 248: Lärmkonfliktpunkte der Stadt Großalmerode an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL (* und Nebenstraßen)

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L_{DEN}	LKZ L_{Night}
Kernstadt	B 451	385	548
Trubenhausen	B 451	136	185
*Faulbach	L 3225	10	14

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich des Lärmkonfliktpunktes sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

Für die Ortsdurchfahrten der B 451 in der Kernstadt und Trubenhausen sowie für die OD der L 3225 Faulbach wurden Lärmschutzmaßnahmen gewünscht.

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, bei Hessen Mobil Anträge auf Bezuschussung von Lärmschutzfenstern im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms zu stellen (s. Kap. 3.4.1).

Kernstadt

Gemäß Berechnung von Hessen Mobil vom 13. Februar 2024 werden die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV an keinem Gebäude überschritten, wenn auch nur knapp. Verkehrsrechtliche Maßnahmen, wie eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen, haben daher derzeit geringe Erfolgsaussichten. Auf einen Prüfauftrag bei der zuständigen unteren Verkehrsbehörde des Werra-Meißner-Kreises wird seitens der Lärmaktionsplanung vor der Entwurfsveröffentlichung verzichtet.

Trubenhausen

Zum Zwecke der Prüfung, ob straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Frage kommt, wurde eine aktuelle Berechnung bei Hessen Mobil in Auftrag gegeben, welche seit dem 5. April 2023 vorliegt. Demnach sind die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV an keinem Gebäude überschritten, vereinzelt werden die Richtwerte im Nachtzeitraum nur knapp unterschritten. Verkehrsrechtliche Maßnahmen, wie eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen, haben daher derzeit geringe Erfolgsaussichten. Auf einen Prüfauftrag bei der zuständigen unteren Verkehrsbehörde des Werra-Meißner-Kreises wird seitens der Lärmaktionsplanung vor der Entwurfsveröffentlichung verzichtet.

Faulbach

Gemäß Vorberechnung der Lärmaktionsplanung werden die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV an keinem Gebäude überschritten. Verkehrsrechtliche Maßnahmen, wie eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen, haben daher keine Aussicht auf Erfolg. Auf einen Prüfauftrag bei der zuständigen unteren Verkehrsbehörde des Werra-Meißner-Kreises wird seitens der Lärmaktionsplanung verzichtet.

10.6.4 Stadt Hessisch–Lichtenau

Die rund 12.600 Einwohner starke 20 km südöstlich der Stadt Kassel gelegene Stadt Hessisch-Lichtenau wurde insbesondere im Ortsteil Fürstenhagen stark von der B 7 beeinträchtigt. Durch die Eröffnung des Tunnels im Zuge des Neubaus der A 44 hat sich der Lärmkonflikt der B 7 in Fürstenhagen aufgelöst. Die Bauarbeiten für den längsten Straßentunnel Hessens (ca. 4.200 m) haben 9 Jahre gedauert. Der Tunnel wurde im Oktober 2022 für den Verkehr freigegeben.

Damit ist der Bau der A 44 im Gebiet der Stadt Hessisch Lichtenau abgeschlossen. Die ehemaligen Lärmkonfliktpunkte an der B 7 sind dadurch aufgelöst. Durch die A 44 entstehen keine neuen Lärmkonfliktpunkte nach den Kriterien dieses Lärmaktionsplans.

Die Lärmkartierung 2022 ging noch vom alten Zustand aus. Daher wurden folgende Belastungen durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungsärmrichtlinie ermittelt:

Tabelle 249: Anzahl von Personen in Stadt Hessisch-Lichtenau, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		132	46	62	55	0	295
Nachts (L_{Night})	62	43	79	0	0		184

Tabelle 250: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Stadt Hessisch-Lichtenau (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	2,1283	2,0809	0,3719
Zahl der Wohnungen	0	55	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	56		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	14		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

10.6.5 Stadt Sontra

Die Stadt Sontra (ca. 7.600 Einwohner) befindet sich an der B 27 zwischen der Stadt Bebra und der Stadt Eschwege. Im Bereich des Ortsteiles Wichmannshausen löst die B 27 einen Lärmkonfliktpunkt aus. Ein weiterer sehr schwacher Lärmkonfliktpunkt wurde nach einer Anregung aus der Öffentlichkeitsbeteiligung durch die B 400 im Stadtteil Breitau festgestellt.

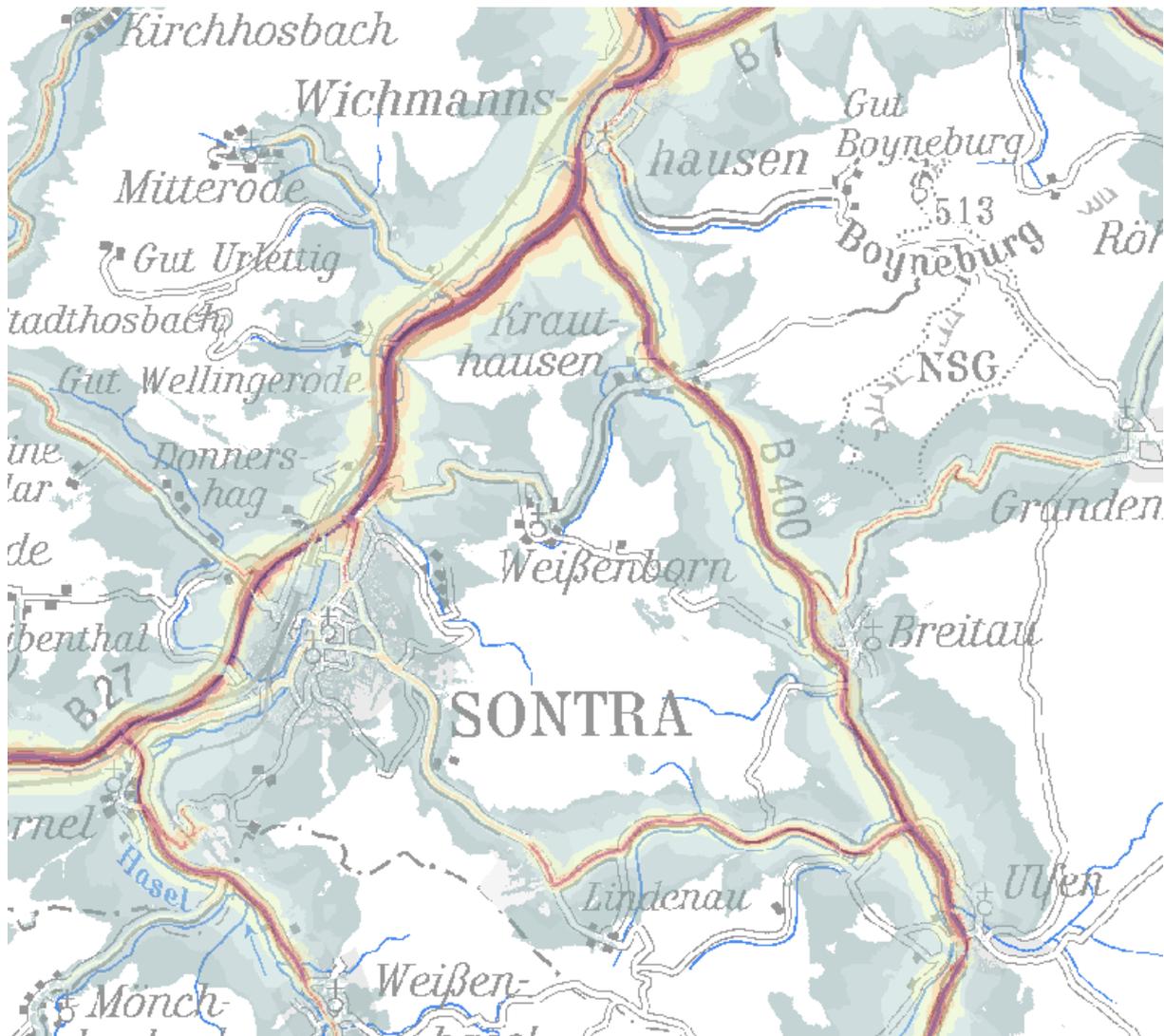


Abbildung 106: Straßenlärmkartierung im Bereich der Stadt Sontra [Quelle: Lärmviewer des HLNUG¹²⁰]

¹²⁰ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 251: Anzahl von Personen in der Stadt Sontra, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		127	41	22	2	0	192
Nachts (L_{Night})	69	26	3	0	0		98

Tabelle 252: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Stadt Sontra (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	2,3	0,5	0,1
Zahl der Wohnungen	89	10	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	29		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	6		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 253 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Stadt jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 253: Lärmkonfliktpunkte der Stadt Sontra an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL (*und Nebenstraßen gem. Plus-Kartierung)

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Wichmannshausen	B 27	23	39
*Breitau	B 400	0	1

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich des Lärmkonfliktpunktes sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

Für den Stadtteil Breitau wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf der B 400 angeregt.

Gemäß Vorberechnung der Lärmaktionsplanung werden die Richtwerte der Lärm-schutz-Richtlinien-StV an keinem Gebäude überschritten. Verkehrsrechtliche Maßnahmen, wie eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen, haben daher keine Aussicht auf Erfolg. Auf einen Prüfauftrag bei der zuständigen unteren Verkehrsbehörde des Werra-Meißner-Kreises wird seitens der Lärmaktionsplanung verzichtet.

10.6.6 Stadt Waldkappel

Die Stadt Waldkappel (ca. 4.300 Einwohner) befindet sich an der im Bau befindlichen A 44 zwischen den Städten Hessisch Lichtenau und Eschwege. Durch die Baumaßnahme wird künftig die B 7 entlastet, was in der Ortsdurchfahrt des Stadtteils Bischhausen aktuell noch nicht der Fall ist.



Abbildung 107: Straßenlärmkartierung im Bereich der Stadt Waldkappel [Quelle: Lärmviewer des HLNUG¹²¹]

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 254: Anzahl von Personen in der Stadt Waldkappel, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		47	54	50	13	0	164
Nachts (L_{Night})	53	56	20	0	0		129

¹²¹ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Tabelle 255: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Stadt Waldkappel (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	1,6	0,4	0,0
Zahl der Wohnungen	76	29	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	31		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	9		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 256 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Stadt jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 256: Lärmkonfliktpunkte der Stadt Waldkappel an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Bischhausen	B 7	69	105

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Der Neubauabschnitt 9 der A 44 (Anschlussstelle Waldkappel bis Anschlussstelle Ringgau) wurde im Herbst 2014 begonnen. Der Lärmkonfliktpunkt wird sich durch die Maßnahme auflösen.

Maßnahmenvorschläge

In der folgenden Tabelle sind die von der Kommune bzw. der betroffenen Wohnbevölkerung vorgeschlagenen Maßnahmenvorschläge aufgelistet.

Tabelle 257: Maßnahmenvorschläge aus der Stadt Waldkappel

B 7	Bischhausen	Tempolimit 30
A 44	Hasselbach	Bepflanzung des Walls und der nördlichen Hangseite, Erhöhung des Walls, Geschwindigkeitsbeschränkungen, passiver Schallschutz

Bischhausen - Tempolimit 30 km/h

Gemäß schalltechnischem Gutachten Hessen Mobil vom 8. Mai 2023 sind die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV in 36 Fällen für den Nachtzeitraum überschritten, an einem Gebäude auch im Tageszeitraum. Von diesen Gebäuden mit Überschreitungen wurden an 27 Gebäuden Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms ergriffen. Vor dem Hintergrund, dass der Autobahnabschnitt zwischen den Anschlussstellen Waldkappel und Ringgau in diesem Jahr eröffnet werden soll und die Prüfung eines Tempolimits durch die untere Verkehrsbehörde üblicherweise einen Zeitraum von Monaten einnimmt, wird von Seiten der Lärmaktionsplanung auf einen Prüfauftrag verzichtet.

Hasselbach

Die Grenzwerte der 16. BImSchV, die bei Neubauvorhaben wie das der A 44 herangezogen werden, sind strenger als die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung, sodass durch die Baumaßnahme kein durch die A 44 ausgelöster Lärmkonfliktpunkt in Hasselbach entstehen kann. Erst in der Runde 5 der Lärmaktionsplanung kann dieser Sachverhalt seitens der Lärmaktionsplanung überprüft werden, da die Lärmkartierung 2022 noch vom alten Zustand ausgeht. Die genannten Maßnahmenvorschläge haben aufgrund des relativ geringen Belastungsniveaus wenig Aussicht auf Erfolg. Die Vorschläge wurden nachrichtlich an die Autobahn GmbH übermittelt.

10.6.7 Stadt Witzenhausen

Die Stadt Witzenhausen (insges. ca. 15.000 Einwohner) befindet sich an der Werra im nördlichen Werra-Meißner-Kreis. Die durch den Stadtteil Hundelshausen und die Innenstadt verlaufende B 451 löst die beiden stärksten Lärmkonfliktpunkte aus. Weitere Lärmkonfliktpunkte befinden sich in an der B 80. Die Ortsdurchfahrt der L 3464 in Wendershausen wurde aufgrund von Anregungen untersucht und ebenfalls als Lärmkonfliktpunkt erkannt. Die A 7 tangiert das nördliche Gemeindegebiet und löst dort den 5. Lärmkonfliktpunkt aus.

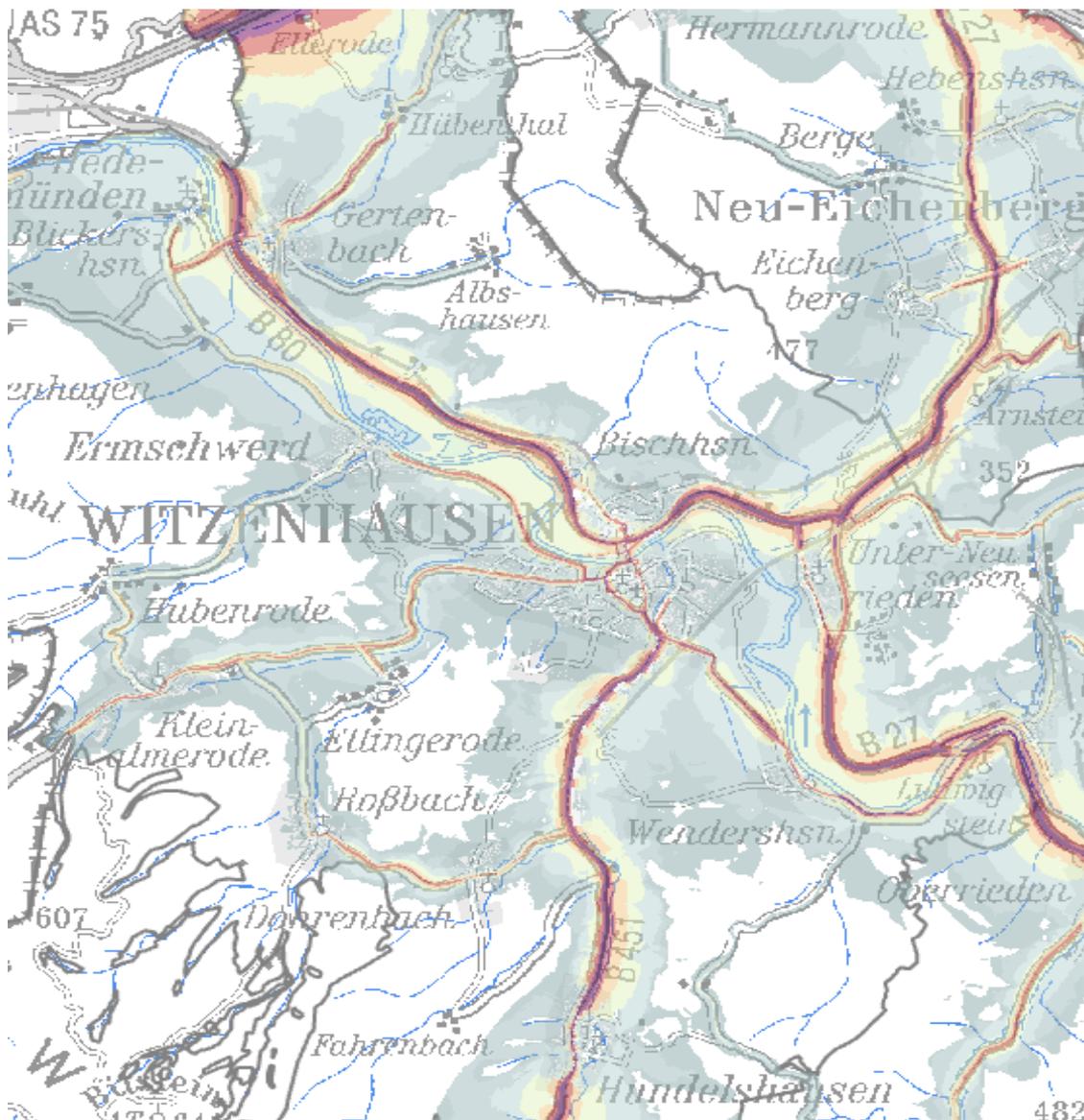


Abbildung 108: Straßenlärmkartierung im Bereich der Stadt Witzenhausen
[Quelle: Lärmviewer des HLNUG¹²²]

¹²² Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 258: Anzahl von Personen in der Stadt Witzenhausen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		573	244	248	127	2	1194
Nachts (L_{Night})	298	273	121	5	0		697

Tabelle 259: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Stadt Witzenhausen (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	14,9	4,1	0,8
Zahl der Wohnungen	566	178	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	213		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	47		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 260 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Stadt jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 260: Lärmkonfliktpunkte der Stadt Witzenhausen an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL *und Nebenstraßen

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Hundelshausen (TL 30 nachts berücksichtigt)	B 451	436	412
Kernstadt (TL 30 nachts berücksichtigt)	B 451	136	163
Gertenbach	B 80	59	81
Kernstadt Nord/Bischhausen	B 80	57	80
*Wendershausen	L 3464	43	57
Ellerode	A 7	23	55

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen in den Ortsdurchfahrten der B 451

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts wurde durch die untere Straßenverkehrsbehörde des Werra-Meißner-Kreises am 29.07.2020 im Bereich der Straßen Hinter den Teichhöfen und Schützenstraße in der Kernstadt angeordnet.

Eine eben solche erfolgte am 29.07.2020 im Bereich der Kasseler Straße 1-61 im Stadtteil Hundelshausen.

L 3464 Wendershausen

Gemäß Information der Stadt Witzenhausen vom 31. Januar 2024 wurden folgende Maßnahmen bereits umgesetzt:

- Mobile Geschwindigkeitsmessungen (Radar) durch den OBB – Radar der Stadt Witzenhausen (zusätzliche je 1 Messung pro Quartal)
- Geschwindigkeitskontrollen (Radar) der Polizei Witzenhausen (Schwerpunkt Kita Wendershausen)
- Zusätzlicher Einsatz einer 2. mobilen Geschwindigkeitsanzeigetafel (Smiley) in der Ortsmitte Wendershausen
- Beschilderung der gesamten OD Wendershausen (beidseitig) mit dem VZ „Freiwillig 30 for Kids“
- Beantragung einer zusätzlichen Querungshilfe (FGÜ) am OE Wendershausen (Am Gewende) beim Landkreis Werra Meißner
- Verkehrszählung – Langzeitmessungen des Gesamtverkehrs – Verkehrsaufkommen
- Erstellung einer schalltechnischen Stellungnahme durch Hessen Mobil zur Überprüfung einer Reduzierung der Geschwindigkeit aus Lärmschutzgründen
- Erfolgreiche 6-monatige T 30 für LKW aufgrund einer Baustellenumleitung durch Wendershausen

-
- Tempo 30 im Bereich der Kitas gem. § 45 Abs. 9 Satz 4 StVO (schutzbedürftige Einrichtung)
 - Instandsetzung von defekten Kanalschachtabdeckungen (Gully-Deckel) in der gesamten OD Wendershausen durch die Stadt WIZ
 - Instandsetzungsmaßnahme der Fahrbahn (temporäre Schadstellensanierung in der OD Wendershausen, beidseitig) durch Hessen Mobil
 - Beantragung und Aufnahme der OD Wendershausen in die Fortschreibung „Sanierungsoffensive Hessen“ bei Hessen Mobil (spätere grundhafte Sanierung)
 - Prüfung von baulichen Maßnahmen (beim Straßenbaulastträger Hessen Mobil) zur Verringerung der Geschwindigkeit am OE durch Verkehrsinseln, Fahrbahnverengungen oder Fahrbahnverswenkungen (mit und ohne Bewuchs)

Sonstiges

Im Bereich der Lärmkonfliktpunkte sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen über Baumaßnahmen, die dem Lärmschutz dienen, bekannt. Ein Brückenneubau der Werrabrücke in der Innenstadt (B 451) hätte durch die Aufhebung des derzeit bestehenden LKW-Fahrverbotes eher eine Zunahme des Verkehrslärms zur Folge.

Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der 1. Öffentlichkeitsbeteiligung gingen folgende Maßnahmenvorschläge ein:

Tabelle 261: Maßnahmenvorschläge aus der Stadt Witzendhausen

B 451	Öffentliche Diskussion der Ausbaupläne durch RP
	Potentiell Ruhiges Gebiet und drei ruhige Gebiete im Innenstadtbereich gem. Abbildung, dort Tempolimit 30 km/h
L 3464 Wendershausen	Tempolimit 30 km/h und 70 km/h außerorts
L 3464 Wendershausen	Fester Blitzer z.B. fest installierte Blitzer-Säule der neuesten Generation (Laser, LiDAR (Light Detection and Ranging-Technologie)) welche in beide Richtungen blitzen kann bis zu 500 m weit (4 Ringe)
L 3464 Wendershausen	Bauliche Verkehrsberuhigung, optische Fahrbahnverengung, Parkbuchten, Verschwenkungen/Verkehrinseln an beiden Ortsausgängen, Bepflanzung
L 3464 Wendershausen	2. Fußgängerüberweg, Hinweisschilder Ampel und Überweg, Fußgängerüberweg/Ampel bei Gaststätte Apel
L 3464 Wendershausen	Lärmmessung
L 3464 Wendershausen	LKW-Fahrverbot nachts
L 3464 Wendershausen	Mobile Blitzer (häufiger)
L 3464 Wendershausen	Verlagerung Gewerbeverkehr auf Schiene (insbes. Papierfabrik bzw. Industriegebiet Gelstertal),
L 3464 Wendershausen	Umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligungen
L 3464 Wendershausen	Neue Querverbindung zwischen B 27 u. B 451; Realisierung neue Werrabrücke, zweite Werrabrücke
L 3464 Wendershausen	Halteverbote zur Vermeidung Brems- und Anfahrtsgeräusche
L 3464 Wendershausen	Lärmarmer Straßenbelag, Straßendeckensanierung Instandsetzen der Kanaldeckel
L 3464 Wendershausen	Ortsumgehung
L 3464 Wendershausen	Anbindung an das Radverkehrsnetz, Fahrradmarkierung
B 27	B 27: Lärmschutzwände / -wälle zum Schutz vor Erholungsgebieten

Ausbaupläne B 451

Die Lärmaktionsplanung beschäftigt sich mit bestehenden Verkehrslärmbelastungen nicht mit zukünftigen. Zukünftige Lärmbelastungen durch die Neubaumaßnahmen der B 451 werden zum Beispiel in einem Planfeststellungsverfahren behandelt, also außerhalb der Lärmaktionsplanung. Ein etwaiges Bauleitplanungsverfahren für den Ausbau der B 451 in der Kernstadt wird von der Stadt durchgeführt. Etwaige öffentliche Diskussionsveranstaltungen in diesem Zusammenhang wären Aufgabe der Stadt.

Ruhige Gebiete

Die Stadt Witzehausen hat mit Schreiben vom 18. Januar 2023 zwei ruhige Gebiete bei Wendershausen und Gertenbach und drei innerstädtische Erholungsflächen vorgeschlagen. Vor Aufnahme im Lärmaktionsplan müssen jedoch gewisse Prüfkriterien erfüllt sein, die seitens der Stadt noch nicht abgearbeitet wurden.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkungen, LKW-Fahrverbote) L 3464 Wendershausen

Die mit Datum vom 21. Dezember 2022 von Hessen Mobil erstellte Verkehrslärmbeurteilung zeigt, dass die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV unterschritten sind. Die Immissions-Grenzwerte der 16. BImSchV sind von den 62 untersuchten Gebäuden an 49 im Nachtzeitraum und davon 21 auch im Tageszeitraum überschritten.

Mit Datum vom 20. März 2024 wurde durch die zuständige untere Verkehrsbehörde bei der Stadt Witzenhausen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen im Nachtzeitraum angeordnet.

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h außerorts ist aufgrund der geringen lärmindernden Wirkung keine Lärmschutzmaßnahme und wird daher von Seiten der Lärmaktionsplanung nicht weiterverfolgt.

Ein LKW-Fahrverbot ist mangels einer geeigneten Ausweichstrecke nach Einschätzung der Lärmaktionsplanung nicht umsetzbar.

Ein Halteverbot zur Vermeidung von An- und Abfahrtsgeräuschen ist rechtlich nicht umsetzbar.

Feste Blitzer L 3464 Wendershausen

Die Beantragung eines stationären Blitzers aus Lärmschutzgründen durch die Gemeinde bei der Hessischen Hochschule für öffentliches Management und Sicherheit ist erst nach Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen möglich. Zudem muss die zuständige Kommune durch verdeckt erhobene Verkehrsdaten nachweisen, dass die aus Lärmschutzgründen angeordneten Höchstgeschwindigkeiten nicht eingehalten werden.

Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene / Reaktivierung der Gelstertalbahn

Die Reaktivierung der Gelstertalbahn und die damit verbundene Verringerung des Anlieferverkehrs würde sowohl die Kernstadt als auch den Stadtteil Wendershausen verkehrlich entlasten. Der Maßnahmenvorschlag ist dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen bekannt.

Die Genehmigungsbehörden für den Betrieb von Anlagen machen üblicherweise keine Vorgaben zum Weg oder der Form der Anlieferung auf öffentlichen Verkehrsflächen.

Ortsumgehung L 3464 Wendershausen

Das Land Hessen setzt angesichts des über Jahrzehnte entstandenen Sanierungsstaus im Netz der Landesstraßen im Landesstraßenbau einen deutlichen Schwerpunkt auf die Sanierung des bestehenden Straßennetzes. Daneben sind nur in besonders dringlichen Fällen Investitionen in den Bau von Ortsumgehungen im Zuge von Landesstraßen vorgesehen. Zwingende Voraussetzung für Investitionen in neue Straßen sind immer konkrete Straßenplanungen. Da sich Hessen Mobil bei der Planung von Neubauvorhaben auf die vordringlichsten Projekte konzentrieren muss, wurden in den Jahren 2020 und 2021 insgesamt 21 Ortsumgehungs-Projekte im Zuge von Landesstraßen, die in der Vergangenheit in der Diskussion waren, eingehend geprüft. Im Rahmen der vorgenommenen Priorisierung wurden diese 21 Maßnahmen nach den Kriterien Unfallgeschehen, Lärm- und Schadstoffbetroffenheit in der Ortslage sowie verkehrliche Entlastungswirkungen und Umweltauswirkungen einer Ortsumgehung bewertet. Die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung geforderte Ortsumgehung Wendershausen gehört nicht zu den geprüften Ortsumgehungs-Projekten, für die durch das Land Hessen Planungen aufgenommen werden.

Der Maßnahmenvorschlag wurde an das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen nachrichtlich übermittelt.

Bauliche Verkehrsberuhigung L 3464 Wendershausen / Maßnahmen mit indirekt lärm-mindernder Wirkung, Straßendeckensanierung

Maßnahmen mit indirekt wirkender Lärminderung können nur außerhalb der Lärmaktionsplanung von den zuständigen Straßenbau- und Planungsbehörden auf Grundlage des jeweiligen Fachrechts geprüft werden.

Hessen Mobil wurden daher folgende Anregungen zur Kenntnis und zur etwaigen Umsetzung übermittelt: Straßendeckensanierung, Straßensanierung, Instandsetzen der Kanaldeckel, optische Fahrbahnverengung, Fahrbahnverschwenkung/S-Kurve auf Höhe des Ortsschildes Richtung Kernstadt und auf der anderen Ortsseite, Straßenverengung (Verkehrsinseln, Parkbuchten, Pflanzkübel), Parkstreifen, 2. Fußgängerüberweg/Ampel auf Höhe Gaststätte Apel, Hinweisschilder Ampel und Überweg und Fahrradmarkierung.

Lärmarmer Deckenbelag L 3464 Wendershausen

Hessen Mobil baut seit 2017 ungeachtet der örtlichen Lärmsituation vorrangig lärm-mindernde Straßendeckschichten als Regelbauweise ein. Hessen Mobil wird daher bei der nächsten regulär anstehenden Straßendeckensanierung prüfen, ob lärmarmere Asphalt eingebracht werden kann.

Querverbindung zwischen B 27 und B 451 zwischen Wendershausen und Kernstadt

Bisher wird die L 3464 teilweise als Abkürzungsstrecke zwischen der B 451 und der B 27 auf dem Weg von der Kernstadt nach Süden und umgekehrt genutzt. Eine Querverbindung nördlich der Ortslage Wendershausen könnte dieses Problem entschärfen.

Der Bund legt seine Prioritäten u.a. für den Neubau von Bundesstraßen im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) fest. Den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, in den die Projekte des BVWP und gegebenenfalls weitere Projekte aufgenommen werden, beschließt der Deutsche Bundestag als Bestandteil des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen. Es ist damit gesetzlich festgelegt, welche Verkehrsprojekte mit welcher Dringlichkeit geplant und aus dem Bundeshaushalt finanziert werden sollen. Das Land Hessen hat sich hier zunächst auf die planerisch fortgeschrittenen Projekte des vordringlichen Bedarfs konzentriert, die eine zeitnahe Umsetzungsperspektive aufweisen und hierfür die vorhandenen Finanz- und Personalressourcen eingesetzt. Für geforderte Maßnahmen wie diese, die im weiteren Bedarf des BVWP 2030 bzw. des Bedarfsplans 2016 oder überhaupt nicht gelistet sind, kann seitens des Landes Hessen derzeit keine Planungsperspektive aufgezeigt werden.

Lärmschutzwände B 27

Der vorliegende Lärmkonflikt ist nicht Teil des [Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen](#). Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt und arbeitet diese von Amts wegen sukzessive ab. Mittelfristig können für den vorliegenden Lärmkonflikt daher keine straßenbaulichen Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Aussicht gestellt werden. Ungeachtet dessen besteht für Eigentümerinnen und Eigentümer betroffener Wohnimmobilien die Möglichkeit, einen Antrag auf eine Förderung passiver Lärmschutzeinrichtungen (z. B. Lärmschutzfenster) bei Hessen Mobil zu stellen.

A 7 Ellerode Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen (Prüfauftrag aus Runde 3)

Eine Berechnung von Hessen Mobil wurde im August 2020 vorgelegt und der Autobahn GmbH weitergeleitet. Eine zusätzliche Geschwindigkeitsbeschränkung wurde durch die Autobahnverkehrsbehörde wegen des bestehenden Tempolimits (100 km/h), der vorhandenen Lärmschutzwand bzw. wenigen Betroffenen am 30.09.2020 abgelehnt. Es besteht die Möglichkeit, bei der Autobahn GmbH Zuschüsse für Lärmschutzfenster zu beantragen.

Alle Stadtteile / Allgemeines

Verkehrslärmbelastungen werden grundsätzlich berechnet und nicht gemessen (s. Kapitel 6.1)

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung in Hessen finden aus Kapazitätsgründen keine öffentlichen Anhörungen in Form von Versammlungen statt. Zu Form der Öffentlichkeitsbeteiligung (s. Kapitel 8).

10.6.8 Gemeinde Herleshausen

Die Gemeinde Herleshausen (2.800 Einwohner) liegt an der A 4 kurz vor der Thüringischen Grenze. Die Kernortschaft und der Ortsteil Wommen sind vom Verkehrslärm der A 4 beeinträchtigt, wodurch Lärmkonfliktpunkte ausgelöst werden.

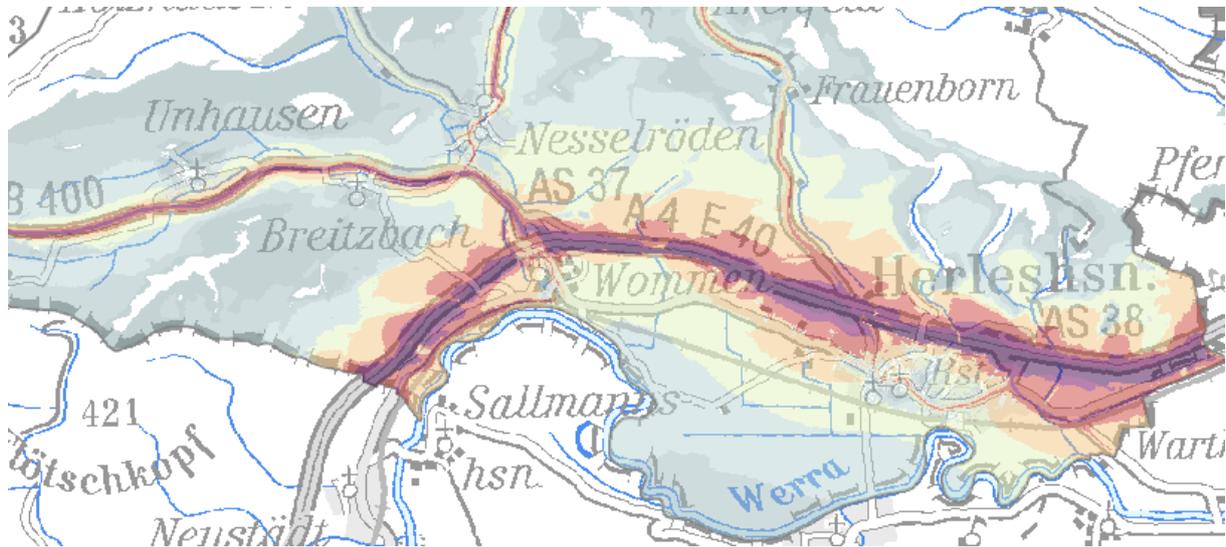


Abbildung 109: Straßenlärmkartierung im Bereich der Gemeinde Herleshausen [Quelle: Lärmviewer des HLNUG¹²³]

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 262: Anzahl von Personen in der Gemeinde Herleshausen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		278	179	19	0	0	476
Nachts (L_{Night})	219	99	4	0	0		322

¹²³ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Tabelle 263: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Herleshausen (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km ²)	11,6	3,3	0,8
Zahl der Wohnungen	226	9	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	4	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	70		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	18		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 264 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 264: Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde Herleshausen an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Kernort	A 4	5	56
Wommen	A 4	1	8

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich des Lärmkonfliktpunktes sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

Die Gemeinde regt einen Lärmschutzwall für das geplante Neubaugebiet Frauenbörner Straße an.

Die Gemeinde hat im Rahmen der Bauleitplanung für gesundes Wohnen und den entsprechenden Lärmschutz zu sorgen. Die Lärmaktionsplanung behandelt nur bestehende Lärmbelastungen, keine die sich künftig ergeben werden. Maßnahmen im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung des Bundes an Autobahnen werden für Neubaugebiete nicht durchgeführt, da das Baugebiet in Kenntnis der vorhandenen Straße ausgewiesen wurde.

10.6.9 Gemeinde Meinhard

Die Gemeinde Meinhard (ca. 4.600 Einwohner) liegt im Werratal nordöstlich der Stadt Eschwege. Die B 249 welche eine bedeutende Verkehrsverbindung von der Stadt Eschwege nach Thüringen darstellt verläuft über die Ortsteile Schwebda und Frieda. Im Ortsteil Frieda besteht eine Ortsumgehung, in Schwebda ein Lärmkonfliktpunkt.

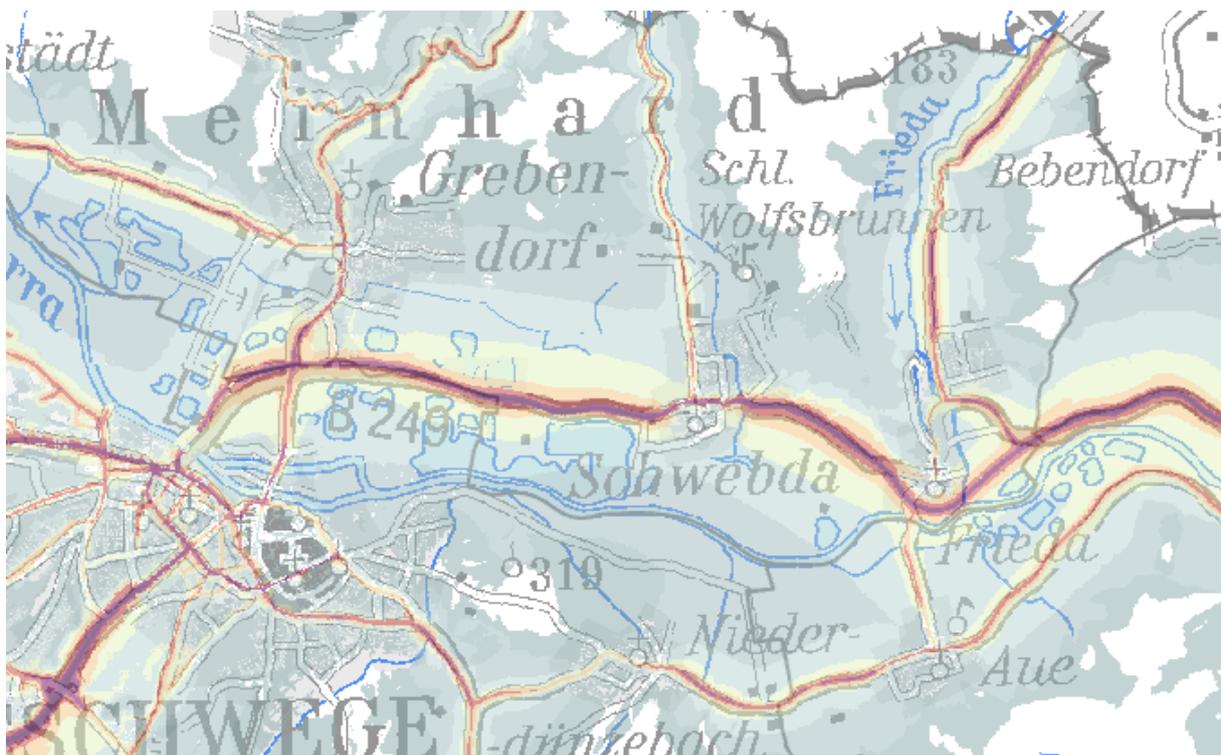


Abbildung 110: Straßenlärmkartierung im Bereich der Gemeinde Meinhard [Quelle: Lärmviewer des HLNUG¹²⁴]

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 265: Anzahl von Personen in der Gemeinde Meinhard, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		19	9	13	9	0	50

¹²⁴ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Nachts (L_{Night})	12	13	12	0	0		37
-----------------------------------	----	----	----	---	---	--	----

Tabelle 266: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Meinhard (EU-Kartierung)

dB (A)	L_{DEN} ab 55	L_{DEN} ab 65	L_{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	1,1	0,2	0,0
Zahl der Wohnungen	23	10	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	10		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	3		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 267 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für den Lärmkonfliktpunkt der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 267: Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde Meinhard an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L_{DEN}	LKZ L_{Night}
Schwebda	B 249	83	119

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich des Lärmkonfliktpunktes sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen keine Vorschläge seitens der Stadt oder der betroffenen Wohnbevölkerung ein. Ab einer Lärmkennziffer von 250 wurden von der Lärmaktionsplanung eigene Vorschläge zur Lärminderung zur Diskussion gestellt. Dies ist im Bereich der Gemeinde Meinhard nicht der Fall.

10.6.10 Gemeinde Neu-Eichenberg

Die am nördlichsten Rand des Werra-Meißner-Kreis gelegene Gemeinde Neu-Eichenberg (ca. 1.800 Einwohner) ist im Ortsteil Hebenshausen so durch den Verkehrslärm der tangierenden B 27 betroffen, dass ein Lärmkonfliktpunkt identifiziert wird.

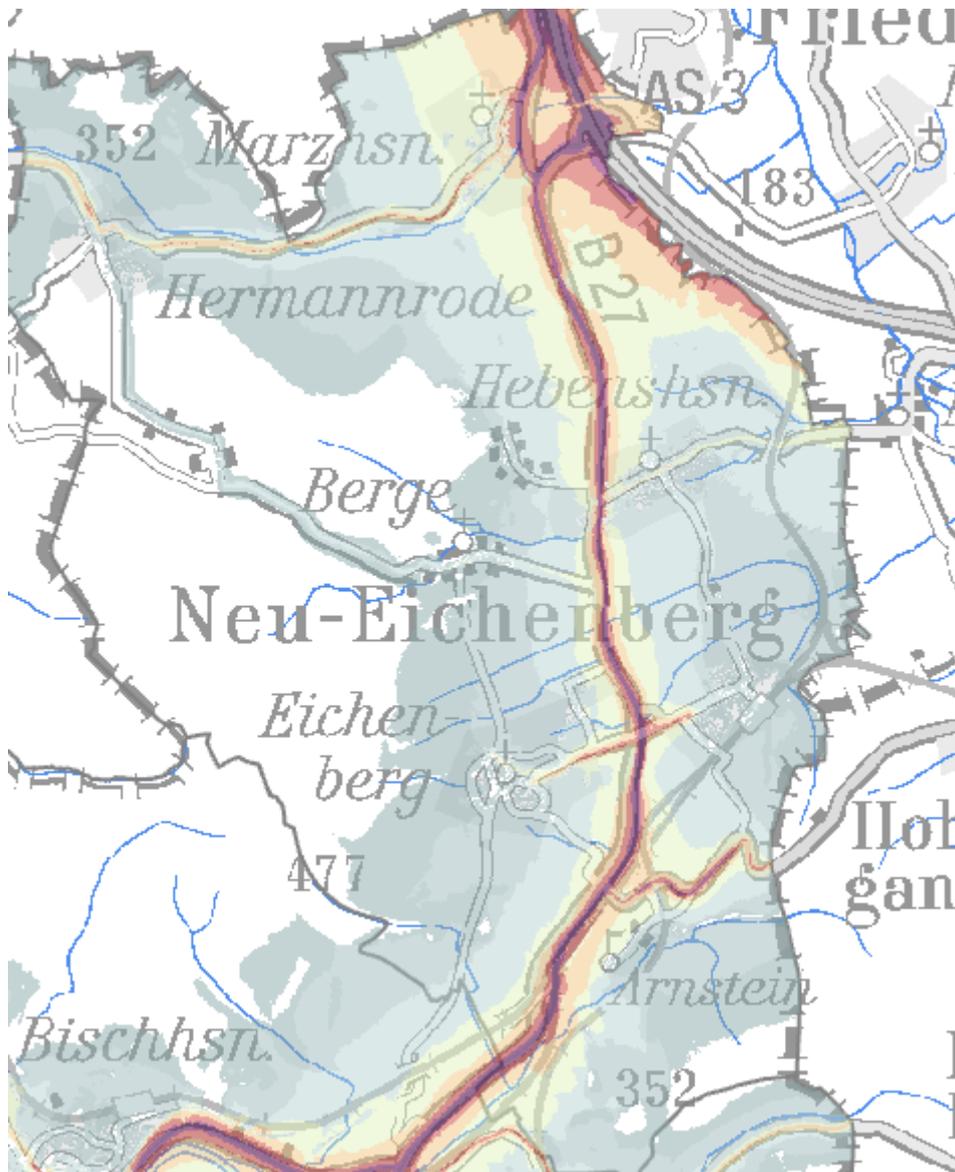


Abbildung 111: Straßenlärmkartierung im Bereich der Gemeinde Neu-Eichenberg [Quelle: Lärmviewer des HLNUG¹²⁵]

¹²⁵ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 268: Anzahl von Personen in der Gemeinde Neu-Eichenberg, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		75	5	0	0	0	80
Nachts (L_{Night})	32	0	0	0	0		32

Tabelle 269: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Neu-Eichenberg (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	3,1	0,7	0,1
Zahl der Wohnungen	37	0	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	10		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	2		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 270 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für den Lärmkonflikt der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 270: Lärmkonfliktpunkte in der Gemeinde Neu-Eichenberg an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L _{DEN}	LKZ L _{Night}
Hebenshausen	B 27	8	13

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich des Lärmkonfliktpunktes sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

Für den Lärmkonfliktpunkt wurden im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung Tempolimit, Lärmschutzwälle, -wände, fester Blitzer, Sanierung der Fahrbahndecke und Lärmschutzfenster vorgeschlagen.

Straßendeckensanierung

Diese Maßnahme mit indirekt wirkender Lärminderung kann nur außerhalb der Lärmaktionsplanung von den zuständigen Straßenbau- und Planungsbehörden auf Grundlage des jeweiligen Fachrechts geprüft werden. Der Maßnahmenvorschlag wurde Hessen Mobil zur Kenntnis und zur etwaigen Umsetzung übersandt.

Tempolimit und Lärmschutzfenster

Gem. Verkehrslärberechnung von Hessen Mobil (HM) vom 24. Juni 2020 ist eine Bezuschussung von Lärmschutzfenstern im Rahmen des Lärmsanierungsprogrammes möglich (7 Überschreitungen des Auslösewertes nachts, davon 2 auch tags). Anträge können bei Hessen Mobil gestellt werden, bisher ist keine Sanierung erfolgt. Ein Antrag auf Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h würde von der unteren Straßenverkehrsbehörde des Werra-Meißner-Kreises aufgrund der wenigen Überschreitungen der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV (4 im Nachtzeitraum) nach derzeitigen Erfahrungen abgelehnt. Daher wird seitens der Lärmaktionsplanung auf einen Prüfauftrag für eine Geschwindigkeitsbegrenzung an die untere Straßenverkehrsbehörde vor Entwurfserstellung verzichtet.

Stationäre Blitzeranlage

Die Beantragung eines stationären Blitzers aus Lärmschutzgründen durch die Gemeinde bei der Hessischen Hochschule für öffentliches Management und Sicherheit ist erst nach Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen möglich. Zudem muss die zuständige Kommune durch verdeckt erhobene Verkehrsdaten nachweisen, dass die aus Lärmschutzgründen angeordneten Höchstgeschwindigkeiten nicht eingehalten werden.

Lärmschutzwälle, -wände

Der vorliegende Lärmkonflikt ist nicht Teil des [Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen](#). Im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms Straße des Landes Hessen prüft Hessen Mobil, ob für die jeweils 30 am stärksten betroffenen Bereiche entlang von hessischen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie Landesstraßen in der Baulast des Landes Hessen die Umsetzung von (vorzugsweise aktiven) Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht kommt und arbeitet

diese von Amts wegen sukzessive ab. Mittelfristig können für den vorliegenden Lärmkonflikt daher keine straßenbaulichen Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Aussicht gestellt werden. Ungeachtet dessen besteht für Eigentümerinnen und Eigentümer betroffener Wohnimmobilien die Möglichkeit, einen Antrag auf eine Förderung passiver Lärmschutzeinrichtungen (z. B. Lärmschutzfenster) bei Hessen Mobil zu stellen.

Keine Umleitung bei Sperrung des Heitkopftunnels auf der A 38 (Prüfauftrag 2. Öffentlichkeitsbeteiligung Runde 3)

Gemäß Auskunft der oberen Straßenverkehrsbehörde verläuft die Bedarfsumleitung überwiegend auf Bundesstraßen im Nahbereich der A 38, was als optimal zu bezeichnen ist, da keine leistungsfähigeren und kürzeren Strecken vorhanden sind. Eine bloße Umverteilung der Belastung auf im Zweifel weniger geeignete Strecken kommt nicht in Betracht. Von der niedersächsischen Straßenbauverwaltung wurden bei Reckershausen Behelfsauffahrten erstellt, um die Umleitung zumindest zu verkürzen und die Nutzung der Anschlussstelle Friedland, wofür die Ortsdurchfahrt der B 27 belastet wird, zu minimieren.

10.6.11 Gemeinde Ringgau

Die Gemeinde Ringgau befindet sich an der Grenze zum Bundesland Thüringen zwischen Eschwege und Bad Hersfeld und hat ca. 2.900 Einwohner. Im Ortsteil Netra an der Bundesstraße 7 wurde aufgrund einer Anregung im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung ein Lärmkonfliktpunkt identifiziert.

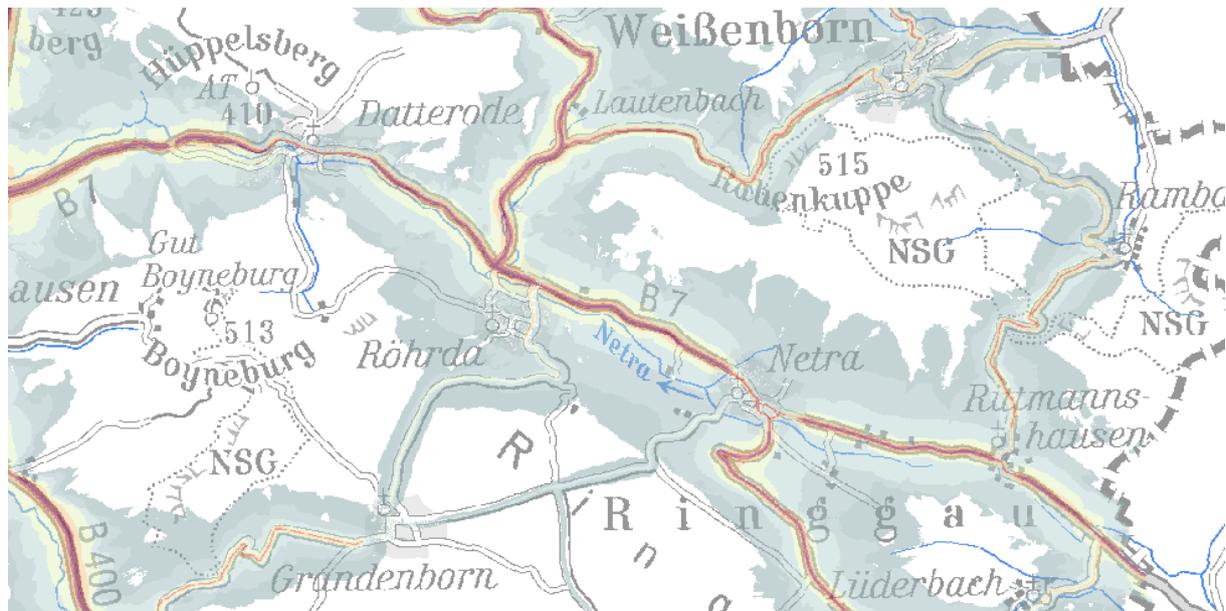


Abbildung 112: Straßenlärmkartierung im Bereich der Gemeinde Ringgau
[Quelle: Lärmviewer des HLNUG¹²⁶]

Aufgrund der fehlenden Hauptverkehrsstraßen gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie liegt keine Belasteten-Statistik vor.

¹²⁶ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

In der nachfolgenden Tabelle 271 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für den Lärmkonfliktpunkt der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 271: Lärmkonfliktpunkte in der Gemeinde Ringgau an Nebenstraßen

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L_{DEN}	LKZ L_{Night}
Netra	B 7	3	9

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Im Bereich des Lärmkonfliktpunktes sind keine Planungen der Straßenbau- und Verkehrsverwaltung in Hessen bekannt.

Maßnahmenvorschläge

Im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Versetzung der Ortstafel an der B 7 im Ortsteil Netra um ca. 70 m in westliche Richtung vorgeschlagen. Die Aufstellung einer Ortstafel erfolgt gemäß den Kriterien der VwV-StVO. Demnach müssen anliegende Grundstücke von der betreffenden Straße erschlossen werden, damit das Kriterium einer geschlossenen Bebauung greifen kann. Die zuständige Straßenverkehrsbehörde des Landkreises hat mit Schreiben vom 9. Januar 2023 die Lage des Ortsschildes überprüft und eine Versetzung abgelehnt. Aus Lärmschutzgründen können Ortstafeln nicht versetzt werden, insofern besteht von Seiten der Lärmaktionsplanung keine Handlungsmöglichkeit.

10.6.12 Gemeinde Wehretal

In der südlich von Eschwege gelegene Gemeinde Wehretal (rund 5.000 Einwohner) führt die B 452 durch den Ortsteil Reichensachsen. Die B 7 verläuft durch die Ortslage von Oetmannshausen. Die B 27 tangiert die Ortsteile Oetmannshausen und Hoheneiche. An allen genannten Ortsdurchfahrten wird ein Lärmkonfliktpunkt ausgelöst. Durch die Fertigstellung von Bauabschnitten der A 44 im Gemeindegebiet werden sich in naher Zukunft Veränderungen ergeben.

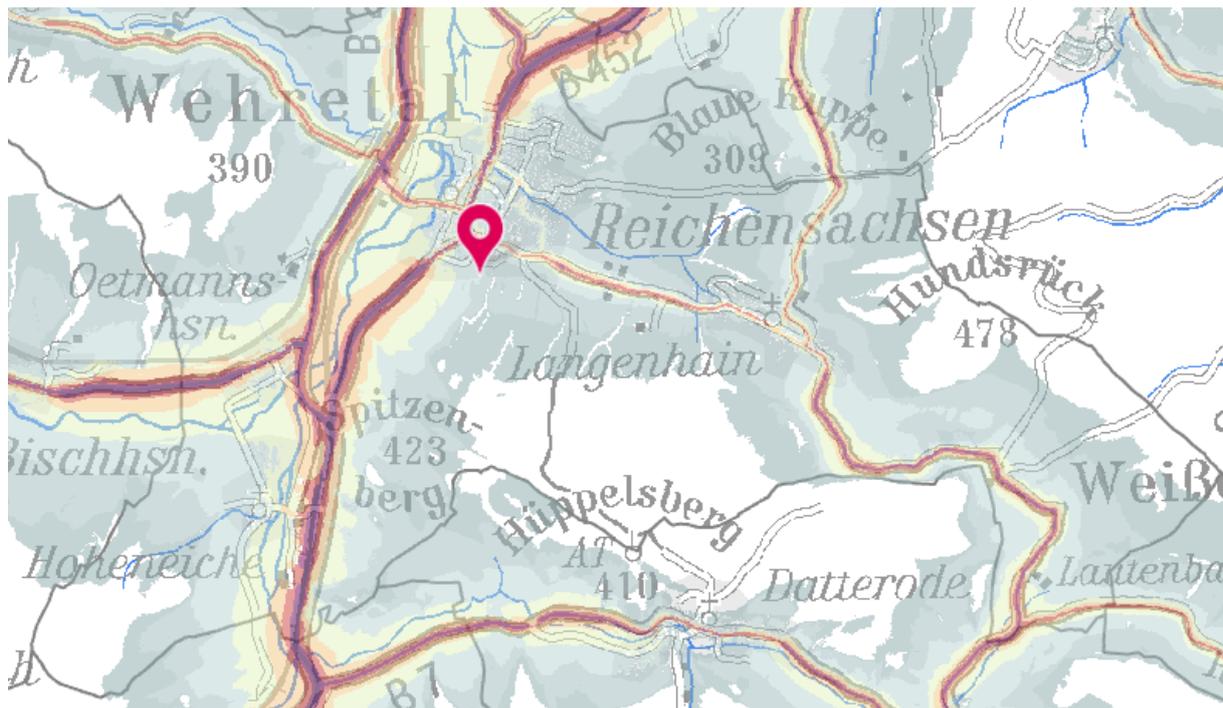


Abbildung 113: Straßenlärmmkartierung im Bereich der Gemeinde Wehretal
[Quelle: Lärmviewer des HLNUG¹²⁷]

¹²⁷ Hintergrundkarte: ©GeoBasis-de / BKG 2022 ©Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; Geofachdaten: Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

Die Belastung durch Hauptverkehrsstraßen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 272: Anzahl von Personen in der Gemeinde Wehretal, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind (EU-Kartierung)

dB (A)	>50-54	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75	Summe
Ganztags (L_{DEN})		196	135	67	24	0	422
Nachts (L_{Night})	151	82	36	0	0		269

Tabelle 273: Geschätzte Zahl der von Straßenverkehrslärm belasteten Fläche, der Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Beeinträchtigungen in der Gemeinde Wehretal (EU-Kartierung)

dB (A)	L _{DEN} ab 55	L _{DEN} ab 65	L _{DEN} ab 75
Gesamtfläche (km²)	4,7	1,1	0,2
Zahl der Wohnungen	199	42	0
Zahl der Krankenhausgebäude	0	0	0
Zahl der Schulgebäude	0	0	0
Zahl der Fälle starker Belästigung	71		
Zahl der Fälle starker Schlafstörung	17		
Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten	0		

In der nachfolgenden Tabelle 274 werden die Lärmkennziffern (LKZ) für die Lärmkonfliktpunkte der Gemeinde jeweils für Ganztags (L_{DEN}) und Nacht (L_{Night}) aufgeführt. Die Lärmkennziffer drückt die Stärke der Lärmbelastung und die Anzahl der Betroffenen aus. Stärker Belastete gehen mit einer höheren Gewichtung ein. Dabei werden Gebäude mit einem Dauerschallpegel ab 55 dB(A) nachts und ab 65 dB(A) ganztags berücksichtigt.

Tabelle 274: Lärmkonfliktpunkte in der Gemeinde Wehretal an Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärm RL

Ortsteil	Lärmkonflikt	LKZ L_{DEN}	LKZ L_{Night}
Reichensachsen	B 452	194	278
Oetmannshausen	B 7	52	73
Hoheneiche	B 27	1	4
Oetmannshausen	B 27	1	2

Vorhandene großräumige Planungen und seit 2022 durchgeführte Maßnahmen

Reichensachsen – B 452 - Ortsumgehung

Die B 452 führt zurzeit auf einer Länge von rund 1,5 Kilometern durch die Ortslage von Reichensachsen. Die geplante rund 2,5 Kilometer lange Nordumgehung von Reichensachsen der B 452 verläuft von der B 27 kommend nördlich der Kläranlage zur bestehenden B 452. Eine zusätzliche Schutzwand soll im Bereich der alten Bahnstrecke Waldkappel-Eschwege errichtet werden. Weitere Lärmschutzmaßnahmen sind im Zuge des Neubaus der Ortsumgehung nicht vorgesehen, da die Lärmvorsorgewerte unterschritten werden. Das Planfeststellungsverfahren läuft derzeit. Der Lärmkonfliktpunkt Reichensachsen wird sich dadurch auflösen.

Sollten die Bauabschnitte der A 44 Waldkappel – Ringgau und Ringgau – Sontra West vor Fertigstellung der Nordumgehung freigegeben werden, wird sich der Lärmkonfliktpunkt Reichensachsen verschärfen. Es ist daher von großer Bedeutung, dass das Bauvorhaben möglichst zeitnah umgesetzt wird.

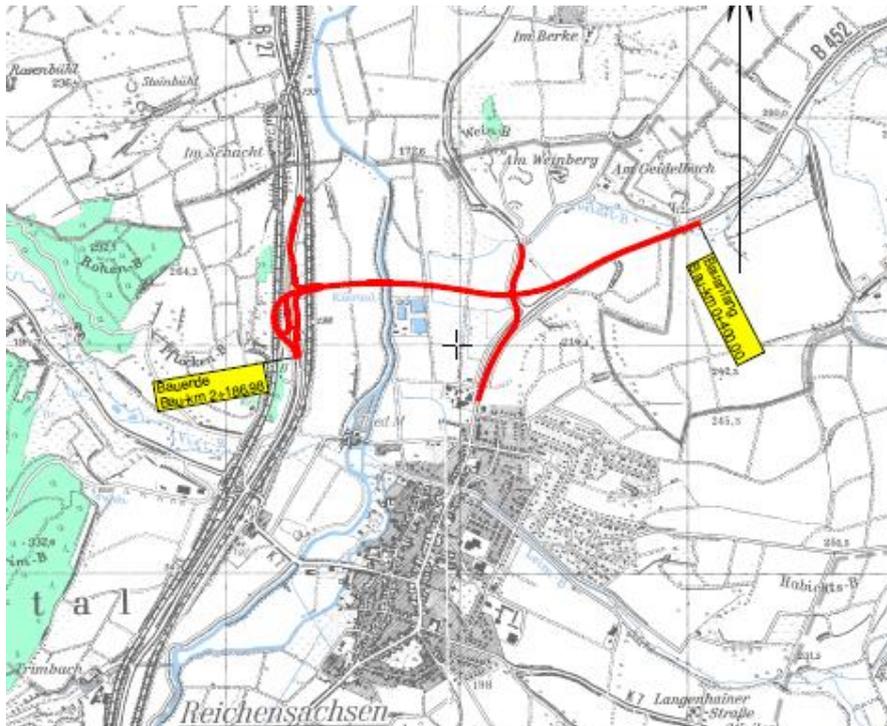


Abbildung 114: Geplante Ortsumgehung in Wehretal-Reichensachsen [Quelle: Hessen Mobil]

Der Lärmkonflikt in Oetmannshausen wird durch das Neubauvorhaben der A 44 gelöst werden. Die relevanten Bauabschnitte befinden sich im Bau. Bauabschnitt 9 soll noch in diesem Jahr freigegeben werden.

Maßnahmenvorschläge

In der folgenden Tabelle sind die von der Kommune bzw. der betroffenen Wohnbevölkerung vorgeschlagenen Maßnahmenvorschläge aufgelistet.

Tabelle 275: Maßnahmenvorschläge aus der Gemeinde Wehretal

B 7	Oetmannshausen,	Tempolimit 30 km/h
B 27	Hoheneiche	Berücksichtigung bei Lärmaktionsplanung

Oetmannshausen

Gemäß schalltechnischem Gutachten durch Hessen Mobil vom Mai 2023 sind die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV in 13 Fällen für den Nachtzeitraum überschritten, an 3 Gebäuden auch im Tageszeitraum. Von diesen betroffenen Gebäuden wurden an 11 Gebäuden Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms ergriffen. Vor dem Hintergrund, dass der Autobahnabschnitt zwischen den

Anschlussstellen Waldkappel und Ringgau noch im Jahr 2024 eröffnet werden soll und die Prüfung eines Tempolimits durch die untere Verkehrsbehörde üblicherweise einen Zeitraum von Monaten einnimmt, wird von Seiten der Lärmaktionsplanung auf einen Prüfauftrag verzichtet. Nach Eröffnung des Autobahnabschnittes und neuer Bundesverkehrswegeplanung (im Jahr 2025) kann erneut geprüft werden, ob Richtwertüberschreitungen vorliegen, die eine verkehrliche Maßnahme rechtfertigen.

Reichensachsen

Im Rahmen der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung gingen keine Maßnahmenvorschläge ein. Ergebnisse der Prüfaufträge aus Runde 3 der Lärmaktionsplanung werden im Folgenden abgebildet:

Gemäß Auskunft Hessen Mobil befindet sich die Ortsumgebung im Planfeststellungsverfahren. Eine Bauzeitenplanung ist erst nach Planfeststellungsbeschluss bzw. nach Ausführungsplanung möglich.

Die Berechnung durch Hessen Mobil vom 08.07.2020 ergab 55 Richtwert-Überschreitungen der Lärmschutz-Richtlinien-StV im Nachtzeitraum. Davon sind 52 Gebäude saniert (Zuschuss für Lärmschutzfenster). Verkehrsrechtliche Maßnahmen, wie eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen auf 30 km/h, haben unter diesen Umständen derzeit geringe Erfolgsaussichten. Auf einen Prüfauftrag bei der zuständigen unteren Verkehrsbehörde des Werra-Meißner-Kreises wird seitens der Lärmaktionsplanung vor der Entwurfsveröffentlichung verzichtet.

Die Beantragung eines stationären Blitzers aus Lärmschutzgründen durch die Gemeinde bei der Hessischen Hochschule für öffentliches Management und Sicherheit ist erst nach Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen möglich. Zudem muss die zuständige Kommune durch verdeckt erhobene Verkehrsdaten nachweisen, dass die aus Lärmschutzgründen angeordneten Höchstgeschwindigkeiten nicht eingehalten werden.

Bauliche Verkehrsberuhigung (zum Beispiel Verkehrsinseln, Fahrbahnverengungen, Schwellen, Fahrbahnverschwenkungen) wird von der hessischen Straßenbau- und Verkehrsverwaltung als alleiniges Mittel der Lärmreduzierung abgelehnt.

Hoheneiche

Aufgrund der relativ geringen Belastungslage werden seitens der Lärmaktionsplanung keine Maßnahmen vorgeschlagen.

11 Finanzielle Informationen und Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

11.1 Kosten für die Aufstellung

Finanzielle Informationen für die Kosten der Aufstellung des Lärmaktionsplanes sind nicht verfügbar.

11.2 Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen

Die Maßnahmenumsetzung findet nicht zentral durch die planaufstellende Behörde statt, sondern durch die vorhergehend beschriebenen Behörden. Die Ermittlung der Kosten ist deshalb mit vertretbarem Aufwand nicht zu leisten; die Angabe der Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen kann daher nicht angegeben werden. Die Vornahme einer Kostenwirksamkeitsanalyse oder einer Kosten-Nutzen-Analyse ist nicht möglich.

11.3 Angabe der Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Die Zahl der betroffenen Personen, für die mittels des vorliegenden Teilplans des Lärmaktionsplanes eine Reduzierung der Lärmeinwirkungen erreicht worden ist lässt sich erst im Rahmen der Veröffentlichung des endgültigen Plans schätzen.

11.4 Lärmschadenskosten

Mit der „Methodenkonvention zur Schätzung von Umweltkosten 3.1“¹²⁸ von Dezember 2020 fasst das UBA den aktuellen Stand der internationalen Forschung zu Mengenschätzungen, Wirkungen und Bewertungsansätzen zusammen und entwickelt Empfehlungen für deren praktische Anwendung. Auch für den deutschlandweiten Verkehrslärm aus Straßen-, Schienen- und Luftverkehr wurden entsprechende Kostensätze hergeleitet. Erfasst werden hier jedoch ausschließlich Gesundheitskosten von einigen bestimmten Krankheitsbildern. Es ist also keine umfassende Ermittlungsmethode für alle externen Kosten.

Demnach werden die Lärmschadenskosten pro Anwohner und Jahr ausgehend vom 24h-Pegel L_{DEN} für die untersuchten Teilbereiche angegeben. Unterschieden wurden die Lärmwirkungen: Belästigungen, physische Gesundheitsfolgen sowie kognitive und psychische Beeinträchtigungen. Bei den Kosten wurde nach den Kategorien immaterielle Kosten, Kosten Gesundheitssystem und Produktionsausfälle differenziert.

Tabelle 381: Lärmschadenskosten pro Person und Jahr nach der Methodenkonvention 3.1

¹²⁸ <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/methodenkonvention-umweltkosten>

Lärmpegelklassen L _{DEN} [dB(A)]	Lärmschadenskosten pro Anwohner und Jahr [€]		
	Straßenver- kehr	Schienen- verkehr an nichtbun- deseigene Haupteisen- bahnstre- cken	Luftverkehr
55 bis weniger als 59	116,38	54,42	175,90
60 bis weniger als 64	196,34	107,85	294,61
65 bis weniger als 69	306,27	185,35	444,22
70 bis weniger als 74	454,91	293,21	622,25
75 und mehr	650,74	437,38	819,95

Das HLNUG hat eine umfassende Statistikauswertung zur Umgebungslärmkartierung 2022 aufgestellt^[2], in der die Belastetenzahlen hinsichtlich der Lärmquellen Straßen-, Schienen-, Flugverkehr und Industrie abgebildet.

Für den hier vorliegenden Teilplan ‚Regierungsbezirk Kassel Landkreise‘ werden im Folgenden nur die Anzahl belasteter Personen sowie die daraus resultierenden Lärm-
 schadenskosten bezogen auf den Straßen- und Schienenverkehr angegeben.

^[2] [https://www.hlnug.de/themen/laerm/umgebungs-laerm/umgebungs-laermkartierung/laermvie-
 wer-hessen](https://www.hlnug.de/themen/laerm/umgebungs-laerm/umgebungs-laermkartierung/laermvie-

 wer-hessen), abgerufen am 06.05.2024

Tabelle 276: Lärmschadenskosten im Regierungsbezirk Kassel (Landkreise)

Lärmpegelklassen L _{DEN} [dB(A)]		Belastete Menschen nach BUB		Lärmschadenskosten	
		durch Straßenverkehrslärm	durch Schienenverkehrslärm an nichtbundeseigene Haupteisenbahnstrecken	durch Straßenverkehrslärm	durch Schienenverkehrslärm an nichtbundeseigene Haupteisenbahnstrecken
über	bis	[Personen]	[Personen]	[€]	[€]
55	59	49.578	31	5.769.888	1.687
60	64	21.998	0	4.319.087	
65	69	12.286	0	3.762.833	
70	74	6.346	0	2.886.859	
> 75		1.099	0	715.163	
Summe:		91.307	31	17.453.830	1.687

12 Evaluierung des Lärmaktionsplans

Im Verlauf der Lärmaktionsplanung hat sich gezeigt, dass diese eine komplexe Querschnittsaufgabe ist, an welcher die hessischen Bürgerinnen und Bürger, die Kommunen sowie weitere beteiligte Dritter ein großes Interesse haben. Zugleich werden hohe Erwartungen an die Gestaltungsmöglichkeiten der Lärmaktionsplanung gestellt.

Nach Abschluss einer Runde eines Lärmaktionsplans findet in Hessen eine interne Bewertung statt. Diese setzt sich zum einen mit der Durchführung und zum anderen mit den Ergebnissen des Aktionsplans auseinander.

Bei der Durchführung werden insbesondere die Zeitplanung, Art und Umfang der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie die Kommunikation mit und zwischen den zahlreichen eingebundenen Akteuren betrachtet. Die Ergebnisse werden u.a. in das Verfahrenshandbuch Lärmaktionsplanung Straßenverkehr eingearbeitet. Darüber hinausgehend werden sie in der sich anschließenden Runde der Lärmaktionsplanung beachtet und durch eine regelmäßige Kommunikation innerhalb Hessens gelebt.

Bei der Bewertung der Ergebnisse der Lärmaktionspläne ist festzustellen, dass für zahlreiche Lärmkonfliktpunkte Maßnahmen umgesetzt bzw. angeregt werden konnten. Im Rahmen der Nachbereitung des aktuellen bzw. der Vorbereitung des Lärmaktionsplans der folgenden Runde werden die erzielten Ergebnisse der Lärmaktionsplanung nochmals betrachtet und auf ihr Optimierungspotential untersucht.

13 Überprüfung der Umsetzung und der Wirksamkeit

Die hessischen Teilpläne der Lärmaktionspläne werden hinsichtlich der Umsetzung und der Wirksamkeit überprüft. Es handelt sich um einen kontinuierlichen Prozess, dessen Zwischenstand im jeweiligen Teilplan dokumentiert wird.

13.1 Regelungen für die Überprüfung der Umsetzung und der Wirksamkeit dieses Teilplans

Die Überprüfung der Umsetzung folgt dabei dem der Umgebungslärmrichtlinie und ihrer nationalen Umsetzung immanenten Managementansatz. Die planaufstellende Behörde koordiniert die Prüfung der vorgeschlagenen Maßnahmen, sichert die Dokumentation und kommuniziert die Ergebnisse mit den Beteiligten sowie der Öffentlichkeit. Durch eine systematische Überwachung des Fortschritts der Prüfungen wird der Fortschritt und der Abschluss der Prüfaufträge sichergestellt. Sie wird mit jeder Neuaufstellung des Lärmaktionsplans fortgeschrieben.

Für die Überprüfung der Wirksamkeit eines Lärmaktionsplans wird die Anzahl der Maßnahmen sowie die Anzahl der durch umgesetzte Maßnahmen entlasteten Personen erfasst und dokumentiert. Ergänzend entfaltet der Lärmaktionsplan auch durch seine umfassenden Informationen rund um das Thema Lärminderung in der Bevölkerung Wirkung. Diese informationsbezogene Wirksamkeit ist erkennbar an der Anzahl der Downloads eines Lärmaktionsplans.

13.2 Ergebnis der Überprüfung der Umsetzung und der Wirksamkeit dieses Teilplans

In der vierten Runde der Lärmaktionsplanung ist für den Geltungsbereich dieses Teilplans die in der nachfolgenden Tabelle 277 genannte Anzahl an Lärmkonfliktpunkten identifiziert worden und es konnte die angegebene Anzahl an Prüfungen finalisiert werden. Da Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen an Straßen die häufigste Maßnahme zur Reduzierung der Lärmbelastung ist, wird nur diese angegeben:

Tabelle 277: Ergebnis der Überprüfung der Umsetzung

Überprüfung der Umsetzung	Anzahl
Lärmkonfliktpunkte insgesamt	*294
abschließend geprüfte Lärmkonfliktpunkte	*
Umgesetzte Geschwindigkeitsbeschränkungen als Lärmschutzmaßnahme	*35

* Endgültige Angaben können erst im Zuge der Veröffentlichung des endgültigen Plans erfolgen.

Durch die Maßnahmen des Lärmaktionsplans ist mindestens die in der Tabelle ausgewiesene Anzahl an Bürgerinnen und Bürgern von Umgebungslärm entlastet worden. Hinzu kommen die Bürgerinnen und Bürger, die durch den vorliegenden Teilplan des hessischen Lärmaktionsplans auf die Möglichkeit der Beantragung von passiven

Schallschutzmaßnahmen, wie Lärmschutzfenstern, aufmerksam und über die Antragstellung aufgeklärt worden sind. Ergänzend entfaltet der Lärmaktionsplan durch seine umfassenden Informationen und Aufklärung rund um das Thema lärmarmes Verhalten Wirkung. Auch die im vorliegenden Teilplan beschriebene langfristige Strategie trägt zur Vorsorge gegen Lärmbelastungen durch Umgebungslärm bei und entfaltet mittel- bis langfristig Wirksamkeit. Eine Quantifizierung ist nicht möglich.

Tabelle 278: Ergebnis der Überprüfung der Wirksamkeit der Lärmaktionspläne

Überprüfung der Wirksamkeit	Runde 3	Runde 4	Gesamt
von Lärm entlastete Personen durch Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen	200	*	*

* Endgültige Angaben können erst im Zuge der Veröffentlichung des endgültigen Plans erfolgen

Die Anzahl der Personen, die durch Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen entlastet worden sind, ist durch Auswertung der Lärmkartierung ermittelt worden. Konkret ist in den betroffenen Streckenabschnitten die Summe der Bürgerinnen und Bürger gebildet worden, die in Gebäuden wohnen, welche Lärm ausgesetzt sind, der mindestens die Auslösewerte der Lärmaktionsplanungen erreicht und bei denen eine Geschwindigkeitsbeschränkung als Lärmschutzmaßnahme umgesetzt worden ist.

Fazit: Die Art und Weise der Planaufstellung sowie der Umsetzung hat sich bewährt. Auch ist eine hinreichende Wirksamkeit des Lärmaktionsplans gegeben. Gleichwohl gibt es in Hessen noch zahlreiche von Umgebungslärm betroffene Bürgerinnen und Bürger, die durch aktive und passive Maßnahmen des Lärmschutzes entlastet werden müssen. Die hessische Lärmaktionsplanung ist daher als Daueraufgabe angelegt und wird das Ziel der weiteren Entlastung der Bevölkerung vor Lärm u.a. mit der Lärmaktionsplanung verfolgen.

14 Inkrafttreten des Lärmaktionsplans

Der Lärmaktionsplan Hessen (4. Runde), Teilplan Regierungsbezirk Kassel Landkreise wird durch Unterzeichnung der Regierungspräsidentin und durch die Bekanntgabe der Veröffentlichung der Lärmaktionspläne im Staatsanzeiger in Kraft treten.

14.1 Information der Öffentlichkeit

Die Information der Öffentlichkeit erfolgt durch die Veröffentlichung im Staatsanzeiger. Die Öffentlichkeit wird zeitgleich durch eine Pressemitteilung informiert.

Die Kommunen und Landkreise werden im Anschluss an die Veröffentlichung per E-Mail über die Veröffentlichung informiert. Darüber hinaus wurden die Kommunen gebeten, die Veröffentlichung ortsüblich bekanntzugeben und die Bevölkerung über ihre Homepage zu informieren.

Auf der Homepage des Regierungspräsidiums Kassel sind die Textpläne zum Download bereitgestellt.¹²⁹

¹²⁹ [Umgebungslärm | rp-kassel.hessen.de](https://www.umgebungslaerm.rp-kassel.hessen.de)

Glossar

Abrollgeräusch	siehe Rollgeräusch
Aerodynamische Geräusche	Aerodynamische Geräusche stehen für den Schall, der aufgrund von Luftströmungen verursacht wird (z.B. Abreißen einer Luftströmung am Fahrzeugaußenspiegel). Aerodynamische Geräusche stellen die dominierende Schallquelle bei Fahrzeuggeschwindigkeiten über ca. 100 km/h dar.
aktive Schallschutzmaßnahmen	Aktive Schallschutzmaßnahmen sind Maßnahmen an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg. Beispiele dafür sind Lärmschutzwände- bzw. -wälle bzw. lärmarme Straßenbeläge.
Antriebsgeräusch	Das Antriebsgeräusch steht für den Schall, der aus dem Antrieb des Fahrzeuges resultiert und umfasst Motoren- und Getriebegeräusche. Das Antriebsgeräusch dominiert das Gesamtfahrzeuggeräusch bis ca. 50 km/h maßgeblich.
Auslöseschwelle	Die Werte für L_{DEN} bzw. L_{Night} , bei deren Überschreitung die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes erforderlich wird. Weder die EU-Umgebungslärm-Richtlinie noch das Bundes-Immissionsschutzgesetz haben solche Werte festgelegt.
Auslösewerte	Hier: Auslösewerte der VLärmSchR97 Werte, die Anhaltspunkte für das Eintreten von Gesundheitsgefährdungen. Ab Überschreiten dieser Werte greift das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes.
Baulastträger	Baulastträger ist die Institution, die für die Planung, den Bau, den Betrieb und die Unterhaltung einer Straße zuständig ist. In § 5 des Bundesfernstraßengesetzes ist geregelt wer Baulastträger für Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen) ist. Die §§ 41 – 44 des Hessischen Straßengesetzes regeln die Zuständigkeit für alle übrigen Straßen.
Bauleitplanung/ Flächennutzungsplanung	Aufgabe der Bauleitplanung ist es, die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke in der Gemeinde vorzubereiten und zu leiten (§ 1 Abs. 1 BauGB). Bauleitpläne umfassen Flächennutzungsplanung (vorbereitender Bauleitplan) und Bebauungsplanung (verbindlicher Bauleitplan)

Betroffene (von Umgebungslärm)	Menschen, die dem Lärm, der durch Aktivitäten des Menschen verursacht wird, insbesondere Verkehrslärm, ausgesetzt sind. Lärm von der betroffenen Person selbst, Tätigkeiten in der Wohnung, Nachbarschaftslärm und Lärm am Arbeitsplatz zählen nicht dazu.
Beurteilungspegel	Der Beurteilungspegel ist eine Größe zur Kennzeichnung der typischen Schallimmission, bestimmt aus dem (A-bewerteten äquivalenten) Dauerschallpegel unter Berücksichtigung von Zuschlägen (z.B. Ampelzuschlag oder Nachzuschlag)
Einvernehmen(sregelung)	Im Verwaltungsrecht bedeutet Einvernehmen, dass vor einem Rechtsakt das Einverständnis einer anderen Stelle (z. B. Behörde) vorliegen muss. Die Einvernehmensregelung ist die entsprechende Regelung über diesen Vorgang z.B. in einer Zuständigkeitsverordnung.
Emission – Emissionsort	Die Emission bezeichnet den von einer Lärmquelle ausgehenden Lärm. Der Ort, an dem der Lärm entsteht, wird Emissionsort genannt.
Emissionspegel	Unter Emissionspegel versteht man das von einer Schallquelle abgestrahlte Geräusch. Die Schallquelle befindet sich am Emissionsort. Der Schallpegel, der z.B. die Schallquelle "Straßenverkehr" beschreibt, heißt Emissionspegel.
Gewerbe-/Industriegebiet	<p>In einem Flächennutzungsplan können nach der allgemeinen Art der baulichen Nutzung gewerbliche Bauflächen (G) dargestellt und in einem Bebauungsplan nach der besonderen Art der baulichen Nutzung Gewerbegebiete (GE) oder Industriegebiete(GI) festgesetzt werden (§ 1 Baunutzungsverordnung –BauNVO). In bebauten Ortslagen ohne Bebauungsplan richtet sich die Einordnung nach der Art der baulichen Nutzung nach der Eigenart der vorhandenen Bebauung in der näheren Umgebung.</p> <p>Gewerbegebiete (§ 8 BauNVO) und Industriegebiete (§ 9 BauNVO) dienen vorwiegend bzw. ausschließlich der Unterbringung von Gewerbebetrieben. Eine Wohnnutzung ist hier – von ganz wenigen Ausnahmen für den Gewerbebetrieb zugeordnete Zwecke abgesehen – unzulässig. Daher bleiben diese Gebietstypen in der Lärmaktionsplanung in der Regel außer Betracht.</p>

Grenzwerte	Hier: Grenzwerte der 16.BImSchV, welche bei Neubauvorhaben oder wesentlichen Änderungen an Verkehrsweegen zur Anwendung kommen. Beim Überschreiten der Grenzwerte im Sinne des Gesetzes sind Maßnahmen zu treffen.
Hauptverkehrsstraße	Eine Hauptverkehrsstraße im Sinne der Umgebungslärm-Richtlinie ist eine regionale, nationale oder grenzüberschreitende Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr.
Haupteisenbahnstrecke	Eine Hauptverkehrsstraße im Sinne der Umgebungslärm-Richtlinie ist eine Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr.
Immission – Immissionsort	Die Immission bezeichnet den Lärm, der den Empfänger (Menschen) erreicht. Dabei weicht die Immission aufgrund von Absorptionsvorgängen in der Luft und durch Abschirmungs-/Reflexionseffekte etc. von der Emission ab. Der Ort, wo die Immission wirkt, wird Immissionsort genannt.
Immissionspegel	Immissionspegel ist das bei einem Empfänger – das kann das menschliche Ohr aber auch ein Mikrophon sein – ankommende Geräusch. Den Standpunkt des Empfängers bezeichnet man als Immissionsort. Der Schallpegel wird Immissionspegel genannt. Immissionspegel des Straßen- und Schienenverkehrs sind Beurteilungspegel.
Immissions(richt)werte	Immissions(richt)wert ist der gebietsspezifisch festgelegte Wert für den Beurteilungspegel am Immissionsort in der technischen Anleitung für Lärm (TA Lärm). Er ist bei Gewerbelärm anzuwenden.
Knotenpunkte	Ein Knotenpunkt ist ein Ort, an dem sich mehrere Verkehrswege treffen (Kreuzung).
Lärm/Geräusch Unterschied	Empfindet der Mensch Schalleindrücke als störend oder belästigend, spricht man nicht mehr von Schall, sondern von Lärm. Lärm ist also unerwünschter Schall.
Lärmindex	Der Lärmindex ist die Größe, mit der die Lärmbelastung in der strategischen Lärmkartierung ausgedrückt wird. Er wird rechnerisch ermittelt. Es gibt zwei Größen: 1.) L_{DEN} (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) = Lärmindex für die Lärmbelastung in 24 Stunden. Die Tageszeiten werden dabei unterschiedlich gewichtet. 2.) L_{Night} (Nacht-Lärmindex) = Lärmindex für die Lärmbelastung nachts.

Lärmkonfliktpunkt	In Hessen definiert als Bereich in dem mehr als 10 Personen der Wohnbevölkerung einer Lärmbelastung von $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ und / oder $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ ausgesetzt ist.
Lärmpegel	Gibt den Grad der Schallemission an. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird der Lärmpegel in dB(A) berechnet. A steht für die A-Bewertung, die dem menschlichen Gehör nachempfunden ist.
Lärmsanierung	Lärmsanierung ist ein Begriff, der für freiwillige Schallschutzmaßnahmen des Bundes an bestehenden Straßen und Schienen verwendet wird.
Lärmvorsorge	Verpflichtender Lärmschutz bei Neubauvorhaben oder wesentlichen Änderungen an bestehenden Straßen und Schienen. Der Standard der Lärmvorsorge ist deutlich besser als bei der Lärmsanierung, es gibt verbindliche Grenzwerte. Die Regelungen dazu finden sich in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV).
Mittelungspegel	Der Mittelungspegel ist der durchschnittliche Schallpegel der an einem bestimmten Ort während eines definierten Zeitraums einwirkt. Er bezieht sich immer nur auf die im Einzelnen betrachteten Schallerzeuger (z.B. Straßenverkehr).
Mischgebiet	In einem Flächennutzungsplan können nach der allgemeinen Art der baulichen Nutzung gemischte Bauflächen (M) dargestellt und in einem Bebauungsplan nach der besonderen Art der baulichen Nutzung Dorfgebiete (MD), Mischgebiete (MI) oder Kerngebiete (MK) festgesetzt werden (§ 1 Baunutzungsverordnung – BauNVO). In bebauten Ortslagen ohne Bebauungsplan richtet sich die Einordnung nach der Art der baulichen Nutzung nach der Eigenart der vorhandenen Bebauung in der näheren Umgebung. Dorfgebiete (§ 5 BauNVO) dienen der Unterbringung der Wirtschaftsstellen land- und forstwirtschaftlicher Betriebe, dem Wohnen und der Unterbringung von nicht wesentlich störenden Gewerbebetrieben sowie der Versorgung der Bewohner des Gebiets dienenden Handwerksbetrieben. Mischgebiete (§ 6 BauNVO) dienen dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Mischgebiete sind gekennzeichnet durch ein gleichberechtigtes Nebeneinander von

	<p>Wohnen und Gewerbe. Kerngebiete (§ 7 BauNVO) dienen vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur.</p> <p>Für die verschiedenen Gebietstypen werden im Rahmen der Lärmvorsorge bzw. -sanierung durch entsprechende Vorschriften unterschiedlich anspruchsvolle Grenz-, Richt- und Orientierungswerte festgelegt.</p>
Modal-Split	Verteilung des Anteils der unterschiedlichen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr: MIV (motorisierter Individualverkehr), ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr), Fahrradverkehr, Fußverkehr.
Orientierungswerte	Bei den schalltechnischen Orientierungswerten der DIN 18005 handelt es sich um Zielvorstellungen für die städtebauliche Planung. Ihre Einhaltung bewirkt, dass die mit der Eigenart des betreffenden Baugebietes bzw. Baufläche verbundene Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen erfüllt wird.
Parkraumbewirtschaftung	Regelung des gebührenpflichtigen Parkens im öffentlichen Straßenraum und zielgerichtete Steuerung des Parksuchverkehrs zu den verfügbaren Parkplätzen. Ziel ist eine effiziente Nutzung des vorhandenen Parkraumes und eine Verminderung des Parksuchverkehrs.
passive Schallschutzmaßnahmen	Passive Schallschutzmaßnahmen sind Maßnahmen auf der Empfängerseite, meistens handelt es sich um Lärmschutzfenster.
Pegelminderung	Durch Lärminderungsmaßnahmen oder die Erhöhung des Abstandes zwischen Lärmquelle und Immissionsort lässt sich eine Minderung des Schallpegels erzielen.
Pegelspitzen	<p>Pegelspitzen können durch kurze, aber sehr laute Einzelereignisse hervorgerufen werden (Bsp.: einzelner, vorbeifahrender LKW bei Ruhe). Solche kurzzeitigen Ereignisse können sehr störend wirken bzw. die Nachtruhe durch vermehrte Aufweckreaktionen stark beeinflussen. Da der Mittelungspegel energetisch und nicht arithmetisch gemittelt wird, werden solche besonders lauten Schallereignisse im Mittelungspegel hinreichend berücksichtigt (siehe auch Stichwort Mittelungspegel).</p> <p>Pegelspitzen können in der Realität jedoch Ursachen haben, die innerhalb der Lärmberechnungen nicht berück-</p>

	sichtig/vorhergesagt werden können. Das fahrerabhängige Beschleunigen von Motorrädern, das Zuschlagen von Autotüren, das Überfahren eines Schlagloches/Kanaldeckels etc. stellen Schallereignisse dar, die im Rahmen von Lärmberechnungen unberücksichtigt bleiben müssen.
Progressionsgeschwindigkeit	Unter der Progressionsgeschwindigkeit versteht man die tatsächlich zu fahrende Geschwindigkeit, mit der die Lichtsignalanlagen im Zuge von grünen Wellen ohne Halt passiert werden können.
Quell- und Zielverkehr	Quellverkehr ist der Teilverkehr, der innerhalb einer Ortschaft beginnt und aus ihr herausfährt. Zielverkehr ist der Teilverkehr, der in der Ortschaft endet.
Rechtsnorm	Als Rechtsnorm beziehungsweise Norm versteht man eine gesetzliche Regelung mit abstrakt-generellem Charakter. Da sie für eine Vielzahl von Sachverhalten wirkt, ist diese abstrakt; aufgrund der Wirkung für eine Vielzahl von Personen generell. (=Gesetz)
Rechtsverordnung	Rechtsverordnungen sind Rechtsnormen, die von Organen der Exekutive (z.B. Regierung, Ministerinnen und Minister) ohne förmliches Gesetzgebungsverfahren auf der Grundlage und im Rahmen einer gesetzlichen Ermächtigung erlassen werden.
Richtwerte	Hier: Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien StV. Diese gelten für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen. Als Überschreitung der Richtwerte ist ein Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde geboten. Hier: Richtwerte des Lärmschutz RL StV. Diese gelten für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen.
Rollgeräusch	Das Rollgeräusch steht für den Schall, der beim Abrollen von Reifen oder Rädern auf der Fahrbahn / Schiene erzeugt wird. Das Rollgeräusch auf der Fahrbahn dominiert das Gesamtfahrzeuggeräusch ab ca. 50 km/h maßgeblich.

Quellenverzeichnis

- [UBA 2007] Umweltbundesamt: Verbesserung der Umweltqualität in Kommunen durch geschwindigkeitsbeeinflussende Maßnahmen auf Hauptverkehrsstraßen – UBA Forschungsbericht 203 45 114 vom Februar 2007 (UBA-FB 000964); Internetquelle (Stand: 03.06.2015): <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/3152.pdf>
- [UBA 2008] Umweltbundesamt und Europäische Akademie für städtische Umwelt: Silent-City; Berlin 2008; Internetquelle (Stand 20.10.2010): <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/3685.pdf>
- [UBA 2009] Umweltbundesamt: Lärmindernde Fahrbahnbeläge – ein Überblick über den Stand der Technik; UBA-Texte 28/2009; Dessau-Roßlau 2009; Internetquelle (Stand 17.06.2015): <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/3841.pdf>
- [UBA 2015a] Umweltbundesamt: Umwelt und Gesundheit – Lärmwirkungen; Internetquelle (Stand: 03.06.2015): <http://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-gesundheit/laermwirkungen>
- [UBA 2015b] Umweltbundesamt: Lärmaktionsplanung; Internetquelle (Stand: 16.11.2015): <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/umgebungslaermrichtlinie/laermaktionsplanung>

Rechtsgrundlagenverzeichnis

16. BImSchV Verkehrslärmschutzverordnung – Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 04.11.2020 (BGBl. I S. 2334)
24. BImSchV Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 4. Februar 1997 (BGBl. I S. 172, 1253), zuletzt geändert am 23.09.1997 (BGBl. I S. 2329)
34. BImSchV Verordnung über die Lärmkartierung – Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 6. März 2006 (BGBl. I Nr. 12 vom 15.3.2006 S. 516), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 28. Mai 2021 (BGBl. I S. 1251)
- BauGB Baugesetzbuch vom 03. November 2017 (BGBl. I S. 3634)
- BImSchG Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 11 Abs. 3 des Gesetzes vom 26. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 202)
- BUB Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) vom 28. Dezember 2018 (BAnz AT 28.12.2018 B7) berichtigt: 7. September 2021 (BAnz. AT 02.12.2021 B6)
- FStrG Bundesfernstraßengesetz vom 6. August 1953 (BGBl. I S. 903), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409)
- HGO Hessische Gemeindeordnung in der Fassung vom 07.03.2005 (GVBl. I S. 142), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 16. Februar 2023 (GVBl. S. 90, 93)
- HKO Hessische Landkreisordnung in der Fassung vom 07.03.2005 (GVBl. I S. 183) verlängert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11. Dezember 2020 (GVBl. S. 915)

HStrG	Straßengesetz i. d. F. vom 08.06.2003 (GVBl. I S. 166), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 28. Juni 2023 (GVBl. S. 426, 430)
ImSchZuV	Immissionsschutz-Zuständigkeitsverordnung; Verordnung über Zuständigkeiten nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz, dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, dem Treibhaus-Emissionshandelsgesetz, dem Gesetz zur Ausführung des Protokolls über Schadstofffreisetzungs- und -verbringungsregister und dem Benzinbleigesetz vom 13.03.2019 (GVBL. I S. 42)
KInvFG	Kommunalinvestitionsförderungsgesetz; Gesetz zur Förderung von Investitionen finanzschwacher Kommunen vom 29.06.2015 (BGBl I S. 974)), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 4. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2142)
Lärmschutz-RL-StV	Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm v. 23.11.2007 (VkBl. 2007 S. 767)
RLS-19	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen vom 31.10.2019, VkBl. 2019, S. 698
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen vom 6. Juni 2006 (AllMBl. Nr. 6 vom 28.06.2006 S. 207)
StVG	Straßenverkehrsgesetz in der Fassung vom 05. März 2018 (BGBl. S 310, 919), zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 21. November 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 315)
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28. 08.2023 (BGBl. I Nr. 236)
Umgebungs-lärmrichtlinie	Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Lärm vom 25.06.2002 (ABl. L 189/12 vom 18.07.2002)
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VkBl 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665)

-
- VkRZustV Verordnung zur Bestimmung verkehrsrechtlicher Zuständigkeiten vom 12.11.2007 (GVBl I, 800), zuletzt geändert am 17.05.2023 (GVBl., S. 372)
- VwV-StVO Verwaltungsvorschrift zur StVO vom 26.01.2001 (BAnz. S. 1419, 5206) zuletzt geändert durch die Verwaltungsvorschrift vom 08.11.2021 (BAnz AT 15. November 2021 B1)

Abkürzungsverzeichnis

/a	pro Jahr
A	Autobahn
AS	Anschlussstelle
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
BMUV	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
B & R	Bike and Ride
/d	pro Tag
dB (A)	Dezibel; der Zusatz „A“ gibt an, dass es sich um eine auf das menschliche Hörempfinden abgestimmte Bewertung handelt
DTV	durchschnittlicher täglicher Verkehr
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EG	Erdgeschoss
GE	Gewerbegebiet (§ 8 Baunutzungsverordnung)
GI	Industriegebiet (§ 9 Baunutzungsverordnung)
/h	pro Stunde
HLNUG	Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie
HMLU	Hessisches Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt, Weinbau, Forsten, Jagd und Heimat
HMWVW	Hessischer Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum
K	Kreisstraße
Kfz	Kraftfahrzeug
kHz	Kilohertz
km/h	Kilometer pro Stunde
L	Landesstraße
L _{DEN}	Lärm-Tagesmittelwert
L _{Night}	Lärm-Nachtwert (22 bis 6 Uhr)
Lärmschutz-RL-StV	Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm
LAI	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LAP	Lärmaktionsplan /-planung
LKW	Lastkraftwagen
LKZ	Lärmkennziffer
LOA 5D	Lärmoptimierter Asphalt, so genannter Düsseldorfer „Flüsterasphalt“

LSW	Lärmschutzwand/ -wall
MD	Dorfgebiet (§ 5 Baunutzungsverordnung)
MI	Mischgebiet (§ 6 Baunutzungsverordnung)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
o. g.	oben genannt
OD	Ortsdurchfahrt
OG	Obergeschoss
OPA	offenporiger Asphalt, mögliche Ausführung eines „Flüsterasphaltes“
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pa	Pascal
Pkw	Personenkraftwagen
P & R	Park and Ride
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RP	Regierungspräsidium
t	Tonne
UBA	Umweltbundesamt
u. U.	unter Umständen
VGF	Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
WA	Allgemeines Wohngebiet (§ 4 Baunutzungsverordnung)
WHO	Engl. <i>World health organization</i> , Weltgesundheitsorganisation
WR	Reines Wohngebiet (§ 3 Baunutzungsverordnung)
z. T.	zum Teil

Anhang 1 Lärmkennziffer

Die Lärmkennziffer führt die Stärke der Lärmbelastung an dem 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 einzustufen.

$LKZ = \text{Summe [Betroffene}_i \cdot (\text{Fassadenpegel}_i - \text{Schwellenwert})]$

Für die Lärmkennziffer ganztags (LKZ_{DEN}) wird der gesundheitlich relevante Schwellenwert ganztags $L_{\text{DEN}} = 65 \text{ dB (A)}$ und für die Lärmkennziffer nachts (LKZ_{Night}) der Schwellenwert von $L_{\text{Night}} = 55 \text{ dB (A)}$ herangezogen.

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

Fassadenpegel L_{DEN}	Betroffene Wohnbevölkerung (Anzahl Personen)
63	45
64	13
65	14
66	20
67	12
68	33
69	15
70	6
71	0
72	0
73	2
>74	0

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

HESSEN

