

Anregungen und Bedenken aus der Bürgerschaft, von Bürgerinitiativen, Verbänden und Kommunen aus der 2. Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Anregungen und Stellungnahmen wurden aus Datenschutzgründen anonymisiert und bezüglich Kommunen, identifizierten Lärmkonfliktpunkten bzw. Lärmbelastungsbereichen zusammengefasst. Sie sind nach Landkreisen geordnet. Der Auflistung vorangestellt werden Anregungen und Stellungnahmen zu allgemeinen Fragestellungen der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung, die konfliktpunktsübergreifend gestellt wurden.

1. Nichtumsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie bei Aufstellung des Lärmaktionsplanes Mittelhessen – Teilplan Straße

Bei Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung erfolgte eine 1:1 Umsetzung der EG-Umgebungslärm-Richtlinie in nationales Recht. Die Aufstellung der Lärmaktionspläne folgte entsprechend den Vorgaben der Umgebungslärm-Richtlinie und der §§ 47 a – f BImSchG.

2. Aktualität der Verkehrsdaten etc.

Die Lärmkarten der 1. Stufe, die die Grundlage der Lärmaktionsplanung bilden, waren bis zum 30.06.2007 auszuarbeiten. Die Daten der Bundesverkehrszählung 2005 lagen zum Januar 2007 zur Verarbeitung im Rahmen der Lärmkartierung vor und stellten somit die aktuellsten Verkehrsdaten für eine fristgerechte Erarbeitung der Lärmkartierung dar. Auf dieser Grundlage ist die Lärmaktionsplanung durchzuführen. Mögliche Änderungen im Verkehrsaufkommen, die durch zwischenzeitlich erfolgte Baumaßnahmen verursacht sein könnten, werden bei der Lärmkartierung der 2. Stufe in 2012, der dann die in 2010 erfassten Verkehrszahlen zugrunde liegen, berücksichtigt.

3. Lärmaktionsplanung muß auch die prognostizierte (10 Jahre) Belastungssituation enthalten.

Die Lärmaktionsplanung stellt eine flächenbezogene Planung dar. Sie ist daher nicht vergleichbar mit einer Planfeststellung zur Umsetzung von baulichen Maßnahmen an öffentlichen Verkehrswegen, für die der Planungshorizont von 10 Jahren in die Entscheidung über die Umsetzung von Maßnahmen einzubeziehen ist.

Lärmaktionsplanung ist ein kontinuierlicher Prozess, wobei nach Abschluss der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung eine Überprüfung und Überarbeitung der Lärmaktionspläne spätestens alle 5 Jahre vorgesehen ist. Eine Aktualisierung bei der alle Änderungen des Verkehrsaufkommens und der Gegebenheiten an den Verkehrswegen berücksichtigt werden, ist also vorgesehen.

4. Getrennt Betrachtung von Schiene und Straße

Die 34.BImSchV, die die Grundlage der Lärmkartierung bildet, gibt in § 4 Abs. 2 vor, dass die Ausarbeitung der Lärmkarten getrennt für jede Lärmart (Straßenlärm, Schienenlärm etc.) zu erfolgen hat. Aufgrund unterschiedlichen Berechnungsverfahren für den Straßen- und den Schienenverkehr (VBUS und VBUSch) und aufgrund von § 4 Abs. 2 der 34. BImSchV ist eine Darstellung der Überlagerung der

Einzelkartierungen nicht möglich. Zwar ist bei der Prioritätensetzung die Belastung durch mehrere Lärmquellen zu berücksichtigen, jedoch ist dann bei der Prüfung von Maßnahmen auf deren rechtliche Zulässigkeit nach geltendem Recht immer auf den Beitrag des einzelnen Verkehrsträgers abzustellen.

5. Die angewandte Berechnungsmethode entspricht nicht den Vorgaben des Bundesimmissionsschutzgesetzes. (RLS-90/Soundplan)

Der Lärmkartierung 2007 und der Darstellung der Ergebnisse in der strategischen Lärmkarte lagen die Vorgaben der 34. BImSchV zugrunde. Die Berechnung des Verkehrslärms hierfür wurde in Übereinstimmung mit den Vorgaben der EU-Umgebungslärm-Richtlinie nach der vorläufigen Berechnungsmethode VBUS durchgeführt. Die Umsetzung von Maßnahmen erfolgt nach § 47d Abs. 6 BImSchG auf der Grundlage des jeweiligen Fachrechts. Für die Berechnung von Pegelminderungen durch straßenbaulich bzw. straßenverkehrliche Maßnahmen ist als Berechnungsmethode die RLS-90 vorgeschrieben. Die Straßenverkehrsbehörden haben diese Berechnungsmethode der Beurteilung der Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit von Maßnahmenvorschlägen zugrunde gelegt. Welches Rechenprogramm hierbei zur Anwendung kommt, Cadna oder Soundplan, ist für das Ergebnis unerheblich.

6. Berechnung statt Messung

Für die Erstellung der Lärmkarten ist die Berechnung der Lärmpegel gemäß 34. BImSchV nach der vorläufigen Berechnungsmethode VBUS vorgeschrieben. Bei der Lärmkartierung ist eine flächenhafte Erfassung der durchschnittlichen Geräuschbelastung eines Jahres erforderlich. Lärmmessungen stellen im Gegensatz zu Berechnungen immer nur eine Momentaufnahme der Geräuschsituation an einem bestimmten Meßort dar, die nicht repräsentativ für den Jahresverlauf ist. Als wissenschaftlich anerkannt gilt, dass die einschlägigen Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Lärmbelastung aus dem Straßenbereich die Lärmimmissionen generell zu Gunsten der Betroffenen überschätzen und diesen damit einen höheren Schutzanspruch einräumen.

7. Grenzwerte für die Lärmaktionsplanung

Weder die Umgebungslärm-Richtlinie noch deren Umsetzung in nationales Recht in den §§ 47 a – f BImSchG legen Auslösewerte fest, ab deren Überschreitung Lärmaktionspläne aufzustellen sind. Anhaltspunkte können sich aus der Lärmwirkungsforschung ergeben. Das Umweltbundesamt hat als gesundheitsrelevante Schwellenwerte 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts genannt. Die Prüfwerte der aktuellen Lärmaktionsplanung wurden gewählt um sich in der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung auf die besonders belasteten Bereiche zu konzentrieren. Grenz- bzw. Orientierungswerte für den Lärmschutz gibt es dagegen nur im jeweiligen Fachrecht. Siehe hierzu Kapitel 2.2 und 2.4

8. Einlegen von Widerspruch gegen den Lärmaktionsplan

Der Lärmaktionsplan entfaltet keine unmittelbare Außenwirkung gegenüber dem Bürger. Er hat den Rechtstatus einer verwaltungsinternen Fachplanung und ist daher weder als Verwaltungsakt noch als Rechtsnorm einzustufen. Wegen der lediglich behördeninternen Wirkung des

Lärmaktionsplanes gibt es grundsätzlich keine verwaltungsgerichtliche Angriffsmöglichkeit eines Einzelnen gegen den Lärmaktionsplan als solchen. Ebenso hat der Einzelne keinen einklagbaren Anspruch auf Durchführung bestimmter Maßnahmen eines Lärmaktionsplanes.

9. Regierungspräsidium ist verpflichtet Vorschläge der Kommunen bzw. aus der Bevölkerung umzusetzen

Die Regierungspräsidien sind zuständige Behörde für die Aufstellung der Lärmaktionspläne. Die Umsetzung von Maßnahmen erfolgt nach § 47d Abs. 6 BImSchG auf der Grundlage des jeweiligen Fachrechts (Verkehrsrecht). Auf dieser Grundlage wurde die technische Umsetzbarkeit, Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit von der jeweils zuständigen Fachbehörde geprüft. Gemäß § 1 Abs. 1 der Verordnung über immissionsschutzrechtliche Vorschriften kann das Regierungspräsidium Maßnahmen nur im Einvernehmen mit der für die Umsetzung der Maßnahme zuständigen Behörde festlegen und als solche in den Lärmaktionsplan aufnehmen.

10. Nichtberücksichtigung von gewerblichen Anlagen bei der Kartierung (IVU-Anlagen)

Außerhalb von Ballungsräumen sind Lärmkarten nur für Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken auszuarbeiten. § 4 Abs. 1 der 34. BImSchV erweitert zwar die Objekte der Kartierung auch auf Industrie- und Gewerbeland, auf denen sich IVU-Anlagen befinden, jedoch ebenfalls nur für Ballungsräume. In Mittelhessen befinden sich gemäß Definition des § 47 b Nr. 2 keine Ballungsräume der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung. Auch in der 2. Stufe wird es in Mittelhessen keine Ballungsräume geben. Darüber hinaus steht in der BRD für den Bereich Gewerbe/Industrie ein anspruchsvolles immissionsschutzrechtliches Regelwerk (z.B. TA Lärm) zur Verfügung. Aufgrund der Genehmigungs- und Überwachungspraxis ist eine Umsetzung weitergehender Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung in der Regel nicht erforderlich.

11. In seiner Stellungnahme befürchtet der IHK-Verbund Mittelhessen durch Durchfahrts- und Nachtfahrverbote auf Bundesstraßen für den LKW-Verkehr eine Benachteiligung Mittelhessens in Bezug auf eine gleichgewichtete, wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeit

In dem vorliegenden Lärmaktionsplan Mittelhessen – Teilplan Straße – sind keine konkreten Durchfahrts- bzw. Nachtfahrverbote für LKW zur kurzfristigen Umsetzung aufgenommen worden. Andererseits tragen LKW einen hohen Anteil zur Lärmbelastung durch den Straßenverkehr innerhalb geschlossener Ortschaften bei. Die Geräuschbelastung eines Lkw entspricht der von 23 Pkw. Daher hat eine Verringerung des LKW-Verkehrs ein hohes Lärminderungspotential. Siehe hierzu auch die Ausführungen in Kapitel 2.2.3.2.

12. Verbesserung des Lärmschutzes durch Bepflanzungen

Durch das Straßenbegleitgrün kann vordergründig nur die optische Beeinträchtigung durch die Emissionsquelle gemindert oder beseitigt werden. Deshalb kann hier nur von einer subjektiv empfundenen Lärminderung gesprochen werden. Nur eine besonders tiefe/breite und dichte Anpflanzung würde den Lärm wahrnehmbar reduzieren. (Stellungnahme des ASV Schotten)

1. Landkreis Marburg-Biedenkopf

Kommune	Örtlichkeit	Anregung/Bedenken	Stellungnahme der Behörden
Landkreis Marburg-Biedenkopf	allgemein	Damit der Wirtschaftsraum Marburg ohne Einschränkungen erreichbar ist, keine Verkehrsbeschränkungen oder Geschwindigkeitsbeschränkungen (IHK-Verbund Mittelhessen)	Im Lärmaktionsplan sind für den Kreis Marburg-Biedenkopf keine Geschwindigkeitsbegrenzungen, Durchfahrverbote oder vergleichbare straßenverkehrliche Maßnahmen verbindlich festgelegt worden.
Marburg	entlang der B 3	Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h	ausführlich in Kapitel 5.1.2 dargestellt Das z.Zt. gültige Regelwerk zu § 45 StVO schränkt die Umsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen stark ein.
		Aufnahme aller Maßnahmenvorschläge der Stadt Marburg sowie aus der Bevölkerung zu Umsetzung	Die Maßnahmenvorschläge der Stadt Marburg und der Marburger Bevölkerung wurden durch die für die Umsetzung zuständigen Behörden auf der Grundlage des einschlägigen Fachrechts geprüft. Ausführliche Erläuterungen hierzu finden sich in Kapitel 5.1.2. Im Nachgang zu schalltechnischen Untersuchungen für die B 3 im Jahre 1992 durch das damalige Straßenbauamt Marburg wurde ein Lärmschutzkonzept mit der Stadt Marburg erarbeitet und umgesetzt (Lärmschutzwand, Schallschutzfenster, Entschädigungszahlungen für Gebäudewertminderung). Aufgrund der Topographie, vorhandener Bebauung, weiterer bestehender Verkehrswege und Kosten-Nutzenbetrachtungen ist eine Maximallösung, die alle Bereiche von Marburg entlang der B 3 lärmfrei zu konzipieren, nicht realisierbar. (Stellungnahme ASV Marburg)
	Wohngebiet östlich der B 3 im OT Cappel	OT Cappel kommt trotz erheblicher Lärmimmissionen im Lärmaktionsplan nicht vor. Folgende Lärminderungsmaßnahmen wurden vorgeschlagen: 1. Tempolimit 2. Verlängerung Lärmschutzwand/-wall 3. Lärmindernder Asphalt	Der OT Cappel stellt unter Zugrundelegung der Kriterien für Lärmkonflikte der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung keinen Lärmkonflikt dar. Dieser Bereich wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung der 2. Stufe erneut untersucht.

2. Vogelsbergkreis

Kommune	Lärmkonfliktpunkt/-belastungsbereich	Anregung/Stellungnahme	Erläuterungen
Alsfeld	allgemein	<ul style="list-style-type: none"> • Nur eingeschränkte Darstellung der tatsächlichen Betroffenheit und Lärmbelastung • Vorhandensein von wesentlich mehr Konfliktpunkten und Lärmbelastungspunkten als im Lärmaktionsplan dargestellt 	ausführlich in Kapitel 6.1.1 behandelt
		Geforderte Maßnahmen: <ul style="list-style-type: none"> • Tempolimit • Lärmschutzwand • Lärmindernder Fahrbahnbelag 	ausführlich in Kapitel 6.1.2 behandelt Die Erforderlichkeit von aktiven Lärmschutzmaßnahmen wurde im Zuge der Grunderneuerung der A5 auf der Grundlage der 16. BImSchV geprüft. Eine Begründung für aktiven Lärmschutz im Bereich der Stadt Alsfeld lag gemäß Stellungnahme des ASV Schotten nicht vor.
		Trassenvariante innerhalb des Stadtgebietes Alsfeld für aktuelle Straßenbauplanung A 4 bzw. autobahn-ähnliche Bundesstraße streichen	Der im Bundesverkehrswegeplan 2003 ausgewiesene Lückenschluß der A4 wird nach jüngsten Entscheidungen des HMWVL nicht weiter verfolgt.
Kirtorf	Lehrbach - Bereich an der B 62	Beschreibung der Lärmsituation durch Zunahme des LKW-Verkehrs und des schlachten Straßenbelags. Folgende Lärminderungsmaßnahmen wurden vorgeschlagen: Ortsumgehung, LKW-Durchfahrverbot, lärmindernder Asphalt	Die Abschnitte Niederlein/Lehrbach und Lehrbach/Kirtorf der B 62 erreichen aufgrund eines Verkehrsaufkommens von 4.100 bzw. 5.100 Kfz/24h nicht die Schwelle von 6 Mio. Kfz/Jahr als Voraussetzung für eine Aufnahme in die Lärmaktionsplanung der 1. Stufe.
Mücke	Nieder-Ohmen/Windhain	Beschreibung der gestiegenen Lärmbelastung Folgende Lärminderungsmaßnahmen wurden vorgeschlagen: Lärmschutzwand/-wall, Tempolimit	ausführlich in Kapitel 6.3 behandelt

3. Landkreis Gießen

Kommune	Lärmkonfliktpunkt/-belastungsbereich	Anregung/Stellungnahme	Erläuterungen
Gießen	allgemein	Darstellung der Bandbreiten der Verkehrsmengen bei längeren Straßenabschnitten zur differenzierteren Darstellung der betrachteten Situation (Tab. 27 auf S. 100)	Die in Tab. 27 aufgelisteten Verkehrsmengen wurden direkt der Lärmkartierung entnommen. Differenziertere Verkehrsmengen liegen aus der Lärmkartierung nicht vor.
Gießen	allgemein	Zusätzliche Verkehrszunahme als Folge Ausbau Ortsumgehungen an B 252, 4-spüriger Ausbau B 3 und Verknüpfung A 49/B 3	Die genannten Maßnahmen wurden noch nicht (vollständig) umgesetzt. Ihre Wirkung wird von der Lärmkartierung der 2. Stufe erfaßt werden
Gießen	allgemein	Mini-S-Bahn zur besseren Verkehrsanbindung der Umlandgemeinden	Der Vorschlag wird mit den hierfür infrage kommenden Kommunen besprochen. Eine Weitergabe dieses Vorschlags im Rahmen der Aufstellung des Regionalen Nahverkehrsplanes ist vorgesehen.
Gießen	allgemein	Verbesserung der Verkehrslenkung: Aufwertung des Gießener Rings als Verteiler des innerstädtischen Verkehrs – Verbesserung der Beschilderung hierzu	Für den städtischen Verkehr bzw. die städtische Verkehrsplanung ist der Gießener Ring ein wesentliches Element, das auch künftig in die Entwicklungsvorstellungen der Stadt einbezogen ist. Die Universitätsstadt Gießen ist darüber hinaus bestrebt, dass durch z.B. ergänzende Anschlussstellen diese Funktion des Gießener Ringes weiter aufgewertet werden kann. Da der Gießener Ring als Bundesfernstraße klassifiziert ist, bestehen für die Kommune keine Gestaltungsmöglichkeiten. Die trifft auch für die Beschilderung zu speziellen örtlichen und überörtlichen Zielen zu. (Stellungnahme der Stadt Gießen)
Gießen	allgemein	Einführung eines zusätzlichen „blauen Ampellichtes“, das anzeigt, dass ein Abstellen des Motors wirtschaftlich ist, da die Rotphase noch länger andauert	In der Vergangenheit hat es zahlreiche Versuche mit vergleichbaren Systemen gegeben, die teilweise als „Umweltampel“, „Countdown-Ampel“ oder ähnliche bezeichnet wurden. Bei der Bewertung spielen nicht allein Aspekte der Lärm- und Abgasemissionen, sondern auch der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs sowie die Kosten eine Rolle. Zuletzt hat es einen Pilotversuch in Hamburg gegeben. Dabei haben die verkehrstechnischen Messungen ein widersprüchliches Bild ergeben. Dies hat letztlich dazu geführt, dass auch diese Pilotanlage nach Abschluss des Versuchs wieder abgebaut worden ist. Die aus diesem Versuch gewonnene Anregung, die Problematik auf breiter Basis zu klären, wurde inzwischen von der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen mit der Formulierung eines diesbezüglichen Forschungsauftrags aufgegriffen. Angesichts

			der zunehmenden Verbreitung sogenannter „Star-Stop-Automatiken“ in neuen Kraftfahrzeugen kann jedoch davon ausgegangen werden, dass eine Restrotanzeige allein zur Verminderung von Lärm- und Schadstoffemissionen voraussichtlich in absehbarer Zeit nicht mehr notwendig sein wird. (Stellungnahme HMWVL)
Gießen	allgemein	Tonnagebegrenzung als Maßnahme zur stadtverträglichen Gestaltung des LKW-Verkehrs und andere genannte Maßnahmen zum Verkehrsmanagement – S. 124 Allgemein formulierten organisatorischen Maßnahmen für den Güterverkehr – S. 125 werden kritisch beleuchtet.- (IHK-Verbund Mittelhessen)	Es handelt sich hierbei um exemplarisch aufgezählte Maßnahmenmöglichkeiten zur Verbesserung des Verkehrsmanagements und zur Optimierung des Verkehrsflusses aus dem Luftreinhalteplan, deren Umsetzungsmöglichkeiten im Einzelnen noch einer näheren Prüfung unterzogen werden müssen.
Gießen	Innenstadt	Tempo 30 (tags) vor Schulen	Das z.Zt. gültige Regelwerk zu § 45 StVO schränkt die Umsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen stark ein. Bezüglich einer angestrebten Lärminderung leistet die punktuelle Geschwindigkeitsreduzierung nur einen geringen Beitrag, insbesondere wegen des sich danach wieder anschließenden Beschleunigungsvorgangs.(Stellungnahme der Stadt Gießen)
Gießen	Innenstadt	Aufhebung des Fahrrad-Fahrverbots in der „City“	In den Fußgängerzonen der Innenstadt ist das gefahrlose Miteinander von Fußgänger- und radverkehr nur bei einem hohen Maß gegenseitiger Rücksichtnahme zu verwirklichen. Insbesondere zu Tageszeiten mit hohem Fußgängerverkehr sind gegenseitige Gefährdungen und Störungen nicht zu vermeiden. Seitens der Stadt Gießen gibt es bereits eine Regelung für den tageszeitlich eingeschränkten Fahrradverkehr in der Fußgängerzone. (Stellungnahme der Stadt Gießen)
Gießen	Innenstadt – Licher Straße	Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h auf der Licher Straße bis Einmündung der Straße „An der Automeile“	Dieser Abschnitt der B 457 befindet sich außerhalb der Ortslage. Wohnbebauung ist an diesem Abschnitt nicht vorhanden. Lärminderungsmaßnahmen wurden daher nicht primär in der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung behandelt.
Gießen	Innenstadt – Licher Straße	Bessere Verteilungsfunktion der „Licher Gabel“ durch Linksabbiegespur auf Nahrungsberg	Die Einrichtung einer Möglichkeit zur Linksabbiegung zum Nahrungsberg (Vermeidung des Umwegs über Ludwigsplatz/Bismarckstraße bzw. Berliner Platz/Südanlage) kann aus Gründen des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit auch im Zuge der grundhaften Erneuerung der Licher Straße nicht verwirklicht werden. (Stellungnahme der Stadt Gießen)

Gießen	Innenstadt - Eichgärtenallee	Lärmbelastung der Eichärtenallee Maßnahmenvorschläge: Geschwindigkeitsbegrenzung und LKW-Durchfahrverbot	In der 1. Stufe der Lärminderungsplanung war nur der Abschnitt zwischen Moltkestraße und Wolfstraße zu kartieren. Dieser stellt kleinen Lärmkonfliktpunkt dar und weist aufgrund des geringen Anteils an Wohnbevölkerung in diesem Abschnitt auch keinen Lärmbelastungspunkt dar. In der 2. Stufe der Lärmkartierung wird der weitere Verlauf der Eichgärtenallee kartiert werden. Die Vorschläge zur Lärminderung werden in die daran anschließende Lärmaktionsplanung der 2. Stufe einfließen.
Gießen	Gießener Ring - allgemein	Überholverbot für LKW auf dem Gießener Ring	Ein LKW-Überholverbot hat keinen Einfluss auf die Lärmbelastung, der eine Anordnung gem. § 45 (1) Abs. 3 StVO rechtfertigen würde. (Stellungnahme HLSV)
Gießen	Gießener Ring - allgemein	Verbesserung der Ampelschaltungen an den Ringauffahrten	Die Ampelschaltungen sind auf einen zügigen und sicheren Verkehrsfluss an den jeweiligen Knoten ausgelegt. Dabei ist die Anpassung an Veränderungen im Verkehrsaufkommen bereits kontinuierlich praktiziert. Sie kann aber nicht, wie vielfach gefordert, für alle Fahrtrichtungen einen besseren Verkehrsfluss erbringen.
Gießen	Gießener Ring - allgemein	Beibehaltung Tempolimit 100 km/h nachts Reduzierung der Geschwindigkeit auf 80 km/h	Eine Überprüfung der Lärmsituation an der A 485 unter Berücksichtigung der aktuell zulässigen Geschwindigkeiten wird in 2011 erfolgen. (Stellungnahme HLSV)
Gießen	Gießener Ring - allgemein	Einstufung von Abschnitten des Gießener Rings als Autobahn ist rechtswidrig Räumliche Trennung des Ringverkehrs von den Wohngebieten	Klagen gegen eine Aufstufung sind bereits mit Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 14.12.1984 abgewiesen worden. Darüber hinaus wird auf Kapitel 7.2.6 verwiesen.
Gießen	Gießener Ring - allgemein	Durch Aufhebung des Tempolimits Erhöhung der Lärmbelastung der Anwohner <ul style="list-style-type: none"> • Rücknahme des Erlaßes des Hess. Verkehrsministeriums • Neuberechnung der Lärmbelastung am Gießener Ring • Anpassung von Höhe und Länge der Lärmschutzwände 	<ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitsbeschränkungen dürfen nach StVO nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Die Geschwindigkeitsbeschränkung war aus Gründen der Verkehrssicherheit angeordnet. Diese unterliegen einer regelmäßigen Überprüfung deren Maßstab im vorliegenden Fall das tatsächliche Unfallgeschehen war. In der Regel kann davon ausgegangen werden, dass An- und Aufhebung von Geschwindigkeitsbeschränkungen von 100 oder 120 km/h nicht zu hörbaren (3 dB(A)) Lärmsteigerungen führen. So bedingt die Aufhebung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h je nach LKW-Anteil eine Pegelerhöhung von 0,5 bis 1 dB(A). (Stellungnahme HMWVL) • Eine Überprüfung der Lärmsituation an der A 485 unter Berücksichtigung der aktuell zulässigen Geschwindigkeiten wird in 2011 erfolgen. (Stellungnahme HLSV)

Gießen	Gießener-Ring – Bereich Wieseck	Lärmschutzwand/-wall, Tempolimit, LKW-Durchfahrverbot	Im Bereich des Stadtteils Wieseck bestand keine Geschwindigkeitsbeschränkung. Bei der Lärmkartierung ist für diesen Abschnitt des Gießener Rings eine Geschwindigkeit von 130 km/h zugrunde gelegt worden. Die Aufhebung des Tempolimits auf anderen Abschnitten des Gießener Rings hat keine Auswirkung auf die Lärmbelastung in diesem Abschnitt. Die Auswertung der Lärmkartierung hat für diesen Bereich keinen Lärmkonfliktpunkt ergeben.
		Verlängerung der Lärmschutzwand in Höhe Martha-Mendel-Weg bis Anschlußstelle Gießen-Ursulum	Eine Überprüfung der Lärmsituation an der A 485 unter Berücksichtigung der aktuell zulässigen Geschwindigkeiten wird in 2011 erfolgen. (Stellungnahme HLSV)
Gießen	Gießener Ring - Bereich zwischen den Abfahrten Ursulum und Grünberger Straße	<ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h PKW und 70 km/h LKW • Einschränkung der Durchfahrzeiten für Schwerlastverkehr • Verbesserung Lärmschutzwände/-wälle • Flüsterasphalt • Passiver Lärmschutz • Bepflanzung 	Die Auswertung der Lärmkartierung unter Zugrundelegung der Kriterien in Kapitel 2.4 ergab für diesen Bereich weder Lärmbelastungs- noch Lärmkonfliktpunkte. Die Aufhebung des Tempolimits auf diesem Straßenabschnitt ergibt keine Änderung dieser Einstufung.
Gießen	Gießener Ring – Bereich zwischen den Abfahrten Licher Straße und Abfahrt Schiffenberger Tal	Nichtberücksichtigung von Gebäuden des Psychiatrischen Krankenhauses und der Universität Gießen (Philosophikum II)	Die Auswertung der Lärmkartierung ergab für den Bereich der Psychiatrischen Klinik unter Zugrundelegung der Kriterien in Kapitel 2.4 weder Lärmbelastungs- noch Lärmkonfliktpunkte. An den Unigebäuden zwischen Altem Steinbacher Weg und Karl-Glöckner-Straße wurden nur an 2 Gebäuden die Prüfwerte nachts überschritten. Da hier nicht die Nachtruhe sondern das ungestörte Lernen geschützt werden soll, ist eine Umsetzung von lärm mindernden Maßnahmen nicht prioritär (1. Stufe Lärmaktionsplanung)
Gießen	Gießener Ring – Bereich „Unterer Hardthof“	• Falsche Eingangsdaten für Einwohnerzahl und LKW-Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Die Eingangsdaten für die Einwohnerzahl am Unteren Hardthof in der Lärmkartierung 2007 ist höher als die Zahl der dort tatsächlich gemeldeten Einwohner • Die Verkehrszahlen ergeben sich aus der Verkehrszählung 2005, die zu Beginn 2007 vorlag und somit für die Lärmkartierung 2007 die aktuellste Datengrundlage lieferte
		• Lärm mindernde Maßnahmen wie Tempolimit, Lärmschutzwand/-wall, lärm mindernder Asphalt, Bepflanzung	<ul style="list-style-type: none"> • Die Auswertung der Lärmkartierung ergab für diesen Bereich unter Zugrundelegung der Kriterien in Kapitel 2.4 weder Lärmbelastungs- noch Lärmkonfliktpunkte •

		<ul style="list-style-type: none"> • Nichtberücksichtigung des Evangelischen Krankenhauses im Lärmaktionsplan 	<ul style="list-style-type: none"> • Die Auswertung der Lärmkartierung ergab, daß am Evangelischen Krankenhaus weder ein Lärmkonflikt- noch ein Lärmbelastungspunkt vorliegt
Gießen	Gießener Ring – Bereich „Schlangenzahl“	Nächtliche Belieferungsfahrt für TEGUT-Markt (23:00 – 2:00) und Laufenlassen der Motoren	Der Betrieb gewerblicher Anlagen wird durch das Immissionsschutzrecht und das zugehörige Regelwerk (TA Lärm) geregelt. Eine Überwachung der Einhaltung der dortigen Vorschriften erfolgt durch die Immissionsschutzdezentrate des Regierungspräsidiums Gießen. Diese wurden unterrichtet.
Gießen	Gießener Ring – Bereich „Klein-Linden“	Berechnungsergebnisse bzw. Schlussfolgerungen für Teilbereich Klein-Linden erscheinen nicht plausibel, da die weiteren wirksamen Schallquellen (z.B. B 49/B429 und Eisenbahn) nicht gleichzeitig mit betrachtet sind.	Bei der Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen des Bereiche Klein-Linden wurden sowohl die L 3475 (Frankfurter Straße) als auch die Abschnitte des Gießener Rings (B 49/B429 u.a.) gemeinsam kartiert. Richtig ist, daß eine Berechnung der Summenbelastung aus Straße und Schiene nicht vorgenommen wurde. Siehe hierzu Nr. 4 der oben angegebenen Allgemeinen Fragestellungen.
		Überprüfung, ob Reduzierung der Geschwindigkeit auf 80 km/h auf der B 49 (Gießener Ring) Reduktion der Lärmbelastung bringt	Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 80 km/h erbringt ein Minderungspotential von max, 1 dB(A). siehe hierzu auch Ausführungen in Kapitel 7.2.6 Das z.Zt. gültige Regelwerk zu § 45 StVO schränkt die Umsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen stark ein.
Gießen	Gambacher Kreuz - A 5	Der Ausbau des Gambacher Kreuzes mit der Herstellung der Spange A 5 Kassel/Alsfeld Richtung A 45 Siegen/Dortmund und die Freigabe der vorhandenen Schleife in Gegenrichtung. Hierdurch wäre eine wesentliche Reduzierung des Verkehrsaufkommens und der Lärmbelastung am Gießener Ring zu erzielen.	Für den Bau der Spange A 5 Kassel/Alsfeld Richtung A 45 Siegen/Dortmund und die Freigabe der vorhandenen Schleife in Gegenrichtung besteht derzeit kein Planungsauftrag. (Stellungnahme HLSV)
Fernwald	Wohnbebauung an der A 5	<ul style="list-style-type: none"> • bei Fahrbahnerneuerung eingebauter Beton lauter • für Lärmschutzmaßnahmen sind Bund/Land in der Pflicht • Wirksamkeit des Lärmschutzwalls auf Albacher Seite wird in Frage gestellt • Erhöhung Lärmschutzwall Albacher Weg nicht erst 2025 – wg. Anhebung der Fahrbahn 	ausführlich in Kapitel 7.1 dargestellt
		<ul style="list-style-type: none"> • Nichterwähnung der Schubertstraße 	Die Lärmbelastungen in der Schubertstraße im OT Steinbach sind der Abb. 29 im Lärmaktionsplan zu entnehmen Die Schubertstraße ist darüber hinaus im Textteil zum Konfliktpunkt Steinbach in Kapitel 7.1.1 genannt.

Fernwald	Wohnbebauung an der L 3129	Erhöhung der Lärmbelastung durch Durchgangsverkehr, überwiegend LKW – hierzu zahlreiche Maßnahmenvorschläge	Die L 3129 wurde aufgrund des Verkehrsaufkommens von weniger als 6 Mio. Kfz/Jahr nicht in die Lärmkartierung der 1. Stufe aufgenommen. Bei der letzten amtlichen Verkehrszählung aus dem Jahr 2005 wurden 1.277 Kfz/24 h ermittelt. Auch bei einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens ist nicht zu erwarten, dass dieser Streckenabschnitt von der 2. Stufe der Lärmkartierung erfasst werden wird.
Buseck	Großen-Buseck	Lärm durch überhöhte Geschwindigkeit an den Ortseingängen	Die L 3126 und L 3128 wurden wegen ihres Verkehrsaufkommens von unter 6 Mio. Kfz/Jahr nicht in die Lärmkartierung der 1. Stufe aufgenommen. Eine Kartierung erfolgt 2012 im Rahmen der 2. Stufe Lärminderungsplanung. Die Vorschläge zur Lärminderung werden in die daran anschließende Lärmaktionsplanung der 2. Stufe einfließen.
Pohlheim		Lärmbelastung nach Ausbau der A 5 und durch Verkehrszunahme	Entlang der A 5 wurden aufgrund der Kriterien in Kapitel 2.4 weder Lärmbelastungs- noch Lärmkonfliktpunkte identifiziert. Aufgrund der Prioritätensetzung wurden daher für diesen Bereich in der 1. Stufe der Lärminderungsplanung keine lärmindernden Maßnahmen geprüft.
Reiskirchen	Wohnbebauung an der A 5	<ul style="list-style-type: none"> • Lärmkartierung vor Freigabe der ausgebauten A 5 • bei Fahrbahnerneuerung eigebauter Beton lauter als vorher 	Die Beurteilung der Lärmsituation der Wohnbebauung an der A 5 erfolgte im Rahmen des Ausbauplanung der A 5 entsprechend der 16. BImSchV, wobei die Vorsorgewerte des § 2 zugrundegelegt wurden. Diese sind deutlich niedriger als die Prüfwerte der Lärmaktionsplanung. Das ASV Schotten führt zur eingebauten Fahrbahndecke aus Beton aus, daß diese gegenüber dem vorhandenen Belag einen Korrekturwert von – 2,0 dB(A) ausweist, und damit ein Beitrag zum aktiven Lärmschutz erbracht wird.
Reiskirchen	Burkhardtswalden	Aufnahme des Ortsteils Burkhardtswalden in den Lärmaktionsplan und Erarbeitung von Maßnahmen zur Lärminderung	Im Ortsteil Burkhardtswalden wurden aufgrund der Kriterien in Kapitel 2.4 weder Lärmbelastungs- noch Lärmkonfliktpunkte identifiziert. Aufgrund der Prioritätensetzung wurden daher für diesen Bereich in der 1. Stufe der Lärminderungsplanung keine lärmindernden Maßnahmen geprüft.

4. Lahn-Dill-Kreis

Kommune	Lärmkonfliktpunkt/-belastungsbereich	Anregung/Stellungnahme	Erläuterungen
Dautphetal	Buchenau – B 62	Ortsteil wurde von der Lärmkartierung nicht erfasst Lärmschutzmaßnahmen werden gefordert	Die B 62 wurde aufgrund des Verkehrsaufkommens von weniger als 6 Mio Kfz/Jahr nicht in die Lärmkartierung der 1. Stufe aufgenommen. Eine Kartierung der B 62 erfolgt 2012 im Rahmen der 2. Stufe Lärminderungsplanung. Die Vorschläge zur Lärminderung werden in die daran anschließende Lärmaktionsplanung der 2. Stufe einfließen.
Dillenburg	Kernstadt – B 277	Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf Zubringer zur B 253 in Richtung Biedenkopf	Auf dem genannten Zubringer und der anschließenden Brücke gilt nach Auskunft des ASV Dillenburg in einem Abschnitt von ca. 700m Länge eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h, jedoch sei es praktisch kaum möglich hier durchgängig so schnell zu fahren. Dieser Bereich wird im Rahmen der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung einer Prüfung unterzogen.
Dillenburg	Frohnhausen	Haben Lärmschutzfenster der Klasse 4 aus den 80er Jahren noch einen ausreichenden Schallschutz?	Gemäß den Wertermittlungsrichtlinien beträgt die Gesamtnutzungsdauer für Einzel- und Mehrfamilienhäuser zwischen 60 und 100 Jahre. Dies gilt auch für die Fenster. Sollten diese durch mangelnde Pflege die Gesamtnutzungsdauer nicht erreichen, so werden bei der Bewertung Abschläge vorgenommen. Auf Internetseiten von Fensterherstellern wird bei ordnungsgemäßer Pflege und Unterhaltung auch eine Gesamtlebensdauer von mehr als 60 Jahre angegeben. Genauere Angaben zum Schallschutz waren nicht ermittelbar. Den Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 -VLärmSchR 97 ist eine Mustervereinbarung für Lärmvorsorge und Lärmsanierung beigelegt. Darin heißt es in § 5 " Mit der Erstattung sind die Ansprüche der Eigentümer wegen Beeinträchtigung der Nutzung ihres Gebäudes/ ihrer Wohnung durch Verkehrslärm nach dem Ausbau der in § 1 genannten Straße erfüllt. (Stellungnahme des Hess. Landesamtes für Straßen- und Verkehrswesen)
		Negative Auswirkungen einer Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Nacht sind zu berücksichtigen (IHK-Verbund Mittelhessen)	Dieser Maßnahmenvorschlag ist noch mit einem Prüfauftrag versehen. Alle maßgeblichen Aspekte werden in den Prüfprozess hinsichtlich Geeignetheit und Verhältnismäßigkeit einbezogen.
Haiger	Sechshelden	Dehnungsfuge verursacht laute Schläge Maßnahmenvorschlag: Verlegung der Talbrücke	Talbrücke wird z.Zt. instandgesetzt Perspektivisch ist ein 3-spuriger Ausbau der A 45
Herborn	A 45 - Burg	Errichtung einer Lärmschutzwand vom Rasthof	Die Talbrücken an der A 45 werden z.Zt. instandgesetzt. Darüber

		Dollenberg bis über die Windelbachbrücke hinaus	hinaus wird auf Kapitel 8.6.3 verwiesen.
Lahnau	A 45: Waldgirmes, Dorlar, Atzbach	Hinweis auf hohe Lärmbelastung der Ortsteile Nichtberücksichtigung der Reflektionswirkung der vorhandenen Lärmschutzwand auf der Westseite der A 45 im Bereich Wetzlar-Naunheim	Entlang der A 45 wurden aufgrund der Kriterien in Kapitel 2.4 in den genannten Ortsteilen weder Lärmbelastungs- noch Lärmkonfliktpunkte identifiziert. In Dorlar und Atzbach liegen die Lärmpegel < 60 dB(A) ganztags bzw. < 50 dB(A) nachts. In Waldgirmes liegen Lärmpegel ganztags ebenfalls < 60 dB(A). Von Lärmpegeln > 55 dB(A) nachts liegen 17 Betroffene vor. Gemäß der Definition in Kapitel 2.4 liegt daher kein Lärmbelastungspunkt vor. Aufgrund der Prioritätensetzung wurden daher für diesen Bereich in der 1. Stufe der Lärminderungsplanung keine lärm mindernden Maßnahmen geprüft. In der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung erfolgt eine erneute Prüfung.
Lahnau	Dorlar	Darstellung der Verkehrsbelastung eines „Lärmschwerpunktes“ Kreisverkehr/Kreuzungspunkt L 3020 und L3285 in Dorlar durch eigene Verkehrszählung Maßnahmenvorschläge	Die L 3020 und die L3285 wurde aufgrund des Verkehrsaufkommens von weniger als 6 Mio Kfz/Jahr nicht in die Lärmkartierung der 1. Stufe aufgenommen. Entsprechend den Ergebnissen der Verkehrszählung 2010 werden diese Landstraßen im Rahmen der Lärmkartierung 2012 kartiert. Die Vorschläge zur Lärminderung werden dann ggfs. in die Lärmaktionsplanung der 2. Stufe einfließen.
Leun	B 49	Lärmschutzwand entlang der B 49 im Bereich der Gewerbegebiete Leun-Ost und Niederbiel (IHK-Verbund Mittelhessen)	Für den Ausbau der B 49 sind Planfeststellungsverfahren durchgeführt worden. Der erforderliche Lärmschutz ist im Verfahren geprüft worden.
Sinn	Edingen - A 45	Kritik an Bewertung und Umsetzung der Maßvorschläge Errichtung einer Lärmschutzwand und Verkleidung des Brückengeländers bei 6-streifigem Ausbau	ausführlich in Kapitel 8.7.3 dargestellt Sollte ein 6-streifiger Ausbau der A 45 erfolgen, wird im Rahmen des dann erforderlichen Planfeststellungsverfahrens zu prüfen sein, ob die Vorsorgewerte der 16. BImSchV eingehalten werden bzw. mit welchen Lärminderungsmaßnahmen eine Einhaltung sichergestellt werden kann.
Sinn	Fleisbach – K 64	Lärmschutzmaßnahmen aufgrund von Mehrfachbelastung durch A 45, B277 und Bahntrasse gefordert: Lärmschutzwand/-wall, Tempolimit	Die K 64 wurde aufgrund des Verkehrsaufkommens von weniger als 6 Mio Kfz/Jahr nicht in die Lärmkartierung der 1. Stufe aufgenommen. Sie wird aufgrund ihres Verkehrsaufkommens weit unter 3 Mio. Fahrzeugbewegungen pro Jahr auch von der 2. Stufe der Lärmkartierung nicht erfasst werden. Die nächstgelegene Hauptlärmquelle zum Ortsteil Fleisbach hin stellt die A 45 dar, die im Rahmen der Lärmkartierung 2007 kartiert wurde. Im Ortsteil Fleisbach wurden aufgrund der Kriterien in Kapitel 2.4 weder Lärmbelastungs- noch Lärmkonfliktpunkte identifiziert. Aufgrund der Prioritätensetzung wurden daher für diesen Bereich in der 1. Stufe der Lärminderungsplanung keine

			lärmmindernden Maßnahmen geprüft. Siehe hierzu auch Kapitel 8.7.4 des Lärmaktionsplanes.
Wetzlar		Schnelle Realisierung der Westumgehung Wetzlar (IHK-Verbund Mittelhessen)	Der Bau der Westumgehung Wetzlar ist als langfristige Maßnahme sowohl im Luftreinhalteplan als auch im Lärmaktionsplan aufgenommen worden. Die Realisierung hängt hierbei im Wesentlichen von der Finanzlage ab.
Wetzlar	A 45 - Münchholzhausen	Lärmbelastung der anliegenden Dörfer, besonders nachts Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 km/h	Entlang der A 45 wurden aufgrund der Kriterien in Kapitel 2.4 in Hörnsheim und Münchholzhausen weder Lärmbelastungs- noch Lärmkonfliktpunkte identifiziert. In Rechtenbach und Lützellinden liegen keine nächtlichen Belastungen > 50 dB(A) vor. Aufgrund der Prioritätensetzung wurden daher für diesen Bereich in der 1. Stufe der Lärmminderungsplanung keine lärmmindernden Maßnahmen geprüft.

5. Kreis Limburg-Weilburg

Kommune	Lärmkonfliktpunkt/-belastungsbereich	Anregung/Stellungnahme	Erläuterungen
Brechen	B 8 - Niederbrechen	Niederbrechen wurde im Lärmaktionsplan nicht berücksichtigt. Lärmschutzmaßnahmen: Ortsumgehung, LkW-Durchfahrverbot	Die B 8 wurde wegen ihres Verkehrsaufkommens von unter 6 Mio. Kfz/Jahr nicht in die Lärmkartierung der 1. Stufe aufgenommen. Eine Kartierung erfolgt 2012 im Rahmen der 2. Stufe Lärminderungsplanung. Die Vorschläge zur Lärminderung werden in die Lärmaktionsplanung der 2. Stufe einfließen.
Brechen	A 3 - Werschau	Brückenschluß niedriger gebaut als anschließender Lärmschutzwall = Lärmfenster Erhöhung der Brückenwand sowie weitere Lärmschutzmaßnahmen	Aufgrund der Kriterien in Kapitel 2.4 wurden im Ortsteil Werschau weder Lärmbelastungs- noch Lärmkonfliktpunkte identifiziert. Aufgrund der Prioritätensetzung wurden daher für diesen Bereich in der 1. Stufe der Lärminderungsplanung keine lärmindernden Maßnahmen geprüft.
Elz	an der A 3 - Keltenweg	Bis kurz nach der Lärmschutzwand existiert eine Tempolimit von 100, das in Richtung Keltenweg aufgehoben ist. Verleitung zu Beschleunigungsmanöver→ Keltenweg in Richtung Köln = High-Speed-Zone	Auf der Fahrspur in Richtung Köln keine Aufhebung eines Tempolimits 100 in Höhe Keltenweg. In der Gegenrichtung wird ein Tempolimit von 100km/h aufgehoben, allerdings ist aufgrund der Gefällstrecke generell nicht mit Beschleunigungsmanövern zu rechnen.
		Höhe des Lärmschutzwalls im Bereich Keltenweg nicht richtig angegeben.	Der Lärmschutzwall schließt wie Abb. 106 des LAP zeigt nahtlos an die ca. 5,50 m hohe Lärmschutzwand an. Er schließt ebenfalls nahtlos an die Lärmschutzwand auf der Brücke über dem Wirtschaftsweg mit einer Höhe von 4,50 m Höhe an. Die Höhenangaben des Lärmschutzwalls beziehen sich auf die Fahrbahnoberfläche. Im seinem Verlauf kam es gemäß Vermessung durch ASV Dillenburg lediglich zu Setzung im Bereich von max. 27 cm.
		Aufstellen einer Lärmmessstation in Höhe Keltenweg – Veröffentlichung der Messwerte	Kosten und Aufwand einer stationären Messstation stehen in keinem Verhältnis zu den erzielbaren Ergebnissen.
		Prüfung, ob grüne ehem. Bahn-Lärmplatten eine ungünstige Reflexionsfläche darstellen und ggfs. abbauen	Es handelt sich hierbei um Elemente einer Lärmschutzwand in der Baulast des ASV Dillenburg. Sie haben mit den erwähnten Bahn-Lärmplatten nur die Farbe gemeinsam. Die Wände sind zur A 3 hin hochabsorbierend ausgebildet, die Rückseite ist lediglich als absorbierend einzustufen. Aufgrund der Entfernung ist es höchst unwahrscheinlich, dass ein Geräusch, das von der Rückseite der Lärmschutzwände reflektiert wird, zu den höher gelegenen Wohnhäusern gelangt. Eine Reflektion von Verkehrslärm, der von der A 3 oder der ICE-Trasse kommt, ist

			physikalisch jedenfalls nicht möglich. (Stellungnahme des ASV Dillenburg)
		Änderungen am Fahrbahnbelag	Es wurden nur Ausbesserungsarbeiten insbesondere auf der rechten Fahrspur (LKW) durchgeführt. Hierdurch kommt es zu keiner Erhöhung des Lärmpegels. Im Gegenteil wird durch die Ausbesserung von Schäden an der Fahrbahndecke eine Pegelerhöhung verhindert.
		Tempolimit 80 km/h ab Lärmschutzwand bis Beginn Wald (Fahrtrichtung Köln)	Im Bereich von Elz besteht für keine der beiden Fahrtrichtungen eine dauerhafte Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. (Stellungnahme ASV Dillenburg)
		Lärmschutzfenster als Übergangsmaßnahme	Beim Bau der ICE-Strecke waren die Anforderungen der Lärmvorsorge zugrunde zu legen, die strengere Anforderungen an den Lärmschutz stellen als die Lärmsanierung.
		Ganzheitliche Lärmsanierung A 3	Langjährige Verhandlungen zur Lärmsituation der Gemeinde Elz führten dazu, daß hier abweichend von den einschlägigen Normen als Einzelfallregelung die Lärmbelastung in der Ortslage von Elz durch den Bau der OCE-Trasse nicht zunehmen dürfe. Um dies sicher zu stellen, waren schalltechnische Untersuchungen durchzuführen, in denen sowohl die Autobahn als auch die ICE-Trasse berücksichtigt wurden. Die geforderte „ganzheitliche Betrachtung“ wurde somit bereits vor Jahren durchgeführt. Als Folge hiervon wurden in Verlängerung des Walls entlang der A 3 (Richtung Köln) weitere Lärmschutzwände errichtet. (Stellungnahme ASV Dillenburg)
Limburg	allgemein	Ablehnung der drei verkehrserzeugenden Bauleitplanverfahren durch RP	Der Lärmschutz wird in den einzelnen Verfahren geprüft. Darüber hinaus wird auf Kapitel 2.2.4 verwiesen.
		Kontrolle der Mautpreller	Eine Umsetzung wäre wünschenswert. Sie ist nach Information des Hess. Landesamtes für Straßen und Verkehrswesens jedoch unter Kostengesichtspunkten nicht umsetzbar.
		LKW-Verbot zwischen 22:00 und 6:00 ab einer bestimmten Größe	Für die Innenstadt von Limburg besteht noch ein Prüfauftrag für die Umsetzung von Geschwindigkeitsbegrenzungen in der Nachtzeit. Ein LKW-Fahrverbot kann alternativ in diesem Zusammenhang geprüft werden.
Limburg	Südumgehung	An Realisierung wird nicht geglaubt, hierfür werden zahlreiche Gründe aufgeführt.	Die Südumgehung ist im Bundesverkehrswegeplan im „weiteren Bedarf“ aufgelistet. Die Randbedingungen für eine Umsetzung werden bei Herstellung des Planungsrechts zu prüfen sein.
Limburg	Diezerstraße	Der Lärmkartierung liegen falsche Verkehrszahlen zugrunde.	Es gibt Unterschiede zwischen den Verkehrszahlen aus der Verkehrszählung 2005 (die der Lärmkartierung zugrunde liegen) und

			den höheren von der Stadt Limburg vorgelegten Daten. Am Ergebnis, dass die Diezerstraße einen Konfliktpunkt darstellt ändert sich hierdurch nichts.
		Stärkung des ÖPNV (speziell auch Verbindungen zwischen Diez und Limburg) statt neuer Parkplätze an der Diezer Straße	Die Förderung des ÖPNV wird Thema der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung sein.
		Tempo 30 zwischen 22:00 und 6:00	Siehe hierzu Ausführungen in Kapitel 9.3.5
Limburg	Schiede	Straßenlärm von der Schiede auch auf der Dr.-Wolf-Straße wahrnehmbar Ausweitung eines Tempolimits auf die Dr.-Wolf-Straße	Bei der Dr.-Wolf-Straße handelt es sich um eine innerstädtische Straße mit einem Verkehrsaufkommen von weniger als 6 Mio. Kfz/Jahr. Sie wurde daher im Gegensatz zur Schiede nicht von der Lärmkartierung 2007 erfasst. Lärmbelastungen ausgehend von der Schiede sind daher nur im unmittelbaren Einmündungsbereich kartiert. Bei einer Kartierung in der 2. Stufe werden die Maßnahmenvorschläge in die Lärmaktionsplanung der 2. Stufe einfließen.
Limburg	Ahlbach	Nichteinbeziehung der B 54 in die Lärmkartierung. Da diese teilweise parallel zur B 49 verläuft spiegelt Lärmkartierung nicht tatsächliche Lärmbelastung wieder. – Maßnahmenvorschläge: <ul style="list-style-type: none"> • Verlängerung der Lärmschutzwand • Durchsetzung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit für LKW auf Bundesstraße • Tempolimit • Passiver Lärmschutz 	Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung der 1. Stufe erfassten nur Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Mio. Kfz/Jahr (ca. 16.400 Kfz/24h). Dieses wird nur von der B 49 erreicht. Die B 54 erreicht mit 14.800 Kfz/24h diesen Wert nicht. Sie wird erst in der 2. Stufe der Lärmkartierung erfasst. Die Beurteilung der Lärmsituation an beiden Bundesstraßen und die Maßnahmenvorschläge werden dann in die daran anschließende Lärmaktionsplanung einfließen. Darüber hinaus wird auf Kapitel 9.3.3 verwiesen.
Limburg	Offheim	Aufnahme der Limburger Straße im Stadtteil Offheim in den Lärmaktionsplan Vorschlag zahlreicher Lärmschutzmaßnahmen	Bei der Limburger Straße handelt es sich weder um eine innerstädtische Straße, die weder Bundes- noch Landesstraße ist. Aufgrund des Verkehrsaufkommens von weniger als 6 Mio Kfz/Jahr wurde sie nicht in die Lärmkartierung der 1. Stufe aufgenommen. Sie wird aufgrund ihres Verkehrsaufkommens wahrscheinlich auch von der 2. Stufe der Lärmkartierung nicht erfasst werden. Sollte eine Kartierung in der 2. Stufe erfolgen, werden die Maßnahmenvorschläge in die Lärmaktionsplanung der 2. Stufe einfließen.