

**Bestätigung der Überprüfung der Attribute in einer ODEN-
Maßnahmenberechnung**

Im Web-Service-Lärm ([ODEN](#)) sind die wesentlichen Modelldaten, die für eine Lärmberechnung nach RLS benötigt werden, bereits implementiert. Daher sind auch alle Attribute bereits vorausgefüllt. Für eine Maßnahmenberechnungen sind die in der untenstehenden Tabelle enthaltenen Attributangaben aber grundsätzlich durch den Straßenbaulastträger zu überprüfen und ggf. anzupassen. Von dem für die Lärmberechnung zuständigen Straßenbaulastträger sind alle Attribute anzukreuzen, deren Werte überprüft wurden. Bei der zusätzlichen Anpassung von Attributwerten ist die letzte Spalte anzukreuzen.

Sollte es erforderlich sein, die Lage eines Objektes wie z. B. den Verlauf einer Straße, anzupassen, sollte dies durch das Hessische, Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) durchgeführt werden.

Nach Abschluss der Lärmberechnung durch den Straßenbaulastträger ist dieses Formblatt per E-Mail an das HLNUG, E-Mailadresse Umgebungslaerm@hlnug.hessen.de, zu übersenden. Das HLNUG wird die Lärmberechnung auf Plausibilität prüfen, das Formblatt ergänzen und an Sie zurücksenden.

Kommune: _____
BearbeiterIn: _____
Telefonnummer: _____
E-Mailadresse: _____
Datum: _____
Unterschrift: _____

Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie

BearbeiterIn: _____
Telefonnummer: _____
E-Mailadresse: _____
Datum: _____
Unterschrift: _____
ODEN-Projekt (Szenario): _____

Tabelle: Übersicht der zu überprüfenden Attribute in ODEN

| Attribut | Einheit | Kurzbeschreibung / Erläuterung | geprüft | angepasst |
|----------|-----------|--|---------|-----------|
| SLU | | Kurzbezeichnung, z.B. B 50 | | |
| REG | | Hinweis auf relevantes Regelwerk. Information wird zur Eingrenzung der zu behandelnden Attribute genutzt – vor einer Berechnung muss das entsprechende Regelwerk RLS-90 gewählt werden. | | |
| NAME | | Straßenname (informativ), innerorts | | |
| GAT | | Straßengattung | | |
| RQ | [m] | Regelquerschnitt, daraus wird der Abstand der Emissionslinien von der Straßenachse berechnet | | |
| DTV | [Kfz/24h] | Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke | | |
| ML24 | [Lkw/24h] | Anzahl Lkw pro 24 Stunden | | |
| MD | [Kfz/h] | maßgebendes stündliches Verkehrsaufkommen am Tag ¹ | | |
| MN | [Kfz/h] | maßgebendes stündliches Verkehrsaufkommen in der Nacht ² | | |
| PL1D | [%] | maßgebender Prozentanteil Lkw (>2,8t zul. Gesamtgewicht) am Tag ¹ | | |
| PL1N | [%] | maßgebender Prozentanteil Lkw (>2,8t zul. Gesamtgewicht) in der Nacht ² | | |
| V1D | [km/h] | zulässige Höchstgeschwindigkeit für Pkw am Tag ¹ | | |
| V1N | [km/h] | zulässige Höchstgeschwindigkeit für Pkw in der Nacht ² | | |
| V2D | [km/h] | zulässige Höchstgeschwindigkeit für Lkw am Tag ¹ | | |
| V2N | [km/h] | zulässige Höchstgeschwindigkeit für Lkw in der Nacht ² | | |
| BLG | | Straßenbelag, nach Auswahl nimmt BLK den DStro-Wert beim Speichern an | | |
| BLK | [dB(A)] | Straßenbelagskorrektur DStro, händische Eingabe von DStro-Wert | | |
| PT | [dB(A)] | Höhe der Lärmemissionen pro m Linienquelle am Tag ¹ | | |
| PN | [dB(A)] | Höhe der Lärmemissionen pro m Linienquelle in der Nacht ² | | |
| BTU | | Hinweis, ob Straßenabschnitt im Bereich einer Brücke oder eines Tunnels liegt | | |
| VAR | | Variante; damit kann das Objekt (Straße) gezielt deaktiviert werden | | |

¹ Tag: (6 bis 22 Uhr)

² Nacht: (22 bis 6 Uhr)