



Schalltechnisches Beratungsbüro  
Prof. Dr. Kerstin Giering &  
Dipl. Wirt.-Ing. (FH) Sandra Strünke-Banz  
Wendalinusstraße 2  
66606 Sankt Wendel  
Tel. 06851 - 939893-0

## **Verbandsgemeinde Dierdorf**

### **Lärmaktionsplanung 3. Runde**

Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

Sankt Wendel, den 16.12.2019

## Verbandsgemeinde Dierdorf

### Lärmaktionsplanung 3. Runde

#### Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

Auftraggeber: Verbandsgemeindeverwaltung Dierdorf  
Poststraße 5  
56269 Dierdorf

Auftrag vom: 08.12.2017

Aufgabenstellung: Zusammenstellung und Bewertung von Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung in der Umgebung der gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie zu betrachtenden Hauptverkehrsstraßen in der Verbandsgemeinde Dierdorf

Bearbeitung: GSB GbR  
Prof. Dr. Kerstin Giering & Dipl. Wirt.-Ing. (FH) Sandra Strünke-Banz  
Wendalinusstraße 2  
66606 Sankt Wendel  
Telefon: 06851 / 939893-0

Bearbeiter: Prof. Dr. Kerstin Giering  
Dipl. Wirt-Ing. (FH) Sandra Strünke-Banz

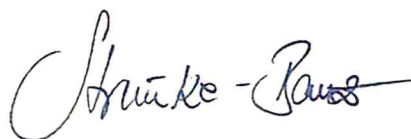
Dieser Bericht besteht aus 19 Seiten und den Anhängen A und B.  
Bericht-Nr. 1738\_gut01

Sankt Wendel, 16.12.2019

---



Prof. Dr. Kerstin Giering



Dipl. Wirt.-Ing. (FH) Sandra Strünke-Banz

# Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>1 Einführung: Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung .....</b>	<b>1</b>
<b>2 Lärmaktionsplan Verbandsgemeinde Dierdorf .....</b>	<b>4</b>
<b>2.1 Zuständige Behörde .....</b>	<b>4</b>
<b>2.2 Rechtlicher Hintergrund .....</b>	<b>4</b>
<b>2.3 Geltende Grenzwerte .....</b>	<b>4</b>
<b>2.4 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen .....</b>	<b>6</b>
<b>2.5 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten .....</b>	<b>8</b>
<b>2.6 Bewertung der Zahl Betroffener .....</b>	<b>9</b>
2.6.1 Kurzfristiger Handlungsbedarf: Überschreitung der Grenzwerte der Lärmsanierung.....	9
2.6.2 Langfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung von Belästigungen .....	10
<b>2.7 Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung .....</b>	<b>10</b>
<b>2.8 Hotspot-Analyse.....</b>	<b>11</b>
<b>2.9 Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung .....</b>	<b>11</b>
2.9.1 Vorbemerkung.....	11
2.9.2 Kurzfristige Maßnahmen in den Hotspotbereichen.....	13
2.9.3 Mittelfristige/Langfristige Maßnahmen.....	14
2.9.4 Sonstige Maßnahmen.....	14
<b>2.10 Ruhige Gebiete.....</b>	<b>16</b>
<b>2.11 Synergieeffekte.....</b>	<b>16</b>
<b>2.12 Kosten-Nutzen-Analyse .....</b>	<b>16</b>
<b>3 Verfahren und Beteiligung der Öffentlichkeit.....</b>	<b>17</b>
<b>4 Literatur.....</b>	<b>19</b>

## Tabellen

Tabelle 1	Zeitliche Stufen der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie .....	2
Tabelle 2	Verkehrsparameter der kartierten Straßen .....	7
Tabelle 3	Zahl betroffener Menschen .....	8
Tabelle 4	Zahl betroffener Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser sowie betroffene Fläche.....	8
Tabelle 5	Zahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 70$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 60$ dB(A) .....	10
Tabelle 6	Zahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 60$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 50$ dB(A) .....	10
Tabelle 7	Dierdorf, Veränderung der Betroffenheit durch Geschwindigkeitsbeschränkung (Planfall 1) .....	14

## Anhang

### Abbildungen

Abbildung A01	Übersichtsplan über das kartierte Straßennetz
Abbildung A02	Geschwindigkeitsplan
Abbildung A03	Isolinienkarte, Verbandsgemeinde Dierdorf, Lärmindex $L_{DEN}$
Abbildung A04	Isolinienkarte, Verbandsgemeinde Dierdorf, Lärmindex $L_{Night}$
Abbildung A05	Hotspot-Analyse Verbandsgemeinde Dierdorf, Lärmindex $L_{DEN}$ , Schwellenwert 70 dB(A)
Abbildung A06	Hotspot-Analyse Verbandsgemeinde Dierdorf, Lärmindex $L_{DEN}$ , Schwellenwert 65 dB(A)
Abbildung A07	Hotspot-Analyse Verbandsgemeinde Dierdorf, Lärmindex $L_{Night}$ , Schwellenwert 60 dB(A)
Abbildung A08	Hotspot-Analyse Verbandsgemeinde Dierdorf, Lärmindex $L_{Night}$ , Schwellenwert 55 dB(A)
Abbildung A09	Geschwindigkeitsplan Temporeduzierung Planfall
Abbildung A10	Isolinienkarten, Ausschnitt: Dierdorf, Nullfall und Planfall

## 1 Einführung: Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung

Nach Aussagen des Umweltbundesamtes fühlen sich in Deutschland fast 60 % der Bevölkerung durch Straßenverkehrslärm belästigt, davon mehr als 10 % stark oder äußerst stark.

Unter Lärm versteht man dabei Geräusche, die als unangenehm und belästigend empfunden werden. Lärm ist also die subjektive Bewertung von Schallereignissen. Neben der Belästigung- und Störwirkung kann Lärm, insbesondere wenn der Mensch ihm über lange Zeit ausgesetzt ist, auch gesundheitliche Gefährdungen mit sich bringen. So kann bspw. das Risiko für Herz-Kreislaufkrankungen steigen. Aber auch mit dem durch den Verkehrslärm bedingten Wertverlust von Immobilien ist ein erheblicher volkswirtschaftlicher Schaden verbunden.

Deshalb wurde am 25. Juni 2002 vom Europäischen Parlament und vom Rat die 'Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm' ('EU-Umgebungslärmrichtlinie') verabschiedet<sup>1</sup>. Mit ihr soll im Rahmen der Europäischen Union ein 'gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern' und ruhige Gebiete zu schützen. Die Umgebungslärmrichtlinie wurde mit der Neufassung des Sechsten Teils des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in nationales Recht umgesetzt. Die §§ 47 a bis 47 f BImSchG beinhalten Anwendungsbereich, Begriffsbestimmungen, Aussagen zu den Zuständigkeiten, Zeiträumen und Anforderungen an Lärmkarten und Lärmaktionspläne.

Dazu soll in einem ersten Schritt die Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten und Betroffenheitsanalysen ermittelt (Lärmkartierung) und die Öffentlichkeit über das Ausmaß der Lärmbelastung informiert werden. In einem zweiten Schritt sind auf der Grundlage der Lärmkarten konkrete Maßnahmen auszuarbeiten, um die Lärmbelastung verringern bzw. nicht weiter ansteigen lassen zu können (Lärmaktionsplanung). Hier werden Problemschwerpunkte identifiziert sowie ggf. Maßnahmen und Prioritäten festgelegt, um die Umweltqualität zu verbessern bzw. – wo sie befriedigend ist – zu erhalten. Verbindliche Auslösewerte oder Grenzwerte für die Lärmaktionsplanung sind in Rheinland-Pfalz nicht festgelegt.

Die Richtlinie sieht ein zeitlich gestaffeltes Vorgehen vor:

Zunächst waren in der Stufe I außerhalb von Ballungsräumen mit mehr als 250.000 Einwohner alle Hauptverkehrsstraßen<sup>2</sup> mit mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr (DTV 16.400 Kfz) und Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen/Jahr zu berücksichtigen. Hinzu kamen Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/Jahr. Die Lärmaktionsplanung der Stufe I war bis zum 18. Juli 2008 zu erstellen.

In der Stufe II war außerhalb von Ballungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohner eine Lärmaktionsplanung für alle Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (DTV 8.200 Kfz) und alle Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen/Jahr bis zum 18.07.2013 durchzuführen.

---

<sup>1</sup> Abl. L 189/12 vom 18.7.2002

<sup>2</sup> Bundes- und Landesstraßen, mit aufgenommen in die landesweite Kartierung wurden Kreisstraßen mit einem Verkehrsaufkommen über 8.200 Kfz/d, sofern sie bereits in der Stufe II berücksichtigt worden sind

Das zeitlich gestaffelte Vorgehen ist in der Tabelle 1 dargestellt.

Tabelle 1 Zeitliche Stufen der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie

Quelle	Lärmkartierung zum	Lärmaktionsplan zum
Ballungsräume		
> 250.000 Einwohner	30.06.2007	18.07.2008
> 100.000 Einwohner	30.06.2012	18.07.2013
Hauptverkehrsstraßen		
> 6 Mio. Kfz / a	30.06.2007	18.07.2008
> 3 Mio. Kfz / a	30.06.2012	18.07.2013
Haupteisenbahnstrecken		
> 60.000 Züge / a	30.06.2007	18.07.2008
> 30.000 Züge / a	30.06.2012	18.07.2013
Großflughafen		
> 50.000 Bewegungen / a	30.06.2007	18.07.2008

Diese Lärmkarten/Lärmaktionspläne sind danach mindestens alle 5 Jahre zu überprüfen und ggf. zu aktualisieren (2017/2018: sog. 3. Runde). Lärmaktionspläne sind außerdem bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation zu überprüfen und ggf. frühzeitig fortzuschreiben.

Basis für die vorliegende Lärmaktionsplanung ist die Lärmkartierung der Stufe II (2012) bzw. der 3. Runde (2017). Die Lärmkartierung wurde vom Land Rheinland-Pfalz für die Kommunen unter 100.000 Einwohner übernommen. Die Lärmkarten sind im Internet veröffentlicht unter <http://umgebungslaerm.rlp.de/laermkarten>.

Die Kartierungspflicht für die Haupteisenbahnstrecken liegt beim Eisenbahnbundesamt (EBA)<sup>3</sup>. Südlich der BAB 3 verläuft die ICE-Strecke Köln-Rhein/Main. Diese Haupteisenbahnstrecke wurde in der Lärmkartierung 2017 des EBA berücksichtigt.

Die Aufstellung der Lärmaktionspläne für die Hauptverkehrsstraßen erfolgt gemäß § 47e BImSchG durch die Gemeinden. Mit diesen Plänen sollen 'Lärmprobleme und Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung, geregelt werden'<sup>4</sup>. In Rheinland-Pfalz sind die Verbandsgemeinden, die verbandsgemeindefreien Gemeinden sowie die Städte für die Aufstellung der Lärmaktionspläne zuständig (Pflichtaufgabe).

'Die in den Plänen genannten Maßnahmen sind in das Ermessen der zuständigen Behörde gestellt, sollten aber insbesondere auf die Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer Kriterien ergeben, und insbesondere für

<sup>3</sup> Die Ergebnisse der Lärmkartierung der Haupteisenbahnstrecken können unter folgendem Link abgerufen werden: <http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba>. Innerhalb der Verbandsgemeinde Dierdorf verläuft eine Haupteisenbahnstrecke.

<sup>4</sup> 2002/49/EG, Artikel 8, (1)

die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den strategischen Lärmkarten ausgewiesen werden.<sup>5</sup> Der § 47d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes erwähnt bei der Priorisierung auch die 'Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen'<sup>6</sup>.

Im Rahmen der Aufstellung eines Lärmaktionsplans ist gemäß § 47d Abs. 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, der auf den Artikel 8 Abs. 7 der Richtlinie Bezug nimmt, eine Mitwirkung der Öffentlichkeit vorgesehen: 'Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen.'<sup>7</sup>

Lärmaktionspläne müssen bestimmte Mindestanforderungen erfüllen. Diese sind im Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG formuliert. Demnach müssen die Aktionspläne zu den nachfolgenden Punkten Aussagen enthalten:

- Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen, die zu berücksichtigen sind
- Zuständige Behörde
- Rechtlicher Hintergrund
- Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten
- Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angaben von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen
- Protokoll der öffentlichen Anhörung
- Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zu Lärminderung
- Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten 5 Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete
- Langfristige Strategie
- Finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse
- Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse der Aktionsplanung

Gemäß Anhang VI, 2.8 ist der Kommission eine Zusammenfassung des Aktionsplans von nicht mehr als 10 Seiten zu übermitteln.

---

<sup>5</sup> Ebenda

<sup>6</sup> Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, BGBl. I S. 1794; §47d Abs. 1, Satz 3

<sup>7</sup> Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, BGBl. I S. 1794; §47d Abs. 3

## 2 Lärmaktionsplan Verbandsgemeinde Dierdorf

### 2.1 Zuständige Behörde

Gemäß BImSchG § 47e Abs. 1 sind die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden mit der Aufstellung des Lärmaktionsplans betraut.

Verbandsgemeinde Dierdorf  
Poststraße 5  
56269 Dierdorf  
Ansprechpartner: Frau B. Liedl  
Telefon: 0 26 89 / 291 -0  
Fax: 0 26 89 / 291 -18  
Gemeindeschlüssel: 07 1 38 5003

Davon abweichend ist ab dem 01.01.2015 das EBA zuständig für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes<sup>8</sup>.

### 2.2 Rechtlicher Hintergrund

- Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm ('EU-Umgebungslärmrichtlinie'), Abl. L 189/12 vom 18.07.2002
- Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, BGBl. I S. 1794 (§ 47a-f des BImSchG)

Grundlage: Strategische Lärmkarten, die gemäß § 47c BImSchG erstellt wurden; Vorliegen der Voraussetzungen des § 47d BImSchG

### 2.3 Geltende Grenzwerte

Aus den Regelungen der Lärmaktionsplanung (§§ 47 a ff. BImSchG) ergeben sich zwar Pflichten der zuständigen Behörden zur Erarbeitung von Lärmkarten und zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen, jedoch keine Schutzansprüche einzelner Bürger.

Im deutschen Recht existieren für unterschiedliche Lärmarten (Verkehrslärm, Gewerbelärm, Sport- und Freizeitlärm) verschiedene Immissionsgrenzwerte und, Immissionsrichtwerte. Für die Lärmaktionsplanung gibt es keine Grenzwerte. Auch in Rheinland-Pfalz sind keine verbindlichen Auslösewerte oder Richtwerte für die Lärmaktionsplanung festgelegt.

---

<sup>8</sup> Der aktuelle Stand der Lärmaktionsplanung der Haupteisenbahnstrecken kann unter folgendem Link abgerufen werden: [https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm\\_an\\_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung\\_node.html](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html).



Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für die Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden, sie beruhen jedoch auf einem anderen Ermittlungsverfahren und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den in der Lärmkartierung/Lärmaktionsplanung als  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  dargestellten Werten.

Die Grenz- und Richtwerte für Straßenverkehrslärm bzw. die Grenzwerte für Schienenverkehrslärm im nationalen Recht beziehen sich auf den Beurteilungszeitraum Tag (06.00 bis 22.00 Uhr) bzw. Nacht (22.00 bis 06.00 Uhr). Sie sind gebietspezifisch und werden hier für Mischgebiete (MI) und Allgemeine Wohngebiete (WA) angegeben.

- 'Verkehrslärmschutzverordnung' (16. BImSchV)  
Die Verkehrslärmschutzverordnung gilt für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen. Die Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmvorsorge) betragen für MI 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts bzw. für WA 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts.

Für den Straßenverkehrslärm sind zusätzlich die

- 'Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes' (VLärmSchR 97) einschlägig. Die VLärmSchR 97 gelten u.a.<sup>9</sup> für bestehende Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes. In Rheinland-Pfalz werden die VLärmSchR 97 auch für Landesstraßen umfassend angewendet. Der Lärmschutz an bestehenden Straßen wird auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen als freiwillige Leistung gewährt<sup>10</sup>. Die Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmsanierung) betragen für MI 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts bzw. für WA 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts.
- Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm basieren auf § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO) und den 'Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007)'. Sie gelten für bestehende Straßen und regeln vor allem Geschwindigkeits- und sonstige Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverbote und Verkehrsumleitungen. Als ermessungsauslösende Schwelle zur Prüfung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen werden nach der ständigen Rechtsprechung die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV zu Grunde gelegt<sup>11</sup>.

Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen entsprechend den 'Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm' (Lärmschutz-Richtlinien-StV) ist mit der Verkehrsbehörde<sup>12</sup> abzustimmen. Danach kommen straßenverkehrsrechtliche

---

<sup>9</sup> Sie gelten nicht ausschließlich für bestehende Straßen (Lärmsanierung), sondern ebenso für die Maßnahmen nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge und bei Entscheidungen wegen verbleibender Beeinträchtigungen.

<sup>10</sup> Vom Eigentümer ist ein Eigenanteil von 25 % zu übernehmen.

<sup>11</sup> Vgl. Rechtsanwaltsbüro Wolfram Sedlak, Rechtsgutachten zum LAP der VG Herxheim, Köln, vom 27.04.2015, S. 1 ff.

<sup>12</sup> Gemäß dem Schreiben des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur vom 10.07.2014 (Az. 377-48.002-10) sowie vom 30.09.2014, zuletzt geändert mit dem Schreiben vom 03.02.2016, besteht für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen zum Schutz der Bevölkerung von Lärm und Abgasen im Zuge von inner- und außerörtlichen Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie andere nicht klassifizierte Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften weiterhin nach StVO/VwV-StVO ein Zustimmungsvorbehalt der oberen Straßenverkehrsbehörde beim Landesbetrieb für Mobilität Rheinland-Pfalz. Soweit einvernehmliche Festlegungen der Verkehrs- und Umweltbehörden nicht erreichbar sind, obliegt die Entscheidung den obersten Verkehrs- und Immissionsschutzbehörden.

Lärm-schutz-maßnahmen insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungs-pegel am Immissionsort einen der folgenden Richtwerte überschreitet.

- In reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen  
70 dB(A) zwischen 06.00 und 22.00 Uhr (tags)  
60 dB(A) zwischen 22.00 und 06.00 Uhr (nachts).
- In Kern-, Dorf- und Mischgebieten  
72 dB(A) zwischen 06.00 und 22.00 Uhr (tags)  
62 dB(A) zwischen 22.00 und 06.00 Uhr (nachts).<sup>13</sup>

Gemäß dem 'Rechtsgutachten zum Lärmaktionsplan der VG Herxheim' des Rechtsanwalts W. Sedlak, im Auftrag des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau und Forsten 'setzt die Pflicht der Straßenverkehrsbehörde zu einer Ermessensausübung bei Erreichen der Werte der 16. BImSchV ein, während bei Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie StV 2007 sich das Ermessen der Behörde bereits zu einer Pflicht zum Einschreiten verdichten kann. ... Eine umfassende Ermessensausübung ist deshalb auch dann geboten, wenn diese Werte (Lärmschutzrichtlinien-StV, Anm. d. V.) nicht erreicht werden, aber jedenfalls die sog. fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle (= Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV) überschritten wird. ... Ebenso die Handreichung des ISIM (Ministerium des Inneren, für Sport und Infrastruktur Rheinland-Pfalz) vom Februar 2016.'

#### 2.4 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen

Die Verbandsgemeinde Dierdorf liegt im Osten des Landkreises Neuwied in Rheinland-Pfalz und umfasst die Ortsgemeinden Großmaiseid, Isenburg, Kleinmaiseid, Marienhausen, Stebach sowie die Stadt Dierdorf. In der Verbandsgemeinde leben etwa 10.700 Einwohner<sup>14</sup>. Die Fläche umfasst ca. 66 km<sup>2</sup>.

Die Verbandsgemeinde ist über die Bundesautobahn 3 und die Bundesstraße 413 an das überregionale Straßenverkehrsnetz angebunden. Die Bundesautobahn 3 ist bei Dernbach zu erreichen.

Die betroffenen Straßenabschnitte in der Verbandsgemeinde Dierdorf, die Berücksichtigung in der Lärmkartierung 2017 gefunden haben, sind:

- |         |     |         |
|---------|-----|---------|
| • BAB 3 | ca. | 6.100 m |
| • B 413 | ca. | 6.300 m |
| • L 258 | ca. | 3.100 m |

<sup>13</sup> Der Beurteilungspegel ist dabei nach RLS-90 zu berechnen. Da der  $L_{Night}$  und der  $L_{N}$  sich nur geringfügig unterscheiden und die Abweichungen zwischen  $L_{DEN}$  und  $L_{T}$  etwa 1 dB betragen, liefern die Ergebnisse der Lärmkartierung ernstzunehmende Hinweise darauf, an welchen Gebäuden diese Richtwerte überschritten sind.

<sup>14</sup> <http://infothek.statistik.rlp.de/MeineHeimat/content.aspx?id=102&l=2&g=0713803&tp=1027>, aufgerufen am 25.01.18

Eine Übersicht über den Kartierungsumfang gibt die Abbildung A1 im Anhang A. Die kartierten Straßenabschnitte der BAB 3 verlaufen von West nach Ost südlich der Stadt Dierdorf und nördlich der Ortsgemeinden Kleinmaischeid, Großmaischeid und Stebach. Die B 413 verläuft von Westen nach Nordosten durch die Verbandsgemeinde und damit durch die Stadt Dierdorf und die Ortsgemeinde Marienhausen. Der kartierte Abschnitt der L 258 befindet sich im Westen der Verbandsgemeinde am Stadtrand von Dierdorf.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Verkehrsparameter der o. a. Straßen zusammengefasst:

Tabelle 2 Verkehrsparameter der kartierten Straßen

<b>Straße</b>	<b>Zählstelle und Lage</b>	<b>DTV<sup>15</sup></b>	<b>Lkw-Anteil [%]<sup>16</sup></b>	<b>Geschwindigkeit Pkw [km/h]</b>	<b>Geschwindigkeit Lkw [km/h]</b>
BAB 3	54110120 von westlicher Gemeindegrenze bis Autobahnabfahrt Dierdorf	74.548	13,4 12,1 32,0	130	80
	54120140 von Autobahnauffahrt Dierdorf bis östliche Gemeindegrenze	72.753	13,0 11,8 31,6	130/100/80/60	80/60
B 413	54110085 von L 258 bis Kreisverkehr Straßenmeisterei	11.750	6,5 2,1 6,8	100/70/50	80/70/50
	54120090 von Kreisverkehr Straßenmeisterei bis L 306	11.992	5,7 2,9 11,4	70/100	70/80
	54120105 von L306 bis nordöstliche Gemeindegrenze	4.234	7,7 2,1 6,2	100	80
L 258	54110216 von westlicher Gemeindegrenze bis Autobahnauffahrt Dierdorf	8.858	14,8 10,6 25,5	100/70	80/70
	54110218 von Autobahnabfahrt Dierdorf bis B 413	10.048	7,4 3,3 9,5	100/70	80/70

<sup>15</sup> Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

<sup>16</sup> Day, evening, night

## 2.5 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Abbildungen A03 und A04 (Isolinienkarten) im Anhang A spiegeln die Belastung durch Straßenverkehrslärm in der Verbandsgemeinde Dierdorf für die Lärmindex  $L_{DEN}^{17}$  bzw.  $L_{Night}^{18}$  wider. Die Abbildungen zeigen flächenhaft die Geräuscheinwirkungen auf einer Höhe von 4 m über Gelände. Die Ausbreitungsberechnungen erfolgten entsprechend den Vorgaben der 34. BImSchV sowie der vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS). In den Lärmkarten sind die Gebiete mit Pegeln von  $L_{DEN} > 50$  dB(A) und  $L_{Night} > 45$  dB(A) dargestellt. In der nachfolgenden Tabelle 3 sind die Betroffenzahlen für die Verbandsgemeinde Dierdorf insgesamt ersichtlich. In der Tabelle 4 sind die Anzahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser sowie die betroffene Fläche aufgelistet.

Tabelle 3 Zahl betroffener Menschen

Bereich	Intervalle [dB(A)]	Betroffene Menschen				
		$L_{DEN}$		$L_{Night}$		
		ungerundet	EU-Rundung	ungerundet	EU-Rundung	
Gesamt				50-55	71	100
	55-60	109	100	55-60	27	0
	60-65	50	100	60-65	14	0
	65-70	28	0	65-70	0	0
	70-75	10	0	>70	0	0
	>75	0	0			

Tabelle 4 Zahl betroffener Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser sowie betroffene Fläche

Bereich	Schwellenwerte [dB(A)]	Wohnungen		Schulen <sup>19</sup>	Krankenhäuser	Betroffene Fläche in km <sup>2</sup>
		$L_{DEN}$		$L_{DEN}$	$L_{DEN}$	
		ungerundet	EU-Rundung	ungerundet	ungerundet	
Gesamt	> 55	98	100	0	0	11,13
	> 65	19	0	0	0	2,80
	> 75	0	0	0	0	0,64

Zur Kennzeichnung der Wesentlichkeit der Änderung der Betroffenheit im Vergleich zur Stufe II wurde die Lärmkennziffer (LKZ) herangezogen. Sie ermöglicht es, jeweils durch einen Einzahlwert für den Lärmindikator  $L_{DEN}$  bzw.  $L_{Night}$ , die Veränderungen in den Betroffenzahlen zu interpretieren. Die Lärmkennziffer berechnet sich nach

$$LKZ = \sum_{i=1}^N n_i (L_i - L_S)$$

<sup>17</sup>  $L_{DEN}$ : Der  $L_{DEN}$  ist ein mittlerer Pegel über das gesamte Jahr und beschreibt die Belastung über 24 Stunden: Day (Tag), Evening (Abend) und Night (Nacht). Die Berechnung des Pegels berücksichtigt in den Abend- und Nachtstunden einen Zuschlag von 5 dB (Abend) bzw. 10 dB (Nacht). Der  $L_{DEN}$  wird zur Bewertung der allgemeinen Lärmbelastung herangezogen.

<sup>18</sup> Der  $L_{Night}$  beschreibt den Umgebungslärm im Jahresmittel zur Nachtzeit (22.00-06.00 Uhr) und dient zur Bewertung der Nachtruhe. Der Pegel enthält keinen weiteren Zuschlag.

<sup>19</sup> Zahl der belasteten Einzelgebäude.

mit

- N: Gesamtzahl Betroffener  
 L<sub>i</sub>: Pegelwert für die Anzahl Betroffener n<sub>i</sub>  
 L<sub>S</sub>: Schwellenwert.

Der Schwellenwert beträgt für den L<sub>DEN</sub> 55 dB(A), für den L<sub>Night</sub> 50 dB(A).

In der Verbandsgemeinde Dierdorf beträgt die LKZ für den L<sub>DEN</sub> in der II. Stufe: 2.368.  
 Die LKZ für den L<sub>DEN</sub> beträgt in der 3. Runde: 1.173.  
 Das entspricht einer Veränderung der LKZ für den L<sub>DEN</sub> um: -50,5 %.

Die LKZ für den L<sub>Night</sub> in der II. Stufe beträgt: 1.231.  
 Die LKZ für den L<sub>Night</sub> beträgt in der 3. Runde: 555.  
 Das entspricht einer Veränderung der LKZ für den L<sub>Night</sub> um: -54,9 %.

Die LKZ hat sich deutlich verringert. Dies kann auf die deutliche Verringerung Verkehrsmengen oder auf eine deutliche Verringerung der Einwohnerdaten im Modell zurückzuführen sein.

Im Vergleich zu den Betroffenenanzahlen der Stufe II (2012) ist eine deutliche Abnahme in den Pegelklassen zu verzeichnen.

Tabelle 5 Zahl betroffener Menschen (2012)

Bereich	Intervalle [dB(A)]	Betroffene Menschen				
		L <sub>DEN</sub>		L <sub>Night</sub>		
		ungerundet	EU-Rundung	Intervalle [dB(A)]	ungerundet	EU-Rundung
Gesamt				50 - 55	132	100
	55-60	250	300	55 - 60	57	100
	60-65	91	100	60 - 65	29	0
	65-70	54	100	65 - 70	6	0
	70-75	22	0	> 70	0	0
	>75	0	0			

Die Zahl betroffener Menschen, die einem Lärmindex L<sub>DEN</sub> > 60 dB(A) ausgesetzt sind, hat sich um 82 verringert, jene, die einem L<sub>Night</sub> > 50 dB(A) ausgesetzt sind, um 112.

## 2.6 Bewertung der Zahl Betroffener

### 2.6.1 Kurzfristiger Handlungsbedarf: Überschreitung der Grenzwerte der Lärmsanierung

Bei Überschreitung der Werte von 70 dB(A) L<sub>DEN</sub> bzw. 60 dB(A) L<sub>Night</sub> besteht kurzfristig (in den nächsten fünf Jahren) dringender Handlungsbedarf. Hier ist die Gefahr gesundheitlicher Beeinträchtigungen nicht auszuschließen; die Grenzwerte für Lärmsanierung an Bundesstraßen, die für Mischgebiete, Dorfgebiete und Kerngebiete 69 dB(A) bzw. 59 dB(A) betragen, werden überschritten.

Die Zahl Betroffener in den Pegelbereichen  $\geq 70$  dB(A) ( $L_{DEN}$ ) bzw.  $\geq 60$  dB(A) ( $L_{Night}$ ) ist in der Tabelle 5 dargestellt.

Tabelle 6 Zahl Betroffener mit Pegeln  $L_{DEN} \geq 70$  dB(A) bzw.  $L_{Night} \geq 60$  dB(A)

Bereich	Betroffene mit $L_{DEN} \geq 70$ dB(A)	Betroffene mit $L_{Night} \geq 60$ dB(A)
Gesamt	10	14

In der Verbandsgemeinde Dierdorf besteht kurzfristig Handlungsbedarf zur Lärminderung. Alle Betroffenen, die Pegeln ausgesetzt sind, die gesundheitliche Beeinträchtigung hervorrufen können, leben an der Bundesstraße 413.

Schulen und Krankenhäuser liegen in keinem Gebiet in Pegelbereichen, in denen die Grenzwerte für Lärmsanierung erreicht oder überschritten würden.

## 2.6.2 Langfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung von Belästigungen

Die Empfehlungen des Umweltbundesamtes (UBA) gehen davon aus, dass bei einer Unterschreitung der Werte von 60 dB(A) tags bzw. 50 dB(A) nachts erhebliche Lärmbelästigungen gemindert sind. Werden höhere Pegel dieser Größenordnung erreicht, kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Vorsorgewerte der 16. BImSchV für Wohn- und Kleinsiedlungsgebiete überschritten werden.

Die Zahl Betroffener in den Pegelbereichen  $\geq 60$  dB(A) ( $L_{DEN}$ ) bzw.  $\geq 50$  dB(A) ( $L_{Night}$ ) ist in der Tabelle 7 dargestellt.

Tabelle 7 Zahl Betroffener mit Pegeln  $L_{DEN} \geq 60$  dB(A) bzw.  $L_{Night} \geq 50$  dB(A)

Straße	Betroffene mit $L_{DEN} \geq 60$ dB(A)	Betroffene mit $L_{Night} \geq 50$ dB(A)
Gesamt	88	112

Zur Unterschreitung der o. a. Pegelwerte wären in der Umgebung der Hauptverkehrsstraßen Maßnahmen erforderlich. Zum Erreichen dieser Zielwerte ist ein langfristiges, durch den Bund und das Land bzw. für die vorhandenen kommunalen Straßen durch die Kommune zu entwickelndes Verkehrslärmschutzkonzept erforderlich.

## 2.7 Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung

In den Jahren 2002 bis 2004 wurden laut Aussagen des LBM<sup>20</sup> in der Ortsdurchfahrt der B 413 in Dierdorf passive Lärmschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern) im Rahmen der Lärmsanierung an mehreren Gebäuden abgewickelt.

<sup>20</sup> Mail vom 25.04.2017, Auskunft erteilte Frau Ingeborg Neffgen, LBM RP Koblenz, Fachgruppe Umwelt/Landespflege

Vor dem Ortseingang von Dierdorf wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der B 413 auf 70 km/h gesenkt. Dieser Straßenabschnitt erstreckt sich vom Industriegebiet westlich der Stadt Dierdorf bis auf Höhe der Aral Tankstelle, zwischen den Kreuzungen der B 413 und der Stettiner Straße bzw. Jahnstraße. Diese Maßnahme dient der Einhaltung der innerorts zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

In der VG Dierdorf erfolgen eine regelmäßige Kontrolle des Straßenzustands und ggf. erforderliche Reparaturen; dies dient auch der Sicherstellung der akustischen Qualität des Straßenbelags.

Weitere aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen wurden entlang der untersuchten Straßenabschnitte bisher nicht durchgeführt.

## 2.8 Hotspot-Analyse

Zur Festlegung der Areale für vordringlichen Handlungsbedarf wurde eine Hotspot-Analyse durchgeführt. Diese zeigt Bereiche mit einer sehr hohen Lärmbelastung (hier:  $> 70 \text{ dB(A)}$  bzw.  $> 60 \text{ dB(A)} L_{\text{Night}}$ ) und einer hohen Einwohnerdichte. Um auch Bereiche kennzeichnen zu können, für die bei einer Lärmbelastung, die belästigend bzw. störend empfunden wird, mittel- bis langfristig durch geeignete Maßnahmen zur Lärminderung Entlastung zu schaffen, wurde eine Hotspot-Analyse für Werte  $> 65 \text{ dB(A)} L_{\text{DEN}}$  bzw.  $> 55 \text{ dB(A)} L_{\text{Night}}$  durchgeführt.

In den Abbildungen A05 und A06 sind die Hotspot-Bereiche über dem Schwellenwert von  $70 \text{ dB(A)}$  bzw.  $65 \text{ dB(A)} L_{\text{DEN}}$  für die gesamte Verbandsgemeinde dargestellt. Die Abbildungen A07 und A08 zeigen die Hotspot-Bereiche über dem Schwellenwert von  $60 \text{ dB(A)}$  bzw.  $55 \text{ dB(A)} L_{\text{Night}}$ . Wohngebäude, an denen Pegel  $> 67 \text{ dB(A)}/57 \text{ dB(A)}$  überschritten werden, sind je Pegelwert unterschiedlich eingefärbt.

In der Verbandsgemeinde Dierdorf liegt ein Hotspot-Bereich entlang der B 413 (Neuwieder Straße) in der Stadt Dierdorf vor. Er erstreckt sich von der Kreuzung Jahnstraße bis zur Kreuzung Gerbereiweg und Bahnhofstraße. Hier überschreiten an vielen Wohngebäuden die Pegel die Werte von  $67 \text{ dB(A)} L_{\text{DEN}}$  bzw.  $57 \text{ dB(A)} L_{\text{Night}}$  (diese Werte entsprechen den nach RLS-90 berechneten Immissionsgrenzwerten für Lärmsanierung für Allgemeine Wohngebiete). Daraus leitet sich ein kurzfristiger Handlungsbedarf zur Lärminderung ab. In den übrigen Ortsgemeinden gibt es keine Überschreitungen der Schwellenwerte der Hotspot-Analyse durch die in der Lärmaktionsplanung berücksichtigten Straßenabschnitte.

## 2.9 Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung

### 2.9.1 Vorbemerkung

Um eine spürbare Reduktion der Lärmbelastung zu erzielen, sind effektive Maßnahmen an der Quelle erforderlich. Als Maßnahmen hier kommen vor allem in Betracht:

- Geschwindigkeitsbeschränkungen

- Einsatz lärmindernder Fahrbahnoberflächen
- Verringerung der Verkehre in Verbindung mit der Förderung des ÖPNV und des nichtmotorisierten Individualverkehrs
- Einsatz leiserer Fahrzeuge und Reifen.

Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen entsprechend den 'Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm' (Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007) ist mit der Verkehrsbehörde abzustimmen.

Neben der Pegelminderung<sup>21</sup> sollten hier ggf. auch Sicherheitsaspekte berücksichtigt werden, wie bspw. die Ermöglichung einer gefahrlosen Querung der Fahrbahn durch Fußgänger, die besseren Reaktionsmöglichkeiten der Kfz-Führer auf Fußgängerüberwege, erhöhte Sicherheitsanforderungen im Straßenraum im Bereich von Kindertagesstätten, Schulen und Altenheimen.

Die Lärmbelastung im beschriebenen Hot-Spot-Bereich der B 413 (Kreuzung Jahnstraße bis Kreuzung Gerbereiweg/Bahnhofstraße) in Dierdorf kann durch eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h verringert werden. In dem vorliegenden Maßnahmenbericht wird diese Maßnahme und ihre Wirksamkeit näher in Planfall 1 betrachtet.

Der Einbau lärmindernder Fahrbahnoberflächen bietet sich insbesondere dann an, wenn Sanierungsmaßnahmen geplant sind. Zu beachten ist, dass die in den letzten Jahren entwickelten lärmarmen Beläge (bspw. LOA 5D, PMA 5, DSH-V, SMA-LA) noch keine Regelbauweise sind. Bisherige Erfahrungen mit solchen Belägen zeigen neben einer erheblichen Pegelreduktion (3 bis 4 dB bei 50 km/h<sup>22, 23, 24</sup>) Langlebigkeit, Reparaturfähigkeit und nur unwesentlich höhere Herstellungskosten als herkömmliche Beläge.

Auf freiwilliger Basis gewährt der Bundes- und Landesbaulastträger auch Lärmschutzmaßnahmen (i. d. R. passive Maßnahmen wie der Einbau von Schallschutzfenster und Lüfter) im Rahmen der Lärmsanierung an bestehenden Straßen. Eine gesetzliche Grundlage und somit ein Anspruch hierfür besteht nicht<sup>25</sup>. Die Lärmsanierung ist 2002 bis 2004 in Dierdorf durchgeführt worden, eine erneute Überprüfung hat ergeben, dass sich keine weiteren Ansprüche ergeben.

Ein nicht unerheblicher Anteil der im Gemeindegebiet auftretenden Verkehre ist innergemeindlicher Quell- und Zielverkehr. Durch langfristig wirksam werdende Maßnahmen sollte dieser verringert

---

<sup>21</sup> Durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen soll der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden. Dabei wird entsprechend den Vorgaben der RLS-90 aufgerundet.

<sup>22</sup> Vgl. Tabelle 3, S. 50, Umwelt-Bundesamt, 'Lärmindernde Fahrbahnbeläge, Ein Überblick über den Stand der Technik', Texte 20/2014,

<sup>23</sup> LAI-Hinweise zur Aktionsplanung, Zweite Aktualisierung vom 09.03.2017, Abschnitt 15.1.2.4.: Erfahrungen aus dem Konjunkturpaket II haben gezeigt, dass bei LOA 5D und fachgerechtem Einbau eine Pegelminderung von mindestens 3 dB(A) in Ansatz gebracht werden kann.

<sup>24</sup> Baden-Württemberg, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, Handlungsempfehlung für den Einsatz von lärmindernden Asphalttschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich, Stuttgart 17.07.2015

<sup>25</sup> Maßgebend für die Beurteilung der Lärmsituation ist die VLärmSchR 97, siehe dazu auch Kapitel 2.3. Antragsstellung kann nur durch den Eigentümer erfolgen, Vertretungen (z.B. Gemeinden) sind nicht antragsberechtigt.



werden. Hierzu gehören bspw. die Förderung von Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie ein attraktives Angebot des ÖPNV.

Da bei Pkw bereits bei Geschwindigkeiten ab ca. 30 km/h das Reifen–Fahrbahn-Geräusch dominiert, kann durch den Einsatz lärmindernder Reifen eine Pegelreduktion erreicht werden. Auch lärmarme Lkw und kommunale Nutzfahrzeuge können einen Beitrag zur Verringerung der Lärmbelastung leisten.

Das Errichten von Lärmschutzwänden ist im innerörtlichen Bereich an den betroffenen Straßenabschnitten aufgrund der räumlichen Situation nicht möglich.

### **2.9.2 Kurzfristige Maßnahmen in den Hotspotbereichen**

Aus den Hotspotbereichen (hohe Lärmbelastung und hohe Einwohnerdichte) lassen sich Aktionsbereiche ableiten. Für diese Aktionsbereiche werden kurzfristige Maßnahmen zur Lärminderung untersucht.

Da Fahrbahnsanierungen auf den untersuchten Straßenabschnitten mit hohen Belastungen in nächster Zeit aufgrund des guten Zustandes (Ausnahme: Bereich des Bahnübergangs in Dierdorf) der Straßen nicht zu erwarten sind, wird im Lärmaktionsplan als kurzfristige Maßnahme eine Geschwindigkeitsreduktion von 50 auf 30 km/h in Dierdorf untersucht (Planfall 1). Eine Geschwindigkeitsbegrenzung stellt im Rahmen der Lärmaktionsplanung formal eine kurzfristig und mit relativ geringem finanziellen Aufwand umsetzbare Maßnahme dar. Allerdings zeigen Untersuchungen und Erfahrungen mit dieser Maßnahme in anderen Städten, dass zur langfristigen Einhaltung dieses Geschwindigkeitsniveaus flankierende Maßnahmen im Straßenraum, wie bspw. Reduzierungen der Fahrbahnbreite oder das Einrichten von Verkehrsinseln erforderlich sind. Ferner ist eine stetige Kontrolle der Einhaltung der Geschwindigkeit notwendig (stationäre Blitzer oder Überwachung durch die Stadt).

Die i. Allg. mit einer Verringerung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h einhergehende Verkehrsverstetigung bewirkt neben der Reduzierung des Mittelungspegels auch eine Verringerung der Maximalpegel um bis zu 7 dB(A), wenn Beschleunigungen vermieden werden<sup>26, 27</sup>.

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung führt zu den in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Reduktionen der Betroffenheiten.

---

<sup>26</sup> LAI-Hinweise zur Aktionsplanung, Zweite Aktualisierung vom 09.03.2017, Abschnitt 15.1.2.1

<sup>27</sup> Nicht alle Maßnahmen, die zur Verringerung der Lärmbelastung durchgeführt werden, können mit den vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm (VBUS) adäquat abgebildet werden, da diese nur Aussagen zu den Langzeit-Mittelungspegel zulassen. So führt z. B. die Verstetigung des Verkehrsflusses zu einer deutlichen Reduzierung der Belästigung, kann aber durch eine Berechnung auf Basis der VBUS nicht dargestellt werden; ebenso verhält es sich mit den Maximalpegeln.

Tabelle 8 Dierdorf, Veränderung der Betroffenheit durch Geschwindigkeitsbeschränkung (Planfall 1)

Intervalle in dB(A)	Betroffene L <sub>DEN</sub> vorher	Betroffene L <sub>DEN</sub> nachher	Betroffene L <sub>DEN</sub> Differenz	Betroffene L <sub>Night</sub> vorher	Betroffene L <sub>Night</sub> nachher	Betroffene L <sub>Night</sub> Differenz
50-55	-	-	-	71	63	-8
55-60	109	107	-2	27	25	-2
60-65	50	48	-2	14	6	-8
65-70	28	19	-9	0	0	0
70-75	10	6	-4	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-

Es kommt zu einer Verringerung der Zahl der Betroffenen in allen Pegelintervallen. Das Ziel, gesundheitsgefährdende Pegel zu vermeiden wird dadurch noch nicht erreicht. Aufgrund der geringen Zahl stark lärm betroffener Bürger sind die erreichbaren Verringerungen der Betroffenheit auch gering.

Die Pegelreduktion durch die Geschwindigkeitsbegrenzung beträgt 2,6 dB (nachts); erfüllt also die Kriterien der Lärmschutz-Richtlinien-StV. Um die Wirksamkeit der Maßnahmen zu gewährleisten, sind Kontrollen zur Einhaltung der Geschwindigkeit unabdingbar. Eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für nur einen Tageszeitraum (Nacht) ist möglich.

Der Übergang der B 413 über die Bahnlinie in Dierdorf befindet sich in einem schlechten Zustand. Hier sollte kurzfristig versucht werden, Reparaturmaßnahmen umzusetzen.

### 2.9.3 Mittelfristige/Langfristige Maßnahmen

Bei erforderlich werdenden Grunderneuerungen wird vorgeschlagen, auf allen innerörtlichen Straßenabschnitten, also auch auf solchen, die nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung sind, lärm mindernde Beläge einzubauen.

In Bereichen mit erhöhtem Sicherheitsanspruch bzw. erhöhtem Gefährdungspotential (bspw. bei Schulen, Kindergärten, unübersichtlichem Streckenverlauf) sollte gemeinsam mit der Straßenverkehrs- und der Polizeibehörde geprüft werden, ob eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h möglich ist.

### 2.9.4 Sonstige Maßnahmen

Die Verbandsgemeinde Dierdorf vertritt im Rahmen ihrer Zuständigkeit die nachfolgend genannten Grundsätze und Zielvorstellungen und wirbt bei den zuständigen Trägern der Straßenbaulast für eine Umsetzung derselben. Die genannte Maßnahme soll ebenfalls in den kommenden Jahren in den entsprechenden Fachplanungen vertieft werden, um konkrete Umsetzungsmöglichkeiten der vorgeschlagenen lärm mindernden Maßnahmen einschließlich der Finanzierung zu prüfen.

Um die Einhaltung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bei Einfahrt in die Ortsdurchfahrten in allen Ortsgemeinden sicherzustellen, sollten Maßnahmen, die eine Reduzierung der Geschwindigkeit am Ortseingang erzwingen, in Betracht gezogen werden. Hierzu gehören bspw.

Verengungen des Straßenquerschnitts sowie Überfahrungen. Diese könnten kombiniert werden mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h vor dem Ortseingangsschild. Insbesondere bei Überfahrungen muss sichergestellt werden, dass es punktuell zu keiner Erhöhung der Lärmbelastung kommt. Eine Hinweisbeschilderung bzw. geeignete Fahrbahnmarkierung ist vorzunehmen. Die Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit innerorts kann durch die Anzeige der momentan gefahrenen Geschwindigkeit des Fahrzeugs bzw. häufigere Kontrollen unterstützt werden. Für die Ortsdurchfahrt der B 413 in Dierdorf ist das Konzept einer reduzierten Geschwindigkeit vor Beginn des Ortsbereichs bereits realisiert.

Die Verbandsgemeinde Dierdorf würde es begrüßen, wenn durch ein modernes, leistungsfähiges System des öffentlichen Personennahverkehrs eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs erreicht werden kann<sup>28</sup>. Gute Erfahrungen werden in Gemeinden bspw. mit dem sog. Bürgerfahrdienst gemacht.

Das bestehende System von Fahrrad- und Fußwegen sollte weiterhin ausgeweitet werden, um insbesondere auch innergemeindliche motorisierte Individualverkehre ersetzen zu können. Durch eine verstärkte Aufklärung bspw. an Schulen, kann das Bewusstsein, dass Verzicht auf den MIV nicht mit einer Einschränkung an Mobilität verbunden sein muss, geweckt werden.

Im Rahmen der Gemeindeentwicklung sollte darauf hingewirkt werden, dass insbesondere Einkaufsmöglichkeiten für Waren des täglichen Bedarfs in allen Ortsteilen vorhanden sind. Erfahrungen in anderen Gemeinden zeigen, dass sich solche Geschäfte zu kleinen Dienstleistungseinrichtungen entwickeln lassen, die als örtlicher Treffpunkt der Bürger angenommen werden. Deshalb ist insbesondere in deren Umfeld auf eine ansprechende, einladende Gestaltung mit Sitzgelegenheiten, (kleinen) Grünflächen, Spielmöglichkeiten für Kinder und auf eine verträgliche Gestaltung der notwendigen Stellplatzflächen Wert zu legen. Diese Geschäfte sollten problemlos zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden können.

Da insbesondere nichtakustische Faktoren bei der Lärmwahrnehmung eine nicht zu unterschätzende Rolle spielen, sollten alle Möglichkeiten ergriffen werden, um auch durch 'kleine' Maßnahmen das Wohnumfeld zu verbessern (Straßenraumgestaltung, Bänke, Grünstreifen, Bepflanzungen, Blumenbänke, Springbrunnen, Kunstobjekte u. v. a. m.).

Die Wege zu Schulen und Kindergärten sollten so sicher gestaltet werden, dass die Kinder diese gefahrlos allein befahren bzw. begehen können und somit Bringfahrten zu den Einrichtungen unterbleiben können. Auch im Interesse einer gesunden körperlichen und sozialen Entwicklung der Kinder, sollten die Eltern dann möglichst auf diese Fahrten verzichten.

Bei der Ausweisung von Baugebieten ist durch die Anwendung der DIN 18.005 'Schallschutz im Städtebau' gewährleistet, dass in lärmbelasteten Bereichen keine Neubaugebiete ohne die Konzeption von Lärmschutzmaßnahmen ausgewiesen werden.

Die Bürger können via Internet bzw. Informationsbroschüren auf Möglichkeiten hingewiesen werden, zu einer lärmärmeren Fahrweise beizutragen (bspw. lärmgeminderte Reifen einsetzen – zusätzlicher Synergieeffekt der Kraftstoffeinsparung, 'Eco-Drive', Vermeiden unsinniger Fahrten).

---

<sup>28</sup> Insbesondere auch bei der zu erwartenden weiteren Verteuerung und Verknappung fossiler Brennstoffe sollte das Gut Mobilität für die Bürger durch einen leistungsfähigen öffentlichen Personenverkehr sichergestellt werden.

Ferner kann hiermit auch auf die Vorteile für eine stärkere Nutzung nichtmotorisierter Mobilität hingewiesen werden.

Im Bedarfsfalle kann der Auf- und Ausbau von Car-Sharing-Aktivitäten unterstützt werden.

## **2.10 Ruhige Gebiete**

Die Verbandsgemeinde Dierdorf liegt teilweise im Bereich des Naturparks Rhein-Westerwald. Dessen Zielsetzung besteht gemäß Naturpark-Verordnung in der 'Erhaltung der landschaftlichen Eigenart, Schönheit und des für Langzeit- und Kurzurlaub besonderen Erholungswertes des weitgehend von Bebauung und Eingriffen in die Landschaft unberührten Vorderen Westerwaldes sowie der rechtsseitigen Rheinhänge zwischen Neuwied und der nördlichen Landesgrenze. Zusätzlicher Schutzzweck für die fünf Kernzonen ist es, eine Erholung in der Stille zu ermöglichen.' Somit entspricht diese Zielsetzung der der 'ruhigen Gebiete' der Umgebungslärmrichtlinie, so dass derzeit keine Notwendigkeit einer gesonderten Ausweisung gesehen wird. Im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans wird überprüft werden, inwieweit hier eine Konkretisierung erforderlich ist.

## **2.11 Synergieeffekte**

Verkehrslärm ist kein monokausales Phänomen. Deshalb haben auch viele der vorgeschlagenen Maßnahmen keine eindimensionale Wirkung, sondern zeigen, insbesondere auch im Zusammenspiel, vielfältige Effekte. Einige Wirkungszusammenhänge sind im Folgenden dargestellt:

Eine Verringerung der Geschwindigkeit kann bei einer damit verbundenen Verstetigung des Verkehrs auch zu einer Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und damit zu einer Abnahme des CO<sub>2</sub>- und Schadstoffausstoßes und zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen.

Durch die Förderung von Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie ÖPNV erhöht sich die touristische Attraktivität. Durch den Modalwechsel weg vom MIV kommt es zu einer Verringerung von Verkehren mit positiven Auswirkungen auf Luftqualität und CO<sub>2</sub>-Ausstoß.

## **2.12 Kosten-Nutzen-Analyse**

Umgebungslärm verursacht volkswirtschaftlich gesehen anfallende Lärmschadenskosten, z. B. Gesundheitskosten, Kosten aufgrund von erhöhter Belästigungen und Immobilienwertverluste. Da die Kosten i. d. R. nicht vom Lärmverursacher getragen werden, werden diese volkswirtschaftlich gesehen als 'externe Kosten' bezeichnet.

Zur Abschätzung der lärmbedingten Kosten<sup>29</sup> wird ein Ansatz verwendet, der die Steuerausfälle durch verlorengegangene Mieteinnahmen infolge der Lärmbelastung abschätzt. In diesem Ansatz sind andere externalisierte Kosten (bspw. Krankheitskosten, vor allem die Zunahme des Herzin-

---

<sup>29</sup> LAI-Hinweise, Stand 30.08.2007, Abschnitt 10

farktrisikos) nicht enthalten. Diese können aber abgeschätzt werden; sie betragen etwa 25 % der Immobilienwertverluste<sup>30</sup>.

Entsprechend den Aussagen in den LAI-Hinweisen zur Aktionsplanung<sup>31</sup> ist mit mietbezogenen Steuerverlusten von ca. 2 € je dB(A) über 50 dB(A) je Einwohner und Jahr zu rechnen. Dem liegt ein mittlerer Mietverlust von 20 Euro für jedes dB(A) zugrunde, welches den Pegel von 50 dB(A) ( $L_{DEN}$ ) überschreitet, der je Einwohner und Jahr entsteht. Die Tabelle 10 zeigt diese Steuerverluste auf. Als Basis wurde der Lärmindex  $L_{DEN}$  im Bereich  $> 55$  dB(A) gewählt<sup>32</sup>. Damit beträgt der mietbezogene Steuerverlust 4.500 € pro Jahr; der mittlere Mietverlust für die Wohnungsvermieter und Immobilieneigentümer ist etwa um den Faktor 10 höher. Berücksichtigt man diesen und die gesundheitlichen Kosten des Lärms, so betragen die (externalisierten) Lärmkosten für die Verbandsgemeinde Dierdorf jährlich etwa 56.250 €; dabei ist nur das kartierte Straßennetz berücksichtigt!

### 3 Verfahren und Beteiligung der Öffentlichkeit

Neben der Beurteilung der Lärmsituation und Bewertung der einzelnen Maßnahmen durch schalltechnische Berechnungen steht bei der Lärmaktionsplanung insbesondere auch die Öffentlichkeitsbeteiligung im Mittelpunkt. Aus diesem Grund werden sowohl die Bürger also auch die Träger Öffentlicher Belange (TöB), deren Aufgabenbereich von der Lärmaktionsplanung berührt sein kann, einbezogen.

Der Entwurf des Lärmaktionsplans wurde in der Sitzung des Verbandsgemeinderats am 06.12.2018 vorgestellt.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung beginnt mit der Veröffentlichung des Aufstellungsbeschlusses und des Entwurfs des Lärmaktionsplanes. Den Bürgern der Verbandsgemeinde Dierdorf wurde ermöglicht, innerhalb von einer Frist von 4 Wochen Stellungnahmen zum Entwurf in schriftlicher Form abzugeben. Die Bürger wurden im Mitteilungsblatt und via Internet über die Möglichkeit zur Beteiligung informiert. Die Unterlagen lagen vom 02.01.2019 bis zum 05.02.2019 zur öffentlichen Einsicht im Rathaus aus und konnten von der Homepage der Verbandsgemeinde ([www.vg-dierdorf.de](http://www.vg-dierdorf.de)) heruntergeladen werden.

Die TöB wurden am 18.12.2018 in schriftlicher Form über den Entwurf des Lärmaktionsplans informiert und um schriftliche Stellungnahmen bis zum 05.02.2019 gebeten.

Fristgemäß eingegangene Stellungnahmen wurden bei der Entscheidung über den Lärmaktionsplan berücksichtigt. Von Seiten der Bürger gingen keine Stellungnahmen ein, durch die TöB wurden 16

---

<sup>30</sup> Vgl. K. Giering: Monetäre Bewertung des Straßenverkehrslärms, Lärmbekämpfung 4(2009)200-203

<sup>31</sup> Eine Kosten-Nutzen-Analyse kann nur auf der Grundlage konkreter Maßnahmen durchgeführt werden.

<sup>32</sup> Bspw. wurden die Einwohner im Pegelbereich zwischen 55 und 60 dB(A) so betrachtet, als ob bei ihnen ein Pegel von 50+7,5 dB(A), also der 50-dB(A)-Wert um 7,5 dB(A) überschritten sei, usw. für die anderen Pegelklassen. Da für die Pegelklasse zwischen 50 – 55 dB(A) keine Betroffenzahlen zur Verfügung stehen, führt das nach diesem Modell zu einer deutlichen Unterschätzung der Steuerverluste.

Stellungnahmen abgegeben. Die Abwägung der eingegangenen Stellungnahme findet sich im Anhang B.

Der Lärmaktionsplan wurde am 12.12.2019 im Verbandsgemeinderat beschlossen. Die Bürger werden über das Inkrafttreten informiert.

Dierdorf, den 16.12.2019



Horst Rasbach, Bürgermeister



## 4 Literatur

- /1/ Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (EG-Umgebungslärmrichtlinie)
- /2/ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 1 G v. 08.04.2019 I 432, Inkrafttreten der letzten Änderung 08. April 2019
- /3/ Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung -16. BImSchV) vom 12. Juni 1990, (BGBl. I, S. 1036), letzte Änderung 18. Dezember. 2014
- /4/ Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung -34. BImSchV) vom 06. März 2006
- /5/ Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) vom 10. Mai 2006
- /6/ Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vom 09. Februar 2007
- /7/ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR97) vom 02.06.1997, zuletzt geändert am 25. Juni 2010
- /8/ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23. November 2007
- /9/ LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung vom 3. März 2011
- /10/ LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung vom 9. März 2017
- /11/ Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen 'Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen', Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 vom 15. Dezember 1999
- /12/ 'Vollzug der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) bei der Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen, Handreichung', Ministerium des Inneren, für Sport und Infrastruktur Rheinland-Pfalz vom 03. Februar 2016
- /13/ 'Rechtsgutachten zum Lärmaktionsplan der VG Herxheim', Rechtsanwaltsbüro Wolfram Sedlak, Köln, vom 27. April 2015
- /14/ Schreiben des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur vom 10.07.2014 (Az. 377-48.002-10) sowie vom 30.09.2014, zuletzt geändert mit dem Schreiben vom 03.02.2016, Handreichung, Vollzug der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) bei der Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen, Richtlinie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinie-StV)
- /15/ Baden-Württemberg, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, Handlungsempfehlung für den Einsatz von lärmindernden Asphaltsschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich, Stuttgart 17.07.2015

## Anhang

### Anhang A Abbildungen

Abbildung A01 Übersichtsplan über das kartierte Straßennetz

Abbildung A02 Geschwindigkeitsplan

Abbildung A03 Isolinienkarte, Verbandsgemeinde Dierdorf, Lärmindex  $L_{DEN}$

Abbildung A04 Isolinienkarte, Verbandsgemeinde Dierdorf, Lärmindex  $L_{Night}$

Abbildung A05 Hotspot-Analyse Verbandsgemeinde Dierdorf, Lärmindex  $L_{DEN}$ , Schwellenwert 70 dB(A)

Abbildung A06 Hotspot-Analyse Verbandsgemeinde Dierdorf, Lärmindex  $L_{DEN}$ , Schwellenwert 65 dB(A)

Abbildung A07 Hotspot-Analyse Verbandsgemeinde Dierdorf, Lärmindex  $L_{Night}$ , Schwellenwert 60 dB(A)

Abbildung A08 Hotspot-Analyse Verbandsgemeinde Dierdorf, Lärmindex  $L_{Night}$ , Schwellenwert 55 dB(A)

Abbildung A09 Geschwindigkeitsplan Temporeduzierung Planfall








Abbildung A10 Isolinienkarten, Ausschnitt: Dierdorf, Nullfall und Planfall

### Anhang B Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Tabelle B01 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange



**Zeichenerklärung**

-  Straße
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Schule
-  Krankenhaus
-  Lärmschutzwand
-  Gemeindegrenze

**Abbildung A01**

Übersichtsplan über das kartierte Straßennetz

**Projekt**

Lärmaktionsplanung 2018  
Verbandsgemeinde Dierdorf  
Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

**Auftraggeber**

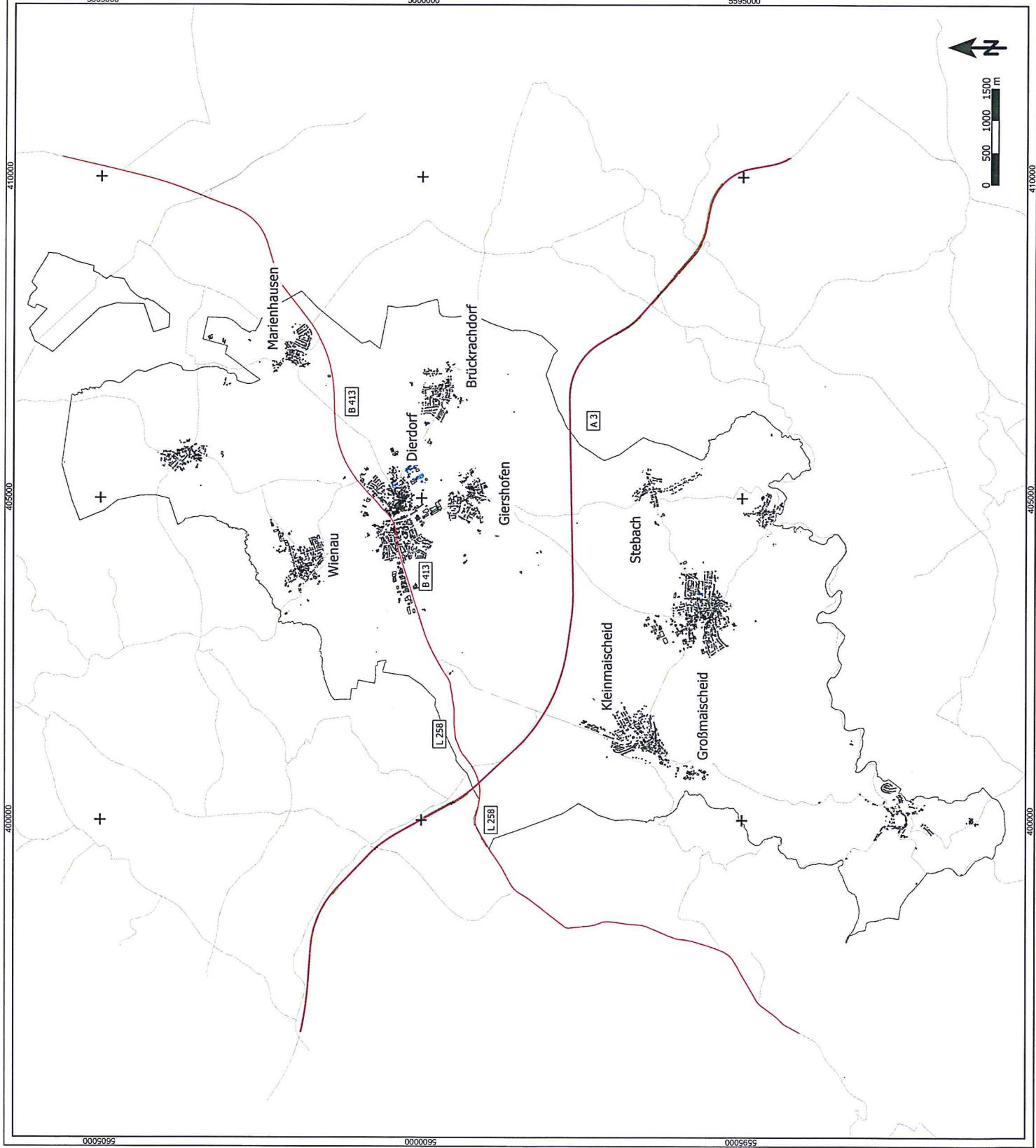
Verbandsgemeinde Dierdorf  
Poststraße 5  
56269 Dierdorf



Blattgröße A1; Maßstab 1:28.000	Blattgröße A1; Maßstab 1:28.000	Blattgröße A1; Maßstab 1:28.000
dmn01_A01.spg	1738	0.res
		17.05.2018



**Schalltechnisches Beratungsbüro**  
Prof. Dr. Kerstin Gering & Dipl. Wirt.-Ing. (FH) Sandra Strunk-Baiz  
Wendlinustraße 2 · 66608 Sankt Wendel · 06851 / 939893-0  
www.gsb-gbr.de · schall@gsb-gbr.de



**Zeichenerklärung**

- +— Straße
- T50
- T70
- T100
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- ..... Gemeindegrenze

**Abbildung A02**  
Geschwindigkeitsplan

**Projekt**  
Lärmaktionsplanung 2018  
Verbandsgemeinde Dierdorf  
Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

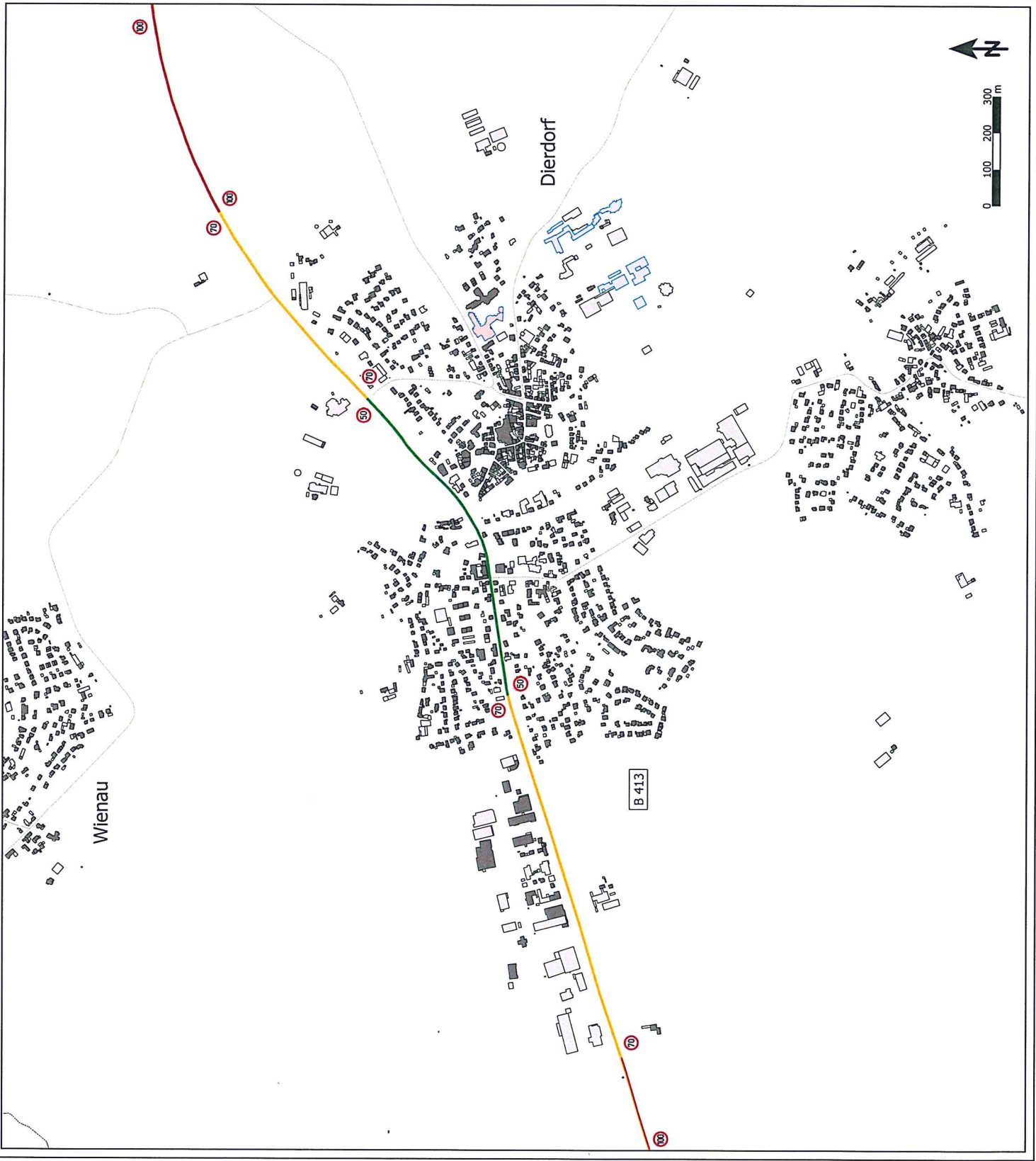
**Auftraggeber**  
Verbandsgemeinde Dierdorf  
Poststraße 5  
56269 Dierdorf











Blattgröße A1: Maßstab 1:5.000	Bearbeiter: y		
ge01_A02-505	1738	0.res	17.05.2018



**Schalltechnisches Beratungsbüro**  
Prof. Dr. Kerstin Gering & Dipl.-Ing. (FH) Sandra Schmalz-Born  
Wendelinustr. 2 - 66606 Sankt Wendel - 06851 / 939893-0  
www.gsb-gbr.de - schal@gsb-gbr.de



**Zeichenerklärung**

-  Straße
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Schule
-  Krankenhaus
-  Lärmschutzwand
-  Gemeindegrenze
-  70 dB(A)-Linie

**Lärmindex L<sub>den</sub> in 4 m Höhe über Gelände in dB(A)**



**Abbildung A03**

Isolinienkarte  
Lärmindex L<sub>den</sub>  
Berechnungshöhe: 4 m über Grund

**Projekt**

Lärmaktionsplanung 2018  
Verbandsgemeinde Dierdorf  
Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

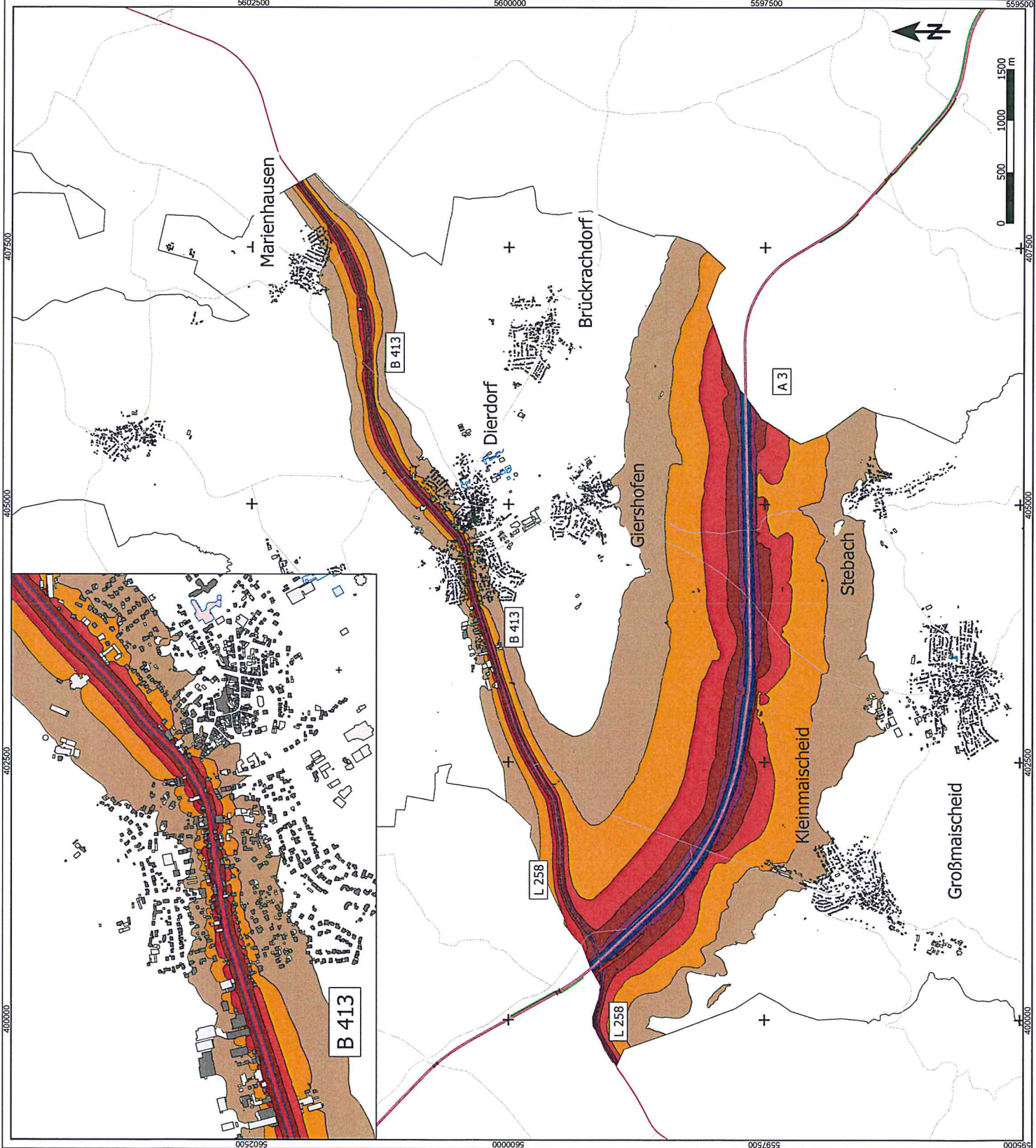
**Auftraggeber**

Verbandsgemeinde Dierdorf  
Poststraße 5  
56269 Dierdorf









Blattgröße: A1; Maßstab: 1:17.500	Bearbeiter: JF
nr01_A03.sps	1738
	Z. res
	17.05.2018



**Schalltechnisches Beratungsbüro**  
Prof. Dr. Kerstin Giering & Dipl.-Ing. (FH) Sandra Strunk-Banz  
Wendelinstraße 2 · 66506 Sankt Wendel · 06851 / 939893-0  
www.gsb-bjw.de · schall@gsb-bjw.de



**Zeichenerklärung**

-  Straße
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Schule
-  Krankenhaus
-  Lärmschutzwand
-  Gemeindegrenze
-  60 dB(A)-Linie

**Lärmindex  $L_{night}$   
in 4 m Höhe über Gelände  
in dB(A)**



**Abbildung A04**

Isolinienkarte  
Lärmindex  $L_{night}$   
Berechnungshöhe: 4 m über Grund

**Projekt**

Lärmaktionsplanung 2018  
Verbandsgemeinde Dierdorf  
Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

**Auftraggeber**

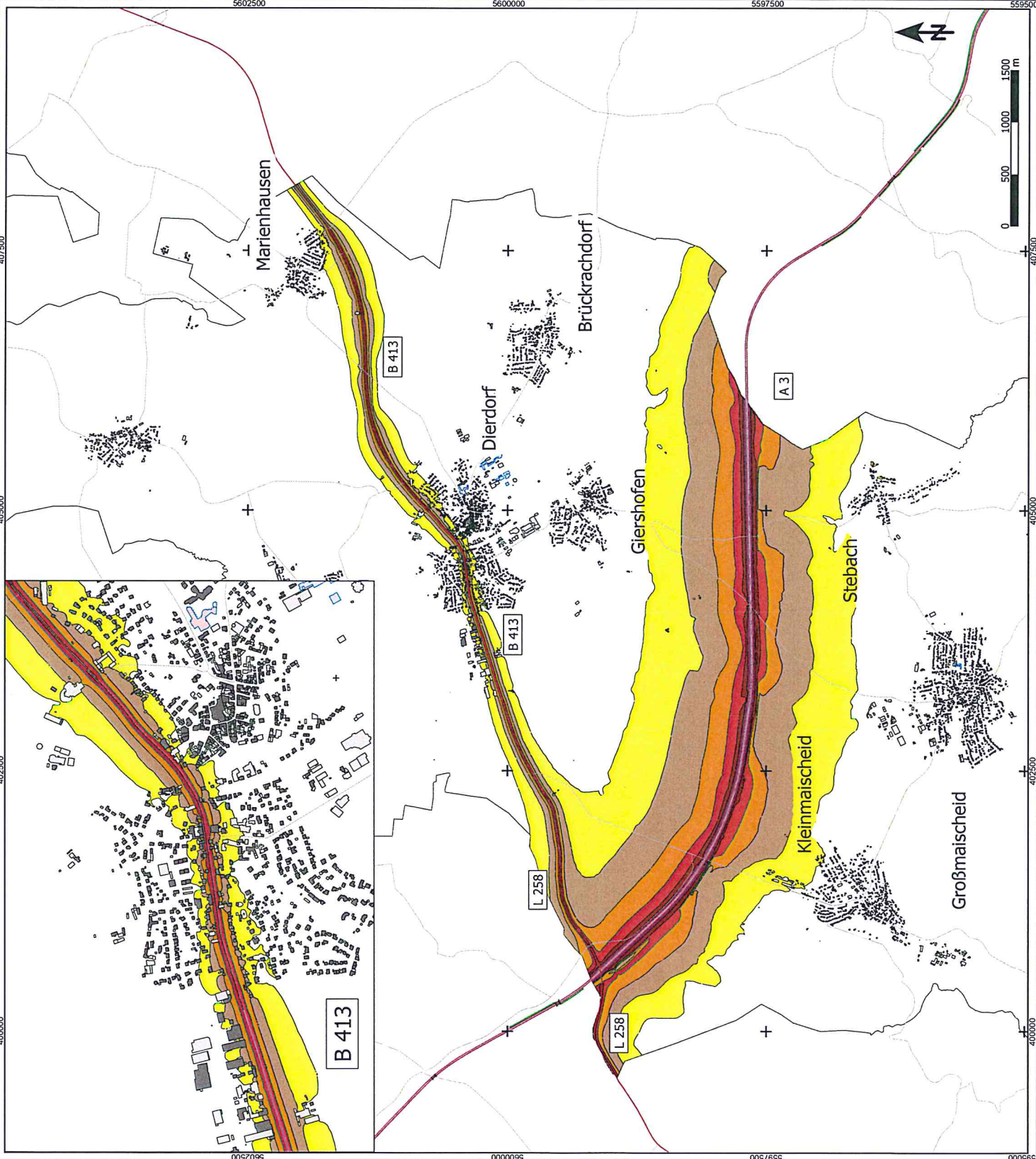
Verbandsgemeinde Dierdorf  
Poststraße 5  
56269 Dierdorf



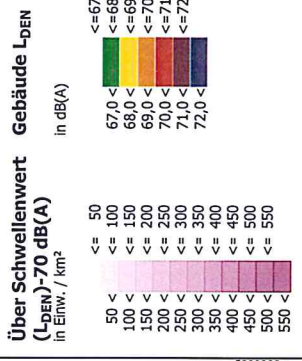
Blattgröße A1: Maßstab 1:17.500	1738	2.res	17.05.2018
AK02_A04_Sps			



**Schalltechnisches Beratungsbüro**  
Prof. Dr. Kerstin Giering & Dipl.-Ing. (FH) Sandra Strunke-Baiz  
Wendlinstraße 2 - 66606 Sankt Wendel - 06851 / 938893-0  
www.gsb-gbr.de - schall@gsb-gbr.de



- Zeichenerklärung**
- Straße
  - Hauptgebäude
  - Nebengebäude
  - Schule
  - Krankenhaus
  - Lärmschutzwand
  - Gemeindegrenze



**Abbildung A05**  
Hotspot-Analyse  
Lärmindex  $L_{DEN}$   
Schwellenwert: 70 dB(A)

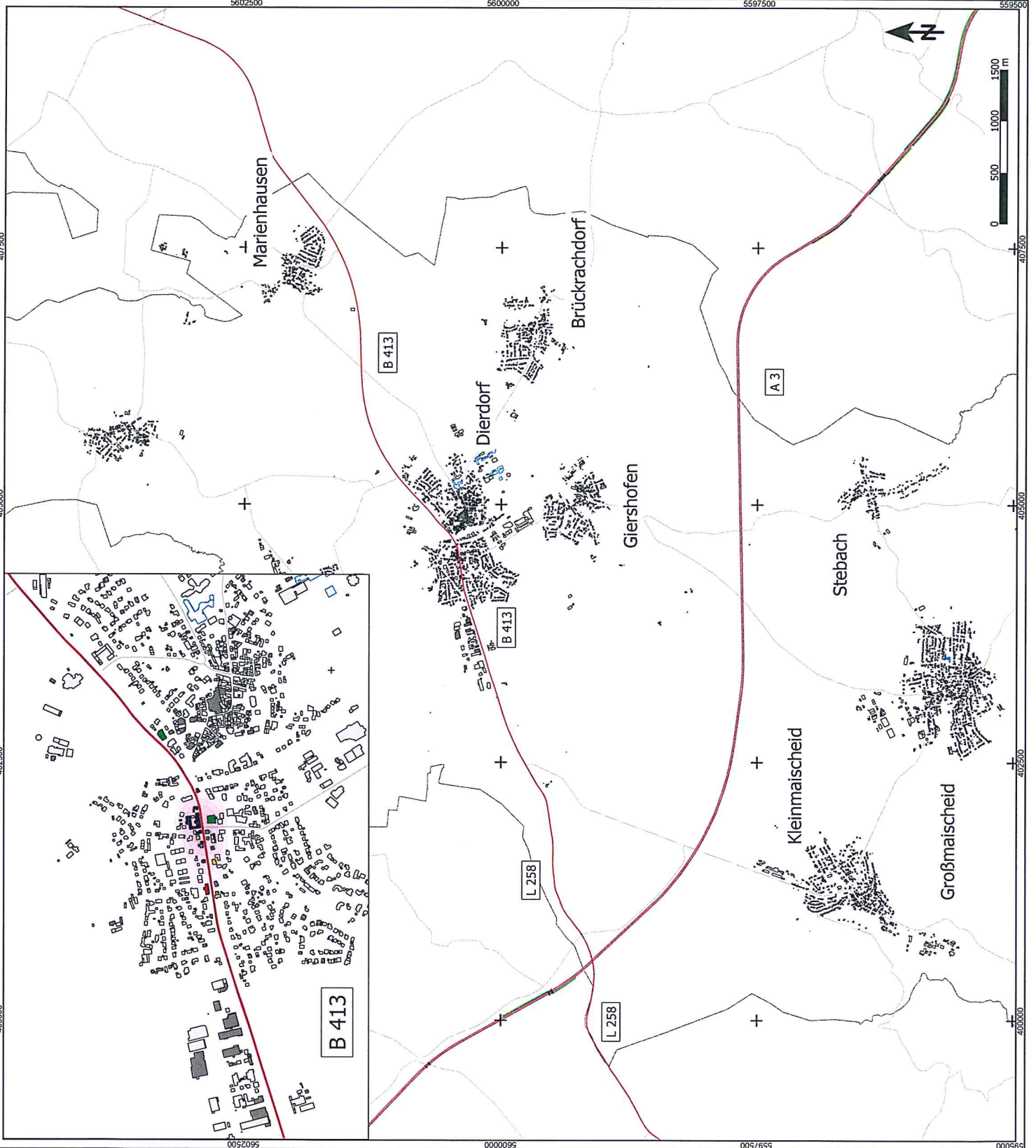
**Projekt**  
Lärmaktionsplanung 2018  
Verbandsgemeinde Dierdorf  
Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

**Auftraggeber**  
Verbandsgemeinde Dierdorf  
Poststraße 5  
56269 Dierdorf










Blattgröße A1: Hochstab 1:17.500	gg/KL_A05.sps	1738	S.res	17.05.2018
		Bearbeitet:		

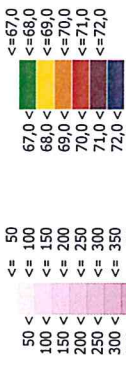
**Schalltechnisches Beratungsbiuro**  
Prof. Dr. Martin Gehrke & Dipl.-Ing. Udo Lehmann  
Wendelinstraße 2 · 56606-Sankt Wendel · 06851 / 939893-0  
www.gbb-gbr.de · schall@gbb-gbr.de



**Zeichenerklärung**

-  Straße
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Schule
-  Krankenhaus
-  Lärmschutzwand
-  Gemeindegrenze

**Über Schwellenwert Gebäude  $L_{p,EN}$**   
in dB(A)



**Abbildung A06**

Hotspot-Analyse  
Lärmindex  $L_{p,EN}$   
Schwellenwert: 65 dB(A)

**Projekt**

Lärmaktionsplanung 2018  
Verbandsgemeinde Dierdorf  
Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

**Auftraggeber**

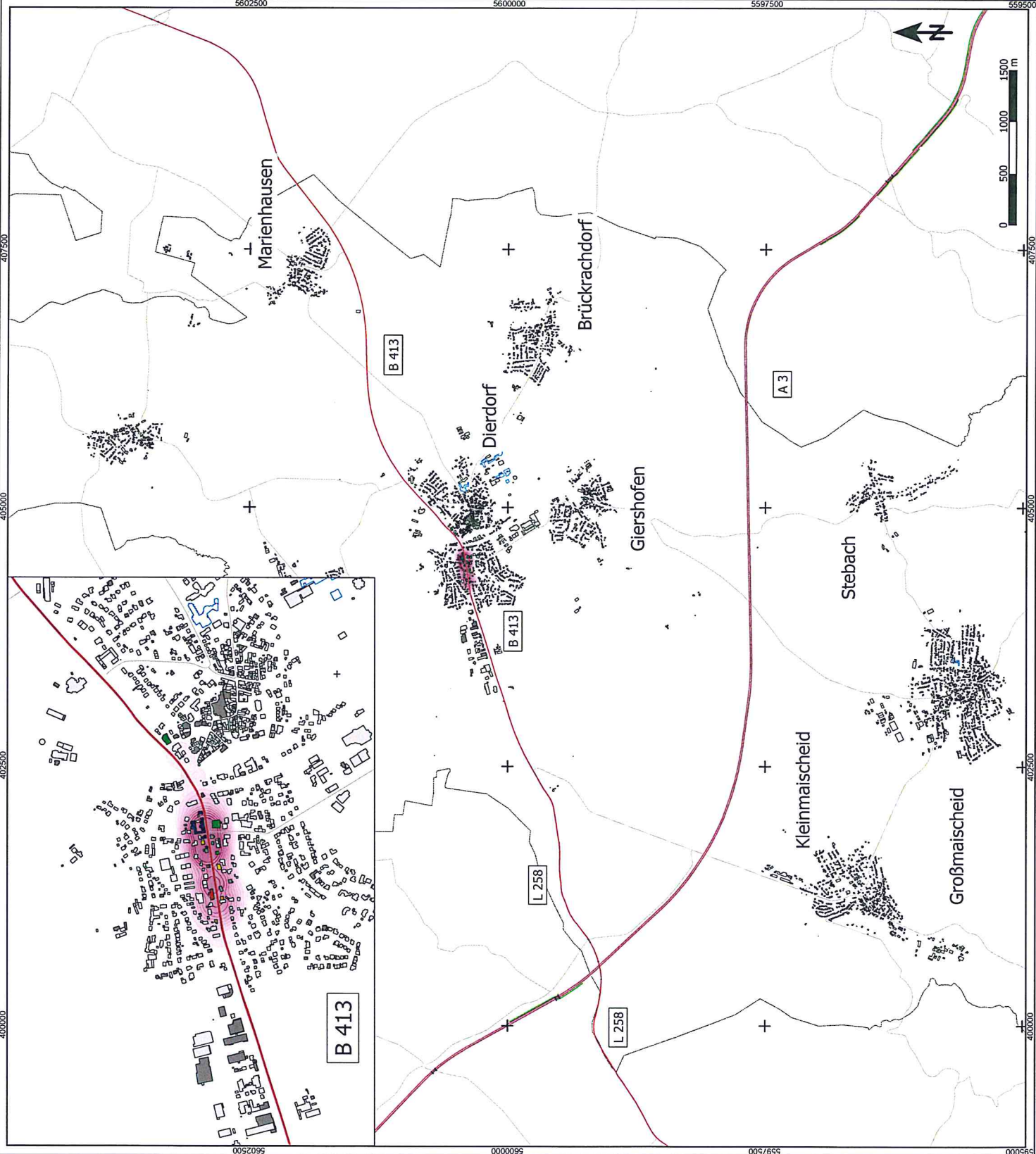
Verbandsgemeinde Dierdorf  
Poststraße 5  
56269 Dierdorf










Blaßgröße A1: Maßstab 1:17.500	Bearbeiter: y
glt02_A06.sps	1738
	5.res
	17.05.2018



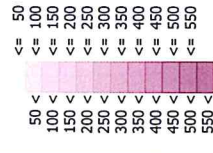
**Schalltechnisches Beratungsbüro**  
Prof. Dr. Kerstin Gering & Dipl.-Wirt.-Ing. (FH) Sandra Strunke-Banz  
Wendlinstraße 2 · 66606 Sankt Wendel · 06851 / 939893-0  
www.gsb-gbr.de · schall@gsb-gbr.de



**Zeichenerklärung**

-  Straße
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Schule
-  Krankenhaus
-  Lärmschutzwand
-  Gemeindegrenze

**Über Schwellenwert  
( $L_{Night}$ ) - 60 dB(A)  
in Einw./km<sup>2</sup>**



**Abbildung A07**

Hotspot-Analyse  
Lärmindex  $L_{Night}$   
Schwellenwert: 60 dB(A)

**Projekt**

Lärmaktionsplanung 2018  
Verbandsgemeinde Dierdorf  
Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

**Auftraggeber**

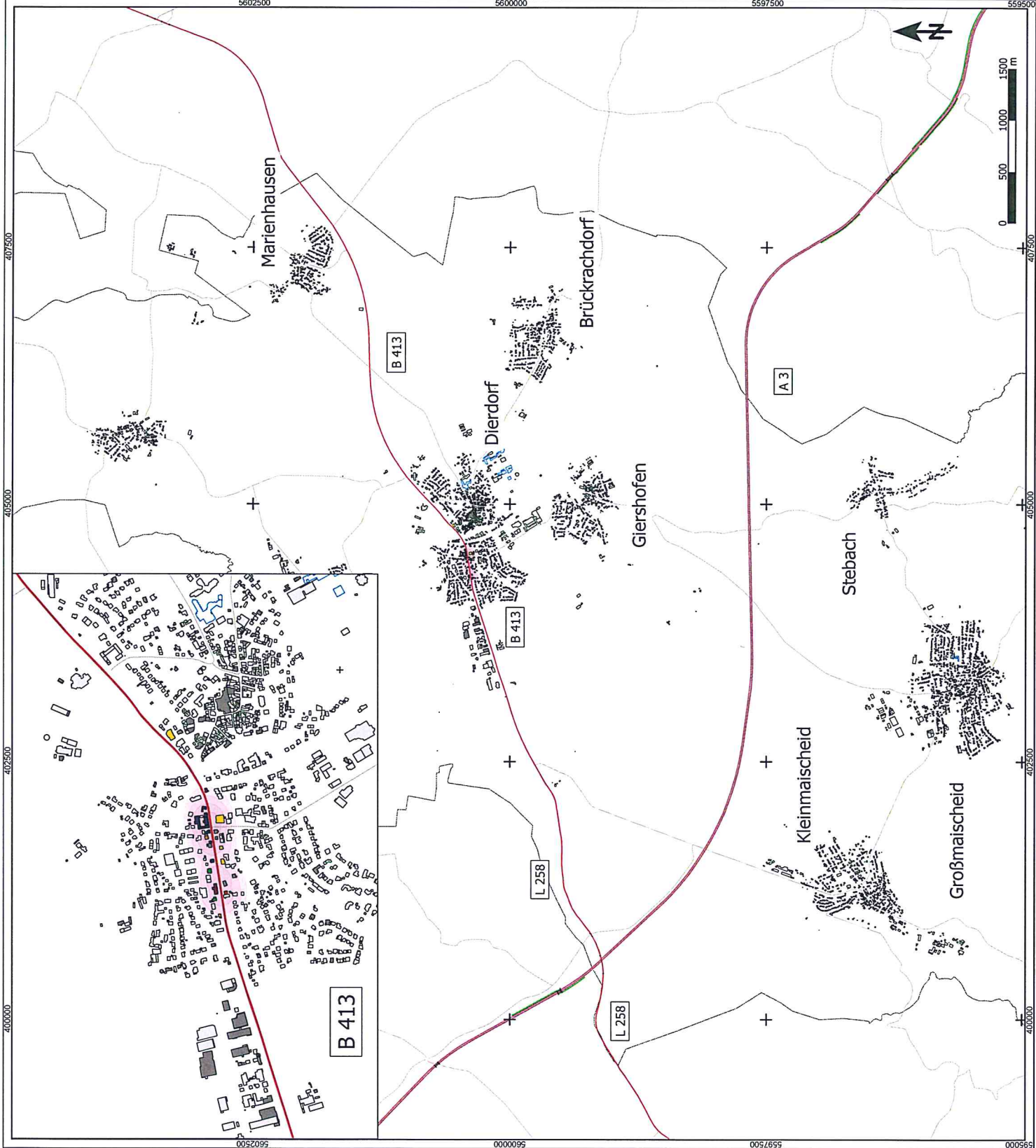
Verbandsgemeinde Dierdorf  
Poststraße 5  
56269 Dierdorf










Bildgröße A1; Maßstab 1:17.500	Bearbeiter: Jf
gk03_A07-595	1738
	5.res
	17.05.2018



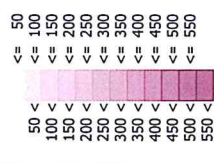
**Schalltechnisches Beratungsbüro**  
Prof. Dr. Kerstin Giesing & Dipl.-Wirt.-Ing. (FH) Sandra Strunke-Banz  
Wendalmustrabe 2 - 66606 Sankt Wendel - 06851 / 939893-0  
www.gsb-gbr.de - schall@gb-gbr.de



**Zeichenerklärung**

-  Straße
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Schule
-  Krankenhaus
-  Lärmschutzwand
-  Gemeindegrenze

**Über Schwellenwert  
( $L_{Night}$ ) - 55 dB(A)  
in Einw./km<sup>2</sup>**



**Gebäude  $L_{Night}$   
in dB(A)**



**Abbildung A08**

Hotspot-Analyse  
Lärmindex  $L_{Night}$   
Schwellenwert: 55 dB(A)

**Projekt**

Lärmaktionsplanung 2018  
Verbandsgemeinde Dierdorf  
Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

**Auftraggeber**

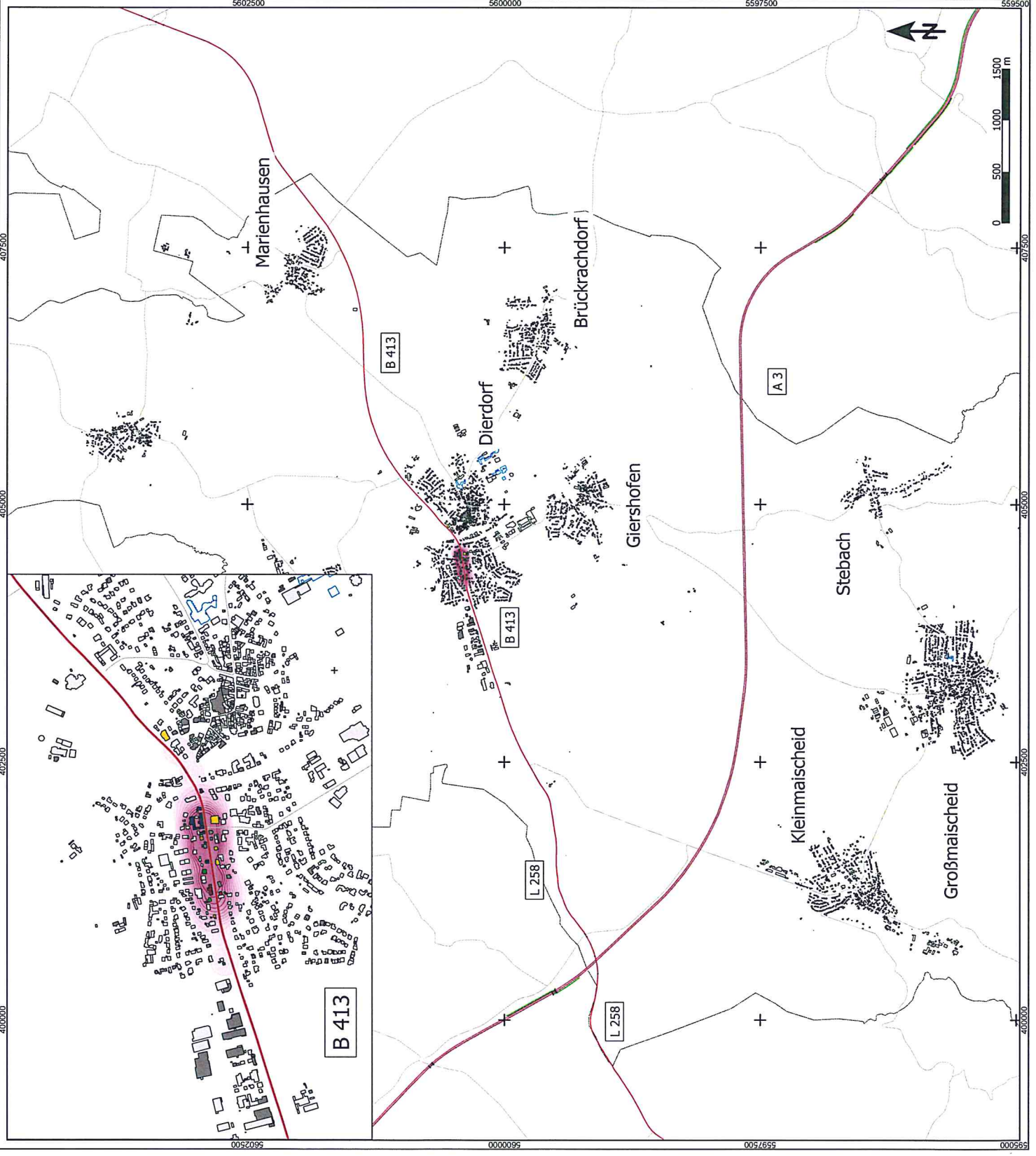
Verbandsgemeinde Dierdorf  
Poststraße 5  
56269 Dierdorf



Blattgröße: A1; Maßstab: 1:17.500	Beauftragter
pl04_A08.sps	1738
	5.res
	17.05.2018













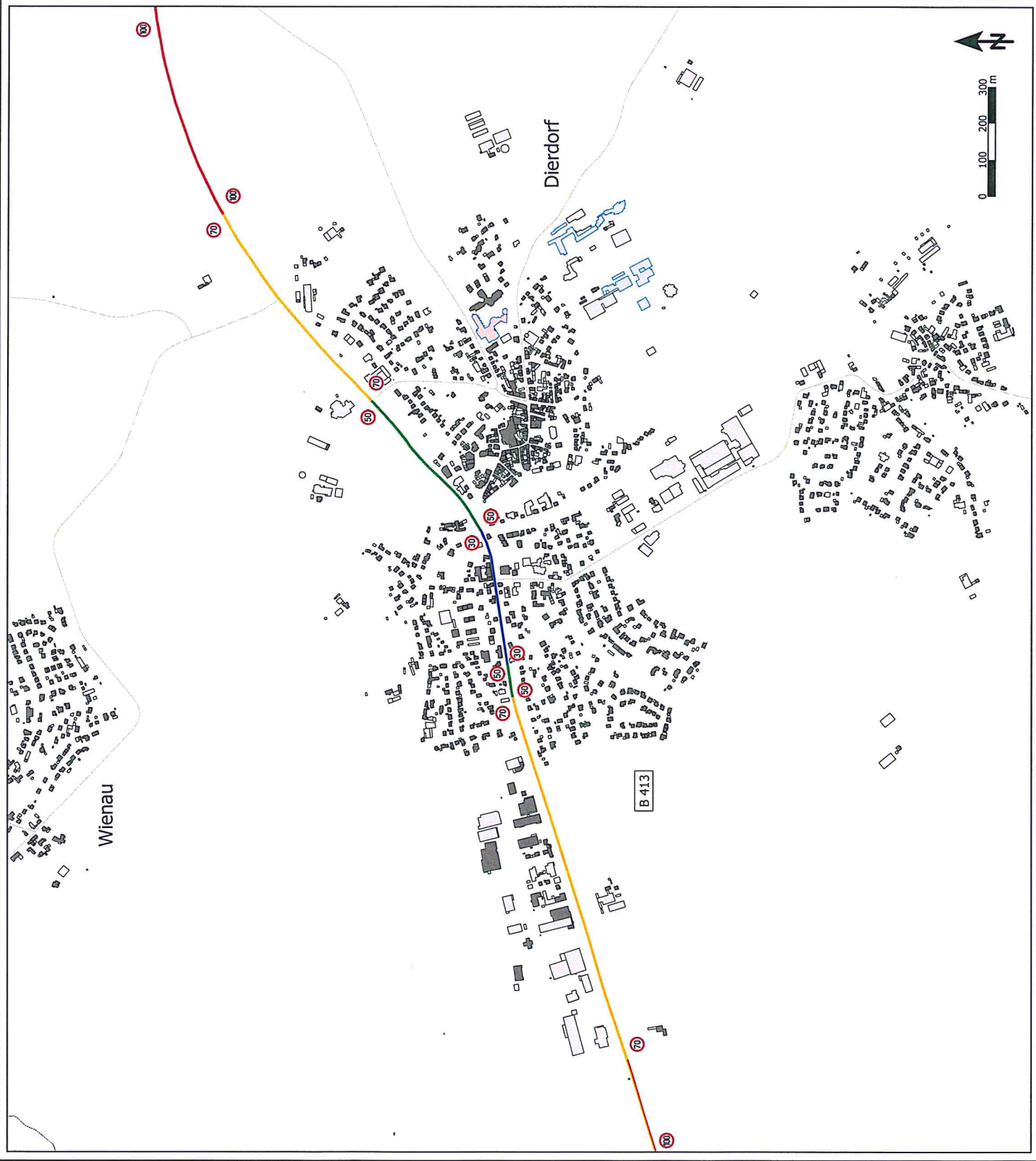
**Schalltechnisches Beratungsbüro**  
Prof. Dr. Kerstin Giering & Dipl.-Wirt.-Ing. (FH) Sandra Strunk-Banz  
Wendelinstraße 2 · 66508 Sankt Wendel · 06851 / 939893-0  
www.gsb-bj.de · schall@gb-bj.de





**Zeichenerklärung**

-  Straße
-  T30
-  T50
-  T70
-  T100
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Schule
-  Krankenhaus
-  Gemeindegrenze



**Abbildung A09**

Geschwindigkeitsplan  
Planfall mit Temporeduzierung

**Projekt**

Lärmaktionsplanung 2018  
Verbandsgemeinde Dierdorf  
Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

**Auftraggeber**

Verbandsgemeinde Dierdorf  
Poststraße 5  
56269 Dierdorf



Blattgröße A1: Maßstab 1:5.000	1728	0 res	17.05.2018
ge02_A09-995			

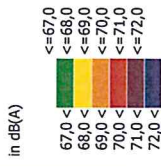


**Schalltechnisches Beratungsbüro**  
Prof. Dr. Ingrid Isenhardt, Dr. rer. oec. Sabine Storz  
Werdalustraße 2 • 66606 Sankt Vith • 06531 / 938933-0  
www.gsb-gbr.de • schallgeb-gbr.de

**Zeichenerklärung**

- Straße
- Hauptgebäude
- Nebengebäude

**Gebäude L<sub>den</sub>**



**Abbildung A10**

Isolinienkarte  
Lärmindex L<sub>den</sub>  
oben: Nullfall ohne Temporeduzierung  
unten: Planfall mit Temporeduzierung

**Projekt**

Lärmaktionsplanung 2018  
Verbandsgemeinde Dierdorf  
Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

**Auftraggeber**

Verbandsgemeinde Dierdorf  
Poststraße 5  
56269 Dierdorf

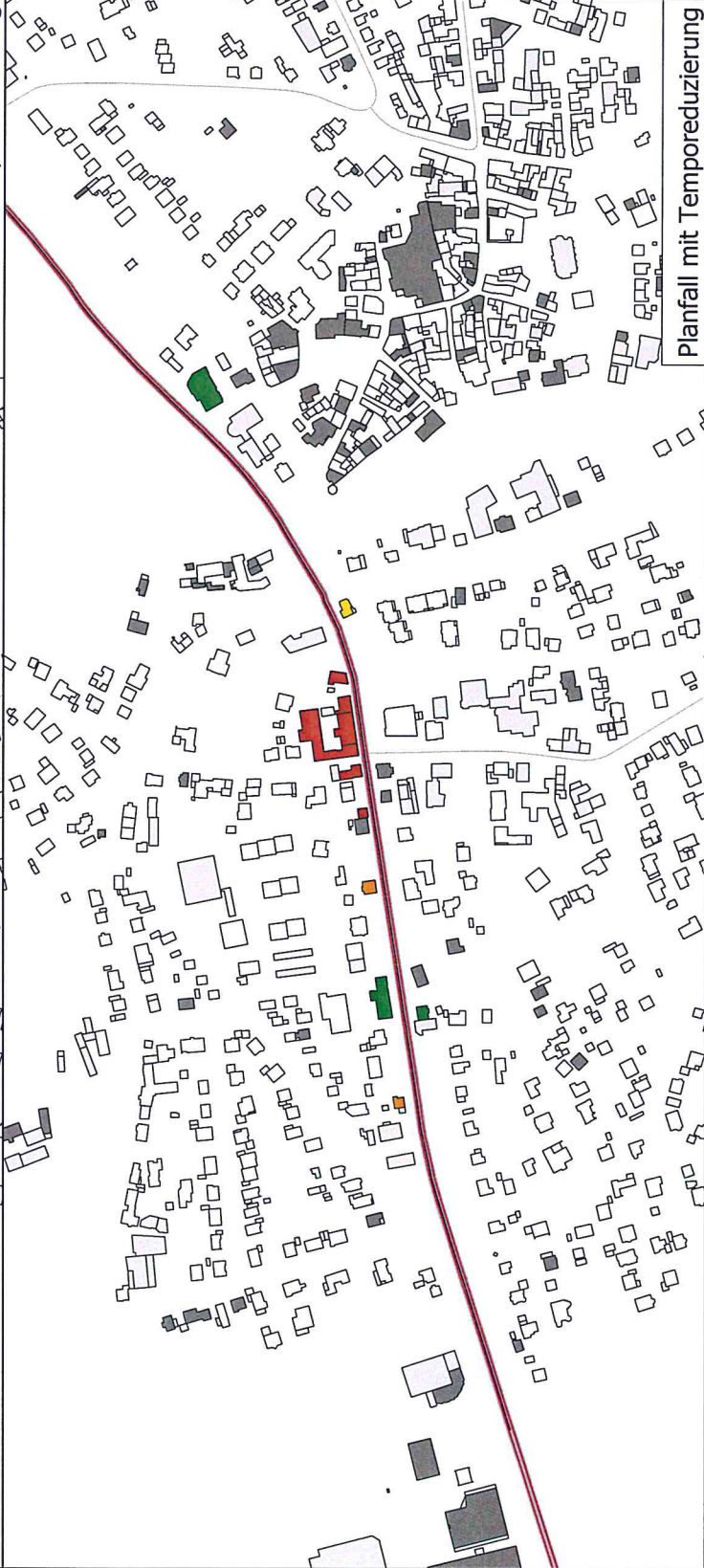
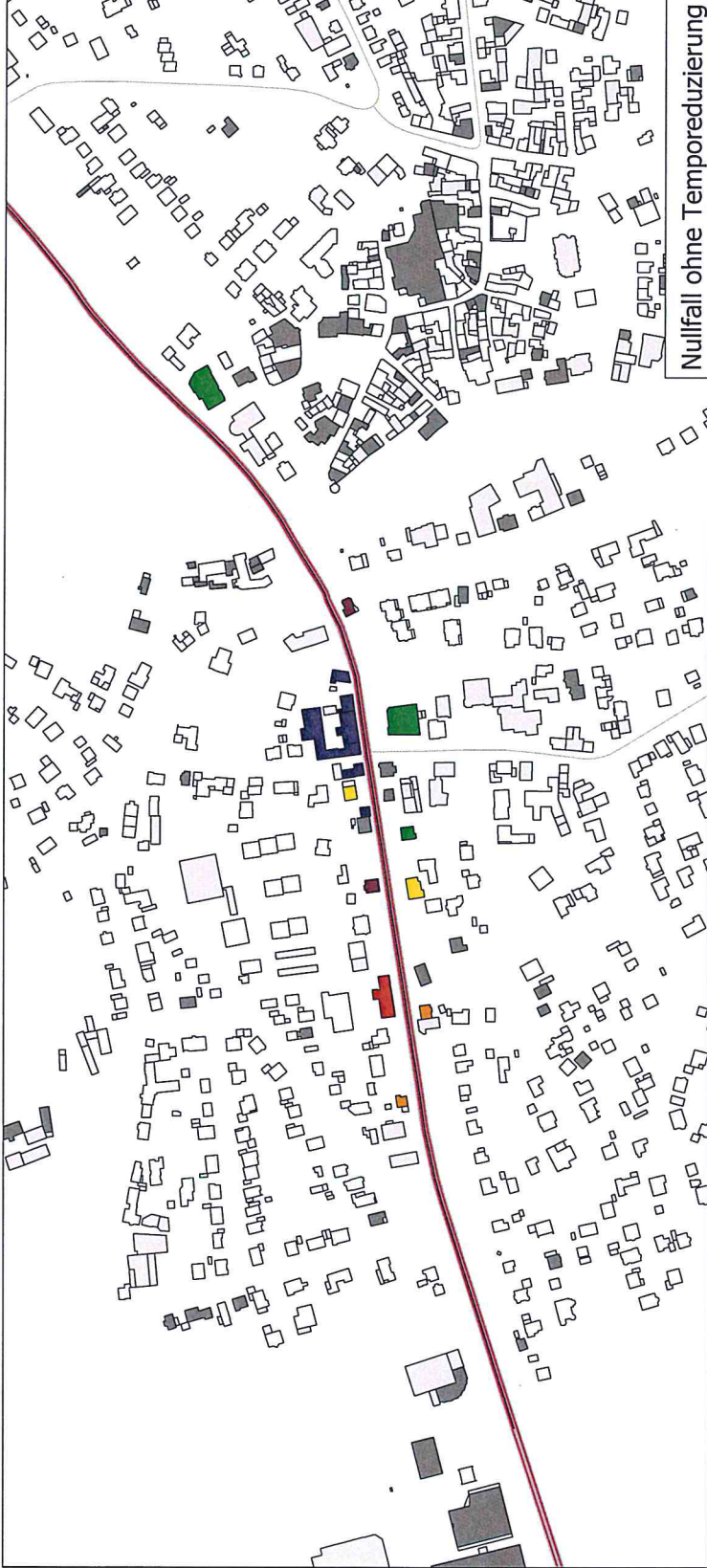


Blattgröße A1: Maßstab 1:2.000  
91405\_A10.sps

Blattgröße: 1728  
6.res  
17.05.2018



**Schalltechnisches Beratungsbüro**  
Prof. Dr. Kerstin Gering & Dipl.-Ing. (FH) Sandra Strömke-Banz  
Wendelinustrabe 2 · 66606 Sankt Wendel · 06851 / 99893-0  
www.gsb-ber.de · schall@gsb-ber.de



## Anhang B Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

<b>Nr.</b>	<b>TöB</b>	<b>Stellungnahme vom</b>
1	Landesbetrieb Mobilität Koblenz	26.02.2019
2	Kreisverwaltung (KV) Neuwied, Bauleitplanung	04.02.2019
3	Landwirtschaftskammer (LWK) RLP	09.01.2019
4	Generaldirektion kulturelles Erbe RLP, Landesarchäologie	07.01.2019
5	Generaldirektion kulturelles Erbe RLP, Außenstelle Koblenz	15.01.2019
6	Landesamt für Geologie und Bergbau, Geologischer Dienst	25.02.2019
7	Deutscher Wetterdienst, Abt. Finanzen u. Service	18.01.2019
8	Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung RLP	21.01.2019
9	Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Regionalstelle Gewerbeaufsicht	07.01.2019
10	Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Zentrale, Ref. Lärmkartierung	01.02.2019
11	Eisenbahn-Bundesamt (EBA), Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken	15.01.2019
12	Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS)	30.01.2019
13	Westnetz GmbH	09.01.2019
14	VG Puderbach, FB 3	02.01.2019
15	Stadtverwaltung (SV) Bendorf	07.01.2019
16	Deutsche Telekom	27.03.2019

Tabelle B01 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Nr.	TöB	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag						
1	Landesbetrieb Mobilität Koblenz	<p>Schreiben vom 26.02.2019: Verweis auf informativen Charakter der durch die Lärmaktionsplanung erarbeiteten Feststellungen und Vorschläge, verbunden mit dem Verweis auf das Anwenden geltender nationaler Gesetze und Richtlinien.</p> <p>Zum Entwurf des Lärmaktionsplanes wird im Einzelnen wie folgt Stellung genommen:</p> <p><b>Zu 2.9.1</b></p> <p>Hinsichtlich des Einbaus von lärmindernden Fahrbahndecken zur Lärmduzierung ist Folgendes auszuführen:</p> <p>Die lärmtechnischen Eigenschaften von Fahrbahndecken sind gemäß der 16. BImSchV bei der Berechnung der Emissionspegel von Straßen zu berücksichtigen. Die Berechnungsgrundsätze sind in Nr. „4.4.1.1.3 Straßenoberfläche“ der RLS-90 festgelegt (Korrekturwert <math>D_{str}</math>). Tabelle 4 der RLS-90 wurde im Laufe der Jahre durch verschiedene Rundschreiben des BMVI wie folgt ergänzt bzw. aktualisiert:</p> <table border="1" data-bbox="1182 1137 1353 1854"> <tr> <td>-Beton nach ZTV Beton-StB 01 mit Waschbetonoberfläche</td> <td>-2 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>-Asphaltbetone ::; 0/11 und Splittmastixasphalte 0/8 und 0/11 (ohne Abspaltung)</td> <td>-2 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>Lärmarmer Gussasphalt</td> <td>-2 dB(A)</td> </tr> </table>	-Beton nach ZTV Beton-StB 01 mit Waschbetonoberfläche	-2 dB(A)	-Asphaltbetone ::; 0/11 und Splittmastixasphalte 0/8 und 0/11 (ohne Abspaltung)	-2 dB(A)	Lärmarmer Gussasphalt	-2 dB(A)	<p>‘Im Hinblick auf Maßnahmen in einem Lärmaktionsplan kommen zwei Regelungsbereiche von vornherein nicht als Orientierung in Betracht. Die eine Gruppe betrifft Verwaltungsvorschriften, welche “Sanierungen” zum Gegenstand haben. Das sind also VLärmSchR 97 und die Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007. Die Entwicklung eines Lärmaktionsplanes ist im rechtlichen Sinne nicht auf eine Sanierung ausgerichtet.’ (Rechtsgutachten RIBVerwG)</p> <p>Der Einbau von lärmindernden Fahrbahndecken zur Lärmduzierung wird im LAP allg. erörtert, es erfolgt keine Benennung eines Maßnahmenbereichs.</p>	<p><b>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</b></p>
-Beton nach ZTV Beton-StB 01 mit Waschbetonoberfläche	-2 dB(A)									
-Asphaltbetone ::; 0/11 und Splittmastixasphalte 0/8 und 0/11 (ohne Abspaltung)	-2 dB(A)									
Lärmarmer Gussasphalt	-2 dB(A)									

Nr.	TöB	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvor-schlag
		<p>-Offenporige Asphaltdeckschichten (OPA) 0/11 -4 dB(A) -Offenporige Asphaltdeckschichten (OPA) 0/8 -5 dB(A)</p> <p>Anmerkung: Die Einsatzbedingungen für offenporigen Asphaltdeckschichten (OPA) hat der Bund als Straßenbaulastträger sehr eng gefasst.</p> <p>Voraussetzung für den Einbau von offenporigen Asphaltdeckschichten (OPA) ist jedoch grundsätzlich die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte (z.B. die der Lärmsanierung) und dass keine anderen technisch besser geeigneten Lärmschutzmaßnahmen in Frage kommen.</p> <p>Die angegebenen Korrekturwerte gelten für Außerortsstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit &gt; 60 km/h.</p> <p>Die entsprechenden Vorgaben finden sich auch in der „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen - VBUS“ (Punkt 3.5.3, Tabelle 3) wieder.</p> <p>Da, wie bereits oben erwähnt, nach den RLS-90 und der VBUS lärmmindernde Straßenbeläge erst ab einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit größer 60 km/h in Ansatz gebracht werden können, ist innerorts der Einbau derartiger Straßenbeläge als Lärminderungsmaßnahme nicht geeignet.</p> <p>Beispielsweise beträgt der Korrekturwert <math>D_{S_{100}}</math> für einen lärmarmen Asphaltbeton im Bereich von Außerortsstraßen (bei <math>v &gt; 60 \text{ km/h}</math>) -2,0 dB(A), innerorts jedoch nur 0 dB(A).</p> <p>Gemäß VBUS (Punkt 3.5.3, Tabelle 3 *) bzw. RLS-90 können für lärmmindernde Straßenoberflächen, bei denen aufgrund neuer bautechnischer Entwicklungen eine dauerhafte Lärminderung nachgewiesen ist, auch</p>	<p>Der Einsatz von OPA ist auf dem entsprechenden Straßenabschnitt nicht vorgesehen.</p> <p>Derzeit laufen Forschungsvorhaben zu entsprechenden lärmarmen Belägen. In verschiedenen Gemeinden werden auf Strecken mit einer zulässigen Geschwindigkeit &lt;60km/h lärmarme Asphalte eingebaut.</p> <p>Aktuelle Erkenntnisse dazu wurden vom Umweltbundesamt veröffentlicht (Lärmindernde Fahrbahnbeläge – Ein Überblick über den Stand der Technik, aktualisierte Überarbeitung 2014). Es ist richtig, dass derzeit die Dauerhaftigkeit der Lärminderung noch nicht nachgewiesen werden kann. Da auf den untersuchten Straßenabschnitten neben einer straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme keine weitere bautechnische Maßnahme möglich ist, verbleibt als langfristige Strategie nur auf den fortschreitenden Erkenntnisstand zu verweisen. Bei einer Fortschreibung des LAP wird geprüft, ob sich hier ein neuer Stand der Technik ergibt und eine Konkretisierung möglich ist.</p> <p>Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-</p>	

Nr.	TöB	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag
		<p>andere Korrekturwerte <math>D_{S_{10}}</math> berücksichtigt werden.</p> <p>Für alle in den letzten Jahren entwickelten lärmindernden Fahrbahnbelägen für Geschwindigkeitsbereiche innerorts (i. d. Regel 50 km/h) wurde bisher kein Korrekturwert festgesetzt oder noch keine dauerhafte Lärmmin-derung nachgewiesen.</p> <p>Dies trifft auch auf alle im LAP beispielhaft genannten Fahrbahnbeläge zu. Der Vollständigkeit halber ist anzumerken, dass es sich bei dem Fahrbahnbelag DSV+H um einen Reparaturbelag in Regelbauweise handelt.</p> <p>Grundsätzlich kann gesagt werden, dass durch die Erneuerung einer Fahrbahnbedecke eine Verbesserung der Lärmsituation erzielt werden kann. Einen diesbezüglichen rechnerischen Ansatz sehen weder die RLS-90 noch die VBUS vor.</p> <p><b>Anmerkung S. 12, FN 22</b></p> <p>Hier wird auf die Tabelle 3, Umwelt-Bundesamt, „Lärmindernde Fahrbahnbeläge“ verwiesen. Aus dieser Tabelle geht hervor, dass auch bei Einsatz eines lärmarmen Asphaltbetons (AC 8) in Regelbauweise bei Geschwindigkeiten von 50 km/h Pegelminderungen in ähnlicher Größenordnung wie bei einem LOA 5D erreicht werden können.</p> <p>Wie für den LOA 5D wird auch für den Asphaltbeton in der Tabelle 3 darauf hingewiesen, dass über die akustische Dauerhaftigkeit beim Einsatz im Innerortsbereich keine Angaben gemacht werden können.</p> <p>Daher kann, wie oben bereits ausgeführt, in den schalltechnischen Berechnungen keine Pegelminderungen in Ansatz gebracht werden.</p> <p>Ein Hinweis auf mögliche Pegelminderungen kann im LAP aufgenommen werden.</p>	<p>Württemberg gibt in dem Schreiben vom 17.07.2015 folgende Handlungsempfehlungen für den Einsatz von lärmindernden Asphalt-schichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• (3) Die zwischenzeitlich vorliegenden Erfahrungen mit den seit 2007 erfolgreich durchgeführten Erprobungsstrecken zeigen nun, dass der SMA LA und der AC D LOA auch innerorts Minderungen von im Mittel 3,0 dB(A) bei Geschwindigkeiten ab 30 km/h bis 50 km/h erreichen.</li> <li>• (4) Diese Erkenntnisse haben dazu geführt, dass der SMA LA und der AC D LOA in das Regelwerk der 2. Kategorie „Empfehlungen für die Planung und Ausführung von lärmtechnisch optimierten Asphalt-schichten aus AC D LOA und SMA LA (E LA D) Ausgabe 2014 aufgenommen wurden. Die E LA D ist innerhalb der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswegen (FGSV) abgestimmt und wird von dieser als Stand der Technik zur Anwendung empfohlen.</li> <li>• (5) Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur legt daher fest, dass für Lärmsanierungsmaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen für die Lärmberechnung bei der Planung und Ausführung von lärmtechnisch optimierten Asphalt-schichten aus AC D LOA und SMA LA eine Lärm-minderung von im Mittel 3,0 dB(A) bei Geschwindigkeiten ab 30 km/h bis 50 km/h angesetzt werden kann. Voraussetzung hierfür ist die Berücksichtigung der in dieser Handlungsempfehlung vorgegebenen Anwendungs- und Bautechnikgrundsätze.</li> <li>• (6) Des Weiteren wird durch das MVI festgelegt, dass für Lärmsanierungsmaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen für die Lärmberechnung bei der Planung und Ausführung</li> </ul>	

Nr.	TöB	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag
		<p><b>Anmerkung S. 12, FN 24</b></p> <p>In den dort ausgesprochenen Handlungsempfehlungen ist u.a. festgelegt worden, dass im Falle von Lärmsanierungsmaßnahmen an B- und L-Strassen für die Lärmberechnungen bei der Planung und Ausführung von lärmtechnisch opt. Asphaltdecken aus ACDLOA und SMA LA eine Lärminderung von im Mittel 3,0 dB bei Geschwindigkeiten ab 30 bis 50 km/h angesetzt werden kann. D.h., dass die Beurteilungspegel an den Wohngebäude deutlich niedriger ausfallen, als bei korrekter Anwendung der RLS-90. Somit werden an deutlich weniger Gebäuden die Auslösewerte der Lärmsanierung überschritten und somit auch die Anzahl der Gebäude, für die pass. LS-Maßnahmen in Betracht kämen, reduziert. Ob diese Vorgehensweise auch einer gerichtlichen Prüfung standhalten würde, ist zu bezweifeln.</p>	<p>von Asphaltdecken aus AC 8 und SMA 8 eine Lärminderung von im Mittel 2,0 dB(A) bei Geschwindigkeiten ab 30 km/h bis 50 km/h angesetzt werden kann. Voraussetzung hierfür ist ebenfalls die Berücksichtigung der in dieser Handlungsempfehlung vorgegebenen Anwendungs- und Bautechnikgrundsätze.'</p> <p>Auch der 'Leitfaden lärmtechnisch optimierte Asphalttschichten in Berlin- 2018' gibt in der Tabelle 1 ernsthafte Hinweise darauf, dass durch aus ein Lärminderungspotential von -3 bis -5 dB(A) auf Innerortsstraßen bei Prognoseberechnungen angesetzt werden können.</p> <p>Auch der Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung des Ministeriums für Verkehr, Baden-Württemberg (29.10.2018, Aktenz.: 4-8826.15/75), verweist auf die angesprochenen Handlungsempfehlungen.</p> <p>Mit dem LBM sollte eine Abstimmung über konkret vorgesehene Lärmsanierungsmaßnahmen erfolgen; die Anmerkung hätte nur eine praktische Bedeutung, wenn sowohl der Einbau lärmindernder Deckschichten als auch die Lärmsanierung nahezu zeitgleich erfolgen würden. Davon ist nicht auszugehen. Der Einbau lärmindernder Deckschichten wurde für keinen Maßnahmenbereich konkret vorgeschlagen.</p>	

Nr.	TöB	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag
		<p><b>Seite 12, Abs. 5</b> Hinsichtlich der Förderung von passiven Lärmschutzmaßnahmen bedarf es einer Richtigstellung. Die erneute Überprüfung der Lärmsituation bezog sich ausschließlich auf die Dimensionierung der seinerzeit abgewinkelten Lärmschutzmaßnahmen. Für Gebäude, die keinen ausreichenden Lärmschutz haben, ist bei Erfüllung der weiteren Voraussetzungen, grundsätzlich eine Förderung von Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung weiterhin möglich.</p> <p><b>Zu 2.9.2.</b> <b>S. 13, Abs. 2</b> Im Lärmaktionsplan wird ausgeführt, dass zur langfristigen Einhaltung eines Geschwindigkeitsniveaus von 30 km/h flankierenden Maßnahmen im Straßenraum, wie die Reduzierung von Straßenbreiten und Einbau von Fahrbahnteilern, erforderlich sind. Die Entscheidung über bauliche Maßnahmen im Zuge der B 413 sowie deren Umsetzung liegt im Zuständigkeitsbereich des Straßenbaulastträgers Bund.</p> <p><b>S. 13, Abs. 3</b> Die Aussage, dass mit der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h auf 30 km/h eine Verkehrsverstärkung einhergeht, hat keine Allgemeingültigkeit. Dies ist grundsätzlich abhängig von den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten (Verkehrsaufkommen, Länge des Streckenabschnittes, Fahrbahnbreiten, Einmündungen, parkende Fahrzeuge am Straßenrand usw.). Wir weisen darauf hin, dass sich die Anordnung einer Geschwindigkeitsbe-</p>	<p>Der LBM wird aufgefordert zu überprüfen, ob es Gebäude gibt, die keinen ausreichenden Lärmschutz haben. Für diese sollte Lärmschutzmaßnahmen abgewickelt werden.</p> <p>Bei der Umsetzung von 30 km/h sollte der LBM prüfen, ob die Reduzierung von Straßenbreiten und der Einbau von Fahrbahnteilern erforderlich bzw. möglich sind.</p> <p>Der Satz lautet: 'Die i. Allg. mit einer Verringerung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h einhergehende Verkehrsverstärkung...' und drückt damit keine Allgemeingültigkeit aus.</p> <p>Mit dem LBM sollte eine Abstimmung über konkret vorgesehene Lärm-</p>	<p><b>LBM auffordern, zu überprüfen, ob es Gebäude gibt, die keinen ausreichenden Lärmschutz haben.</b></p> <p><b>Prüfauftrag an LBM bei Umsetzung von 30 km/h</b></p> <p><b>LBM auffordern,</b></p>



Nr.	TöB	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag
		<p>schränkung auf 30km/h unmittelbare auf noch nicht durchgeführte Lärmsanierungsmaßnahmen (ggf. Wegfall der Förderfähigkeit, geringere Dimensionierung der passiven Lärmschutzmaßnahmen) auswirkt.</p> <p><b>Zu 2.9.3</b> <b>Abs. 1</b> Straßenunterhaltung und -instandsetzung obliegen grundsätzlich dem Straßenbausträger. Festlegungen wie der Einbau von lärmindernden Fahrbahnbelägen im Zuge von Bundes-, Landes und Kreisstraßen in Lärmaktionsplänen kommen daher nicht in Betracht.</p> <p><b>Abs.2</b> In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass zwischenzeitlich die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften aus der StVO (1. Verordnung zur Änderung der StVO vom 30.11.2016) und VwVStVO (vom 22. Mai 2017) für die Anordnung von „Tempo 30“ aus Verkehrssicherheitsgründen auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) im Bereich schutzbedürftiger Einrichtungen (wie z.B. Kindergärten, Schulen und Altenheimen) vorliegen.</p> <p><b>Zu 2.9.4</b> <b>S. 14, Abs. 1</b> Betreffend die Formulierung „im Rahmen ihrer Zuständigkeit“ gehen wir davon aus, dass sich die genannten Grundsätze und Zielvorstellungen aus-</p>	<p>sanierungsmaßnahmen erfolgen; bei Vorliegen kurzfristig vorgesehener Lärmsanierung (2019/20) sollte eine Rückstellung des Antrags auf eine Geschwindigkeitsbeschränkung erfolgen.</p> <p>Da erfahrungsgemäß nur ein kleiner Teil der Anspruchsberechtigten die Maßnahme in Anspruch nimmt und Mieter generell nicht anspruchsberechtigt sind, trägt eine solche Maßnahme nicht zu einer allgemeinen Lärmentlastung bei.</p> <p>Auf Straßen in der Baulast der Gemeinde kann ein Einbau erfolgen.</p>	<p><b>zu überprüfen, ob es Gebäude gibt, die keinen ausreichenden Lärmschutz haben.</b></p> <p><b>Nicht erforderlich</b></p> <p><b>Nicht erforderlich</b></p>

Nr.	TöB	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag
		<p>schließlich auf Straßen in der Straßenbaulast der Gemeinden beziehen. Jedenfalls besteht bezüglich der Bundesfern-, Landes- und Kreisstraßen für die Festlegung derartiger Grundsätze und Zielvorstellungen im Lärmaktionsplan kein Raum.</p> <p><b>Zu 2.10</b> Angeht die Ausführungen im Lärmaktionsplan gehen wir davon aus, dass im aktuellen Lärmaktionsplan eine Festsetzung ruhiger Gebiete nicht beabsichtigt ist.</p> <p>Hinsichtlich der Festlegung von ruhigen Gebieten ist Folgendes anzumerken: Der § 47d Abs. 2 BImSchG verweist auf die „Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“. Dort ist in Artikel 3 (Begriffbestimmungen) „ein ruhiges Gebiet auf dem Land“ als Gebiet definiert, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbelärm ausgesetzt ist.</p> <p>Gemäß den LAI-Hinweisen vom 9. März 2017 ist ein Anhaltspunkt für eine Festlegung ruhiger Gebiete auf dem Land zumindest dann gegeben, wenn Pegelwerte von <math>L_{den} = 40</math> dB(A) nicht überschritten werden.</p> <p>Daher sind für die Auswahl ruhiger Gebiete auch Straßen, die nicht zu den Hauptverkehrsstraßen zählen, mit zu berücksichtigen und ggfls. bei den Berechnungen z.B. in der Lärmkartierung mit einzubeziehen. Der Schienenverkehrslärm müsste in diesem Zusammenhang ebenfalls Berücksichtigung finden.</p> <p>Darüber hinaus müssen Lärmaktionspläne gemäß Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG Angaben über die Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms enthalten. Fehlen derartige Angaben hat das zur Folge, dass u.a. auf den, an dem Gebiet vorbeiführenden bzw. das Gebiet durchquerenden Straßen keine weitere Zunahme des Verkehrs erfol-</p>	<p>Rahmen ihrer Zuständigkeit bei Bedarf einen entsprechenden Antrag bei der Straßenverkehrsbehörde stellen und um Sanierung bitten.</p> <p>Ruhige Gebiete werden im LAP nicht festgesetzt.</p> <p>Laut Aussagen des Landesamtes für Umwelt (Herr Dickob, 31.08.2018) ist eine Zustimmung der Straßenverkehrsbehörde hinsichtlich der Ausweisung von ruhigen Gebieten nicht erforderlich, lediglich wünschenswert. Auch die Broschüre 'Ruhige Gebiete. Eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung' des Umwelt-Bundesamtes vom November 2018 verweist auf die noch nicht geklärte Rechtslage bei der Festsetzung ruhiger Gebiete.</p>	<p><b>Nicht erforderlich</b></p>

Nr.	TöB	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag
2	KV Neuwied, Bauleitplanung	<p>gen darf. Damit wird in die Verkehrsfunktion der Straßen und damit in die Belange des Straßenbaulastträgers eingegriffen und dieser in seiner Planungshoheit in unzulässiger Form eingeschränkt.</p> <p>Falls Sie zu einem späteren Zeitpunkt die Ausweisung ruhiger Gebiete anstreben, sind die Gebiete unter Berücksichtigung der Lärmbelastung in ihrer Lage zunächst eindeutig zu konkretisieren, die vorhandene und zu erwartende Lärmbeeinträchtigung auch unabhängig von den Hauptverkehrsstraßen zu ermitteln und die Maßnahmen zum Schutz der ruhigen Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu benennen.</p> <p>Gemäß den LAI-Hinweisen kann unter Umständen auch eine Erhöhung des Geräuschpegels zugelassen werden, was jedoch ebenfalls im Lärmaktionsplan festzuschreiben ist.</p> <p>Die Festsetzung ruhiger Gebiete und die ggfs. vorgesehenen Schutzmaßnahmen bzw. zugelassene Ausnahmeregelungen bitten wir mit uns abzustimmen.</p>		
		<p>Es sind beide im LAP betrachteten Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkung und Einbau lärmmindernder Asphalte) umzusetzen</p> <p>Den Erfordernissen des Landesentwicklungsplans (LEP IV) und des Regionalen Raumordnungsplans (RROP 2017) ist Rechnung zu tragen.</p>	<p>Aus Kostengründen ist der Einbau lärmmindernder Asphalte erst umsetzbar, wenn Deckenerneuerungen geplant werden. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind vergleichsweise kostengünstiger und rascher umsetzbar. Grundsätzlich spricht sich der LAP für die Umsetzung der beiden Maßnahmen aus. Dabei muss berücksichtigt werden, dass sich die lärmmindernde Wirkung von lärmminderndem Asphalt bei geringeren Geschwindigkeiten vermindert.</p> <p>Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen. Viele Zielstellungen des LEP und RROP decken sich mit den Zielsetzungen der Lärmaktionsplanung.</p> <p>Die Hinweise werden bei der Fortschreibung des LAP auch weiterhin berücksichtigt.</p>	<p><b>Nicht erforderlich</b></p> <p><b>Nicht erforderlich</b></p>

Nr.	TöB	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag
		<p>Es werden weitere kommunale Maßnahmen aufgeführt, um die verkehrsbedingte Emissionen zu senken.</p> <p>Bei allen Planungen der VG ist auch der Umweltverbund, Radverkehr und Fußverkehr mit einzubeziehen. Neue Gewerbe-, Industrie- und Sondergebiete müssen ortsdurchfahrtenfrei erreichbar sein. Neue gemischte Bauflächen sollten vermieden werden.</p>	<p>Die Vorschläge werden zur Kenntnis genommen und bei der Fortschreitung des LAP auch weiterhin berücksichtigt.</p> <p>Dier Vorschläge werden aus schalltechnischer Sicht befürwortet.</p>	<p><b>Nicht erforderlich</b></p> <p><b>Berücksichtigung in Planungsprozessen</b></p>
3	LWK RLP	Keine Einwände	Nicht erforderlich	<b>Nicht erforderlich</b>
4	Landesar- chiologie, Erdge- schichte	Keine Bedenken	Nicht erforderlich	<b>Nicht erforderlich</b>
5	Landesar- chiologie, Koblenz	Keine Bedenken	Nicht erforderlich	<b>Nicht erforderlich</b>
6	Landesamt für Geologie und Berg- bau	Keine Einwände	Nicht erforderlich	<b>Nicht erforderlich</b>
7	DWD	Keine Einwände	Nicht erforderlich	<b>Nicht erforderlich</b>
8	Liegen- schaften	Nicht durch Maßnahmen des LAP betroffen	Nicht erforderlich	<b>Nicht erforderlich</b>
9	SGD Nord	Nicht durch Maßnahmen des LAP betroffen	Nicht erforderlich	<b>Nicht erforderlich</b>
10	EBA, Lärm- kartierung	<p>Im aktuellen LAP des EBA sind keine Maßnahmen für die VG Dierdorf aufgeführt.</p> <p>Im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung sind keine Maßnahmen in der VG</p>	Nicht erforderlich	<b>Nicht erforderlich</b>

Nr.	TöB	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvor- schlag
		Dierdorf vorgesehen.		
11	EBA	Verweis darauf, dass das EBA zuständige Stelle für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung an Schienenwegen des Bundes ist. Das EBA ist für die LAP Straße kein TöB; dies ist die DB Netz AG.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.	<b>Nicht erforderlich</b>
12	DFS	Keine Anregungen zum LAP	Nicht erforderlich	<b>Nicht erforderlich</b>
13	Westnetz GmbH	Die BAB 3 und die B 413 verlaufen im Bereich von Hochspannungsleitun- gen.	Nicht erforderlich	<b>Nicht erforderlich</b>
14	VG Puder- bach	Keine Einwände gegen den LAP	Nicht erforderlich	<b>Nicht erforderlich</b>
15	SV Bendorf	Nicht durch Maßnahmen des LAP betroffen	Nicht erforderlich	<b>Nicht erforderlich</b>
16	Dt. Telekom	Hinweis auf Telekommunikationslinien der Telekom im Planbereich	Es werden keine Maßnahmen geplant, die in die Infrastruktur der Telekom eingreifen	<b>Nicht erforderlich</b>