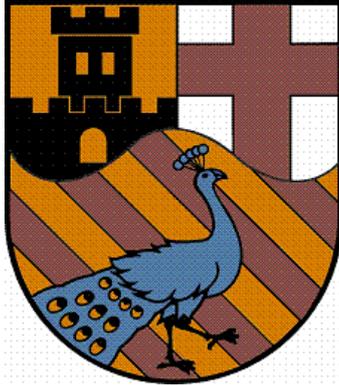


Stadtverwaltung Neuwied



Lärm-Aktionsplan gemäß § 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz für das Stadtgebiet Neuwied

Dezember 2009

Bearbeitung:
Theo Winkelmann, Dipl.-Ing. Raumplanung

Stadtbauamt - Planungsabteilung
56562 Neuwied
Tel. 02631/802-623
Fax 02631/802-607
E-Mail: bauamt@neuwied.de

1 Einleitung

1.1 Rechtsgrundlagen

Gemäß § 47 d Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz ist die Stadt Neuwied als zuständige Behörde verpflichtet, einen Lärm-Aktionsplan aufzustellen, mit dem Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden für Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken mit einem bestimmten Verkehrsaufkommen.

Diese Regelung geht zurück auf die „Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“, die mit Aufnahme in das Bundes-Immissionsschutzgesetz 2005 in das deutsche Gesetzeswerk übertragen worden ist.

Als Teil der europäischen Gemeinschaftspolitik gilt auch die Gewährleistung eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzniveaus für die Bewohner aller Mitgliedsstaaten. Umgebungslärm ist in diesem Zusammenhang als eines der größten Umweltprobleme erkannt worden.

Entsprechend der EU-Richtlinie sollen in einer ersten Stufe zunächst Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern, Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Mio. Kraftfahrzeuge/ Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen/ Jahr sowie Großflughäfen betrachtet werden. In Bezug auf das Stadtgebiet Neuwied waren daraus resultierend lediglich die folgenden Verkehrswege in den genannten Abschnitten näher zu untersuchen:

- Bundesstraße 42 - Einmündung K112 („Büng“) bis zur östlichen Stadtgrenze
- Bundesstraße 256 - Raiffeisenbrücke bis Anschlussstelle K108 („Altwieder Straße“)
- Eisenbahnstrecke Köln-Koblenz - Westliche Stadtgrenze bis Bahnhof Neuwied

Für diese Verkehrswege waren zunächst in Lärmkarten die bestehende Schallausbreitung zu ermitteln, die bis zum 30. Juni 2007 vorliegen sollten. Während Lärmkarten in Bezug auf die beiden Bundesstraßen fristgerecht (auch der Öffentlichkeit) zugänglich wurden, waren Lärmkarten für die Bahnstrecke, die vom Eisenbahnbundesamt erstellt worden sind, erst Mitte 2008 verfügbar. Der gesetzlich vorgegebene Termin zur Erstellung des Aktionsplans (18. Juli 2008) konnte auf dieser Basis von Seiten der Stadtverwaltung nicht eingehalten werden.

In einer zweiten Stufe sind die Lärmkarten bzw. ist der Aktionsplan 2012/13 auf sämtliche Hauptverkehrsstraßen und -eisenbahnstrecken im Sinne der EU-Richtlinien-Definition und auf Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern auszuweiten. Voraussichtlich werden in Neuwied dann die noch ausgeklammerten Bundesstraßen- und Bahnstrecken-Abschnitte sowie zusätzlich einzelne Landesstraßen mit betrachtet. Ob das Stadtgebiet in Verbindung mit dem Großraum Koblenz als Ballungsraum zu betrachten ist, kann zur Zeit noch nicht beantwortet werden. Die Aktionspläne sind darüber hinaus mindestens alle fünf Jahre zu überprüfen und ggf. zu überarbeiten.

1.2 Besonderheiten der EU-Umgebungslärmrichtlinie

Der vorliegende Lärmaktionsplan zielt letztendlich auf die Verringerung der Lärmbelastung von Neuwieder Bürgern. Im Zusammenhang mit den Vorgaben der EU-Richtlinie bzw. deren Umsetzung im Bundes-Immissionsschutzgesetz ergeben sich für die Stadt Neuwied als zuständige Behörde verschiedene Einschränkungen, auf die hier besonders hingewiesen werden soll.

Von Seiten der EU und auch des Bundes ist nicht definiert worden, ab welcher Höhe der Schallbelastung überhaupt Lärm als Problem einzustufen ist. Es bestehen im Rahmen dieser Betrachtung keinerlei rechtlich verbindliche Grenzwerte. In Bezug auf die Rechte von Betroffenen ist deshalb festzustellen:

Der vorliegende Lärmaktionsplan erzeugt keine Rechtsansprüche in Bezug auf die Verringerung von Lärmquellen und die Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen. Rechtsansprüche entstehen auch nicht gegenüber Dritten (z.B. Bundes- und Landesbehörden).

Dieser Aktionsplan beinhaltet keine umfassende, stadtweite Betrachtung von Lärmquellen, sondern beschränkt sich auf die bereits genannten Verkehrswege. Aus der Betrachtungsebene einer europäischen Richtlinie heraus scheint es sinnvoll, sich zunächst mit den größten Lärm-erzeugern zu beschäftigen. Das sind unstreitbar hoch belastete Fernstraßen und Eisenbahnstrecken (sowie Flughäfen, die in Neuwied ohnehin nicht relevant sind). Im Stadtgebiet Neuwied sowie in vielen ähnlichen deutschen Städten besteht der besondere Umstand, dass die hier betrachteten grenzüberschreitenden Bundesstraßen durch Ausbaumaßnahmen der vergangenen Jahrzehnte überwiegend nicht mehr unmittelbar angebaut sind, während sich aus der Vielzahl direkt angebaute städtischer Hauptverkehrsstraßen vermutlich eine in der Summe höhere Lärmbelastung für Bürger ergibt.

Weiter ist festzustellen, dass die Stadt zwar gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz zuständige Behörde für die Aufstellung der Lärmaktionspläne ist, aber keinen unmittelbaren Einfluss auf die relevanten Verkehrswege hat. Insbesondere die Bahnstrecken aber auch weitgehend die Bundesfernstraßen entziehen sich einer kommunalen Einflussnahme. Baulastträger ist in beiden Fällen der Bund, vertreten zum einen durch die Deutsche Bahn AG und zum anderen durch die Landesstraßenverwaltung.

1.3 Verfahren

Gemäß § 47d (3) Bundes-Immissionsschutzgesetz ist die Öffentlichkeit bei der Aufstellung des Aktionsplans zu beteiligen. Angelehnt an das Verfahren zur Aufstellung von Bebauungsplänen gemäß Baugesetzbuch wurde der Entwurf des Aktionsplans den berührten Behörden und Trägern öffentlicher Belange mit der Möglichkeit zur Stellungnahme vorgelegt. Parallel erfolgte eine Beteiligung der Öffentlichkeit in Form einer öffentlichen Auslegung der Unterlagen und Präsentation im Internet im Zeitraum 24. August bis 23. September (einschließlich).

Es sind im folgenden Stellungnahmen eingegangen von der DB Services Immobilien GmbH, dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz sowie von einzelnen Bürgern, die dann von der Stadtverwaltung geprüft worden sind. Die Anregungen der DB und des Landesbetriebs sind weitgehend vollständig in die Endfassung eingeflossen, die Stellungnahme der Bürger ist zum Teil berücksichtigt worden (s. auch Zusammenfassung der Stellungnahmen in der Anlage).

Der Stadtrat der Stadt Neuwied hat in seiner Sitzung am 17.12.2009 die Endfassung des Lärm-Aktionsplans beschlossen.

2 Analyse

2.1 Lärmkartierung

Nach den Begriffsbestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sind die mit Lärmkarten zu untersuchenden Hauptverkehrsstraßen beschränkt auf Bundesfernstraßen, Landesstraßen oder sonstige grenzüberschreitende Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von 6 Mio. Kfz pro Jahr (in der ersten Stufe). Das entspricht einer Verkehrsstärke von rd. 16.400 Kfz/ Tag. Ausschließlich innerhalb der Stadtgrenzen verlaufende Gemeinde- oder Kreisstraßen waren nach dieser Definition nicht zu betrachten, auch wenn sie im Einzelfall die genannte Verkehrsmenge überschreiten. Einzelne Abschnitte der Bundesstraßen 42 und 256 unterschreiten die Betrachtungsgrenze von 16.400 Kfz/ Tag, die dementsprechend nicht näher untersucht worden sind. Die Verkehrsmengen der Straßen wurden aus einer bundesweit durchgeführten Verkehrserhebung im Jahr 2000 mit Hochrechnungen auf das Jahr 2006 ermittelt.

Im Auftrag des Landes sind die Lärmkarten der Straßen für alle kreisangehörigen Gemeinden in Rheinland-Pfalz vom Umwelt-Campus Birkenfeld ab 2006 erstellt worden. Die Karten zeigen jeweils errechnete Schallhöhen in Dezibel (A) in vorgegebenen, farblich differenzierten Bandbreiten und den damaligen Gebäudebestand. Neben dem jeweils vorliegenden Gelände sind auch vorhandene Lärmschutzwände oder -wälle in die Berechnungen mit eingeflossen.

Die Erstellung der Lärmkarten für die Bahnlinie lag per Gesetz in den Händen des Eisenbahnbundesamtes. Betrachtet wurden hierbei ausschließlich Abschnitte mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen pro Jahr, was einem Wert von rd. 160 Zügen pro Tag entspricht. Aufgrund der Streckenteilung zwischen Neuwied und Koblenz in die rechtsrheinisch verlaufende Route (Engers, Vallendar, KO-Ehrenbreitstein) und die links-rheinische (Urmitz-Rheinbrücke, KO-Lützel) liegt dieses Zugaufkommen nach Angaben des Eisenbahnbundesamtes (basierend auf dem Fahrplan 2007/2008) lediglich in dem Abschnitt westlich des Bahnhofes Neuwied vor.

Für einzelne Gebäude kann die Höhe der Schallimmissionen aus der Lage im Farbband annähernd eingestuft werden. Zur präzisen Ermittlung von Schallpegeln an Gebäuden bzw. an bestimmten Gebäudefassaden wären bei Bedarf noch detailliertere Untersuchungen notwendig.

Die Pläne sind auch auf den folgenden Internet-Seiten veröffentlicht. Dort können auch Lärmkarten für weitere Bereiche in Rheinland-Pfalz bzw. im Bundesgebiet gesichtet werden.

Straßen: www.laermkartierung.rlp.de

Bahnstrecken : <http://laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de>

Auch bei Beschränkung der Betrachtung auf die genannten drei Verkehrsanlagen sind in Neuwied Bereiche vorhanden, die von Schallemissionen beider Bundesstraßen (Siedlungsbereich Raiffeisenring) oder von Schallemissionen einer Bundesstraße und der Bahnstrecke (v.a. Stadtteil Irlich) betroffen sind. Weiter ist davon auszugehen, dass die faktische Schallbelastung immer dort höher ist als dargestellt, wo z.B. Gemeindestraßen mit einem hohen

Verkehrsaufkommen kreuzen bzw. münden oder wo z.B. Gewerbelärm hinzukommt. Nach den gegebenen gesetzlichen Vorgaben erfolgt die Analyse-Betrachtung aber immer isoliert für jede einzelne Verkehrsanlage. Eine Aussage zu der ggf. vorliegenden aufsummierten Lärmbelastung einzelner Gebäude ist auf Basis der verfügbaren Unterlagen nicht möglich.

Wie schon eingangs ausgeführt, wird somit eine Gesamtbetrachtung von Lärm bzw. Verkehrslärm im Stadtgebiet Neuwied im Rahmen dieses Aktionsplans - basierend auf den Vorgaben der genannten EU-Richtlinie - nicht geleistet.

2.2 Orientierungs-/ Grenzwerte

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz definiert „Umgebungsärm“ als belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien. Ab welcher Intensität Geräusche als Lärm eingestuft werden, unterliegt auch einer subjektiven Bewertung der einzelnen betroffenen Person. Im Hinblick auf eine gesamtstädtische bzw. gesamt-europäische Betrachtung sind eigentlich einheitliche Schwellenwerte notwendig, ab deren Überschreitung von einer Lärmbelastung gesprochen werden kann. Wie schon ausgeführt, sind weder in der grundlegenden EU-Richtlinie noch in der Umsetzung im Bundes-Immissionsschutzgesetz verbindliche Schwellenwerte bestimmt worden. Im Zuge des vorliegenden Aktionsplans waren letztlich Schwellenwerte von der Stadt Neuwied selbst festzulegen. Der Dezernatsausschuss IIa der Stadt Neuwied hat am 23.04.2009 beschlossen, Orientierungswerte der Lärmsanierung zur Bewertung der vorliegenden Lärmkarten heranzuziehen. Lärmsanierung ist ein Sammelbegriff für freiwillig durchgeführte Schallschutzmaßnahmen z.B. an Bundesstraßen oder Eisenbahnstrecken, auf die kein gesetzlicher Anspruch besteht. Herangezogen werden können hierfür die „Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen (VLärmSchR97)“ und die „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“. Die Orientierungswerte sind jeweils differenziert nach verschiedenen Gebietsarten, da die Betroffenheit in Bezug auf Lärm z.B. in einem Wohngebiet anders zu bewerten ist als in einem Gewerbegebiet. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Orientierungswerte der genannten Richtlinien, umgerechnet auf die in den Lärmkarten angewandten europäischen Lärmindizes:

Grenzwerte Lärmsanierung (Straßenverkehrs- und Eisenbahnlärm) in dB(A)

Gebietsart	L _{DEN}	L _{night}
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohn- sowie Kleinsiedlungsgebiete	71	60
Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete	73	62
Gewerbegebiete	76	65

L_{DEN} = europäischer Lärmindex ('day, evening, night') = Lärmbelastung Gesamttag (24h)

L_{night} = entsprechende Lärmbelastung Nacht (22-6 Uhr)

Die fettgedruckten Grenzwerte sind in den Straßen-Lärmkarten zusätzlich als Linie dargestellt. Innerhalb des durch diese Linien begrenzten Korridors (von der Straße ausgehend) liegt eine Überschreitung des Grenzwertes vor (jedoch nur bezogen auf die Gebietsarten Kern-, Dorf- und Mischgebiet).

Es ist grundsätzlich darauf hinzuweisen, dass ggf. vereinzelt vorliegende frühere Schalluntersuchungen, die nach deutschen Verfahrensvorschriften ermittelt worden sind, nicht unmittelbar mit den im Rahmen der EU-Lärmkartierung festgestellten Werten vergleichbar

sind, da unterschiedliche Berechnungsmethoden zugrunde gelegt sind. Hierbei ist auch zu beachten, dass im Verfahren nach deutscher Normgebung bei Schienenstrecken grundsätzlich 5 dB(A) von den ermittelten Schallimmissionen abgezogen werden, da Schienenverkehrslärm gegenüber Straßenverkehrslärm tendenziell als weniger lästig empfunden wird. Ein solcher Bonus ist in der vorliegenden Betrachtung nach EU-Vorschriften nicht berücksichtigt.

2.3 Betroffenheiten/ Bewertung

Die vorliegende Lärmkartierung beinhaltet entsprechend den gesetzlichen Vorgaben bezogen auf das jeweilige Stadtgebiet auch Auswertungen der lärmbelasteten Flächen, der Anzahl der betroffenen Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser sowie der durch Umgebungslärm belasteten Menschen, differenziert nach den jeweiligen Schallquellen, hier Verkehrswegen, und nach vorgegebenen Schallbelastungsklassen (s. Tabelle Betroffenheitsanalyse). Eine weitere Differenzierung z.B. nach einzelnen Stadtteilen bzw. einzelnen Abschnitten an den Verkehrswegen ist in diesen Datensätzen nicht enthalten. Insofern liefern diese Betroffenheitsanalysen nur eine Gesamtschau.

Im Hinblick auf die Benennung von möglichen Maßnahmen war im Stadtgebiet eine differenziertere Betrachtung mit räumlicher Verortung der betroffenen Wohnungen bzw. Personen notwendig. Die Stadtverwaltung hat deshalb auf Basis der Lärmkarten eine übersichtliche Zuordnung von Häusern im Randbereich der fraglichen Verkehrswege zu den Schallbelastungsklassen (Isophonen) durchgeführt und mit Einwohnermeldedaten abgeglichen. Es gelten hierbei folgende Einschränkungen: Da die oben genannten maßgeblichen Grenzwerte, insb. der wichtige Übergang zwischen Wohngebiets- und Mischgebiets-Grenzwerten, innerhalb einer Belastungsklasse liegen, konnte bei den Lärmkarten zum Teil nur eine annäherungsweise Zuordnung nach diesen Gebietsarten erfolgen. Bei den vom Eisenbahnbundesamt zur Verfügung gestellten Lärmkarten war zudem die sehr kleinmaßstäbliche kartographische Grundlage ein Hindernis. Die nachfolgende Tabelle sowie die Übersichtskarte sollen jedoch den Umfang und die räumliche Lage der von Lärm belasteten Bereiche in einem Überblick aufzeigen. Bei der Übersichtskarte ist zu beachten, dass es sich nur um eine schematische Darstellung handelt; in den als betroffen gekennzeichneten Bereichen liegt nicht bei allen Gebäude eine Überschreitung der o.g. Grenzwerte vor.

Betroffene Personen im Stadtgebiet Neuwied
(Überschreitung Orientierungswerte Lärmsanierung)

Stadtteil/ Bereich	Straßenlärm		Schienenlärm	
	L-DEN	L-night	L-DEN	L-night
Feldkirchen			225	250
Irlich	0	0	250	575
Heddesdorf- Bereich Berggärtenstr.	100	125		
Heddesdorf- Nahbereich Bahn			175	250
Innenstadt- Nahbereich Bahn			500	525
Innenstadt-Nord- West	0	0	325	525
Block	0	20		

gerundet, Stand 04/2009

In Bezug auf die beiden Bundesstraßen sind nennenswerte Betroffenheiten nur im Bereich der Berggärtenstraße und angrenzender Straßen zu verzeichnen, in Block sind einzelne Gebäude im Bereich der Straße „In der Wolfsgrube“ betroffen (s. auch gekennzeichnete Bereiche im Übersichtsplan). Die in den vergangenen Jahrzehnten schrittweise als Umgehungsstraßen ausgebauten Bundesstraßen 42 und 256 sind im Regelfall nicht unmittelbar angebaut und weisen über längere Abschnitte bereits Schallschutzwände oder -wälle auf.

Vergleichsweise hohe Schallpegel ergeben sich aus der praktisch seit dem 19. Jahrhundert unveränderten Bahnstrecke, die teilweise dicht angebaut ist. In den Stadtteilen Feldkirchen und Irlich sind neben den ersten direkt angrenzenden Häuserreihen aufgrund der Hanglage auch einzelne höher gelegene Bereiche betroffen. In der nord-westlichen Innenstadt ist zu beachten, dass eine dort bis 2007 errichtete Schallschutzwand in die Schallberechnungen nicht einbezogen worden ist, da sie zum vorgegebenen Stichtag der Berechnung noch nicht bestand. Es ist davon auszugehen, dass dort heute faktisch keine Überschreitungen der Orientierungswerte mehr vorliegen. Eine hohe Betroffenheit besteht vor allem in den unmittelbar angrenzenden Quartieren von Heddesdorf und der Innenstadt.

Die vorgenannten Angaben beziehen sich jeweils auf Schallpegel, die außen an Gebäuden bestehen. Inwieweit innerhalb der Gebäude kritische Schallpegel vorliegen, kann nicht beurteilt werden. Dies hängt letztlich auch von der Lage der relevanten Aufenthaltsräume in Bezug auf die Verkehrswege ab. Es ist davon auszugehen, dass Häuser mit einer gängigen modernen Wärmeschutzverglasung bereits eine relativ hohe Schalldämmung aufweisen. Weiter ist zu berücksichtigen, dass entlang der Bahnstrecke gerade in den letzten Jahren und entlang der beiden Bundesstraßen etwa seit Anfang der 1990er-Jahre bereits passive Schallschutzmaßnahmen durchgeführt worden sind (s. auch nachfolgendes Kapitel).

3 Maßnahmen

3.1 Allgemeines

Im Hinblick auf Maßnahmen zur Lärminderung sind im Grundsatz drei Ansätze zu betrachten. Im Rahmen der Lärmvorsorge sollen Siedlungsbereiche und Verkehrswege so angeordnet oder gestaltet werden, dass ein Immissionskonflikt erst gar nicht auftritt. Als

aktiver Schallschutz werden Maßnahmen bezeichnet, die sich auf bestehende Verkehrswege beziehen, z.B. Änderung von Fahrbahnoberflächen und Errichtung von Lärmschutzwänden, oder die sich auf Fahrzeuge beziehen, z.B. Verwendung lärmindernder Bereifung oder entsprechender Fahrgestelle bei der Bahn. Passive Schallschutzmaßnahmen kommen an den betroffenen Gebäuden zur Anwendung, z.B. Einbau von Schallschutzfenstern oder Verlagerung von Aufenthaltsräumen innerhalb der Wohnung. Die letztgenannten Maßnahmen sind dann näher in Betracht zu ziehen, wenn aktive Schallschutzmaßnahmen nicht angewendet werden können oder ein ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen.

Es ist nochmals darauf hinzuweisen, dass der überwiegende Teil der nachfolgend genannten Maßnahmen in der Verantwortung Dritter liegt, denen gegenüber die Stadt Neuwied keine Weisungsbefugnis hat. Insofern hat die Nennung hier letztlich nur informatischen Charakter.

3.2 Anwendbare Maßnahmen

Im vorgenannten Sinne kommen im Betrachtungsraum bzw. in Bezug auf die betrachteten Verkehrswege folgende Maßnahmen in Frage bzw. sind bereits durchgeführt worden:

Nr. 3.2.1		Bauleitplanung
1	Bezug	Straßen und Bahnstrecken
2	Bereich(e)	Stadtgebiet
3	Beschreibung der Maßnahmen (in Auswahl)	Freihaltung von lärmbelasteten Bereichen; Anordnung von geplanten Gebäuden in entsprechenden Abständen zur Lärmquelle oder/ und als Abschirmung für dahinter liegende Bereiche (z.B. Schließung von Baulücken); Beschränkung auf weniger empfindliche Nutzungen; Festsetzung aktiver und passiver Lärmschutzmaßnahmen
4	Schätzung Lärminderung/ Bewertung	im Einzelfall hoch
5	Zuständigkeit	Stadt Neuwied/ für die Umsetzung überwiegend private Träger
6	Zeitplan	überwiegend nur langfristig entwickelbar
7	Stand Umsetzung	in den hier relevanten Bereichen derzeit keine Planverfahren laufend; in dem seit Sept. 2008 rechtswirksamen, neuen Flächennutzungsplan ist eine entsprechende Anordnung von Baugebieten als Teil der Lärmvorsorge bereits explizit berücksichtigt worden
8	Kostenaufwand	

Nr. 3.2.2 Unterhalt/ Erhaltung Fahrbahnqualität

1	Bezug	Straßen allgemein
2	Bereich(e)	Bundesstraßen
3	Beschreibung der Maßnahmen	Herstellung oder kontinuierliche Gewährleistung von Fahrbahnqualitäten nach dem Stand der Technik (z.B. Splittmastix-Asphalt)
4	Schätzung Lärminderung/ Bewertung	mittel/ bei vormals schadhafte Belägen hoch
5	Zuständigkeit	Bund/ Landesbetrieb Mobilität
6	Zeitplan	bei Verfügbarkeit Haushaltsmittel mittelfristig bzw. kontinuierlich umsetzbar
7	Stand Umsetzung	in relevanten Bereichen derzeit keine Maßnahmen geplant
8	Kostenaufwand	kein Mehraufwand soweit im Rahmen der üblichen Unterhaltung

Nr. 3.2.3 Untertunnelung Stadtdurchfahrt

1	Bezug	Bundesstraße 42
2	Bereich(e)	Berggärtenstraße
3	Beschreibung der Maßnahmen	Neubau eines etwa 500m langen Tunnels zwischen Dierdorfer Str. und „Frommpfad“ zur Aufnahme des durchgehenden Kfz-Verkehrs der B42 in Kombination mit einer rückgebauten oberirdischen Straßenführung für Anliegerverkehr/ städtischen Verkehr
4	Schätzung Lärminderung/ Bewertung	hoch; auf Basis einer prognostizierten Restverkehrsmenge von 30% der heutigen Belastung wären Schallreduktionen von deutlich über 3 dB(A) realistisch
5	Zuständigkeit	Bund/ Landesbetrieb Mobilität
6	Zeitplan	langfristig
7	Stand Umsetzung	bislang lediglich Machbarkeitsstudie vorliegend (s.u.)
8	Kostenschätzung	rd. 21 Mio. €(Stand 1999)

Ergänzende Erläuterungen:

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie hat das Ingenieurbüro Kocks Consult GmbH 1999 im Auftrag der Stadt die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Zuge der Stadtdurchfahrt der B42 unter besonderer Berücksichtigung der Wohnverhältnisse geprüft. Zur Debatte standen dabei im wesentlichen zwei Tunnelvarianten, Ausbaumöglichkeiten des bestehenden Straßenzugs sowie eine weiträumige Verlagerung auf eine Nordumgehung. Auf Basis einer Empfehlung des Gutachters hat der Stadtrat in der Sitzung vom 11.05.2000 letztlich die grundsätzliche Weiterfolgung der sog. „kurzen Tunnellösung“ (wie oben beschrieben) empfohlen. Die Stadtdurchfahrt der B42 ist zur Zeit im Bundesverkehrswegeplan nur in der Kategorie „weiterer Bedarf“ geführt. Eine Fortschreibung des Bedarfsplanes ist nicht vor 2013/2014 zu erwarten.

Bereits in den 1980er-Jahren sind in diesem Bereich passive Schallschutzmaßnahmen an etwa 30 Häusern durchgeführt worden (s. auch nachfolgend). Gemäß einer aktuellen Überprüfung des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz sind diese Schutzmaßnahmen auch in Bezug auf die aktuellen Verkehrsmengen noch ausreichend dimensioniert.

Nr. 3.2.4 Aktive/ passive Schallschutzmaßnahmen

1	Bezug	Straßen allgemein
2	Bereich(e)	Bundesstraßen
3	Beschreibung der Maßnahmen	Errichtung Schallschutzwände/ -wälle; Einbau von Schallschutzfenstern, -lüftern, -türen u.ä.
4	Schätzung Lärminderung/ Bewertung	hoch; Orientierungswerte der Lärmsanierung werden damit eingehalten bzw. unterschritten
5	Zuständigkeit	Bund/ Landesbetrieb Mobilität/ Eigentümer Objekte (Eigenanteil bei passiven Maßnahmen)
6	Zeitplan	vorläufig keine weiteren Maßnahmen vorgesehen bzw. notwendig
7	Stand Umsetzung	Es sind Maßnahmen in folgenden Bereichen umgesetzt worden: Fahr, Umfeld Berggärtenstr., Umfeld Raiffeisenring, Block (B42); Umfeld Brückenkopf Raiffeisenbrücke, Umfeld Sandkauler Weg, Niederbieber, Torney, Oberbieber (B256)
8	Kostenaufwand	keine Angaben möglich

Nr. 3.2.5 Verwendung lärmarmen Fahrzeuge im Bahnverkehr

1	Bezug	Bahnstrecken
2	Bereich(e)	Stadtgebiet
3	Beschreibung der Maßnahmen	Ersatz von Güterwaggons durch lärmarme Modelle oder entsprechender Umbau bestehender Güterwaggons
4	Schätzung Lärminderung/ Bewertung	hoch/ sehr effektive Maßnahme, da Lärmentstehung an der Quelle vermindert wird
5	Zuständigkeit	Bund/ Deutsche Bahn AG/ private Bahn-Unternehmen
6	Zeitplan	mittel-/ langfristig
7	Stand Umsetzung	s.u.
8	Kostenaufwand	hoch

Ergänzende Erläuterungen:

Die Thematik Bahnlärm insbesondere im Mittelrheintal ist in den letzten Jahren zunehmend in den Fokus der betroffenen Anliegerkommunen geraten. Als kritisch gilt hier vor allem der Bahn-Güterverkehr. Das Rheintal, insbesondere die rechte Rheinseite, ist eine der Hauptstrecken im deutschen Güterschienennetz in der Nord-Süd-Relation. Neben der hohen Menge an relevanten Verkehrsleistungen im deutschen oder europäischen Gütertransport, die nach Prognosen noch deutlich zunehmen soll, macht sich hier eine veraltete, aber noch sehr verbreitete Fahrzeugtechnik negativ bemerkbar. Durch direkt auf die Laufflächen der Räder wirkende Klotzbremsen aus Grauguss werden dieselben aufgeraut, woraus wiederum hohe Abrollgeräusche resultieren. Ein bereits begonnener Lösungsansatz ist die Umrüstung von Güterwaggons auf sog. Kunststoff-Verbundbremsen („K-Sohle“). In Deutschland müssten etwa 135.000 Wagen (davon 55.000 privater Betreiber) umgerüstet werden, hinzu kommen ausländische Güterwageneigner. Vollzogen ist der Umbau bei etwa 10.000 Wagen (Stand 2006).

Auf politischer Ebene haben 38 Gemeinden vom Mittelrheintal (u.a. die Stadt Neuwied) in einer gemeinsamen Erklärung ein weitergehendes Engagement des Bundes und der Deutschen Bahn AG gefordert (sog. „Koblenzer Erklärung“ vom 28.03.2007). Über klassische Lärmschutzmaßnahmen hinaus werden in diesem Rahmen großräumige Verlagerungen auf

zum Teil noch zu bauende Strecken, Anreize zum Einsatz lärmarmen Fahrzeuge durch ein entsprechendes Trassenpreissystem sowie streckenweise Untertunnelungen diskutiert (s. auch Pkt. 3.2.8).

Nr. 3.2.6 Unterhaltung Schienenfahrwege

1	Bezug	Bahnstrecken
2	Bereich(e)	Stadtgebiet
3	Beschreibung der Maßnahmen	allgemeine Unterhaltungsmaßnahmen zur Nivellierung von Unebenheiten der Schienenoberflächen
4	Schätzung Lärminderung/ Bewertung	mittel
5	Zuständigkeit	Bund (Durchführung: Deutsche Bahn AG)
6	Zeitplan	kontinuierlich
7	Stand Umsetzung	nicht bekannt
8	Kostenaufwand	keine Angaben möglich

Nr. 3.2.7 Lärmschutzwände (LSW)

1	Bezug	Bahnstrecke
2	Bereich(e)	nord-westliche Innenstadt (Höhe „Prinz-Viktor-Str.“ bis Autohaus „La Porte“) (zu sonstigen Abschnitten s. Kap. 3.3)
3	Beschreibung der Maßnahmen	Aufstellung von schall-absorbierenden Lärmschutzwänden direkt neben dem Gleiskörper (Bahn-km 134,090 - 134,588)
4	Schätzung Lärminderung/ Bewertung	hoch; Orientierungswerte der Lärmsanierung werden damit eingehalten bzw. unterschritten
5	Zuständigkeit	Bund (Durchführung: Deutsche Bahn AG)
6	Zeitplan	
7	Stand Umsetzung	Aufstellung 2007 abgeschlossen
8	Kostenschätzung	

Nr. 3.2.8 Passive Schallschutzmaßnahmen

1	Bezug	Bahnstrecke (Abschnitte ohne Schallschutzwände/ -wälle)
2	Bereich(e)	Feldkirchen, Irlich, Heddesdorf/ Innenstadt (Nahbereich Bahn)
3	Beschreibung der Maßnahmen	Einbau von Schallschutzfenstern, -lüftern und -türen; Änderung von Grundrissgestaltungen (Verlagerung Aufenthaltsräume)
4	Schätzung Lärminderung/ Bewertung	effektive Senkung von Schallimmissionen innerhalb der Gebäude/ kein Schutz für außenliegende Bereiche
5	Zuständigkeit	Bund (Durchführung: Deutsche Bahn AG)/ Eigentümer der Objekte (von diesen ist ein Eigenanteil zu leisten)
6	Zeitplan	bei Verfügbarkeit Haushaltsmittel mittelfristig bzw. kontinuierlich umsetzbar
7	Stand Umsetzung	Maßnahmen sind seit 2001 im Rahmen eines Bundesprogramms gefördert worden und nach Angaben der DB AG für den Bereich Neuwied abgeschlossen
8	Kostenaufwand	keine Angaben möglich

Nr. 3.2.9 Anwendung neuer Technologien für Eisenbahn-Fahrwege

1	Bezug	Bahnstrecken
2	Bereich(e)	Stadtgebiet
3	Beschreibung der Maßnahmen	Niedrige Schallschutzwände, Niedrigstschallschutzwände, Schienenstegabsorber, Schall- bzw. Erschütterungs-absorbierende Maßnahmen am Gleisbett, Änderung von Schwellenabständen und ähnliche Technologien bzw. Kombinationen derselben
4	Schätzung Lärminderung/ Bewertung	voraussichtlich hoch (z.T. nur hohe Wirkung in Kombinationen verschiedener Technologien)
5	Zuständigkeit	Bund (Durchführung: Deutsche Bahn AG)
6	Zeitplan	langfristig
7	Stand Umsetzung	s.u.
8	Kostenaufwand	keine Angaben möglich

Ergänzende Erläuterungen:

Die vorgenannten Technologien befinden sich zum Teil noch in der Erforschung, zum Teil erst in Probephasen bzw. stehen kurz davor. Niedrigstschallschutzwände z.B. entfalten ihre volle Wirkung nur in Kombination mit Schallschürzen an Fahrzeugen. Nach Angaben der DB AG ist die Anwendung von über das Regelprogramm („klassischer“ aktiver und passiver Schallschutz) hinausgehenden Maßnahmen im Bereich Neuwied zurzeit nicht geplant.

3.3 Sonstige Maßnahmen

Nach erfolgter Überprüfung kommen folgende Maßnahmen nicht in Frage:

Verkehrsverlagerungen im Straßennetz:

Als einziger wesentlicher Problembereich entlang der untersuchten Straßen ist ein Teilstück der B42, die Berggärtenstraße im Stadtteil Heddesdorf festgestellt worden. Bundesstraßen dienen erklärtermaßen dazu, neben städtischem und regionalem auch überregionalem Verkehr aufzunehmen und zu bündeln. Weder im städtischen/ regionalen noch im überregionalen Straßennetz des rechts-rheinischen Raums bestehen geeignete Alternativstrecken. In diesem Zusammenhang muss aufgrund von Erfahrungswerten auch davon ausgegangen werden, dass ein großer Teil des Kfz-Verkehrs auf diesem Teilstück Ziele im Stadtraum oder in der näheren Region ansteuert.

Straßenverkehrsrechtliche Regelungen:

Der oben genannte Straßenabschnitt liegt innerhalb der geschlossenen Ortschaft und ist damit bereits auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h beschränkt. Eine weitergehende Geschwindigkeitsbeschränkung ist an einer Straße dieser Kategorie nicht praktikabel.

Lärmschutzwände an der Eisenbahnstrecke (bestimmte Abschnitte):

Lärmschutzwände sind neben anderen Maßnahmen eine gut geeignete Maßnahme zur Lärminderung an Schienenstrecken. Als positiver Effekt ist hierbei zu betrachten, dass aktive Schallschutzmaßnahmen größere angrenzende Bereiche und damit auch außen liegende Aufenthaltsflächen (z.B. Terrassen) vor Lärm schützen, während passive Maßnahmen an

Gebäuden jeweils nur die innenliegenden Aufenthaltsräume schützen. So sind in den letzten Jahren im Rahmen eines Bundesprogramms zur Lärmsanierung Lärmschutzwände entlang von Streckenabschnitten in den Stadtteilen Block und Engers aufgestellt worden (diese Abschnitte werden im Zuge der vorliegenden Lärmaktionsplanung nicht betrachtet) sowie in der nord-westlichen Innenstadt (wie oben aufgeführt).

Im Zuge dieses Programms stand auch die Aufstellung einer Lärmschutzwand in dem hier ebenfalls als kritisch festgestellten Bereich Innenstadt in der Diskussion (an der südlichen Seite der Bahnstrecke, etwa zwischen Heddesdorfer Str. und Bahnhof). Insbesondere aus städtebaulichen Gründen hat der damalige städtische Ausschuss für Stadtentwicklung, Planung und Umwelt in der Sitzung vom 03.06.2004 die Aufstellung letztlich abgelehnt. Ausschlaggebend waren hier Bedenken bezüglich der Verträglichkeit einer modernen Schallschutzwand mit den überwiegend zur Gründerzeit errichteten Mauerbauwerken und z.T. mit den denkmalgeschützten Gebäudeensembles entlang der Augustastraße. Alternativ sind in diesem Bereich dann passive Maßnahmen zur Anwendung gekommen, die im Rahmen des Bundesprogramms gefördert wurden.

In den Bereichen Irlich und Feldkirchen/ Fahr war die besondere räumliche Lage der Siedlungsbereiche zur Bahnstrecke mit der dazwischenliegenden Bundesstraße zu berücksichtigen. Lärmschutzwände sind im Regelfall möglichst nah an die Lärmquelle zu rücken, damit sie ihre volle Wirkung entfalten können. Am besten geschützt sind dann die ebenfalls relativ nah an der Wand liegenden und eher tiefer liegenden Bereiche. In diesem Zusammenhang ist seinerzeit festgestellt worden, dass nur eine etwa 4 m hohe LSW an der Bahnstrecke eine signifikante Verbesserung der Situation gebracht hätte. Im Rahmen des genannten Bundesprogramms sind ausschließlich 2 m hohe Wände gefördert worden, womit sich diese Maßnahme hier ausschloss. Eine Aufstellung zwischen Bahnstrecke und Bundesstraße wäre auch insofern unökonomisch gewesen, als dass der Straßenlärm unverändert bestehen würde. Eine Positionierung wiederum an der nördlichen Seite der Straße hat die genannten schalltechnischen Nachteile. Eine 4 m hohe oder noch höhere LSW wäre auch aus stadtgestalterischen Gründen nicht mehr vertretbar und würde z.B. zu Verschattungen führen. Insofern kamen auch in diesem Bereich nur passive Schallschutzmaßnahmen in Frage.

3.4 Ausblick/ Langfristige Strategien

Bei Durchführung der oben ausgeführten Maßnahmen ist voraussichtlich eine solche Lärm-minderung erreichbar, dass mindestens die Schallpegel-Orientierungswerte der Lärmsanierung unterschritten werden, so dass eine Betroffenheit von Lärm (im Sinne der im vorliegenden Aktionsplan getroffenen Definition) weitgehend reduziert werden kann. In diesem Zusammenhang ist nochmals darauf hinzuweisen, dass sonstige Lärmbelastungen z.B. ausgehend von städtischen Hauptverkehrsstraßen nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung nach EU-Recht sind.

Ob bzw. in welchem Zeitrahmen die zuständigen Behörden des Bundes entsprechende Maßnahmen ausführen bzw. veranlassen werden, kann von Seiten der Stadt Neuwied nicht beantwortet werden.

Als langfristige Strategie der Lärm-minderung in Verantwortung der Stadt ist die vorsorgende Stadtplanung zu nennen, mit deren Hilfe eine Schaffung von Lärmkonflikten im vorhinein

vermieden werden kann. Die Stadt Neuwied wird ihre vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung dementsprechend ausrichten.

Unter der Maßgabe einer gleichbleibend hohen Verkehrsleistung im motorisierten Straßen-Personen- und Güterverkehr, die auf bundes-, landes- und kommunalpolitischer Ebene letztlich toleriert ist, wird in Verantwortung des Bundes für den exponierten Teil der Bundesstraße 42 im Stadtgebiet als langfristige Strategie nur die Untertunnelung in Frage kommen. Eingedenk der langen Planungs-, Finanzierungs- und Realisierungszeiträume, wie sie bei ähnlichen Projekten zu beobachten sind, stand die Umsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen dazu nicht im Widerspruch.

Im Hinblick auf die Bahnstrecken muss die langfristige Strategie die beschriebene Modernisierung des Fahrzeugmaterials und der Fahrwege sein. Auch in diesem Fall sind mittelfristige aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen unabhängig davon geboten.

Der Lärmaktionsplan wird ab 2012 fortgeschrieben und im folgenden alle fünf Jahre überprüft und bei Bedarf weiter fortgeschrieben.

Rechtsgrundlagen/ Richtlinien

Richtlinie 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Abl. EG Nr. L 189 S. 12)

Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung 26.09.2002 (BGBl. I S. 3830) zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 01.11.2005 (BGBl. I S. 1865)

Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV) vom 06.03.2006 (BGBl. I S. 516)

Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97 - (VkBl. 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665)

Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes (vom 07.03.2005; EW 15/14.86.02/6 BM 00)

Zusammenfassung und Bewertung der Stellungnahmen zur Offenlage und parallelen Beteiligung von berührten Behörden und Trägern öffentlicher Belange im Zeitraum 24. August bis 23. September 2009

DB Service Immobilien GmbH

Die DB macht in ihrer Stellungnahme diverse allgemeine Ausführungen zur Einordnung des Schienenverkehrs im Gesamtverkehrssystem, zu den grundsätzlichen strategischen Zielen der Lärminderung, zu dem bundesweit durchgeführten Regelprogramm der Lärmsanierung sowie zu innovativen Infrastrukturmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Konjunkturpaket der Bundesregierung. Diese Angaben werden zur Kenntnis genommen.

Weiter wird auf Abweichungen zwischen den Schall-Berechnungsverfahren nach deutschem und europäischem Recht (insb. Wegfall sog. Schienenbonus) hingewiesen, was ergänzend im Aktionsplan aufgenommen wird.

Ein grundsätzlicher Hinweis auf den nur informatorischen Charakter der von der Stadt benannten Maßnahmen und die nicht gegebene Rechtsverpflichtung für die DB AG wird ebenfalls berücksichtigt.

Neben redaktionellen Anmerkungen zu den im Aktionsplan aufgeführten Maßnahmen, die das Schienennetz betreffen, werden verschiedene Angaben zum Stand der Umsetzung und zur spezifischen Anwendbarkeit in Bezug auf Neuwied getroffen, die in der Endfassung des Aktionsplans berücksichtigt werden.

Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz

Der Landesbetrieb erläutert einleitend Rechtsgrundlagen, Grenzwerte und Ausführungsbestimmungen zur Lärmvorsorge nach Bundes-Immissionsschutzgesetz sowie zur freiwilligen Lärmsanierung im allgemeinen. Diese Angaben werden zur Kenntnis genommen.

Es wird insbesondere auf die fehlende Vergleichbarkeit der verschiedenen Schall-Berechnungsverfahren hingewiesen, was als Hinweis im Aktionsplan aufgenommen wird.

Auch der Landesbetrieb führt aus, dass aus dem Aktionsplan keine Verpflichtungen für den Straßenbaulastträger entstehen, was redaktionell berücksichtigt wird.

Weiter beinhaltet die Stellungnahme eine Auflistung bereits durchgeführter aktiver und passiver Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Bundesstraßen mit Querverweisen zur vorliegenden Lärmkartierung und ergänzende bzw. korrigierende Angaben zu den im Aktionsplan aufgelisteten Maßnahmen, die in die Endfassung des Aktionsplans einfließen. Angaben zur Lärmkartierung können erst in der zukünftigen Fortschreibung berücksichtigt werden.

Bürger (wohnhaft in der Berggärtenstraße)

Aus der Bürgerschaft wird vor allem auf Fahrbahnängel und Betriebszustände in der Berggärtenstraße hingewiesen, die eine höhere Lärmerzeugung bewirken würden. Die Bewertung der Fahrbahnqualität wird grundsätzlich geteilt. Die bereits im Aktionsplan aufgeführte Maßnahme Fahrbahn-Unterhalt (in Verantwortung des Bundes) wird redaktionell angepasst.

Im weiteren werden Mängel in der Lärmkartierung angeführt und daraus resultierend Zweifel an der Erhebung insgesamt geltend gemacht. Aufgrund der vom Land Rheinland-Pfalz beauftragten, praktisch landesweit durchgeführten Erarbeitung der Lärmkartierung können einzelne Ungenauigkeiten nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Eine ggf. notwendige Korrektur kann erst in der zukünftigen Fortschreibung erfolgen. Die Kritik an der Analyse im allgemeinen wird zurückgewiesen, da die grundsätzliche Ermittlung der Betroffenenheit von Bereichen durch die vorliegende Lärmkartierung hinreichend geleistet wird.