



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

## **Verbandsgemeinde Hermeskeil Lärmaktionsplanung 3. Runde**

### **Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog**

Sankt Wendel, den 13.03.2020

# **Verbandsgemeinde Hermeskeil**

## **Lärmaktionsplanung 2019**

### **Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog**

- Auftraggeber:** Verbandsgemeindeverwaltung Hermeskeil  
Langer Markt 17  
54411 Hermeskeil
- Auftrag vom:** 11.10.2018
- Aufgabenstellung:** Zusammenstellung und Bewertung von Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung in der Umgebung der gemäß der EU-Umgebungsärmrichtlinie zu betrachtenden Hauptverkehrsstraßen in der Verbandsgemeinde Hermeskeil
- Bearbeitung:** GSB GbR  
Prof. Dr. Kerstin Giering & Dipl. Wirt.-Ing. (FH) Sandra Strünke-Banz  
Wendalinusstraße 2  
66606 Sankt Wendel  
Telefon: 06851 / 939893-0
- Bearbeiter:** Dipl. Wirt.-Ing. (FH) Sandra Strünke-Banz  
B. Sc. Tobias Klein

Dieser Bericht besteht aus 37 Seiten und dem Anhang A.  
Bericht-Nr. 1867\_gut01

Sankt Wendel, 13.03.2020

Sandra Strünke-Banz

B.Sc. Tobias Klein

# Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>1 Einführung: Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung .....</b>	<b>3</b>
<b>2 Lärmaktionsplan Verbandsgemeinde Hermeskeil.....</b>	<b>6</b>
<b>2.1 Zuständige Behörde .....</b>	<b>6</b>
<b>2.2 Rechtlicher Hintergrund.....</b>	<b>6</b>
<b>2.3 Geltende Grenzwerte .....</b>	<b>6</b>
<b>2.4 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen .....</b>	<b>8</b>
<b>2.5 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten .....</b>	<b>10</b>
<b>2.6 Vergleich der Betroffenheiten mit der Stufe II .....</b>	<b>11</b>
<b>2.7 Bewertung der Zahl Betroffener .....</b>	<b>12</b>
2.7.1 Kurzfristiger Handlungsbedarf: Überschreitung der Grenzwerte der Lärmsanierung .....	12
2.7.2 Mittelfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung gesundheitlicher Gefährdungen .....	13
2.7.3 Langfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung von Belästigungen .....	13
<b>2.8 Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung .....</b>	<b>14</b>
<b>2.9 Hotspot-Analyse.....</b>	<b>15</b>
<b>2.10 Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung.....</b>	<b>15</b>
2.10.1 Vorbemerkung.....	15
2.10.2 Kurzfristige Maßnahmen entlang der Trierer Straße .....	16
2.10.3 Mittelfristige/Langfristige Maßnahmen entlang der Trierer Straße.....	18
2.10.4 Maßnahmen auf nicht klassifizierten Straßen.....	19
2.10.5 Sonstige Maßnahmen.....	19
<b>2.11 Ruhige Gebiete.....</b>	<b>21</b>
<b>2.12 Synergieeffekte.....</b>	<b>22</b>
<b>2.13 Kosten-Nutzen-Analyse .....</b>	<b>23</b>
<b>3 Verfahren und Beteiligung der Öffentlichkeit .....</b>	<b>24</b>
<b>4 Literatur.....</b>	<b>36</b>

**Tabellen**

Tabelle 1	Zeitliche Stufen der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie.....	4
Tabelle 2	Verkehrsparameter der kartierten Straßen.....	9
Tabelle 3	Zahl betroffener Menschen (2017).....	11
Tabelle 4	Zahl betroffener Wohnungen und Schulen sowie betroffene Fläche (2017).....	11
Tabelle 5	Zahl betroffener Menschen (2012).....	12
Tabelle 6	Zahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 70$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 60$ dB(A).....	12
Tabelle 7	Zahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 55$ dB(A).....	13
Tabelle 8	Zahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 60$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 50$ dB(A).....	13
Tabelle 9	Veränderung der Betroffenheit durch Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 52 (Planfall 1).....	17
Tabelle 10	Veränderung der Betroffenheit durch Einsatz eines lärmindernden Belags auf der B 52 (Planfall 2).....	19
Tabelle 11	Mietbezogene Steuerverluste (gerundet).....	23

## 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 Belästigungs- 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-Kreislauferkrankungen 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 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>. Durch die Verbandsgemeinde Hermeskeil verläuft keine kartierungspflichtige Eisenbahnstrecke.

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>.

<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 Bundesimmissionsschutzgesetzes 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 Bundesimmissionsschutzgesetzes, 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 zur 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 Hermeskeil

### 2.1 Zuständige Behörde

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

Verbandsgemeindeverwaltung Hermeskeil  
Langer Markt 17  
54411 Hermeskeil  
Ansprechpartner: Herr Timo Jansen  
Telefon: 0 65 03 / 809 - 176  
Fax: 0 65 03 / 809 - 182  
Gemeindeschlüssel: 07 2 35 001

Davon abweichend ist ab dem 01.01.2015 das EBA zuständig für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans für die Hauptisenbahnstrecken 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 Lärminderungsplanung (§§ 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> Den aktuellen Stand der Lärmaktionsplanung der Hauptisenbahnstrecken können 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>.

Entsprechend dem Punkt 2.5 der Lärmschutz-Richtlinie StV sind die zur Vorbereitung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen notwendigen Lärmberechnungen vom Straßenbaulastträger durchzuführen (ebenso § 5b Abs. 5 Straßenverkehrsgesetz-StVG).

Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen entsprechend den 'Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm' (Lärmschutz-Richtlinien-StV)

<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.

ist mit der Verkehrsbehörde<sup>12</sup> abzustimmen. Danach kommen straßenverkehrsrechtliche Lärm-schutzmaßnahmen insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort einen der folgenden Richtwerte<sup>13</sup> 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)<sup>14</sup>.
- 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>1</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 (Lärmschutz-richtlinien-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 Hermeskeil liegt im Südosten des Landkreises Trier-Saarburg in Rheinland-Pfalz und umfasst die Ortsgemeinden Bescheid, Beuren, Damflos, Geisfeld, Grimburg, Gusenburg, Hinzert-Pöler, Naurath (Wald), Neuhütten, Rascheid, Reinsfeld, Züsch, und die Stadt Hermeskeil. In der Verbandsgemeinde leben etwa 15.000 Einwohner. Die Fläche umfasst etwa 145 km<sup>2</sup><sup>15</sup>.

<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.

<sup>13</sup> Ziel der Lärmschutz-Richtlinie StV ist es, den Straßenverkehrsbehörden eine Orientierungshilfe zur Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen an die Hand zu geben. Sie gelten nur für bestehende Straßen und lehnen sich an die Grundsätze des baulichen Lärmschutzes an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) an (vgl. Einleitung Lärmschutz-Richtlinien-StV). Die Grenzwerte der Lärmsanierung wurden 2010 um 3 dB gesenkt, eine Absenkung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinie StV ist bisher nicht erfolgt. Eine Anpassung der Lärmschutzrichtlinien-StV ist nicht zwangsläufig und nach Auskunft des BMVI derzeit auch nicht geplant.

<sup>14</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  $L_{FT}$  etwa 1 dB betragen, liefern die Ergebnisse der Lärmkartierung ernstzunehmende Hinweise darauf, an welchen Gebäuden diese Richtwerte überschritten sind.

<sup>15</sup> <https://infothek.statistik.rlp.de/MeineHeimat/content.aspx?tp=1025&id=102&q=0723501&l=2>, aufgerufen am 25.10.2018

Die Verbandsgemeinde ist über die Bundesautobahn 1 und über die Hunsrückhöhenstraße (B 327, B 407) an das überregionale Straßenverkehrsnetz angebunden. Die Bundesautobahn ist bei Hermeskeil und Reinsfeld zu erreichen.

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

- BAB 1 ca. 16.490 m
- B 52 (Trierer Straße) ca. 1.570 m

Eine Übersicht über den Kartierungsumfang gibt die Abbildung A01 im Anhang A. Die kartierten Straßenabschnitte der BAB 1 verlaufen von Norden nach Süden an den Gemeinden Naurath (Wald), Bescheid, Hinzert-Pöler, Reinsfeld, und der Stadt Hermeskeil vorbei. Von Westen nach Osten verläuft die B 52 durch die Stadt Hermeskeil.

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

Tabelle 2 Verkehrsparameter der kartierten Straßen

Straße	Zählstelle und Lage	DTV <sup>16</sup>	Lkw-Anteil [%] <sup>17</sup>	Geschwindigkeit	Geschwindigkeit
				Pkw [km/h]	Lkw [km/h]
BAB 1	62070168 von nördlicher Gemeindegrenze bis Autobahnabfahrt auf B 407 (Reinsfeld)	21.640	14,6 9,7 27,7	130	80
	63070169 von Autobahnzubringer von B 407 (Reinsfeld) bis Autobahnabfahrt L 147 (Hermeskeil)	23.132	15,5 10,3 29,5	130	80
	63070170 von Autobahnzubringer L 147 (Hermeskeil) bis südlicher Gemeindegrenze	24.600	14,4 9,7 28,0	130	80
B 52	63079364 von Kölkerberg bis B 327 (Saarstraße)	8.374	3,8 1,8 4,4	50	50
	63079364 von Am Dörrenbach bis Kölkerberg	10.400	4,2 2,0 4,8	50	50

<sup>16</sup> Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

<sup>17</sup> Day, evening, night

Straße	Zählstelle und Lage	DTV <sup>16</sup>	Lkw-	Geschwindigkeit	
			Anteil [%] <sup>17</sup>	Pkw [km/h]	Lkw [km/h]
	63079364 von L 147 (Gusenburger Straße) bis Am Dörrenbach	11.000	3,7 1,7 4,3	50	50

Die für die Erarbeitung der Lärmaktionsplanung vom Landesamt für Umwelt, Rheinland-Pfalz bereitgestellten Daten beinhalten alle Grundlagendaten, die zur Berechnung der Lärmsituation an den Hauptverkehrsstraßen im Zuge der Lärmkartierung 2017 Berücksichtigung gefunden haben. Zur Prüfung der im Modell zugrunde gelegten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf den kartierten Straßenabschnitten wurde der Verbandsgemeinde Hermeskeil ein Geschwindigkeitsplan vorgelegt. Dabei zeigten sich Unstimmigkeiten hinsichtlich der angesetzten Geschwindigkeiten auf der Bundesautobahn. Die Geschwindigkeiten wurden angepasst und Neuberechnungen durchgeführt. Abbildung A02 gibt eine Übersicht über die zugrunde gelegten Geschwindigkeiten (zulässige Höchstgeschwindigkeiten).

Die Verkehrszahlen auf den Abschnitten der Trierer Straße (B 52) zwischen der Gusenburger Straße und der Straße am Kölkerberg wurden der Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan 'Dörrenbach (3. Änderung)<sup>18</sup> entnommen. Die im Lärmaktionsplan berücksichtigten Verkehrszahlen wurden der Analyse-Belastung 2017 entnommen. Die darin enthaltenen Verkehrszahlen wurden durch eine Knotenpunktzählung am Kreisel im Bereich Trierer Straße – Am Dörrenbach ermittelt.

## 2.5 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Abbildungen A03 und A04 (Isolinienkarten) im Anhang A spiegeln die Belastung durch Straßenverkehrslärm in der Verbandsgemeinde Hermeskeil für die Lärmindizes  $L_{DEN}$ <sup>19</sup> bzw.  $L_{Night}$ <sup>20</sup> 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 Hermeskeil ersichtlich. In der Tabelle 4 sind die Anzahl der Wohnungen und Schulen sowie die betroffene Fläche aufgelistet.

<sup>18</sup> Stadt Hermeskeil und Schoofs Immobilien GmbH, Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan 'Dörrenbach (3. Änderung)', iMB PLAN - Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH, Oktober 2017

<sup>19</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>20</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.

Tabelle 3 Zahl betroffener Menschen (2017)

Bereich	Betroffene Menschen					
	Intervalle [dB(A)]	L <sub>DEN</sub>		Intervalle [dB(A)]	L <sub>Night</sub>	
		ungerundet	EU-Rundung		ungerundet	EU-Rundung
Gesamt				50-55	48	0
	55-60	84	100	55-60	71	100
	60-65	48	0	60-65	98	100
	65-70	65	100	65-70	0	0
	70-75	87	100	>70	0	0
	>75	0	0			

Tabelle 4 Zahl betroffener Wohnungen und Schulen sowie betroffene Fläche (2017)

Bereich	Schwellenwerte [dB(A)]	Wohnungen		Schulen <sup>21</sup>	Betroffene Fläche in km <sup>2</sup>
		L <sub>DEN</sub>		L <sub>DEN</sub> ungerundet	
		ungerundet	EU-Rundung		
Gesamt	> 55	214	200	1	10,96
	> 65	84	100	0	2,30
	> 75	0	0	0	0,75

## 2.6 Vergleich der Betroffenheiten mit der Stufe II

Zur Kennzeichnung der Wesentlichkeit der Änderung der Betroffenheit im Vergleich zur Stufe II wird die Lärmkennziffer (LKZ) herangezogen. Sie ermöglicht es, jeweils durch einen Einzahlwert für den Lärmindex L<sub>DEN</sub> bzw. L<sub>Night</sub>, die Veränderungen in den Betroffenenanzahlen zu interpretieren. Die Lärmkennziffer berechnet sich nach

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

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).

Die LKZ für den L<sub>DEN</sub> in der II. Stufe beträgt: 13.  
 Die LKZ für den L<sub>DEN</sub> beträgt in der 3. Runde: 2.905.

Die LKZ für den L<sub>Night</sub> in der II. Stufe beträgt: 0.  
 Die LKZ für den L<sub>Night</sub> beträgt in der 3. Runde: 1.878.

<sup>21</sup> Zahl der belasteten Einzelgebäude.

Für die Verbandsgemeinde Hermeskeil wird eine starke Vergrößerung der LKZ festgestellt. Diese ergibt sich dadurch, dass in der 3. Runde die Trierer Straße (B 52) hinzugekommen ist.

Im Vergleich zu den Betroffenenzahlen der Stufe II (2012) ist eine Zunahme in allen 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	0	0
	55-60	5	0	55-60	0	0
	60-65	0	0	60-65	0	0
	65-70	0	0	65-70	0	0
	70-75	0	0	>70	0	0
	>75	0	0			

Durch die ausschließliche Berücksichtigung der Bundesautobahn 1 in der Stufe II (2012) gab es nach EU-Rundung keine Betroffenen Menschen, die einem Lärmindex L<sub>DEN</sub> > 55 dB(A) bzw. L<sub>Night</sub> > 50 dB(A) ausgesetzt waren.

## 2.7 Bewertung der Zahl Betroffener

### 2.7.1 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<sub>DEN</sub>) bzw.  $\geq 60$  dB(A) (L<sub>Night</sub>) ist in der Tabelle 6 dargestellt.

Tabelle 6 Zahl Betroffener mit Pegeln L<sub>DEN</sub>  $\geq 70$  dB(A) bzw. L<sub>Night</sub>  $\geq 60$  dB(A)

Bereich	Betroffene mit L <sub>DEN</sub> $\geq 70$ dB(A)	Betroffene mit L <sub>Night</sub> $\geq 60$ dB(A)
Gesamt	87	98

In der Verbandsgemeinde Hermeskeil besteht kurzfristig Handlungsbedarf, es gibt Betroffene, die Pegeln ausgesetzt sind, die gesundheitliche Beeinträchtigungen hervorrufen können.

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

### 2.7.2 Mittelfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung gesundheitlicher Gefährdungen

Die Empfehlungen des Umweltbundesamtes (UBA) und des Sachverständigenrates für Umweltfragen (SRU) gehen davon aus, dass bei einer Unterschreitung der Werte von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts eine gesundheitliche Gefährdung ausgeschlossen ist. Bei der Überschreitung dieser Pegel kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Vorsorgewerte der 16. BImSchV für Kern-, Dorf- und Mischgebiete überschritten werden. Bei einem Neubau und einer wesentlichen Änderung von Straßen werden bei Erreichen dieser Werte Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Die Zahl Betroffener in den Pegelbereichen  $\geq 65$  dB(A) ( $L_{DEN}$ ) bzw.  $\geq 55$  dB(A) ( $L_{Night}$ ) ist in der Tabelle 7 dargestellt.

Tabelle 7 Zahl Betroffener mit Pegeln  $L_{DEN} \geq 65$  dB(A) bzw.  $L_{Night} \geq 55$  dB(A)

<b>Straße</b>	<b>Betroffene mit <math>L_{DEN} \geq 65</math> dB(A)</b>	<b>Betroffene mit <math>L_{Night} \geq 55</math> dB(A)</b>
Gesamt	152	169

In der Verbandsgemeinde Hermeskeil besteht mittelfristig Handlungsbedarf, es gibt eine große Zahl an Betroffenen, die Pegeln ausgesetzt sind, die gesundheitliche Beeinträchtigungen hervorrufen können. Schulen liegen nicht in den genannten Pegelbereichen.

### 2.7.3 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 Empfehlungen der WHO vom Oktober 2018 ('starker Empfehlungscharakter') sehen weitergehend einen langfristig zu unterschreitenden Wert von 53 dB(A)  $L_{DEN}$  bzw. 45 dB(A)  $L_{Night}$  für Straßenverkehrslärm als erstrebenswert an, um negative gesundheitliche Auswirkungen und Beeinträchtigungen des Schlafs zu vermeiden.

Die Zahl Betroffener in den Pegelbereichen  $\geq 60$  dB(A) ( $L_{DEN}$ ) bzw.  $\geq 50$  dB(A) ( $L_{Night}$ ) ist in der Tabelle 8 dargestellt.

Tabelle 8 Zahl Betroffener mit Pegeln  $L_{DEN} \geq 60$  dB(A) bzw.  $L_{Night} \geq 50$  dB(A)

<b>Straße</b>	<b>Betroffene mit <math>L_{DEN} \geq 60</math> dB(A)</b>	<b>Betroffene mit <math>L_{Night} \geq 50</math> dB(A)</b>
Gesamt	200	217

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 zu entwickelndes Verkehrslärmschutzkonzept erforderlich.

## 2.8 Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung

Laut Aussage des LBM<sup>22</sup> wurden entlang der Trierer Straße in der Stadt Hermeskeil passive Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung abgewickelt. Eine genaue zeitliche Einordnung der bisher durchgeführten Maßnahmen steht noch aus. Eine Überprüfung mit aktuellen Verkehrszahlen wird nach Aussagen des LBM nach Abschluss der Lärmaktionsplanung durchgeführt werden.

Entlang dem kartierten Straßennetz sind keine aktiven Maßnahmen wie Lärmschutzwälle oder -wände vorhanden.

In der Stadt Hermeskeil wurde auf der Schulstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h durchgeführt. Die Maßnahme dient vor allem der Verkehrssicherheit. Entlang der Schulstraße befinden sich die Grundschule und die Integrierte Gesamtschule Hermeskeil.

Im Zuge der Straßensanierung der Saarstraße und der Koblenzer Straße wurden stellenweise Fahrbahnverengungen sowie die Reduzierung von zwei auf einen Fahrstreifen vorgenommen. Durch die Umgestaltung der Fahrbahn werden innerörtliche Beschleunigungsfahrten vermieden und somit pegelmindernde Effekte erzielt.

Als verkehrslenkende Maßnahme wurde die Martinusstraße für den Lkw-Verkehr gesperrt. Der Lkw-Verkehr zum Industrie- und Gewerbepark Grafenwald erfolgt über die Hunsrückhöhenstraße (B 327, B 407) und die Kreisstraße 100.

In vielen Ortseingangsbereichen der Ortsgemeinden wird die aktuell gefahrene Geschwindigkeit über sogenannte Geschwindigkeitstafeln angezeigt. Geschwindigkeitsüberschreitungen werden dabei durch visuelle Effekte wie eine Färbung verdeutlicht. Die Verkehrsteilnehmer sollen dazu animiert werden, ihre Geschwindigkeit entsprechend der Richtgeschwindigkeit anzupassen.

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. Grundsätzlich werden weniger sensible Nutzungen (Gewerbegebiete, Industriegebiete) in räumlicher Nähe zur Autobahn bzw. räumlich getrennt von Wohnbebauung angesiedelt. In Nachverdichtungsbebauungsplänen werden als Schallschutzmaßnahmen Gebäuderiegel, passive Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern und ggf. Lüftern) bzw. Grundrissorientierungen (bspw. Anordnung von Schlafräumen zur abgewandten Fassadenseite) vorgeschlagen.

---

<sup>22</sup> Telefonat am 27.02.2019, Auskunft des LBM



## 2.9 Hotspot-Analyse

Zur Festlegung der Areale für vordringlichen und mittelfristigen Handlungsbedarf wurde eine Hotspot-Analyse durchgeführt. Diese zeigt Bereiche mit einer hohen Lärmbelastung (hier:  $> 70 \text{ dB(A)}$  und  $> 65 \text{ dB(A)} L_{\text{DEN}}$  bzw.  $> 60 \text{ dB(A)}$  und  $> 55 \text{ dB(A)} L_{\text{Night}}$ ) und einer hohen Einwohnerdichte.

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 den betroffenen Bereich der Verbandsgemeinde dargestellt. Die Abbildungen A07 und A08 zeigen die Hotspot-Bereiche über dem Schwellenwert von  $60 \text{ dB(A)} L_{\text{DEN}}$  bzw.  $55 \text{ dB(A)} L_{\text{Night}}$ .

In der Verbandsgemeinde Hermeskeil liegt im Wesentlichen ein Hotspot-Bereich entlang der Trierer Straße (B 52) zwischen der Bahnhofstraße und der Kunickerstraße vor. An vielen Wohngebäuden entlang der B 52 in Hermeskeil sind die Immissionsgrenzwerte für Lärmsanierung an Bundesstraßen tags und nachts überschritten. Daraus leitet sich ein kurzfristiger Handlungsbedarf zur Lärminderung ab.

## 2.10 Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung

### 2.10.1 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
- Errichtung von aktiven Schallschutzmaßnahmen (Wand/Wall)  
sowie
- 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 für klassifizierte Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) mit der Verkehrsbehörde abzustimmen.

Neben der Pegelminderung<sup>23</sup> sollten hier ggf. auch Sicherheitsaspekte berücksichtigt werden, wie bspw. die Ermöglichung einer gefahrlosen Querung der Fahrbahn durch Fußgänger, die besseren

<sup>23</sup> Durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen soll der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um  $3 \text{ dB(A)}$  bewirkt werden. Dabei wird entsprechend den Vorgaben der RLS-90 aufgerundet.

Reaktionsmöglichkeiten der Kfz-Führer auf Fußgängerüberwege, erhöhte Sicherheitsanforderungen im Straßenraum im Bereich von Kindertagesstätten, Schulen und Altenheimen.

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>24, 25, 26</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>27</sup>.

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

## 2.10.2 Kurzfristige Maßnahmen entlang der Trierer Straße

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

Im Lärmaktionsplan wird als kurzfristige Maßnahme eine Geschwindigkeitsreduktion von 50 auf 30 km/h in den Hotspot-Bereichen der Stadt Hermeskeil auf der Trierer Straße untersucht.

<sup>24</sup> Vgl. Tabelle 3, S. 50, Umwelt-Bundesamt, 'Lärmindernde Fahrbahnbeläge, Ein Überblick über den Stand der Technik', Texte 20/2014, Einzelmessung Pegelminderung bei Pkw

<sup>25</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>26</sup> Baden-Württemberg, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, Handlungsempfehlung für den Einsatz von lärmindernden Asphaltsschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich, Stuttgart 17.07.2015

<sup>27</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.

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung stellt im Rahmen der Lärmaktionsplanung formal eine kurzfristig und mit relativ geringem finanziellem 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 Gemeinde).

Die i. Allg. mit einer Verringerung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h einhergehende Verkehrsversteigung bewirkt neben der Reduzierung des Mittelungspegels auch eine Verringerung der Maximalpegel um bis zu 7 dB(A), wenn Beschleunigungen vermieden werden<sup>28, 29</sup>.

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung führt zu den in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten rechnerischen Reduktionen der Betroffenen. Die genaue Lage des geschwindigkeitsreduzierten Abschnitts des Planfalls 1 kann der Abbildung A09 entnommen werden. Die Gebäudepegel  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  bei Richtgeschwindigkeiten von 50 und 30 km/h sind in den Abbildungen A10 und A11 dargestellt.

Tabelle 9 Veränderung der Betroffenheit durch Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 52 (Planfall 1)

Intervalle in dB(A)	Betroffene $L_{DEN}$ vorher	Betroffene $L_{DEN}$ nachher	Betroffene $L_{DEN}$ Differenz	Betroffene $L_{Night}$ vorher	Betroffene $L_{Night}$ nachher	Betroffene $L_{Night}$ Differenz
Aktionsbereich B 52 (Trierer Straße)						
50-55	-	-	-	48	59	+11
55-60	84	60	-24	71	112	+41
60-65	48	70	+22	98	29	-69
65-70	65	105	+40	0	0	0
70-75	87	13	-74	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-

Es kommt zu einer deutlichen Verringerung der Zahl betroffener Menschen in den höchsten betroffenen Pegelintervallen, verbunden mit einer Erhöhung der Betroffenenzahlen in den darunterliegenden Pegelklassen.

Im Planfall 1 kann die Zahl der über dem Pegelwert  $L_{DEN}$  von 70 dB(A) liegenden Betroffenen von 87 auf 13 verringert werden, in der Nacht von 98 auf 29 Betroffene über 60 dB(A). Das Ziel, Pegel über 70 dB(A) bzw. 60 dB(A) zu vermeiden, wird nicht erreicht.

Die rechnerische Pegelreduktion durch die Geschwindigkeitsbegrenzung beträgt 2,4 dB (nachts); erfüllt also die Kriterien der Lärmschutz-Richtlinien-StV. Die Trierer Straße weist zwischen der Bahnhofstraße und dem Kreuzungsbereich zur B 327 (Donatusplatz) Steigungen von bis zu 8,5 % auf. Aufgrund der Steigung ist davon auszugehen, dass bei einer Richtgeschwindigkeit von 30 km/h zahlreiche Fahrten im 2. Gang stattfinden. Bei Fahrten in niedrigeren Gängen (1. und 2. Gang)

<sup>28</sup> LAI-Hinweise zur Aktionsplanung, Zweite Aktualisierung vom 09.03.2017, Abschnitt 15.1.2.1

<sup>29</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 Versteigung 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.

überwiegt das Motorgeräusch das Fahrbahn-Rollgeräusch. Auf den Steigungsabschnitten entlang der Trierer Straße ist deswegen entgegen den berechneten Minderungen nicht von realen Pegelminderungen auszugehen. Die Wirksamkeit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ist nicht gegeben. Von einer Beschränkung der Richtgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Trierer Straße wird aufgrund der pegelerhöhenden Effekte durch Fahrten in niedrigen Gängen abgesehen.

Entlang der Trierer Straße wurden durch den Baulastträger (Landesbetrieb Mobilität) in den Jahren 2005/2006 passive Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung abgewickelt.<sup>30</sup> Sollten Hauseigentümer beabsichtigen Lärmschutzfenster einbauen zu lassen (z. B. im Rahmen anstehender Renovierungsmaßnahmen) ist zur Wahrung einer späteren Fördermöglichkeit vor Durchführung der Maßnahmen bei dem zuständigen Landesbetrieb Mobilität ein formloser Antrag zu stellen. Dieser unterrichtet den Eigentümer über die erforderlichen Voraussetzungen und die weitere Verfahrensweise.<sup>31</sup>

### 2.10.3 Mittelfristige/Langfristige Maßnahmen entlang der Trierer Straße

Bei erforderlich werdenden Grunderneuerungen, insbesondere bei der bevorstehenden Sanierung der Trierer Straße, wird vorgeschlagen, auf allen innerörtlichen Straßenabschnitten, also auch auf solchen, die nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung sind, lärmindernde Beläge einzubauen. Die Zu- und Abschläge für Fahrbahnoberflächen beziehen sich auf intakte Fahrbahnen. Häufig sind die Fahrbahnen jedoch schadhaft und verursachen aus diesem Grund erhöhte Emissionen. Der Ausgleich von Unebenheiten bei Schachtdeckeln wie auch die Instandsetzung der Fahrbahnoberfläche führt häufig zu einer spürbaren Verbesserung der schalltechnischen Situation.

Für die Trierer Straße wird der Einsatz eines lärmindernden Belags schalltechnisch untersucht. Dabei wird als Korrektur für die Fahrbahnoberfläche ein Wert von -3 dB bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in Ansatz gebracht<sup>32</sup>. Die genaue Lage des Abschnitts kann der Abbildung A12 entnommen werden. Die Gebäudepegel  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  vor und nach dem Einsatz eines lärmindernden Fahrbahnbelags sind in den Abbildungen A13 und A14 dargestellt.

Eine Fahrbahnsanierung führt zu den in der nachfolgenden Tabelle 10 aufgeführten Reduktionen der Betroffenen.

---

<sup>30</sup> Auskunft des Landesbetriebs Mobilität per E-Mail am 25.03.2019.

<sup>31</sup> Die Lärmsanierung obliegt dem Straßenbaulastträger und ist nicht Teil der Maßnahmenplanung des Aktionsplans.

<sup>32</sup> Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h würde sich der Abschlag auf -2 dB verringern.

Tabelle 10 Veränderung der Betroffenheit durch Einsatz eines lärmindernden Belags auf der B 52 (Planfall 2)

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
Aktionsbereich B 52 (Trierer Straße)						
50-55	-	-	-	48	71	+23
55-60	84	62	-22	71	111	+40
60-65	48	69	+21	98	17	-81
65-70	65	107	+42	0	0	0
70-75	87	7	-80	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-

Es kommt zu einer deutlichen Verringerung der Zahl betroffener Menschen in den höchsten betroffenen Pegelintervallen, verbunden mit einer Erhöhung der Betroffenenzahlen in den darunterliegenden Pegelklassen. Es verbleiben nur einzelne Betroffene, die Pegeln > 70 dB(A) bzw. 60 dB(A) ausgesetzt sind.

Die Verbandsgemeinde und die Stadt Hermeskeil setzen sich bei anstehenden Fahrbahnsanierungen für den Einbau lärmindernder Deckschichten ein.

#### 2.10.4 Maßnahmen auf nicht klassifizierten Straßen

Die Verbandsgemeinde und die Stadt Hermeskeil beschließen im Rahmen der Lärmaktionsplanung die Richtgeschwindigkeit auf den folgend genannten gemeindeeigenen Straßen gantztägig auf 30 km/h zu beschränken:

- Borwiesenstraße (kompletter Straßenzug)
- Martinusstraße (innerorts, abgestufte Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h auf 50km/h am Ortseingang möglich)
- Klosterstraße (kompletter Straßenzug).

Neben den lärmindernden Effekten soll die Geschwindigkeitsbeschränkung insbesondere der Verkehrssicherheit im Bereich der Schulzentren (Berufsbildende Schule und Gymnasium Hermeskeil in der Borwiesenstraße), des Friedhofs und des Mehr-Generationen-Hauses (in der Martinusstraße) dienen. Aufgrund der bestehenden Rechts-Vor-Links-Regelung entlang der Straßen ist durch die Senkung der Richtgeschwindigkeit auf 30 km/h von einer Verkehrsverstetigung durch weniger starke Brems- und Beschleunigungsvorgänge und der Steigerung der Verkehrssicherheit an den Kreuzungsbereichen auszugehen.

#### 2.10.5 Sonstige Maßnahmen

Die Verbandsgemeinde Hermeskeil vertritt im Rahmen ihrer Zuständigkeit die nachfolgend genannten Grundsätze und Zielvorstellungen und wirbt bei den zuständigen Trägern der Straßenbaulast für eine Umsetzung derselben. Die genannten Maßnahmen sollen ebenfalls in den kommenden Jahren in den entsprechenden Fachplanungen vertieft werden, um konkrete

Umsetzungsmöglichkeiten der vorgeschlagenen lärmindernden Maßnahmen einschließlich der Finanzierung zu prüfen.

Um die Einhaltung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bei Einfahrt in die Ortsgemeinden und die Stadt Hermeskeil 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.

Der ordnungsgemäße Zustand der Straßenoberflächen aller Straßen ist durch regelmäßige Kontrollen und ggf. Instandsetzungen sicherzustellen. Das Klappern von Schachtabdeckungen ('Kanaldeckel') kann durch den Einsatz von 'Flüsterabdeckungen' deutlich gemindert werden<sup>33</sup>.

Die Verbandsgemeinde Hermeskeil sollte darauf hinarbeiten, durch ein modernes, leistungsfähiges System des öffentlichen Personennahverkehrs eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zu erreichen<sup>34</sup>.

Das bestehende System von Fahrrad- und Fußwegen sollte 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. Es sollte ein Konzept für Rad-schnellwegeverbindungen erstellt und umgesetzt werden.

Im Rahmen der Gemeindeentwicklung sollte darauf hingewirkt werden, dass insbesondere Einkaufsmöglichkeiten für Waren des täglichen Bedarfs in mehreren Ortsgemeinden 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. Einkaufszentren auf der 'Grünen Wiese' sollten nach Möglichkeit nicht mehr realisiert werden.

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.). Insbesondere bei der Umgestaltung von

---

<sup>33</sup> u. a. Fa. Aco-Tiefbau GmbH, Büdelsdorf, Fa. Meierguss, Rahden

<sup>34</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.

Straßenräumen und Plätzen werden akustische Faktoren berücksichtigt. Gestalterische Maßnahmen in Form von unebenen Oberflächen wie beispielsweise Pflastersteinen werden zukünftig auf Durchgangsstraßen nicht mehr in der Nähe von Wohnbebauung eingesetzt.

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.

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.

Bei der Erneuerung der kommunalen Fahrzeugflotte und beim Ausschreiben von Leistungen des ÖPNV wird auf den Einsatz lärmarmen Fahrzeuge und lärmgeminderter Reifen geachtet.

Die Bürger können via Internet bzw. Informationsbroschüren auf Möglichkeiten hingewiesen werden, zu einer lärmarmen Fahrweise beizutragen (bspw. lärmgeminderte Reifen einsetzen – zusätzlicher Synergieeffekt der Kraftstoffeinsparung, 'Eco-Drive', Vermeiden unsinniger Fahrten)<sup>35</sup>. 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.

## 2.11 Ruhige Gebiete

Neben der Verringerung des Umgebungslärms ist es auch Ziel der Lärmaktionsplanung, ruhige Gebiete vor einer wesentlichen Zunahme des Lärms zu schützen (Vorsorgegedanke). Die Wesentlichkeit wird in Anlehnung an die 16. BImSchV anhand des 3 dB Kriteriums beurteilt und für die Lärmaktionsplanung der Verbandsgemeinde Hermeskeil festgesetzt. Bei der Festlegung ruhiger Gebiete ist es zunächst unerheblich, ob es sich um bebaute oder unbebaute Gebiete handelt, vielmehr sollen die Bereiche nicht bzw. nicht in einem relevanten Umfang Verkehrs-, Industrie-, Gewerbe- und/oder Freizeitlärm ausgesetzt sein. Auf Bundes- und Landesebene erfolgte keine weitere Konkretisierung.

Als ruhige Gebiete auf dem Land kommen insbesondere auch großflächige Gebiete in Frage, die keiner der o. g. Lärmarten ausgesetzt sind und von Menschen zur Erholung z. B. für ausgedehnte Spaziergänge genutzt werden. Die LAI-Hinweise geben als Anhaltspunkt für ein ruhiges Gebiet Pegelwerte von  $L_{DEN} < 40 \text{ dB(A) an}$ <sup>36</sup>. Bei der Festlegung der zu schützenden ruhigen Gebiete durch die zuständige Behörde handelt es sich entsprechend § 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG um planungsrechtliche Festlegungen, die von den zuständigen Planungsträgern zu berücksichtigen sind. Damit sind sie in allen relevanten Planungen als ein aus dem Lärmaktionsplan resultierender Belang zu beachten.

<sup>35</sup> Bspw. [http://www.laermorama.ch/m7\\_laermschutz/leiseremobilitaet\\_w.html#Ecodrive](http://www.laermorama.ch/m7_laermschutz/leiseremobilitaet_w.html#Ecodrive), [http://www.nrw-wird-leiser.nrw.de/fileadmin/user\\_upload/NUA/Themen/NRW-wird-leiser/Flyer/Leises-Fahren.pdf](http://www.nrw-wird-leiser.nrw.de/fileadmin/user_upload/NUA/Themen/NRW-wird-leiser/Flyer/Leises-Fahren.pdf)

<sup>36</sup> LAI-Hinweise zur Aktionsplanung, Zweite Aktualisierung vom 09.03.2017, Abschnitt 5

Die Verbandsgemeinde Hermeskeil liegt im Naturpark Saar-Hunsrück. Nach der rheinlandpfälzischen Landesverordnung über den Naturpark ist der Schutzzweck für den gesamten Naturpark die Erhaltung der landschaftlichen Eigenart, Schönheit und des für Langzeit- und Kurzurlaub besonderen Erholungswertes des südwestlichen Hunsrücks. Nordöstlich der Ortsgemeinden Damflos und Züsch befinden sich seit dem Jahr 2015 ausgewiesene Flächen des Nationalparks Hunsrück-Hochwald im Südosten der Verbandsgemeinde Hermeskeil. Auf 75 % der Flächen des Nationalparks sollen Natur und Landschaft der natürlichen Entwicklung überlassen werden, also wieder zur Wildnis werden. Mit dem Gebiet 'Dhronhänge' befindet sich ein Natura 2000-Gebiet nach Fauna-Flora-Habitat Richtlinie (FFH Richtlinie) zwischen den Ortsgemeinden Beuren und Bescheid im Nordosten der Verbandsgemeinde. Das Gebiet dient dem Schutz der biologischen Vielfalt von Arten und Lebensräumen. Die Zielsetzung der beiden genannten Gebiete entspricht der Zielsetzung der 'ruhigen Gebiete' der Umgebungslärmrichtlinie. Die Verbandsgemeinde Hermeskeil legt folgende 'ruhige Gebiete' fest, welche insbesondere auch der Naherholung der Bürger der Stadt Hermeskeil und der umliegenden Ortsgemeinden in der Verbandsgemeinde Hermeskeil dienen:

- Nationalpark Hunsrück-Hochwald (östlich der Ortsgemeinde Damflos, nördlich der Ortsgemeinde Züsch)
- Dhronhänge (östlich der Ortsgemeinde Bescheid, nördlich der Ortsgemeinde Beuren)

Das ruhige Gebiet 'Nationalpark Hunsrück-Hochwald' umfasst eine Fläche von rund 480 ha. Die Fläche des ruhigen Gebiets 'Dhronhänge' beträgt ca. 170 ha. Die Gebietsabgrenzungen sind nicht identisch mit den bisherigen Schutzgebieten. Die Abgrenzung wurde anhand der Zugänglichkeit der Gebiete, beispielsweise anhand von Wander- und Waldwegen gewählt. Die Lage der ruhigen Gebiete kann der Abbildung A15 im Anhang entnommen werden.

## 2.12 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.

Ein innerdörfliches Einkaufszentrum kann zu einer Erhöhung der Attraktivität beitragen und eine Begegnungsstätte für die Bewohner werden.

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.



## 2.13 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>37</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 Herzinfarkt­risikos) nicht enthalten. Diese können aber abgeschätzt werden, sie betragen etwa 25 % der Immobilienwertverluste<sup>38</sup>.

Entsprechend den Aussagen in den LAI-Hinweisen zur Aktionsplanung<sup>39</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 11 zeigt diese Steuerverluste auf. Als Basis wurde der Lärmindex  $L_{DEN}$  im Bereich > 55 dB(A) gewählt<sup>40</sup>. Damit beträgt der mietbezogene Steuerverlust 9.000 € 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 Hermeskeil jährlich etwa 22.500 € und die lärmbedingten Kosten etwa 112.500 €; dabei ist nur das kartierte Straßennetz berücksichtigt!

Tabelle 11 Mietbezogene Steuerverluste (gerundet)

<b>Straße</b>	<b>Steuerverlust in € pro Jahr</b>
Mietbezogene Steuerverluste	9.000
Faktor 10	90.000
Externalisierte Kosten (25 %)	22.500
<b>Gesamt</b>	<b>112.500</b>

<sup>37</sup> LAI-Hinweise, Stand 30.08.2007, Abschnitt 10

<sup>38</sup> Vgl. K. Giering: Monetäre Bewertung des Straßenverkehrslärms, Lärmbekämpfung 4(2009)200-203

<sup>39</sup> Eine Kosten-Nutzen-Analyse kann nur auf der Grundlage konkreter Maßnahmen durchgeführt werden.

<sup>40</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.

### **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 im Stadtrat der Stadt Hermeskeil am 14. Mai 2019, dem Haupt- und Finanzausschuss der Verbandsgemeinde Hermeskeil am 16. Oktober 2019 und im Verbandsgemeinderat Hermeskeil am 06. November 2019 vorgestellt.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung beginnt mit der Veröffentlichung des Aufstellungsbeschlusses und des Entwurfs des Lärmaktionsplanes. Den Bürgern der Verbandsgemeinde Hermeskeil wurde ermöglicht innerhalb von einer Frist von einem Monat Stellungnahmen zum Entwurf in schriftlicher Form abzugeben. Die Offenlage fand vom 28. November 2019 bis zum 03. Januar 2020 statt, der Lärmaktionsplan kann auf der Homepage der Verbandsgemeinde ([www.hermeskeil.de](http://www.hermeskeil.de)) heruntergeladen werden.

Die TöB wurden am 12. November 2019 in schriftlicher Form über den Entwurf des Lärmaktionsplans informiert und um schriftliche Stellungnahmen bis zum 03. Januar 2020 gebeten.

Fristgemäß eingegangene Stellungnahmen werden bei der Entscheidung über den Lärmaktionsplan berücksichtigt.

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung wurden beim zuständigen Amt folgende Anregungen vorgetragen:

Nr.	TÖB	Datum der Stellungnahme
A1	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	15.11.2019
A2	Forstamt Hochwald	15.11.2019
A3	Südwestrundfunk, Anstalt des öffentlichen Rechts	19.11.2019
A4	Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken	25.11.2019
A5	Nationalparkamt Hunsrück-Hochwald	25.11.2019
A6	Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz, Dienststelle Trier	22.11.2019
A7	Creos Deutschland GmbH	21.11.2019
A8	Verbandsgemeindeverwaltung Schweich an der Römischen Weinstraße	26.11.2019
A9	Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Regionalstelle Gewerbeaufsicht Trier	27.11.2019
A10	Amprion GmbH	29.11.2019
A11	Kreisverwaltung Trier-Saarburg	02.12.2019
A12	Dienstleistungszentrum Ländlicher Raum Mosel	02.12.2019
A13	Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz	04.12.2019
A14	Deutsche Telekom Technik GmbH	06.12.2019
A15	Eisenbahn-Bundesamt, Zentrale	11.12.2019
A16	Deutscher Wetterdienst	12.12.2019
A17	Westnetz GmbH	09.12.2019
A18	Landesbetrieb Liegenschafts- und Baubetreuung, Niederlassung Trier	16.12.2019
A19	Handwerkskammer Trier	17.12.2019
A20	Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz	17.12.2019
A21	Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz	20.12.2019
A22	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord	23.12.2019
A23	Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH	18.12.2019
A24	Vermessungs- und Katasteramt Westeifel-Mosel	20.12.2019
A25	Industrie- und Handelskammer Trier	23.12.2019
A26	Westnetz GmbH, Regionalzentrum Trier	06.01.2019
A27	Landkreis Trier-Saarburg	07.01.2020
A28	Westnetz GmbH	08.01.2019

Tabelle A1 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Nr.	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag
A1	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A2	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A3	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A4	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A5	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A6	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A7	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A8	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A9	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A10	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A11	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A12	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A13	<p>Zunächst möchten wir darauf hinweisen, dass aus der Lärmaktionsplanung grundsätzlich keine Verpflichtungen für den Straßenbaustraßensträger von Bundes- und Landesstraßen resultieren.</p> <p>Nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz ist der Straßenbaustraßensträger lediglich nach den §§ 41- 43 bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen (Lärmvorsorge) verpflichtet Kosten für Lärmschutzmaßnahmen zu tragen.</p> <p>Weitere Regelungen zur Lärmvorsorge beinhaltet die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung vom 12. Juni 1990.</p> <p>Auf freiwilliger Basis fördert der Bundes- und Landesstraßenbaustraßensträger allerdings auch Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der so genannten Lärmsanierung (Lärmschutz an bestehenden</p>	<p>Nicht erforderlich</p> <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</p>	

Nr.	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag
	<p>Straßen). Eine gesetzliche Grundlage existiert hierfür nicht. Voraussetzung für die Lärmsanierung ist:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Straße ist vor dem Inkrafttreten des Bundesimmissionsschutzgesetzes im Jahre 1974 unter Verkehr gegangen</li> <li>- die betroffene Bebauung war zu diesem Zeitpunkt vorhanden oder es bestand Baurecht nach einem rechtskräftigen Bebauungsplan</li> <li>- die Voraussetzungen der Verkehrslärmschutzrichtlinie 97 werden erfüllt, insbesondere <ul style="list-style-type: none"> <li>• die erforderlichen Haushaltsmittel sind vorhanden (Pkt. 35)</li> <li>• die Immissionsgrenzwerte nach Pkt. 37.1 werden überschritten</li> </ul> </li> </ul> <p>Hinweis: Mit Inkrafttreten des Bundeshaushaltes am 9.4.2010 wurden die bisher anzuhaltenden Lärmsanierungsgrenzwerte um 3 dB(A) gesenkt (z.B. für Wohngebiete auf 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht, für Mischgebiete 69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• es erfolgt eine Antragstellung durch den Eigentümer (Pkt. 42). Vertretungen, z. B. Gemeinden, sind nicht antragsberechtigt. Vom Eigentümer ist ein Eigenanteil von 25 % zu übernehmen.</li> </ul> <p>Hinsichtlich der Handhabung von Lärmsanierungsfällen ist grundsätzlich Folgendes auszuführen:</p> <p>Das Land Rheinland-Pfalz hat sich bereits Ende der 80iger Jahre der Lärmsituation in Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundes- und Landesstraßen angenommen und ein Lärmmissionskataster erstellt, nach dessen regelmäßig aktualisierten Dringlichkeitsreihung seitdem</p>	<p>VLärmSchR 97 und die Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007. Die Entwicklung eines Lärmarktionsplanes ist im rechtlichen Sinne nicht auf eine Sanierung ausgerichtet. (Rechtsgutachten RIBVerwG)</p>	

Nr.	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag
	<p>Lärmsanierungsmaßnahmen sukzessiv ortslagenweise abgewickelt werden.</p> <p>Im Vorfeld der Abwicklung werden im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung alle Wohnhäuser mit Grenzwertüberschreitung ermittelt. Die Eigentümer dieser Gebäude werden angeschrieben und über die anteilige Finanzierung (75%) von Lärmschutzmaßnahmen unterrichtet. Auf Antrag des Eigentümers und bei Vorliegen der weiteren Anspruchsvoraussetzungen wird dann der erforderliche Lärmschutz abgewickelt. Eigentümer, die sich nicht melden, werden nochmals angeschrieben. Werden keine weiteren Anträge gestellt wird das Lärmsanierungsprojekt abgeschlossen. Dem entsprechend wurden auch in der Ortsdurchfahrt Hermeskeil im Zuge der B 52 verfahren.</p> <p>Sowohl die Lärmvorsorge als auch die Lärmsanierung sind somit nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.</p> <p>Zu dem uns vorgelegten Entwurf des Lärmaktionsplanes nehmen wir im Einzelnen wie folgt Stellung:</p> <p><b>Zu 2.3 (Seite 7 und 8)</b></p> <p>Wie im Lärmaktionsplan ausgeführt, eröffnet der § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO) grundsätzlich die Möglichkeit, zur Minderung des Straßenverkehrslärms straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen durchzuführen.</p> <p>Über die Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) aus Lärmschutzgründen entscheidet in einem gesonderten Verfahren gem. § 40 (1) BImSchG und § 45 StVO (1) Nr. 3, (1b) Nr. 5 die zuständige Straßenverkehrsbehörde. Die Entscheidung erfolgt auf der Grundlage der strengen Vorgaben von §</p>		

Nr.	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag
	<p>45, Abs. 9 StVO und der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007 (siehe Lärmschutz-Richtlinien-StV Punkt 1.4, Abs. 3, letzter Satz).</p> <p><b>Zu 2.8 (Seite 14 Absatz 1)</b> Wie bereits dort ausgeführt, wurden in der Ortsdurchfahrt Hermeskeil bereits passive Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung abgewickelt. Ein erneutes Aufgreifen des Lärmfalles und somit eine schalltechnische Untersuchung mit aktuellen Verkehrsdaten ist unsererseits in absehbarer Zeit nicht vorgesehen.</p> <p><b>Zu 2.10.1 (Seite 16)</b> Hinsichtlich des Einbaus lärmindernder Fahrbahnbeläge ist Folgendes auszuführen: 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_{\text{Sto}}</math>). Tabelle 4 der RLS-90 wurde im Laufe der Jahre durch verschiedene Rundschreiben des BMVI wie folgt ergänzt bzw. aktualisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Betone nach ZTV Beton-StB 01 mit Waschbetonoberfläche - 2 dB(A)</li> <li>- Asphaltbetone <math>\leq 0/11</math> und Splittmastixasphalte 0/8 und 0/11 (ohne Abspaltung) - 2 dB(A)</li> <li>- Lärmarmer Gussasphalt - 2 dB(A)</li> <li>- Offenporige Asphaltdeckschichten (OPA) 0/11 - 4 dB(A)</li> <li>- Offenporige Asphaltdeckschichten (OPA) 0/8 - 5 dB(A)</li> </ul>	<p>Der Einsatz von OPA ist auf dem entsprechenden Straßenabschnitt nicht vorgesehen</p>	

Nr.	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag
	<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>Das bedeutet, dass die o.g. Korrekturwerte bei schalltechnischen Berechnungen nach den RLS- 90 und der VBUS erst ab einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit größer 60 km/h in Ansatz gebracht werden können. Beim Einbau derartiger Straßenbeläge innerorts haben diese Korrekturwerte keine Gültigkeit. Beispielsweise beträgt der Korrekturwert <math>D_{S10}</math> für einen lärmarmen Asphaltbeton im Bereich von Außerortsstraßen (bei <math>v &gt; 60</math> km/h) <math>-2,0</math> dB(A), innerorts jedoch nur <math>0</math> dB(A).</p> <p>Gemäß VBUS (Punkt 3.5.3, Tabelle 3 *) bzw. RLS-90 können für lärmindernde Straßenoberflächen, bei denen aufgrund neuer bautechnischer Entwicklungen eine dauerhafte Lärminderung nachgewiesen ist, auch andere Korrekturwerte <math>D_{S10}</math> berücksichtigt werden.</p>	<p>Derzeit laufen Forschungsvorhaben zu entsprechenden lärmarmen Belägen. In verschiedenen Gemeinden werden auf Strecken mit einer zulässigen Geschwindigkeit &lt;60 km/h lärmarme Asphalte eingebaut. Aktuelle Erkenntnisse dazu wurden vom Umweltbundesamt veröffentlicht (Lärmindernde Fahrbeläge – 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 Maßnahme baulicher Art 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-Württemberg gibt in dem Schreiben vom 17.07.2015 folgende Handlungsempfehlungen für den Einsatz von lärmindernden Asphaltdeckschichten 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 <math>3,0</math> dB(A) bei Geschwindigkeiten ab <math>30</math> km/h bis <math>50</math> km/h erreichen.</li> </ul>	



Nr.	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag
	<p>Für alle in den letzten Jahren entwickelten lärmindernden Fahrbahndecken für Geschwindigkeitsbereiche innerorts (i. d. Regel 50 km/h) wurde bisher kein Korrekturwert festgesetzt oder noch keine dauerhafte Lärminderung (nicht gleichzusetzen mit der Langlebigkeit eines Fahrbahnbelages) nachgewiesen.</p> <p>Dies trifft auch auf die im Lärmaktionsplan beispielhaft genannten Fahrbahnbeläge (siehe Tabelle 3, Umwelt-Bundesamt, „Lärmindernde Fahrbahnbeläge“ auf die in Fußnote 24 auf Seite 16 verwiesen wird) zu.</p> <p>Hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung ist Folgendes anzumerken: Das Regelwerk der RLS-90 wird in absehbarer Zeit durch die RLS-19 ersetzt werden. Die RLS-19 wurde am 31.10. 2019 im Verkehrsblatt veröffentlicht. Vorerst findet sie jedoch noch keine Anwendung, da für eine verbindliche Einführung eine Änderung der 16.BImSchV erforderlich ist. In den RLS-19 sind erstmalig für Geschwindigkeitsbereiche innerorts für verschiedenen Straßendeckschichten Korrekturwerte getrennt nach Pkw und Lkw benannt. Beispielhaft ist hier der AC D LOA (die im Lärmaktionsplan aufgeführten Straßendeckschichttypen PMA und SMA-LA fallen nicht darunter), aber auch Asphaltbetone ≤ AC 11 (bereits Regelbauweise) zu benennen.</p> <p><b>Zu 2.10.2 (Seite 17, Absatz 2)</b></p> <p>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,</p>	<ul style="list-style-type: none"> <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 Asphaltdecken 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 Asphaltdecken aus AC D LOA und SMA LA eine Lärminderung 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 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.</li> </ul> <p>Die LAI-Hinweise zur Aktionsplanung, Zweite Aktualisierung vom 09.03.2017, Abschnitt 15.1.2.2 weisen auf die Verkehrsverstärkung bei Reduzierung der Geschwindigkeit hin. Die Formulierung des LAP 'Die i. Allg. mit einer Verringerung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h einhergehende Verkehrsverstärkung...' verweist bereits darauf, dass dies nicht allgemein gültig ist, sondern von der örtlichen Situation abhängen kann.</p>	

Nr.	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag
	<p>Fahrbahnbreiten, Einmündungen, parkende Fahrzeuge am Straßenrand usw.).</p> <p><b>Zu 2.10.3</b></p> <p>Wie bereits erläutert, liegen bezüglich der dauerhaften Lärminderung von lärmarmen Straßenbelägen im Innerortsbereich noch keine abschließenden Vorgaben (Korrekturwerte) bzw. Nachweise vor. In Abschnitt 2 wird jedoch ausgeführt, dass lärmarme Beläge eine deutlich lärmreduzierende Wirkung von mindestens 3 dB(A) besitzen. Die Ergebnisse der Tabelle 10 basieren auf diesem Ansatz. Hier sollte unseres Erachtens, deutlich darauf hingewiesen werden, dass es sich um evtl. mögliche Pegelminderungen handelt.</p> <p>Der Hinweis unter Fußnote 32 auf Seite 18, dass sich bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h der Korrekturwert für die Fahrbahnoberfläche auf - 2 dB(A) reduziert, steht im Widerspruch zu Abschnitt 2 und kann von hier aus nicht nachvollzogen werden.</p> <p><b>Zu 2.10.5</b></p> <p>Betreffend die Formulierung „im Rahmen ihrer Zuständigkeit“ gehen wir davon aus, dass sich die genannten Grundsätze und Zielvorstellungen ausschließlich 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 2.11 (Seite 21 und 22)</b></p> <p>Hinsichtlich der Festlegung von ruhigen Gebieten ist Folgendes anzumerken:</p> <p>Der § 47d Abs. 2 BImSchG verweist auf die „Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die</p>	<p>Nach den Empfehlungen des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg im Schreiben vom 17.07.2015 sind Minderungen bei Geschwindigkeiten ab 30 km/h bis 50 km/h von im Mittel 3 dB(A) zu erwarten. Dem wird durch den beschriebenen Ansatz von - 3 dB(A) bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h Rechnung getragen. Auch die Korrekturwerte der RLS-19 rechtfertigen diese Annahme.</p> <p>Bei der geringeren Geschwindigkeit von 30 km/h steigt der Einfluss der Motorengeräusche bezogen auf die Gesamtemissionen, die bei Geschwindigkeiten über 40 km/h hauptsächlich durch das Reifen-Fahrbahn-Geräusch bestimmt wird. Ein lärmarmere Fahrbahnbelag mindert nahezu ausschließlich das Reifen-Fahrbahn-Geräusch. Bei Zunahme des Motorengeräuschs bezogen auf die Gesamtemission verringert sich die Minderungswirkung eines lärmarmen Belags.</p>	

Nr.	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag
	<p>Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm". Dort ist in Artikel 3 (Begriffsbestimmungen) „ein ruhiges Gebiet auf dem Land“ als Gebiet definiert, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbelärm ausgesetzt ist.</p> <p>Wie im Lärmaktionsplan ausgeführt, sind 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 \text{ dB(A)}</math> nicht überschritten werden.</p> <p>Daher sind für die Auswahl ruhiger Gebiete auch Straßen, die nicht zu den Hauptverkehrsstraßen zählen, mit zu berücksichtigen und ggffs. bei den Berechnungen z.B. in der Lärmkartierung mit einzubeziehen.</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 (siehe auch LAI- Hinweise zur Lärmaktionsplanung, Zweite Aktualisierung vom 9.3.2017, Ab-schnitt 4).</p>	<p>Die ausgewiesenen ruhigen Gebiete 'Dhronhänge' und 'Nationalpark Hunsrück-Hochwald' liegen nicht in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen. Die nächstgelegenen Straßen weisen durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen von 500-600 Kfz laut Bundesverkehrszählung 2015 auf. Die Gebietsabgrenzungen wurden so gewählt, dass die ruhigen Gebiete nicht unmittelbar an klassifizierte Straßen heranreichen. Selbst in den Randbereichen der ruhigen Gebiete werden am Tag Beurteilungspegel über 40 dB(A) allein über das Abstandsmaß nur vereinzelt erreicht.</p> <p>Die Ausweisung einer Fläche als „Ruhiges Gebiet“ soll sicherstellen, dass bei zukünftigen Planungsabsichten dieses vor der Zunahme vor Lärm geschützt wird. Diese Festlegung wird als Maßnahme im Sinne der Lärmvorsorge eingestuft.</p>	<p>Die Formulierung wird in den Textteil des Lärmaktionsplans aufgenommen.</p>
	<p>Fehlen derartige Angaben hat das zur Folge, dass u.a. auf den das Gebiet tangierenden bzw. durchquerenden Straßen keine weitere Zunahme des Verkehrs erfolgen darf. Damit wird in die Verkehrsfunktion der Straßen und damit in die Belange des Straßenbaustraßenträgers eingegriffen und dieser in seiner Planungshoheit in unzulässiger Form eingeschränkt.</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>Entsprechend der Formulierung unter Fußnote 36 auf Seite 21 gehen wir davon aus, dass für die im Lärmaktionsplan festgelegten ruhigen</p>		

Nr.	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag
	Gebiete eine Lärmzunahme von 3 dB(A) zulässig ist. Da diese zugelassene Ausnahmeregelung, wie bereits erläutert im Lärmaktionsplan festzuschreiben ist, sollte dies sich nicht nur auf einen Hinweis in einer Fußnote beschränken.		
A14	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A15	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A16	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A17	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A18	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A19	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A20	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A21	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A22	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A23	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A24	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A25	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A26	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A27	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A28	Unter Punkt 2.10.5 „Sonstige Maßnahmen“ wollen Sie zur Einhaltung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bei den Einfahrten in die einzelnen Ortsgemeinden und in die Stadt Hermeskeil Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeit am Ortseingang erzwingen.	Im Lärmaktionsplan sind diese Maßnahmen beispielhaft beschrieben. Die Verbandsgemeinde kann diese Vorschläge diskutieren und weiterverfolgen. Bei Umsetzung der Maßnahmen, insbesondere bei baulichen Eingriffen in Verkehrswege, erfolgt eine erneute Beteiligung im Zuge der Planverfahren.	

Nr.	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag
	<p>Hierzu ziehen Sie in Betracht, durch bauliche Maßnahmen wie Verengungen des Straßenquerschnittes sowie Überführungen in Kombination mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h vor dem Ortseingangsschild den Durchgangsverkehr zu beruhigen.</p> <p>Wir weisen Sie in diesem Zusammenhang darauf hin, dass bei evtl. zukünftigen Planungen von Straßenbaumaßnahmen in den Bereichen der Zufahrten zu unseren Umspannanlagen, insbesondere der UA in Hermeskeil „Am Rotbach“, die Trafotransportwege (siehe Anlagen) einschließlich der dafür erforderlichen Schleppkurven für die Spezialschwertransporte zu berücksichtigen sind, und dass Sie uns im Vorfeld solcher Umbaumaßnahmen zeitnah beteiligen.</p>		

Stellungen von Bürgern sind während der Beteiligung nicht eingegangen.

Der Aktionsplan wurde am 11.03.2020 im Verbandsgemeinderat beschlossen.

Hermeskeil, den 12.03.2020

Hartmut Heck, 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 183 G, Inkrafttreten der letzten Änderung 05. April 2017
- /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
- /10/ Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen 'Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen', Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 vom 15. Dezember 1999
- /11/ '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
- /12/ 'Rechtsgutachten zum Lärmaktionsplan der VG Herxheim', Rechtsanwaltsbüro Wolfram Sedlak, Köln, vom 27. April 2015
- /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
- /16/ Baden-Württemberg, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, Senkung des Motoradlärms durch den Einsatz von Motorradlärm-Displays, 24.04.2017
- /17/ 'Ruhige Gebiete. Eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung' des Umwelt-Bundesamtes vom November 2018

## Anhang A








### Abbildungen

- Abbildung A01 Übersicht über das kartierte Straßennetz
- Abbildung A02 Geschwindigkeitsplan
- Abbildung A03 Isolinienkarte, Lärmindex  $L_{DEN}$
- Abbildung A04 Isolinienkarte, Lärmindex  $L_{Night}$
- Abbildung A05 Hotspot-Analyse, Lärmindex  $L_{DEN}$ , Schwellenwert 70 dB(A)
- Abbildung A06 Hotspot-Analyse, Lärmindex  $L_{DEN}$ , Schwellenwert 65 dB(A)
- Abbildung A07 Hotspot-Analyse, Lärmindex  $L_{Night}$ , Schwellenwert 60 dB(A)
- Abbildung A08 Hotspot-Analyse, Lärmindex  $L_{Night}$ , Schwellenwert 55 dB(A)
- Abbildung A09 Geschwindigkeitsplan Ausschnitt Hermeskeil, Planfall 1: Temporeduzierung
- Abbildung A10 Gebäudelärmkarte Ausschnitt Hermeskeil, Lärmindex  $L_{DEN}$ , Planfall 1: Temporeduzierung
- Abbildung A11 Gebäudelärmkarte Ausschnitt Hermeskeil, Lärmindex  $L_{Night}$ , Planfall 1: Temporeduzierung
- Abbildung A12 Übersichtsplan Fahrbahnbelag Ausschnitt Hermeskeil, Planfall 2: lärmmindernder Fahrbahnbelag
- Abbildung A13 Gebäudelärmkarte Ausschnitt Hermeskeil, Lärmindex  $L_{DEN}$ , Planfall 2: lärmmindernder Fahrbahnbelag
- Abbildung A14 Gebäudelärmkarte Ausschnitt Hermeskeil, Lärmindex  $L_{Night}$ , Planfall 2: lärmmindernder Fahrbahnbelag
- Abbildung A15 Übersichtsplan ruhige Gebiete





### Zeichenerklärung

-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Schule
-  Krankenhaus
-  T50
-  T130
-  Verbandsgemeindegrenze

**Abbildung A02**  
Geschwindigkeitsplan

### Projekt

Lärmaktionsplan 3. Runde  
Verbandsgemeinde Hermeskeil  
Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

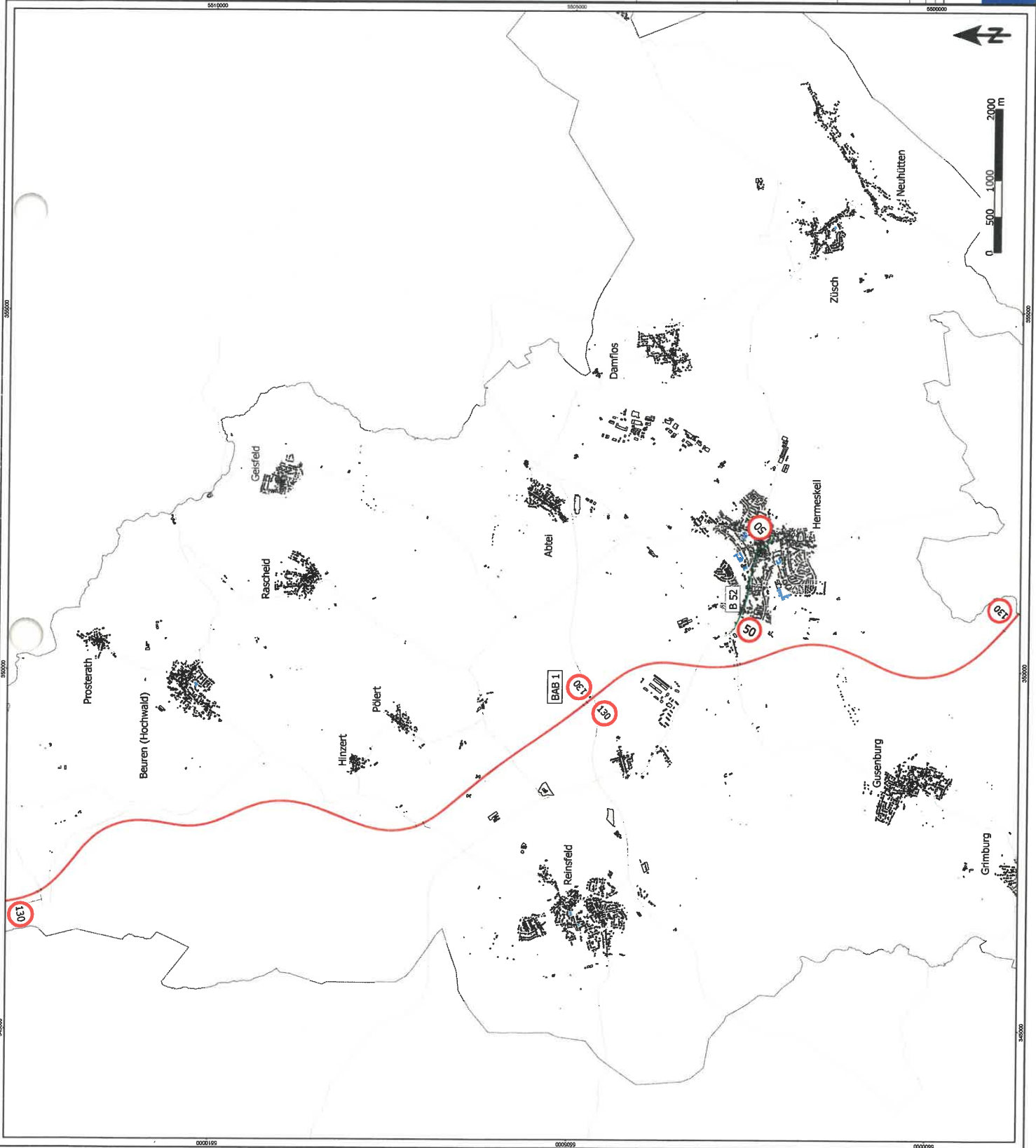
### Auftraggeber

Verbandsgemeinde Hermeskeil  
Langer Markt 17  
54411 Hermeskeil








Blattgröße A1; Maßstab 1:25.000 Stand: 20.02.2020



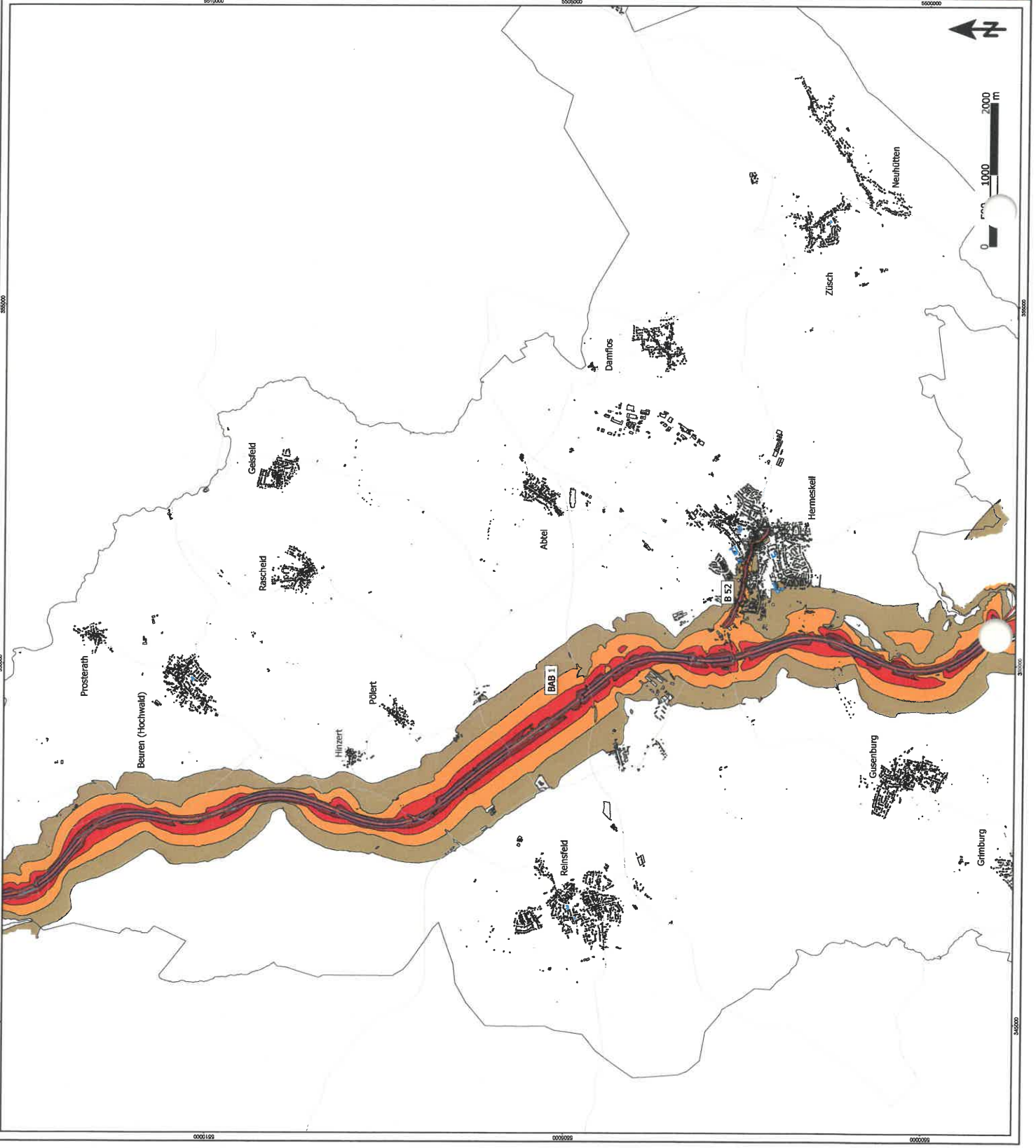
**Schalltechnisches Beratungsbüro**  
Prof. Dr. Kerim Güling & Dipl.-Ing. (FH) Sascha Strunke-Banz  
Wendelmühlstraße 2 - 66606 Sankt Wendel - 06851/939995-0  
www.gsb-gb.de - schall@gsb-gb.de



**Zeichenerklärung**

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

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



**Abbildung A03**

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

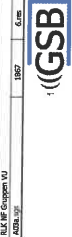
**Projekt**

Lärmaktionsplan 3. Runde  
Verbandsgemeinde Hermeskeil  
Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

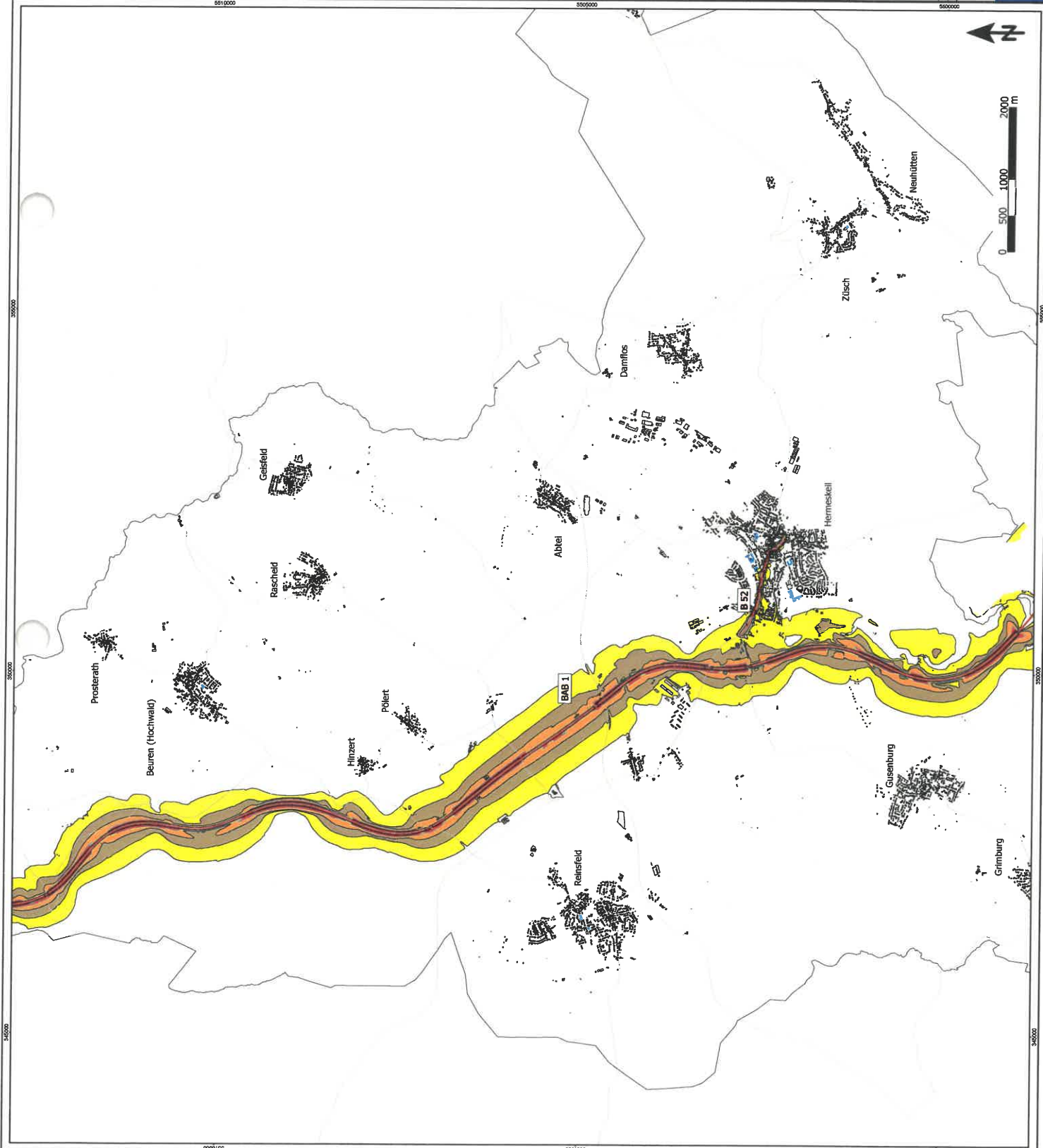
**Auftraggeber**

Verbandsgemeinde Hermeskeil  
Langer Markt 17  
54411 Hermeskeil

Blattgröße A1; Maßstab 1:25.000 | Stand: 20.02.2020



**Schalltechnisches Beratungsbüro**  
Prof. Dr. Kerstin Giering & Dipl.-Wirt.-Ing. (FH) Sandra Strunke-Banz  
Wendelinussstraße 2 - 66696 Sankt Wendel - 068517939893-0  
www.gsb-ber.de - schall@gsb-ber.de



**Zeichenerklärung**

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

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



**Abbildung A04**

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

**Projekt**

Lärmaktionsplan 3. Runde  
Verbandsgemeinde Hermeskeil  
Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

**Auftraggeber**

Verbandsgemeinde Hermeskeil  
Langer Markt 17  
54411 Hermeskeil

Blattgröße A1; Maßstab 1:25.000 Stand: 20.02.2020

BK 07 G 00000 V3  
1997 6. Aufl. Bearbeitungsdatum

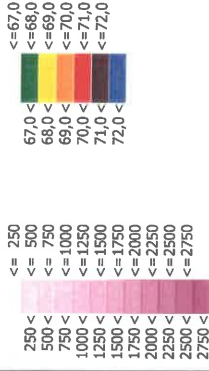


**Schalltechnisches Beratungsbüro**  
Prof. Dr. Kerstin Gering & Dipl.-Wirt.-Ing. (FH) Sandra Strunke-Banz  
Wendelmühlstraße 2 - 65606 Sankt Wendel - 06851/939893-0  
www.gsb-ber.de - sbs@gsb-ber.de

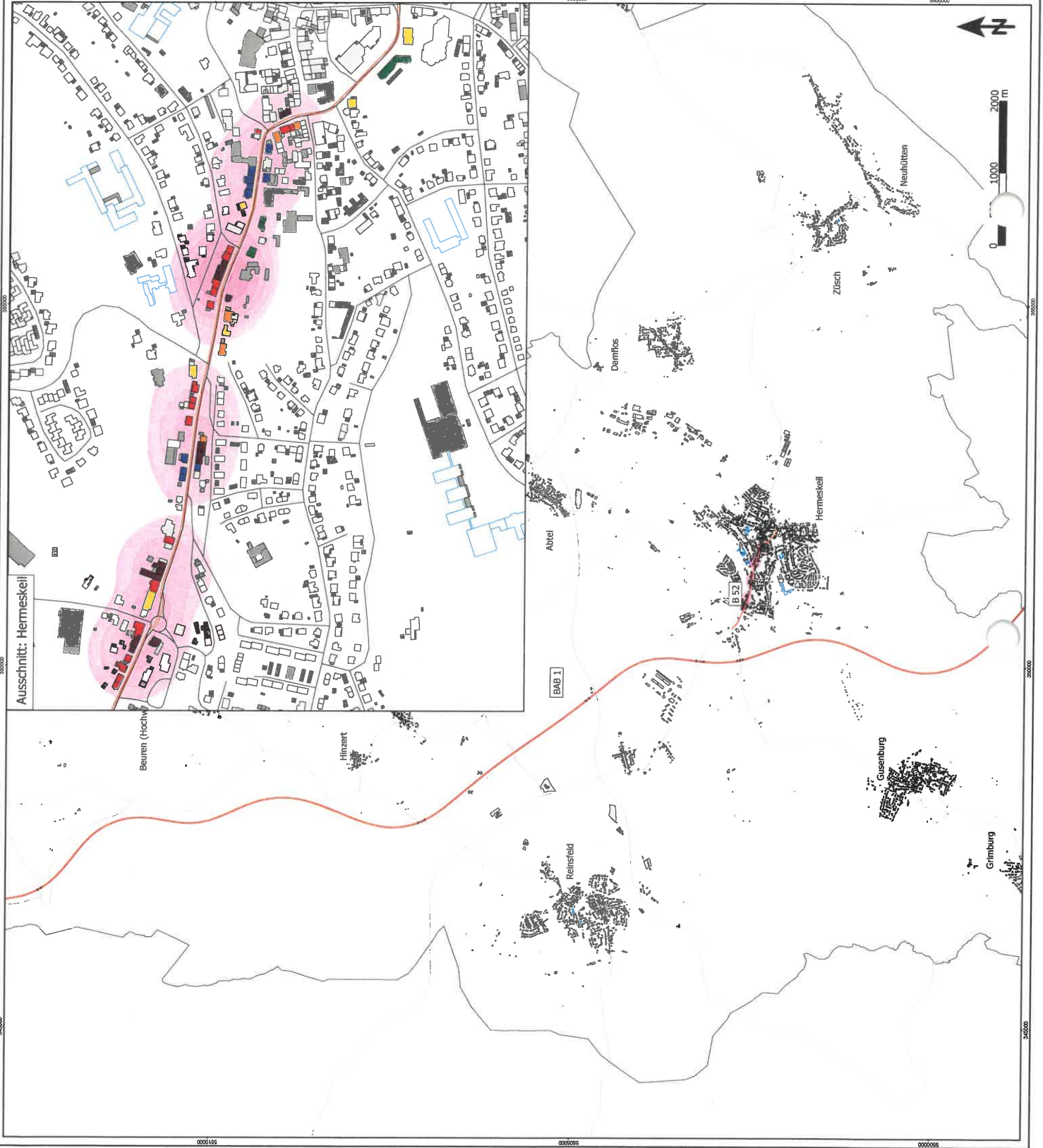
**Zeichenerklärung**

-  Straße
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Schule
-  Krankenhaus
-  Verbandsgemeindesgrenze

**Über Schwellenwert  
( $L_{den}$ )-70 dB(A)  
in Einw. / km<sup>2</sup>**



**Gebäude  $L_{den}$   
in dB(A)**



Ausschnitt: Hermeskeil

**Abbildung A05**

Hotspot-Analyse  
Lärmindex  $L_{den}$   
Schwellenwert: 70 dB(A)

**Projekt**

Lärmaktionsplan 3. Runde  
Verbandsgemeinde Hermeskeil  
Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

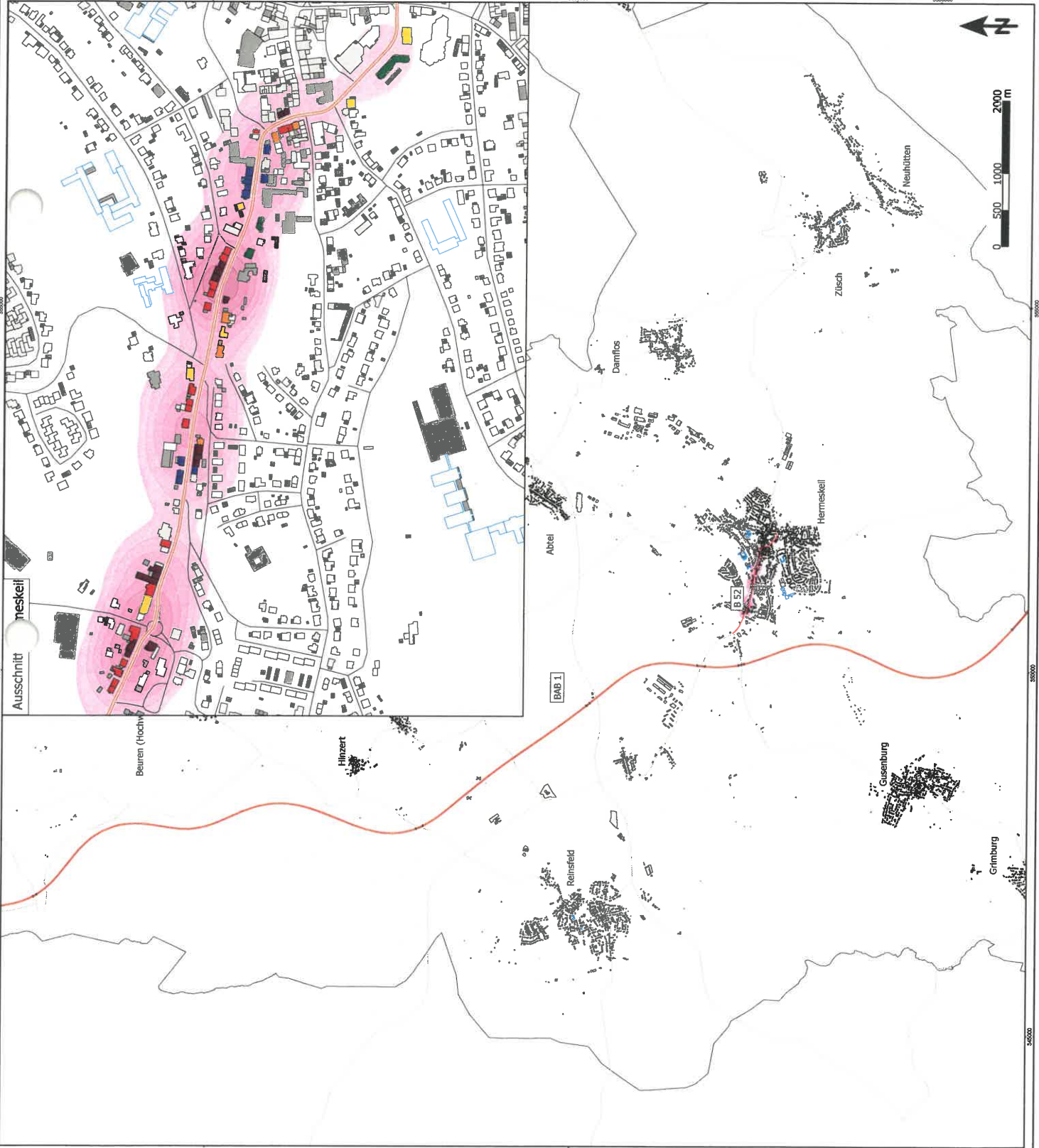
**Auftraggeber**

Verbandsgemeinde Hermeskeil  
Langer Markt 17  
54411 Hermeskeil

Blattgröße A1; Maßstab 1:25.000 Stand: 20.02.2020



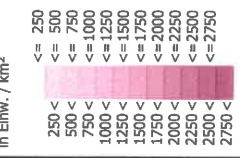
**Schalltechnisches Beratungsbüro**  
Prof. Dr. Kerstin Gießing & Dipl. Wirt.-Ing. (FH) Sandra Strunke-Banz  
Wendelinstraße 2 - 66606 Sankt Wendel - 06851/938993-0  
www.gsb-ber.de - schall@gsb-ber.de



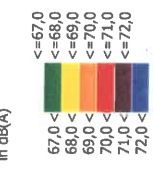
**Zeichenerklärung**

- Straße
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Verbandsgemeindegrenze

**über Schwellenwert  
( $L_{p\text{EN}}$ ) -65 dB(A)  
in Einw. / km<sup>2</sup>**



**Gebäude  $L_{p\text{EN}}$   
in dB(A)**



**Abbildung A06**

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

**Projekt**

Lärmaktionsplan 3. Runde  
Verbandsgemeinde Hermeskeil  
Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

**Auftraggeber**

Verbandsgemeinde Hermeskeil  
Langer Markt 17  
54411 Hermeskeil

Blattgröße A1; Maßstab 1:25.000 Stand: 20.02.2020

1997 2020  
A100  
Baujahr 2019/20



**Schalltechnisches Beratungsbüro**  
Prof. Dr. Kerstin Gering & Dipl.-Wirt.-Ing. (FH) Sandra Strömke-Banz  
Verbandsgemeinde Hermeskeil, Langer Markt 17, 54411 Hermeskeil  
www.gsb-gbr.de • schall@gsg-br.de



540000 540000 540000 540000 540000

560000 560000 560000 560000 560000

0000186

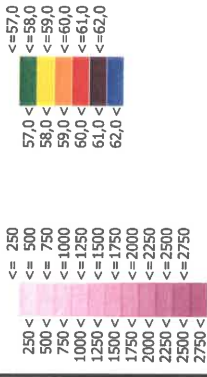
0000099

0000055

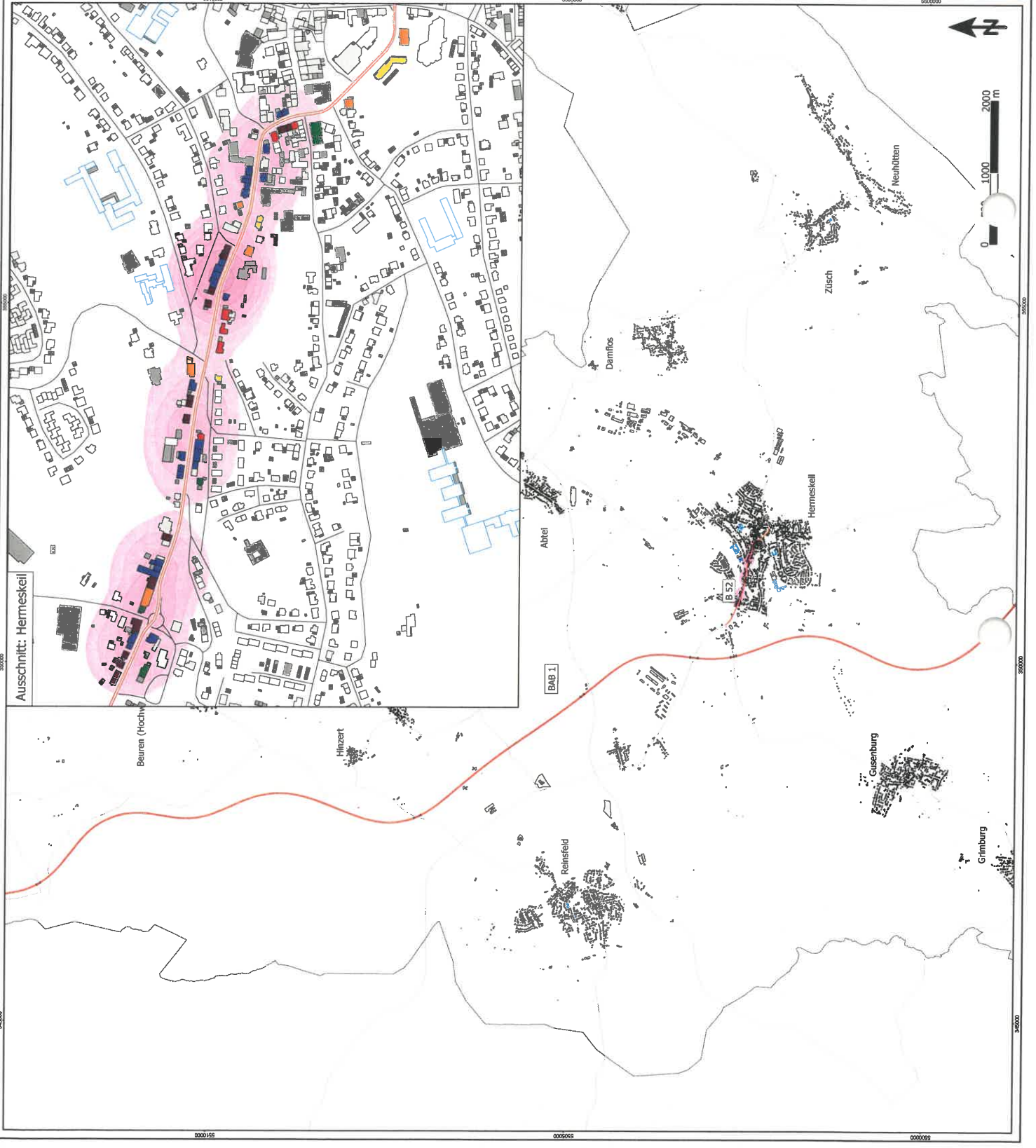
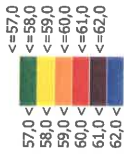
**Zeichenerklärung**

-  Straße
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Schule
-  Krankenhaus
-  Verbandsgemeindesgrenze

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



**Gebäude  $L_{\text{Night}}$   
in dB(A)**



**Abbildung A07**  
Hotspot-Analyse  
Lärmindex  $L_{\text{Night}}$   
Schwellenwert: 60 dB(A)

**Projekt**  
Lärmaktionsplan 3. Runde  
Verbandsgemeinde Hermeskeil  
Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

**Auftraggeber**  
Verbandsgemeinde Hermeskeil  
Langer Markt 17  
54411 Hermeskeil

Blattgröße A1; Maßstab 1:25.000 Stand: 20.02.2020

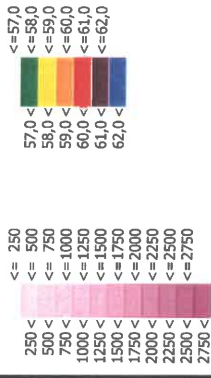


**Schalltechnisches Beratungsbüro**  
Prof. Dr. Kerstin Gieling & Dipl.-Wirt.-Ing. (FH) Sandra Strunke-Barz  
Werftalustraße 2 · 66606 Sankt Wendel · 06851/939893-0  
www.gsb-ber.de · schall@gsb-ber.de

### Zeichenerklärung

- Straße
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Verbandsgemeindegrenze

### über Schwellenwert (L<sub>Night</sub>) -55 dB(A) in Einw. / km<sup>2</sup>



### Abbildung A08

Hotspot-Analyse  
Lärmindex L<sub>Night</sub>  
Schwellenwert: 55 dB(A)

### Projekt

Lärmaktionsplan 3. Runde  
Verbandsgemeinde Hermeskeil  
Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

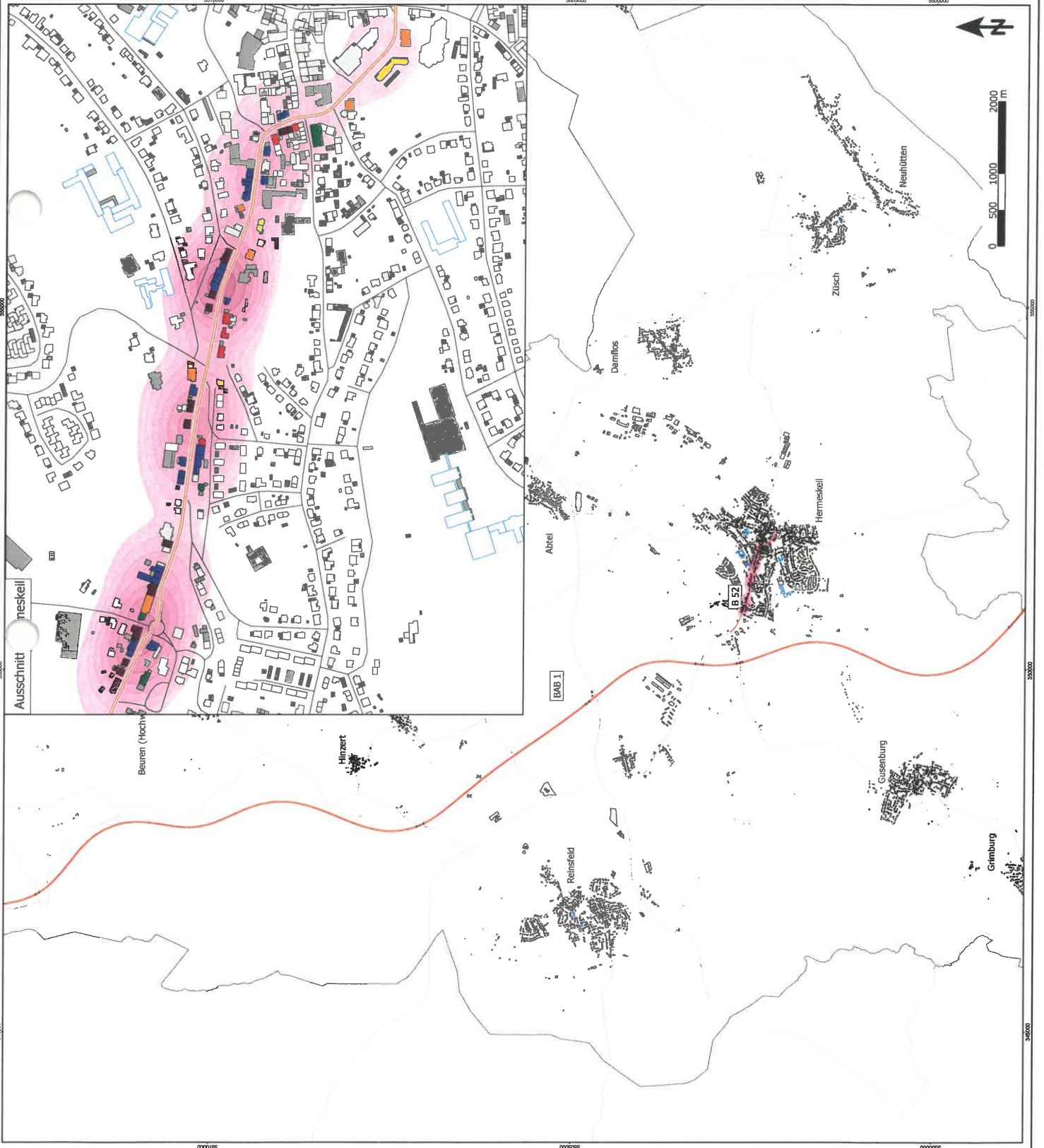
### Auftraggeber







Verbandsgemeinde Hermeskeil  
Langer Markt 17  
54411 Hermeskeil

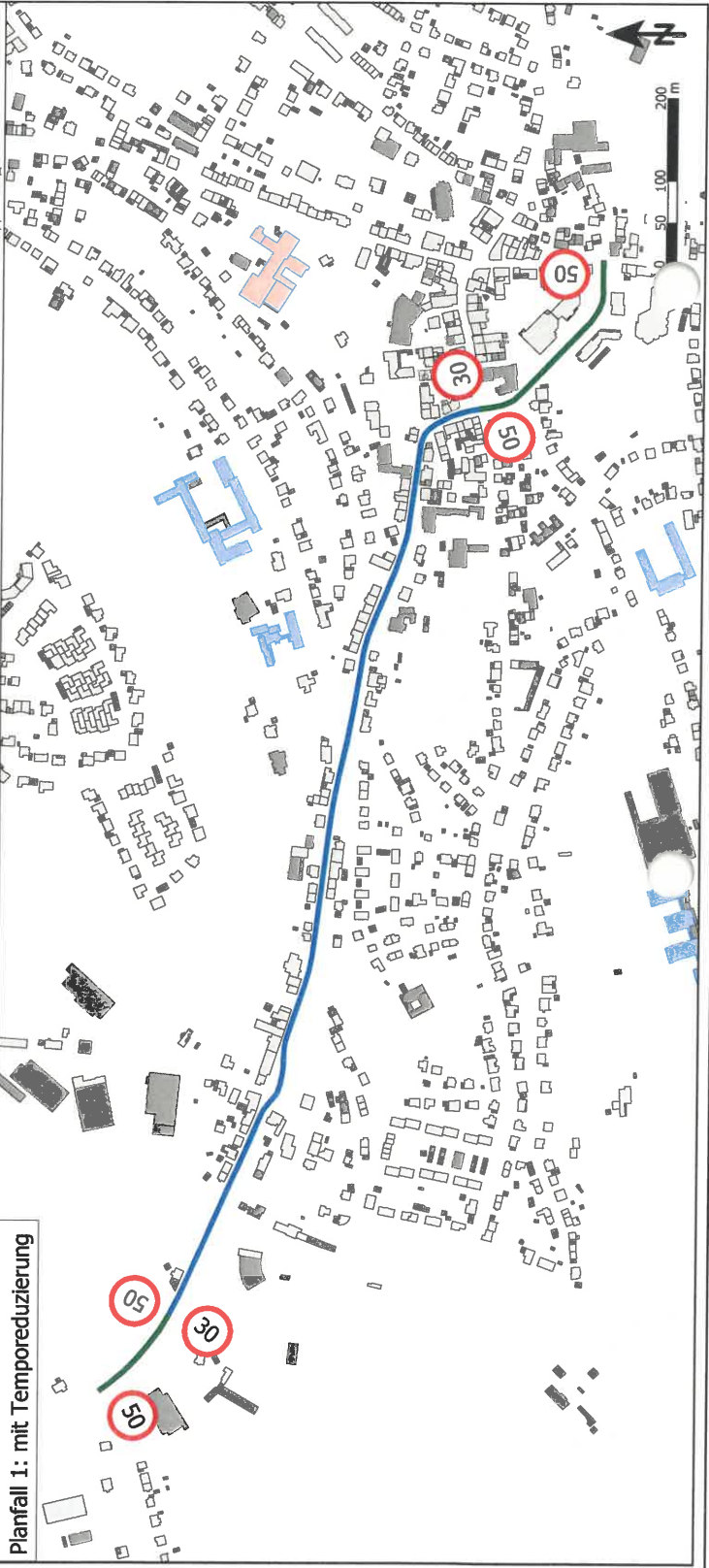
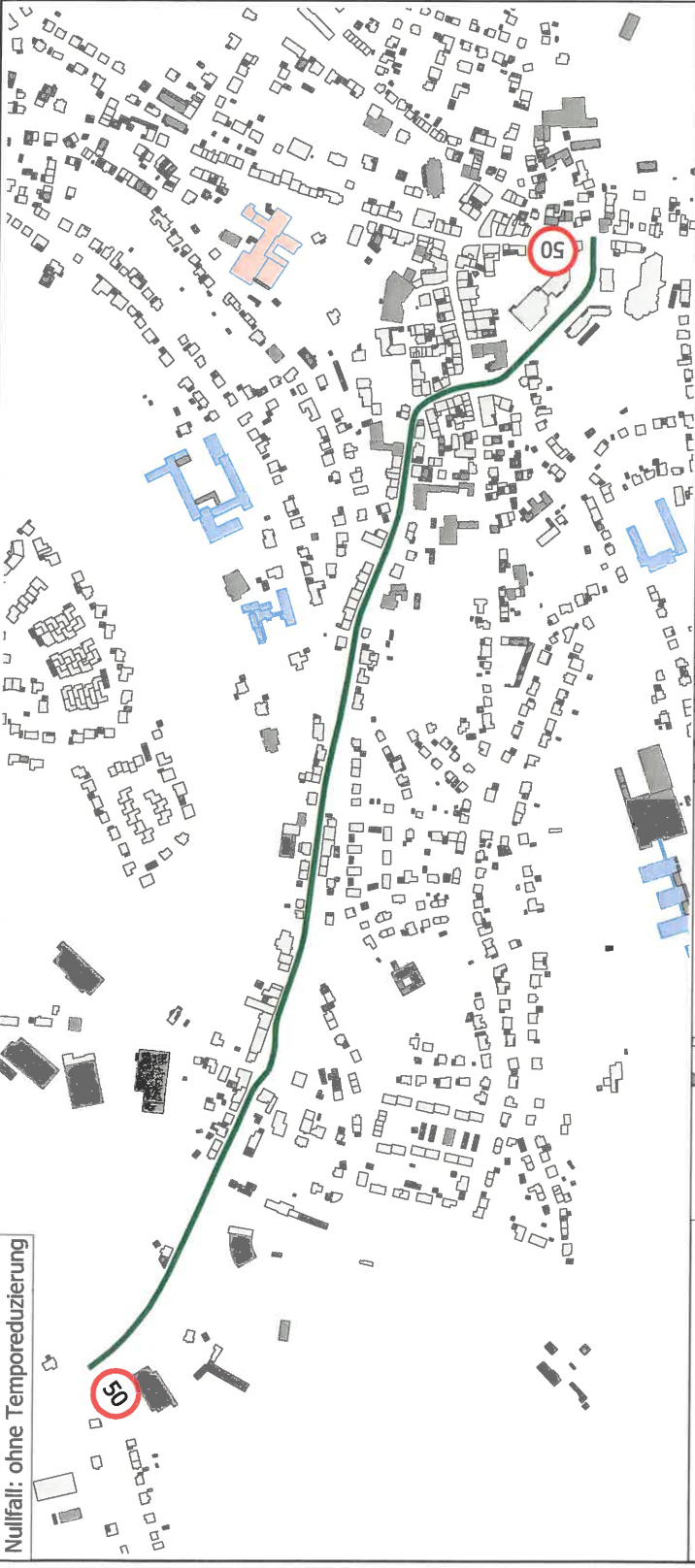
Blattgröße A1; Maßstab 1:25.000 Stand: 20.02.2020



**Schalltechnisches Beratungsbüro**  
Prof. Dr. Kerstin Giering & Dipl.-Wirt.-Ing. (FH) Sandra Scharke-Banz  
Verlammrussstraße 2 · 68500 Sankt Michael · 06851/939893-0  
www.gsb-gb.de · sara@gsgb.de



- Zeichenerklärung**
-  Hauptgebäude
  -  Nebengebäude
  -  Schule
  -  Krankenhaus
  -  T30
  -  T50



**Abbildung A09**

Geschwindigkeitsplan  
 Ausschnitt: B52 (Trierer Straße)  
 Oben: Nullfall ohne Temporeduzierung  
 Unten: Planfall 1 mit Temporeduzierung

**Projekt**

Lärmaktionsplan 3. Runde  
 Verbandsgemeinde Hermeskeil  
 Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

**Auftraggeber**

Verbandsgemeinde Hermeskeil  
 Langer Markt 17  
 54411 Hermeskeil



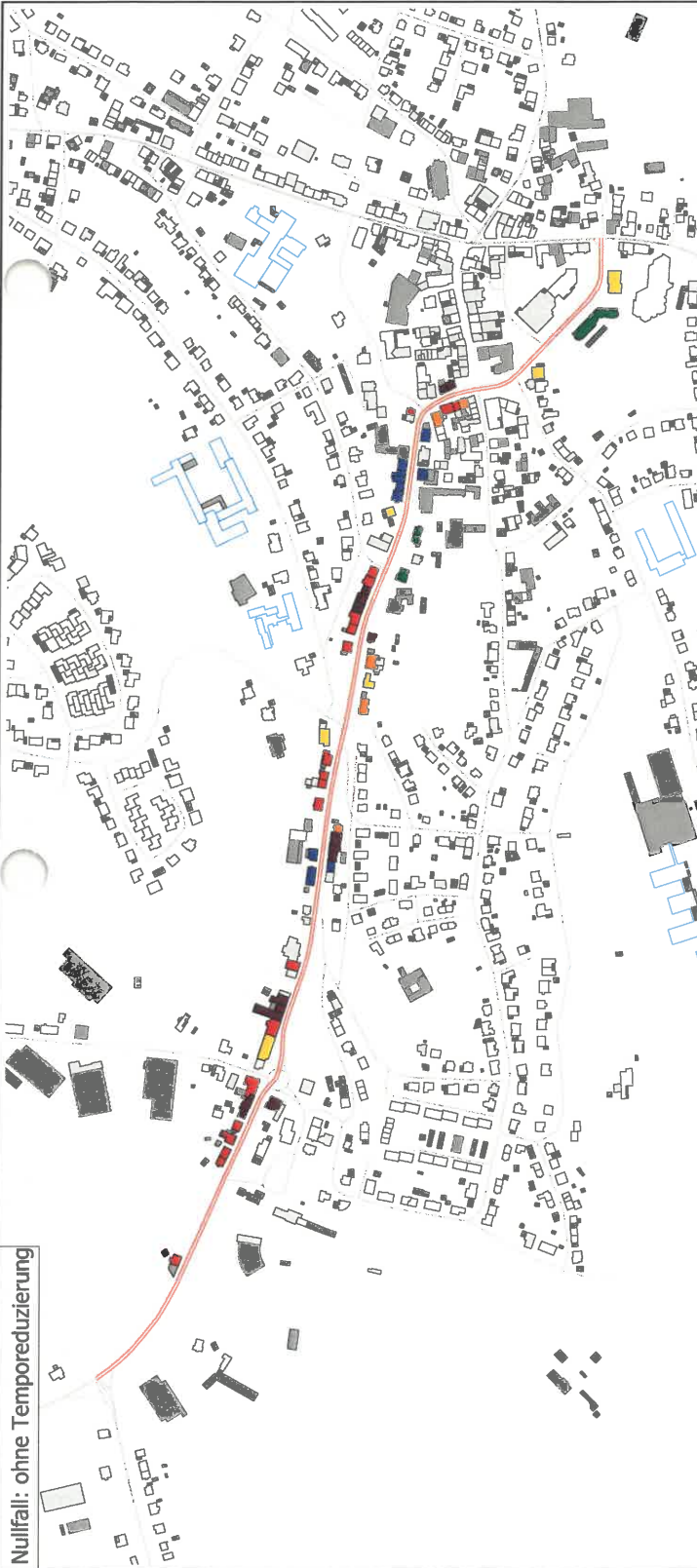
Blattgröße A1; Maßstab 1:3.000 Stand: 20.02.2020



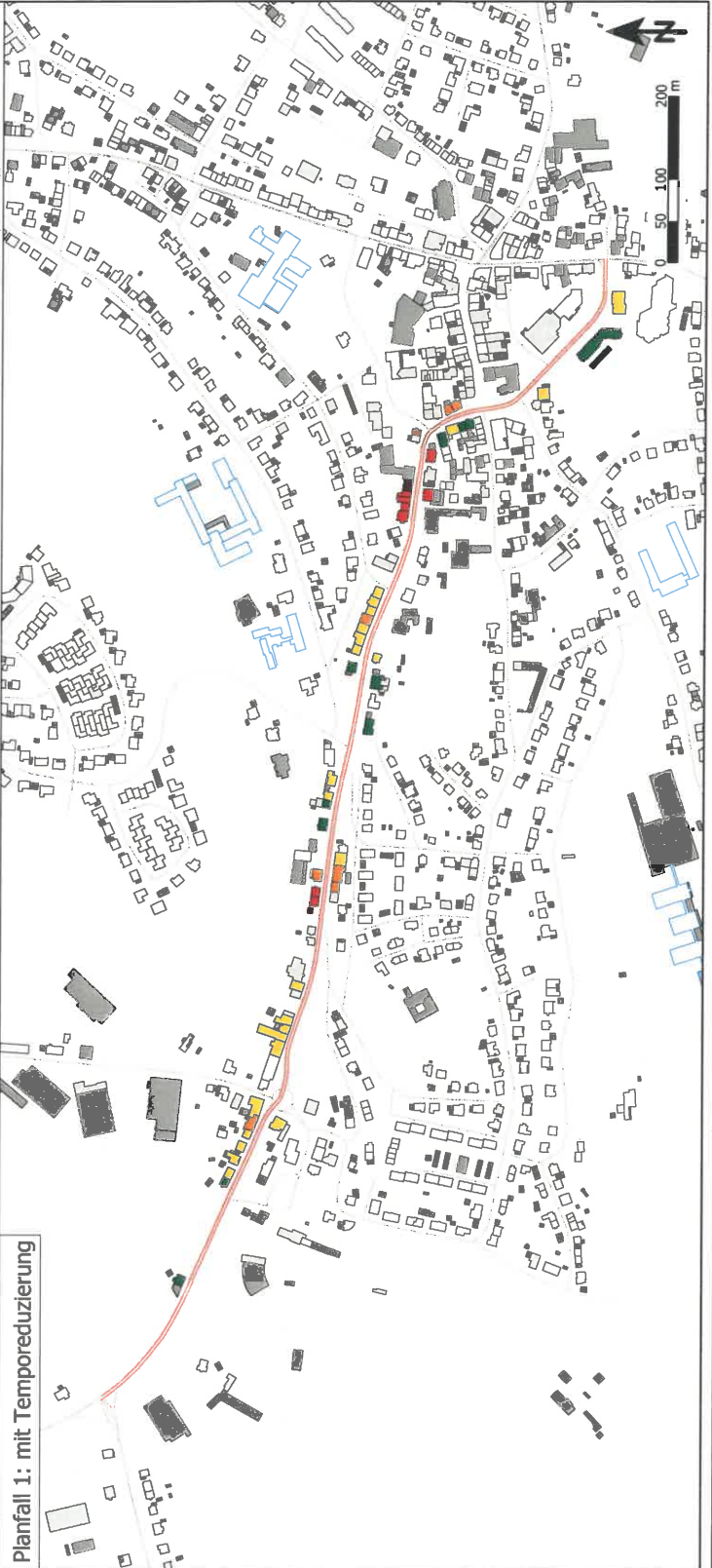
**Schalltechnisches Beratungsbüro**  
 Prof. Dr. Kerstin Geiring & Dipl.-Wirt.-Ing. (FH) Sandra Strunke-Banz  
 Wendlinustrabe 2 - 66606 Sankt Wendel - 06851/93893-0  
 www.gsb-gr.de - scalla@gsb-gr.de



Nullfall: ohne Temporeduzierung



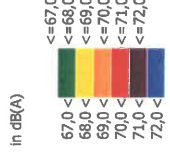
Planfall 1: mit Temporeduzierung



**Zeichenerklärung**

- Straße
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus

**Gebäude L<sub>pn</sub>**  
in dB(A)



**Abbildung A10**

Gebäudelärmkarte  
 Ausschnitt: B52 (Trierer Straße)  
 Oben: Nullfall ohne Temporeduzierung  
 Unten: Planfall 1 mit Temporeduzierung  
 Lärmindex: L<sub>pn</sub>

**Projekt**

Lärmaktionsplan 3. Runde  
 Verbandsgemeinde Hermeskeil  
 Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

**Auftraggeber**

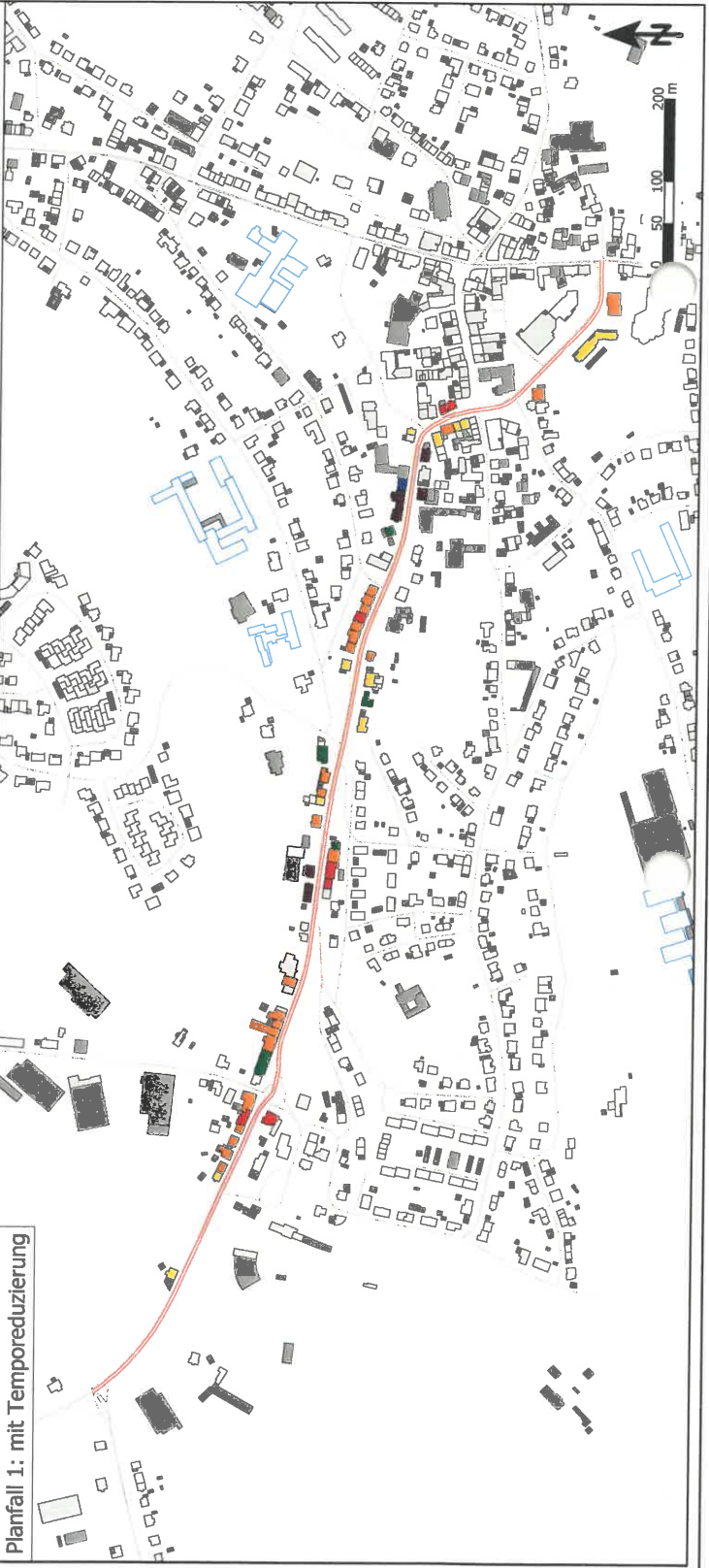
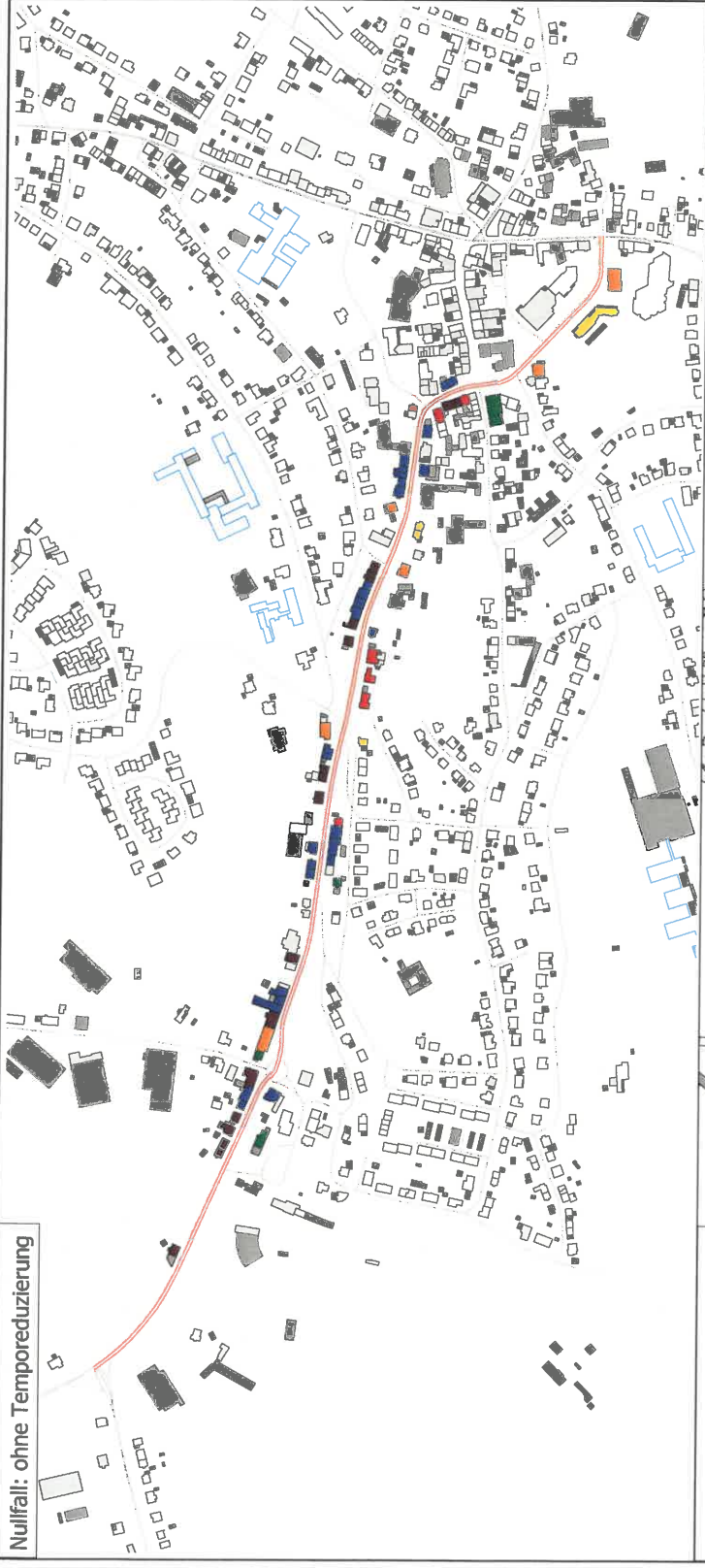
Verbandsgemeinde Hermeskeil  
 Langer Markt 17  
 54411 Hermeskeil

Blattgröße A1; Maßstab 1:3.000  
 Stand: 20.02.2020

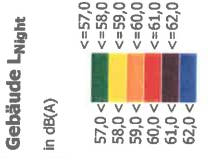
GSB  
 GSB  
 GSB



**Schalltechnisches Beratungsbüro**  
 Prof. Dr. Marco Gerbers  
 GSB  
 Wendhausenstraße 2 · 66666 Sankt Wendel · 06885 939893-0  
 www.gsb-gbr.de · schall@gsb-gbr.de



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



**Abbildung A11**

Gebüdelärmkarte  
Ausschnitt: B52 (Thierer Straße)  
Oben: Nullfall ohne Temporeduzierung  
Unten: Planfall 1 mit Temporeduzierung  
Lärmindex: L<sub>night</sub>

**Projekt**

Lärmaktionsplan 3. Runde  
Verbandsgemeinde Hermeskeil  
Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

**Auftraggeber**

Verbandsgemeinde Hermeskeil  
Langer Markt 17  
54411 Hermeskeil

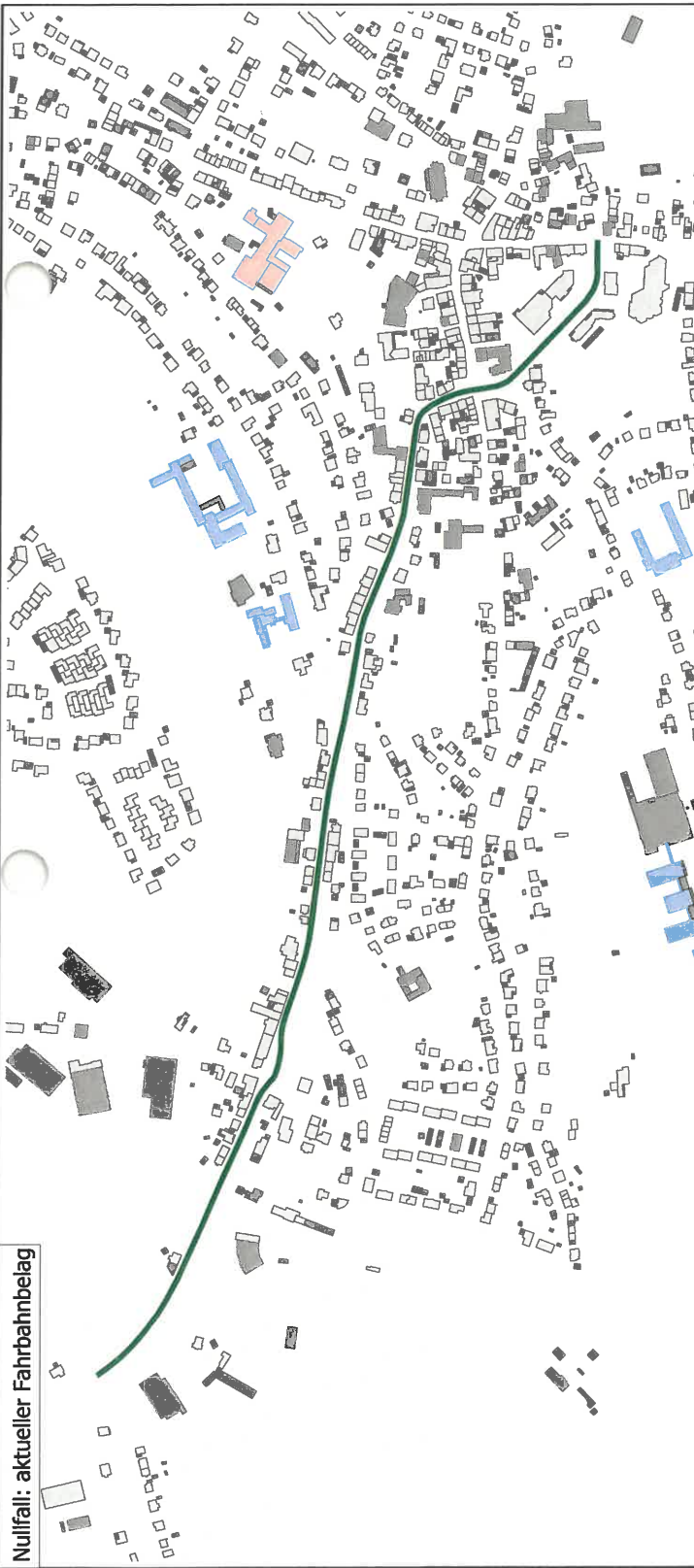


Blattgröße A1; Maßstab 1:3.000  
Stand: 20.02.2020

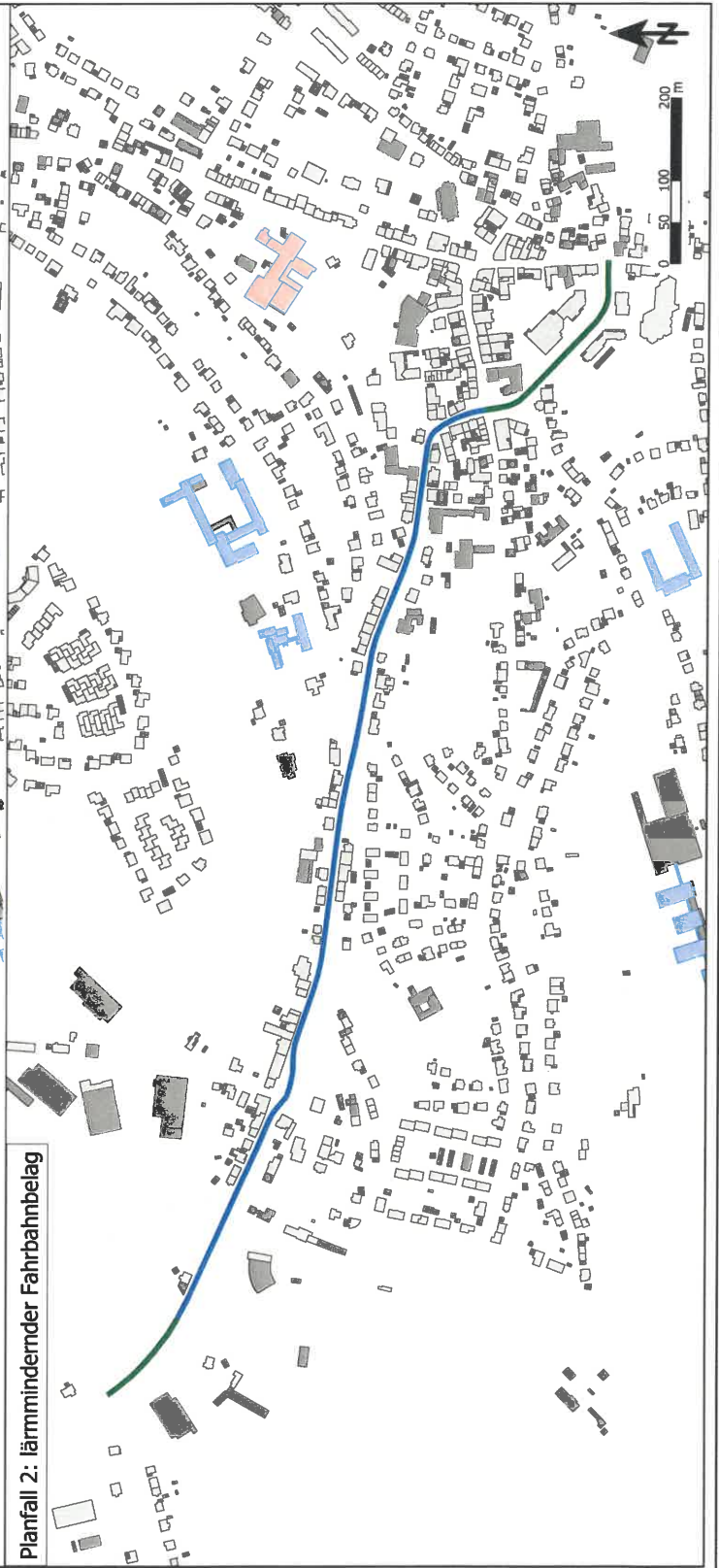


**Schalltechnisches Beratungsbüro**  
Prof. Dr. Kerstin Giering & Dipl.-Wirt.-Ing. (FH) Sigrith Stunke-Banz  
Werthelmsstraße 2 · 68686 Sankt Wendel · 06851939893-0  
www.gsb-gar.de · schall.gsb-gar.de

Nullfall: aktueller Fahrbahnbelag



Planfall 2: lärmindernder Fahrbahnbelag



- Zeichenerklärung**
- Hauptgebäude
  - Nebengebäude
  - Schule
  - Krankenhaus
  - aktueller Fahrbahnbelag
  - lärmindernder Fahrbahnbelag

**Abbildung A12**

Übersichtsplan  
 Ausschnitt: BS2 (Trierer Straße)  
 Oben: Nullfall aktueller Fahrbahnbelag  
 Unten: Planfall 2 mit lärminderndem Fahrbahnbelag

**Projekt**

Lärmaktionsplan 3. Runde  
 Verbandsgemeinde Hermeskeil  
 Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

**Auftraggeber**

Verbandsgemeinde Hermeskeil  
 Langer Markt 17  
 54411 Hermeskeil

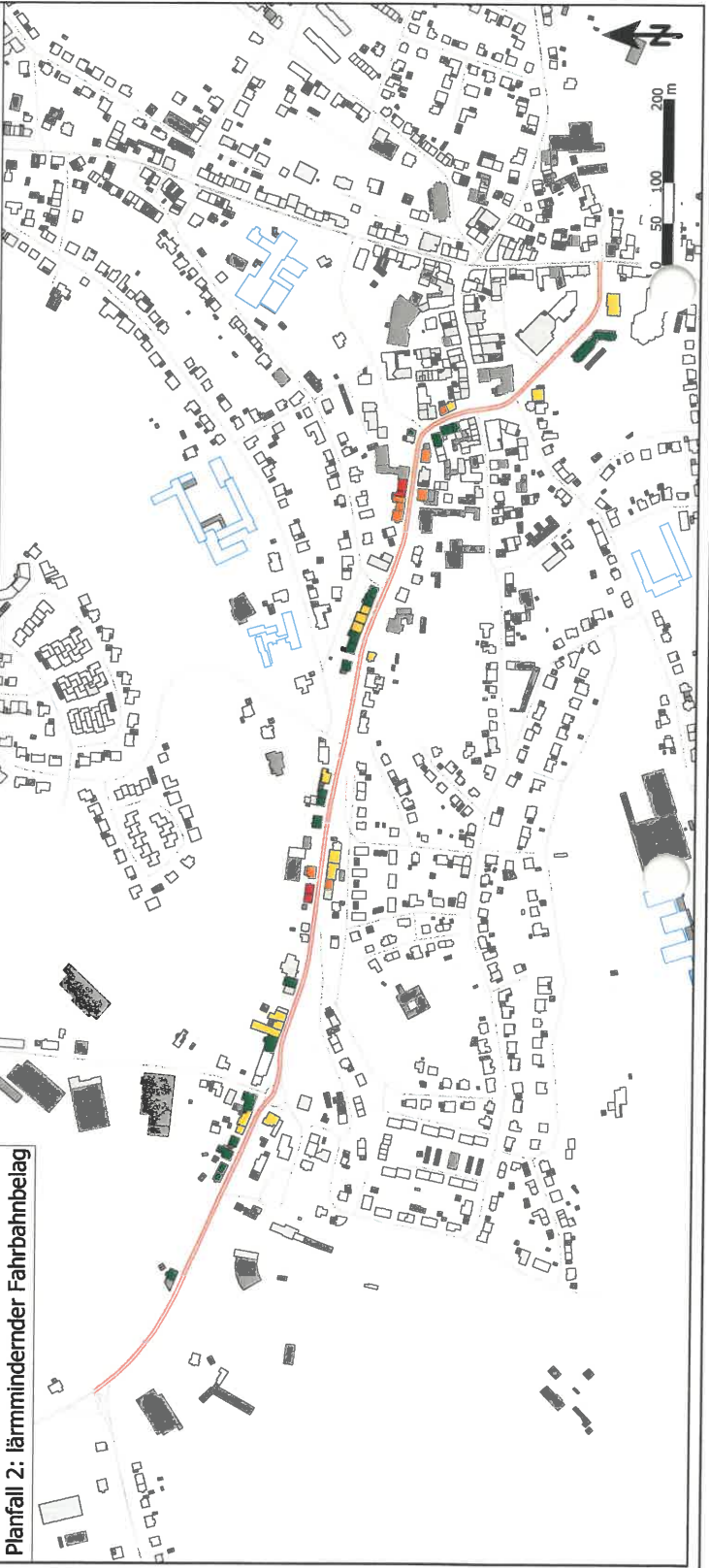
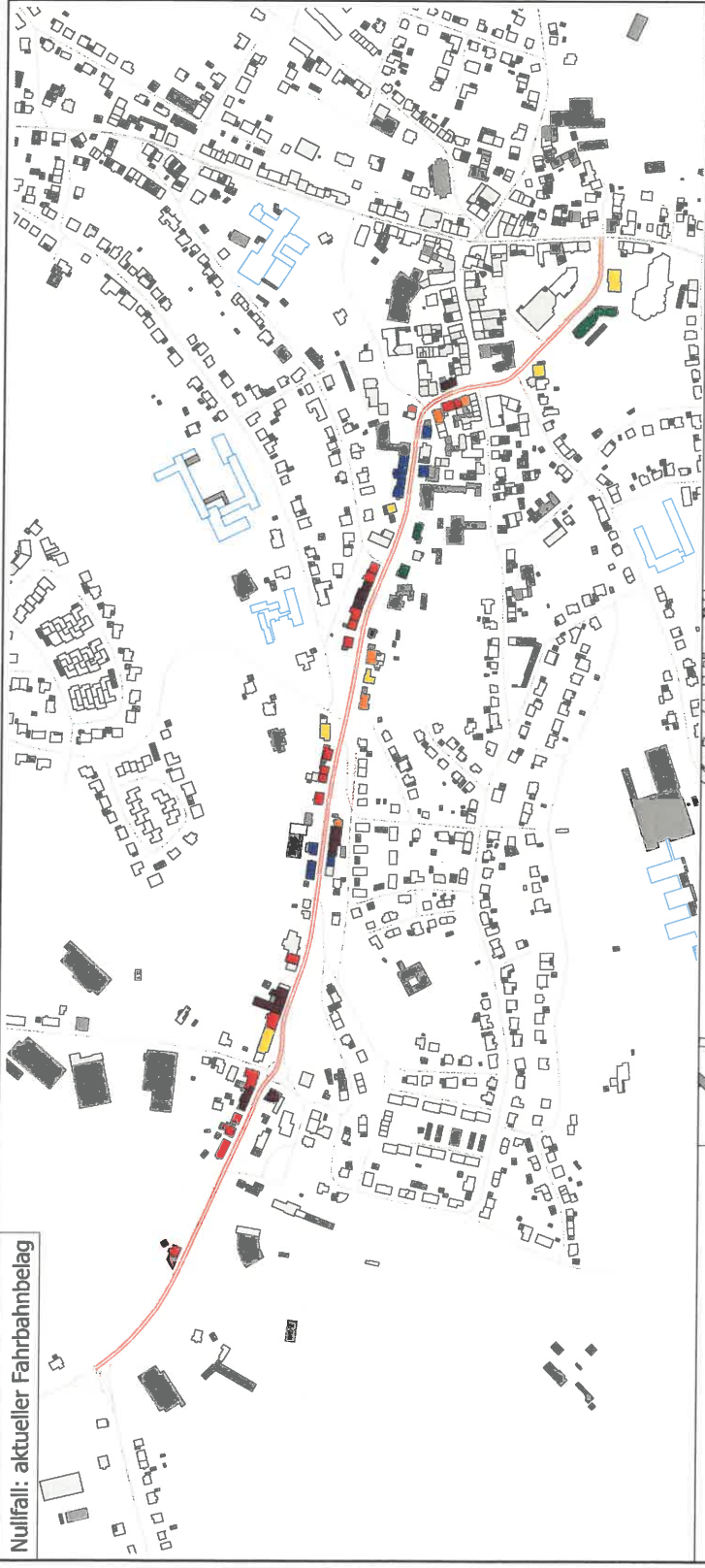


Blattgröße A1; Maßstab 1:3.000    Stand: 20.02.2020

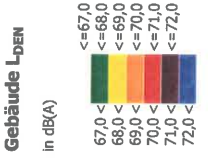
A12/09    Datum    Bearbeitungsdatei



**Schalltechnisches Beratungsbüro**  
 Prof. Dr. Karim Corino S. Dal. Wira -100 (FH) Sankt Augustin, Bonn  
 Wendelinusstraße 2 - 66609 Sankt Augustin - 06851/939893-0  
 www.gsb-gbr.de - schall@gsb-gbr.de



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



**Abbildung A13**

Gebüdelärmkarte  
Ausschnitt: BSZ (Triener Straße)  
Oben: Nullfall mit aktuellem Fahrbahnbelag  
Unten: Planfall 2 mit lärminderndem Belag  
Lärmindex: L<sub>den</sub>

**Projekt**

Lärmaktionsplan 3. Runde  
Verbandsgemeinde Hermeskeil  
Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

**Auftraggeber**

Verbandsgemeinde Hermeskeil  
Langer Markt 17  
54411 Hermeskeil

Blattgröße A1; Maßstab 1:3.000 Stand: 20.02.2020

03.07.2020  
ALB 09



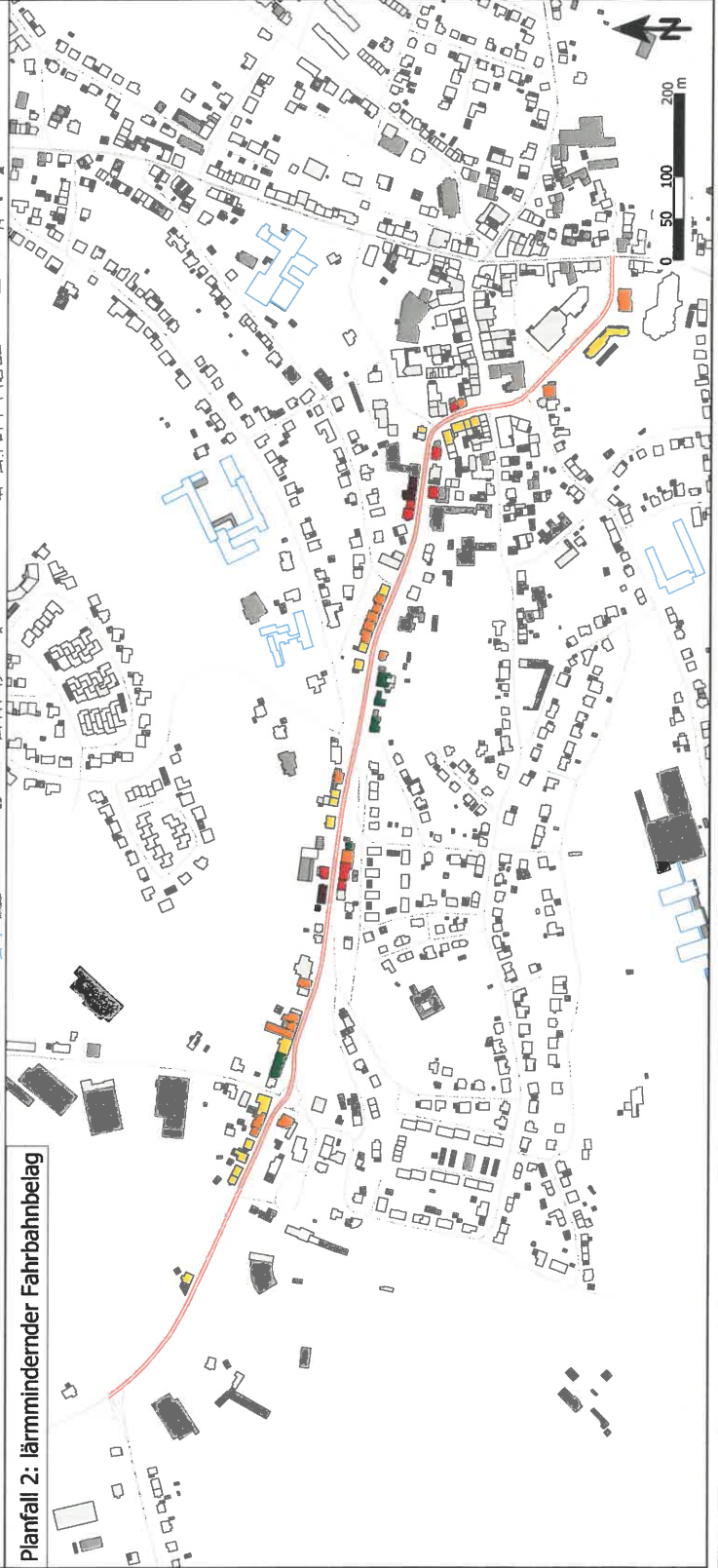
**Schalltechnisches Beratungsbüro**  
Prof. Dr. Keram Geierg & Dipl.-Ing. (FH) Siroka Strunke-Banz  
Verdahlussstraße 2 · 69506 Saik-Wendel · 06851/939893-0  
www.gsb-ber.de · schall@gss-bjw.de



**Nullfall: aktueller Fahrbahnbelag**



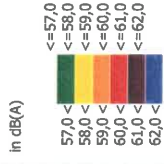
**Planfall 2: lärmindernder Fahrbahnbelag**



**Zeichenerklärung**

- Straße
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus

**Gebäude L<sub>Night</sub>**  
in dB(A)



**Abbildung A14**

Gebäudelärmkarte  
 Ausschnitt: BSZ (Triener Straße)  
 Oben: Nullfall mit aktuellem Fahrbahnbelag  
 Unten: Planfall 2 mit lärminderndem Fahrbahnbelag  
 Lärmindex: L<sub>Night</sub>

**Projekt**

Lärmaktionsplan 3. Runde  
 Verbandsgemeinde Hermeskeil  
 Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

**Auftraggeber**

Verbandsgemeinde Hermeskeil  
 Langer Markt 17  
 54411 Hermeskeil








Blattgröße A1; Maßstab 1:3.000 Stand: 20.02.2020

GSB  
 1997 01.05.18  
 Bamberger Straße

**Schalltechnisches Beratungsbüro**

Prof. Dr. Kerstin Gehrig & Dr. rer. oec. (FH) Sandra Stronke-Breit  
 Werlalmstraße 10, 91054 Bamberg  
 www.gsb-gbr.de, schall@gsb-gbr.de

**Zeichenerklärung**

-  Straße
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Schule
-  Krankenhaus
-  ruhiges Gebiet
-  Verbandsgemeindegrenze

**Abbildung A15**  
Übersichtplan ruhige Gebiete

**Projekt**

Lärmaktionsplan 3. Runde  
Verbandsgemeinde Hermeskeil  
Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

**Auftraggeber**

Verbandsgemeinde Hermeskeil  
Langer Markt 17  
54411 Hermeskeil

Blattgröße A1; Maßstab 1:25.000 | Stand: 20.02.2020

A15\_V01 | 1807 | Date | Bearbeitungsphase



**Schalltechnisches Beratungsbüro**  
Prof. Dr. Kerstin Geering & Dipl. Wirt.-Ing. (FH) Saffa Sumrue-Banz  
Wendelmühlstraße 2 · 65606 Sankt Wendel · 06851/939893-0  
www.gsb-ger.de · schall@ggb-ger.de

