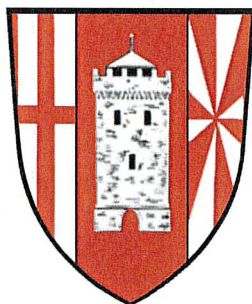


*Lärmaktionsplanung für den Straßenverkehr
Stufe 2, nach § 47d BImSchG,
der Verbandsgemeinde Weißenthurm*



Erstellt August 2014

Bearbeitungsstand August 2018

- Endfassung - November 2020



**SCHALLTECHNISCHES
INGENIEURBÜRO**

pies

Büro 1 + 2: Boppard-Buchholz:

1 Buchenstraße 13

56154 Boppard-Buchholz

*Tel: 06742 / 921133
Fax: 06742 / 921135
E-Mail: pies@schallschutz-pies.de*

2 Birkenstraße 34

56154 Boppard-Buchholz

*Tel: 06742 / 2299
Fax: 06742 / 3742
E-Mail: info@schallschutz-pies.de*

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	4
1.1 Beschreibung der Verbandsgemeinde	4
1.2 Aufgabenstellung und Zielsetzung	4
1.3 Zuständige Behörden	6
1.4 Rechtlicher Hintergrund	6
1.5 Grenzwerte / Auslöse- bzw. Schwellenwerte	7
2. Lärmkartierung Straßenverkehr 2012	9
2.1 Vorgehensweise	9
2.2 Relevante Lärmquellen	10
2.3 Gesamtfassung der Ergebnisse	11
2.3.1 Stadt Weißenthurm	13
2.3.2 Stadt Mülheim-Kärlich	15
2.3.3 Gemeinde Kettig	17
2.3.4 Gemeinde Urmitz (Bahnhof)	19
2.3.5 Gemeinde St. Sebastian	21
2.3.6 Übrige Gemeinden	23
2.4 Vergleich Lärmkartierung 2012 und 2017	23
3. Maßnahmenplanung Straßenverkehr	25
3.1 Geschwindigkeitsreduzierung	25
3.2 Fahrbahndeckenerneuerung (offenporige Asphalt- decke - OPA)	27
3.3 Maßnahmen zur Verminderung von Lärmimmissionen Aktive Schallschutzmaßnahmen	27
3.4 Maßnahmenkombination	28
3.5 Schutz ruhiger Gebiete	28
3.6 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen	28
3.7 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	29
4. Kosten	29
4.1 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des LAP	29
4.2 Weitere finanzielle Informationen	29
5. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	30
6. Ergebnisse der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TöB)	31
7. Öffentliche Auslegung des Entwurfes der Lärmaktionsplanung nach § 47d Abs. 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) der Verbandsgemeinde Weißenthurm	34
8. Verfahrensablauf	35
9. LAP im Internet	35

Anhang 1	Ergebnisse der Lärmkartierung L_{den}
Anhang 2	Ergebnisse der Lärmkartierung L_{night}
Anhang 3	Ergebnistabelle der betroffenen Einwohner
Anhang 4	Ergebnisse der Gebäudelärmpegel L_{night}
Anhang 5	Rechtsverordnung Landschaftsschutzgebiet Kettiger Bachtal

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Kennzeichnung der zu berücksichtigenden Straße	5
Abbildung 2:	Verkehrsstärken	10
Abbildung 3:	Lärmkartierung Weißenthurm – Zeitbereich L_{den}	13
Abbildung 4:	Lärmkartierung Weißenthurm – Zeitbereich L_{night}	14
Abbildung 5:	Lärmkartierung Mülheim-Kärlich – Zeitbereich L_{den}	15
Abbildung 6:	Lärmkartierung Mülheim-Kärlich – Zeitbereich L_{night}	16
Abbildung 7:	Lärmkartierung Kettig – Zeitbereich L_{den}	17
Abbildung 8:	Lärmkartierung Kettig – Zeitbereich L_{night}	18
Abbildung 9:	Lärmkartierung Urmitz (Bahnhof) – Zeitbereich L_{den}	19
Abbildung 10:	Lärmkartierung Urmitz (Bahnhof) – Zeitbereich L_{night}	20
Abbildung 11:	Lärmkartierung St. Sebastian – Zeitbereich L_{den}	21
Abbildung 12:	Lärmkartierung St. Sebastian – Zeitbereich L_{night}	22
Abbildung 13:	Lärmkartierung 2012 insgesamt	23
Abbildung 14:	Lärmkartierung 2017 insgesamt	24

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Nationale Grenzwerte im Vergleich mit L_{den} und L_{night}	7
Tabelle 2:	Verkehrsbelastung für VG Weißenthurm	11
Tabelle 3 u. 5:	Gebäudebetroffenheiten	12 u. 24
Tabelle 4 u. 6:	Betroffene Personen in Pegelbereichen	12 u. 24
Tabelle 7:	Betroffenheiten 2017	25
Tabelle 8:	Übersicht von Maßnahmen	26
Tabelle 9:	Wirksamkeit von Lärminderungsmaßnahmen	26

1. Einleitung

Lärm stellt für viele Menschen eines der größten Umweltprobleme dar. Geräusche werden als Lärm bezeichnet, wenn sie für den Menschen (subjektiv) als unangenehm oder unerwünscht empfunden werden. Sie werden durch ihre Lautstärke und Frequenz bestimmt und können bei andauernder hoher Belastung sogar gesundheits-schädigend sein.

Um Beeinträchtigung durch Lärm zu reduzieren hat die Europäische Union (EU) ein gemeinsames Konzept zur Erfassung, Bewertung und Verminderung von Umgebungslärm beschlossen, die in Form einer Lärminderungsplanung auf nationaler Ebene umgesetzt werden soll.

Für die Verbandsgemeindeverwaltung Weißenthurm sollen auf der Grundlage der EU-Vorgaben Lärmaktionspläne erstellt werden, in denen die Lärmsituation in besonders betroffenen Gemeinden in der Nähe von Hauptverkehrswegen (Straßen) ermittelt werden.

1.1 Beschreibung der Verbandsgemeinde

Die Verbandsgemeinde Weißenthurm liegt im Norden des Landkreises Mayen-Koblenz direkt am Rhein und wird von der VG Pellenz und der VG Maifeld im Westen, der VG Rhein-Mosel (früher Untermosel) im Süden und der Stadt Koblenz im Osten umschlossen.

Sie besitzt eine Fläche von ca. 53 km² und ca. 35.400 Einwohner (Stand 31.12.2019). Der Verbandsgemeinde gehören die Städte Mülheim-Kärlich und Weißenthurm sowie fünf eigenständige Ortsgemeinden an, wobei sich der Verwaltungssitz in der namensgebenden Stadt Weißenthurm befindet.

1.2 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Ziel der Lärminderungsplanung ist es, den Lärm verschiedener Geräuschquellen systematisch zu erfassen und durch realisierbare Maßnahmen schrittweise zu reduzieren.

Für die Umsetzung sind die Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio. Kfz/Jahr) zu behandeln. Dabei kann es vorkommen, dass nur Teilstücke von Straßen bearbeitet wurden, während die restlichen Straßenabschnitte mit weniger als 8.200 Kfz/d nicht berücksichtigt werden.

Die vorliegende Untersuchung befasst sich mit Straßenverkehrslärm.

Großflughäfen sind in der VG Weißenthurm nicht vorhanden.

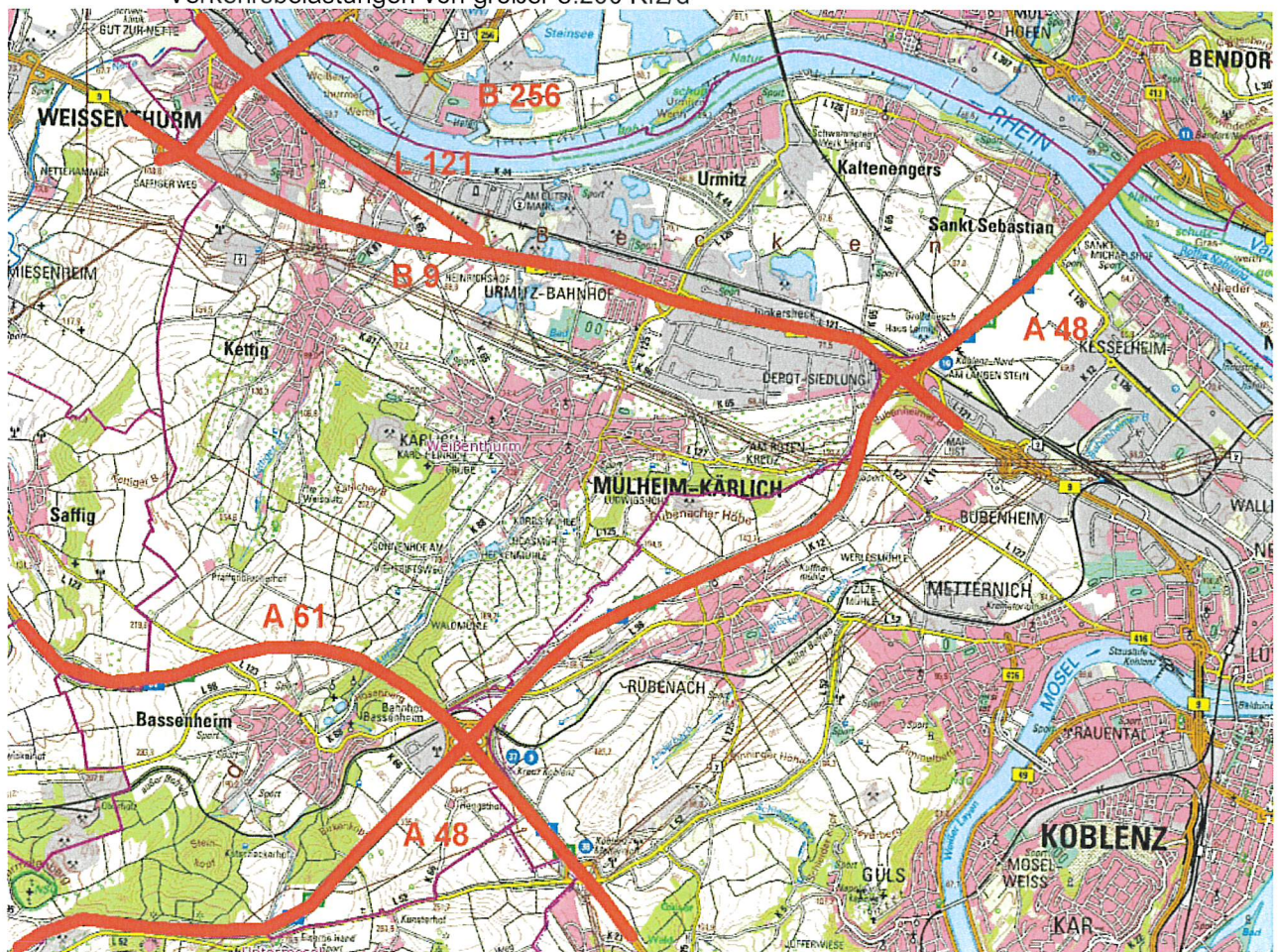
Der Schienenverkehr wird in einem separaten Aktionsplan behandelt. Hierfür ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig. Das EBA hat für die Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen/Jahr Lärmkarten erstellt und diesbezüglich einen Lärmaktionsplan erstellt, der unter www.eba.de einzusehen ist. Die Lärmaktionsplanung für die Haupteisenbahnstrecken innerhalb der Verbandsgemeinde wird insofern an dieser Stelle nicht weiter thematisiert.

Der Umfang des Untersuchungsgebietes für den Straßenverkehr umfasst die Städte Weißenthurm und Mülheim-Kärlich sowie die Gemeinden Bassenheim, Kettig, St. Sebastian Kaltenengers und Urmitz (Rhein und Bahnhof).

Die im Untersuchungsgebiet verlaufenden und markierten Straßen mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (s. Abb. 1) sind:

- die Bundesautobahnen A 61,
- die A 48,
- die Bundesstraßen B 9,
- die B 256 und die
- Landesstraße L 121 im Bereich Weißenthurm und Mülheim-Kärlich.

Abbildung 1 Das Gebiet der VG Weißenthurm mit Kennzeichnung der zu berücksichtigenden Straßen mit Verkehrsbelastungen von größer 8.200 Kfz/d



1.3 Zuständige Behörden

Die Zuständigkeiten für die Lärmkartierung sind in der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG in Verbindung mit dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) geregelt. Demnach sind die Gemeinden oder die nach Landesrecht genannten Behörden zuständig.

In Rheinland-Pfalz hat das Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau und Forsten (MULEWF) zentral Lärmkarten für die Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr vom Umweltcampus Birkenfeld erstellen und die Zahl der Betroffenen ermitteln lassen.

Die Zuständigkeit für die Erstellung der Lärmaktionsplanung liegt bei der:

Verbandsgemeindeverwaltung Weißenthurm

Kärlicher Straße 4
56575 Weißenthurm

Ansprechpartner:

Frau Just

Tel.: 02637-913-302

Fax: 02637-913-100

E-Mail: marita.just@vgwthurm.de

Für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes:

Eisenbahn-Bundesamt
Heinemannstraße 6
53175 Bonn

An dieser Stelle wird auf den abgeschlossenen Lärmaktionsplan Schiene des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen, Ziffer 1.2.

1.4 Rechtlicher Hintergrund

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) wurde im Jahr 2002 von der Europäischen Union (EU) erlassen. Sie wurde in Deutschland durch die Richtlinie mit dem „Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ vom 24. Juni 2005 (Anpassung an das Bundes-Immissionsschutz-Gesetz durch Einführung der Paragraphen 47a bis 47f im sechsten Teil „Lärminderungsplanung“) konkretisiert. In der Rechtsverordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutz-Gesetz (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) vom 06. März 2006 wurde sie umgesetzt.

Die Lärmkarten werden mit dem Berechnungsverfahren der 34. BImSchV nach der „vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen“ (VBUS) bzw. VBUSch für Schiene berechnet und sind nicht direkt vergleichbar mit Berechnungen nach „Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-90) bzw. Schall 03.

Lärmkarten werden nach Geräuscharten getrennt ermittelt und dargestellt. Es findet keine Überlagerung der unterschiedlichen Lärmarten (Straße, Schiene, Flughäfen) statt.

1.5 Grenzwerte / Auslöse- bzw. Schwellenwerte

Gemäß der EU-Richtlinie 2002/49/EG wurden für die europäischen Länder gemeinsame Bewertungsmethoden festgelegt. Die Richtlinie beinhaltet jedoch keine vorgegebenen Grenzwerte, sondern Empfehlungen die als sogenannte Auslösewerte bzw. Schwellenwerte anzusetzen sind. Es sind dabei folgende Lärmindizes zu verwenden:

- **der Lärmindex L_{den} (Day – Evening – Night)**
bezieht sich auf den Tag-, Abend- und Nachtzeitraum, insgesamt 24 Stunden
- **der Lärmindex L_{night} (Night)**
bezieht sich auf den Nachtzeitraum (22-6 Uhr)

Im L_{den} wird aus den Mittelungspegeln der Geräusche für die drei Teilzeiten Tag (6 bis 18 Uhr), Abend (18 bis 22 Uhr) und die Nacht (22 bis 6 Uhr) ein gemeinsamer Pegel gebildet, wobei die Pegel für den Abend und die Nacht höher gewichtet werden.

Der L_{night} ist der Mittelungspegel über den 8-stündigen Nachtzeitraum

Durch Umrechnung des Lärmindex L_{den} und L_{night} ergibt sich folgender Vergleich zu den national gültigen Grenzwerten

- zur **Lärmsanierung** (gelten für bestehende Straßen gemäß der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR97) und
- der **Lärmvorsorge** (gelten für den Straßenneubau oder der wesentlichen Änderung gemäß Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutz-Gesetz – (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV)):

Tabelle 1: Nationale Grenzwerte im Vergleich mit L_{den} und L_{night}

Anwendungsbereich Nutzung	Grenzwerte „ohne Klammern“ für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes bzw. in Rheinland-Pfalz des Landes		Grenzwerte „ohne Klammern“ für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge)	
	Tag (L_{den}) in dB(A),	Nacht (L_{night}) in dB(A),	Tag (L_{den}) in dB(A),	Nacht (L_{night}) in dB(A),
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime ...	67 (68)	57 (57)	57 (58)	47 (47)
Reine Wohngebiete	67 (68)	57 (57)	59 (60)	49 (49)

Anwendungsbereich Nutzung	Grenzwerte „ohne Klammern“ für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes bzw. in Rheinland-Pfalz des Landes		Grenzwerte „ohne Klammern“ für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge)	
	Tag (Lden) in dB(A),	Nacht (Lnight) in dB(A),	Tag (Lden) in dB(A),	Nacht (Lnight) in dB(A),
Allgemeine Wohngebiete	67 (68)	57 (57)	59 (60)	49 (49)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	69 (70)	59 (59)	64 (65)	54 (54)
Gewerbegebiete	72 (73)	62 (62)	69 (70)	59 (59)
Industriegebiete	72 (73)	62 (62)	69 (70)	59 (59)

Werte in Klammern L_{den} bzw. L_{night}

Das Land Rheinland-Pfalz hat für die Lärmaktionsplanung keine Auslöse- bzw. Schwellenwerte festgesetzt bei deren Überschreitung Handlungsbedarf besteht, d.h. Lärminderungsmaßnahmen konzipiert werden sollten. Vielmehr obliegt die Festlegung der Werte den zuständigen Kommunen.

Seitens der VG-Weißenthurm wurden zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen und zur Minderung bzw. mittelfristigen Vermeidung erheblicher Belästigungen folgende Werte für die Lärmaktionsplanung festgelegt:

Schwellenwert für den **kurzfristigen Handlungsbedarf (1. Priorität)**:

$$\begin{aligned} L_{\text{den}} &= 70 \text{ dB(A)} \\ L_{\text{night}} &= 60 \text{ dB(A)} \end{aligned}$$

Schwellenwert für den **mittelfristigen Handlungsbedarf (2. Priorität)**:

$$\begin{aligned} L_{\text{den}} &= 60 \text{ dB(A)} \\ L_{\text{night}} &= 50 \text{ dB(A)} \end{aligned}$$

Die Überschreitung einer der beiden Werte (des 24-Stunden-Wertes L_{den} oder des Nachtwertes L_{night}) dient als Kriterium für den Handlungsbedarf.

2. Lärmkartierung Straßenverkehr 2012

Die Kartierung wurde für Rheinland-Pfalz vom Umweltcampus Birkenfeld erarbeitet und durch das Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau und Forsten (MULEWF) auf der Homepage www.umgebungslaerm.rlp.de veröffentlicht.

Aufgrund von pauschalisierten Ansätzen hinsichtlich der Verkehrszahlen und deren Zusammensetzung, Geschwindigkeiten bzw. auch vorhandener Lärmschutzvorkehrungen hat die VG-Weißenthurm beschlossen, die Kartierung zu überarbeiten und die Betroffenheiten neu zu ermitteln.

2.1 Vorgehensweise

Die Überarbeitung der Lärmkartierung wurde mit folgenden Arbeitsschritten realisiert:

- Einlesen und Überprüfen des zur Verfügung gestellten schalltechnischen Geländemodells aus der strategischen Lärmkartierung 2012.
- Bestandsaufnahme vor Ort, zur Überprüfung der schalltechnischen Parameter. Änderungen im schalltechnischen Geländemodell zur Wiedergabe der tatsächlichen Ausgangssituation.
- Nachberechnung der Lärmkartierung auf der Grundlage des geänderten schalltechnischen Geländemodells.
- Ausgabe der Ergebnisse der Lärmindizes L_{den} und L_{night} als Isophonkarten, Gebäudelärmkarten sowie Betroffenheitstabellen.
- Beurteilung der Berechnungsergebnisse anhand der durch die Verbandsgemeindeverwaltung Weißenthurm festgelegten Auslösewerte.
- Ermittlung der durch Verkehrslärm betroffenen Personen.

Die Kartierungen werden mindestens alle fünf Jahre überprüft und bei Bedarf überarbeitet.

Alle Schallpegel wurden computerunterstützt mittels der Software SoundPLAN Version 7.3 der Fa. Braunstein + Berndt GmbH berechnet.

Dabei bildet ein 3-dimensionales Geländemodell die Grundlage, welches alle relevanten Daten (Straßen, Gebäude, Topographie, Lärmschutzbauten etc.) beinhaltet.

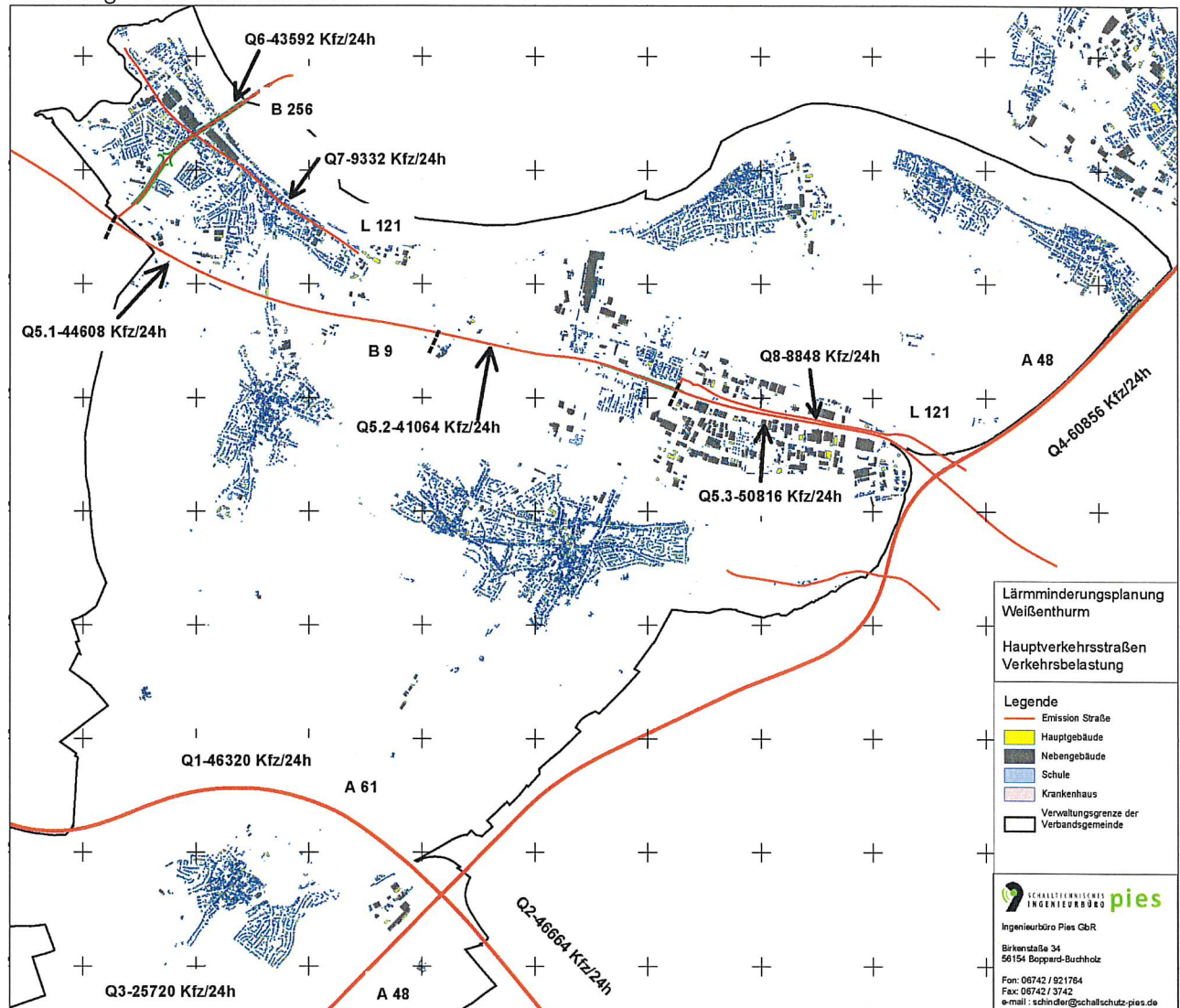
Durch die Einführung von Mittelungspegel (L_{den} ; L_{night}) werden zeitlich schwankende Geräusche als äquivalente Mittelwerte dargestellt und sind Grundlage für weitere Variantenbetrachtungen.

Geräuschmessungen werden nicht durchgeführt, da diese in der Regel nur Momentaufnahmen wiedergeben und somit nicht reproduzierbar sind.

2.2 Relevante Lärmquellen

Der für die VG-Weißenthurm relevante Streckenabschnitt und Verkehrsstärke ist in Abb. 2 dargestellt.

Abbildung 2 : Verkehrsstärken



Die Lärmkartierung der einzelnen Straßen und die statistische Bewertung der Betroffenen wurden, wie bereits erwähnt, vom Umweltcampus Birkenfeld durchgeführt. Die zugrunde gelegten Verkehrszahlen basierten aus der allgemeinen Jahreszählung aus dem Jahr 2011.

Folgende Verkehrsbelastungen wurden in die Berechnung eingestellt:

Tabelle 2 – Verkehrsbelastung für VG-Weißenthurm

Quer- schnitt	Straße	DTV [Kfz/24 h]	M _D [Kfz/h]	M _E [Kfz/h]	M _N [Kfz/h]	p _D [%]	p _E [%]	p _N [%]
Q1	A 61	46 320	2 754	2 006	656	19,4	20,3	47,8
Q2	A 61	46 664	2 788	1 998	652	19,2	19,8	48,0
Q3	A 48	25 720	1 630	1 020	260	10,7	7,5	21,6
Q4	A 48	60 856	3 828	2 466	632	10,5	7,0	20,5
Q5.1	B 9	44 608	2 816	1 812	446	7,4	3,1	9,3
Q5.2	B 9	41 064	2 592	1 666	412	7,6	3,3	9,6
Q5.3	B 9	50 816	3 208	2 064	508	7,0	2,7	8,4
Q6	B 256	43 592	2 752	1 770	436	7,0	2,7	8,4
Q7	L 121	9 332	591	388	86	4,2	2,0	5,2
Q8	L 121	8 848	560	368	82	9,3	6,1	13,8

DTV [Kfz/24 h] = Durchschnittlich täglicher Verkehr

M_D [Kfz/h] = Maßgebliche stündliche Verkehrsstärke zwischen 06.00 und 18.00 Uhr

M_E [Kfz/h] = Maßgebliche stündliche Verkehrsstärke zwischen 18.00 und 22.00 Uhr

M_N [Kfz/h] = Maßgebliche stündliche Verkehrsstärke zwischen 22.00 und 06.00 Uhr

p_D [%] = LKW-Anteil an Kfz zwischen 06.00 und 18.00 Uhr

p_E [%] = LKW-Anteil an Kfz zwischen 18.00 und 22.00 Uhr

p_N [%] = LKW-Anteil an Kfz zwischen 22.00 und 06.00 Uhr

Berechnet wurden die A 61, A 48, B 9, B 256 und die L 121, die ein Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Kfz/a aufweisen. Der Lärm an Straßen mit weniger als 3 Mio. Kfz/a wird nicht erfasst. Berechnet wurde ein regelmäßiges Gitter von 10 m Rasterweite in 4 m Höhe über dem Gelände. Zusätzlich wurden die Pegel unmittelbar an der Gebäudefassade (Gebäudepegel) ermittelt.

Die Berechnung der Lärmkarten erfolgte nach den bundeseinheitlichen Berechnungsverfahren **VBUS** – „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen“.

2.3 Gesamtfassung der Ergebnisse

Die beiden erstellten Lärmkarte (L_{den} und L_{night}) stellen flächenhaft die auftretenden Schallimmissionen in 5 dB(A) gestaffelten Isophonbändern dar.

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die Isophonverläufe für die zu den Straßen nahegelegenen Städte/Gemeinden. Eine Gesamtübersicht der einzelnen Lärmkarten mit Auswirkung auf alle Städte/Gemeinden zeigen der **Anhang 1** für den Zeitbereich L_{den} und der **Anhang 2** für die Nachtzeit L_{night}

Zusammenfassend ergeben sich folgende Anzahlen der betroffenen Gebäude und Personen in Abhängigkeit der Pegelbereiche:

Tabelle 3: Gebäudebetroffenheiten

	Pegelbereich [dB(A)]	L_{den} Zahl betroffener Wohnungen (EU-Rundung)	L_{den} Zahl betroffener Schulen (EU-Rundung)	L_{den} Zahl betroffener Krankenhäuser (EU-Rundung)	L_{den} Betroffene Fläche [km ²]
Gesamt	>55	5.122 (5.100)	5 (0)	2 (0)	7,19
	>65	540 (500)	0 (0)	0 (0)	1,91
	>75	3 (0)	0 (0)	0 (0)	0,33

Werte in Klammern – Rundung gemäß EU jeweils auf die nächsten 100

Tabelle 4: Betroffene Personen in Pegelbereichen

	Pegelbereich [dB(A)]	L_{den} Zahl betroffener Personen (EU-Rundung)	L_{night} Zahl betroffener Personen (EU-Rundung)
Gesamt	50-55		2.622 (2.600)
	55-60	5.020 (5.000)	699 (700)
	60-65	1.755 (1.800)	466 (500)
	65-70	467 (500)	5 (0)
	70-75	350 (400)	0 (0)
	>75	2 (0)	0 (0)

Werte in Klammern – Rundung gemäß EU jeweils auf die nächsten 100

Die Aufteilung der belasteten Personen und Wohnungen zu den einzelnen Städte/Gemeinden sind in der Tabelle im **Anhang 3** zu entnehmen.

Seitens der EU sind die Ergebnisse auf die nächsten 100 (49=0; 50=100; 149=100; 150=200 usw.) zu runden und werden im Folgenden für die Maßnahmenkonzipierung zugrunde gelegt. Damit zeigt sich Stadt- bzw. Gemeindebezogen detailliert folgendes Bild unter Berücksichtigung der Schwellenwerte:

1. Priorität ($L_{den}=70$ dB(A), $L_{night}=60$ dB(A))

Tageszeit: Weißenthurm 300 Betroffene

Nachtzeit: Weißenthurm 400 Betroffene

2. Priorität ($L_{den}=60$ dB(A), $L_{night}=50$ dB(A))

Tageszeit: Mülheim-Kärlich 100 Betroffene
Weißenthurm 800 Betroffene
Kettig 100 Betroffene
Urmitz (Bahnhof) 200 Betroffene
St. Sebastian 600 Betroffene

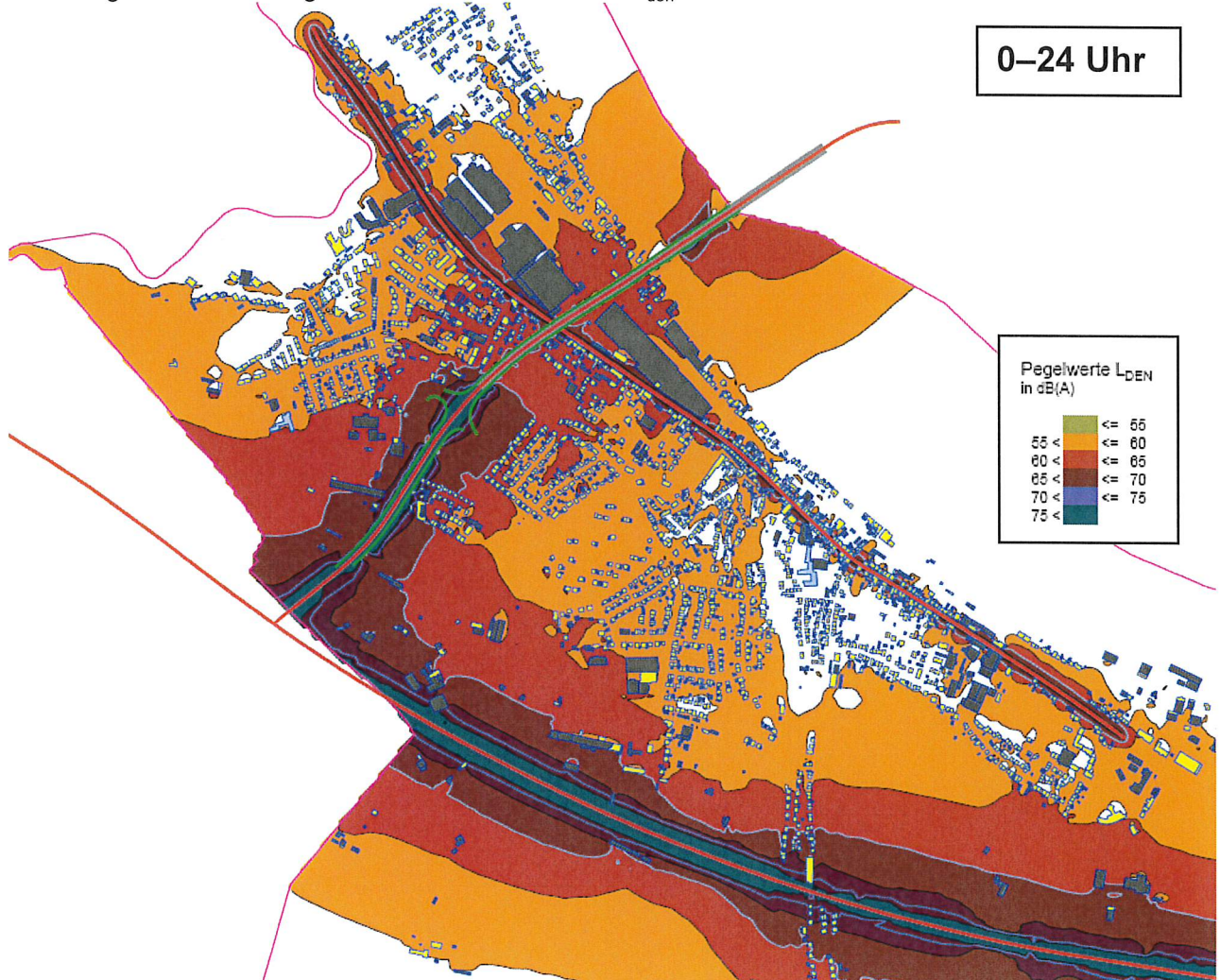
Nachtzeit: Mülheim-Kärlich 100 Betroffene
Weißenthurm 1 300 Betroffene
Kettig 100 Betroffene
Urmitz (Bahnhof) 300 Betroffene
St. Sebastian 800 Betroffene

In den nachfolgenden Abschnitten sind die Einzelergebnisse bezogen auf die Gemeinden beschrieben.

2.3.1 Stadt Weißenthurm

Die Stadt **Weißenthurm** liegt unmittelbar an der B 9, der B 256 und der L 121. Entlang der Bundesstraße B 256 ist bereits beidseits der Straße im Bereich des Brückenbauwerkes eine 2 m hohe Lärmschutzwand vorhanden.

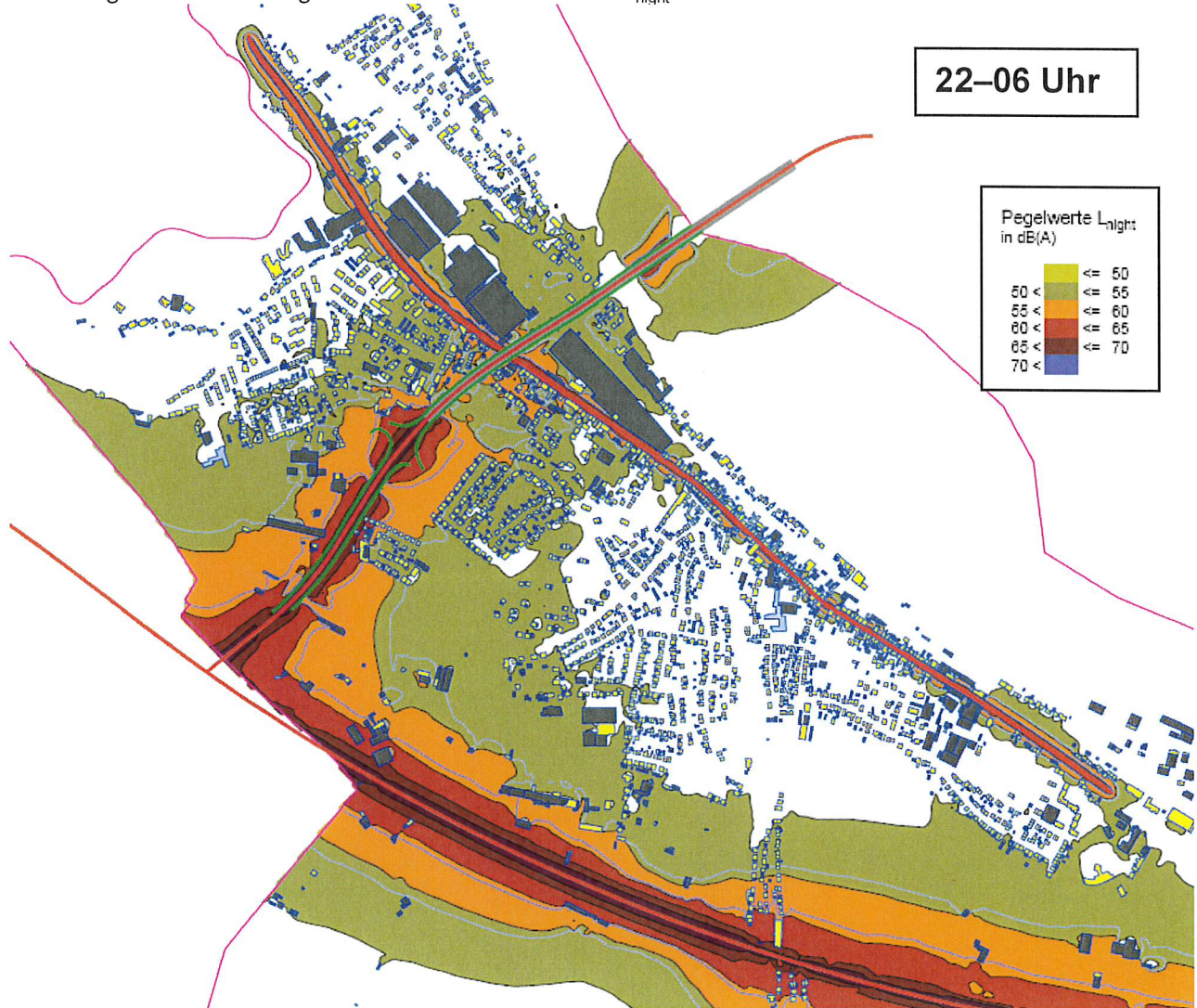
Abbildung 3 Lärmkartierung Weißenthurm – Zeitbereich L_{den}



Wie die Abb. 3 zeigt, treten Lärmpegel durch die Verkehrsbelastung der B 9 und B 256 im Bereich der Bebauung von $L_{den} > 55$ bis < 70 dB(A) auf.

Weiterhin konnten Betroffenheiten von ca. 800 Einwohnern im Pegelbereich $L_{den} > 60$ bis 70 dB(A) (entspricht der 2. Prioritätsstufe) ermittelt werden. Für die 1. Prioritätsstufe ($L_{den} > 70$ dB(A)) treten Betroffenheiten in Höhe von ca. 300 Einwohnern auf.

Abbildung 4 Lärmkartierung Weißenthurm – Zeitbereich L_{night}



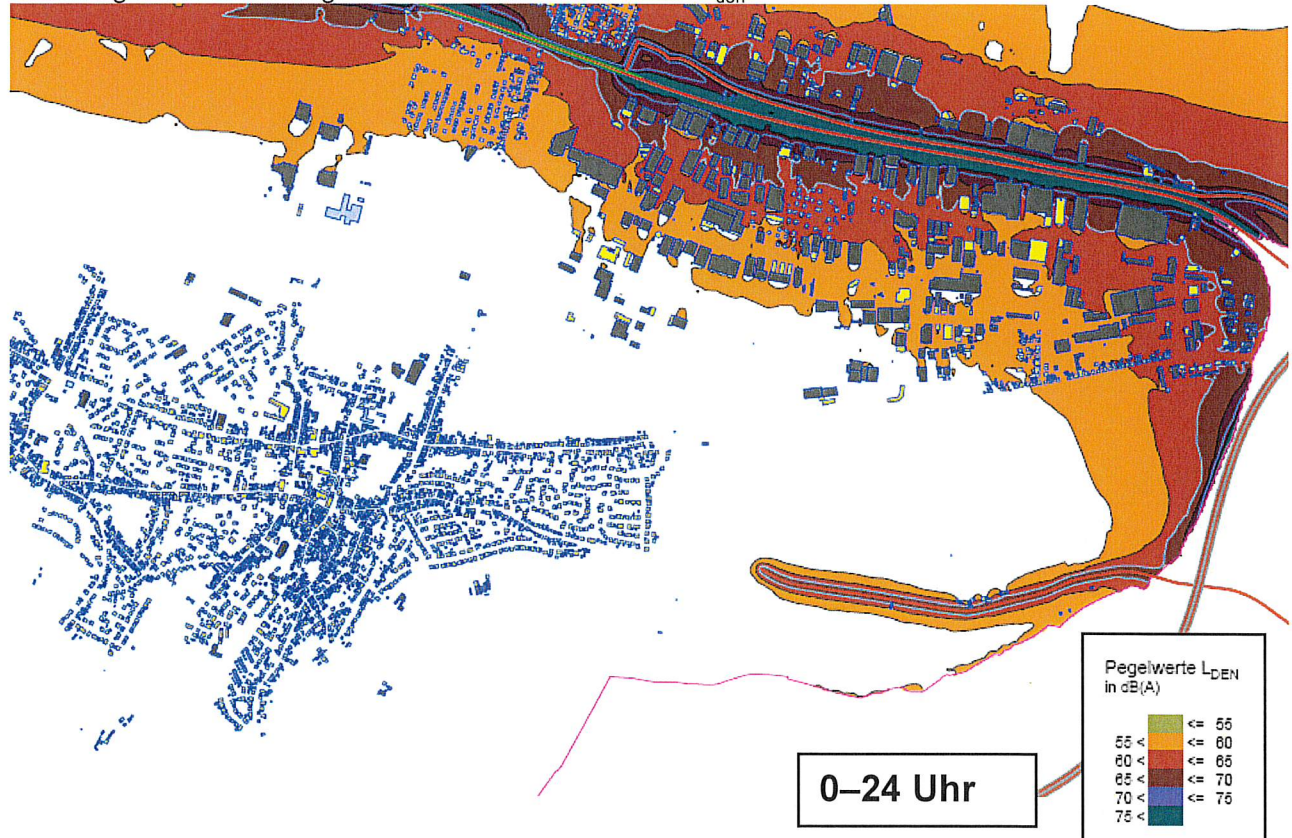
Wie die Abb. 4 zeigt, treten Lärmpegel durch die Verkehrsbelastung der B 9 und B 256 im Bereich der Bebauung von $L_{\text{night}} > 50$ bis < 65 dB(A) auf.

Weiterhin konnten Betroffenheiten von ca. 1 300 Einwohnern im Pegelbereich $L_{\text{night}} > 50$ bis 60 dB(A) (entspricht der 2. Prioritätsstufe) ermittelt werden. Für die 1. Prioritätsstufe ($L_{\text{night}} > 60$ dB(A)) liegen Betroffenheiten in Höhe von ca. 400 Einwohnern vor.

2.3.2 Stadt Mülheim-Kärlich

Die Stadt **Mülheim-Kärlich** und das Gewerbegebiet wird im Norden von der B 9 und der L 121 und im Osten von der A 48 tangiert.

Abbildung 5 Lärmkartierung Mülheim-Kärlich – Zeitbereich L_{den}

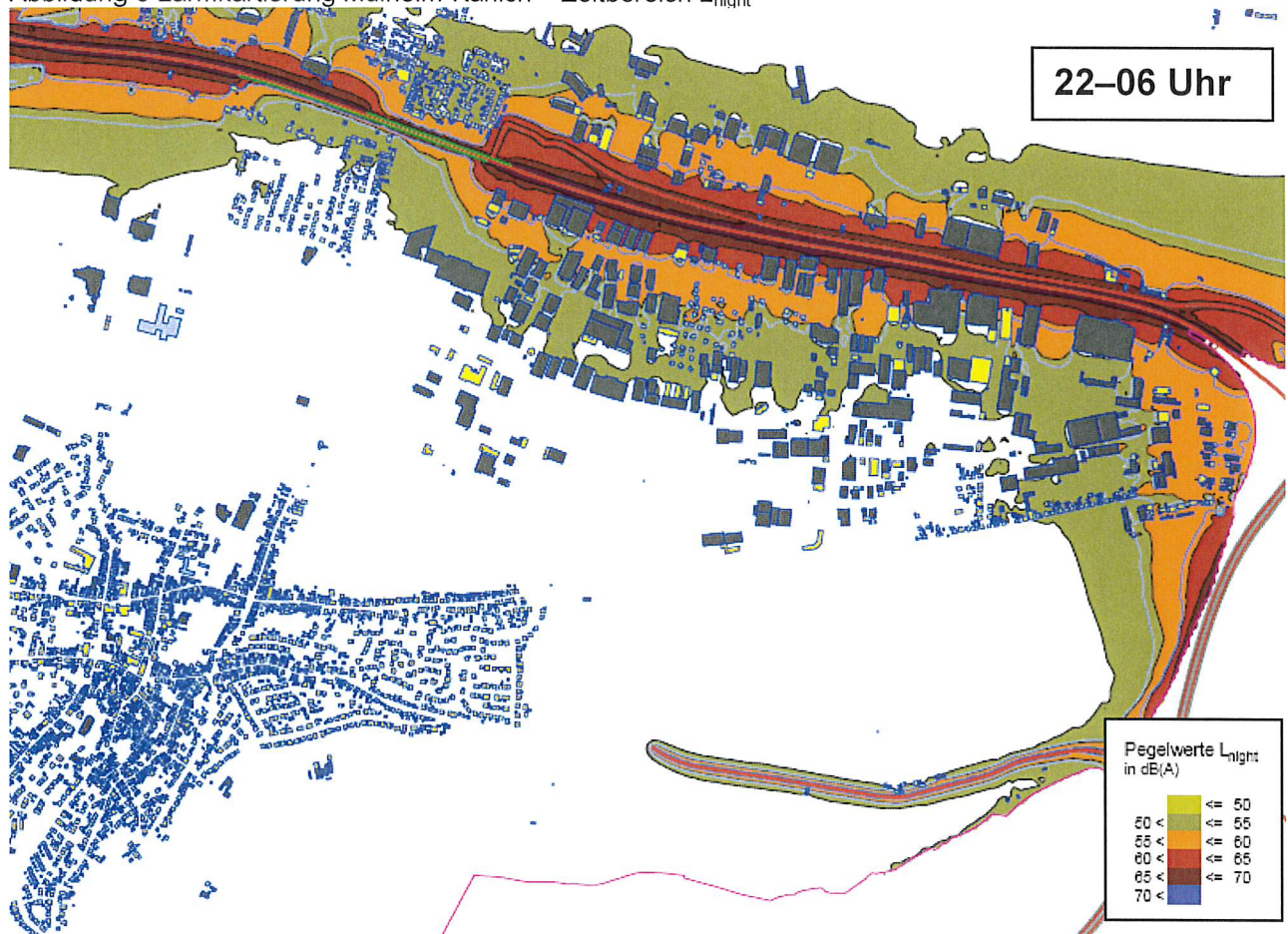


Wie die Abb. 5 zeigt, treten Lärmpegel durch die Verkehrsbelastung der o. g. Straßen im Bereich des Gewerbegebietes von $L_{den} > 55$ bis 70 dB(A) auf. Weiterhin konnten Betroffenheiten von ca. 100 Einwohnern im Pegelbereich $L_{den} > 60$ bis 70 dB(A) (entspricht der 2. Prioritätsstufe) ermittelt werden.

Für die 1. Prioritätsstufe ($L_{den} > 70$ dB(A)) liegen keine Betroffenheiten vor.

In der Ortslage Mülheim-Kärlich selbst treten keine Betroffenheiten für beide Prioritätsstufen auf.

Abbildung 6 Lärmkartierung Mülheim-Kärlich – Zeitbereich L_{night}



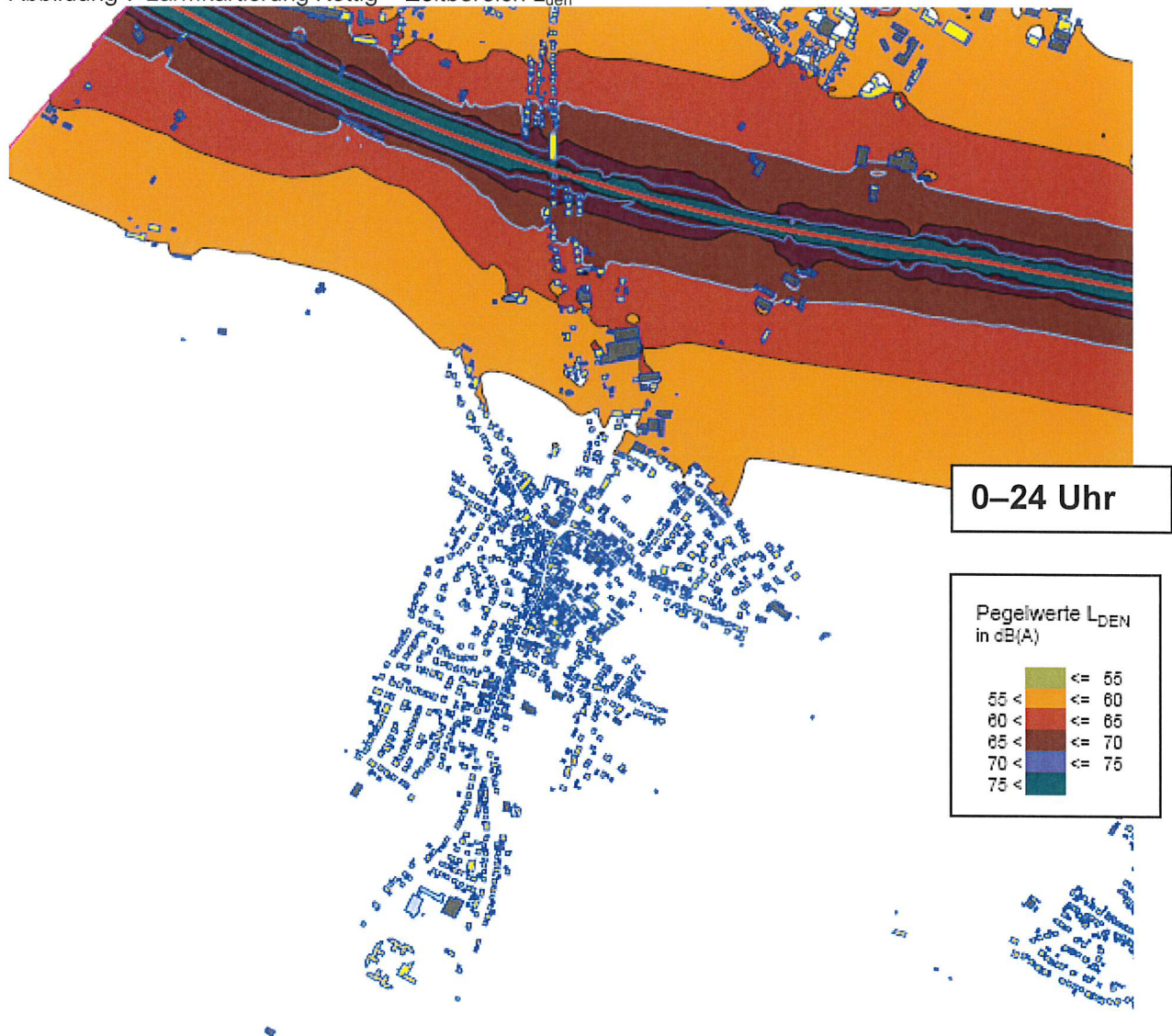
Wie der Karte in der Abb. 6 zur Nachtzeit (L_{night}) zu entnehmen ist, sind Betroffenheiten von ca. 100 Einwohnern nur innerhalb des Gewerbegebietes gegeben. Für die 1. Prioritätsstufe ($L_{\text{night}} > 60 \text{ dB(A)}$) treten gemäß EU-Rundung keine Betroffenheiten im Gewerbegebiet auf.

Für die Ortslage Mülheim-Kärlich selbst treten für beide Prioritätsstufen keine Betroffenheiten auf.

2.3.3 Gemeinde Kettig

Die Gemeinde **Kettig** wird lediglich im Norden von der Bundesstraße B 9 tangiert. Weitere Straßen haben keinen Einfluss auf die Betroffenenheiten.

Abbildung 7 Lärmkartierung Kettig – Zeitbereich L_{den}

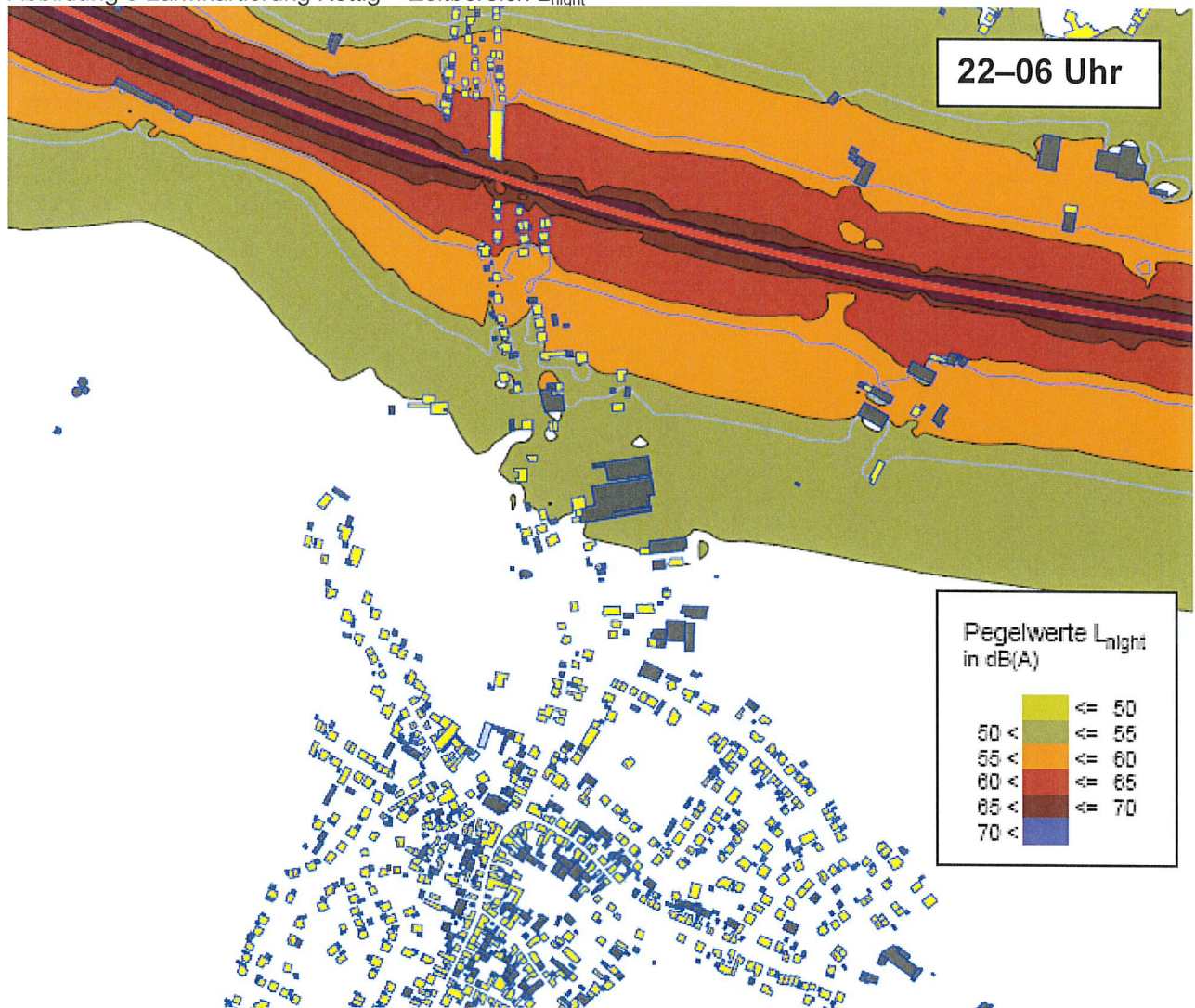


Wie die Abb. 7 zeigt, sind am Nordrand von Kettig Lärmpegel von $L_{den} > 55$ bis < 70 dB(A) gegeben.

Die Berechnung ergab, dass bezogen auf die 2. Prioritätsstufe Betroffenenheiten von ca. 100 Einwohnern im Pegelbereich $L_{den} > 60$ bis 70 dB(A) ermittelt wurden.

Für die 1. Prioritätsstufe ($L_{den} > 70$ dB(A)) liegen keine Betroffenenheiten vor.

Abbildung 8 Lärmkartierung Kettig – Zeitbereich L_{night}



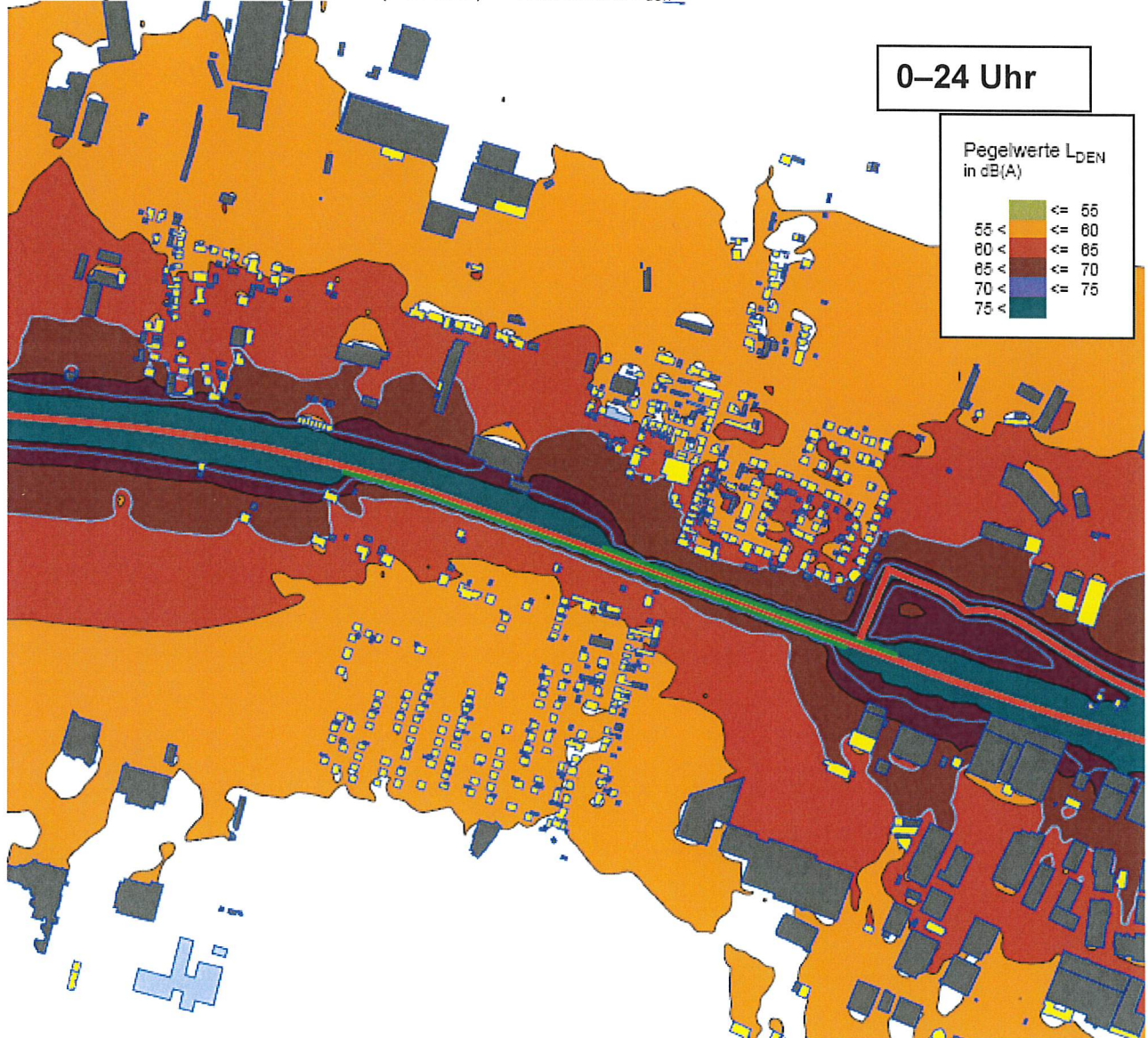
Auch der Abb. 8 ist zu entnehmen, dass Lärmpegel von $L_{\text{night}} > 50$ bis < 65 dB(A) auftreten. Die Berechnung der Betroffenenheiten ergab, dass bezogen auf die 2. Prioritätsstufe ($L_{\text{night}} > 50$ bis 60 dB(A)) ca. 100 Einwohner Lärmbelastigungen ausgesetzt sind.

Für die 1. Prioritätsstufe ($L_{\text{night}} > 60$ dB(A)) treten keine Betroffenenheiten auf.

2.3.4 Gemeinde Urmitz (Bahnhof)

Die Gemeinde **Urmitz (Bahnhof)** liegt im Einflussbereich der Bundesstraße B 9 und besitzt zum Schutz der Anwohner nach Norden hin eine ca. 2,5 m hohe und nach Süden eine ca. 4,0 m hohe Lärmschutzwand.

Abbildung 9 Lärmkartierung Urmitz (Bahnhof) – Zeitbereich L_{den}

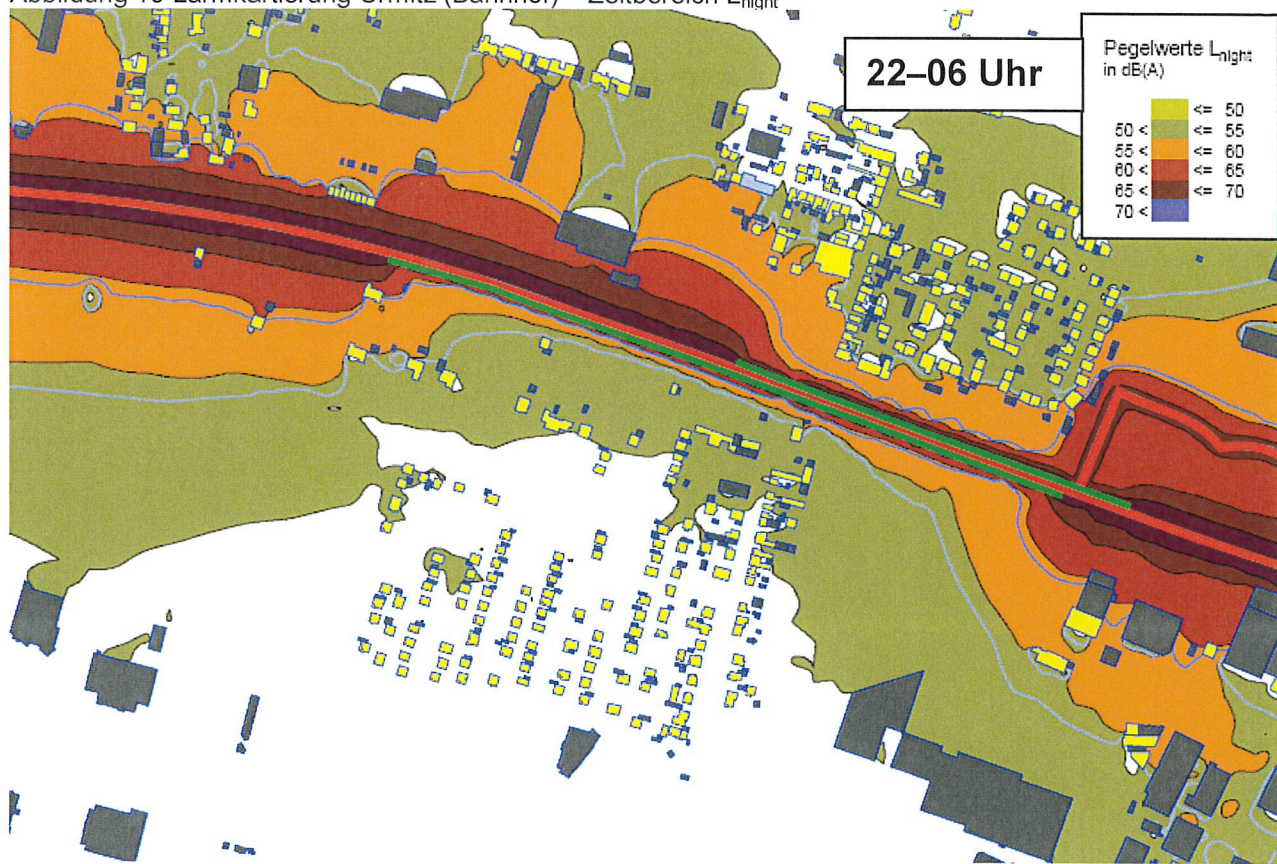


Wie die Abb. 9 zeigt, sind in Urmitz (Bahnhof) trotz vorhandener Lärmschutzwände noch Lärmpegel von $L_{den} > 55$ bis < 70 dB(A) gegeben.

Dennoch zeigt die Berechnung, dass bezogen auf die 2. Prioritätsstufe Betroffenheiten von ca. 200 Einwohnern im Pegelbereich $L_{den} > 60$ bis 70 dB(A) ermittelt wurden.

Für die 1. Prioritätsstufe ($L_{den} > 70$ dB(A)) liegen keine Betroffenheiten vor.

Abbildung 10 Lärmkartierung Urmitz (Bahnhof) – Zeitbereich L_{night}



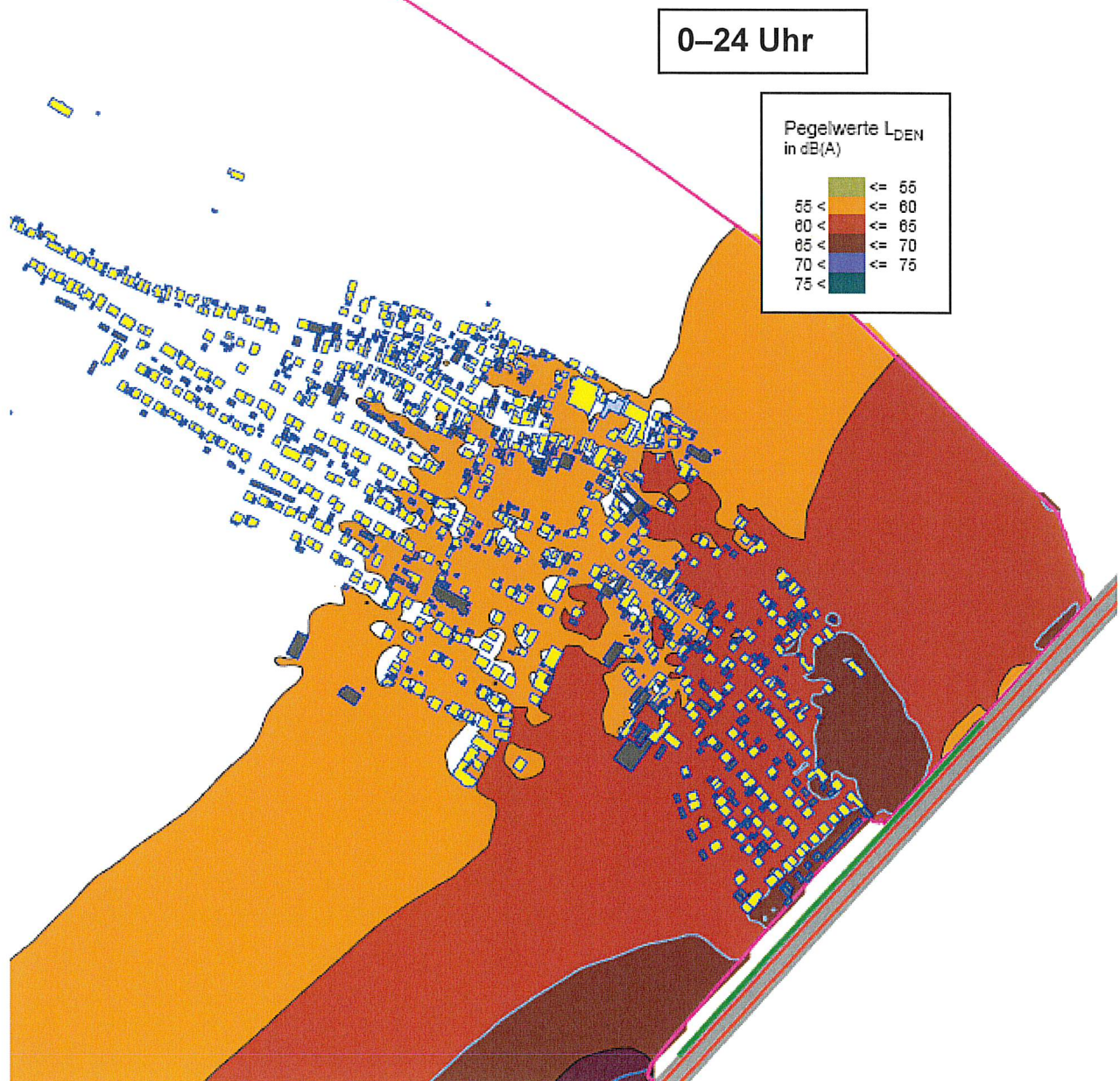
Die Abb. 10 zeigt, dass für die Gemeinde Urmitz (Bahnhof) Lärmpegel im Bereich von $L_{\text{night}} > 50$ bis 60 dB(A) auftreten. Die Auswertung ergab, dass Betroffenheiten in der 2. Prioritätsstufe ($L_{\text{night}} > 50$ dB(A)) ausgelöst werden und damit im Zusammenhang mit der EU-Rundung ca. 300 Personen Lärm ausgesetzt sind.

Für die 1. Prioritätsstufe ($L_{\text{night}} > 60$ dB(A)) sind keine Betroffenheiten zu verzeichnen.

2.3.5 Gemeinde St. Sebastian

Die Gemeinde **St. Sebastian** liegt unmittelbar an der Autobahn A 48, die mit einem Brückenbauwerk in Richtung Bendorf führt. Weiterhin ist die Autobahn in Höhe der Ortslage mit einer ca. 2,0 m hohen Lärmschutzwand ausgestattet.

Abbildung 11 Lärmkartierung St. Sebastian – Zeitbereich L_{den}

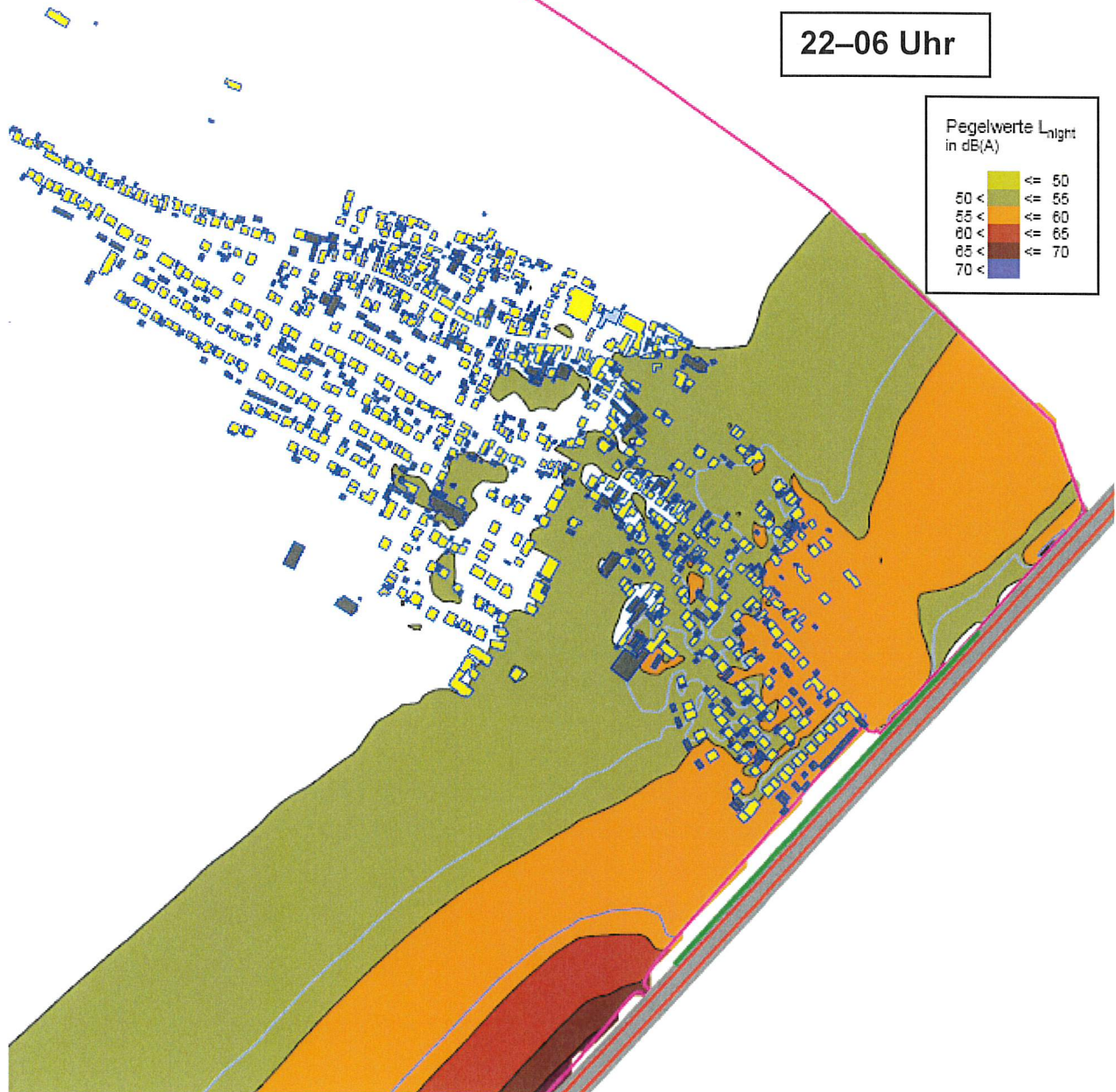


Wie die Abb. 11 zeigt, sind in St. Sebastian trotz vorhandener Lärmschutzwand noch Lärmpegel von $L_{den} > 55$ bis < 65 dB(A) gegeben.

Die Auswertung ergab, dass bezogen auf die 2. Prioritätsstufe, Betroffenheiten von ca. 600 Einwohnern im Pegelbereich $L_{den} > 60$ dB(A) bis 70 dB(A) ermittelt wurden.

Für die 1. Prioritätsstufe liegen keine Betroffenheiten vor.

Abbildung 12 Lärmkartierung St. Sebastian – Zeitbereich L_{night}



Die Abb. 12 zeigt, dass für die Gemeinde St. Sebastian Lärmpegel im Bereich von $L_{\text{night}} > 50$ bis 60 dB(A) auftreten. Die Auswertung ergab, dass Betroffenen in der 2. Prioritätsstufe ($L_{\text{night}} > 50$ dB(A)) ausgelöst werden und damit im Zusammenhang mit der EU-Rundung ca. 800 Personen Lärm ausgesetzt sind.

Für die 1. Prioritätsstufe ($L_{\text{night}} > 60$ dB(A)) sind keine Betroffenen zu verzeichnen.

2.3.6 Übrige Gemeinden

In den Wohngebieten der Gemeinden **Bassenheim, Urmitz (Rhein) und Kaltenengers** liegen durch die A 61, A 48, B 9, B 256 und L 121 keine Überschreitungen der Prioritätsstufen 1 und 2 vor, so dass kein Handlungsbedarf besteht.

2.4 Vergleich Lärmkartierung 2012 und 2017

Abbildung 13 Lärmkartierung 2012 insgesamt

Lärmkartierung Rheinland-Pfalz 2012

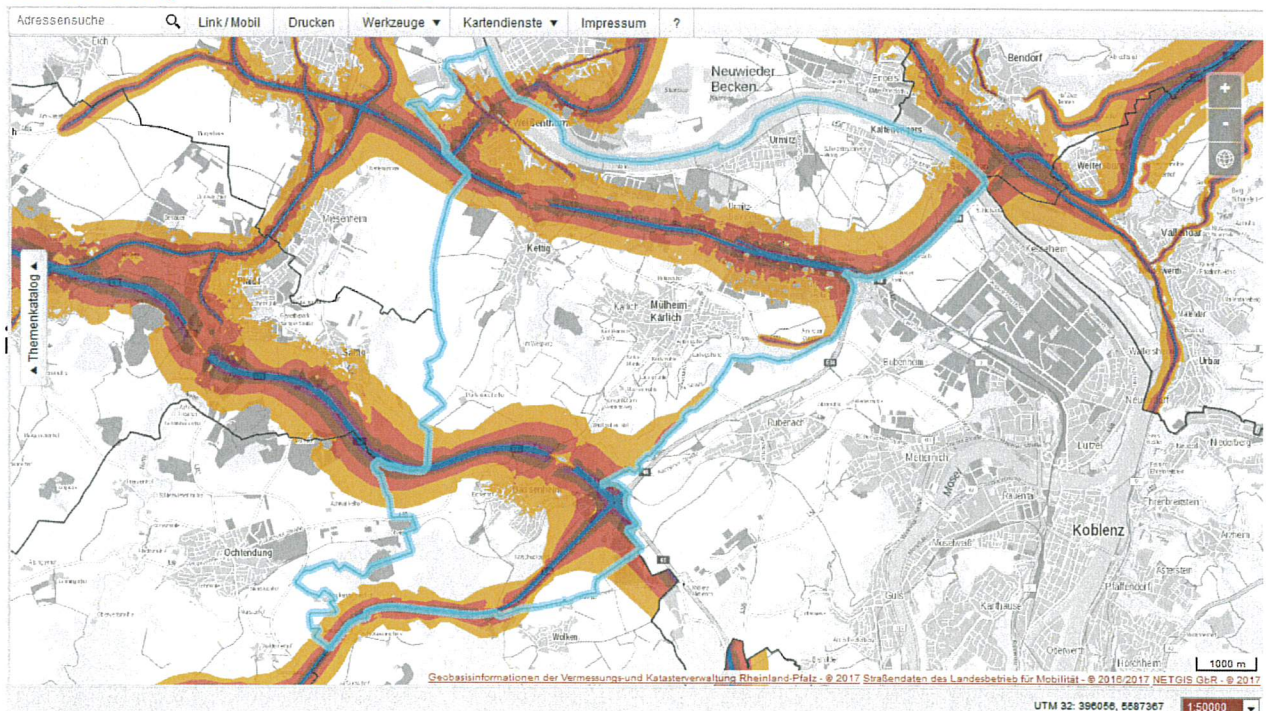
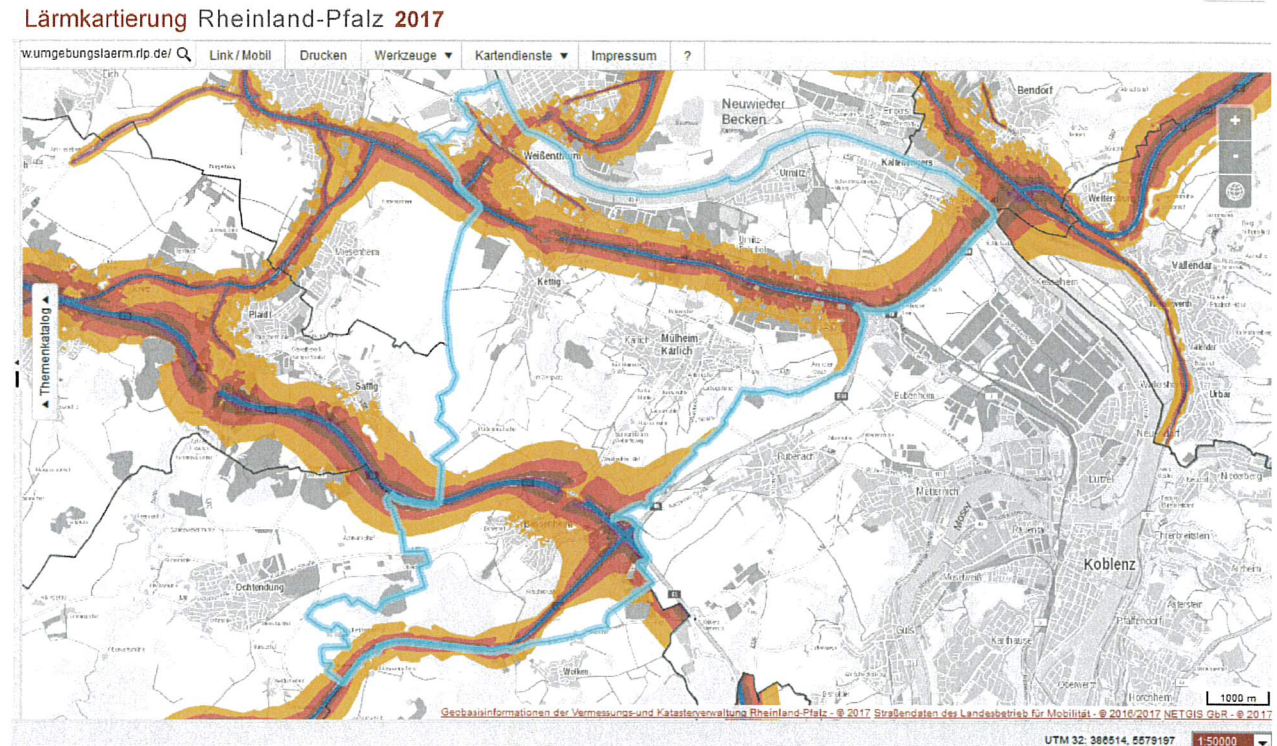


Abbildung 14 Lärmkartierung 2017 insgesamt



Betroffenheit 2012:

Tabelle 3: Gebäudebetroffenheiten

	Pegelbereich [dB(A)]	L _{den} Zahl betroffener Wohnungen (EU-Rundung)	L _{den} Zahl betroffener Schulen (EU-Rundung)	L _{den} Zahl betroffener Krankenhäuser (EU-Rundung)	L _{den} Betroffene Fläche [km ²]
Gesamt	>55	5.122 (5.100)	5 (0)	2 (0)	7,19
	>65	540 (500)	0 (0)	0 (0)	1,91
	>75	3 (0)	0 (0)	0 (0)	0,33

Werte in Klammern – Rundung gemäß EU jeweils auf die nächsten 100

Tabelle 4: Betroffene Personen in Pegelbereichen

	Pegelbereich [dB(A)]	L _{den} Zahl betroffener Personen (EU-Rundung)	L _{night} Zahl betroffener Personen (EU-Rundung)
Gesamt	50-55		2.622 (2.600)
	55-60	5.020 (5.000)	699 (700)
	60-65	1.755 (1.800)	466 (500)
	65-70	467 (500)	5 (0)
	70-75	350 (400)	0 (0)
	>75	2 (0)	0 (0)

Werte in Klammern – Rundung gemäß EU jeweils auf die nächsten 100

Betroffenheit 2017:

Tabelle 7

Betroffenheiten der III.Stufe der Lärmkartierung

Betroffenheiten durch kartierungspflichtige Hauptverkehrsstraßen													
Hauptverkehrsstraßen nach § 47b Nr. 3 BImSchG sind Bundesfernstraßen, Landesstraßen oder auch sonstige grenzüberschreitende Straßen, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr													
EU-Gebäudestatistik							EU-Flächenstatistik						
Intervalle	Anzahl der betroffenen Menschen		Intervalle	Anzahl der betroffenen Menschen		Schwellen- werte	Anzahl der Wohnungen		Anzahl der Schulen	Anzahl der Krankenhäuser	Schwellen- werte	Fläche in km ²	
	LDEN			LNight			LDEN						LDEN
	gerundet	EU-Rundung		gerundet	EU-Rundung		gerundet	EU-Rundung					
			50 - 55	1912	1900								
55 - 60	4001	4000	55 - 60	425	400	> 55	2762	2800	4	0	> 55	17,82	
60 - 65	1212	1200	60 - 65	130	100	> 65	198	200	0	0	> 65	4,16	
65 - 70	270	300	65 - 70	2	0	> 75	1	0	0	0	> 75	0,97	
70 - 75	121	100	> 70	0	0								
> 75	1	0											

Die Betroffenheiten der Lärmkartierung 2017 haben sich gegenüber den Betroffenheiten in 2012 verringert.

3. Maßnahmenplanung Straßenverkehr

Entsprechend den Mindestanforderungen des Anhangs V - RL 2002/49/EG sind die bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärminderung sowie Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben im Aktionsplan zu berücksichtigen.

Vorhandene Maßnahmen:

- aktiver Lärmschutz im Bereich der Stadt Weißenthurm beidseits im Bereich der Brücke entlang der B 256 (s. Abb. 3 und 4 ; Wandverlauf als grüne Linie parallel zur B 256 dargestellt)
- aktiver Lärmschutz im Bereich der Ortslage Urmitz (Bahnhof) im Verlauf der B 9 (s. Abb. 5 und 6)
- aktiver Lärmschutz im Bereich der Ortslage St. Sebastian im Verlauf der A 48 (s. Abb. 11 und 12)

Generell mögliche Maßnahmen

Die nachfolgende Tabelle zeigt Maßnahmen auf, die hinsichtlich der Lärminderung des Straßenverkehrslärms generell denkbar sind (ohne Anspruch auf Vollständigkeit). Sie bildet die Grundlage für die Lärmaktionsplanung.

Tabelle 8: Übersicht von Maßnahmen

Bereich	Maßnahme
Verkehrsmanagement	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten
Bauliche Maßnahmen	Lärmschutzwände/-wälle, Kombinationen Wand/Wall, Steilwälle
	bauliche Veränderungen an der Straße und Straßenraumgestaltung (Straßenoberfläche etc.)
Passiver Schallschutz	Einbau von Lärmschutzfenstern, -lüftern und -türen,
	Verbesserung der Schalldämmwirkung der Außenbauteile
	Glasfassaden und Wintergärten, vorgelagerte Loggien
Maßnahmen im Rahmen der Bauleitplanung	Nutzung von Eigenabschirmungen
	Mindestabstände
	Gliederung von Nutzungen
	Grundrissorientierungen

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine beispielhafte Darstellung der aus den genannten Maßnahmen resultierenden möglichen Lärminderungspotentiale:

Tabelle 9: Wirksamkeit von Lärminderungsmaßnahmen

Maßnahme	Minderungseffekt
Lärmschutzwand	5 bis 10 dB(A)
Offenporige Asphaltdeckschichten (OPA)	bis zu 5 dB(A)
Geschwindigkeitsreduzierung	1 bis 2 dB(A)
Schallschutzfenster (im Vergleich zu bisherigem Fenster SSK II)	> 10 dB(A) im Innenraum

3.1 Geschwindigkeitsreduzierung

Für Geschwindigkeitsreduzierungen ist über eine Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen aus Lärmschutzgründen in einem gesonderten Verfahren gem. § 40 (1) BImSchG und § 45 StVO (1) Nr. 3, (1b) Nr. 5 zu entscheiden. Diese trifft die zuständige Straßenverkehrsbehörde. Die Entscheidung erfolgt auf der Grundlage der strengen Vorgaben von § 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).

Danach ist neben der Überschreitung bestimmter Richtwerte, insbesondere die schalltechnische Wirksamkeit der straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme ein maßgebliches Kriterium.

Durch die Geschwindigkeitsbeschränkung soll eine Pegelminderung von mindestens 3 dB erreicht werden. Zur Prüfung der Pegelminderung ist es erforderlich die schalltechnischen Berechnungen gemäß der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90“ durchzuführen.

Für den relevanten Straßenabschnitt der B 9 im Bereich der Stadt Weißenthurm, und der Gemeinde Urmitz (Bahnhof) besteht bereits für beide Fahrrichtungen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h für PKW. Der Streckenabschnitt der A 48 in Höhe St. Sebastian ist ebenfalls mit Fahrtrichtung Bendorf mit 100 km/h und in der Gegenrichtung mit 130 km/h beschildert.

Auf Straßen wie Bundesautobahnen und Bundesstraßen ist stets deren besondere Verkehrsfunktion zu bedenken. Hier hat deren besondere Verkehrsfunktion Vorrang.

Dies führt nach bisherigen Erfahrungen dazu, dass solche Geschwindigkeitsbeschränkungen von der betroffenen Bevölkerung subjektiv positiver bewertet werden, als dies im berechneten Lärmpegel zum Ausdruck kommt.

Die Wirkung einer Geschwindigkeitssenkung ist gering, wenn sie nicht durch geeignete Maßnahmen überwacht wird. Daher sollte die Wirksamkeit durch geeignete Überwachungsmaßnahmen sichergestellt werden.

Als effektiv haben sich stationäre Anlagen zur Geschwindigkeitsmessung erwiesen. Auch ein Zusatzschild „Radarkontrolle“ könnte zur Verstärkung der Einhaltung der Geschwindigkeit helfen. Die genaue Umsetzung der Kontrollen obliegt der Polizei.

3.2 Fahrbahndeckenerneuerung (offenporige Asphaltdecke - OPA)

Mit regelmäßigen Instandhaltungsmaßnahmen innerhalb des Straßenraumes kann die Ebenheit der Fahrbahnoberfläche und somit auch die Abrollgeräusche der Fahrzeuge, insbesondere des Schwerlastverkehrs, verbessert werden. Hierbei werden in der Regel Asphaltbetone (AFB-Decken mit Pegelminderung von $D_{Stro} = -2 \text{ dB(A)}$) verwendet. Aus Sicht der Verbandsgemeinde sollte, wenn immer möglich der Einbau des Flüsterasphalts in den zu untersuchenden Straßen eingebaut werden.

3.3 Maßnahmen zur Verminderung von Lärmimmissionen – Aktive Schallschutzmaßnahmen

Die Berechnung beinhaltet die bereits vorhandenen aktiven Maßnahmen entlang der B 9 im Bereich der Ortslage **Urmitz (Bahnhof)** und entlang der B 256 bei **Weißenthurm**. Die Ergebnisse zeigen, dass alle Wände zur Einhaltung der 1. Prioritätsstufe ausreichend sind.

Zum Schutz der Betroffenen in Verbindung mit der 2. Prioritätsstufe bieten sich entlang der Bundesstraße B 9 und B 256 durch Wandverlängerungen und Erhöhungen auf bis zu 5 m in gerader oder gebogener (gekröpfter) Ausführung an, bei der die Betroffenenzahlen stark reduziert werden können. Für die Stadt Weißenthurm im Bereich der Landesstraße L 121 sind aktive Maßnahmen nicht sinnvoll (Ortsdurchfahrt).

3.4 Maßnahmenkombination

Die Kombination aus den Maßnahmen **Geschwindigkeitsreduzierung und offenporiger Asphaltdecke (OPA)** mit Fahrgeschwindigkeiten > 60 km/h reduziert den Lärmpegel insgesamt im Mittel bis 5 dB, so dass Verbesserungen bis zu 70 % der Betroffenenzahlen erreicht werden können. Daraus folgt, dass Lärmschutzwände sich in ihren Abmessungen (Länge und Höhe) reduzieren und somit nur noch in Teilbereichen der Bundesstraße B 9 und B 256 erforderlich werden.

3.5 Schutz ruhiger Gebiete

Der § 47d Abs. 2 BImSchG verweist auf die „Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“. Dort ist in Artikel 3 (Begriffsbestimmungen) „ein ruhiges Gebiet auf dem Land“ als Gebiet definiert, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbelärm ausgesetzt ist.

Im Bereich der Verbandsgemeinde Weißenthurm erfüllt nur das „Kettiger Bachtal“ diese Kriterien. Es wird daher als „**ruhiges Gebiet**“ festgesetzt, wie schon im Lärmaktionsplan Stufe 1.

Geltungsbereich:

Der Geltungsbereich des v.g. „ruhigen Gebiets“ betrifft sämtliche Grundstücke, die in dem per Rechtsverordnung (RVO) vom 31.10.2005 festgesetzten Landschaftsschutzgebiet „Kettiger Bachtal“ liegen (**Anhang 5**).

Schutzmaßnahmen:

Der in §3 der RVO genannte Schutzzweck ist sicherzustellen.

Die in §4 Absatz 1 der RVO genannten Maßnahmen, die dem Schutz des ruhigen Gebietes zuwiderlaufen, sind unzulässig.

3.6 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Da die Verbandsgemeinde Weißenthurm weder Baulastträger für die Hauptverkehrsstraßen noch für die Bahnstrecke zwischen Andernach und Koblenz ist, können mögliche Lärmschutzmaßnahmen in den betroffenen Bereichen nicht eigenständig und eigenverantwortlich durchgeführt werden. Deshalb sind die nachfolgenden Vorschläge zur Lärminderung nur in Absprache mit den zuständigen Baulastträgern zu planen und von diesen umzusetzen.

Aus Sicht der Verbandsgemeinde Weißenthurm werden für die nächsten fünf Jahre folgende Maßnahmen an der B 9 vorgeschlagen (wie schon im Lärmaktionsplan Stufe 1):

1. Errichtung einer Lärmschutzwand entlang der Hangbrücke Kettig / Weißenthurm, nördlich und südlich der B 9: Länge jeweils ca. 280 m, mittlere Wandhöhe von 2,5 m.

Begründung:

Schutz vor möglichen Gesundheitsgefährdungen für die

- Bewohner des Alten- und Seniorenheimes „Harmonie“ (Kettig)
- Einwohner in der Straße „Im Berg“ (Weißenturm) und
- Menschen in der Weißenthurmer Straße (Kettig)

2. Errichtung einer Lärmschutzwand in Urmitz-Bhf. nördlich der B 9, von der Wohnbebauung „Landstraße“ bis hinter die Wohnbebauung „Rheinau“.

Begründung:

Schutz vor möglichen Gesundheitsgefährdungen und zur Vermeidung von Schallreflexionen, die von der südlich der B 9 vorhandenen Lärmschutzwand für das Baugebiet „30 Morgen“ ausgehen.

3.7 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Eine Schätzung kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht abgegeben werden. Die Umsetzung der zuvor beschriebenen Maßnahmen sollen abgewartet und mit der Fortschreibung der Kartierung (2022) überprüft werden.

4. Kosten

4.1 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des LAP

Bei der Umsetzung der in Ziffer 3.6 vorgeschlagenen Maßnahmen entstehen voraussichtlich folgende Kosten (es handelt sich um Kosten, die im Rahmen des Lärmaktionsplanes der Stufe 1 aus dem Jahr 2009 ermittelt wurden):

1. Lärmschutzwand, Hangbrücke Kettig:
In transparenter Ausführung, beidseitig:
Länge ca. 280 m x 2 = 560 m x Höhe 2,00 m = 1.120 m² x 602 €/m² = 674.220 Euro
 2. Lärmschutzwand nördlich der B 9, Urmitz-Bhf.:
Länge ca. 300 m x Höhe 2,50 m = 750 m² x 266 €/m² = 199.500 Euro
- Kostensumme insgesamt: = 873.720 Euro

Die Finanzierung der Maßnahmen erfolgt nach den gesetzlichen Bestimmungen und in Abstimmung mit dem zuständigen Baulastträger.

4.2 Weitere finanzielle Informationen

Es liegen zurzeit keine detaillierten finanziellen Informationen vor.

5. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Im Einzelnen wurden folgende Träger öffentlicher Belange am 21.07.2020 angeschrieben:

Lfd. Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Anregungen
1	Kreisverwaltung Mayen-Koblenz: Planungsaufsicht	26.08.2020	Nein
2	Landesplanung	28.08.2020	Ja
3	Kreisstraßen		
4	Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald		
5	Vermessungs- und Katasteramt Osteifel-Hunsrück		
6	Gesundheitsamt Koblenz		
7	Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Raumordnung		
8	LBM Rheinland-Pfalz, Koblenz	08.09.2020	Ja
9	LBM Cochem/Koblenz, Cochem		
10	LBM RLP, Autobahnamt Montabaur		
11	DB Service Immobilien GmbH, Frankfurt		
12	DB Regionalbereich West, Frankfurt		
13	Eisenbahnbundesamt, Bonn	28.07.2020	Ja
	Nachbargemeinden		
14	Stadtverwaltung Koblenz	06.08.2020	Nein
15	Stadtverwaltung Bendorf		
16	Stadtverwaltung Neuwied		
17	Stadtverwaltung Andernach	21.08.2020	Nein
18	Verbandgemeindefverwaltung Pellenz		
19	Verbandgemeindefverwaltung Maifeld		
20	Verbandgemeindefverwaltung Rhein-Mosel	28.08.2020	Nein
21	Verbandgemeindefverwaltung Vallendar		
	Ortsgemeinden/Städte der VG Weißenthurm		
22	Ortsgemeinde Bassenheim		
23	Ortsgemeinde Kaltenengers		
24	Ortsgemeinde Kettig		
25	Stadt Mülheim-Kärlich		
26	Ortsgemeinde St. Sebastian		
27	Ortsgemeinde Urmitz		
28	Stadt Weißenthurm	22.07.2020 und 08.09.2020	Ja
	Fachbereiche im Hause		
29	Teilbereich 2.3 – Straßenverkehrsbehörde, Brandschutz	22.07.2020	Ja
30	Teilbereich 4.4 – Umwelt u. Naturschutz, Liegenschaften		
31	Teilbereich 6.2 – Technische Betriebsführung	28.07.2020	Nein

6. Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TöB)

Die angeschriebenen Träger öffentlicher Belange wurden gebeten, eine Stellungnahme zu dem Entwurf des Lärmaktionsplans der VG Weißenthurm – Stand 07/2020 abzugeben.

Es wurden folgende Anregungen abgegeben:

1. Stellungnahme des Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz

Wie im Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung der Stufe 1 geführten Schriftverkehr dargelegt, resultieren aus der Lärmaktionsplanung grundsätzlich keine Verpflichtungen für den Straßenbaulastträger von Bundes- und Landesstraßen.

Lärmvorsorge und **Lärmsanierung** sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Zu dem uns vorgelegten Entwurf des Lärmaktionsplanes nehmen wir wie folgt Stellung:

Zu 3

Die vorhandenen Maßnahmen sind wie folgt zu ergänzen:

B 256, Weißenthurm:

Zusätzlich zu den aktiven Maßnahmen wurde ergänzender passiver Lärmschutz abgewickelt.

B 9, Urmitz/Bhf:

Im Bereich der nördlich der B 9 vorhandenen Lärmschutzwand wurde ebenfalls ergänzender passiver Lärmschutz abgewickelt.

Für die Wohnbebauung „Landstraße“ und „Rheinau“ wurden in der Vergangenheit passive Lärmvorsorgemaßnahmen durchgeführt.

L121, Weißenthurm:

Hier wurden in den Jahren 2003 bis 2009 passive Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung abgewickelt.

Darüber hinaus wurde von der Einmündung Annastraße bis zur Einmündung Gartenstraße/Alte Straße eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen auf 30 km/h angeordnet.

Zu 3.2

Die Einsatzbedingungen für offenporigen Asphaltdeckschichten (OPA) hat der Bund als Straßenbaulastträger sehr eng gefasst.

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.

Würdigung:

Die Kriterien von Lärminderungsmaßnahmen wurden bereits im Lärmaktionsplan erörtert. Die Stellungnahme des Landesbetrieb Mobilität ergänzt die Aussagen aus Sicht des Landesbetrieb Mobilität und wird zur Kenntnis genommen.

Zu 3.3 und 3.4

In den fraglichen Streckenabschnitten der B 9 bzw. B 256 kommen seitens des Straßenbaulastträgers allenfalls auf freiwilliger Basis Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Betracht. Im Falle aktiver Lärmschutzmaßnahmen, hierzu gehört auch der Einsatz von offenporigen Asphaltdeckschichten (OPA), wäre hier zu prüfen, inwieweit die Kosten für die Errichtung einer Lärmschutzwand im Verhältnis zum Schutzzweck stehen. Dabei müssen u.a. die Gebäude, die bereits schalltechnisch ertüchtigt wurden, Berücksichtigung finden.

Würdigung:

Die Kriterien von Lärminderungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Straßenoberfläche (OPA) wurden bereits im Lärmaktionsplan erörtert. Die Stellungnahme des Landesbetrieb Mobilität ergänzt die Aussagen aus Sicht des Landesbetrieb Mobilität und wird zur Kenntnis genommen.

Zu 3.6

Hier verweisen wir auf unsere Ausführung zu Punkt 3.3 und 3.4.

Wir gehen davon aus, dass die seitens der Verbandsgemeinde zum Schutz des Baugebietes „30 Morgen“ errichtete Lärmschutzwand hochabsorbierend ausgeführt wurde, um eben schädliche Reflexionen an der seinerseits bereits vorhanden gegenüberliegenden Bebauung zu vermeiden. Wie bereits erwähnt, wurden an der fraglichen Bebauung bereits passive Lärmschutzmaßnahmen abgewickelt, weitergehender Lärmschutz zu Lasten des Straßenbaulastträgers kommt hier nicht in Betracht.

Abschließend weisen wir auf Folgendes hin:

Am 1. August 2020 wurden für die Bundesfernstraßen die Auslöswerte der Lärmsanierung für Wohn- und Mischgebiete um 3 dB(A) gesenkt. Des Weiteren wird das bisherige Berechnungsverfahren der RLS-90, eine Anlage der 16. BImSchV, in Kürze durch das der RLS-19 abgelöst. Die RLS-19 wurde bereits am 31.10.2019 amtlich bekannt gemacht, tritt jedoch erst nach Änderung der 16. BImSchV in Kraft. Dies ist bisher nicht erfolgt. Bei der Prüfung, inwieweit die abgesenkten Auslöswerte der Lärmsanierung überschritten werden, ist auf das Rechenverfahren der RLS-19 abzustellen.

Der Vollständigkeit halber ist anzumerken, dass die Zuständigkeit für den Bau und die Unterhaltung von Bundesautobahnen ab dem 01.01.2021 an die Autobahn GmbH des Bundes übergeht.

Würdigung:

Die zuvor aufgeführte Stellungnahme des Landesbetrieb Mobilität wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen der nächsten Bearbeitungsstufe berücksichtigt.

2. Stellungnahme der Kreisverwaltung Mayen-Koblenz, Landesplanung

Die Kreisverwaltung, Referat Landesplanung, verweist auf die Ziele und Grundsätze des Regionalen Raumordnungsplanes Mittelrhein-Westerwald (RROP 2017). Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Konkrete Anregungen enthält die Stellungnahme nicht.

Würdigung:

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Eine Ergänzung des Lärmaktionsplanes ist nicht erforderlich.

3. Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes

Wie auch in Ziffer 1.2 des LAP erläutert ist, ist die Lärmthematik an Haupteisenbahnstrecken in einem eigenen Aktionsplan behandelt.

Würdigung:

Die Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes wird zur Kenntnis genommen. Eine Ergänzung des LAP Straße ist nicht erforderlich.

4. Stellungnahme der Stadt Weißenthurm

Die Stadt thematisiert drei lärmproblematische Bereiche:

- a. die B 256, Zufahrt zur Rheinbrücke,
- b. die B 9, Hangbrücke und
- c. die L 121, = der westliche Teil der Hauptstraße Richtung Andernach.

Zu a:

entlang der B 256 sind bereits Lärmschutzwände vorhanden, die zur Einhaltung der 1. Prioritätsstufe ausreichend sind. Die Notwendigkeit einer Verbesserung der Lärmschutzwände soll in den LAP aufgenommen werden.

Zu b:

zur Minderung des Lärms ist bereits im LAP, Ziffer 3.6, die Aussage enthalten, dass die Errichtung einer Lärmschutzwand beidseitig der Hangbrücke Kettig/Weißenthurm als durchzuführende Maßnahme vorgeschlagen wird. Die Dringlichkeit zur Errichtung einer Lärmschutzwand sollte im LAP nochmals verdeutlicht werden.

Zu c:

es ist zutreffend, dass der westliche Teil der L 121, Hauptstraße, nicht im LAP enthalten ist. Das Teilstück der Hauptstraße ist in den Aktionsplan aufzunehmen und entsprechend in den Kartenübersichten darzustellen.

Würdigung:

Die Stellungnahme der Stadt Weißenthurm wird zur Kenntnis genommen. Die Notwendigkeit einer Verbesserung der Lärmschutzwände entlang der B 256 wird bei der nächsten Bearbeitungsstufe in den LAP aufgenommen.

Das westliche Teilstück der Hauptstraße ist bei der nächsten Lärmkartierung und anschließenden LAP aufzunehmen und entsprechend in den Kartenübersichten darzustellen.

5. Stellungnahme des Teilbereichs 2.3 – Straßenverkehrsbehörde – der VGV Weißenthurm

Es wurde aufgeführt, dass auf einem Teilstück der Hauptstraße (L 121) in der Stadt Weißenthurm eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen angeordnet und umgesetzt ist. Die Maßnahme soll im LAP aufgenommen werden.

Würdigung:

Die Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen einer Lärmsanierungsuntersuchung des LBM-Koblenz wurde dieser Abschnitt bereits abgearbeitet und Lärminderungsmaßnahmen in die Wege geleitet. Der LAP wird in der nächsten Bearbeitungsstufe ergänzt.

7. Öffentliche Auslegung des Entwurfes der Lärmaktionsplanung nach § 47d Abs. 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) der Verbandsgemeinde Weißenthurm

Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne

Nach § 47d Abs. 3 BImSchG ist die Öffentlichkeit bei der Ausarbeitung und Überprüfung des Lärmaktionsplans einzubeziehen. Die Offenlage wurde in der Zeitung „Blick aktuell“ am 21.07.2020 angekündigt. Die Offenlegung des Lärmaktionsplanungs-Entwurfes erfolgte vom 29.07.2020 bis einschließlich 04.09.2020 und war auch im Internet ersichtlich. Der Öffentlichkeit wurde so die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme, zur Mitwirkung, Ausarbeitung und Überprüfung des Lärmaktionsplanes gegeben. Jeder konnte sich hierzu schriftlich äußern.

Ein Anlieger sowie eine Interessengemeinschaft von 66 Anliegern der Straße „Im Berg“, „Kettiger Straße“, und „Weißenthurmer Straße“ der Stadt Weißenthurm und der Ortsgemeinde Kettig merkten an, dass eine Lärmschutzwand beidseitig der B 9 im Bereich der Hangbrücke Kettig/Weißenthurm errichtet werden soll.

Wie in Ziffer 3.6 des Lärmaktionsplanes ist bereits die Aussage enthalten, dass die Errichtung einer Lärmschutzwand beidseitig der B 9 im Bereich der Hangbrücke Kettig/Weißenthurm als durchzuführende Maßnahme vorgeschlagen wird.

Wie zur Stellungnahme des Landesbetriebs Mobilität beschlossen, wird jedoch auch dessen Hinweis in den Lärmaktionsplan aufgenommen, dass der Lärmaktionsplanung keine gesetzlichen Verpflichtungen zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen (z.B. aktiver oder passiver Lärmschutz) für den Straßenbaulastträger (Bund oder Land) begründet. Es steht dem Straßenbaulastträger frei, zu prüfen, ob Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt werden.

Würdigung:

Die Stellungnahmen der Anlieger der Straßen „Im Berg“, „Kettiger Straße“ sowie „Weißenthurm Straße“ in der Stadt Weißenthurm sowie der Ortsgemeinde Kettig werden zur Kenntnis genommen. Ferner wird auf die Stellungnahme des LBM Koblenz verwiesen, in der aufgeführt ist, unter welchen Voraussetzungen Lärminderungsmaßnahmen umgesetzt werden können.

8. Verfahrensablauf

Der Lärmaktionsplan wurde dem Verbandsgemeinderat am 19.12.2018 vorgestellt.

Die Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 22.07.2020 um Stellungnahme gebeten.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte in Form einer Offenlegung des Planes. Die Offenlegung wurde am 21.07.2020 in der Zeitung „Blick aktuell“ sowie im Internet veröffentlicht. Der Lärmaktionsplan war vom 29.07.2020 bis zum 04.09.2020 der Öffentlichkeit zugänglich. Den Bürgern/innen wurde so die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme und zur Mitwirkung und Überprüfung des Lärmaktionsplanes gegeben. Jeder konnte sich hierzu schriftlich äußern.

Die Eingaben der Träger öffentlicher Belange sowie der Bürger/innen wurden dem Rat der Verbandsgemeinde Weißenthurm am 18.11.2020 zur Kenntnis gegeben, gewürdigt und ggf. eingearbeitet.

Der Rat der Verbandsgemeinde Weißenthurm hat den Lärmaktionsplan am 18.11.2020 in der vorliegenden Fassung beschlossen.

9. LAP im Internet

Der Lärmaktionsplan ist in das Internet ((Homepage der Verbandsgemeinde Weißenthurm) eingestellt. Auf der Homepage der Verbandsgemeinde Weißenthurm ist der Lärmaktionsplan (im PDF-Format) unter www.vgwthurm.de > Bürger > Bauverwaltung > Lärmaktionsplanung hinterlegt.

Weißenthurm, 15.12.2020



Thomas Przybylla
Bürgermeister