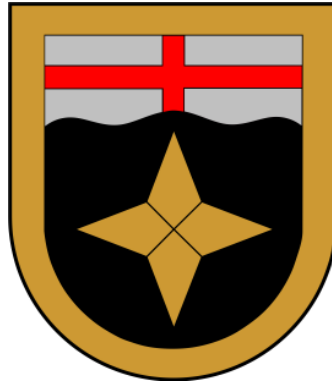


**Lärmaktionsplanung nach § 47d BImSchG,
der Verbandsgemeinde Vallendar**



Stand November 2018



**SCHALLTECHNISCHES
INGENIEURBÜRO**

pies

Büro 1 + 2: Boppard-Buchholz:

1 Buchenstraße 13 56154 Boppard-Buchholz

2 Birkenstraße 34 56154 Boppard-Buchholz

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

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

Inhaltsverzeichnis

<u>1 Einleitung</u>	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
<u>2. Lärmkartierung Straßenverkehr</u>	9
2.1 Vorgehensweise	9
2.2 Relevante Lärmquellen	10
2.3 Gesamtfassung der Ergebnisse	12
2.3.1 Ortsgemeinde Weitersburg	13
2.3.2 Stadt Vallendar	15
2.3.3 Übrige Stadtteile und Ortsgemeinden	17
<u>3. Maßnahmenplanung Straßenverkehr für die nächsten 5 Jahre</u>	17
3.1 Geschwindigkeitsreduzierung	18
3.2 Fahrbahndeckenerneuerung (offenporige Asphalt- decke - OPA)	19
3.3 Maßnahmen zur Verminderung von Lärmimmissionen Aktive Schallschutzmaßnahmen	19
3.4 Schutz ruhiger Gebiete	19
<u>4. Langfristige Maßnahmen</u>	19
<u>5. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange</u>	20
<u>6. Ergebnisse der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange</u>	21
<u>7. Öffentliche Auslegung des Entwurfes der Lärmaktionsplanung nach § 47d Abs. 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) der Verbandsgemeinde Vallendar</u>	25
<u>8. Weitere formelle Informationen</u>	25
8.1 Datum der Aufstellung und Abschlusses des Aktionsplanes	25
8.2 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	25
8.3 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung	25

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Kennzeichnung der zu berücksichtigenden Straßen	5
Abbildung 2:	Verkehrsstärken	10
Abbildung 3:	Kartierung 2017 (L 308 mit < 3 Mio.Kfz/a)	11
Abbildung 4:	Lärmkartierung Weitersburg – Zeitbereich L_{den}	13
Abbildung 5:	Lärmkartierung Weitersburg – Zeitbereich L_{night}	14
Abbildung 6:	Lärmkartierung Vallendar – Zeitbereich L_{den}	15
Abbildung 7:	Lärmkartierung Vallendar – Zeitbereich L_{night}	16

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Nationale Grenzwerte im Vergleich mit L_{den} und L_{night}	7
Tabelle 2:	Verkehrsbelastung für VG Vallendar	11
Tabelle 3:	Gebäudebetroffenheiten	12
Tabelle 4:	Betroffene Personen in Pegelbereichen	12
Tabelle 5:	Übersicht von Maßnahmen	17
Tabelle 6:	Wirksamkeit von Lärminderungsmaßnahmen	18

Anhänge

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}

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 Vallendar 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 Vallendar liegt am rechten Rheinufer am Rand des Westerwaldes, ca. 6 km nördlich von Koblenz und ca. 13 km südlich von Neuwied.

Sie besitzt eine Fläche von ca. 26,3 km² und ca. 16.000 Einwohner. Zur Verbandsgemeinde gehören die Stadt Vallendar mit dem Stadtteil Mallendar sowie die Ortsgemeinden Weitersburg, Urbar und die Rheininsel Niederwerth. Der Verwaltungssitz befindet sich in der namens gebenden Stadt Vallendar.

1.2 Aufgabenstellung und Zielsetzung

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

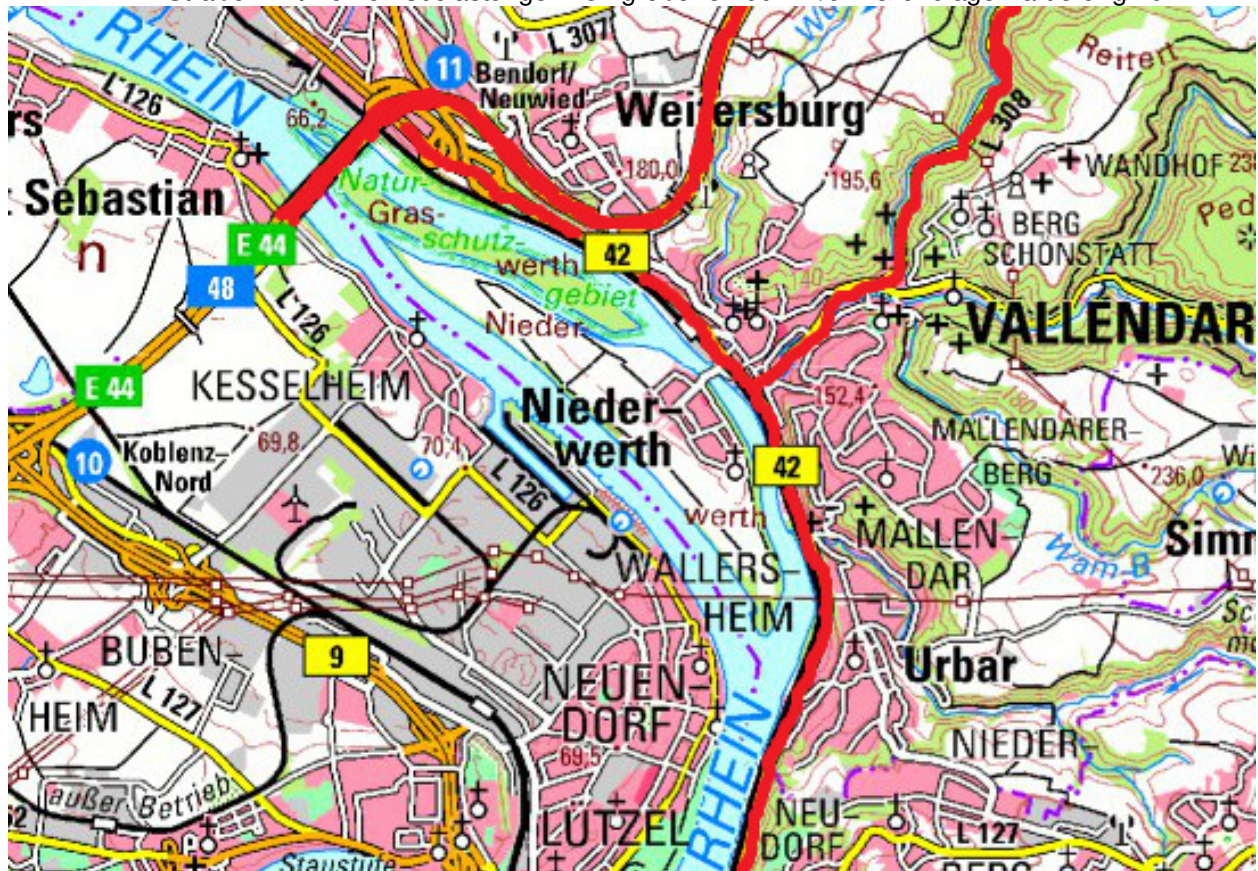
Für die Umsetzung sind die Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio. Kfz/Jahr) zu behandeln. Dabei kann es vorkommen, dass nur Teilstücke von Straßen bearbeitet wurden, während die restlichen Straßenabschnitte mit weniger als 8.200 Kfz/d nicht berücksichtigt werden.

Die vorliegende Untersuchung befasst sich nur mit **Straßenverkehrslärm**.

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

- die Bundesautobahn A 48, sowie die Bundesstraße B 42 und Landesstraße L 308.

Abbildung 1 Das Gebiet der VG Vallendar mit Kennzeichnung der zu berücksichtigenden Straßen mit Verkehrsbelastungen von größer 8.200 Kfz/d – Grundlage Kartierung 2012



Geobasisinformationen©GeoBasis-DE / LVermGeoRP 2016, www.lvermgeo.rlp.de

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist für die Erstellung der Lärmkarten für die Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen/Jahr zuständig. Auf Grundlage dieser Lärmkarten erstellt das EBA auch die Lärmaktionsplanung an den Haupteisenbahnstrecken. Einzelheiten zur der Bahnstrecke im Verbandsgemeindegebiet finden sich unter www.eba.de. Kartierungsergebnisse und Lärmaktionsplanung der Haupteisenbahnstrecken werden hier nicht weiter berücksichtigt.

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 Vallendar

Rathausplatz 13
56179 Vallendar

Ansprechpartner:

Herr Kuhl

Tel.: 0261-6503-154

Fax: 0261-6503-22

E-Mail: hans-peter.kuhl@vg-vallendar.de

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) berechnet und sind nicht direkt vergleichbar mit Berechnungen nach „Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-90).

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 Lärmindezes 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} (24h) bzw. L_{night} (22 bis 06 Uhr)

Werte ohne Klammern Tag (06 bis 22 Uhr) und Nacht (22 bis 06 Uhr)

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 Vallendar wurden vor dem Hintergrund der gültigen Grenzwerte für Lärmsanierung und Lärmvorsorge 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)**:

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

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

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

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

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 Vallendar beschlossen, die Kartierung zu überarbeiten und die Betroffenen 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.
- 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 und aktuellen Verkehrszahlen.
- Ausgabe der Ergebnisse der Lärmindizes L_{den} und L_{night} als Isophonkarten, Gebäudelärmkarten sowie Betroffenheitstabellen.
- Beurteilung der Berechnungsergebnisse anhand der durch die Verbandsgemeindeverwaltung Vallendar 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 8.0 der Fa. Braunstein + Berndt GmbH berechnet.

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

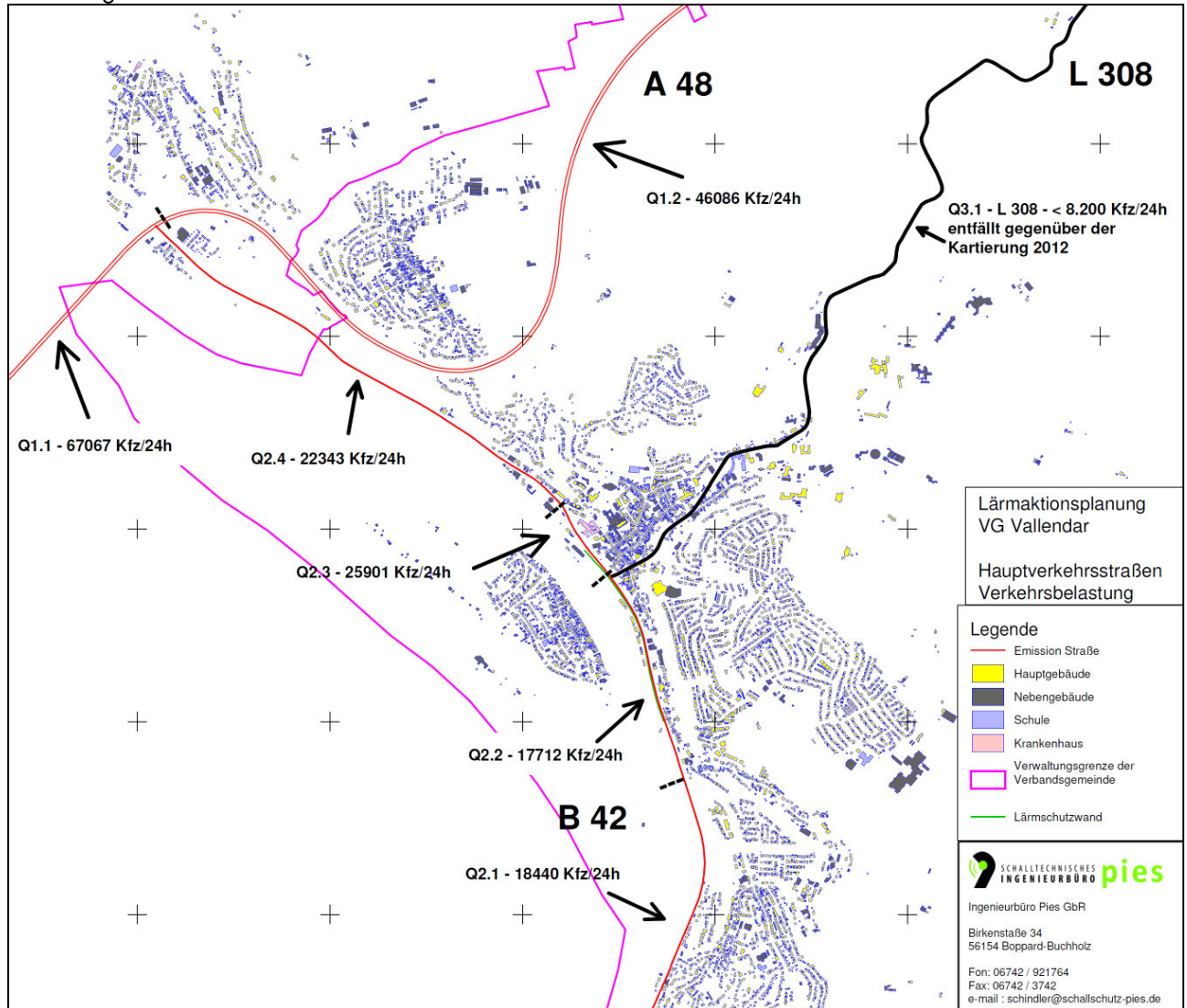
Durch die Einführung von Mittelungspegel (L_{den} ; L_{night}) werden zeitlich schwankende Geräusche als äquivalente Mittelwerte dargestellt und sind Grundlage für weitere Variantenbetrachtungen.

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

2.2 Relevante Lärmquellen

Die für die VG Vallendar relevanten Streckenabschnitte und Verkehrsstärken sind 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 basieren auf das Jahr 2016.

Folgende Verkehrsbelastungen wurden in die Berechnung eingestellt:

Tabelle 2 – Verkehrsbelastung für VG Vallendar

Querschnitt	Straße	DTV [Kfz/24 h]	M _D [Kfz/h]	M _E [Kfz/h]	M _N [Kfz/h]	p _D [%]	p _E [%]	p _N [%]
Q1.1	A 48	67 067	4 229	2 676	703	11,7	7,5	21,3
Q1.2	A 48	46 086	2 889	1 855	500	14,3	9,5	26,4
Q2.1	B 42	18 440	1 168	745	181	5,6	2,6	6,5
Q2.2	B 42	17 712	1 122	716	174	3,9	1,8	4,6
Q2.3	B 42	25 901	1 640	1 046	254	4,2	1,9	4,9
Q2.4	B 42	22 343	1 415	902	219	4,8	2,2	5,6
Q3.1	L 308	< 8 200						

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 48, B 42 und die L 308, 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 mit einem regelmäßigen 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“.

Wie die Verkehrszahlen von 2016 zeigen, tritt gegenüber der Kartierung aus dem Jahr 2012 für die L 308 (Q3.1) eine Unterschreitung der 3 Mio. Kfz/a ein, so dass nach der neuesten Kartierung aus dem Jahr 2017 (s. Abb. 3) diese nicht mehr erfasst wurde und somit nicht mehr zu berücksichtigen ist.

Abbildung 3 – Kartierung 2017 (L 308 < 3 Mio. Kfz/a)



2.3 Gesamtfassung der Ergebnisse

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

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die Isophonverläufe für die zu den Straßen nahegelegenen Ortslagen. Eine Gesamtübersicht der einzelnen Lärmkarten mit Auswirkung zeigen der **Anhang 1** für den Tagesbereich 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	624 (600)	0 (0)	1 (0)	4,98
	>65	104 (100)	0 (0)	0 (0)	1,49
	>75	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0,38

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		261 (300)
	55-60	464 (500)	169 (200)
	60-65	195 (200)	68 (100)
	65-70	138 (100)	8 (0)
	70-75	40 (0)	0 (0)
	>75	0 (0)	0 (0)

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

Die Aufteilung der belasteten Personen und Wohnungen zu den einzelnen Ortslagen 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 ($L_{den} = 70 \text{ dB(A)}$, $L_{night} = 60 \text{ dB(A)}$)

Tageszeit: Es liegen keine Betroffenheiten vor.

Nachtzeit: Es liegen keine Betroffenheiten vor.

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

Tageszeit: Weitersburg 100 Betroffene

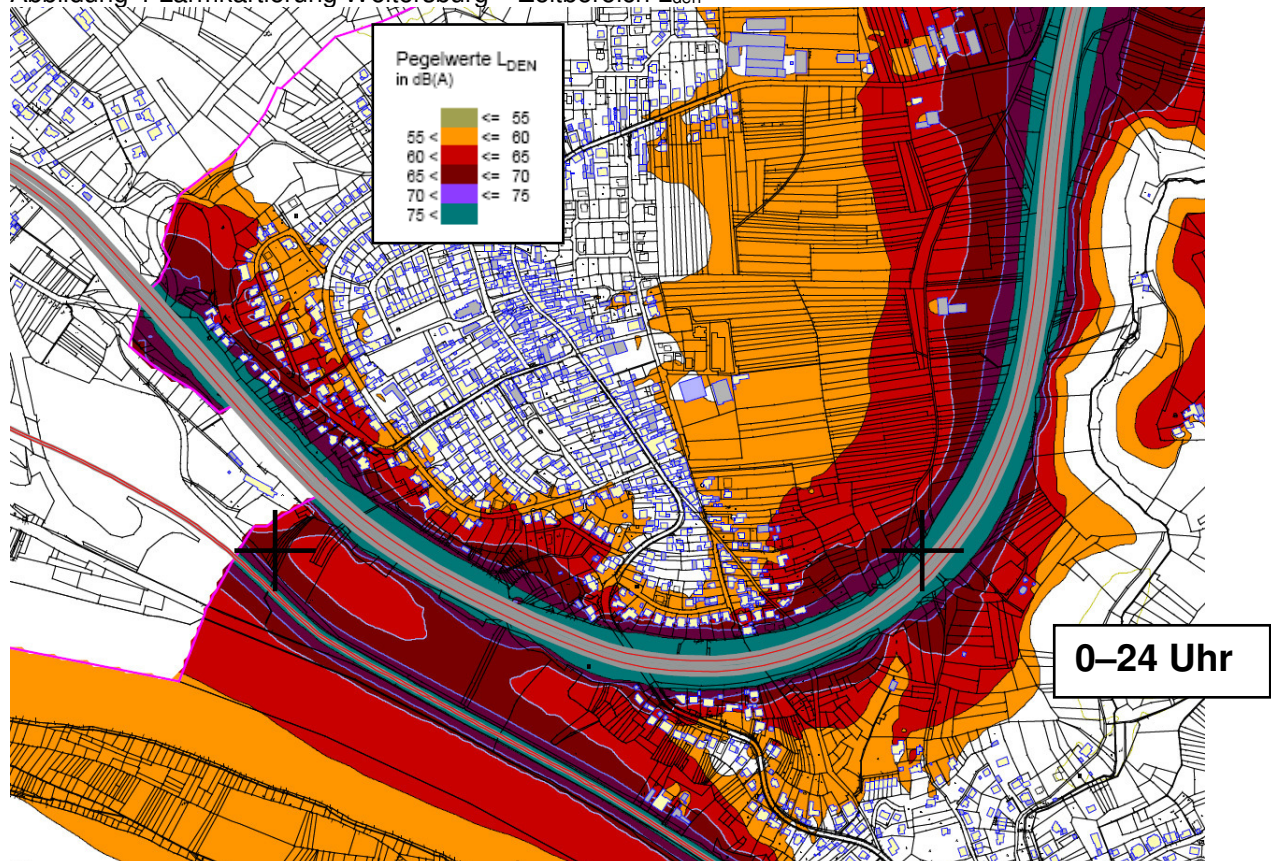
Nachtzeit: Weitersburg 200 Betroffene
Vallendar 100 Betroffene

In den nachfolgenden Abschnitten sind die Einzelergebnisse bezogen auf die beiden Ortslagen beschrieben.

2.3.1 Ortsgemeinde Weitersburg

Der Ortsgemeinde **Weitersburg** liegt nördlich und oberhalb der A 48.

Abbildung 4 Lärmkartierung Weitersburg – Zeitbereich L_{den}

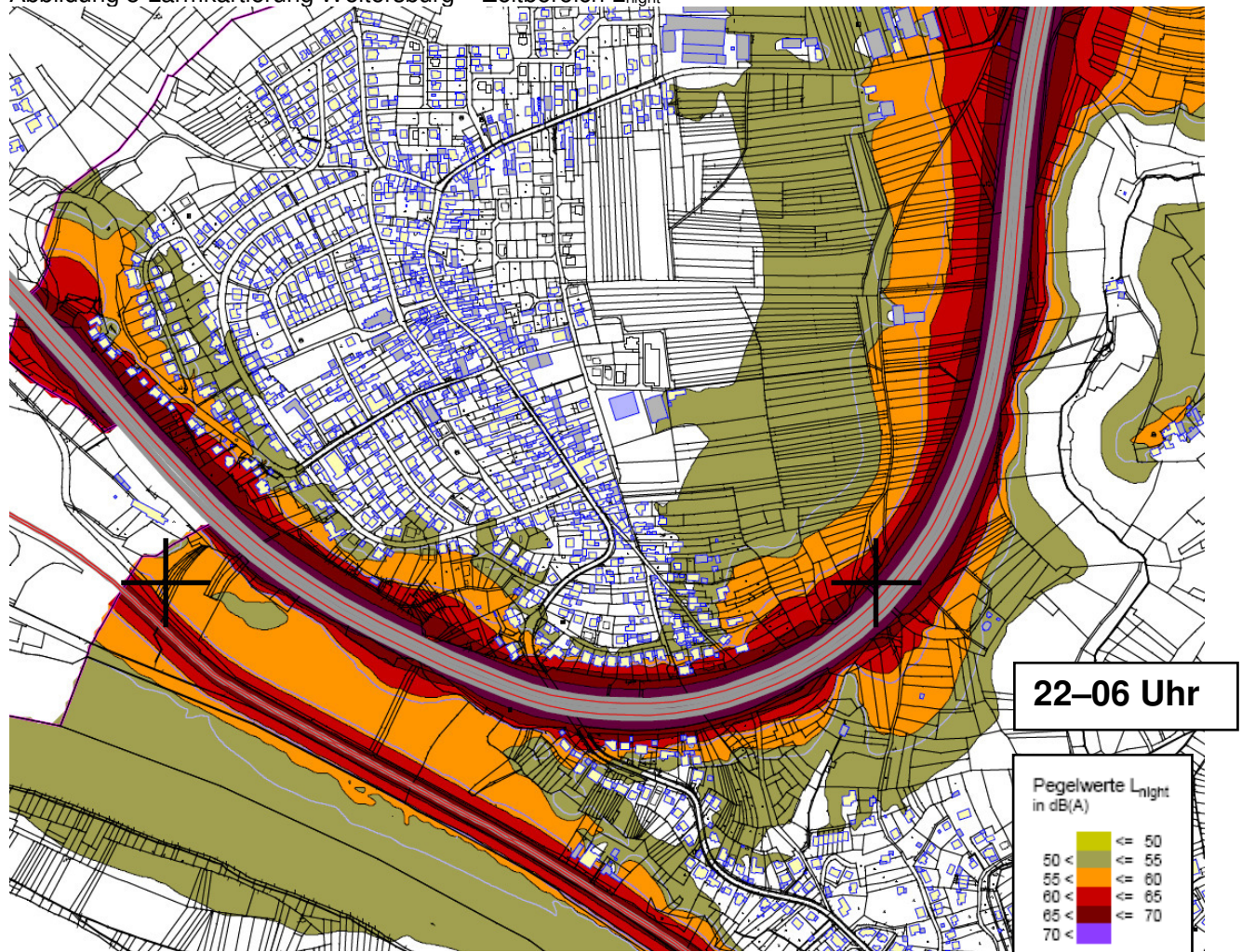


Wie die Abb. 4 zeigt, treten Lärmpegel durch die Verkehrsbelastung der A 48 im Bereich der Bebauung von $L_{den} > 55$ bis $< 65 \text{ dB(A)}$ auf.

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 ($L_{den} > 70 \text{ dB(A)}$) treten keine Betroffenheiten auf.

Abbildung 5 Lärmkartierung Weitersburg – Zeitbereich L_{night}



Wie die Abb. 5 zeigt, treten Lärmpegel durch die Verkehrsbelastung der A 48 im Bereich der Bebauung von $L_{\text{night}} > 50$ bis < 60 dB(A) auf.

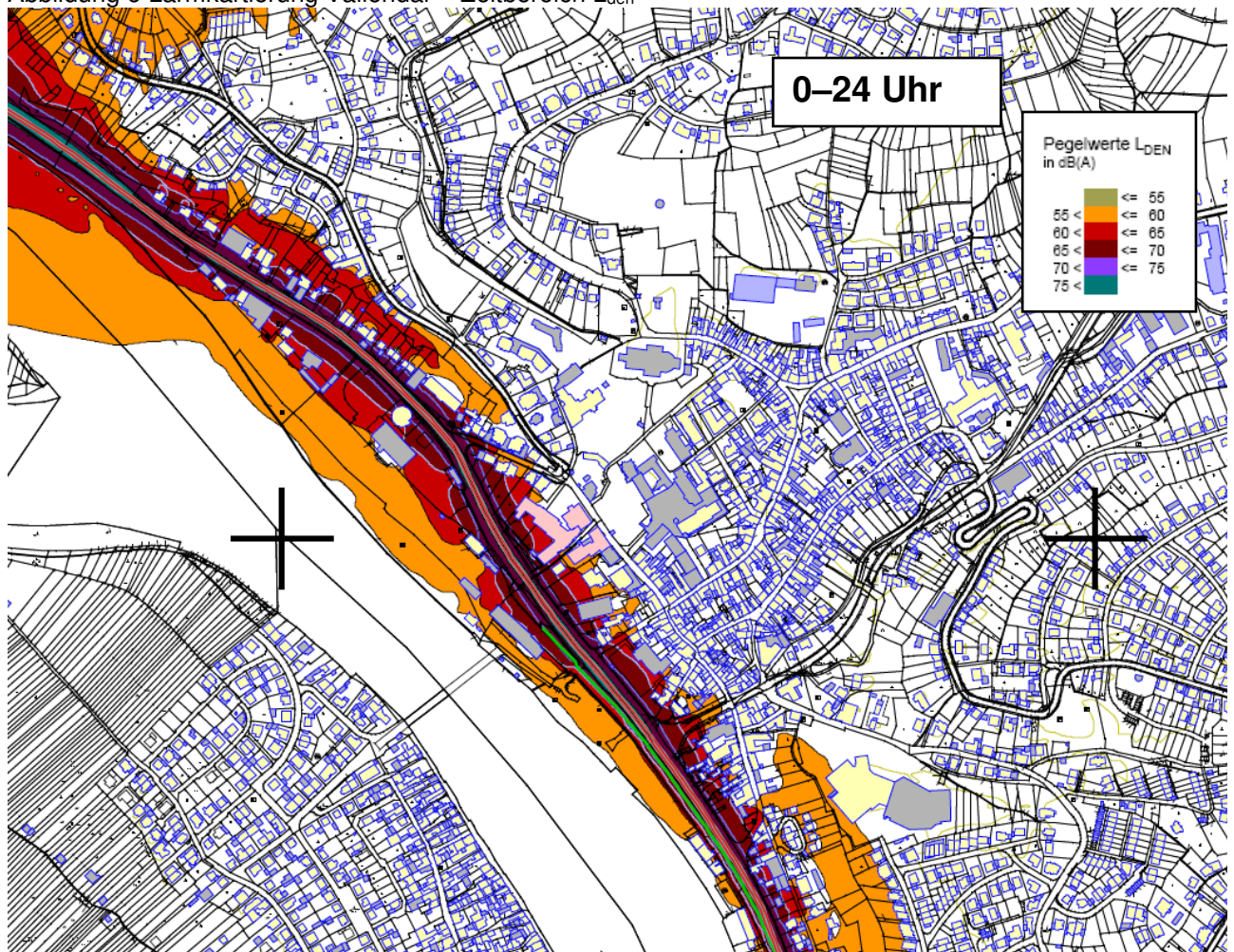
Weiterhin konnten Betroffenheiten von ca. 200 Einwohnern im Pegelbereich $L_{\text{night}} > 50$ bis 60 dB(A) (entspricht der 2. Prioritätsstufe) ermittelt werden.

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

2.3.2 Stadt Vallendar

Die Stadt **Vallendar** liegt unmittelbar an der Bundesstraße B 42 und wird im Norden von der Autobahn A 48 tangiert.

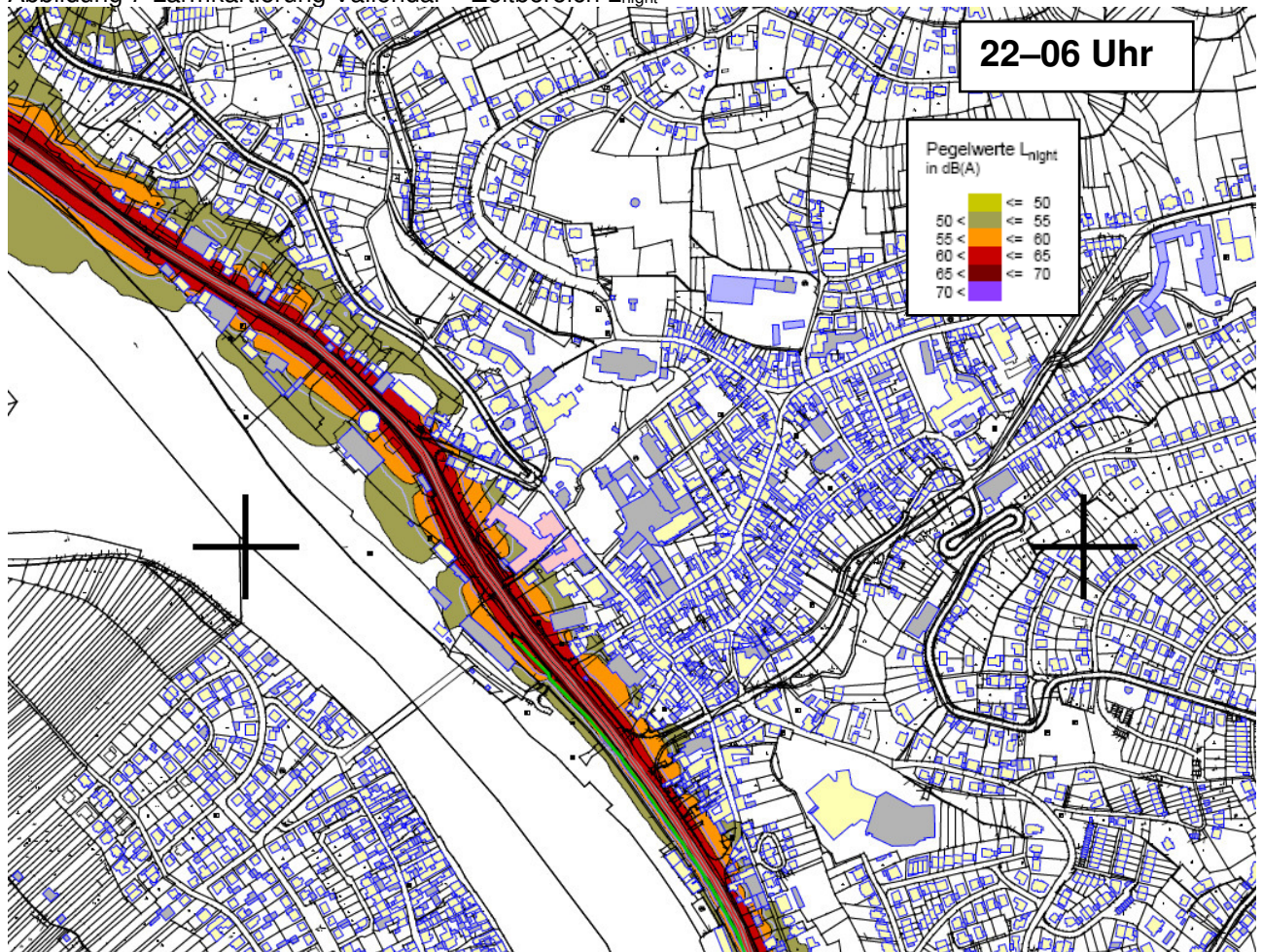
Abbildung 6 Lärmkartierung Vallendar – Zeitbereich L_{den}



Wie die Abb. 6 zeigt, treten Lärmpegel durch die Verkehrsbelastung der B 42 im Nahbereich der Bebauung von $L_{den} > 55$ bis 65 dB(A) und vereinzelt 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.

Abbildung 7 Lärmkartierung Vallendar – Zeitbereich L_{night}



Wie der Karte in der Abb. 7 zur Nachtzeit (L_{night}) zu entnehmen ist, sind Betroffenheiten von ca. 100 Einwohnern entlang der B 42 gegeben.

Für die 1. Prioritätsstufe ($L_{\text{night}} > 60 \text{ dB(A)}$) treten gemäß EU-Rundung keine Betroffenheiten auf.

2.3.3 Übrige Stadtteile und Ortsgemeinden

Im Stadtteil **Mallendar und den Ortsgemeinden Niederwerth und Urbar** liegen durch die A 48 und B 42 keine Überschreitungen der Prioritätsstufen 1 und 2 vor, so dass kein Handlungsbedarf besteht.

3. Maßnahmenplanung Straßenverkehr für die nächsten 5 Jahre

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:

- Im Zuge der A 48 und der B 42 wurden im Bereich Weitersburg Vallendar und Urbar bereits Lärmschutzmaßnahmen seitens des Straßenbaulastträger (hier Landesbetrieb Mobilität) durchgeführt. Hierbei handelt es sich um passive Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden (i.d.R. der Einbau von Lärmdämmenden Fenstern und Türen).

Generell mögliche Maßnahmen

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

Tabelle 5: 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

Verkehr steuernde Maßnahmen oder lenkende Maßnahmen sind innerhalb der Verbandsgemeinde nicht umsetzbar, da keine alternative Routenführung zur Verfügung steht. Eine Verringerung des Lkw-Anteils ist nicht möglich.

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

Tabelle 6: Wirksamkeit von Lärminderungsmaßnahmen

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

3.1 Geschwindigkeitsreduzierung

Für den relevanten Straßenabschnitt der A 48 im Bereich des Ortsteils Weitersburg besteht bereits für beide Fahrrichtungen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h für PKW. Für die Bundesstraße B 42, die im relevanten Untersuchungsbereich als Ortsdurchfahrt (Urbar, Mallendar und Vallendar) verläuft, ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit mit 50 km/h (Innerortsbereich) begrenzt.

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

Auf diesen Straßen können durchaus Geschwindigkeitsbeschränkungen für PKW, Krafträder und Lkw insbesondere zur Nachtzeit geeignet sein, um Spitzengeschwindigkeiten besonders in der Nähe von Wohnbebauungen zu verringern.

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 Geschwindigkeitsreduzierungen sind kostenneutral und relativ schnell umsetzbar und erhöhen die Verkehrssicherheit. Für die kartierten Hauptverkehrsstraßen kann die Verbandsgemeinde Vallendar nur mit Zustimmung der zuständigen Landesbehörde Maßnahmen zur Verringerung der zulässigen Hauptgeschwindigkeit ergreifen. Wünschenswert wären dabei aus Sicht der Verbandsgemeinde Vallendar eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h für den Innenortsbereich der B 42 sowie Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 auf 80 km/h für PKW im Bereich der A 48.

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 $D_{StrO} = -2 \text{ dB(A)}$ bei $v > 60 \text{ km/h}$) verwendet, die ihre schallreduzierende oder rechnerisch nachweisbare Wirkung erst in Geschwindigkeitsbereichen oberhalb 60 km/h entfalten. Da im Bereich der Wohngebiete entlang der B 42 die zusätzliche Höchstgeschwindigkeit 50 km/h beträgt, ist der Einbau von Flüsterasphalten also keine geeignete Maßnahme zur Reduzierung der Verkehrslärmbelastung. Aus Sicht der Verbandsgemeinde sollte, wenn immer möglich, jedoch ein Einbau des Flüsterasphalts im Bereich der A 48 zumindest geprüft werden.

3.3 Maßnahmen zur Verminderung von Lärmimmissionen – Aktive Schallschutzmaßnahmen

Zum Schutz der Betroffenen in Verbindung mit der 2. Prioritätsstufe bieten sich im Bereich der Bundesautobahn A 48 sowie auch im Zuge der Bundesstraße B 42 aufgrund der topographischen Gegebenheiten an der A 48 (Weitersburg liegt hoch über der Autobahn) und auch im Ortsdurchfahrtbereich der B 42 von Vallendar keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen durch Errichtung von Lärmschutzwänden an.

3.4 Schutz ruhiger Gebiete

Folgende ruhige Gebiete in Erstprüfung sind:

- Teilbereiche der Ortsgemeinde Urbar (Ortskern, Rheinhöhe, Am Mühlenberg, Besselich, Am Kammrädchen),
- Teilbereiche der Stadt Vallendar (Mallendarer Berg, Gumschlag, Auf der Zehn, Meerbach),
- Teilbereiche der Ortsgemeinde Niederwerth (Ortskern, Stillshöhe, Im Schnürchen),
- Teilbereiche der Ortsgemeinde Weitersburg (Ortskern, Bungert, Staffelstück).

Eine Plausibilisierung und abschließende Festlegung mit anschließender Ausweisung ist mit der Fortschreibung des Lärmaktionsplans in fünf Jahren (2023) vorgesehen.

4. Langfristige Maßnahmen

Die Verbandsgemeinde Vallendar kann in Ihrer Zuständigkeit keine langfristigen Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrslärmbelastung festsetzen. Allgemein unterstützt die Verbandsgemeinde den besseren Ausbau des ÖPNVs sowie des Radwegenetzes

5. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Im Einzelnen wurden folgende Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 04.06.2018 angeschrieben:

- 1 die Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion, Südallee 15-19, 56068 Koblenz
- 2 die DB Netz AG, Niederlassung Mitte, Pfarrer-Perabo-Str. 4, 60326 Frankfurt a. M.
- 3 die Deutsche Bahn Service Immobilien, Niederlassung Frankfurt, Camberger Str. 10, 60327 Frankfurt a. M.
- 4 Dienstleistungszentrum Ländlicher Raum, Westerwald-Osteifel, Bannerberg 4, 56727 Mayen
- 5 Eisenbahn-Bundesamt, Heinemannstraße 6, 53175 Bonn
- 6 Energienetz Mittelrhein GmbH, Schützenstraße 80-82, 56068 Koblenz
- 7 Fachbereich 3, im Hause
- 8 Generaldirektion Kulturelles Erbe, Schillerstraße 44, 55116 Mainz
- 9 Gesundheitsamt Koblenz, Postfach 2280, 56022 Koblenz
- 10 Handwerkskammer Koblenz, Postfach, 56063 Koblenz
- 11 Industrie- und Handelskammer Koblenz, Postfach 200862, 56008 Koblenz
- 12 Kreisverwaltung Mayen-Koblenz, Bauleitplanung, Postfach 200951, 56009 Koblenz
- 13 Landesbetrieb Mobilität Cochem-Koblenz, Ravenéstraße 50, 56812 Cochem
- 14 Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald, Postfach 203061, 56003 Koblenz
- 15 SPNV-Nord, Friedrich-Ebert-Ring 14-20, 56068 Koblenz
- 16 Stadt Bendorf, Im Stadtpark, 56170 Bendorf
- 17 Stadt Koblenz, Amt für Stadtentwicklung, Postfach 201551, 56015 Koblenz
- 18 SGD-Nord, Raumordnung/Landespflege/Bauwesen, Stresemannstr. 3-5, 56068 Koblenz
- 19 Verbandsgemeinde Höhr-Grenzhausen, Postfach, 56203 Höhr-Grenzhausen
- 20 Vermessungs- und Katasteramt Osteifel-Hunsrück, Am Wasserturm 5A, 56727 Mayen
- 21 Kreisverwaltung Mayen-Koblenz, Kreisstraßen, Postfach 200951, 56068 Koblenz
- 22 Kreisverwaltung Mayen-Koblenz, Landesplanung, Postfach 200951, 56068 Koblenz
- 23 Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, Friedrich-Ebert-Ring 14-20, 56068 Koblenz

6. Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Die angeschriebenen Träger öffentlicher Belange wurden gebeten, eine Stellungnahme zu dem Entwurf des Lärmaktionsplans der Verbandsgemeinde Vallendar – Stand 03/2018 – abzugeben.

Folgende Stellen haben Anregungen vorgetragen:

Stellungnahme	Sachverhalt/Anmerkung VG
1. bis 3., 7., 9., 13., 15., 19. Keine Rückmeldung	
4. keine Anregungen	
5. EBA kein TöB	
6. keine Anregungen	
8. Hinweis auf Erfordernis einer gesonderten denkmalrechtlichen Genehmigung bei Umsetzung von Maßnahmen und Betroffenheit von Kulturdenkmälern	Hinweis wird zur Kenntnis genommen
9. keine Rückmeldung	
10. evtl. Verkehrsbeschränkungen sollen Handwerksbetriebe in der Ausübung nicht beeinträchtigen	Hinweis wird zur Kenntnis genommen
11. keine Geschwindigkeitsreduzierung auf der B 42. Anpassung der Verkehrsführung (Umgestaltung Kreuzung), Maßnahmen zur Fahrbahndeckenerneuerung, Nachtschaltung von Lichtsignalanlagen. Langfristige und städtebauliche Maßnahmen (Schutz ruhiger Gebiete u. ä.) werden begrüßt	Hinweis wird zur Kenntnis genommen
12. keine Anregungen	
14. keine Stellungnahme	
16. Hinweis auf andere Auslöseschwellenwerte im LAP Bendorf	Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Richtlinie legt keine Auslöseschwellenwerte fest.
17. keine Stellungnahme	
18. keine Zuständigkeit, Verweis auf die Untere Landesplanungsbehörde Kreis	Hinweis wird zur Kenntnis genommen
20. keine Anregungen	
21. keine Stellungnahme, Kreisstraßen nicht Gegenstand der Planung	
22. Ziele und Grundsätze G 119, G 121, G 77 und Z 79 des RROP 2017 sind zu beachten und zu berücksichtigen	Hinweis wird zur Kenntnis genommen

23. Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, Koblenz

Der Landesbetrieb hat folgendes mitgeteilt

zunächst möchten wir darauf hinweisen, dass aus der Lärmaktionsplanung grundsätzlich keine Verpflichtungen für den Straßenbaulastträger von Bundes- und Landesstraßen resultieren.

Nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz ist der Straßenbaulastträger lediglich nach den §§ 41- 43 bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen (**Lärmvorsorge**) verpflichtet Kosten für Lärmschutzmaßnahmen zu tragen. Weitere Regelungen zur Lärmvorsorge beinhaltet die 16. Bundesimmissionschutzverordnung vom 12. Juni 1990.

Auf freiwilliger Basis fördert der Bundes- und Landesstraßenbaulastträger allerdings auch Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der so genannten **Lärmsanierung** (Förderprogramm an vorhandenen Straßen). Eine gesetzliche Grundlage existiert hierfür nicht. Voraussetzung für die Lärmsanierung ist:

- die Straße ist vor dem Inkrafttreten des Bundesimmissionsschutzgesetzes im Jahre 1974 unter Verkehr gegangen
- die betroffene Bebauung war zu diesem Zeitpunkt vorhanden oder es bestand Baurecht nach einem rechtskräftigen Bebauungsplan
- die Voraussetzungen der Verkehrslärmschutzrichtlinie 97 werden erfüllt, insbesondere
 - die erforderlichen Haushaltsmittel sind vorhanden (Pkt. 35)
 - die Immissionsgrenzwerte nach Pkt. 37.1 werden überschritten
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)
 - 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.

Sowohl die Lärmvorsorge als auch die Lärmsanierung sind somit nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

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

Zu 3.1

Grundsätzlich eröffnet § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO) die Möglichkeit, zur Minderung des Straßenverkehrslärms straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen durchzuführen.

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 § 45, Abs. 9 STVO und der Richtlinie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)“ vom 23.11.2007.

Diese Entscheidung ist stets eine Einzelfallentscheidung und wird unter anderem abgestellt auf

- Die Überschreitung der in den Lärmschutz-Richtlinien-StV benannten Richtwerte an der anliegenden Wohnbebauung (z.B. Wohngebiete 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht).
Anmerkung: Für die Ermittlung des Beurteilungspegels ist das Berechnungsverfahren der „Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen RLS-90“ heranzuziehen. Die Ergebnisse der Lärmkartierung sind aufgrund der unterschiedlichen Berechnungsverfahren nach VBUS („Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen-VBUS“) nicht geeignet, um das Überschreiten der Richtwerte zu belegen. (s. Punkt 2.5 der Lärmschutz-Richtlinien-StV).
- Eine Minderung der Immissionspegel durch die verkehrsbeschränkende Maßnahme um mindestens 3 dB (Rundungsregel findet Anwendung: 2,1 dB = 3 dB).
- Erhalt der Verkehrssicherheit und der **Verkehrsfunktion**
- **Lärmschutz durch technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche Maßnahmen kann nicht erfolgen** (siehe Punkt 1.4 der Lärmschutz-Richtlinie-StV).
- Vermeidung von schädlichen Immissionsverlagerungen.

In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass gemäß Schreiben des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur vom 10. Juli 2014 (Az. 377-48.002-10) sowie vom 30. September 2014, zuletzt geändert mit Schreiben vom 22.10.2015, für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen zum Schutz der Bevölkerung vor 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 Mobilität Rheinland-Pfalz besteht.**

Die Ausführungen in den Absätzen 2 bis 5 bedürfen einer Richtigstellung: Wie bereits dargelegt, ist neben der Überschreitung der Richtwerte insbesondere die schalltechnische Wirksamkeit der straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme ein maßgebliches Kriterium.

Für Autobahnen, Kraftfahrstraßen und autobahnähnlichen Straßen mit Richtgeschwindigkeit 130 km/h kann sich gemäß den Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 Punkt 3.3 b Absatz 2 eine abweichende Regelung ergeben.

Bei diesen Straßen kann bei einer Richtwertüberschreitung im Bereich der Wohnbebauung erheblichen Umfangs die Anordnung eines entsprechenden Tempolimits zur Vermeidung von Pegelspitzen auch dann in Betracht kommen, wenn durch Geschwindigkeitsbeschränkungen die o.g. Mindestminderung der Lärmpegel rechnerisch nicht erreichbar ist.

Wie im Entwurf des Lärmaktionsplanes ausgeführt, ist Sinn dieser Regelung, bei einer unbegrenzten Geschwindigkeit die Spitzengeschwindigkeiten besonders schneller Fahrzeuge zu verringern, weil dies bei der Bevölkerung positiver wahrgenommen wird, als es sich im Rückgang der Pegel zeigt.

Zu 3.2

Hinsichtlich **baulicher Maßnahmen an der Straßenoberfläche** (Fahrbahnbelag) zur Lärmreduzierung ist aus der Sicht des Straßenbaulastträgers 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 D_{Stro}). Tabelle 4 der RLS-90 wurde im Laufe der Jahre durch verschiedene Rundschreiben des BMVI wie folgt ergänzt bzw. aktualisiert:

– Betone Nach ZTV Beton-StB 01 mit Waschbetonoberfläche	-2 dB
– Asphaltbetone $\leq 0/11$ und Splittmastixasphalte 0/8 und 0/11	-2 dB
– Lärmarmen Gussasphalt	-2 dB
– Offenporige Asphaltdeckschichten (OPA) 0/11	-4 dB
– Offenporige Asphaltdeckschichten (OPA) 0/8	-5 dB

Die angegebenen Korrekturwerte gelten für **Außerortsstraßen** mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit > **60 km/h**.

Der Bund als Straßenbaulastträger hat die Einsatzbedingungen für offenporigen Asphaltdeckschichten (OPA) 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.

Anzumerken ist, dass bei der grundhaften Erneuerung von Fahrbahndecken im Zuge von Streckenabschnitten (außerorts) mit Wohnbebauung im Nahbereich stets angestrebt wird, den lärmtechnisch günstigsten Belag, der unter Berücksichtigung der jeweiligen Verkehrsbelastung zur Ausführung kommen kann, einzubauen.

Straßenunterhaltung und –instandsetzung obliegen grundsätzlich dem Straßenbaulastträger. Diesbezügliche Festlegungen für Bundes,- Landes und Kreisstraßen in Lärmaktionsplänen kommen daher nicht in Betracht.

Die Vorgaben des Landesbetrieb Mobilität wurden zur Kenntnis genommen.

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

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 im „Blick aktuell“ am 7.06.2018 angekündigt. Die Offenlegung des Lärmaktionsplanes erfolgte vom 18.06.2018 bis 20.07.2018. Zusätzlich konnten alle Unterlagen im Internet unter www.vallendar.eu eingesehen werden. Der Öffentlichkeit wurde so die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme, zur Mitwirkung, Ausarbeitung und Überprüfung des Lärmaktionsplanes gegeben. Jeder konnte sich hierzu schriftlich äußern.

Bis zum Ende der Auslegungsdauer gingen keine schriftlichen Mitteilungen von Bürgern ein.

8. Weitere formelle Informationen

8.1 Datum der Aufstellung und des Abschlusses des Aktionsplans

Der Entwurf der Lärmaktionsplanung wurde in öffentlicher Sitzung im Verbandsgemeinderat am 17.05.2018 vorgestellt und beschlossen. In seiner Sitzung am 8. November 2018 hat der Verbandsgemeinderat in öffentlicher Sitzung über die eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage sowie der Behördenbeteiligung beraten und die Endfassung in der vorliegenden Form beschlossen. Im November 2018 erfolgte dann mit der Veröffentlichung der Planung auf den Internet-Seiten der Verbandsgemeinde sowie der Weiterleitung an das zuständige Landesamt für Umwelt der Abschluss der Arbeiten.

8.2 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

8.3 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung

Die Kosten für die Aufstellung betragen ca. € 7.000,00

Kosten für die Umsetzung:

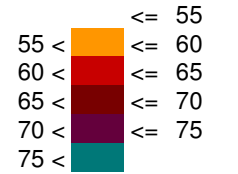
Nach dem vorliegenden LAP können keine konkreten Lärmschutzmaßnahmen geplant und umgesetzt werden.

Vallendar, gez. 13.11.2018










gez. Bürgermeister Fred Pretz

Bürgermeister Fred Pretz

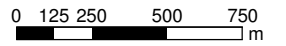
Pegelwerte L_{DEN}
in dB(A)



Legende

-  Emission Straße
-  70 dB(A)-Linie
-  65 dB(A)-Linie
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Schule
-  Krankenhaus
-  Verwaltungsgrenze der Verbandsgemeinde
-  Beugungskante

Maßstab 1:25000



Projekt:

18355; Lärmaktionsplanung
VG Vallendar

Bearbeiter:

Schindler

Datum:

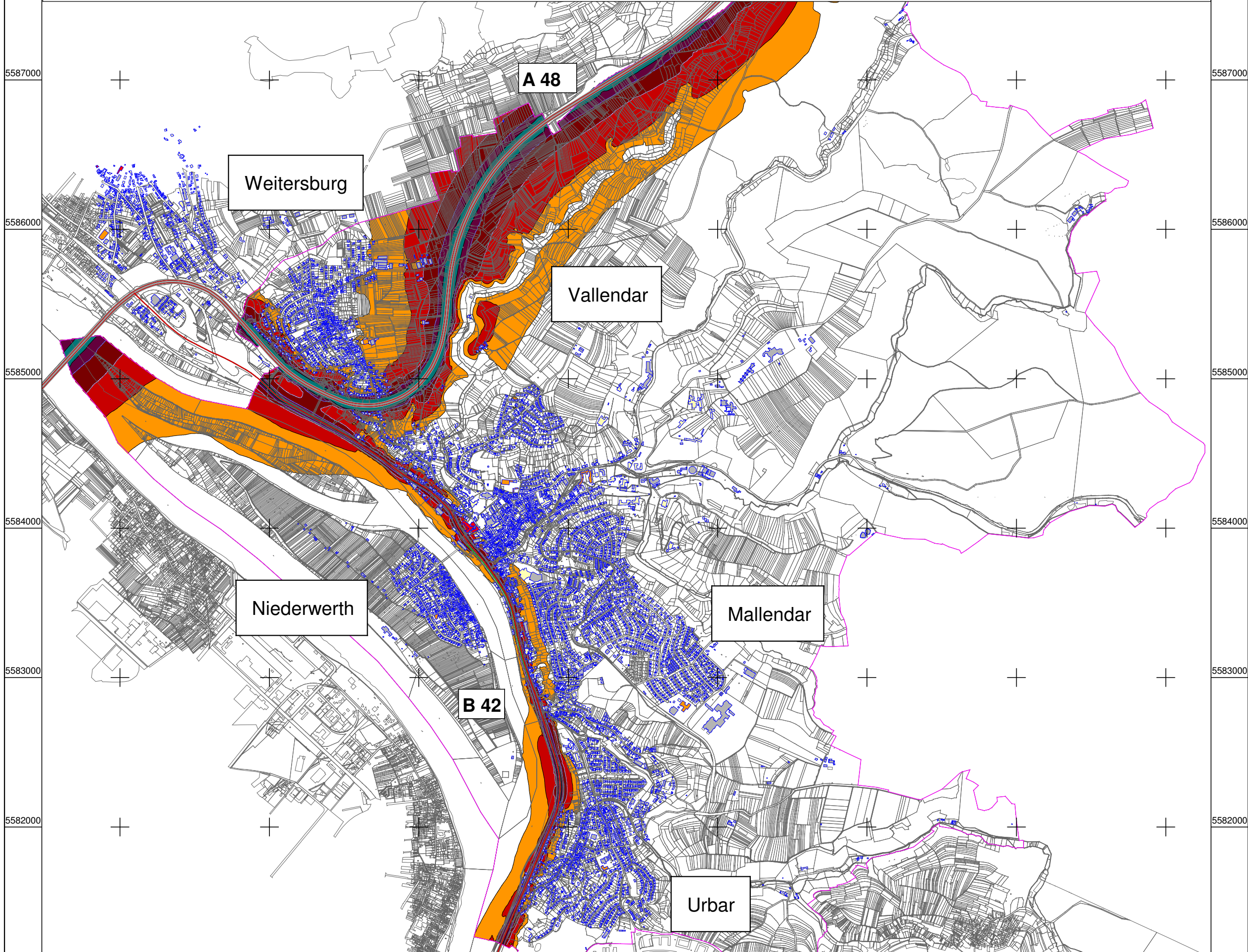
Feb 2018

Bezeichnung:

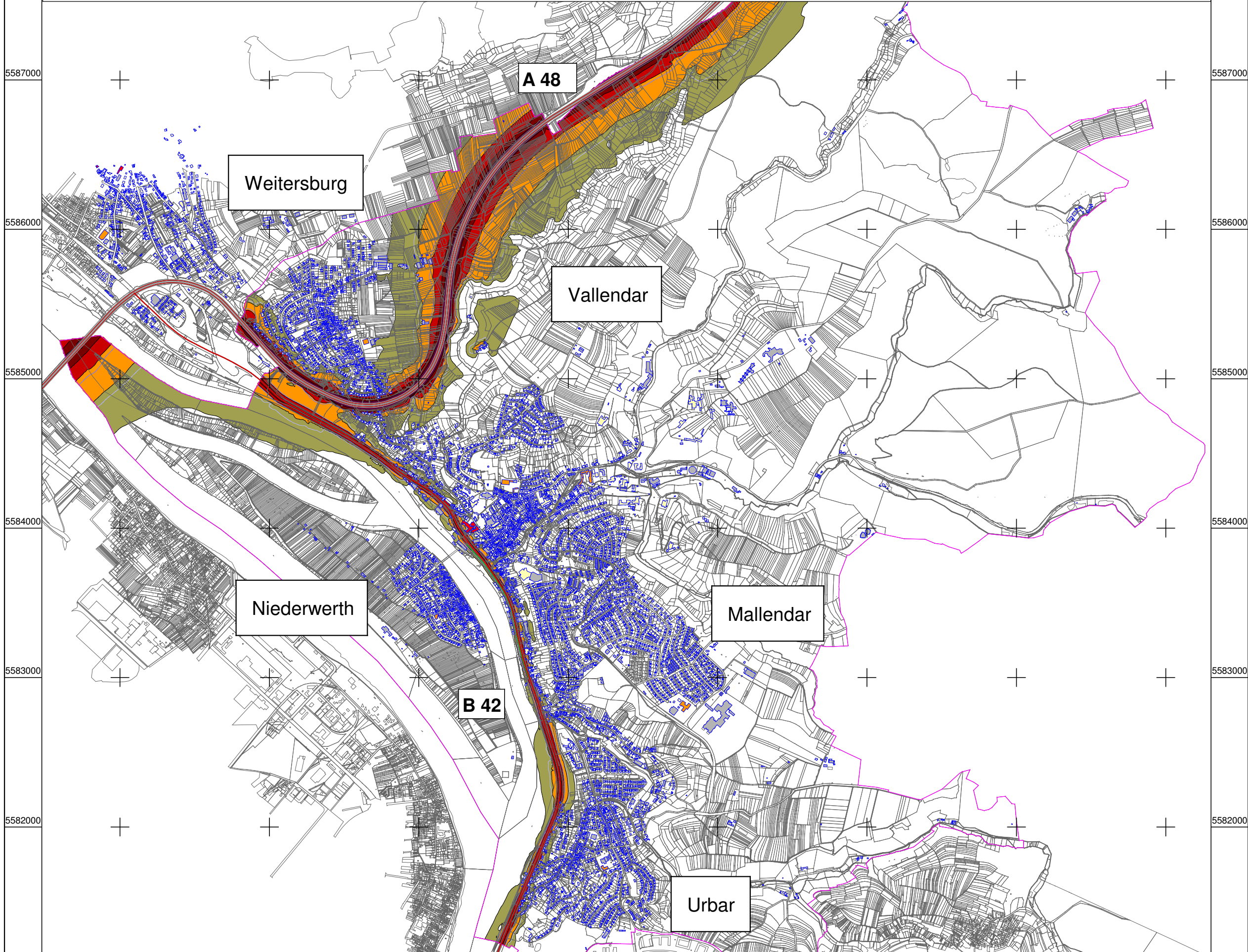
Lageplan

Tageszeit L_{DEN}

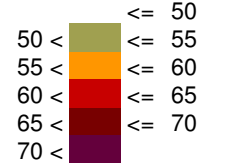
Der Grenzwert von 65 dB(A) [bzw. 54 dB(A) in der Karte für die Nacht] gilt für den Neubau oder die wesentliche Änderungen von Straßen (angelehnt an die Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV). Der Grenzwert für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraße in der Baulast des Bundes (angelehnt an die VLärmSchR 97) von 70 dB(A) [bzw. 59 dB(A) in der Karte für die Nacht] gilt für bestehende Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes.



Der Grenzwert von 65 dB(A) [bzw. 54 dB(A) in der Karte für die Nacht] gilt für den Neubau oder die wesentliche Änderungen von Straßen (angelehnt an die Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV). Der Grenzwert für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraße in der Baulast des Bundes (angelehnt an die VLärmSchR 97) von 70 dB(A) [bzw. 59 dB(A) in der Karte für die Nacht] gilt für bestehende Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes.



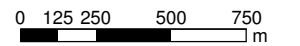
Pegelwerte L_{night}
in dB(A)



Legende

- Emission Straße
- 59 dB(A)-Linie
- 54 dB(A)-Linie
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Verwaltungsgrenze der Verbandsgemeinde
- Beugungskante

Maßstab 1:25000



Projekt:

18355; Lärmaktionsplanung
VG Vallendar

Bearbeiter:

Schindler

Datum:

Feb 2018

Bezeichnung:

Lageplan

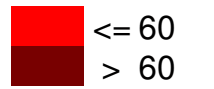
Nachtzeit L_{night}

Zusammenstellung der Einwohnerstatistik








Name	Größe [m ²]	Intervalle	EU Einwohnerstatistik			
			Einwohner - nicht gerundet		Einwohner gerundet	
			Lden	Ln	Lden	Ln
VG Vallendar	26.323.250	50 - 55	-	254	-	300
		55 - 60	465	169	500	200
		60 - 65	192	65	200	100
		65 - 70	136	8	100	0
		70 - 75	39	-	0	-
		> 75	-	-	-	-
Vallendar	11.501.922	50 - 55	-	66	-	100
		55 - 60	171	42	200	0
		60 - 65	43	10	0	0
		65 - 70	35	-	0	-
		70 - 75	6	-	0	-
		> 75	-	-	-	-
Weitersburg	6.617.294	50 - 55	-	122	-	100
		55 - 60	192	62	200	100
		60 - 65	94	35	100	0
		65 - 70	45	8	0	0
		70 - 75	21	-	0	-
		> 75	-	-	-	-
Urbar	3.455.202	50 - 55	-	29	-	0
		55 - 60	64	26	100	0
		60 - 65	21	15	0	0
		65 - 70	26	-	0	-
		70 - 75	10	-	0	-
		> 75	-	-	-	-
Niederwerth	3.034.427	50 - 55	-	-	-	-
		55 - 60	-	-	-	-
		60 - 65	-	-	-	-
		65 - 70	-	-	-	-
		70 - 75	-	-	-	-
		> 75	-	-	-	-
Mallendar	1.714.404	50 - 55	-	37	-	0
		55 - 60	38	39	0	0
		60 - 65	35	6	0	0
		65 - 70	30	-	0	-
		70 - 75	3	-	0	-
		> 75	-	-	-	-



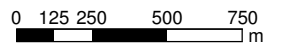
Pegelwerte
L_N
in dB(A)



Legende

-  Emission Straße
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Schule
-  Krankenhaus
-  Verwaltungsgrenze der Verbandsgemeinde
-  Beugungskante

Maßstab 1:25000



Projekt:

18355; Lärmaktionsplanung
VG Vallendar

Bearbeiter:

Schindler

Datum:

Feb 2018

Bezeichnung:

Lageplan

Pegelwerte L_N der
1. und 2. Priorität

