

Lärmaktionsplanung nach § 47d BImSchG, der Verbandsgemeinde Vallendar

Stand November 2018



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	2
1.1 Beschreibung der Verbandsgemeinde	2
1.2 Aufgabenstellung und Zielsetzung	2
1.3 Zuständige Behörden	3
1.4 Rechtlicher Hintergrund	3
1.5 Grenzwerte / Auslöse- bzw. Schwellenwerte	3
2. Lärmkartierung Straßenverkehr	5
2.1 Vorgehensweise	5
2.2 Relevante Lärmquellen	5
2.3 Gesamtfassung der Ergebnisse	6
2.3.1 Ortsgemeinde Weitersburg	8
2.3.2 Stadt Vallendar	8
2.3.3 Übrige Stadtteile und Ortsgemeinden	8
3. Maßnahmenplanung Straßenverkehr für die nächsten 5 Jahre	9
3.1 Geschwindigkeitsreduzierung	10
3.2 Fahrbahndeckenerneuerung (offenporige Asphalt- decke - OPA)	10
3.3 Maßnahmen zur Verminderung von Lärmimmissionen Aktive Schallschutzmaßnahmen	10
3.4 Schutz ruhiger Gebiete	10
4. Langfristige Maßnahmen	10
5. Verfahrensablauf	10

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 gesundheitsschädigend 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 Weiersburg, 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 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)
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 Nacht-wertes 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.umgebungs-laerm.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.

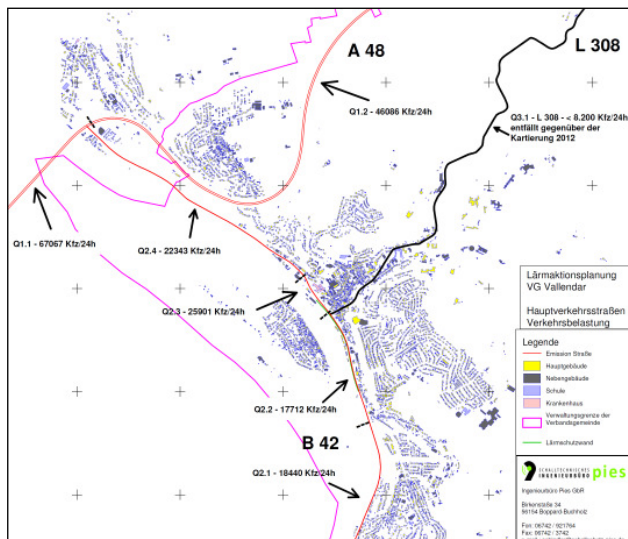
Durch die Einführung von Mittelungspegel (L_{den} ; L_{night}) werden zeitlich schwankende Geräusche als äquivalente Mittelwerte dargestellt und sind Grundlage für weitere Variantenbetrachtungen.

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 Betroffenheiten 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

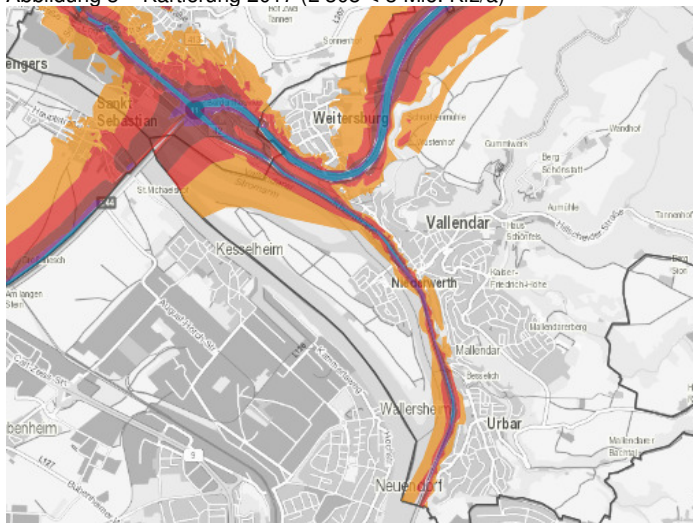
p_N [%] = LKW-Anteil an Kfz zwischen 22.00 und 06.00 Uhr

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)]	Lden Zahl betroffener Wohnungen (EU-Rundung)	Lden Zahl betroffener Schulen (EU-Rundung)	Lden Zahl betroffener Krankenhäuser (EU-Rundung)	Lden Betroffene Fläche [km²]
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)]	Lden Zahl betroffener Personen (EU-Rundung)	Ln _{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 dB(A), L_{night} = 60 dB(A))

Tageszeit: Es liegen keine Betroffenheiten vor.

Nachtzeit: Es liegen keine Betroffenheiten vor.

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

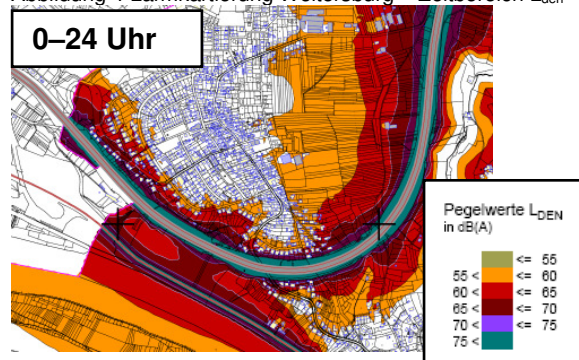
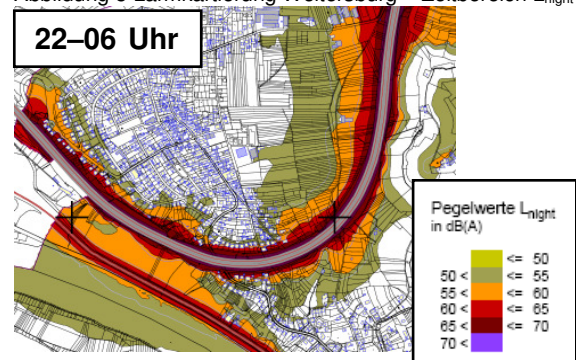


Abbildung 5 Lärmkartierung Weitersburg – Zeitbereich L_{night}



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

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

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

Für die 1. Prioritätsstufe ($L_{night} > 60$ 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}

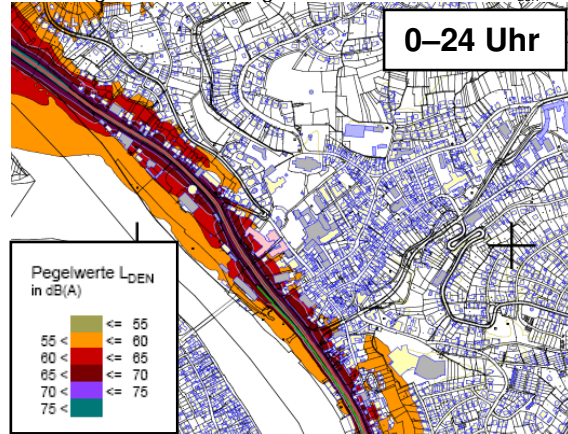
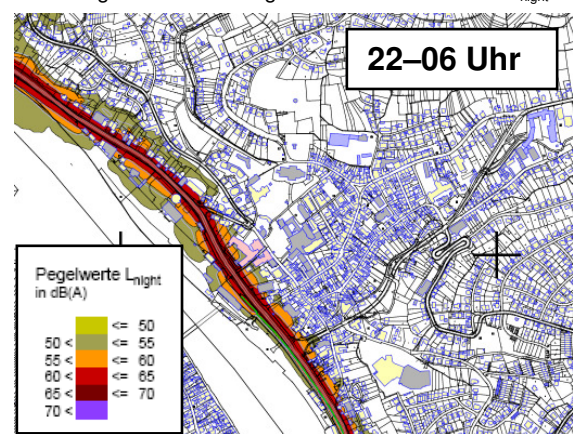


Abbildung 7 Lärmkartierung Vallendar – Zeitbereich L_{night}



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.

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 ($L_{night} > 60$ dB(A)) treten gemäß EU-Rundung keine Betroffenheiten auf.

2.3.3 Übrige Stadtteile und Ortsgemeinden

Im Stadtteil **Mallendar** und den Ortsgemeinden **Niederwerth** und **Urbard** 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 und Vallendar bereits Lärmschutzmaßnahmen seitens des Straßenbausträger (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 $D_{StrO} = -2$ dB(A) bei $v > 60$ 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. Verfahrensablauf

Mit Schreiben vom 04.06.2018 wurden die Träger öffentlicher Belange angeschrieben und zur Stellungnahme aufgefordert. 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.

Der Entwurf der Lärmaktionsplanung wurde in öffentlicher Sitzung im Verbandsgemeinderat am 17.05.2018 vorgestellt und beschlossen. In seiner Sitzung am 08. 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.

Vallendar, 13.11.2018

gez. Bürgermeister Fred Pretz

Bürgermeister Fred Pretz