

Stadtverwaltung Bendorf/Rhein

Lärmaktionsplanung

und

Dokumentation

- Stufe 1 -

***für das Gebiet der Stadt Bendorf/Rhein
gemäß § 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz***

***(Darstellung der wesentlichen rechtlichen und tatsächlichen
Fakten / Kritik der gegenwärtig geltenden rechtlichen und
administrativen Regelungen)***

Bearbeitung:

Helmut Gelhardt
Diplom-Verwaltungswirt (FH)

Fachbereich 4
- Bauen und Umwelt -

56170 Bendorf

Tel. 02622/703-315
E-Mail: gelhardt@bendorf.de

Stand: 21.08.2012

***Eines Tages wird der Mensch den Lärm
ebenso unerbittlich bekämpfen müssen,
wie die Cholera oder die Pest.
(Robert Koch)***

Inhaltsverzeichnis

Teil 1 Einleitung	1
A) Hintergrund und Anlass der EG-Umgebungslärmrichtlinie	1
B) Rechtlicher Hintergrund	2
C) Was ist Lärm ?	3
<i>Orientierende Beispiele unterschiedlicher Schallpegel für Lärm</i>	4
D) Was ist Umgebungslärm ?	5
E) Welche gravierenden Folgen hat Umgebungslärm ?	5
Teil 2 Managementansatz der Umgebungslärmrichtlinie	6
Teil 3 Lärmkartierung	7
A) Allgemeine Vorbemerkungen	7
B) Bedingungen der Lärmkartierung	9
C) Konkrete Ergebnisse der Lärmkartierung	11
<i>Anzahl der lärmbeeinträchtigten Personen durch A 48 und B 42</i>	11
<i>Darstellung der Straßen im Bereich der Stadt Bendorf, deren Lärmbelastung die gesundheitsrelevante Auslöseschwelle übersteigt</i>	13

II	Seite
Teil 4 Festlegung der Auslöseschwelle für die kommunale Lärmaktionsplanung	24
Alternative I	24
Alternative II	24
Alternative III	25
<i>Erläuterungen</i>	25
<i>Nachrichtlich: Grenzwerte für Verkehrslärm</i>	26
Teil 5 Lärmaktionsplanung / Analyse der Lärmsituation und Dokumentation	27
Vorbemerkung	27
I. Geeignete Maßnahmen der Lärmaktionsplanung	27
Hauptverkehrsstraßen	27
Schienenverkehr (Rheintal-Bahntrasse)	28
II. Analyse einschließlich Bewertung der Lärmsituation und Dokumentation	30
Einleitende Erläuterung und gegenseitige Abgrenzung der Fachbegriffe Lärmvorsorge / Lärmsanierung	30
<i>Information</i>	31

III	Seite
Konkrete Analyse einschließlich Bewertung und Dokumentation	32
Hauptverkehrsstraßen	32
A) Lärmproblem: Planfeststellungsverfahren betreffend A 48 und B 42 - Schriftliche Äußerungen zuständiger Behörden -	32
<i>Information</i>	32
B) Lärmproblem: Planfeststellungsverfahren betreffend A 48 und B 42 - Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 7. März 2007 (BVerwG 9 C 2.06) - - Können sich aus den Rechtsgrundsätzen dieses Urteils Ansprüche für lärmbeeinträchtigte Anwohner ergeben ? -	37
C) Lärmproblem: Lärmschutz an bestehenden Straßen	45
<i>Information</i>	45
D) Lärmproblem: Lärmschutzmaßnahmen betreffend Siedlung Mittelstraße	52
<i>Information</i>	53
E) Verkehrsbeschränkende Maßnahmen - § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) - Geschwindigkeitsbeschränkungen -	56
<i>Information</i>	62

IV	Seite
Schienenverkehr (Rheintal-Bahntrasse)	71
F) Lärmproblem: Schienenverkehrslärm / Eisenbahnlärm	71
Lärmvorsorge	71
Lärmsanierung	71
<i>Information</i>	72
Besonderer Hinweis zum Thema Erschütterungen durch Schienenverkehr	95
Teil 6 Lärmaktionsplanung - Schutz ruhiger Gebiete -	101
Rechtsgrundlagen / Richtlinien / Rundschreiben	107

Teil 1 Einleitung

A) Hintergrund und Anlass der EG-Umgebungslärmrichtlinie

„Schätzungen zufolge sind rd. 20 % der Bevölkerung der Europäischen Union, d.h. annähernd 80 Millionen Menschen, Lärmpegeln ausgesetzt, die von Wissenschaftlern und Medizinern als untragbar angesehen werden, von denen sich die meisten Menschen gestört fühlen, die zu Schlafstörungen führen und bei denen gesundheits-schädliche Auswirkungen zu befürchten sind.

Weitere 170 Millionen Bürgerinnen und Bürger leben in sog. ‚grauen Zonen‘, in denen die Lärmbelastung tagsüber zu starken Belästigungen führt.“

(Vgl. Europäische Kommission: Künftige Lärmschutzpolitik. Grünbuch der Europäischen Kommission, Brüssel 1996 !)

In Deutschland sind nach Berechnungen des Umweltbundesamtes (UBA) etwa 13 Millionen Menschen allein durch Straßenverkehr Lärmpegeln ausgesetzt, die Gesundheitsschäden und Schlafstörungen verursachen.

(Vgl. Wende, H. u.a.: Straßenverkehrslärm. Umweltqualitätsziel Gesundheit. Wege zum Abbau gesundheitlicher Risiken. Bonn (BMU) 1998 !)

Lärm verursacht also Krankheiten, mindert die Arbeitsleistung und das Wohlbefinden von Menschen.

Diese Erkenntnisse haben dazu geführt, dass im Jahre 2002 vom Europäischen Parlament und vom Rat die „Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ (EG-Umgebungslärmrichtlinie) verabschiedet wurde.

Mit dieser Richtlinie wurde für die Europäische Union ein „gemeinsames Konzept festgelegt, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern“.

(Vgl. Handbuch Umgebungslärm, Aktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung - Silent City / Umweltbundesamt / 2008, S. 4.)

Dies ist der Anspruch der Umgebungslärmrichtlinie.

B) Rechtlicher Hintergrund

Die Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25.06.2002 ist mit den §§ 47 a bis f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) sowie mit dem Erlass der Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV - in deutsches Recht umgesetzt worden.

(Vgl. Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24.06. 2005.)

Gemäß § 47 d BImSchG stellen die gemäß 47 e Abs. 1 BImSchG **zuständigen Gemeinden** auf der Grundlage der Lärmkarten Lärmaktionspläne auf, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen **geregelt** werden.

Die Lärmaktionsplanung dient zunächst der **Umweltvorsorge** aber auch ausdrücklich dem **Gesundheitsschutz**.

§ 47 d Abs. 6 BImSchG bildet jedoch **keine eigenständige Rechtsgrundlage** für die jeweilige Anordnung von Maßnahmen zur Lärmbekämpfung / Lärminderung. Nach § 47 d Abs. 6 BImSchG **sind** Maßnahmen der Lärmaktionspläne durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen von den **zuständigen Trägern** öffentlicher Verwaltungen nach diesem Gesetz oder anderen Rechtsvorschriften **durchzusetzen**. Die Vorschrift verweist also auf **andere** gesetzliche Eingriffsgrundlagen.

C) Was ist Lärm ?

Lärm kann als unerwünschter, störender oder belästigender Schall aufgefasst werden. Schall ist eine physikalische Erscheinung. Er besteht aus Druckwellen. Der Schalldruck ist die durch ein Schallereignis hervorgerufene Änderung des Luftdrucks, wobei der Schalldruck ab einer bestimmten Stärke als (sehr erheblicher) Schmerz wahrgenommen wird. Der Schalldruckpegel (Schallpegel) ist ein Maß zur Beschreibung der Stärke eines Schallereignisses und wird in Dezibel (dB) angegeben.

Ein Schalldruckpegelunterschied von

1 dB(A) ist gerade noch wahrnehmbar

3 dB(A) ist deutlich wahrnehmbar

10 dB(A) entspricht etwa dem doppelten bzw. halben Lautheitseindruck.

Die Addition zweier gleicher Schallpegel (Verdoppelung der Schalleistung) führt zu einem um 3 dB(A) höheren Summenpegel.

Die Verminderung der Verkehrsstärke einer Straße auf die Hälfte bewirkt einen um etwa 3 dB(A) geringeren Pegel.

Nachrichtlich:

Nach fast 20 Jahren Stillstand will die EU neue Lärm-Grenzwerte für Autos und Lastwagen einführen. Das Umweltbundesamt ließ untersuchen, welche Lärminderung die neuen Grenzwerte bringen. Das Ergebnis ist ernüchternd:

Selbst ohne Berücksichtigung von Verkehrswachstum liegt die Lärminderung deutlich unter 2 dB(A). Dabei wäre mit schärferen Grenzwerten eine Minderung von 3 dB(A) möglich, was einer Halbierung der Verkehrsmenge entspräche.

Quelle: Veröffentlichung des Umweltbundesamtes - Internetseite - unter Lärm - Aktuelles vom 04.04.2012 *Neue EU-Lärmgrenzwerte für Kraftfahrzeuge enttäuschen.*

Orientierende Beispiele unterschiedlicher Schallpegel für Lärm

<i>L ä r m</i>	<i>dB (A)</i>	
Schmerzgrenze	130	
Rockkonzert (nahe Lautsprecher)	120	
Presslufthammer in unmittelbarer Nähe	110	
Kreissäge, übliche Diskothek	100	
Lkw, 1m Abstand	90	
Pkw, 50 km/h, 1m Abstand	80	
Staubsauger	70	
Normales Gespräch / Fröschequaken	60	
Leise Musik	50	
Vogelgezwitscher	40	(Konzentrationsstörun- schwelle / Lern- und Kon- zentrationsstörungen möglich)
Flüstern	30	
Stille	10	
Hörschwelle	0	

Hinweis:

Ist das Gehör Schalldrücken im Bereich der Schmerzgrenze ausgesetzt, sind bleibende Hörschäden selbst bei nur kurzer Einwirkzeit zu erwarten.

D) Was ist Umgebungslärm ?

Als Umgebungslärm werden vom Menschen verursachte belästigende oder gesundheits-schädliche Geräusche im Freien definiert. Die Umgebungslärmrichtlinie erfasst dabei im Wesentlichen Straßen-, Schienenverkehrslärm sowie Fluglärm.

Sie gilt aber **n i c h t** für

- Nachbarschaftslärm
- von den betroffenen Personen selbst verursachten Lärm
- Lärm innerhalb von Wohnungen
- Lärm am Arbeitsplatz
- Lärm in Verkehrsmitteln
- Lärm in militärischen Gebieten
- Lärm aufgrund von militärischen Aktivitäten.

E) Welche gravierenden Folgen hat Umgebungslärm ?

Der Fernsehsender **3sat** hat am 12.02.2012 eine Reportage unter dem Titel **Keine Stille, nirgends - Dauerstress durch Verkehrslärm** ausgestrahlt. In dieser Reportage wurden unter Bezugnahme auf anerkannte Untersuchungen / Studien folgende Sachverhalte durch Aussagen dargestellt:

- In Deutschland sterben inzwischen mehr Menschen durch lärmbedingte, verkehrslärmbedingte Gesundheitsgefährdungsfolgen, als durch Verkehrsunfälle.
- Schon 2003 verdeutlichte eine Studie aus Nordrhein-Westfalen: Statistisch gesehen kamen von 10.000 Einwohnern 0,8 Personen bei Verkehrsunfällen ums Leben, 2,9 Todesfälle gingen dagegen auf das Konto andauernder Verkehrslärmbelastungen. Zu den Risiken zählen Herzinfarkt, Bluthochdruck und Schlafstörungen.
- An Lärm gewöhnen kann man sich nicht, sagen Wissenschaftler. Wer es sich irgendwie leisten kann, zieht daher weg. Zurück bleiben die sozial Schwachen. So schafft Lärm neben den erheblichen gesundheitlichen Folgen soziale Brennpunkte, verändert unsere Städte.

Lärminderung hingegen ist Förderung von Standortqualitäten im interkommunalen Wettbewerb der Städte !

Teil 2 Managementansatz der Umgebungslärmrichtlinie

„Die Umgebungslärmrichtlinie verzichtet auf Auslöseschwellen für Lärminderungsmaßnahmen. Vielmehr initiiert sie vor allem in den Kommunen einen andauernden Prozess, der die Belange des Lärmschutzes in allen Planungsbereichen, in der Politik und im Bewusstsein der Bevölkerung stärker verankern kann. Sie verfolgt damit einen vergleichsweise weichen Steuerungsansatz, der aber aufgrund ihrer Vorgaben zu dauerhaften Lärminderungen führen kann.“

(Vgl. Handbuch Umgebungslärm, Aktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung - Silent City / Umweltbundesamt / 2008, S. 2 .)

Dieser vergleichsweise weiche Steuerungsansatz trägt die nachfolgend genannten Festlegungen in sich:

- Die Umgebungslärmrichtlinie **verzichtet** (wie oben ausgeführt) auf Auslöseschwellen (= Überschreitung von Lärmpegeln/Schalldruckpegeln) für das Einsetzen von Lärminderungsmaßnahmen.
(Die vom Umweltbundesamt vorgeschlagenen Auslösekriterien für die Lärmaktionsplanung („Umwelthandlungsziel“) sind **nicht verbindlich**.
Es gelten nur nationale Grenz- oder Richtwerte als Auslöseschwellen.)
- Für die Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen gibt die EG-Richtlinie **keine** Fristen vor und stellt Maßnahmen überhaupt in das **Ermessen der zuständigen Behörde**.
- Die Richtlinie legt **nicht** fest, dass ab einer bestimmten Anzahl von Lärmbetroffenen Lärminderungsmaßnahmen ergriffen werden müssen.
- Ein gesetzlicher Anspruch auf die Durchführung konkreter Lärminderungsmaßnahmen entsteht durch die Lärmkarten oder die Lärmaktionspläne **nicht**. Die Umgebungslärmrichtlinie will **keine** subjektiv-öffentlichen Rechte und Ansprüche einzelner Personen auf konkrete Maßnahmen schaffen.
- Der Lärmaktionsplan ist für die öffentliche Verwaltung **insofern verbindlich**, dass sie in Planungsverfahren (etwa bei der Aufstellung eines Bebauungsplanes) und bei behördlichen Entscheidungen die Aussagen des Lärmaktionsplanes bei der Abwägung der verschiedenen Belange (Belange des Umweltschutzes, der Wirtschaft usw.) **zu berücksichtigen hat**. Die öffentliche Verwaltung kann bei dieser Abwägung anderen Belangen eine größere Bedeutung zumessen als dem Lärmschutz. Andererseits kann der Lärmaktionsplan die Belange des Lärmschutzes konkretisieren und diesem dadurch größeren Einfluss auf den Abwägungsvorgang verleihen.

Teil 3 Lärmkartierung

A) Allgemeine Vorbemerkungen

Gegenstand der Lärmkartierung ist das Aufzeigen der Lärmsituation in lärmbelasteten Gebieten.

Für die kreisangehörigen Gemeinden wurden die Lärmkarten betreffend die Hauptverkehrsstraßen vom Umwelt-Campus Birkenfeld im Auftrag des Landes Rheinland-Pfalz erstellt. Hauptverkehrsstraßen in diesem Sinne sind in aller Regel Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen.

Dargestellt werden in den Lärmkarten die jeweils errechneten Schallpegel in Dezibel (A) durch farblich differenzierte Isophonenbänder.

Isophonen sind Schallbelastungsklassen. Isophonenbänder sind Bänder gleicher Schallpegel. Durch die Umgebungslärmrichtlinie und die 34. BImSchV wurden 5 dB (A)-Bänder vorgegeben.

Beispiel: Geräuschsituationen/Lärmwerte zwischen 70 bis 75 dB(A) sind durch violettes/lila Farbband gekennzeichnet.

Die EG-Umgebungslärmrichtlinie hat **europäische** Lärmindizes eingeführt, die in Dezibel (dB(A)) angegeben werden.

Es handelt sich um den Lärmindex **Lden** (day, evening, night). Abgebildet wird die Lärmbelastung des Gesamttagess (24h) über einen Mittelwert, der die höhere Störwirkung von Geräuschen nachts und am Abend berücksichtigt. Ferner um den Lärmindex **Lnight**, der sich auf die Lärmbelastung zwischen 22 und 6 Uhr bezieht und Schlafstörungen beschreiben soll.

Die Geräuschsituation für den Lärmindex **Lden** wird dargestellt in Isophonenbändern / Intervallen von:

55 - 60 dB(A)

60 - 65 dB(A)

65 - 70 dB(A)

70 - 75 dB(A)

> 75 dB(A).

Für den Lärmindex **L_{night}** erfolgt die Abbildung der Geräuschsituation in Intervallen von:

- 50 - 55 dB(A)
- 55 - 60 dB(A)
- 60 - 65 dB(A)
- 65 - 70 dB(A)
- > 70 dB(A).

Im jeweils kartierten Gebiet vorhandene Lärmschutzwände oder -wälle sind bei der Berechnung der Schallpegel berücksichtigt worden.

Die Erstellung der Lärmkarten für die Haupteisenbahnstrecken oblag dem Eisenbahn-bundesamt.

Lärmkarten waren zu erstellen für Hauptverkehrsstraßen mit einer Belastung von **mehr** als 6 Mio. Fahrzeugen pro Jahr und Haupteisenbahnstrecken mit einer Belastung von **mehr** als 60.000 Zügen pro Jahr.

Im Bereich der Stadt Bendorf wurden die B 42 und die A 48 als Hauptverkehrsstraßen mit einer Belastung von jeweils **mehr** als 6 Mio. Fahrzeugen pro Jahr identifiziert.

Eine Lärmkartierung für die Bahnstrecke (Rheintal) im Bereich der Stadt Bendorf erfolgt erst zum 30.06.2012, da eine Belastung von mehr als 60.000 Zügen pro Jahr zum maßgeblichen Zeitpunkt 30.06.2007 lt. Eisenbahnbundesamt nicht gegeben war. Für den Bereich der Stadt Bendorf liegt daher keine Lärmstatistik des Eisenbahn-bundesamtes vor.

(Die Belastungszahlen basieren lt. Eisenbahnbundesamt auf dem Fahrplan 2007/2008.)

Die jeweilige Lärmkartierung ist auf den nachfolgend bezeichneten Internetseiten veröffentlicht. Dort können auch die Lärmkarten für andere Bereiche in Rheinland-Pfalz oder Bereiche im Bundesgebiet eingesehen werden:

Straßen: www.laermkartierung.rlp.de

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

B) *Bedingungen der Lärmkartierung*

Die Lärmkarten werden entsprechend den gesetzlichen Regelungen jeweils getrennt nach den Lärmarten Straßenverkehr / Schienenverkehr berechnet und ausgewiesen. Eine lärmbezogene Analyse erfolgt isoliert für jede einzelne Verkehrsanlage.

Nicht betrachtet wird in der Lärmkartierung die Überlagerung von unterschiedlichen Lärmquellen, auch wenn eine solche Überlagerung - wie z. B. bei parallel laufenden Straßen und Eisenbahnabschnitten - tatsächlich gegeben ist. Eine Aussage zu einer gegebenenfalls vorhandenen **aufsummierten** Lärmbelastung von Lärmbetroffenen ist auf dieser Grundlage nicht möglich ! Basierend auf den Vorgaben der EG-Umgebungslärmrichtlinie kann im Bereich der Stadt Bendorf keine Gesamteinschätzung von Lärm bzw. Verkehrslärm geleistet werden.

Hinweis:

Der Arbeitsring Lärm der DEGA (Deutsche Gesellschaft für Akustik e.V.) hält eine Gesamtlärmbetrachtung für erforderlich. Diese entspräche dem akzeptorbezogenen („empfängerbezogenen“/schutzgutbezogenen) Ansatz des BImSchG (Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen) und würde den besonders kritischen Situationen einer hohen Belastung durch mehrere Lärmquellen den erforderlichen Stellenwert in der Lärmbekämpfung verleihen.

Quelle: Stellungnahme des Arbeitsrings Lärm zur öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestags zum Verkehrslärm am 14.12.2011.

Die Schallpegel werden berechnet und nicht durch Messungen ermittelt.

Die Berechnungsmethoden beinhalten jedoch Erkenntnisse aus realen Messungen. Messungen bilden in der Regel lokal begrenzte Momentaufnahmen einer Geräuschsituation ab. Die in die Berechnung der Lärmkarten einfließenden Ausgangsdaten und die Ergebnisdaten stellen dagegen Mittelwerte dar, die flächenhafte Aussagen ermöglichen. Durch die Einführung von Mittelungspegeln werden zeitlich schwankende Geräusche durch einen Einzahlwert ersetzt. Dadurch können unterschiedliche Geräuschsituationen verglichen werden.

Die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)

- Geltung bei Neubau oder **wesentlicher** Änderung von Straßen- und Schienenwegen - sind aufgrund unterschiedlicher Lärmindizes **nicht direkt vergleichbar** mit den Belastungsangaben/Lärmindizes, die aus der EG-Umgebungslärmrichtlinie resultieren - also **Lden** und **Lnight** ! Die nationalen Grenz- und Richtwerte beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die europäischen Lärmindizes Lden und Lnight.

Im Einzelfall sind daher zur Prüfung, ob Immissionsgrenzwerte oder Richtwerte überschritten sind, separate Berechnungen unter Anwendung der **nationalen Berechnungsverfahren** für den jeweiligen Immissionsort erforderlich !

Lärmkarten **müssen** eine graphische Darstellung der Werte enthalten, „bei deren Überschreitung Lärmschutzmaßnahmen **in Erwägung gezogen oder eingeführt werden**“ (Werte gemäß § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 der Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV; Schreiben des Ministeriums für Umwelt, Forsten und Verbraucherschutz vom 02.05.2007, Betreff „Graphische Darstellung von Werten bei der Lärmkartierung“).

Diese Kenntlichmachung der Schwellenwerte geschieht durch die Einzeichnung von Isophonenlinien in die Lärmkarten.

Für den Lärminde **L_{den}** sind Isophonenlinien mit **73 dB(A)** bzw. **65 dB(A)** eingezeichnet.

73 dB(A) sind der Grenzwert **tags** für Lärmsanierung (an bestehenden Straßen) entsprechend den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes -VLärmSchR 97- bezogen auf die Gebietsart Mischgebiete u.a.
65 dB(A) sind der Grenzwert **tags** für Lärmvorsorge (Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen / Schienenwegen) nach der Verkehrslärmschutzverordnung -16. BImSchV- bezogen auf Mischgebiete u.a.

Für den Lärminde **L_{night}** sind Isophonenlinien mit **62 dB(A)** bzw. **54 dB(A)** eingetragen.

62 dB(A) zeigen den Grenzwert **nachts** für Lärmsanierung gemäß VLärmSchR 97 bei Mischgebieten u.a.

54 dB(A) zeigen den Grenzwert **nachts** für Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV bei Mischgebieten u.a.

Verbindliche Schwellenwerte werden allerdings weder vom BImSchG noch von der Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) genannt.

In den erstellten Lärmkarten sind die Isophonenlinien, bei deren Überschreitung Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen können, unabhängig von der jeweiligen Gebietsnutzung/dem Gebietscharakter dargestellt.

Die Feststellung eines konkreten Lärmproblems erfordert die Bewertung der jeweiligen Gebietsnutzung. Es ist daher unverzichtbar, den vorhandenen Flächennutzungsplan, die Bebauungspläne und evtl. Entwicklungskonzepte als komplette Ausgangsbasis einzubeziehen.

C) Konkrete Ergebnisse der Lärmkartierung

Anzahl der lärmbeeinträchtigten Personen durch A 48 und B 42

Die Lärmkartierung des Jahres 2007 für den Bereich der Stadt Bendorf zeigt an, dass durch den von der A 48 und der B 42 ausgehenden Straßenverkehrslärm für den Gesamttag (24h) **-Lden-** 2.245 lärmbeeinträchtigte Personen festgestellt wurden. In der Nacht (22 - 6 Uhr) **-Lnight-** sind 1.448 Personen betroffen.

Aufgeschlüsselt nach A 48 und B 42 ergibt sich folgende Lärmbeeinträchtigung:

A 48	853 Personen	-Lden-	(„tags“)
B 42	1.392 Personen	-Lden-	(„tags“)
A 48	584 Personen	-Lnight-	(nachts)
B 42	864 Personen	-Lnight-	(nachts).

Das Umweltbundesamt und der Sachverständigenrat für Umweltfragen haben Begriffsbestimmungen entwickelt, welche die graduelle bzw. inhaltliche Differenz von Lärmbeeinträchtigung kennzeichnen sollen.

Unterschieden wird nach Lärmbeeinträchtigten, die einer „erheblichen Belästigung“ und solchen, welche einer „möglichen Gesundheitsgefährdung“ ausgesetzt sind.

Diesen Definitionen entsprechen die Umwelthandlungsziele des Umweltbundesamtes: *Vermeidung von erheblicher Belästigung* und *Vermeidung von Gesundheitsgefährdung*.

In diesem Sinne wird *erhebliche Belästigung* vermieden, wenn ein Lärmpegel von **55 dB(A) -Lden-** („tags“) und **45 dB(A) -Lnight-** (nachts) nicht überschritten wird.

Gesundheitsgefährdung wird vermieden, wenn ein Lärmpegel von **65 dB(A) -Lden-** und **55 dB(A) -Lnight-** nicht überschritten wird.

Aus der Lärmkartierung für das Gebiet der Stadt Bendorf ist zu entnehmen, dass **1.926** Personen einer *erheblichen Belästigung* während des Gesamttags ausgesetzt sind. Eine *erhebliche Belästigung* ist nachts für **914** Betroffene gegeben.

Die Anzahl der durch eine mögliche *Gesundheitsgefährdung* Betroffenen lautet für den Gesamttag auf **319** - für nachts auf **534** Personen.

Nach Lärmquellen getrennt wurde folgende Lärmbelastung festgestellt:

A 48

B 42

Erhebliche Belästigung

Einer derartigen Belastung sind ausgesetzt

769 Personen für den Gesamttag und

398 Personen nachts

1.157 Personen / Gesamttag

516 Personen / nachts

Mögliche Gesundheitsgefährdung

Betroffen sind

84 Personen für den Gesamttag,

186 Personen nachts

235 Personen / Gesamttag

348 Personen / nachts.

Nachrichtlich:

Die Einwohnerzahl der Stadt Bendorf zum 30.06.2007 lautete auf **17.226**
(Hauptwohnsitz ohne Nebenwohnsitz).

2.245 Lärmbetroffene (erhebliche Belästigung / mögliche Gesundheitsgefährdung) *für den Gesamttag* -aufgrund der Lärmbelastung durch die Hauptverkehrsstraßen A 48 und B 42- entsprechen **13 %** dieser Einwohnerzahl.

1.448 Lärmbetroffene (erhebliche Belästigung / mögliche Gesundheitsgefährdung) *nachts* sind **8,4 %**.

319 Lärmbetroffene (mögliche Gesundheitsgefährdung) *für den Gesamttag* bedeuten **1,85 %**.

534 Lärmbetroffene (mögliche Gesundheitsgefährdung) *nachts* stellen **3,1 %** dieser Einwohnerzahl dar.

Hinweis:

Als Ergebnis einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage des Umweltbundesamtes „Umweltbewusstsein in Deutschland 2010“ hat sich ergeben, dass **55 %** der Befragten angaben, sich in ihrem Wohnumfeld durch Straßenverkehrslärm **gestört** oder **belästigt** zu fühlen. **11 %** fühlten sich sogar **„äußerst oder stark belästigt“**.

13

Darstellung der Straßen im Bereich der Stadt Bendorf, deren Lärmbelastung die gesundheitsrelevante Auslöseschwelle von 65 dB(A) tags (Lden) / 55 dB(A) nachts (Lnight) ü b e r s t e i g t

Straße		Lärmbelastung dB(A)
Obere Rheinau	weit überwiegend vereinzelt	70 - 75 tags > 75 tags
	weit überwiegend und vereinzelt <i>angrenzend</i> an das Isophonenband/Intervall	65 - 70 nachts 60 - 65 nachts > 70 nachts
Untere Rheinau	weit überwiegend vereinzelt	> 75 tags > 70 - 75/ 65 - 70 tags
	weit überwiegend im Grenzbereich der Intervalle sonst bis	> 70/ 65 - 70 nachts 65 nachts
Kastellsiedlung	im Nahbereich B 42 im erweiterten Einflussbereich der B 42 sonst bis	70 - 75 tags 65 - 70 tags 65 tags
	im Nachbereich B 42 im erweiterten Einflussbereich der B 42 sonst bis	60 - 65 nachts 55 - 60 nachts 55 nachts

14

Werftstraße	im Nahbereich B 42	70 - 75	tags
	im erweiterten Einflussbereich der B 42	65 - 70	tags
	sonst bis	65	tags
	im Nachbereich B 42	60 - 65	nachts
	im erweiterten Einflussbereich der B 42	55 - 60	nachts
	sonst bis	55	nachts
Engerser Straße	im Nahbereich Ringstraße bis	65	tags
	im erweiterten Nahbereich der B 42 (Richtung Innenstadt)	65 - 70	tags
	im unmittelbaren Nahbereich der B 42 (Richtung Rhein)	70 - 75	tags
	sonst bis	65	tags
	im Nahbereich Ringstraße bis	55	nachts
	im erweiterten Nahbereich der B 42 (Richtung Innenstadt)	55 - 60/	60 - 65 nachts
	im unmittelbaren Nahbereich der B 42 (Richtung Rhein)	60 - 65	nachts
	sonst bis	55	nachts
Hanswiesenweg (Nr. 11 und 12)	im Nahbereich zur Engerser Straße <i>angrenzend</i> an das Isophonenband/Intervall	65 - 70	tags
		55 - 60	nachts

15

Ringstraße	zwischen etwa Einmündung Rheinpfad bis etwa Einmündung An der Bleiche <i>im und angrenzend</i> an das Intervall	65 - 70 tags
	zwischen Engerser Straße und Rheinpfad und zwischen An der Bleiche und Bahnhof- straße bis	65 tags
	zwischen etwa Einmündung Rheinpfad bis ca. 40 m östlich der Einmündung An der Bleiche <i>im und angrenzend</i> an das Intervall	55 - 60 nachts
	zwischen Engerser Straße und Rheinpfad bis zwischen ca. 40 m östlich der Einmündung An der Bleiche und Bahnhofstraße überwiegend bis vereinzelt Teilflächen <i>im und angrenzend</i> an das Intervall	55 nachts 55 nachts 55 - 60 nachts
Keltenstraße	im Einmündungsbereich zur Ringsraße	65 - 70 tags
		55 - 60 nachts
Frankenstraße/ An der Bleiche	im Einmündungsbereich zur Ringstraße	60 - 65/ 65 - 70 tags
		55 - 60 nachts

16

Welfenweg / Gotenweg	letztes Teilstück im Nahbereich Obere Rheinau / B 42 <i>angrenzend</i> an das Isophonenband/Intervall und <i>im</i> Intervall sonst bis	65 - 70 tags 65 - 70 tags 65 tags
Welfenweg	letztes Teilstück im Nahbereich Obere Rheinau / B 42 sonst bis	55 - 60 nachts 55 nachts
Gotenweg	ca. stark letztes Drittel in Richtung B 42 sonst bis	55 - 60 nachts 55 nachts
Nibelungenweg / Langobardenweg / Normannenweg	letztes Teilstück im Nahbereich Obere Rheinau / B 42 sonst bis	65 - 70 tags 65 tags
Langobardenweg	ganz am Ende <i>angrenzend</i> an das Intervall	70 - 75 tags
Nibelungenweg/ Langobardenweg/ Normannenweg	zwischen ca. 40 - 50 Prozent in Richtung B 42 sonst bis	55 - 60 nachts 55 nachts
Langobardenweg	ganz am Ende <i>angrenzend</i> an das Intervall	60 - 65 nachts

Eisenbahnstraße	im unmittelbaren Einflussbereich links und rechts der A 48	70 - 75	tags
	im erweiterten Einflussbereich links und rechts der A 48	65 - 70	tags
	links der A 48 im Nahbereich B 42		
	<i>angrenzend an und Teilflächen im Intervall</i>	70 - 75	tags
	links der A 48 im erweiterten Nahbereich B 42	65 - 70	tags
	sonst bis	65	tags
Eisenbahnstraße	im unmittelbaren Einflussbereich links und rechts der A 48	60 - 65	nachts
	im erweiterten Einflussbereich links und rechts der A 48	55 - 60	nachts
	links der A 48 im Nahbereich B 42		
	vereinzelt Teilflächen im Intervall	65 - 70	nachts
	sonst	60 - 65	nachts
	links der A 48 im erweiterten Nahbereich B 42	55 - 60	nachts
	sonst bis	55	nachts
Rheinstraße	im unmittelbaren Einflussbereich der B 42	70 - 75	tags
	im erweiterten Einflussbereich der B 42	65 - 70	tags
	im Bereich der Einmündung Ringstraße bis	65	tags
	sonst unterhalb der B 42 (Richtung Rhein) bis	65	tags
	im unmittelbaren Einflussbereich der B 42	65 - 70	nachts
	im erweiterten Einflussbereich der B 42	60 - 65	nachts
	im Bereich der Einmündung Ringstraße	50 - 55/	55 - 60 nachts
	sonst unterhalb der B 42 (Richtung Rhein) bis	60	nachts

Bahnhofstraße	im Bereich unterhalb der Einmündung Ringstrasse bis Einmündung Obere Rheinau / Mittelstraße		
	unmittelbar unterhalb der Ringstraße	60 - 65	tags
	sonst	65 - 70/ 70 - 75	tags
	unterhalb der Ringstraße	55 - 60	nachts
	sonst	60 - 65	nachts
	und <i>angrenzend</i> an das Intervall	65 - 70	nachts
Bahnhofstraße	unterhalb der B 42 (Richtung Rhein) im unmittelbaren Nahbereich B 42		
	vereinzelt Teilflächen im Intervall im Nahbereich B 42	> 75	tags
	sonst	70 - 75	tags
		65 - 70	tags
	im unmittelbaren Nahbereich B 42 vereinzelt Teilflächen im Intervall im Nahbereich B 42	> 70	nachts
	daran anschließend überwiegend sonst	65 - 70	nachts
	60 - 65	nachts	
	55 - 60	nachts	
Gartenstraße	in der Nähe der Abfahrt von der A 48 (als Zufahrt auf die B 42)	65 - 70	tags
	sonst	65	tags
	das ca. erste Drittel der Straße (ab Einmündung Bahnhofstraße)	50 - 55	nachts
	sonst	55 - 60	nachts
die derzeit bebaute Fläche liegt im Grenzbereich der Intervalle	50 - 55/ 55 - 60	nachts	

Mittelstraße	Teilflächen <i>im und angrenzend</i>	70 - 75 tags
	an das Intervall	65 - 70 tags
	sonst	60 - 65 nachts
	Teilflächen <i>im und angrenzend</i>	55 - 60 nachts
	an das Isophonenband/Intervall	
Siedlung Mittelstraße		65 - 70 tags
	im Nahbereich B 42	70 - 75 tags
		55 - 60 nachts
	im Nahbereich B 42	60 - 65/ 65 - 70 nachts
Dr.-Otto-Siedlung	weit überwiegend	65 - 70 tags
	im Nahbereich B 42	70 - 75 tags
	sonst bis	60 - 65 tags
		55 - 60 nachts
	im Nahbereich B 42	60 - 65 nachts
	im erweiterten Einwirkungsbereich der Autobahnabfahrt A 48 zur B 42	60 - 65 nachts

Vierwindenhöhe	im Nahbereich A 48	65 - 70/	70 - 75	tags
	im erweiterten Einflussbereich der A 48		60 - 65	tags
	sonst bis		60	tags
	im Nahbereich A 48	60 - 65/	65 - 70	nachts
	im erweiterten Einflussbereich der A 48		55 - 60	nachts
	sonst bis		55	nachts
Neubergsweg	am Straßenende (nahe der A 48)	> 75/	70 - 75	tags
	im erweiterten Einflussbereich der A 48 (ca. letztes Viertel der Straße)		65 - 70	tags
	sonst bis		65	tags
Neubergsweg	am Straßenende (nahe der A 48)	60 - 65/	65 - 70	nachts
	im erweiterten Einflussbereich der A 48 (ca. letztes Fünftel der Straße)		60 - 65	nachts
	sonst bis		60	nachts
Im Ohlenberg	im äußeren Bereich (nahe der A 48) <i>angrenzend</i> an das Isophonenband/Intervall		70 - 75	tags
	im erweiterten Einflussbereich der A 48 (etwa Umfeld letzte Straßenhälfte)	60 - 65/	65 - 70	tags
	sonst bis		65	tags
	im äußeren Bereich (nahe der A 48) <i>angrenzend</i> an das Intervall		65 - 70	nachts
	im erweiterten Einflussbereich der A 48 (etwa Umfeld letzte Straßenhälfte)	55 - 60/	60 - 65	nachts
	sonst bis		55	nachts

Vallendarer Straße	unmittelbare Nähe zur Überquerung durch A 48 - beidseits -	> 75	tags
	im erweiterten Einflussbereich der Überquerung durch A 48 - beidseits - darüber hinaus	70 - 75	tags
	Richtung Stadtmitte bis etwa halbe Strecke zwischen Einmündungen Im Ohlenberg und Am Kreuz	65 - 70	tags
	Richtung Vallendar bis Einmündung Weitersburger Weg	65 - 70	tags
	sonst bis	65	tags
Vallendarer Straße	unmittelbare Nähe zur Überquerung durch A 48 - beidseits -	> 70	nachts
	im erweiterten Einflussbereich der Überquerung durch A 48 - beidseits - darüber hinaus	65 - 70	nachts
	Richtung Stadtmitte bis etwa Einmündung Im Ohlenberg	60 - 65	nachts
	Richtung Vallendar bis etwa 50 m vor der Einmündung Weitersburger Weg	60 - 65	nachts
	sonst bis	60	nachts
Hüttenstrasse	zwischen Einmündung Am Schulenberg (in der Nähe der Rheintalbahntrasse) und Einmündung Dieter-Trennheuser-Straße		
	rechte Seite		
	zwischen etwa Friedensstraße und Kirchhofsweg	65 - 70/	70 - 75 tags
	zwischen etwa Friedensstraße und Am Schulenberg		
	vereinzelt <i>angrenzend</i> an das Intervall	65 - 70	tags
sonst bis	65	tags	

Hüttenstraße	rechtsseitig der Querung B 42 bis Einmündung Dieter-Trennheuser-Straße	
	im Nahbereich B 42	65 - 70 tags
	vereinzelt im Nahbereich B 42 <i>angrenzend</i> an das Intervall	70 - 75 tags
	sonst bis	65 tags
	linke Seite	
	oberhalb Kirchhofsweg bis Querung B 42	
	linksseitig	65 - 70/ 70 - 75 tags
	oberhalb der Querung B 42 bis etwa Höhe Einmündung	
	Dieter-Trennheuser-Straße	65 - 70/ 70 - 75 tags
Hüttenstraße	rechte Seite	
	zwischen etwa Friedensstraße und Kirchhofsweg	55 - 60/ 60 - 65 nachts
	zwischen etwa Friedensstraße und Am Schulenberg	
	bis	55 nachts
	in Richtung B 42	55 - 60 nachts
	in Richtung B 42 vereinzelt	60 - 65 nachts
	rechtsseitig der Querung B 42 bis Einmündung Dieter-Trennheuser-Straße	
	im Nahbereich B 42 <i>im und angrenzend</i> an das Intervall	60 - 65 nachts
	sonst überwiegend	55 - 60 nachts
	vereinzelt bis	55 nachts
Hüttenstraße	linke Seite	
	oberhalb Kirchhofsweg bis Querung B 42	
	linksseitig	60 - 65 nachts
	und <i>angrenzend</i> an das Intervall	65 - 70 nachts
	sonst bis	60 nachts
	oberhalb der Querung B 42 bis etwa Höhe Einmündung	
	Dieter-Trennheuser-Straße	60 - 65 nachts
	und <i>angrenzend</i> an das Intervall	65 - 70 nachts
	sonst bis	60 nachts

Kirchhofsweg	im Nahbereich B 42	65 - 70	tags
	und im Nahbereich B 42 <i>angrenzend</i>		
	an das Intervall	70 - 75	tags
	sonst	55 - 60/ 60 - 65	tags
	im Nahbereich B 42	55 - 60	nachts
	und im Nahbereich B 42 <i>angrenzend</i>		
	an das Intervall	60 - 65	nachts
	sonst bis	55	nachts

Hinweis:

Die Medardus-Schule (Ringstraße 115) liegt in einem Lärmpegelbereich Lden 55 - 60 dB(A). Sie ist jedoch östlich, südöstlich, südlich und südwestlich direkt von einem Lärmpegel von Lden 60 - 65 dB(A) umgeben.

Gemessen an den Orientierungswerten der DIN 18005 (Bauleitplanung - Schallschutz im Städtebau) für Schulen von 45 - 65 dB(A) sind diese Lärmpegel *n o c h* zulässig.

Die Theodor-Heuss-Schule (Engerser Straße 33) liegt nahezu vollständig im Lärmpegelbereich Lden 55 - 60 dB(A); südwestlich und südöstlich geringfügig im Lärmpegelbereich Lden 60 - 65 dB(A). Im Übrigen grenzt sie südwestlich und südlich unmittelbar an einen Lärmpegelbereich von Lden 60 - 65 dB(A) an.

Teil 4 Festlegung der Auslöseschwelle für die kommunale Lärmaktionsplanung

Aufgrund der fehlenden Vorgabe einer verbindlichen Auslöseschwelle für die Lärmaktionsplanung durch die EG-Umgebungslärmrichtlinie bzw. das BImSchG sind die Kommunen selbst in der Pflicht eine solche Auslöseschwelle zu bestimmen.

ALTERNATIVE I

Praxisorientiert sollten zunächst solche Handlungsschwerpunkte erstrangig behandelt werden, in denen **gesundheitsrelevante** Schwellenwerte **überschritten** werden.

Zur **Vermeidung einer Gesundheitsgefährdung** der Lärmbetroffenen ist daher die Festlegung einer Auslöseschwelle von

65 dB(A) tags (Lden) / 55 dB(A) nachts (Lnight)

angemessen, bei deren Überschreitung immer Maßnahmen der Lärminderung einsetzen sollten.

Diese Auslöseschwelle orientiert sich an den aktuellen Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung. Deshalb schlägt auch das Umweltbundesamt (UBA) diese Auslösewerte für alle einzelnen Lärmquellen und eine Gesamtbelastung für Gebiete mit Wohnnutzung vor.

ALTERNATIVE II

Festlegung einer Auslöseschwelle von

67 dB(A) tags (Lden) / 57 dB(A) nachts (Lnight).

Bei diesen Werten handelt es sich um die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzrichtlinie 97 (VLärmSchR 97) unter Einbeziehung der Regelungen des Bundeshaushaltsgesetzes 2010.

Die VLärmSchR 97 gilt für **bestehende** Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes, d. h. für Maßnahmen der **Lärmsanierung**.

Das Bundeshaushaltsgesetz 2010 hat die Grenzwerte für die **Lärmsanierung** an Bundesfernstraßen um 3 dB(A) abgesenkt.

ALTERNATIVE III

Festlegung einer Auslöseschwelle von

70 dB(A) tags (Lden) / 60 dB(A) nachts (Lnight).

Bei diesen Werten handelt es sich um die Grenzwerte der VLärmSchR 97 **ohne** die Regelungen des Bundeshaushaltsgesetzes 2010 und die Richtwerte der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV).

Die Lärmschutz-Richtlinien-StV haben verkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen an **bestehenden** Straßen zum Gegenstand - z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Auch die Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes benennt diese Grenzwerte.

Erläuterungen:

Die unter den Alternativen I, II und III festgelegten Auslösewerte beziehen sich auf die Gebietsarten:

- Allgemeine Wohngebiete
- Reine Wohngebiete
- Kleinsiedlungsgebiete
- Kurgebiete
- Krankenhäuser, Altenheime und Schulen.

Im Rahmen dieser Lärmaktionsplanung - Stufe 1 - ist es nicht erforderlich Auslöseschwellen für andere Gebietsarten festzulegen.

Der Stadtrat hat in der öffentlichen Ratssitzung am 21.08.2012 die Geltung der ALTERNATIVE I beschlossen.

In einer zweiten Stufe muss die Lärmaktionsplanung bis 18.07.2013 auf

- Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr

und

- Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr

erweitert werden.

Nachrichtlich:

Grenzwerte für Verkehrslärm

Zum Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm existieren verschiedene Grenz-, Richt- und Orientierungswerte, die jeweils ihren spezifischen Anwendungsbereich haben.

Nachfolgend ein Überblick:

Gebietsart	Grenzwerte 16. BImSchV Straßen u. Schienen Neubau/ wesentliche Änderung -Lärmvorsorge-	Grenzwerte VLärmSchR 97 Lärmsanierung an bestehenden Straßen	Grenzwerte Richtlinie Förderung an bestehenden Schienen- wegen -Lärmsanierung-	Richtwerte der Lärm- schutz- Richtlinien Straßen- verkehr
	dB(A) Tag / Nacht	dB(A) Tag / Nacht	dB(A) Tag / Nacht	dB(A) Tag / Nacht
Allgemeine und reine Wohngebiete/ Kleinsied- lungsgebiete	59 / 49	67 / 57	70 / 60	70 / 60
Kranken- häuser/ Schulen/ Kurheime/ Altenheime	57 / 47	67 / 57	70 / 60	70 / 60

Teil 5 Lärmaktionsplanung / Analyse der Lärmsituation und Dokumentation

Vorbemerkung

Gegenstand dieser Lärmaktionsplanung kann nur die Lärmbetroffenheit sein, welche ausgelöst wird durch die Belastung der **B 42** und **A 48** mit jeweils mehr als 6 Mio. Fahrzeugen pro Jahr. Somit erfolgt **keine** gesamtstädtische Betrachtung von Lärmquellen überhaupt.

Auch der vom Schienenverkehr der Rheintal-Bahntrasse im Bereich der Stadt Bendorf verursachte Lärm ist **nicht** Gegenstand dieser Lärmaktionsplanung. Eine Belastung von mehr als 60.000 Zügen pro Jahr zum 30.06.2007 war nicht ermittelt worden.

Gleichwohl wird dieser Schienenverkehrslärm eingehend thematisiert, um die gesamte wesentliche Lärmbetroffenheit im Gebiet der Stadt Bendorf angemessen darzustellen.

I. Geeignete Maßnahmen der Lärmaktionsplanung

Hauptverkehrsstraßen

Zur Bekämpfung des an der B 42 und A 48 entstehenden Straßenverkehrslärms bieten sich die nachfolgend genannten Maßnahmen an:

- aktiver Lärmschutz durch die Errichtung von Lärmschutzwänden oder Lärmschutzwällen entlang den Hauptverkehrsstraßen
(Der Einsatz von Lärmschutzwänden oder -wällen kann zu Geräuschminderungen von bis zu 20 dB(A) führen.)
- Sanierung schadhafter Fahrbahnen, Ersatz von lauten Fahrbahnbelägen, Einsatz von besonders leisen Fahrbahnbelägen (offenporiger Asphalt)
(Der Einsatz von zweilagigem / offenporigem Asphalt führt im Vergleich zu einem herkömmlichen Asphaltbeton zu beachtlichen Lärmpegelminderungen.)
- passiver Lärmschutz durch Einbau von Schallschutzfenstern mit Dauerbelüftungseinrichtung in lärmbeeinträchtigte Gebäude
- Erarbeitung eines abgestimmten Geschwindigkeitskonzeptes. Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Kontrolle der Einhaltung von Höchstgeschwindigkeiten.

Schienenverkehr (Rheintal-Bahntrasse)

Zur Senkung des Schienenverkehrslärms können Maßnahmen am Fahrweg und am Fahrzeug in Betracht gezogen werden. Auch Maßnahmen im Hinblick auf den Betriebsablauf sowie den Schallausbreitungsweg sind möglich.

Im Einzelnen können folgende Maßnahmen ergriffen werden:

- Gleisüberprüfung und -pflege (Schleifen)
*(Verminderung des Rollgeräusches.
Der Erhalt glatter Schienenflächen ist eine sehr wichtige Maßnahme. Verriffelte Schienen können bis zu 20 dB(A) mehr Lärm abgeben als durchschnittlich gepflegte Gleise.)*
- Einsatz von schwingungsdämpfenden Gleisarten, Schallabsorbern
(Schallabsorber verringern die Schallabstrahlung der Schienen.)
- Entdröhnung von Brücken
(Diese geschieht durch eine Dämpfung des Widerhalls mit Absorbern.)
- Schmierung bzw. Befeuchtung der Gleise
(Minderung von Quietschgeräuschen)
- Pflege der Räder
(Verminderung des Rollgeräusches)
- Einsatz von lärmarmen Bremsen, Radabsorbern, Radschürzen
(Radabsorber dämpfen die Schwingungen des Rades.)
- Maßnahmen zur Drehgestellentdröhnung
(Drehgestell = Laufwerk eines Schienenfahrzeuges. Es ermöglicht die Konstruktion längerer Fahrzeuge oder engerer Kurven.)
- Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen
- aktiver Lärmschutz durch Schallschutzwände/ -wälle (auch niedrig / gleisnah)
- passiver Lärmschutz durch Schallschutzfenster mit Dauerbelüftungseinrichtung.

Die Realisierung der aufgezeigten möglichen Maßnahmen zur Bekämpfung des Straßen- und Schienenverkehrslärms liegt in der Verantwortung Dritter.

Diese Rechtsträger haben in eigener Verantwortung auf der Grundlage der einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften und Richtlinien zu entscheiden, ob und welche lärmindernden Maßnahmen zum Einsatz kommen.

Die Stadt Bendorf hat keinen rechtsverbindlichen/rechtsmaßgeblichen Einfluss auf die Straßen- und Schienenwege, die in der Baulast (zuständigen Finanzierungsverantwortung) eines anderen hoheitlichen Rechtsträgers stehen.

Das Verhalten / die Pflichtenerfüllung dieser anderen Rechtsträger entzieht sich insoweit einer kommunalen Einflussnahmemöglichkeit.

Baulastträger für die hier genannten Hauptverkehrsstraßen und die Rheintal-Bahntrasse ist der Bund.

Die Vertretung des Bundes obliegt für die Hauptverkehrsstraßen der Landesstraßenverwaltung - für die Rheintal-Bahntrasse der Deutschen Bahn AG.

II. Analyse einschließlich Bewertung der Lärmsituation und Dokumentation

Einleitende Erläuterung und gegenseitige Abgrenzung der Fachbegriffe Lärmvorsorge / Lärmsanierung

Bei der Beurteilung von Lärmfällen ist grundsätzlich zwischen Lärmvorsorge und Lärmsanierung zu unterscheiden.

Lärmvorsorge bedeutet Lärmschutz im Zusammenhang mit dem Neubau und der sogenannten „wesentlichen Änderung“ (gem. § 1 Abs. 2, 16. Bundesimmissionschutzverordnung) von Straßen und Schienenwegen.

Rechtsgrundlage ist das am 01.04.1974 in Kraft getretene Bundesimmissionsschutzgesetz.

Weil das Bundesimmissionsschutzgesetz keine rückwirkende Geltung hat, sind Verkehrswege, die bereits vor dem Inkrafttreten des Bundesimmissionsschutzgesetzes planfestgestellt waren und baulich nicht wesentlich geändert wurden, der Lärmsanierung (Lärmschutz an bestehenden Straßen und Schienenwegen) zuzuordnen.

Im Gegensatz zur Lärmvorsorge besteht für die Lärmsanierung **keine** gesetzliche Regelung.

Bei Lärmsanierung handelt es sich damit um eine **freiwillige** Leistung des Baulastträgers.

I N F O R M A T I O N

Anmerkung 1

Ein vorgesehenes Verkehrslärmschutzgesetz, mit dem erstmals ein Anspruch zur Durchführung von Schallschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen festgeschrieben werden sollte, ist 1980 gescheitert.

Anmerkung 2

In der Drucksache 17/2638 vom 26.07.2010 des Deutschen Bundestages erklärt die Bundesregierung, dass sie die Einführung eines verbindlichen Rechtsanspruches auf Lärmsanierung an bereits fertiggestellten Straßen und Schienenwegen *n i c h t* plant. Die Bundesregierung führt in dieser Drucksache aus, dass sie die Fortführung der Lärmsanierungsprogramme des Bundes im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel und unter Berücksichtigung der prioritär zu sanierenden Streckenabschnitte plant - vgl. Antwort zu Frage 13. der Kleinen Anfrage.

Anmerkung 3

Die Bundesregierung hat am 16.03.2011 im Rahmen der Beantwortung von Fragen zum Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen erneut erklärt:

„Auch aktuell ist mit Blick auf den Konsolidierungsbedarf der öffentlichen Haushalte *n i c h t* zu erwarten, dass eine neuerliche Initiative zur gesetzlichen Regelung der Lärmsanierung für alle Baulasträger Erfolg haben würde.“

(Quelle: Deutscher Bundestag Drucksache 17/5077 vom 16.03.2011 - Antwort zu Fragen 1 und 2 der Kleinen Anfrage.)

Anmerkung 4

Vom 02. bis 04.11.2011 fand die 77. Umweltministerkonferenz (UMK) statt.

Der Presseveröffentlichung der UMK vom 04.11.2011 ist zu entnehmen, dass die Umweltministerinnen und -minister Kritik übten an den bestehenden rechtlichen und finanziellen Rahmenregelungen hinsichtlich der Lärmbekämpfung.

Die Bundesregierung wird gebeten, ausreichend Finanzmittel für eine zielorientierte Bekämpfung der Lärmprobleme zur Verfügung zu stellen.

Die Umweltministerin von Rheinland-Pfalz, Ulrike Höfken, erklärte lt. Pressemitteilung ihres Ministeriums vom 04.11.2011:

„Es hat sich gezeigt, dass die bestehenden rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen die Lärmprobleme nicht lösen können. Die Länder sind der Auffassung, dass der Lärmschutz, insbesondere der Verkehrslärmschutz, zu verbessern ist ... “

Konkrete Analyse einschließlich Bewertung und Dokumentation

Hauptverkehrsstraßen

- A) Lärmproblem: Planfeststellungsverfahren betreffend A 48 und B 42
 - Schriftliche Äußerungen zuständiger Behörden -

In den Planfeststellungsverfahren für den Bau der A 48 und B 42 sind keine Aussagen zum Lärm enthalten, da sie **vor** Inkrafttreten des Bundesimmissionsschutzgesetzes (01.04.1974) erlassen wurden.

Der Straßenbaulastträger hat jedoch nachträglich, obwohl keine rechtliche Verpflichtung bestand, die Lärmsituation im Bereich der A 48 und B 42 untersuchen lassen und nach Kriterien *der Lärmvorsorge(!) (Bau von neuen Straßen)* beurteilt.

Diese Untersuchungen kamen zu dem Ergebnis, dass an rd. 250 damals vorhandenen Wohnhäusern die Grenzwerte überschritten waren. Diesen Eigentümern sind passive Lärmschutzmaßnahmen angeboten und durchgeführt worden. Ebenso ist der Außenwohnbereich (Terrasse, Balkon oder ähnliches) in Geld entschädigt worden.

I N F O R M A T I O N

Anmerkung 1

Siehe Schreiben des Landesbetriebes Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz Straßen- und Verkehrsamt Koblenz vom 10.02.2003 an die Anwohnergemeinschaft Lärmschutz, 56170 Bendorf/Rhein (Siedlung Mittelstraße u.a.).

Anmerkung 2

Im Schreiben des Landesbetriebes Straßen und Verkehr Koblenz, Mai 2001, wird ausgeführt:

„Die BAB A 48 wurde bereits Mitte der 60iger Jahre für den Verkehr freigegeben. Damit ist die Lärmsituation, bedingt durch den Verkehr der Bundesautobahn, nach Lärmsanierungskriterien zu beurteilen.“

Weiter wird dort ausgeführt:

„Auch der von der B 42 ausgehende Verkehrslärm wurde in der Vergangenheit schalltechnisch überprüft. Hier wurden aufgrund des Neubaus bzw. Ausbaus der B 42 im Rahmen der Lärmvorsorge an zahlreichen Gebäuden entlang der B 42 passive Lärmschutzmaßnahmen in den Jahren 1980 – 1986 abgewickelt. Dieser Lärmvorsorgefall ist damit abgeschlossen.“

Anmerkung 3

Das Schalltech. Ingenieurbüro Paul Pies hat mit Schreiben vom 24.01.2006 an die Stadtverwaltung Bendorf eine „Rechtliche Würdigung der Lärmproblematik“ betreffend die Lärmschutzmaßnahmen an der B 42 und A 48 im Bereich der Stadt Bendorf erstellt. Aus dieser ergibt sich inhaltlich:

Mit Beschluss vom 10.06.1964 wurde der 4-streifige Ausbau der B 42 rechtlich genehmigt; die Verkehrsfreigabe erfolgte im November 1974. Im Dezember 1974 wurde der höhengleiche Anschluss der B 42 an die A 48 beschlossen. Dieser erlangte im März 1975 Rechtskraft. Im Rahmen einer nachzuholenden **Vorsorge** wurde durch den TÜV Rheinland im Jahre 1979 eine schalltechnische Berechnung vorgenommen.

Diese beruhte auf folgenden Verkehrsdaten:

Durchschnittliches tägliche Verkehrsaufkommen DTV = 17.000 Kfz/24 h
LKW-Anteile Tag/Nacht = 20 % .

Hinweis:

Lt. Pressemitteilung der SPD Bendorf in Blick Aktuell vom 08.02.2006 befahren heute ca. 33.000 Fahrzeuge die B 42 täglich.

Lt. Erklärung der SPD Bendorf in der Rhein-Zeitung, Ausgabe Koblenz, vom 23.03.2005 hat sich der Lkw-Verkehr auf der B 42 in den letzten 20 Jahren fast mehr als verdreifacht.

In der Rhein-Zeitung vom 24.06.2006, Ausgabe Koblenz, im Artikel „Resolution an Rat“ heißt es, dass Lt. SPD Bendorf sich der Kraftfahrzeugverkehr auf der B 42 in den vergangenen Jahren von 17.000 auf rund 36.000 Fahrzeuge pro Tag mehr als verdoppelt habe.

Zum damaligen Zeitpunkt betragen die Grenzwerte für evtl. Entschädigungen tags 60 dB(A) und nachts 50 dB(A).

Nach dem Gutachten des TÜV Rheinland waren aktive Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände von 3,5 – 4,0 m) erforderlich, **auf deren Ausführung verzichtet wurde. Alle betroffenen Wohngebäude mit Grenzwertüberschreitung wurden passiv abgewickelt, wobei teilweise auch eine Aussenwohnbereichsentschädigung gezahlt wurde. Die Kosten für die passive Abwicklung, die zwischen 1980 und 1986 erfolgte (insgesamt ca. 223 Gebäude) betragen ca. 2,6 Mio. DM.** Nach den Abwicklungsvereinbarungen der einzelnen betroffenen Einwohner sind alle rechtlichen Ansprüche gegenüber dem Straßenbaulastträger abgegolten, so dass im Nachhinein keine Grundlage für aktive und passive Maßnahmen gegeben ist. Dies gilt sowohl für die Verkehrsgeräuschmissionen im Zusammenhang mit der B 42 als auch der A 48 im Anschlussstellenbereich. Auf diesen Sachverhalt ist die Ablehnung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen für die betroffene Wohnbebauung im Zuge der B 42 und A 48 durch den Baulastträger zurückzuführen.

Hinweis:

Vgl. hierzu die Ausführungen im Schreiben des Landesbetriebes Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz Straßen- und Verkehrsamt Koblenz vom 10.02.2003 an die Anwohnergemeinschaft Lärmschutz, 56170 Bendorf (Siedlung Mittelstraße u.a.):

„Mit diesen Eigentümern wurde eine Vereinbarung abgeschlossen, die in § 5 regelt, dass mit der Erstattung alle Ansprüche des Eigentümers wegen Beeinträchtigung seines Gebäudes durch Verkehrslärm erfüllt sind. Die Entschädigung in Geld für den Außenwohnbereich ist zusätzlich ins Grundbuch eingetragen worden.

Dieser § 5 der Vereinbarung ist gemäß den Vorschriften der §§ 133, 157 BGB auszulegen. Ergänzend ist anzumerken, dass die entsprechenden Abfindungserklärungen auch nicht über § 242 BGB zu Gunsten der Antragsteller anzupassen sind, weil diese sich zum Zeitpunkt des Abschlusses der Vereinbarung möglicherweise über die künftige Entwicklung des Verkehrs und die damit einhergehende Beeinträchtigung ihres Eigentums getäuscht haben. Derartige Fehleinschätzungen gehören nämlich grundsätzlich zu den von den Parteien übernommenen Risiken (Palandt BGB, 58. Auflage 1999, § 242 Rn. 153).“

Anmerkung 4

Im Schreiben des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, 55116 Mainz, vom 07.12.2006 ist ausgeführt:

„Im Bereich der A 48 wurde auf der Grundlage einer schalltechnischen Untersuchung aus dem Jahre 1987 Lärmsanierung (Lärmschutz an bestehenden Straßen) durchgeführt. Im Zuge der Abwicklung dieser Maßnahmen haben sich die Betroffenen hinsichtlich des von der A 48 ausgehenden Lärmes für abgefunden erklärt.

Im Zuge der Lärmvorsorge für den Ausbau der B 42 einschließlich ihrer Anschlussstelle an die A 48 wurden in Bendorf-Mülhofen beiderseits der B 42 Lärmschutzwände errichtet und in den anderen Bereichen sowohl passive Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt als auch eine finanzielle Entschädigung für die Lärmbelastung von Außenbereichen wie Balkone und Terrassen gezahlt.

Ausgenommen von diesen Lärmvorsorgemaßnahmen waren allerdings Gebäude, die in Kenntnis der B 42 genehmigt und errichtet worden sind. In diesen Fällen ist der Eigentümer selbst für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen verantwortlich.

Da die Lärmvorsorge für diesen Bereich somit abgeschlossen ist, wäre hier eine weitere Beurteilung der Lärmsituation nur im Rahmen der Lärmsanierung möglich.

Allerdings führen die aktuellen Verkehrszahlen lediglich zu einer Erhöhung von 1 – 2 dB (A) gegenüber den damals ermittelten Werten. Es ist deswegen davon auszugehen, dass die seinerzeit durchgeführten Lärmschutzmaßnahmen weiterhin ihren Schutzzweck erfüllen und eine Lärmsanierung zu Lasten des Baulastträgers Bund hier nicht möglich ist.

Zu den von Ihnen angesprochenen Geschwindigkeitsbeschränkungen ist anzumerken, dass sowohl auf der A 48 als auch auf der B 42 im Bereich Bendorf bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen von 100 km/h angeordnet sind. Auch die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den Rampen der Anschlussstelle Bendorf beträgt 100 km/h. Die schalltechnische Überprüfung für die B 42 und die A 48 hat gezeigt, dass selbst bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h keine hörbare Lärminderung erreicht wird. Dagegen ist eine weitergehende Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Rampe im Anschlussstellenbereich nicht erforderlich, da die Streckencharakteristik die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h faktisch nicht zulässt.“

(Die Thematik verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Lärmschutzgründen **als solche** wird unten unter E) gesondert dargestellt.)

Anmerkung 4.1

Aus dem Antwortschreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 25.06.2008 an den SPD-Fraktionsvorsitzenden im Rat der Stadt Bendorf betreffend B 42, Lärmsituation in der Ortslage Bendorf, ergibt sich inhaltlich:

Im Rahmen der **Lärmvorsorge** für den *in den 70er Jahren* erstellten **Ausbau der B 42 einschließlich der Anschlussstelle an die A 48 wurden in Bendorf-Mülhofen beidseits Lärmschutzwände an der B 42 errichtet** und in den anderen Bereichen sowohl passive Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt als auch finanzielle Entschädigungen für die Lärmbelastung von Außenbereichen wie Balkone und Terrassen gezahlt. Ausgenommen von diesen **Lärmvorsorgemaßnahmen** waren allerdings Gebäude, die in Kenntnis des **Ausbaus** der B 42 genehmigt und errichtet worden sind. In diesen Fällen ist selbstverständlich nicht der Bund als Straßenbaulastträger für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen verantwortlich. Da die **Lärmvorsorge** für diesen Bereich somit abgeschlossen ist, erfolgt hier eine weitere Beurteilung der Lärmsituation im Rahmen der Lärmsanierung (an bestehenden Straßen). Aktuelle Ermittlungen des Landes Rheinland-Pfalz zeigen, dass die seinerzeit durchgeführten Lärmschutzmaßnahmen weiterhin ihren Schutzzweck erfüllen und eine Lärmsanierung zu Lasten des Bundes nicht möglich ist.

Hinweis:

Im Lärm-Aktionsplan der Stadt Neuwied vom Dezember 2009 werden ebenfalls Aussagen getroffen über erfolgte Lärmschutzmaßnahmen im Umfeld der dortigen B 42.

Auf Seite 8 dieses Lärm-Aktionsplanes wird ausgeführt:

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

- B) Lärmproblem: Planfeststellungsverfahren betreffend A 48 und B 42
- Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 7. März 2007 (BVerwG 9 C 2.06) -
 - Können sich aus den Rechtsgrundsätzen dieses Urteils Ansprüche für lärmbeeinträchtigte Anwohner ergeben ? -

Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Urteil vom 7. März 2007 (BVerwG 9 C 2.06) entschieden, dass Anwohner einer **nach** 1974 planfestgestellten (genehmigten) **neuen** Straße 30 Jahre lang einen Anspruch auf **nachträgliche** Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen wegen **ursprünglich nicht voraussehbarer** Lärmwirkungen des Straßenbauvorhabens haben **können**.

(Der Anspruch auf nachträgliche Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen wegen ursprünglich nicht voraussehbarer Lärmeinwirkungen ergibt sich aus § 75 Abs. 2 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG). Tragender Grund für die Regelung ist, dass die Lärmbetroffenen nicht schlechter dastehen sollen als sie stünden, wenn im Zeitpunkt der Planaufstellung die -später- aufgetretenen nachteiligen Wirkungen bereits vorhergesehen worden wären.

Die 30-Jahre-Frist ist festgelegt in § 75 Abs. 3 Satz 2 Halbs. 2 VwVfG.)

Das BVerwG führt in diesem Urteil weiter aus, dass ein Anspruch auf nachträgliche Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen **nicht** gegeben ist bei Straßen, die **vor** dem **Inkrafttreten** von § 17 Abs. 6 Satz 2 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG 1974) - am **7. Juli 1974** - planfestgestellt (genehmigt) worden sind.

(§ 17 Abs. 6 Satz 2 und Abs. 7 des Bundesfernstraßengesetzes 1974 entsprechen inhaltlich dem späteren § 75 Abs. 2 Satz 2 und Abs. 3 Satz 2 Halbs. 2 VwVfG - **in Kraft getreten** am **1. Januar 1977**.)

In den Schreiben des Landesbetriebes Mobilität Rheinland-Pfalz vom 10. und 14. 12.2010 (Beantwortung von Anfragen der Stadtverwaltung Bendorf vom 9. und 13. 12.2010) wird ausgeführt, dass in der Vergangenheit im Bereich der Ortslage Bendorf im Zuge der B 42 verschiedene Baumaßnahmen durchgeführt wurden:

1.

Bau der höhengleichen Anbindung der BAB 48 an die B 42 mit Erweiterung der B 42 auf vier Spuren mit Anschlussstellenbereich (ca. 1000 m).

Die Verkehrsfreigabe erfolgte im April 1965.

2.

B 42 zwischen Bendorf und Neuwied (Neubau und teilweiser Ausbau von zwei auf vier Spuren).

Der Planfeststellungsbeschluss datiert vom 10.6.1964.

Die Verkehrsfreigabe erfolgte am 25.11.1974.

3.

Kreuzungsfreier Ausbau der Anschlussstelle Bendorf (bisher höhengleich - siehe **Ziffer 1.**).

Der Planfeststellungsbeschluss datiert vom 6.12.1974.

Die Verkehrsfreigabe erfolgte am 18.09.1980.

Die vorhandene Autobahnanschlussstelle Bendorf wurde aus Verkehrssicherheitsgründen planfrei an die B 42 angeschlossen.

Zu 1.

Planfeststellungsbeschluss und Verkehrsfreigabe liegen zeitlich weit vor dem Inkrafttreten des FStrG 1974 am 7.7.1974. Ein Anspruch auf nachträgliche Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen wegen **ursprünglich nicht voraussehbarer** Lärmeinwirkungen scheidet aus.

Zu 2.

Der Planfeststellungsbeschluss liegt zeitlich weit vor dem Inkrafttreten des FStrG 1974. Ein Anspruch wegen ursprünglich nicht voraussehbarer Lärmeinwirkungen scheidet aus.

Zu 3.

Der Planfeststellungsbeschluss datiert vom 6.12.1974 und liegt somit zeitlich **nach** dem Inkrafttreten des FStrG am 7.7.1974. Insoweit ist ein Anspruch nicht ausgeschlossen. Die 30-Jahre-Frist gemäß § 75 Abs. 3 Satz 2 Halbs. 2 VwVfG beginnt erst ab dem Zeitpunkt der Herstellung des plangemäßen Zustands, d.h., erst von der Benutzung oder Inbetriebnahme der Straße an. (Die Setzung der Frist von 30 Jahren beruht auf dem Gedanken, dass sich nachteilige Auswirkungen innerhalb von 30 Jahren zeigen müssten.) Die Verkehrsfreigabe erfolgte am 18.09.1980. Die Ausschlussfrist von 30 Jahren endet damit 2010. Zu klären ist jedoch die Frage, ob es sich in der Sache überhaupt um **ursprünglich nicht voraussehbare** Lärmeinwirkungen handelt.

Mit ursprünglich nicht voraussehbaren Lärmeinwirkungen gemeint sind nachteilige Entwicklungen, die sich erst später zeigen und mit denen die Beteiligten bei der Planfeststellung verständigerweise nicht rechnen konnten. Nicht voraussehbare nachteilige Lärmeinwirkungen im Sinne von § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG liegen dann vor, wenn es auch nach Ablauf des Prognosezeitraums des Planfeststellungsbeschlusses zu einer **erheblichen Steigerung** der Beeinträchtigung durch Lärmeinwirkungen gegenüber dem **methodisch korrekt prognostizierten** Zustand kommt. Bei dieser Beurteilung kommt es nicht auf die subjektive Fähigkeit des Planbetroffenen an, das Eintreten möglicher nachteiliger Wirkungen sachkundig einschätzen zu können. Es gilt ein objektiver Maßstab.

Folgerichtig kann ein Anspruch auf **nachträgliche** Lärmschutzvorkehrungen **nicht** auf solche Lärmeinwirkungen gestützt werden, deren Bewältigung bereits im Planfeststellungsbeschluss hätte geregelt werden können und müssen, weil sie objektiv voraussehbar waren. Deshalb besteht **kein** Nachbesserungsanspruch, wenn bereits die Lärmentwicklungsprognose des Planfeststellungsbeschlusses **erkennbar** fehlerhaft gewesen ist, weil etwa die Planfeststellungsbehörde die zu erwartenden Lärmimmissionen falsch berechnet oder ihrer Entscheidung anderweitige unzutreffende Annahmen zugrunde gelegt hat. Dann hätte es den Lärmbetroffenen obliegen, dies seinerzeit durch Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss geltend zu machen.

Für die B 42 und die A 48 im Bereich der Stadt Bendorf besteht folgende Situation: Lt. Schreiben des Landesbetriebes Mobilität Rheinland-Pfalz vom 14.12.2010 sind im Planfeststellungsbeschluss vom 6.12.1974 **keine** Regelungen zum Lärmschutz enthalten. Dies ist von daher plausibel, als das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) zwar bereits am 1.4.1974 in Kraft getreten ist, jedoch am 6.12.1974 nach Angabe des Landesbetriebes Mobilität noch keine Lärmschutzausführungsbestimmungen vorhanden waren.

(Schon im Schreiben des Landesbetriebes Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz Straßen und Verkehrsamt Koblenz vom 10.02.2003 wird ausgeführt, dass in den Planfeststellungsverfahren für den Bau der A 48 und B 42 keine Aussagen zum Lärm enthalten sind.)

Im Schreiben des Landesbetriebes Mobilität vom 14.12.2010 kommt zudem zum Ausdruck, dass die den Planfeststellungsbeschluss vom 6.12.1974 betreffende planfreie Anschließung der vorhandenen Autobahnanschlussstelle Bendorf an die B 42 **nicht** zur Erhöhung der Verkehrsaufnahmekapazität, sondern aus Verkehrssicherheitsgründen erfolgte.

Die Tatsache, dass der Planfeststellungsbeschluss vom 6.12.1974 keine Regelungen zum Lärmschutz enthält, spricht als solche nicht zwangsläufig *gegen* die tatsächliche Durchführung einer **methodisch korrekten Prognose** bezüglich der Lärmentwicklung. Auch die Angabe des Landesbetriebes Mobilität, die Maßnahme erfolgte aus Verkehrssicherheitsgründen, deutet als solche nicht automatisch auf die Unterlassung einer methodisch korrekten Prognose hin.

Eine Anfrage der Stadtverwaltung Bendorf vom 16.12.2010 beim Landesbetrieb Mobilität hat jedoch zweifelsfrei ergeben, dass der Planfeststellungsbeschluss vom 6.12.1974 **keinerlei Lärmentwicklungsprognosen zum Gegenstand hat.**

Aus dieser Tatsachenfeststellung ist die Ziehung zweier gegensätzlicher Schlussfolgerungen denkbar:

1. Schlussfolgerung

Obwohl am 6.12.1974 das BImSchG erst acht Monate in Kraft war und noch keine Lärmschutzausführungsbestimmungen vorhanden waren, hätte die Bewältigung der künftigen Lärmentwicklung im Planfeststellungsbeschluss vom 6.12.1974 geregelt werden können und müssen, weil die Planfeststellungsbehörde schon zu dieser Zeit jedenfalls dem Grunde nach davon ausgehen musste, dass eine Zunahme des Lärms und somit eine Erhöhung des Schutzbedürfnisses der Lärmbetroffenen in der Folgezeit zu erwarten ist. In einer solchen Annahme läge das Fehlen der als erforderlich angesehenen Lärmentwicklungsprognose im Verantwortungsbereich der Planfeststellungsbehörde. Dies führte aber dazu, dass für die Lärmbetroffenen **kein** Nachbesserungsanspruch bestünde, weil sich für die Lärmbetroffenen das **Fehlen der Lärmprognose** als **erkennbar fehlerhaft** darstellte und es deshalb ihnen oblegen hätte, die ihnen nach ihrer Ansicht zustehenden Schutzrechte **seinerzeit** durch Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss geltend zu machen.

2. Schlussfolgerung

Wegen fehlender Lärmschutzausführungsbestimmungen zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses am 6.12.1974 war die tatsächliche Durchführung einer methodisch korrekten Lärmentwicklungsprognose nicht möglich. Es fehlte ein objektiver Maßstab. Einer nicht vorhandenen (weil nicht möglichen) Lärmentwicklungsprognose ist innewohnend, dass jegliche Ursprungslärmerfassungen fehlen.

Davon ausgehend wären später auftretende zunehmend störende Lärmeinwirkungen, verursacht durch eine zunehmende Verkehrsentwicklung, in diesem Sinne immer „ursprünglich nicht voraussehbar“.

Bei dieser Sichtweise würde die nicht vorhandene Lärmentwicklungsprognose nicht dem Verantwortungsbereich der Planfeststellungsbehörde, sondern dem (untätigen) Verordnungsgeber bzw. der Behörde zugeordnet, welche für den Erlass von entsprechenden Richtlinien zuständig ist.

Daraus folgte, dass den lärmbeeinträchtigten Anwohnern erst recht nicht entgegengehalten werden könnte, dass es ihnen seinerzeit obliegen hätte, die ihnen nach ihrer Ansicht zustehenden Schutzrechte innerhalb der Rechtsmittelfrist ab dem 6.12.1974 durch Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss geltend zu machen. Die Anwohner sind für seinerzeit fehlende Lärmschutzausführungsbestimmungen nicht verantwortlich. Diese Argumentation führte insoweit zu einem Bestehen eines Nachbesserungsanspruchs zugunsten der Lärmbetroffenen.

Bei Zugrundelegung der 2. Schlussfolgerung - Bestehen eines Nachbesserungsanspruchs - ist davon auszugehen, dass auch eine nur allmähliche Verkehrssteigerung und daraus resultierende Lärmzunahme einen Nachbesserungsanspruch begründen können.

Nicht voraussehbare nachteilige Lärmeinwirkungen i.S.v. § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG liegen jedoch erst dann vor, wenn es zu einer erheblichen Steigerung der Lärmeinwirkungen kommt. Der Straßenbaulastträger muss nicht schon auf jede geringfügige Erhöhung der Lärmwirkungen mit möglicherweise kostspieligen und schwierigen Nachbesserungen reagieren. Die Erheblichkeitsschwelle ist auch im Rahmen eines Anspruchs gemäß § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG gemäß der in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) getroffenen Wertung bei **3 dB(A)** zu veranschlagen. Hierbei bestehen keine Bedenken, die Aufrundungsregel gemäß Anlage 1 und 2 zu § 3 der 16. BImSchV anzuwenden, so dass die Schwelle bereits bei **2,1 dB(A)** beginnt.

Eine Lärmzunahme von weniger als **3 dB(A) / 2,1 dB(A)** kann nur ausnahmsweise dann erheblich sein, wenn der Lärmbeurteilungspegel die sog. **enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle** übersteigt, die in Wohngebieten bei Beurteilungspegeln von **70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts** beginnt, aber nicht schematisch bestimmt werden darf. Die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle bildet also keine starren Grenzen. Die Grenzwerte lehnen sich lediglich an die Werte an, die in § 10 des gescheiterten Verkehrslärmschutzgesetzes für die Lärmsanierung an bestehenden Straßen vorgesehen waren.

Der Bundesgerichtshof hat in seiner Entscheidung vom 10.11.1987 - III ZR 204/86 betont, dass die genannten Grenzwerte nur eine Orientierungshilfe bieten, sie entbinden das jeweils angerufene Gericht nicht von einer Prüfung der Verhältnisse des jeweiligen Einzelfalles.

Problematisch ist, dass eine Lärmsteigerung um **3 dB(A) / 2,1 dB(A)** deshalb nicht nachgewiesen werden kann, weil Ursprungslärmerfassungen/Nachweise über Ursprungslärmimmissionen fehlen.

Gegen dieses Fehlen von Ursprungslärmerfassungen im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 6.12.1974 stehen jedoch nachfolgende öffentliche Informationen:

a)

Lt. Erklärung der SPD Bendorf in der Rhein-Zeitung, Ausgabe Koblenz, vom 23.03.2005 hat sich der Lkw-Verkehr auf der B 42 in den letzten 20 Jahren fast mehr als verdreifacht.

b)

Lt. Pressemitteilung der SPD Bendorf in Blick Aktuell vom 8.02.2006 befahren heute ca. 33.000 Fahrzeuge die B 42 täglich.

c)

In der Rhein-Zeitung vom 24.06.2006, Ausgabe Koblenz, im Artikel „Resolution an den Rat“ heißt es, dass lt. SPD Bendorf sich der Kraftfahrzeugverkehr auf der B 42 in den vergangenen Jahren von 17.000 auf rund 36.000 Fahrzeuge pro Tag mehr als verdoppelt habe.

Die so dargelegten Fallzahlen können in Bezug gesetzt werden zu Fallzahlen, welche das Schalltech. Ingenieurbüro Paul Pies mit Schreiben vom 24.01.2006 der Stadtverwaltung Bendorf mitgeteilt hat. In diesem Schreiben wird ausgeführt, dass im Rahmen einer nachzuholenden **Vorsorge** im Jahre **1979** eine schalltechnische Berechnung durch den TÜV Rheinland vorgenommen wurde. Diese beruhte auf folgenden Verkehrsdaten:

Durchschnittliches tägliche Verkehrsaufkommen DTV	=	17.000 Kfz/24h
LKW-Anteile Tag/Nacht	=	20 %.

Bei Anerkennung eines solchen Vergleichs darf jedenfalls von einer sehr wesentlichen Verkehrssteigerung und daraus abgeleitet sehr wesentlichen Lärmsteigerung ausgegangen werden. Trotzdem könnte dies nur als ein Indiz für das Vorliegen einer **erheblichen Steigerung** der Lärmeinwirkungen / Überschreitung der **Erheblichkeitsschwelle** von 3 dB(A) / 2,1 dB(A) angesehen werden, welche einen Nachbesserungsanspruch rechtfertigen würde.

Einen Nachbesserungsanspruch rechtfertigen würde jedoch auch eine Lärmzunahme von weniger als 3 dB(A) / 2,1 dB(A), wenn der Lärmbeurteilungspegel die sog. **enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle** (in reinen und allgemeinen Wohngebieten 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts) **ü b e r s t e i g t**.

(Außenlärm/Umgebungs­lärm von ü b e r 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts wird als „sehr laut“ eingestuft und bezeichnet.

Quelle: Grundlagenuntersuchung über erfolgreiche Lärmschutzkonzeptionen (Seite 13)
Ein kommunales Verkehrslärm-Sanierungskonzept für eine gesundheitsunbedenkliche Lärmbelastung und zur Verbesserung der kommunalen Lebensqualität, Prof. Dr.Lutz Wicke, im Auftrag des Umweltministeriums Baden-Württemberg, Januar 2008)

Für das Übersteigen der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle gibt es einen deutlichen Hinweis im Schreiben vom 29.09.2006 des Landesbetriebes Strassen und Verkehr Koblenz.

In diesem Schreiben wird ausgeführt:

„Unter Zugrundelegung aktueller Verkehrszahlen wurden an repräsentativen Gebäuden entlang der B 42 Lärmberechnungen durchgeführt, im Nahbereich **überschreiten** die Beurteilungspegel zwar die Lärmsanierungsgrenzwerte, die Pegel liegen jedoch in der Größenordnung der damals ermittelten Prognose­lärmpegel.“

Die Lärmsanierungsgrenzwerte (der VLärmSchR 97) für reine und allgemeine Wohngebiete waren bis zum Beginn der Geltung des Bundeshaushaltsgesetzes 2010 mit 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts ausgewiesen und insoweit auf gleichem Niveau mit der **enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle**.

Aus der Tatsachenfeststellung, dass der Planfeststellungsbeschluss vom 6.12.1974 **keinerlei Lärmentwicklungsprognosen zum Gegenstand hat**, ist in Ansehung der Verkehrslärmschutzrichtlinien 97, Kap. XII Ziffer 32.1, festzustellen, dass ein Anspruch auf nachträgliche Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen **nicht** besteht, wenn **keine** Prognose erstellt wurde.

Dies ist eine zwar lapidare aber eindeutige Aussage.

Die vorbehaltlose Anwendung von Kap. XII Ziffer 32.1 der VLärmSchR 97 führt im Ergebnis dazu, dass Schlussfolgerungen, wie sie vorstehend unter „1. Schlussfolgerung“ und „2. Schlussfolgerung“ ausgeführt, entbehrlich sind.

Bei den VLärmSchR 97 handelt es sich jedoch nicht um ein gesetzliches Regelwerk, sondern lediglich um eine Richtlinie des Bundesministers für Verkehr. Da also insoweit ein Anspruch auf nachträgliche Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen **nicht gesetzlich**, sondern nur durch eine Regierungsrichtlinie ausgeschlossen wird, ist die Darstellung der oben genannten Schlussfolgerungen möglich und zulässig.

Schließlich muss zur Kenntnis genommen werden, dass eine Gemeinde *n i c h t* befugt ist, in *a l l g e m e i n e r* Form die Wahrung von Lärmschutz für ihre Bewohner einzufordern.

Über den Schutz bereits verwirklichter oder künftiger Planungen hinaus ist eine Gemeinde *n i c h t* berechtigt, sich durch Anrufung der Verwaltungsgerichte für den Schutz *a l l g e m e i n e r* öffentlicher Belange einzusetzen oder als Sachwalter *p r i v a t e r* Interessen aufzutreten.

Unter dem Schutz bereits verwirklichter oder künftiger Planungen ist in diesem Sinne die den Gemeinden *g r u n d g e s e t z l i c h* garantierte Planungshoheit für ihr Gebiet zu verstehen (Artikel 28 Abs. 2 Satz 1 GG).

Eine Verletzung der gemeindlichen Planungshoheit kommt **allgemein** nur in Betracht, wenn durch die Fachplanung (hier Straßenbau A 48 und B 42) eine hinreichend konkrete und verfestigte eigene Planung der Gemeinde nachhaltig gestört wird oder wenn das Fachplanungsvorhaben wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebietes einer durchsetzbaren kommunalen Planung entzieht.

Eine Planfeststellungsbehörde muss ferner auf noch nicht verfestigte, aber konkrete Planungsabsichten einer Gemeinde *a b w ä g e n d i n d e r W e i s e R ü c k s i c h t n e h m e n*, dass von der Gemeinde konkret in Betracht gezogene städtebauliche Planungsmöglichkeiten nicht unnötig verbaut werden.

(Vgl. OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 20. Januar 2010, Az.: 8 C 10357/ 09.OVG.)

In Bezug auf die hier dargestellten seinerzeitigen Straßenbaumaßnahmen A 48 und B 42 sind im Ergebnis keine konkreten Sachverhalte festzustellen, welche auf eine Verletzung der gemeindlichen Planungshoheit hindeuten.

C) Lärmproblem: Lärmschutz an bestehenden Straßen

Unter dem 20.10.2003 hat der damalige Minister für Verkehr des Landes Rheinland-Pfalz ein Antwortschreiben an einen Bürger der Stadt Bendorf gerichtet wegen: Verkehrslärm im Bereich der B 42, zwischen A 48 und der Ausfahrt Bendorf Nord. Aus diesem Antwortschreiben ist zu entnehmen:

„Zwischenzeitlich ist Ihr Vorbringen vom Landesbetrieb Straßen und Verkehr detailliert geprüft worden.

Der Lärmschutz an bestehenden Straßen, insbesondere in Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundes- und Landesstraßen, wird sukzessiv auf der Grundlage des landesweit erhobenen Lärmimmissionskatasters durchgeführt. Grundlage für eine ggf. erforderliche Lärmsanierung ist dabei eine Berechnung des Straßenverkehrslärms. Die Grenzwerte für eine Lärmsanierung liegen bei 70 dB (A) am Tag und 60 dB (A) bei Nacht.

Berechnungen in dem von Ihnen angesprochenen Bereich ergaben einen Lärmpegel von 62 dB (A) am Tag und 55 dB(A) bei Nacht, wobei eine Abschirmung durch vorgelagerte Gebäude hierbei unberücksichtigt geblieben ist. Die Grenzwerte für eine Lärmsanierung werden danach derzeit weit unterschritten.“

I N F O R M A T I O N

Anmerkung 1

Die Grenzwerte für die Lärmsanierung (an bestehenden Straßen) ergeben sich aus den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97“.

Der Grenzwert von 70 dB(A) am Tag entspricht der Lautstärke von **normalem** Straßenverkehr. (Diese Angabe wurde entnommen aus der Internetseite der Stadtverwaltung Koblenz, Gesundheit/Umwelt/Lärmschutzgrundlagen.) Das Umweltbundesamt hat 2006 61 internationale epidemiologische Studien ausgewertet. Das Ergebnis dieser Auswertung:

„Lärm wirkt auf das Herz-Kreislaufsystem und kann zum Herzinfarkt führen.

Wenn die Lärmbelästigung durch Straßenverkehr am Tage **über** einem Mittelungspegel von **65** dB(A) liegt, steigt die Beanspruchung des Herz-Kreislauf-Systems deutlich an. Dazu gehören Bluthochdruck, Durchblutungsstörungen des Herzens, Herzinfarkt und die medikamentöse Behandlung wegen Herz-Kreislauf-Krankheiten. Das Herzinfarkttrisiko steigt **oberhalb** von Tagesmittelungspegeln von **60** dB(A) zunächst leicht, **oberhalb** von **65** dB(A) stärker an.“

(Siehe Handbuch Umgebungslärm, Aktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung, Silent City, 2008, Umweltbundesamt, Europäische Akademie für städtische Umwelt, S. 8 u. 9.)

Der Grenzwert von 60 dB(A) bei Nacht entspricht der Lautstärke eines normalen Gespräches / Fröschequaken. (Internetseite der Stadtverwaltung Koblenz, Gesundheit/Umwelt/Lärmschutzgrundlagen.) Dies bedeutet, dass den Menschen zugemutet wird, den Versuch eines erholsamen Nachtschlafes zu unternehmen bei einem Lärmpegel, der einem normalen Gespräch bzw. Fröschequaken entspricht !

Die allgemeine Lebenserfahrung zeigt, dass in der Regel erholsamer Nachtschlaf unter den vorbezeichneten Bedingungen nicht - bestenfalls kaum möglich ist.

Der Rat der Sachverständigen für Umweltfragen hat im Umweltgutachten 2004 internationale Studien seit 1980 ausgewertet. Danach kann nächtlicher Verkehrslärm den Schlaf bereits bei relativ niedrigen Schallpegeln stören (ab 36 dB(A)).

Die Schlafdauer wird verkürzt, die Einschlaf- und Tiefschlaf latenz (Zeit bis zum Eintreten des Tiefschlafs) verlängert, es kommt zu unbewussten Aufwachreaktionen.

Es handelt sich also um klassische Schlafstörungen.

(Siehe Handbuch Umgebungslärm, Silent City, 2008, S. 9.)

Aus einer Stellungnahme des Umweltbundesamtes betreffend die Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm - Auslösekriterien für die Lärmaktionsplanung - vom März 2006 ist zu entnehmen:

„Aus der Analyse der vorliegenden Studien lässt sich schlussfolgern, dass oberhalb eines nächtlichen Mittelungspegels von 45 dB (A) **außen** bei zu Lüftungszwecken geöffneten Fenstern mit zunehmenden Schlafstörungen zu rechnen ist.“

Damit ist offenkundig, dass die Grenzwerte der VLärmSchR 97 als objektiv verfehlt bezeichnet werden müssen.

Anmerkung 2

Durch das **Bundshaushaltsgesetz 2010** erfolgte die Absenkung der Grenzwerte für die **Lärmsanierung** an Bundesfernstraßen um 3 dB(A). Dies bedeutet für Allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Reine Wohngebiete, Kurgebiete, Krankenhäuser, Altenheime und Schulen Grenzwerte von **67 dB(A)** tags und **57 dB(A)** nachts gegenüber bisher **70 dB(A)** tags und **60 dB(A)** nachts.

Hierzu führt der Bundesrat in seiner Drucksache 560/10 (Grunddrs. 834/09) vom 17.09.10 (24.09.2010) aus:

„Diese Absenkung kann allerdings nur ein erster Schritt sein; sie reicht nicht aus, um die Lärmbelastung weiter Teile der Bevölkerung durch den Straßenverkehr auf ein gesundheitlich vertretbares Maß zu verringern. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung daher, ab dem Jahr 2012 die Grenzwerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen prioritär an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen und in Gebieten, die dem Wohnen dienen, um mindestens weitere 2 dB(A) zu senken. Damit können Lärmbelastungen mit Pegeln oberhalb von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts abgebaut werden, bei denen zunehmend gesundheitsgefährdende Effekte auftreten.“

Anmerkung 3

Die Lärmvorsorgewerte (Neubau oder wesentliche Änderung einer Straße) ergeben sich aus der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Hier lauten die entsprechenden Grenzwerte auf 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) bei Nacht.

(„Verfassungsrechtlich bedenklich ist die Tatsache, dass Menschen an Bestandsstrecken 11 dB(A) höhere Lärmpegel aushalten müssen als an Neubaustrecken.“

Aus „Pro Rheintal“, S. 21.

Siehe einschränkend Anmerkung 2 aufgrund des Bundeshaushaltsgesetzes 2010.)

Anmerkung 3.1

Die 16. BImSchV gilt nicht (!) bei einer erhöhten Lärmbelastung durch die Zunahme des Verkehrs.

(Siehe Internetseite der Stadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz, Abt. Stadtklimatologie -Grundlagen zu Lärm und Lärmschutz / Grenzwerte für Verkehrslärm-)

In „Schall- und Erschütterungsschutz im Planfeststellungsverfahren für Landverkehrswege“, Bayerisches Landesamt für Umwelt, Stand: 08.2007, ist unter 4.2., S. 11, ausgeführt:

„Die allgemeine Verkehrszunahme führt nicht zu einem Schallschutzanspruch; denn nach Auffassung der Gerichte muss der Hauseigentümer damit rechnen, dass z.B. klassifizierte Straßen oder Hauptbahnlinien bis zur Kapazitätsgrenze ausgelastet werden.“

Anmerkung 4

Zum Vergleich:

Das Umweltbundesamt schlägt mit Blick auf die Lärmaktionsplanung nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie als kurzfristiges Umwelthandlungsziel zur **Vermeidung von Gesundheitsgefährdung** (unverbindliche!) „Auslösekriterien“ von 65 dB(A) Lden und 55 dB(A) Lnight vor.

Als mittelfristiges Umwelthandlungsziel zur **Minderung der erheblichen Belästigung** werden vorgeschlagen

60 dB(A) Lden und 50 dB(A) Lnight.

Als langfristiges Umwelthandlungsziel zur **Vermeidung von erheblicher Belästigung** werden vorgeschlagen

55 dB(A) Lden und 45 dB(A) Lnight.

Diese Vorschläge stehen vor folgendem Hintergrund:

„Erforderlich wäre demnach zur Vermeidung deutlicher Beeinträchtigungen durch Lärm eine Unterschreitung der Pegelwerte von Lden/Lnight = 55/45 dB(A).

Ein solches Ziel erscheint für die nächsten Jahrzehnte unrealistisch, so dass vorgeschlagen wird, die Wertepaare Lden/Lnight = 60/50 dB(A) in Analogie der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV bzw. 65/55 dB(A) als weitere vorgeschaltete Stufe heranzuziehen.“ (Aus Umweltbundesamt Stellungnahme Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm – Auslösekriterien für die Lärmaktionsplanung März 2006.)

Anmerkung 5

Zum Vergleich:

WHO und Mediziner schlagen als obere Grenzwerte vor:

45 dB(A) am Tag und 35 dB(A) in der Nacht. (Aus „Pro Rheintal“, S. 21)

Hierzu ist in Bezug auf den Grenzwert Tag zu bedenken, dass ab 40 dB(A)

Lern- und Konzentrationsstörungen möglich sind. (Internetseite der Stadtverwaltung Koblenz, Gesundheit/Umwelt/Lärmschutzgrundlagen.)

Anmerkung 6

Zum Vergleich:

Die WHO hat jüngst die „Night Noise Guidelines (NNGL) for Europe“ (Richtlinien betreffend die nächtliche Lärmbelastung) als offizielles WHO-Dokument veröffentlicht. Darin wird empfohlen, dass die Bevölkerung **nachts** keinem höheren mittleren Schalldruckpegel (Mittelungspegel) als „L Nacht, außen“ von 40 dB(A) ausgesetzt sein sollte. Der „L Nacht, außen“ von 40 dB(A) kann als Grenzwert angesehen werden, der notwendig ist, um die Allgemeinbevölkerung, einschließlich der empfindlichsten Gruppen wie Kinder, chronisch Kranke und Ältere vor den schädlichen Wirkungen des Nachtlärms zu schützen (L = Lärmindizes).

(Aus telegramm: umwelt + gesundheit Ausgabe 06/2009, 9. Oktober 2009, Information des Umweltbundesamtes.)

Anmerkung 6.1

Zum Vergleich:

René Weinandy, zuständig im Bundesumweltamt für den Fachbereich Lärminderung im Verkehr, erklärt, dass davon auszugehen ist, dass bereits **ab einem Dauerschallpegel von 40 Dezibel in der Nacht** das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen, letztlich Bluthochdruck und nachfolgend Herzinfarkte und Schlaganfälle, beginnt. Dass das Risiko, solche gravierenden Krankheiten zu erleiden, bereits ab solch einem eher niedrigen Pegel beginnt, ist eine durchaus besorgniserregende Schwelle.

Quelle: Deutschlandradio Kultur /

<http://www.dradio.de/dkultur/sendungen/thema/1713924> -

Veröffentlichung vom 26.03.2012

Anmerkung 7

Für die **Lärmsanierungsaufgaben** des Bundes im Straßenbereich stehen zurzeit bundesweit jährlich ca. 50 Millionen Euro bereit.

Im gesamten Bundesgebiet wurden für die Lärmsanierungsaufgaben des Bundes im Straßenbereich von 1978 bis 2009 862,4 Millionen Euro verausgabt.
(Quelle: Deutscher Bundestag Drucksache 17/5077 vom 16.03.2011 einschließlich Anlage 1.)

Anmerkung 8

Die nachfolgend genannten Schreiben haben auch die **Lärmsanierung** an Bundesfernstraßen zum Gegenstand:

Schreiben des Ministers für Verkehr des Landes Rheinland-Pfalz vom 20.10.2003

Schreiben des Landesbetriebes Straßen und Verkehr (RLP) vom 12.09. bzw. 29.09.2006
(siehe unter D)

Schreiben des Ministeriums für Verkehr (Rheinland-Pfalz) vom 07.12.2006
(siehe unter A) Anmerkung 4)

Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 25.06.2008
(siehe unter A) Anmerkung 4.1).

Die in diesen Schreiben gezogenen Schlussfolgerungen sind überprüfungswürdig im Hinblick auf die Absenkung der Grenzwerte für die Lärmsanierung um 3 dB (A) durch das Bundeshaushaltsgesetz 2010.

Mit Schreiben vom 24.08. und 13.09.2011 hat die Stadtverwaltung Bendorf daher folgende Anfragen an den Landesbetrieb Mobilität (LBM) Rheinland-Pfalz gerichtet:

„Durch das Bundeshaushaltsgesetz 2010 erfolgte die Absenkung der Grenzwerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen um 3 dB(A). Dies bedeutet für Allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Reine Wohngebiete etc. Grenzwerte von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts - gegenüber bisher 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Vor diesem Hintergrund stellt sich für uns die Frage, ob Ihre Behörde nunmehr Möglichkeiten sieht, für die Bereiche der B 42 und A 48 im Gebiet der Stadt Bendorf zu neuen / zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen zugunsten der dort lebenden Lärmbetroffenen zu gelangen, welche der Straßenbaulastträger Bund finanziert.“

„Liegen für Rheinland-Pfalz mittlerweile die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2010 vor ? Welche konkreten Einflüsse haben diese Ergebnisse auf die Lärmsanierung bezüglich der B 42 und A 48 im Gebiet der Stadt Bendorf ?
(Der jeweiligen Internetseite des Landesbetriebs Mobilität und des Verkehrsministeriums Rheinland-Pfalz war zu entnehmen, dass diese Ergebnisse im Sommer 2011 vorliegen sollen.)“

Auf diese Anfragen hat der Landesbetrieb Mobilität mit Schreiben vom 23.09.2011 wie folgt geantwortet:

„Die Absenkung der Grenzwerte betrifft natürlich viele Ortslagen in Rheinland-Pfalz. Damit dabei gerecht nach dem Gleichbehandlungsgrundsatz vorgegangen werden kann, wurde eine Prioritätenliste nach der Lärmbetroffenheit für die Ortslagen an Bundesautobahnen und stark befahrenen Bundesstraßen erarbeitet. Nach den sich ergebenden Prioritäten werden zunächst für die Ortslagen mit potentiellen Grenzwertüberschreitungen sukzessiv detaillierte schalltechnische Untersuchungen erstellt, auf deren Grundlage die Maßnahmenmöglichkeiten ermittelt werden können. Wann die Abwicklung des Lärmschutzes dann erfolgt, wird über die Rangfolge hinaus von den zur Verfügung gestellten Haushaltsmitteln und der Personalkapazität abhängen. Vorrangig werden dabei zunächst Gemeinden untersucht, für die in der Vergangenheit noch keine Schutzmaßnahmen ausgeführt worden sind. Wie Ihnen sicherlich bekannt ist, wurden im Bereich Bendorf umfangreiche Lärmschutzvorkehrungen (Bendorf-Mülhofen Lärmschutzwände, in den übrigen Bereichen passiver Lärmschutz) sowohl im Rahmen der Lärmvorsorge als auch der Lärmsanierung getroffen. Dadurch ist die Stadt Bendorf in der oben erwähnten Prioritätenliste nicht in der obersten Dringlichkeit enthalten. Die Durchführung einer erneuten detaillierten schalltechnischen Untersuchung für Bendorf kommt daher allenfalls mittelfristig in Betracht.“

Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat in ihrer Pressemitteilung vom 4.1.2012 die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2010 (Stand 11.11. und 22.12.2011) veröffentlicht. Die Stadtverwaltung Bendorf hat daher (erneut) am 13.4.2012 beim LBM schriftlich angefragt, ob sich insbesondere aufgrund der Ergebnisse/Auswertungen der Straßenverkehrszählung 2010 für den Bereich der Stadt Bendorf (B 42 und A 48) positive Veränderungen in der Lärmsituation - gegenüber dem Antwortschreiben des LBM vom 23.09.2011 - ergeben haben oder können.

Der LBM hat mit Schreiben vom 17.4.2012 wie folgt geantwortet:

„Auch unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrsdaten der SVZ 2010 bleibt die Lärmsituation im Bereich Bendorf unverändert (Änderung der Beurteilungspegel im Nachkommastellenbereich). Die Ausführungen in unserem Schreiben vom 23.09.2011 haben weiterhin Gültigkeit.“

- D) Lärmproblem: Lärmschutzmaßnahmen betreffend Siedlung Mittelstraße (Beispiel für eine Gemeindestraße, die den Lärmemissionen von drei relevanten Verkehrslärmquellen ausgesetzt ist - B 42 / A 48 / Rheintalbahnstrecke)

Unter dem 12.09.2006 bzw. 29.09.2006 hat der Landesbetrieb Straßen und Verkehr speziell Stellung bezogen zu ***B 42 Bendorf Lärmschutzmaßnahmen. Antrag eines Bürgers der Stadt Bendorf, Bereich: Siedlung Mittelstraße - zwei Hausgrundstücke.***

Die inhaltlichen Aussagen dieser Schreiben lauten:

Hinsichtlich der Lärmvorsorge (Neubau oder wesentliche Änderung) ist der Lärmfall B 42 Bendorf abgeschlossen. Im damaligen Planfeststellungsverfahren sind keine Aussagen zum Lärmschutz enthalten, der Straßenbaulastträger hat jedoch nachträglich, obwohl keine rechtliche Verpflichtung bestand, passive Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt. Auch das Wohnhaus Siedlung Mittelstrasse (X) wurde mit passiven Lärmschutzmaßnahmen ausgestattet. Das Wohnhaus Siedlung Mittelstrasse (Y) wurde in Kenntnis der A 48 und B 42 und nach Inkrafttreten des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Inkrafttreten 01.04.1974) errichtet. Der Eigentümer ist demnach verpflichtet in eigener Verantwortung Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen.

Eine Beurteilung der Lärmsituation für den Streckenabschnitt auf der B 42 kann heute nur noch im Rahmen der Lärmsanierung (an bestehenden Straßen) erfolgen.

Lärmsanierungsmaßnahmen werden vom Straßenbaulastträger für Bundesfernstrassen bei Überschreitung bestimmter Immissionsgrenzwerte auf freiwilliger Basis nach Dringlichkeit und im Rahmen der im Bundeshaushalt bereitgestellten Mittel durchgeführt.

Unter Zugrundelegung aktueller Verkehrszahlen wurden an repräsentativen Gebäuden entlang der B 42 Lärmberechnungen durchgeführt. Im Nahbereich überschreiten die Beurteilungspegel zwar die Lärmsanierungsgrenzwerte, die Pegel liegen jedoch in der Größenordnung der damals ermittelten Prognoselärmpegel. Damit erfüllen die seinerzeit durchgeführten Lärmschutzmaßnahmen weiterhin ihren Schutzzweck gegenüber dem von der B 42 ausgehenden Verkehrslärm. Lärmschutzmaßnahmen zu Lasten des Straßenbaulastträgers kommen daher nicht in Betracht.

I N F O R M A T I O N

Anmerkung 1

Auch ohne gesetzliche Regelung der **Lärmsanierung** ist es nicht zulässig, Grundrechte zu beeinträchtigen. Zu hohe Lärmeinwirkungen können als „schädliche Umwelteinwirkungen“ das Recht auf körperliche Unversehrtheit (Art. 2 GG) oder die Nutzung des Eigentums (sog. eigentumsrechtlicher Eingriff nach Art. 14 GG) und somit Grundrechte beeinträchtigen.

Interessant ist in diesem Zusammenhang das Urteil des Bayer. Verwaltungsgerichtshof - BayVGH - vom 18.07.1996, Az.: 8 C 5 96.1612.

Verhandelt wurde die zukünftige Lärmbetroffenheit eines Grundstücks durch die vorhandene Hauptbahnstrecke Würzburg-Treuchtlingen und die geplante Straßen-Südtangente Ochsenfurt.

Nach Ansicht des Gerichts wirft die hohe Lärmbelastung die Frage nach der Ausgewogenheit der Planung auf. Insbesondere führt das Gericht inhaltlich aus:

Obwohl im allgemeinen Straßen- und Schienenlärm **getrennt ermittelt und bewertet** werden, ist von diesem Grundsatz dann abzugehen, „ wenn die Grenze zur Gesundheitsgefährdung und zur Gewährleistung der Substanz des Eigentums überschritten zu werden droht.“

Am Anwesen des Klägers wäre nach dem Bau der Straße eine **Gesamtbelastung** aus Straßen- und Schienenlärm von 70 dB(A) tags und 71 dB(A) nachts aufgetreten. Die Beurteilungspegel hätten damit im **eigentumsrechtlich kritischen Bereich** gelegen, der nach neuerer Rechtsprechung z.B. bei Wohngebieten dann vorliegt, wenn die Beurteilungspegel tagsüber 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) **überschreiten**.

Ein einklagbarer Anspruch auf **Lärmsanierung** ist nach der Rechtsprechung und Verwaltungspraxis im Falle eigentumsrechtlich kritischer oder gesundheitlich bedenklicher Lärmeinwirkungen **nur dann** gegeben, wenn der betroffene Hauseigentümer **nicht** in den Lärmeinwirkungsbereich hineingebaut hat **oder** wenn eine Funktionsänderung des Verkehrsweges vorgenommen worden ist, z.B. bei Öffnung einer als Sackstraße ausgebauten Anliegerstraße.

Die **allgemeine** Verkehrszunahme führt nicht zu einem Schallschutzanspruch. Nach Auffassung der Gerichte muss ein Hauseigentümer damit rechnen, dass z.B. klassifizierte Straßen oder Hauptbahnlinien bis zur Kapazitätsgrenze ausgelastet werden.

(Siehe „Schall- und Erschütterungsschutz im Planfeststellungsverfahren für Landverkehrswege“, S. 10, 11 unter 4.2, Bayerisches Landesamt für Umwelt, Stand: 08.2007.)

In 2010 und 2011 war an der B 42 im Bereich der Stadt Bendorf eine Dauerbaustelle eingerichtet. Diese Baustelle diente ausschließlich der Durchführung von erforderlichen Unterhaltungsarbeiten. Es fanden also keine Arbeiten **im Rahmen einer Funktionsänderung des Verkehrsweges** statt.

Bestätigend hat der Landesbetrieb Mobilität (LBM Zentrale) mit Schreiben vom 31.01.2012 mitgeteilt: „Bei den durchgeführten Arbeiten handelte es sich um Unterhaltungsarbeiten. Instandsetzungs- und Unterhaltungsmaßnahmen lösen keine Lärm-schutzansprüche aus.“

Hinweis:

*Lt. Schreiben des Landesbetriebes Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz Straßen- und Verkehrsamt Koblenz vom 10.02.2003 an die Anwohnergemeinschaft Lärmschutz, 56170 Bendorf (Siedlung Mittelstraße u.a.), ist die Lärmsituation im Bereich der A 48 und B 42 nachträglich -ohne rechtliche Verpflichtung- nach den Kriterien der **L ä r m- v o r s o r g e (!)** (hier Bau von neuen Straßen) beurteilt und passive Lärmschutzmaßnahmen angeboten und durchgeführt worden.*

Nachrichtlich:

Schon im Schreiben vom Mai 2001 des Landesbetriebes Strassen und Verkehr Koblenz wird inhaltlich ausgeführt:

Im Gegensatz zur Lärmvorsorge besteht für die Lärmsanierung keine gesetzliche Regelung. Nach dem Scheitern des Verkehrslärmschutzgesetzes im Jahre 1980, mit dem erstmals ein Anspruch zur Durchführung von Schallschutzmaßnahmen **an bestehenden Straßen (=Lärmsanierung)** festgeschrieben werden sollte, erklärte sich der Straßenbaulastträger Bund jedoch bereit, bei Überschreitung bestimmter Immissionsgrenzwerte (für die Lärmsanierung) **nach Dringlichkeit und im Rahmen der im Bundeshaushalt bereitgestellten Mittel Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen. Dabei handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers.**

Anmerkung 2

Aufgrund der Absenkung der Grenzwerte/Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen um 3 dB(A) durch das Bundeshaushaltsgesetz 2010 sind für die betroffenen Bürger die Chancen auf aktiven/passiven Lärmschutz insoweit gestiegen.

Maßnahmen der Lärmsanierung stehen jedoch immer unter einem Finanzierungsvorbehalt und müssen daher als freiwillige Maßnahme des Baulastträgers betrachtet werden - vgl. Deutscher Bundestag Drucksache 17/5077 vom 16.03.2011 unter *Vorbemerkung der Fragesteller*.

Die Bundesregierung hat am 16.03.2011 erklärt:

„Soweit überhaupt eine freiwillige Lärmsanierung gewährt wird, ist der Baulastträger in der Festlegung der Auslösewerte **frei**. Im Jahr 2010 sind die Auslösewerte für Lärmsanierungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes um 3 dB(A) abgesenkt worden; **der entsprechende Sanierungsbedarf wird in den nächsten Jahren abzarbeiten sein.**“

(Vgl. Deutscher Bundestag Drucksache 17/5077 vom 16.3.2011 - Antwort der Bundesregierung zu Frage 3 der Kleinen Anfrage.)

Anmerkung 3

Auf die Ausführungen unter

C) Lärmproblem: Lärmschutz an bestehenden Straßen / Anmerkung 8

und

E) Verkehrsbeschränkende Maßnahmen - § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO)
- Geschwindigkeitsbeschränkungen - / Anmerkung 4

wird verwiesen -

insbesondere auf das Schreiben des Landesbetriebs Mobilität vom 23.09.2011 sowie das Schreiben des LBM vom 17.04.2012.

Ebenso wird verwiesen auf die Ausführungen unter

F) Lärmproblem: Schienenverkehrslärm/Eisenbahnlärm /

Anmerkung 3 - Schreiben der DB Projektbau GmbH vom 13.05.2009 /

Anmerkung 4 - Schreiben der DB Projektbau GmbH vom 24.07.2009 und

Anmerkung 5.

E) Verkehrsbeschränkende Maßnahmen - § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) - Geschwindigkeitsbeschränkungen -

Die entscheidende Rechtsvorschrift für die Anordnung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen aus Lärmschutzgründen ist § 45 Abs. 1 der StVO. Nach dieser Vorschrift **können** die Straßenverkehrsbehörden zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor Straßenverkehrslärm und Abgasen verkehrsbeschränkende Maßnahmen an **bereits bestehenden** Straßen anordnen. In Betracht kommen z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Der maßgebliche Wortlaut von § 45 StVO lautet:

Abs. 1

„Die Straßenverkehrsbehörden **k ö n n e n** die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie (...)
3. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen, (...)“

Abs. 9

„Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen **sind nur** dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Abgesehen von der Anordnung von Tempo 30-Zonen ... oder Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen ... **d ü r f e n** insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der **besonderen** örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das **allgemeine** Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter **erheblich** übersteigt.“

Vollzugsprobleme bei der Anwendung von § 45 Abs. 1 StVO

In der Vergangenheit gab es erhebliche Vollzugsprobleme bei der Anwendung von § 45 Abs. 1 StVO. So haben sich die meisten Straßenverkehrsbehörden in den letzten Jahren mangels einer Festlegung von Grenzwerten durch den Gesetzgeber an den viel zu hohen Richtwerten der *Lärmschutz-Richtlinie StV* aus dem Jahre 1981 orientiert. Verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Lärmschutzgründen wurden demnach erst dann angeordnet, wenn die Lärmbelastigungen einen Pegel von 70 dB (A) tagsüber bzw. 60 dB (A) nachts in allgemeinen Wohngebieten überstiegen.

Einige fortschrittlichere Straßenverkehrsbehörden (z.B. in Berlin) haben sich dagegen an den *st r e n g e r e n* Grenzwerten der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) orientiert (59 dB (A) tagsüber bzw. 49 dB (A) nachts in allgemeinen Wohngebieten). Es gab auch Gerichtsurteile, wonach die Werte der 16. BImSchV als Orientierungswerte zulässigerweise herangezogen wurden (vgl. z.B. das Urteil vom 10.04.2003, Verwaltungsgericht Berlin, Az. VG 11a 835.02 oder Urteil des Oberverwaltungsgerichts Münster vom 21.1.2003, Az. 8 A 4230/01).

Mit dem Erlass der „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007 hat sich die Situation für die Lärmbetroffenen jedoch nicht verbessert. Statt die fortschrittliche Rechtsprechung aufzugreifen, hat sich die Bundesregierung für die Festlegung aus Gesundheitssicht viel zu hoher Richtwerte entschieden. Für bestehende Straßen wurden folgende Belastungswerte festgelegt, ab denen für die Straßenverkehrsbehörden eine besonders intensive Prüfungspflicht zugunsten von zu ergreifenden Maßnahmen besteht.

Diese Richtwerte lauten auf 70 dB(A) zwischen 06.00 und 22.00 Uhr (tags) und
60 dB(A) zwischen 22.00 und 06.00 Uhr (nachts) in
reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen.

Das Überschreiten dieser Werte bedeutet **nicht zwingend**, dass die Straßenverkehrsbehörden verkehrsbeschränkende Maßnahmen auf der Basis von § 45 Abs. 1 StVO anordnen. In den Lärmschutz-Richtlinien-StV wird ausdrücklich auf den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit sowie den oben zitierten § 45 Abs. 9 StVO verwiesen.

Weiterhin heißt es in den Lärmschutz-Richtlinien-StV:

„Die vor- und Nachteile von Einzelmaßnahmen sind gegeneinander abzuwägen. In diese Abwägung sind auch die unterschiedlichen Funktionen der Straßen (z.B. Autobahnen und Bundesstraßen als integrale Bestandteile des Bundesfernstraßennetzes), das quantitative Ausmaß der Lärmbelastigungen, die Leichtigkeit der Realisierung von Maßnahmen, eventuelle Einflüsse auf die Verkehrssicherheit, der Energieverbrauch von Fahrzeugen und die Versorgung der Bevölkerung sowie die Auswirkungen von Einzelmaßnahmen auf die allgemeine Freizügigkeit des Verkehrs einzubeziehen.“

Konkret bedeutet dies:

- Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen dürfen nicht zu einer Beschränkung der Widmung durch Untersagung bestimmter Verkehrsarten oder Benutzungszwecke führen.
- Es ist **immer** auf den **Einzelfall** abzustellen.
- Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen (wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) sollen kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche oder andere Maßnahmen sein.

Auch das Urteil des Oberverwaltungsgerichts Nordrhein-Westfalen vom 1.6.2006 - 8 A 2350/4 - führt klar aus: Liegen die tatbestandlichen Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 Satz 1, Satz 2 Nr. 3 i.V.m. Abs. 9 StVO für ein Einschreiten zum Schutz vor Straßenverkehrslärm vor, dann hat die Behörde eine **Ermessensentscheidung** zu treffen.

Bei der Entscheidung über die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen hat die Behörde im Rahmen ihres pflichtgemäßen Ermessens auch die Belange des Straßenverkehrs zu würdigen. Sie darf dabei in Wahrung allgemeiner Verkehrsrücksichten und sonstiger entgegenstehender Belange von verkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen umso eher absehen, je geringer der Grad der Lärmbeeinträchtigung ist, dem entgegengewirkt werden soll. Aber auch bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen kann die Behörde von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen ermessensfehlerfrei absehen, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile gerechtfertigt erscheint. Bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen müssen die der Anordnung verkehrsberuhigender Maßnahmen entgegenstehenden Verkehrsbedürfnisse allerdings schon von einigem Gewicht sein, wenn mit Rücksicht auf diese Verkehrsbedürfnisse ein Handeln der Behörde zugunsten des Lärmschutzes unterbleibt.

Bei der Prüfung, ob und gegebenenfalls welche verkehrsregelnden Anordnungen im Einzelfall geboten sind, ist auf die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit sowie auf das Vorhandensein bzw. Fehlen einer Lärmvorbelastung abzustellen. Maßgeblich sind auch andere Besonderheiten des Einzelfalles. Von Bedeutung für die Bewertung der Zumutbarkeit des Lärms ist dabei insbesondere, ob der ihn auslösende Verkehr die betroffenen Straßen **funktionsgerecht** oder **funktionswidrig** in Anspruch nimmt. Dabei ist auch zu beachten, dass Verkehrslärm, der von den Anliegern einer Bundesfernstraße (einschließlich Ortsdurchfahrt) oder auch einer Landesstraße wegen ihrer der **Widmung entsprechenden Verkehrsbedeutung** ertragen werden muss, den Anliegern z.B. einer Ortschaftserschließungsstraße nicht ohne Weiteres in gleicher Weise zumutbar ist. Es muss berücksichtigt werden, dass es grundsätzlich Aufgabe einer Bundesstraße ist, in erheblichem Umfang Durchgangs- und überregionalen Verkehr einschließlich des Schwerlastverkehrs aufzunehmen und Bundesstraßen damit auch eine Bündelfunktion zugunsten untergeordneter Straßen zukommt. Allerdings schließt weder die Verkehrsfunktion einer Bundesstraße noch der Umstand, dass eine vorhandene Lärmbelastung durch die funktionsgerechte Nutzung einer Straße ausgelöst wird, die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen von vornherein aus. Vielmehr ist stets im **Einzelnen** zu prüfen, welche Maßnahmen geeignet sind, die Lärmbelastung für Anwohner spürbar zu verringern, ohne die Verkehrssicherheit zu gefährden und ohne die Möglichkeit einer funktionsgerechten Nutzung der Straße ernsthaft in Zweifel zu ziehen.

Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen führt regelmäßig zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Es ist aber auch durchaus möglich, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung den geordneten Verkehrsfluss stören und zu einer Gefährdung der Verkehrssicherheit führen kann.

Die Straßenverkehrsbehörde hat also zu prüfen, ob und welche Verkehrsregelungen, die den Verkehr aus Lärmschutzgründen beschränken sollen, zu dem angestrebten Zweck geeignet und erforderlich sind. Dabei ist auch darauf abzustellen, welche Lärminderung aufgrund der jeweiligen Verkehrsregelung zu erwarten ist.

Das Urteil des OVG Nordrhein-Westfalen vom 1.6.2006 zeigt sehr deutlich auf, wie vielschichtig und kompliziert solche **Ermessensentscheidungen** regelmäßig sind.

Konsequenterweise hat die Bundesregierung erklärt, dass **nicht** beabsichtigt ist, in § 45 der StVO **verbindliche Grenzwerte** als Auslöser von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen an bereits bestehenden Straßen zum Schutz der Anwohner vor Verkehrslärm einzuführen.

(Deutscher Bundestag 17. Wahlperiode Drucksache 17/2638 26.07.2010)

Das sog. 3-Dezibel-Kriterium

Die Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 halten an einem Passus fest, welcher schon in den alten Lärmschutzrichtlinien aus 1981 stand und eine weitere Hürde für wirkungsvollen Lärmschutz darstellt - das sog. 3-Dezibel-Kriterium: „Durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen soll der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB (A) bewirkt werden.“

Verkehrsorganisatorische Maßnahmen wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen weisen in der Regel jedoch lediglich Pegelverminderungen von weniger als 3 dB (A) auf. Für die Betroffenen sind solche Maßnahmen aber dennoch hörbar wirksam.

In einer Abhandlung des Umweltbundesamtes aus 2004 unter dem Titel „Können Lärminderungsmaßnahmen mit geringer akustischer Wirkung wahrgenommen werden? Ein klärendes Wort zur Wahrnehmung von Pegeländerungen“, von Jens Ortscheid und Heidemarie Wende, wird als Fazit ausgeführt:

„Bei den „3 dB(A)-Regelungen“ in den Lärmschutz-Richtlinien-StV und der 16. BImSchV handelt es sich offensichtlich um reine Setzungen und um Konventionen. Da derartige Konventionen aus oft nur pragmatischen oder aber aus reinen lobbyistischen Erwägungen resultieren, kann aus ihnen nicht auf die Wahrnehmbarkeit bzw. Nichtwahrnehmbarkeit von Pegelunterschieden geschlossen werden. Pegeländerungen von Verkehrsräuschen, die kleiner als 3 dB(A) ausfallen, werden von Anwohnern gut wahrgenommen.“

„Da in der Praxis bei akustisch gesehen gering wirksamen Lärminderungsmaßnahmen oft überproportional große belästigungsreduzierende Effekte beobachtet werden können, ist der pauschale Verzicht auf die Umsetzung dieser Maßnahmen mit dem Hinweis auf das genannte „3 dB-Kriterium“ angesichts des häufig hohen Leidensdrucks der Betroffenen nicht zu vertreten.“

Zu berücksichtigen ist auch, dass Pegelminderungen von 2,1 dB(A) - wie im Lärmschutzrecht üblich - auf 3 dB(A) aufgerundet werden können! (Vgl. Fn. 13 zur o.g. Abhandlung des UBA aus 2004 sowie Beschluss des Oberverwaltungsgerichts der Freien Hansestadt Bremen vom 21.06.2010, 1 B 68/10, Gründe II 4.) Diese Aufrundungsmöglichkeit ist begünstigend für einen effektiven Lärmschutz.

Das sog. 3-Dezibel Kriterium erfährt in den Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 selbst zwar eine leichte Abmilderung. Von entscheidender wirkungsvoller Bedeutung ist diese Abmilderung jedoch - wie nachstehend dargestellt - kaum. Wie das Bundesverkehrsministerium in den Lärmschutz-Richtlinien-StV feststellt, **können** auf Autobahnen, Kraftstraßen und autobahnähnlichen Straßen „Geschwindigkeitsbeschränkungen für Pkw und Krafträder geeignet sein, die **Spitzengeschwindigkeiten einzelner, besonders schneller Fahrzeuge bei der Vorbeifahrt deutlich zu verringern**. Dies führt nach den bisherigen Erfahrungen dazu, dass solche Geschwindigkeitsbeschränkungen von der betroffenen Bevölkerung positiver bewertet werden als dies im Rückgang des **errechneten Lärmpegels** zum Ausdruck kommt.“

Deshalb sollen die Straßenverkehrsbehörden an diesen Straßen ein Tempolimit bei einer **Überschreitung der oben genannten Belastungswerte im Bereich von Wohnbebauung erheblichen Umfangs in Betracht ziehen**, auch wenn damit keine Pegelminderung von 3 dB (A) erzielt werden kann.

Es handelt sich also um eine Ermessensentscheidung. „In Betracht ziehen“ ist eben nicht zwingend! Die viel zu hohen Richtwerte/Belastungswerte 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts werden durch das Bundesverkehrsministerium nicht grundsätzlich infrage gestellt.

Zusammenhang zwischen der Lärmaktionsplanung und straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen

- Problem der unterschiedlichen Berechnungsmethoden zur Ermittlung der jeweiligen Lärmpegelwerte -

Die Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 verweisen zuletzt auf den Zusammenhang zwischen der Lärmaktionsplanung gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie/ Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und der Möglichkeit der Anordnung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen aus Lärmschutzgründen nach § 45 Abs. 1 StVO. Die Richtlinien führen aus:

„Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen können sich für Ballungsgebiete und Hauptverkehrsstraßen künftig auch aus Lärmaktionsplänen ergeben (§ 47 d BImSchG).“

Dieser an sich bestehende Zusammenhang trägt jedoch ein nicht gelöstes Problem von entscheidender Bedeutung in sich. Aufgrund unterschiedlicher Berechnungsmethoden sind die berechneten Lärmpegelwerte gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV nicht direkt mit den berechneten Lärmpegelwerten im Rahmen der Lärmaktionsplanung vergleichbar. Ein wesentlicher Unterschied besteht darin, dass die auf der Basis der Berechnungsvorschrift RLS-90 berechneten Lärmwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV einen 16-Stunden-Tagespegel (von 6 bis 22 Uhr) darstellen, bei der EU-Umgebungslärmrichtlinie jedoch ein 24-Stunden-Tagespegel (L den) ermittelt wird. In den Lärmschutz-Richtlinien-StV wird deshalb ausdrücklich auf die mangelnde Vergleichbarkeit der unterschiedlich berechneten Lärmpegel verwiesen.

So heißt es in den Lärmschutz-Richtlinien-StV:

„Darstellungen der Lärmsituation in den Lärmkarten (§ 47 c BImSchG mit Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV) **reichen nicht aus** und sind auf Grund des unterschiedlichen Berechnungsverfahrens nach VBUS - Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen - **auch nicht geeignet**, um das Überschreiten der Richtwerte zu belegen.“

Fazit:

Die Realisierung der Lärminderungsabsicht der EU-Umgebungslärmrichtlinie wird insoweit unzweifelhaft durch *n a t i o n a l* geltende Regierungsrichtlinien sehr wesentlich erschwert.

I N F O R M A T I O N

Anmerkung 1

In der Antwort des Ministeriums für Umwelt, Forsten und Verbraucherschutz Rheinland-Pfalz vom 08.10.2009 auf die Kleine Anfrage 2455 vom 21.09.2009 wird ausdrücklich festgestellt, dass Lärmschutzmaßnahmen innerhalb von Lärmaktionsplänen *u n a b h ä n g i g* von der EU-Umgebungslärmrichtlinie auf bestehende nationale Regelungen (Verkehrslärmschutzrecht) zu stützen sind.

Die Antwort des Ministeriums verweist außerdem darauf, dass aufgrund der geltenden „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ bei **Straßen des überörtlichen Verkehrs** - auch innerhalb geschlossener Ortschaften - der Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen **die besondere Verkehrsfunktion dieser Straßen** in der Regel entgegensteht.

Schließlich ist der Antwort zu entnehmen, das Rheinland-Pfalz zur 857. Sitzung des Bundesrates am 03.04.2009 einen Antrag zur Änderung von § 45 Abs. 9 StVO eingebracht hat mit dem Ziel, straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nach § 45 StVO wie Geschwindigkeitsbegrenzungen als schnelle, effektive und kostengünstige Methode zur Minderung gerade sehr hoher Lärmbelastungen in der Anwendung zu erleichtern. Dieser Antrag fand allerdings keine Mehrheit im Bundesrat.
(Vgl. Landtag Rheinland-Pfalz Drucksache 15/3870 vom 08.10.2009)

Anmerkung 2

Das Hessische Verkehrsministerium hat zum 01.04.2010 das **Tempolimit** auf der A 485 in Höhe der Anschlussstelle Schiffenberger Tal in Richtung Norden **aufgehoben** und in Richtung Süden eine **Erhöhung** der zulässigen Geschwindigkeit von bisher **100 km/h** auf **120 km/h** veranlasst.

Aufgrund massiver Beschwerden der Bevölkerung gegen den Verkehrslärm appellierten die Oberbürgermeisterin und die Bürgermeisterin der Universitätsstadt Gießen an die Landesregierung Hessen, diese Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes für die Bevölkerung rückgängig zu machen.

Der Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung hat am 16.06.2010 wie folgt Stellung bezogen:

„Rechtsgrundlage für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen ist die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). In der Regel sind Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen der Verkehrssicherheit angeordnet. Unter bestimmten Voraussetzungen sind auch Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen möglich. Allen ist gemeinsam, dass sie nur unter strengen Voraussetzungen angeordnet werden können. § 45 Absatz 9 Satz 2 StVO besagt hierzu: „Abgesehen von der Anordnung von Tempo-30-Zonen nach Absatz 1c ...oder von Maßnahmen bei Überschreiten der Konzentrationswerte der 23. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“ Ein Gerichtsurteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes (VGH) vom 31.03.1999 hat im Sinne dieser Vorschrift bestätigt, dass an die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen ein sehr strenger Maßstab anzulegen ist, wobei die besonderen Umstände, die die Anordnung begründen, sich deutlich von den normalen Verhältnissen unterscheiden müssen und explizit nachzuweisen sind. Auch die Höhe der Beschränkung muss begründet sein. Aufgrund dieses Urteils wurden im April 2000 erstmals flächendeckend alle dauerhaften Geschwindigkeitsbeschränkungen auf hessischen Autobahnen systematisch durch das Hessische Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen auf ihre Berechtigung überprüft, um in Abhängigkeit der Ergebnisse dieser Untersuchung eine dem Unfallgeschehen angemessene Geschwindigkeitsregelung festzulegen.“

„Im Rahmen der Lärmaktionsplanung und der dieser vorangehenden Lärmkartierung hat das zuständige Regierungspräsidium Gießen im Umfeld der A 485 (Gießener Ring) zwei Lärmbelastungspunkte identifiziert. Dort wohnen Betroffene, deren Wohnumfeld tagsüber Schallpegeln von mehr als 70 dB(A) und nachts Schallpegeln von mehr als 60 dB(A) ausgesetzt ist.

Die Berechnung dieser Schallpegel ist nach der für die Lärmkartierung EU-weit vorgegebenen Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) durchgeführt.

Maßgeblich für Maßnahmen der baulichen Lärmsanierung (z.B. Bau von Lärmschutzwänden ...) an bestehenden Straßen sind die „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ (VLärmSchR 97). Die VLärmSchR 97 verweisen auf das Berechnungsverfahren nach den Richtlinien zum Lärmschutz an Straßen (RLS-90). Dieses unterscheidet sich von dem für die Lärmaktionsplanung relevanten Berechnungsverfahren VBUS und liefert zum Teil abweichende Ergebnisse. Aus diesem Grund kann die im Rahmen der Lärmaktionsplanung erfolgte Lärmkartierung nur als Indiz für die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte nach den VLärmSchR 97 herangezogen werden.

Maßgeblich für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm sind die Bestimmungen von § 45 der Straßenverkehrs-Ordnung sowie die auf dieser Grundlage erlassenen Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien StV). Auch diese verweisen auf das Berechnungsverfahren nach RLS-90.“

„Maßgeblich für die Beurteilung der Eignung von Geschwindigkeitsbeschränkungen zu Lärmschutzzwecken sind die Lärmschutzrichtlinien StV. An Autobahnen kommen sie nur dann in Betracht, wenn die nach RLS-90 berechneten Beurteilungspegel die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien StV - in Wohngebieten 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts - erreichen oder überschreiten, und wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung geeignet ist, eine Pegelminderung von mindestens 3 dB(A) herbeizuführen. Eine geringere Pegelminderung wäre nicht hörbar und eine Geschwindigkeitsbeschränkung, die diese Pegelminderung nicht erreicht, deshalb unverhältnismäßig. Auch dürfen Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht so niedrig angesetzt sein, dass sie dem Widmungszweck der Autobahn als Straße für den schnellen, weiträumigen Verkehr zuwiderlaufen oder Verkehrssicherheitsdefizite auslösen.“

„Diese Festlegungen finden die Zustimmung der Landesregierung. Sie stellen einen Kompromiss zwischen den Interessen der Anwohner und denen der Nutzer der Straßen her. Geschwindigkeits- und andere Verkehrsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen sollten aufgrund der immer mit ihnen verbundenen Einschränkungen für die Verkehrsteilnehmer stets Ultima Ratio und vorläufige Maßnahme bis zur nachhaltigen Verbesserung der Lärmsituation durch bauliche Maßnahmen wie z.B. dem Bau von Lärmschutzwänden eingesetzt werden.“

(Fundstelle: Hessischer Landtag - 18. Wahlperiode - Drucksache 18/2310 vom 16.06.2010 - Antwort des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung auf die Kleine Anfrage vom 29.04.2010)

Anmerkung 3

Die derzeit geltenden Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV

70 dB (A) tags und 60 dB (A) nachts

sind auch nach Ansicht des Bundesrates eindeutig zu hoch angesetzt.

Lt. Drucksache 560/10 (Grunddrs. 834/09) des Bundesrates vom 17.09.10 (24.09.2010) bittet der Bundesrat die Bundesregierung, die Richtwerte in den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) um 5 dB (A) zu senken.

Anmerkung 4

Die Stadtverwaltung Bendorf hat mit Schreiben vom 21.09.2011 beim Landesbetrieb Mobilität nachgefragt, ob dort neuere Erkenntnisse darüber vorliegen, wie die Straßenverkehrsbehörden das Instrument der Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen bei Hauptverkehrsstraßen ab 2010 handhaben (insbesondere für die A 48 und B 42 im Bereich Vallendar / Bendorf / Neuwied). Dies in Kenntnis dessen, dass durch das Bundeshaushaltsgesetz 2010 zwar die Lärmsanierungswerte um 3 dB(A) abgesenkt wurden - diese Absenkung jedoch keine Auswirkung hat auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007, welche für *straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen* Geltung haben.

Der Landesbetrieb Mobilität hat am 23.09.2011 geantwortet:

„Entscheidungsgrundlage für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen sind weiterhin die Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007. Die darin enthaltenen Richtwerte haben weiterhin Gültigkeit. Es wird also wie bisher verfahren.“

Anmerkung 5

Ab Ende August 2010 wurde auf der B 9 bei Speyer das Tempolimit von 100km/h auf 70km/h abgesenkt. Diese verkehrsbehördliche Geschwindigkeitsbeschränkung erfolgte innerhalb eines zeitlich begrenzten Modellversuchs, der in erster Linie mit der Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens und damit insgesamt der Verbesserung der Verkehrssicherheit begründet wurde (vgl. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO). Als positiver Nebeneffekt wurde auch eine relevante Lärmreduzierung erhofft. Schon vor Ablauf der zeitlichen Begrenzung wurde dieser Modellversuch durch Eilentscheidungen des Verwaltungsgerichts Neustadt/Wstr. (1 L 68/11.NW und 1 L 78/11.NW) vom 18.02.2011 beendet. Verkehrsteilnehmer, die sich gegen diese Absenkung des Tempolimits zur Wehr setzten, obsiegten in diesen Eilverfahren.

Das Verwaltungsgericht führte in seinen Entscheidungen aus, dass die Voraussetzungen für einen Modellversuch nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO nicht vorgelegen hätten. Ein Modellversuch nach dieser Vorschrift dürfe nicht der Gefahrenerforschung dienen, sondern setze voraus, dass eine tragfähige Erforschung verkehrsbedingter Belastungen bereits **vor** Beginn des Versuchs erfolgt sei.

Hinsichtlich des Vorliegens einer konkreten Gefahr dürften keine Zweifel bestehen, sondern nur hinsichtlich der geeigneten zu ergreifenden Maßnahmen. Einen Gefahrenerforschungseingriff ermögliche § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO nicht.

Bürgerinitiativen oder Proteste, gleich welcher Zielrichtung, dürften eine fundierte verkehrsplanerische Prüfung **vor** Beginn des Versuchs nicht ersetzen.

Den vorbezeichneten Eilentscheidungen folgten zwischenzeitlich die entsprechenden Hauptsacheverfahren 3 K 37/11.NW und 3 K 38/11.NW.

Das Verfahren 3 K 37/11.NW endete im März 2011 durch Rücknahme.

Die Entscheidung im Hauptsacheverfahren 3 K 38/11.NW vom 27.07.2011 hat unter Verweis auf die ausführliche Begründung im Beschluss vom 18.02.2011 - 1 L 68/11.NW - rechtskräftig bestätigt, dass es bei der ursprünglichen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h verbleibt.

Bemerkenswert ist, dass das VG Neustadt in der Begründung der Eilentscheidungen abschließend ausführt:

„Nach alledem bedarf es keiner weiteren Ausführungen mehr, ob der Modellversuch nicht auch deshalb beendet werden sollte, weil selbst die eigens für den Versuch gebildete Lenkungsgruppe die Entwicklung des Unfallgeschehens seit Beginn der Maßnahme als bedenklich bezeichnet hat.“

Anmerkung 6

Mit Schreiben vom 11.10.2011 hat die Stadtverwaltung Bendorf bei der Polizeiinspektion Bendorf eine Aufstellung erbeten über das jährliche Aufkommen an Verkehrsunfällen auf der B 42 im Bereich der Stadt Bendorf für die Jahre 2007 bis 2011. Die Polizeiinspektion Bendorf hat mit Schreiben vom 09.01.2012 eine Aufstellung für die Jahre 2008 bis 2011 übersandt. Für 2007 konnten keine Fallzahlen übermittelt werden.

Nachfolgend dargestellte Verkehrsunfallzahlen ergaben sich für die B 42 zwischen den Abfahrten Bendorf Süd und Bendorf Nord:

Jahr	Verkehrsunfälle
2008	28
2009	37
2010	41
2011	52 .

Diese Verkehrsunfallzahlen wurden von der PI Bendorf wie folgt erläutert:
„Die Unfallursachen sind in erster Linie:

- Nichtbeachtung des vorgeschriebenen Sicherheitsabstandes
- Nicht angepasste Geschwindigkeit, überwiegend bei nasser Fahrbahn.

Bei den Unfallzahlen ist zu beachten, dass im Jahr 2010 und teilweise 2011 in diesem Bereich eine Dauerbaustelle eingerichtet war. Hier kommen insbesondere die Unfallursachen Abstand und nicht angepasste Geschwindigkeit zum Tragen!“

Mit Schreiben vom 09.01.2012 hat die Stadtverwaltung Bendorf die PI Bendorf um eine abschließende polizeifachliche Sachverhaltswürdigung gebeten. Es wurde konkret die Frage gestellt, ob aufgrund der dargestellten Verkehrsunfallzahlen von einem sogenannten **Unfallsschwerpunkt** ausgegangen werden kann ?

Die PI Bendorf hat mit Schreiben vom 10.01.2012 folgende Einschätzung gegeben:
„Aufgrund der Zahlen kann man von einem Unfallschwerpunkt ausgehen. Wir haben dies jedoch mit Sicht auf die Dauerbaustelle nicht getan. Dieser Bereich steht unter Beobachtung und wir werden, da die Baustelle nun abgebaut ist, in der Folge neu entscheiden.“

Insoweit erscheint die Möglichkeit der Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 42 als verkehrsbehördliche Anordnung aus Gründen der Entschärfung eines potentiellen Unfallschwerpunktes (mit dem sehr wünschenswerten Nebeneffekt der Lärmreduzierung) z. Zt. nicht realisierbar.

Anmerkung 7

Zum Komplex „Verkehrsbeschränkende Maßnahmen / § 45 StVO“ sind zwei neue und sehr beachtliche Gerichtsbeschlüsse ergangen:

- a) Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg vom 16.09.2009, OVG 1 N 71.09
- b) Beschluss des Oberverwaltungsgerichts der Freien Hansestadt Bremen vom 21.06.2010, OVG 1 B 68/10.

Zu a)

Dieser Beschluss geht mit Bezug auf Nr. 2.1 der Lärmschutzrichtlinien davon aus, dass Lärmschutzmaßnahmen **nicht erst** bei der Überschreitung von 70 dB(A) zwischen 6 und 22 Uhr und 60 dB(A) zwischen 22 und 6 Uhr, sondern **„insbesondere“** bei Überschreiten dieser Werte in Betracht kommen. **Eine umfassende Ermessensausübung ist deshalb auch dann geboten, wenn diese Werte nicht erreicht werden, aber jedenfalls die sog. fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschritten wird.**

Eine pauschale Ablehnung der Anordnung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen zur Lärminderung (wie Geschwindigkeitsbeschränkungen), etwa mit dem Hinweis auf eine nur geringfügige Überschreitung der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle, ohne die Machbarkeit und Auswirkungen einer Geschwindigkeitsbeschränkung zu prüfen, ist eine defizitäre unzureichende Ermessensausübung der entscheidenden Straßenverkehrsbehörde.

Erläuterung:

Die sog. fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle (entsprechend den in § 2 Nr. 2 Verkehrslärmschutzverordnung -16. BImSchV - entnommenen Immissionsgrenzwerten) liegt in allgemeinen und reinen Wohngebieten bei 59 dB(A) für den Tag und 49 dB(A) für die Nacht.

Diese Immissionsgrenzwerte treffen eine Aussage dazu, bis zu welcher Grenze Verkehrslärm entschädigungslos hinzunehmen ist; sie konkretisieren damit den Punkt, wo die allgemeine staatliche Schutzpflicht für die körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG) in eine Schutzpflicht gegenüber dem einzelnen Individuum umschlägt. Es darf angenommen werden, dass als **fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle** in diesem Sinne jedenfalls solche Grenzwerte zugrunde gelegt werden, bis zu denen eine Gesundheitsschädigung **noch nicht** vorliegen dürfte.

Zu b)

Dieser Beschluss stellt fest, dass § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 i.V.m. Abs. 9 StVO den Schutz vor Verkehrslärm **nicht erst dann** ermöglicht und gewährt, wenn der Verkehrslärm einen bestimmten Schallpegel überschreitet. Es genügt vielmehr, dass der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im **konkreten Fall** als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss.

Verbindliche Grenzwerte dafür können aus der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV - **nicht** abgeleitet werden, denn diese Verordnung bestimmt **Vorsorgewerte** die für den Bau oder die wesentliche Änderung von Straßen gelten.

Für die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen auf **vorhandenen** Straßen lassen sich aus dieser Verordnung nur Orientierungspunkte gewinnen.

Die § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV zugrunde liegende Wertung, dass ein Beurteilungspegel von 70 dB(A) oder mehr am Tage eine unzumutbare Lärmbeeinträchtigung darstellt, beansprucht aber auch für das Straßenverkehrsrecht Beachtung (BVerwG, Urt. v. 13.03.2008 – 3 C 18.07 – BVerwGE 130, 383, Rn 34).

Etwas Anderes ergibt sich auch nicht aus den Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007, welche das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung als verwaltungsinterne „Orientierungshilfe“ zur Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen erlassen hat.

Danach sollen zwar die für die **Lärmsanierung** an Bundesstraßen vorgesehenen **Richtwerte** herangezogen werden. Aber abgesehen davon, dass diese Verwaltungsvorschrift **nicht** die Auslegung des § 45 StVO binden kann, sollen auch nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nur **„insbesondere“** in Betracht kommen, wenn der jeweilige Beurteilungspegel überschritten wird. Maßgeblich ist auch hier die Zumutbarkeit **im konkreten Fall**.

Liegen die Voraussetzungen für ein Einschreiten nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO vor, ist die Anordnung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen zum Lärmschutz in das **pflichtgemäße Ermessen** der Behörde gestellt. Diese hat bei der Ausübung des pflichtgemäßen Ermessens nicht nur auf die Schutzwürdigkeit der Anlieger abzustellen, sie muss vielmehr auch die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer würdigen.

(Im Anwendungsfall von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO geht auch das Verwaltungsgericht Neustadt/Wstr. allgemeingültig davon aus, dass von der Straßenverkehrsbehörde eine pflichtgemäße Ermessensausübung zu leisten ist:

In einem Verfahren gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO müsse eine umfassende Sachverhaltsaufklärung erfolgen und der Behörde stehe ein Ermessen hinsichtlich des „Ob und Wie“ einer Maßnahme zu.

Vgl. Pressemitteilung des VG Neustadt vom 24.02.2011 zu den Beschlüssen vom 18.02.2011 - 1L 68/11.NW - 1L 78/11.NW -.

Eine umfassende Sachverhaltsaufklärung in diesem Sinne erfordert folgende Verfahrensschritte:

- Zur Vorbereitung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen sind vom Straßenbaulastträger notwendige **Lärmberechnungen durchzuführen** (§ 5b Abs. 5 StVG).
- Zuständige Straßenbaubehörde/Straßenbaulastträger ist für die B 42 der Landesbetrieb Mobilität (§ 49 Abs. 3 Ziffer 1 Landesstraßengesetz (LStrG)).
- Grundsätzlich sind nach der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV - StVO) zu § 45 StVO (zu Abs. 1 - 1e) die Straßenbaubehörde und die Polizei zu **hören**.
- Weiterhin bedarf die Straßenverkehrsbehörde (Kreisverwaltung Mayen-Koblenz) der **Zustimmung** der obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle (Landesbetrieb Mobilität) zur Anordnung von Maßnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen (VwV - StVO zu § 45 zu Abs. 1 bis 1e V.)

Die vorstehend dargelegten Gerichtsbeschlüsse lassen keinen Zweifel daran, dass die Straßenverkehrsbehörde bei der Ablehnung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen (wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) jedenfalls eine **umfassende pflichtgemäße Ermessensausübung** zu gewährleisten hat.

Der Lärmschutz begehrende Bürger hat insoweit jedenfalls das Recht eine umfassende pflichtgemäße Ermessensausübung einzufordern.

Schienenverkehr (Rheintal-Bahntrasse)

F) Lärmproblem: Schienenverkehrslärm / Eisenbahnlärm

Lärmvorsorge

Für den Neubau oder die wesentliche Änderung (=L ä r m v o r s o r g e) gilt die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV).

Lärmsanierung

Jedoch gibt es bis heute **keinen** gesetzlich festgelegten Anspruch auf L ä r m s a n i e r u n g (=Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden lauten Schienenwegen).

Sie ist in Deutschland **nicht** rechtsverbindlich geregelt, denn das Vorhaben eines Umweltgesetzbuches ist bislang nicht zum Abschluss gekommen.

(An diesem Zustand hat auch die EG-Umgebungslärmrichtlinie nichts geändert.

Im Handbuch Umgebungslärm, Aktionsplanung und Öffentlichkeitsbeteiligung Silent City des UmweltBundesAmt 2008 wird auf S. 22 unter

„Lärminderung im Schienenverkehr“ ausgeführt:

„Bei AEG-Bahnen können Kommunen i.d.R. nur Einfluss in Verbindung mit dem Bundesland bei der Bestellung von Fahrleistung für den Regionalverkehr nehmen: Es können Qualitätsstandards eingefordert (z.B. Lärmstandards für Fahrzeuge) oder Finanzierungsmittel für Maßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) und Unterhalt bereitgestellt werden.“)

Als teilweiser Ersatz dient ein Lärmsanierungsprogramm seit 1999 für Eisenbahnstrecken des Bundes, d.h. der Deutschen Bahn AG. Lärmsanierungsmaßnahmen werden allerdings nur verwirklicht, soweit Haushaltsmittel des Bundes zur Verfügung stehen ! Die Haushaltsmittel für die Lärmsanierung für Eisenbahnstrecken waren lange deutlich zu gering bemessen. Seit 1999 stellt die Bundesregierung der Deutschen Bahn AG jährlich 51 Mio. Euro für Lärmsanierungsmaßnahmen zur Verfügung. Die Bahn AG hat daraufhin eine Dringlichkeitsliste für die Lärmsanierung an bestehenden Eisenbahnstrecken erstellt. 2007 wurden die Mittel für Lärmsanierungsmaßnahmen an Bahnstrecken auf jährlich 100 Mio. Euro verdoppelt. Zusätzlich stehen aus dem Konjunkturpaket II von 2009 bis 2011 weitere 100 Mio. Euro für innovative Techniken bereit.

Die Einzelheiten für Lärmsanierung sind geregelt in:

„Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes „ vom 07.03.2005, in „Verkehrsblatt“ 2005 S. 176. Diese Richtlinie ist unverändert gültig. (Für die übrigen Verkehrswege gibt es keine bundeseinheitlichen Regelungen zur Lärmsanierung.)

Bei der Durchführung orientiert sich die Bahn AG weitgehend an der VLärmSchR 97. Zum Lärmschutz wird insbesondere die Einhaltung eines Beurteilungspegels von 60 dB (A) in der Nacht angestrebt. Die Lärmsanierungsgrenzwerte 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts für Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete ergeben sich aus § 4 Abs. 3 und 4 der Richtlinie und Anhang 1 zur Richtlinie.

Die Stadtverwaltung Bendorf hat unter dem 26.07.2006 die DB Projektbau GmbH wegen Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes - konkret Bahnlärm in Bendorf im Bereich der Werftstraße - angeschrieben. Im Antwortschreiben der DB Projektbau GmbH vom 13.08.2007 wird die bestehende - für die betroffenen Menschen sehr unbefriedigende - rechtliche Situation nochmals nüchtern und unzweifelhaft dargelegt. Die DB führt aus:

„Bei dem Lärmsanierungsprogramm handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Bundes, auf die kein Rechtsanspruch besteht. Die Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms ist zeitlich begrenzt.

Grundlage für das Lärmsanierungsprogramm ist die „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“. In dieser Richtlinie hat die Bundesregierung Lärmpegel als Grenzwerte festgesetzt. Bei Überschreitung dieser Grenzwerte ist eine Bearbeitung im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms möglich. Zur Umsetzung der Lärmsanierungsmaßnahmen werden von dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) Finanzmittel zur Verfügung gestellt.“

I N F O R M A T I O N

Anmerkung 1.1

Wie bereits oben dargelegt, entspricht der Grenzwert von 60 dB(A) bei Nacht der Lautstärke eines normalen Gesprächs / Fröschequaken. Nächtlicher Verkehrslärm kann den Schlaf bereits bei relativ niedrigen Schallpegeln stören (ab 36 dB(A)). Die Schlafdauer wird verkürzt, die Einschlaf- und Tiefschlaf latenz (Zeit bis zum Eintreten des Tiefschlafs) verlängert, es kommt zu unbewussten Aufwachreaktionen. Es handelt sich also um klassische Schlafstörungen.

Anmerkung 1.2

Bei der Beurteilung des Eisenbahnlärms wird dem Verkehrsträger Bahn seit 1990 durch die 16. BImSchV (§ 3) ein sog. **Schienenbonus** von 5 dB(A) zugestanden. Begründet wurde dieses Zugeständnis mit dem Argument, Schienenverkehrslärm werde von den Betroffenen (**bei gleichem Lärmpegel !**) weniger störend empfunden als Straßenverkehrslärm.

Deshalb müsse für den Eisenbahnlärm ein Korrekturwert eingeführt werden. Daraus folgte, dass der für die festgelegten Geräuschpegelgrenzwerte relevante Beurteilungspegel beim Schienenverkehr um 5 dB(A) geringer angesetzt wurde als beim Straßenverkehr. Konkret: Der sog. Schienenbonus erlaubt es von den zu berechnenden Tag- und Nachtlärmpegeln jeweils 5 dB(A) abzuziehen, weil Schienenlärm in seiner Wirkung weniger lästig sei als Straßenverkehrslärm. Dieser Korrekturfaktor bewirkt in der Praxis eine Verlagerung der Immissionsgrenzwerte/Auslösewerte für die Lärmsanierung (an bestehenden Schienenwegen) „nach hinten“.

Beispiel:

Betragen die errechneten (also in diesem Sinne **tatsächlichen**) Tag- / Nachtlärmpegel in Bezug auf vom Lärm betroffene Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete sowie Kleinsiedlungsgebiete 75 dB(A) / 65 dB(A), werden diese auf 70 dB(A) / 60 dB(A) korrigiert. Erst die **Überschreitung** von (korrigierten) 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts eröffnet die Möglichkeit, dass Lärmsanierungsmaßnahmen durch die Bahn ergriffen werden - also bei (korrigierten) Lärmpegeln von 70,1 dB(A) tags und 60,1 dB(A) nachts.

Der Schienenbonus erspart dem Verkehrsträger Bahn offenkundig Aufwendungen für aus der Sicht der Betroffenen notwendige Lärmschutzmaßnahmen.

Der Schienenbonus ist jedoch wissenschaftlich umstritten. Forschungsdefizite im Hinblick auf den Schienenbonus wurden vor allem hinsichtlich der Bewertung des Nachtschlafs, der tageszeitlichen Veränderungen in der Belästigung insbesondere abends sowie in besonderen akustischen Situationen (erhöhter Güterzuganteil, Hochgeschwindigkeitsstrecken) festgestellt. Die Untersuchungsergebnisse deuten darauf hin, dass aufgrund der inzwischen eingetretenen Veränderungen in der Verkehrszusammensetzung eine Differenzierung in der Anwendung des Schienenbonus vorgenommen werden muss.

Auch der Bundesrat erachtet den derzeit geltenden Schienenbonus für überprüfungsbedürftig. Lt. Drucksache 560/10 (Grunddrs. 834/09) des Bundesrates vom 17.09.10 (24.09.2010) bittet der Bundesrat die Bundesregierung, insbesondere für einen besseren Schutz in der Nacht, den Schienenbonus beginnend ab dem Jahr 2012 stufenweise abzusenken und zu prüfen, ob neben dem Dauerschallpegel ein Spitzenschallpegelkriterium für die Nacht eingeführt werden kann, um die Realität besser abzubilden.

Zur Begründung führt der Bundesrat inhaltlich aus, dass der Schienenbonus von 5 dB(A) zusammen mit dem vorgeschriebenen Berechnungsverfahren seit Jahren in der Kritik steht, weil dabei die tatsächliche Wirkung vor allem des nächtlichen Schienenverkehrslärms auf die Gesundheit **nicht** realitätsnah erfasst wird.

Nach Ansicht des Bundesrats besteht aufgrund der Forschungsergebnisse der letzten Jahre für den Gesetzgeber Anlass zu einer sachgerechten Anpassung der Verfahren für die Lärmermittlung. Für den Bundesrat ist ein besserer Gesundheitsschutz beim Güterverkehrslärm insbesondere in der Nacht vordringlich.

Mit dem Abbau des Schienenbonus ist noch nicht begonnen worden. Dieser Abbau befindet sich lediglich in der Vorbereitung - vgl. unten unter Anmerkung 7.2 und 7.3.

Anmerkung 2.1

Das Bayerische Landesamt für Umwelt führt in seiner Veröffentlichung „Regelungslücken beim Schutz vor Straßen- und Schienenverkehrslärm“ 2007 auf S. 2 unter 1 aus:

„Auch ist bei der Lärmsanierung der Eisenbahnstrecken der Grundsatz, dass aktive Schallschutzmaßnahmen (z.B. Wände) Vorrang vor passiven Maßnahmen (vor allem Lärmschutzfenster) haben, **nicht festgelegt**. Dieser Grundsatz gilt bisher auf Grund von § 41 Abs. 1 BImSchG **nur** für die **Lärmvorsorge** von Landverkehrswegen und seit 2006 für die **Lärmsanierung** von Bundesfernstraßen.“

Anmerkung 2.2

In der Veröffentlichung „Schall- und Erschütterungsschutz im Planfeststellungsverfahren für Landverkehrswege“ 08.2007 derselben Behörde wird auf S. 9 unter 4.1 jedoch ausgeführt:

„Wie bei der Lärmvorsorge ist seit 2006 auch bei der Lärmsanierung an Straßen der Vorrang von aktiven vor passiven Lärmschutzmaßnahmen festgelegt. **Dies gilt w o h l a u c h für die Lärmsanierung an Eisenbahnstrecken, da hierfür nach § 7 Abs. 7 (der Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes) die Verkehrslärmschutzrichtlinien (VLärmSchR 97) sinngemäß anzuwenden sind, soweit (die Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen) nichts Abweichendes regelt.“**

Anmerkung 3

Im Schreiben der DB Projektbau GmbH vom 13.05.2009 an die Stadtverwaltung Bendorf wegen Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes (Bahnstrecke 2324 in Bendorf) wird ausgeführt:

„In Bendorf wurden bereits aktive (Schallschutzwände) und passive (Maßnahmen an Wohngebäuden wie z.B. Schallschutzfenster) Schallschutzmaßnahmen umgesetzt. Im Rahmen der Planung der geeigneten Schallschutzmaßnahmen findet eine Kosten-Nutzen-Abwägung zwischen aktivem und passivem Schallschutz statt. Für den Bereich Eisenbahnstrasse und Mittelstraße hat diese Abwägung die Umsetzung von passiven Maßnahmen ergeben. Das Sanierungsziel der Schallreduzierung auf den geforderten Innenraumpegel wird auch mit den passiven Maßnahmen vollständig erreicht. Die passiven Maßnahmen wurden in den Jahren 2002 - 2004 durchgeführt und sind abgeschlossen. Daher bitten wir um Verständnis, dass die Förderung von weiteren Maßnahmen aus dem Lärmsanierungsprogramm nicht möglich ist.“

Aus dem Schreiben der DB Projektbau GmbH vom 13.05.2009 sind folgende Schlüsse zu ziehen:

a) *Möglichkeit aktiver Schallschutzmaßnahmen*

Anstelle der passiven Schallschutzmaßnahmen für den Bereich Eisenbahnstraße und Mittelstraße, welche in den Jahren 2002 – 2004 durchgeführt und abgeschlossen wurden, hätten durchaus aktive (und damit wirksamere) Schallschutzmaßnahmen treten können, wenn diese Maßnahmen ab 2006 erfolgt wären unter Zugrundelegung der Rechtsansicht in „Schall- und Erschütterungsschutz ...“, Bayerisches Landesamt für Umwelt, 08.2007, S. 9 (vgl. oben unter F) Anmerkung 2.2).

b) *Untauglichkeit des Innenraumpegels*

Die DB Projektbau GmbH stellt beim Sanierungsziel der Schallreduzierung auf den *geforderten Innenraumpegel* ab. Bei Schallreduzierung auf einen erträglichen, d.h. gesundheitlich vertretbaren Innenraumpegel wird vorausgesetzt, dass die Fenster geschlossen bleiben. Allein schon aus Gründen der notwendigen Belüftung können Fenster nicht permanent geschlossen bleiben.

Ferner haben viele Menschen gerade zur Nachtzeit große Probleme mit geschlossenen Fenstern. Ohne ausreichende Sauerstoffzufuhr können sie nicht schlafen. Aus diesem Grund ist ein geöffnetes Fenster unerlässlich. Das geöffnete Fenster wiederum führt zur unerträglichen Lärmbelastung. Dieses Dilemma wird von den Betroffenen oftmals zu lösen versucht durch die Anwendung von diversen „Beruhigungsmaßnahmen“: Schlaftabletten, „Gute-Nacht“-Trunk, Oropax. Mit Hilfe dieser Maßnahmen wird versucht eine Ausnahmesituation zur Normalität zu machen. Dass solche Versuche letztlich untauglich und damit zum Scheitern verurteilt sind, liegt für jeden verständigen Betrachter auf der Hand. Dass insbesondere eine permanente Störung der Nachtruhe die Menschen krank macht, ist wissenschaftlich absolut unstrittig.

Schienenlärm führt am häufigsten zu Wachreaktionen. Der Lärmpegelanstieg und die Dauer machen den Schienenlärm so gefährlich. Experten gehen heute davon aus, dass Bahnlärm schlimmer ist als Fluglärm, weil die Lärmquelle Bahnlärm viel näher an den Menschen ist, wodurch die Häufigkeit von hohen Lärmspitzen deutlich mehr vorhanden ist als beim Fluglärm.

Die besonders massiven Auswirkungen des Lärms auf Menschen während der Schlafphase zeigen sich in Verschiebungen, Verkürzungen oder sogar Entfallen von Tiefschlafphasen. Es kommt zu hormonellen und vegetativen (unbewusst ablaufenden) Reaktionen.

Auch ohne aufzuwachen kommt es zu Stresshormonausschüttungen.

Die Folgen sind höherer Blutdruck, Anstieg des Blutzuckers. Es lösen sich Fettstoffe und dadurch kommt es zum Anstieg der Cholesterinwerte. Das Immunsystem wird beeinträchtigt. Es kommt außerdem zu Cortisol-Ausschüttungen, die Folgen haben können wie: Magengeschwüre, Blutzellenbeeinflussung, Eiweißabbau, Magnesiumverlust in der Niere, höhere Erregbarkeit und Muskelzittern.

Bendorf liegt an der Rheintal Bahnstrecke. Das Rheintal ist die am meisten befahrene Bahnstrecke Europas mit Güterverkehr rund um die Uhr. Seit dem Jahr 2002 wurden immer mehr Personenzüge aus dem Rheintal abgezogen (ICE-Strecke Köln-Frankfurt) und immer mehr Güterzüge, vor allem nachts, auf die Strecke gebracht !

Statt Tempo 50 fahren selbst die 40 – 50 Jahre alten Güterzüge mit bis zu 120 km/h ungebremst durch die Orte. Sie hinterlassen vor allem Lärm und Erschütterungen, die von Rädern, Schienen und den Wagenaufbauten abstrahlen. Bei gegenwärtig 150 – 250 Güterzügen pro Tag auf der Rheinseite von Bendorf (300 – 500 Güterzügen beidseits des Rheins) muss diese Situation als unerträglich bezeichnet werden.

Konkret bedeutet dies, dass durchschnittlich alle 6 bis 10 Minuten ein Güterzug entlang von Bendorf (rechtsrheinisch) fährt - besser bezeichnet mit donnert !

Hinzu kommen noch die Personenzüge !

(Die konkreten Zahlen wurden ermittelt anhand von aktuell veröffentlichten Grunddaten (2008/2009) der Initiative Pro Rheintal und bestätigt in Frankfurter Allgemeine FAZ.NET vom 08.05.2011 „Protest gegen Bahnlärm mit Trillerpfeifen“ - Bericht über die Demonstration vom 07.05.2011 der Initiative Pro Rheintal und der Bürgerinitiative im Mittelrheintal gegen Umweltschäden durch die Bahn e.V. sowie bestätigt durch Angaben der Initiative Pro Rheintal zur Veröffentlichung der Rhein-Zeitung vom 13.08.2011 unter dem Titel „Bahnlärm: Hoffnung für das Rheintal ?“.)

(Nach Angaben der Bürgerinitiative im Mittelrheintal gegen Umweltschäden durch die Bahn e.V. passieren täglich 550 Züge die Bahnstrecken rechts- und linksrheinisch, davon etwa 400 Güterzüge. Auf die Nachtzeit zwischen 22 und 6 Uhr entfallen allein rechtsrheinisch bis zu 130 Zugdurchfahrten, da die rechte Rheinseite durch den Güterverkehr weit mehr belastet wird. Presseerklärung der Bürgerinitiative vom 19.01.2012 auf *RheinLahnErleben* (<http://www.rheinlahnerleben.de>.)

Der vorstehend dargelegten Verkehrs- und Lärmbelastungssituation steht **nicht** entgegen, dass eine Lärmkartierung -Hauptbahnstrecken- für den Bereich der Stadt Bendorf in der Stufe 1 durch das Eisenbahnbundesamt **nicht** durchzuführen war, weil **mehr** als 60.000 Züge pro Jahr nicht festgestellt wurden.

Auch bei einer beispielhaften Setzung von 55.000 Zügen pro Jahr errechnet sich ein **10-Minuten-Takt** für das Vorbeifahren der Züge.

Ferner ist angemessen zu berücksichtigen, dass die Belastungszahlen des Eisenbahnbundesamtes auf dem Fahrplan 2007/2008 basieren und seriös mit einer Zunahme der Anzahl der Züge gerechnet werden darf.

Auch wenn für das Gebiet der Stadt Bendorf keine Lärmstatistik des Eisenbahnbundesamtes vorliegt, ist die Lärmbelastungssituation für den Streckenabschnitt Bendorf dem Grunde nach und tendenziell -mit der gebotenen Vorsicht- durch die Heranziehung der Vergleichswerte von Weißenthurm und Neuwied darstellbar.

Der Lärmstatistik für Weißenthurm ist zu entnehmen, dass **620** Personen (geschätzte Zahl) nach dem Lärmindex **Lden** (Gesamtag - 24h) einer Lärmbelastung von **70 dB und mehr** ausgesetzt sind.

Nach dem Lärmindex **Lnight** (Nacht 22 - 6 Uhr) sind **820** Personen Schallpegeln von **60 dB und mehr** ausgesetzt.

Die Lärmstatistik für Neuwied zeigt die Lärmbetroffenheit von **670** Personen nach dem Lärmindex **Lden** mit Schallpegeln von **70 dB und mehr**.

Nach dem Lärmindex **Lnight** sind **1.340** Personen ausgewiesen, die Lärmpegel von **60 dB und mehr** hinnehmen müssen.

Bei Zugrundelegung des Umwelthandlungsziels **Vermeidung von Gesundheitsgefährdung** mit den vorgeschlagenen Auslösekriterien des Umweltbundesamtes von **65 dB Lden** und **55 dB Lnight**

zeigt die Lärmstatistik des Bundeseisenbahnnamtes in Weißenthurm für den Gesamttag **910** und für nachts **1.500** belastete Einwohner an.

Für Neuwied führt die Lärmstatistik bei diesen Auslösekriterien **1.620** belastete Einwohner für den Gesamttag und **3.640** für nachts auf.

Hinweis:

Mitte Dezember 2009 wurden überarbeitete Lärmstatistiken einzelner Städte neu veröffentlicht. Weißenthurm und Neuwied gehörten nicht dazu. Die Lärmstatistiken sind insoweit aktuell.

Der Neurophysiologe Prof. Manfred Spreng (Universität Nürnberg-Erlangen) erklärt: „Wer durch Züge nachts wach wird, ist stark gesundheitsgefährdet“. Wenn diese Lärmereignisse mehr als sechs Mal pro Nacht auftreten, gilt dies sogar als gesundheitsschädlich (sog. Jansen-Kriterium nach dem Mediziner Gerd Jansen). Nach eigenen Angaben der Bahn fahren im Rheintal nachts, zwischen 22 und 6 Uhr, auf **jeder** Rheinseite **mehr** als 50 Güterzüge. Dies bedeutet, dass Anlieger im Extremfall erst gar nicht in den Schlaf kommen und so ganz sicher krank werden. (Aus Presseinformation Pro Rheintal vom 21. Dezember 2009: „Güterzuglärm macht krank“.)

Zur Erreichung einer gesundheitsdienlichen Lärmreduzierung ist die Ausrichtung der Deutschen Bahn (DB Projektbau GmbH) am *geforderten Innenraumpegel* nicht geeignet und deshalb abzulehnen. Die Berücksichtigung nur des Innenraumpegels ist realitätsfremd und hat erkennbar lediglich den Zweck beim Lärmschutz zu sparen und dies zulasten der betroffenen Menschen.

Nachrichtlich:

Zur Problematik **Schalldämmung von Fenstern** und insbesondere **Schallschutzfenster mit Dauerbelüftungseinrichtung** wird hingewiesen auf die Veröffentlichung des Umweltbundesamtes „Baulicher Schallschutz gegen Verkehrslärm / Wissenwertes über die Schalldämmung von Fenstern“, von Dipl.-Ing. Wolf-Dietrich Kötz, Berlin.

Wesentliche Kernaussagen dieser Veröffentlichung:

Auf der Flucht vor dem Lärm bleibt meist nur der Rückzug in die eigenen „vier Wände“ hinter gut dämmende, **geschlossene** Fenster und hinreichend dimensionierte Außenwände.

Der Rückzug hinter schützende Mauern als letzte rettende „Lärmschutzmaßnahme“ ist jedoch defakto die Kapitulation vor dem Lärm. Wir mauern uns ein, um Ruhe zu haben. Das kann nicht das Ziel sein. Bevor man darangeht, die Fenster „zuzumauern“, sollten zunächst sämtliche Möglichkeiten der Lärminderung an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg ausgeschöpft sein.

Leider werden in der Praxis den Betroffenen viel zu oft hochschalldämmende Fenster **als Ersatz für aktive Schallschutz** „verordnet“.

So besteht die Gefahr, dass das eigentliche Ziel, nämlich die Entlärmung der freien Umgebung von Wohnungen, nicht mit dem Nachdruck verfolgt wird, wie es zur Entschärfung der Lärmsituation im Interesse der vielen vom Außenlärm Betroffenen nach wie vor unbedingt notwendig wäre:

Nicht das 50-dB-Fenster, welches eingebaut werden muss (und nicht mehr geöffnet werden darf!), garantiert ein menschenwürdiges Wohnen, sondern das 20-dB-Fenster, welches man belassen kann und das nicht nur den optischen, sondern auch den akustischen Kontakt zu einer Umgebung gestattet, deren Geräuschstruktur nicht mehr stört!

Hinweis:

Aus dem Lärmaktionsplan der Stadt Neuwied vom Dezember 2009 - Seite 11- ist zu entnehmen:

„Nach Angaben der DB AG ist die Anwendung von über das Regelprogramm („klassischer“ aktiver und passiver Schallschutz) hinausgehenden Maßnahmen im Bereich Neuwied zurzeit nicht geplant.“

Dies bedeutet, dass z.B. keine Niedrigstschallschutzwände errichtet werden. (Niedrigstschallschutzwände bringen ihre volle Wirkung nur in Kombination mit Schallschürzen an Fahrzeugen hervor.)

Anmerkung 4

Im Schreiben vom 24.07.2009 der DB Projektbau GmbH an einen Bewohner der Siedlung Mittelstrasse in Bendorf geht die Deutsche Bahn auf das nebeneinander Bestehen von (a) Lärmsanierungsprogramm seit 1999 und (b) neu aufgelegtem Konjunkturprogramm der Bundesregierung ein. Der betreffende Bewohner hatte die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen zu seinen Gunsten aus dem neu aufgelegten Konjunkturprogramm der Bundesregierung gefordert.

Die DB Projektbau GmbH führt in diesem Schreiben aus:

„Im Rahmen des Konjunkturprogramms plant die Deutsche Bahn zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen an Bahnstrecken. In diesem Rahmen ist geplant, in verschiedenen Gemeinden im Rheintal Schienenstegbedämpfer und niedrige Schallschutzwände am Gleis einzubauen. Nach unseren Informationen zählt die Ortsdurchfahrt Bendorf nicht dazu.“

(Lt. Drucksache 17/876 Deutscher Bundestag, 17. Wahlperiode, sind für **innovative** Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Schienenwegen im Konjunkturpaket II von 2009 bis 2011 Mittel in Höhe von 100 Mio. Euro für über 40 Vorhaben vorgesehen (Schienenstegbedämpfer, Brückenabsorber, niedrige Schallschutzwände).)

Anmerkung 5

Die Bundesregierung hat in ihrem Koalitionsvertrag für die 17. Legislaturperiode vom 26.10.2009 die weitere Aufstockung des Lärmsanierungsprogramms ausdrücklich ausgeschlossen.

Inhaltlich bestätigt wird diese Feststellung in der Drucksache 17/2308 vom 28.06.2010 Deutscher Bundestag - Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 20 und 21.

Nachrichtlich:

Für das allgemeine Lärmsanierungsprogramm wurden von 1999 bis 2009 733,487 Millionen Euro bereitgestellt (Soll). Abgerufen (Ist) wurden in diesem Zeitraum lediglich 474,638 Millionen Euro. Die Bahn hat also in dieser Zeit dieses Programm nur zu **65 Prozent** umgesetzt. Die nicht abgerufenen Mittel in Höhe von 258,849 Millionen Euro konnten **nicht** als Ausgabeermächtigung in die Folgejahre übertragen werden und in diesen Jahren zusätzlich zur Verfügung stehen, weil die nicht abgerufenen Mittel nach dem geltenden Bundeshaushaltsrecht **verfallen!**

Damit sind diese 258,8 Millionen Euro aus dem Zeitraum 1999 bis 2009 für dieses Lärmsanierungsprogramm für immer verloren!

Die Bundesregierung hat als Erklärung für den Nichtabruf dieser Mittel angegeben: „Die eingestellten Mittel konnten mit steigender Tendenz abgerufen werden. Manche Projekte konnten jedoch wegen der erforderlichen Planungsvorläufe im jeweiligen Haushaltsjahr nicht abgeschlossen werden, so dass die Mittel nicht mehr in diesem Haushaltsjahr abfließen konnten. In anderen Fällen war das erforderliche Planungsrecht nicht verfügbar.“

Angesichts der Gesamtproblematik *Lärmsanierung Eisenbahnstrecken* und der vorstehenden Erklärung der Bundesregierung für den Nichtabruf von **258,8 Millionen Euro** aus dem Zeitraum 1999 bis 2009 ist die **Verfallsregelung nach dem Bundeshaushaltsrecht** inakzeptabel.

- Quellen: 1. Deutscher Bundestag Drucksache 17/2308 vom 28.06.2010 - Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 18 und 19 (S. 5 und 6).
2. Bündnis Bahn für Alle (Herausgeber) / Alternativer Geschäftsbericht Bilanz Deutsche Bahn AG 2011 vom 29.03.2012, S. 54
(Autoren: Dr. Bernhard Knierim u. Dr. Winfried Wolf /
Mitarbeit: Dr. Peter Kasten und Prof. Dr. Jürgen Rochlitz).
3. Internetseite des Umweltministeriums Rheinland-Pfalz - Rubrik Lärm / Schienenverkehrslärm
- Lärmsanierungsprogramm an Bundesschienenwegen -
4. Schriftliche Anfrage der Stadtverwaltung Bendorf an das Umweltministerium Rheinland-Pfalz vom 19.04.2012 /
Schriftliche Antwort des Umweltministeriums RP - Referat 1062 - Lärm und Erschütterungen, Energie und Umwelt - vom 19.04.2012.
(Bezüglich der Verfallsregelung nach dem Bundeshaushaltsrecht teilt das Umweltministerium RP mit: „Der Sachverhalt ist unstrittig und auch durch Rückfragen geklärt.“)
5. Pressemitteilung des Umweltministeriums RP vom 23.04.2012 *Tag gegen den Lärm* - Ministerin Höfken kritisierte, dass der Bundesverkehrsminister Jahr für Jahr Mittel zur Lärmsanierung ungenutzt verfallen lasse.

Anmerkung 6.1

Am 13. und 14. November 2010 fand in Boppard/Rhein eine Veranstaltung von 40 Bürgerinitiativen statt: Internationaler Bahnlärm Kongress 2010.

Es handelte sich um eine fachlich sehr hochkarätige Veranstaltung.

Zu diesem Kongress hatte Herr Bundesverkehrsminister Ramsauer den Referatsleiter „Lärmschutz Schiene“ im Bundesverkehrsministerium, Herrn Dr. Jens Klocksinn, entsandt. Der Chef der Deutschen Bahn AG, Herr Grube, wurde vom Konzernbeauftragten für Rheinland-Pfalz und Saarland, Herrn Udo Wagner, vertreten.

Kongressleiter Gross, der auch Sprecher der Initiative Pro Rheintal ist, zeigte sich am Ende des Kongresses von der Bahn enttäuscht. Gross erklärte, **die Bahn habe keine neue Initiative angekündigt.**

Anmerkung 6.2

Am 07. Mai 2011 fand in Rüdesheim eine von der Bürgerinitiative im Mittelrheintal gegen Umweltschäden durch die Bahn e.V. und der Bürgerinitiative Pro Rheintal initiierte Demonstration gegen Bahnlärm statt.

Beteiligt hatten sich an dieser als Bürgertreffen bezeichneten Demonstration auch die Landkreise Rhein-Lahn, Rhein-Hunsrück, Rheingau-Taunus, Mainz-Bingen, Mayen-Koblenz und Neuwied.

Sprecher der Demonstration verwiesen auf das Zehn-Punkte-Programm Leises Rheintal, in dem Hessen und Rheinland-Pfalz 2010 vom Bund Lärmschutzmaßnahmen und eine Alternativtrasse für die Güterzüge gefordert hatten. Die Sprecher erklärten:

Geschehen sei nichts. Bundesverkehrsminister und Bahn interessieren sich nur, wie sie noch mehr Verkehr auf die Strecke bringen könnten. In den Städten und Kreisen seien viele Resolutionen verabschiedet worden, wirklich reagiert hätten weder der Bund noch die Bahn AG. Es gebe lediglich „standardisierte Briefe“ aus Berlin, welche bei den Bürgern zu verständlicher Verdrossenheit führten.

Obwohl schon heute die Lärmbelastung durch die Güterzüge im Rheintal nicht mehr zumutbar sei, soll die Rheinstrecke mit moderner Elektrotechnik so ausgebaut werden, dass laut offiziellen Angaben der Bahn bis 2017 der Abstand zwischen den Zügen auf vier Minuten gesenkt wird - rund um die Uhr. Ferner ist geplant, die Länge der Züge zu erweitern. Lt. Pressemitteilung des Rheingau-Taunus-Kreises vom 17.01.2012 wurden Verlängerungen der Güterzüge bis auf etwa 1,5 Kilometer Länge angekündigt.

Hintergrund der weiteren Steigerung des Güterverkehrs ist der Ausbau der transnationalen Strecke zwischen den Seehäfen Genua und Rotterdam bzw. Antwerpen. Eine große Rolle spielt dabei der sich im Bau befindliche St. Gotthard-Basistunnel in der Schweiz. Statt den viertägigen Seeweg rund um Spanien zu nehmen, werden die Seeschiffe zukünftig in Genua und Rotterdam bzw. Antwerpen ausgeladen und die Güter per Bahn auf die rund eintägige Reise geschickt. Dieser Zeitgewinn geht voll zu Lasten aller Anwohner an dieser Strecke. Zum entsprechenden Ausbau der jeweiligen Streckenabschnitte haben sich die Schweiz, die Bundesrepublik Deutschland sowie die Niederlande vertraglich verpflichtet. Für Deutschland heißt dies, dass fast der gesamte Nord-Süd-Bahnverkehr durch das Rheintal geleitet wird.

Philipp Wälterlin, Jurist im Bundesamt für Verkehr der Schweiz und seit 10 Jahren im Bereich Bahnlärmbekämpfung tätig, berichtet in der Allgemeine Zeitung, Mainz, vom 27.03.2012, dass die Europäische Union für den Korridor Rotterdam - Genua bis 2020 eine Verdoppelung der Gütertransporte prognostiziert.

Die Betroffenen fordern deshalb die unverzügliche Planung und den anschließenden Bau einer zusätzlichen Nord-Süd-Eisenbahnstrecke als Entlastungsstrecke. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass die Umsetzung es solchen Vorhabens rund 25 Jahre dauert.

Die Landesregierung Rheinland-Pfalz will sich für den Bau einer Alternativtrasse einsetzen, um den Güterverkehr aus dem Rheintal herauszulenken. Auch der Landrat des Rheingau-Taunus-Kreises, Burkhard Albers, fordert die Verlagerung des Güterverkehrs aus dem Rheintal (Pressemitteilung des Rheingau-Taunus-Kreises vom 17.01.2012).

Jedoch - eine Alternativtrasse wurde in Berlin in den vergangenen Jahren überhaupt nicht ernsthaft erwogen.

Bundesverkehrsminister Ramsauer hat die Landesregierung wissen lassen, dass Lärm allein keine Alternativstrecke rechtfertigt (Veröffentlichung in der Rhein-Zeitung vom 15.04.2011 „Neuer Kampf gegen Bahnlärm am Rhein - Zum Buga-Auftakt rattert kein Güterzug - Rheinland-Pfalz will mehr Ruhe und Alternativstrecke“).

In Ansehung der sehr langen Umsetzungsphase für eine Alternativstrecke forderten die Betroffenen als Zwischenlösung u.a. Nachtfahrverbote, effektivere Lärmschutzmaßnahmen, lärmabhängige Trassenpreise.

Nach Angaben des Staatssekretärs Ferlemann im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) fehlen bisher geeignete verkehrliche Konzepte für den Korridor Köln-Rhein/Main-Rhein/Ruhr-Karlsruhe. Deshalb soll im Auftrag des BMVBS eine eisenbahnbetriebswirtschaftliche Studie durchgeführt werden, in deren Rahmen eine Gesamtkonzeption für diesen verkehrlich hoch belasteten Eisenbahnkorridor entwickelt werden soll. Quelle: Mittelrhein Hunsrück Kurier Online „Gesamtkonzept für den Bahnverkehr am Mittelrhein geplant“, 19.01.2012.

Anmerkung 6.2.1

Bereits im Januar 2007 hat Prof. Dr. Eckhard Pache ein Rechtsgutachten im Auftrag des Bundesumweltamtes erstellt, welches zu dem Ergebnis kommt, dass die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise zur Minderung der Umweltbelastungen im Schienenverkehr rechtlich zulässig ist.

Noch am 18.08.2010 berichtet die Frankfurter Allgemeine FAZ.NET, dass Bahnchef Grube dem „lärmabhängigen Trassenpreissystem“ für die Transportunternehmen ein „öffentlich finanziertes Wagenbonussystem“ als finanziellen Anreiz zur Umrüstung auf leisere Güterwagen vorzieht.

Laut Pressemitteilung des Bundesverkehrsministeriums vom 05.07.2011 planen das Bundesverkehrsministerium und die Bahn die Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems um den Schienenlärm deutlich und spürbar zu verringern. Dieses System soll zum Fahrplanwechsel 2012 / 2013 eingeführt werden.

Das lärmabhängige Trassenpreissystem sieht höhere Entgelte für die Güterzüge ohne Flüsterbremsen vor und einen Bonus für Güterwagen, die auf lärmmindernde Technologien umgerüstet werden.

In der Rhein-Zeitung vom 13.08.2011 wird unter der Überschrift „Bahnlärm: Hoffnung für das Rheintal?“ berichtet, dass die EU-Kommission das Ziel unterstützt, in ganz Europa lärmabhängige Trassenpreise einzuführen und damit finanzielle Anreize für den Einsatz leiser Güterwaggons zu schaffen. Laut Rhein-Zeitung ist dies der Inhalt eines Schreibens „der EU“ an die Initiative Pro Rheintal.

Die Rhein-Zeitung berichtet weiter:

„Der Vizepräsident der EU-Kommission, Siim Kallas, hofft derweil auf mehr Druck aus dem Europaparlament. Er ärgert sich darüber, dass die EU-Länder den Vorschlag der Kommission „verwässert“ haben, europaweit zwingende finanzielle Anreize für die Nachrüstung von Güterwaggons zu schaffen. Die Mitgliedstaaten wollen dies aber nur auf freiwilliger Basis einführen. Kallas baut jetzt darauf, dass das Parlament wieder „den ursprünglichen Vorschlag der Kommission unterstützen wird“. Dies würde auch für einen schnelleren und besseren Lärmschutz im extrem belasteten Rheintal sorgen.“

Frank Gross, Vorsitzender des „Bürgernetzwerks Pro Rheintal“ betont, dass eine ernsthafte Erhöhung der Trassenpreise erst für 2020/21 geplant sei.

Quelle: Allgemeine Zeitung (Bacharach) vom 30.12.2011 - Mittelrhein.

Hinweis:

Nach Kenntnis der Bundesregierung geht der Bahnsektor davon aus, dass noch etwa 150.000 Güterwagen mit veralteter (lärmintensiver) Graugussklotz-Bremstechnik vorhanden sind, die für eine Umrüstung auf lärmindernde Technologien in Betracht kämen. Die Bundesregierung erklärt weiter, dass derzeit etwa 13.300 Güterwagen mit der lärm-mindernden Verbundstoffbremssohle (Verbundkunststoff-Bremstechnik) ausgerüstet sind. (Vgl. Drucksache 17/2308 vom 28.06.2010 Deutscher Bundestag - Antwort zu den Fragen 22, 23 und 24.)

Hinweis:

In der Veröffentlichung von Zeit-Online Zeitgeschehen vom 23.02.2012 unter dem Titel **Güterzüge / Krach um die Flüsterbremse** werden folgende Zahlen genannt: Die Deutsche Bahn hat erst 7.000 Neuwagen mit leisen Sohlen ausgestattet. Auf dem deutschen Netz fahren noch 180.000 Waggons mit alten Bremsen.

Hinweis:

Die Bundesregierung hat auf die Frage, mit welcher Reduzierung der Schallemissionswerte sie durch die Einführung lärmabhängiger Trassenpreise im Rheintal im Zeitraum 2013 bis 2022 rechnet, geantwortet:

„Durch die Umrüstung von Güterwagen mit Graugussbremssohlen auf Verbundstoffbremssohlen ist eine flächendeckende Lärmreduzierung von bis zu 10 Dezibel möglich.

Dieses Ziel kann jedoch nur erreicht werden, wenn mindestens 80 Prozent der Bestandsgüterwagen umgerüstet sind.“

Quelle: Deutscher Bundestag Drucksache 17/7751 vom 17.11.2011 - Antwort zu Frage 2.

Im Wiesbadener Kurier vom 12.01.2012

„Flüsterbremse gegen Bahnlärm im Rheintal ? Die wenigsten Züge rollen wirklich leise“ wird berichtet, dass im Rahmen des Pilotprojektes „Leiser Rhein“ 100 Güterwagen auf die sog. LL-Sohlen umgerüstet werden. LL-Sohlen sind die preisgünstigste Möglichkeit, die lauten Bremsklötze aus Grauguss zu ersetzen. Für diese LL-Sohlen gibt es jedoch noch gar keine Genehmigung. Wie ein Sprecher des Bundesverkehrsministeriums (BMVBS) mitteilte, wurde bisher nur der Versuchswagen umgerüstet.

Ab Anfang 2012 sollte die Umrüstung von weiteren 1.150 Güterwagen auf K-Sohlen erfolgen. Diese K-Sohlen sind bereits zugelassen und haben den gleichen Effekt wie die LL-Sohlen - nämlich die Halbierung der Rollgeräusche an den Rädern. Bei der Umrüstung auf die K-Sohlen muss jedoch die gesamte Bremsanlage umgebaut werden, ein aufwendiges und teures Verfahren. Bisher ist kein einziger Güterwagen in Deutschland auf die K-Sohle umgerüstet worden. Dies wurde vom BMVBS bestätigt.

Das Unternehmen DB Schenker, welches 1.150 Güterwagen auf die K-Sohle umrüsten will, hofft darauf, dass ab Mai 2012 der Serienumbau **beginnen** kann.

Der Pressebericht vom 12.01.2012 schließt mit dem Satz:

„Wann die restlichen der insgesamt 5.000 Güterwagen aus dem Projekt „Leiser Rhein“ umgerüstet werden, und wann die vielen anderen, die noch immer mit den alten Bremsen über die Schienen rumpeln, steht erst recht in den Sternen.“

Die Allgemeine Zeitung, Mainz, vom 27.03.2012, berichtet unter der Überschrift **Bahnexperte: „Es bleibt lärmig“** ebenfalls, dass lt. Bundesverkehrsministerium noch kein Güterwagen auf die K-Sohle umgerüstet worden ist.

Das Infrastrukturministerium Rheinland-Pfalz geht davon aus, dass die LL-Sohlen frühestens Ende 2013 zulassungsfähig sind.

Quelle: Rhein-Zeitung vom 31.01.2012 „Der laute Streit um die leisen Zugbremsen.“

Der Mitautor der Studie „Bewertung von Modellen einer schnelleren Umrüstung von Güterwagen auf lärmindernde Bremssohlen“, Dr.-Ing. Gottfried Ilgmann, ist der Ansicht, dass die noch weit verbreiteten Gusseisen-Bremsen die Wagenräder derart deformieren, dass diese anschließend beim Überfahren der Gleise einen konstant höheren Lärm erzeugen. Als Alternative schlägt Dr. Ilgmann sogenannte K-Sohlen-Bremsen mit Scheiben aus Metallfasern und Kautschuk vor. Bei **neuen** Güterwagen sind diese „Flüsterbremsen“ lt. Dr. Ilgmann europaweit vorgeschrieben. Die Umbaukosten betragen lt. Dr. Ilgmann etwa 6.000 Euro pro Wagen. Er ist weiter der Ansicht, dass der Lärm nur spürbar verringert werden kann, wenn die gesamte Güterwagenflotte mit neuen Bremssystemen ausgestattet wird. Eine Absage erteilte Dr. Ilgmann den günstigeren LL-Bremsen. Nach Ansicht von Dr. Ilgmann ist eine Zulassung dieser Bremsen bis 2013 „schlicht illusorisch“. Im Übrigen seien diese Bremsen zu gefährlich, denn auch deren Belag schädige die Räder. „Damit ausgerüstete Züge haben eine höhere Gefahr zu entgleisen“, erklärte Dr. Ilgmann.
 Quelle: Presseerklärungen der Landesregierung Rheinland-Pfalz und des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur Rheinland-Pfalz vom 01.03.2012.

(Die Studie „Bewertung von Modellen einer schnelleren Umrüstung von Güterwagen auf lärmindernde Bremssohlen“ wurde erstellt im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und datiert vom 02.02.2011.)

Der Internationale Eisenbahnverband UIC erklärt in seinem Sachstandsbericht 2010 zum Bahnlärm in Europa, dass die derzeit (2010) entwickelten LL-Sohlen einen übermäßigen Radverschleiß verursachen. Wenn die Sohlen die Laufflächen zu schnell abreiben, können die Räder auf der Schiene irgendwann schlingern, im schlimmsten Fall entgleisen.
 Quelle: Zeit-Online Zeitgeschehen. Veröffentlichung vom 23.02.2012 unter dem Titel **Güterzüge / Krach um die Flüsterbremse.**

Nachrichtlich:

Die Schweiz hat bereits vor über 10 Jahren ein klares politisches Bekenntnis zum Lärmschutz Bahn abgegeben und die nötigen Gelder für die Umrüstung auf **K-Sohlen** bereitgestellt.

Bis **2015** werden alle Güterwagen von schweizerischen Haltern saniert sein. Unsanierte ausländische Wagen stellen heute in der Schweiz die größte verbleibende Lärmquelle dar.

Quelle: Allgemeine Zeitung, Mainz, vom 27.03.2012, Philipp Wälterlin, Bundesamt für Verkehr, Schweiz.

Anmerkung 6.3

Die Bürgerinitiative im Mittelrheintal gegen Umweltschäden durch die Bahn e.V. hat dem Innenminister des Landes Rheinland Pfalz, Roger Lewentz, eine mehr als 300 Seiten starke Dokumentation überreicht, in welcher detailliert die Belastungen der Menschen entlang der Schienentrasse protokolliert sind. Bei der Übergabe der Dokumentation erklärte Lewentz:

„Die Grenzen der Belastung gerade an dieser Bahnstrecke sind schon lange weit überschritten.“

Minister Lewentz zeigte sich überzeugt, dass längerfristig eine Güterzugstrecke abseits des Mittelrheintals notwendig ist, um bei dem zu erwartenden Zuwachs an Güterverkehr auf der Schiene eine nachhaltige Entlastung des Tals vom Lärm zu erreichen (Veröffentlichung: Rhein-Zeitung vom 02.08.2011 „Bahnlärm: Schlaflos im Rheintal“).

In einer Presseerklärung der Landesregierung Rheinland-Pfalz vom 01.03.2012 bekräftigte Minister Lewentz die Notwendigkeit einer Alternativstrecke.

„Das Nadelöhr Mittelrheintal muss entlastet werden“, sagte er.

Auf alle Fälle müsse die Ausweichroute noch 2015 in den neuen Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden. Ansonsten rücke deren Realisierung, die mindestens 25 Jahre benötige, weitere 15 Jahre in die Ferne.

Anmerkung 6.3.1

Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer hat in der Sitzung der Verkehrsministerkonferenz vom 19.04.2012 in Kassel die Ausweisung einer Güterverkehrs-Ausweichstrecke für die beiden Eisenbahnlinien im Mittelrheintal **abgelehnt**. Der Bundesverkehrsminister begründete seine Ablehnung einer Ausweichstrecke mit zu erwartenden Widerständen in den Regionen, in denen dann eine solche neue Streckenführung vorgesehen werde. Infrastrukturminister Lewentz hat diese Ablehnung in der Verkehrsministerkonferenz zurückgewiesen. Minister Lewentz erklärte: „Ich halte eine Ablehnung einer Ausweichstrecke für eine schicksalsschwere Fehlentscheidung.“

Der hessische Verkehrsminister Dieter Posch erklärte: „Auf die Planung für eine Ausweichstrecke kann nicht verzichtet werden.“

Das gemeinsame Vorgehen von Rheinland-Pfalz und Hessen unterstreicht die hohe Bedeutung der Lärmbelastung mit dem Ziel, ein insgesamt leiseres Rheintal für alle zu erreichen. Das Problem der Verkehrsbelastung Mittelrheintal muss an der Wurzel gepackt werden, so die beiden Minister Lewentz und Posch. Sie verwiesen darauf, dass dazu das Bundesverkehrsministerium in der sogenannten Mittelrheinstudie für den Schienenverkehr Köln-Karlsruhe neue, grundsätzliche Überlegungen anstelle. Es wäre gut, wenn der Bundesverkehrsminister die Ergebnisse dieser Studie abwarten würde, bevor er eine Ausweichstrecke ablehnt.

Quelle: Pressemitteilung des Infrastrukturministeriums Rheinland-Pfalz vom 19.04.2012.

Die rheinland-pfälzische Ministerin für Wirtschaft, Klimaschutz, Energie und Landesplanung, Eveline Lemke, kritisiert ebenfalls Bundesverkehrsminister Ramsauer wegen der Ablehnung einer alternativen Bahnstrecke. Lemke erklärte: „Der Bundesverkehrsminister handelt gegen die Interessen der Menschen, die unter dem Lärm leiden und gegen die Interessen einer Region mit Welterbe-Status, die sich weiterentwickeln muss.“
Quelle: Pressemitteilung des Ministeriums für Wirtschaft RP vom 23.04.2012.

Bundesverkehrsminister Ramsauer ließ allerdings erklären, dass er eine Entlastungsstrecke **keineswegs abgelehnt** habe. Aber zunächst will er beispielsweise auf eine bessere Fahrzeugtechnik und den Bau niedriger Schallschutzwände setzen.

Quellen: 1. Rhein-Zeitung vom 23.04.2012 - *Menschen am Mittelrhein droht der Lärmkollaps / Güterverkehr: Bald noch mehr Züge - Alternativstrecke dringend gesucht.*
2. Mittelrhein Hunsrück Kurier Online, 20.04.2012, Erklärung der CDU-Landtagsfraktion Rheinland-Pfalz.
3. Allgemeine Zeitung, Mainz, 21.04.2012, *Bahnlärm: CDU hält Lewentz für unredlich.*

Nachrichtlich:

Im August 2010 hat das Umweltbundesamt die Studie **Schienennetz 2025/2030 Ausbaukonzeption für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr in Deutschland** herausgegeben. Verfasst wurde diese Studie von Michael Holzhey, Verkehrswissenschaftler, KCW GmbH, Berlin. Im Auftrag des Umweltbundesamtes wurde untersucht, wie das Bahnnetz bis 2025 durch Neubau, Ausbau und Verbesserung von Güterverkehrskorridoren für eine erwartete Verdoppelung des Güterverkehrs fit gemacht werden könnte. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass dafür **11 Milliarden Euro** erforderlich sind. Diese Summe ist **deckungsgleich** mit dem Kostenbetrag für die Neubauprojekte des ICE-Verkehrs Nürnberg-Erfurt-Leipzig und Stuttgart-Ulm (einschließlich Bahnhof Stuttgart 21). Holzhey ist der Ansicht, dass im Interesse der Ertüchtigung der Güterverkehrskorridore - zur angemessenen Bewältigung der zu erwartenden steigenden Güterverkehre - auf Prestigeobjekte konsequent verzichtet werden müsste. Er ist weiter der Meinung, dass seit der Bahnreform -Mitte der neunziger Jahre- 20 Mia. Euro in Prestigeobjekte des Fernverkehrs geflossen seien, die kaum einen Nutzen gebracht hätten. Für den Güterverkehr sei dagegen fast nichts geschehen. Manche Strecken würden sogar über der offiziellen Kapazität befahren - nach dem Grundsatz „Ein Zug geht noch“.

Unter dem Stichwort **Hochleistungskorridore: Neu- und Ausbaubedarf** wird in dieser Studie u.a. ausgeführt: „Die Eifelstrecke über Gerolstein und Bitburg muss zu einem Bypass ausgebaut werden, der die Frankreich-Verkehre von der **hochgradig belasteten Rheinschiene** und der Moselstrecke abzieht.“

Anmerkung 7.1

Aus der Drucksache 17/876 (02.03.2010) Deutscher Bundestag, 17. Wahlperiode, Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN -Drucksache 17/704- betreffend

Maßnahmen der Bundesregierung zur Reduzierung von Bahnlärm

sind nachfolgende Kernantworten zu entnehmen:

a)

„Zu Geschwindigkeitsbegrenzungen und zeitlich befristeten Fahrverboten für Güterzüge gibt es keine gesetzlichen Grundlagen.“

b)

„Die Bundesregierung plant derzeit keine Senkung der Auslösewerte für die Lärm- sanierung des Schienennetzes. Es besteht weiterhin ein hoher Bedarf an Lärm- sanierungsmaßnahmen für die Erreichung der derzeitigen Auslösewerte, der im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel priorisiert werden muss.“

Hinweis 1 zu Anmerkung 7.1 a)

Der Konzernbevollmächtigte der Bahn AG, Ulrich Bischooping, erklärt, dass Voraussetzung für Lärmreduktionsmaßnahmen in jedem Fall entsprechende Vorschriften des Bundes seien, wenn nicht sogar der EU. Ohne diese werde es keine Neuerungen geben.

Das Eisenbahn-Bundesamt stellt fest, dass für Geschwindigkeitsbegrenzungen die Schienennetzbetreiber selbst zuständig sind - also die Bahn AG.

Quelle: Bahnlärm / Bremsen für den Lärmschutz - taz.de vom 11.01.2011.

Hinweis 2 zu Anmerkung 7.1 a)

Anlässlich der Pressemitteilung des Bundesverkehrsministeriums vom 05.07.2011 (bezüglich der geplanten Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems zum Fahrplanwechsel 2012 / 2013) erklärte der Sprecher der Bürgerinitiative Pro Rheintal, Frank Gross:

„Man darf nicht übersehen, dass die Eisenbahnbetreiber einen Freibrief besitzen, zu jeder Tages- und Nachtzeit, sonntags wie feiertags mit dem ältesten Waggonschrott in vollem Tempo an den Häusern vorbeidonnern zu dürfen.“

(So auch zitiert in Rhein-Zeitung vom 13.08.2011.)

Anmerkung 7.1.1

Die Bundesregierung hat unter dem 20.09.2011 nochmals ausdrücklich bestätigt, dass es keine gesetzliche Grundlage gibt, um Nachtfahrverbote für besonders lärmintensive Güterzüge zu verhängen. Weder im Europäischen Recht - noch auf nationaler Ebene.
Quelle: Deutscher Bundestag Drucksache 17/7050 vom 20.09.2011 - Antwort zu Frage 17.

Anmerkung 7.2

Gegenüber der Aussage der Bundesregierung in der Drucksache 17/876 (02.03.2010) Deutscher Bundestag:

„Die Bundesregierung plant derzeit keine Senkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung des Schienennetzes“ steht nunmehr die Erklärung der Bundesregierung, dass sich der Abbau des Schienenbonus in Vorbereitung befindet - vgl. die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage von Abgeordneten des Bundestages und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Maßnahmen der Bundesregierung zur Beschränkung von Schienenverkehrslärm“ (Antwort vom 28.06.2010 Deutscher Bundestag Drucksache 17/2308 - Antwort zu Frage 16).

Anmerkung 7.3

Am 15.04.2011 hat der Bundesrat einen Beschluss über die „Entschließung des Bundesrates zur Verminderung des Bahnlärms“ gefasst - Bundesrat Drucksache 151/11 (Beschluss). Dieser Beschluss hat den Gesetzesantrag des Landes Rheinland-Pfalz vom 15.03.2011 zur Grundlage.

In diesem Beschluss hat der Bundesrat die Bundesregierung gebeten, in einem ersten Schritt für einen besseren Schutz (der Betroffenen) den Schienenbonus in der Nacht zu streichen und zu prüfen, ob neben dem Dauerschallpegel ein Spitzenschallpegelkriterium für die Nacht eingeführt werden kann, um die Realität besser abzubilden und um die Gefahr gesundheitlicher Schäden an besonders hoch belasteten Strecken zu vermindern. Weiter fordert dieser Beschluss, dass die Lärmsanierungsgrenzwerte an Schienenwegen stufenweise abzusenken sind.

Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer hat am 22.12.2011 in einem Interview mit der Frankfurter Allgemeinen Zeitung („Es gibt kein Industrieland ohne Nebenwirkungen“) erklärt:

„Die Regierungsfractionen schreiben gerade einen Gesetzentwurf und ringen um eine Jahreszahl für das Ende des Schienenbonus.“

Der Bundesverkehrsminister wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass jedes Dezibel weniger rund 1 Milliarde mehr Baukosten verlange.

Vorausgegangen war am 14.12.2011 eine **öffentliche Anhörung** von Sachverständigen im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags u.a. zum Thema Abschaffung des Schienenbonus.

Die Badische-Zeitung vom 24.12.2011 berichtet unter Bezugnahme auf Herrn Dr. Roland Diehl, der als Sachverständiger in den Verkehrsausschuss eingeladen war, dass unter den Parlamentariern Uneinigkeit über den Zeitpunkt der Abschaffung des Schienenbonus herrsche. Es bestünden zwei konkurrierende Aktivitäten. Der Bundesverkehrsminister wolle den Schienenbonus per Verordnung erst zum 1.1.2021 aussetzen, wohingegen ein Gesetzentwurf von CDU/CSU und FDP die Abschaffung ab dem 1.1.2016 für alle Schienenprojekte festschreibe, für die noch **kein** Planfeststellungsverfahren eingeleitet sei.

Frank Gross, Vorsitzender des „Bürgernetzwerks Pro Rheintal“ führt aus, dass die Reduzierung der Lärmgrenzwerte durch die Abschaffung des Schienenbonus **verbindlich nur für Neubauprojekte** gelte.

An Bestandsstrecken **löse** der Schienenbonus **keine** Sanierung **aus**, sondern werde nur **im Falle der Sanierung angewendet**. Im Rheintal sei man daher (insoweit) weiter auf den „guten Willen“ der Bundesregierung angewiesen.

Quelle: Allgemeine Zeitung (Bacharach) vom 30.12.2011 - Mittelrhein.

Dr. Robert Attinger vom Bundesamt für Verkehr, Schweiz, der ebenfalls als Sachverständiger zur öffentlichen Anhörung im Verkehrsausschuss des Bundestags am 14.12.2011 eingeladen war, erklärte: „Das Problem in Deutschland sind die hohen Auslösewerte für die Lärmsanierung. Sie sind **5 bis 10 Dezibel** höher als bei uns. Hier wäre eine Anpassung einfach und sachgerecht. Vergessen wir aber nicht: eine Änderung der Grenzwerte und der Pegelkorrekturen ist nicht wahrnehmbar. Dafür braucht es Maßnahmen.“
Quelle: Wortprotokoll **öffentliche Anhörung** im Verkehrsausschuss am 14.12.2011.

Anmerkung 7.3.1

Kanzleramtsminister Ronald Pofalla hat in Rees am Niederrhein erklärt:

„Die Bundesregierung wird nicht am Schienenbonus rütteln.“

Er bestätigte diese Aussage auch auf Rückfrage.

Der Kanzleramtsminister erläuterte, die Abschaffung dieser Regelung sei kein Allheilmittel beim Lärmschutz. Er führte weiter aus:

„Ohne Bonus würde das auch höhere Lärmschutzwände bedeuten, es kann nicht sein, dass die Mauern in den Orten noch höher werden.“

Mit einem Wegfall des Schienenbonus kämen auch Unmengen an Kosten auf Bund und Bahn zu.

Quelle: Rheinische Post (Ausgabe Emmerich) vom 12.03.2012 (Grenzland am Rhein, Seite C1).

Anmerkung 8

Im Beschluss des Bundesrates vom 15.04.2011 (Bundesrat Drucksache 151/11) wird zusätzlich gefordert, dass sich die Bundesregierung im Interesse einer aktiven Lärmschutzpolitik auf europäischer Ebene für eine konkrete, zeitlich gestaffelte verbindliche Einführung von Lärmgrenzwerten für Bestandsgüterwagen in der sog. „TSI-Lärm“ einsetzt, wie sie schon derzeit für neu in den Verkehr zu bringende Fahrzeuge gelten. (Siehe hierzu den unten ausgewiesenen Hinweis.) Auch wird von der Bundesregierung gefordert - soweit erforderlich - ordnungsrechtliche Maßnahmen bis hin zu nächtlichen Einschränkungen für laute Schienenfahrzeuge zu initiieren.

Schließlich wird von der Bundesregierung gefordert, für das Eisenbahnbundesamt eine Befugnis zu schaffen, um Anordnungen zum Schutz der Umwelt einschließlich des Schutzes der Allgemeinheit oder der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen durch Lärm **und Erschütterungen** zu treffen.

Der Bundesrat hat diese Forderung wie folgt begründet:

„Die Regelungen im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) sind gegenwärtig im Wesentlichen auf Verkehrs-, Wettbewerbs- und Sicherheitsaspekte beschränkt. Im Unterschied zum übrigen Verkehrsrecht enthält das AEG keine Anforderungen zum Lärm- und Erschütterungsschutz oder zu anderen Umweltbereichen.

Die Geltung anderer öffentlich-rechtlicher Vorschriften, etwa des BImSchG heilt dieses Defizit nicht, so dass bei dem bestehenden hohen Sanierungsbedarf unter anderem im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Lärmaktionsplanung die Schaffung entsprechender Befugnisse des Eisenbahn-Bundesamtes unabdingbar notwendig ist. Beispielsweise ist durch eine generelle Verpflichtung zur Schienenpflege aus Lärmschutzgründen eine kurzfristige Lärmentlastung erreichbar, wie es beim „besonders überwachten Gleis“ durch frühzeitiges Schienenschleifen bei **Neu- und Ausbaustrecken** regelmäßig praktiziert wird.“

Hinweis:

Die Europäische Kommission hat mit Wirkung ab 23.06.2006 Geräuschgrenzwerte für neue Güter- und Reisewagen und auch für Lokomotiven und Triebzüge eingeführt.

In seiner Presse-Information 012/2006 merkt das Umweltbundesamt hierzu an:

„Die Geräuschvorschrift beschränkt sich - wie im europäischen Lärmschutzrecht üblich - auf Neufahrzeuge. Das ist ein wesentliches Defizit. Wegen der langen Lebensdauer der Schienenfahrzeuge, von bis zu 40 Jahren, schlug das UBA auch aus Gründen des vorbeugenden Gesundheitsschutzes wiederholt vor, die Geräuschvorschrift um ein staatlich gefördertes Umrüstprogramm für die lauten Güterwagen zu ergänzen. Durch ein solches ergänzendes Umrüstprogramm ließe sich das - seit 1999 laufende - Lärm-sanierungsprogramm an Schienenwegen nicht nur wesentlich schneller, sondern auch mit deutlich geringeren gesamtwirtschaftlichen Kosten abschließen. Denn: Lärmminde-rungsmaßnahmen an der „Quelle“, das heißt an den Fahrzeugen und -wegen, sind sehr wirksam und vergleichsweise kostengünstig.“

Nachrichtlich:

Die Schweiz wird die EU-Vorschriften, welche in Europa seit 2006 für **neue** Wagen gelten, ab 2020 für **neue und alte** Wagen für verbindlich erklären. Damit werden die Resultate des Lärmschutzprogramms Bahn in der Schweiz nochmals deutlich verbessert.

Quelle: Allgemeine Zeitung, Mainz, vom 27.03.2012, Philipp Wälterlin, Bundesamt für Verkehr, Schweiz.

Besonderer Hinweis zum Thema Erschütterungen durch Schienenverkehr:

Zwei neue Erschütterungsmessungen des Landesamtes für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht vom Mai und Juni 2011 in Wohnhäusern in Osterspai und Boppard zeigen, dass im Mittelrheintal nicht nur die Belastung durch Bahnlärm, sondern auch durch vom Schienenverkehr erzeugte Erschütterungen deutlich zu hoch ist.

Die dort festgestellten Schwingstärken von 0,11 und 0,23 überschritten den bei oberirdischen Schienenstrecken zulässigen Anhaltswert von 0,07 bis zum Dreifachen.

Während der Vorbeifahrt fast aller Güterzüge schwankte laut den Messergebnissen die Erschütterungsintensität stark. Solche starken Schwankungen der Intensität zeigen bei Anlagen und Maschinen üblicherweise schlechte Wartungszustände oder sogar Defekte an. Bei einer Messung traten so extreme Schwingungen auf, dass nach Ansicht des Landesamtes auf einen Defekt an einem der Güterwaggons zu schließen ist. Die genaue Ermittlung dieser Messergebnisse ist dargestellt auf der Internetseite des Landesamtes für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht Rheinland-Pfalz unter „Messung der durch den Bahnverkehr verursachten Erschütterungen im Mittelrheintal“.

Nach Angaben der Initiative Pro Rheintal in der Rhein-Zeitung vom 13.08.2011
- in Bezug auf den Schienenverkehr im Rheintal - „kommt es zu Erschütterungen, die zu Rissen in Häusern führen“.

Auch in Bendorf, jedenfalls in Teilbereichen der Gemeindestraße Untere Rheinau, sind täglich sehr oft starke, mindestens deutlich wahrnehmbare, vom Schienenverkehr ausgelöste Gebäudeerschütterungen festzustellen, die auch die Erschütterung der Gebäudeeinrichtung einschließen - z.B. Einrichtungen der elektronischen Datenverarbeitung.

Anmerkung 9

Der Bundesrat hat am 14.10.2011 dem „Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes“ zugestimmt.

(Bundesrat Drucksache 527/11 (Beschluss) 14.10.11)

Mit den von Länderseite vorgeschlagenen Änderungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes **w ü r d e** die Rechtsgrundlage geschaffen, die Eisenbahnen - insbesondere die Deutsche Bahn - zur Mitwirkung an der Lärminderungsplanung/Lärmaktionsplanung an hoch belasteten Strecken wie dem Mittelrheintal **zu verpflichten**.

Ferner soll nun das Eisenbahnbundesamt als Aufsichtsbehörde **befugt werden**, Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Erschütterungen **anzuordnen**.

(Die Grundlage hierfür bildet der Vorschlag des Bundesrates in seiner Entschließung vom 15.04.2011 - BR-Drucksache 151/11 (Beschluss).)

Dieser Gesetzentwurf bedarf noch der Zustimmung der Bundesregierung und des Bundestags.

Die Bundesregierung hat unter dem 18.01.2012 einen Gesetzentwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vorgelegt (Drucksache Deutscher Bundestag 17/8364).

Mit diesem Gesetzentwurf soll u.a. eine Ermächtigungsgrundlage geschaffen werden, durch die dem Eisenbahn-Bundesamt die Festlegung von technischen Einzelheiten für Planung, Bemessung und Konstruktion von Betriebsanlagen der Eisenbahn des Bundes übertragen werden kann.

In der betreffenden Pressemitteilung des Deutschen Bundestages vom 24.01.2012 wird ausgeführt:

„Der Bundesrat macht in seiner Stellungnahme insgesamt sechs Änderungsvorschläge, denen die Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung teilweise zustimmte.“

Anmerkung 10

Umweltministerin Ulrike Höfken und ihre hessische Amtskollegin Lucia Puttrich haben am 27.02.2012 den *Bahnlärmindex für das Mittelrheintal* vorgestellt. Mit dem vorgelegten *Bahnlärmindex* wird erstmals die **Lärmwirkung** auf die Menschen umfassend dargestellt. Rheinland-Pfalz und Hessen haben diese Studie 2011 bei der Fachhochschule Trier und der ZEUS GmbH (Hagen) in Auftrag gegeben.

Der Index bildet Belästigungen und Schlafstörungen durch Bahnlärm zwischen Koblenz und Mainz/Wiesbaden, in Rheinhessen und im Rheingau ab.

Die durchgeführte repräsentative Umfrage ergab zunächst, dass im Mittelrheintal jede zweite Person durch Lärm und jede fünfte durch Erschütterungen hoch belästigt ist.

Jede fünfte Person berichtet von hochgradigen Schlafstörungen. Weiter wird ausgeführt, dass die Lärmbeeinträchtigungen rechtsrheinisch in der Regel höher sind als linksrheinisch.

Die Ministerinnen erklärten:

„Die Berechnungen zeigen, dass die Aussage der Bahn, mit den durchgeführten Schallschutzmaßnahmen sei das Ziel des Nationalen Verkehrslärmschutzpaketes, den Lärm mindestens zu halbieren, bereits weitgehend erreicht, mit der Wirklichkeit im Rheintal wenig zu tun hat“.

Sie **fordern** unter anderem eine sofortige Geschwindigkeitsbegrenzung, ein lärmabhängiges Trassenpreissystem sowie ein Durchfahrverbot für laute Güterzüge ab 2020.

Quelle: Presseveröffentlichung des Umweltministeriums Rheinland-Pfalz vom 28.02.2012.

Hinweis:

Bei der Vorstellung des *Bahnlärmindex für das Mittelrheintal* war Philipp Wälterlin vom Bundesamt für Verkehr der Schweiz und Mitglied der Arbeitsgruppe, welche in der Schweiz die gesetzliche Grundlage vorbereitet für ein Verbot von Graugusssohlen-Bremsen ab 2020, Gastredner.

Auf die Frage, warum nach wie vor Güterwagen mit veralteter Bremstechnik an Wohnhäusern vorbei donnern, obwohl es leisere Alternativen gibt, gab er folgende Antwort:

„Die Umrüstung auf neue, leisere Bremstechnik ist mit beträchtlichen Kosten verbunden. Weil die Bahn als umweltfreundlichere Alternative zur Straße gefördert werden soll, verzichtet die Politik in vielen Ländern auf strengere Vorschriften beim Lärmschutz. Das ist aber auf längere Frist nicht sachgerecht. Ganz im Gegenteil: Nur wenn die Bahn leiser wird, kann erreicht werden, dass nicht Bürgerproteste den nötigen Ausbau der Bahninfrastruktur verhindern.“

Quelle: Allgemeine Zeitung, Mainz, vom 27.03.2012.

Anmerkung 10.1

Die Wissenschaftler der Fachhochschule Trier und des Hagener Umweltforschungsinstituts ZEUS haben errechnet, dass mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung für Güterzüge auf maximal Tempo 70km/h knapp ein Fünftel der Höchstbelasteten im Mittelrheintal spürbar entlastet würde.

Die rheinland-pfälzische Umweltministerin Ulrike Höfken griff diesen Punkt auf und forderte von den anwesenden Vertretern der Bahn-AG eine Stellungnahme.

Herr Udo Wagner, Konzenbevollmächtigter Deutsche Bahn AG für die Länder Rheinland-Pfalz und Saarland verwies den Vorschlag des Tempolimits für Güterzüge gleich an den Bund weiter, der folgende Fragen beantworten müsse:

„Was heißt eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 50km/h, oder 70km/h, die hier angesprochen worden ist? Welche Auswirkungen hat das zwangsläufig auf die Infrastruktur und die daraus abzuleitenden Maßnahmen? Stichwort: Neue Infrastruktur schaffen. Das sind Fragen, die sich für mich heute erst einmal daraus stellen.“

Quelle: <http://www.dradio.de/dlf/sendungen/umwelt/1688890/>

Deutschlandfunk Umwelt und Verbraucher vom 28.02.2012

„Zwischen Wein und Dezibel / Wie soll der Zuglärm im Mittelrheintal eingedämmt werden?“

Anmerkung 11

Der Landtag Rheinland-Pfalz (Antrag der Fraktionen der SPD, CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) hat die Landesregierung aufgefordert, alle notwendigen Schritte einzuleiten, die den Menschen im Mittelrheintal kurz-, mittel- und langfristig Entlastung bringen.

Dazu gehört gemäß dem Antrag des Landtags u.a.:

- Die schnellstmögliche Reduzierung der Geschwindigkeit vor allem in den Nachtstunden, da dies nach Auffassung der vom Umweltministerium beauftragten Fachleute eine spürbare Entlastung bringt.
- Den Bund aufzufordern, der Verminderung der Erschütterungen mehr Aufmerksamkeit zu widmen und hierzu einen Maßnahmenplan vorzulegen.
- Den Bund entsprechend dem Bundesratsbeschluss vom 14. Oktober 2011 **weiter aufzufordern**, das Eisenbahn-Bundesamt mit einer wirksamen Eingriffsbefugnis zum Schutz der Bevölkerung vor Bahnlärm und Erschütterungen auszustatten und dafür die Voraussetzungen zu schaffen.

Quelle: Drucksache 16/1082 vom 21.03.2012 Landtag Rheinland-Pfalz.

Anmerkung 11.1

Die Koalitionsmehrheit im Bundestag hat die vom Bundesrat erhobene Forderung nach einer Eingriffsbefugnis des Eisenbahn-Bundesamtes zum Schutz der Bevölkerung vor Bahnlärm und Erschütterungen zurückgewiesen.

Quelle: Pressemitteilung des Umweltministeriums und des Infrastrukturministeriums Rheinland-Pfalz vom 30.03.2012.

Anmerkung 12

Die Drucksache 17/9257 Deutscher Bundestag, vom 03.04.2012, hat den Bericht des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gemäß § 62 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages zum Stand der Behandlung der Drucksachen Deutscher Bundestag 17/4652 vom 7.2.2011, 17/5461 vom 12.4.2011, 17/6452 vom 5.7.2011 zum Gegenstand. Die Anträge dieser Drucksachen befassen sich mit Forderungen zu den Themenkreisen „Schutz vor Bahn- und Straßenlärm“.

Durch den **federführenden** Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung konnte bisher noch keine Beschlussempfehlung an den Deutschen Bundestag gegeben werden. Die **mitberatenden** Ausschüsse (Finanzausschuss / Haushaltsausschuss / Ausschuss für Gesundheit / Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit / Rechtsausschuss / Ausschuss für Wirtschaft und Technologie) haben in 3 Fällen noch keine Stellungnahme abgegeben. In allen anderen Fällen haben diese Ausschüsse die Ablehnung der Anträge empfohlen mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP.

Im Obleutegespräch des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 28. März 2012 wurde übereinstimmend festgestellt, dass eine Aufsetzung der Vorlagen zur abschließenden Beratung im Deutschen Bundestag derzeit am Einspruch der Fraktionen der CDU/CSU und FDP scheitert, da die Abstimmung zwischen den Koalitionsfraktionen noch nicht abgeschlossen ist.

In der 176. Sitzung des Deutschen Bundestages am 27.04.2012 erfolgt daher lediglich die Berichterstattung und die Beratung des Berichts des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gemäß § 62 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages zum Stand der Behandlung der oben bezeichneten Drucksachen.
Quelle: Tagesordnung der 176. Sitzung des Deutschen Bundestages in der 17. Wahlperiode.

Fazit zu F)

Geltende Rechtslage:

Regelmäßig können an stark lärmbelasteten bestehenden Verkehrswegen (hier Schienenwegen) **keine** einklagbaren Ansprüche auf Lärmsanierung entstehen. Die Lärmsanierung basiert lediglich auf haushaltsrechtlichen Vorschriften des Bundes und ist deshalb an die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel gebunden.

(Vgl. auch Deutscher Bundestag Drucksache 17/2308 - Antwort der Bundesregierung zu Frage 16. / Deutscher Bundestag Drucksache 17/7050 vom 20.09.2011 - Antwort der Bundesregierung zu Frage 7. / Deutscher Bundestag Drucksache 17/7751 vom 17.11.2011 - Antwort der Bundesregierung zu Frage 1.)

Teil 6 Lärmaktionsplanung - Schutz ruhiger Gebiete -

Die Umgebungslärmrichtlinie weist den Schutz sog. „Ruhiger Gebiete“ als Aufgabe der Lärmaktionsplanung aus. Ruhige Gebiete sind laut Umgebungslärmrichtlinie nach dem Grundsatz der Vorbeugung gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen - vgl. § 47 d Abs. 2 Satz 2 BImSchG.

Die Umgebungslärmrichtlinie enthält Anforderungen an Maßnahmen, die ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms schützen sollen. Diese allgemeine Vorgabe wurde mit dem Bundesimmissionsschutzgesetz in deutsches Recht umgesetzt, **ohne dass der deutsche Gesetzgeber** eine Definition oder Konkretisierung von ruhigen Gebieten vorgegeben hat. So findet sich keine Definition von Ruhe an Hand technischer oder akustischer Kriterien. Auch besteht keine gesetzliche Obergrenze für die Einwirkung mehrerer Lärmquellen in ein schützenswertes Gebiet . Es gibt also keine gesetzlich festgelegten Kriterien, nach denen ruhige Gebiete bestimmt werden können !

Wie sich aus der Begriffsdefinition des Artikels 3 der Umgebungslärmrichtlinie ergibt, gibt es keine ruhigen Gebiete **per se**, d. h. die aufgrund ihrer akustischen oder anderen Eigenschaften als ruhige Gebiete in Frage kommen, sondern das Vorhandensein ruhiger Gebiete setzt voraus, dass sie **festgesetzt worden sind**.

Artikel 3 Buchstabe m der Umgebungslärmrichtlinie bezeichnet als ruhiges Gebiet ein von der zuständigen Behörde **festgelegtes** Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist. Diese Begriffsbestimmung ist im Sinne von kein relevanter (erheblicher) Lärm zu verstehen (vgl. Bund/Länder Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) - AG Aktionsplanung - Hinweise zur Lärmaktionsplanung - Fassung vom 25.03.2009, S. 5).

Als schützenswerte ruhige Gebiete im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie sind in erster Linie Waldflächen, landwirtschaftliche Nutzflächen, Gewässer bzw. gewässer-nahe Bereiche, Parkanlagen, (größere) Friedhofsanlagen und gemischte Grünflächen anzusehen. Auch innerstädtische Grünflächen und Plätze sind als ruhige Gebiete denkbar. Sie bedürfen - wie aufgezeigt - der Festsetzung im Lärmaktionsplan.

Es erscheint durchaus vertretbar, reine und allgemeine Wohngebiete oder Krankenhausgebiete **n i c h t** als ruhige Gebiete im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie festzusetzen, weil solche Gebiete bereits über andere Rechtsgrundlagen wie Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), TA Lärm oder Normierungen wie DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) in zumindest gleichwertiger Weise oder höherwertig geschützt werden.

Bei der Auswahl und Festsetzung von ruhigen Gebieten sollte neben dem Lärmpegel, der als Obergrenze für die Lärmbelastung gelten soll / angestrebt wird, auch die (Nah-) Erholungsfunktion der Flächen, die Gewährleistung von Rückzugs- und Ruhegebieten sowie die Ermöglichung sozialer Kontaktpflege im Vordergrund stehen. Das Erholungspotential für Menschen und auch angemessener Lebensraum für Tiere und Pflanzen in ruhigen Gebieten, sind sehr erhebliche Kriterien bei der Entscheidungsfindung.

In der Stufe 1 der Lärmaktionsplanung werden folgende Flächen im Bereich der Stadt Bendorf als **ruhige Gebiete** eingestuft und festgelegt:

1)

Gesamte Waldfläche im Außenbereich gemäß § 35 des Baugesetzbuches (BauGB). Einschließlich insbesondere des wohnortnahen Außenbereichs.

*Als Zielvorgabe angestrebt wird eine Lärmbelastung von **maximal** Lden 45 dB(A).*

2)

Sämtliche landwirtschaftlichen Nutzflächen im Außenbereich gemäß § 35 BauGB. Einschließlich insbesondere des wohnortnahen Außenbereichs.

*Als Zielvorgabe angestrebt wird eine Lärmbelastung von **maximal** Lden 45 dB(A).*

Hinweis zu 1) und 2):

Die rechtlich zulässigen Nutzungen durch Vorhaben bleiben unberührt.

Dies gilt insbesondere für die rechtlich zulässige Nutzung der Windenergie gemäß § 35 Abs. 1 Nr. 5 BauGB einschließlich der möglichen räumlichen Steuerung der Errichtung von Windenergieanlagen durch gebietsbezogene Festlegungen nach § 35 Abs. 3 Satz 3 BauGB (Planvorbehalt).

§ 35 Abs. 3 Satz 3 BauGB eröffnet den Gemeinden die Möglichkeit, die Errichtung von Windenergieanlagen auf bestimmte Gemeindegebiete zu beschränken.

Eine reine Negativplanung, die die Errichtung von Windenergieanlagen pauschal verbietet, ist jedoch rechtlich nicht zulässig.

3)

Sämtliche im Gebiet der Stadt Bendorf vorhandenen

- Naturschutzgebiete
- Landschaftsschutzgebiete
- Vogelschutzgebiete (VSG)
- Fauna-Flora-Habitat-Gebiete (FFH-Gebiete)
- Naturparkgebiete
- Biotopgebiete
- Landschaftspflegerische Flächen (festgesetzte Kompensationsmaßnahmen/
Ausgleichsflächen)

*Als Zielvorgabe angestrebt wird eine Lärmbelastung von **unter** Lden 45 dB(A).*

(Die rechtlich zulässigen Nutzungen durch Vorhaben bleiben unberührt.)

4)

Gewässer bzw. gewässernahe Bereiche

*Als Zielvorgabe angestrebt wird eine Lärmbelastung von **maximal** Lden 50 dB(A).*

(Die Festsetzung dieser Bereiche als ruhige Gebiete erfolgt unter Beachtung des Gewässerschutzrechts; insbesondere des Wasserhaushaltsgesetzes des Bundes und des Landeswassergesetzes Rheinland-Pfalz.)

(Die rechtlich zulässigen Nutzungen durch Vorhaben bleiben unberührt.)

5)

Parkanlagen / Dauerkleingartenanlagen

- Stadtpark in Bendorf
- Schlosspark in Bendorf-Sayn
- Pfarrgarten in Bendorf-Sayn
- Rheinanlage in Bendorf -unterhalb des Rheinstadions (Sportanlagen) bis Gewässerbereich-
(Möglichkeit zur Erholung und zur sozialen Kontaktpflege)

- Feuerwehrpark in Bendorf-Mülhofen (Möglichkeit zur Erholung und zur sozialen Kontaktpflege)

- Parkanlage als Umgebungsgelände des ehemaligen Wasserwerkes Bendorf, Untere Rheinau 30
(Vorsorgemaßnahme gegen Lärmzunahme überhaupt)

- Dauerkleingartenanlagen (Möglichkeit zur Erholung)

*Als Zielvorgabe angestrebt wird eine Lärmbelastung von **unter** L_{den} 60 dB(A).*

6)

Friedhofsanlagen

- Friedhof Bendorf
- Friedhof Sayn
- Friedhof Mülhofen
- Friedhof Stromberg
(Möglichkeit zur Erholung und zur sozialen Kontaktpflege)

- Jüdischer Friedhof Bendorf
- Jüdischer Friedhof Bendorf-Sayn
(Möglichkeit zur Pflege der Erinnerungskultur)

*Als Zielvorgabe angestrebt wird eine Lärmbelastung von **maximal** L_{den} 45 dB(A) für die Jüdischen Friedhöfe und **maximal** L_{den} 55 dB(A) für die übrigen Friedhöfe.*

(Die Festsetzung der Friedhofsanlagen als ruhige Gebiete erfolgt unter Beachtung der gesetzlichen und traditionellen Zweckbestimmung der Friedhöfe.)

105

7)

Innerstädtische Grünflächen und Plätze, Naturflächen, Grünanlagen

- Johann-Schneider-Platz (Möglichkeit zur sozialen Kontaktpflege)
- Josef-Eisenbach-Platz (Möglichkeit zur Erholung und sozialen Kontaktpflege)

*Als Zielvorgabe angestrebt wird eine Lärmbelastung von **maximal** Lden 60 dB(A).*

8)

Reine und allgemeine Wohngebiete

*Als Zielvorgabe angestrebt wird eine Lärmbelastung von **maximal** Lden 55 dB(A).*

9)

Krankenhaus-, Seniorenheimgebiete

*Als Zielvorgabe angestrebt wird eine Lärmbelastung von **unter** Lden 55 dB(A).*

10)

Öffentliche Spielplätze, soweit diese in allgemeinen oder reinen Wohngebieten bzw. Grünflächen für Erholung und Freizeit angelegt sind.
(Möglichkeit zur Erholung und sozialen Kontaktpflege)

*Als Zielvorgabe angestrebt wird eine Lärmbelastung von **maximal** Lden 55 - 60 dB(A).*

(Die Geräusentwicklung durch spielende Kinder gilt nicht als Lärm.)

Wichtiger Hinweis zu 5) bis 10):

S o w e i t diese Gebiete bereits durch andere Rechtsgrundlagen gleichwertig oder höherwertig geschützt werden, bleiben diese Rechtsgrundlagen in Anwendung.

11)

Außenbereich im Innenbereich

- Spiel- und Bolzplatz An der Bleiche / Brexstraße, Bendorf-Sayn
(Möglichkeit zur Erholung und sozialen Kontaktpflege)

*Als Zielvorgabe angestrebt wird eine Lärmbelastung von **maximal** L_{den} 55 - 60 dB(A).*

(Die Geräusentwicklung durch spielende Kinder gilt nicht als Lärm.)

Erläuterung zu 11):

Außenbereich ist nicht nur die freie Landschaft.

*Unter Außenbereich im Innenbereich ist ein Gebiet zu verstehen, für das **k e i n** rechtsgültiger Bebauungsplan eine Bebauung zulässt. Der Bereich liegt innerhalb des Ortsgebietes, ist aber nicht mehr durch die umliegende Bebauung geprägt und besitzt deshalb einen eigenständigen Charakter, eben als „Außenbereich im Innenbereich“.*

Hinweis zu 1) bis 11):

*Die jeweils angestrebte Zielvorgabe im Sinne einer Obergrenze der Lärmbelastung **b a s i e r t** auf den Orientierungswerten für die Bauleitplanung (Aufstellung von Bebauungsplänen) - DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau).*

Die Orientierungswerte selbst sind (ihrem Wesen gemäß) keine zwingenden Grenzwerte. Sie bieten lediglich einen Anhalt dafür, wann der Lärmschutz einen wichtigen Abwägungssachverhalt darstellt, der bei der Abwägung der verschiedenen öffentlichen und privaten Belange angemessen zu berücksichtigen ist. Sie sind aufzufassen als sachverständige Konkretisierung der Anforderung an den Schallschutz im Städtebau. Ihre Einhaltung oder Unterschreitung ist anzustreben. Diese Orientierungswerte gelten für die städtebauliche Planung, nicht dagegen für die Zulassung von Einzelvorhaben.

(Vgl. inhaltlich Städtebauliche Lärmfibel, Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg/Amt für Umweltschutz Stuttgart, Stand: 21.11.2007, Gliederungsnummer 3.1.2.1)

Der Stadtrat hat in der öffentlichen Ratssitzung am 21.08.2012 den **Schutz ruhiger Gebiete** wie vorstehend dargestellt und ausgewiesen beschlossen.

Rechtsgrundlagen / Richtlinien / Rundschreiben

Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Abl. EG Nr. L 189 S. 12)

Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 26.09.2002 (BGBl. I S. 3830) zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 21.07.2011 (BGBl. I S. 1475, 1498)

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

Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 19. September 2006 (BGBl. I S. 2146)

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

Rundschreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung, Az. StB 13/7144.2/01/1206434 vom 25.06.2010 (Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen um 3 dB(A) durch das Bundeshaushaltsgesetz 2010)

Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007

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

Baugesetzbuch (BauGB) in der jeweils gültigen Fassung

DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau)