

Lärmaktionsplanung und Dokumentation - Stufe I - Stadt Bendorf/Rhein Meldung an das Umweltbundesamt gem. § 47 d BImSchG (LUWG.RLP)

Zusammenfassung der Lärmaktionsplanung und Dokumentation

A) Allgemeine Lärmaktionsplanung

Lärm verursacht Krankheiten, mindert die Arbeitsleistung und das Wohlbefinden von Menschen, drückt Immobilienpreise, reduziert die Einnahmen von Kommunen und verursacht in Deutschland jährlich mehrere Milliarden Euro Folgekosten.

Mit der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25.06.2002 wurde ein EU-weiter rechtlicher Rahmen zur Regulierung der Umweltauswirkungen von Lärm geschaffen. Ein gemeinsames Konzept soll festgelegt werden, um schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigung durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu vermindern. Hierzu müssen die Mitgliedstaaten den Umgebungslärm anhand von Lärmkarten nach gemeinsamen Methoden erfassen und auf dieser Grundlage Aktionspläne zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen erarbeiten.

Die EG-Umgebungslärmrichtlinie wurde durch die §§ 47 a-f Bundes-Immissionschutzgesetz (BImSchG) sowie die Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) in deutsches Recht umgesetzt.

Gemäß § 47 d (§ 47 e Abs. 1) BImSchG stellen die Gemeinden/Städte die Lärmaktionspläne auf. Die Lärmaktionsplanung soll zunächst der Umweltvorsorge aber auch ausdrücklich dem Gesundheitsschutz dienen.

Sehr wesentliche rechtliche und praktische Bedeutung hat dabei § 47 d Abs. 6 BImSchG. Nach dieser Vorschrift sind Maßnahmen des Lärmaktionsplanes zur Bekämpfung von Umgebungslärm durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen von den **zuständigen Trägern** öffentlicher Verwaltungen nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften **durchzusetzen**. § 47 d Abs. 6 BImSchG enthält also **keine** eigenständige Rechtsgrundlage für die Anordnung von Maßnahmen, sondern verweist auf **andere** gesetzliche Eingriffsgrundlagen.

Geprägt ist die Umgebungslärmrichtlinie von einem sog. Managementansatz, der sich als weicher Steuerungsansatz darstellt. Dies bedeutet:

- Die Umgebungslärmrichtlinie verzichtet auf Auslöseschwellen (=Überschreitung von Lärmpegeln/Schalldruckpegeln) für das Einsetzen von Lärmminderungsmaßnahmen.
- Für die Umsetzung von Lärmminderungsmaßnahmen gibt die EG-Richtlinie keine Fristen vor und stellt die Maßnahmen überhaupt in das Ermessen der zuständigen Behörde.
- Die Richtlinie legt nicht fest, dass ab einer **bestimmten** Anzahl von Lärmbetroffenen Lärmminderungsmaßnahmen ergriffen werden müssen.
- Ein gesetzlicher Anspruch auf die Durchführung konkreter Lärmminderungsmaßnahmen entsteht durch die Lärmkarten oder den Lärmaktionsplan 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**.

In der 1. Stufe mussten für Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr und Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen/Jahr Lärmkarten und Lärmaktionspläne erstellt werden. Gemeindestraßen waren in der 1. Stufe **nicht** zu kartieren, selbst wenn sie - beispielsweise aufgrund geringer Abstände zur Wohnbebauung - relevant zur Lärmbelastung beitragen.

Für den Bereich der Stadt Bendorf bedeutet dies konkret eine Lärmbetroffenheit durch die A 48 und B 42. Eine Lärmbetroffenheit durch Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen/Jahr ist in der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung für Bendorf nicht gegeben. Gleichwohl wird die Lärmbetroffenheit im Bereich der Stadt Bendorf durch die Rheintal-Bahntrasse auf den Seiten 71 bis 100 der Lärmaktionsplanung ausführlich dokumentiert, weil die Aufzeigung dieser Lärmbetroffenheit sehr wesentlich ist - insbesondere im Zusammenhang der Lärmbetroffenheit durch die A 48 und B 42 und die Rheintal-Bahntrasse (Gesamtlärmbetrachtung).

Die konkreten Ergebnisse der Lärmkartierung:

- Anzahl der lärmbeeinträchtigten Personen durch A 48 und B 42
- Darstellung der Straßen im Bereich der Stadt Bendorf, deren Lärmbelastung die gesundheitsrelevante Auslöseschwelle von 65 dB(A) tags (Lden) / 55 dB(A) nachts (Lnight) übersteigt

sind dargestellt im **Anhang I** (lärmbeeinträchtigte Personen) und **Anhang II** (Straßen).

(Eine Lärmkartierung war für die Rheintal-Bahntrasse durch das Eisenbahnbundesamt in der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung für den Bereich der Stadt Bendorf nicht durchzuführen (s. S. 77 der Lärmaktionsplanung). Für die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wird das Eisenbahnbundesamt eine Lärmkartierung vornehmen müssen.)

Die geeigneten Maßnahmen zur Bekämpfung des von der A 48, B 42 und der Rheintal-Bahntrasse verursachten Umgebungslärms sind dargestellt im **Anhang III**. Maßgebend und unzweifelhaft ist jedoch, dass die Realisierung der aufgezeigten möglichen Maßnahmen zur Bekämpfung des Straßen- und Schienenverkehrslärms in der Verantwortung Dritter liegt. Diese Rechtsträger haben in eigener Verantwortung auf der Grundlage der einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften und Richtlinien zu entscheiden, **ob** und **welche** lärmmindernden 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 (vgl. S. 29 LAP und durchgängig in der gesamten Dokumentation). 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.

Die EG-Umgebungslärmrichtlinie weckt insoweit Hoffnungen, die sie für den Bereich der Stadt Bendorf im Hinblick auf die Lärmquellen A 48, B 42 und Rheintal-Bahntrasse nicht erfüllen kann - nicht gegenüber der Verwaltung, nicht gegenüber dem Stadtparlament und nicht gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern.

Unter dem derzeit geltenden nationalen Lärmschutzrecht ist eine entscheidend wirkungsvolle Lärmbekämpfung und damit entscheidend spürbare Lärminderung im Bereich der Stadt Bendorf bezogen auf die Lärmquellen A 48, B 42 und Rheintal-Bahntrasse gegenwärtig im Ergebnis nahezu nicht möglich. Dies ist sehr ernüchternd, entspricht jedoch den bisherigen Fakten. Die *Konkrete Analyse einschließlich Bewertung und Dokumentation* auf den Seiten 32 bis 100 der LAP belegt dies.

Aufgrund der fehlenden Vorgabe einer verbindlichen Auslöseschwelle in der EG-Umgebungslärmrichtlinie bzw. im BImSchG für das Einsetzen von Lärminderungsmaßnahmen sind die Kommunen selbst in der Pflicht, eine solche Auslöseschwelle für die Verkehrswege in ihrer Baulast zu bestimmen. Auf den Seiten 24 bis 26 der Lärmaktionsplanung sind 3 Auslöseschwelle-Alternativen nebst Erläuterungen aufgezeigt.

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**.

Die Auslöseschwelle 65 dB(A) tags / 55 dB(A) nachts ist als Alternative I ausgewiesen (s. S. 24 LAP).

Diese Alternative I ist bereits ein Kompromiss. Als langfristiges Umwelthandlungsziel zur **Vermeidung von erheblicher Belästigung** schlägt das UBA „Auslösekriterien“ von **55 dB(A) Lden und 45 dB(A) Lnight** vor. Dieser Vorschlag steht 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.“ (Vgl. S. 48, 49 - Anmerkung 4 bis 6.1 der Lärmaktionsplanung.)

Bei der Festlegung der Auslöseschwelle für die kommunale Lärmaktionsplanung sollte daher weder die **Alternative II (67 dB(A) tags / 57 dB(A) nachts)** noch die **Alternative III (70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts)** zum Zuge kommen (vgl. S. 24, 25 der Lärmaktionsplanung).

Im Zusammenhang mit dem Thema *Festlegung der Auslöseschwelle für die kommunale Lärmaktionsplanung* ist unbedingt zu berücksichtigen, dass das derzeit geltende deutsche Lärmschutzrecht von einer extremen Lärmquellen-separierung geprägt ist.

Es wird nur der Lärm des **je einzelnen** Verkehrsweges **berücksichtigt**; weder anderer Verkehrslärm noch gar sonstige Lärmquellen werden in eine Gesamtlärbetrachtung einbezogen. Es erfolgt also keine **Summierung** der auf ein Grundstück einwirkenden Immissionen verschiedener Verkehrsanlagen. Im Interesse eines angemessenen Lärmschutzes der Bevölkerung ist aber gerade eine solche Gesamtlärbetrachtung geboten!

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

B) 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.

Gesetzlich festgelegte Kriterien, nach denen ruhige Gebiete bestimmt werden können, fehlen. 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.

Als schützenswerte ruhige Gebiete i.S. der Umgebungslärmrichtlinie sind in erster Linie Waldflächen, landwirtschaftliche Nutzflächen, Gewässer bzw. gewässernahe Bereiche, Parkanlagen, (größere) Friedhofsanlagen und gemischte Grünflächen anzusehen. Auch innerstädtische Grünflächen und Plätze sind als ruhige Gebiete denkbar.

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.

Die im **Anhang IV** dargestellten Gruppen von ruhigen Gebieten im Bereich der Stadt Bendorf wurden sorgfältig und in Anlehnung an die vorstehenden Hinweise und Empfehlungen ermittelt.

Die Auswahl erfolgte unter dem ausdrücklichen Vorbehalt, dass die Festsetzung als ruhiges Gebiet in der Lärmaktionsplanung *rechtlich zulässige Nutzungen durch Vorhaben* nicht beeinträchtigt. 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 im Wege der Ausweisung von sog. Vorrang- und Ausschlussgebieten (Planvorbehalt).

C) Konkrete Ergebnisse der Lärmkartierung

Anhang I - 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 | 1.157 Personen / Gesamttag |
| 398 Personen nachts | 516 Personen / nachts |
| Mögliche Gesundheitsgefährdung | |
| Betroffen sind | |
| 84 Personen für den Gesamttag, | 235 Personen / Gesamttag |
| 186 Personen nachts | 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“.

Anhang II

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 | 70 - 75 tags |
| | vereinzelt | > 75 tags |
| | weit überwiegend | 65 - 70 nachts |
| | und vereinzelt angrenzend an das Isophonenband/Intervall | 60 - 65 nachts > 70 nachts |
| Untere Rheinau | weit überwiegend | > 75 tags |
| | vereinzelt | > 70 - 75/ 65 - 70 tags |
| | weit überwiegend im Grenzbereich der Intervalle sonst bis | > 70/ 65 - 70 nachts 65 nachts |

| | | |
|--|--|--------------------------------|
| Kastellsiedlung | 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 | |
| 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 angrenzend an das Isophonenband/Intervall | 65 - 70 tags 55 - 60 nachts |
| Ringstraße | zwischen etwa Einmündung Rheinpfad | |
| | bis etwa Einmündung An der Bleiche | |
| | im und angrenzend 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 im und angrenzend | | |
| an das Intervall | 55 - 60 nachts | |
| zwischen Engerser Straße und Rheinpfad bis | 55 nachts | |
| zwischen ca. 40 m östlich der Einmündung | | |
| An der Bleiche und Bahnhofstraße überwiegend bis | 55 nachts | |
| vereinzelt Teilflächen im und angrenzend | | |
| an das Intervall | 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 |
| Welfenweg / Gotenweg | letztes Teilstück im Nahbereich Obere Rheinau / B 42 angrenzend an das Isophonenband/Intervall und im 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 angrenzend 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 angrenzend an das Intervall | 60 - 65 nachts |
| Eisenbahnstraße | im unmittelbaren Einflussbereich links und rechts der A 48 im erweiterten Einflussbereich links und rechts der A 48 links der A 48 im Nahbereich B 42 angrenzend an und Teilflächen im Intervall links der A 48 im erweiterten Nahbereich B 42 sonst bis | 70 - 75 tags 65 - 70 tags 70 - 75 tags 65 - 70 tags 65 tags |
| Eisenbahnstraße | im unmittelbaren Einflussbereich links und rechts der A 48 im erweiterten Einflussbereich links und rechts der A 48 links der A 48 im Nahbereich B 42 vereinzelt Teilflächen im Intervall sonst links der A 48 im erweiterten Nahbereich B 42 sonst bis | 60 - 65 nachts 55 - 60 nachts 65 - 70 nachts 60 - 65 nachts 55 - 60 nachts 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 sonst unterhalb der B 42 (Richtung Rhein) bis | 50 - 55/ 55 - 60 | nachts 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 angrenzend an das Intervall | 65 - 70 | nachts |
| | Bahnhofstraße | unterhalb der B 42 (Richtung Rhein) im unmittelbaren Nahbereich B 42 | |
| | vereinzelt Teilflächen im Intervall | > 75 | tags |
| | im Nahbereich B 42 | 70 - 75 | tags |
| | sonst | 65 - 70 | tags |
| | im unmittelbaren Nahbereich B 42 | | |
| | vereinzelt Teilflächen im Intervall | > 70 | nachts |
| | im Nahbereich B 42 | 65 - 70 | nachts |
| | daran anschließend überwiegend | 60 - 65 | nachts |
| | sonst | 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 nachts |
| Mittelstraße | Teilflächen im und angrenzend an das Intervall | 70 - 75 | tags |
| | sonst | 65 - 70 | tags |
| | | 60 - 65 | nachts |
| | Teilflächen im und angrenzend an das Isophonenband/Intervall | 55 - 60 | nachts |
| Siedlung Mittelstraße | | 65 - 70 | tags |
| | im Nahbereich B 42 | 70 - 75 | tags |
| | | 55 - 60 | nachts |
| | im Nahbereich B 42 | 60 - 65/ 65 - 70 | nachts 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 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) angrenzend 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) angrenzend 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 Rheintalbahnrtrasse) und Einmündung Dieter-Trennheuser-Straße rechte Seite | | |
| | zwischen etwa Friedensstraße und Kirchhofsweg | 65 - 70/ 70 - 75 | tags |
| | zwischen etwa Friedensstraße und Am Schulenberg | | |
| | vereinzelt angrenzend 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 angrenzend an das Intervall | 70 - 75 | tags |
| | sonst bis | 65 | tags |
| | linke Seite | | |
| Hüttenstraße | 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 |
| | rechte Seite | | |
| | zwischen etwa Friedensstraße und Kirchhofsweg | 55 - 60/ 60 - 65 | nachts |
| | zwischen etwa Friedensstraße und Am Schulenberg | | |
| Hüttenstraße | 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 im und angrenzend 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 angrenzend 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 |
| Kirchhofsweg | und angrenzend an das Intervall | 65 - 70 nachts |
| | sonst bis | 60 nachts |
| | im Nahbereich B 42 | 65 - 70 tags |
| | und im Nahbereich B 42 angrenzend an das Intervall | 70 - 75 tags |
| | sonst | 55 - 60/ 60 - 65 tags |
| | im Nahbereich B 42 | 55 - 60 nachts |
| Kirchhofsweg | und im Nahbereich B 42 angrenzend 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 noch zulässig.

Die Theodor-Heuss-Schule (Engenser 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.

Anhang III - 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 Geräuschkinderungen 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.

Schieneverkehr (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.

Zu B) Anhang IV - Lärmaktionsplanung - Schutz ruhiger Gebiete -

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 L_{den} 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 L_{den} 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 Lden 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 Lden 45 dB(A)
für die Jüdischen Friedhöfe und maximal Lden 55 dB(A) für die übrigen Friedhöfe.
(Die Festsetzung der Friedhofsanlagen als ruhige Gebiete erfolgt unter Beachtung
der gesetzlichen und traditionellen Zweckbestimmung der Friedhöfe.)

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 Geräuscentwicklung 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 Lden 55 - 60 dB(A).

(Die Geräuscentwicklung 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.

Abschlussvermerke:

Kosten für diese Lärmaktionsplanung und Dokumentation - Stufe I - sind nicht entstanden und werden nicht entstehen.

Datum der Einführung: 21.08.2012 (Erkenntnisstand: 27.04.2012)

Datum des Abschlusses: Mit Einführung der Stufe II der LAP

Anzahl entlasteter Personen: keine - siehe vorstehende Darlegungen.

Bearbeitung / 29.10.2012:

Helmut Gelhardt

Diplom-Verwaltungswirt (FH)

Stadtverwaltung Bendorf/Rhein

Fachbereich 4

-Bauen und Umwelt-

56170 Bendorf/Rhein

02622/703-315

gelhardt@bendorf.de