

**Lärmaktionsplanung für den Straßenverkehr  
nach § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz,  
Stufe 2 der Stadt Bendorf/Rhein**



*Stand September 2018*

# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Einleitung</b> .....	3
1.1 Beschreibung der verbandsfreien Gemeinde.....	3
1.2 Aufgabenstellung und Zielsetzung.....	3
1.3 Zuständige Behörde.....	5
1.4 Rechtlicher Hintergrund.....	6
1.5 Grenzwerte / Auslöse- bzw. Schwellenwerte.....	7
<b>2. Lärmkartierung Straßenverkehr</b> .....	9
2.1 Relevante Lärmquellen.....	10
2.2 Gesamtfassung der Ergebnisse.....	13
2.2.1 Stadtteil Sayn.....	14
2.2.2 Stadtteil Mülhofen.....	16
2.2.3 Stadtteil Bendorf.....	18
<b>3. Maßnahmenplanung Straßenverkehr für die nächsten 5 Jahre</b> .....	20
3.1 Geschwindigkeitsreduzierung.....	21
3.1.1 Lärmsituation B 42 im Bereich der Stadt Bendorf/Rhein.....	22
3.2 Fahrbahndeckenerneuerung (offenporige Asphaltdecke – OPA).....	23
3.3 Maßnahmen zur Verminderung von Lärmimmissionen – Aktive Schallschutzmaßnahmen.....	24
3.4 Schutz ruhiger Gebiete.....	24
<b>4. Langfristige Maßnahmen</b> .....	24
<b>5. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange</b> .....	24
<b>6. Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange</b> .....	24
<b>7. Öffentliche Auslegung des Entwurfes der Lärmaktionsplanung nach § 47d Abs. 3 BImSchG der Stadt Bendorf</b> .....	25
<b>8. Weitere formelle Informationen</b> .....	25
8.1 Datum der Aufstellung und des Abschlusses des Aktionsplanes.....	25
8.2 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplanes.....	25
8.3 Kosten für die Aufstellung Umsetzung.....	25
<b>Anhang 1 -LDEN-</b> .....	26
<b>Anhang 2 -LNight-</b> .....	27
<b>Auszug – Lärmaktionsplanung und Dokumentation - Stufe 1 –</b> .....	28

# 1. Einleitung

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

Aufgrund dessen hat die Europäische Union (EU) ein gemeinsames Konzept zur Erfassung, Bewertung und Verminderung von Umgebungslärm beschlossen, um Beeinträchtigung durch Lärm zu reduzieren.

Daraus ergibt sich die Lärmaktionsplanung, die auf nationaler Ebene umgesetzt werden soll. In den Aktionsplänen werden Konzepte über die Darstellung der Lärmsituation in der näheren Umgebung von Hauptverkehrswegen ermittelt und darüber hinaus wird geprüft wie belastete Bereiche entlastet und ruhige Bereiche geschützt werden können.

Mit der Aufstellung des Lärmaktionsplanes der Stufe 2 erfüllt demnach die Stadt Bendorf/Rhein eine Vorgabe aus der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.

## 1.1 Beschreibung der verbandsfreien Gemeinde

Die Stadt Bendorf/Rhein liegt rechtsrheinisch, zwischen Koblenz und Neuwied und am Rande des Westerwaldes.

Zum 31.12.2016 beträgt die Gesamtfläche der Stadt Bendorf ca. 24,12 km<sup>2</sup> und die Einwohnerzahl ca. 16.809.<sup>1</sup>

Die Stadt Bendorf besteht aus 4 Stadtteilen – Bendorf, Sayn, Mülhofen und Stromberg.

## 1.2 Aufgabenstellung und Zielsetzung

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

Für die Umsetzung der 2. Stufe der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm werden die entsprechenden Lärmkarten und Lärmaktionspläne für die Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr und Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen/Jahr erstellt.

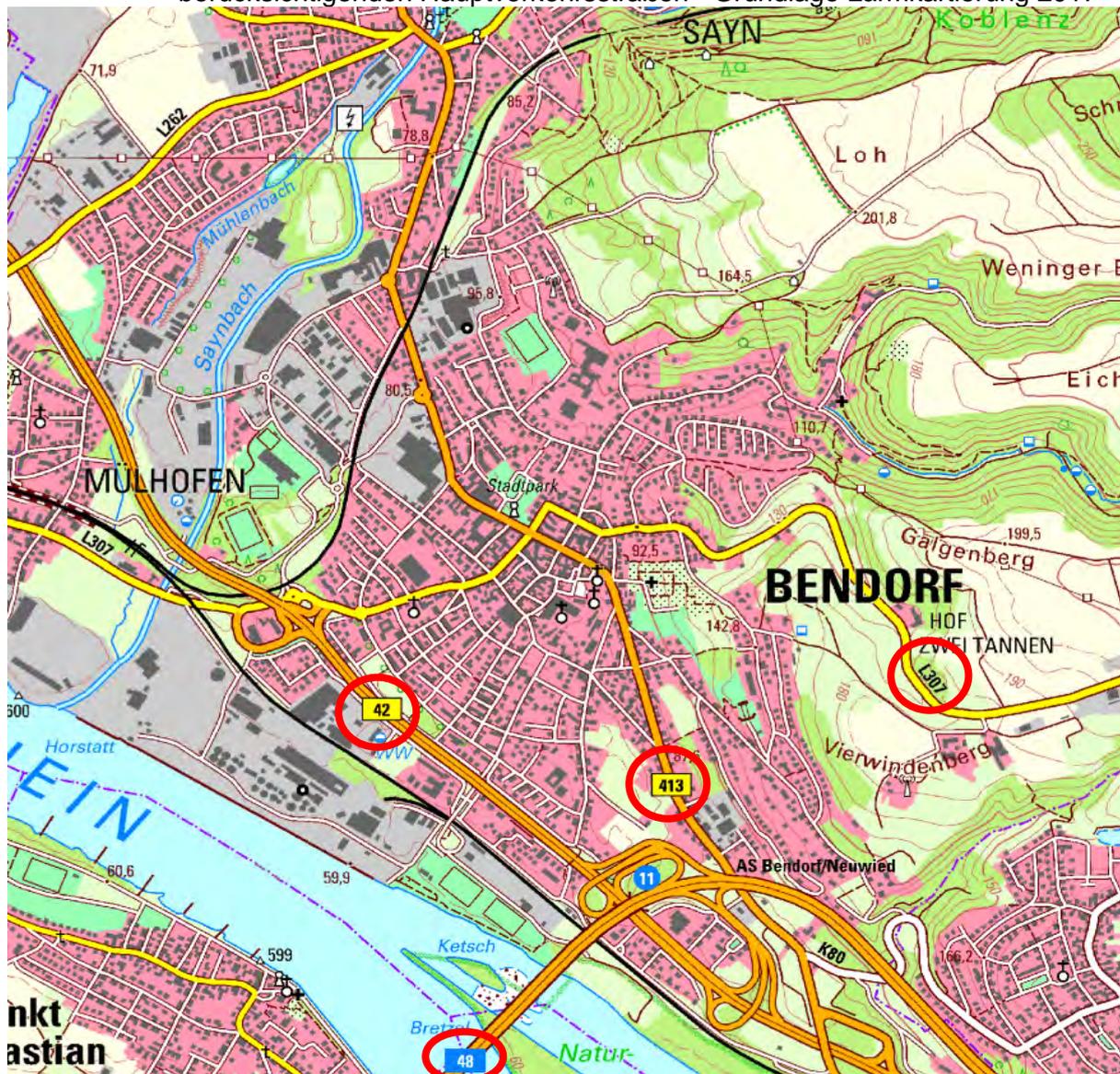
Für den Bereich der Stadt Bendorf bedeutet dies konkret eine Lärmbetroffenheit durch die Bundesautobahn A 48, die Bundesstraßen B 42, B 413 und die Landesstraße L 307 in den Stadtteilen Bendorf, Sayn und Mülhofen (s. Abbildung 1).

Der Stadtteil Stromberg ist von den Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr und Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen/Jahr nicht betroffen.

---

<sup>1</sup> Statistisches Bundesamt - <http://www.infothek.statistik.rlp.de/MeineHeimat/content.aspx?id=103&g=0713700203&l=3&tp=14335>

**Abbildung 1** Teilausschnitt der Stadt Bendorf mit Kennzeichnung der zu berücksichtigenden Hauptverkehrsstraßen - Grundlage Lärmkartierung 2017



©GeoBasis-DE / LVermGeoRP 2016, [dl-de/by-2-0](https://www.lvermgeo.rlp.de), <https://www.lvermgeo.rlp.de>

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist für die Erstellung der Lärmkarten für die Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen/Jahr zuständig. Auf Grundlage dieser Lärmkarten erstellt das EBA auch die Lärmaktionsplanung an den Haupteisenbahnstrecken.

Einzelheiten zur Bahnstrecke im Stadtgebiet finden sich unter [www.eba.bund.de](http://www.eba.bund.de). Kartierungsergebnisse und Lärmaktionsplanung der Haupteisenbahnstrecken werden in diesem Bericht somit nicht weiter berücksichtigt.

### 1.3 Zuständige Behörde

Die Zuständigkeiten für die Lärmkartierungen ergeben sich aus der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG in Verbindung mit dem Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG).

Demnach sind die Gemeinden oder die nach Landesrecht genannten Behörden zuständig.

Außerhalb der Ballungsräume erfolgt die Lärmkartierung zentral durch das Landesamt für Umwelt (RLP).

Die Zuständigkeit für die Erstellung der Lärmaktionsplanung der Stadt Bendorf/Rhein liegt bei der:

#### **Stadtverwaltung Bendorf**

Im Stadtpark 1  
56170 Bendorf

#### **Ansprechpartner:**

Karl-Rudolf Goergen  
Fachbereichsleiter  
Stadtverwaltung Bendorf/Rhein  
-Fachbereich Bauen und Umwelt-  
Untere Rheinau 60, 56170 Bendorf  
Telefon: 00492622/703-300  
Fax: 00492622/703-304  
Email: [Karl-Rudolf.Goergen@Bendorf.de](mailto:Karl-Rudolf.Goergen@Bendorf.de)

Helmut Gelhardt  
Stadtverwaltung Bendorf/Rhein  
-Fachbereich Bauen und Umwelt-  
Untere Rheinau 60, 56170 Bendorf  
Telefon: 00492622/703-315  
Email: [Helmut.Gelhardt@Bendorf.de](mailto:Helmut.Gelhardt@Bendorf.de)

#### **Erstellt:**

Kristin Leclerc  
Regierungsinspektoranwärterin

## 1.4 Rechtlicher Hintergrund

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

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

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

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

Demzufolge wurden, in der öffentlichen Stadtratssitzung der Stadt Bendorf am 21.08.2012, vor dem Hintergrund der gültigen Grenzwerte für Lärmsanierung und Lärmvorsorge (s. Erläuterung 1) zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen und zur Minderung bzw. mittelfristigen Vermeidung erheblicher Belästigung, folgende Werte für die Lärmaktionsplanung festgelegt bzw. folgenden Alternative beschlossen:

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

Zur **Vermeidung einer Gesundheitsgefährdung** der Lärmbetroffenen ist daher eine Auslöseschwelle von **65 dB(A) tags ( $L_{DEN}$ ) / 55 dB (A) nachts ( $L_{Night}$ )** festgesetzt worden, bei deren Überschreitung immer Maßnahmen der Lärmminierung einsetzen sollten.

## 1.5 Grenzwerte / Auslöse- bzw. Schwellenwerte

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

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

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

Der  $L_{Night}$  ist der Mittelungspegel über den 8-stündigen Nachtzeitraum.

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

- der **Lärmvorsorge** (gelten für den Straßenneubau oder der wesentlichen Änderung gemäß 16. BImSchV)  
und
- zur **Lärmsanierung** (gelten für bestehende Straßen gemäß der Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR9/)

(s. Erläuterung 1).

## Erläuterung 1

### Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge in dB(A)

Gebietskategorie	Tag (6:00 bis 22:00 Uhr)	Nacht (22:00 bis 6:00)
an Krankenhäuser, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57	47
in reinen und allgemeinen Wohngebieten	59	49
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	64	54
in Gewerbegebieten	69	59

Quelle: 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)

### Auslösewerte der Lärmsanierung in dB(A)

Gebietskategorie	Tag (6:00 bis 22:00 Uhr)	Nacht (22:00 bis 6:00)
an Krankenhäuser, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	67	57
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	69	59
in Gewerbegebieten	72	62

<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrslaerm/strassenverkehrslaerm#textpart-6>

## 2. Lärmkartierung Straßenverkehr

Die Kartierung außerhalb der Ballungsräume erfolgt über das Landesamt für Umwelt (LfU) und wurde auf der Homepage [www.umgebungslaerm.rlp.de](http://www.umgebungslaerm.rlp.de) veröffentlicht.

Aus der **Lärmkartierung des Jahres 2012 (Stufe II)** für den Bereich der Stadt Bendorf ist zu entnehmen, dass durch den von der Bundesautobahn A 48, der Bundesstraßen B 42, B 413 und der Landesstraße L 307 ausgehende Straßenverkehrslärm für den Gesamttag (24h) -  $L_{DEN}$  - ca. 2.900 lärmbeeinträchtigte Personen festgestellt wurden. In der Nacht (22-6 Uhr) -  $L_{Night}$  - sind ca. 1.800 Personen durch den Straßenverkehrslärm betroffen. (s. Abbildung 2)

Die **Lärmkartierung des Jahres 2017 (Stufe III)** für den Bereich der Stadt Bendorf zeigt an, dass durch den von der Bundesautobahn A 48, der Bundesstraßen B 42, B 413 und der Landesstraße L 307 ausgehende Straßenverkehrslärm für den Gesamttag (24h) -  $L_{DEN}$  - ca. 3.400 lärmbeeinträchtigte Personen festgestellt wurden. In der Nacht (22-6 Uhr) -  $L_{Night}$  - sind ca. 1.900 Personen durch den Straßenverkehrslärm betroffen. (s. Abbildung 3)

**Abbildung 2** Bericht der **Lärmkartierung 2012** (Stufe II) für die verbandsfreie Gemeinde Bendorf – Hauptverkehrslärmquelle A 48, B 42, B 413, L 307

Betroffenheiten durch kartierungspflichtige Hauptverkehrsstraßen													
Hauptverkehrsstraßen nach § 47b Nr. 3 BImSchG sind Bundesfernstraßen, Landesstraßen oder auch sonstige grenzüberschreitende Straßen, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr													
EU-Gebäudestatistik										EU-Flächenstatistik			
Intervalle	Anzahl der betroffenen Menschen		Intervalle	Anzahl der betroffenen Menschen		Schwellenwerte	Anzahl der Wohnungen		Anzahl der Schulen	Anzahl der Krankenhäuser	Schwellenwerte	Fläche in km <sup>2</sup>	
	$L_{DEN}$			$L_{Night}$			$L_{DEN}$	$L_{DEN}$					$L_{DEN}$
	gerundet	EU-Rundung		gerundet	EU-Rundung								
			50 - 55	984	1000								
55 - 60	1521,8	1500	55 - 60	567,7	600	> 55	1411,4	1400	3	0	> 55	5,61	
60 - 65	806,8	800	60 - 65	214,7	200	> 65	276,4	300	0	0	> 65	1,74	
65 - 70	394,7	400	65 - 70	20,2	0	> 75	6,4	0	0	0	> 75	0,37	
70 - 75	155,4	200	> 70	0	0								
> 75	13,2	0											

[https://map-umgebungslaerm.rlp-umwelt.de/laermkartierung/mod\\_laerm/daten.php?service=laermkartierung\\_2012&output=print&gid=35](https://map-umgebungslaerm.rlp-umwelt.de/laermkartierung/mod_laerm/daten.php?service=laermkartierung_2012&output=print&gid=35)

**Abbildung 3** Bericht über die **Lärmkartierung 2017** (Stufe III) für die verbandsfreie Gemeinde Bendorf - Hauptverkehrslärmquelle A 48, B 42, B 413, L 307

Betroffenheiten durch kartierungspflichtige Hauptverkehrsstraßen													
Hauptverkehrsstraßen nach § 47b Nr. 3 BImSchG sind Bundesfernstraßen, Landesstraßen oder auch sonstige grenzüberschreitende Straßen, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr													
EU-Gebäudestatistik										EU-Flächenstatistik			
Intervalle	Anzahl der betroffenen Menschen		Intervalle	Anzahl der betroffenen Menschen		Schwellenwerte	Anzahl der Wohnungen		Anzahl der Schulen	Anzahl der Krankenhäuser	Schwellenwerte	Fläche in km <sup>2</sup>	
	$L_{DEN}$			$L_{Night}$			$L_{DEN}$	$L_{DEN}$					$L_{DEN}$
	gerundet	EU-Rundung		gerundet	EU-Rundung								
			50 - 55	1116	1100								
55 - 60	1773	1800	55 - 60	637	600	> 55	1641	1600	3	0	> 55	4,49	
60 - 65	922	900	60 - 65	220	200	> 65	311	300	0	0	> 65	1,39	
65 - 70	455	500	65 - 70	42	0	> 75	7	0	0	0	> 75	0,3	
70 - 75	156	200	> 70	0	0								
> 75	13	0											

[https://map-umgebungslaerm.rlp-umwelt.de/laermkartierung/mod\\_laerm/daten.php?service=laermkartierung\\_2017&output=print&gid=37](https://map-umgebungslaerm.rlp-umwelt.de/laermkartierung/mod_laerm/daten.php?service=laermkartierung_2017&output=print&gid=37)

## 2.1 Relevante Lärmquellen

Die für die Stadt Bendorf relevanten Streckenabschnitte sind in Abbildung 1 (s. o.) dargestellt.

Die Lärmkartierung der einzelnen Straßen und die statische Bewertung der Betroffenheit wurden, wie bereits erwähnt, vom Landesamt für Umwelt (LfU) durchgeführt.

Die zugrunde gelegten Verkehrszahlen basieren auf dem Jahr 2017.

Folgenden Verkehrsbelastungen für die Stadt Bendorf wurden in die Berechnung eingestellt:

Straße	Zählerstellennummer	DTV Kfz/24h	Lm25 Tag dB(A)	Lm25 Abend dB(A)	Lm25 Nacht dB(A)	M Tag Kfz/h	p Tag %	M Abend Kfz/h	p Abend %	M Nacht Kfz/h	p Nacht %	Abschnittslänge m	kartierungspflichtige Hauptverkehrsstraße bzw. sonstige Straße
A 48	55117130	46086	75,3	72,48	69,3	2889	14,3	1855	9,5	500	26,4	2,29	HVS
A 48	55117131	67067	76,5	73,66	70,2	4229	11,7	2676	7,5	703	21,3	0,42	HVS
B 413	55110312	13769	67,6	65,19	59,6	872	2,9	556	1,3	135	3,3	0,46	HVS
B 413	55110315	11268	66,5	64,19	58,5	714	2	455	0,9	111	2,3	0,53	HVS
B 42	55110027	24996	70,7	68,03	62,7	1583	4,5	1010	2,1	245	5,2	0,68	HVS
B 42	55110028	22343	70,2	67,57	62,3	1415	4,8	902	2,2	219	5,6	0,35	HVS
B 42	55110987	28707	72,1	69,02	64,7	1826	7,9	1132	3,8	283	11,7	1,36	HVS
B 42	55117034	40674	73,7	70,58	66,3	2588	8,2	1603	4	401	12,2	1,33	HVS
L 307	55110316	13423	68,4	65,56	60,1	858	6,2	542	2,9	120	7,2	0,04	HVS

Folgende Abkürzungen werden verwendet: DTV – Mittleres tägliches Verkehrsaufkommen; Lm25 – Emissionspegel in 25 m Abstand im Zeitbereich; M – mittleres stündliches Verkehrsaufkommen im Zeitbereich; p – Prozentualer Anteil Schwerverkehr im Zeitbereich

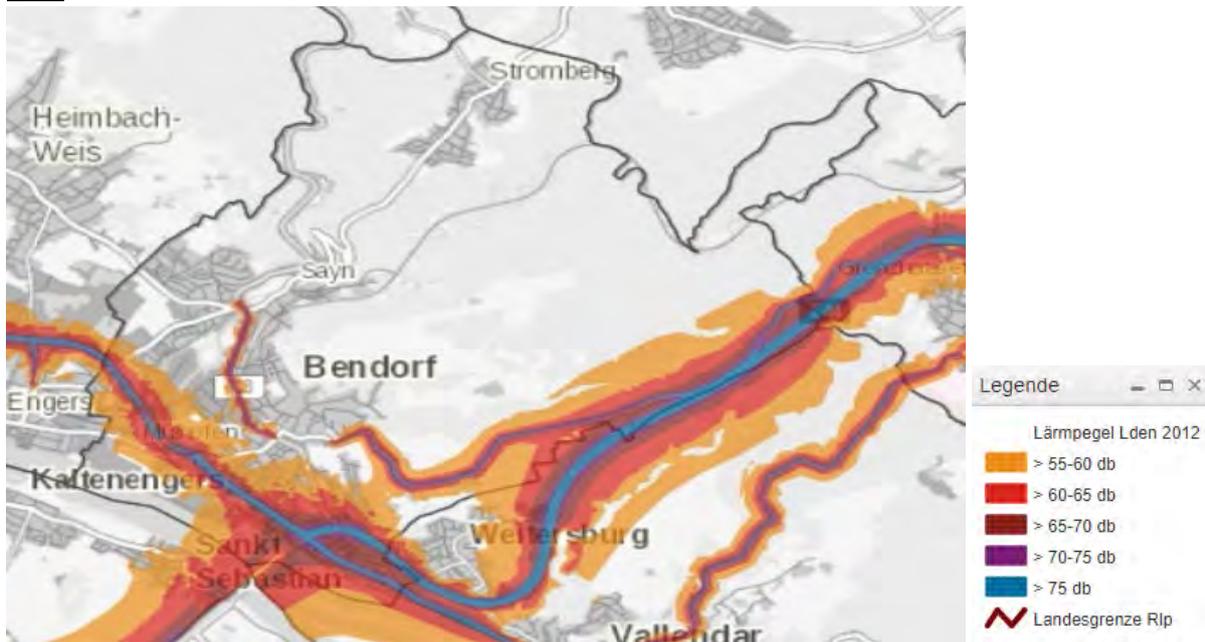
Berechnet wurde die Bundesautobahn A 48, die Bundesstraßen B 42, B 413 und die Landesstraße L 307, die ein Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr aufweisen. Der Lärm an Straßen mit weniger als 3 Mio. Kfz/Jahr wird nicht erfasst.

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

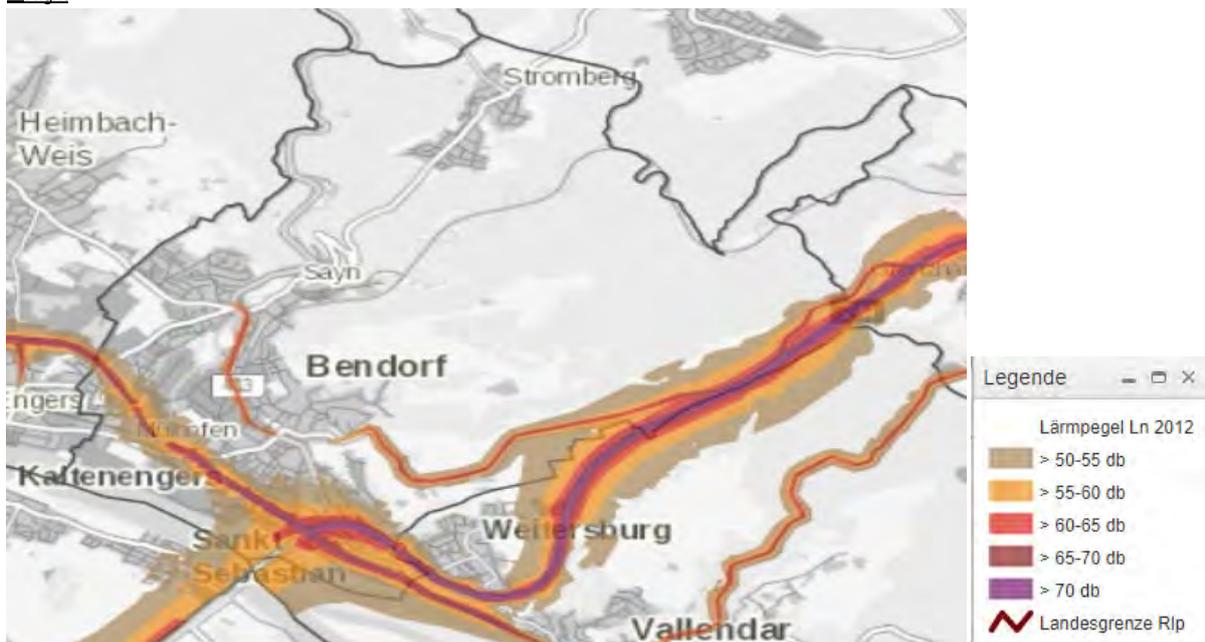
Wie die Lärmkartierung von 2017 (s. Abbildung 5) zeigt, tritt gegenüber der Kartierung aus dem Jahr 2012 (s. Abbildung 4) für die Landesstraße L 307 sowie bei einem Teilstück der Bundesstraße B 413 eine Unterschreitung der entsprechenden Lärmpegel ein, sodass nach der neusten Kartierung aus dem Jahr 2017 die Landesstraße L 307 sowie das Teilstück der Bundesstraße B 413 nicht mehr erfasst wurde und somit bei der Beurteilung nicht mehr zu berücksichtigen ist.

**Abbildung 4** Lärmkartierung 2012

**L<sub>Den</sub>**

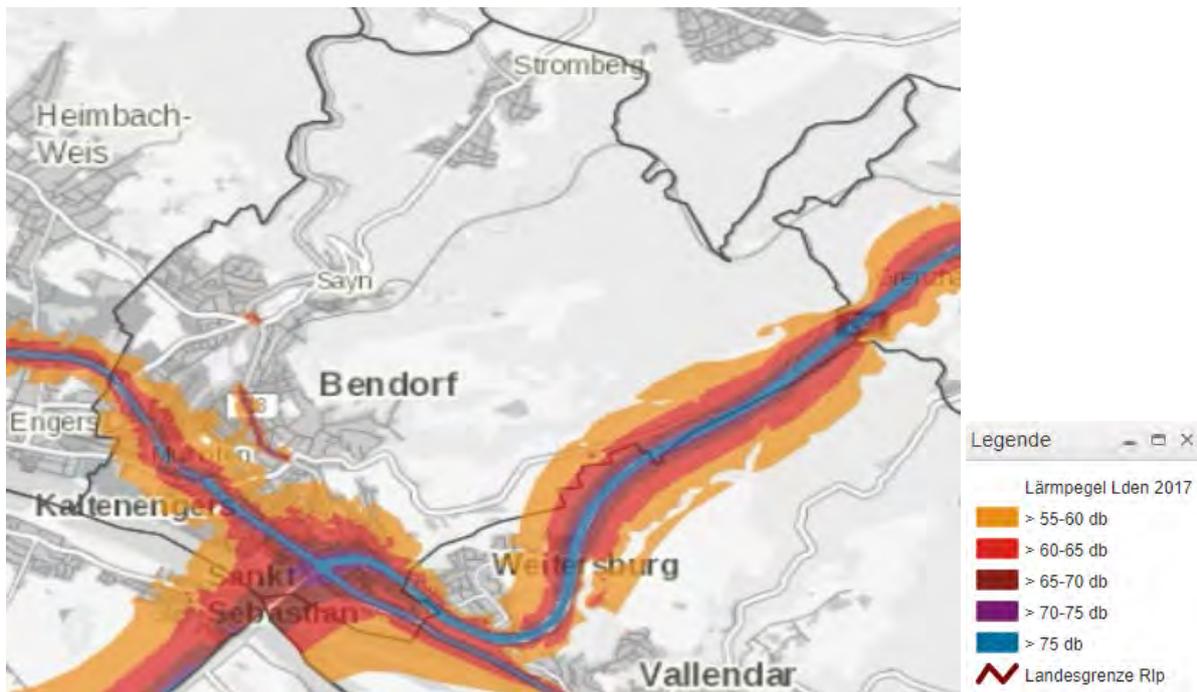


**L<sub>Night</sub>**

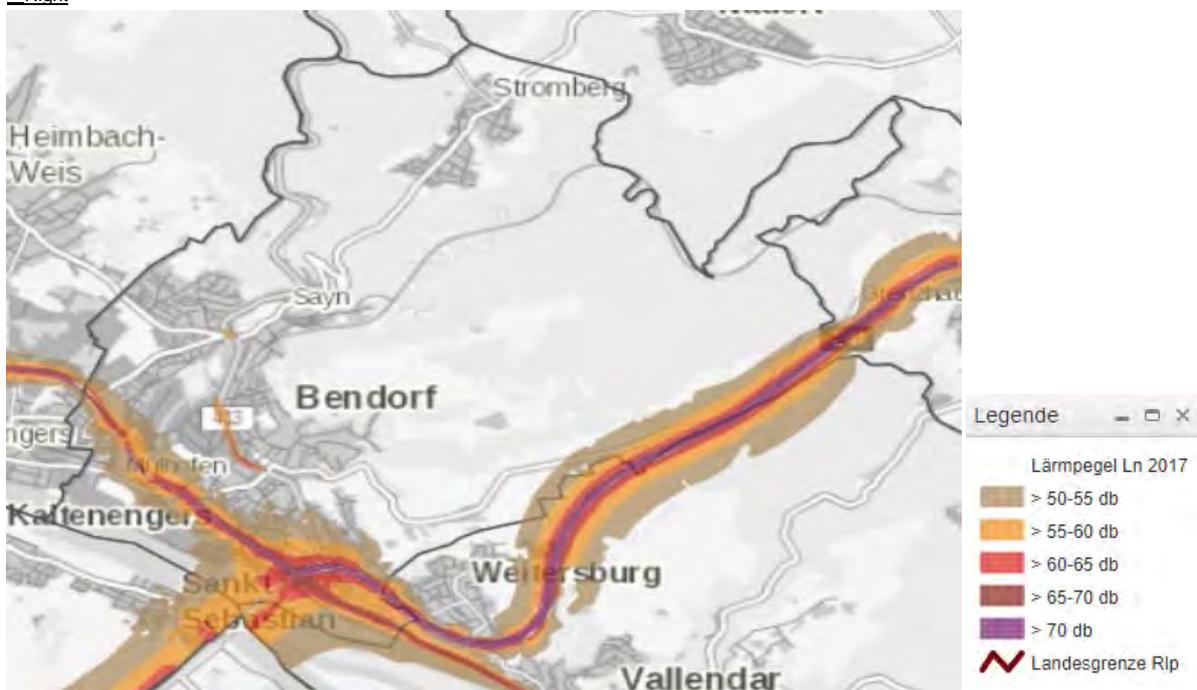


**Abbildung 5** Lärmkartierung 2017

L<sub>DEN</sub>



L<sub>Night</sub>



## 2.2 Gesamtfassung der Ergebnisse

Die erstellten Lärmkarten ( $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$ ) stellen flächenhaft die auftretenden Schallimmissionen in 5 dB gestaffelten Isophonbändern dar.

Die nachfolgenden Abbildungen (s. Abb. 6 – 11) zeigen die Isophonverläufe für die zu den Straßen nahegelegenen Ortslagen.

Eine Gesamtübersicht der einzelnen Lärmkarten mit Auswirkungen zeigen der Anhang 1 für den Tagesbereich  $L_{DEN}$  und der Anhang 2 für die Nachtzeit  $L_{Night}$ .

Zusammenfassend ergeben sich folgende Anzahlen betroffener Gebäude und Personen aus der Lärmkartierung 2017, in Abhängigkeit der Schwellenwerte:

**Tabelle 1:** Gebäudebetroffenheit 2017 -  $L_{DEN}$

Schwellenwerte	Anzahl der betroffenen Wohnungen (EU-Rundung)	Anzahl der betroffenen Schulen -Gerundet-	Anzahl der betroffenen Krankenhäuser -Gerundet-	Betroffene Flächen in $km^2$ -Ungerundet-
>55	1641 (1600)	3	0	4,49
>65	311 (300)	0	0	1,39
>75	7 (0)	0	0	0,3

**Tabelle 2:** Betroffene Menschen im Schwellenbereich 2017

$L_{DEN}$		$L_{Night}$	
Schwellenwerte	Anzahl der betroffenen Menschen (EU-Rundung)	Schwellenwerte	Anzahl der betroffenen Menschen <sup>2</sup> -Ungerundet-
55 - 60	1773 (1800)	50 - 55	1116 (1100)
60 - 65	922 (900)	55 - 60	637 (600)
65 - 70	455 (500)	60 - 65	220 (200)
70 - 75	156 (200)	65 - 70	42 (0)
>75	13 (0)	>70	0 (0)

## 2.2.1 Stadtteil Sayn

Der Stadtteil **Sayn** wird unmittelbar durch die Bundesstraße B 413 tangiert.

**Abbildung 6** Lärmkartierung 2017 Sayn - Zeitbereich L<sub>DEN</sub>



Wie die Abb. 6 zeigt, treten Lärmpegel durch die Verkehrsbelastung im Kreuzungsbereich der Bundesstraße B 413/Landesstraße L 262/L 306 im Bereich der Bebauung von L<sub>DEN</sub> > 55-60 bis >70-75 dB (A) auf.

**Abbildung 7** Lärmkartierung 2017 Sayn - Zeitbereich L<sub>Night</sub>

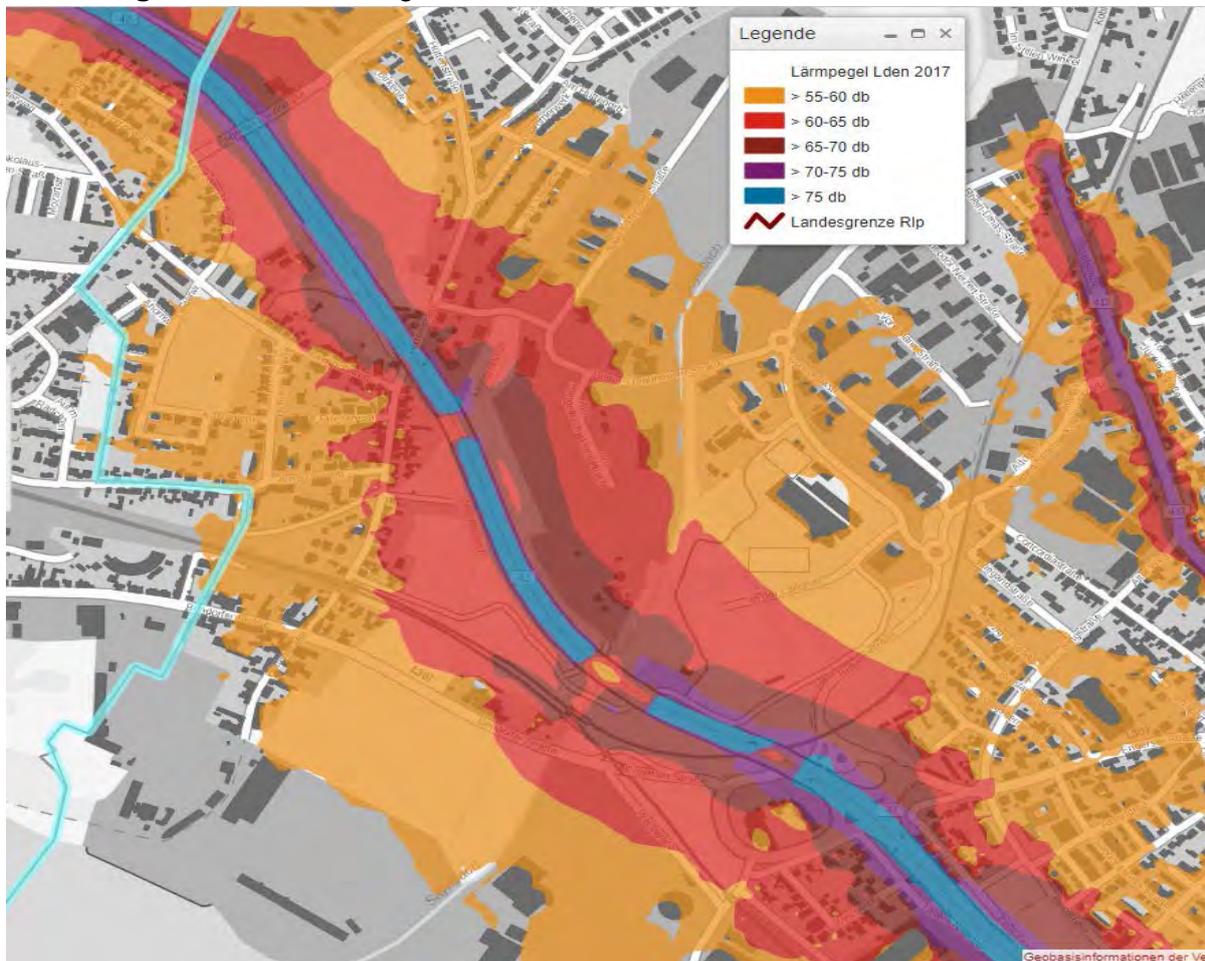


Wie die Abb. 7 zeigt, treten Lärmpegel durch die Verkehrsbelastung im Kreuzungsbereich der Bundesstraße B 413/Landesstraße L 262/L 306 im Bereich der Bebauung von L<sub>Night</sub> > 50-55 bis 60-65 dB (A) auf.

## 2.2.2 Stadtteil Mülhofen

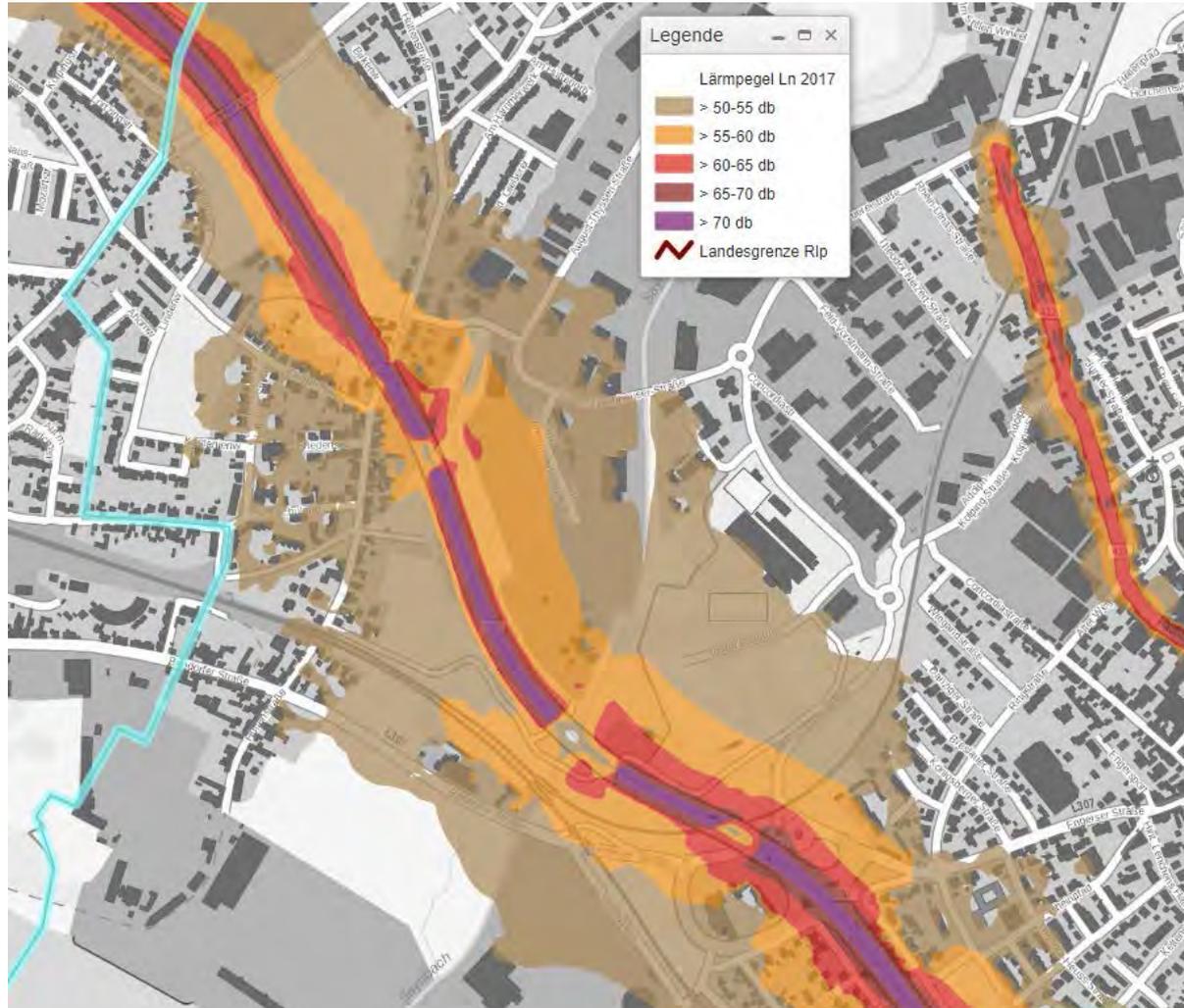
Der Stadtteil **Mülhofen** liegt unmittelbar an der Bundesstraße B 42.

**Abbildung 8** Lärmkartierung 2017 Mülhofen - Zeitbereich  $L_{DEN}$



Wie die Abb. 8 zeigt, treten Lärmpegel durch die Verkehrsbelastung der Bundesstraße B 42 im Bereich der Bebauung von  $L_{DEN} > 55-60$  bis  $> 75$  dB (A) auf.

**Abbildung 9** Lärmkartierung 2017 Mülhofen - Zeitbereich L<sub>Night</sub>

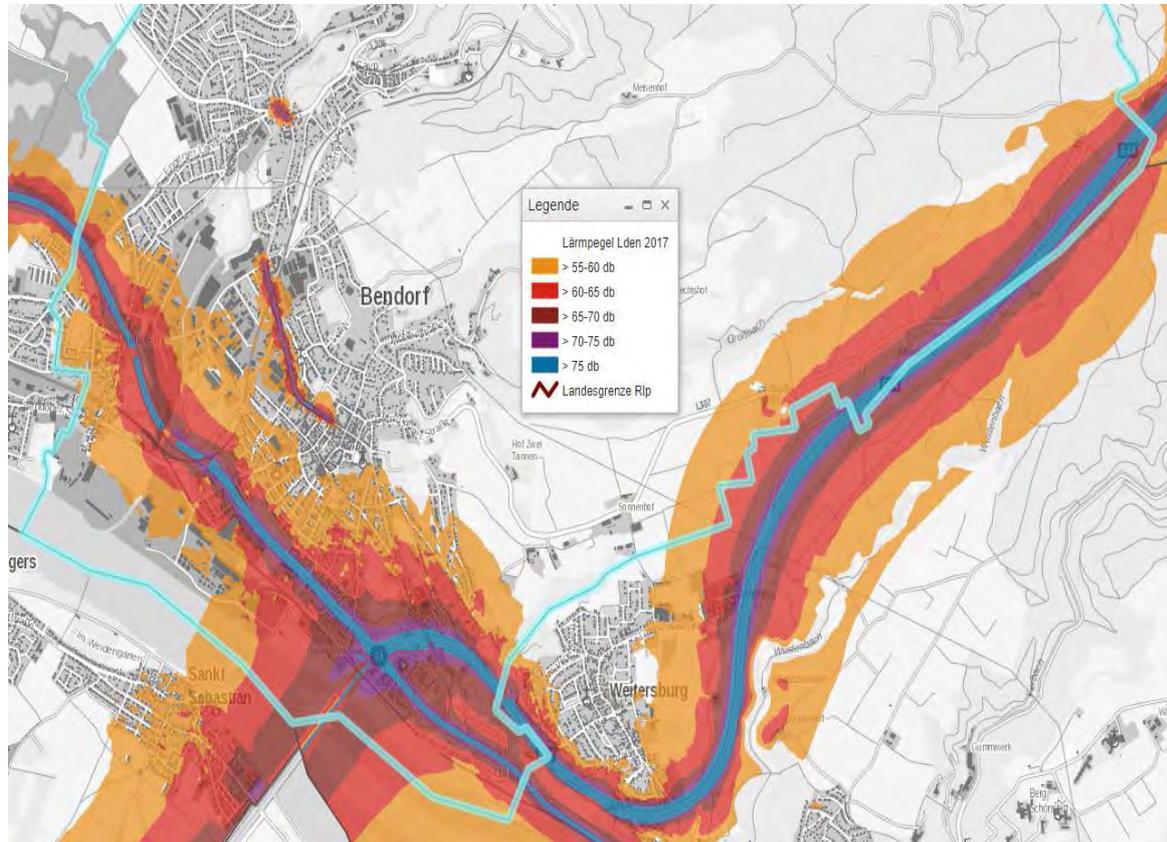


Wie die Abb. 9 zeigt, treten Lärmpegel durch die Verkehrsbelastung der Bundesstraße B 42 im Bereich der Bebauung von L<sub>Night</sub> > 50-55 bis > 70 dB (A) auf.

### 2.2.3 Stadtteil Bendorf

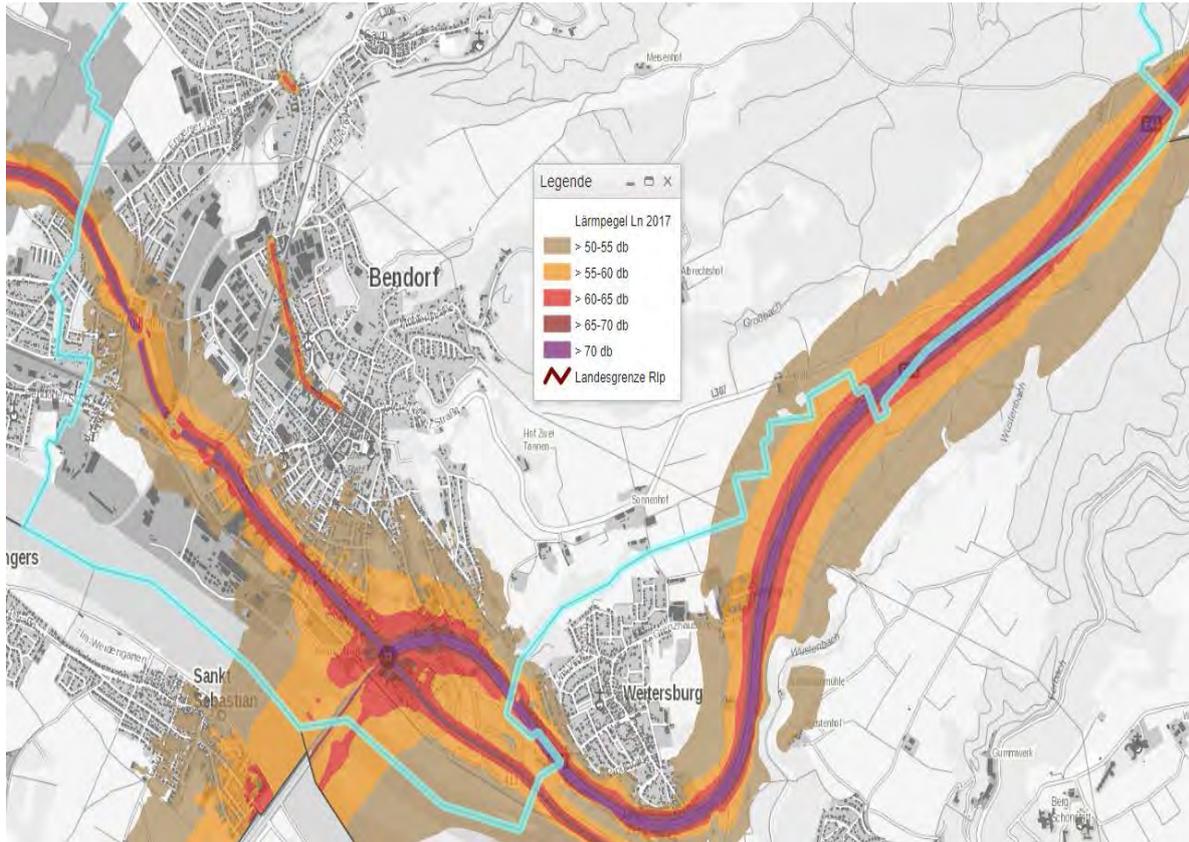
Der Stadtteil **Bendorf** liegt unmittelbar an der Bundesstraße B 42 und an der B 413. Auch wird der Stadtteil von der Bundesautobahn A 48 tangiert.

**Abbildung 10** Lärmkartierung 2017 Bendorf - Zeitbereich  $L_{DEN}$



Wie die Abb. 10 zeigt, treten Lärmpegel durch die Verkehrsbelastung der Bundesautobahn A 48 und der Bundesstraße B 42 im Bereich der Bebauung von  $L_{DEN}$  >55-60 bis > 75 dB (A) auf.

**Abbildung 11** Lärmkartierung 2017 Bendorf - Zeitbereich  $L_{DEN}$



Wie die Abb. 11 zeigt, treten Lärmpegel durch die Verkehrsbelastung der Bundesautobahn A 48 und der Bundesstraße B 42 im Bereich der Bebauung von  $L_{Night} > 50-60$  bis  $>70$  dB (A) auf.

### 3. Maßnahmenplanung Straßenverkehr für die nächsten 5 Jahre

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

#### Vorhandene Maßnahmen:

Bereits vorhandene und erfolgte Lärmschutz-/Lärminderungsmaßnahmen an der Bundesautobahn A 48 und der Bundesstraße B 42 sind in der Langfassung der Lärmaktionsplanung und Dokumentation – Stufe 1 – vom 21.08.2012 detailliert aufgeführt.

#### Generell mögliche Maßnahmen

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

**Tabelle 3:** Übersicht der Maßnahmen

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

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

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

**Tabelle 4:** Wirksamkeit von Lärminderungsmaßnahmen

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

### 3.1 Geschwindigkeitsreduzierung

Für den relevanten Straßenabschnitt der A 48 im Bereich des Stadtteils Bendorf besteht bereits für beide Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h für PKW. Ebenfalls wurde bei der Autobahnabfahrt A 48, Zubringer B 42 (Bendorf/Neuwied) im Rahmen des Verkehrsmanagement bzgl. der betroffenen Bebauung Eisenbahnstraße/Dr.-Otto-Siedlung eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 22h bis 6h auf 80 km/h festgelegt.

Für die Bundesstraße B 42, die im relevanten Untersuchungsbereich (Bendorf, Mühlhofen) verläuft, besteht bereits ebenfalls eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h für PKW.

Für die Bundesstraße B 413 sowie die Landesstraße L 262, die im relevanten Untersuchungsbereich als Ortsdurchfahrt (Bendorf, Sayn) verläuft, ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit mit 50 km/h (Innerortbereich) begrenzt.

Auf Straßen wie Bundesautobahnen und auch Bundesstraßen ist stets deren besondere Verkehrsfunktion zu bedenken. Hier hat deren besondere Verkehrsfunktion Vorrang. Auf diesen Straßen können durchaus Geschwindigkeitsbeschränkungen für PKW, Krafträder und Lkw, insbesondere zur Nachtzeit geeignet sein, um Spitzengeschwindigkeiten besonders in der Nähe von Wohnbebauungen zu verringern.

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

Die Geschwindigkeitsreduzierungen sind kostenneutral und relativ schnell umsetzbar und erhöhen die Verkehrssicherheit. Für die kartierten Hauptverkehrsstraßen kann die Stadt Bendorf nur mit Zustimmung der zuständigen Landesbehörde Maßnahmen zur Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ergreifen. Aus der Sicht der Stadt Bendorf wäre dabei eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h für den Innerortsbereich der Bundesstraße B 413 sowie Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 80 km/h für sämtliche KfZ im Bereich der Bundesautobahn A 48 sowie Bundesstraße B 42 wünschenswert.

### 3.1.1 Lärmsituation B 42 im Bereich der Stadt Bendorf/Rhein

Die Bewohner von Bendorf-Süd sind in dem Teilbereich von jedenfalls Siedlung Mittelstraße/Dr.-Otto-Siedlung bis Engerser Straße einem sehr erheblichen Verkehrslärm von A 48 und B 42 ausgesetzt, der gesundheitsgefährdende/gesundheitsschädliche Ausmaße angenommen hat. Seit vielen Jahren bemüht sich die Stadtverwaltung Bendorf/Rhein (jedenfalls sehr konkret ab 2014 bis heute) um eine Geschwindigkeitsreduzierung betreffend die B 42 von derzeit Höchstgeschwindigkeit 100 km/h auf künftig Höchstgeschwindigkeit 80 km/h. Dies unter Einbeziehung der örtlichen Polizeiinspektion, des Landesbetriebes Mobilität und der Kreisverwaltung Mayen-Koblenz als zuständige Straßenverkehrsbehörde. Ein umfangreicher diesbezüglicher Schriftwechsel liegt vor. Bisher sind die Bemühungen der Stadtverwaltung Bendorf leider vergeblich, weil LBM und Kreisverwaltung Mayen-Koblenz im Ergebnis argumentieren: Alle Geschwindigkeitsreduzierungen, die nicht eine Lärmreduzierung von wenigstens 3 dB (A) mit sich bringen, seien rechtlich nicht relevant. In diesem Bereich der B 42 sei nur eine Lärmreduzierung von 1,2 dB (A) am Tag und 0,9 dB (A) in der Nacht real zu erreichen, was der rechtlich erforderlichen Mindestminimierung nicht gerecht werde.

Die Stadtverwaltung Bendorf (hier: FB 4 -Bauen und Umwelt) hat permanent vorgetragen, dass es bei dem Anliegen der Stadt Bendorf konkret um eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h - j e d e n f a l l s zur Nachtzeit (hier: 20:00 Uhr bis 06:00 Uhr) - im Zuge der B 42 bei Bendorf geht. Ebenfalls geht es um die wissenschaftliche Einordnung der sog. „3-Dezibel-Grenze“ der Lärmschutz-Richtlinie-StV 2007. Die Lärmschutz-Richtlinie-StV vom 23.11.2007 hat keine (!) Gesetzesqualität.

Auch wies die Stadtverwaltung Bendorf darauf hin, dass im Zusammenhang mit § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO (Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen), bei der Bestimmung der sog. „ermessensauslösenden Schwelle“ in erster Linie die Orientierungswerte der 16. BImSchV maßgeblich sind. Des Weiteren hat die Stadtverwaltung Bendorf die Gesamtlärbetrachtung/Akzeptor bezogene Betrachtungsweise in diesem speziellen Bereich angesprochen und auch gefordert diese Betrachtungsweise anzuwenden (B 42 / BAB 48 (Autobahnbrücke über den Rhein bei Bendorf/Rhein) und Auf- und Abfahrten zur Autobahn A 48 / Rheintalbahntrasse / Hafenbahn-Werksverkehr - alles zusammen kumulativ auf engem Raum!).

Schließlich wies die Stadtverwaltung Bendorf auch auf die Problematik der Luftverschmutzung durch den Verkehr auf der B 42 hin. Die Luftverschmutzung durch den Straßenverkehr ist auch Gegenstand von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO. Durch die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf der B 42 könnte auch dem Problem der Luftverschmutzung jedenfalls zum Teil begegnet werden. Jedenfalls ist dies der Prüfung wert! Diese Gesamtargumentation der Stadtverwaltung Bendorf wurde bisher im Ergebnis keiner sachgemessenen Prüfung durch die zuständigen Behörden LBM und Kreisverwaltung Mayen-Koblenz als Straßenverkehrsbehörde unterzogen.

Erst am 10. September 2018 fand in den Räumen der Stadtverwaltung Bendorf, FB 4 - Bauen und Umwelt- ein Ortstermin/Gespräch auf der Fachebene zwischen der Kreisverwaltung Mayen-Koblenz als zuständige Straßenverkehrsbehörde und der Stadtverwaltung Bendorf -FB 4- statt, nachdem die Stadtverwaltung Bendorf mehrfach um eine Entscheidung in der Sache nachgesucht hatte. In diesem Fachgespräch haben die zuständigen Mitarbeiter der Stadtverwaltung Bendorf ihre Gesamtargumentation nochmals dezidiert mündlich vorgetragen.

Als erstes Ergebnis dieses Fachgespräches wurde das Nachfolgende verbindlich vereinbart und protokolliert:

Derzeit liegen der Stadtverwaltung Bendorf die aktuellen Lärmkartierungen des Umweltcampus Birkenfeld des Landes RLP aus 2017 vor. In dieser Lärmkartierung sind die genauen lärmbeeinträchtigten Bereiche im Zuge der B 42 erkennbar. U. a. fallen unter die Lärmbeeinträchtigung auch zwei Schulen (Grundschule und Sonderschule).

Ziel ist es nun (nach dem Vortrag und Vorschlag der Bediensteten der Kreisverwaltung Mayen-Koblenz -zuständige Straßenverkehrsbehörde-) aufgrund der gegebenen Umstände, schnellstmöglich einen Termin - Mitte/Ende Oktober 2018 - mit den entsprechenden zuständigen Behörden/Ansprechpartnern (Landesbetrieb Mobilität, Straßenverkehrsbehörde, Polizei, Stadtverwaltung Bendorf) zu vereinbaren.

Von Seiten der Kreisverwaltung MYK sind Vorgespräche, u. a. mit dem Referat 8.61, Abteilung 9 und dem Referat 4.40 (alle in Kreisverwaltung) vorgesehen. Ebenfalls wird von Seiten der Kreisverwaltung MYK Kontakt mit dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz aufgenommen, u. a. um die aktuellen Verkehrszahlen auf der B 42 inkl. einer entsprechenden fachlichen Beurteilung dieser Verkehrszahlen zu erhalten.

### 3.2 Fahrbahndeckenerneuerung (offenporige Asphaltdecke – OPA)

Mit regelmäßigen Instandhaltungsmaßnahmen innerhalb des Straßenraumes kann die Ebenheit der Fahrbahnoberfläche und somit die Abrollgeräusche der Fahrzeuge, insbesondere des Schwerlastverkehrs, verbessert werden. Hierbei werden in der Regel Asphaltbetone (AFB-Decken mit Pegelminderung von  $D_{StrO} = -2$  db (A) bei  $v > 60$  km/h) verwendet, die ihre schallreduzierende oder rechnerisch nachweisbare Wirkung erst in Geschwindigkeitsbereichen oberhalb 60 km/h entfalten. Da im Bereich der Wohngebiete entlang der Bundesstraße B 413 die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h beträgt, ist der Einbau von Flüsterasphalten somit keine geeignete Maßnahme zur Reduzierung der Verkehrslärmbelastung, anders jedoch im Bereich der angrenzenden Wohngebiete der Bundesautobahn A 48 und Bundesstraße B 42 (Bendorf, Mühlhofen).

Aus Sicht der Stadt Bendorf sollte demnach ein Einbau des Flüsterasphalts in den betroffenen Bereichen der Bundesautobahn A 48, Bundesstraße B 42 entsprechend geprüft werden.

### 3.3 Maßnahmen zur Verminderung von Lärmimmissionen – Aktive Schallschutzmaßnahmen

Zum Schutz der Betroffenen bieten sich im Bereich der Bundesautobahn A 48 sowie auch im Zuge der Bundesstraße B 42 aktive Lärmschutzmaßnahmen durch Errichtung von Lärmschutzwänden entsprechend an.

Im Ortsdurchfahrtsbereich der Bundesstraße B 413 und der Landesstraße L 262 bietet sich eine aktive Lärmschutzmaßnahme hinsichtlich der Errichtung entsprechender Lärmschutzwände nicht an.

Allerdings ist ein Ausbau des Knotenpunktes B 413 / L 262 in Bendorf-Sayn in einen Kreisverkehrsplatz durch den Landesbetrieb Mobilität Cochem-Koblenz vorgesehen. Eine aktive Schallschutzmaßnahme wird durch den o. g. Ausbau dahingehend begünstigt, da Kreisverkehrsplätze in Zeiten schwacher Verkehrsbelastung (zum Beispiel Nachts) zu günstigeren Lärmemissionen, bedingt durch die gleichmäßigere Fahrweise, den geringeren Wartezeiten und den vermeidbaren Haltevorgängen, führen.

### 3.4 Schutz ruhiger Gebiete

Für die Festsetzung ruhiger Gebiete gibt die EU-Richtlinie bzw. das BImSchG keine Grenzwerte vor.

Aufgrund dessen hat der Stadtrat in der öffentlichen Ratssitzung am 21.08.2012 den Schutz ruhiger Gebiete im Rahmen der Stufe 1 der Lärmaktionsplanung entsprechend dargestellt, ausgewiesen und beschlossen (s. Auszug im Anhang).

Die Festlegungen bzgl. des Schutzes ruhiger Gebiete werden in weiteren Planungen, insbesondere der Bauleitplanung, einbezogen und im Rahmen der Abwägung berücksichtigt.

## 4. Langfristige Maßnahmen

Die Stadt Bendorf kann in ihrer Zuständigkeit keine langfristigen Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrslärmbelastung festsetzen.

Die Stadt Bendorf unterstützt jegliche Maßnahmen bzgl. der Reduzierung der Verkehrslärmbelastung sowie den besseren Ausbau des ÖPNV's, des Radwegenetzes und den Schutz der festgesetzten ruhigen Gebiete.

## 5. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange ist nicht erfolgt.

## 6. Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange ist nicht erfolgt.

## **7. Öffentliche Auslegung des Entwurfes der Lärmaktionsplanung nach § 47d Abs. 3 BImSchG der Stadt Bendorf**

Eine Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne hat nicht stattgefunden.

Diese Lärmaktionsplanung wurde am 16.10.2018 im Ausschuss für Grundstücke, Umwelt, Planen, Vergabe und Bauen und im Stadtrat am 30.10.2018 jeweils in öffentlicher Sitzung beschlossen.

## **8. Weitere formelle Informationen**

### **8.1 Datum der Aufstellung und des Abschlusses des Aktionsplanes**

Datum der Aufstellung: 20.09.2018

Datum des Abschlusses des Aktionsplanes: 30.10.2018

### **8.2 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplanes**

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

### **8.3 Kosten für die Aufstellung Umsetzung**

Kosten für diese Lärmaktionsplanung und Dokumentation – Stufe 2 – sind nicht entstanden und werden nicht entstehen.

Lärmpegel Lden 2017

- > 55-60 db
- > 60-65 db
- > 65-70 db
- > 70-75 db
- > 75 db

Landesgrenze Rlp

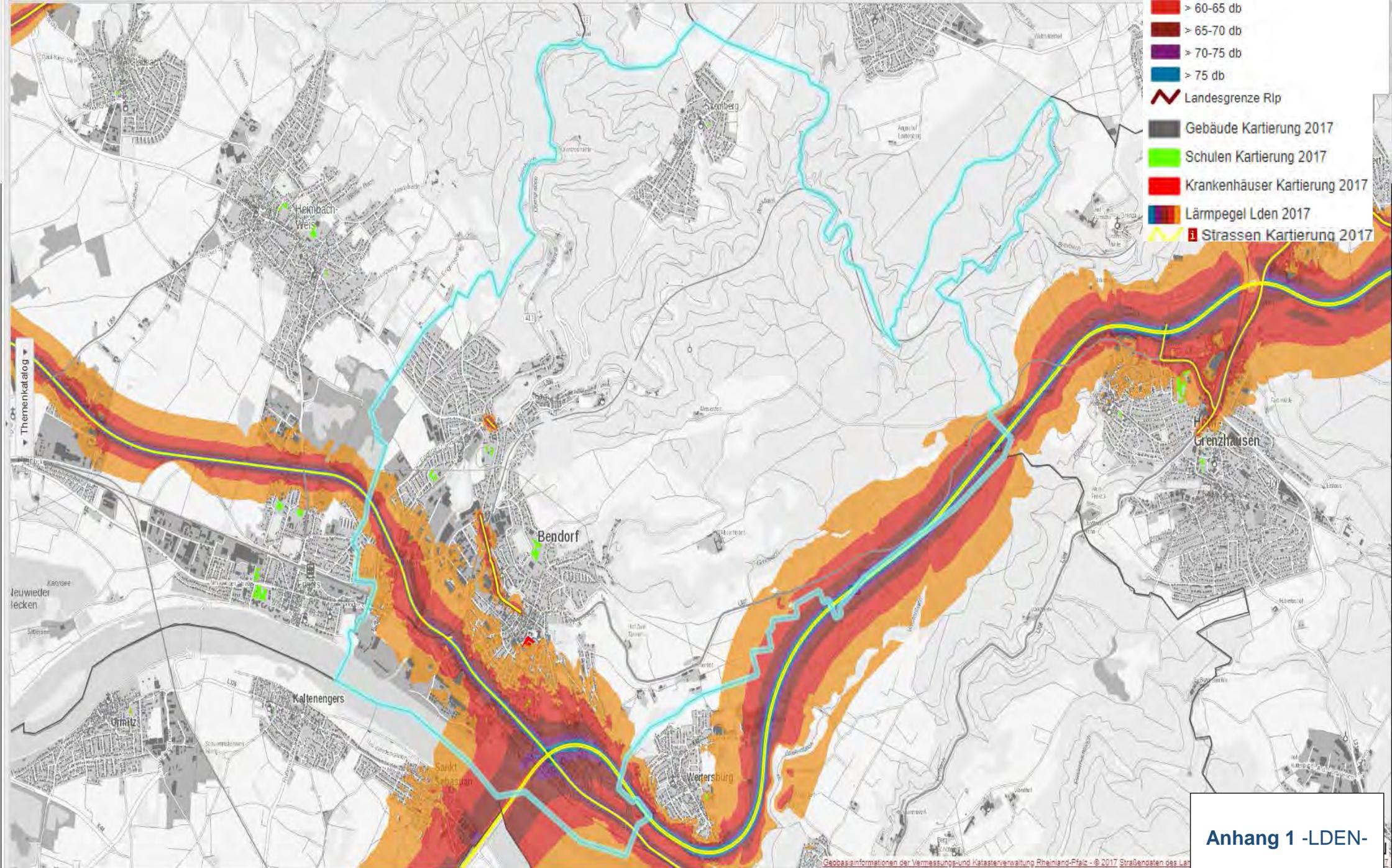
Gebäude Kartierung 2017

Schulen Kartierung 2017

Krankenhäuser Kartierung 2017

Lärmpegel Lden 2017

Strassen Kartierung 2017



Anhang 1 -Lden-

Lärmpegel Ln 2017

-  > 50-55 db
-  > 55-60 db
-  > 60-65 db
-  > 65-70 db
-  > 70 db

 Landesgrenze Rlp

 Lärmpegel Lnight 2017

 Strassen Kartierung 2017



**Anhang 2 -LNight-**

## Auszug – Lärmaktionsplanung und Dokumentation - Stufe 1 –

### **Teil 6 Lärmaktionsplanung** **- Schutz ruhiger Gebiete -**

(...)

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** 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 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** Lden 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 basiert 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.