

Verbandsgemeinde Leiningerland

LÄRMAKTIONSPLAN 3. RUNDE – BESCHLUSS

AKTIONSPLAN GEMÄß §47d BUNDES-IMMISSIONSSCHUTZGESETZ

Projekt 868-3 / Stand: 30. November 2021 mit Ergänzungen vom 13.03.2023

Verbandsgemeinde Leiningerland

Lärmaktionsplan 3. Runde

Aktionsplan gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

Dieser Bericht besteht aus 32 Seiten und einem Anhang.
(868_3_lap_beschluss_leiningerland_20230323_änderungen_manuell.doc)

Berichtsnummer: 868-3

Berichtsdatum: 30. November 2021 mit Ergänzungen vom 13.03.2023

Auftraggeber: Verbandsgemeinde Leiningerland
Natürliche Lebensgrundlagen und Bauen
Industriestraße 11
67269 Grünstadt
Tel.: 06359 / 8001 - 0

Aufgabenstellung: Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Die Verbandsgemeinde Leiningerland stellt den Lärmaktionsplan 3. Runde auf.

Erarbeitet durch: WSW & Partner GmbH

Bearbeitung: Dipl.-Ing. (FH) Ute Lehnertz

Inhaltsverzeichnis

| | Seite |
|--|-----------|
| 0 Interkommunale Zusammenarbeit..... | 6 |
| 1 Aufgabenstellung und Zielsetzung | 6 |
| 2 Allgemeines | 7 |
| 2.1 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen | 7 |
| 2.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde..... | 10 |
| 2.3 Rechtlicher Hintergrund..... | 10 |
| 2.4 Geltende Grenzwerte..... | 13 |
| 3 Lärmaktionsplan für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen | 15 |
| 3.1 Bewertung der Ist-Situation | 15 |
| 3.1.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten..... | 15 |
| 3.1.2 Vergleich der Betroffenheiten mit der Stufe II..... | 16 |
| 3.1.3 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind | 17 |
| 3.1.4 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen..... | 19 |
| 3.2 Bisher durchgeführte und laufende Maßnahmen zur Lärminderung..... | 20 |
| 3.3 Geplante Maßnahmen | 21 |
| 3.3.1 Vorbemerkung..... | 21 |
| 3.3.2 Überprüfung kurzfristiger Maßnahmen | 22 |
| 3.3.3 Überprüfung mittelfristiger / langfristiger Maßnahmen..... | 24 |
| 3.3.4 Sonstige Maßnahmen zur Lärminderung..... | 25 |
| 3.3.5 Geplante Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete für die nächsten fünf Jahre | 26 |
| 3.3.6 Gesamtkosten der im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen | 27 |
| 3.3.7 Datum der Verabschiedung bzw. der Überprüfung des Aktionsplans | 27 |
| 3.3.8 Falls es sich um die Überprüfung eines Lärmaktionsplanes handelt: Ergebnis der Überprüfung des Aktionsplans | 27 |
| 3.3.9 Datum des geplanten Abschlusses der Maßnahmenumsetzung | 27 |
| 3.3.10 Geschätzte Anzahl der entlasteten Personen | 28 |

| | | |
|------------|---|-----------|
| 3.3.11 | Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen | 28 |
| 3.3.12 | Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans | 29 |
| 4 | Ergänzende Angaben | 30 |
| 4.1 | Mitwirkung der Öffentlichkeit / Öffentliche Anhörungen (tabellarische Zusammenfassung) | 30 |
| 4.2 | Weitere finanzielle Informationen | 30 |
| 4.3 | Link zum Aktionsplan im Internet..... | 31 |

Tabellen

| | | |
|------------|---|----|
| Tabelle 1 | Zeitliche Stufen der Umsetzung der Umgebungslärm-Richtlinie..... | 6 |
| Tabelle 2 | Verkehrsparameter der kartierten Straßen | 8 |
| Tabelle 3 | Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Personen | 15 |
| Tabelle 4 | Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser*, Darstellung in Schwellenwerten..... | 16 |
| Tabelle 5 | Zahl betroffener Menschen (2012)..... | 16 |
| Tabelle 6 | Zahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 70$ dB(A), $L_{Night} \geq 60$ dB(A) | 18 |
| Tabelle 7 | Zahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 65$ dB(A), $L_{Night} \geq 55$ dB(A) | 18 |
| Tabelle 8 | Zahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 60$ dB(A), $L_{Night} \geq 50$ dB(A) | 19 |
| Tabelle 9 | Veränderung der Betroffenheit durch Geschwindigkeitsbeschränkung (Planfall 1) | 23 |
| Tabelle 10 | Veränderung der Betroffenheit durch Einsatz eines lärmindernden Belags (Planfall 2) | 24 |
| Tabelle 11 | Mietbezogene Steuerverluste (gerundet) | 31 |

Anhang

| | |
|---------|---|
| Plan 01 | Übersichtsplan kartiertes Straßennetz; Planausschnitt: VG Leiningerland ehemals VG Grünstadt-Land |
| Plan 02 | Übersichtsplan kartiertes Straßennetz; Planausschnitt: VG Leiningerland ehemals VG Hettenleidelheim |
| Plan 03 | Geschwindigkeitsplan; Planausschnitt: VG Leiningerland ehemals VG Grünstadt-Land |
| Plan 04 | Geschwindigkeitsplan, Planausschnitt: VG Leiningerland ehemals VG Hettenleidelheim |
| Plan 05 | Isolinienkarte, Lärmindex L_{DEN} , Berechnungshöhe: 4 m über Grund; Planausschnitt: VG Leiningerland ehemals VG Grünstadt-Land |
| Plan 06 | Isolinienkarte, Lärmindex L_{DEN} , Berechnungshöhe: 4 m über Grund; Planausschnitt: VG Leiningerland ehemals VG Hettenleidelheim |
| Plan 07 | Isolinienkarte, Lärmindex L_{Night} , Berechnungshöhe: 4 m über Grund; Planausschnitt: VG Leiningerland ehemals VG Grünstadt-Land |
| Plan 08 | Isolinienkarte, Lärmindex L_{Night} , Berechnungshöhe: 4 m über Grund; Planausschnitt: VG Leiningerland ehemals VG Hettenleidelheim |

- Plan 09 Hotspot-Analyse, Lärmindex L_{DEN} , Schwellenwert: 70 dB(A); Planausschnitt: VG Leiningerland ehemals VG Grünstadt-Land
- Plan 10 Hotspot-Analyse, Lärmindex L_{DEN} , Schwellenwert: 70 dB(A); Planausschnitt: VG Leiningerland ehemals VG Hettenleidelheim
- Plan 11 Hotspot-Analyse, Lärmindex L_{Night} , Schwellenwert: 60 dB(A); Planausschnitt: VG Leiningerland ehemals VG Grünstadt-Land
- Plan 12 Hotspot-Analyse, Lärmindex L_{Night} , Schwellenwert: 60 dB(A); Planausschnitt: VG Leiningerland ehemals VG Hettenleidelheim
- Plan 13 Gebäudelärmkarte, Lärmindex: L_{DEN} , Nullfall und Planfall 1, Planausschnitt: L 395 Ebertsheim
- Plan 14 Gebäudelärmkarte, Lärmindex: L_{Night} , Nullfall und Planfall 1, Planausschnitt: L 395 Ebertsheim
- Plan 15 Gebäudelärmkarte, Lärmindex: L_{DEN} , Nullfall und Planfall 1, Planausschnitt: B 271 Bockenheim an der Weinstraße
- Plan 16 Gebäudelärmkarte, Lärmindex: L_{Night} , Nullfall und Planfall 1, Planausschnitt: B 271 Bockenheim an der Weinstraße
- Plan 17 Gebäudelärmkarte, Lärmindex: L_{DEN} , Nullfall und Planfall 2, Planausschnitt: L 395 Ebertsheim
- Plan 18 Gebäudelärmkarte, Lärmindex: L_{Night} , Nullfall und Planfall 2, Planausschnitt: L 395 Ebertsheim
- Plan 19 Gebäudelärmkarte, Lärmindex: L_{DEN} , Nullfall und Planfall 2, Planausschnitt: B 271 Bockenheim an der Weinstraße
- Plan 20 Gebäudelärmkarte, Lärmindex: L_{Night} , Nullfall und Planfall 2, Planausschnitt: B 271 Bockenheim an der Weinstraße

0 Interkommunale Zusammenarbeit

Die Verbandsgemeinden Leiningerland und Lamsheim-Heßheim sowie die Stadt Grünstadt haben entschieden, den Lärmaktionsplan in kommunaler Zusammenarbeit fortzuschreiben. Die Erforderlichkeit der Lärmaktionsplanung geht auf die EU-Umgebungslärmrichtlinie zurück. Die EU-Richtlinie hat zum Ziel, ein gemeinsames Konzept festzulegen, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern und ruhige Gebiete zu schützen. Die inhaltliche Bearbeitung und die Abstimmung der Maßnahmen erfolgten in interkommunaler Zusammenarbeit. Um die schalltechnische Situation vor Ort und die untersuchten Maßnahmen für den Bürger übersichtlicher und nachvollziehbarer zu gestalten, wurde jeweils für die Verbandsgemeinde Leiningerland, die Verbandsgemeinde Lamsheim-Heßheim sowie die Stadt Grünstadt ein separater Lärmaktionsplan erarbeitet, der sich mit dem jeweiligen Gemeindegebiet befasst.

1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Am 25. Juni 2002 wurde vom Europäischen Parlament und vom Rat die „Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ verabschiedet. Mit ihr soll im Rahmen der Europäischen Union ein „gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern“.

Dazu soll in einem ersten Schritt die Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten und Betroffenheitsanalysen ermittelt und die Öffentlichkeit über das Ausmaß informiert werden. In einem zweiten Schritt sind auf der Grundlage der Lärmkarten konkrete Maßnahmen auszuarbeiten, um die Lärmbelastung zu verringern bzw. nicht weiter ansteigen zu lassen. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie sah dazu ein zeitlich gestaffeltes Vorgehen vor.

Tabelle 1 Zeitliche Stufen der Umsetzung der Umgebungslärm-Richtlinie

| Quelle | Lärmkartierung zum | Lärmaktionsplan zum |
|------------------------|---------------------|---------------------|
| Ballungsräume | | |
| > 250.000 Einwohner | Stufe 1: 30.06.2007 | Stufe 1: 18.07.2008 |
| > 100.000 Einwohner | Stufe 2: 30.06.2012 | Stufe 2: 18.07.2013 |
| Hauptverkehrsstraßen | | |
| > 6 Mio. Kfz/a | Stufe 1: 30.06.2007 | Stufe 1: 18.07.2008 |
| > 3 Mio. Kfz/a | Stufe 2: 30.06.2012 | Stufe 2: 18.07.2013 |
| Haupteisenbahnstrecken | | |
| > 60.000 Züge/a | Stufe 1: 30.06.2007 | Stufe 1: 18.07.2008 |
| > 30.000 Züge/a | Stufe 2: 30.06.2012 | Stufe 2: 18.07.2013 |
| Großflughafen | | |
| > 50.000 Bewegungen/a | Stufe 1: 30.06.2007 | Stufe 1: 18.07.2008 |

Danach sind die Lärmkarten und die Lärmaktionspläne alle fünf Jahre zu überprüfen und fortzuschreiben.

Der vorliegende Lärmaktionsplan bezieht sich hinsichtlich des Straßenverkehrslärms auf die Ergebnisse der Lärmkartierung der 3. Runde. Die Lärmkartierung wurde vom Land Rheinland-Pfalz für die Kommunen unter 100.000 Einwohner übernommen. Die Lärmkarten sind im Internet veröffentlicht unter

<http://umgebungslaerm.rlp.de/laermkartierung>.

Hier finden sich auch weiterführende Informationen rund um die Themen Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung.

Für den Schienenverkehrslärm liegen ebenfalls die Ergebnisse der 3. Runde vor. Hier ist durch eine Gesetzesänderung die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung von den Gemeinden auf das Eisenbahn-Bundesamt übertragen worden. Die für diesen Lärmaktionsplan maßgeblichen Lärmkarten zum Schienenverkehrslärm können unter

https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/laermkartierung_node.html

auf den Internetseiten des Eisenbahn-Bundesamtes eingesehen werden. Durch die Verbandsgemeinde Leiningerland verläuft keine Haupteisenbahnstrecke.

Mit § 47d BImSchG besteht für die Verbandsgemeinde Leiningerland eine gesetzliche Verpflichtung zur Aufstellung und Aktualisierung eines Lärmaktionsplans, der mindestens alle fünf Jahre überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet werden muss. Der Lärmaktionsplan ist ein Strategieplan, dessen Aussagen bei künftigen Planungen und Entscheidungen der öffentlichen Verwaltung zu berücksichtigen sind. Auf die Durchführung von Lärminderungsmaßnahmen besteht derzeit kein Rechtsanspruch, es handelt sich um freiwillige Leistungen der betroffenen Kommunen.

2 Allgemeines

2.1 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen

Die Verbandsgemeinde Leiningerland besteht aus den Anfang 2018 aufgelösten Verbandsgemeinden Grünstadt-Land und Hettenleidelheim. Die Verbandsgemeinde liegt im Norden des Landkreises Bad Dürkheim in Rheinland-Pfalz. Sie umfasst die Ortsgemeinden Altleiningen, Battenberg (Pfalz), Bissersheim, Bockenheim an der Weinstraße, Carlsberg, Dirmstein, Ebertsheim, Gerolsheim, Großkarlbach, Hettenleidelheim, Kindenheim, Kirchheim an der Weinstraße, Kleinkarlbach, Laumersheim, Mertesheim, Neuleiningen, Ober-

sülzen, Obrigheim, Quirnheim, Tiefenthal und Wattenheim. In der Verbandsgemeinde leben etwa 30.000 Einwohner. Die Fläche umfasst etwa 145 km²¹.

Die Verbandsgemeinde ist über die Bundesautobahn 6 an das überregionale Straßenverkehrsnetz angebunden. Die Bundesautobahn ist bei Grünstadt und Wattenheim zu erreichen.

Die betroffenen Straßenabschnitte in der Verbandsgemeinde Leiningerland, die Berücksichtigung in der Lärmkartierung 2017 gefunden haben, sind:

- BAB 6 ca. 22.220 m
- B 271 ca. 9.652 m
- L 395 ca. 4.085 m
- L 453 ca. 600 m
- L 516N ca. 730 m

Eine Übersicht über den Kartierungsumfang gibt der Plan 01 und Plan 02 im Anhang A. Der kartierte Straßenabschnitt der BAB 6 verläuft von Westen nach Osten an der Ortsgemeinde Wattenheim, Hettenleidenheim, Tiefenthal, Neuleiningen, Laumersheim, und Gerolsheim vorbei. Von Norden nach Süden, im östlichen Teil der Verbandsgemeinde, verläuft die B 271. Im Westen der Verbandsgemeinde befindet sich die L 395, welche durch die Ortsgemeinde Ebertsheim läuft. Der kartierte Abschnitt der L 453 grenzt westlich an die Gemeinde Obersülzen an. Die L 516N verläuft vom nördlichen Teil der B 271 zum südlichen Teil der B 271.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Verkehrsparameter der o. a. Straßen zusammengefasst:

Tabelle 2 Verkehrsparameter der kartierten Straßen

| Straße | Zählstelle und Lage | DTV ² | Lkw-Anteil [%] ³ | Geschwindigkeit | |
|--------|---|------------------|-----------------------------|-----------------|------------|
| | | | | Pkw [km/h] | Lkw [km/h] |
| BAB 6 | 65137456 von südwestlicher Gemeindegrenze bis Autobahnabfahrt Wattenheim (B 47) | 33.317 | 16,9 | 80/100/130 | 80 |
| | | | 12,3 | | |
| | 64148593 von Autobahnzubringer Wattenheim (B 47) bis Autobahnabfahrt Grünstadt (B 271) | 38.973 | 15,2 | 100/130 | 80 |
| | | | 10,5 | | |
| | | | 28,1 | | |

¹ <https://infothek.statistik.rlp.de/MeineHeimat/content.aspx?tp=1025&id=102&g=0733207&l=2>, aufgerufen am 12.11.18

² Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (2016)

³ Lkw-Anteile in den Zeitbereichen Tag, Abend und Nacht.

| Straße | Zählstelle und Lage | DTV ² | Lkw-Anteil [%] ³ | Geschwindigkeit Pkw [km/h] | Geschwindigkeit Lkw [km/h] |
|--|--|--|-----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| | 64157604 Von Autobahnzubringer Grünstadt (B 271) bis östliche Gemeindegrenze | 45.868 | 14,8 10,6 28,1 | 100/130 | 80 |
| B 271 | 63150115 von nördlicher Gemeindegrenze bis L 450 (Kindenheimer Straße) | 6.472 | 2,4 1,0 3,5 | 50/100 | 50/80 |
| | 64150115 von L 450 (Kindenheimer Straße) bis L 516N (Weinstraße) | 8.092 | 1,5 0,7 1,8 | 30/50/70/100 | 30/50/70/80 |
| | 64150116 von L 516N (Weinstraße) bis nordöstlicher Gemeindegrenze zu Grünstadt | 8.204 | 4,3 2,0 5,0 | 70/100 | 70/80 |
| | 64150117 von südlicher Gemeindegrenze zu Grünstadt bis Autobahnzufahrt BAB 6 | 5.576 | 7,6 2,5 6,4 | 50 | 50 |
| | 64150119 von Autobahnabfahrt BAB 6 bis L 520 (Bissersheimer Straße) | 14.818 | 3,8 1,4 3,3 | 30/50/70/100 | 30/50/70/80 |
| | 64150120 von L 520 (Bissersheimer Straße) bis südliche Gemeindegrenze | 8.985 | 2,4 1,1 2,8 | 50/100 | 50/80 |
| | L 395 | 64140160 von westlicher Gemeindegrenze bis L 448 (Rodenbacher Straße) | 8032 | 4,0 1,1 3,3 | 100 |
| 64140161 von L 448 (Rodenbacher Straße) bis westliche Gemeindegrenze zu Grünstadt | | 10.144 | 2,9 0,7 2,1 | 50/70/100 | 50/70/80 |
| L 453 | 64150123 von östlicher Gemeindegrenze zu Grünstadt bis K 29 (Heidesheimer Straße) | 10.531 | 3,7 1,0 2,9 | 50/70/100 | 50/70/80 |
| L 516N | 64140117 von B 271 bis nördliche Gemeindegrenze zu Grünstadt | 12.674 | 2,2 0,9 1,5 | 50/100 | 50/80 |
| | 64150125 von südlicher Gemeindegrenze zu Grünstadt von B 721 | 11.817 | 1,8 0,6 2,2 | 50 | 50 |

2.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Verbandsgemeinde Leiningerland

Natürliche Lebensgrundlagen und Bauen

Industriestraße 11

67269 Grünstadt

Tel.: 06359 / 8001 - 0

Fax: 06359 / 8001 - 8001

www.vg-l.de

Für die Umsetzung der in einem Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen auf klassifizierten Straßen sind die jeweiligen Fachbehörden zuständig. Hinsichtlich des Straßenverkehrslärms sind dies insbesondere die jeweiligen Straßenbaubehörden bzw. Straßenverkehrsbehörden. In der Handreichung [(8)] wird zur Zusammenarbeit mit den für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen zuständigen Behörden folgende Aussage getroffen:

„Bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen sind die Unteren Verkehrsbehörden zu beteiligen, da ihnen gemäß §§ 47d Absatz 6 i. V. m § 47 Absatz 6 BImSchG die Umsetzung der im Plan festgelegten Maßnahmen obliegt. Der Planinhalt ist daher mit der Straßenverkehrsbehörde als Fachbehörde festzulegen, da die Straßenverkehrsbehörde nur an rechtmäßig zu Stande gekommene Festlegungen gebunden ist. Beide Behörden haben im Sinne der Gleichrangigkeit ihr fachplanerisches Ermessen nach den jeweiligen rechtlichen Vorgaben kooperativ auszuüben. Soweit die Straßenverkehrsbehörde einer Geschwindigkeitsbegrenzung zustimmen will, hat sie die Zustimmung der Oberen Verkehrsbehörde einzuholen. Soweit einvernehmliche Festlegungen der Verkehrs- und Umweltbehörden nicht erreichbar sind, obliegt die Entscheidung den Obersten Verkehrs- und Immissionsschutzbehörden.“

Davon abweichend ist ab dem 01.01.2015 das Eisenbahnbundesamt zuständig für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans an Haupteisenbahnstrecken.

2.3 Rechtlicher Hintergrund

- (1) „Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlamentes und Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ („EU-Umgebungslärmrichtlinie“), Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften, Abl. L 189/12 vom 18.07.2002,
- (2) §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz, Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, BGBl. I S. 1794,
- (3) 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV vom 06. März 2006, BGBl 2006 I Nr. 12, Seite 516,
- (4) Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) vom 10.05.2006,

- (5) Vorläufige Berechnungsmethode der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vom 09.02.2007,
- (6) Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen „Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen“, Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 vom 15. Dezember 1999,
- (7) Night noise guidelines for Europe, World Health Organization, Regional Office for Europe, 2009,
- (8) Vollzug der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) bei der Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen, Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinie-StV) vom 03.02.2016, (Handreichung) sowie deren Fortschreibung mit Anpassung der Richtwerte an die Richtwerte der Lärmsanierung (Stand 31.07.2020),
- (9) Hinweise zur Lärmaktionsplanung, Ministerium für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten vom 13.06.2018,
- (10) Environmental Noise Guidelines for the European Region, Regional Office for Europe, 2018,
- (11) LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - Zweite Aktualisierung, in der Fassung vom 9. März 2017, LAI – AG Lärmaktionsplanung
- (12) Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist (*Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV*),
- (13) Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (*Lärmschutz-Richtlinien-StV*) vom 23. November 2007, (VkBl. Nr. 24/2007, S. 767),
- (14) Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärm-SchR 97), 27. Mai 1997, Aktualisierung Januar 2016,
- (15) „*Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)*“ des Bundesministers für Verkehr, Ausgabe 1990.

Mit der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm wurde im Juni 2002 erstmalig europaweit eine Vorschrift erlassen, die sich mit der Erfassung von Lärmbelastungen und der Erstellung von Maßnahmenplänen befasst. Ziel der Richtlinie ist es, europaweit auf der Grundlage harmonisierter Lärmbelastungs-Kennzahlen (Lärmindizes) und Berechnungsverfahren für die Immissionen, ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm zu realisieren, um schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu vermindern.

Wesentliche Bestandteile der Richtlinie 2002/49/EG sind:

- Strategische Lärmkarten zur Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm,
- Lärmaktionspläne mit kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen zur Lärmreduzierung,
- Information über die Lärmkartierung,
- Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Aktionsplanung und

- Übermittlung der Ergebnisse an die Europäische Kommission.

Die Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG erfolgte in Deutschland im Juni 2005 durch die Einführung des Sechsten Teils „Lärminderungsplanung“ in das BImSchG mit den Paragraphen § 47 a-f.

- § 47 a – Anwendungsbereich,
- § 47 b – Begriffsbestimmungen,
- § 47 c – Lärmkarten,
- § 47 d – Lärmaktionspläne,
- § 47 e – Zuständige Behörden und
- § 47 f – Rechtsverordnungen.

In § 47 e wird festgelegt, dass die Gemeinden für die Lärmaktionsplanung zuständig sind. Im Hinblick auf die Mindestanforderungen an den Lärmaktionsplan verweist § 47 d auf den Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie. Aktionspläne müssen mindestens folgende Angaben und Unterlagen enthalten:

- Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen
- die zuständige Behörde
- den rechtlichen Hintergrund
- alle geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5
- eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten
- eine Bewertung der geschätzten Zahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen
- das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7,
- die bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärminderung,
- die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten 5 Jahre geplant haben einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete
- die langfristige Strategie
- finanzielle Informationen: Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalysen, Kosten-Nutzen-Analysen
- die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans.

2.4 Geltende Grenzwerte

Die geltenden nationalen Grenzwerte können unter dem folgenden Link eingesehen werden:

- Offiziell von Deutschland an die EU-Kommission gemeldete Grenzwerte:
http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df3/envt0ec5a/DE_DE_DF3_v3.xls/manage_document

Aus den Regelungen der Lärminderungsplanung (§§ 47 a ff. BImSchG) ergeben sich zwar Pflichten der zuständigen Behörden zur Erarbeitung von Lärmkarten und zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen, jedoch keine Schutzansprüche einzelner Bürger.

Im deutschen Recht existieren für unterschiedliche Lärmarten (Verkehrslärm, Gewerbelärm, Sport und Freizeitlärm) verschiedene Immissionsgrenzwerte und Immissionsrichtwerte. Für die Lärmaktionsplanung gibt es keine Grenzwerte. Es sind keine verbindlichen Auslösewerte oder Richtwerte für die Lärmaktionsplanung festgelegt. Auch in Rheinland-Pfalz sind keine verbindlichen Auslösewerte oder Richtwerte für die Lärmaktionsplanung vorgegeben. Das Ministerium für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten (MUEEF) hat mit Schreiben vom 13.06.2018 [(9)] letztmals die Rahmenbedingungen erläutert:

„Das MUEEF teilt die Auffassung des Bundes im Hinblick auf die Mindestanforderungen und empfiehlt die Aufstellung eines Lärmaktionsplans insbesondere dann, wenn eine Lärmbetroffenheit besteht, die von Lärmpegeln von L_{DEN} 65 dB(A) bzw. L_{Night} 55 dB(A) und höher hervorgerufen wird.“⁴

„Ist ein Lärmaktionsplan aufzustellen, hat dies mit den vorgegebenen Mindestinhalten nach dem vorgegebenen Verfahren zu erfolgen. Eine formlose Erstattung von Fehlanzeigen mit Verweis darauf, dass keine Maßnahmen möglich oder erforderlich sind, erfüllt die gesetzlichen Anforderungen nicht.“

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für die Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden, sie beruhen jedoch auf einem anderen Ermittlungsverfahren und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den in der Lärmkartierung/Lärmaktionsplanung als L_{DEN} (gewichteter 24-h-Wert) und L_{Night} (8-h-Wert, 22:00-06:00 Uhr) dargestellten Werten.

Die Grenz- und Richtwerte für Straßenverkehrslärm bzw. die Grenzwerte für Schienenverkehrslärm im nationalen Recht beziehen sich auf den Beurteilungszeitraum Tag (06:00 bis 22:00 Uhr) bzw. Nacht (22:00 bis

⁴ L_{DEN} : Der L_{DEN} ist ein mittlerer Pegel über das gesamte Jahr und beschreibt die Belastung über 24 Stunden: Day (Tag), Evening (Abend) und Night (Nacht). Die Berechnung des Pegels berücksichtigt in den Abend- und Nachtstunden einen Zuschlag von 5 dB (Abend) bzw. 10 dB (Nacht). Der L_{DEN} wird zur Bewertung der allgemeinen Lärmbelastung herangezogen.

Der L_{Night} beschreibt den Umgebungslärm im Jahresmittel zur Nachtzeit (22.00-06.00 Uhr) und dient zur Bewertung der Nachtruhe. Der Pegel enthält keinen weiteren Zuschlag.

06:00 Uhr). Sie sind gebietsspezifisch und werden im Folgenden für Mischgebiete (MI) und Allgemeine Wohngebiete (WA) angegeben.

- **Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) [(12)]**

Die Verkehrslärmschutzverordnung gilt für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen. Die Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmvorsorge) betragen für MI 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts bzw. für WA 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts.

Für den Straßenverkehrslärm sind zusätzlich folgende Vorschriften relevant:

- **Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) [(14)]**

Die VLärmSchR 97 gelten u.a. für die Lärmsanierung⁵ an bestehenden Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes. Der Lärmschutz an bestehenden Straßen wird auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen als freiwillige Leistung gewährt⁶. Die VLärmSchR 97 werden in Rheinland-Pfalz auch auf Landesstraßen angewendet. Die Richtwerte für die Lärmsanierung liegen seit dem 01.08.2020 für MI bei 66 dB(A) tags und 56 dB(A) nachts bzw. für WA bei 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts.

- **Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen: Lärmschutz-Richtlinien-StV [(13)]**

Entsprechende Maßnahmen basieren auf § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO). Sie gelten für bestehende Straßen und regeln vor allem Geschwindigkeits- und sonstige Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverbote und Verkehrsumleitungen. Danach kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort einen der folgenden Richtwerte überschreitet. Die Richtwerte für die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Lärmschutzgründen betragen gemäß [(8)] für MI 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts bzw. für WA 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts.⁷

⁵ Sie gelten nicht ausschließlich für bestehende Straßen (Lärmsanierung), sondern ebenso für die Maßnahmen nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge und bei Entscheidungen wegen verbleibender Beeinträchtigungen.

⁶ Vom Eigentümer ist ein Eigenanteil von 25 % zu übernehmen.

⁷ Der Beurteilungspegel ist dabei nach RLS-90 zu berechnen. Da der L_{Night} und der L_{FN} sich nur geringfügig unterscheiden und die Abweichungen zwischen L_{DEN} und L_{FT} etwa 1 dB betragen, liefern die Ergebnisse der Lärmkartierung ernstzunehmende Hinweise darauf, an welchen Gebäuden diese Richtwerte überschritten sind.

3 Lärmaktionsplan für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen

3.1 Bewertung der Ist-Situation

Die für die Erarbeitung der Lärmaktionsplanung vom Landesamt für Umwelt, Rheinland-Pfalz bereitgestellten Daten beinhalten alle Grundlagendaten, die zur Berechnung der Lärmsituation an den Hauptverkehrsstraßen im Zuge der Lärmkartierung 2017 Berücksichtigung gefunden haben. Zur Prüfung der im Modell zugrunde gelegten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf den kartierten Straßenabschnitten wurden der Verbandsgemeinde Leiningerland Geschwindigkeitspläne vorgelegt. Die im Modell angesetzten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten können den Plänen 03 und 04 entnommen werden.

3.1.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Ergebnisse der Lärmkartierung für die Verbandsgemeinde Leiningerland sind in den Plänen 05 bis 08 für die maßgeblichen Lärmindizes L_{DEN} (gewichteter Tag-Abend-Nacht-Pegel, 24 h-Wert) und L_{Night} (Nachtpegel 22:00-06:00 Uhr) dargestellt. Die Pläne zeigen flächenhaft auf einer Höhe von 4 m über Gelände die Lärmsituation im Gebiet der Verbandsgemeinde Leiningerland. Die Ausbreitungsrechnungen erfolgten entsprechend der 34. BImSchV [(3)] sowie der vorläufigen Berechnungsmethoden [(4)]. In den Lärmkarten sind die Gebiete mit Pegeln oberhalb von $L_{DEN} = 50 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} = 45 \text{ dB(A)}$ dargestellt.

In einem nächsten Schritt wurden auf Basis der aktualisierten Berechnungen die Betroffenenheiten in der Verbandsgemeinde Leiningerland ermittelt. Diese sind in den nachfolgenden Tabellen 3 und 4 dargestellt.

Tabelle 3 Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Personen

| L_{DEN} in dB(A) | Belastete Menschen Straßenlärm | L_{Night} in dB(A) | Belastete Menschen Straßenlärm |
|--------------------|-----------------------------------|----------------------|-----------------------------------|
| | | über 50 bis 55 | 929 |
| über 55 bis 60 | 1.822 | über 55 bis 60 | 196 |
| über 60 bis 65 | 434 | über 60 bis 65 | 117 |
| über 65 bis 70 | 178 | über 65 bis 70 | - |
| über 70 bis 75 | 83 | über 70 | - |
| über 75 | - | - | - |

Tabelle 4 Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser*, Darstellung in Schwellenwerten

| L _{DEN} in dB(A) | Fläche in km ² | Wohnungen | Schulen | Krankenhäuser |
|---------------------------|---------------------------|-----------|---------|---------------|
| über 55 | 23,65 | 1.273 | 2 | 0 |
| über 65 | 6,40 | 133 | 0 | 0 |
| über 75 | 1,44 | 0 | 0 | 0 |

* Die Anzahl der Wohnungen wurde aus der Zahl der Einwohner abgeleitet. Bei der Zahl der Schulen wurde die Zahl der Gebäude der jeweiligen Einrichtung berücksichtigt.

Krankenhäuser liegen nicht innerhalb des Kartierungsbereichs von L_{DEN} > 55 dB(A).

3.1.2 Vergleich der Betroffenenheiten mit der Stufe II

Bereits in der Stufe II der Lärmkartierung 2012 waren in der Verbandsgemeinde Leiningerland Betroffenenheiten ermittelt worden. Es wurde damals kein Lärmaktionsplan aufgestellt. In dem folgenden Kapitel werden die Ergebnisse der Stufe II und der 3. Runde verglichen und bewertet.

Die Ergebnisse der Stufe II sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

Tabelle 5 Zahl betroffener Menschen (2012)

| L _{DEN} in dB(A) | Belastete Menschen Straßenlärm | L _{Night} in dB(A) | Belastete Menschen Straßenlärm |
|---------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|
| | | über 50 bis 55 | 2.188 |
| über 55 bis 60 | 4.831 | über 55 bis 60 | 340 |
| über 60 bis 65 | 845 | über 60 bis 65 | 160 |
| über 65 bis 70 | 188 | über 65 bis 70 | 7 |
| über 70 bis 75 | 150 | über 70 | - |
| über 75 | 2 | - | - |

Zur Kennzeichnung der Wesentlichkeit der Änderung der Betroffenheit im Vergleich zur Stufe II wird die Lärmkennziffer (LKZ) herangezogen. Sie ermöglicht es, jeweils durch einen Einzahlwert für den Lärmindex L_{DEN} bzw. L_{Night}, die Veränderungen in den Betroffenzahlen zu interpretieren. Die Lärmkennziffer berechnet sich nach

$$LKZ = \sum_{i=1}^N n_i (L_i - L_S)$$

mit

- N: Gesamtzahl Betroffener
L_i: Pegelwert für die Anzahl Betroffener n_i
L_S: Schwellenwert.

Der Schwellenwert beträgt für den L_{DEN} 55 dB(A), für den L_{Night} 50 dB(A).

| | |
|---|----------|
| Die LKZ für den L _{DEN} in der II. Stufe beträgt: | 23.435. |
| Die LKZ für den L _{DEN} beträgt in der 3. Runde: | 11.488. |
| Das entspricht einer Veränderung der LKZ für den L _{DEN} um: | -50,9%. |
| Die LKZ für den L _{Night} in der II. Stufe beträgt: | 10.143. |
| Die LKZ für den L _{Night} beträgt in der 3. Runde: | 5255. |
| Das entspricht einer Veränderung der LKZ für den L _{Night} um: | -48,2 %. |

Eine Veränderung der LKZ um mehr als 20 % wird als wesentlich eingeschätzt. Für die Verbandsgemeinde Leiningerland wird eine starke Verringerung der LKZ festgestellt. Ein Vergleich der Einwohnerdaten der Stufe II (rund 51.600 Einwohner) zu den in der 3. Runde (rund 30.800 Einwohner) hat ergeben, dass diese signifikant gesunken sind (-41 %). Die in der 3. Runde zugrunde liegenden Einwohnerdaten sind realistisch, so dass davon auszugehen ist, dass die ermittelte Zahl an Betroffene der Stufe II wesentlich zu hoch ist.

Zudem hat ein Vergleich der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke und der Lkw-Anteile der Stufe II zu den in der 3. Runde ergeben, dass diese signifikant gesunken sind. Des Weiteren ergibt sich die Veränderung der LKZ durch die im Vergleich zur Stufe II geänderten Fahrbahnoberflächenkorrektur auf den Straßen außerorts von – 2 dB.

Ein Vergleich der Betroffenenheiten der Stufe II und der 3. Runde (vgl. Tabelle 3 und 5) zeigt eine deutliche Abnahme in allen Pegelklassen. Die Zahl betroffener Menschen, die einem Lärmindex L_{DEN} > 70 dB(A) ausgesetzt sind, hat sich um 69 verringert, jene, die einem L_{Night} > 60 dB(A) ausgesetzt sind, um 50.

3.1.3 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Aussagen zu Umwelthandlungszielen zur Vermeidung der Gesundheitsschädlichkeit von Geräuschen können beispielsweise dem Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen „Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen“ [(6)] und den Night Noise Guidelines for Europe der WHO [(7), (10)] entnommen werden. Schutzziele für die Lärmaktionsplanung sind bisher für den Straßenverkehrslärm nicht in rechtsverbindlicher Weise geregelt.

Vordringlicher Handlungsbedarf: Überschreitung der Werte L_{DEN} ≥ 70 dB(A), L_{Night} ≥ 60 dB(A)

Bei Überschreitung der Werte von 70 dB(A) L_{DEN} bzw. 60 dB(A) L_{Night} besteht kurzfristig (in den nächsten fünf Jahren) dringender Handlungsbedarf. Hier ist die Gefahr gesundheitlicher Beeinträchtigungen nicht auszu-

schließen; die Grenzwerte für Lärmsanierung an Bundesstraßen, die für Mischgebiete, Dorfgebiete und Kerngebiete sowie für Reine und Allgemeine Wohngebiete gelten, werden überschritten.

Die Zahl Betroffener in den Pegelbereichen ≥ 70 dB(A) (L_{DEN}) bzw. ≥ 60 dB(A) (L_{Night}) ist in der Tabelle 6 dargestellt.

Tabelle 6 Zahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 70$ dB(A), $L_{Night} \geq 60$ dB(A)

| L_{DEN} in dB(A) | Belastete Menschen Straßenlärm | L_{Night} in dB(A) | Belastete Menschen Straßenlärm |
|--------------------|-----------------------------------|----------------------|-----------------------------------|
| über 70 | 83 | über 60 | 117 |

In der Verbandsgemeinde Leiningerland besteht kurzfristig Handlungsbedarf, es gibt eine größere Zahl an Betroffenen, die Pegeln ausgesetzt sind, die gesundheitliche Beeinträchtigungen hervorrufen können.

Mittelfristiger Handlungsbedarf: Überschreitung der Werte $L_{DEN} \geq 65$ dB(A), $L_{Night} \geq 55$ dB(A)

Die Empfehlungen des Umweltbundesamtes (UBA) und des Sachverständigenrates für Umweltfragen (SRU) [(6)] gehen davon aus, dass bei einer Unterschreitung der Werte von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts eine gesundheitliche Gefährdung ausgeschlossen ist. Die Überschreitung dieser Pegel weist darauf hin, dass die Vorsorgewerte der 16. BImSchV für Reine und Allgemeine Wohngebiete sowie für Kern-, Dorf- und Mischgebiete überschritten werden. Bei einem Neubau und einer wesentlichen Änderung von Straßen werden bei Erreichen dieser Werte Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Die Zahl Betroffener in den Pegelbereichen ≥ 65 dB(A) (L_{DEN}) bzw. ≥ 55 dB(A) (L_{Night}) ist in der Tabelle 7 dargestellt.

Tabelle 7 Zahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 65$ dB(A), $L_{Night} \geq 55$ dB(A)

| L_{DEN} in dB(A) | Belastete Menschen Straßenlärm | L_{Night} in dB(A) | Belastete Menschen Straßenlärm |
|--------------------|-----------------------------------|----------------------|-----------------------------------|
| über 65 | 261 | über 55 | 313 |

In der Verbandsgemeinde Leiningerland besteht mittelfristig Handlungsbedarf, es gibt eine größere Zahl an Betroffenen, die Pegeln ausgesetzt sind, die gesundheitliche Beeinträchtigungen hervorrufen können.

Langfristiger Handlungsbedarf: Überschreitung der Werte $L_{DEN} \geq 60$ dB(A), $L_{Night} \geq 50$ dB(A)

Die Empfehlungen des Umweltbundesamtes (UBA) gehen davon aus, dass bei einer Unterschreitung der Werte von 60 dB(A) tags bzw. 50 dB(A) nachts erhebliche Lärmbelastigungen vermieden werden. Die Empfehlungen der WHO vom Oktober 2018 [(10)] („starker Empfehlungscharakter“) sehen weitergehend einen langfristig zu unterschreitenden Wert von 53 dB(A) L_{DEN} bzw. 45 dB(A) L_{Night} für Straßenverkehrslärm als er-

strebenswert an, um negative gesundheitliche Auswirkungen und Beeinträchtigungen des Schlafs zu vermeiden.

Die Zahl Betroffener in den Pegelbereichen ≥ 60 dB(A) (L_{DEN}) bzw. ≥ 50 dB(A) (L_{Night}) ist in der Tabelle 8 dargestellt.

Tabelle 8 Zahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 60$ dB(A), $L_{Night} \geq 50$ dB(A)

| L_{DEN} in dB(A) | Belastete Menschen Straßenlärm | L_{Night} in dB(A) | Belastete Menschen Straßenlärm |
|--------------------------------------|---|--|---|
| über 60 | 695 | über 50 | 1.242 |

Zur Unterschreitung der Pegelwerte $L_{DEN} \geq 60$ dB(A), $L_{Night} \geq 50$ dB(A) wären in der Umgebung der Hauptverkehrsstraßen umfassende und aufwendige Maßnahmen erforderlich. Zum Erreichen dieser Zielwerte ist ein langfristiges, durch den Bund und das Land zu entwickelndes Verkehrslärmschutzkonzept erforderlich.

3.1.4 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Zur Ermittlung der Belastungsschwerpunkte in der Verbandsgemeinde Leiningerland, d.h. zur Ermittlung der Bereiche für die vordringlich Maßnahmen zu prüfen sind, wurde untersucht, wo räumlich gesehen die höchste Dichte an Einwohnern mit Überschreitungen der Schwellenwerte auftritt.

Die Belastungsschwerpunkte (Hotspots) wurden für folgende Schwellenwerte ermittelt:

- L_{DEN} 70 dB(A) sowie
- L_{Night} 60 dB(A)

Die Berechnungsergebnisse für das gesamte Verbandsgemeindegebiet sind in den Plänen 09 und 10 für den Zeitbereich L_{DEN} sowie 11 und 12 für den Zeitbereich L_{Night} dargestellt. Vordringlich sind Maßnahmen für die nächstgelegenen Gebäude entlang der L 395 in Ebertsheim und der B 271 in Bockenheim an der Weinstraße zu prüfen. Ein weiterer Hotspot-Bereich befindet sich entlang der B 271 (alt) in der Ortsgemeinde Kirchheim. Dieser wird im Rahmen der überprüften Maßnahmen nicht berücksichtigt, da bereits verkehrsentlastende Maßnahmen ergriffen wurden und eine Umgehungsstraße in Betrieb genommen wurde, die zu einer sehr deutlichen Reduzierung der Verkehrsmenge und damit der Lärmbelastung im innerörtlichen Bereich beiträgt.

3.2 Bisher durchgeführte und laufende Maßnahmen zur Lärminderung

In der Ortsgemeinde Kirchheim wurde zur Entlastung der Ortsmitte von Durchgangsverkehr eine Ortsumgehung in Betrieb genommen. Insgesamt wird die Umgehung 3,4 km lang sein.⁸ Durch die Ortsumgehung kann der Durchgangsverkehr auf der B 271 (alt) deutlich reduziert werden, wodurch erhebliche Pegelminderungen im innerörtlichen Bereich von Kirchheim erreicht werden. Somit ist dort keine verbesserungsbedürftige Situation mit kurzfristigem Handlungsbedarf gegeben. Die Kosten für die Umsetzung dieser Maßnahme wurden vom Bund bzw. Land übernommen.

Passive Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenster oder der Einbau von Lüftern in Schlaf- und Kinderzimmer) sind im Rahmen der Lärmsanierung in folgenden Ortsdurchfahrten durchgeführt worden:

- B 271: Bockenheim an der Weinstraße
- B 271: Kirchheim an der Weinstraße
- L 395: Ebertsheim
- L 395 Mertesheim
- L 517 Kleinkarlbach

Des Weiteren ist nach Auskunft des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz zurzeit eine schalltechnische Untersuchung für die Lärmsanierung der L 450 in der Ortsdurchfahrt Kindenheim in Arbeit.

Die Kosten für Schallschutzmaßnahmen werden mit Bundes- bzw. Landesmitteln abgedeckt. Für die Durchführung von passiven Schallschutzmaßnahmen am Gebäude ist vom Eigentümer ein Eigenanteil von 25 % zu übernehmen.

In den Gemeinden gibt es vereinzelt auch flankierende Maßnahmen (Parkbuchten, Verengungen der Fahrbahn etc.), die sich auf die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit reduzierend auswirken.

Außerdem werden bei der Aufstellung von Bebauungsplänen für schutzwürdige Nutzungen im Einwirkungsbereich von Straßenverkehrslärm auf die Planung bezogene, am Einzelfall orientierte Schallschutzkonzepte entwickelt und in den Bebauungsplan umgesetzt.

⁸ <https://lbm.rlp.de/de/startseite/freigabe-der-ortsumgehung-kirchheim-b-271/>, aufgerufen am 05.03.2019

3.3 Geplante Maßnahmen

3.3.1 Vorbemerkung

In der Gemeinde Kirchheim wurde die Ortsumfahrung in Betrieb genommen. Daraus resultiert eine deutliche Verringerung der Betroffenheiten in der Ortsdurchfahrt. Weitere Maßnahmen in diesem Bereich werden im Zuge der Lärmaktionsplanung aus diesem Grund nicht vertiefend untersucht.

Um eine spürbare Reduktion der Lärmbelastung zu erzielen, sind effektive Maßnahmen an der Quelle erforderlich. Als Maßnahmen kommen vor allem in Betracht:

- Geschwindigkeitsbeschränkungen
- Einsatz lärmindernder Fahrbahnoberflächen
- Errichtung aktiver Schallschutzmaßnahmen (Wand/Wall)

sowie

- Verringerung der Verkehre in Verbindung mit der Förderung des ÖPNV und des nichtmotorisierten Individualverkehrs
- Einsatz leiserer Fahrzeuge und Reifen.

Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen entsprechend den „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007) [(13)] ist mit der Verkehrsbehörde abzustimmen.

Neben der Pegelminderung⁹ sollten hier ggf. auch Sicherheitsaspekte berücksichtigt werden, wie z.B. die Ermöglichung einer gefahrlosen Querung der Fahrbahn durch Fußgänger, die besseren Reaktionsmöglichkeiten der Kfz-Führer auf Fußgängerüberwege, erhöhte Sicherheitsanforderungen im Straßenraum im Bereich von Kindertagesstätten, Schulen und Altenheimen.

Der Einbau lärmindernder Fahrbahnoberflächen bietet sich insbesondere dann an, wenn Sanierungsmaßnahmen geplant sind. Zu beachten ist, dass die in den letzten Jahren entwickelten lärmarmen Beläge (z.B. LOA 5D, LOA 5D GM) noch keine Regelbauweise sind. Bisherige Erfahrungen mit solchen Belägen zeigen neben einer erheblichen Pegelreduktion (3 bis 4 dB bei 50 km/h^{10, 11, 12}) Langlebigkeit, Reparaturfähigkeit

⁹ Durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen soll der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden. Dabei wird entsprechend den Vorgaben der RLS-90 aufgerundet.

¹⁰ Vgl. Tabelle 3, S. 50, Umwelt-Bundesamt, 'Lärmindernde Fahrbahnbeläge, Ein Überblick über den Stand der Technik', Texte 20/2014

und nur unwesentlich höhere Herstellungskosten als herkömmliche Beläge. Um die Wirksamkeit zu erreichen, ist der Einbau in ausreichender Länge (mindestens 500 m) erforderlich.

Durch langfristig wirksam werdende Maßnahmen sollte der Anteil der Wege, die im motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt werden, verringert werden. Hierzu gehören bspw. die weitere Förderung von Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie ein attraktives Angebot des ÖPNV.

Da bei Pkw bereits bei Geschwindigkeiten ab ca. 30 km/h das Reifen-Fahrbahn-Geräusch dominiert, kann durch den Einsatz lärmindernder Reifen eine Pegelreduktion erreicht werden. Auch lärmarme Lkw und kommunale Nutzfahrzeuge können einen Beitrag zur Verringerung der Lärmbelastung leisten.

Das Errichten von Lärmschutzwänden ist im innerörtlichen Bereich aufgrund der räumlichen Situation oftmals nicht möglich.

3.3.2 Überprüfung kurzfristiger Maßnahmen

In Ebertsheim auf der L 395 und in Bockenheim an der Weinstraße auf der B 271 wird die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Rahmen des Planfalls 1 überprüft. Die Lage der Geschwindigkeitsbegrenzung im Zuge der L 395 erstreckt sich von Ortseingang im Westen (ca. 200 m vor der Kreuzung K 452 (Kerzenheimer Straße) bis zur Kreuzung K 26 in Ebertsheim. In Bockenheim an der Weinstraße wird die Geschwindigkeitsbegrenzung im Zuge der B 271 auf die Abschnitte ca. 50 m vor der Kreuzung L 450 (Kindenheimer Straße) bis ca. 100 m über die Kreuzung K 27 (Obrigheimer Straße) im Süden der Ortsgemeinde hinaus ausgeweitet.

Zwischenzeitlich liegt für eine Geschwindigkeitsreduzierung in Bockenheim die Zustimmung des Landesbetriebs Mobilität vor und ein Plan für die zukünftige Beschilderung wurde erarbeitet. (Zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Lärmaktionsplans ist die Maßnahme bereits umgesetzt.) Die Einführung der Geschwindigkeitsreduzierung erfolgt von der Einmündung Obrigheimer Straße bis Einmündung Haldenweg und von der Einmündung des Leininger Rings bis zur Einmündung Kindenheimer Straße. Die zur Umsetzung kommende Geschwindigkeitsreduzierung deckt nicht den gesamten im Rahmen des Lärmaktionsplans überprüften Abschnitt ab. Ein Teilabschnitt, auf dem sich nächstgelegenen zur B 271 keine Wohnnutzungen befinden wurde von Geschwindigkeitsreduzierung ausgeschlossen. Die Abschnitte mit den meisten und am stärksten Betroffenen werden jedoch erfasst, so dass die in der Tabelle 9 beschriebenen Minderungen der

¹¹ LAI-Hinweise zur Aktionsplanung, Zweite Aktualisierung vom 09.03.2017, Abschnitt 15.1.2.4.: Erfahrungen aus dem Konjunkturpaket II haben gezeigt, dass bei LOA 5D und fachgerechtem Einbau eine Pegelminderung von mindestens 3 dB(A) in Ansatz gebracht werden kann.

¹² Baden-Württemberg, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, Handlungsempfehlung für den Einsatz von lärmindernden Asphaltsschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich, Stuttgart 17.07.2015

Betroffenheiten auch die Wirkung der zur Umsetzung kommende Geschwindigkeitsreduzierung hinreichend beschreiben.

Hinsichtlich der Geschwindigkeitsreduzierung in der Ortsdurchfahrt Ebertsheim steht die Verbandsgemeinde bereits in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Mobilität, so dass auch hier eine zeitnahe Umsetzung durch die Verbandsgemeinde angestrebt wird. Zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Lärmaktionsplans ist die Maßnahme bereits umgesetzt. Die Geschwindigkeitsreduzierung auf der L 395 ist zwischen dem Gebäude Eisenberger Straße 8 und Einmündung Ostring beantragt. Dies entspricht nicht dem gesamten im Planfall 1 überprüften Abschnitt, jedoch liegen nur vergleichsweise wenige Wohnhäuser außerhalb des Abschnitts. Daher beschreiben die in Tabelle 9 angegebenen Betroffenheiten hinreichend genau die zu erwartenden Auswirkungen der Geschwindigkeitsreduzierung.

Die Pläne 13 und 14 zeigen die Berechnungsergebnisse für die Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} für die L 395 in Ebertsheim und die Pläne 15 und 16 für die B 271 in Bockenheim an der Weinstraße. Die nachfolgende Tabelle 9 listet die für den Planfall 1 ermittelten Betroffenen auf.

Tabelle 9 Veränderung der Betroffenheit durch Geschwindigkeitsbeschränkung (Planfall 1)

| L_{DEN} in dB(A) | Belastete Menschen Straßenlärm vorher/nachher | L_{Night} in dB(A) | Belastete Menschen Straßenlärm vorher/nachher |
|--|---|----------------------|---|
| L 395 (Eisenberger Straße / Mertesheimer Straße / Eistalstraße) in Ebertsheim | | | |
| | | über 50 bis 55 | 40/45 |
| über 55 bis 60 | 26/30 | über 55 bis 60 | 35/29 |
| über 60 bis 65 | 39/45 | über 60 bis 65 | 18/6 |
| über 65 bis 70 | 33/26 | über 65 bis 70 | 0/0 |
| über 70 bis 75 | 16/3 | über 70 | 0/0 |
| über 75 | 0/0 | - | - |
| B 271 (Weinstraße) in Bockenheim an der Weinstraße | | | |
| | | über 50 bis 55 | 71/63 |
| über 55 bis 60 | 43/50 | über 55 bis 60 | 58/59 |
| über 60 bis 65 | 70/68 | über 60 bis 65 | 32/25 |
| über 65 bis 70 | 70/66 | über 65 bis 70 | 0/0 |
| über 70 bis 75 | 8/3 | über 70 | 0/0 |
| über 75 | 0/0 | - | - |

Es kommt zu einer deutlichen Verringerung der Zahl betroffener Menschen in den höchsten betroffenen Pegelintervallen, verbunden mit einer Erhöhung der Betroffenzahlen in den darunterliegenden Pegelklassen.

Die Zahl der über den Pegelwert von 70 dB(A) liegenden Betroffenen kann von 24 auf 6 verringert werden, in der Nacht von 50 auf 31 Betroffene über 60 dB(A). Das Ziel, Pegel über 70 dB(A) bzw. 60 dB(A) zu vermeiden, wird nicht erreicht.

Eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h bewirkt eine Minderung des L_{Night} von ca. 2,3 dB. Die Rahmenbedingungen für eine solche Anordnung sind in den Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 [(13)] und in der Handreichung [(8)] beschrieben.

Wie bereits beschrieben, wird die Geschwindigkeitsreduzierung in Bockenheim zeitnah umgesetzt, hinsichtlich der Einführung in Ebertsheim wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung durch den Landesbetrieb für Mobilität mitgeteilt, dass hierfür nun die Zustimmung der oberen Verkehrsbehörde vorliegt. Auch in den Ortsdurchfahrten Kindenheim (L 450) und Obersülzen (L 453) liegt diese Zustimmung vor. Des Weiteren sind die schalltechnischen Untersuchungen für beantragte Geschwindigkeitsreduzierungen aus Lärmschutzgründen in der Ortsdurchfahrt Kleinkarlbach (L 520, L 517 und K 30) fertig gestellt.

Zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Lärmaktionsplans sind die Geschwindigkeitsbeschränkungen in Bockenheim, Ebertsheim und Kindenheim bereits umgesetzt.

3.3.3 Überprüfung mittelfristiger / langfristiger Maßnahmen

Im Rahmen des Planfalls 2 wird in Ebertsheim auf der L 395 und in Bockenheim an der Weinstraße im Zuge der B 271 die Auswirkung des Einsatzes lärmindernder Beläge überprüft. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist aufgrund der hohen Kosten erst bei einer anstehenden Fahrbahnsanierung realisierbar.

Die Pläne 17 und 18 zeigen die Berechnungsergebnisse für die Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} für die L 395 in Ebertsheim und die Pläne 19 und 20 für die B 271 in Bockenheim an der Weinstraße. Die nachfolgende Tabelle 10 listet die für den Planfall 2 ermittelten Betroffenen auf.

Tabelle 10 Veränderung der Betroffenheit durch Einsatz eines lärmindernden Belags (Planfall 2)

| L_{DEN} in dB(A) | Belastete Menschen Straßenlärm vorher/nachher | L_{Night} in dB(A) | Belastete Menschen Straßenlärm vorher/nachher |
|--|---|----------------------|---|
| L 395 (Eisenberger Straße / Mertesheimer Straße / Eistalstraße) in Ebertsheim | | | |
| | | über 50 bis 55 | 40/46 |
| über 55 bis 60 | 26/33 | über 55 bis 60 | 35/26 |
| über 60 bis 65 | 39/44 | über 60 bis 65 | 18/3 |
| über 65 bis 70 | 33/24 | über 65 bis 70 | 0/0 |
| über 70 bis 75 | 16/0 | über 70 | 0/0 |
| über 75 | 0/0 | - | - |
| B 271 (Weinstraße) in Bockenheim an der Weinstraße | | | |

| L_{DEN} in dB(A) | Belastete Menschen Straßenlärm vorher/nachher | L_{Night} in dB(A) | Belastete Menschen Straßenlärm vorher/nachher |
|---------------------------------|--|-----------------------------------|--|
| | | über 50 bis 55 | 71/67 |
| über 55 bis 60 | 43/61 | über 55 bis 60 | 58/63 |
| über 60 bis 65 | 70/64 | über 60 bis 65 | 32/0 |
| über 65 bis 70 | 70/53 | über 65 bis 70 | 0/0 |
| über 70 bis 75 | 8/0 | über 70 | 0/0 |
| über 75 | 0/0 | - | - |

Es kommt zu einer deutlichen Verringerung der Zahl betroffener Menschen in den höchsten betroffenen Pegelintervallen, verbunden mit einer Erhöhung der Betroffenzahlen in den darunterliegenden Pegelklassen.

Die Anzahl der über den Pegelwert von 70 dB(A) liegenden Betroffenen kann von 24 auf 0 verringert werden, in der Nacht von 50 auf 3 Betroffene über 60 dB(A). Das Ziel, Pegel über 70 dB(A) zu vermeiden, kann erreicht werden, in der Nacht erreicht nur noch eine geringe Zahl an Betroffene einen Pegelwert über 60 dB(A).

Die Verbandsgemeinde Leiningerland setzt sich bei anstehenden Fahrbahnsanierungen für die Umsetzung dieser Maßnahme ein und steht diesbezüglich in engem Kontakt mit den Straßenbaulastträger.

3.3.4 Sonstige Maßnahmen zur Lärminderung

Der ordnungsgemäße Zustand der Straßenoberflächen aller Straßen ist durch regelmäßige Kontrollen und ggf. Instandsetzungen sicherzustellen. Die Verbandsgemeinde Leiningerland wirbt bei den zuständigen Trägern der Straßenbaulast für eine Umsetzung derselben.

Über die im Rahmen des Lärmaktionsplans ermittelten verbesserungsbedürftigen Situationen hinaus, steht die Verbandsgemeinde sowie die Ortsgemeinde Kindenheim im Austausch mit dem Landesbetrieb Mobilität, um auch in der Ortsdurchfahrt Kindenheim zwischen der Ortseinfahrt im Osten und etwa der Straße Im Rosengarten die Einführung einer Tempo 30-Zone zu erreichen. Wie zuvor erwähnt, liegt hierzu die Zustimmung der Verkehrsbehörde vor, eine Umsetzung ist bereits erfolgt.

3.3.5 Geplante Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete für die nächsten fünf Jahre

Neben der Verringerung des Umgebungslärms ist es auch Ziel der Lärmaktionsplanung, ruhige Gebiete vor einer wesentlichen¹³ Zunahme des Lärms zu schützen (Vorsorgegedanke). Bei der Festlegung ruhiger Gebiete ist es zunächst unerheblich, ob es sich um bebaute oder unbebaute Gebiete handelt, vielmehr sollen die Bereiche nicht bzw. nicht in einem relevanten Umfang Verkehrs-, Industrie-, Gewerbe- und/oder Freizeitlärm ausgesetzt sein. Auf Bundes- und Landesebene erfolgte keine weitere Konkretisierung. Als ruhige Gebiete auf dem Land kommen insbesondere auch großflächige Gebiete in Frage, die keiner der o. g. Lärmarten ausgesetzt sind und von Menschen zur Erholung z. B. für ausgedehnte Spaziergänge genutzt werden. Die LAI-Hinweise geben als Anhaltspunkt für ein ruhiges Gebiet auf dem Land Pegelwerte von $L_{DEN} < 40 \text{ dB(A) an}^{14}$: *„Dabei kommen nicht sämtliche lärmarmen Bereiche in Betracht, sondern nur solche, die von Menschen zur Erholung genutzt werden können. Die ruhigen Gebiete sollen dabei den tatsächlichen Bedarf an Erholungsflächen abbilden. Sie dienen dem Gesundheitsschutz und bieten Rückzugsmöglichkeiten.“* In landschaftlich geprägten Erholungsräumen können, insbesondere in Randbereichen, auch höhere Pegel (bis etwa $50 \text{ dB(A) } L_{DEN}$) akzeptiert werden¹⁵.

Bei der Festlegung der zu schützenden ruhigen Gebiete durch die zuständige Behörde handelt es sich entsprechend § 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG um planungsrechtliche Festlegungen, die von den zuständigen Planungsträgern zu berücksichtigen sind. Damit sind sie in allen relevanten Planungen als ein aus dem Lärmaktionsplan resultierender Belang zu beachten.

Die Verbandsgemeinde Leiningerland liegt in der Pfalz; sie gilt als touristisch besonders reizvoll insbesondere hinsichtlich Rad- und Wandertourismus. Innerhalb der Verbandsgemeinde befinden sich viele ausgedehnte Waldflächen und ausgewiesene Wanderwege (bspw. Leininger Klosterweg in Höningen und Hertlingshausen oder Leininger Burgenweg zwischen Alt- und Neuleiningen), die der Bevölkerung als (Nah)erholungsgebiet dienen können. Die Waldflächen weisen eine große Entfernung zu den Verkehrslärmquellen auf und stellen damit „ruhige Gebiete“ im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie dar, so dass derzeit keine Notwendigkeit einer gesonderten Ausweisung gesehen wird. Im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans (2023) wird überprüft, inwieweit eine Konkretisierung erforderlich ist und Festsetzungen erfolgen können.

¹³ Die Wesentlichkeit lehnt sich dabei an das 3 dB-Kriterium der 16. BImSchV hinsichtlich einer möglichen Verkehrslärmzunahme an.

¹⁴ LAI-Hinweise zur Aktionsplanung, Zweite Aktualisierung vom 09.03.2017, Abschnitt 5.

¹⁵ vgl. Ruhige Gebiete. Eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung, UBA 2018

3.3.6 Gesamtkosten der im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen

Die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung sowie eine Sanierung und der Einsatz lärmindernder Beläge sind für die Gemeinde i.d.R. nicht mit Kosten verbunden. Die Lärmberechnung ist nach den Lärmenschutz-Richtlinien-StV auf der Grundlage der RLS-90 vom Straßenbaulastträger durchzuführen. Dies wird i.d.R. bei klassifizierten Straßen der Landesbetrieb Mobilität als Straßenbaubehörde sein. Die hierbei entstehenden Kosten sind vom Träger der Straßenbaulast zu tragen. Die Kosten für die Beschilderung obliegen ebenfalls dem Straßenbaulastträger. Die antragsstellende Gemeinde erhält eine ausführliche schalltechnische Untersuchung (sofern dem Prüfantrag stattgegeben wird), in dem die Entscheidung i.d.R. nachvollziehbar dargestellt ist. Detaillierte Angaben zu den Kosten liegen nicht vor.

Die Verbandsgemeinde Leiningerland beabsichtigt in Kooperation mit der VG Eisenberg die Überwachung des fließenden Verkehrs in kommunale Trägerschaft zu übernehmen.

3.3.7 Datum der Verabschiedung bzw. der Überprüfung des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan wurde dem Verbandsgemeinderat in der Sitzung am 16.12.2021 vorgestellt. Im Anschluss daran erfolgte die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange mit einer Frist bis zum 29.04.2022. Die Beteiligung der Öffentlichkeit wurde in dem Zeitraum vom 28.03. bis 29.04.2022 durchgeführt. Im Anschluss daran wurden die eingegangenen Stellungnahmen ausgewertet. Ziel ist es den Lärmaktionsplan in der Verbandsgemeinderatssitzung in der ersten Hälfte 2023 zu verabschieden. Der Lärmaktionsplan wurde in der Sitzung des Verbandsgemeinderates vom 23.03.2023 beschlossen. Der Beschluss wurde im Amtsblatt vom 26.05.2023 veröffentlicht.

3.3.8 Falls es sich um die Überprüfung eines Lärmaktionsplanes handelt: Ergebnis der Überprüfung des Aktionsplans

Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan Stufe 1 wurden bisher nicht umgesetzt. Jedoch hat die zwischenzeitlich erfolgte Inbetriebnahme der Ortsumfahrung in Kirchheim an der Weinstraße zu einer deutlichen Reduzierung der Betroffenenheiten in dem damals als Belastungsschwerpunkt ermittelten Bereich geführt.

3.3.9 Datum des geplanten Abschlusses der Maßnahmenumsetzung

Da die in Frage kommenden Maßnahmen nur in Abstimmung und mit Zustimmung des Straßenbaulastträgers zur Ausführung kommen können, kann kein geplantes Datum für den Abschluss der Maßnahmen genannt werden.

Zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Lärmaktionsplans sind die Geschwindigkeitsbeschränkungen in Bockenheim, Ebertsheim und Kindenheim bereits umgesetzt.

3.3.10 Geschätzte Anzahl der entlasteten Personen

Zu den bisher durchgeführten und geplanten Maßnahmen kann durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung bzw. durch den Einsatz lärmindernder Beläge auf der B 271 für ca. 330 Einwohner der Gemeinde Bockenheim an der Weinstraße und auf der L 395 für ca. 180 Einwohner eine Verbesserung der Situation in ihren Wohnungen erreicht werden.

3.3.11 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Die Verbandsgemeinde Leiningerland vertritt im Rahmen ihrer Zuständigkeit die nachfolgend genannten Grundsätze und Zielvorstellungen.

Die Einhaltung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit kann durch die Anzeige der momentan gefahrenen Geschwindigkeit des Fahrzeugs bzw. häufigere Kontrollen unterstützt werden.

Bei erforderlich werdenden Grunderneuerungen wird vorgeschlagen, auf allen innerörtlichen Straßenabschnitten, also auch auf solchen, die nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung sind, den Einbau lärmindernde Beläge zu prüfen. Die Zu- und Abschlüge für Fahrbahnoberflächen beziehen sich auf intakte Fahrbahnen. Häufig sind die Fahrbahnen jedoch schadhaft und verursachen aus diesem Grund erhöhte Emissionen. Der Ausgleich von Unebenheiten bei Schachtdeckeln wie auch die Instandsetzung der Fahrbahnoberfläche führt häufig zu einer spürbaren Verbesserung der schalltechnischen Situation. Der ordnungsgemäße Zustand der Straßenoberflächen aller Straßen ist durch regelmäßige Kontrollen und ggf. Instandsetzungen sicherzustellen. Das Klappern von Schachtabdeckungen („Kanaldeckel“) kann durch den Einsatz von „Flüsterabdeckungen“ deutlich gemindert werden¹⁶.

Die Verbandsgemeinde Leiningerland arbeitet darauf hin, durch ein modernes, leistungsfähiges System des öffentlichen Personennahverkehrs eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zu erreichen. Gute Erfahrungen werden in Gemeinden bspw. mit kleinen Shuttlebussen, die bei Bedarf angefordert werden können, gemacht.

Das bestehende System von Fahrrad- und Fußwegen sollte ausgeweitet werden, um insbesondere auch innergemeindliche motorisierte Individualverkehre ersetzen zu können. Durch eine verstärkte Aufklärung bspw. an Schulen, kann das Bewusstsein, dass Verzicht auf den MIV nicht mit einer Einschränkung an Mobilität verbunden sein muss, geweckt werden.

Zur Förderung der E-Mobilität, die auch mit geringeren Geräuschemissionen verbunden ist, wurde das Ladesäulennetz in der Verbandsgemeinde ausgebaut. Zum Bestand gehören Ladesäulen in Bockenheim

¹⁶ u. a. Fa. Aco-Tiefbau GmbH, Büdelsdorf, Fa. Meierguss, Rahden.

(2021), Ebertsheim (2021), Kirchheim (für E-Auto und E-Bike), Obrigheim sowie bei den beiden Verwaltungsgebäuden in Hettenleidelheim und Grünstadt. Eine Ladesäule am Verwaltungsgebäude in Grünstadt steht den Bürgern zum kostenfreien Laden zur Verfügung. Es sind weitere Ladesäulen in folgenden Ortsgemeinden geplant: An gleicher Stelle in Kirchheim (am Bahnhof), Carlsberg, Dirmstein (im Zuge des Ausbaus der Bleichstraße), Mertesheim und Kindenheim (im Zuge des Neubaus des Dorfgemeinschaftshauses). Ziel wird es sein, dass es in jeder Ortsgemeinde mindestens eine Ladesäule gibt. Bei den seit 2017 erfolgten Neuanschaffungen wurden 4 E-Autos und 1 Hybrid-Fahrzeug am Standort Grünstadt und 2 E-Autos am Standort Hettenleidelheim erworben.

Da insbesondere nichtakustische Faktoren bei der Lärmwahrnehmung eine nicht zu unterschätzende Rolle spielen, sollten alle Möglichkeiten ergriffen werden, um auch durch „kleine“ Maßnahmen das Wohnumfeld zu verbessern (Straßenraumgestaltung, Bänke, Grünstreifen, Bepflanzungen, Blumenbänke, Springbrunnen, Kunstobjekte u. v. a. m.).

Die Wege zu Schulen und Kindergärten sollten so sicher gestaltet werden, dass die Kinder diese gefahrlos allein befahren bzw. begehen können und somit Bring- und Holfahrten zu den Einrichtungen unterbleiben können.

Bei der Ausweisung von Baugebieten soll durch die Anwendung der DIN 18.005 „Schallschutz im Städtebau“ vom Juli 2002 gewährleistet werden, dass in lärmbelasteten Bereichen keine Neubaugebiete ohne die Konzeption von Lärmschutzmaßnahmen ausgewiesen werden.

Bei der Erneuerung der kommunalen Fahrzeugflotte und beim Ausschreiben von Leistungen des ÖPNV kann auf den Einsatz lärmarmen Fahrzeuge und lärmgeminderter Reifen geachtet werden. Aktuell sind 4 E-Autos für die VG im Einsatz.

Die Bürger/innen können via Internet bzw. Informationsbroschüren auf Möglichkeiten hingewiesen werden, zu einer lärmarmen Fahrweise beizutragen (bspw. lärmgeminderte Reifen einsetzen – zusätzlicher Synergieeffekt der Kraftstoffeinsparung, „Eco-Drive“, Vermeiden unnötiger Fahrten).

Im Bedarfsfalle kann der Auf- und Ausbau von Car-Sharing-Aktivitäten unterstützt werden.

3.3.12 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Durch die Maßnahme, die bereits vor Erstellung des Lärmaktionsplans durchgeführt wurde (Ortsumfahrung Kirchheim) ist bereits eine aufwendige Maßnahme durchgeführt worden, die zu einer deutlichen Entlastung der Lärmsituation im Ort führt. Durch die im Planfall 1 untersuchten Maßnahmen kann in den verbesserungsbedürftigen Situationen mit kurzfristigem Handlungsbedarf eine deutliche Minderung der Betroffenheiten erreicht werden. In Bockenheim und in Ebertsheim sind diese im Planfall 1 untersuchten Maßnahmen zwischenzeitlich umgesetzt worden.

4 Ergänzende Angaben

4.1 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Öffentliche Anhörungen (tabellarische Zusammenfassung)

Der Entwurf des Lärmaktionsplans wurde ausgelegt. Im Rahmen der Auslegung hatte die Öffentlichkeit die Möglichkeit sich zu dem Entwurf des Lärmaktionsplans zu äußern. Die Bürger/innen hatten die Möglichkeit vom 28.03 bis 29.04.2022 Anregungen und Stellungnahmen abzugeben. Auch konnten bereits Anregungen für die Fortschreibung des Lärmaktionsplans vorgebracht werden. Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erfolgte mit Schreiben vom 24.03.2022 mit einer Frist bis zum 29.04.2022. Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung werden tabellarisch im Anhang zusammengefasst.

4.2 Weitere finanzielle Informationen

Umgebungslärm verursacht volkswirtschaftlich gesehen anfallende Lärmschadenskosten, z. B. Gesundheitskosten, Kosten aufgrund von erhöhten Belästigungen und Immobilienwertverluste. Da die Kosten i. d. R. nicht vom Lärmverursacher getragen werden, werden diese volkswirtschaftlich gesehen als 'externe Kosten' bezeichnet.

Zur Abschätzung der lärmbedingten Kosten¹⁷ wird ein Ansatz verwendet, der die Steuerausfälle durch verlorengegangene Mieteinnahmen infolge der Lärmbelastung abschätzt. In diesem Ansatz sind andere externalisierte Kosten (bspw. Krankheitskosten, vor allem die Zunahme des Herzinfarktrisikos) nicht enthalten. Diese können aber abgeschätzt werden, sie betragen etwa 25 % der Immobilienwertverluste¹⁸.

Entsprechend den Aussagen in den LAI-Hinweisen zur Aktionsplanung¹⁹ ist mit mietbezogenen Steuerverlusten von ca. 2 € je dB(A) über 50 dB(A) je Einwohner und Jahr zu rechnen. Dem liegt ein mittlerer Mietverlust von 20 Euro für jedes dB(A) zugrunde, welches den Pegel von 50 dB(A) (L_{DEN}) überschreitet, der je Einwohner und Jahr entsteht. Die Tabelle 10 zeigt diese Steuerverluste auf. Als Basis wurde der Lärminde x L_{DEN} im Bereich > 55 dB(A) gewählt²⁰. Damit beträgt der mietbezogene Steuerverlust 49.000 € pro Jahr. Der mittlere Mietverlust für die Wohnungsvermieter und Immobilieneigentümer ist etwa um den Faktor 10 höher. Berücksichtigt man diesen und die gesundheitlichen Kosten des Lärms, so betragen die (externali-

¹⁷ LAI-Hinweise, Stand 30.08.2007, Abschnitt 10

¹⁸ Vgl. K. Giering: Monetäre Bewertung des Straßenverkehrslärms, Lärmbekämpfung 4(2009)200-203

¹⁹ Eine Kosten-Nutzen-Analyse kann nur auf der Grundlage konkreter Maßnahmen durchgeführt werden.

²⁰ Bspw. wurden die Einwohner im Pegelbereich zwischen 55 und 60 dB(A) so betrachtet, als ob bei ihnen ein Pegel von 50+7,5 dB(A), also der 50-dB(A)-Wert um 7,5 dB(A) überschritten sei, usw. für die anderen Pegelklassen. Da für die Pegelklasse zwischen 50 – 55 dB(A) keine Betroffenzahlen zur Verfügung stehen, führt das nach diesem Modell zu einer deutlichen Unterschätzung der Steuerverluste.

sierten) Lärmkosten für die Verbandsgemeinde Leiningerland jährlich etwa 612.500 €; dabei ist nur das kartierte Straßennetz²¹ berücksichtigt!

Tabelle 11 Mietbezogene Steuerverluste (gerundet)

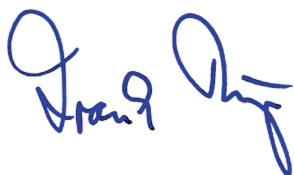
| Verkehrslärm aufgrund der Hauptverkehrsstraßen | Steuerverlust in € pro Jahr |
|---|------------------------------------|
| Mietbezogene Steuerverluste | 49.000 |
| Faktor 10 | 490.000 |
| Externalisierte Kosten (25 %) | 122.500 |
| Summe | 612.500 |

Es fehlen derzeit immer noch Informationen, um den durch den Schutz des Innenwohnraumes mit Schallschutzfenstern und anderen baulichen Maßnahmen bewirkten Nutzen abzubilden.

4.3 Link zum Aktionsplan im Internet

Der Lärmaktionsplan ist auf der Homepage der Verbandsgemeinde Leiningerland veröffentlicht:
<https://www.vg-l.de/leben-wohnen/bauen-planen/laermaktionsplanung>

Grünstadt, den 23.03.2023



Frank Rüttger, Bürgermeister

²¹ Ohne Ortsumfahrung Kirchheim

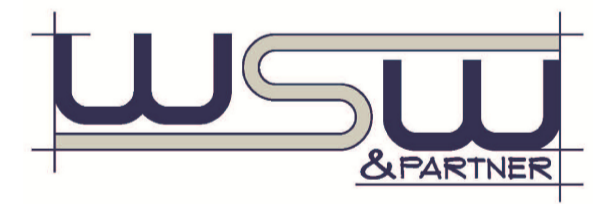
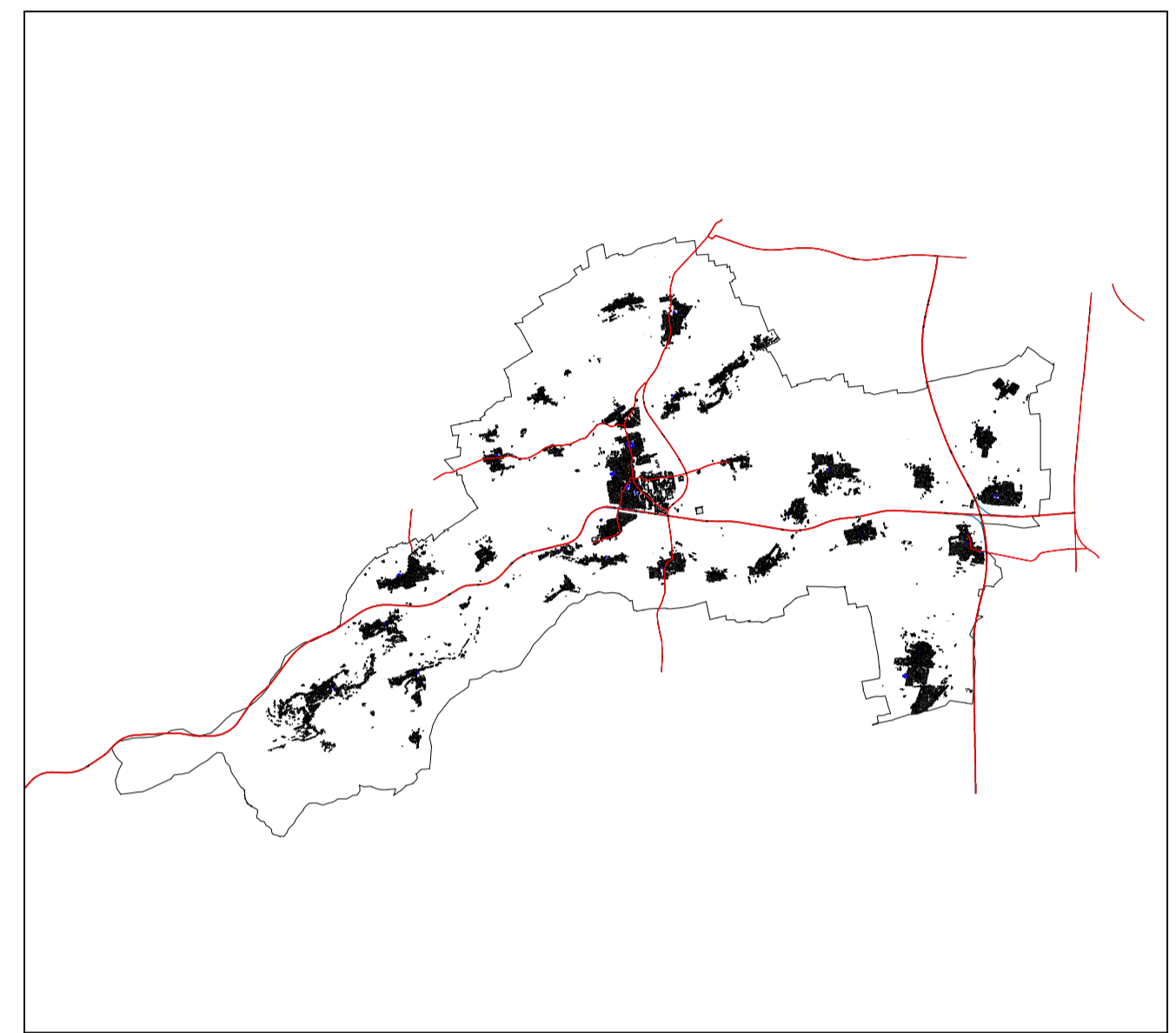
Anhang

| | |
|-----------|---|
| Plan 01 | Übersichtsplan kartiertes Straßennetz; Planausschnitt: VG Leiningerland ehemals VG Grünstadt-Land |
| Plan 02 | Übersichtsplan kartiertes Straßennetz; Planausschnitt: VG Leiningerland ehemals VG Hettenleidelheim |
| Plan 03 | Geschwindigkeitsplan; Planausschnitt: VG Leiningerland ehemals VG Grünstadt-Land |
| Plan 04 | Geschwindigkeitsplan, Planausschnitt: VG Leiningerland ehemals VG Hettenleidelheim |
| Plan 05 | Isolinienkarte, Lärmindex L_{DEN} , Berechnungshöhe: 4 m über Grund; Planausschnitt: VG Leiningerland ehemals VG Grünstadt-Land |
| Plan 06 | Isolinienkarte, Lärmindex L_{DEN} , Berechnungshöhe: 4 m über Grund; Planausschnitt: VG Leiningerland ehemals VG Hettenleidelheim |
| Plan 07 | Isolinienkarte, Lärmindex L_{Night} , Berechnungshöhe: 4 m über Grund; Planausschnitt: VG Leiningerland ehemals VG Grünstadt-Land |
| Plan 08 | Isolinienkarte, Lärmindex L_{Night} , Berechnungshöhe: 4 m über Grund; Planausschnitt: VG Leiningerland ehemals VG Hettenleidelheim |
| Plan 09 | Hotspot-Analyse, Lärmindex L_{DEN} , Schwellenwert: 70 dB(A); Planausschnitt: VG Leiningerland ehemals VG Grünstadt-Land |
| Plan 10 | Hotspot-Analyse, Lärmindex L_{DEN} , Schwellenwert: 70 dB(A); Planausschnitt: VG Leiningerland ehemals VG Hettenleidelheim |
| Plan 11 | Hotspot-Analyse, Lärmindex L_{Night} , Schwellenwert: 60 dB(A); Planausschnitt: VG Leiningerland ehemals VG Grünstadt-Land |
| Plan 12 | Hotspot-Analyse, Lärmindex L_{Night} , Schwellenwert: 60 dB(A); Planausschnitt: VG Leiningerland ehemals VG Hettenleidelheim |
| Plan 13 | Gebäudelärmkarte, Lärmindex: L_{DEN} , Nullfall und Planfall 1, Planausschnitt: L 395 Ebertsheim |
| Plan 14 | Gebäudelärmkarte, Lärmindex: L_{Night} , Nullfall und Planfall 1, Planausschnitt: L 395 Ebertsheim |
| Plan 15 | Gebäudelärmkarte, Lärmindex: L_{DEN} , Nullfall und Planfall 1, Planausschnitt: B 271 Bockenheim an der Weinstraße |
| Plan 16 | Gebäudelärmkarte, Lärmindex: L_{Night} , Nullfall und Planfall 1, Planausschnitt: B 271 Bockenheim an der Weinstraße |
| Plan 17 | Gebäudelärmkarte, Lärmindex: L_{DEN} , Nullfall und Planfall 2, Planausschnitt: L 395 Ebertsheim |
| Plan 18 | Gebäudelärmkarte, Lärmindex: L_{Night} , Nullfall und Planfall 2, Planausschnitt: L 395 Ebertsheim |
| Plan 19 | Gebäudelärmkarte, Lärmindex: L_{DEN} , Nullfall und Planfall 2, Planausschnitt: B 271 Bockenheim an der Weinstraße |
| Plan 20 | Gebäudelärmkarte, Lärmindex: L_{Night} , Nullfall und Planfall 2, Planausschnitt: B 271 Bockenheim an der Weinstraße |
| Tabelle 1 | Beteiligung der Öffentlichkeit, Abwägungstabelle |



Zeichenerklärung

- Straße
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Lärmschutzwand
- Verbandsgemeindegrenze



Projekt
Lärmaktionsplanung 3. Runde
 Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

Auftraggeber
 Verbandsgemeinde Leiningerland






Inhalt
 Übersichtsplan kartiertes Straßennetz
 Planausschnitt: VG Leiningerland,
 ehemals VG Grünstadt-Land

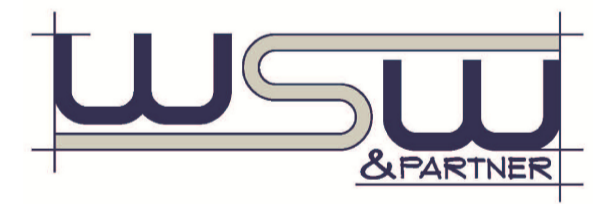
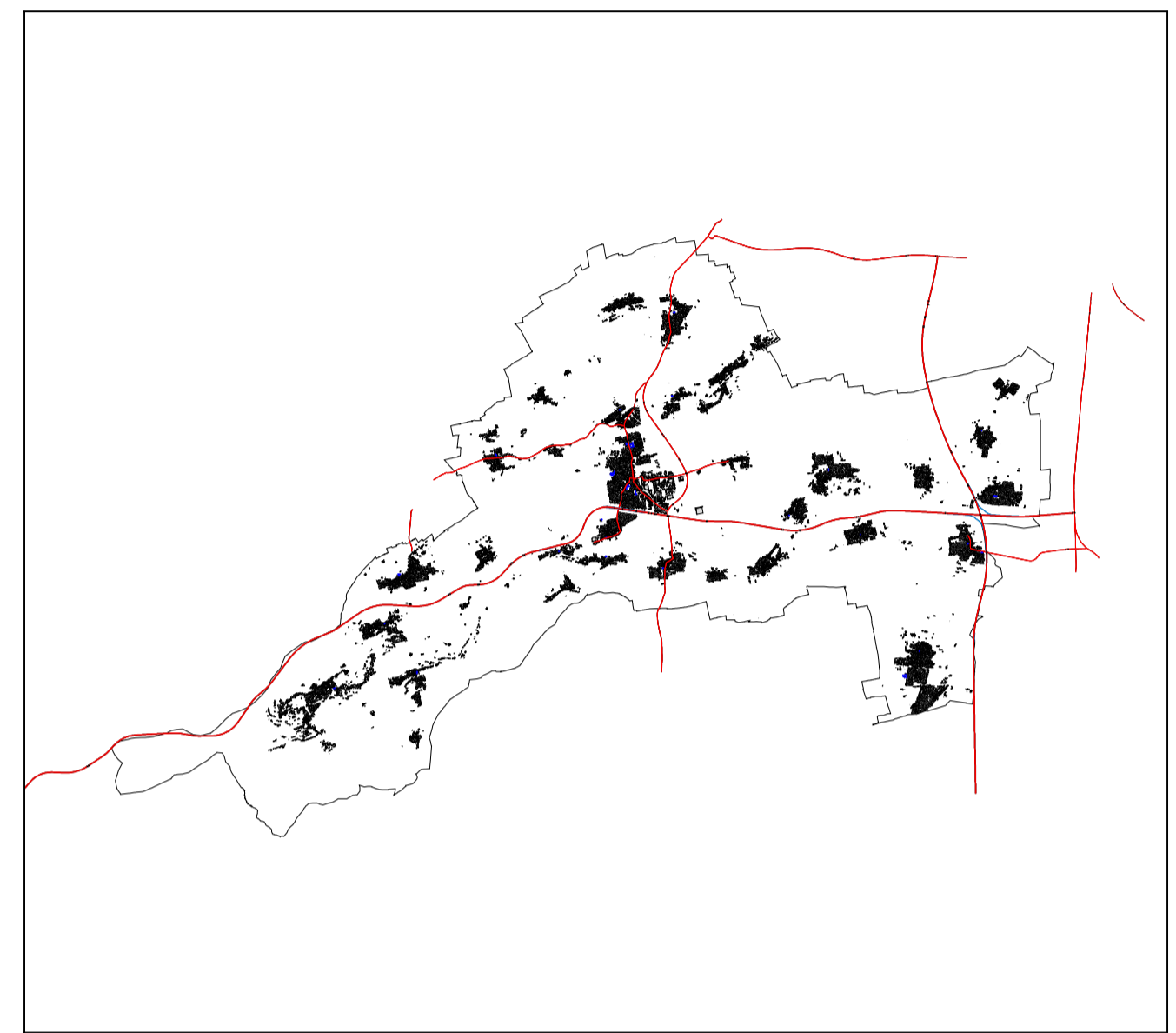
| | | |
|---------------------|----------------------|---------------|
| Stand 30.11.2021 | Projektnummer 868 | Plan-Nr. 1 |
|---------------------|----------------------|---------------|

| | | |
|--------------------------------------|-------|-------------------------|
| Maßstab 1:25000 0 500 1000 2000 m | N | Blattgröße 840 x 594 |
|--------------------------------------|-------|-------------------------|



Zeichenerklärung

-  Straße
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Schule
-  Verbandsgemeindegrenze



Projekt
Lärmaktionsplanung 3. Runde
 Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

Auftraggeber
 Verbandsgemeinde Leiningerland

Inhalt
 Übersichtsplan kartiertes Straßennetz
 Planausschnitt: VG Leiningerland,
 ehemals VG Hettenleidelheim

| | | |
|---------------------|----------------------|---------------|
| Stand 30.11.2021 | Projektnummer 868 | Plan-Nr. 2 |
|---------------------|----------------------|---------------|



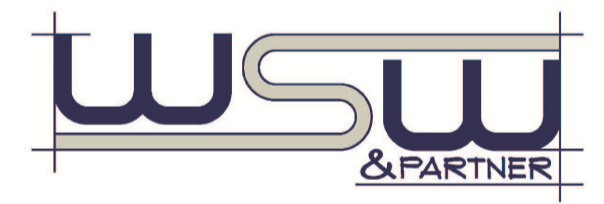
Blattgröße
 840 x 594

WSW & PARTNER GMBH
 Planungsbüro für Umwelt - Städtebau - Architektur
 Hertelsbrunnerring 20 - 67657 Kaiserslautern - T 0631.3423-0 - F 0631.3423-200
 kontakt@wsw-partner.de - www.wsw-partner.de



Zeichenerklärung

- Straße
- T30
- T50
- T70
- T80
- T100
- T130
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Lärmschutzwand
- Verbandsgemeindengrenze



Projekt
Lärmaktionsplanung 3. Runde
 Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

Auftraggeber
 Verbandsgemeinde Leiningerland










Inhalt
 Geschwindigkeitsplan
 Planausschnitt: VG Leiningerland,
 ehemals VG Grünstadt-Land

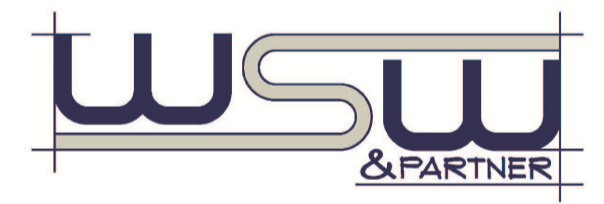
| | | |
|---------------------|----------------------|---------------|
| Stand 30.11.2021 | Projektnummer 868 | Plan-Nr. 3 |
|---------------------|----------------------|---------------|

ohne Maßstab Blattgröße
840 x 594



Zeichenerklärung

-  Straße
-  T70
-  T80
-  T100
-  T130
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Schule
-  Verbandsgemeindegrenze



Projekt
Lärmaktionsplanung 3. Runde
 Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

Auftraggeber
 Verbandsgemeinde Leiningerland

Inhalt
 Geschwindigkeitsplan
 Planausschnitt: VG Leiningerland,
 ehemals VG Hettenleidelheim

Stand
 30.11.2021

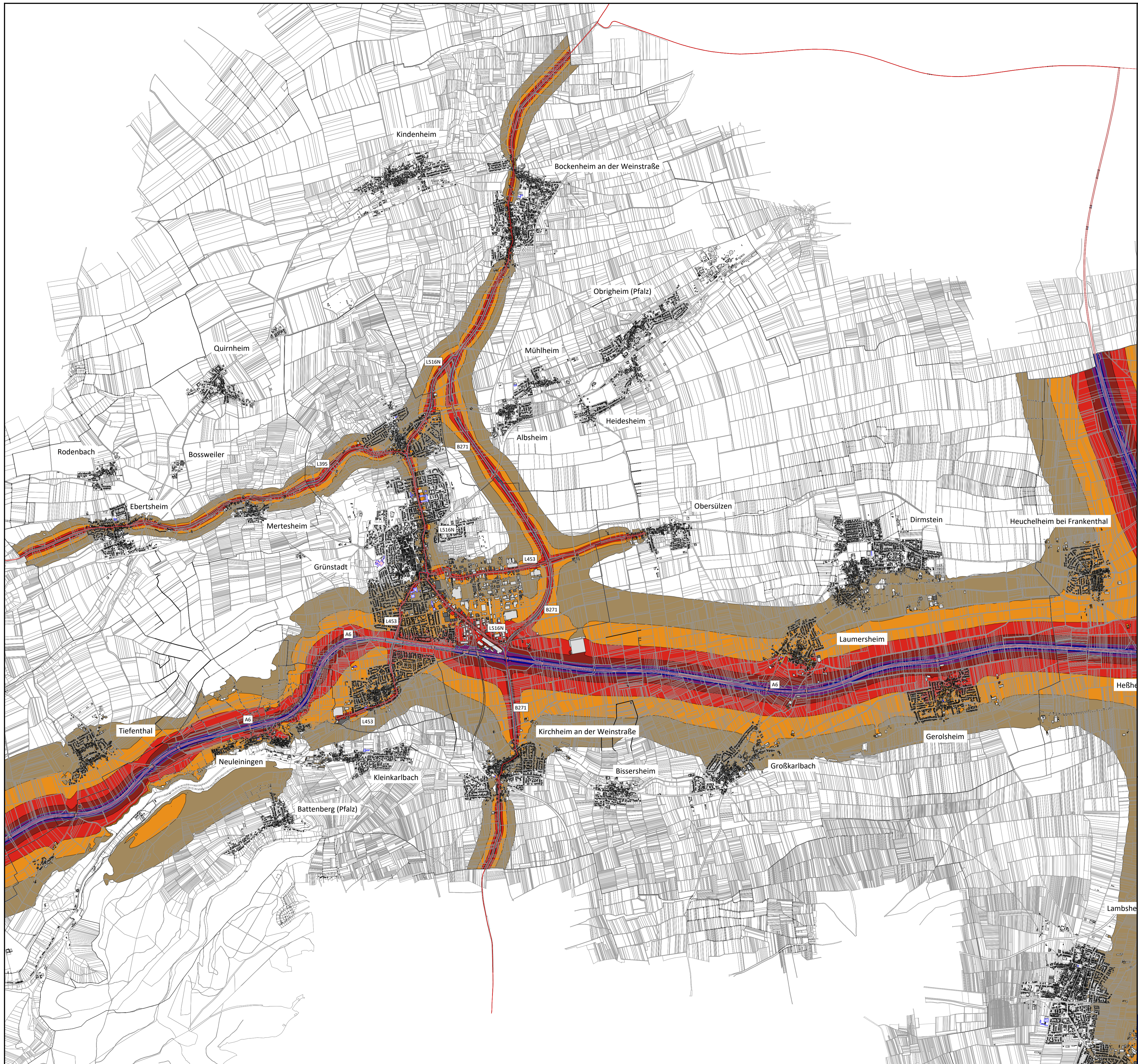
Projektnummer
 868

Plan-Nr.
 4









ohne Maßstab









Blattgröße
 840 x 594

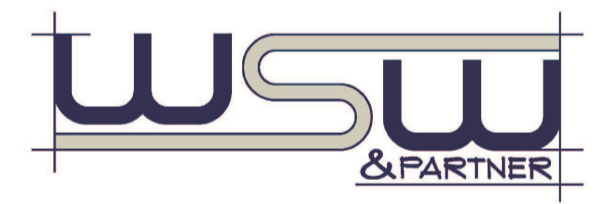


Zeichenerklärung

-  Straße
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Schule
-  Krankenhaus
-  Lärmschutzwand
-  70 dB(A) - Linie
-  Verbandsgemeindegrenze

Lärmindex L_{DEN}
in dB(A)

- 50 <  <= 55
- 55 <  <= 60
- 60 <  <= 65
- 65 <  <= 70
- 70 <  <= 75
- 75 < 

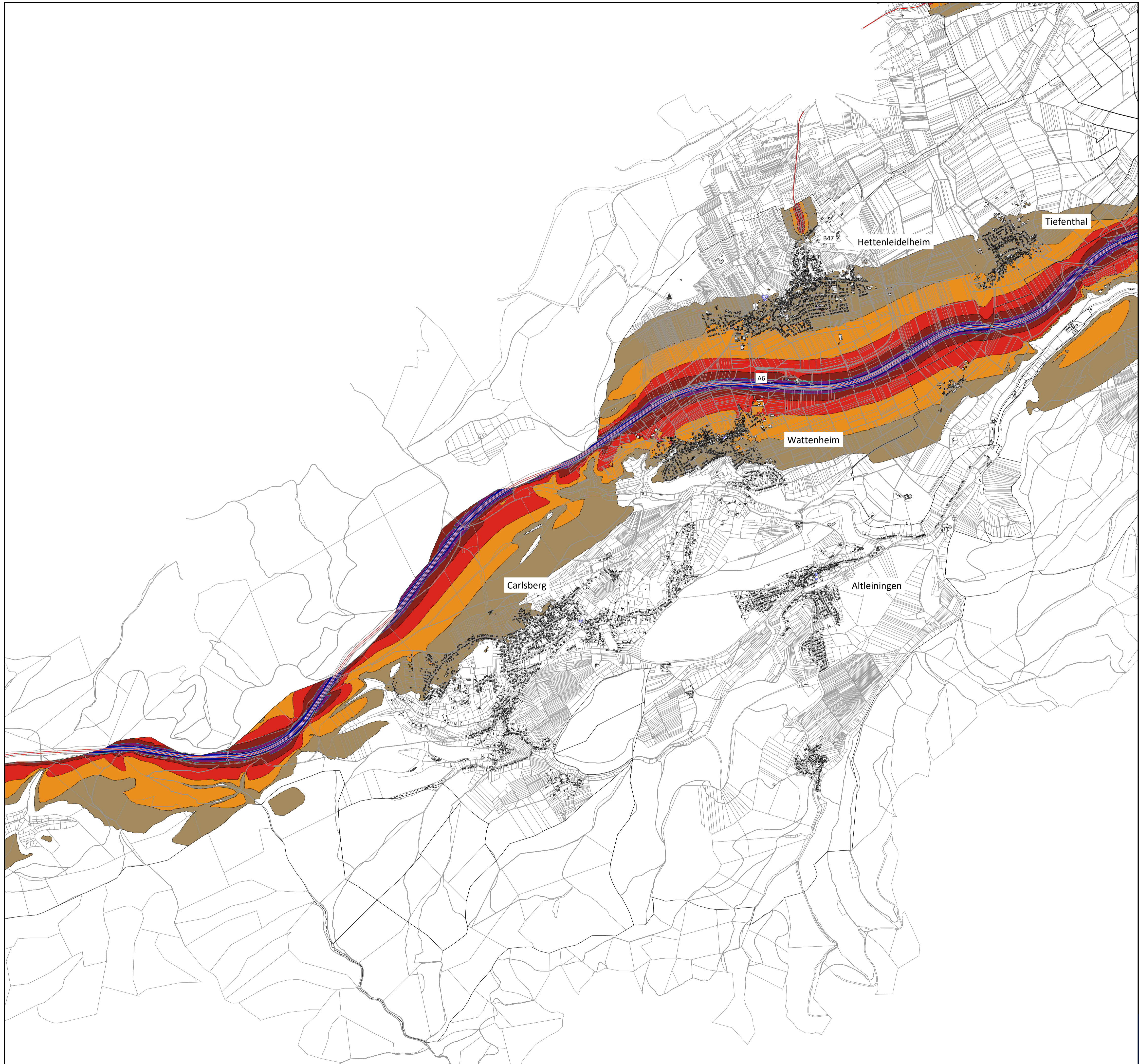


Projekt
Lärmaktionsplanung 3. Runde
 Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog







Auftraggeber
 Verbandsgemeinde Leiningerland

Inhalt
 Rasterlärmkarte 4 m über Gelände
 Lärmindex L_{DEN}
 Planausschnitt: VG Leiningerland,
 ehemals VG Grünstadt-Land







| | | |
|--------------------------------------|----------------------|-------------------------|
| Stand 30.11.2021 | Projektnummer 868 | Plan-Nr. 5 |
| Maßstab 1:25000 0 500 1000 2000 m | | Blattgröße 840 x 594 |

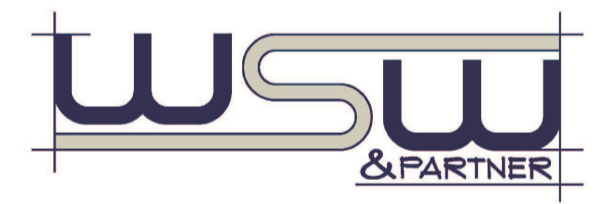


Zeichenerklärung

-  Straße
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Schule
-  70 dB(A) - Linie
-  Verbandsgemeindegrenze

Lärmindex L_{DEN}
in dB(A)

-  50 < ≤ 55
-  55 < ≤ 60
-  60 < ≤ 65
-  65 < ≤ 70
-  70 < ≤ 75
-  75 <

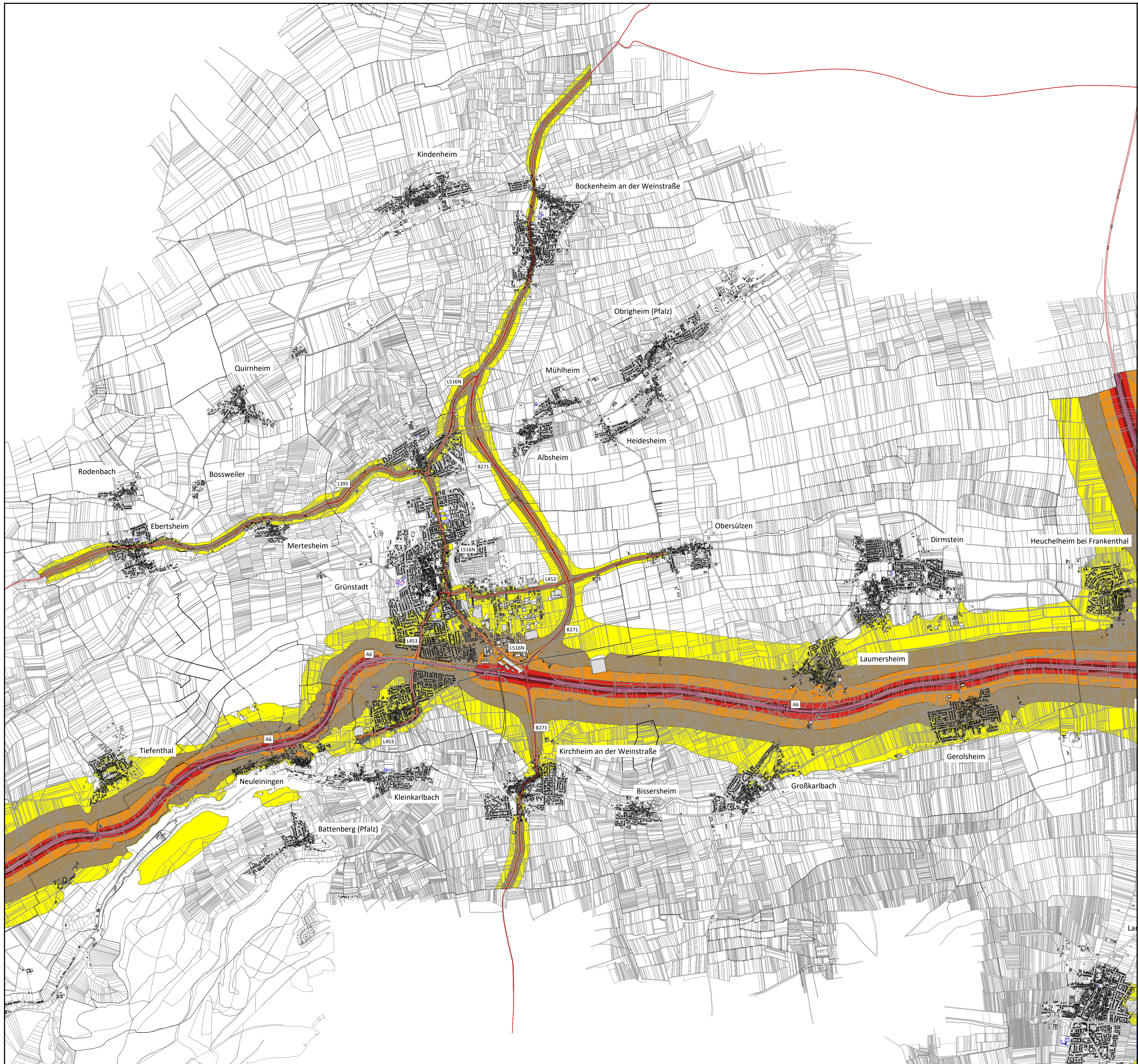


Projekt
Lärmaktionsplanung 3. Runde
 Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

Auftraggeber
 Verbandsgemeinde Leiningerland

Inhalt
 Rasterlärmkarte 4 m über Gelände
 Lärmindex L_{DEN}
 Planausschnitt: VG Leiningerland,
 ehemals VG Hettenleidelheim

| | | |
|--------------------------------------|----------------------|-------------------------|
| Stand 30.11.2021 | Projektnummer 868 | Plan-Nr. 6 |
| Maßstab 1:20000 0 500 1000 2000 m | | Blattgröße 840 x 594 |

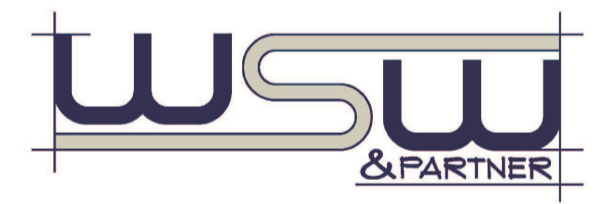


Zeichenerklärung

- Straße
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Lärmschutzwand
- 60 dB(A) - Linie
- Verbandsgemeindegrenze

Lärmindex L_{Night}
in dB(A)

- 45 < <= 50
- 50 < <= 55
- 55 < <= 60
- 60 < <= 65
- 65 < <= 70
- 70 <

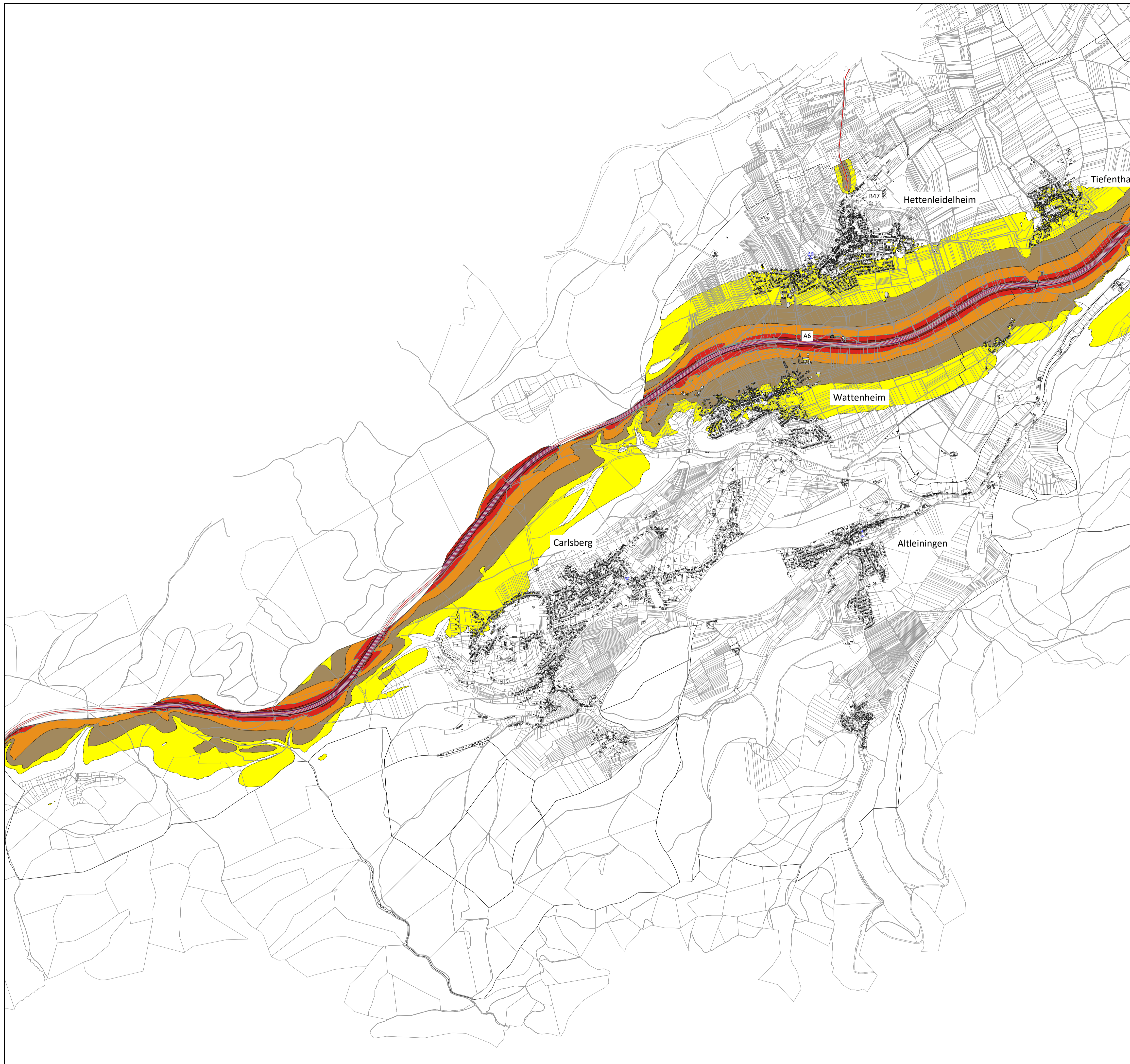


Projekt
Lärmaktionsplanung 3. Runde
 Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog







Auftraggeber
 Verbandsgemeinde Leiningerland

Inhalt
 Rasterlärmkarte 4 m über Gelände
 Lärmindex L_{Night}
 Planausschnitt: VG Leiningerland,
 ehemals VG Grünstadt-Land







| | | |
|--------------------------------------|----------------------|-----------------------------|
| Stand 30.11.2021 | Projektnummer 868 | Plan-Nr. 7 |
| Maßstab 1:25000 0 500 1000 2000 m | | Blattgröße 840 x 594 |



Zeichenerklärung

-  Straße
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Schule
-  60 dB(A) - Linie
-  Verbandsgemeindegrenze

Lärmindex L_{Night} in dB(A)

-  45 < L_{Night} <= 50
-  50 < L_{Night} <= 55
-  55 < L_{Night} <= 60
-  60 < L_{Night} <= 65
-  65 < L_{Night} <= 70
-  70 < L_{Night}



Projekt
Lärmaktionsplanung 3. Runde
 Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

Auftraggeber
 Verbandsgemeinde Leiningerland

Inhalt
 Rasterlärmkarte 4 m über Gelände
 Lärmindex L_{Night}
 Planausschnitt: VG Leiningerland,
 ehemals VG Hettenleidelheim

| | | |
|---------------------|----------------------|---------------|
| Stand 30.11.2021 | Projektnummer 868 | Plan-Nr. 8 |
|---------------------|----------------------|---------------|

| | |
|--|-------------------------|
| Maßstab 1:20000  | Blattgröße 840 x 594 |
|--|-------------------------|



Zeichenerklärung

- Straße
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Lärmschutzwand
- Verbandsgemeindegrenze

Über Schwellenwert Gebäude L_{DEN} (L_{DEN})-70 dB(A) in Einw. / km² in dB(A)

| | |
|--|---|
| <p>250 < <= 250</p> <p>500 < <= 500</p> <p>750 < <= 750</p> <p>1000 < <= 1000</p> <p>1250 < <= 1250</p> <p>1500 < <= 1500</p> <p>1750 < <= 1750</p> <p>2000 < <= 2000</p> <p>2250 < <= 2250</p> <p>2500 < <= 2500</p> <p>2750 < <= 2750</p> | <p>67,0 < <= 67,0</p> <p>68,0 < <= 68,0</p> <p>69,0 < <= 69,0</p> <p>70,0 < <= 70,0</p> <p>71,0 < <= 71,0</p> <p>72,0 < <= 72,0</p> |
|--|---|



Projekt
Lärmaktionsplanung 3. Runde
Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

Auftraggeber
Verbandsgemeinde Leiningerland

Inhalt
Hotspots
Betroffene Einwohner $L_{DEN} > 70$ dB(A)
Planausschnitt: VG Leiningerland,
ehemals VG Grünstadt-Land

| | | |
|---------------------|----------------------|---------------|
| Stand 30.11.2021 | Projektnummer 868 | Plan-Nr. 9 |
|---------------------|----------------------|---------------|

| | | |
|--------------------------------------|--------|-------------------------|
| Maßstab 1:25000 0 500 1000 2000 m | ↑ N | Blattgröße 840 x 594 |
|--------------------------------------|--------|-------------------------|



Zeichenerklärung

- Straße
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Lärmschutzwand
- Verbandsgemeindegrenze

Über Schwellenwert Gebäude L_{Night} (L_{Night})-60 dB(A) in Einw. / km² in dB(A)

| | |
|---|---|
| <p>250 < <= 250</p> <p>500 < <= 500</p> <p>750 < <= 750</p> <p>1000 < <= 1000</p> <p>1250 < <= 1250</p> <p>1500 < <= 1500</p> <p>1750 < <= 1750</p> <p>2000 < <= 2000</p> <p>2250 < <= 2250</p> <p>2500 < <= 2500</p> <p>2750 < <= 2750</p> | <p>57,0 < <= 57,0</p> <p>58,0 < <= 58,0</p> <p>59,0 < <= 59,0</p> <p>60,0 < <= 60,0</p> <p>61,0 < <= 61,0</p> <p>62,0 < <= 62,0</p> |
|---|---|

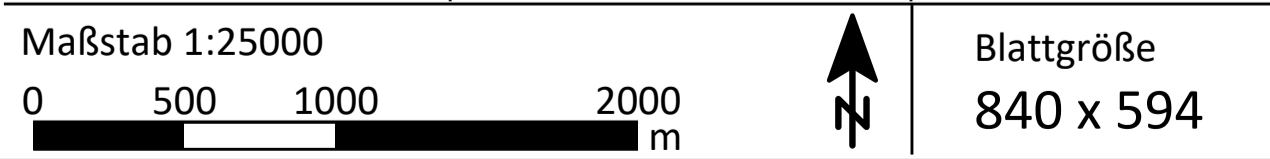


Projekt
Lärmaktionsplanung 3. Runde
 Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

Auftraggeber
 Verbandsgemeinde Leiningerland

Inhalt
Hotspots
 Betroffene Einwohner L_{Night} > 60 dB(A)
 Planausschnitt: VG Leiningerland,
 ehemals VG Grünstadt-Land

| | | |
|---------------------|----------------------|----------------|
| Stand 30.11.2021 | Projektnummer 868 | Plan-Nr. 11 |
|---------------------|----------------------|----------------|



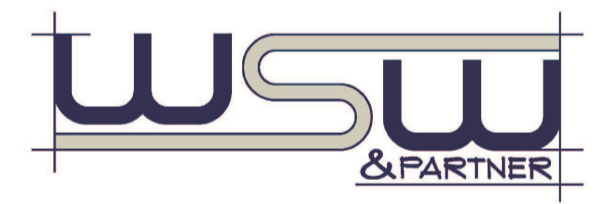


Zeichenerklärung

- Straße
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Verbandsgemeindegrenze

Über Schwellenwert Gebäude L_{Night}
(L_{Night})-60 dB(A)
 in Einw. / km² in dB(A)

| | |
|---|---|
| <p>250 < <= 250</p> <p>500 < <= 500</p> <p>750 < <= 750</p> <p>1000 < <= 1000</p> <p>1250 < <= 1250</p> <p>1500 < <= 1500</p> <p>1750 < <= 1750</p> <p>2000 < <= 2000</p> <p>2250 < <= 2250</p> <p>2500 < <= 2500</p> <p>2750 < <= 2750</p> | <p>57,0 < <= 57,0</p> <p>58,0 < <= 58,0</p> <p>59,0 < <= 59,0</p> <p>60,0 < <= 60,0</p> <p>61,0 < <= 61,0</p> <p>62,0 < <= 62,0</p> |
|---|---|



Projekt
 Lärmaktionsplanung 3. Runde
 Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

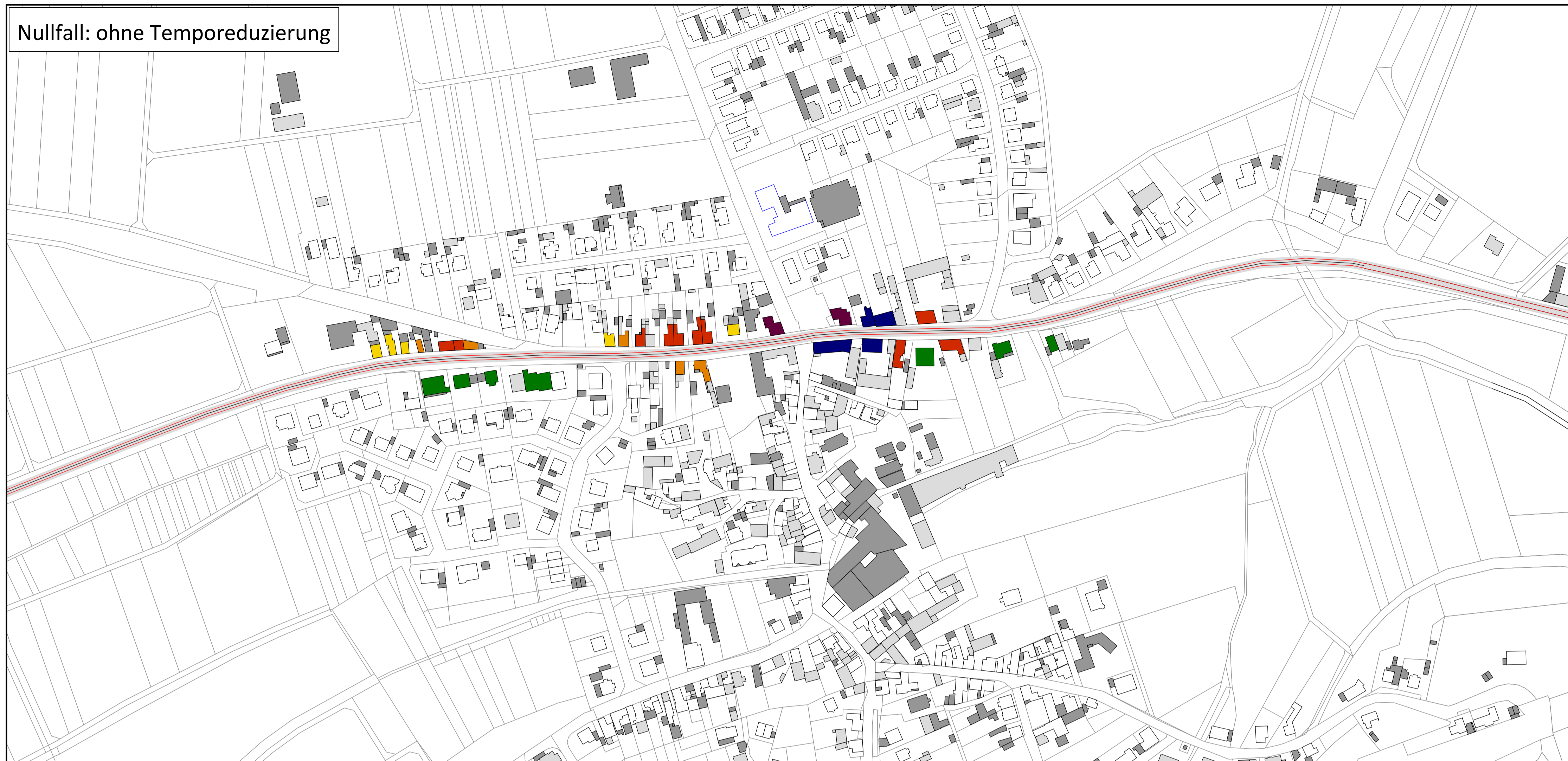
Auftraggeber
 Verbandsgemeinde Leiningerland

Inhalt
 Hotspots
 Betroffene Einwohner $L_{Night} > 60$ dB(A)
 Planausschnitt: VG Leiningerland,
 ehemals VG Hettenleidelheim

| | | |
|---------------------|----------------------|----------------|
| Stand 30.11.2021 | Projektnummer 868 | Plan-Nr. 12 |
|---------------------|----------------------|----------------|

| | |
|--------------------------------------|-------------------------|
| Maßstab 1:20000 0 500 1000 2000 m | Blattgröße 840 x 594 |
|--------------------------------------|-------------------------|

Nullfall: ohne Temporeduzierung



Planfall 1: mit Temporeduzierung



Zeichenerklärung

- Straße
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule

Gebäude L_{DEN}

in dB(A)

- <=67,0
- 67,0 < <=68,0
- 68,0 < <=69,0
- 69,0 < <=70,0
- 70,0 < <=71,0
- 71,0 < <=72,0
- 72,0 <



Projekt
Lärmaktionsplanung 3. Runde
Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

Auftraggeber
Verbandsgemeinde Leiningerland

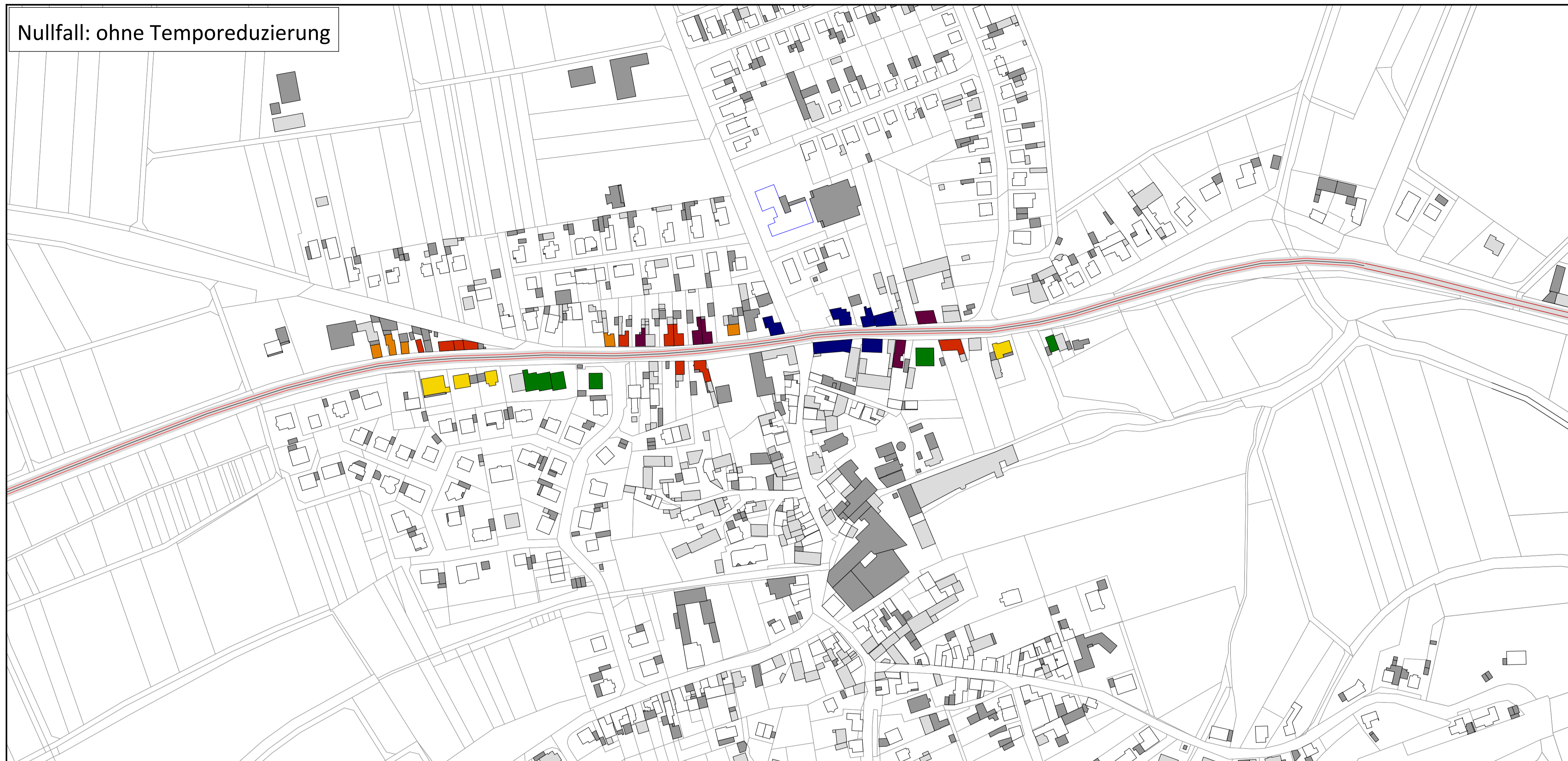
Inhalt
Gebäudelärmkarte
Lärmindex: L_{DEN}
Oben: Nullfall ohne Temporeduzierung
Unten: Planfall 1 mit Temporeduzierung
Planausschnitt: L395 Ebertsheim

| | | |
|---------------------|----------------------|----------------|
| Stand 30.11.2021 | Projektnummer 868 | Plan-Nr. 13 |
|---------------------|----------------------|----------------|

| | |
|----------------------------------|-------------------------|
| Maßstab 1:2000 0 50 100 200 m | Blattgröße 840 x 594 |
|----------------------------------|-------------------------|

WSW & PARTNER GMBH
Planungsbüro für Umwelt - Städtebau - Architektur
Hertelsbrunnring 20 - 67657 Kaiserslautern - T 0631.3423-0 - F 0631.3423-200
kontakt@wsw-partner.de - www.wsw-partner.de

Nullfall: ohne Temporeduzierung



Planfall 1: mit Temporeduzierung



Zeichenerklärung

- Straße
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule

Gebäude L_{Night}

in dB(A)

- <=57,0
- 57,0 < <=58,0
- 58,0 < <=59,0
- 59,0 < <=60,0
- 60,0 < <=61,0
- 61,0 < <=62,0
- 62,0 <



Projekt
Lärmaktionsplanung 3. Runde
Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

Auftraggeber
Verbandsgemeinde Leiningerland

Inhalt
Gebäudelärmkarte
Lärmindex: L_{Night}
Oben: Nullfall ohne Temporeduzierung
Unten: Planfall 1 mit Temporeduzierung
Planausschnitt: L395 Ebertsheim

| | | |
|---------------------|----------------------|----------------|
| Stand 30.11.2021 | Projektnummer 868 | Plan-Nr. 14 |
|---------------------|----------------------|----------------|

| | |
|----------------------------------|-------------------------|
| Maßstab 1:2000 0 50 100 200 m | Blattgröße 840 x 594 |
|----------------------------------|-------------------------|





WSW & PARTNER GMBH
Planungsbüro für Umwelt - Städtebau - Architektur
Hertelsbrunnring 20 - 67657 Kaiserslautern - T 0631.3423-0 - F 0631.3423-200
kontakt@wsw-partner.de - www.wsw-partner.de

Nullfall: ohne Temporeduzierung

Planfall 1: mit Temporeduzierung










Zeichenerklärung

-  Straße
-  Hauptgebäude
-  Nebengebäude
-  Schule

Gebäude L_{DEN}

in dB(A)

-  ≤67,0
-  67,0 < ≤68,0
-  68,0 < ≤69,0
-  69,0 < ≤70,0
-  70,0 < ≤71,0
-  71,0 < ≤72,0
-  72,0 <



Projekt
 Lärmaktionsplanung 2018
 Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

Auftraggeber
 Verbandsgemeinde Leiningerland

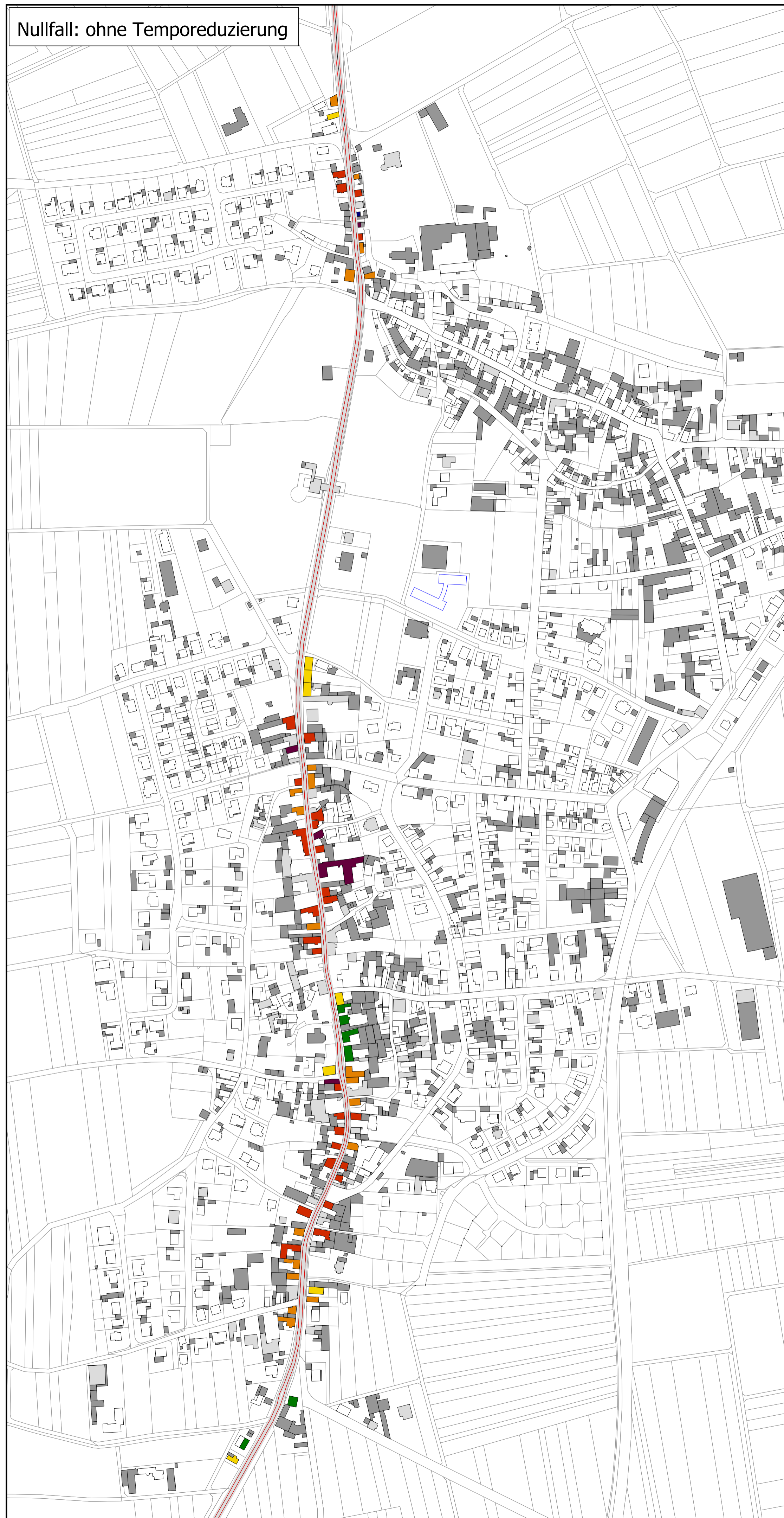
Inhalt
 Gebäudelärmkarte
 Lärmindex: L_{DEN}
 Links: Nullfall ohne Temporeduzierung
 Rechts: Planfall 1 mit Temporeduzierung
 Planausschnitt: B271 Bockenheim an der Weinstraße

| | | |
|---------------------|----------------------|----------------|
| Stand 30.11.2021 | Projektnummer 868 | Plan-Nr. 15 |
|---------------------|----------------------|----------------|

| | | |
|----------------------------------|--------|-------------------------|
| Maßstab 1:3000 0 50 100 200 m | ↑ N | Blattgröße 840 x 594 |
|----------------------------------|--------|-------------------------|

Nullfall: ohne Temporeduzierung

Planfall 1: mit Temporeduzierung



Zeichenerklärung

- Straße
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule

Gebäude L_{Night}

in dB(A)

- ≤ 57,0
- 57,0 < ≤ 58,0
- 58,0 < ≤ 59,0
- 59,0 < ≤ 60,0
- 60,0 < ≤ 61,0
- 61,0 < ≤ 62,0
- 62,0 <



Projekt
 Lärmaktionsplanung 2018
 Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

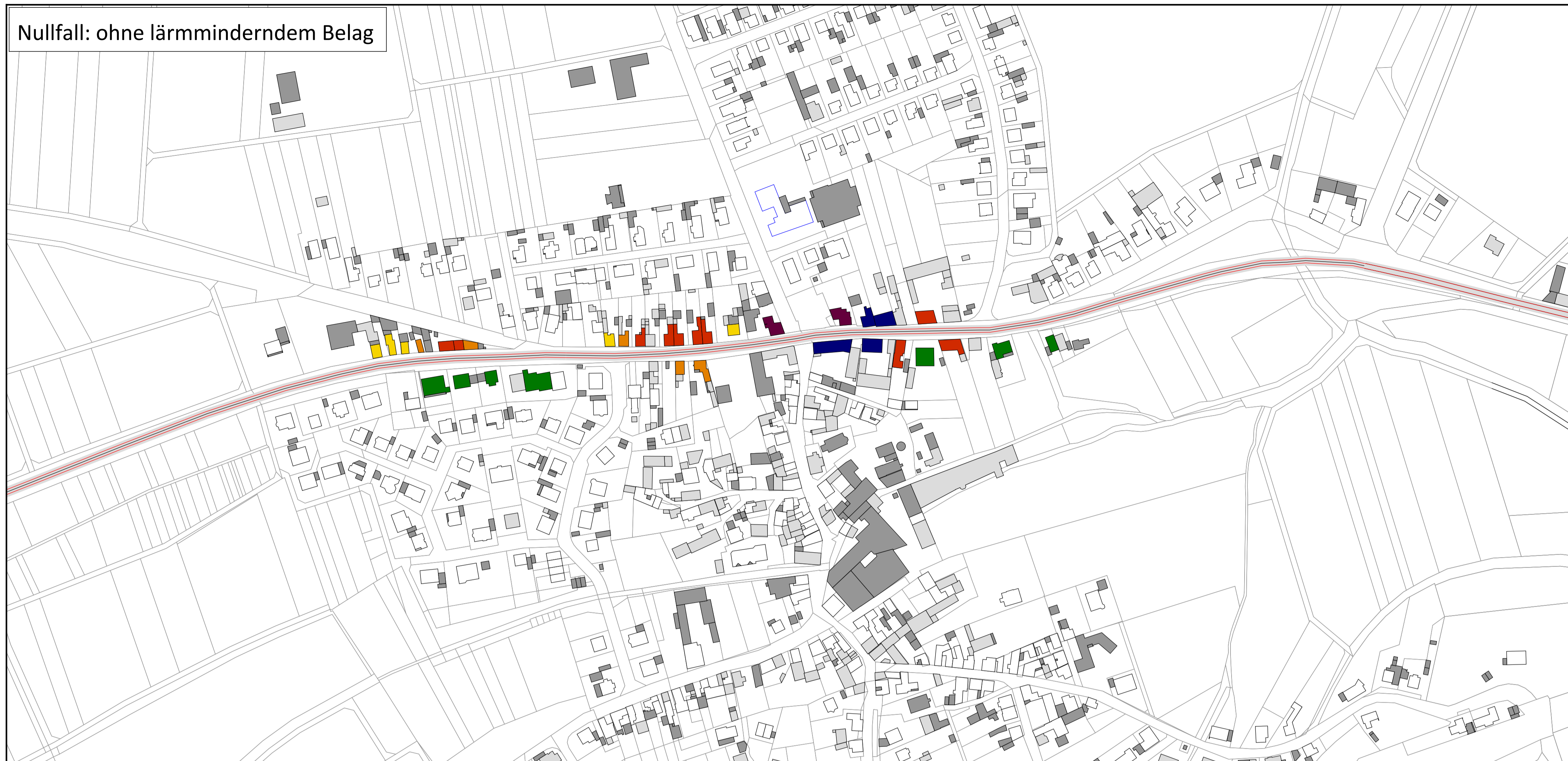
Auftraggeber
 Verbandsgemeinde Leiningerland

Inhalt
 Gebäudelärmkarte
 Lärmindex: L_{Night}
 Links: Nullfall ohne Temporeduzierung
 Rechts: Planfall 1 mit Temporeduzierung
 Planausschnitt: B271 Bockenheim an der Weinstraße

| | | |
|---------------------|----------------------|----------------|
| Stand 30.11.2021 | Projektnummer 868 | Plan-Nr. 16 |
|---------------------|----------------------|----------------|

| | | |
|----------------------------------|-------|-------------------------|
| Maßstab 1:3000 0 50 100 200 m | N | Blattgröße 840 x 594 |
|----------------------------------|-------|-------------------------|

Nullfall: ohne lärminderndem Belag



Planfall 2: mit lärminderndem Belag



Zeichenerklärung

- Straße
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule

Gebäude L_{DEN}

in dB(A)

- <=67,0
- 67,0 < <=68,0
- 68,0 < <=69,0
- 69,0 < <=70,0
- 70,0 < <=71,0
- 71,0 < <=72,0
- 72,0 <



Projekt
Lärmaktionsplanung 3. Runde
Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

Auftraggeber
Verbandsgemeinde Leiningerland

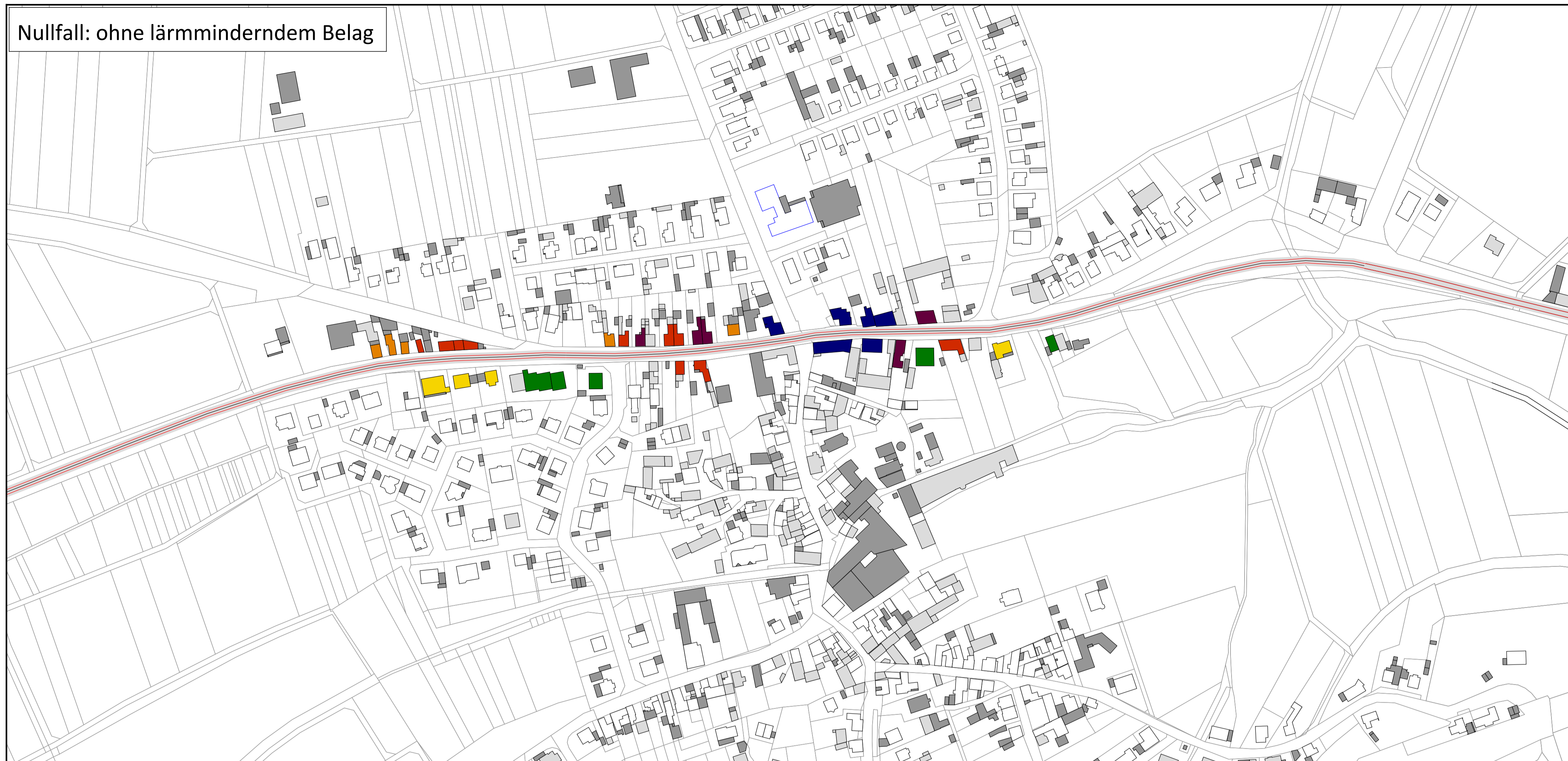
Inhalt
Gebäudelärmkarte
Lärmindex: L_{DEN}
Oben: Nullfall ohne lärmindernden Belag
Unten: Planfall 2 mit lärminderndem Belag
Planausschnitt: L395 Ebertsheim

| | | |
|---------------------|----------------------|----------------|
| Stand 30.11.2021 | Projektnummer 868 | Plan-Nr. 17 |
|---------------------|----------------------|----------------|

| | |
|----------------------------------|-------------------------|
| Maßstab 1:2000 0 50 100 200 m | Blattgröße 840 x 594 |
|----------------------------------|-------------------------|

WSW & PARTNER GMBH
Planungsbüro für Umwelt - Städtebau - Architektur
Hertelsbrunnring 20 - 67657 Kaiserslautern - T 0631.3423-0 - F 0631.3423-200
kontakt@wsw-partner.de - www.wsw-partner.de

Nullfall: ohne lärminderndem Belag



Planfall 2: mit lärminderndem Belag



Zeichenerklärung

- Straße
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule

Gebäude L_{Night}

in dB(A)

- <=57,0
- 57,0 < <=58,0
- 58,0 < <=59,0
- 59,0 < <=60,0
- 60,0 < <=61,0
- 61,0 < <=62,0
- 62,0 <



Projekt
Lärmaktionsplanung 3. Runde
Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

Auftraggeber
Verbandsgemeinde Leiningerland

Inhalt
Gebäudelärmkarte
Lärmindex: L_{Night}
Oben: Nullfall ohne lärmindernden Belag
Unten: Planfall 2 mit lärminderndem Belag
Planausschnitt: L395 Ebertsheim

| | | |
|---------------------|----------------------|----------------|
| Stand 30.11.2021 | Projektnummer 868 | Plan-Nr. 18 |
|---------------------|----------------------|----------------|

| | |
|----------------------------------|-------------------------|
| Maßstab 1:2000 0 50 100 200 m | Blattgröße 840 x 594 |
|----------------------------------|-------------------------|

WSW & PARTNER GMBH
Planungsbüro für Umwelt - Städtebau - Architektur
Hertelsbrunnenring 20 - 67657 Kaiserslautern - T 0631.3423-0 - F 0631.3423-200
kontakt@wsw-partner.de - www.wsw-partner.de

Nullfall: ohne lärminderndem Belag

Planfall 2: mit lärminderndem Belag



Zeichenerklärung

- Straße
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule

Gebäude L_{DEN}

in dB(A)

- <=67,0
- 67,0 < <=68,0
- 68,0 < <=69,0
- 69,0 < <=70,0
- 70,0 < <=71,0
- 71,0 < <=72,0
- 72,0 <



Projekt
Lärmaktionsplanung 2018
Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

Auftraggeber
Verbandsgemeinde Leiningerland

Inhalt
Gebäudelärmkarte
Lärmindex: L_{DEN}
Links: Nullfall ohne lärmindernden Belag
Rechts: Planfall 2 mit lärminderndem Belag
Planausschnitt: B271 Bockenheim an der Weinstraße

| | | |
|---------------------|----------------------|----------------|
| Stand 30.11.2021 | Projektnummer 868 | Plan-Nr. 19 |
|---------------------|----------------------|----------------|

Maßstab 1:3000
0 50 100 200 m

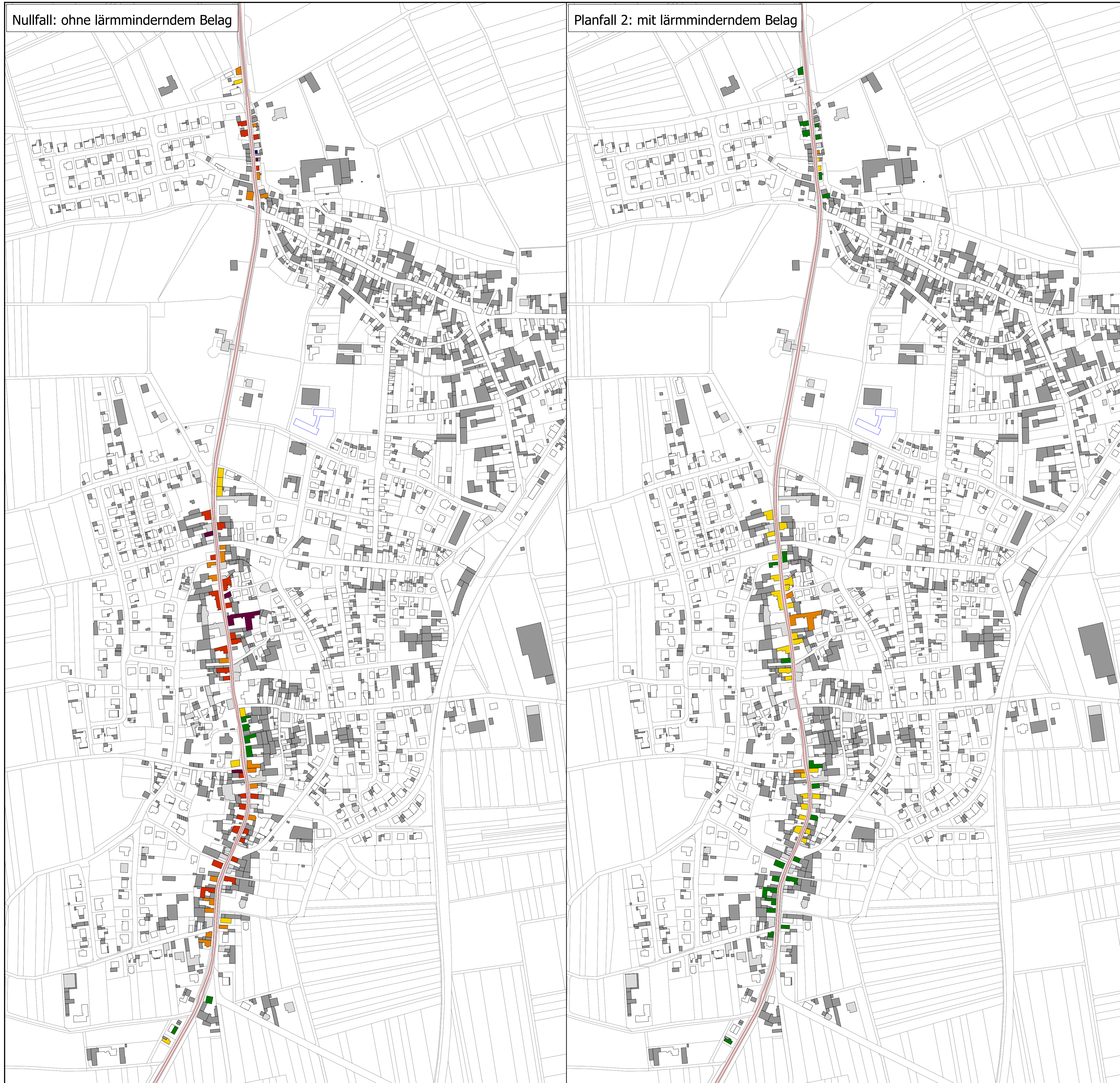


Blattgröße
840 x 594

WSW & PARTNER GMBH
Planungsbüro für Umwelt - Städtebau - Architektur
Hertelsbrunnenring 20 - 67657 Kaiserslautern - T 0631.3423-0 - F 0631.3423-200
kontakt@wsw-partner.de - www.wsw-partner.de

Nullfall: ohne lärminderndem Belag

Planfall 2: mit lärminderndem Belag



Zeichenerklärung

- Straße
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule

Gebäude L_{Night}

in dB(A)

- <=57,0
- 57,0 < <=58,0
- 58,0 < <=59,0
- 59,0 < <=60,0
- 60,0 < <=61,0
- 61,0 < <=62,0
- 62,0 <



Projekt
Lärmaktionsplanung 2018
Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

Auftraggeber
Verbandsgemeinde Leiningerland

Inhalt
Gebäudelärmkarte
Lärmindex: L_{Night}
Links: Nullfall ohne lärmindernden Belag
Rechts: Planfall 2 mit lärminderndem Belag
Planausschnitt: B271 Bockenheim an der Weinstraße

| | | |
|---------------------|----------------------|----------------|
| Stand 30.11.2021 | Projektnummer 868 | Plan-Nr. 20 |
|---------------------|----------------------|----------------|

Maßstab 1:3000
0 50 100 200 m

Blattgröße
840 x 594

WSW & PARTNER GMBH
Planungsbüro für Umwelt - Städtebau - Architektur
Hertelsbrunnerring 20 - 67657 Kaiserslautern - T 0631.3423-0 - F 0631.3423-200
kontakt@wsw-partner.de - www.wsw-partner.de

Tabelle A1: Übersicht

| Nr. | Bürger | | Schreiben vom | Eingang |
|---|--------|--|---------------|---------|
| Es sind keine Stellungnahmen von Bürgern eingegangen. | | | | |

| Nr. | Behörde/Träger öffentlicher Belange | keine abwägungsrelevanten Sachverhalte und Anregungen | abwägungsrelevante Sachverhalte und Anregungen | Schreiben vom | Eingang |
|-----|--|---|--|---------------|------------|
| 1 | Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, Koblenz | | X | 12.04.2022 | 13.04.2022 |
| 2 | Industrie- und Handelskammer für die Pfalz, Ludwigshafen | X | | 21.04.2022 | |
| 3 | | | | | |
| 4 | | | | | |
| 5 | | | | | |
| 6 | | | | | |
| 7 | | | | | |

Tabelle A2: Protokoll der durchgeführten Öffentlichkeitsbeteiligung

| Nr. | Behörde/Sonstige | Sachverhalte und Anregungen, die zu einer Änderung der Maßnahmen im LAP führen | Fachliche Stellungnahme/Beschlussvorschlag | Beschlussvorschlag |
|-----|---|---|--|---|
| 1 | Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz | <p>Zunächst möchten wir nochmals darauf hinweisen, dass aus der Lärmaktionsplanung grundsätzlich keine Verpflichtungen für den Straßenbaulastträger von Bundes- und Landesstraßen resultieren.</p> <p>Sowohl die Lärmvorsorge nach den §§ 41 - 43 des Bundesimmissionsschutzgesetzes als auch Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung, für die es keine gesetzliche Regelung gibt, sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.</p> <p>Zu dem uns vorgelegten Entwurf des Lärmaktionsplans nehmen wir im Einzelnen wie folgt Stellung:</p> <p>Zu 3.2 Bisher durchgeführte und laufende Maßnahmen zur Lärm-minderung</p> <p>Ergänzend zu den bereits aufgeführten Ortsdurchfahrten, wurden in der Zwischenzeit auch an der L 517 in Kleinkarlbach passive Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung abgewickelt. Für die Lärmsanierung der L 450 in der Ortsdurchfahrt Kindenheim ist derzeit eine schalltechnische Untersuchung in Arbeit.</p> <p>Passive Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung werden an Bundes- und Landesstraßen nach einer Dringlichkeitsreihung durch den Straßenbaulastträger auf freiwilliger Basis durchgeführt. Dabei werden passive Schallschutzmaßnahmen bei Überschreitung der Auslösewerte der Lärmsanierung zu 75 % gefördert.</p> <p>Zu 3.3.1 Vorbemerkungen</p> <p>Zu Verkehrsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen:</p> <p>Der § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO) eröffnet grundsätzlich die Möglichkeit, zur Minderung des Straßenverkehrslärms straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen durchzuführen.</p> <p>Über die Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) aus Lärmschutzgründen entscheidet in</p> | <p>„Im Hinblick auf Maßnahmen in einem Lärmaktionsplan kommen zwei Regelungsbereiche von vornherein nicht als Orientierung in Betracht. Die eine Gruppe betrifft Verwaltungsvorschriften, welche „Sanierungen“ zum Gegenstand haben. Das sind also VLärmSchR 97 und die Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007. Die Entwicklung eines Lärmaktionsplanes ist im rechtlichen Sinne nicht auf eine Sanierung ausgerichtet.“ (Rechtsgutachten RiBVerwG)</p> <p>Die Ergänzung wird im Lärmaktionsplan aufgenommen.</p> <p>Die moderne Rechtsprechung sieht die Rolle der Fachbehörde bei der Umsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen eingeschränkt, s. TUNE URL. Da bspw. in 7.3.1: „Folge dieser Ansicht für die Lärmaktionsplanung ist, dass die Gemeinde die Straßenverkehrsbehörde zwar intensiv einbinden,</p> | <p><i>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Anmerkungen zu bisher durchgeführten und laufenden Maßnahmen zur Lärm-minderung werden in den Lärmaktionsplan eingearbeitet.</i></p> |

| Nr. | Behörde/Sonstige | Sachverhalte und Anregungen, die zu einer Änderung der Maßnahmen im LAP führen | Fachliche Stellungnahme/Beschlussvorschlag | Beschlussvorschlag |
|-----|------------------|--|--|--------------------|
| | | <p>einem gesonderten Verfahren gem. § 40 (1) BImSchG und § 45 StVO (1) Nr. 3, (1b) Nr. 5 die zuständige Straßenverkehrsbehörde. Die Entscheidung erfolgt auf der Grundlage der strengen Vorgaben von § 45, Abs. 9 StVO und der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007 (siehe Lärmschutz-Richtlinien-StV Punkt 1.4, Abs. 3, letzter Satz).</p> <p>Gemäß der Verwaltungsvorschrift Ziffer V zu § 45 StVO ist dann die Zustimmung der oberen Straßenverkehrsbehörde beim Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz einzuholen (siehe Schreiben des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur vom 10. Juli 2014 -Az. 377- 48.002-10, sowie vom 30. September 2014).</p> <p>Hierbei ist der Entwurf der verkehrsbehördlichen Anordnung beizufügen, aus dem sich ergibt, dass alle für den Einzelfall maßgeblichen Ermessenserwägungen berücksichtigt wurden.</p> <p>Zu lärmindernden Fahrbahnbelägen:</p> <p>Die lärmtechnischen Eigenschaften von Fahrbahndecken sind gemäß der 16. BImSchV bei der Berechnung der Emissionspegel von Straßen bei der Lärmvorsorge und Lärmsanierung zu berücksichtigen. Die Berechnung der Beurteilungspegel erfolgt nach den Vorgaben der RLS-19, die seit März 2021 in Kraft getreten sind. Hier kommen innerorts die Beläge der Tabelle</p> | <p>ihr also Gelegenheit zur Stellungnahme geben und diese auch bei der Planung in ihre Abwägung einstellen muss, aber nicht des Einvernehmens der Straßenverkehrsbehörde bedarf. Diese wiederum ist nach Erlass eines LAP verpflichtet, die Maßnahme Tempobeschränkung umzusetzen, wenn die weiteren rechtlichen Voraussetzungen, insbesondere die tatbestandlichen Anforderungen für Verkehrsbeschränkungen gemäß der StVO, welche der Planungsträger (Gemeinde) bei der planerischen Abwägung zu prüfen und einzustellen hat, eingehalten sind.“</p> <p>Ferner: „§ 47d BImSchG ist auf die innerstaatlichen Umsetzungen der Umgebungslärm-Richtlinie 2002/49/EG zentriert. Aus unions-rechtlicher Sicht begründet dies einen Vorrang des Lärmaktionsplanes gegenüber der im Übrigen unberührt bleibenden Regelung des § 45 StVO.“ (Rechtsgutachten im Auftrag des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau, Forsten Rheinland-Pfalz Zur Frage des rechtlichen Rahmens eines Lärmaktionsplanes (vgl. § 47d BImSchG), seiner verfahrensmäßigen Aufstellung, der festgelegten Maßnahmen und seiner Umsetzung unter Beachtung des unionsrechtlichen Richtlinienrechts, RiB-VerwG a.D. Prof. Dr. Dr. Jörg Berkemann, Hamburg/Berlin)</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> | |

| Nr. | Behörde/Sonstige | Sachverhalte und Anregungen, die zu einer Änderung der Maßnahmen im LAP führen | Fachliche Stellungnahme/Beschlussvorschlag | Beschlussvorschlag |
|-----|------------------|--|--|--------------------|
| | | <p>4a, Zeile 2 und Zeile 4, der RLS-19 zur Ausführung. Für diese beiden Beläge werden für Geschwindigkeiten ≤ 60 km/h Straßendeckschicht-Korrekturwerte zwischen -1,8 und -2,7 dB für PKW und LKW angesetzt.</p> <p>Hinweis: Der VBUS liegen die D_{STRO}-Werte der RLS-90 zugrunde. Das bedeutet, dass Korrekturwerte für unterschiedliche Fahrbahnoberflächen bei schalltechnischen Berechnungen nach der VBUS erst ab einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit größer 60 km/h in Ansatz gebracht werden können.</p> <p>Zu 3.3.2 Überprüfung kurzfristiger Maßnahmen</p> <p>Für folgende Ortsdurchfahrten liegt mittlerweile ebenfalls die Zustimmung der oberen Verkehrsbehörde zur Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • L 395 Ortsdurchfahrt Ebertsheim • L 450 Ortsdurchfahrt Kindenheim • L 453 Ortsdurchfahrt Obersülzen. <p>Die schalltechnischen Untersuchungen für die beantragten Geschwindigkeitsreduzierungen aus Lärmschutzgründen der L 520, L 517 und K 30 in der Ortsdurchfahrt Kleinkarlbach wurden mittlerweile fertig gestellt.</p> <p>Zu 3.3.4 Sonstige Maßnahmen zur Lärminderung</p> <p>Siehe Stellungnahme zu 3.3.2</p> <p>Zu 3.3.5 Geplante Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete für die nächsten fünf Jahre</p> <p>Aus der Sicht des Straßenbaulastträgers ist zur Thematik „Ruhige Gebiete“ folgendes anzumerken:</p> <p>Der § 47d, Abs. 2, BImSchG verweist auf die „Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“. Dort ist in Artikel 3 (Begriffsbestimmungen) „ein ruhiges Gebiet auf dem Land“ als Gebiet definiert, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbelärm ausgesetzt ist.</p> | <p>Die Ergänzung wird im Lärmaktionsplan aufgenommen.</p> <p>Die Ergänzung wird im Lärmaktionsplan aufgenommen.</p> <p>Im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans (2023) wird überprüft, inwieweit eine Konkretisierung der ruhigen Gebiete erforderlich ist und Festsetzungen erfolgen können.</p> | |

| Nr. | Behörde/Sonstige | Sachverhalte und Anregungen, die zu einer Änderung der Maßnahmen im LAP führen | Fachliche Stellungnahme/Beschlussvorschlag | Beschlussvorschlag |
|-----|------------------|---|--|--------------------|
| | | <p>Gemäß den LAI-Hinweisen vom 9. März 2017 ist, wie im Lärmaktionsplan bereits ausgeführt, ein Anhaltspunkt für eine Festlegung ruhiger Gebiete auf dem Land zumindest dann gegeben, wenn Pegelwerte von $L_{DEN} = 40 \text{ dB(A)}$ nicht überschritten werden.</p> <p>Daher sind für die Auswahl ruhiger Gebiete auch Straßen, die nicht zu den Hauptverkehrsstraßen zählen, mit zu berücksichtigen und ggfls. bei den Berechnungen, z. B. in der Lärmkartierung, mit einzubeziehen.</p> <p>Darüber hinaus müssen Lärmaktionspläne gemäß Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG Angaben über die Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms enthalten (siehe auch LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, Zweite Aktualisierung vom 9.3.2017, Abschnitt 4). Dies hat zur Folge, dass u. a. auf den das Gebiet tangierenden bzw. durchquerenden Straßen keine weitere Zunahme des Verkehrs erfolgen darf. Damit wird in die Verkehrsfunktion der Straßen und damit in die Belange des Straßenbaulastträgers eingegriffen und dieser in seiner Planungshoheit in unzulässiger Form eingeschränkt.</p> <p>Falls die Verbandsgemeinde Leiningerland die Ausweisung ruhiger Gebiete anstrebt, sind die Gebiete unter Berücksichtigung der Lärmbelastung in ihrer Lage zunächst zu konkretisieren, die vorhandene und zu erwartende Lärmbeeinträchtigung auch unabhängig von den Hauptverkehrsstraßen zu ermitteln und die Maßnahmen zum Schutz der ruhigen Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu benennen. Gemäß den LAI-Hinweisen kann unter Umständen auch eine Erhöhung des Geräuschpegels zugelassen werden, was jedoch ebenfalls im Lärmaktionsplan festzuschreiben ist.</p> <p>Die Festsetzung ruhiger Gebiete und die ggfls. vorgesehenen Schutzmaßnahmen bzw. zugelassene Ausnahmeregelungen bitten wir, mit uns abzustimmen.</p> <p>Zu 3.3.11 langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen</p> <p>Änderungen von Radwegführungen können an klassifizierten Straßen nur in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger, hier vertreten durch den Landesbetrieb Mobilität Speyer, durchgeführt werden.</p> | | |

| Nr. | Behörde/Sonstige | Sachverhalte und Anregungen, die zu einer Änderung der Maßnahmen im LAP führen | Fachliche Stellungnahme/Beschlussvorschlag | Beschlussvorschlag |
|-----|------------------|--|---|--------------------|
| | | <p>Zu 3.3.12 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans Siehe Stellungnahme zu 3.3.2</p> | | |
| 2 | IHK Pfalz | <p>Geschwindigkeitsbegrenzungen: Bei einer Ausweitung der Tempo 30-Zonen muss dafür Sorge getragen werden, dass der Verkehrsfluss nicht beeinträchtigt wird. Die größten Lärmquellen im innerstädtischen Straßenverkehr ergeben sich durch die Motorengeräusche beim Anfahren und Abbremsen - diese können durch stockenden Verkehr zunehmen und wären im Hinblick auf eine Reduzierung der Lärmimmission kontraproduktiv. Generell muss die Leistungsfähigkeit der Verkehrswege weiterhin gewährleistet sein, eine Anpassung der Lichtsignale ist gegebenenfalls notwendig, um Rückstau auch an anderen Stellen zu vermeiden.</p> <p>Fahrbahnsanierung / lärmindernder Belag: Eine Erneuerung der Fahrbahn ist grundsätzlich zu begrüßen. Hier kommt es nur zu temporären Verkehrseinschränkungen während der Sanierungsmaßnahmen. Auch die baubedingte Zunahme des Umgebungslärms kann für eine begrenzte Zeit toleriert werden. Dennoch muss der Verkehrsfluss bestmöglich aufrecht erhalten bleiben - eine räumliche und zeitliche Abstimmung der einzelnen Eingriffe ist nötig, um weitläufige Behinderungen des Straßenverkehrs zu vermeiden und die Lärmpegel in bestimmten Bereichen nicht unnötig zu bündeln. Trotz der deutlich höheren Kosten und einer längeren Umsetzungsdauer dürfen Sanierungen der Fahrbahnen nicht nachrangig betrachtet werden. Eine Kombination aus Sanierung und dem Einsatz lärmindernder Beläge ist vorteilhaft - unebene Fahrbahnen bieten ein hohes Lärmpotenzial, welches allein durch lärmindernde Straßenoberflächen gegebenenfalls nicht vollständig eingedämmt werden kann. Die Verbandsgemeinde Leiningerland muss ihrer Unterhaltspflicht nachkommen und durch regelmäßige Kontrollen den Zustand der Straßenoberflächen gewährleisten.</p> | <p>Bei der Anordnung von Tempo-30-Zonen sieht die Richtlinie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärm-schutz-Richtlinien-StV) die Einbeziehung solcher Faktoren (wie bspw. Verdrängungseffekte, Verkehrsfluss) vor. Die Vor- und Nachteile sind gegenüber abzuwägen.</p> | |

| Nr. | Behörde/Sonstige | Sachverhalte und Anregungen, die zu einer Änderung der Maßnahmen im LAP führen | Fachliche Stellungnahme/Beschlussvorschlag | Beschlussvorschlag |
|-----|------------------|--|--|--------------------|
| | | <p>Schallschutz: Die Errichtung von Schallschutzwänden und -wällen schützt Anwohner vor zu hohen Lärmimmissionen, ohne den Verkehrsfluss zu beeinträchtigen. Diese Maßnahme eignet sich jedoch insbesondere entlang von Autobahnen und nicht im innerörtlichen Bereich.</p> <p>Veränderung des Individualverkehrs / Einsatz leiser Fahrzeuge: Die geplante Veränderung des Individualverkehrs sowie der Einsatz leiserer Fahrzeuge und lärmgeminderter Reifen können langfristig zur Minimierung der Lärmauswirkungen beitragen. Allerdings müssen explizite Konzepte erarbeitet werden, wie diese Vorhaben konkret und erfolgreich in die Tat umgesetzt und gefördert werden können - auch in Bezug auf den Wirtschaftsverkehr. Eine wichtige Stellschraube bei der Minimierung des Individualverkehrs übernimmt auch der Ausbau des ÖPNV. Daher ist die Förderung attraktiver ÖPNV-Angebote zu begrüßen. Allerdings muss auch hier festgelegt werden, wie dies genau erfolgen soll. Eine genauere Ausarbeitung, inwiefern der Wirtschaftsverkehr durch die Maßnahmen betroffen ist, muss erfolgen. Generell dürfen Maßnahmen zur Reduzierung des privaten motorisierten Verkehrs nicht zu Lasten des Wirtschaftsverkehrs gehen.</p> <p>Zusammenfassend sind Lärminderungsmaßnahmen zu begrüßen - diese steigern die Attraktivität eines Gebiets und können dadurch insbesondere für das Gastgewerbe förderlich sein. Auch die gesundheitlichen Aspekte sprechen dafür. Dennoch darf nicht außer Acht gelassen werden, dass flächendeckende Maßnahmen, die den Wirtschaftsverkehr auch an weniger betroffenen Stellen stark beeinträchtigen können, vermieden werden müssen.</p> <p>Seitens unserer Mitgliedsunternehmen konnten keine gegenteiligen Meinungen festgestellt werden.</p> | | |