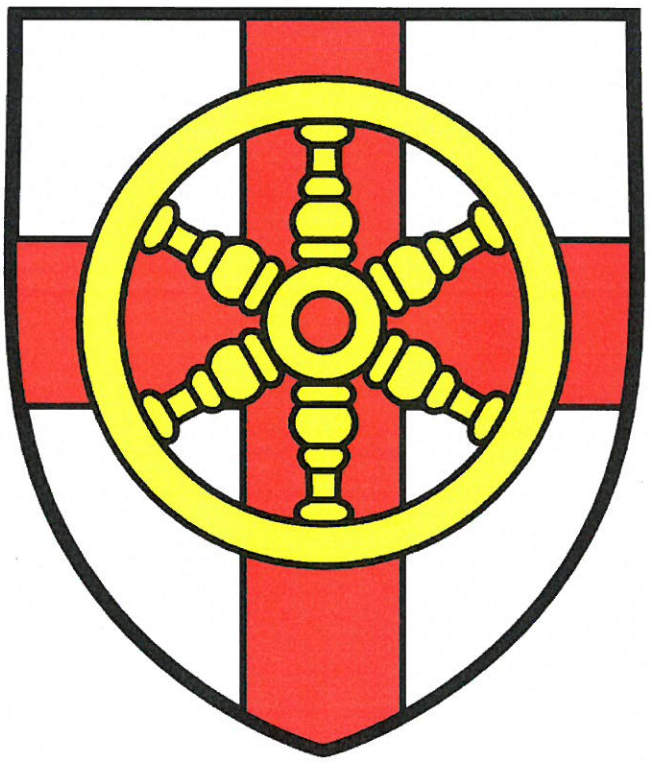
Lärmaktionsplan der Stadt Lahnstein



Stadtverwaltung Lahnstein
Fachbereich 4 - Bauen, natürliche Lebensgrundlagen und Eigenbetrieb WBL
Didierstraße 21c
56112 Lahnstein

Inhaltsverzeichnis

1.	EU-Richtlinie	2
2.	Mindestanforderungen an die Lärmaktionspläne	4
3.	Was ist Lärm?	4
4.	Lärmkarten und was bedeuten sie für Lahnstein	5
4.1	Vorbemerkungen	5
4.2	Betroffene Straßenabschnitte in der Stadt Lahnstein	6
4.2.1	Bundesstraße 42	6
4.2.2	Bundesstraße 260	10
4.2.3	Hauptverkehrsstraße (ehemalige L 335)	10
4.2.4	Kreisstraße 68	11
4.2.5	Betroffenheiten	11
5.	Bahnstrecke	12
6.	Zielsetzung	13
7.	Mögliche Maßnahmen zur Umsetzung der Ziele und deren Auswirkungen	13
8.	Kosten	16
9.	Verfahren	16
10.	Zusammenfassung	16
	Rechtsgrundlagen	18

1. EU-Richtlinie

Mit der Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften am 18. Februar 2002 trat die „Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm" in Kraft.

Durch diese Umgebungslärmrichtlinie als zentraler Baustein im Grünbuch der Europäischen Kommissionen ist eine neue europäische Lärmschutzstrategie in Richtung rechtlicher Regelungen eingeleitet worden.

Das grundsätzliche Ziel der Richtlinie lautet: „Die Gewährleistung eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzniveaus ist Teil der Gemeinschaftspolitik, wobei einer der Ziele im Lärmschutz besteht". Hierfür ist es notwendig „schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder zu mindern".

Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten nach vorgegebenen, für alle Mitgliedstaaten gemeinsamen Bewertungsmethoden,
- Sicherstellung der Information für die Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen,
- Erstellung von Aktionsplänen zur Lärmminderung.

Die Umgebungslärmrichtlinie wurde mit den Änderungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) in deutsches Recht umgesetzt. Neben Anwendungsbereich und Begriffsbestimmung umfasst der 6. Teil des BImSchG mit den §§ 47 a) bis 47 f) Aussagen zu Zuständigkeiten, Zeiträumen und Anforderungen an Lärmkarten und Lärmaktionspläne.

Aus den Anhängen der EU-Richtlinie gehen die zu verwendenden Berechnungsmethoden, die Datenerhebung, die Anforderungen an die Ausarbeitung von Lärmkarten etc. hervor.

Die EU-Richtlinie sieht eine mehrstufige Erfassung des Umgebungslärms (Lärmkartierung) sowie eine darauf aufbauende Planung zur Lärmminderung mit einer Beschreibung geeigneter Maßnahmen (Lärmaktionsplanung) vor, die alle fünf Jahre fortzuschreiben oder bei Änderung der Lärmsituation zu aktualisieren ist. Die berechneten Lärmkarten sollen danach spätestens alle fünf Jahre für sämtliche Ballungsräume sowie für sämtliche Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken überprüft und aktualisiert werden. Aktionspläne sollen ebenfalls alle fünf Jahre nach Erstellung überprüft und überarbeitet werden.

In der 1. Stufe wurden Lärmkarten an Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, an Haupteisenbahnstrecken

mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen pro Jahr, an Großflughäfen und in Ballungsräumen mit mehr als 250.000 Einwohnern erstellt.

In der zweiten Stufe wurden alle Hauptverkehrsstrecken mit einer Verkehrsmenge von mehr als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, alle Haupteisenbahnstrecken von mehr als 30.000 Zügen im Jahr, Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern und Großflughäfen kartiert.

Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie sind Bundesfernstraßen, Landesstraßen und sonstige grenzüberschreitende Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen im Jahr, d.h. einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge (DTV) von 8.219 Kraftfahrzeugen. Nicht klassifizierte Straßen (z. B. Gemeindestraßen) werden in der Richtlinie bzw. im BImSchG somit nicht berücksichtigt.

Bei der dritten Stufe der Lärmkartierung wurden im Berechnungsmodell die Hauptverkehrsstraßen von den sonstigen Straßen (z. B. Lückenschlüsse) unterschieden. Die Kommunen erhielten die Möglichkeit, eigene Daten für die Modellbildung einzureichen. In einigen Fällen wurden daher auch Straßen modelliert, welche weder kartierungspflichtig noch Lückenschlüsse sind, jedoch für die kommunale Lärmaktionsplanung besonders relevant sind. Alle modellierten Straßen die nicht die Kriterien für Hauptverkehrsstraßen erfüllten, wurden für die getrennte Berechnung der Belastungen der Gruppe der sonstigen Straßen zugeordnet. Der Kartierungsumfang dieser sonstigen Straßen beinhaltet alle Bundesautobahnen und ausgewählte Bundes- oder Landesstraßen mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge (DTV) von weniger als 8.219 Kfz, alle Kreisstraßen ab einer DTV von über 8.219 Kraftfahrzeugen sowie die oben erwähnten kommunalen Straßen. Für die Verwendung in der Lärmaktionsplanung wurden die Belastungen durch alle Straßen, also einschließlich aller sonstigen Straßen, ermittelt. Für die Meldung an die EU wurden entsprechend der gesetzlichen Vorgaben die Belastungen, welche nur durch die Hauptverkehrsstraßen verursacht werden, gesondert ohne die Belastungen der sonstigen Straßen, ermittelt.

Die Karten und ihre Anlagen zeigen die Lärmbelastung am Tag (L_{DEN}) und in der Nacht (L_{Night}) und die Anzahl der betroffenen Einwohner. Die Öffentlichkeit ist über diese Belastung durch Umgebungslärm in allgemein verständlicher Weise zu informieren.

Auf der Grundlage der erstellten Lärmkarten sind Lärmaktionspläne (Lärmminderungspläne) auszuarbeiten, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen, einschließlich der Lärmminderung aufgezeigt werden können. Lärmkarten und Lärmaktionspläne sind mindestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf zu aktualisieren.

Gemäß § 47 e Abs. 1 BImSchG ist die Stadt Lahnstein als zuständige Behörde verpflichtet einen Lärmaktionsplan aufzustellen.

Nach § 47 d Abs. 3 des BImSchG in Verbindung mit Artikel 8 Abs. 7 der Richtlinie ist eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen:
„Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen."

2. Mindestanforderungen an die Lärmaktionspläne

Die Mindestanforderungen an die Aktionspläne sind im Anhang V der Richtlinie 2002/47EG formuliert; Aktionspläne müssen zu den nachfolgenden Punkten Aussagen enthalten:

- Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen, die zu berücksichtigen sind
- Zuständige Behörde
- Rechtlicher Hintergrund
- Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten
- Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angaben von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen
- Protokoll der öffentlichen Anhörung
- Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärmminderung
- Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten 5 Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete
- Langfristige Strategie
- Finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse
- Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse der Aktionsplanung

3. Was ist Lärm?

Lärm ist Schall (Geräusch), der stören, gefährden, erheblich benachteiligen oder erheblich belästigen kann.
Die Hauptquellen des Lärms sind der Straßenverkehrslärm, Fluglärm, Industrie- und Gewerbelärm, Wohn- und Freizeitlärm und der Schienenverkehrslärm.
Die Wahrnehmung von Geräuschen als Lärm und die Lärmwirkung auf den Menschen hängt zum einen von physikalisch messbaren Größen ab (z.B. Schalldruckpegel, Tonhöhe) und zum anderen von subjektiven Faktoren (z.B. persönliche Bewertung, soziale und kulturelle Bewertung).
Von Lärmbelästigung wird ausgegangen, wenn aufgrund auftretender Geräusche Aktivitäten unterbrochen bzw. behindert werden (z.B. Schlaf, Störung sprachlicher Kommunikation).
Hohe Lärmbelästigungen können wissenschaftlichen Studien zufolge ein Risiko für die Gesundheit darstellen. Jeder dritte Bürger fühlt sich tagsüber durch Lärm belästigt und jeder fünfte wird im Schlaf durch Lärm gestört.

4. Lärmkarten und was bedeuten sie für Lahnstein

4.1 Vorbemerkungen

Das klassifizierte Straßennetz in Rheinland-Pfalz hat eine Gesamtlänge von 18.414 km, davon

875 km Bundesautobahnen

2.947 km Bundesstraßen

7.225 km Landstraßen und

7.367 km Kreisstraßen.

Die Verkehrsmengen und die Verkehrszusammensetzung werden i.d.R. alle 5 Jahre durch die Bundesverkehrszählung (BVZ) erhoben. Für die Lärmkartierung 2012 wurden die Daten für die Bundesautobahnen und die Bundesstraßen aus der BVZ 2010 zugrunde gelegt. Die aktuellsten Verkehrsmengen für Landes- und Kreisstraßen konnten der BVZ 2005 entnommen werden. Sie wurden auf das Jahr 2012 hochgerechnet.

In den Lärmkarten werden, wie in § 2 der 34. BImSchV gefordert, zwei Lärmindizes dargestellt:

- L_{DEN}, dem Indikator für 24 Stunden
  Er setzt sich zusammen aus den Pegeln für
  - Tag, 06:00 Uhr bis 18:00 Uhr (day)
  - Abend, 18:00 Uhr bis 22:00 Uhr (evening)
    + Zuschlag 5dB
  - Nacht, 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr (night)
    + Zuschlag 10 dB

  Der Zuschlag auf Abend und Nacht erfolgt um die höhere Störwirkung in diesen Zeitabschnitten zu berücksichtigen

- L_{Night}, dem Indikator für den Zeitraum von 22:00 bis 06:00 Uhr

Entsprechend § 4 Abs. 4 34. BImSchB wird die Geräuschsituation in Isophonenbändern dargestellt; für den L_{Den} von über 55 dB(A) bis über 75 dB(A), für den L_{Night} von über 50 dB(A) bis über 70 dB(A). Die Darstellung erfolgt jeweils in 5 dB(A) Schritten.

Die Grenzwerte für Straßen- und Schienenverkehrslärm im nationalen Recht beziehen sich auf den Beurteilungszeitraum Tag (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) bzw. Nach

(22:00 Uhr bis 06:00 Uhr). Sie sind gebietsspezifisch und werden für Mischgebiete (MI) und allgemeine Wohngebiete (WA) angegeben.

- „Verkehrslärmschutzverordnung" 16. BImSchV

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 die

- „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes" (VLärmSchR 97) auf der Grundlage des Bundeshaushaltsgesetzes einschlägig. Die VlärmSchr 97 gelten für bestehende Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes. Die Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmsanierung) betragen für MI 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts bzw. für WA 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts.

Für den Schienenverkehrslärm sind zusätzlich die

- „Richtlinien für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes" vom 07.03.2005 einschlägig. Die Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmsanierung) betragen für MI 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts bzw. für WA 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts.

4.2 Betroffene Straßenabschnitte in der Stadt Lahnstein

In den Lärmkarten für die Stadt Lahnstein der Stufe I und II sind als Hauptlärmquellen die Bundesstraße 42, die Bundesstraße 260 und die ehemalige L335 als Hauptverkehrsstraße zu erkennen.

Zum Zeitpunkt der Erstellung der Lärmkartierung, befand sich die L 335 noch in der Trägerschaft des Landes. Mittlerweile fand eine Abstufung statt, so dass es sich nun um eine Gemeindestraße handelt.

In der III. Stufe ist zusätzlich der Lückenschluss zwischen der Abfahrt Oberlahnstein Mitte und dem Anschluss zur Adolfstraße und als sonstige Straße die Kreisstraße 68 zu erkennen.

4.2.1 Bundesstraße 42

Die Bundesstraße 42 ist die verkehrsreichste Straße im Gemarkungsgebiet.

Mit der Eröffnung der Umgehungsstraße im Jahr 1979 wurden ca. 18.500 Kfz/Tag aus der bisherigen Ortsdurchfahrt in Ober- und Niederlahnstein herausgenommen.

Im Zusammenhang mit dem Bau der Umgehung wurden vom zuständigen Baulastträger auf freiwilliger Basis umfangreiche aktive sowie passive Schallschutzmaßnahmen durchgeführt:

- Im Bereich der Auffahrtsrampe in den Stadtteil Niederlahnstein Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3,00 m
- Im Bereich der Kölner Straße wurde im Einvernehmen mit den Anliegern passive Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt.
- Im Bereich Niederlahnstein talseitig wurde auf einer Länge von 1200 m eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 1,50 m errichtet; ergänzend waren passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.
- Im Bereich Niederlahnstein bergseitig wurde auf einer Länge von 130 m mit einer Höhe von 2,50 m eine Lärmschutzwand errichtet; ergänzend waren passive Schallschutzmaßnahmen an den nächstgelegenen Gebäuden in der Becherhöllstraße und in der Taubhausstraße erforderlich; Abkapselungsmaßnahmen an den Brückenwiderlagern (Brücke Becherhöll).
- Im Bereich Oberlahnstein talseitig Lärmschutzwand ab Tunnelbauwerk auf einer Länge von ca. 290 m mit einer Höhe von 2,00 m und auf einer Länge von ca. 460 m mit einer Höhe von 1,50 m im Anschluss an die Böschungskante (letztere Lärmschutzwand geht über den kartierten Bereich der B 42 hinaus).

Im Bereich Niederlahnstein bergseitig wurde seitens der Stadt mit der Verwirklichung des Baugebietes „Kleine Hohl" ein Lärmschutzwall und in der Verlängerung zur „Taubhausstraße" eine Lärmschutzwand errichtet, um den rechtlichen Vorgaben zu entsprechen.

Auf den folgenden Bildern sind die vorhandenen Lärmschutzwände (grün) zu erkennen.

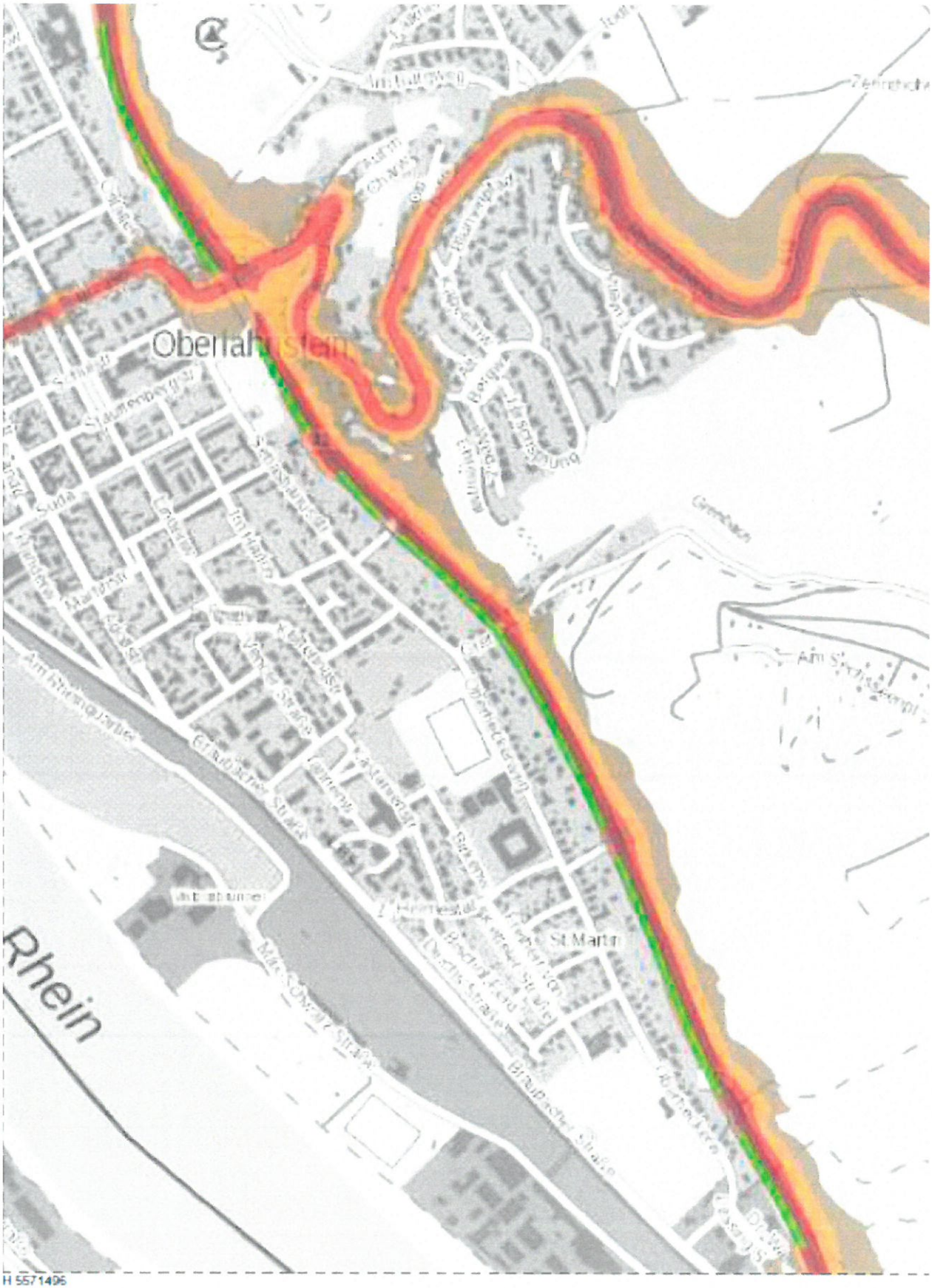
H 5573761

Maßstab: 1 : 10000

0 0.1 0.2 0.3 0.4 km

Datum: 07.11.20

Geobasisdaten: (C) Kataster- und Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz



H 5571496

Maßstab: 1 : 10000 0 0.1 0.2 0.3 0.4 km Datum: 07.11.20

Geobasisdaten: (C) Kataster- und Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

4.2.2 Bundesstraße 260

Diese Bundesstraße beginnt als Abzweig der B 42 im Gemarkungsgebiet Niederlahnstein und hat ihren weiteren Verlauf zunächst an der Lahn, bis sie in Nassau in die Höhen des Taunus weiter verläuft und weiter die Verbindung zwischen Rheinland-Pfalz und Hessen schafft.

Die Bundesstraße weist ein hohes Verkehrsaufkommen durch Berufs- und Ausflugsverkehr auf.

Aus Richtung Lahnstein gibt es hierzu keine alternative Strecke.

4.2.3 Hauptverkehrsstraße (ehemalige L 335)

Die zu berücksichtigende Hauptverkehrsstraße (ehemalige L335) verbindet die Stadtteile Ober- und Niederlahnstein und führt durch das gesamte Stadtgebiet.
Der kartierte Bereich beginnt im Stadtteil Niederlahnstein mit der Gemarkungsgrenze (Kölner Straße, Bahnhofstraße, Brückenstraße) und führt weiter nach Oberlahnstein (Brückenstraße, Adolfstraße) bis zum Kreuzungsbereich Adolfstraße/Burgstraße. Als Lückenschluss wurde in der III. Stufe die Verbindung zwischen diesem Kreuzungsbereich und der Abfahrt Oberlahnstein Mitte berücksichtigt. Für zukünftige Überarbeitungen des Lärmaktionsplans (alle 5 Jahre) kann die ehemalige L 335 bis zur Gemarkungsgrenze Berücksichtigung finden.

Erste Überlegungen zum Bau einer Entlastungsstraße im Stadtgebiet wurden bereits 1961 angestellt. Der Bau der Umgehungsstraße B 42 entschärfte jedoch die Verkehrssituation. Zwar wurden mit der Eröffnung der Umgehungsstraße im Jahr 1979 ca. 18.500 Kfz/Tag aus der bisherigen Ortsdurchfahrt in Ober- und Niederlahnstein herausgenommen. Die Entlastung brachte die Bundesstraße jedoch nur in den ersten Jahren ihres Bestehens mit sich. Mitte der 80er Jahre wurde bereits wieder die Notwendigkeit einer zusätzlichen Entlastungsstraße aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens aktuell.

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens ist die Hauptverkehrsstraße (ehemalige L 335) einer enormen Belastung ausgesetzt. Durch Abzeichnung dieser Entwicklung strebte die Stadt erneut Anfang der 90er Jahre eine Lösung an, um den Verkehr zu verlagern und somit die Innenstadt zu entlasten.
Somit wurde in öffentlicher Sitzung des Stadtrates am 28.09.1992 beschlossen, einen Bebauungsplan zur Durchführung einer westlichen Stadtkernumgehung (innerörtliche Entlastungsstraße) aufzustellen. Eine zuvor erstellte Studie hat festgestellt, dass es keine Alternative zur innerörtlichen Entlastungsstraße gibt.
Die ursprünglich geplante Entlastungsstraße sollte durch die beiden Stadtteile Ober- und Niederlahnstein führen, vom Anschluss an die B 42 in Oberlahnstein über die Max-Schwarz-Straße parallel zum Rhein bis zum Martinsschloss und weiter parallel zur Bahnstrecke über die Lahnbrücke bis zum „Überflieger" in Niederlahnstein; im weiteren Verlauf bis zum Anschluss an die B 42 „Lahnstein Nord" über die Landes-

straße L 335, mit dem Ziel, den innerstädtischen Bereich zu entlasten und auch die Lärm- und Schadstoffimmissionen zu reduzieren. Für die neu entstehende Lärmsituation sollte durch die Anordnung von Lärmschutzwänden Rechnung getragen werden. Der Bebauungsplan trat, nach einigen Verfahrensschwierigkeiten, am 20.02.2004 in Kraft.

Die Baukosten beliefen sich nach damaligen Schätzungen auf 34,1 Mio Euro (Stand 2004). Unter der Voraussetzung einer jeweils 10 %-igen Kostenbeteiligung der Stadt Lahnstein und des Rhein-Lahn-Kreises hatte das Land Rheinland-Pfalz eine 80 %-ige Landesförderung in Aussicht gestellt.

Auch nach vielfachen Verhandlungen auf verschiedenen Ebenen konnte der Bau in dieser Form nicht verwirklicht werden, wie der damals stellvertretende Ministerpräsident Karl-Peter Bruch im Dezember 2006 verkündete. Vorrangige Gründe hierfür sind die finanzielle Situation von Stadt, Kreis und Land und die nicht geklärte Baulastträgerschaft der künftigen Entlastungsstraße.

4.2.4 Kreisstraße 68

Diese Kreisstraße beginnt ab dem Kreisel Abfahrt Oberlahnstein Mitte und führt weiter auf die Lahnsteiner Höhen und schließt an die Landesstraße 327 an.

4.2.5 Betroffenheiten

Die Daten sind bei der Erarbeitung der Lärmkarten ermittelt worden und können den Betroffenheitstabellen entnommen werden. Es handelt sich hierbei um die Gesamtzahl der Betroffenen durch alle kartierten Straßen. Schulen und Krankenhäuser sind nicht betroffen.

	Anzahl der betroffenen Menschen			**Anzahl der betroffenen Menschen**	
	LDEN (24 Stunden)			**LNight (22:00 – 06:00)**	
Intervalle dB(A)	**ungerundet**	**EU-Rundung**	**ungerundet**	**EU-Rundung**	**Intervalle**
			470	500	50-55
55-60	1180	1200	378	400	55-60
60-65	442	400	301	300	60-65
65-70	351	400	72	100	65-70
70-75	259	300	0	0	> 70
> 75	59	100			

	Anzahl der Wohnungen	
	LDEN (24 Stunden)	
Schwellenwerte dB(A)	**ungerundet**	**EU-Rundung**
> 55	1129	1100
>65	329	300
>75	29	0

5. Bahnstrecke

Die Thematik Bahnlärm, insbesondere im Mittelrheintal, ist in den letzten Jahren zunehmend in den Fokus der betroffenen Anliegerkommunen geraten. Als kritisch gilt hier vor allem der Bahngüterverkehr.
Das Rheintal, insbesondere die rechte Rheinseite, ist eine der Hauptstrecken im deutschen Güterschienennetz in der Nord-Süd-Relation.

Auf politischer Ebene haben 38 Gemeinden aus dem Mittelrheintal (u.a. die Stadt Lahnstein) in einer gemeinsamen Erklärung ein weitergehendes Engagement des Bundes und der Deutschen Bahn AG gefordert (sog. „Koblenzer Erklärung" vom 28.03.2007). Über klassische Lärmschutzmaßnahmen hinaus werden in diesem Rahmen großräumige Verlagerungen auf zum Teil noch zu bauende Strecken, Anreize zum Einsatz lärmarmer Fahrzeuge durch ein entsprechendes Trassenpreissystem sowie streckenweise Untertunnelungen diskutiert.

Im Dezember 2006 wurde in Lahnstein anlässlich der Sitzung des Projektbeirates Leiseres Mittelrheintal die Verträge für eine Lärmsanierung im Mittelrheintal unterschrieben. In Lahnstein sind Einzelmaßnahmen mit einer Gesamtlänge von 15,3 km geplant:

- 11,3 km Schienenstegdämpfer
- 0,2 km Geländerausfachung
- 0,5 km Spoileraufsatz
- 3,3 km hohe Schallschutzwand

Die Planung sieht vor, dass diese Maßnahmen bis Ende 2021 umgesetzt werden.

In Bezug auf die Lärmaktionsplanung hat sich im Laufe des Verfahrens die Rechtslage geändert. Mit Änderung des Elften Gesetz zur Änderung des BImSchG vom 02.07.2013 ist ab dem 01.01.2015 das Eisenbahn Bundesamt zuständig für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken. Die Gemeinden sind ab diesem Zeitpunkt von einer Bewertung der Bahnstrecken im Rahmen ihrer Lärmaktionsplanung enthoben.

Weitere Informationen zur Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken des Bundes können über die Internetseite des Eisenbahnbundesamtes aufgerufen werden (www.laermaktionsplanung-schiene.de).

6. Zielsetzung

Das BImSchG definiert „Umgebungslärm" als belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien. Ab welcher Intensität Geräusche als Lärm eingestuft werden, unterliegt einer subjektiven Bewertung der einzelnen betroffenen Personen. Im Hinblick auf eine gesamtstädtische bzw. gesamt-europäische Betrachtung wären einheitliche Schwellenwerte notwendig, ab deren Überschreitung von einer Lärmbelastung gesprochen werden kann und somit Lärmbekämpfungsmaßnahmen erforderlich sind.
Weder in der zugrunde liegenden EU-Richtlinie noch in der Umsetzung im BImSchG sind verbindliche Schwellenwerte bestimmt worden.

Somit sollten die Grenzwerte für Lärmsanierung an Bundesstraßen herangezogen werden, die für Misch-, Dorf- und Kerngebiete 73 dB(A) bzw. 62 dB(A) betragen.

Angepasst an die Lärmindikatoren LDEN und LNight wird die Anzahl der Betroffenen in den Pegelbereichen ≥ 70 dB(A) (LDEN) bzw. ≥ 60 dB(A) (LNight) angegeben. Von diesem Pegelbereich sind im Gemarkungsgebiet 300 Menschen betroffen.

7. Mögliche Maßnahmen zur Umsetzung der Ziele und Auswirkungen

Im Hinblick auf Maßnahmen zur Lärmminderung sind verschiedene Ansätze zu betrachten. Im Rahmen der Lärmvorsorge sollen Siedlungsbereiche und Verkehrswege so angeordnet oder gestaltet werden, dass ein Immissionskonflikt erst gar nicht auftritt.

Weiterhin ist es vorrangig, den Lärm an der Lärmquelle zu bekämpfen.

Als aktiver Schallschutz werden Maßnahmen bezeichnet, die sich

- auf bestehende Verkehrswege beziehen z. B. Änderungen von Fahrbahnoberflächen und Errichtung von Lärmschutzwänden
- auf Fahrzeuge beziehen z. B. Verwendung lärmarmer Reifen.

Passiver Schallschutz kommt an den betroffenen Gebäuden zum Einsatz, wie z. B. Schallschutzfenster oder Verlagerung von Aufenthaltsräumen innerhalb der Wohnungen.

Die letztgenannten Maßnahmen sind dann näher in Betracht zu ziehen, wenn aktive Schallschutzmaßnahmen nicht angewendet werden können oder ein ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen.

Die Bundesstraßen 42 und 260 sowie die Kreisstraße 68 befinden sich nicht in der Baulastträgerschaft der Stadt Lahnstein. Baulastträger ist zum einen der Bund, ver-

treten durch den Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz und zum anderen der Landkreis, vertreten durch die Kreisverwaltung des Rhein-Lahn-Kreises.

Die Umsetzung von eventuellen Maßnahmen liegt somit in der Verantwortung Dritter, denen gegenüber die Stadt Lahnstein keine Weisungsbefugnis hat oder Ansprüche geltend machen kann.

Folgende Maßnahmen können zur Lärmminderung an Straßen in Betracht kommen:

- Unterhaltung/Erhaltung Fahrbahnqualität
- Reduzierung der Geschwindigkeitsbegrenzungen
- Verkehrsverlagerung im Straßennetz
- Stadtplanerische Maßnahmen
- Aktive und Passive Schallschutzmaßnahmen

- *Unterhaltung/Erhaltung Fahrbahnqualität*

Die Fahrbahnen müssen in einem qualitativ guten Zustand gehalten werden. Bei erforderlich werdenden Grunderneuerungen oder großflächigen Ausbesserungen könnten lärmmindernde Deckschichten zum Einsatz kommen.
Diese Maßnahmen sind mittelfristig bzw. kontinuierlich umsetzbar, wenn die nötigen Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.
Wie der zuständige Straßenbaulastträger zu diesen Maßnahmen steht, wird sich nach der Beteiligung zeigen. Jedoch ist diese auch kritisch zu sehen. Die Lärmminderung durch Einsatz von lärmmindernden Deckschichten ist in der Praxis kaum spürbar.

- *Reduzierung der Geschwindigkeitsbegrenzungen*

Auf den Bundesstraßen 42 und 260 bestehen schon Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Die Beurteilung der Zulässigkeit der Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen erfolgt auf der Grundlage von § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Die Zuständigkeit für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen liegt nicht beim Landesbetrieb Mobilität Diez (Straßenbaubehörde), sondern bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde (Kreisverwaltung Bad Ems). Die zuständige Straßenverkehrsbehörde entscheidet auf Antrag in einem gesonderten Verfahren selbständig nach Anhörung von Polizei und Straßenbaubehörde auf Grundlage der Vorgaben von § 45 Abs. 9 StVO und der „Richtlinie für straßenverkehrliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinie-StV)“ vom 23.11.2007. Deren Voraussetzungen hat sie in eigener Zuständigkeit sorgfältig und ermessensfehlerfrei zu prüfen.

Zusätzlich kann die Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit durch Aufstellung von Geschwindigkeitsmessgeräten oder/und häufigere Kontrollen unterstützt werden. Entsprechende Beschilderung könnte die Autofahrer (wie auf Autobahnen) auf ein vorausschauendes und ökologisches Fahrverhalten hinweisen, auch dies würde eine Lärmminderung mit sich bringen.

- *Verkehrsverlagerung im Straßennetz*

Eine Verkehrsverlagerung kommt für die Bundesstraßen 42 und 260 nicht in Betracht. Bundesstraßen dienen erklärtermaßen dazu, neben städtischem und regionalem Verkehr auch überregionalen Verkehr aufzunehmen und zu bündeln. Weder im städtischen, regionalen oder überregionalen Straßennetz des rechtsrheinischen Raums bestehen geeignete Alternativstrecken. Aufgrund von Erfahrungswerten wird davon ausgegangen, dass ein großer Teil des Kfz-Verkehrs auf diesem Teilstück Ziele im Stadtraum oder in der näheren Umgebung ansteuert.

Im Rahmen des Städtebauförderprogramms „Stadtumbau" werden derzeit konkrete Überlegungen zur Teilrealisierung einer Entlastungsstraße im Bereich von Oberlahnstein angestellt. Diese soll insbesondere den starken Quell- und Ziel-Schwerlastverkehr aus dem innerstädtischen Bereich verlagern und somit zu einer Reduzierung der Lärm- und Schadstoffimmissionen beitragen.

Die vorgesehene Trassenführung beginnt mit einem Anschluss an die Frankenstraße im Bereich des Hafens Oberlahnstein parallel zur Bahntrasse. Parallel zum Bahndamm verläuft diese weiter und schließt an die verlagerte Max-Schwarz-Straße an.

- *Stadtplanerische Maßnahmen*

Neubaugebiete oder Neubauten sollten in entsprechendem Abstand zur Lärmquelle errichtet oder geplant werden. Aktive Lärmschutzmaßnahmen sollen bereits im Vorfeld mit in die Planung einbezogen werden. Die Stadt Lahnstein wir ihre vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung dementsprechend ausrichten.
Private Bauherren können diese Entscheidung selbst treffen, inwieweit ihnen eine Lärmminderung wichtig ist.

- *Aktive und Passive Schallschutzmaßnahmen*

Hier kommt die Errichtung von Schallschutzwänden, Einbau von Schallschutzfenstern, -lüftern, -türen u.ä. in Frage. Die Lärmminderung ist deutlich spürbar und wird seitens der Baulastträger angewandt, um die Orientierungswerte der Lärmsanierung einzuhalten und/oder zu unterschreiten. In Lahnstein sind bereits nennenswerte Maßnahmen umgesetzt worden; ein weiterer Handlungsbedarf ist hier nicht vorgese-

hen. Bei passiven Maßnahmen haben die Eigentümer einen Eigenanteil für die umgesetzten Maßnahmen zu tragen.

8. Kosten

Über die mit der Umsetzung des Lärmaktionsplans verbundenen Kosten kann keine Aussage getroffen werden.

9. Verfahren

Gemäß § 47 d Abs. 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz ist die Öffentlichkeit bei der Aufstellung des Aktionsplans zu beteiligen.
Angelehnt an das Verfahren zur Aufstellung von Bebauungsplänen gemäß Baugesetzbuch, wurde der Entwurf des Aktionsplans den berührten Behörden zur Stellungnahme vorgelegt. Parallel erfolgte eine Beteiligung der Öffentlichkeit in Form einer öffentlichen Auslegung der Unterlagen und der Präsentation im Internet im Zeitraum vom _____.

Die vorgelegten Stellungnahmen bzw. Eingaben wurden im weiteren Verfahren abgewägt.

10. Zusammenfassung

Die Europäische Kommission hat sich mit der sogenannten „Umgebungslärmrichtlinie" zu Ziel gesetzt, europaweit ein gemeinsames Konzept zur Minderung von Umgebungslärm und somit zur Vermeidung gesundheitlicher Probleme der Bürgerinnen und Bürger festzulegen.

Der daraus resultierende Lärmaktionsplan soll dazu dienen, die Lärmbelastung von Lahnsteiner Bürgern zu verringern und auch auf diese Problematik „Lärm" aufmerksam machen.

Problematisch ist zum Einen, dass weder von Seiten des Bundes oder der EU nicht definiert ist, ab welcher Höhe der Schallbelastung als Problem bzw. Gesundheitsschädigung einzustufen ist. Es bestehen keinerlei verbindliche Grenzwerte.

Zum Anderen erzeugt der vorliegende Lärmaktionsplan keine Rechtsansprüche in Bezug auf Lärmminderung und damit verbundene Lärmschutzmaßnahmen. Auch gegenüber Dritten (z. B. Bundes- und Landesbehörden) entstehen keine Rechtsansprüche. Des Weiteren ist die Stadt Lahnstein gemäß BImSchG zuständige Behörde für die Aufstellung des Lärmaktionsplans, hat aber keinen unmittelbaren Einfluss auf die genannten Verkehrswege und umsetzbare Lärmminderungsmaßnahmen.

Der Lärmaktionsplan ist gemäß der EU-Richtlinie alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.

Lahnstein, den _____

_____

(Peter Labonte)
Oberbürgermeister

Anlagen

Legende Lärmkarten

Lärmkarte Niederlahnstein Hauptverkehrsstraßen (HVS) Lden

Lärmkarte Niederlahnstein Hauptverkehrsstraßen (HVS) + sonstige Straßen Lden

Lärmkarte Niederlahnstein Hauptverkehrsstraßen (HVS) Lnight

Lärmkarte Niederlahnstein Hauptverkehrsstraßen (HVS) + sonstige Straßen Lnight

Lärmkarte Oberlahnstein Hauptverkehrsstraßen (HVS) Lden

Lärmkarte Oberlahnstein Hauptverkehrsstraßen (HVS) + sonstige Straßen Lden

Lärmkarte Oberlahnstein Hauptverkehrsstraßen (HVS) Lnight

Lärmkarte Oberlahnstein Hauptverkehrsstraßen (HVS) + sonstige Straßen Lnight

Rechtsgrundlagen und Quellen

Richtlinie 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Abl. EG Nr. L 189 S. 12) [s. Anlage]

Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung 26.09.2002 (BGBl. I S. 3830) zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 01.11.2005 (BGBl. I S. 1865) [s. Anlage]

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

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

www.umgebungslaerm.rlp.de

Legende:

Lärmpegel Lden 2017

> 55-60 dB(A)

> 60-65 dB(A)

> 65-70 dB(A)

> 70-75 dB(A)

> 75 dB(A)

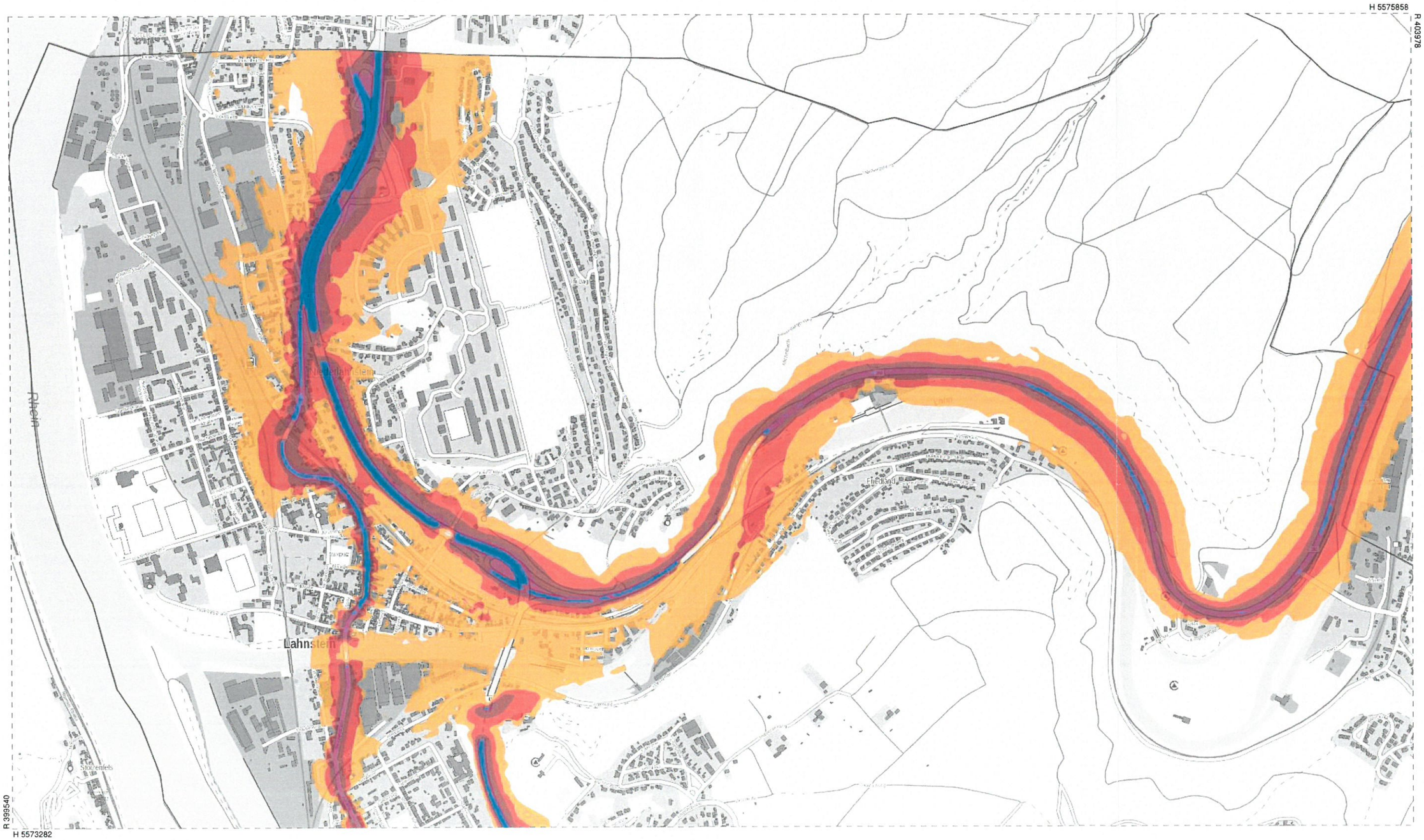
Gebietseinheiten Lärmkartierung 2017

Landesgrenze Rlp

RheinlandPfalz
LANDESAMT FÜR UMWELT

Niederlahnstein HVS (Lden)

Notiz:



Maßstab: 1 : 12000

0 0.12 0.24 0.36 0.48 km

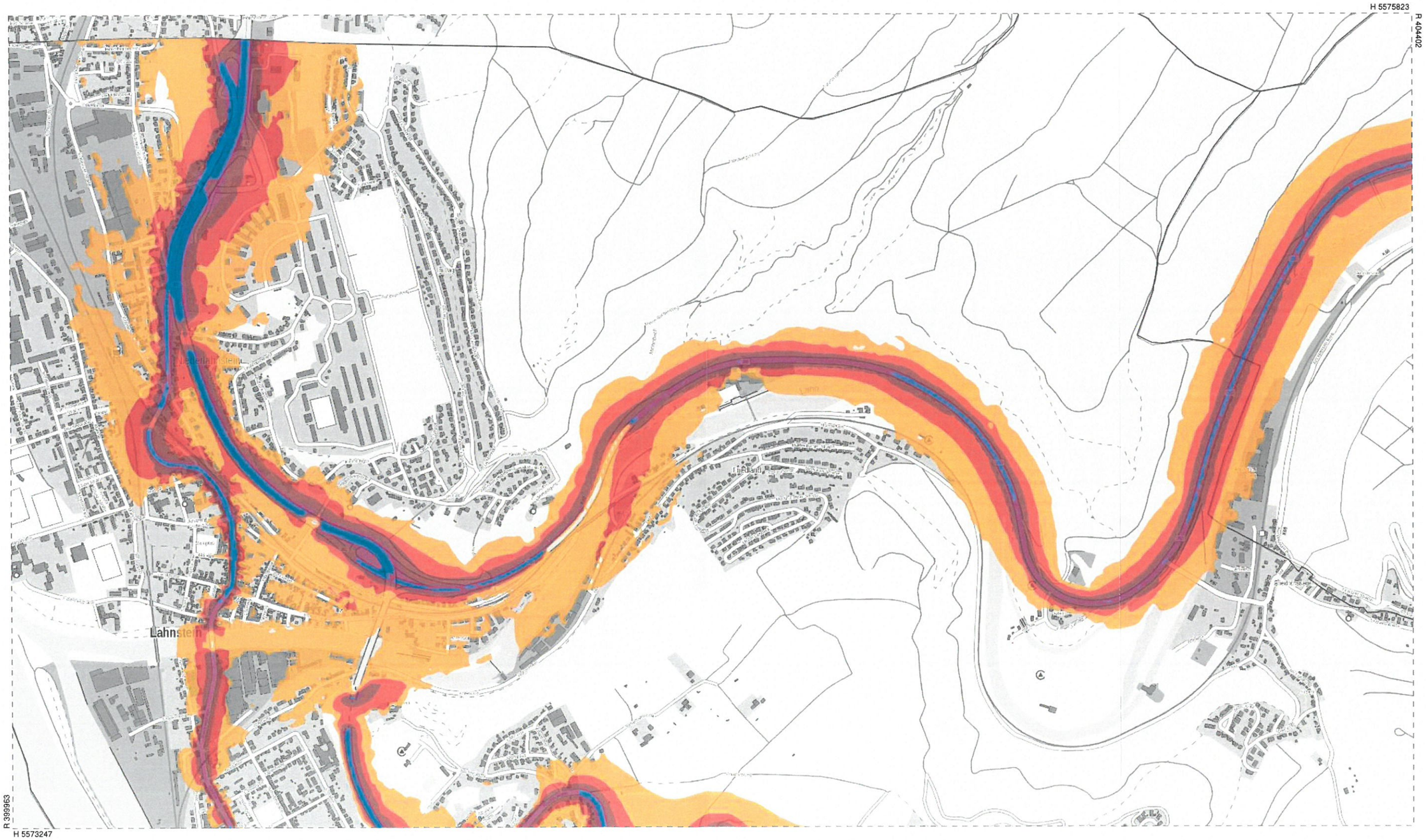
Datum: 08.11.2018

Geobasisdaten: (C) Kataster- und Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

RheinlandPfalz
LANDESAMT FÜR UMWELT

Niederlahnstein HVS + sonstige Straßen (Lden)

Notiz:



Maßstab: 1 : 12000

0 0.12 0.24 0.36 0.48 km

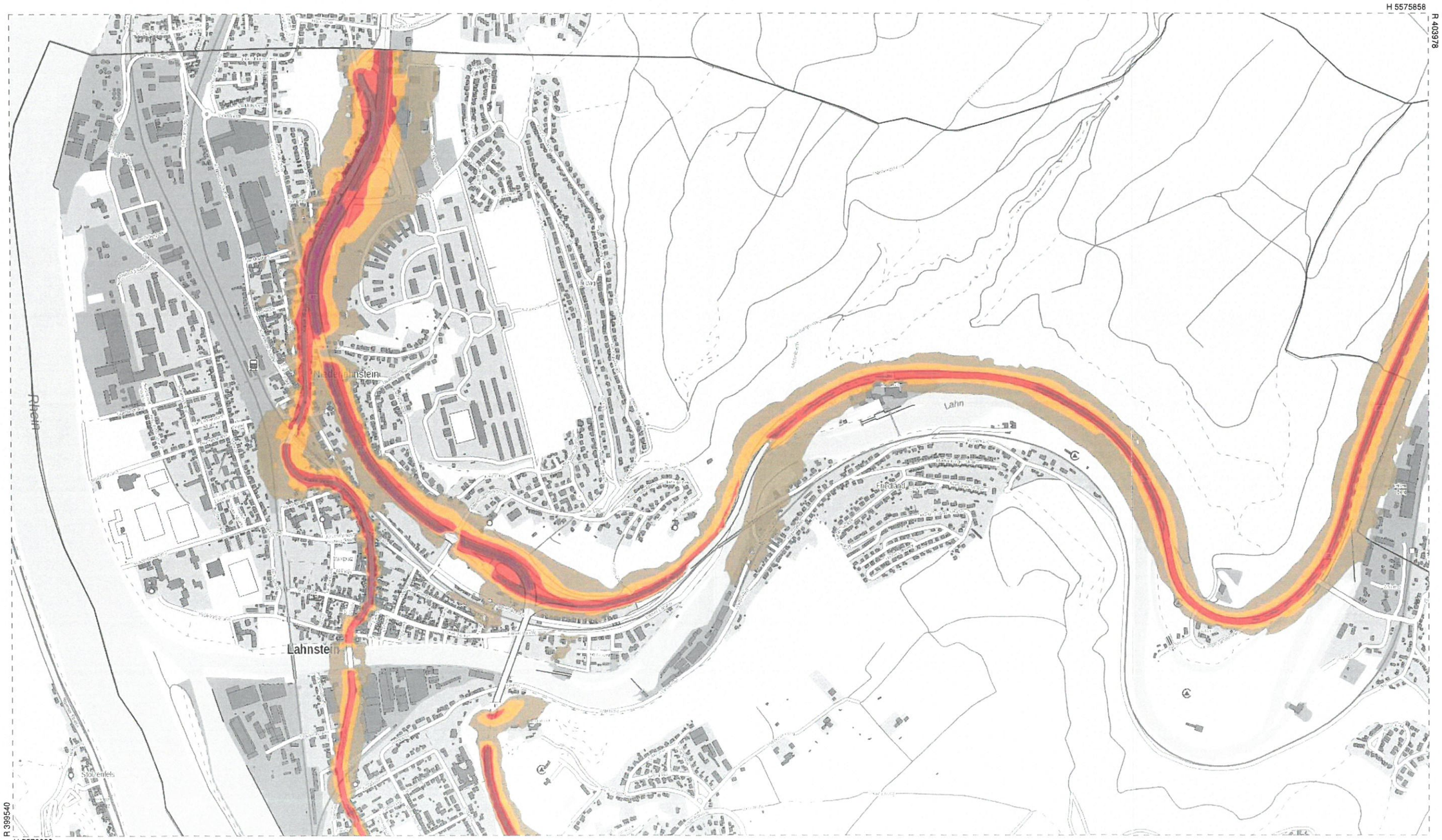
Datum: 08.11.2018

Geobasisdaten: (C) Kataster- und Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

RheinlandPfalz
LANDESAMT FÜR UMWELT

Niederlahnstein HVS (Knight)

Notiz:



Maßstab: 1 : 12000

0 0.12 0.24 0.36 0.48 km

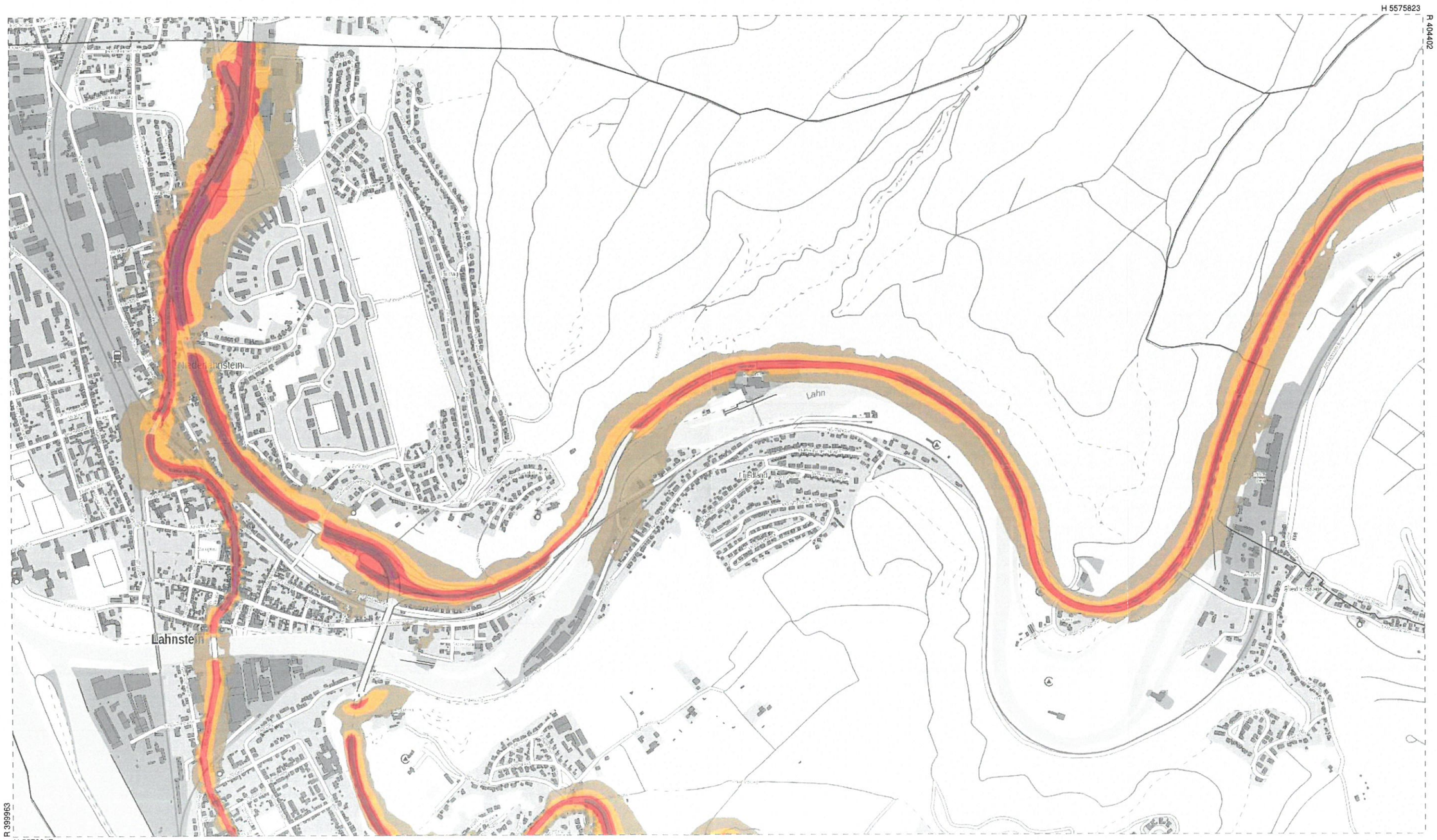
Datum: 08.11.2018

Geobasisdaten: (C) Kataster- und Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

RheinlandPfalz
LANDESAMT FÜR UMWELT

Niederlahnstein HVS + sonstige Straßen (Lnight)

Notiz:



Maßstab: 1 : 12000

0 0.12 0.24 0.36 0.48 km

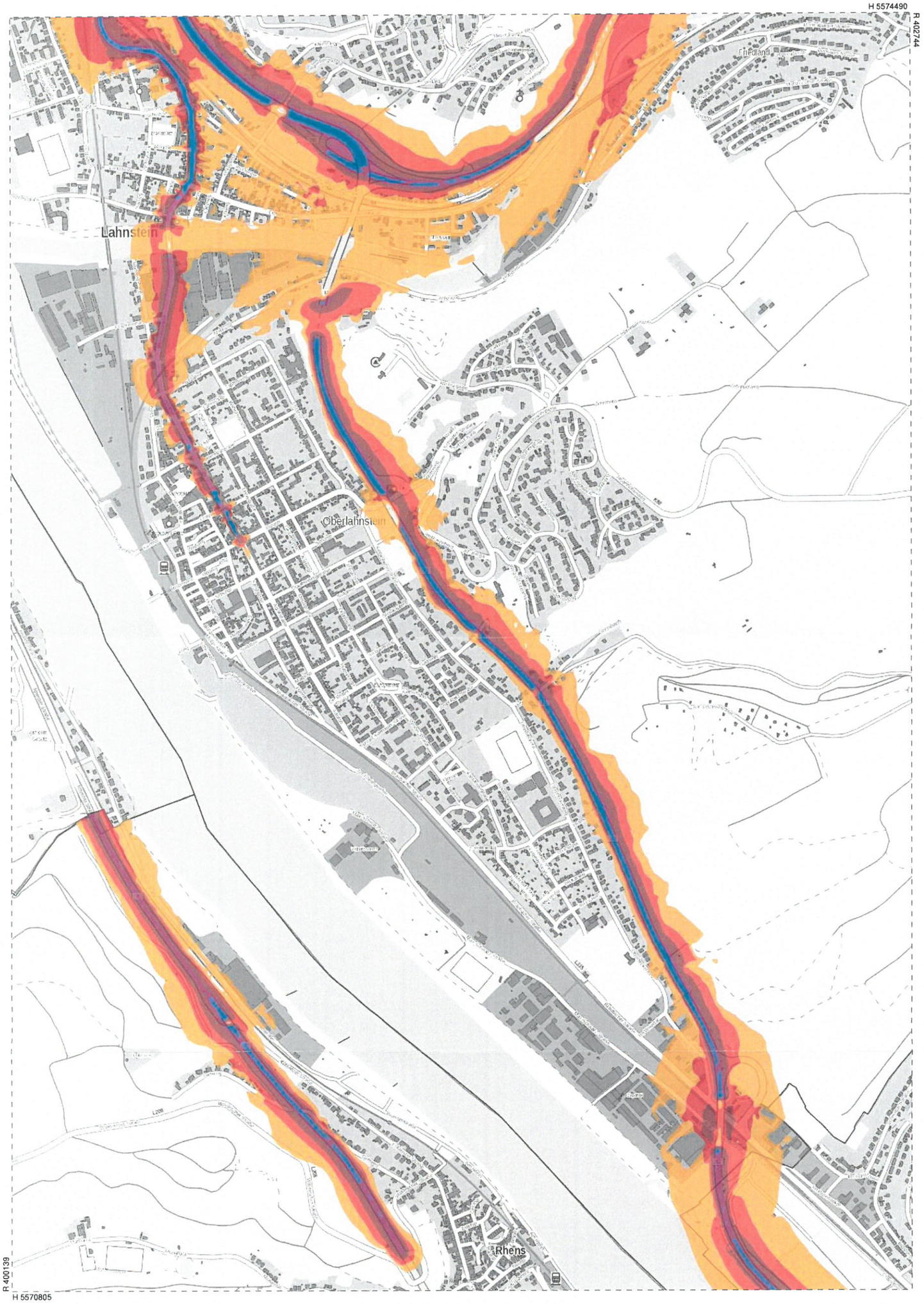
Datum: 08.11.2018

Geobasisdaten: (C) Kataster- und Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

RheinlandPfalz
LANDESAMT FÜR UMWELT

Oberlahnstein HWS (Lden)

Notiz:



Maßstab: 1 : 11000

0 0.11 0.22 0.33 0.44 km

Datum: 08.11.2018

Geobasisdaten: (C) Kataster- und Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

RheinlandPfalz
LANDESAMT FÜR UMWELT

Oberlahnstein HVS + sonstige Straßen (Lden)

Notiz:

Maßstab: 1 : 15000

0 0.15 0.3 0.45 0.6 km

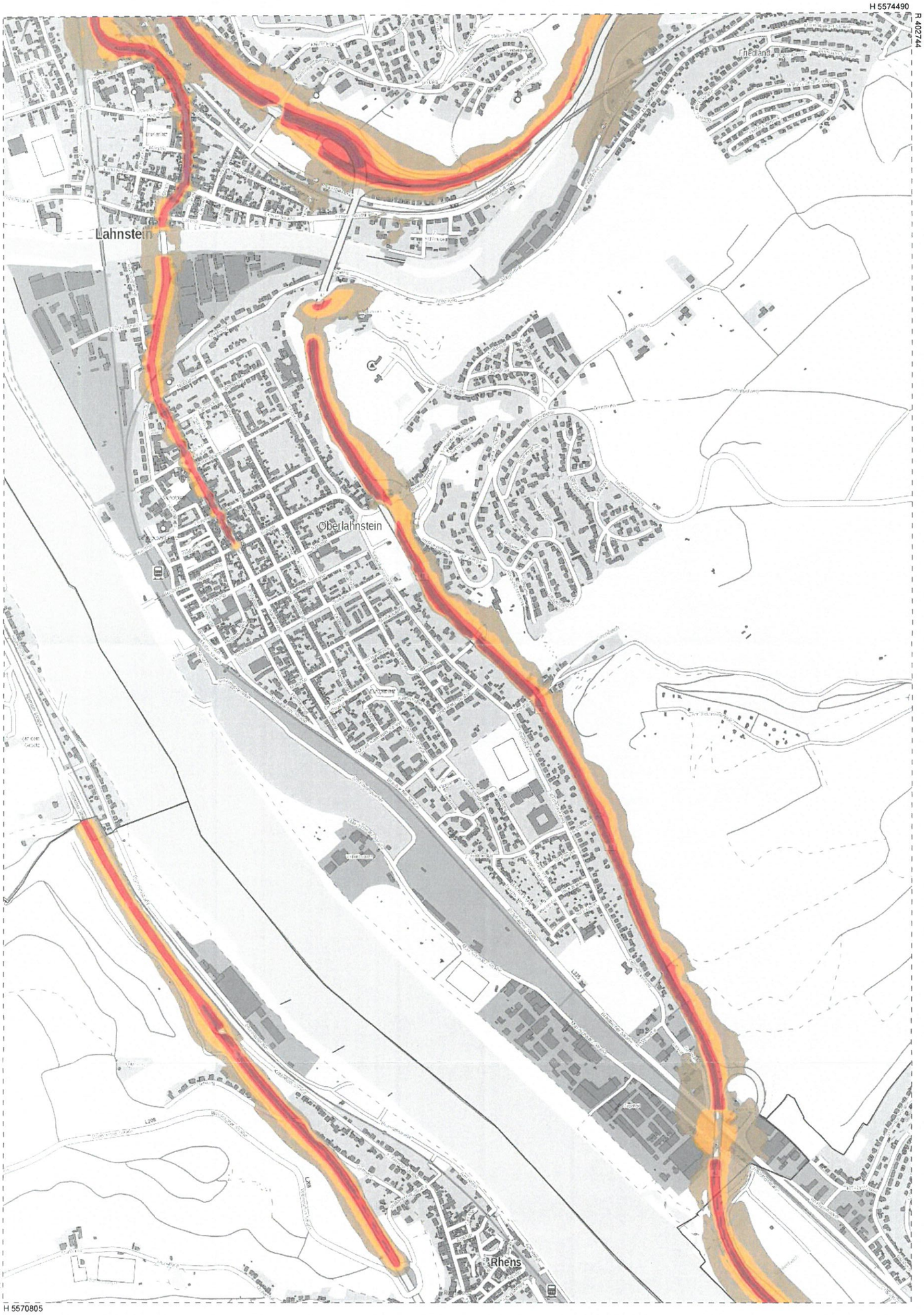
Datum: 08.11.2018

Geobasisdaten: (C) Kataster- und Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

RheinlandPfalz
LANDESAMT FÜR UMWELT

Oberlahnstein HWS (Lnight)

Notiz:



Maßstab: 1 : 11000

0 0.11 0.22 0.33 0.44 km

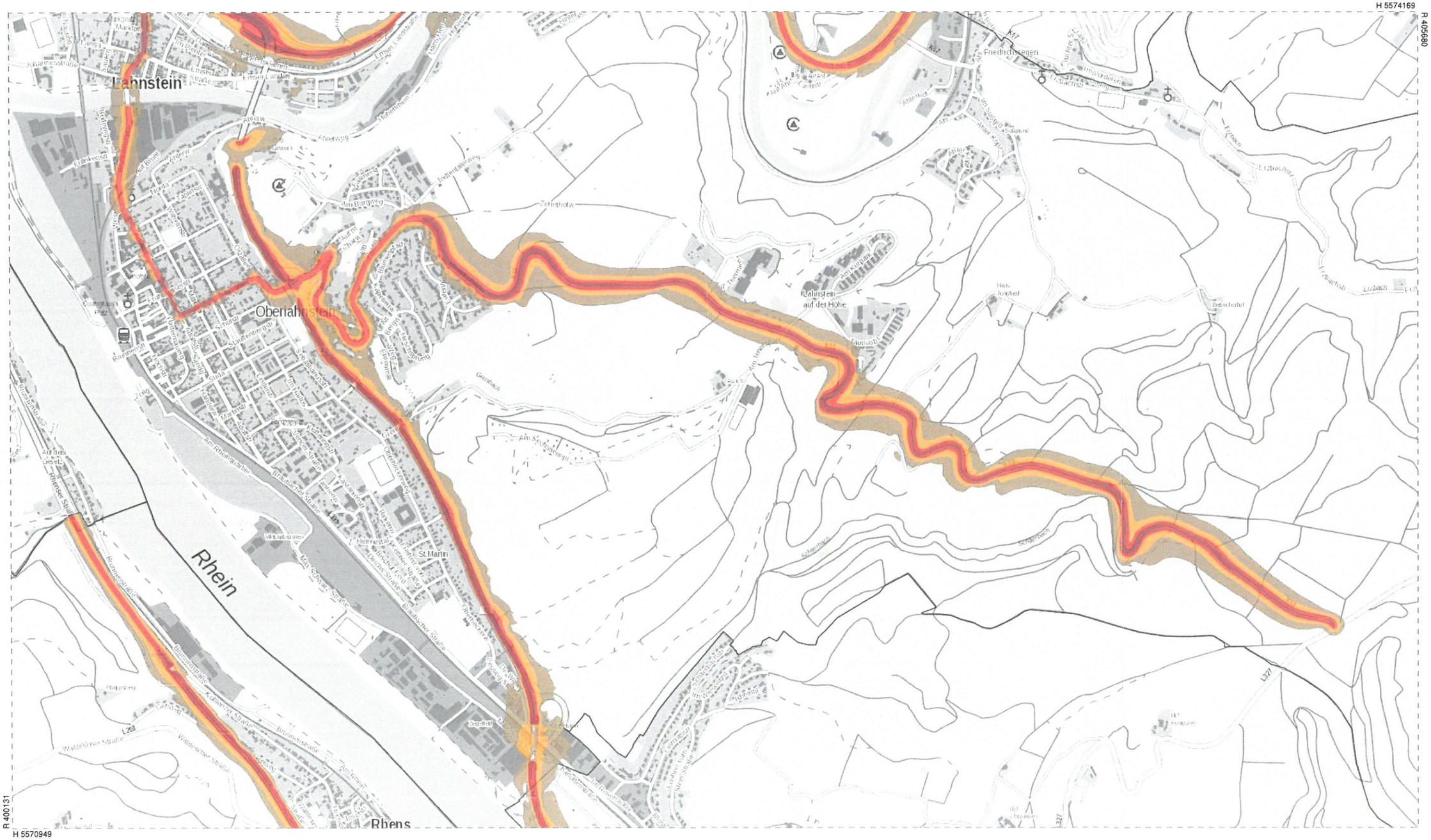
Datum: 08.11.2018

Geobasisdaten: (C) Kataster- und Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz

RheinlandPfalz
LANDESAMT FÜR UMWELT

Oberlahnstein HVS + sonstige Straßen (Knight)

Notiz:



Maßstab: 1 : 15000

0 0.15 0.3 0.45 0.6 km

Datum: 08.11.2018

Geobasisdaten: (C) Kataster- und Vermessungsverwaltung Rheinland-Pfalz