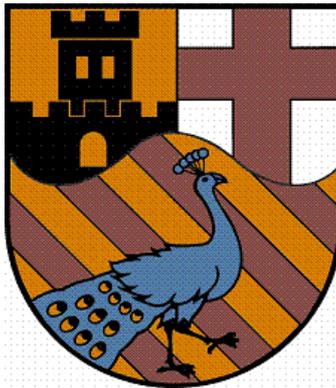


# Stadtverwaltung Neuwied



Lärm-Aktionsplan gemäß  
§ 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz  
für das Stadtgebiet Neuwied

Oktober 2013

Bearbeitung:  
Theo Winkelmann, Dipl.-Ing. Raumplanung

Stadtbauamt - Planungsabteilung  
56562 Neuwied  
Tel. 02631/802-623  
Fax 02631/802-607  
E-Mail: [bauamt@neuwied.de](mailto:bauamt@neuwied.de)

# 1 Einleitung

## 1.1 Grundlagen

Gemäß § 47 d Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz ist die Stadt Neuwied als zuständige Behörde verpflichtet, einen Lärm-Aktionsplan aufzustellen, mit dem Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden für Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken mit einem bestimmten Verkehrsaufkommen.

Diese Regelung geht zurück auf die „Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“, die mit Aufnahme in das Bundes-Immissionsschutzgesetz 2005 in das deutsche Gesetzeswerk übertragen worden ist (s. Anlagen).

Als Teil der europäischen Gemeinschaftspolitik gilt auch die Gewährleistung eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzniveaus für die Bewohner aller Mitgliedsstaaten. Umgebungslärm ist in diesem Zusammenhang als eines der größten Umweltprobleme erkannt worden.

Entsprechend der EU-Richtlinie waren in einer ersten Stufe 2009 zunächst lediglich die folgenden Verkehrswege in den genannten Abschnitten näher zu untersuchen:

- Bundesstraße 42 - Einmündung K112 („Büng“) bis zur östlichen Stadtgrenze
- Bundesstraße 256 - Raiffeisenbrücke bis Anschlussstelle K108 („Altwieder Straße“)
- Eisenbahnstrecke Köln-Koblenz - Westliche Stadtgrenze bis Bahnhof Neuwied

In einer zweiten Stufe sind nunmehr auch Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kraftfahrzeuge/ Jahr (rund 8.200 Kfz/ Tag) sowie Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen/ Jahr zu untersuchen. In Bezug auf das Stadtgebiet Neuwied sind dies die folgenden Verkehrswege (s. auch Anlagen/ Übersichtskarte):

- Bundesstraße 42 – alle Abschnitte im Stadtgebiet
- Bundesstraße 256 – alle Abschnitte im Stadtgebiet
- Landesstraße 255/ Rasselsteiner Straße zwischen B42 und Neuer Weg
- Landesstraße 258/ Dierdorfer Straße zwischen B256 und östlicher Stadtgrenze
- Landesstraße 259/ Mittelweg/ Blocker Straße zwischen B42 und Hauptstraße
- Landesstraße 307/ Engerser Landstraße zwischen Raiffeisenbrücke und B256
- Kreisstraße 114/ Weiser Straße zwischen B42 und Sayner Landstraße
- Kreisstraße 116/ Neuer Weg/ Aubachstraße
- Eisenbahnstrecke Köln-Koblenz – alle Abschnitte im Stadtgebiet

Die Lärmkarten für diese Verkehrswege hätten nach Maßgabe der Richtlinie zum 30.06.2012 vorliegen sollen, stehen tatsächlich für die Straßen erst seit Mitte März 2013 zur Verfügung, die vom Eisenbahnbundesamt zu erstellenden Lärmkarten für die Bahnlinien liegen noch gar nicht vor. Vor diesem Hintergrund kann der ebenfalls vorgegebene Termin zur Erstellung des Lärmaktionsplans 18.07.2013 nicht eingehalten werden. Die Stadtverwaltung hatte sich

entschieden, den Lärmaktionsplan unabhängig davon zunächst nur in Bezug auf den Straßenlärm aufzustellen und eine entsprechende Ergänzung nach Vorlage der Bahn-Lärmkarten durchzuführen.

Im Laufe des Verfahrens hat sich jedoch folgende Änderung der Rechtslage ergeben: Gemäß dem Elften Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 02.07.2013 ist ab dem 01.01.2015 das Eisenbahn-Bundesamt auch zuständig für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken. Die Gemeinden sind ab diesem Zeitpunkt von einer Bewertung der Bahnstrecken im Rahmen ihrer Lärmaktionspläne enthoben. Weiterhin ist nach Informationen des Landes eine Fertigstellung der Lärmkarten für die Bahnstrecken vor 2015 derzeit nicht garantiert. Es ist deshalb davon auszugehen, dass eine ergänzende Behandlung von Bahnlärm in einer erweiterten Fassung des Lärm-Aktionsplans der Stadt Neuwied hinfällig ist.

Zur voraussichtlichen Bewertung des Bahnlärms gilt folgende Einschätzung: Über die Betrachtung von 2009 hinausgehend wäre im Stadtgebiet Neuwied neu der Abschnitt vom Bahnhof Neuwied bis Engers bzw. bis zur östlichen Stadtgrenze zu betrachten gewesen. Gerade in den betroffenen Stadtteilen Block und Engers sind ab 2000 umfangreiche Maßnahmen zur Schallminderung an der Bahnstrecke in Form von Schallschutzwänden und passivem Schallschutz an Gebäuden umgesetzt worden. Insofern ist dort eine vergleichsweise geringe Betroffenheit anzunehmen. In Bezug auf allgemeine Aussagen zum Schallschutz an Schienenstrecken (z.B. Umrüstung von Fahrzeugen) gelten grundsätzlich die Ausführungen im Lärmaktionsplan der ersten Stufe von 2009 weiter fort. Im Hinblick auf eine detaillierte Betrachtung des Bahnlärms in der zweiten Stufe wird wie oben genannt auf den zukünftigen bundesweiten Lärmaktionsplan verwiesen.

Der Lärmaktionsplan bezieht sich im Folgenden ausschließlich auf Straßenlärm.

## **1.2 Besonderheiten der EU-Umgebungslärmrichtlinie**

Der vorliegende Lärmaktionsplan zielt letztendlich auf die Verringerung der Lärmbelastung von Neuwieder Bürgern. Im Zusammenhang mit den Vorgaben der EU-Richtlinie bzw. deren Umsetzung im Bundes-Immissionsschutzgesetz ergeben sich für die Stadt Neuwied als zuständige Behörde verschiedene Einschränkungen, auf die hier besonders hingewiesen werden soll.

Von Seiten der EU und auch des Bundes ist nicht definiert worden, ab welcher Höhe der Schallbelastung überhaupt Lärm als Problem einzustufen ist. Es bestehen im Rahmen dieser Betrachtung keinerlei rechtlich verbindliche Grenzwerte. In Bezug auf die Rechte von Betroffenen ist deshalb festzustellen:

Der vorliegende Lärmaktionsplan erzeugt keine Rechtsansprüche in Bezug auf die Verringerung von Lärmquellen und die Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen. Rechtsansprüche entstehen auch nicht gegenüber Dritten (z.B. Bundes- und Landesbehörden).

Dieser Aktionsplan beinhaltet keine umfassende, stadtweite Betrachtung von Lärmquellen, sondern beschränkt sich auf die bereits genannten Verkehrswege. Weiter ist festzustellen, dass die Stadt zwar gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz zuständige Behörde für die Aufstellung der Lärmaktionspläne ist, aber überwiegend keinen unmittelbaren Einfluss auf die relevanten Verkehrswege hat. Insbesondere die Kreisstraßen, aber auch weitgehend die Bundes- und Landesstraßen entziehen sich einer kommunalen Einflussnahme (im Rahmen

vertraglicher Vereinbarungen ist die Stadt Neuwied zuständig für Unterhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen der Ortsdurchfahrten von Bundes- und Landesstraßen). Baulastträger sind im Übrigen der Bund und das Land, vertreten durch die Landesstraßenverwaltung, sowie der Landkreis Neuwied.

### **1.3 Verfahren**

Gemäß § 47d (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 mit der Möglichkeit zur Stellungnahme vorgelegt. Parallel erfolgte eine Beteiligung der Öffentlichkeit in Form einer öffentlichen Auslegung der Unterlagen und Präsentation im Internet im Zeitraum 24.07. bis 23.08.2013. Eine Stellungnahme ist lediglich vom Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz abgegeben worden.

## **2 Analyse**

### **2.1 Lärmkartierung**

Nach den Begriffsbestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sind die mit Lärmkarten zu untersuchenden Hauptverkehrsstraßen beschränkt auf Bundesfernstraßen, Landesstraßen oder sonstige grenzüberschreitende Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von 3 Mio. Kfz pro Jahr. Das entspricht einer Verkehrsstärke von rd. 8.200 Kfz/ Tag. Ausschließlich innerhalb der Stadtgrenzen verlaufende Gemeindestraßen waren nach dieser Definition nicht zu betrachten, auch wenn sie im Einzelfall die genannte Verkehrsmenge überschreiten. Die Verkehrsmengen der Straßen wurden aus bundesweit durchgeführten Verkehrserhebungen im Jahr 2005 und 2010 mit Hochrechnungen auf das Jahr 2012 ermittelt.

Im Auftrag des Landes sind die Lärmkarten der Straßen für alle kreisangehörigen Gemeinden in Rheinland-Pfalz vom Umwelt-Campus Birkenfeld erstellt worden. Die Karten zeigen jeweils errechnete Schallhöhen in Dezibel (A) in vorgegebenen, farblich differenzierten Bandbreiten und den Gebäudebestand. Neben dem jeweils vorliegenden Gelände sind auch vorhandene Lärmschutzwände oder -wälle in die Berechnungen mit eingeflossen. Für einzelne Gebäude kann die Höhe der Schallimmissionen aus der Lage im Farbband annähernd eingestuft werden.

Die Pläne sind im Anhang beigelegt oder können auf der eingerichteten Internetplattform des Landes unter [www.umgebungslaerm.rlp.de](http://www.umgebungslaerm.rlp.de) eingesehen werden. Dort können auch Lärmkarten für weitere Bereiche in Rheinland-Pfalz gesichtet werden. Im Übrigen besteht auf der Internetseite der Stadt Neuwied ([www.neuwied.de](http://www.neuwied.de); s. „Bauen und Umwelt“/ „Stadtplanung“) ein Link, der direkt auf den Kartenausschnitt Stadtgebiet Neuwied auf der o.g. Seite führt.

### **2.2 Orientierungs-/ Grenzwerte**

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz definiert „Umgebungsärm“ als belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien. Ab welcher Intensität Geräusche als Lärm eingestuft werden, unterliegt auch einer subjektiven Bewertung der einzelnen betroffenen Person. Im Hinblick auf eine gesamt-europäische Betrachtung sind eigentlich einheitliche Schwellenwerte notwendig, ab deren Überschreitung von einer Lärmbelastung gesprochen werden kann. Wie schon ausgeführt, sind weder in der grundlegenden EU-Richtlinie noch in der Umsetzung im Bundes-Immissionsschutzgesetz verbindliche Schwellenwerte bestimmt

worden. Im Zuge des vorliegenden Aktionsplans waren letztlich Schwellenwerte von der Stadt Neuwied selbst festzulegen. Der Dezernatsausschuss IIa der Stadt Neuwied hat am 23.04.2009 beschlossen, Orientierungswerte der Lärmsanierung zur Bewertung der vorliegenden Lärmkarten heranzuziehen. Dieser Beschluss gilt auch für die vorliegende zweite Stufe weiter fort. Lärmsanierung ist ein Sammelbegriff für freiwillig durchgeführte Schallschutzmaßnahmen z.B. an Bundesstraßen oder Eisenbahnstrecken, auf die kein gesetzlicher Anspruch besteht. Herangezogen werden kann hierfür die „Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen (VLärmSchR97)“. Die Orientierungswerte sind jeweils differenziert nach verschiedenen Gebietsarten, da die Betroffenheit in Bezug auf Lärm z.B. in einem Wohngebiet anders zu bewerten ist als in einem Gewerbegebiet. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Orientierungswerte der genannten Richtlinie, umgerechnet auf die in den Lärmkarten angewandten europäischen Lärmindices:

Orientierungswerte Lärmsanierung (Straßenverkehrslärm) in dB(A) (Stand 2008)

Gebietsart	L <sub>DEN</sub>	L <sub>night</sub>
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohn- sowie Kleinsiedlungsgebiete	71	60
Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete	73	62
Gewerbegebiete	76	65

L<sub>DEN</sub> = europäischer Lärmindex ('day, evening, night') = Lärmbelastung Gesamttag (24h)

L<sub>night</sub> = entsprechende Lärmbelastung Nacht (22-6 Uhr)

Im Laufe des Verfahrens hat der Landesbetrieb Mobilität darauf hingewiesen, dass die oben genannten Orientierungswerte der VLärmSchR97 zwischenzeitlich gesenkt worden sind. Eine aktuelle Umrechnung auf die europäischen Lärmindices liegt nicht vor. Angesichts der ohnehin nur qualitativ/ vereinfachend erfolgten Einstufung der Betroffenen in die Kategorien hoch-mittel-gering (s. nachfolgendes Kapitel) wird an einer Bewertung auf Basis der ursprünglich beschlossenen Werte festgehalten.

Es ist grundsätzlich darauf hinzuweisen, dass ggf. vereinzelt vorliegende frühere Schalluntersuchungen, die nach deutschen Verfahrensvorschriften ermittelt worden sind, nicht unmittelbar mit den im Rahmen der EU-Lärmkartierung festgestellten Werten vergleichbar sind, da unterschiedliche Berechnungsmethoden zugrunde gelegt sind.

## 2.3 Betroffenen/ Bewertung

Die vorliegende Lärmkartierung beinhaltet entsprechend den gesetzlichen Vorgaben bezogen auf das jeweilige Stadtgebiet auch Auswertungen der lärmbelasteten Flächen, der Anzahl der betroffenen Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser sowie der durch Umgebungslärm belasteten Menschen, differenziert nach den jeweiligen Schallquellen, hier Verkehrswegen, und nach vorgegebenen Schallbelastungsklassen (s. Anlage). Eine weitere Differenzierung z.B. nach einzelnen Stadtteilen bzw. einzelnen Abschnitten an den Verkehrswegen ist in diesen Datensätzen nicht enthalten.

Von Seiten der Stadtverwaltung ist eine Sichtung bzw. qualitative Auswertung der Lärmkarten in Bezug auf einzelne betroffene Bereiche erfolgt (s. auch Darstellung in der Übersichtskarte). Es ist festzustellen, dass im Regelfall an den hier betrachteten Straßen nur bei der jeweils ersten Gebäudereihe hohe Schallpegel auftreten. Bei Gebäuden in einer jeweils zweiten Baureihe lässt der Schallpegel bereits aufgrund der Entfernung deutlich nach oder es

stellen sich Abschirmungseffekte durch die erste Baureihe ein. Unterschiedliche Betroffenheiten ergeben sich somit aus der Lage/ Nähe der Gebäude in Bezug auf die Straße, aus einer etwaigen Abschirmung durch Lärmschutzwände o.ä., aus der Bebauungs- bzw. Einwohnerdichte, aus der Gebietsart (z.B. Wohn- oder Gewerbegebiet; s.o.) und aus dem jeweiligen Verkehrsaufkommen.

Im Hinblick auf das Stadtgebiet zeigen sich hohe Betroffenheiten insofern an den relativ eng und unmittelbar angebauten jeweiligen Ortsdurchfahrten der regionalen Straßen:

- Berggärtenstraße (B42)
- Rasselsteiner Straße (L255)
- Neuer Weg/ Aubachstraße (K116)
- Engerser Landstraße (L307)
- Weiser Straße (K114)
- Blocker Straße (L259)

Mittlere Betroffenheiten zeigen sich entlang der B42 in den Stadtteilen Feldkirchen und Irlich, da hier in der Regel eine relativ lockere Bebauung vorliegt, die nicht unmittelbar an der ausgebauten Bundesstraße liegt (bzw. im alten Ortskern Irlich nur als Mischgebiet eingestuft ist).

Eher geringe Betroffenheiten liegen trotz hoher Verkehrsstärken entlang der außerorts geführten Bundesstraßen und entlang der L258 (Dierdorfer Straße) vor, die überwiegend nicht nah bebaut sind oder Lärmschutzanlagen aufweisen. Bei einzelnen Bereichen in Randlagen zu diesen Straßen sind jeweils einzelne Gebäude betroffen:

- Siedlung Raiffeisenring in Randlage zum Bundesstraßen-Kreuz
- Block, In der Wolfsgrube
- Engers, Werner-Egk-Straße + Görresstraße
- Bereich Raiffeisenbrücke, Sandkauler Weg + Rheintalweg
- Torney, Oberbieberer Straße

### **3 Maßnahmen**

#### **3.1 Allgemeines**

Im Hinblick auf Maßnahmen zur Lärminderung sind im Grundsatz drei Ansätze zu betrachten. Im Rahmen der Lärmvorsorge sollen Siedlungsbereiche und Verkehrswege so angeordnet oder gestaltet werden, dass ein Immissionskonflikt erst gar nicht auftritt. Als aktiver Schallschutz werden Maßnahmen bezeichnet, die sich auf bestehende Verkehrswege beziehen, z.B. Änderung von Fahrbahnoberflächen und Errichtung von Lärmschutzwänden, oder die sich auf Fahrzeuge beziehen, z.B. Verwendung lärmindernder Bereifung. Passive Schallschutzmaßnahmen kommen an den betroffenen Gebäuden zur Anwendung, z.B. Einbau von Schallschutzfenstern oder Verlagerung von Aufenthaltsräumen innerhalb der Wohnung. Die letztgenannten Maßnahmen sind dann näher in Betracht zu ziehen, wenn aktive Schallschutzmaßnahmen nicht angewendet werden können oder ein ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen.

Es ist nochmals darauf hinzuweisen, dass der überwiegende Teil der nachfolgend genannten Maßnahmen in der Verantwortung Dritter liegt, denen gegenüber die Stadt Neuwied keine Weisungsbefugnis hat. Insofern hat die Nennung hier letztlich nur nachrichtlichen Charakter.

### 3.2 Anwendbare Maßnahmen

Im vorgenannten Sinne kommen im Betrachtungsraum bzw. in Bezug auf die betrachteten Verkehrswege folgende Maßnahmen in Frage bzw. sind bereits durchgeführt worden:

<b>Nr. 3.2.1</b>		<b>Bauleitplanung</b>
1	Bezug	Straßen
2	Bereich(e)	Stadtgebiet
3	Beschreibung der Maßnahmen (in Auswahl)	Freihaltung von lärmbelasteten Bereichen; Anordnung von geplanten Gebäuden in entsprechenden Abständen zur Lärmquelle oder/ und als Abschirmung für dahinter liegende Bereiche (z.B. Schließung von Baulücken); Beschränkung auf weniger empfindliche Nutzungen; Festsetzung aktiver und passiver Lärmschutzmaßnahmen
4	Schätzung Lärminderung/ Bewertung	im Einzelfall hoch
5	Zuständigkeit	Stadt Neuwied/ für die Umsetzung überwiegend private Träger
6	Zeitplan	überwiegend nur langfristig entwickelbar
7	Stand Umsetzung	in den hier relevanten Bereichen derzeit keine Planverfahren laufend; in dem seit Sept. 2008 rechtswirksamen, neuen Flächennutzungsplan ist eine entsprechende Anordnung von Baugebieten als Teil der Lärmvorsorge bereits explizit berücksichtigt worden
8	Kostenaufwand	

<b>Nr. 3.2.2</b>		<b>Unterhalt/ Erhaltung Fahrbahnqualität</b>
1	Bezug	Straßen allgemein
2	Bereich(e)	Bundes-, Landes- und Kreisstraßen
3	Beschreibung der Maßnahmen	Herstellung oder kontinuierliche Gewährleistung von Fahrbahnqualitäten nach dem Stand der Technik (z.B. Splittmastix-Asphalt)
4	Schätzung Lärminderung/ Bewertung	mittel/ bei vormals schadhafte Belägen hoch
5	Zuständigkeit	Bund/ Landesbetrieb Mobilität/ Kreis/ Stadt
6	Zeitplan	bei Verfügbarkeit Haushaltsmittel mittelfristig bzw. kontinuierlich umsetzbar
7	Stand Umsetzung	konkrete Maßnahmen sind nicht vorgesehen bzw. nicht bekannt
8	Kostenaufwand	kein Mehraufwand soweit im Rahmen der üblichen Unterhaltung

Ergänzende Erläuterungen:

Wie schon eingangs erläutert, ist die Stadt Neuwied verantwortlich für Unterhalt- und Erhaltungsmaßnahmen an den Ortsdurchfahrten von Bundes- und Landesstraßen, die teilweise in der vorliegenden Lärmbetrachtung relevant sind. Bezüglich der Fahrbahnbeschaffenheit ist bei einer Februar 2012 durchgeführten Straßenbewertung insbesondere die Wiedbachstraße

(L255) als mangelhaft eingestuft worden. Ein mittlerer Handlungsbedarf ist bei Abschnitten der Berggärtenstraße (B42) festgestellt worden. Den Landesstraßen Rasselsteiner Straße, Engerser Landstraße und Schönfeldstraße wird in diesem Zusammenhang eine gute Fahrbahnqualität bescheinigt. Die Wiedbachstraße ist dementsprechend von der Stadt Neuwied in der obersten Maßnahmenpriorität eingestuft. Aufgrund der Vielzahl von Straßen mit einer gleichen Bewertung ist hier dennoch kurzfristig keine Baumaßnahme vorgesehen.

Im Rahmen der Behördenbeteiligung sind keine potenziellen Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen außerhalb der Ortsdurchfahrten und an Kreisstraßen genannt worden.

### Nr. 3.2.3 Untertunnelung Stadtdurchfahrt

1	Bezug	Bundesstraße 42
2	Bereich(e)	Berggärtenstraße
3	Beschreibung der Maßnahmen	Neubau eines etwa 500m langen Tunnels zwischen Dierdorfer Str. und „Frommpfad“ zur Aufnahme des durchgehenden Kfz-Verkehrs der B42 in Kombination mit einer rückgebauten oberirdischen Straßenführung für Anliegerverkehr/ städtischen Verkehr
4	Schätzung Lärminderung/ Bewertung	hoch; auf Basis einer prognostizierten Restverkehrsmenge von 30% der heutigen Belastung wären Schallreduktionen von deutlich über 3 dB(A) realistisch
5	Zuständigkeit	Bund/ Landesbetrieb Mobilität
6	Zeitplan	langfristig
7	Stand Umsetzung	bislang lediglich Machbarkeitsstudie vorliegend (s.u.)
8	Kostenschätzung	rd. 21 Mio. € (Stand 1999)

#### Ergänzende Erläuterungen:

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie hat das Ingenieurbüro Kocks Consult GmbH 1999 im Auftrag der Stadt die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Zuge der Stadtdurchfahrt der B42 unter besonderer Berücksichtigung der Wohnverhältnisse geprüft. Zur Debatte standen dabei im Wesentlichen zwei Tunnelvarianten, Ausbaumöglichkeiten des bestehenden Straßenzugs sowie eine weiträumige Verlagerung auf eine Nordumgehung. Auf Basis einer Empfehlung des Gutachters hat der Stadtrat in der Sitzung vom 11.05.2000 letztlich die grundsätzliche Weiterfolgung der sog. „kurzen Tunnellösung“ (wie oben beschrieben) empfohlen. Nach letztem Sachstand (Sept. 2013) hat das Land dieses Projekt nicht als Maßnahme für die 2015 geplante Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans angemeldet. Die Stadt Neuwied möchte grundsätzlich an diesem Projekt festhalten.

Bereits in den 1980er-Jahren sind in diesem Bereich passive Schallschutzmaßnahmen an etwa 30 Häusern durchgeführt worden (s. auch nachfolgend).

**Nr. 3.2.4 Aktive/ passive Schallschutzmaßnahmen**

1	Bezug	Straßen allgemein
2	Bereich(e)	Bundes- Landes- und Kreisstraßen
3	Beschreibung der Maßnahmen	Errichtung Schallschutzwände/ -wälle; Einbau von Schallschutzfenstern, -lüftern, -türen u.ä.
4	Schätzung Lärminderung/ Bewertung	hoch; Orientierungswerte der Lärmsanierung werden damit eingehalten bzw. unterschritten
5	Zuständigkeit	Bund/ Landesbetrieb Mobilität/ Kreis/ Eigentümer Objekte (Eigenanteil bei passiven Maßnahmen)
6	Zeitplan	mittel-/ langfristig
7	Stand Umsetzung	Es sind Maßnahmen in folgenden Bereichen umgesetzt worden: Fahr, Umfeld Berggärtenstr., Umfeld Raiffeisenring, Block (B42); Umfeld Brückenkopf Raiffeisenbrücke, Umfeld Sandkauler Weg, Niederbieber, Torney, Oberbieber (B256); Heddesdorf/ Niederbieber (L255); Innenstadt (L307); zu Kreisstraßen liegen keine Angaben vor
8	Kostenaufwand	keine Angaben möglich

Ergänzende Erläuterungen:

Die o.g. Maßnahmen sind teilweise im Rahmen der so genannten Lärmvorsorge im Zuge von Neubau- oder weitgehendem Umbau von Straßen (z.B. Neubau B256 oder Ausbau B42) umgesetzt worden. In diesen Fällen gelten die weitgehenden Grenzwerte der 16. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz.

### 3.3 Sonstige Maßnahmen

Nach erfolgter Überprüfung kommen folgende Maßnahmen nicht in Frage:

Verkehrsverlagerungen im Straßennetz:

Bundes-, Landes- und Kreisstraßen dienen erklärtermaßen dazu, neben städtischem auch regionalen und zum Teil auch überregionalen Verkehr aufzunehmen und zu bündeln. In diesem Zusammenhang muss aufgrund von Erfahrungswerten auch davon ausgegangen werden, dass ein großer Teil des Kfz-Verkehrs auf den hier relevanten Straßen Ziele im Stadtraum oder in der näheren Region ansteuert.

Straßenverkehrsrechtliche Regelungen:

Die hier relevanten, kritischen Straßenabschnitte liegen in der Regel innerhalb der geschlossenen Ortschaft und sind damit bereits auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h beschränkt. Eine weitergehende Geschwindigkeitsbeschränkung ist an Straßen dieser Kategorie nicht praktikabel.

### 3.4 Ausblick/ Langfristige Strategien

Bei Durchführung der oben ausgeführten Maßnahmen wäre im Prinzip eine solche Lärminderung erreichbar, dass mindestens die Schallpegel-Orientierungswerte der Lärmsanierung unterschritten werden, so dass eine Betroffenheit von Lärm (im Sinne der im vorliegenden Aktionsplan getroffenen Definition) weitgehend reduziert werden kann. In diesem Zusammenhang ist nochmals darauf hinzuweisen, dass sonstige Lärmbelastungen z.B. ausgehend

von städtischen Hauptverkehrsstraßen nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung nach EU-Recht sind.

Ob bzw. in welchem Zeitrahmen die zuständigen Behörden entsprechende Maßnahmen ausführen bzw. veranlassen werden, kann von Seiten der Stadt Neuwied nicht beantwortet werden.

Als langfristige Strategie der Lärminderung in Verantwortung der Stadt ist die vorsorgende Stadtplanung zu nennen, mit deren Hilfe eine Schaffung von Lärmkonflikten im Vorhinein vermieden werden kann. Die Stadt Neuwied wird ihre vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung dementsprechend ausrichten.

Unter der Maßgabe einer gleichbleibend hohen Verkehrsleistung im motorisierten Straßen-Personen- und Güterverkehr, die auf bundes-, landes- und kommunalpolitischer Ebene letztlich toleriert ist, wird in Verantwortung des Bundes für den exponierten Teil der Bundesstraße 42 im Stadtgebiet als langfristige Strategie nur die Untertunnelung in Frage kommen. Für die übrigen unmittelbar angebauten Straßen kommen dementsprechend nur Fahrbahn-seitige Maßnahmen oder passive Schallschutzmaßnahmen in Betracht.

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

## **Rechtsgrundlagen/ Richtlinien**

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)

## **Anlagen**

Zusammenfassung Stellungnahme

Übersichtskarte

Betroffenheitstabelle Neuwied

Lärmkarten Straßen  $L_{DEN}$  und  $L_{night}$

## **Anlage**

Zusammenfassung und Bewertung der eingegangenen Stellungnahme im Rahmen der Beteiligung der Behörden (ab 18.07.2013)

### Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (Schreiben vom 10.09.2013)

Der Landesbetrieb macht einleitend Ausführungen zum Verhältnis der Lärmaktionsplanung zur Lärmvorsorge und Lärmsanierung. Es folgen nähere Angaben zur Lärmsanierung hinsichtlich der Rechtsgrundlagen, der notwendigen Voraussetzungen zur Inanspruchnahme und der praktischen Durchführung in Rheinland-Pfalz. In diesem Zusammenhang wird auf die seit 2010 hierfür geltenden Immissionsgrenzwerte hingewiesen. Diese Angaben werden zur Kenntnis genommen.

Des Weiteren benennt der Landesbetrieb durchgeführte Maßnahmen passiven Lärmschutzes in Bezug auf die zusätzlich im Lärm-Aktionsplan der 2. Stufe betrachteten Straßenräume (zum Teil mit Auflistung der einzelnen Gebäude) bzw. macht Hinweise zu möglichen zukünftigen Maßnahmen. Im Rahmen der Lärmvorsorge oder Lärmsanierung durchzuführende Maßnahmen seien nicht Gegenstand der Lärm-Aktionsplanung und sollen ausdrücklich nur nachrichtlich aufgenommen werden. Die genannten Maßnahmen werden redaktionell berücksichtigt und ein entsprechender Hinweis auf den nachrichtlichen Charakter aufgenommen bzw. ergänzt.

Zur Maßnahme „Untertunnelung Stadtdurchfahrt“ im Zuge der B42 weist der Landesbetrieb darauf hin, dass dieses Projekt vom Land nicht mehr zur Aufnahme in den zukünftigen Bundesverkehrswegeplan angemeldet worden sei und empfiehlt eine Streichung im Lärm-Aktionsplan. Diese Anregung wird zurückgewiesen.