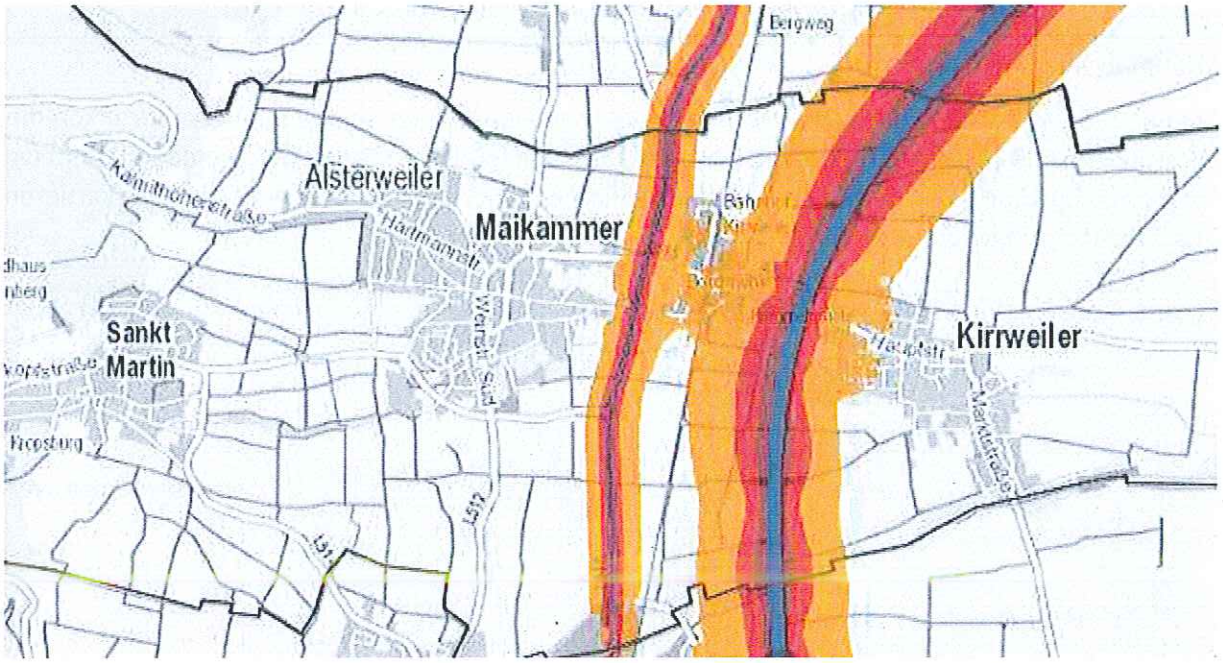
**Verbandsgemeindeverwaltung Maikammer**

Fachbereich 2: Bürgerservice

# Lärmaktionsplan der Verbandsgemeinde Maikammer

## Stufe 3




Maikammer | 18.02.2020

# 1. ALLGEMEINES

## 1.1 BESCHREIBUNG DER VERBANDSGEMEINDE SOWIE DER HAUPTVERKEHRSSTRASSEN; HAUPTEISENBAHNSTRECKEN, GROSSFLUGHÄFEN ODER ANDERER LÄRMQUELLEN

### Beschreibung der Verbandsgemeinde

Die Verbandsgemeinde Maikammer liegt im Landkreis Südliche Weinstraße im Südwesten des Bundeslandes Rheinland-Pfalz: Zur Verbandsgemeinde Maikammer gehören die Ortsgemeinden Kirrweiler, Maikammer und Sankt Martin.

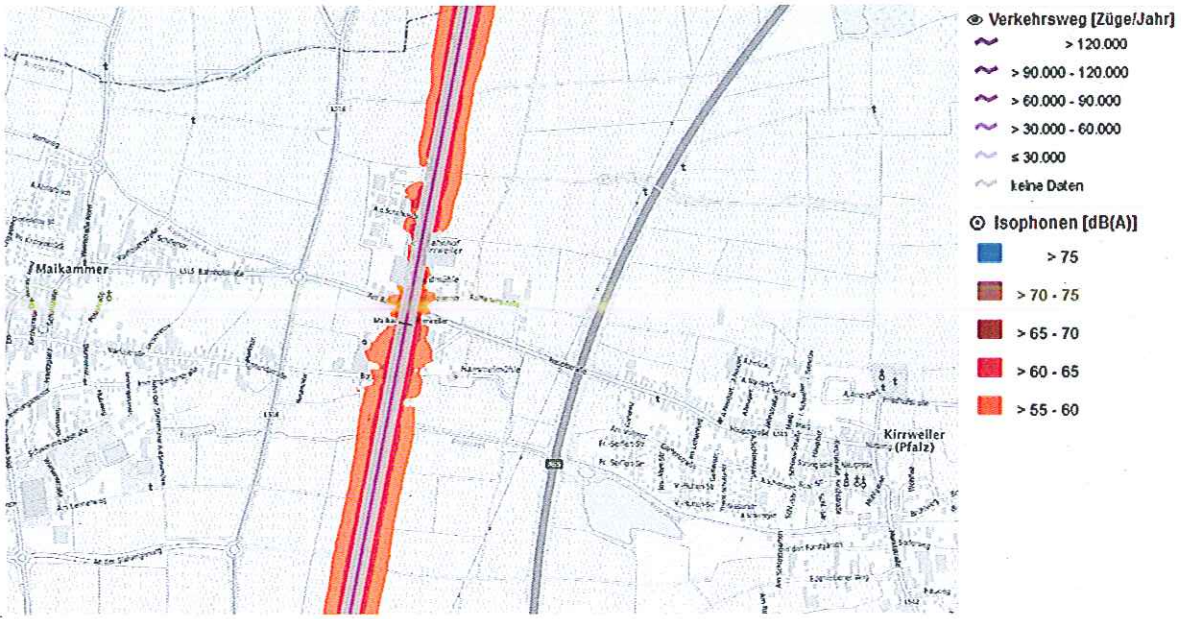
Die Verbandsgemeinde Maikammer hat 8.101 Einwohner (Stand: 31.12.2016) und eine Fläche von insgesamt 39,72 km² (Stand: 31.12.2016). Davon sind etwa 2,39 km² Siedlungsfläche, 1,95 km² Verkehrsfläche, 22,25 km² Waldfläche, 12,36 km² landwirtschaftliche Fläche und 0,43 km² sonstige Vegetationsfläche. Die Bevölkerungsdichte liegt bei rund 204 Einwohnern pro km². Die Verbandsgemeinde Maikammer fällt demnach nicht unter die Ballungsraumdefinition gemäß § 47b Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG).

### Hauptverkehrsstraßen

Der Lärmaktionsplan (3. Stufe) wird auf der Grundlage der Ergebnisse der landesweiten und zentral durchgeführten Lärmkartierung (www.umgebundslaerm.rlp.de) erstellt. Die Kartierung bezieht sich auf die Streckenabschnitt der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Millionen Kfz im Jahr (entspricht rund 8.220 Kfz/24 h). Ausgangsbasis beim Verkehrsaufkommen war die Bundesverkehrszählung des Jahres 2010 für Bundesautobahnen und Bundesstraßen sowie des Jahres 2015 für Landes- und Kreisstraßen mit anschließender Hochrechnung

### Haupteisenbahnstrecken

In der 3. Stufe der Lärmkartierung wurden Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen im Jahr erfasst. Die Lärmkartierung erfolgt durch das Eisenbahnbundesamt (vgl. www.eba.bund.de). Für den Bereich der Verbandsgemeinde Maikammer wird die Lärmkartierung nachrichtlich aufgenommen.




### Großflughäfen

In der näheren Umgebung der Verbandsgemeinde Maikammer befinden sich keine Großflughäfen, so dass sich hier keine Auswirkungen auf das Gebiet der Verbandsgemeinde Maikammer ergeben.

Militärisch genutzte Flughäfen und Landeplätze fallen nicht in den Anwendungsbereich des § 47a BImSchG und sind im Gebiet der Verbandsgemeinde Maikammer auch nicht vorhanden.

**Andere Lärmquellen**

Gewerbelärm von sog. IVU-Anlagen nach RLS 96/61/EG des Rates vom 24.09.1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung sind nur innerhalb von Ballungsräumen zu betrachten. Freizeit- und Nachbarschaftslärm fallen nicht in den Anwendungsbereich des § 47a BImSchG.

## 1.2 FÜR DIE LÄRMAKTIONSPLANUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE

Die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung liegt nach § 47e Abs. 1 BImSchG grundsätzlich bei den Gemeinden. Da in Rheinland-Pfalz keine davon abweichenden Vorschriften bestehen ist die nachfolgende Behörde für die Lärmaktionsplanung zuständig:

Verbandsgemeindeverwaltung Maikammer
Immengartenstraße 24
67487 Maikammer
Telefon 06321/5899-0
Telefax 06321/5899-99
eMail info@vg-maikammer.de

Davon abweichend ist ab dem 01.01.2015 das Eisenbahnbundesamt zuständig für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes, dies betrifft somit auch die Eisenbahnstrecke im Gebiet der Ortsgemeinden Insheim und Rohrbach.

## 1.3 RECHTLICHER HINTERGRUND

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie vom 25.06.2002 (RL 2002/49/EG) wurde durch Gesetz vom 24.06.2005 als sechster Teil in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) eingefügt und damit in deutsches Recht umgesetzt. Gemäß § 47d BImSchG stellen die nach § 47e BImSchG zuständigen Behörden auf der Grundlage der gemäß § 47c BImSchG ausgearbeiteten Lärmkarten Lärmaktionspläne auf, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen gelöst und reduziert werden sollen.

Anwendungsbereich der §§ 47a bis 47f BImSchG und der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) ist der Umgebungslärm. Umgebungslärm in diesem Sinne sind belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivität von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeit ausgeht (§ 47b Nr. 1 BImSchG). Nicht zum Umgebungslärm zählen etwa der Nachbarschaftslärm (verursacht z. B. durch private Feste, Musik, etc.) oder der Lärm am Arbeitsplatz (§ 47a Satz 2 BImSchG).

Lärmaktionspläne müssen gemäß § 47d Abs. 2 BImSchG folgende Mindestanforderungen der Anlage V der EU-Umgebungslärmrichtlinie enthalten:

- Eine Beschreibung des Ballungsraumes, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind,
- Die zuständige Behörde,

- Den rechtlichen Hintergrund,
- Alle geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5 der EU-Umgebungslärmrichtlinie,
- Eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
- Eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungswürdigen Situationen,
- Die bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen der Lärmminderung,
- Maßnahmen, welche die zuständige Behörde für die nächsten fünf Jahre geplant haben einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,
- Die langfristige Strategie,
- Finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse,
- Die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Lärmaktionsplans.

In den Lärmaktionsplänen sollen zudem Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen enthalten sein. Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen die Zunahme von Lärm zu schützen.

Auf Grund § 47d Abs. 3 BImSchG muss die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört werden. Sie muss rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhalten, bei der Ausarbeitung und der 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.

Aus der Regelung der Lärmminderungsplanung (§§ 47a ff. BImSchG) ergeben sich zwar Pflichten der zuständigen Behörde zur Erarbeitung von Lärmkarten und zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen, jedoch keine Schutzansprüche einzelner Bürger (vgl. BVerwG, NVwZ 2013, 645 (648), Rn. 30):

**Lärmschutz nach den Grundsätzen der Lärmsanierung**

Die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundes- und Landesstraßen richtet sich nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bunde (VLärmSchR 97) und den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) sowie für Landesstraßen zudem nach einem Schreiben des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau vom 26.05.2010.

**Lärmschutz nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge**

Für den Neubau oder die wesentliche Änderung einer Straße gelten die Regelungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Bezüglich des Berechnungsverfahrens wird auf die RLS90 verwiesen.

**Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen**

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm basieren auf § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) und den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007). Sie gelten für bestehende Straßen und regeln vor allem Geschwindigkeits- und sonstige Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverbote und Verkehrsumleitungen. Als ermessensauslösende Schwelle zur Prüfung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen werden nach der ständigen Rechtsprechung die Orientierungswerte der 16. BImSchV zu Grunde gelegt.

Für die Aufstellung des Lärmaktionsplans sind die §§ 47 a bis 47 f BImSchG maßgebend. Die Berechnung der Verkehrslärmeinwirkungen erfolgt hier nach der vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS). Ein direkter Vergleich der berechneten Werte nach VBUS und RLS-90 ist nicht möglich!

## 1.4 GELTENDE GRENZWERTE

Im deutschen Recht existieren für unterschiedliche Lärmarten verschiedene Immissionsgrenzwerte, Immissionsrichtwerte und Orientierungswerte. Für die Lärmaktionsplanung existieren keine Grenzwerte!

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zu Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen aber auf anderen Ermittlungsverfahren als die Lärmkartierung und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als $L_{DEN}$ und $L_{Night}$ dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig. Eine überschlägige Übertragung der nationalen Grenzwerte auf $L_{DEN}$ und $L_{Night}$ wurde durch das Bundesumweltministerium durchgeführt (vgl. Anlage der „hinweise zur Lärmkartierung" der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz).

**Tabelle 1: national geltende Grenzwerte**

| Anwendungsbereich / Nutzung | Grenzwerte für die **Lärmsanierung** an Straßen in der Baulast des Bundes und des Landes.[1] Bei der **Lärmsanierung im Schienenverkehr** werden die unveränderten Immissionsgrenzwerte herangezogen (Angaben in Klammern).[2] | | Grenzwerte für den **Neubau** oder die **wesentliche Änderung** von **Straßen-** und **Schienenwege** (Lärmvorsorge).[3] | | Richtwerte für **Anlagen** im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll.[4] | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) | Tag in dB(A) | Nacht in dB(A) |
| Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete, ... | 67 (67) | 57 (57) | 57 | 45 | 45 | 35 |
| Reine Wohngebiete | 67 (67) | 57 (57) | 59 | 49 | 50 | 35 |
| Allgemeine Wohngebiete | 67 (67) | 57 (57) | 59 | 49 | 55 | 40 |
| Dorf- Misch- und Kerngebiete | 69 (69) | 59 (59) | 64 | 54 | 60 | 45 |
| Gewerbegebiete | 72 (72) | 62 (62) | 69 | 59 | 65 | 50 |
| Industriegebiete | | | | | 70 | 70 |

Von verschiedenen Institutionen wurden Qualitätsstandards für die Geräuschbelastung vorgeschlagen, die sich hautsächlich an gesundheitlichen Aspekten orientieren, unabhängig vom jeweiligen Gebietscharakter. Die Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO), des

[1] Die Auslöswerte (früher Immissionsgrenzwerte) in den Richtlinien für den Verkehrslärm an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97 für die Lärmsanierung wurden 2010 um 3 dB(A) abgesenkt. Mit Schreiben des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau vom 26.05.2010 wurde dies auch in Rheinland-Pfalz umgesetzt.

[2] Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen der Lärmsanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes.

[3] Verkehrslärmschutzverordnung (16 BImSchV) vom 16.06.1990 (BGBl. I S.1036)

[4] Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBl Nr. 26/1998 S. 503)

Umweltbundesamtes (UBA) und des Sachverständigenrates für Umweltfragen (SRU) gehen davon aus, dass bei Unterschreitungen der Werte von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts eine gesundheitliche Gefährdung vermieden wird. Die Verbandsgemeinde Maikammer als zuständige Behörde folgt dieser Empfehlung und legt für die Lärmaktionsplanung folgende Schwellenwerte fest:

- Sehr hohe Belastung: Pegel von 70 dB(A) ($L_{DEN}$) und 60 dB(A) ($L_{Night}$), in Anlehnung an die Grenzwerte für die Lärmsanierung für Wohngebiete (vgl. Tabelle 1),
- Hohe Belastung: Pegel von 65 dB(A) ($L_{DEN}$) und 55 dB(A) ($L_{Night}$), in Anlehnung an die Empfehlungen der WHO, des UBA und des SRU, welche davon ausgehen, dass bei der Unterschreitung dieser Werte eine Gesundheitsgefährdung vermieden werden kann.
- Belastung/Belästigung: Pegel von 60 dB(A) ($L_{DEN}$) und 50 dB(A) ($L_{Night}$). Die Empfehlungen des UBA gehen davon aus, dass bei einer Unterschreitung dieser Werte erhebliche Lärmbelästigungen vermieden werden.

Die Auswertung der Betroffenheiten als Auslöseschwelle für die Lärmaktionsplanung der 2. Stufe orientiert sich an der Überschreitung der Pegel von 65 dB(A) (LDEN) und 55 dB(A) (LNight). Damit werden alle Personen erfasst, die Lärm ausgesetzt sind, der nach den o. g. Empfehlungen zu einer Beeinträchtigung der Gesundheit führen kann und daher Maßnahmen zur Verminderung erforderlich sind.

In der Lärmkartierung für die Hauptverkehrsstraßen in Rheinland-Pfalz sind gemäß § 4 Abs. 4 Nr. 2 der 34. BImSchV die Isohonen zweier Wertepaare besonders gekennzeichnet: Nach Anhaben des Landesamtes für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht Rheinland-Pfalz sind dies die Isohonen für $L_{DEN}$ = 73 dB(A) und für $L_{Night}$ = 62 dB(A). Diese entsprechen den auf Kern-, Dorf- und Mischgebiete bezogenen Grenzwerten für die Lärmsanierung. Die Isohonen für $L_{DEN}$ = 65 dB(A) und $L_{Night}$ = 54 dB(A) entsprechen den auf Kern-, Dorf- und Mischgebiete bezogenen Grenzwerte für die Lärmvorsorge. Die nationalen Grenzwerte wurden auf die in der Lärmkartierung angewandten Pegel $L_{DEN}$ und $L_{Night}$ umgerechnet.

# 2. BEWERTUNG DER IST-SITUATION

## 2.1 ZUSAMMENFASSUNG DER DATEN DER LÄRMKARTEN

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen (BAB 65, L516) belasteten Menschen:

| $L_{DEN}$ dB(A) | BELASTETE MENSCHEN – STRAßENLÄRM |
|---|---|
| über 55 bis 60 | 125 |
| über 60 bis 65 | 1 |
| über 65 bis 70 | 0 |
| über 70 bis 75 | 0 |
| über 75 | 0 |
| Summe | 126 |

| $L_{Night}$ dB(A) | BELASTETE MENSCHEN – STRAßENLÄRM |
|---|---|
| über 50 bis 55 | 4 |
| über 55 bis 60 | 0 |
| über 60 bis 65 | 0 |
| über 65 bis 70 | 0 |
| über 70 | 0 |
| Summe | 4 |

Die Belastungen betreffen im Wesentlichen die Ortsgemeinden Maikammer und Kirrweiler.

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen (BAB 65, L516) belasteten Flächen und Wohnungen:

| $L_{DEN}$ dB(A) | Fläche in km² | Wohnungen |
|---|---|---|
| 55 – 60 db(A) $L_{DEN}$ | 3,33 | 64 |
| 60 – 65 dB(A) $L_{DEN}$ | 0,67 | 0 |
| 65 - 70 dB(A) $L_{DEN}$ | 0,16 | 0 |
| 70 – 75 dB(A) $L_{DEN}$ | 0 | 0 |
| über 75 dB(A) $L_{DEN}$ | 0 | 0 |
| Summe | 4,16 | 64 |

Die Belastungen betreffen im Wesentlichen die Ortsgemeinden Maikammer und Kirrweiler.

## 2.2 BEWERTUNG DER ANZAHL VON PERSONEN, DIE LÄRM AUSGESETZT SIND

Keine Menschen sind ganztägig sehr hohen Belastungen ausgesetzt (über $L_{DEN}$ 65 dB(A)).
Keine Menschen sind in der Nacht sehr hohen Belastungen ausgesetzt (über $L_{Night}$ 55 dB(A)).
1 Mensch ist ganztägig hohen Belastungen ausgesetzt (über $L_{DEN}$ 60 dB(A)).
4 Menschen sind in der Nacht hohen Belastungen ausgesetzt (über $L_{Night}$ 50 dB(A)).
125 Menschen sind ganztägig Belastungen/Belästigungen ausgesetzt (über $L_{DEN}$ 55 dB(A)).

## 2.3 ANGABE VON LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN

Im Gebiet der Verbandsgemeinde Maikammer bestehen nur geringfügige Lärmprobleme, die sich im Wesentlichen durch die BAB 65 sowie die L516 ableiten lassen und die Ortsgemeinden Maikammer und Kirrweiler betreffen.

# 3. MAßNAHMENPLANUNG

## 3.1 BEREITS VORHANDENE MAßNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG

### a) Einsatz von aktiven Schallschutzmaßnahmen

Zum Schutz der Bevölkerung in der Ortsgemeinde Kirrweiler wurde beim Bau der BAB 65 in östlicher Richtung ein Lärmschutzwall als aktive Schallschutzmaßnahme errichtet.

### b) Geschwindigkeitsbegrenzung

Zum Schutz der angrenzenden Anlieger vor Lärmimmissionen wurde entlang der L 516 (zwischen Marktstraße und Kreisel Tankstelle) eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h angeordnet.

## 3.2 GEPLANTE MAßNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG FÜR DIE NÄCHSTEN FÜNF JAHRE

### a) Maßnahmen an der Quelle

#### aa) Künftige Baugebiete

In einem frühen Stadium der Planung kann durch die geeignete Zuordnung von verkehrserzeugenden Nutzungen und durchdachten Erschließungen Lärm von störempfindlichen oder hochbelasteten

Gebieten vermieden werden. Deshalb muss insbesondere in den störempflindlichen oder hochbelasteten Gebieten der Ortsgemeinde Maikammer und der Ortsgemeinde Kirrweiler sorgfältig abgewogen werden, inwieweit eine Erschließung zu Wohn- und Gewerbezwecken sinnvoll erscheint.

**bb) Fahrbahnbelag**

In den störempfindlichen oder hochbelasteten Gebieten der Ortsgemeinde Maikammer und der Ortsgemeinde Kirrweiler und ausgehend von der BAB 65 und L516 ist in den nächsten fünf Jahren keine Erneuerung des Fahrbahnbelags geplant. Generell ist jedoch anzumerken, dass eine ebene Straße ohne Einbauten und Schlaglöcher unabhängig vom jeweiligen Deckschichttyp einen großen Beitrag zur Lärmminderung liefert, da die Fahrzeuge keinen Erschütterungen mit der entsprechenden Lärmbelastung ausgeliefert sind[5]. Daneben hat die Art des Fahrbahnbelags Einfluss auf die Verkehrsgeräusche. Je höher die Fahrgeschwindigkeit, desto stärker trägt das Rollgeräusch des Fahrzeugs zum Gesamtlärm bei. Das Minderungspotential (z. B. sog. Flüsterasphalt) ist daher auf außerörtlichen Straßen mit höherer Geschwindigkeit deutlich größer als innerorts. Für Straßen innerorts mit geringen Fahrgeschwindigkeiten kann der Einbau der Beläge DSH-V 5 empfohlen werden[6]. Die Entscheidung obliegt dem Land Rheinland-Pfalz als Straßenbaulastträger.

**cc) Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg**

In den störempfindlichen oder hochbelasteten Gebieten der Ortsgemeinde Maikammer und der Ortsgemeinde Kirrweiler sind aufgrund der vorhandenen Bebauung und deren geringen Abstand zur Straße keine Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg in Form von Lärmschutzwänden umsetzbar.

**dd) Maßnahmen am Immissionsort**

Soweit die Voraussetzungen einer Lärmsanierung erfüllt sind, hat das Land Rheinland-Pfalz als Straßenbaulastträger passive Schallschutzmaßnahmen an den Wohngebäuden durchzuführen.

### 3.3 SCHUTZ RUHIGER GEBIETE / FESTLEGUNG UND GEPLANTE MAßNAHMEN ZU DEREN SCHUTZ FÜR DIE NÄCHSTEN FÜNF JAHRE

Entfällt.

### 3.4 LANGFRISTIGE STRATEGIEN ZU LÄRMPROBLEMEN UND LÄRMAUSWIRKUNGEN

Im Bereich der L 516 wird sich die Verbandsgemeinde Maikammer dafür einsetzen, im Zuge einer Erneuerung der Fahrbahn den Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelages vorzusehen.

## 4. FORMELLE UND FINANZIELLE INFORMATIONEN

### 4.1 DATUM DER AUFSTELLUNG DES AKTIONSPLANES

Der Lärmaktionsplan der Verbandsgemeinde Maikammer (3. Stufe) wurde vom Verbandsgemeinderat Maikammer in seiner Sitzung vom 28.05.2020 beschlossen.

---

[5] Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr, Lärmmindernde Fahrbahnbeläge, http://www.leiserstrassenverkehr.bayern.de/laermarme_belaege/

[6] ebenda, vgl. außerdem: Umweltbundesamt, Lärmmindernde Fahrbahnbeläge – Ein Überblick über den Stand der Technik, 20, 2014 http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_20_2014_laermmindernde_fahrbahnbelaege_barrierefrei.pdf

## 4.2 DATUM DES ABSCHLUSSES DES AKTIONSPLANES

Der Lärmaktionsplan gilt mit der Umsetzung der geplanten Maßnahmen (Ziff. 3.2) als abgeschlossen.

## 4.3 MITWIRKUNG DER ÖFFENTLICHKEIT / PROTOKOLL DER ÖFFENTLICHEN ANHÖRUNG

Die Informationen und Mitwirkung der Öffentlichkeit erfolgt in Anlehnung an die Bauleitplanung in einem zweistufigen Verfahren mit einer frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden sowie einer anschließenden Auslegung des Planentwurfs und abschließende Abwägung und Beschlussfassung durch den Verbandsgemeinderat Maikammer.

**a) Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung**

Die Planüberlegungen wurden am 31.05.2019 im Nachrichtenblatt unter Hinweis auf die Homepage der Verbandsgemeinde Maikammer der Öffentlichkeit vorgestellt. Der Öffentlichkeit wurde vom 11.06.2019 bis 12.07.2019 Gelegenheit gegeben, eigene Vorschläge zu machen. Parallel dazu erfolge eine Beteiligung der betroffenen Träger öffentlicher Belange.

**b) Auslegung des Aktionsplanes**

Die öffentliche Auslegung des Aktionsplanes fand im Zeitraum vom 16.12.2019 bis 31.01.2020 statt. Währenddessen konnten die Planunterlagen eingesehen und von jedermann Vorschläge eingereicht werden.

## 4.4 BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER ERGEBNISSE DES AKTIONSPLANES

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

## 4.5 KOSTEN FÜR DIE AUFSTELLUNG UND UMSETZUNG DES AKTIONSPLANES

Kosten für die Aufstellung: 0,00 Euro

Kosten für die Umsetzung: Die Kosten für die Umsetzung des Aktionsplanes können zum aktuellen Zeitpunkt nicht ermittelt werden.

## 4.6 WEITERE FINANZIELLE INFORMATIONEN

Umgebungslärm verursacht oberhalb von Lärmpegeln von $L_{Night}$ = 40 dB(A) in der Nacht oder $L_{DEN}$ = 50 dB(A) am Tag quantifizierbare und jährlich anfallende Lärmschadenskosten, z. B. als Gesundheitskosten und Immobilienwertverluste. Diese Kosten werden i.d.R. nicht vom Lärmverursacher getragen („externe Kosten").

Für die Kosten-Nutzen-Analyse von Lärmschutzmaßnahmen sind Informationen verfügbar: Aus der Verknüpfung der Lärmbetroffenheit mit spezifischen Lärmschadenskosten ergeben sich Lärmschadenskosten. Die Lärmbetroffenheit und damit die Lärmschadenskosten können durch Lärmschutzmaßnahmen verringert werden. Die Abnahme der Lärmschadenskosten ergibt einen Nutzen, der den Kosten für die Lärmschutzmaßnahmen gegenüber zu stellen ist.

Die Betroffenheitsanalyse der Lärmkartierung enthält die Anzahl betroffener Anwohner pro Pegelklasse. Die Lärmschadenskosten pro Anwohner und Pegelklasse (Koeffizient) sind grundsätzlich aus Dosis-Kostenfunktionen für die Nacht oder den Tag ableitbar. Die Lärmschadenskosten im Untersuchungsgebiet werden durch anschließende Summation über die betroffenen Anwohner berechnet.

Ausgehend vom 24h-Pegel $L_{DEN}$ sollen Gesundheitskosten pro Anwohner in den einzelnen Pegelklassen für die verschiedenen Verkehrslärmarten nach folgender Tabelle ermittelt werden:

| | Lärmschadenskosten € pro Anwohner / Jahr | | |
|---|---|---|---|
| LDEN dB(A) | Straßenverkehr | Schienenverkehr | Luftverkehr |
| > 55 ≤ 60 | 71 | 20 | 110 |
| > 60 ≤ 65 | 121 | 71 | 188 |
| > 65 ≤ 70 | 171 | 121 | 266 |
| > 70 ≤ 75 | 272 | 221 | 394 |
| > 75 | 363 | 312 | 513 |

Demnach betragen z.B. die Lärmschadenskosten für 100 Anwohner, die durch Straßenverkehr einem Lärmpegel $L_{DEN}$ von über 75 dB(A) ausgesetzt sind 36.300 € p.a..

Der so ermittelte Wert ist eine untere Abschätzung der Lärmschadenskosten, da z. B. Immobilienwertverluste unberücksichtigt bleiben.

Soweit aktuellere, genauere oder insbesondere für Immobilienwertverluste zusätzliche ortsspezifische Informationen vorliegen, können diese für eine separate Betrachtung verwendet werden.

## 4.7 LINK ZUM AKTIONSPLAN IM INTERNET

Der Aktionsplan kann im Internet auf der Seite der Verbandsgemeinde Maikammer unter www.vg-maikammer.de abgerufen werden.

Maikammer, den 03.06.2020

Gabriele Flach

Gabriele Flach
Bürgermeisterin

Verbandsgemeinde Maikammer