



LANDESBETRIEB
MOBILITÄT
RHEINLAND-PFALZ

Verbandsgemeindeverwaltung Grünstadt-Land
FB 2 - Natürliche Lebensgrundlagen und Bauen
Industriestraße 11

67269 Grünstadt



Ihre Nachricht:
vom 29.04.2009 -
2/03/653-22/T6-Ju

Unser Zeichen:
(bitte stets angeben)
IS 20.10-10 - PB II/21a-
FI 11a

Ihre Ansprechpartnerin:
Ingeborg Neffgen
E-Mail:
Ingeborg.Neffgen
@lbm.rlp.de

Durchwahl:
(0261) 30 29-1133
Fax:
(0261) 29 141-1232

Datum:
10. Juni 2009

Lärmaktionsplanung der „Arge Lärmaktionsplan“ Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Unser Schreiben vom 15.9.2008, Az.:IS 20.10 –PBII/21a-FI 11a

Sehr geehrte Herr Niederdörfer,
sehr geehrter Herr Tolkendorf,

wir bedanken uns für Ihr Schreiben und die Beteiligung an der Aufstellung des Lärmaktionsplanes der „Arge Lärmaktionsplan“.

Wie bereits unserem Schreiben vom 15. September 2008 zu entnehmen ist, resultieren aus der Lärmaktionsplanung keine Verpflichtungen für den Straßenbaulastträger von Bundes- und Landesstraßen.

Sowohl die Lärmvorsorge nach den §§ 41 - 43 des Bundesimmissionsschutzgesetzes als auch Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung für die eine gesetzliche Regelung nicht existiert, sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Zu dem uns vorgelegten Entwurf des Lärmaktionsplanes nehmen wir im Einzelnen wie folgt Stellung:

Zu 8.1 Vorhandenen Lärmschutzmaßnahmen

Hier ist anzumerken, dass in den Ortslagen Grünstadt und Sausenheim zusätzlich zu den Lärmschutzwänden umfangreicher ergänzender passiver Lärmschutz durchgeführt wurde.

Zu 8.2 Vorgesehene Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren

Die angesprochenen Umgehungsplanungen „Ortsumgehung Grünstadt-Nord (L 516 bis B 271) im Zuge der L 395“ und „Ortsumgehung Grünstadt-Süd/Kleinkarlbach im Zuge der L 395“ erfolgen durch den Landesbetrieb Mobilität Speyer. Wie wir Ihnen bereits mitgeteilt haben, ist mit einer Umsetzung dieser Maßnahmen nur mittel bis langfristig zu rechnen.

Als geplante Maßnahme zur Lärminderung in den nächsten 5 Jahren sind diese Projekte also zu streichen.

Zu 8.3.1.1 Neuleiningen: Verlängerung der Lärmschutzwand

Der fragliche Streckenabschnitt der BAB A 6 kann derzeit nur nach Lärmsanierungskriterien beurteilt werden. Eine überschlägige schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte der Lärmsanierung derzeit nicht überschritten sind. Damit besteht keine Möglichkeit Lärmschutzmaßnahmen zu Lasten des Straßenbaulastträgers durchzuführen.

Für die Gemeinde Neuleiningen kommen langfristig allenfalls Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge im Zusammenhang mit der „wesentlichen Änderung“ von Straßen in Betracht.

Im Verkehrswegeplan des Bundes ist der Ausbau der BAB A 6 zwischen AD Kaiserslautern/Ost und AS Grünstadt nur nachrangig in der Stufe „Weiterer Bedarf“ enthalten.

Die Realisierung der Maßnahme und der damit verbundenen Lärmschutzmaßnahmen kommt mittelfristig nicht in Betracht.

Der vorgeschlagenen Verlängerung der Lärmschutzwand als Lärminderungsmaßnahme des Straßenbaulastträgers im Lärmaktionsplan kann unsererseits daher nicht zugestimmt werden.

Zu 8.3.1.2 Heßheim: Erhöhung der Lärmschutzwand

Der Planfeststellungsbeschluss für den Neubau des fraglichen Streckenabschnittes der BAB A 61 wurde vor dem Inkrafttreten des Bundesimmissionsschutzgesetzes erlassen, so dass aufgrund fehlender gesetzlicher Bestimmungen keine Lärmschutzregelungen getroffen werden konnten.

Dennoch wurden auf freiwilliger Basis im Rahmen der so genannten Härtefallregelung (seit dem Jahr 1993 aufgehoben) im Bereich des AK Frankenthals Lärmschutzwände entlang der BAB A 61 und der BAB A 6 errichtet.

Die Beurteilung der Lärmsituation erfolgte nach den seinerzeit maßgeblichen „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ vom 6. Juli 1983 (Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete: 62 dB(A) am Tag und 52 dB(A) in der Nacht).

Im Hinblick auf die Lärmvorsorge ist der Lärmfall abgeschlossen.

Eine erneute Beurteilung ist derzeit nur nach Lärmsanierungskriterien möglich. Eine schalltechnische Überprüfung auf der Grundlage aktueller Verkehrsdaten hat ergeben, dass die Lärmsanierungsgrenzwerte nicht überschritten sind. Damit kommen Lärmsanierungsmaßnahmen zu Lasten des Straßenbaulastträgers nicht in Betracht.

Wie wir Ihnen bereits mitgeteilt haben, ist im Verkehrswegeplan des Bundes der sechsspurige Ausbau der BAB A 61 zwischen AK Frankenthal und AD Hockenheim (Abschnitt A: AK Frankenthal - AK Mutterstadt) als vordringlicher Bedarf eingestuft.

Im Rahmen der Planungen wird auch der nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung erforderliche Lärmschutz festgelegt.

Eine verbindliche Aussage über die Art des Lärmschutzes (Lärmschutzwall und/oder Lärmschutzwand und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen) kann jedoch erst nach Vorlage des rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses getroffen werden.

Die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen kann frühestens mit Beginn der Baumaßnahme erfolgen. Konkrete Zeitangaben zum weiteren Planungsverlauf (Einleitung des Planfeststellungsverfahrens, Baubeginn) sind beim derzeitigen Planungsstand nicht möglich.

Weitergehende Lärmschutzvorkehrungen, als im Planfeststellungsbeschluss vorgeschrieben, kommen seitens des Straßenbulasträgers nicht in Betracht. Inwieweit die Ihrerseits vorgeschlagene Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzwände dabei umgesetzt werden kann, bleibt abzuwarten.

Im Lärmaktionsplan ist die Erhöhung der Lärmschutzwand als Lärminderungsmaßnahmen des Straßenbulasträgers zu streichen. Hier kann nur auf die unsererseits geplanten Baumaßnahme und den damit erforderlichen Lärmschutz hingewiesen werden.

Zu 8.3.1.3 Beindersheim: Erhöhung der Lärmschutzwand

Im Bereich Beindersheim datiert der Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der BAB A 61 ebenfalls vor dem Inkrafttreten des Bundesimmissionsschutzgesetzes. Auch hier wurde seinerzeit aufgrund einer Ausnahmeregelung die Lärmsituation nach den für die Betroffenen günstigen Lärmvorsorgekriterien beurteilt, so dass im fraglichen Bereich Lärmschutzwände errichtet werden konnten.

Auch hierbei handelt es sich im Falle der Lärmvorsorge um einen abgeschlossenen Lärmfall.

Es verbleibt daher nur eine Bewertung nach den Kriterien der Lärmsanierung. Im Rahmen der unsererseits vorgenommenen aktuellen schalltechnischen Überprüfung wurden keine Grenzwertüberschreitungen festgestellt. Damit besteht derzeit keine Möglichkeit weitergehenden Lärmschutz zu Lasten des Straßenbulasträgers Bund vorzusehen.

Aus diesem Grunde ist von einer Festschreibung der vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahme im Lärmaktionsplan abzusehen.

Zu 8.3.2. Offenporiger Asphalt

Die Einsatzbedingungen für offenporige Asphaltdeckschichten (OPA) hat der Bund als Straßenbulasträger sehr eng gefasst.

Voraussetzung für den Einbau von offenporigen Asphaltdeckschichten (OPA) ist grundsätzlich die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte (z.B. die der Lärmsanierung) und dass keine anderen technisch besser geeigneten Lärmschutzmaßnahmen in Frage kommen.

Daher kann diese vorgeschlagene Lärminderungsmaßnahme im Lärmaktionsplan nicht festgeschrieben werden.

Zu 8.3.5 Geschwindigkeitsbeschränkung

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit zur Minderung des Straßenverkehrslärms straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen durchzuführen.

Die rechtliche Grundlage hierfür ist § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO). Diese Vorschrift ermächtigt die Straßenverkehrsbehörde unter bestimmten Voraussetzungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm den Verkehr zu beschränken, zu verbieten oder umzuleiten.

Entscheidungsgrundlage für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen sind die „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)“ vom 23.11.2007. Danach kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Mittelungspegel am Immissionsort folgende Richtwerte überschreitet:

Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV in dB(A)		
Gebietskategorie	Tag (6.00-22.00 Uhr)	Nacht (22.00-6.00 Uhr)
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohn- sowie Kleinsiedlungsgebiete	70	60
Kern-, Dorf-, und Mischgebiete	72	62
Gewerbegebiete	75	65

Ferner soll durch die Geschwindigkeitsbeschränkung eine Pegelminderung von mehr als 3 dB(A) bewirkt werden. Dies ist darin begründet, dass das menschliche Ohr erst Pegeldifferenzen von mehr als 3 dB(A) wahrnehmen kann.

Sowohl in der Ortslage Beindersheim als auch in der Ortslage Heßheim werden die v.g. Richtwerte nicht überschritten. Darüber hinaus wird durch die vorgeschlagene Reduzierung der Geschwindigkeit die geforderte Mindestminderung von 3 dB(A) nicht erzielt.

Damit sind die Voraussetzungen für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen nicht erfüllt.

Zu 8.4.1 Kurzfristige Maßnahmen

Wie aus dem bisher geführten Schriftverkehr ersichtlich ist, gewährt der Straßenbaulastträger von Bundes- und Landesstraßen auf freiwilliger Basis auch Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der so genannten Lärmsanierung (Lärmschutz an bestehenden Straßen). Eine gesetzliche Grundlage existiert nicht.

Maßgebend für die Beurteilung der Lärmsituation an bestehenden Straßen sind die „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97“, die auch für Landesstraßen Anwendung finden. Danach kann Lärmsanierung durchgeführt werden, wenn der Beurteilungspegel die nachstehend aufgeführten Immissionsgrenzwerte überschreitet.

Immissionsgrenzwerte der Lärmsanierung in dB(A)		
Gebietskategorie	Tag	Nacht
	(6.00-22.00 Uhr)	(22.00-6.00 Uhr)
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohn- sowie Kleinsiedlungsgebiete	70	60
Kern-, Dorf-, und Mischgebiete	72	62
Gewerbegebiete	75	65

Im Falle von passiven Lärmschutzmaßnahmen ist vom Eigentümer ein Eigenanteil von 25 % zu übernehmen.

Hinsichtlich der Handhabung von Lärmsanierungsfällen wurde landesweit eine einheitliche, nachfolgend beschriebene Vorgehensweise festgelegt:

Die Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen erfolgt aus Gründen der Gleichbehandlung benachbarter Anlieger im Zuge der gesamten Ortsdurchfahrt. Angesichts der Vielzahl der in Rheinland-Pfalz anstehenden Lärmsanierungsfälle und der begrenzten Haushaltsmittel, kann deren Abwicklung nur sukzessiv, entsprechend dem Grad der Lärmbetroffenheit und der damit verbundenen Priorität in der Schutzbedürftigkeit, erfolgen. Danach werden die im Bundes- bzw. Landeshaushalt bereitstehenden Mittel zunächst für die am stärksten betroffenen Ortslagen zur Verfügung gestellt.

Um eine Wertung und Abwägung zu ermöglichen, wurden im Zuständigkeitsbereich des Landesbetriebes Mobilität Rheinland-Pfalz landesweit überschlägige Lärmuntersuchungen durchgeführt. Auf der Grundlage der Ergebnisse wurde eine Dringlichkeitseinstufung der Maßnahmen in einer Prioritätenliste, in Abhängigkeit insbesondere von der Höhe der Lärmbelastung und der Anzahl der Betroffenen, vorgenommen. Die Reihenfolge der Abwicklung ergibt sich aus dieser rd. 400 Ortslagen umfassenden Prioritätenliste, dem sog. Lärmimmissionskataster.

Sobald abzusehen ist, dass der Lärmschutz in der jeweiligen Ortslage abgewickelt werden kann, wird im Rahmen einer detaillierten schalltechnischen Untersuchung geprüft, ob und in welchem Umfang Lärmschutzmaßnahmen an den Wohnhäusern im Zuge der gesamten Ortsdurchfahrt erforderlich sind. Nach Vorlage der Ergebnisse und Schaffung der haushaltsrechtlichen Voraussetzungen wird der jeweils zuständige Landesbetrieb Mobilität unaufgefordert auf die betroffenen Anlieger zukommen, um sie über das weitere Vorgehen zu unterrichten.

Nach dem Abwicklungsstand des Lärmimmissionskatasters im Bereich des Landesbetriebes Mobilität Speyer und bedingt durch die engen finanziellen Spielräume, die jedes Jahr nur sehr vereinzelt neue Lärmsanierungsprojekte zulassen, kann mit einer kurzfristigen Umsetzung der Lärmsanierung an der L 516 in Grünstadt nicht gerechnet werden.

Wir weisen nochmals darauf hin, dass diese schalltechnische Untersuchung gemäß den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97“ nach der Rechenvorschrift der RLS-90 vorgenommen werden muss. Die nach der Rechenvorschrift VBUS ermittelten Immissionspegel der Lärmkarten zur Lärmaktionsplanung dürfen hierfür nicht herangezogen werden.

Die Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen zu Lasten des Straßenbulasträgers kann im Lärmaktionsplan nicht festgeschrieben werden.

Zu 8.4.2 Mittelfristige Maßnahmen

Siehe vorherige Ausführungen

Zu 8.4.3 Langfristige Maßnahmen

Siehe vorherige Ausführungen

Für evtl. Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag


(Dr. Jungelen)

