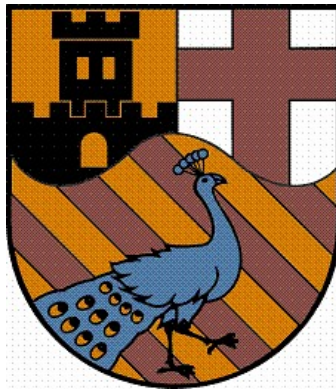


# Stadtverwaltung Neuwied



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

Juli 2021

Stand:  
Beschlussfassung

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.

Ab der zweiten Stufe sind Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kraftfahrzeuge/ Jahr (rund 8.200 Kfz/ Tag) zu untersuchen. In Bezug auf das Stadtgebiet Neuwied sind dies aktuell 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 307/ Engerser Landstraße zwischen Raiffeisenbrücke und B256

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. Der Lärmaktionsplan bezieht sich im Folgenden ausschließlich auf Straßenlärm.

## 1.2 Allgemeine Hinweise

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.

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. Bundes- und Landesstraßen entziehen sich weitgehend einer kommunalen Einflussnahme (Ausnahmen gelten zum Teil für die Ortsdurchfahrten, vgl. Kap. 3). Baulastträger sind im Übrigen der Bund und das Land, vertreten durch die Landesstraßenverwaltung.

### **1.3 Verfahren**

Seit Anfang 2018 liegt die aktuelle Lärmkartierung (Stand 2017) für alle kreis-angehörigen Gemeinden in Rheinland-Pfalz vor. Gemäß § 47d (5) Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sind die Aktionspläne darauf basierend alle fünf Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Gemäß einer Bewertung des Stadtbauamtes sind im Vergleich der Lärmkartierung 2017 und 2012 keine wesentlichen Änderungen festzustellen, was mit einer allgemein festzustellenden Stagnation der Verkehrsmengen zusammenhängt. Es war deshalb beabsichtigt, auf eine Fortschreibung zu verzichten und den Lärm-Aktionsplan von 2013 als weiterhin geltend zu betrachten.

In Bezug auf diese geplante Vorgehensweise ist im Zeitraum Januar/ Februar 2019 eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt worden. Eine Stellungnahme ist lediglich von einer Neuwieder Bürgerinitiative abgegeben worden. Diese hat insbesondere hinsichtlich der o.g. Vorgehensweise und verschiedener inhaltlicher Aspekte Einwendungen bzw. Anregungen gegeben. Vor diesem Hintergrund hat der Planungsausschuss der Stadt Neuwied in seiner öffentlichen Sitzung vom 10.04.2019 letztlich beschlossen, den Einwendungen zum Teil statt zu geben und eine Teil-Überarbeitung des Lärm-Aktionsplans zu veranlassen (Vorlage VO/1708/19).

Gemäß § 47d (3) BImSchG ist die Öffentlichkeit bei der Aufstellung des Aktionsplans zu beteiligen. In Anlehnung an das Verfahren zur Aufstellung von Bauleitplänen gemäß Baugesetzbuch hatte der Entwurf des überarbeiteten Lärm-Aktionsplans mit allen relevanten Unterlagen im Zeitraum 03. Mai bis 04. Juni 2021 (einschließlich) öffentlich ausgelegt, ist im Internet präsentiert worden und es ist parallel eine Beteiligung Träger öffentlicher Belange durchgeführt worden. Es ist lediglich eine Stellungnahme vom Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz abgegeben worden. Der Stadtrat der Stadt Neuwied hat die Aufstellung des Lärm-Aktionsplans in der vorliegenden Fassung am 15.07.2021 beschlossen.

## **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.

Für alle kreisangehörigen Gemeinden in Rheinland-Pfalz ist die Lärmkartierung vom Landesamt für Umwelt erstellt worden. Die Karten zeigen jeweils errechnete Schallhöhen in Dezibel (A) in vorgegebenen, farblich differenzierten Bandbreiten und den Gebäudebestand. Generell unterschieden wird in eine Betrachtung des Gesamt-Tageswertes  $L_{den}$  (den = „day, evening, night“) sowie des reinen Nacht-Durchschnittswerts  $L_{night}$  (22:00-06:00 Uhr). 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.

Gemäß Vorgaben der EU-Richtlinie liegt ebenfalls eine tabellarische Betrachtung der Anzahl betroffener Personen vor, differenziert nach Gebietstypen sowie nach dem Pflichtumfang betroffener Straßen und zusätzlich auf „Wunsch berücksichtigten“ Straßenabschnitten. Von Seiten der Stadt Neuwied sind keine Straßenräume genannt worden, die in der Lärmkartierung über die o.g. EU-Vorgaben hinausgehend berücksichtigt werden sollten. Aus der Internet-Präsentation der Lärmkartierung geht hervor, dass die schon in der Lärmkartierung 2012 betrachteten Kreisstraßen 114 und 116 weiter berücksichtigt, aber (wegen einer anzunehmenden Stagnation der Verkehrsstärken) nicht mehr dem aktuellen Pflichtumfang zugeordnet sind. Es ist davon auszugehen, dass sich die o.g. Angaben auf diese Straßenabschnitte beziehen. Im Sinne des o.g. Planungsausschuss-Beschlusses bezieht sich der vorliegende Aktionsplan ausschließlich auf die gemäß EU-Richtlinie verpflichtend zu betrachtenden Straßen.

Die Pläne sind im Anhang beigelegt oder können auf der eingerichteten Internetplattform des Landes unter [www.umgebungs-laerm.rlp.de](http://www.umgebungs-laerm.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“/ „Umwelt“) ein Link, der direkt auf den Kartenausschnitt Stadtgebiet Neuwied auf der o.g. Seite führt.

## 2.2 Orientierungs-/ Grenzwerte

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz definiert „Umgebungs-lärm“ als belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien.

Das Umweltbundesamt macht dazu folgende Ausführungen: „Schall wird zu Lärm, wenn er Störungen, Belästigungen, Beeinträchtigungen oder Schäden hervorruft.“ Ferner heißt es dort: „Lärm als psychosozialer Stressfaktor beeinträchtigt [...] nicht nur das subjektive Wohlempfinden und die Lebensqualität, indem er stört und belästigt. Lärm beeinträchtigt auch die Gesundheit im engeren Sinn. Er aktiviert das autonome Nervensystem und das hormonelle System. Die Folge: Veränderungen bei Blutdruck, Herzfrequenz und andere Kreislauffaktoren. Der Körper schüttet vermehrt Stresshormone aus, die ihrerseits in Stoffwechselfvorgänge des Körpers eingreifen. Die Kreislauf- und Stoffwechselregulierung wird weitgehend unbewusst über das autonome Nervensystem vermittelt. Die autonomen Reaktionen treten deshalb auch im Schlaf und bei Personen auf, die meinen, sich an Lärm gewöhnt zu haben.“ (Quelle: [www.umweltbundesamt.de](http://www.umweltbundesamt.de) Themen, Verkehr/ Lärm, Lärmwirkungen, Stand April 2020)

Ab welcher Intensität Schall zu einer Lärmwirkung im genannten Sinne führt, unterliegt unterschiedlichen Bewertungsansätzen. Weder in der grundlegenden EU-Richtlinie noch in der Umsetzung im Bundes-Immissionsschutzgesetz sind verbindliche Schwellenwerte bestimmt worden, ab deren Überschreitung von einer Lärm-belästigung gesprochen werden kann. Gesetzlich bestimmte Grenzwerte bestehen im deutschen Immissionsschutzrecht in Bezug auf Straßenlärm lediglich im Falle des Neubaus oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen (§ 41 BImSchG und 16. BImSchV).

Im Zuge der städtischen Aktionsplanung 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 dritte 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)“ (unter Berücksichtigung der 2010 vom Bundesverkehrsministerium verfügten, abgesenkten Auslösewerte). 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, übertragen auf die in den Lärmkarten angewandten europäischen Lärmindizes (Quelle: Bundes-Umweltministerium):

Orientierungswerte Lärmsanierung (Straßenverkehrslärm) in dB(A) (Stand 2012)

Gebietsart	L <sub>DEN</sub>	L <sub>night</sub>
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohn- sowie Kleinsiedlungsgebiete	68	57
Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete	70	59
Gewerbegebiete	73	62

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

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

### 2.3 Betroffenheiten/ Bewertung

Die vorliegende Lärmkartierung beinhaltet wie oben genannt 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. Als Bewertungsmaßstab sind die Lärmkarten L<sub>night</sub> mit den nächtlichen Schallpegeln (22:00 – 06:00 Uhr) herangezogen worden. Zu berücksichtigen sind die vor Ort vorliegenden unterschiedlichen Gebietsarten (gemäß rechtskräftigen Bebauungsplänen soweit vorliegend oder Flächennutzungsplan). Aufgrund der oben genannten Absenkung der hier maßgebenden Orientierungswerte der Lärmsanierung ist in der aktuellen Lärmkartierung im Vergleich zu der von 2012 bereits die Lärmpegel-Bandbreite von größer 55 bis 60 dB(A) relevant (bei Wohn- und Mischgebieten), wodurch sich nach diesem Bewertungsmaßstab insgesamt eine höhere Betroffenheit zeigt.

In der beigefügten Übersichtskarte sind dementsprechend Betroffenheiten überschlägig nach folgenden Kriterien differenziert: Sofern weitgehend alle Gebäude der ersten Baureihe in dem genannten Isophonenband liegen, ist eine hohe Betroffenheit festgestellt. Sind mehr als die Hälfte der Gebäude in einem betrachteten Abschnitt tangiert, wird dieser Bereich als mittlere Betroffenheit eingestuft. Bei einzelnen Gebäuden liegt nur eine geringe Betroffenheit vor. Hohe Betroffenheiten zeigen sich erwartungsgemäß an den überwiegend direkt angebauten Straßen wie der Engerser Landstraße oder der Berggärtenstraße. Es wird im Einzelnen auf den Übersichtsplan verwiesen.

In einem weiteren Lageplan dargestellt sind Bereiche, in denen in der Vergangenheit bereits Lärmsanierungen von Bund oder Land durchgeführt worden sind. Durch dort geförderte passive Lärmschutzmaßnahmen sind in den Wohnungen liegende Aufenthaltsräume im Regelfall geschützt, nicht jedoch außen liegende Bereiche wie Balkone, Terrassen und ähnlich. Es ist somit festzustellen, dass im überwiegenden Teil der hoch belasteten Bereiche an den relevanten Straßen passive Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt worden sind.

### **3 Maßnahmen**

#### **3.1 Allgemeines**

Im Hinblick auf Maßnahmen zur Lärminderung 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, was Gegenstand der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung ist.

Als aktiver Schallschutz werden Maßnahmen bezeichnet, die sich auf bestehende Verkehrswege beziehen, z.B. Änderung von Fahrbahnoberflächen und Errichtung von Lärmschutzwänden.

Verkehrsplanerische Ansätze zielen auf die Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf andere Verkehrsmittel oder z.B. auf eine Verringerung der Fahrgeschwindigkeiten.

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.

#### **3.2 Maßnahmen**

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

**Nr. 3.2.1 Bauleitplanung**

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 Lärmminderung/ Bewertung	im Einzelfall hoch
5	Zuständigkeit	Stadt Neuwied/ für die bauliche Umsetzung überwiegend private Träger
6	Zeitplan	überwiegend nur langfristig entwickelbar
7	Umsetzung	in dem seit Sept. 2008 rechtswirksamen Flächennutzungsplan ist eine entsprechende Anordnung von Baugebieten als Teil der Lärmvorsorge bereits explizit berücksichtigt worden; kontinuierliche Berücksichtigung in räumlich relevanten Bebauungsplanverfahren
8	Kostenaufwand	etwaige Mehrkosten i.d.R. vom Bauherrn zu tragen

**Nr. 3.2.2 Unterhalt/ Erhaltung Fahrbahnqualität**

1	Bezug	Straßen allgemein
2	Bereich(e)	Bundes- und Landesstraßen
3	Beschreibung der Maßnahmen	Herstellung oder kontinuierliche Gewährleistung von Fahrbahnqualitäten nach dem Stand der Technik (z.B. Splittmastix-Asphalt)
4	Schätzung Lärmminderung/ Bewertung	mittel/ bei vormals schadhafte Belägen hoch
5	Zuständigkeit	Bund/ Landesbetrieb Mobilität/ Stadt
6	Zeitplan	bei Verfügbarkeit Haushaltsmittel mittelfristig bzw. kontinuierlich umsetzbar
7	Umsetzung	Berücksichtigung bei Maßnahmen-Planungen
8	Kostenaufwand	kein Mehraufwand soweit im Rahmen der üblichen Unterhaltung

## Ergänzende Erläuterungen:

Die Stadt Neuwied ist gemäß laufender Verträge verantwortlich für Unterhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen sowie für die Abwicklung von Ausbaumaßnahmen an den Ortsdurchfahrten von Bundes- und Landesstraßen, die teilweise in der vorliegenden Lärmbetrachtung relevant sind. Kostenträger für Maßnahmen sind (teilweise nach pauschalen Ansätzen) der Bund bzw. das Land.

In einer zuletzt 2012 durchgeführten Straßenzustandsbewertung war ein hoher Handlungsbedarf für die Wiedbachstraße und ein mittlerer Handlungsbedarf für Teilstücke der Berggärtenstraße festgestellt worden. Nach Aufstellung des Lärm-Aktionsplans II. Stufe sind in der Ortsdurchfahrt B42/ Berggärtenstraße entsprechende Maßnahmen durchgeführt worden. In Bezug auf Abschnitte außerhalb der Ortsdurchfahrten (in unmittelbarer Zuständigkeit des Landesbetriebs) liegen keine spezifischen Angaben vor.



Im Rahmen der Maßnahmenplanungen sollten Straßenabschnitte mit einem bautechnischen Unterhaltungsbedarf von dem jeweils zuständigen Baulastträger vordringlich berücksichtigt werden, wenn gleichzeitig eine hohe Betroffenheit in der Lärmbelastung vorliegt.

### Nr. 3.2.3 Aktive/ passive Schallschutzmaßnahmen

1	Bezug	Straßen allgemein
2	Bereich(e)	Bundes- und Landesstraßen
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/ Eigentümer Objekte (Eigenanteil bei passiven Maßnahmen)
6	Zeitplan	mittel-/ langfristig
7	Umsetzung	Es sind passive Maßnahmen in folgenden Bereichen umgesetzt worden (Stand Angaben 2009 + 2013; s. auch Übersichtsplan): Fahr, Umfeld Berggärtenstr., Umfeld Raiffeisenring und Block (B42); Umfeld Brückenkopf Raiffeisenbrücke, Umfeld Sandkauler Weg, Niederbieber, Torney, Oberbieber (B256); Heddesdorf/ Niederbieber (L255); Innenstadt (L307)
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. In diesem Rahmen sind an verschiedenen Straßen auch Lärmschutzwände oder –wälle errichtet worden, die in der Lärmkartierung berücksichtigt sind.

In verschiedenen Baugebieten (z.B. Engers – Bereich Werner-Egk-Straße und Heddesdorf – Berggärten-/ Ecke Dierdorfer Str.) sind Lärmschutzmaßnahmen in Form von Wänden oder Wällen im Rahmen von Bauleitplanverfahren festgesetzt und von Bauträgern umgesetzt worden, die auch in der Lärmkartierung berücksichtigt sind.

Nach Angaben des Landesbetriebs Mobilität im Rahmen der Offenlage sind nach 2013 in den o.g. Bereichen noch an zwei Gebäuden passive Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt worden.

Schallschutzwände oder –wälle kommen an unmittelbar angebauten Straßen nicht in Betracht. Es empfiehlt sich für die hoch belasteten Bereiche eine Prüfung durch den Straßenbaulastträger, ob die vorhandenen Lärmschutzanlagen noch dem Stand der Technik genügen oder/ und der bauliche Zustand noch hinreichend ist. Nach Angaben des Landesbetriebs Mobilität werden vorhandene Lärmschutzwände regelmäßig auf ihren baulichen Zustand überprüft. Es wurde eine schadhafte Anlage im Stadtteil Block instand gesetzt.

### Nr. 3.2.4 Verlagerungen in der Verkehrsmittelwahl/ Erhöhung Radverkehrsanteile

1	Bezug	Gesamtes Straßennetz im Stadtgebiet
2	Bereich(e)	Innenstadt/ Heddesdorf (gemäß aktueller Schwerpunktsetzung)
3	Beschreibung der Maßnahmen	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Radfahrer/innen im Allgemeinen
4	Schätzung Lärminderung/ Bewertung	gering – mittel
5	Zuständigkeit	Stadt (ggf. Baulastträger berührter Straßenabschnitte)
6	Zeitplan	mittel-/ langfristig
7	Umsetzung	verschiedene Maßnahmen in Umsetzung 2020 + 2021 vorgesehen
8	Kostenaufwand	mittel - hoch

Die Stadt Neuwied weist nach einer stadtbezogenen Vertiefung der Studie „Mobilität in Deutschland – MiD 2017“ in Bezug auf die mit dem Fahrrad zurück gelegten Wege lediglich einen Anteil von 6% auf. Das liegt deutlich unter dem Durchschnitt vergleichbarer Mittelstädte mit einem Anteil von 10%. Auch nach einer Umfrage des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) wird die Situation in Neuwied kritisch bewertet. Insofern besteht im Grundsatz auch ein hohes Potenzial, über Verbesserungen der Verhältnisse für Radfahrer/innen Verlagerungen vom Kfz-Verkehr auf das Fahrrad zu erreichen. Jede ersetzte Autofahrt führt dabei tendenziell zu einer Lärm-Reduktion und ist im Sinne der Lärm-Aktionsplanung anstrebenswert.

Im Rahmen des seit 2018 laufenden Bürgerforums „Netzwerk Innenstadt“ sind in einer Arbeitsgruppe Mobilität verschiedene Ansätze im o.g. Sinne konzipiert worden. Im Wesentlichen sollen Radwege an ausgewählten Straßen ausgebaut werden. Im Übrigen sind weitere Ansatzpunkte wie wegweisende Beschilderung, Radabstellanlagen, Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr und ähnliche thematisiert worden. Der Stadtrat hat die Verwaltung mit einer Prüfung und kontinuierlichen Umsetzung der Projekte beauftragt. Im Übrigen besteht ein Stadtratsbeschluss, in den kommenden Jahren jeweils 5 € pro Einwohner und Jahr im städtischen Haushalt für den Radwegebau u.ä. bereitzustellen. Die Stadtverwaltung hat im Übrigen seit Anfang 2021 die Bearbeitung eines Verkehrsentwicklungsplans beauftragt, der (neben anderen Themen) eine mittel-/ langfristige Strategie zur Erhöhung der Radverkehrsanteile aufzeigen soll.

Als konkrete Maßnahmen, die sich aktuell in der Umsetzung befinden oder umgesetzt worden sind, können beispielsweise genannt werden:

- Aufstellung einer gesamt-städtischen wegweisenden Beschilderung
- Einrichtung eines Radfahrstreifens in der Langendorfer Straße (Luisenstr. – Bahnüberführung)
- Ausbau eines Radweges mit Beleuchtung parallel B42 und Rasselstein-Industriegleisanlage (Kreuzung Berggärtenstr. – Heddesdorfer Str.)
- Umgestaltung der Engerser Straße mit Berücksichtigung eines Rad-Schutzstreifens

Es gilt einschränkend, dass selbst hohe Verlagerungen auf den Radverkehr sich auf die in weiteren Stufen zu ermittelnde Lärmbelastung der hier betrachteten Bundes- und Landesstraßen nur eingeschränkt niederschlagen werden. Wegen der nicht linearen Ursache-Wirkungs-

Zusammenhänge sind auf einzelnen Straßen Reduktionen von 50 % der Verkehrsstärke notwendig, um überhaupt eine wahrnehmbare Schallreduktion von 3 dB(A) zu erzeugen! Auf den außerorts geführten Abschnitten der Bundesstraßen sind auch hohe Anteile überregionaler Fahrten zu vergegenwärtigen, die von einer (städtischen) Radverkehrsplanung kaum berührt werden. Insofern wird eine Erhöhung der Radverkehrsanteile in Bezug auf Lärmschutz eher eine positive Wirkung auf innerstädtische Gemeindestraßen haben.

### Nr. 3.2.5 Tempo-Reduktionen

1	Bezug	Straßen allgemein
2	Bereich(e)	Bundes- und Landesstraßen
3	Beschreibung der Maßnahmen	Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerorts auf 100 km/h, innerorts auf 30 km/h (ggf. mit zeitlicher Beschränkung)
4	Schätzung Lärminderung/ Bewertung	mittel
5	Zuständigkeit	Anordnung: Stadt (Straßenverkehrsbehörde) in Abstimmung mit Landesbetrieb Mobilität und Polizei; Vorbereitende Lärmuntersuchungen: Landesbetrieb Mobilität
6	Zeitplan	mittelfristig
7	Umsetzung	bislang keine
8	Kostenaufwand	eher gering (Anpassung Kennzeichnung)

Gemäß § 45 (1) Nr. 3 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) besteht eine grundsätzliche Ermächtigung der Straßenverkehrsbehörden, den Verkehr zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen u.a. zu beschränken. Das Bundes-Verkehrsministerium hat in diesem Zusammenhang die „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StV; 2007) erlassen. Dort sind unter anderem Richtwerte festgelegt, ab deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen. Potenzielle Maßnahmen sollen zu einer Unterschreitung der Richtwerte führen, mindestens aber eine Senkung um 3 dB(A) bewirken (was praktisch der Wahrnehmungsschwelle entspricht). Die Übertragbarkeit der im Rahmen der vorliegenden Lärmkartierung nach EU-Richtlinien ermittelten Schallpegel ist dabei ausdrücklich ausgeschlossen. Es sind jeweils Lärmberechnungen nach einem deutschen Standard zur Beurteilung durch den Straßenbaulastträger durchzuführen. Es besteht allerdings die berechtigte Annahme, dass an den innerörtlichen, direkt angebauten Hauptverkehrsstraßen die Richtwerte nachts überschritten werden. Es empfiehlt sich deshalb, nähere Prüfungen einzuleiten für die Straßenräume:

- Berggärtenstraße (B42) (Abschnitt Rasselsteiner Straße – Dierdorfer Straße)
- Engenser Landstraße (L307) (Abschnitt Hermannstraße bis Anschlussstelle B256)
- Rasselsteiner Straße (L255) (Ortslage Heddesdorf)
- Wiedbachstraße (L255) (Ortslage Niederbieber)

Sofern z.B. durch Tempo 30 in den Nachtstunden die o.g. Ergebnisse erzielbar sind, wird u.a. abzuwägen sein, ob dies Verlagerungen auf ebenfalls auf 30 km/h beschränkte Wohnstraßen bewirken könnte (weil der Bündelungseffekt von Hauptverkehrsstraßen auch durch die höhere zulässige Geschwindigkeit erreicht wird) und zu prüfen sein, ob eine hinreichende Befolgung der Regelung zu erreichen sein wird. Zu berücksichtigen ist auch die Anzahl der bereits durch passiven Lärmschutz geschützten Gebäude.

Außerorts kommen für eine Geschwindigkeitsreduktion vor allem Abschnitte der B42 und der B256 in Frage, auf denen heute lediglich die Richtgeschwindigkeit gilt und auf denen eine grundsätzliche Betroffenheit gemäß der vorliegenden Betrachtung festgestellt werden kann. Ausgehend von Anliegern sind unabhängig von der Lärm-Aktionsplanung bereits Lärm-Untersuchungen initiiert worden für Ortslagen in Block und Engers entlang der B42. Im Fall Engers ist der Landesbetrieb Mobilität zu dem Ergebnis gekommen, dass keine Überschreitung der o.g. Richtwerte vorliegt, in Block bei vier von 42 untersuchten Gebäuden (bei drei der betroffenen Gebäude ist in der Vergangenheit passiver Schallschutz durchgeführt worden). In beiden Fällen ist festgestellt worden, dass eine Reduktion auf Tempo 100 lediglich zu Schallminderungen führen würde, die im Grenzbereich der Wahrnehmbarkeit liegen.

Es ist unabhängig davon aktuell (Stand Mai 2021) zwischen Straßenverkehrsbehörde und Landesbetrieb Mobilität vereinbart worden, diesen Abschnitt der B42 auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h zu beschränken.

### **3.4 Ausblick/ Langfristige Strategien**

Bei Durchführung der oben ausgeführten Maßnahmen wäre im Prinzip eine solche Lärminderung erreichbar oder ist bereits erreicht worden, auf deren Basis mindestens die Schallpegel-Orientierungswerte der Lärmsanierung unterschritten werden, so dass eine Betroffenheit von Lärm (im Sinne der im vorliegenden Aktionsplan getroffenen Definition) 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.

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. Auf der Basis einer noch durchzuführenden Verkehrsentwicklungsplanung und entsprechender Beschlüsse kommen langfristig Ansätze zur allgemeinen Verlagerung von Anteilen des motorisierten Individualverkehrs auf öffentliche und nicht-motorisierte Verkehrsmittel in Frage, die grundsätzlich zu einer Lärminderung beitragen.

Der Lärmaktionsplan ist im Folgenden gemäß der EU-Richtlinie alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf weiter fortzuschreiben. Im Zusammenhang mit der oben genannten Bürgerbeteiligung/ Einwendungen einer Bürgerinitiative ist 2019 beschlossen worden, im Vorfeld der nächsten Stufe eine potenzielle Erweiterung des Betrachtungsumfangs auf Gemeindestraßen und weniger belastete klassifizierte Straßen sowie eine potenzielle Verknüpfung der Lärm-Aktionsplanung beispielsweise mit Ansätzen der Verkehrsentwicklungsplanung zu prüfen.

Mit Wirkung zum 08.12.2020 wurde die Zuständigkeit für die Lärminderungsplanung außerhalb von Ballungsräumen (Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung) dem Landesamt für Umwelt übertragen. Strategische Lärmkarten der 4. Runde sind bis zum 30.06.2022 auszuarbeiten, die Aufstellung des landesweiten Lärmaktionsplans hat bis zum 18.07.2024 zu erfolgen. Möglichkeiten einer etwaigen Aufstockung wie vorgenannt sind zu gegebener Zeit mit dem Landesamt für Umwelt abzustimmen.

## 4 Ruhige Gebiete

Gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz ist es erklärte Zielsetzung der Lärm-Aktionspläne, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Weitergehende Anforderungen oder Hinweise sind vom Gesetzgeber nicht getroffen worden. Ansätze zur Identifizierung bestehender ruhiger Gebiete geben vorliegende Arbeitshilfen zur Aufstellung von Lärm-Aktionsplänen. Nach Vorgaben der EU-Richtlinie ist das Stadtgebiet als außerhalb von Ballungsräumen gelegen zu kategorisieren. Anhaltspunkte zur Festlegung ruhiger Gebiete sind Pegelwerte von unter 40 dB(A).

Eine naheliegende Vorauswahl zur Feststellung ruhiger Gebiete sind die im rechtswirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Neuwied dargestellten Grün-, Wald- sowie landwirtschaftlichen Flächen. Unter Berücksichtigung der Lage von Verkehrswegen und Siedlungsbereichen kristallisieren sich die großen zusammenhängenden Waldgebiete am nord-westlichen und nord-östlichen Stadtgebietsrand heraus. Im Engerser Feld bestehen Vorbelastungen von über 50 dB(A) aufgrund der jeweils angrenzenden Bahnstrecken (hier ist auch die andere Rhein-Seite beachtlich).

Eine flächendeckende Lärm-Betrachtung liegt für das Stadtgebiet nicht vor. Die vorliegende Lärmkartierung stellt als unterste Kategorie Schallimmissionen in der Bandbreite von 50-55 dB(A) dar. In Bezug auf angrenzende Siedlungsbereiche und relevante Straßen sind vereinfachend pauschale Annahmen in Bezug auf notwendige Abstände getroffen worden.

In den Waldgebieten soll als naheliegende Eingrenzung auf die Kernzonen des Naturparks Rhein-Westerwald, für die in der Rechtsverordnung u.a. als Ziel „Erholung in der Stille“ festgelegt ist, sowie angrenzende Bereiche außerhalb von zusammenhängenden Siedlungsgebieten zurückgegriffen werden. Als Maßnahmen zum zukünftigen Schutz der ruhigen Gebiete sind Ansiedlungen oder Erweiterungen von Vorhaben mit relevanten Schall-Emissionen innerhalb oder in Randlage der Gebiete möglichst zu vermeiden.

Festgelegte ruhige Gebiete sind im Folgenden von der Stadt und von dritten Planungsträgern bei ihren Planungen in der Abwägung entsprechend zu berücksichtigen.

### 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)

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)

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)

Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)

## **Anlagen**

Zusammenfassung Stellungnahme

Lärmkartierung Tabellen

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

Übersichtskarte Betroffenheiten

Übersichtskarte passiver Lärmschutz

Kartendarstellung ruhige Gebiete

### **Anlage**

Zusammenfassung und Bewertung der eingegangenen Stellungnahme im Rahmen der Beteiligung der Behörden (Schreiben vom 26.04.2021)

#### Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (Schreiben vom 18.05.2021)

Der Landesbetrieb Mobilität (LBM) macht ergänzende Angaben zum aktuellen Stand passiver und aktiver Schallschutzmaßnahmen. Diese werden zur Kenntnis genommen und teilweise redaktionell berücksichtigt.

In Bezug auf die Festlegung ruhiger Gebiete kritisiert der LBM, dass der Orientierungswert zur Einordnung heute ruhiger Gebiete zu hoch angesetzt sei und die Ausweisung der Gebiete zu nah an ausgewählte Landesstraßen heranreiche, womit eine Verkehrszunahme derselben mit höheren Schallemissionen praktisch ausgeschlossen sei. Dieser Einwendung wird im Kern gefolgt, es wird der für „ruhige Gebiete auf dem Land“ empfohlene Orientierungswert von  $L_{den} = 40 \text{ dB(A)}$  soweit möglich berücksichtigt und die Abstände der festzulegenden ruhigen Gebiete von bestehenden Emissionsquellen, insbesondere klassifizierten Straßen erhöht.

Der LBM fordert weiterhin in diesem Zusammenhang eine Ermittlung der Lärmbeeinträchtigung auch unabhängig von den Hauptverkehrsstraßen und eine weitere Abstimmung der Festlegungen. Dieser Punkt wird zurückgewiesen. Eine solche Betrachtung kommt einer flächendeckenden Lärm-Ermittlung gleich, die für Gemeinden außerhalb der definierten Ballungsräume nicht vorgesehen ist.