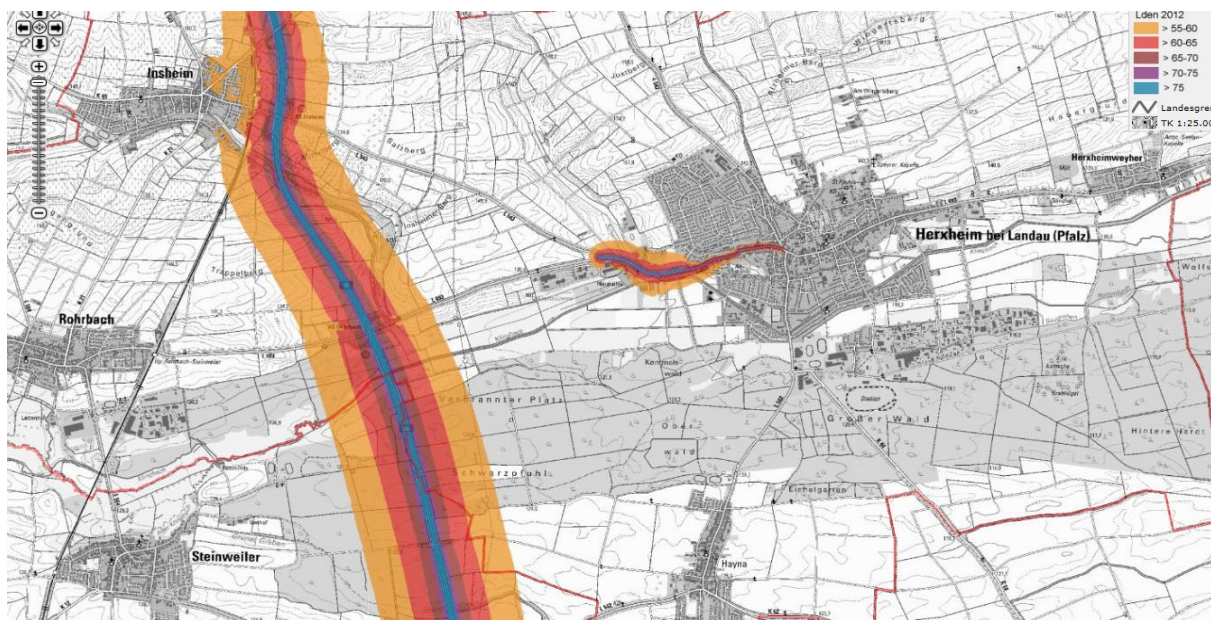




Verbandsgemeindeverwaltung Herxheim
Fachbereich 3: Bürgerdienste

Lärmaktionsplan VG Herxheim - Stufe 2



1. ALLGEMEINES

1.1 BESCHREIBUNG DER STADT/VERBANDSGEMEINDE/GEMEINDE SOWIE DER HAUPT- VERKEHRSSTRAßEN, HAUPT-EISENBAHNSTRECKEN ODER GROßFLUGHÄFEN UND ANDERER LÄRMQUELLEN, DIE ZU BERÜCKSICHTIGEN SIND

Beschreibung der Verbandsgemeinde

Die Verbandsgemeinde Herxheim liegt im Landkreis Südliche Weinstraße im Südwesten des Bundeslandes Rheinland-Pfalz. Zur Verbandsgemeinde Herxheim gehören die vier Ortsgemeinden Herxheim mit Ortsbezirk Hayna, Herxheimweyher, Insheim und Rohrbach.

Die Verbandsgemeinde Herxheim hat 15.043 Einwohner (Stand: 31.12.2014) und eine Fläche von insgesamt 49,95 km² (Stand: 31.12.2014). Die Bevölkerungsdichte liegt somit bei rund 301 Einwohnern pro km². Die Verbandsgemeinde Herxheim fällt demnach nicht unter die Ballungsraumdefinition gemäß § 47 b Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG).

Hauptverkehrsstraßen

Der Lärmaktionsplan (2. Stufe) wird auf der Grundlage der Ergebnisse der landesweiten und zentral durchgeführten Lärmkartierung (www.umgebungslaerm.rlp.de) erstellt. Die Kartierung bezieht sich auf die Streckenabschnitte 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 2005 für Landes- und Kreisstraßen mit anschließender Hochrechnung auf das Jahr 2012.

Nachdem die BAB 65 und die Lärmbetroffenheit der Ortsgemeinde Insheim bereits Gegenstand der 1. Stufe war (vgl. Beschluss des Ortsgemeinderates Insheim vom 27.10.2008 sowie Schreiben des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz vom 04.02.2009 und 04.03.2009) ist in der 2. Stufe der westliche Teil der Oberen Hauptstraße (L 493) in der Ortsgemeinde Herxheim zu betrachten. Darüber hinaus wird die Hauptstraße (L 493) in der Ortsgemeinde Herxheimweyher, welche nach den rechtlichen Bestimmungen nicht kartiert werden musste, von der Verbandsgemeinde Herxheim, über die gesetzlichen Anforderungen hinaus, in die Ermittlung der Belastungen miteinbezogen, weil das dortige Verkehrsaufkommen bei 7.184 Kfz/24h¹ liegt. Außerdem nahm die Orts-

¹ vgl. LBM Rheinland-Pfalz, Schalltechnische Untersuchung, vom 05.02.2015: über alle Tage des Jahres gemittelte Verkehrsstärke (DTV₂₀₁₂). Eine SDR-Messung der VG Herxheim im Zeitraum vom 13.03. - 27.03.2015 ergab ein DTV von 8.136 Kfz/24h.

gemeinde Herxheimweyher in den Jahren 2013/2014 am Pilotprojekt des Land Rheinland-Pfalz zu Tempo 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen teil.

Nachfolgend sind die kartierten Straßenabschnitte dargestellt:

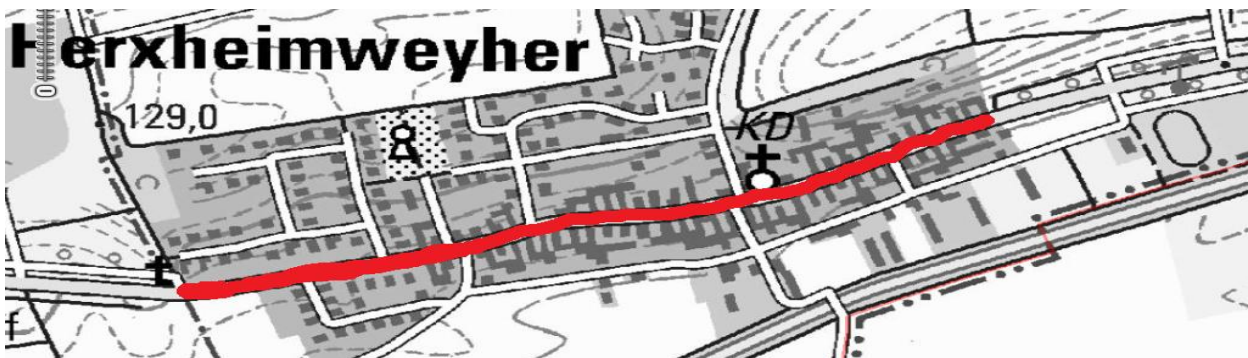
Karte 1: Ortsgemeinde Insheim (1. Stufe)



Karte 2: Ortsgemeinde Herxheim (2. Stufe)



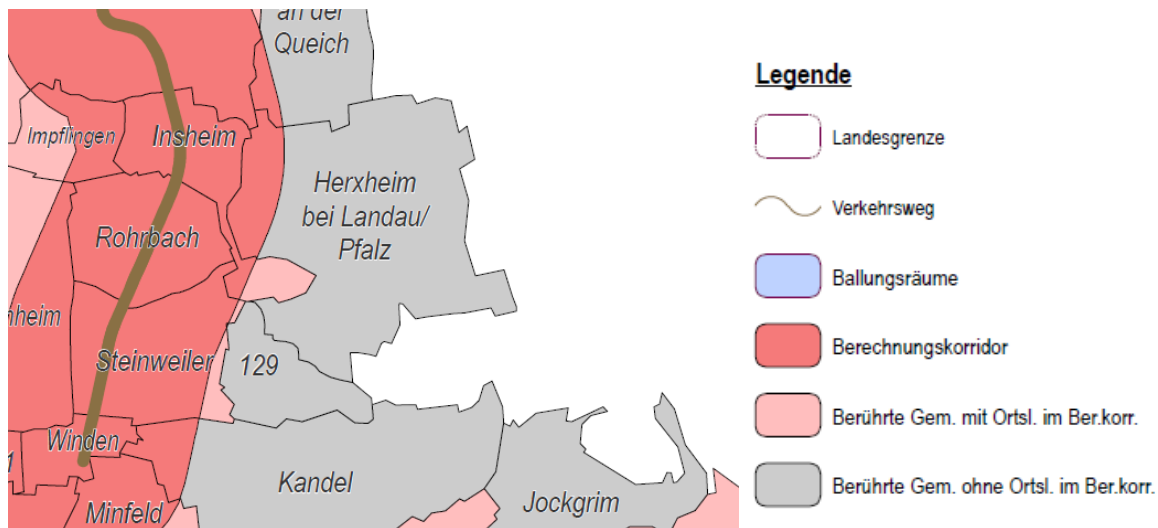
Karte 3: Ortsgemeinde Herxheimweyher (2. Stufe)



Haupteisenbahnstrecken

In der 2. Stufe der Lärmkartierung werden 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 VG Herxheim ist bei der Lärmkartierung der 2. Stufe gegenüber der 1. Stufe eine Veränderung dahingehend erfolgt, dass jetzt die Eisenbahnstrecke bei Insheim und Rohrbach erstmals erfasst wurde.

Karte 4: Übersichtskarte Haupteisenbahnstrecken (Lärmkartierung, 2. Stufe, Stand: 06.05.2013)



Großflughäfen

In der näheren Umgebung der VG Herxheim befinden sich keine Großflughäfen, so dass sich hier keine Auswirkungen auf das Gebiet der VG Herxheim ergeben. Militärisch genutzte Flughäfen und Landeplätze fallen nicht in den Anwendungsbereich des § 47 a BImSchG und sind im Gebiet der VG Herxheim auch nicht vorhanden.

andere Lärmquellen

Gewerbelärm von sog. IVU-Anlagen gemäß 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 § 47 a BImSchG.

1.2 FÜR DIE AKTIONSPLANUNG ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE

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

folgende Behörde für die Lärmaktionsplanung zuständig:

Verbandsgemeindeverwaltung Herxheim

Obere Hauptstraße 2

76863 Herxheim

Telefon 07276/501-125

Telefax 07276/501-250

E-Mail info@herxheim.de

Davon abweichend ist ab dem 01.01.2015 das Eisenbahnbundesamt zuständig für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans 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 § 47 d BImSchG stellen die nach § 47 e BImSchG zuständigen Behörden auf der Grundlage der gemäß § 47 c BImSchG ausgearbeiteten Lärmkarten Lärmaktionspläne auf, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen gelöst oder reduziert werden sollen.

Anwendungsbereich der §§ 47 a bis 47 f 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 Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeit ausgeht (§ 47 b Nr. 1 BImSchG). Nicht zum Umgebungslärm zählen etwa der Nachbarschaftslärm (verursacht z.B. durch private Feste, Musik) oder der Lärm am Arbeitsplatz (§ 47 a Satz 2 BImSchG).

Lärmaktionspläne müssen gemäß § 47 d 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 Lärminderung,
- Maßnahmen, welche die zuständigen Behörden 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.

Gemäß § 47 d 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 Lärminderungsplanung (§§ 47 a ff. BImSchG) ergeben sich zwar Pflichten der zuständigen Behörden 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 Bundes (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 RLS-90 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.²

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 zur 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 überschlüssige 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).

² vgl. Rechtsanwalt Wolfram Sedlak, Rechtsgutachten zum LAP der VG Herxheim, Köln 27.04.2015, Seite 1 ff.

Tabelle 1: national geltende Grenzwerte

Anwendungsbereich Nutzung	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen in der Baulast des Bundes und des Landes ³ Bei der Lärmsanierung im Schienenverkehr werden die unveränderten Immissionsgrenzwerte herangezogen (Angaben in Klammern) ⁴		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ⁵		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll ⁶	
	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 (70)	57 (60)	57	47	45	35
reine Wohngebiete	67 (70)	57 (60)	59	49	50	35
allgemeine Wohngebiete	67 (70)	57 (60)	59	49	55	40
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	69 (72)	59 (62)	64	54	60	45
Gewerbegebiete	72 (75)	62 (65)	69	59	65	50
Industriegebiete					70	70

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

³ Die Auslösewerte (früher Immissionsgrenzwerte) in den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz 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.

⁴ Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen der Lärmsanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes

⁵ Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

⁶ Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503)

heitliche Gefährdung vermieden wird. Die VG Herxheim als zuständiger 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 Lärm-belästigungen 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) (L_{DEN}) und 55 dB(A) (L_{Night}). 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 Isophonen zweier Wertepaare besonders gekennzeichnet: Nach Angaben des Landesamtes für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht Rheinland-Pfalz sind dies die Isophonen 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 Isophonen für $L_{DEN} = 65$ dB(A) und für $L_{Night} = 54$ dB(A) entsprechen den auf Kern-, Dorf- und Mischgebiete bezogenen Grenzwerten 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 belasteten Menschen

a) Herxheim, Obere Hauptstraße (L 493)

L _{DEN} dB(A)	BELASTETE MENSCHEN – STRAßENLÄRM
über 55 bis 60	227
über 60 bis 65	97
über 65 bis 70	71
über 70 bis 75	67
über 75	0
Summe	462

L _{Night} dB(A)	BELASTETE MENSCHEN – STRAßENLÄRM
über 50 bis 55	100
über 55 bis 60	87
über 60 bis 65	72
über 65 bis 70	0
über 70	0
Summe	259

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Fläche und Wohnungen

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen
55 - 65 dB(A) L _{DEN}	6,22	308
65 - 75 dB(A) L _{DEN}	0,34	0
über 75 dB(A) L _{DEN}	0	0
Summe	6,56	308

b) Herxheimweyher, Hauptstraße (L 493)

L _{DEN} dB(A)	BELASTETE MENSCHEN – STRAßENLÄRM
über 55 bis 60	146
über 60 bis 65	62
über 65 bis 70	46
über 70 bis 75	43
über 75	0
Summe	297

L _{Night} dB(A)	BELASTETE MENSCHEN – STRAßENLÄRM
über 50 bis 55	64
über 55 bis 60	56
über 60 bis 65	46
über 65 bis 70	0
über 70	0
Summe	166

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Fläche und Wohnungen

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen
55 - 65 dB(A) L _{DEN}	3,99	198
65 - 75 dB(A) L _{DEN}	0,22	0
über 75 dB(A) L _{DEN}	0	0
Summe	4,21	198

2.2 BEWERTUNG DER ANZAHL VON PERSONEN, DIE LÄRM AUSGESETZT SIND

a) Ortsgemeinde Herxheim

138 Menschen sind ganztägig sehr hohen Belastungen ausgesetzt (über L_{DEN} 65 dB(A)).

159 Menschen sind in der Nacht sehr hohen Belastungen ausgesetzt (über L_{Night} 55 dB(A)).

235 Menschen sind ganztägig hohen Belastungen ausgesetzt (über L_{DEN} 60 dB(A)).

259 Menschen sind in der Nacht hohen Belastungen ausgesetzt (über L_{Night} 50 dB(A)).

462 Menschen sind ganztägig Belastungen/Belästigungen ausgesetzt (über L_{DEN} 55 dB(A)).

b) Ortsgemeinde Herxheimweyher

89 Menschen sind ganztägig sehr hohen Belastungen ausgesetzt (über L_{DEN} 65 dB(A)).

102 Menschen sind in der Nacht sehr hohen Belastungen ausgesetzt (über L_{Night} 55 dB(A)).

151 Menschen sind ganztägig hohen Belastungen ausgesetzt (über L_{DEN} 60 dB(A)).

166 Menschen sind in der Nacht hohen Belastungen ausgesetzt (über L_{Night} 50 dB(A)).

297 Menschen sind ganztägig Belastungen/Belästigungen ausgesetzt (über L_{DEN} 55 dB(A)).

2.3 ANGABE VON LÄRMPROBLEMEN UND VERBESSERUNGSBEDÜRFTIGEN SITUATIONEN

Im Gebiet der **Ortsgemeinde Herxheim** bestehen Lärmprobleme in der **Oberen Hauptstraße** durch die **Ortsdurchfahrt** der **L 493**.

Im Gebiet der **Ortsgemeinde Herxheimweyher** bestehen Lärmprobleme in der **Hauptstraße** durch die **Ortsdurchfahrt** der **L 493**.

3. MAßNAHMENPLANUNG

3.1 BEREITS VORHANDENE MAßNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG

a) Einsatz von aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen

In der **Ortsgemeinde Herxheim** wurde beim Bau der Ortsrandstraße Süd-West im westlichen Teil ein Lärmschutzwall als aktive Schallschutzmaßnahme errichtet. Darüber hinaus wurden in der **Ortsgemeinde Herxheim** und der **Ortsgemeinde Herxheimweyher** jeweils im Zuge der **Ortsdurchfahrt** der **L 493** durch den Landesbetrieb Mobilität **passive Schallschutzmaßnahmen an den Wohngebäuden** umgesetzt.

b) Fahrverbote

In der **Ortsgemeinde Herxheim** ist in der **Oberen und Unteren Hauptstraße** durch Zeichen 253 StVO ein **LKW-Verbot (ausgenommen Anlieger)** angeordnet. Der überörtliche Verkehr wird über die Ortsrandstraße geführt.

c) Geschwindigkeitsbeschränkung

In der **Hauptstraße** in **Herxheimweyher** wurde im Rahmen des Pilotprojekts **Tempo 30 in Hauptverkehrsstraßen** eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf **30 km/h** (befristet bis 31.12.2014) 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 durchdachte Erschließungen Lärm von störepfindlichen oder hoch belasteten Gebieten vermieden werden. Deshalb muss insbesondere die Ausweisung weiterer Gewerbeflächen im östlichen Bereich der **Ortsgemeinde Herxheim** sorgfältig abgewogen werden, da sie über die Ortsrandstraße bzw. die L 493 durch Herxheimweyher erschlossen werden.

bb) Verlagerung von Ortsdurchfahrten

Der Bau von Umgehungsstraßen verringert die Belastung im Ortskern, ist aber nachteilig für den Umwelt- und Naturschutz und mit hohen Kosten verbunden.

In der **Ortsgemeinde Herxheimweyher** ist eine Ortsrandstraße im Flächennutzungsplan der Verbandsgemeinde Herxheim dargestellt. Mit einer Realisierung innerhalb der nächsten fünf Jahre ist nicht zu rechnen.

Die in der **Ortsgemeinde Herxheim** untersuchte **Ortsrandstraße Nord-Ost**⁷ besitzt im Vergleich mit der vorhandenen, südlichen Ortsrandstraße ein relative geringes verkehrliches Wirkungspotential. Die Ortsrandstraße Nord-Ost übernehme laut Gutachten Verkehrsbelastungen in der Größenordnung von rd. 3.100 bis rd. 3.600 Kfz/24 h. Im Wesentlichen würde die Offenbacher Straße, die Oberhohlstraße (bis -1.100 Kfz/24 h) und die Untere Hauptstraße (bis -1.800 Kfz/24 h)

⁷ Büro Modus Consult Ulm GmbH, Verkehrsuntersuchung Herxheim, Planungsfall 3, März 2013, S. 5

entlastet; aber auch die St. Christophorusstraße würde um rd. -1.200 Kfz/24 h entlastet. Mit einer Realisierung innerhalb der nächsten fünf Jahre ist nicht zu rechnen.

In der Ortsgemeinde Herxheim ist innerhalb der nächsten fünf Jahre eine **Umwidmung** der **Oberen und Unteren Hauptstraße (L 493)** zur Gemeindestraße und der Ortsrandstraße Süd-West und Am Kleinwald zur Landesstraße geplant. Anschließend durchzuführende **bauliche Maßnahmen** zur **Verkehrsberuhigung** in der Oberen und Unteren Hauptstraße werden in einer Prognose⁸ zum Jahr 2025 eine Verkehrsentlastung in der Ortsmitte um 2.000 Kfz/24 h bezogen auf den Prognose-Nullfall und noch 900 Kfz/24 h bezogen auf das Jahr 2011 bewirken. Im weiteren, westlichen Verlauf der Oberen Hauptstraße wird die Verkehrsbelastung mit prognostizierten 7.500 Kfz/24 h im Jahr 2025 gegenüber dem Jahr 2011 unverändert bleiben.

Tabelle 2: Verkehrsuntersuchung Herxheim 2012, Prognose-Nullfall

	Kfz/24 Stunden		
	2011	2025	Zunahme in %
Ortsrandstraße Süd-West	6 500	7 700	+ 19 %
St. Christophorus-Straße	7 600	9 300	+ 22 %
Am Kleinwald	5 500	6 900	+ 25 %
Ortsrandstraße Süd-Ost	5 800	7 300	+ 26 %
Obere Hauptstraße West	7 500	8 400	+ 12 %
Obere Hauptstraße Ortsmitte	9 000	10 100	+ 12 %
Untere Hauptstraße	7 800	8 600	+ 10 %
Luitpoldstraße	5 000	5 500	+ 10 %
Speiertsgasse	2 400	3 100	+ 29 %
Siedlungsstraße	2 700	3 200	+ 19 %
Oberhohlstraße	6 400	7 000	+ 9 %

⁸ Büro Modus Consult Ulm GmbH, Verkehrsuntersuchung Herxheim, August 2012, Seite 26

Tabelle 3: Verkehrsuntersuchung Herxheim 2012, Planungsfall 1

	Kfz/24 Stunden (Planjahr 2025)			
	Prognose- Nullfall	Planungs- fall 1	Entwicklung absolut in %	
Ortsrandstraße Süd-West	7 700	8 700	+ 1 000	+ 13 %
St. Christophorus-Straße	9 300	10 500	+ 1 200	+ 13 %
Am Kleinwald	6 900	8 200	+ 1 300	+ 19 %
Ortsrandstraße Süd-Ost	7 300	8 100	+ 800	+ 11 %
Obere Hauptstraße West	8 400	7 500	- 900	- 11 %
Obere Hauptstraße Ortsmitte	10 100	8 100	- 2 000	- 20 %
Untere Hauptstraße	8 600	7 300	- 1 300	- 15 %
Luitpoldstraße	5 500	5 700	+ 200	+ 4 %
Speiertsgasse	3 100	2 900	- 200	- 6 %
Siedlungsstraße	3 200	3 400	+ 200	+ 6 %
Oberhohlstraße	7 000	6 600	- 400	- 6 %

Allerdings darf nicht übersehen werden, dass entlang der Ortsrandstraßen die Verkehrsbelastung erheblich ansteigen und beispielsweise die St. Christophorusstraße im Jahr 2025 mit 10.500 Kfz/24 h eine höhere Belastung als die Obere Hauptstraße im Jahr 2011 aufweisen wird. Trotz eines größeren Abstandes der Wohnungen bis zur Fahrbahn als in der Oberen Hauptstraße, werden wahrscheinlich auch dort passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich, wenn - wie angenommen - der Verkehr zunimmt und gleichzeitig keine Entlastung durch einen anderen Fahrbahnbelag ("Flüsterasphalt") oder geräuscharme Fahrzeuge (Elektroautos) eintritt.

cc) Fahrverbote

In der **Ortsgemeinde Herxheimweyher** darf mangels ortsdurchfahrtsfreie Alternativstrecke **kein LKW-Verbot** angeordnet werden; eine Veränderung in Bezug auf die Gewerbegebiete in Herxheim kann sich ergeben, wenn die Verbindungsstrecke zwischen der **K 44 (Hatzenbühl)** und **B 9 (Rheinzabern)** gebaut wurde.

dd) Geschwindigkeitsbeschränkungen

In der **Ortsgemeinde Herxheimweyher** wird die **Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags auf der Hauptstraße** nunmehr durch diesen Lärmaktionsplan als dauerhafte Maßnahme zur Lärminderung angeordnet. Die Verkehrszeichen 274 (zulässige Höchstgeschwindigkeit "30"), verbunden mit dem Zusatzzeichen 1012-36 ("Lärmschutz"), sind nach den Erfahrungen des Pilotprojekts und in Kenntnis der Schalltechnischen Untersuchung des LBM Rheinland-Pfalz jeweils ungefähr 10 m nach der Ortstafel (Verkehrszeichen 310) beginnend und dann nach jeder Einmündung aufzustellen. Die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h wird dann mit der

Rückseite der Ortstafel (Verkehrszeichen 311) wieder aufgehoben.

Nach der Schalltechnischen Untersuchung des LBM Rheinland-Pfalz vom 05.02.2015 werden die Orientierungswerte der 16. BImSchV für Dorfgebiete in Höhe von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts an allen 78 Gebäuden (laufende Nummern 1 - 78) überschritten! Diese sind nach der ständigen Rechtsprechung ermessensauslösende Schwelle zur Prüfung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen.⁹ Im Durchschnitt wurden Immissionen in Höhe von 70,7 dB(A) tags und 62,7 dB(A) nachts berechnet. Davon sind in etwa ein Drittel der 540 Einwohner von Herxheimweyher betroffen. An 60 Gebäuden lagen die Beurteilungspegel über 70 dB(A) tags und an 73 Gebäuden über 60 dB(A) nachts! Ab diesen Werten ist nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 zweite Alternative der 16. BImSchV jede Überschreitung bzw. Minderung relevant, unabhängig von der Ortsüblichkeit bzw. Vorbelastung.¹⁰ Das heißt, es muss in diesen Fällen nicht eine Minderung um 3 dB(A) erzielt werden.

Schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm liegen somit **an allen Gebäuden** der Hauptstraße in Herxheimweyher vor.

In der Lärmwirkungsforschung ist leider noch nicht hinreichend gesichert geklärt, ab welchen Beurteilungspegeln **gesundheitsgefährdende Lärmimmissionen im Straßenverkehr** anzunehmen sind. Dies muss von der Rechtsprechung daher einzelfallbezogen geprüft werden. Überwiegend werden hier Pegel von 65 dB(A) - 70 dB(A) tags und ab 60 dB(A) nachts als gesundheitsgefährdend eingestuft.¹¹ Die WHO setzt den kritischen Belästigungsbereich auf 50 - 55 dB(A), den gesundheitsgefährdenden Bereich von 61 - 65 dB(A) tags an.¹² In den WHO Night Noise Guidelines for Europe wird für den Nachtbereich ein Richtwert von nur 40 dB(A) vorgeschlagen.¹³

Damit kann bei den vorgenannten 60 Gebäuden mit Beurteilungspegeln über 70 dB(A) tags und 73 Gebäuden mit Beurteilungspegeln über 60 dB(A) nachts von einer gesundheitsgefährdenden Situation für die Anwohner ausgegangen werden. Auch in diesen Fällen ist nach der ständigen

⁹ vgl. Rechtsanwalt Wolfram Sedlak (oben Fn. 2), ebenda

¹⁰ vgl. Rechtsanwalt Wolfram Sedlak (oben Fn. 2), Seite 3

¹¹ vgl. Rechtsanwalt Wolfram Sedlak (oben Fn. 2), Seite 3: Übersicht von Rspr. und Lärmwirkungsforschung, Fn. 9

¹² WHO (Europe)/IRC (EU), (Hrsg.), Burden of disease from environmental noise. Quantification of healthy life years lost in Europe. Kopenhagen, WHO Regional Office for Europe, 2011. Die Studie enthält eine Referenzmethodik zur allgemeinen Bewertung der Auswirkungen von Umgebungslärm auf die einschlägigen Gesundheitsendpunkte, nicht nur die Belästigung.

¹³ <http://www.euro.who.int/de/health-topics/environment-and-health/noise/publications/2009/night-noise-guidelines-for-europe>

Rechtsprechung jede Überschreitung bzw. Minderung relevant, unabhängig von der Ortsüblichkeit bzw. Vorbelastung.¹⁴ Das heißt, auch in diesen Fällen muss keine Minderung um 3 dB(A) erzielt werden.

Als geeignete Maßnahme zur Reduzierung der hohen Lärmimmissionen auf der Hauptstraße in Herxheimweyher kommen nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO im Wesentlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen nachts, ganztags und LKW-Durchfahrtsverbote nachts bzw. ganztags in Betracht.

Durchfahrtsverbote für bestimmte Fahrzeugarten sind jedoch im Vergleich zu Geschwindigkeitsbegrenzungen als stärker einschränkend zu bewerten. Zudem besteht das Problem von Verkehrsverlagerungen, durch die u.U. andere Gemeinden vermehrt belastet würden. Hierzu bedürfte es weiterer, eingehender Verkehrsuntersuchungen mit entsprechender Finanzierung. Oben unter Punkt cc) wurde darauf bereits Bezug genommen.

Einfacheres und milderer Mittel sind demgegenüber in der Regel Geschwindigkeitsbegrenzungen, hier konkret Tempo 30 statt bisher Tempo 50. Eine Reduzierung auf den Nachtbereich hat sich im Rahmen des Pilotprojekts Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen in Rheinland-Pfalz, das vom 18.11.2013 bis zum 28.02.2015 auf der Hauptstraße in Herxheimweyher durchgeführt wurde, als nicht ausreichend erwiesen.¹⁵ Dazu sind die Lärmbelastungen auch tags zu gravierend.

Nach der Stellungnahme von Prof. Dr. H. Topp, a.a.O., Seite 10 f. lassen sich durch Tempo 30 Pegelminderungen von 2,4 dB(A) im Mittelungspegel und bei den Spitzenpegeln um 5 dB(A) erreichen. Hinzu kommen Lärmreduzierungen durch die Verstetigung des Verkehrsflusses im Mittel bis zu 2 dB(A) und bis zu 4 dB(A) in den Spitzenpegeln.¹⁶ Der Verkehrsfluss ist bei Tempo 30 stetiger als bei Tempo 50.

Diese zu erzielenden Verbesserungen der Lärmbelastungen sind erheblich und rechtfertigen auch an den Gebäuden mit Beurteilungspegeln unter 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts die verkehrsbeschränkende Maßnahme.

Verkehrsverlagerungen sind nicht zu erwarten (vgl. Prof. Dr. H. Topp, a.a.O., Seite 11: "können komplett ausgeschlossen werden").

¹⁴ Rechtsanwalt Wolfram Sedlak, (oben Fn. 2), Seite 2 f.

¹⁵ vgl. Prof. Dr. H. Topp, Lärmaktionsplan Herxheimweyher - Tempo 30 in der Hauptstraße, Kaiserslautern, März 2015, Seite 6 und 8

¹⁶ Prof. Dr. H. Topp, a.a.O. (Fn. 16), Seite 9

Weiterhin ist die Verkehrsfunktion der Straße als örtliche Hauptstraße sowie als Landesstraße L 493, die eine Querverbindung zwischen A 65 und B 9 darstellt, zu berücksichtigen.

Zusätzliche Beeinträchtigungen des überörtlichen Kfz- und Wirtschaftsverkehrs sowie des ÖPNV neben den o.g. Zeitverzögerungen sind im Rahmen des Pilotprojekts Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen auf der Hauptstraße in Herxheimweyher nicht festgestellt worden.¹⁷ Danach wird die Verkehrsfunktion der Straße durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h nicht beeinträchtigt.

Hinderungsgründe aus § 45 Abs. 9 StVO sind ebenfalls nicht ersichtlich. Eine besondere, örtliche Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt, ist nach der ständigen Rechtsprechung bei Erreichen der Orientierungswerte der 16. BImSchV in der Regel anzunehmen.¹⁸

Eine Zustimmung der obersten Straßenverkehrsbehörde zu der Anordnung von Tempo 30 in diesem Lärmaktionsplan ist nicht notwendig.¹⁹ Die Gemeinden sind nach der Umgebungslärmrichtlinie (RL 2002/49/EG) berechtigt, eigene Maßstäbe zu setzen.²⁰ Die Straßenverkehrsbehörden besitzen insofern kein eigenes Entschließungsermessen oder abwehrende Entscheidungskompetenz. Sie sind rechtlich verpflichtet, den Lärmaktionsplan umzusetzen und sich EU-richtlinienkonform zu verhalten.²¹

In der **Ortsgemeinde Herxheim** entfällt nach der Abstufung der **Oberen und Unteren Hauptstraße** zur Gemeindestraße der Zustimmungsvorbehalt des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz zur Anordnung von **Geschwindigkeitsbeschränkungen**. Damit könnte grundsätzlich auch dort eine **Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h** angeordnet werden. Dies bedarf jedoch noch einer Abwägung der Vor- und Nachteile.

ee) Fahrbahnbelag

In der **Ortsgemeinde Herxheimweyher** soll im **Jahr 2015** die Fahrbahndecke der **Hauptstraße**

¹⁷ Prof. Dr. H. Topp, a.a.O. (Fn. 16), Seite 12 f.

¹⁸ Rechtsanwalt Wolfram Sedlak, a.a.O. (Fn. 2), Seite 4, insbesondere dort Fn. 15

¹⁹ vgl. Rechtsgutachten Prof. Dr. Dr. Jörg Berkemann, Zur Frage des rechtlichen Rahmens eines Lärmaktionsplanes (§ 47 d BImSchG), seiner verfahrensmäßigen Aufstellung, der festgelegten Maßnahmen und seiner Umsetzung unter Beachtung des unionsrechtlichen Richtlinienrechts, Hamburg/Berlin 2015, Seiten 70 ff. u. 81 ff.; sowie Rechtsanwalt Wolfram Sedlak, a.a.O. (Fn. 2), Seite 4f.

²⁰ Prof. Dr. Dr. Berkemann, a.a.O. (Fn. 20), Seiten 45, 48f, 72, 77 und 112

²¹ Prof. Dr. Dr. Berkemann, a.a.O. (Fn. 20), Seite 57 ff. (60) und 82 f., sowie Sedlak, a.a.O. (Fn. 2), Seite 5

(L 493) erneuert werden. Generell ist dazu anzumerken, dass eine ebene Straße ohne Einbauten und Schlaglöcher unabhängig vom jeweiligen Deckschichttyp auch einen großen Beitrag zur Lärminderung liefert, da die Fahrzeuge keinen Erschütterungen mit der entsprechenden Lärmbelastung ausgeliefert sind²². Daneben hat die Art des Fahrbahnbelags Einfluss auf die Verkehrsräusche. 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 höheren Fahrgeschwindigkeiten deutlich größer als innerorts. Für Straßen innerorts mit geringen Fahrgeschwindigkeiten kann der Einbau der Beläge DSH-V 5 empfohlen werden²³. Die Entscheidung obliegt dem Land Rheinland-Pfalz als Straßenbaulastträger.

In der **Ortsgemeinde Herxheim** ist in den nächsten fünf Jahren auf der **Oberen Hauptstraße (L 493)** eigentlich keine Erneuerung des Fahrbahnbelags geplant. Im Zuge der geplanten Umwidmung der Oberen und Unteren Hauptstraße einerseits und den Ortsrandstraßen andererseits sowie den gegenseitigen Gewährleistungsansprüchen nach § 11 Abs. 5 Landesstraßengesetz zwischen der Ortsgemeinde Herxheim und dem Land Rheinland-Pfalz könnte jedoch der Fahrbahnbelag erneuert werden. Dann gelten die obigen Ausführungen entsprechend.

b) Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg

Durch die vorhandene Bebauung und deren geringer Abstand zur Straße sind Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg in Form von **Lärmschutzwänden** in westlichen Teil der Oberen Hauptstraße in Herxheim und in der Hauptstraße in Herxheimweyher nicht umsetzbar.

c) Maßnahmen am Immissionsort

In der Oberen und Unteren Hauptstraße (L 493) in Herxheim sowie in der Hauptstraße (L 493) in Herxheimweyher hat das Land als Straßenbaulastträger bereits **passive Schallschutzmaßnahmen an den Wohngebäuden** durchgeführt, soweit die Voraussetzungen einer Lärmsanierung erfüllt waren.

²² Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr, Lärmindernde Fahrbahnbeläge, http://www.leiserstrassenverkehr.bayern.de/laermarme_belaege/ (Abruf: 27.10.2014)

²³ ebenda, vgl. außerdem: Umweltbundesamt, Lärmindernde Fahrbahnbeläge - Ein Überblick über den Stand der Technik, 20/2014, http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_20_2014_laermindernde_fahrbahnbelaege_barrierefrei.pdf (Abruf: 27.10.2014)

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 heutigen Ortsdurchfahrten der L 493 in Herxheim und Herxheimweyher wird sich die VG Herxheim dafür einsetzen, im Zuge einer Erneuerung der Fahrbahn den Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags vorzusehen. Die Ortsgemeinde Herxheimweyher befürwortet darüber hinaus, die Einrichtung von stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen, damit die Einhaltung des Geschwindigkeitslimits von 30 km/h sowie darüber hinaus eine Verstetigung des Verkehrsflusses sichergestellt werden kann. Nach einer im September 2014 durchgeführten Umfrage bei den Anwohnern der Hauptstraße in Herxheimweyher würden rd. 82% der befragten Personen eine Geschwindigkeitsüberwachung mit stationären Blitzern sehr befürworten.

3.5 SCHÄTZWERTE FÜR DIE REDUZIERUNG DER ZAHL DER BETROFFENEN PERSONEN

Mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im westlichen Teil der **Oberen Hauptstraße (L 493)** in **Herxheim** könnte die Belastung der **67** betroffenen Personen > 70 dB(A) tags und **62** betroffenen Personen > 60 dB(A) nachts um **rd. 2,5 dB(A) reduziert** werden. Das Gleiche gilt für **43** Personen tags und **46** Personen nachts in der **Hauptstraße (L 493)** in **Herxheimweyher**. Der Einbau von sog. Flüsterasphalt wird zu einer weiteren Reduzierung der Belastung der genannten Anzahl betroffener Personen führen.

4. FORMELLE UND FINANZIELLE INFORMATIONEN

4.1 DATUM DER AUFSTELLUNG DES AKTIONSPLANS

Der Lärmaktionsplan der VG Herxheim (Stufe 2) wurde vom Verbandsgemeinderat Herxheim in seiner Sitzung vom 19.05.2015 beschlossen.

4.2 DATUM DES ABSCHLUSSES DES AKTIONSPLANS

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

4.3 MITWIRKUNG DER ÖFFENTLICHKEIT / PROTOKOLL DER ÖFFENTLICHEN ANHÖRUNGEN

Die Information 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 Herxheim.

a) frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Planungsüberlegungen wurden am 13.02.2015 und 27.02.2015 im Amtsblatt unter Hinweis auf die Homepage der Verbandsgemeinde Herxheim der Öffentlichkeit vorgestellt. Der Öffentlichkeit wurde Gelegenheit gegeben vom 13.02.2015 bis 13.03.2015 eigene Vorschläge zu machen. Parallel dazu erfolgte eine Beteiligung der betroffenen Träger öffentlicher Belange.

b) Auslegung

Die öffentliche Auslegung fand im Zeitraum vom 13.02.2015 bis 13.03.2015 statt. Während dieses Zeitraums konnten die Planunterlagen eingesehen und von jedermann Vorschläge eingereicht werden.

4.4 BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER ERGEBNISSE DES AKTIONSPLANS

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 Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

4.5 KOSTEN FÜR DIE AUFSTELLUNG UND UMSETZUNG DES AKTIONSPLANS

Kosten für die Aufstellung: 0 €

Kosten für die Umsetzung: Die Kosten für die notwendigen Verkehrszeichen (30 km/h) in Herxheimweyher werden auf rd. 1.500 € geschätzt. Die Kosten für die Erneuerung des Fahrbahnbelages in der Oberen Hauptstraße in Herxheim und der Hauptstraße in Herxheimweyher können in der konzeptionellen Phase des Lärmaktionsplans nicht geschätzt werden und hängen wesentlich von der Art des Fahrbahnbelags ab, insbesondere auch was die Folgekosten aufgrund verschiedener Haltbarkeit betrifft.

4.6 WEITERE FINANZIELLE INFORMATIONEN

Umgebungslärm verursacht oberhalb von Lärmpegeln von $L_{\text{Night}} = 40 \text{ dB(A)}$ in der Nacht oder $L_{\text{DEN}} = 50 \text{ dB(A)}$ 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 in den Hinweisen der Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz für die Lärmaktionsplanung (sog. LAI-Hinweise in der Fassung vom 18.06.2012)²⁴ folgende 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:

²⁴ <http://www.lai-immissionsschutz.de/servlet/is/20170/LAI-Hinweise.pdf?command=downloadContent&filename=LAI-Hinweise.pdf> (Abruf: 27.10.2014)

Tabelle 4: Kosten-Nutzen-Analyse

L _{DEN} dB(A)	Lärmschadenskosten € pro Anwohner / Jahr		
	Straßenverkehr	Schieneverkehr	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 errechnen sich folgende Lärmschadenskosten:

L _{DEN} dB(A)	Straßenverkehr €/ Anwohner / Jahr	Herxheim		Herxheimweyher	
		Anwohner	€/ Jahr	Anwohner	€/ Jahr
> 55 ≤ 60	71	227	16.117	146	10.366
> 60 ≤ 65	121	97	11.737	62	7.502
> 65 ≤ 70	171	71	12.141	46	7.866
> 70 ≤ 75	272	67	18.224	43	11.696
> 75	363	0	0	0	0
Summe:		462	58.219	297	37.430

Der so ermittelte Wert ist eine untere Abschätzung der Lärmschadenskosten, da z. B. Immobilienwertverluste unberücksichtigt bleiben.²⁵

4.7 LINK ZUM AKTIONSPLAN IM INTERNET

www.vg-herxheim.de

Herxheim, den 20. Mai 2015

Trauth
Bürgermeister

²⁵ LAI-Hinweise (Fn. 10), Seite 15