

# Lärmaktionsplan 2018

Verbandsgemeinde Wörrstadt

*mittendrin & voller Energie*



# Inhaltsverzeichnis

Gliederung nach Richtlinie 2002/49/EG, Anhang V (EU-Umgebungslärmrichtlinie)

## Anlass und Aufgabenstellung

### 1. Allgemeines

- 1.1. Beschreibung der Verbandsgemeinde und Hauptverkehrsstraßen auf VG-Gebiet
- 1.2. Für die Aktionsplanung zuständige Behörde
- 1.3. Rechtlicher Hintergrund
- 1.4. Geltende Grenzwerte

### 2. Bewertung der Ist-Situation

- 2.1. Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten
- 2.2. Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind
- 2.3. Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen

### 3. Maßnahmenplanung

- 3.1. Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung
- 3.2. Geplante Maßnahmen zur Lärminderung
- 3.3. Schutz ruhiger Gebiete
- 3.4. Langfristige Strategien zur Lärminderung
- 3.5. Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

### 4. Formelle und finanzielle Information

- 4.1. Daten zur Aufstellung und zum Abschluss des Aktionsplanes
- 4.2. Öffentlichkeitsbeteiligung: Durchführung und Ergebnisse
- 4.3. Kosten für Aufstellung und Umsetzung

### 5. ANLAGE 1 + ANHANG (Kartenteil)

# Aktionsplan gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz der Verbandsgemeinde Wörrstadt vom 13.12.2018

## 1. Allgemeines

### 1.1 Beschreibung der Verbandsgemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken die zu berücksichtigen sind

Die Verbandsgemeinde Wörrstadt befindet sich auf einer Fläche von 11.251 ha im Land Rheinland-Pfalz, im Landkreis Alzey-Worms. Im touristisch aufstrebenden Rheinhessen, zwischen der Landeshauptstadt Mainz und Alzey gelegen, gehören 13 Gemeinden zwischen der Selz und dem Wiesbach zum Verbandsgebiet der Verbandsgemeinde (VG).

Das Landschaftsbild wird durch die traditionelle Wein- und Kulturlandschaft, welche sich in sanften Hügeln von den Rhein-Terrassen herauf bis hinüber zu den etwas steileren Hängen der rheinhessischen Schweiz ziehen, geprägt. Landwirtschaft und Weinbau haben innerhalb des Verbandsgemeindegebietes eine große Bedeutung und Tradition. 26 % der Fläche wird als Rebfläche genutzt.

In sechs Gemeinden gibt es eine Grundschule. Die Stadt Wörrstadt ist Schulstandort mit allen Schulzweigen und von jeder Ortsgemeinde leicht erreichbar.

Die gute Verkehrsanbindung durch die Autobahnen A61/A63 an zwei große Wirtschaftsregionen macht die VG Wörrstadt für die Einwohner und auch Unternehmen attraktiv. Mit dem Auto erreicht man in etwa 20 Minuten die Region Rhein-Main, in etwa 35 Minuten die Region Rhein-Neckar. Ein Autobahnanschluss in Richtung Köln/Bonn ist nur 10 Minuten entfernt und jede halbe Stunde kann man mit der Regionalbahn den Mainzer Hauptbahnhof mit ICE-Anschluss erreichen. Gut ausgebaute Bahnhöfe befinden sich in Armsheim, Wallertheim, Wörrstadt und Saulheim.

## 1.2. Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Verbandsgemeinde Wörrstadt  
FB Bauen und Umwelt  
Sachgebiet Bauleitplanung  
Zum Römergrund 2 – 6  
55286 Wörrstadt  
Tel 0 67 32 / 6 01 – 50 91  
Fax 0 67 32 / 6 01 – 850 91

Abweichend davon ist für die Kartierung und den Lärmaktionsplan des Schienenlärms von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes zuständig:

Eisenbahnbundesamt  
Vorgebirgsstr. 49  
D - 53110 Bonn

<http://www.eba.bund.de>

Auf den Lärmaktionsplan des Eisenbahnbundesamtes wird verwiesen. Nachfolgend werden keine weiteren Ausführungen zu Haupteisenbahnstrecken gemacht.

Die Berechnung der Lärmbelastung in der Gemeinde erfolgte für die Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume durch das Landesamt für Umwelt Rheinland-Pfalz, für die Schienenstrecken von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes durch das Eisenbahnbundesamt.

## 1.3. Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG sind gemäß §§ 47 a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen dargestellt und geregelt werden.

## 1.4. Geltende Grenzwerte

Geltende nationale Grenzwerte sind in der *Anlage 1* zusammengefasst.

Für die Geräuschbelastung der Bevölkerung hat eine Reihe von Institutionen Qualitätsstandards vorgeschlagen. Diese wurden in der Regel unter gesundheitlichen Aspekten entwickelt, unabhängig von der jeweiligen Nutzung der Gebiete, in denen Menschen Geräuschen ausgesetzt sind. Als gesundheitsrelevante Schwellenwerte gelten 65 dB(A) ganztags und 55 dB(A) nachts.

## 2. Bewertung der Ist-Situation

Außerhalb der Ballungsräume und der Städte mit mehr als 80.000 Einwohnern wurden in der 2. Stufe der Lärmkartierungen 2.577 km rheinland-pfälzische Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kfz pro Jahr kartiert.

Das Landesamt für Umwelt hat die Lärmkartierungen unter <http://umgebungslaerm.rlp.de> veröffentlicht.

Die Karten zeigen die Lärmwerte einerseits als 24-Stunden-Mittelungspegel (LDEN – Indikator für die Dauerbelastung) und andererseits als Nachtlärmindex (LNight 22 - 6 Uhr – Indikator für Schlafstörungen), in Verbindung mit der Anzahl der betroffenen Einwohner sowie der Kennzeichnung empfindlicher Nutzungsarten (Schulen, Krankenhäuser, etc.).

### Lärmkartierung Rheinland-Pfalz 2012

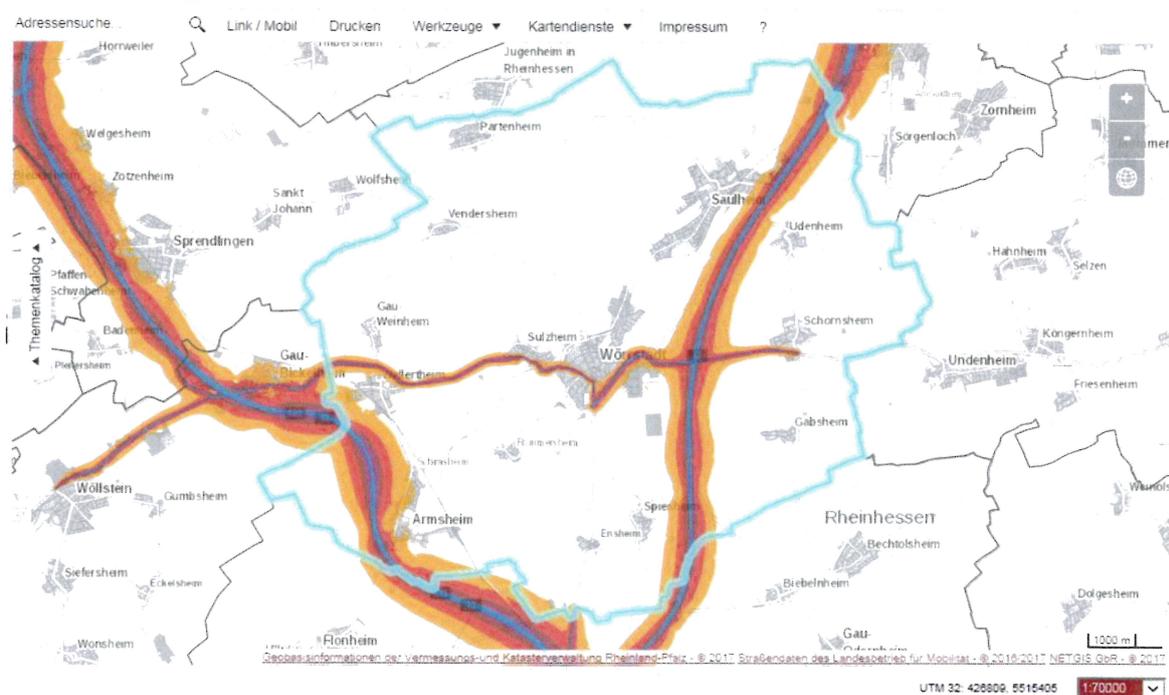


Abb. 1: Übersicht VG Wörrstadt LDEN (Lärmkartierung 2012)

# Lärmkartierung Rheinland-Pfalz 2017

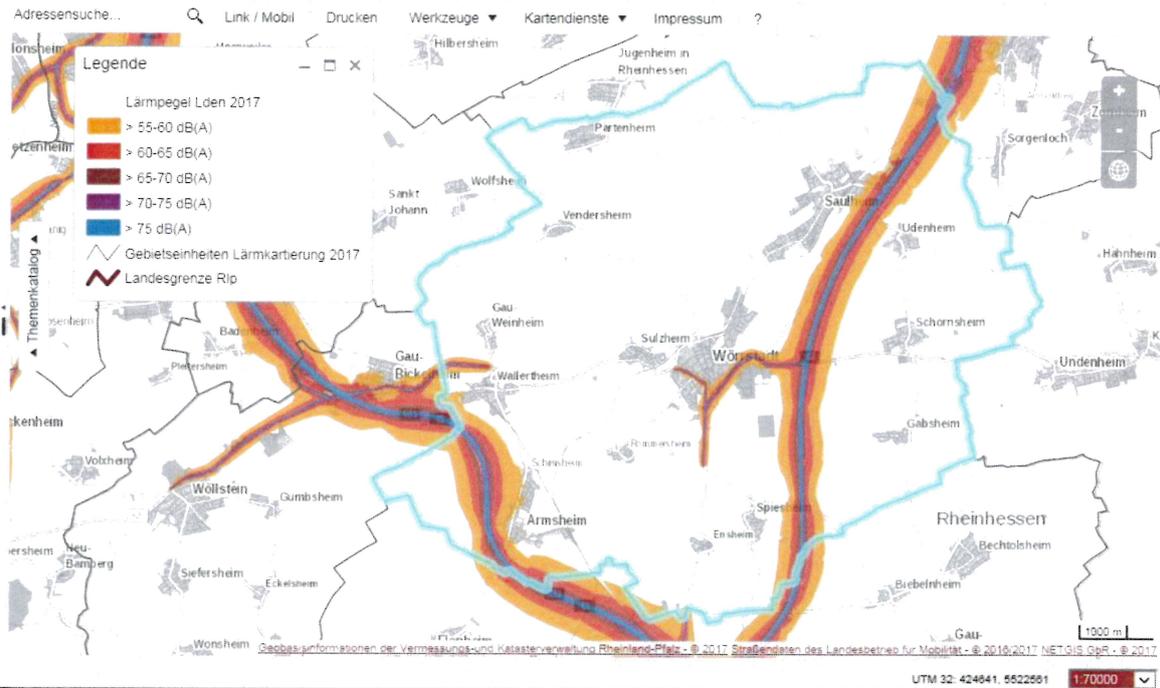


Abb. 2: Übersicht VG Wörrstadt LDEN (Lärmkartierung 2017)

## 2.1. Zusammenfassung der Ergebnisse aus den Lärmkarten 2012 + 2017

Wörrstadt (Verbandsgemeinde) 2012

Betroffenheiten

### Betroffenheiten durch kartierungspflichtige Hauptverkehrsstraßen

Hauptverkehrsstraßen nach § 47b Nr. 3 BImSchG sind Bundesfernstraßen, Landesstraßen oder auch sonstige grenzüberschreitende Straßen, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr

EU-Gebäudestatistik						EU-Flächenstatistik						
Intervalle	Anzahl der betroffenen Menschen		Intervalle	Anzahl der betroffenen Menschen		Schwellenwerte	Anzahl der Wohnungen		Anzahl der Schulen	Anzahl der Krankenhäuser	Schwellenwerte	Fläche in km²
	LDEN gerundet	EU-Rundung		LNight gerundet	EU-Rundung		LDEN gerundet	EU-Rundung				
55 - 60	777	800	50 - 55	355	400	> 55	611	600	0	0	> 55	18,34
60 - 65	255	300	55 - 60	217	200	> 65	130	100	0	0	> 65	4,45
65 - 70	201	200	60 - 65	113	100	> 75	0	0	0	0	> 75	1,03
70 - 75	79	100	65 - 70	1	0							
> 75	0	0	> 70	0	0							



Zuständige Behörden    Hauptlärmquellen    Umgebungsbeschreibung    Betroffenheiten    weitere Informationen

**Betroffenheiten durch kartierungspflichtige Hauptverkehrsstraßen**

Hauptverkehrsstraßen nach § 47b Nr. 3 BImSchG sind Bundesfernstraßen, Landesstraßen oder auch sonstige grenzüberschreitende Straßen, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr

EU-Gebäudestatistik							EU-Flächenstatistik						
Intervalle	Anzahl der betroffenen Menschen		Intervalle	Anzahl der betroffenen Menschen		Schwellenwerte	Anzahl der Wohnungen		Anzahl der Schulen	Anzahl der Krankenhäuser	Schwellenwerte	Fläche in km <sup>2</sup>	
	LDEN			LNight			LDEN					Fläche in km <sup>2</sup>	
	gerundet	EU-Rundung		gerundet	EU-Rundung		gerundet	EU-Rundung					LDEN
		50 - 55	180	200									
55 - 60	360	400	55 - 60	146	100	> 55	356	400	0	0	> 55	5,02	
60 - 65	162	200	60 - 65	85	100	> 65	93	100	0	0	> 65	1,49	
65 - 70	133	100	65 - 70	0	0	> 75	0	0	0	0	> 75	0,35	
70 - 75	59	100	> 70	0	0								
> 75	0	0											

Bei Betrachtung der beiden Betroffenheitstabellen und der Lärmkartierungen von 2012 und 2017 (Abb. 1 und 2) zeigt sich, dass die IST-Situation etwa gleich geblieben ist. Nachfolgend bezieht sich der Lärmaktionsplan auf die aktuellen Ergebnisse der Lärmkartierung 2017.

**Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen**

LDEN dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm	LNight dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 60	360 [400]	über 50 bis 55	180 [200]
über 60 bis 65	162 [200]	über 55 bis 60	146 [100]
über 65 bis 70	133 [100]	über 60 bis 65	85 [100]
über 70 bis 75	59 [100]	über 65 bis 70	2
über 75	0 [0]	über 70	0
Summe	714 [800]	Summe	1091 [1000]

**Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Fläche und Wohnungen**

LDEN dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen
55 - 65 dB(A) LDEN	5,02	356 [400]
65 - 75 dB(A) LDEN	1,49	93 [100]
über 75 dB(A) LDEN	0,35	0 [0]
Summe	6,86	449 [500]

## 2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Lärmaktionspläne sind aufzustellen, wenn die Lärmkartierung ein „Lärmproblem“ identifiziert. Ein solches liegt zumindest dann vor, wenn mehr als einzelne Wohngebäude, Schulen, Krankenhäuser oder Kindertagesstätten entsprechend hohen Lärmpegeln ausgesetzt sind.

Die WHO (Night Noise Guidelines for Europe, 2009) schlägt zum Schutz vor Gesundheitsbeeinträchtigungen die folgenden Lärmgrenzwerte (außen) für die Nacht vor:

Kurzfristig  $L_{\text{Night}} = 55 \text{ dB(A)}$ , Mittel- und langfristig  $L_{\text{Night}} = 40 \text{ dB(A)}$

Zur Vermeidung von Gesundheitsbeeinträchtigungen sollte ein 24h-Tagpegel  $L_{\text{DEN}}$  von  $65 \text{ dB(A)}$  möglichst kurzfristig unterschritten werden. Zur Vermeidung von erheblichen Belästigungen sollte langfristig der 24h-Tagpegel  $L_{\text{DEN}}$  von  $55 \text{ dB(A)}$  möglichst unterschritten werden.

In den Lärmkarten sind die Gebiete mit Pegeln oberhalb von  $L_{\text{DEN}} = 55 \text{ dB(A)}$  und  $L_{\text{Night}} = 50 \text{ dB(A)}$  dargestellt.

\*Für eine Bewertung der Lärmsituation können die Angaben in den vorhandenen Regelwerken (siehe Anlage 1) zur Orientierung herangezogen werden. **Ein gesetzlicher Anspruch für die belasteten Einwohner auf Lärminderung allein aus der strategischen Lärmkartierung heraus entsteht nicht.**

Die Auswertung der Betroffenheit der Bewohner in den Belastungsschwerpunkten ergibt:

2012 sind 280 (300) und 2017 sind 192 (200) Menschen ganztägig sehr hohen Belastungen ausgesetzt und (über  $L_{\text{DEN}} 65 \text{ dB(A)}$ )

2012 sind 331 (300) und 2017 sind 231 (200) Menschen in der Nacht sehr hohen Belastungen ausgesetzt (über  $L_{\text{NIGHT}} 55 \text{ dB(A)}$ )

2012 sind 535 (500) und 2017 sind 354 (400) Menschen ganztägig hohen Belastungen ausgesetzt und (über  $L_{\text{DEN}} 60 \text{ dB(A)}$ )

2012 sind 686 (700) und 2017 sind 411 (400) Menschen in der Nacht hohen Belastungen ausgesetzt. (über  $L_{\text{NIGHT}} 50 \text{ dB(A)}$ )

2012 sind 1.312 (1.300) und 2017 sind 714 (700) Menschen ganztägig Belastungen / Belästigungen ausgesetzt und (über  $L_{\text{DEN}} 55 \text{ dB(A)}$ )

Anmerkung: Die angegebenen Werte beziehen sich auf die Betroffenheitstabellen der Lärmkartierungen von 2012 und 2017. In den Klammern befinden sich der Werte aus der Spalte EU-Rundung.

### 2.3. Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Die kartierten Bereiche und verbesserungsbedürftigen Situationen sind in den Abbildungen 1 – 6 dargestellt.

#### Lärmkartierung Rheinland-Pfalz 2017

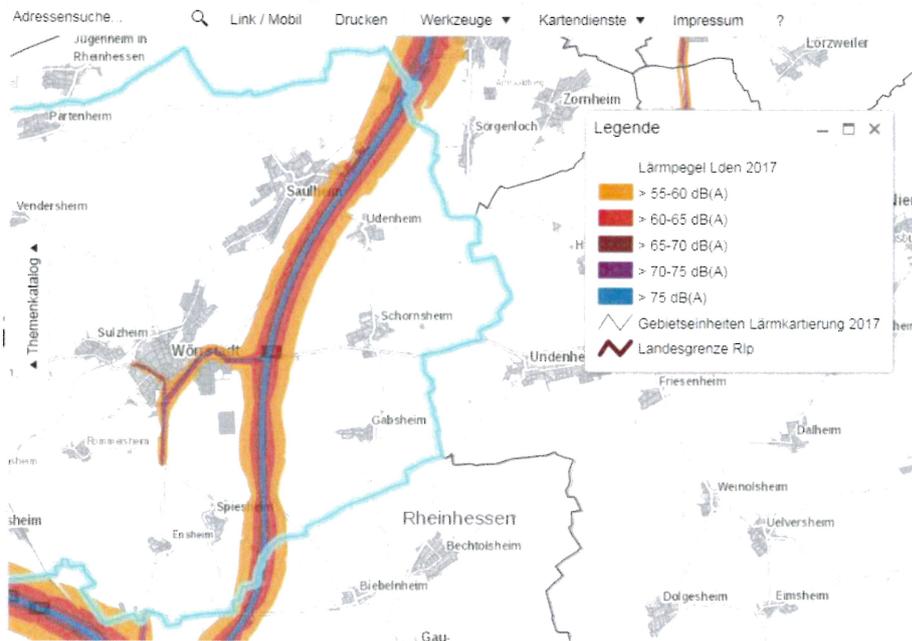


Abb. 3: Ausschnitt Wörrstadt und A63  $L_{DEN}$  (Lärmkartierung 2017)

#### Lärmkartierung Rheinland-Pfalz 2017

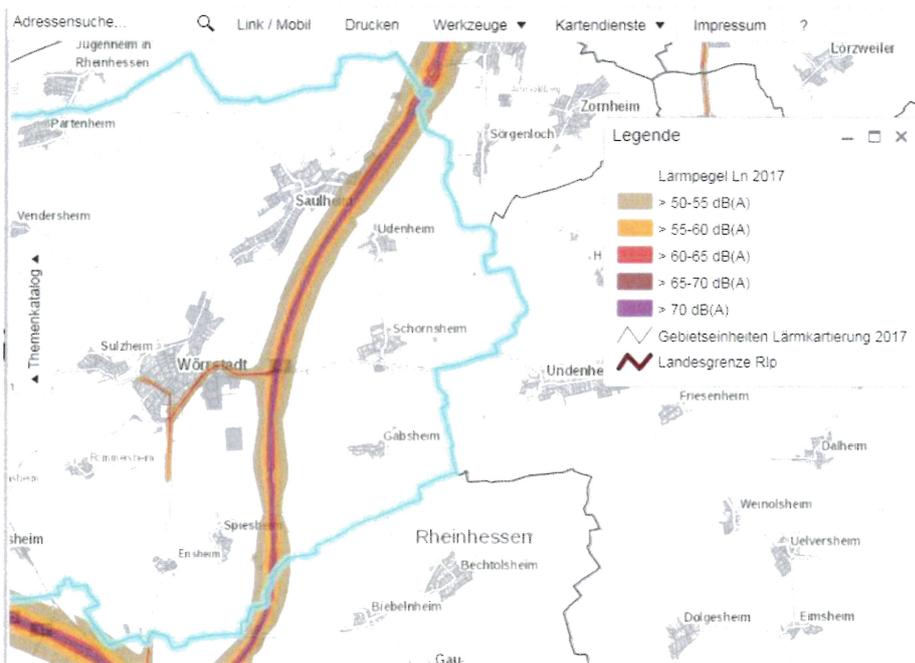


Abb. 4: Ausschnitt Wörrstadt und A63  $L_{NIGHT}$  (Lärmkartierung 2017)

## Lärmkartierung Rheinland-Pfalz 2017

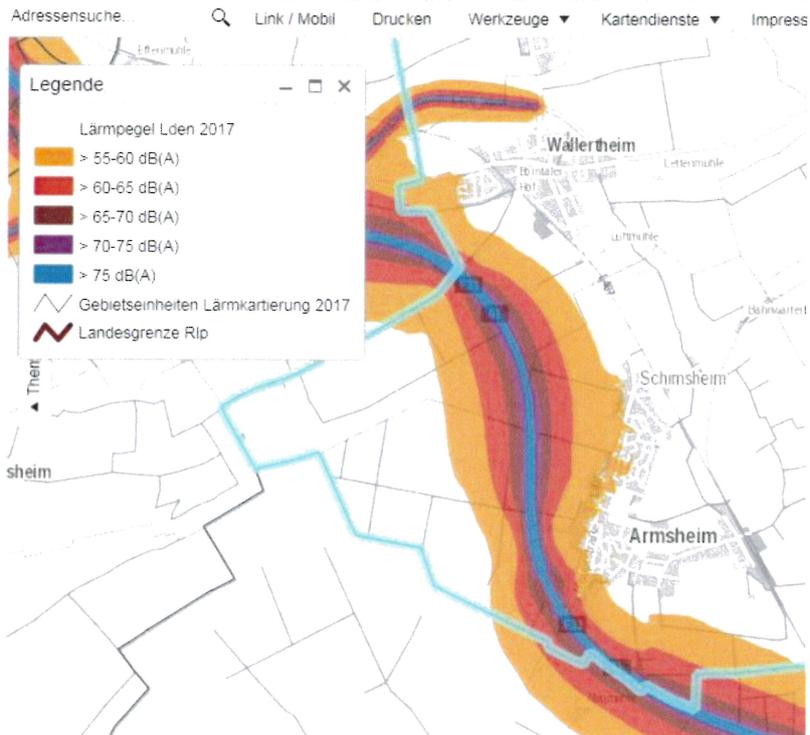


Abb. 5: Ausschnitt Wörstadt und A61 L<sub>Den</sub> (Lärmkartierung 2017)

## Lärmkartierung Rheinland-Pfalz 2017

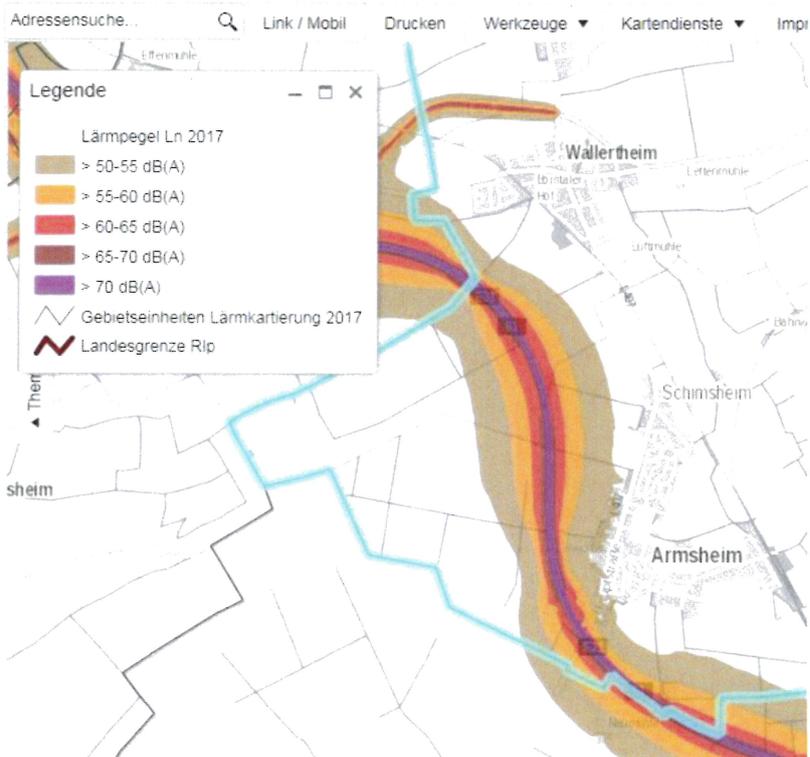


Abb. 6: Ausschnitt Wörstadt und A61 L<sub>Night</sub> (Lärmkartierung 2017)

### 3. Maßnahmenplanung

#### 3.1. Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Bereits seit vielen Jahren werden in der Verbandsgemeinde Wörrstadt Diskussionen über mögliche Umgehungsstraßen geführt, da vor allem die Bürger in Saulheim, Sulzheim, Wallertheim und Wörrstadt stark unter dem hohen Verkehrsaufkommen der B 420 und auch dem damit verbundenen Verkehrslärm leiden.

Zur Zusammenführung der unterschiedlichen Interessenlagen und Meinungen wurde unter Federführung der Verbandsgemeinde Wörrstadt vor ca. 14 Jahren ein „Runder Tisch Verkehr“ ins Leben gerufen, um eine für alle betroffenen Gemeinden einvernehmliche Lösung zu finden. Vorschläge gab es zum Bau einer Nordspange zwischen Wörrstadt und Saulheim, zum Bau einer Westspange zur Entlastung des Wörrstädter Stadtkerns sowie zum Bau einer großen Umgehung, um die stark befahrene Bundesstraße B 420 aus den betroffenen Ortskernen heraus zu halten.

Im Rahmen eines Agendaprozesses erfolgte ein „Mediationsverfahren“ zur Findung einer Favoritentrasse zur „großen“ Umgehungsstraße mit dem Ergebnis, dass die Umgehungsstraße in den neu aufgestellten Bundesverkehrswegeplan 2030 von der Bundesrepublik Deutschland mit aufgenommen wurde.

Umfangreiche Informationen hierzu finden Sie unter dem Link:

<https://www.vgwoerrstadt.de/index.phtml?NavID=1751.211&La=1>

Grundsätzlich ist die B420 eine überregionale Verbindung, die von der Autobahn A8 im Saarland bei Neunkirchen kommend das südliche Rheinland-Pfalz bis zur B9 bei Oppenheim am Rhein auf einer Länge von ca. 125 km diagonal in Süd-West nach Nord-Ost quert. Sie verbindet A61, A63 und B9. Im ROP ist sie als „Straße für den überregionalen Verkehr“ ausgewiesen, die von Ortsdurchfahrten frei sein soll. Im betrachteten Abschnitt führt sie im Bestand jedoch direkt durch Gau-Bickelheim, Sulzheim, Wörrstadt und Nierstein. Die Verkehrsbelastungen lagen im Jahr 2009 zwischen 8.600 und 14.600 Kfz/Tag. Sie werden bis 2025 weiter bis auf 12.500 bis 19.600 Kfz/Tag steigen. Der Schwerverkehrsanteil ist mit bis zu 14% sehr hoch. Damit verbunden sind sowohl starke Behinderungen des überregionalen Verkehrs als auch erhebliche Beeinträchtigungen der Anwohner bzw. allgemein der städtebaulichen Qualität sowie ein hohes Gefährdungspotenzial für den innerörtlichen Fuß- und Radverkehr. In Sulzheim werden z. B. im Jahr 2025 Lärmbelastungen von 76/65 dB(A) und in Wörrstadt 70/60 dB(A) erreicht.

<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B420n-G20-RP/B420n-G20-RP.html>

Ein Zwischenergebnis ist, dass die Umgehung Wörrstadt jetzt im sogenannten „weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ eingestuft wurde. Ein entscheidender Fortschritt: Die Umgehung ist damit erstens aus fachlicher Sicht verkehrspolitisch sinnvoll. Zweitens hat Rheinland-Pfalz mit der Qualifikation „Planungsrecht“ die Möglichkeit, die Planungen bis zum sog. „Baurecht“ weiter voranzutreiben. Damit können vor Ort alle Weichen dafür gestellt werden, dass es – bei entsprechender

Finanzlage – zum Bau kommt. Auch wenn für diese Projekte zumindest nach jetziger Prognose möglicherweise keine Mittel bis 2030 bereitgestellt werden können.

Im Gebiet der Verbandsgemeinde Wörrstadt wurde in den vergangenen Jahren die Lärmbelastung in der Stadt Wörrstadt minimiert. Durch den Bau der Umgehungsstraße „Westspange“ wird der innerörtliche Durchgangsverkehr durch den Ortskern vermindert und Teile des Straßenverkehrs randlich an der Bebauung vorbeiführt.

Außerdem haben sich durch Vermittlung des Runden Tisches „Verkehr“ der VG Wörrstadt die Gremien von Saulheim und Wörrstadt auf eine mögliche Straßenführung der Nordspange verständigt und im Jahr 2013 hierzu einen entsprechenden Bebauungsplan verabschiedet.

Seit 2015 gibt es ein Lkw-Nachfahrverbot auf der B 420 zwischen Gau-Bickelheim und Wörrstadt.

In mehreren Gemeinden wurden abseits der Ortsdurchfahrten klassifizierter Straßen, insbesondere in Straßen mit überwiegender Wohnbebauung, Tempo-30-Zonen sowie verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet. Straßen wurden hierbei unter dem Gesichtspunkt der Geschwindigkeitsreduzierung und somit auch der Verminderung von Verkehrslärm teilweise neugestaltet oder modifiziert.

Auch wurde an mehreren neuralgischen Punkten von Ortsdurchfahrten klassifizierter Straßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert.

Der Verbandsgemeinde Wörrstadt wurde die Zuständigkeit für die innerörtliche Geschwindigkeitsüberwachung im gesamten Landkreis Alzey-Worms übertragen. Hierdurch können gezielt auch die geschwindigkeitsreduzierten Bereiche überwacht werden. Dies trägt neben den baulichen Maßnahmen zusätzlich zur Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeiten bei und reduziert so indirekt die Lärmimmissionen.

Innerhalb der letzten rund 10 Jahre wurde der Radwegeausbau innerhalb der VG Wörrstadt erheblich vorangebracht. Zwei der überregionalen Radrouten durch Rheinhessen – der „Selztal-Radweg“ und die „Hiwwel-Route“ - führen durch unsere Verbandsgemeinde. Die 13 Orte der VG Wörrstadt sind mittlerweile fast alle durch Radwege (auf Wirtschaftswegen) miteinander verbunden. Durch weitere Ausbaumaßnahmen wird die Verbandsgemeinde bald ein durchgehendes Radwegenetz hergestellt haben.

Seit 2015 gibt es den Bürgerbus der VG Wörrstadt ("VG-Busje") und den „Neubornbus“ der Stadt Wörrstadt als kostenlosen Fahrservice, welche Bürgerinnen und Bürger der Verbandsgemeinde unentgeltlich befördern und hierdurch u.a. den Individualverkehr reduzieren.

Die Stadt Wörrstadt ist in das Bund-Länder-Förderprogramm „Aktive Zentren“ aufgenommen. Durch das Förderprogramm sollen städtebauliche Maßnahmen innerhalb des Gebietes unterstützt und die Innenstadt als Standort für Wirtschaft und Kultur sowie als Ort zum Wohnen, Arbeiten und Leben erhalten und entwickelt

werden. Hierzu gehören auch entsprechende verkehrsberuhigende Maßnahmen, sowie die Erstellung eines Verkehrskonzeptes für den Stadtkern von Wörrstadt.

Die Ortsgemeinde Saulheim setzte in den letzten Jahren eine Ortskernsanierung in Nieder-Saulheim um. Hierzu gehörten auch entsprechende verkehrsberuhigende Maßnahmen im Ortskern von Nieder-Saulheim.

Um die zukunftssträchtige und deutlich leisere Elektromobilität voranzubringen, ist zudem vor dem Technischen Rathaus der VG die erste öffentliche Ladestation im Verbandsgemeindegebiet eingerichtet worden.

Die AöR der Verbandsgemeinde Wörrstadt baut innerhalb der VG Wörrstadt derzeit eine öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge auf. Ziel ist es, eine hinreichende, sicher verfügbare, für jeden erreichbare und komfortable Ladeversorgung für den alltäglichen Einsatz von E-Fahrzeugen in allen Gemeinden der Verbandsgemeinde Wörrstadt aufzubauen.

Die Verbandsgemeinde Wörrstadt besitzt mittlerweile einen sehr hohen Anteil von vollelektrischen bzw. hybridangetriebenen Dienstfahrzeugen.

Für die MitarbeiterInnen der Verbandsgemeinde sind drei E-Lademöglichkeiten zum Betanken Ihrer privaten E-Fahrzeuge bzw. Hybrid-PKWs vorhanden.

Alle diese Maßnahmen reduzieren nicht nur deutlich den CO<sub>2</sub> Verbrauch, sondern bringen auch eine deutliche Lärmreduzierung der einzelnen Fahrzeuge mit sich.

So genannte Akustik- und Baffeldecken werden innerhalb der Verbandsgemeinde Wörrstadt vermehrt in Verwaltungsgebäuden, Kindergärten und Grundschulen verbaut, da sich Decken und Wände hervorragend für akustisch wirksame, schallabsorbierende Verbesserungsmaßnahmen anbieten. Hierdurch werden störende Schallreflexionen im Deckenbereich stark reduziert und infolge dessen störender Lärm reduziert.

Sämtliche Bahnhöfe innerhalb der VG sind in den letzten Jahren barrierefrei und modern, sowohl von der DB und der VG, ausgebaut / saniert worden.

Von Seiten des Landes wurden so genannte P&R Parkplätze unweit von Autobahnzufahrten errichtet.

### 3.2. Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Entsprechendes nachhaltiges Fortführen der unter Punkt 3.1 teilweise schon initiierten bzw. laufenden Maßnahmen, wie z.B. Vorantreiben der Umgehungstraßenthemen, Radwegeausbau, Geschwindigkeitsüberwachung, etc.

Neubau einer Kreisverkehrsanlage vom Land RLP (LBM) westlich der BAB A 63, Autobahnanschlussstelle Wörrstadt, mit Fahrbahnerneuerung der B 420 bis zur Einmündung der L 401.

Prüfung und evtl. Initiierung des Themas Carsharing / E-Carsharing innerhalb der Verbandsgemeinde.

Weiterhin beginnt die Verbandsgemeinde derzeit damit, ein Netz von so genannten Mitfahrerbanken zu installieren. Hierdurch soll versucht werden, Fahrgemeinschaften zu fördern und das Fahrzeugaufkommen zu reduzieren. Damit verbunden ist neben einer Verringerung des CO<sub>2</sub> Verbrauchs auch eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens und den damit verbundenen Lärmimmissionen.

Weiterer Ausbau von so genannten Lärmakustikdecken im neuen Verwaltungsgebäude der VG und an einzelnen Grundschulen bzw. Kindergärten innerhalb der Verbandsgemeinde Wörrstadt.

Eine Ausweitung des Lkw-Nachfahrverbotes auf die L 401 (ehem. B 271) zwischen Wörrstadt und Alzey wird derzeit geprüft. Auch das seit langem von der Ortsgemeinde Saulheim geforderte LKW-Durchfahrtsverbot für Ober-Saulheim sollte von den zuständigen Behörden (Landkreis Alzey-Worms und Landesbetrieb Mobilität RLP) umgesetzt werden.

Die Erstellung von Verkehrskonzepten ist in verschiedenen Gemeinden vorgesehen. Nach Möglichkeit soll eine Bündelung des Verkehrs erreicht werden, um so Straßen mit überwiegender Wohnbebauung vom Verkehr und somit auch von Verkehrslärm zu entlasten. Die Einrichtung weiterer Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigter Bereiche, teilweise in Verbindung mit baulichen Maßnahmen, ist in Planung. Bei Erfordernis soll dies mit zusätzlichen Maßnahmen wie z.B. Geschwindigkeitsüberwachungen begleitet werden.

Folgende Maßnahmen im Rahmen der Bauleitplanung für Neubaugebiete bei Erfordernis:

Umsetzung von baulichen Maßnahmen wie Lärmschutzwände/ -wälle oder bauliche Veränderungen an den Straßen bzw. entsprechende Straßenraumgestaltung.

Passiver Lärmschutz wie z.B. Lärmschutzfenster und -türen, Verbesserung der Schalldämmung, Glasfassaden und Wintergärten.

Schalloptimierte Grundrissorientierung bei Neubauten, Mindestabstände zu Lärmquellen, Eigenabschirmungen, etc.

Die Verbandsgemeinde Wörrstadt gewährt im Rahmen der ihr zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel, als freiwillige Leistung, u.a. Fördermittel für die Dämmung der obersten Geschosdecke und bzw. oder der Dachschrägen. Förderzweck ist die nachhaltige Einsparung von Heizenergie und die Senkung des Stromverbrauchs. Gleichzeitig erhalten die Bürger auch eine entsprechend optimierte Schalldämmung Ihres Gebäudes.

### 3.3 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre

„Ruhige Gebiete“, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, sind in der VG Wörrstadt von der Lärmaktionsplanung nicht betroffen. Die Verbandsgemeinde verfügt über „ruhige“ Gebiete.

### 3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Die unter Punkt 3.1 und 3.2 aufgeführten Projekte / Themen nachhaltig und dauerhaft weiterentwickeln.

Grundlegend erfolgen die wesentlichen Lärmimmissionen von der A63, A61 und der B 420. Hierbei handelt es sich um Flächen, welche sich nicht im Eigentum der Verbandsgemeinde Wörrstadt oder der zugehörigen Gemeinden befinden. Aus diesem Grund müsste vom Bund über eine entsprechende bauliche Nachrüstung entlang der Lärmquellen oder einer Geschwindigkeitsreduzierung nachgedacht werden. Eine nachträgliche Installation von z.B. Lärmschutzwänden an den schon lang bestehenden und betroffenen Wohngebieten ist aus praktischen und finanziellen Gründen für die Gemeinden nicht möglich. Auch eine nachträgliche Erhebung dieser Kosten zur erstmaligen Erschließung wird rechtlich nicht durchsetzbar und für den Bürger nicht nachvollziehbar sein.

Nachrichtlich: Nach dem Abwicklungsstand des Lärmimmissionskatasters im Bereich des Landesbetriebes Mobilität Worms steht die Umsetzung der Lärmsanierung u.a. in den Ortslagen Sulzheim und Wörrstadt im Zuge der B 420 an. Ein konkreter Zeitpunkt hinsichtlich der Durchführung der Maßnahmen kann derzeit jedoch noch nicht genannt werden.

### 3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Mit der Umsetzung aller zuvor benannten Maßnahmen ist eine Reduzierung der Betroffenen zu erwarten. Mit Fortschreibung des Lärmaktionsplans soll die Reduzierung der betroffenen Personen mit dem Ziel einer verbesserten Schätzung erneut betrachtet werden.

## 4. Formelle und finanzielle Informationen

### 4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans

Mit der Erstellung des Lärmaktionsplans wurde am 16.07.2018 begonnen.

Der Beschluss zur Offenlage erfolgte in der VG Ratssitzung am 08. November 2018.

## 4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans

Abschluss des Lärmaktionsplanes in der VG Ratssitzung am 13. Dezember 2018.

## 4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit/ Protokoll der öffentlichen Anhörungen

Auf Wunsch des Landes RLP erfolgt die Öffentlichkeitsbeteiligung über zwei Wochen voraussichtlich vom 16. - 30. November 2018.

## 4.4 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

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

## 4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Für die Aufstellung des Lärmaktionsplanes sind keine externen Kosten entstanden, da dieser in Eigenleistung der Verbandsgemeindeverwaltung erstellt wurde.

Die Kosten für die komplette Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen wären „mehrere Mio.“ Euro.

Alleine die Kosten für die unter Punkt 3.1 beschriebene „große Umgehungsstraße B 420“ beträgt laut Kostenprognosen aus dem Jahr 2011 je nach Trassenvariante zwischen 36,9 und 45,8 Mio. € **netto**. Hierbei sind die erheblichen Preissteigerungen der Baubranche der letzten 5 Jahren nicht berücksichtigt.

## 4.6 Weitere finanzielle Informationen

Exakte Informationen liegen zurzeit nicht vor. Sofern Informationen des Lärmaktionsplanes vorliegen, wird dieser Punkt vervollständigt.

Zu den Mindestanforderungen für Lärmaktionspläne zählen nach Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie Kosten-Nutzen-Analysen und andere finanzielle Informationen (Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse), falls diese verfügbar sind.

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 Informationen verfügbar: Aus der Verknüpfung der Lärmbetroffenheit mit spezifischen Kosten 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:

LDEN dB(A)	Lärmschadenskosten € pro Anwohner / Jahr Straßenverkehr	Belastete Menschen Straßenverkehr		Lärmschadenskosten € Anwohner / Jahr Straßenverkehr	
		2012	2017	2012	2017
über 55 bis 60	71 EUR	777	360	55.167 EUR	25.560 EUR
über 60 bis 65	121 EUR	255	162	30.855 EUR	19.602 EUR
über 65 bis 70	171 EUR	201	133	34.371 EUR	22.743 EUR
über 70 bis 75	272 EUR	79	59	21.488 EUR	16.048 EUR
über 75	363 EUR	0	0	0 EUR	0 EUR
<b>Summe</b>		<b>1.312</b>	<b>714</b>	<b>141.881 EUR</b>	<b>83.953 EUR</b>

Demnach betragen die Lärmschadenskosten für die Verbandsgemeinde Wörrstadt jährlich rund 84.000,- €.

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

#### 4.7 Link zum Aktionsplan im Internet

[www.vgwoerrstadt.de](http://www.vgwoerrstadt.de)

unter der Rubrik:

Leben in der VG / Bauen & Umwelt / Offenlagen

Wörrstadt, den 13.12.2018



Markus Conrad  
Bürgermeister

# Übersicht über Immissionsgrenz- und Immissionsrichtwerte im Bereich des Lärmschutzes

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 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 (siehe Anlage der „Hinweise zur Lärmkartierung“ der Bund / Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz)

Anwendungsbereich	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen und Schienenwegen in der Baulast des Bundes und des Landes <sup>1,2</sup>		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) <sup>3</sup>		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll <sup>4</sup>	
	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)
Nutzung						
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete .....	67	57	57	47	45	35
reine Wohngebiete	67	57	59	49	50	35
allgemeine Wohngebiete	67	57	59	49	55	40
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	69	59	64	54	60	45
Gewerbegebiete	72	62	69	59	65	50
Industriegebiete					70	70

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen der Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes, zuletzt geändert durch Bundeshaushaltsgesetz vom 21.12.2015

<sup>3</sup> Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036), geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269)

<sup>4</sup> Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503), geändert durch VV vom 01.06.2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5)