

# Lärmaktionsplan gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz der Stadt Bad Dürkheim vom 10.07.2008

## 1. Allgemeines

### 1.1 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind

In der Stadt Bad Dürkheim bedingt, nach der Verkehrsanalyse durch den Umweltcampus Birkenfeld, ausschließlich der Verlauf der B 37 in der Ortslage, eine relevante Belastung der Anwohner. Weder an der A650 noch an der A6 lassen sich Betroffenheiten nachweisen. Die, Bad Dürkheim tangierenden Bahnstrecken erfüllen die Erfassungskriterien der Umgebungslärmrichtlinie nicht. Gleiches gilt für den Luftverkehrsplatz im Bereich des Bruchgebietes. Somit lässt sich die Betroffenheit klar umgrenzen und einem „Verursacher“ zuordnen.

### 1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Stadtverwaltung Bad Dürkheim in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger.

### 1.3 Rechtlicher Hintergrund

Europäische Umgebungslärmrichtlinie mit der Umsetzungsverpflichtung der Bundesrepublik Deutschland im Rahmen der Neufassung des BImSchG.

Erstellung der Lärmkarten durch den Umweltcampus Birkenfeld als Basis der Betroffenheitsanalyse.

Regelungen zu den Ortsdurchfahrten von klassifizierten Straßen auf der Basis von UA- bzw. UI-Vereinbarungen mit dem Straßenbaulastträger. Grundlage dieser Vereinbarungen ist das Bundesfernstraßengesetz in seiner zum Zeitpunkt des Abschlusses geltenden Fassung.

### 1.4 Geltende Grenzwerte

Stufe 1 (bis Juli 2008): Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen pro Jahr, Großflughäfen.

Stufe 2 (ab 2012): Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr, Großflughäfen mit über 50.000 Flugbewegungen pro Jahr.

Die „Auslösewerte“ zur Durchführung von Maßnahmen an der Straße oder auf dem Ausbreitungsweg wurden entsprechend der Werte zur Lärmsanierung durch den Landesbetrieb Mobilität (LBM) angesetzt um die Nachvollziehbarkeit bereits durchgeführter Maßnahmen durch den LBM zu gewährleisten (siehe Tabelle).

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

## 2. Bewertung der Ist-Situation

### 2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten (Basis: Erhebung des Umweltcampus Birkenfeld)

Ermittelte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm	L <sub>NIGHT</sub> dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 60	74	über 50 bis 55	36
über 60 bis 65	25	über 55 bis 60	8
über 65 bis 70	4	über 60 bis 65	4
über 70 bis 75	4	über 65 bis 70	0
über 75	0	über 70	0
Summe	107	Summe	48

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Fläche und Wohnungen

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen
55 - 65 dB(A) L <sub>DEN</sub>	1,37	53
65 - 75 dB(A) L <sub>DEN</sub>	0,33	4
über 75 dB(A) L <sub>DEN</sub>	0,07	0
Summe	1,77	57

### 2.2 Vergleich der nationalen Pegelwerte mit den Vorgaben der EU

	Tag		Nacht	
	national	L <sub>DEN</sub>	national	L <sub>night</sub>
16. BImSchV	64	65	54	54
VLärmSchR 97	72	73	62	62

Die Gegenüberstellung der einschlägig in den nationalen Verfahren bei Baumaßnahmen an Straßen bzw. bei deren Bewertung im Bestand anzusetzenden Pegelwerten, mit den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie zeigt, dass eine Vergleichbarkeit gegeben ist, so dass das Verständnis für die EU-bezogene Wertedarstellung bei den Betroffenen vorhanden sein sollte.

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

**Vorbemerkung:** Eine Besonderheit im Verfahren zu den Lärmaktionsplänen besteht darin, dass es keine gesetzgeberisch festgelegten „Auslösewert“ gibt, die zwingend zum Handeln und zur Beseitigung der Belastung führen. Einige Bundesländer haben in einer Ausführungsverordnung von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, solche Auslösewerte zu definieren (z.B. Baden Württemberg), Rheinland-Pfalz hingegen nicht.

Ein etablierter Wert zur Bewertung der Erfordernis, Maßnahmen an bestehenden Verkehrswegen zu ergreifen ist der Pegel aus der Verkehrslärmschutzrichtlinie (VLärmSchR 97), welcher auch vom Landesbetrieb Mobilität zur Betroffenheitsbewertung an klassifizierten Straßen herangezogen wird.

Stellt man die Betroffenheitstabelle der Ermittlung durch den Umweltcampus Birkenfeld den Lärmsanierungswerten der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) gegenüber, sind entlang der B 37 4 Personen beim L<sub>DEN</sub> und 4 Personen beim L<sub>NIGHT</sub>-wert, insgesamt also maximal 8 Personen betroffen, wenn man davon ausgeht, dass die Betroffenheiten am Tag und in der Nacht unterschiedlich sind.

Die unter Punkt 3.1 aufgeführten aktiven und passiven Maßnahmen des LBM entlang der B37 begünstigen genau die Bereiche, die in der Lärmkartierung als kritisch eingestuft wurden und entlasten die Betroffenen bereits in erheblichem Umfang.

Belastungen die unterhalb der Lärmsanierungswerte (tags 72, nachts 62 db(A)) der VLärmSchR 97 liegen, werden grundsätzlich als tolerabel angesehen und lösen keine Sanierungsverpflichtung aus.

### 3. Maßnahmenplanung

#### 3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

- Verkehrsleitsystem mit entsprechender Wegweisung für Durchgangs- und Schwerlastverkehr zu den übergeordneten Straßenanbindungen an die A6, A650 und B271 zum Schutz empfindlicher Nutzungen.
- Aktive und passive Maßnahmen durch den LBM im Rahmen der Baumaßnahme B37

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

- Permanente Überprüfung des Verkehrsleitsystems
- Fortschreibung des Generalverkehrsplans
- frühzeitige Untersuchung der zu erwartenden Wegebeziehungen bei Neubaugebieten

#### 3.3 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

- Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf Umgehungsstraßen und somit Reduzierung der Belastung in der gesamten Ortslage (Hauptentlastung über die B271 zwischen Bad Dürkheim und Grünstadt – abhängig vom Planfeststellungsverfahren).

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

Auf Grund der bestehenden Verhältnisse (Belag, Abstand der bestehenden Bebauung von der Straße, Verkehrsbedeutung der Straße) an der B37 als einzig relevante Lärmquelle, sind mit akzeptablem Aufwand durch aktive Maßnahmen keine Pegelreduzierungen für den Bestand zu erreichen.

Verkehrlenkende Maßnahmen über das bereits vorhandene Beschilderungssystem hinaus, können nicht umgesetzt werden, da die Wegebeziehungen auf den vorhandenen Straßenverbindungen abgewickelt werden müssen. Eine Aktivierung weiterer Straßenzüge ist wegen der Nähe zu empfindlicheren Nutzungen (z.B. Krankenhaus und Kurbereich) nicht sinnvoll.

Folglich wird das erforderliche Handlungskonzept auf die Stufe zwei (ab 2012) mit einer umfassenderen Bestandserhebung und weiteren Betroffenheiten aufbauen, um eine gesamtstädtische Lösung zu erarbeiten.

### 4. Formelle und finanzielle Informationen

#### 4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans

Beschluss im Bau- und Entwicklungsausschuss vom 15.05.2008

#### 4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans

Beschluss im Bau- und Entwicklungsausschuss vom 21.08.2008  
Information im Stadtrat am 28.10.2008

#### 4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen

Die Öffentlichkeit wurde im Amtsblatt der Stadt Bad Dürkheim vom 05. Juni 2008 darüber informiert, dass die Lärmkartierung und erste Auswertungen vom 09.06.2008 bis zum 09.07.2008 in der Stadtverwaltung Bad Dürkheim zur Einsicht und Erläuterung öffentlich ausliegen und die Möglichkeit zur Äußerung und Mitwirkung besteht.

Relevante Träger öffentlicher Belange wurden mit Datum vom 02.06.2008 angeschrieben und um Auskunft über, für die Lärmaktionsplanung wichtige Absichten gebeten.

#### 4.4 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Über das Ergebnis der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange wurde ein Auswertungsprotokoll verfasst.

Die Resonanz aus der Bürgerschaft war gering; 3 Bürger haben sich über die Lärmaktionsplanung informiert, Hinweise oder Maßnahmenvorschläge wurden nicht formuliert.

Die Träger öffentlicher Belange haben weitestgehend keine Maßnahmen zur Einbindung in die Lärmaktionsplanung mitgeteilt, vorgebrachte Hinweise können sinnvoll erst in der folgenden zweiten Stufe ab 2012 eingebracht werden.

#### 4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Aufgrund der klar abgegrenzten Betroffenheit aus der Erhebung der Lärmkartierung durch den Umweltcampus Birkenfeld, war keine zusätzliche Beauftragung eines externen Gutachters erforderlich.

Die bereits durchgeführten Maßnahmen des LBM im Rahmen früherer Bauabschnitte entlang der betroffenen Strecke (B 37) sind dazu geeignet auch den Ansprüchen der Umgebungslärmrichtlinie Rechnung zu tragen.

Somit sind der Stadt Bad Dürkheim über den zusätzlichen Aufwand innerhalb der Verwaltung keine Kosten für externe Erhebungen und Gutachten entstanden.

#### 4.7 Link zum Aktionsplan im Internet

Die Lärmkartierung, die Betroffenheitsliste, das Ergebnis der Beteiligung sowie der Abschlussbericht werden auf der Homepage der Stadt Bad Dürkheim unter [www.bad-duerkheim.de](http://www.bad-duerkheim.de) veröffentlicht.

**Ort, Datum**

**Bad Dürkheim, 29.10.2008**



**Wolfgang Lutz**

**Bürgermeister**

