

LÄRMAKTIONSPLAN



Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeines.....	4
1.1	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind.....	4
1.2	Für die Aktionsplanung zuständige Behörde.....	4
1.3	Rechtlicher Hintergrund.....	4
1.4	Geltende Grenzwerte.....	6
2.	Bewertung der Ist-Situation.....	7
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten.....	7
2.2	Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind.....	8
2.3	Angaben von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen.....	9
2.3.1	Ortsgemeinde Kircheib.....	12
2.3.2	Ortsgemeinde Rettersen.....	14
2.3.3	Ortsgemeinde Hasselbach.....	16
2.3.4	Ortsgemeinde Weyerbusch.....	18
2.3.5	Ortsgemeinde Birnbach.....	20
2.3.5	Ortsgemeinde Helmenzen.....	22
2.3.6	Kreisstadt Altenkirchen.....	24
2.3.7	Ortsgemeinde Ingelbach.....	30
2.3.8	Übrige Ortsgemeinden.....	32
3.	Maßnahmenplanung.....	32
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung.....	32
3.1.1	Ortsgemeinde Kircheib.....	33
3.1.2	Ortsgemeinde Rettersen.....	34
3.1.3	Ortsgemeinde Weyerbusch.....	35
3.1.4	Ortsgemeinde Helmenzen.....	37
3.2	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre.....	37
3.3	Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre.....	38
3.4	Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen.....	38
3.5	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen.....	42

4.	Formelle und finanzielle Informationen	42
4.1	Datum der Aufstellung des Aktionsplans.....	42
4.2	Datum des Abschlusses des Aktionsplans.....	42
4.3	Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen.....	42
4.4	Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	43
4.5	Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans	43
4.6	Link zum Aktionsplan im Internet	43
Anlage 1	Lärmkartierung L_{den} 2012.....	44
Anlage 2	Lärmkartierung L_{night} 2012	45
Anlage 3	Lärmkartierung L_{den} 2017.....	46
Anlage 4	Lärmkartierung L_{night} 2017	47

Aktionsplan gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz der Verbandsgemeinde Altenkirchen

1. Allgemeines

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

Im Norden von Rheinland-Pfalz liegt die rund 23.000 Einwohner zählende Verbandsgemeinde Altenkirchen (Westerwald) mit rund 10.300 Wohnungen in rund 7.000 Gebäuden. Sie umfasst mit der Kreisstadt Altenkirchen und ihren 41 Ortsgemeinden ein insgesamt 153,57 km² großes Gebiet und gehört zum Landkreis Altenkirchen.

Mittelpunkt und Verwaltungssitz der Verbandsgemeinde ist die Kreisstadt Altenkirchen mit ihren ca. 6.500 Einwohner.

Im Nordwesten grenzt die Verbandsgemeinde Altenkirchen (Westerwald) an Nordrhein-Westfalen an. Des Weiteren grenzen die Verbandsgemeinden Wissen, Hamm/Sieg und Flammersfeld sowie Asbach und Puderbach im Landkreis Neuwied und Hachenburg im Westerwaldkreis an.

Altenkirchen ist über die Bundesstraßen 8, 256 und 414 gut und direkt zu erreichen.

In der Verbandsgemeinde Altenkirchen dominiert die landwirtschaftliche Nutzfläche, der Siedlungscharakter ist ländlich geprägt. Es gibt einzelne Industrie- und Gewerbestandorte.

1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Verbandsgemeindeverwaltung Altenkirchen (Westerwald)
Rathausstraße 13
57610 Altenkirchen

Amtlicher Gemeindeschlüssel 07 132 01

Telefon: 0 26 81 / 85 – 0

Fax: 0 26 81 / 71 22

E-Mail: rathaus@vg-altenkirchen.de

Internet: www.vg-altenkirchen.de

1.3 Rechtlicher Hintergrund

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

Die Verpflichtung zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen gilt gemäß § 47 d BImSchG für sämtliche Ballungsräume sowie für sämtliche Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen.

Die Verbandsgemeinde Altenkirchen (Westerwald) ist im Bereich von Hauptverkehrsstraßen zur Erstellung von Lärmaktionsplänen verpflichtet. Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie sind Bundesfernstraßen, Landesstraßen und sonstige grenzüberschreitende Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen im Jahr, d. h. einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge (DTV) von 8.219 Kraftfahrzeugen. Nicht klassifizierte Straßen (z. B. Gemeindestraßen) werden in der Richtlinie bzw. im BImSchG somit nicht berücksichtigt, ebenso wie klassifizierte Straßen unter den Kartierungsgrenzen.

Durch den Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) wurden die Zählraten für alle gezählten Straßenabschnitte in Rheinland-Pfalz zur Verfügung gestellt.

Hauptverkehrsstraßen, welche die o. g. Voraussetzungen erfüllen und für die ein Lärmaktionsplan zu erstellen ist, sind in der Verbandsgemeinde Altenkirchen (Westerwald):

Kartierung 2012

- Bundesstraße 8
im Bereich der Ortsdurchfahrten Kircheib, Rettersen, Hasselbach, Weyerbusch, Birnbach, Helmenzen und Altenkirchen
- Bundesstraße 256
im Bereich der Ortsdurchfahrten Altenkirchen, Mammelzen, Eichelhardt, Isert und Helmeroth
- Bundesstraße 414
im Bereich der Ortsdurchfahrten Altenkirchen und Ingelbach

Kartierung 2017

- Bundesstraße 8
im Bereich der Ortsdurchfahrten Kircheib, Rettersen, Hasselbach, Weyerbusch, Birnbach, Helmenzen und Altenkirchen
- Bundesstraße 414
im Bereich der Ortsdurchfahrten Altenkirchen und Ingelbach

In der Lärmkartierung 2017 wurden alle modellierten Straßen, die nicht die Kriterien für Hauptverkehrsstraßen erfüllten, einer getrennten Berechnung der Belastungen der Gruppe der sonstigen Straßen zugeordnet. Der Kartierungsumfang dieser sonstigen Straßen beinhaltet alle Bundesautobahnen und ausgewählte Bundes- oder Landesstraßen mit einer DTV von weniger als 8.219 Kfz, alle Kreisstraßen ab einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge (DTV) von über 8.219 Kraftfahrzeugen sowie die oben erwähnten kommunalen Straßen. Für die Verwendung in der Lärmaktionsplanung wurden die Belastungen durch alle Straßen, also einschließlich aller sonstigen Straßen, ermittelt. Für die Meldung an die EU wurden entsprechend der gesetzlichen Vorgaben die Belastungen, welche nur durch die Hauptverkehrsstraßen verursacht werden, gesondert ohne die Belastungen der sonstigen Straßen ermittelt.

Nach der neuesten Datenerhebung liegt die Bundesstraße 256 unter der Kartierungspflicht. Ein jährliches Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen bzw. ein DTV von 8.219 Kfz lag nach der aktuellen Datenerhebung hier nicht mehr vor. Der Streckenabschnitt wurde allerdings in der Tabelle über die Betroffenheit durch alle kartierten Straßen, also einschließlich der sonstigen Straßen, erfasst.

1.4 Geltende Grenzwerte

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}^5 und L_{Night}^6 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 (vgl. „Hinweise zur Lärmkartierung“ der Bund / Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz).

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

¹ 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.

² Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen der Lärmsanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes

³ Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036) in der aktuellen Fassung

⁴ Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503) in der aktuellen Fassung

⁵ Lärmindex L_{den} (Day-Evening-Night) – bezieht sich auf den Tag-, Abend- und Nachtzeitraum, insgesamt 24 Stunden
Tag – 6:00 Uhr bis 18:00 Uhr / Abend – 18:00 Uhr bis 22:00 Uhr / Nacht – 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr

⁶ Lärmindex L_{night} (Night) – bezieht sich auf den Nachtzeitraum, insgesamt 8 Stunden – 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr

2. Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Daten sind bei der Erarbeitung der Lärmkarten ermittelt worden und können den Betroffenheitstabellen auf <http://umgebungslaerm.rlp.de> entnommen werden.

Kartierung 2012

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm	L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 60	1.700	über 50 bis 55	1.300
über 60 bis 65	1.200	über 55 bis 60	1.100
über 65 bis 70	900	über 60 bis 65	600
über 70 bis 75	400	über 65 bis 70	0
über 75	0	über 70	0
Summe	4.200	Summe	3.000

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser ¹

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
55 - 65 dB(A) L _{DEN}	8,59	2.000	0	0
65 - 75 dB(A) L _{DEN}	2,18	600	0	0
über 75 dB(A) L _{DEN}	0,36	0	0	0
Summe	11,13	2.600	0	0

Kartierung 2017

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm	L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 60	400	über 50 bis 55	300
über 60 bis 65	300	über 55 bis 60	300
über 65 bis 70	200	über 60 bis 65	100
über 70 bis 75	100	über 65 bis 70	0
über 75	0	über 70	0
Summe	1.000	Summe	700

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser ¹

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
55 - 65 dB(A) L _{DEN}	5,39	500	0	0
65 - 75 dB(A) L _{DEN}	1,37	200	0	0
über 75 dB(A) L _{DEN}	0,13	0	0	0
Summe	6,89	700	0	0

¹ Die Anzahl der Wohnungen wurde aus der Zahl der Einwohner pro Gebäude abgeleitet. Bei der Zahl der Schulen und Krankenhäuser wurde die Zahl der Gebäude der jeweiligen Einrichtung berücksichtigt.

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_{DEN} von 65 dB(A) möglichst kurzfristig unterschritten werden. Zur Vermeidung von erheblichen Belästigungen sollte langfristig der 24h-Tagpegel L_{DEN} von 55 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 zur Orientierung herangezogen werden. Ein gesetzlicher Anspruch für die belasteten Einwohner auf Lärminderung allein aus der strategischen Lärmkartierung heraus entsteht nicht.

Kartierung 2012

Geschätzte Zahl der Personen, die Lärm ausgesetzt sind:

1.300	Menschen sind ganztägig sehr hohen Belastungen ausgesetzt (über $L_{\text{DEN}} 65 \text{ dB(A)}$)
1.700	Menschen sind in der Nacht sehr hohen Belastungen ausgesetzt (über $L_{\text{NIGHT}} 55 \text{ dB(A)}$)
2.500	Menschen sind ganztägig hohen Belastungen ausgesetzt (über $L_{\text{DEN}} 60 \text{ dB(A)}$)
3.000	Menschen sind in der Nacht hohen Belastungen ausgesetzt (über $L_{\text{NIGHT}} 50 \text{ dB(A)}$)
4.200	Menschen sind ganztägig Belastungen / Belästigungen ausgesetzt (über $L_{\text{DEN}} 55 \text{ dB(A)}$)

Kartierung 2017

Geschätzte Zahl der Personen, die Lärm ausgesetzt sind:

300	Menschen sind ganztägig sehr hohen Belastungen ausgesetzt (über $L_{\text{DEN}} 65 \text{ dB(A)}$)
400	Menschen sind in der Nacht sehr hohen Belastungen ausgesetzt (über $L_{\text{NIGHT}} 55 \text{ dB(A)}$)
600	Menschen sind ganztägig hohen Belastungen ausgesetzt (über $L_{\text{DEN}} 60 \text{ dB(A)}$)
700	Menschen sind in der Nacht hohen Belastungen ausgesetzt (über $L_{\text{NIGHT}} 50 \text{ dB(A)}$)
1.000	Menschen sind ganztägig Belastungen / Belästigungen ausgesetzt (über $L_{\text{DEN}} 55 \text{ dB(A)}$)

Vergleicht man die geschätzte Zahl der Personen, die ganztägig Lärm ausgesetzt sind aus der Kartierung 2012 mit der Kartierung 2017, ist hier ein Rückgang der Betroffenheit durch alle kartierten Hauptverkehrsstraßen von fast 80 % zu verzeichnen.

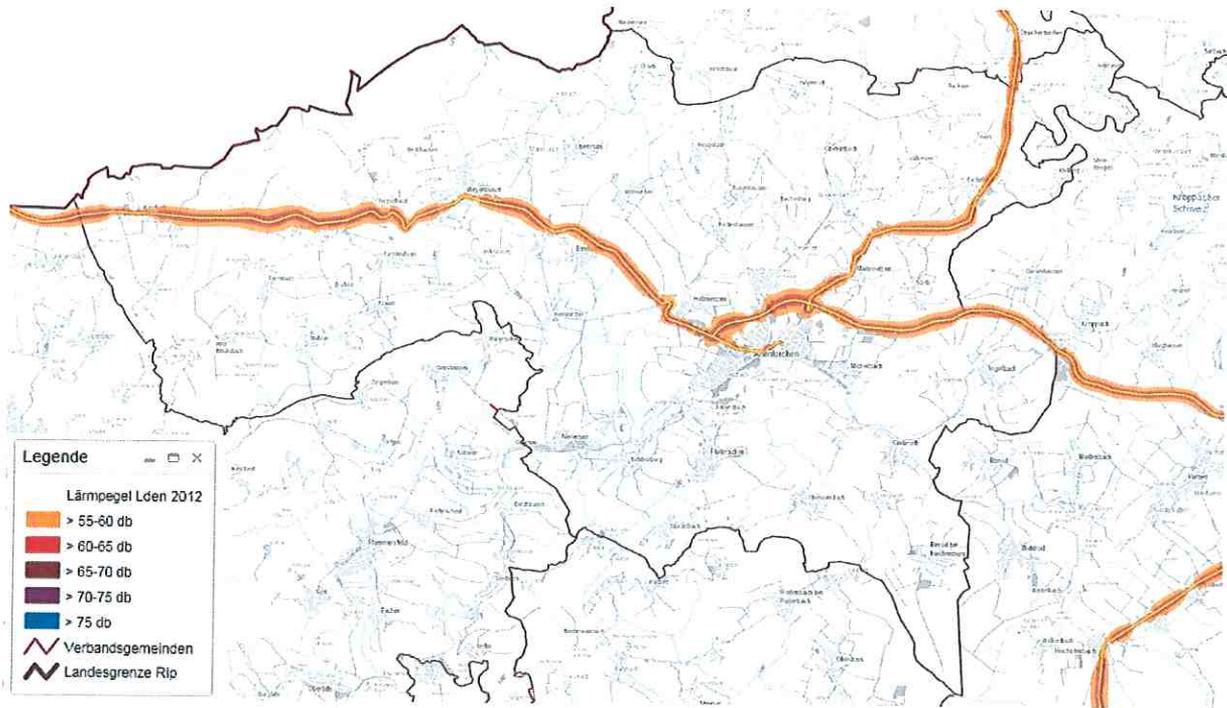
Dies könnte auf ein geändertes digitales Geländemodell zurückzuführen sein, welches die räumliche Basis für das Rechenmodell bildet. Auf dieses digitale Geländemodell werden die georeferenzierten Straßen und Gebäude „fallen gelassen“. Die Gebäude erhalten ihre Höhe über das entsprechende Digitale Oberflächenmodell. Für die Kartierung 2012 standen für viele Landesbereiche Daten zur Verfügung, welche eine Ermittlung der Gebäudehöhen erlaubte. Im Rahmen der Kartierung 2017 stand erstmals ein landesweiter Gebäudedatensatz in Form eines sogenannten „Klötzchenmodells“ durch die Landesvermessung zur Verfügung, welcher zusätzlich durch aktuellere Befliegungsdaten ergänzt wurde. Den Gebäuden wurden Einwohner auf Grundlage der offiziellen Einwohnerzahlen zugeordnet.

2.3 Angaben von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

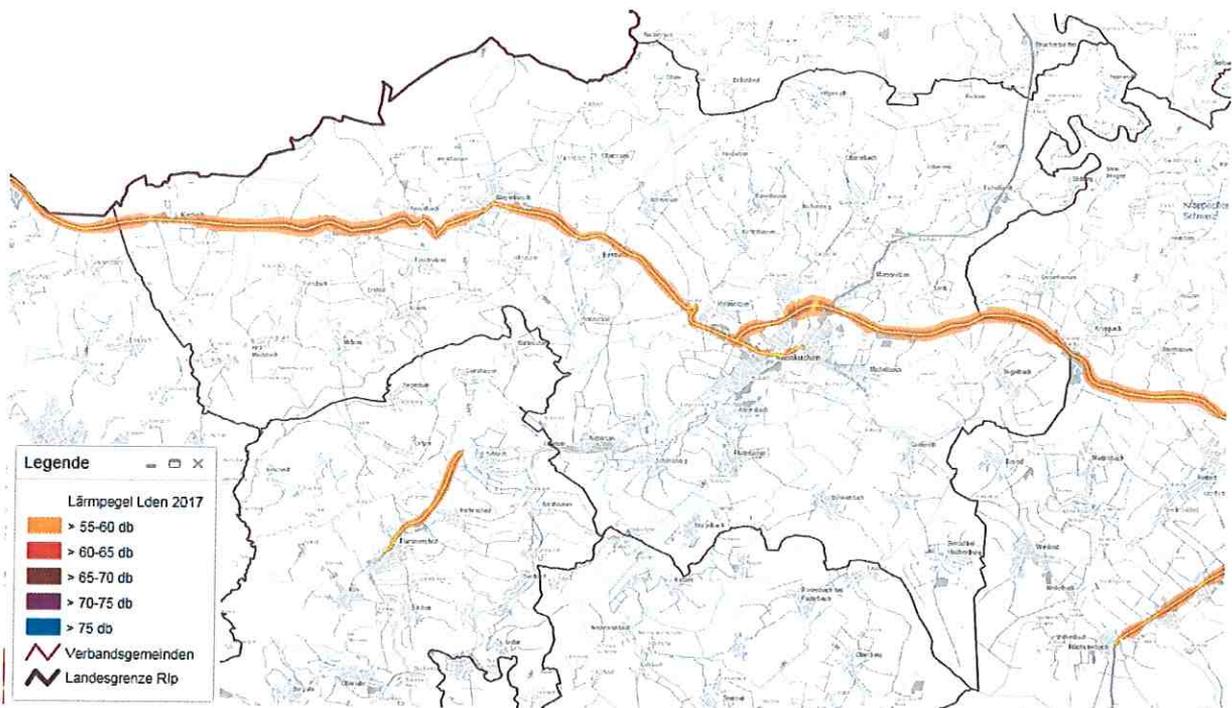
Die höchsten Lärmbelastungen in der Verbandsgemeinde Altenkirchen (Westerwald) ergeben sich an den Ortsdurchfahrten entlang der Bundesstraße (B) 8. So sind die straßennahen Wohngebäude entlang der B 8 in Kircheib, Rettersen, Hasselbach, Weyerbusch, Birnbach, Helmenzen und Altenkirchen belastet.

Entlang der B 414 sind nur vereinzelt Wohngebäude belastet. Die B 414 führt als Umgehungsstraße an Altenkirchen vorbei. Es befinden sich überwiegend Gewerbe- und Industriegebiete sowie Feld- und Waldflächen entlang dieser Bundesstraße.

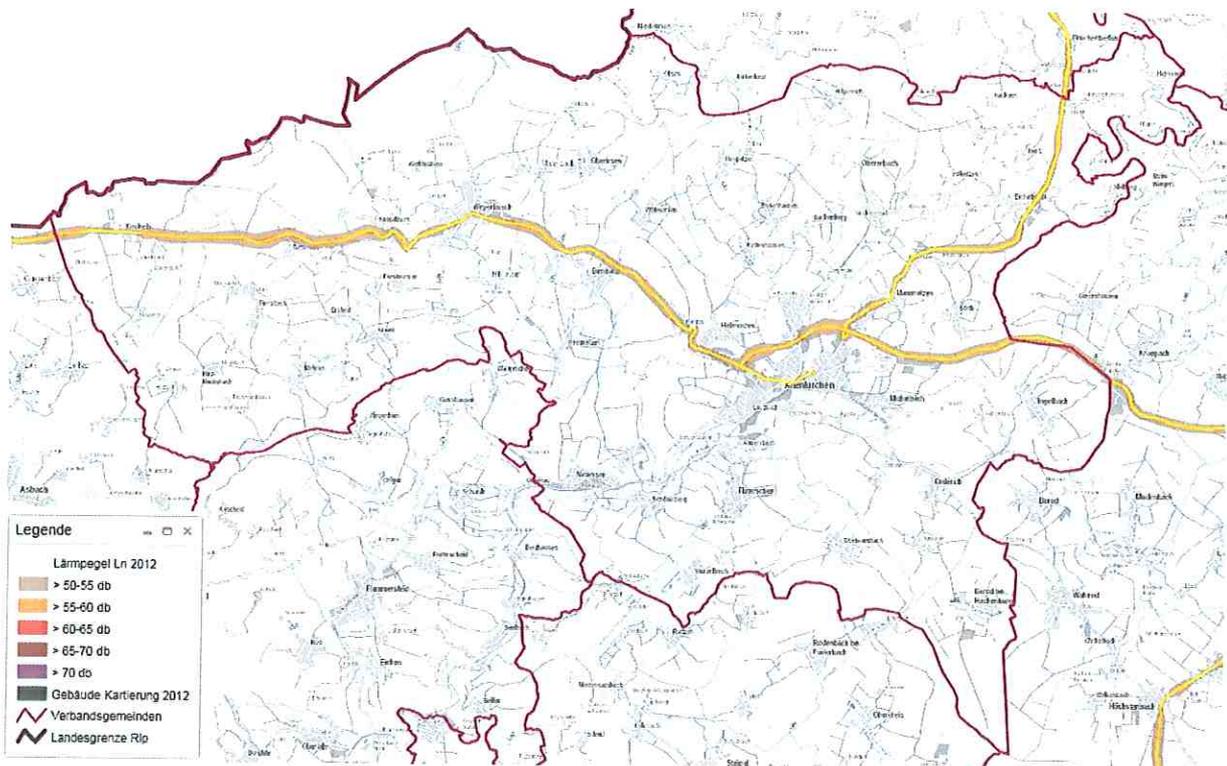
Die B 256 wurde in 2012 kartiert. Eine Kartierungspflicht in 2017 entfällt, da aufgrund eines geringeren Verkehrsaufkommens die Voraussetzungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie (über drei Millionen Kraftfahrzeugen bzw. ein DTV von 8.219 Kfz.) nicht mehr erfüllt werden. Die aktuelle Betroffenheit entlang der B 256 wurde allerdings in der Kartierung 2017 in der Tabelle aller kartierten Straßen erfasst. Im Übrigen verweisen wir hier auf die Ausführungen zu Punkt 1.3.



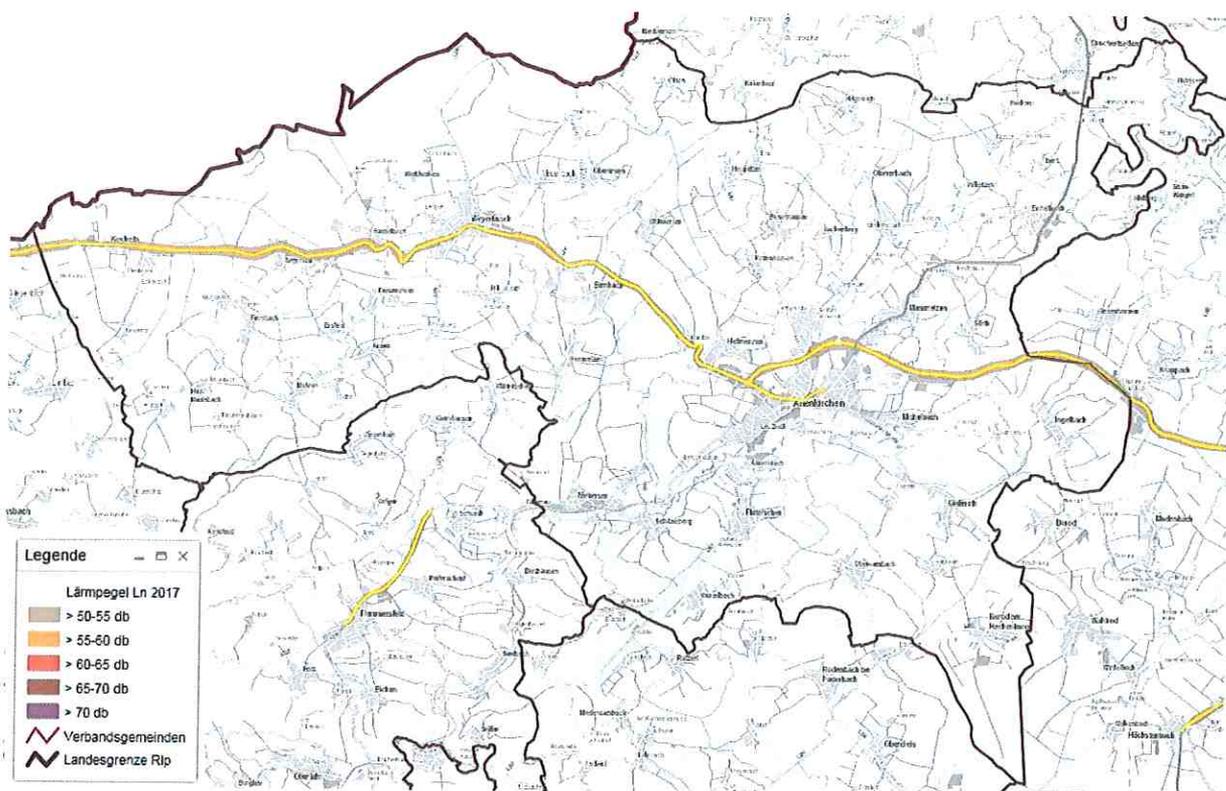
Kartierung 2012 – Lden



Kartierung 2017 - Lden



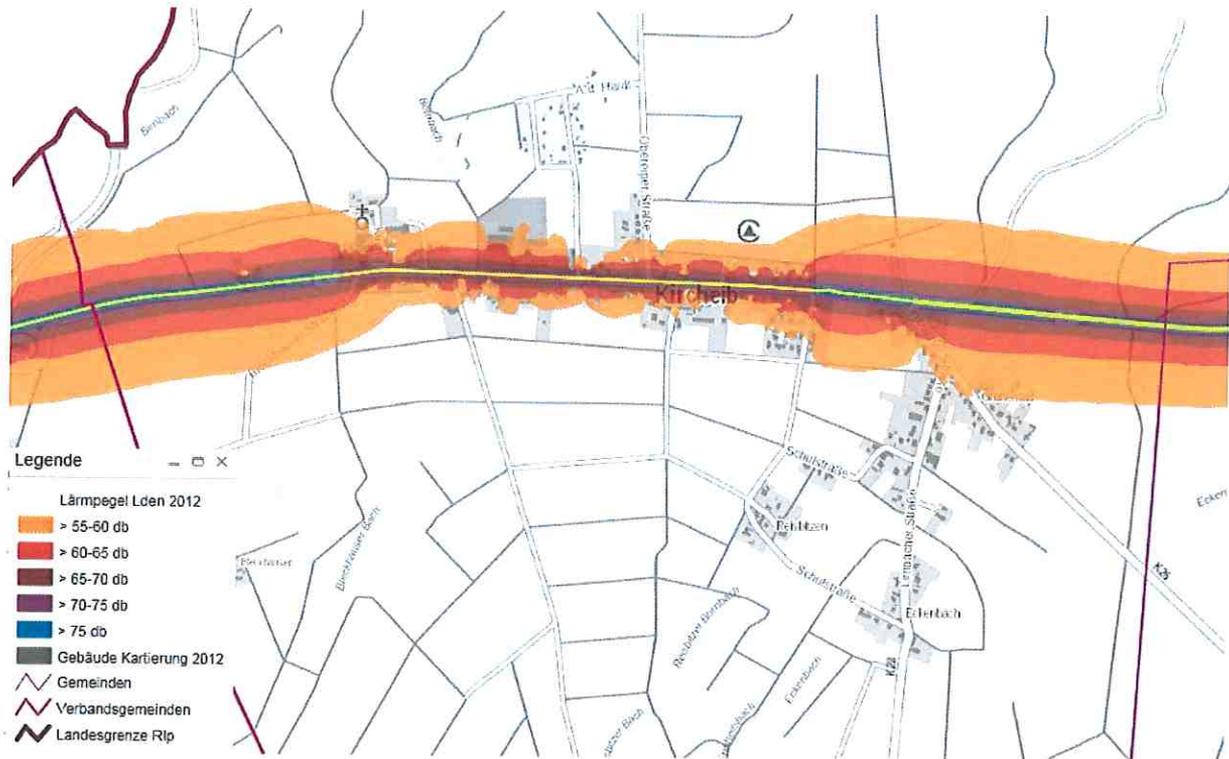
Kartierung 2012 - LNight



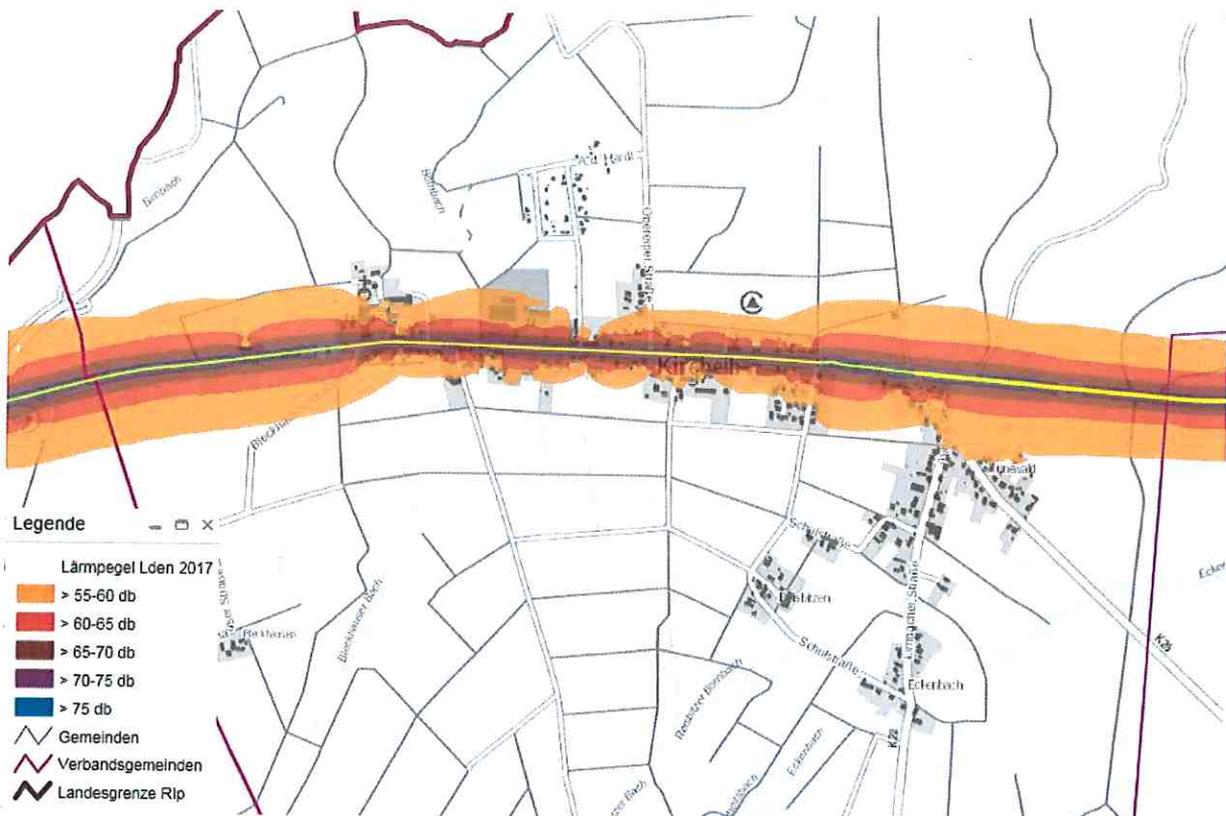
Kartierung 2017 - LNight

2.3.1 Ortsgemeinde Kircheib

Durch die Ortsgemeinde Kircheib führt die Bundesstraße (B) 8. Die Betroffenheit durch Straßenlärm kann den folgenden Kartierungen entnommen werden.



Kartierung 2012 - Lden



Kartierung 2017 - Lden



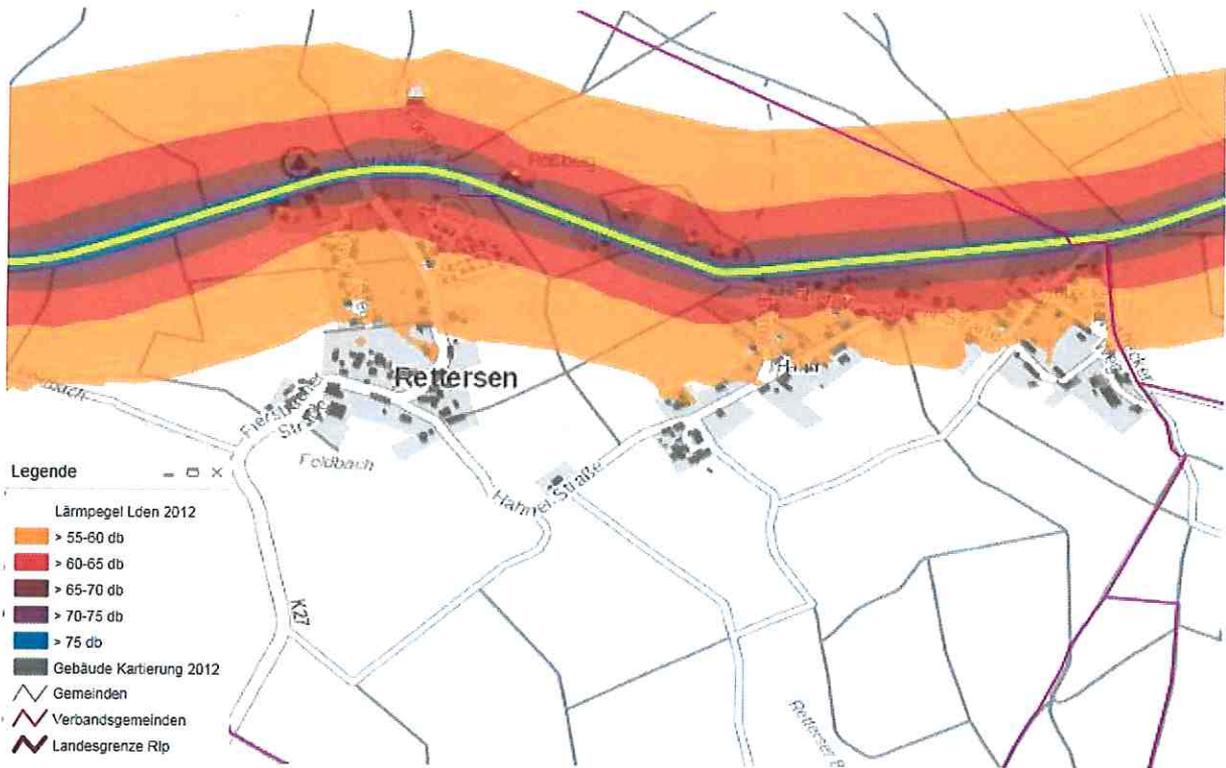
Kartierung 2012 - LNight



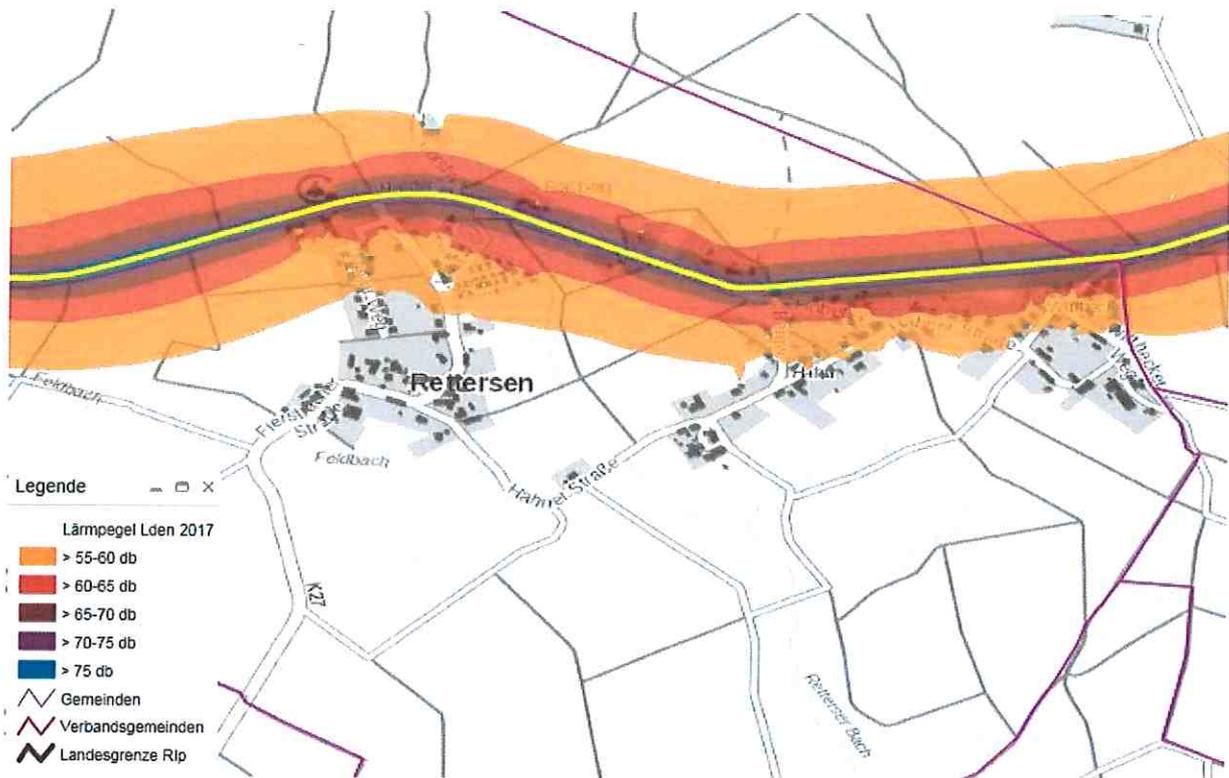
Kartierung 2017 - LNight

2.3.2 Ortsgemeinde Rettersen

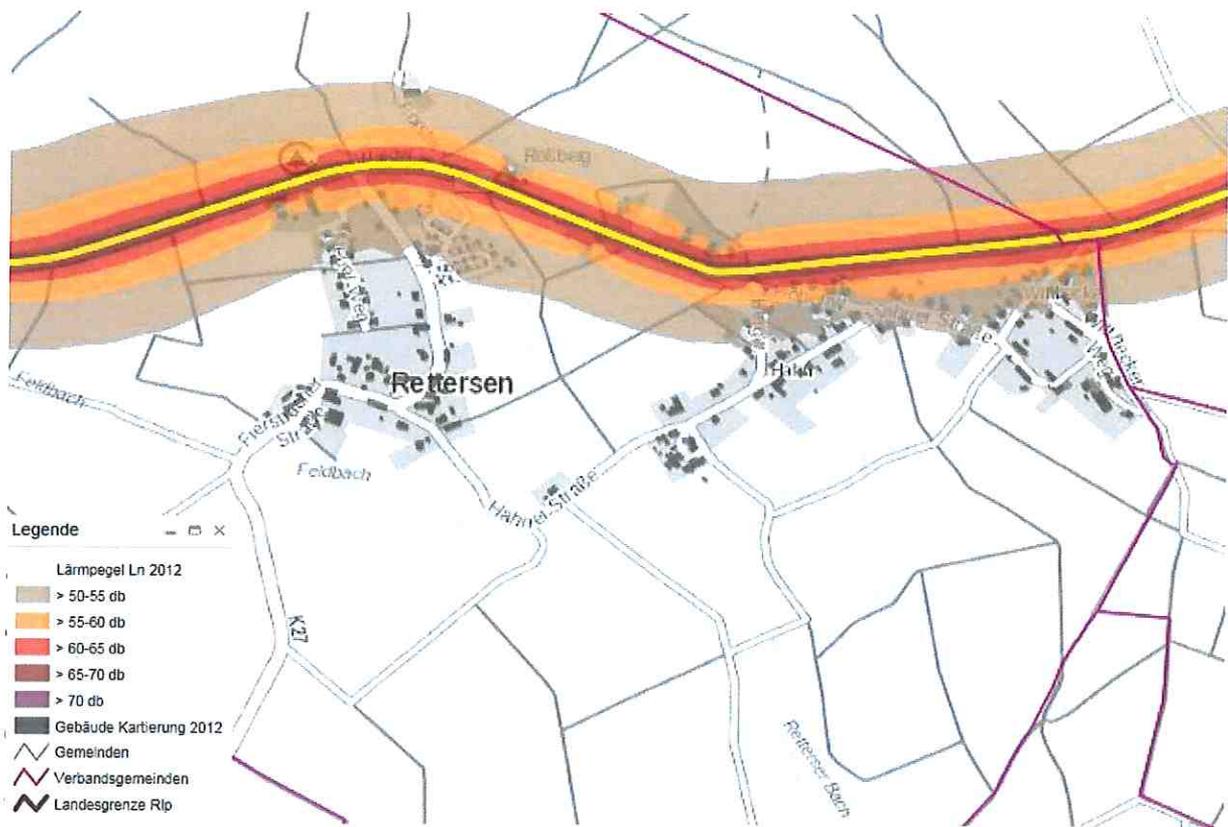
Die Ortsgemeinde Rettersen befindet sich unmittelbar an der Bundesstraße (B) 8. Die Betroffenheit durch Straßelärm kann den folgenden Kartierungen entnommen werden.



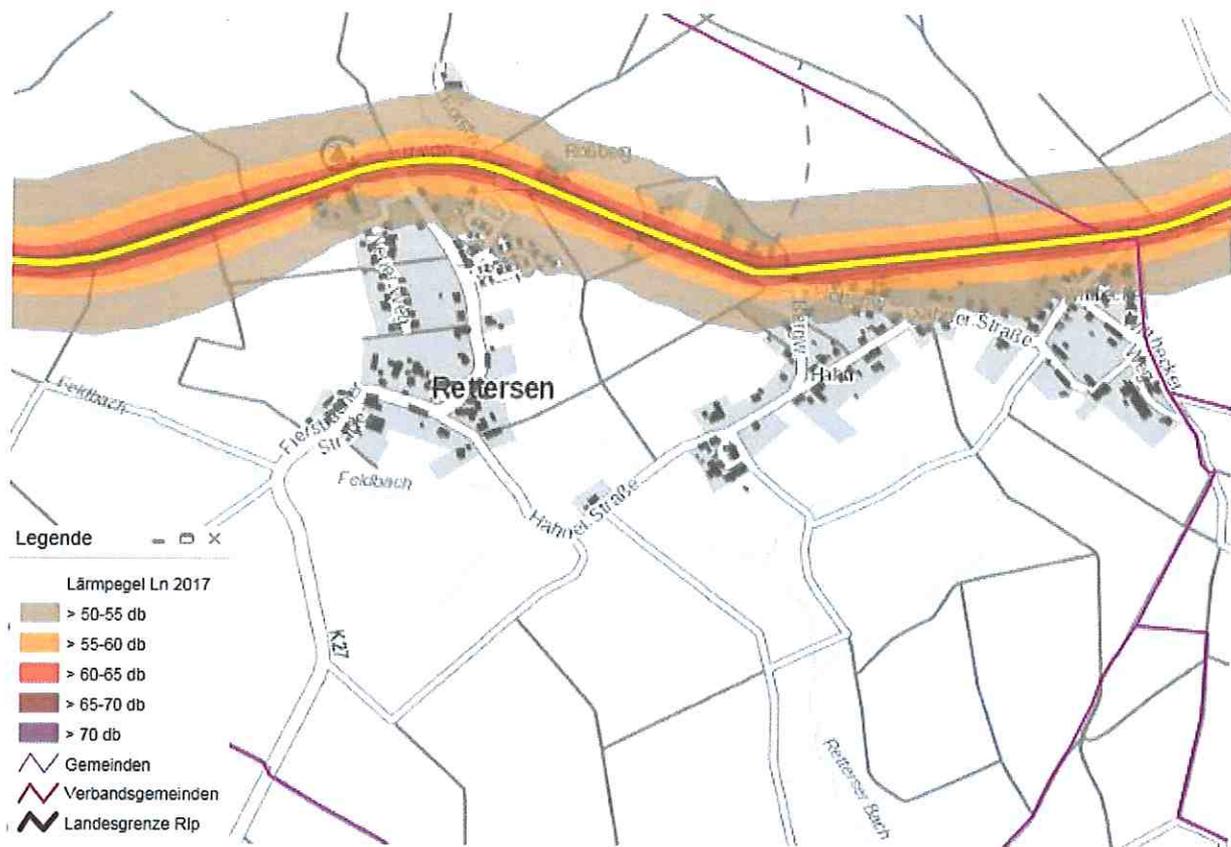
Kartierung 2012 - LDEN



Kartierung 2017 - LDEN



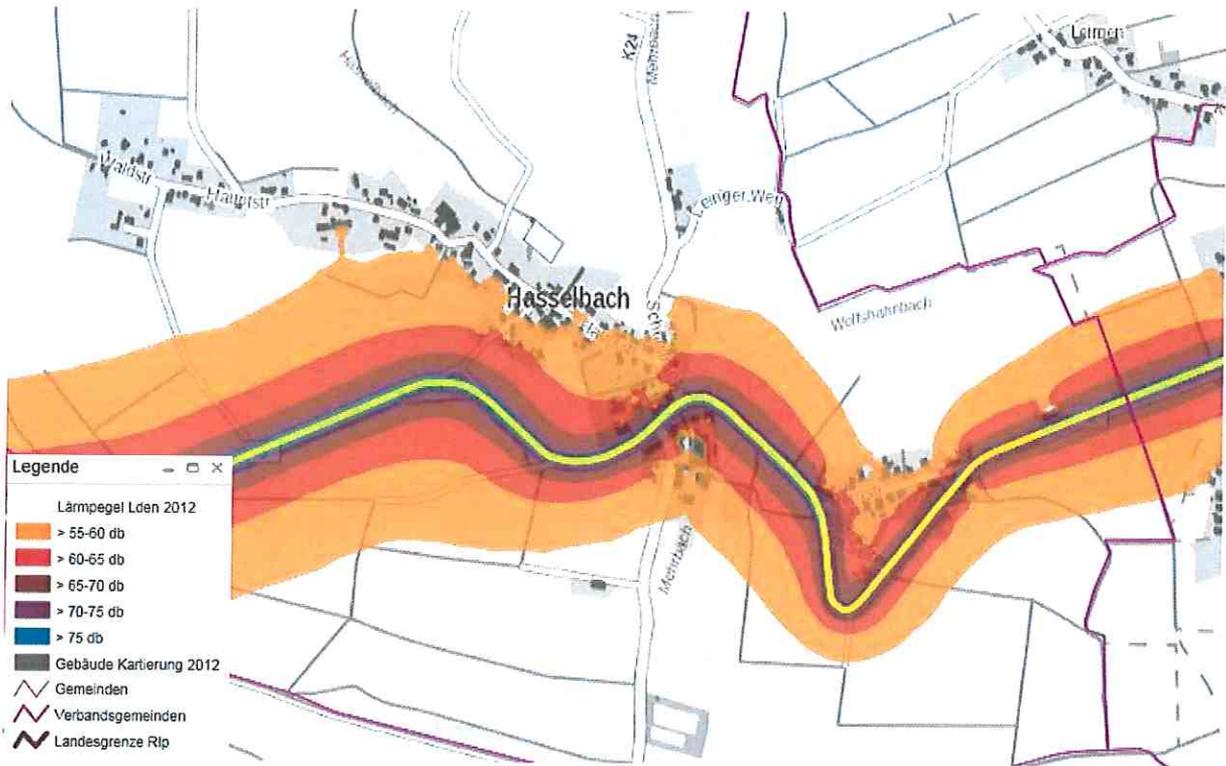
Kartierung 2012 - LNight



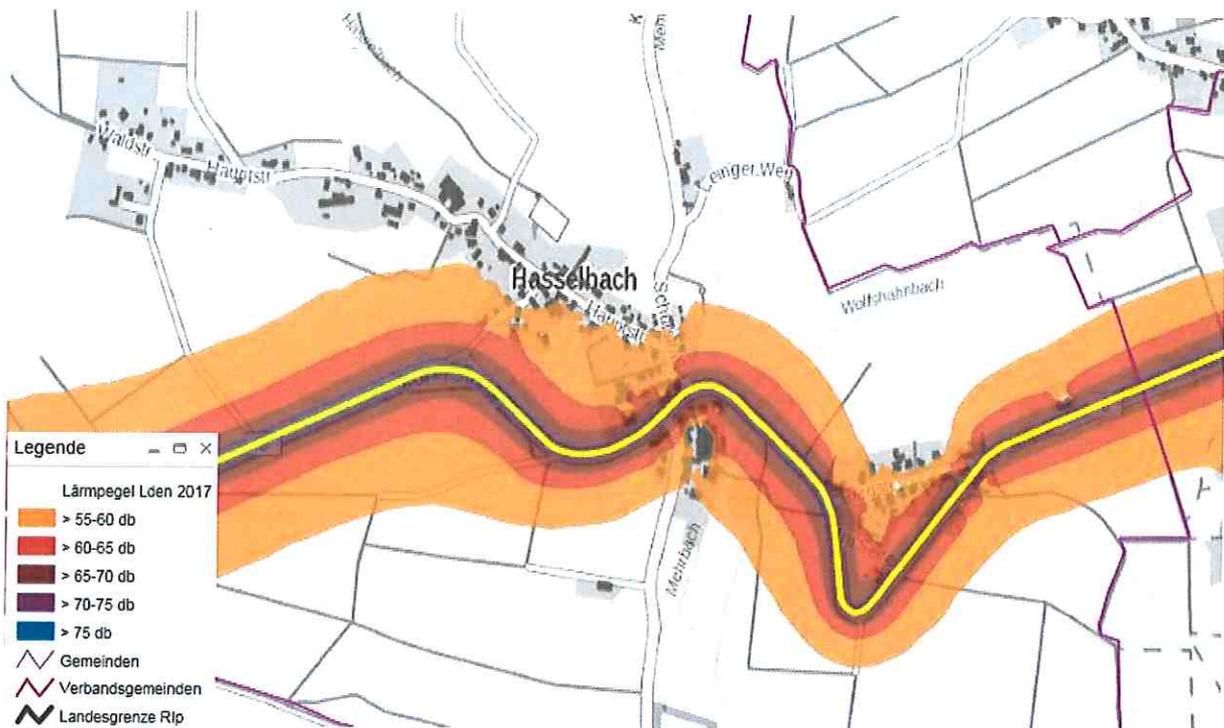
Kartierung 2017 - LNight

2.3.3 Ortsgemeinde Hasselbach

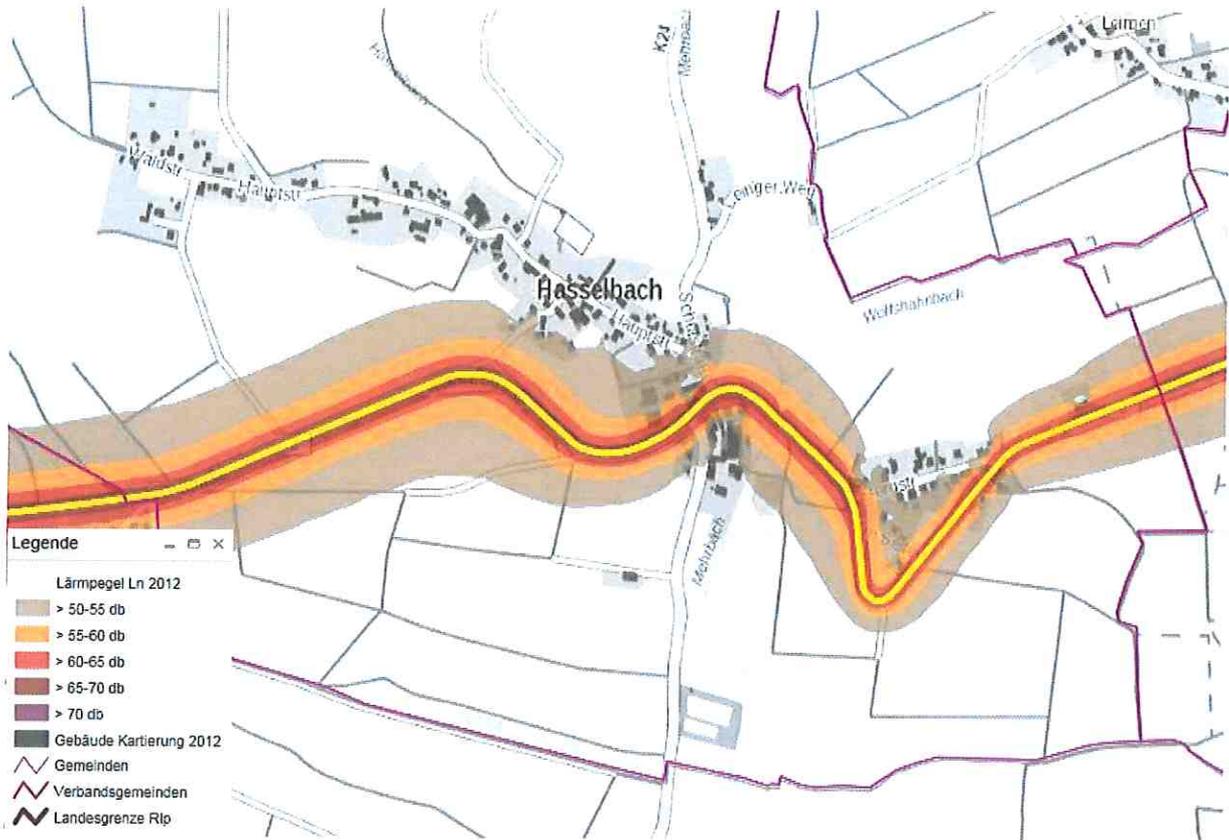
Die Bundesstraße (B) 8 führt durch die Ortsgemeinde Hasselbach. Die Betroffenheit durch Straßenlärm kann den folgenden Kartierungen entnommen werden.



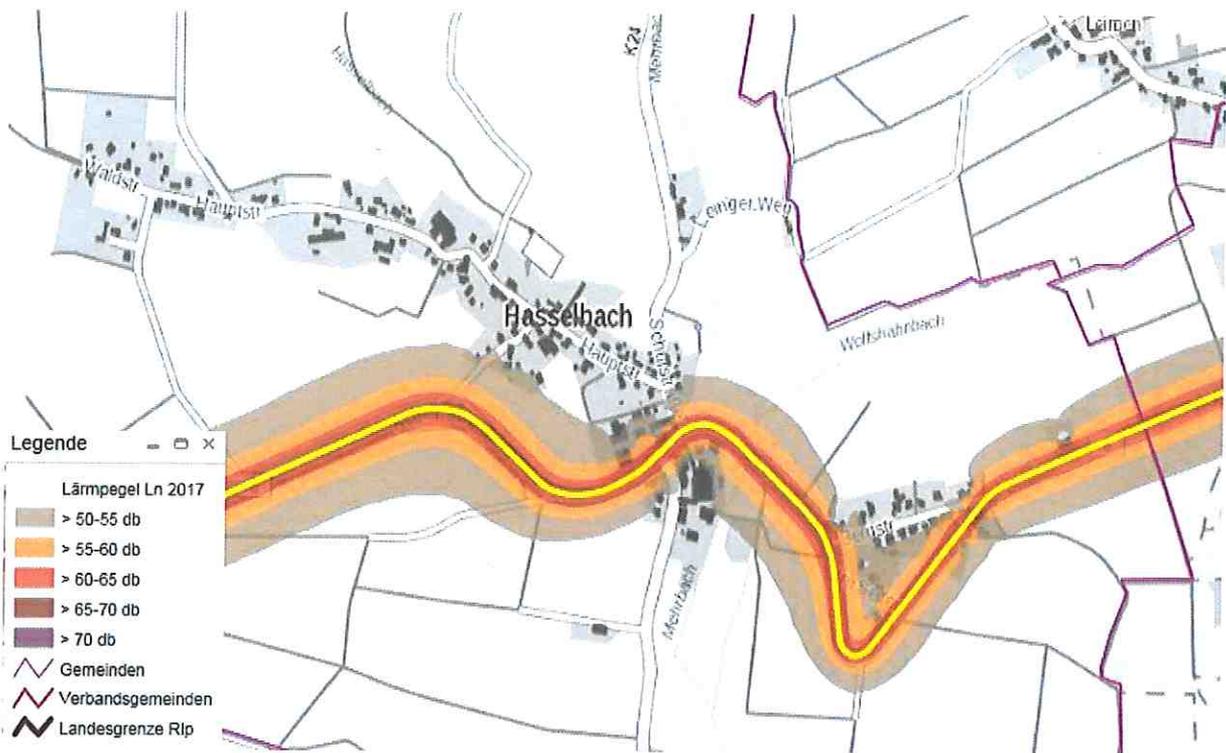
Kartierung 2012 - LDEN



Kartierung 2017 - LDEN



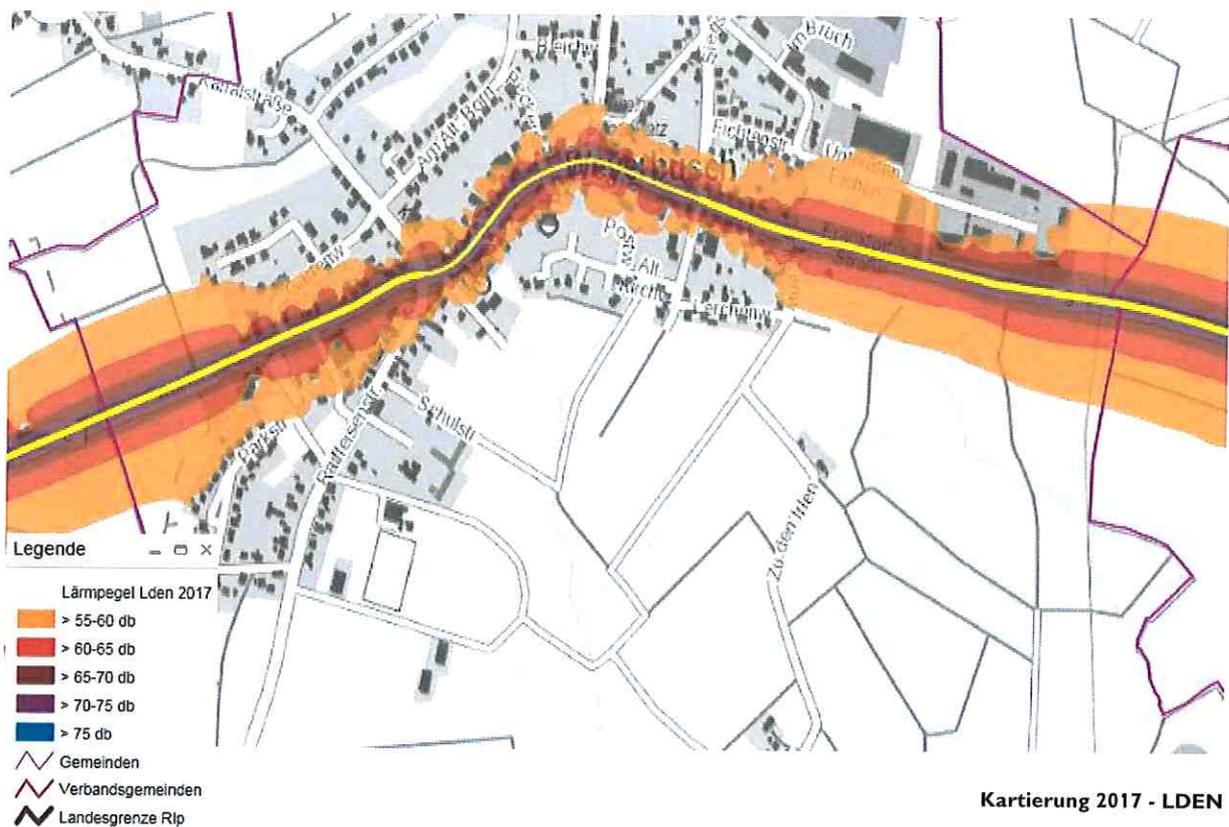
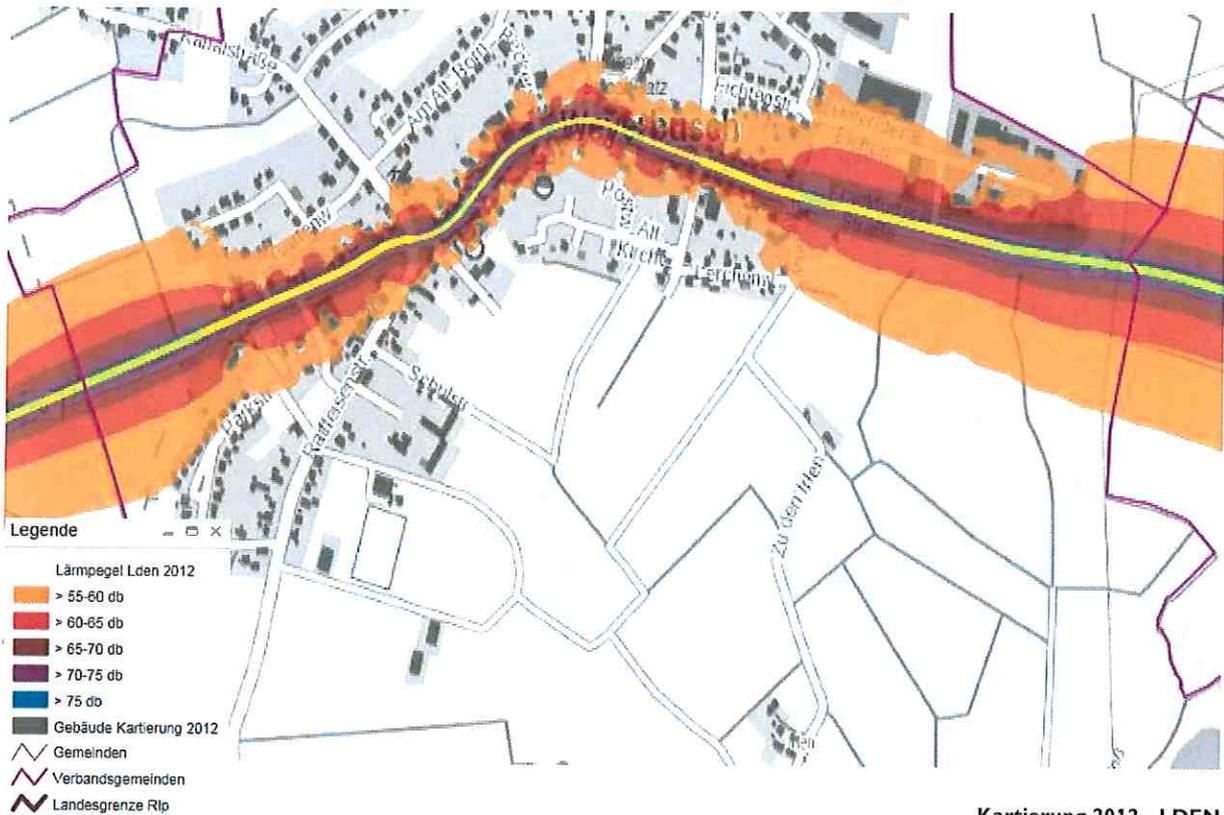
Kartierung 2012 - LNight

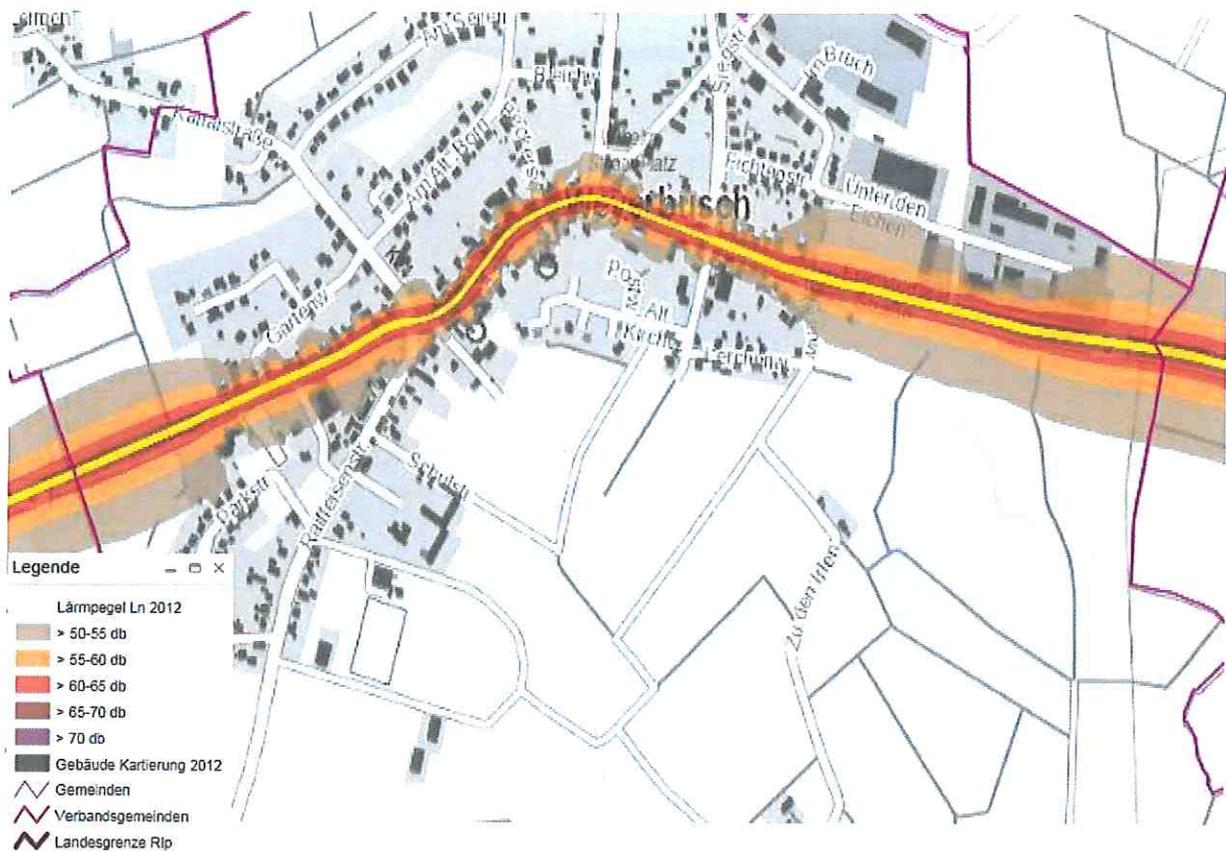


Kartierung 2012 - LNight

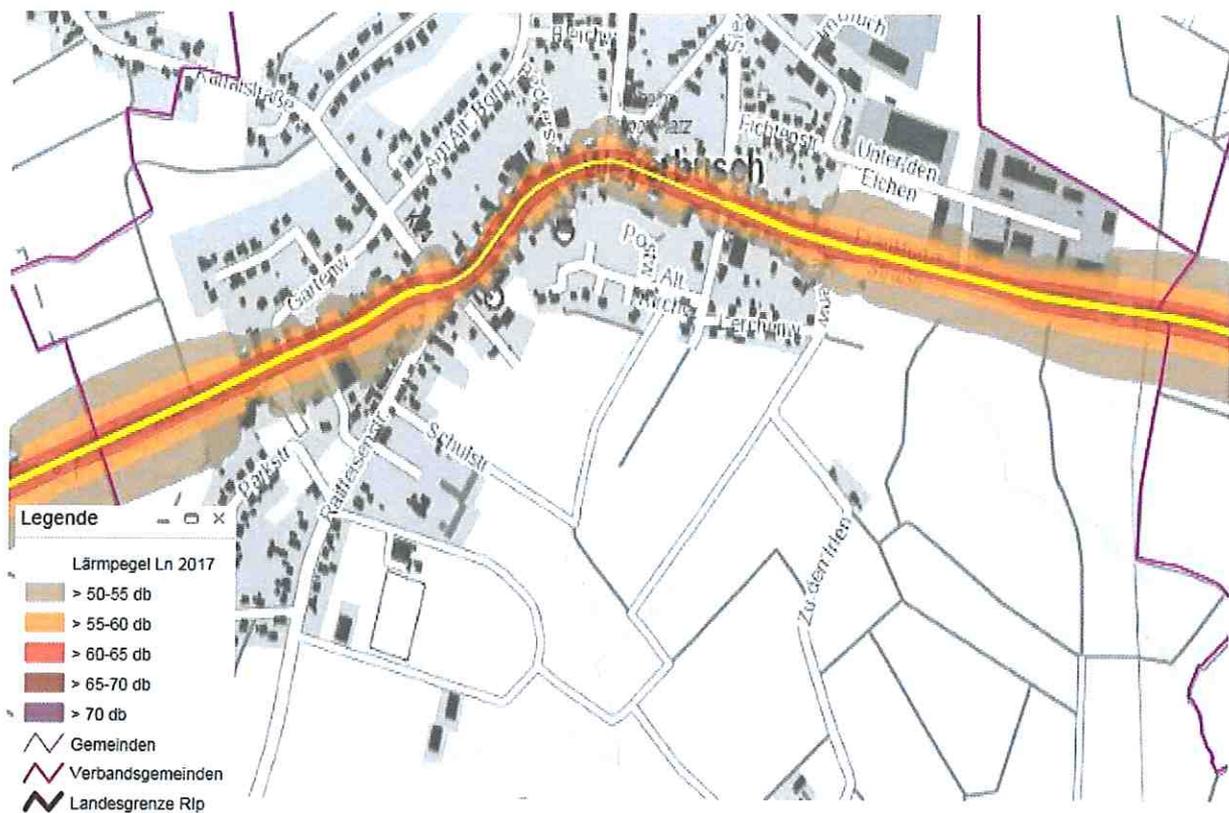
2.3.4 Ortsgemeinde Weyerbusch

Durch die Ortsgemeinde Weyerbusch führt die Bundesstraße (B) 8. Die Betroffenheit durch Straßenlärm kann den folgenden Kartierungen entnommen werden.





Kartierung 2012 - LNight

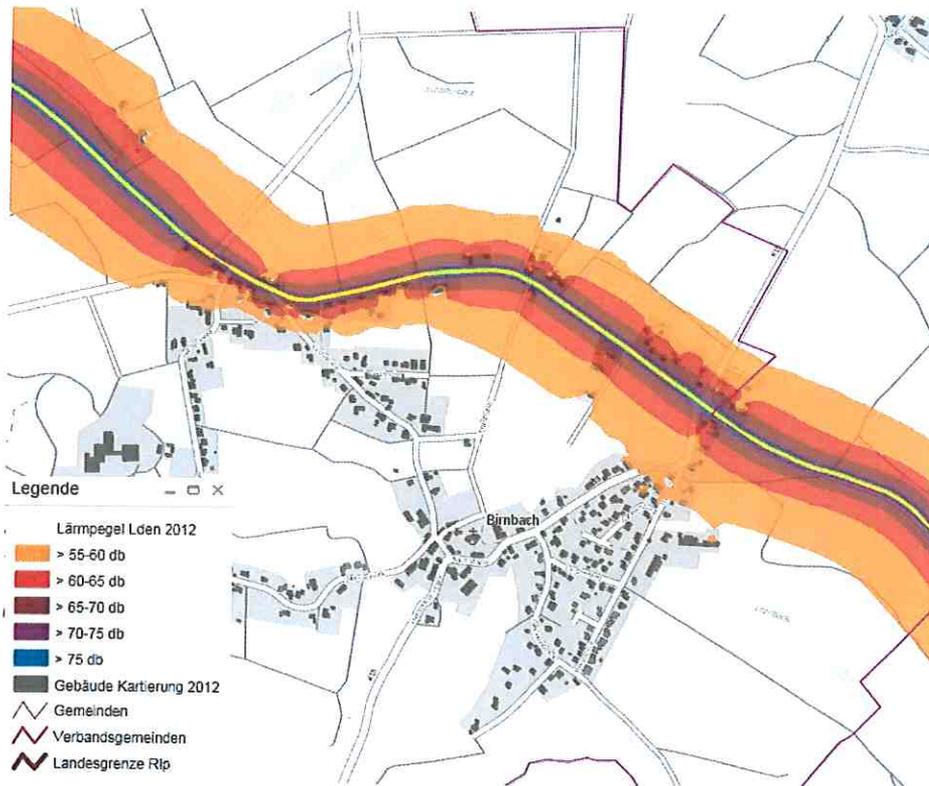


Kartierung 2017 - LNight

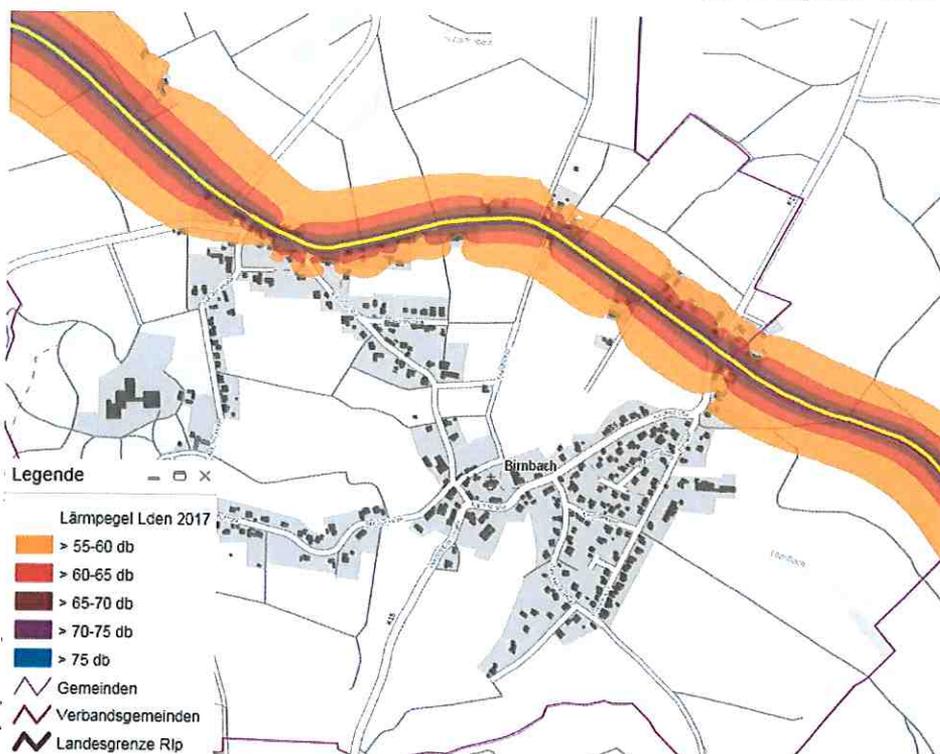
2.3.5 Ortsgemeinde Birnbach

Die Ortsgemeinde Birnbach befindet sich unmittelbar an der Bundesstraße (B) 8. Die Betroffenheit durch Straßelärm kann den folgenden Kartierungen entnommen werden.

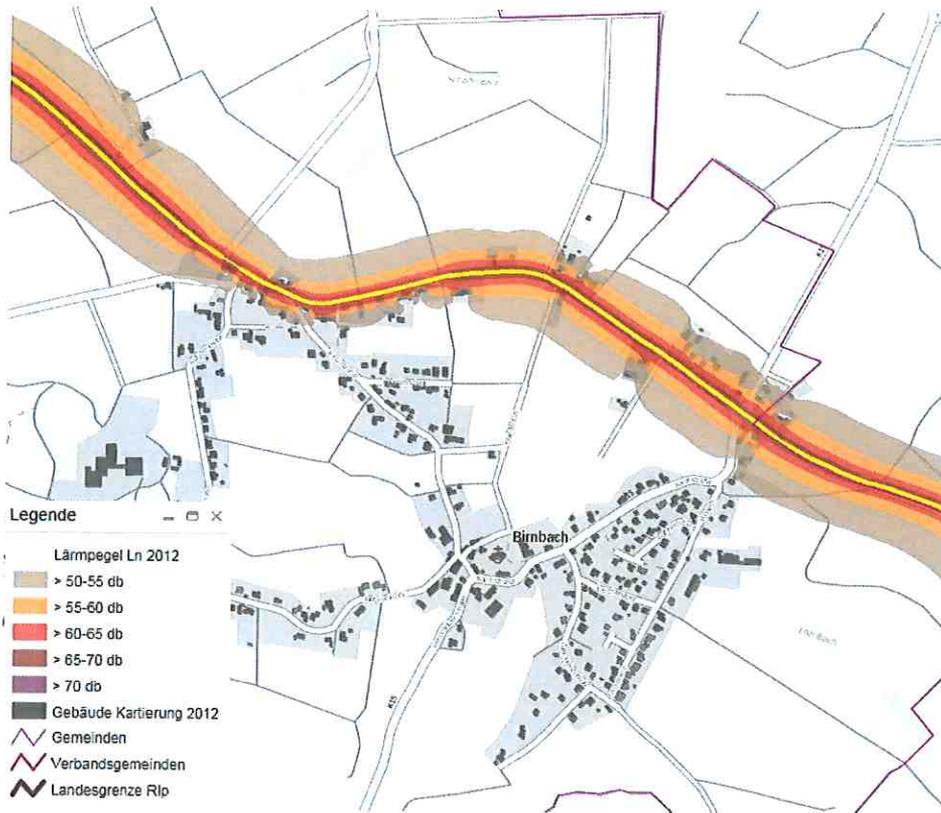
Der Bereich entlang der B 8 ist in der Ortsgemeinde Birnbach überwiegend gewerblich und landwirtschaftlich geprägt.



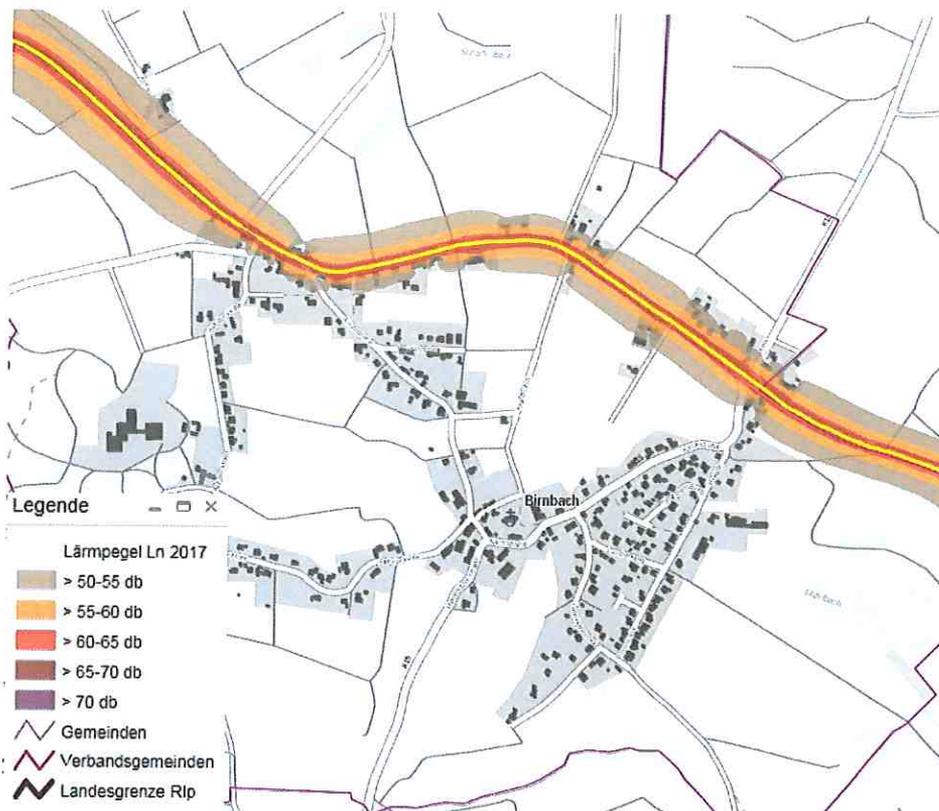
Kartierung 2012 - LDEN



Kartierung 2017 - LDEN



Kartierung 2012 - LNight



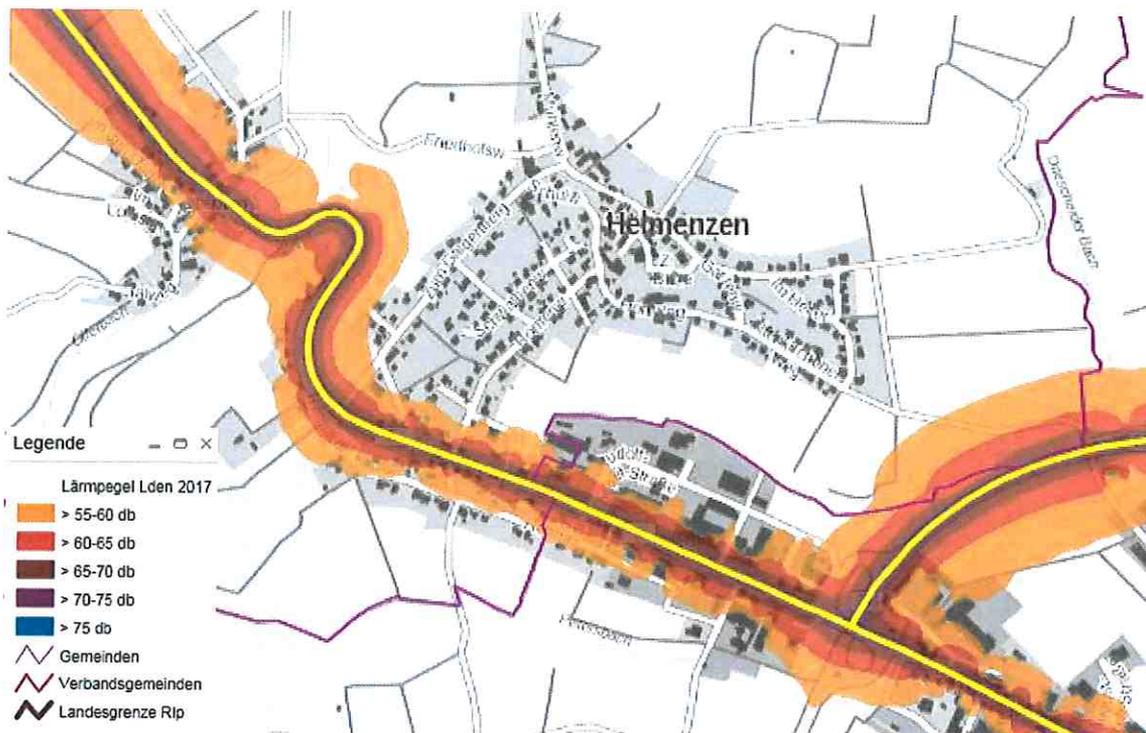
Kartierung 2012 - LNight

2.3.5 Ortsgemeinde Helmenzen

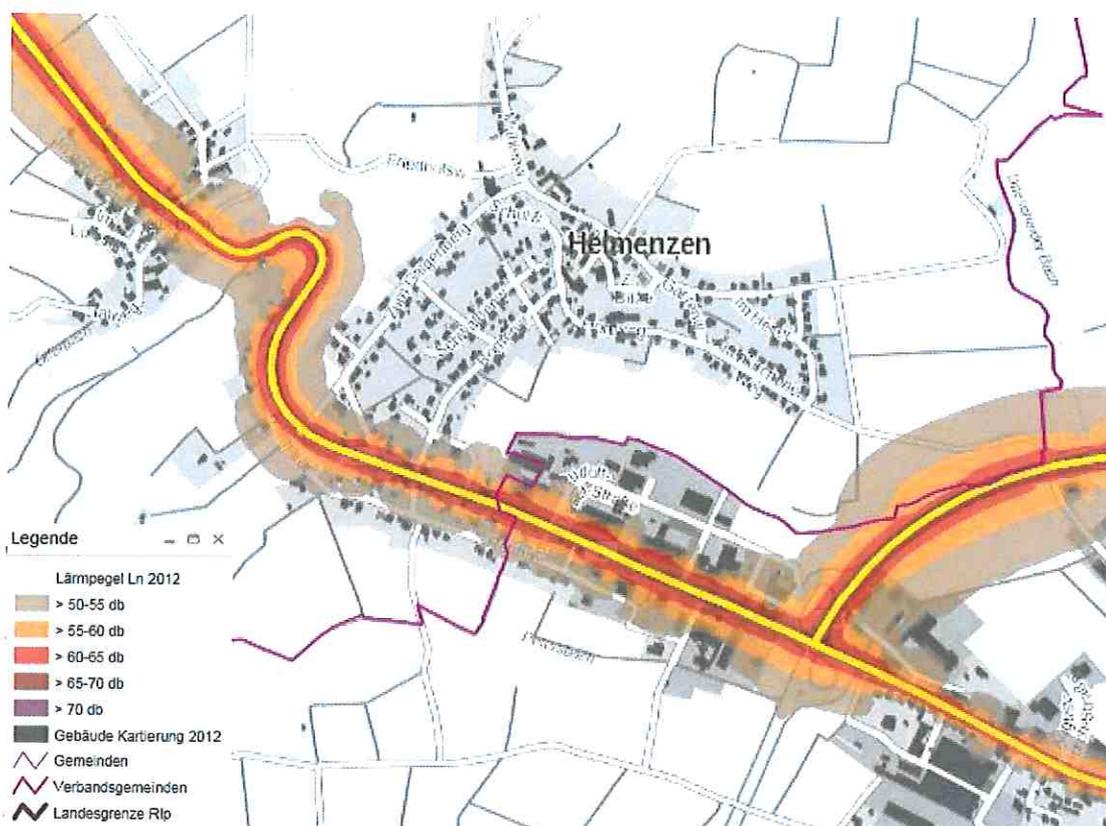
Die Ortsgemeinde Birnbach befindet sich unmittelbar an der Bundesstraße (B) 8. Die Betroffenheit durch Straßenlärm kann den folgenden Kartierungen entnommen werden.



Kartierung 2012 - LDEN



Kartierung 2017 - LDEN



Kartierung 2012 - LNight



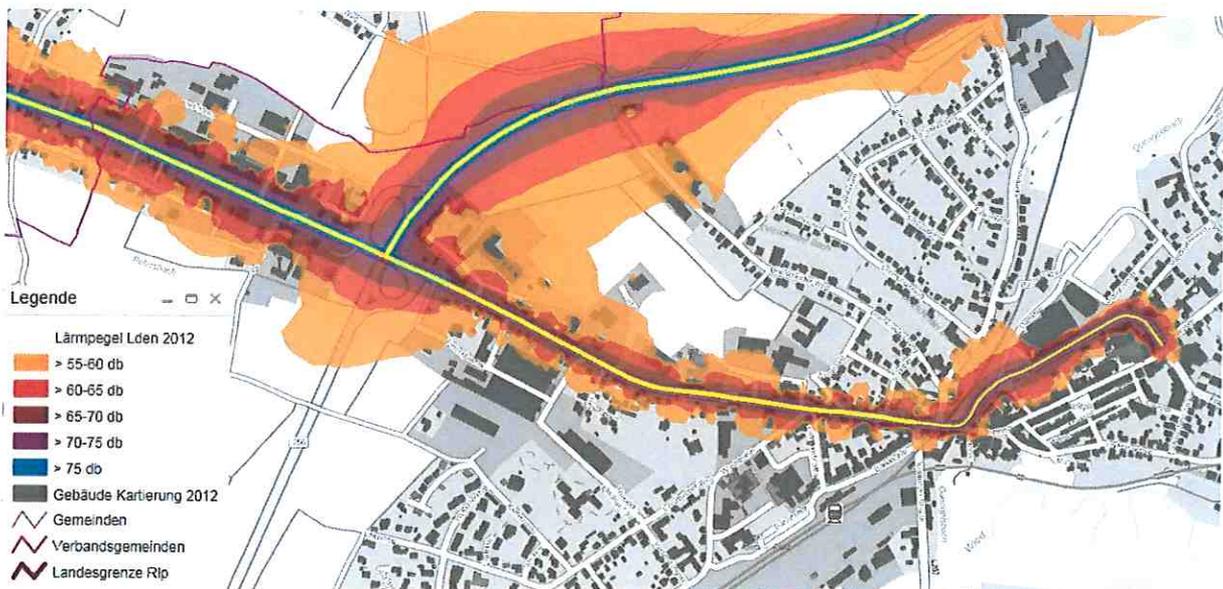
Kartierung 2017 - LNight

2.3.6 Kreisstadt Altenkirchen

Die Bundesstraße (B) 8 führt durch die Kreisstadt Altenkirchen. Der Bereich ist geprägt von Geschäftsräumen im Erdgeschoss und Wohnräume im Obergeschoss. In der Kölner Straße befinden sich div. Autohäuser.

Des Weiteren führen die B 256 und B 414 in Form einer Umgehungsstraße an der Kreisstadt Altenkirchen vorbei. Die B 256 führt entlang von Erdwällen, Gewerbegebieten sowie Forst- und Landwirtschaftsflächen. Die Fortsetzung zur B 256 bildet die B 414. Diese führt vorbei an Industrie- und Gewerbegebieten sowie Forst- und Landwirtschaftsflächen.

Die Betroffenheit durch Straßenlärm kann den folgenden Kartierungen entnommen werden.



B 8 Kartierung 2012 - Lden



B 8 Kartierung 2017 - Lden



B 256 Kartierung 2012 - Lden



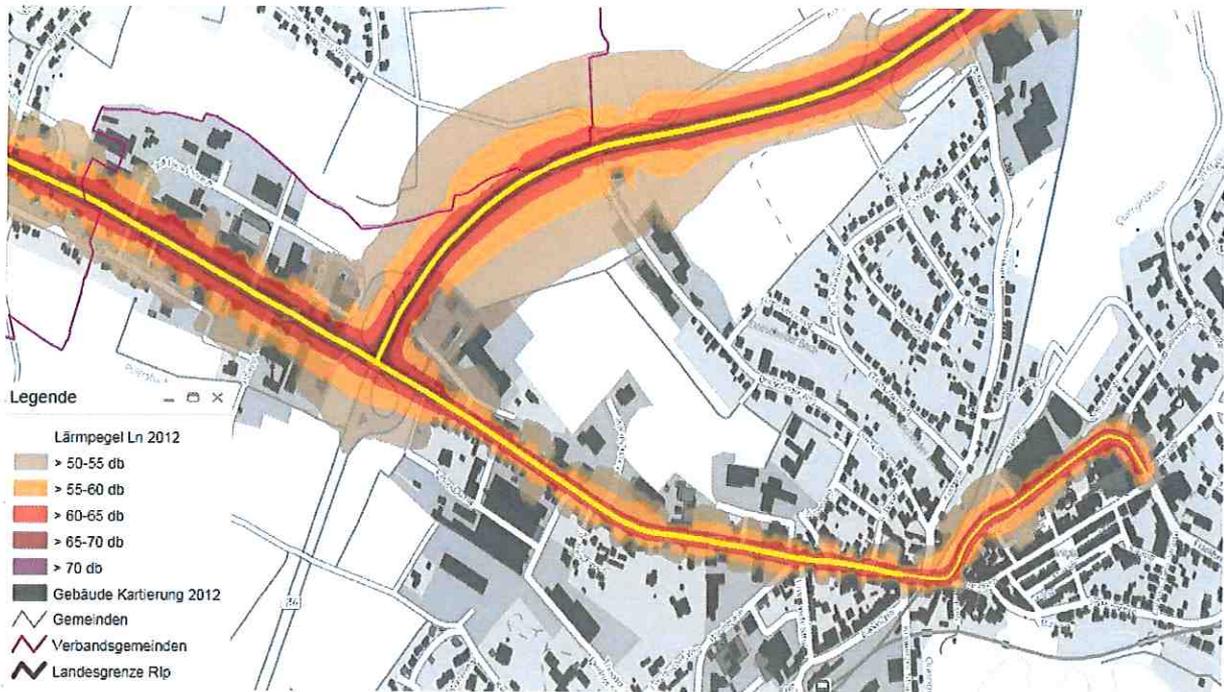
B 256 Kartierung 2017 - Lden



B 414 Kartierung 2012 - LDEN



B 414 Kartierung 2017 - LDEN



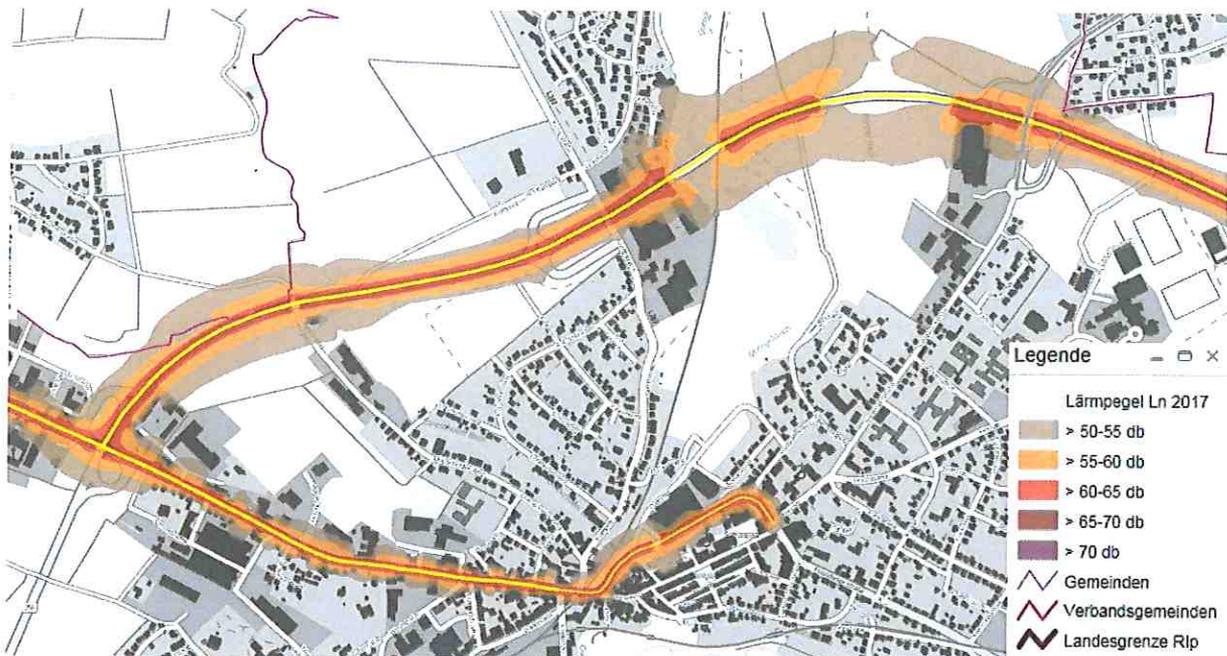
B 8 Kartierung 2012 - LNight



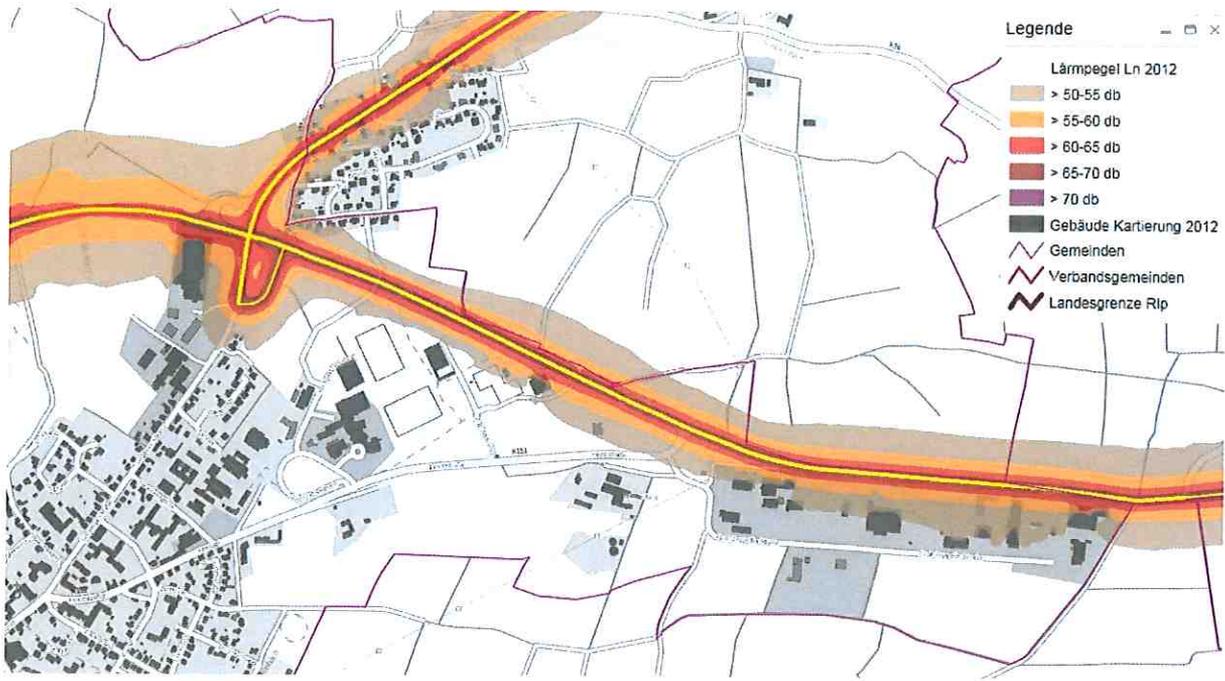
B 8 Kartierung 2017 - LNight



B 256 Kartierung 2012 - LNight



B 256 Kartierung 2017 - LNight



B 414 Kartierung 2012 - LNight



B 414 Kartierung 2017 - LNight

2.3.7 Ortsgemeinde Ingelbach

Der Ortsteil Bahnhof Ingelbach der Ortsgemeinde Ingelbach befindet sich unmittelbar an der Bundesstraße (B) 414. Die Betroffenheit durch Straßenlärm kann den folgenden Kartierungen entnommen werden.

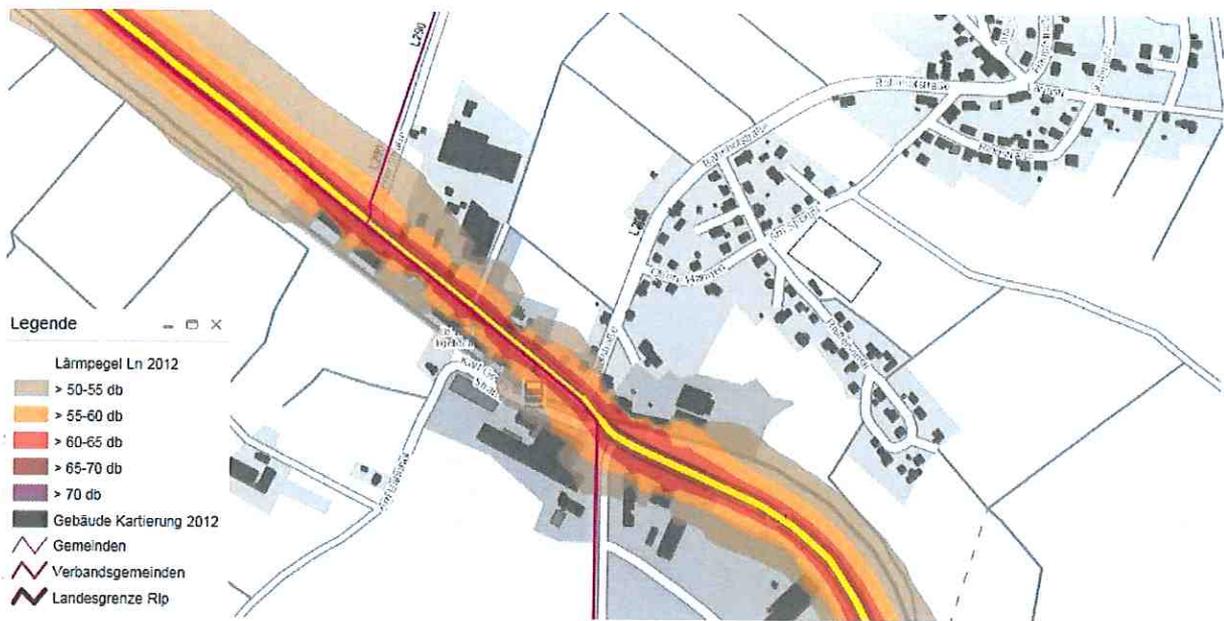
Der Bereich entlang der B 414 ist in der Ortsgemeinde Ingelbach, Ortsteil Bahnhof Ingelbach, überwiegend gewerblich geprägt.



Kartierung 2012 - LDEN



Kartierung 2017 - LDEN



Kartierung 2012 - LNight



Kartierung 2017 - LNight

2.3.8 Übrige Ortsgemeinden

In den Ortsdurchfahrten Mammelzen, Eichelhardt, Isert und Helmeroth, die sich entlang der Bundesstraße (B) 256 befinden, besteht keine Verpflichtung zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes. Aufgrund eines zu geringen Verkehrsaufkommens, werden die Kartierungskriterien der EU-Umgebungslärmrichtlinie nicht erfüllt. Im Übrigen wird hier auf die bereits erfolgten Ausführungen verwiesen.

3. Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

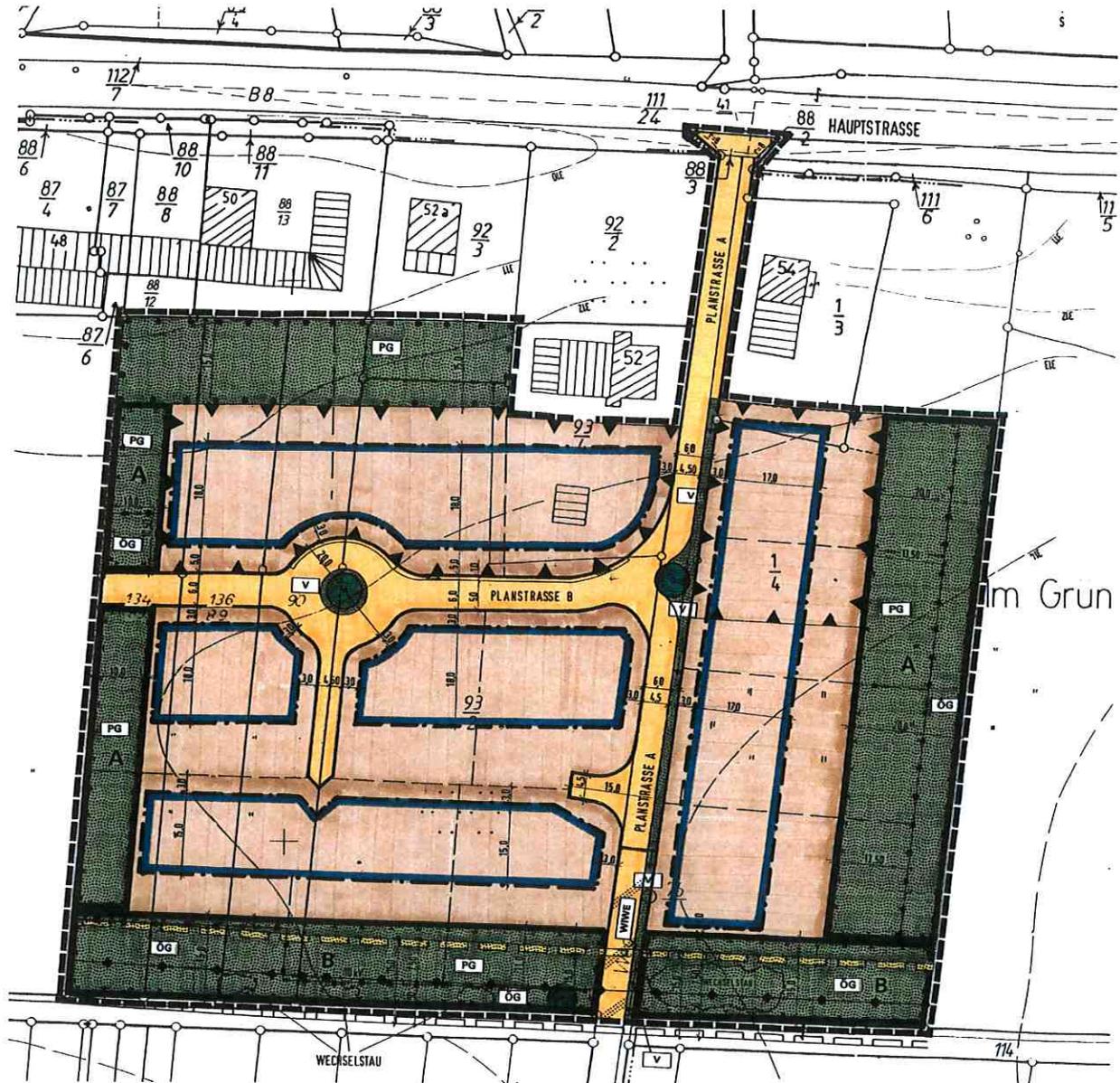
Passive Lärmschutzmaßnahmen an den Wohngebäuden (wie z. B. Lärmschutzfenster) sind nicht erfasst. Insbesondere in den Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundes- und Landesstraßen wurden passive Lärmschutzmaßnahmen vom Landesbetrieb Mobilität bei der Abarbeitung des Lärmimmissionskatasters bereits durchgeführt oder deren Durchführung steht bevor.

In einigen Ortsgemeinden wurden Bebauungspläne aufgestellt, in denen bereits Festsetzungen zu Immissionsschutzmaßnahmen (Lärmschutz) getroffen wurden. Nachfolgend werden die Ortsgemeinden und die entsprechenden Bebauungsplangebiete dargestellt.

3.1.1 Ortsgemeinde Kircheib

Der Bereich entlang der B 8 ist in der Ortsgemeinde Kircheib überwiegend gewerblich geprägt.

Der Bebauungsplan Nr. 4 „Auf dem Weisenland“ der Ortsgemeinde Kircheib enthält Festsetzungen zu Immissionsschutzmaßnahmen. Das Bebauungsplangebiet kann der folgenden Abbildung entnommen werden.

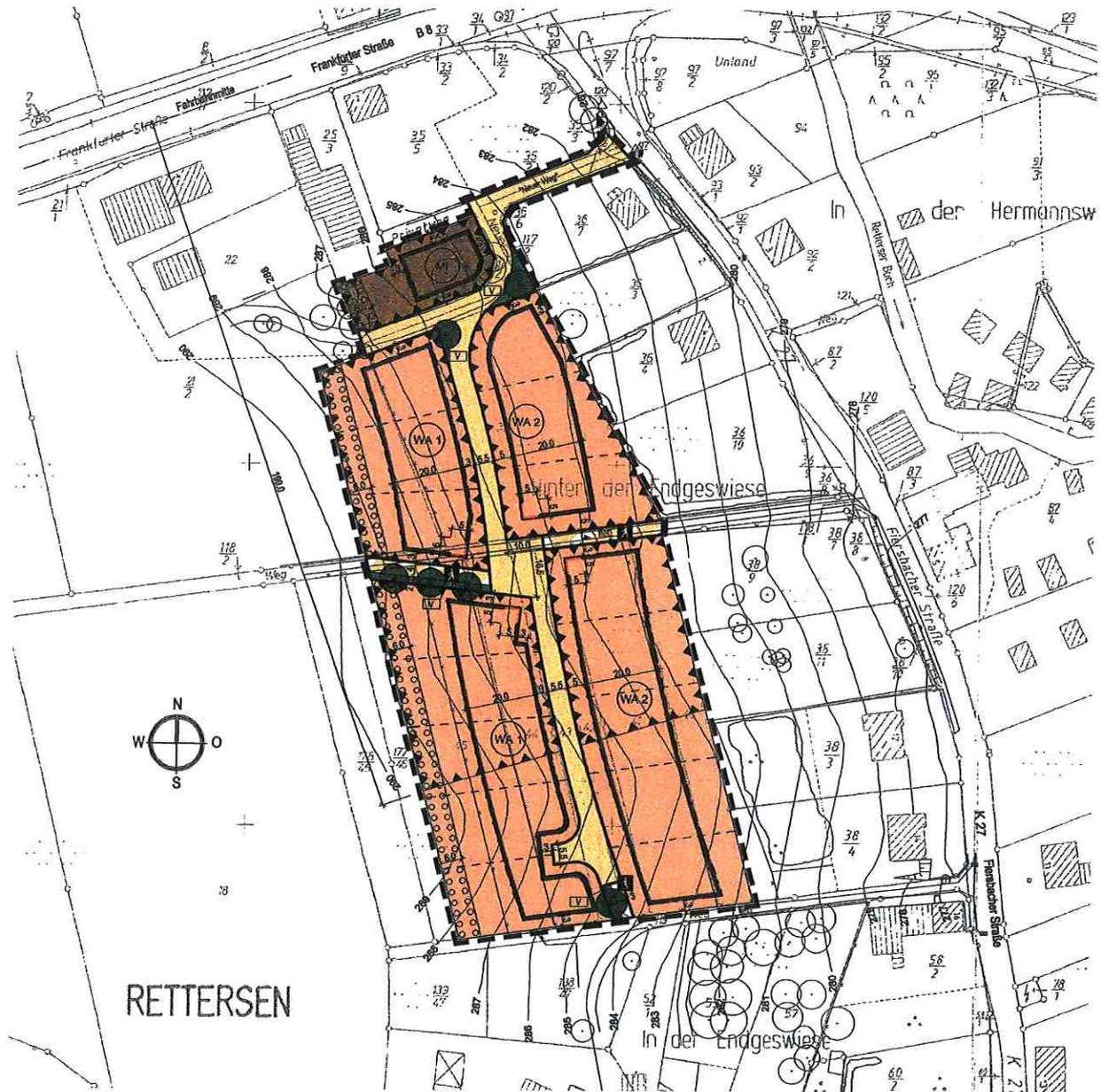


Ausschnitt Bebauungsplan Nr. 4 „Auf dem Weisenland“

3.1.2 Ortsgemeinde Rettersen

An beiden Seiten der B 8 befinden sich in der Ortsgemeinde Rettersen Campingplätze bzw. Wochenendhausgebiete. Diese dienen keiner dauerhaften Wohnnutzung, sondern einem gelegentlichen Aufenthalt.

Der Bebauungsplan Nr. 3 „Hinter der Endgeswiese“ der Ortsgemeinde Rettersen enthält Festsetzungen zu Immissionsschutzmaßnahmen. Das Bebauungsplangebiet kann der folgenden Abbildung entnommen werden.

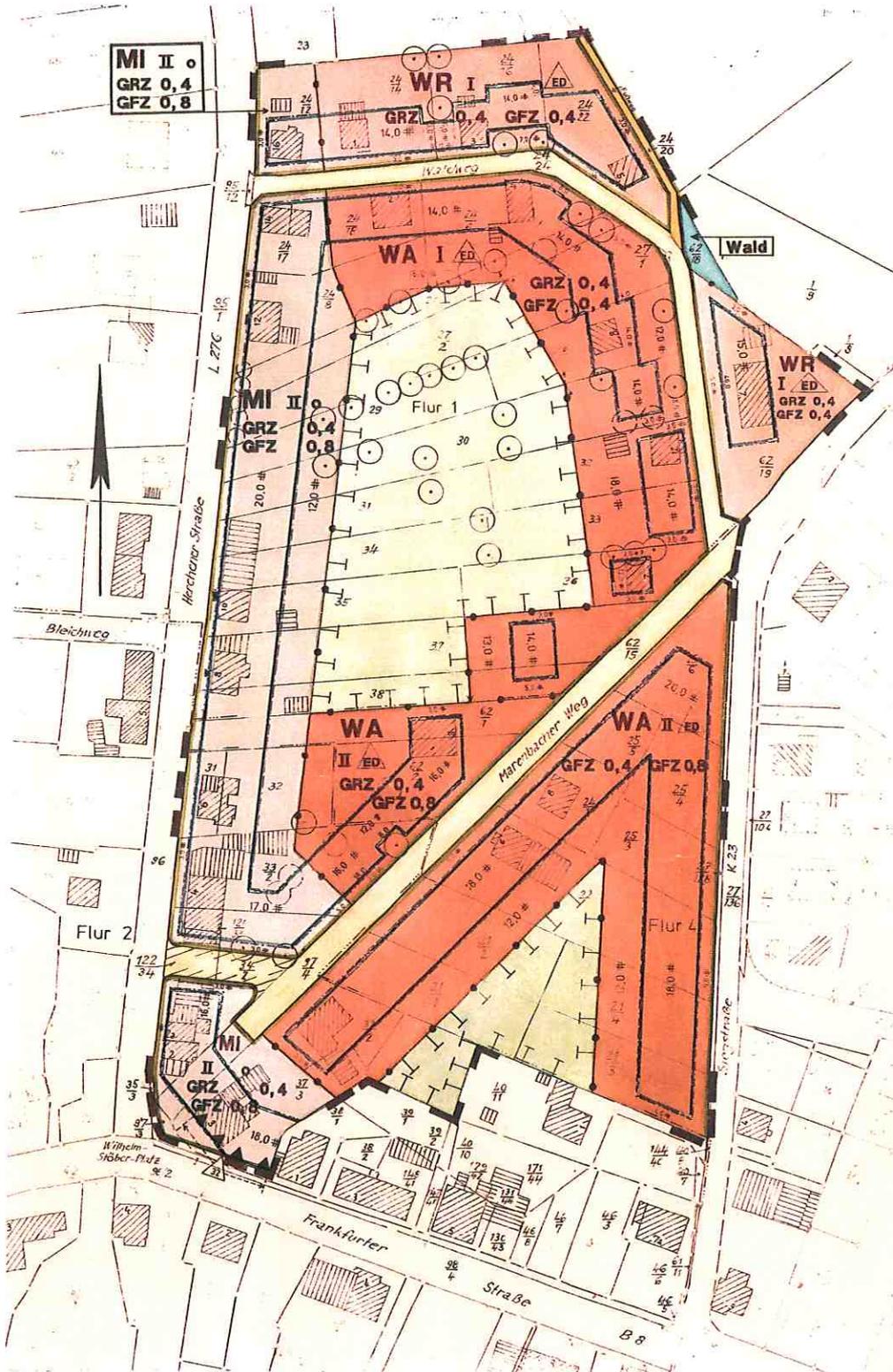


Ausschnitt Bebauungsplan Nr. 3 „Hinter der Endgeswiese“

3.1.3 Ortsgemeinde Weyerbusch

Der Bereich entlang der B 8 ist in der Ortsgemeinde Weyerbusch überwiegend gewerblich geprägt.

Die Bebauungspläne Nr. 11 „Waldweg“, Nr. 13 „Gartenweg“ sowie Nr. 15 „Südliche Ortslage“ der Ortsgemeinde Weyerbusch enthalten Festsetzungen zu Immissionsschutzmaßnahmen. Die Bebauungsplangebiete können der folgenden Abbildung entnommen werden.

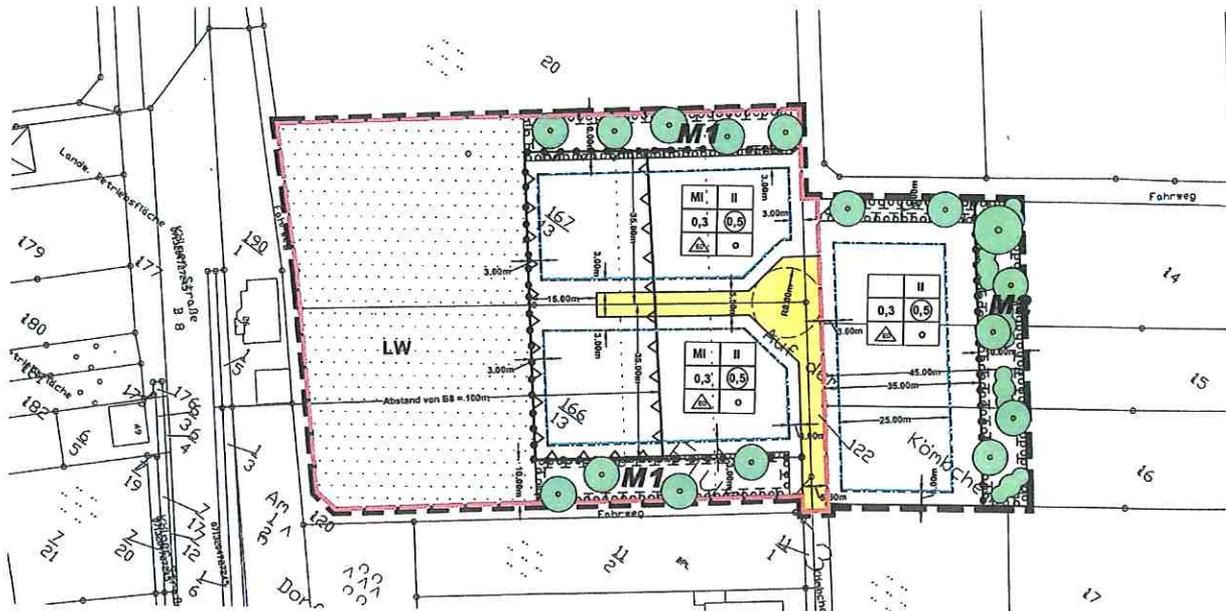


Ausschnitt Bebauungsplan Nr. 11 „Waldweg“

3.1.4 Ortsgemeinde Helmenzen

Der Bereich entlang der B 8 ist in der Ortsgemeinde Helmenzen überwiegend gewerblich und landwirtschaftlich geprägt.

Der Bebauungsplan Nr. 9 „Auf dem Kömbchen“ der Ortsgemeinde Helmenzen enthält Festsetzungen zu Immissionsschutzmaßnahmen. Das Bebauungsplangebiet kann der folgenden Abbildung entnommen werden.



Ausschnitt Bebauungsplan Nr. 9 „Auf dem Kömbchen“

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

In der Verbandsgemeinde Altenkirchen (Westerwald) bezieht sich die maßgebliche Betroffenheit auf die bereits dargestellten Ortsdurchfahrten. Innerhalb dieser belasteten Ortsdurchfahrten entfallen bereits die Bereiche, für die ein Bebauungsplan besteht der Lärmschutzmaßnahmen enthält. Alle übrigen Bereiche entlang dieser qualifizierten Straßen führen durch unbebaute Gebiete, die durch Land- und Forstwirtschaft geprägt sind. Da keine Ortsumgehung in den nächsten fünf Jahren gebaut wird, kann kurzfristig eine Lärminderung nur durch offeneporige Asphaltdecken (OPA), Geschwindigkeitsreduzierung und Änderung des Modal Split erreicht werden.

Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen ergeben sich die Anordnungsvoraussetzungen aus der Straßenverkehrs-Ordnung. Die vom Bund vorgegebenen Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm („Lärmschutz-Richtlinien-StV“) von 2007 sind dabei die Orientierungshilfe.

Geschwindigkeitsbeschränkungen können zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen angeordnet werden, wenn aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. Bei Lärmpegeln oberhalb von 55 dB (A) in der Nacht, können Lärmsituationen zunehmend als gefährlich für die Gesundheit angesehen werden. Liegen die Lärmpegel für eine große Anzahl von Betroffenen in der Nacht über 60 dB (A), sind Geschwindigkeitsbegrenzungen auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) innerörtlich grundsätzlich möglich (Landtags Drs. 16/2186 vom 02.04.2013).

Gemäß Schreiben des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur vom 10.07.2014 (Az. 377-48.002-10) sowie vom 30.09.2014, zuletzt geändert mit Schreiben vom 22.10.2015, besteht für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen im Zuge von inner- und außerörtlichen Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie andere nicht

klassifizierte Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften weiterhin nach StVO / VwV-StVO ein Zustimmungsvorbehalt der oberen Straßenverkehrsbehörde beim Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz.

Eine größere Anzahl von Personen, die in der Nacht über einem Lärmpegel von 60 dB (A) betroffen sind, konnte in den Ortsdurchfahrten von Altenkirchen und Weyerbusch festgestellt werden. Dies ist hier allerdings auf die Länge der Ortsdurchfahrten zurückzuführen.

Es ist ein drei-streifiger Neubau der B 8 zwischen den Ortsgemeinden Hasselbach und Weyerbusch geplant. Auf die Örtlichkeit bezogen beginnt die Maßnahme auf der B 8 unmittelbar östlich des Brückenbauwerks über den Hasselbach. Von dort führt sie, mit Beginn der Kehre süd-östlich von der Bundesstraße abgesetzt, über eine Steigungsstrecke in Richtung Weyerbusch. Die neue Straßenführung endet mit Anschluss an die bestehende Fahrbahn der B 8 unmittelbar an der Grenze zur Gemarkung Weyerbusch. Die „alte B 8“ wird zukünftig vom Durchgangsverkehr befreit und dient dann ausschließlich der Erschließung der angrenzenden Wohnbebauung. Bei den betrachteten Gebäuden handelt es sich vollständig um solche, die bereits im Bestand erheblichen Schallimmissionen der B 8 ausgesetzt sind. Durch die Verlegung der B 8 profitieren alle Gebäude von einer Reduzierung der Immissionen, da die Trasse der B 8 von den Gebäuden abrückt, wenn auch teilweise nur minimal.

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

Die Verbandsgemeinde Altenkirchen (Westerwald) ist ländlich geprägt. Aktuell ist in Bezug auf den Verkehrslärm von einer guten Gesamtsituation auszugehen. Vor diesem Hintergrund wird zunächst auf eine Festsetzung ruhiger Gebiete verzichtet.

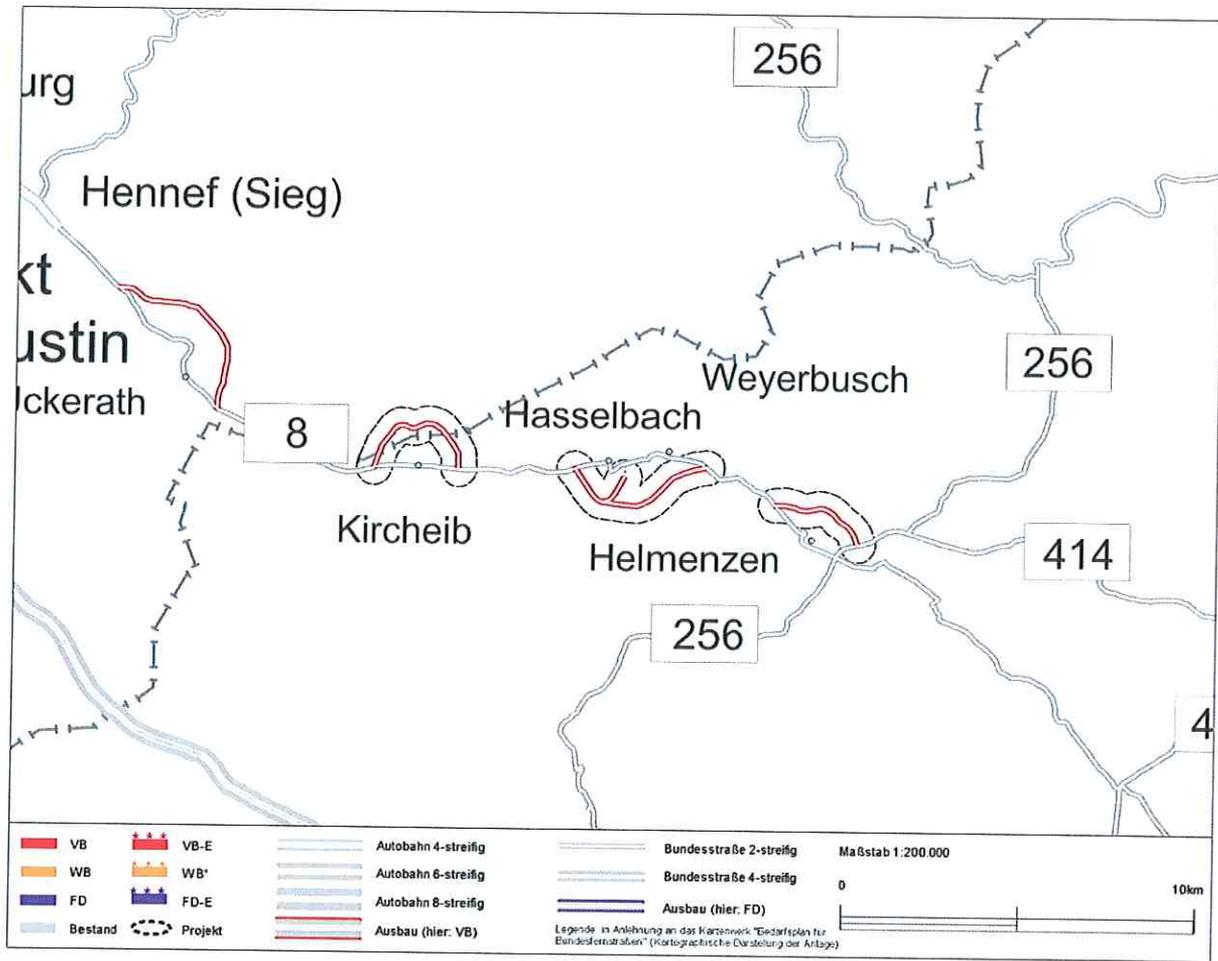
3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht mit der Einstufung eines vordringlichen Bedarfs, einen drei-streifigen Neubau der Bundesstraßen (B) 8 und 414 vor. Danach ist die B 8 im nördlichen Rheinland-Pfalz zwischen der Landesgrenze zu Nordrhein-Westfalen und der Anbindung über die B 256 an die B 414 bei Altenkirchen als Teil einer großräumigen Verbindung zu betrachten. Der Streckenzug stellt gemäß der Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN) eine großräumige Ost-West-Verbindung zwischen den Oberzentren Bonn/Siegburg und Wetzlar/Gießen dar. Der Streckenzug besitzt abschnittsweise unterschiedliche Ausbaustandards und soll insgesamt zu einer leistungsfähigen und verkehrssicheren Verkehrsachse gemäß der angestrebten Netz- und Verbindungsfunktion ausgebaut werden. Dazu werden plangleiche Knotenpunkte beseitigt, es werden Ortsdurchfahrten (OD) durch Ortsumgehungen (OU) ersetzt und es erfolgt ein durchgängiger Ausbau des Querschnitts mit gesicherten Überholabschnitten durch zusätzliche Errichtung von geeigneten Überholfahrstreifen. Durch den Bau der geplanten OU wird ein durchgehender verkehrsgerechter Ausbaustandard erreicht und die OD werden vom Durchgangsverkehr und damit von Lärmimmissionen befreit.

Es sind insgesamt vier OU im Zuge der B 8 geplant, nämlich Kircheib, Hasselbach, Weyerbusch und Helmenzen. Es ist zu erwarten, dass mit deren Realisierung die heutigen Lärmpegel in den entsprechenden Ortsdurchfahrten sinken und eine Kartierungspflicht nicht mehr besteht.

Weiterhin sind zusätzliche Maßnahmen (Errichtung von Überholfahrstreifen, Umbau von plangleichen Knotenpunkten, Verbesserung der Linienführung) in den Bereichen zwischen den neuen OU geplant.

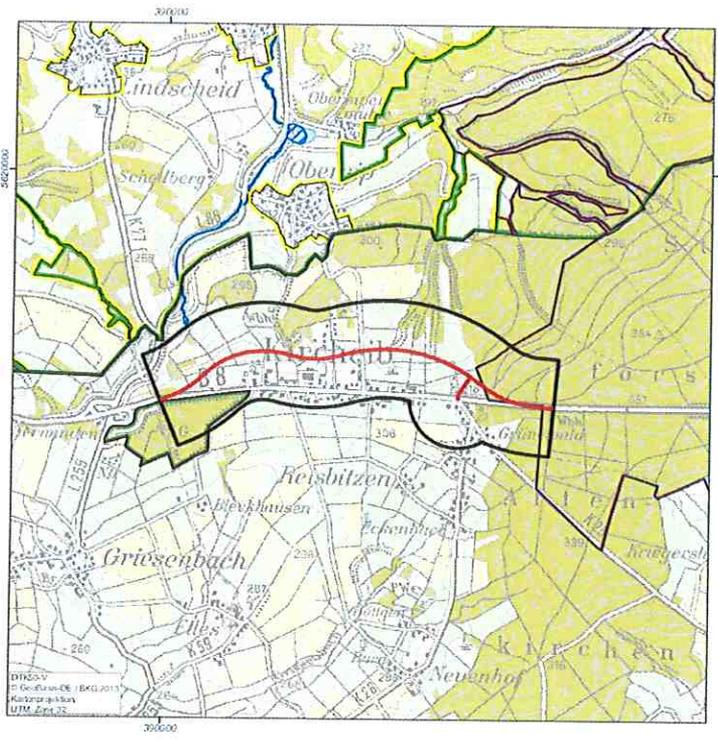
Im Übrigen wird hier auf den Bundesverkehrswegeplan 2030 verwiesen. Die Planungen können im Internet unter <http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B8n-G10-RP/B8n-G10-RP.html> eingesehen werden.



**Ausschnitt aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030
Gesamtübersicht der OU in der Verbandsgemeinde Altenkirchen (Westerwald)**



**Ausschnitt aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 – OU Kircheib
Städtebauliche Beurteilung (© GeoBasis-DE / BKG 2013 (Daten verändert))**



Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Rahmen des BVWP

Karte 1: Geschützte Gebiete

Projekt: B8n-G10-RP-T1-RP

- Projektwirkungen**
- Trasse-Neubau
 - Trasse-Ausbau
 - Wirkzone für indirekte Beeinträchtigungen
 - Großbauwerk
 - Tunnel

- Schutzkategorien**
- FFH-Gebiet
 - Vogelschutzgebiet
 - Nationalpark
 - Naturschutzgebiet
 - Naturpark
 - Landschaftsschutzgebiet
 - Biosphärenreservat
 - Ramsargebiet
 - Überschwemmungsgebiet
 - Wasserschutzgebiet (WSG / HO SG) Zone I
 - WSG / HO SG Zone II
 - UNESCO Weltkulturerbe
 - UNESCO Weltnaturerbe

- Sonstiges**
- Ortslage, Bebauung*
 - Wald, Forst*
 - Gewässer*
 - Ackerland**
 - Grünland**
 - Sonderkultur**

* DTK50-V (Layeninformationen) ** Basis-DLM (AAA-Ebenen)

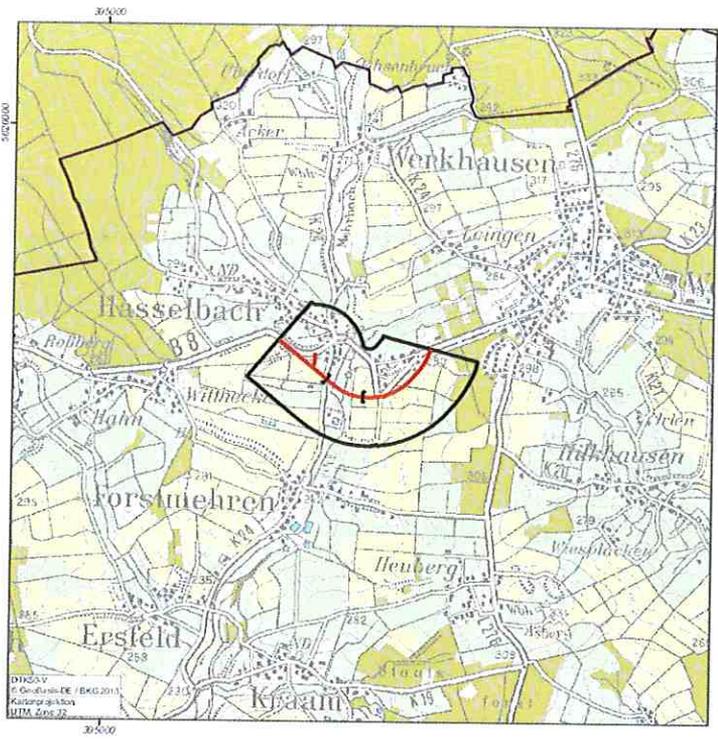
Bearbeitung: bosch & partner, Gruppe / Fraunhofer IPT, RAABER KONZERN

Im Auftrag des **BMVI** Stand: September 2014

Maßstab 1:25.000

0 1,5 Kilometer

Ausschnitt aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 – OU Kircheib



Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Rahmen des BVWP

Karte 1: Geschützte Gebiete

Projekt: B8n-G10-RP-T2-RP

- Projektwirkungen**
- Trasse-Neubau
 - Trasse-Ausbau
 - Wirkzone für indirekte Beeinträchtigungen
 - Großbauwerk
 - Tunnel

- Schutzkategorien**
- FFH-Gebiet
 - Vogelschutzgebiet
 - Nationalpark
 - Naturschutzgebiet
 - Naturpark
 - Landschaftsschutzgebiet
 - Biosphärenreservat
 - Ramsargebiet
 - Überschwemmungsgebiet
 - Wasserschutzgebiet (WSG / HO SG) Zone I
 - WSG / HO SG Zone II
 - UNESCO Weltkulturerbe
 - UNESCO Weltnaturerbe

- Sonstiges**
- Ortslage, Bebauung*
 - Wald, Forst*
 - Gewässer*
 - Ackerland**
 - Grünland**
 - Sonderkultur**

* DTK50-V (Layeninformationen) ** Basis-DLM (AAA-Ebenen)

Bearbeitung: bosch & partner, Gruppe / Fraunhofer IPT, RAABER KONZERN

Im Auftrag des **BMVI** Stand: September 2014

Maßstab 1:25.000

0 1,5 Kilometer

Ausschnitt aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 – OU Hasselbach

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Werden Maßnahmen zur Lärminderung geplant, sollten Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen (die sich belästigt fühlen, unter Schlafstörungen leiden oder anderweitig beeinträchtigt sind) enthalten sein, soweit diese ermittelt oder abgeschätzt werden können.

Es ist davon auszugehen, dass die Zahl der betroffenen Personen durch die im Bundesverkehrswegeplan 2030 vorgesehenen Planungen weitestgehend entfallen.

4. Formelle und finanzielle Informationen

4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans

Mit der Aufstellung des Lärmaktionsplanes wurde am 04.06.2018 begonnen.

Die Offenlage des Lärmaktionsplanes wurde in der Sitzung des Verbandsgemeinderates der Verbandsgemeinde Altenkirchen (Westerwald) am 27.09.2018 beschlossen.

4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan wurde in der Sitzung des Verbandsgemeinderates der Verbandsgemeinde Altenkirchen (Westerwald) am 18.12.2018 beschlossen.

4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen

Nach § 47 d Abs. 3 BImSchG wird die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Die Beteiligung erfolgte durch öffentliche Auslegung in der Zeit vom 19.10.2018 bis 19.11.2018 Ort und Dauer der Auslegung wurden am 11.10.2018 mit dem Hinweis ortsüblich bekannt gemacht, dass die Möglichkeit besteht, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Es konnten während der öffentlichen Auslegung, als auch 14 Tage nach der öffentlichen Auslegung Vorschläge eingereicht werden.

Die Beteiligung der von der Planung berührten Träger öffentlicher Belange wurde durchgeführt.

Über die eingegangenen Stellungnahmen hat der Verbandsgemeinderat der Verbandsgemeinde Altenkirchen (Westerwald) in der Sitzung am 18.12.2018 beraten und entsprechende Beschlüsse gefasst.

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 erforderlichenfalls überarbeitet. Bis zur Überprüfung besteht für die Öffentlichkeit die Möglichkeit, Vorschläge einzureichen. Die eingereichten Vorschläge, Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Da der Lärmaktionsplan durch die Verwaltung in Eigenleistung erstellt wurde, sind hier keine Kosten zu beziffern.

Die Umsetzung von Maßnahmen, wie z. B. die OU und OPA, obliegt dem Straßenbaulastträger. Dies ist hier die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Landesbetrieb Mobilität (LBM).

4.6 Link zum Aktionsplan im Internet

Der Lärmaktionsplan der Verbandsgemeinde Altenkirchen (Westerwald) kann im Internet unter <https://www.vg-altenkirchen.de/leben-wohnen/bauleitplanung/laermaktionsplan/> eingesehen werden.

Altenkirchen, 19.12.2018

Verbandsgemeindeverwaltung Altenkirchen (Westerwald)



Fred Jüngerich

Bürgermeister