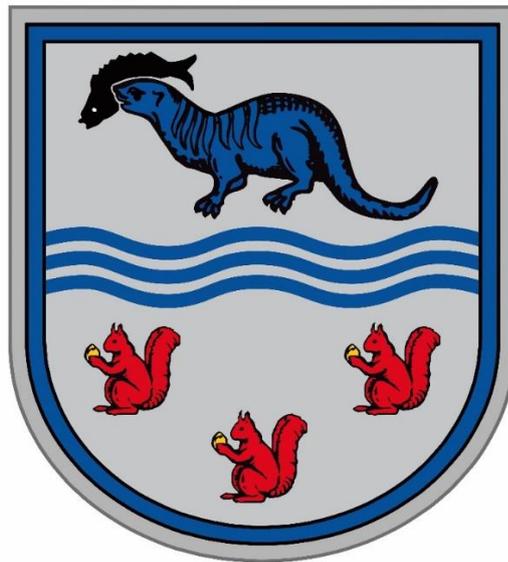


Lärmaktionsplan

der

Verbandsgemeinde

Otterbach-Otterberg



Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines

- 1.1 Beschreibung der Verbandsgemeinde
- 1.2 Zuständige Behörde
- 1.3 Rechtlicher Hintergrund
- 1.4 Geltende Grenzwerte

2. Bewertung der Ist-Situation

- 2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung
- 2.2 Bewertung der Anzahl Betroffener
- 2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungswürdigen Situationen

3. Maßnahmenplanung

- 3.1 Vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung
- 3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung
- 3.3 Schutz ruhiger Gebiete
- 3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen
- 3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

4. Formelle und finanzielle Informationen

- 4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplanes
- 4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplanes
- 4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit
- 4.4 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplanes
- 4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplanes
- 4.6 Weitere finanzielle Informationen
- 4.7 Links zum Aktionsplan im Internet

Übersicht über Immissionsgrenz- und Immissionsrichtwerte im Bereich des Lärmschutzes (Anlage 1)

Lärmaktionsplan

**gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz
der Verbandsgemeinde Otterbach-Otterberg vom 15.2.2019**

1 Allgemeines

1.1 Beschreibung der Verbandsgemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, die zu berücksichtigen sind

Die Verbandsgemeinde Otterbach-Otterberg liegt im Osten des Landkreises Kaiserslautern in Rheinland-Pfalz. Sie umfasst die Ortsgemeinden Frankelbach, Hirschhorn, Heiligenmoschel, Katzweiler, Mehlbach, Niederkirchen, Olsbrücken, Otterbach, Schallodenbach, Schneckenhausen, Sulzbachtal und die Stadt Otterberg.

Die Verbandsgemeinde ist über die BAB 6, die B 270, die L387 und die L 389 gut erschlossen. Eine Bahnlinie führt von Kaiserslautern kommend durch die Verbandsgemeinde bis nach Lauterecken mit Haltepunkten in Otterbach, Katzweiler, Hirschhorn, Sulzbachtal und Olsbrücken.

Die landwirtschaftliche Nutzfläche (52,2 %) dominiert in der Verbandsgemeinde, der Siedlungscharakter ist ländlich geprägt. Kleinere Gewerbeflächen gibt es Otterberg und Otterbach.

In der Verbandsgemeinde leben rund 19.000 Einwohner. Die Anzahl der Wohnungen beläuft sich auf ca. 6.800. Die Gesamtgemarkungsfläche beträgt 123 km². Die gesamte Länge kartierter Hauptverkehrsstraßen im Verbandsgemeindegebiet beträgt 6,23 km.

1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Verbandsgemeindeverwaltung Otterbach-Otterberg

Hauptstr. 27, 67697 Otterberg

Ansprechpartner: Herr Hager

Telefon: 06301/607-210 E-Mail: postfach@otterbach-otterberg.de

Internet: www.otterbach-otterberg.de

1.3 Rechtlicher Hintergrund

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

1.4 Geltende Grenzwerte

Geltende nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

2. Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Bericht der Lärmkartierung 2012 für die Verbandsgemeinde Otterbach

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
	L DEN	gerundet		EU-Rundung	L Night		gerundet	EU-Rundung				
			50 - 55	263	300							
55 - 60	329	300	55 - 60	388	400	> 55	600	600	0	1	> 55	1,01
60 - 65	274	300	60 - 65	276	300	> 65	310	300	0	0	> 65	0,3
65 - 70	380	400	65 - 70	45	0	> 75	9	0	0	0	> 75	0,05
70 - 75	248	200	> 70	0	0							
> 75	20	0										

Bericht der Lärmkartierung 2012 für die Verbandsgemeinde Otterberg

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
	L DEN	gerundet		EU-Rundung	L Night		gerundet	EU-Rundung				
			50 - 55	82	100							
55 - 60	145	100	55 - 60	110	100	> 55	265	300	2	0	> 55	0,31
60 - 65	77	100	60 - 65	110	100	> 65	156	200	2	0	> 65	0,09
65 - 70	107	100	65 - 70	97	100	> 75	54	100	0	0	> 75	0,02
70 - 75	107	100	> 70	24	0							
> 75	112	100										

Bericht der Lärmkartierung 2017 für die Verbandsgemeinde Otterbach-Otterberg

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
	L DEN	gerundet		EU-Rundung	L Night		gerundet	EU-Rundung				
			50 - 55	148	100							
55 - 60	144	100	55 - 60	147	100	> 55	283	300	1	0	> 55	0,82
60 - 65	155	200	60 - 65	130	100	> 65	130	100	0	0	> 65	0,26
65 - 70	140	100	65 - 70	1	0	> 75	0	0	0	0	> 75	0,01
70 - 75	115	100	> 70	0	0							
> 75	0	0										

Betroffenheiten durch alle kartierten Straßen												
Hauptverkehrsstraßen inkl. Lückenschlüsse sowie sonstige Straßen, welche auf Wunsch der zuständigen Kommune in der Kartierung berücksichtigt wurden.												
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
	L DEN	gerundet		EU-Rundung	L Night		gerundet	EU-Rundung				
			50 - 55	188	200							
55 - 60	180	200	55 - 60	186	200	> 55	351	400	1	0	> 55	1
60 - 65	199	200	60 - 65	146	100	> 65	156	200	0	0	> 65	0,31
65 - 70	175	200	65 - 70	1	0	> 75	0	0	0	0	> 75	0,01
70 - 75	131	100	> 70	0	0							
> 75	0	0										

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen sowie der belasteten Flächen, Wohnungen und Schulen

(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.)

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen gem. Lärmkartierung 2017

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 60	144
über 60 bis 65	155
über 65 bis 70	140
über 70 bis 75	115
über 75	0
Summe	554

L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 50 bis 55	148
über 55 bis 60	147
über 60 bis 65	130
über 65 bis 70	1
über 70	0
Summe	426

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

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
55 - 65 dB(A) L _{DEN}	0,82	283	1	0
65 - 75 dB(A) L _{DEN}	0,26	130	0	0
über 75 dB(A) L _{DEN}	0,01	0	0	0
Summe	1,09	413	1	0

¹ Die Anzahl der Wohnungen wurde aus der Zahl der Einwohner pro Gebäude abgeleitet. Bei der Zahl der Schulen 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 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 (siehe Anlage 1) zur Orientierung herangezogen werden. Ein gesetzlicher Anspruch für die belasteten Einwohner auf Lärminderung allein aus der strategischen Lärmkartierung und dem Lärmaktionsplan heraus entsteht nicht.

Bewertung auf Basis der Lärmkartierung 2017 -Hauptverkehrsstraßen- (die Betroffenheitstabellen sind unter Punkt 2.1 dargestellt)

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

278 Menschen sind in der Nacht sehr hohen Belastungen ausgesetzt (über L_{NIGHT} 55 dB(A))

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

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

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

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

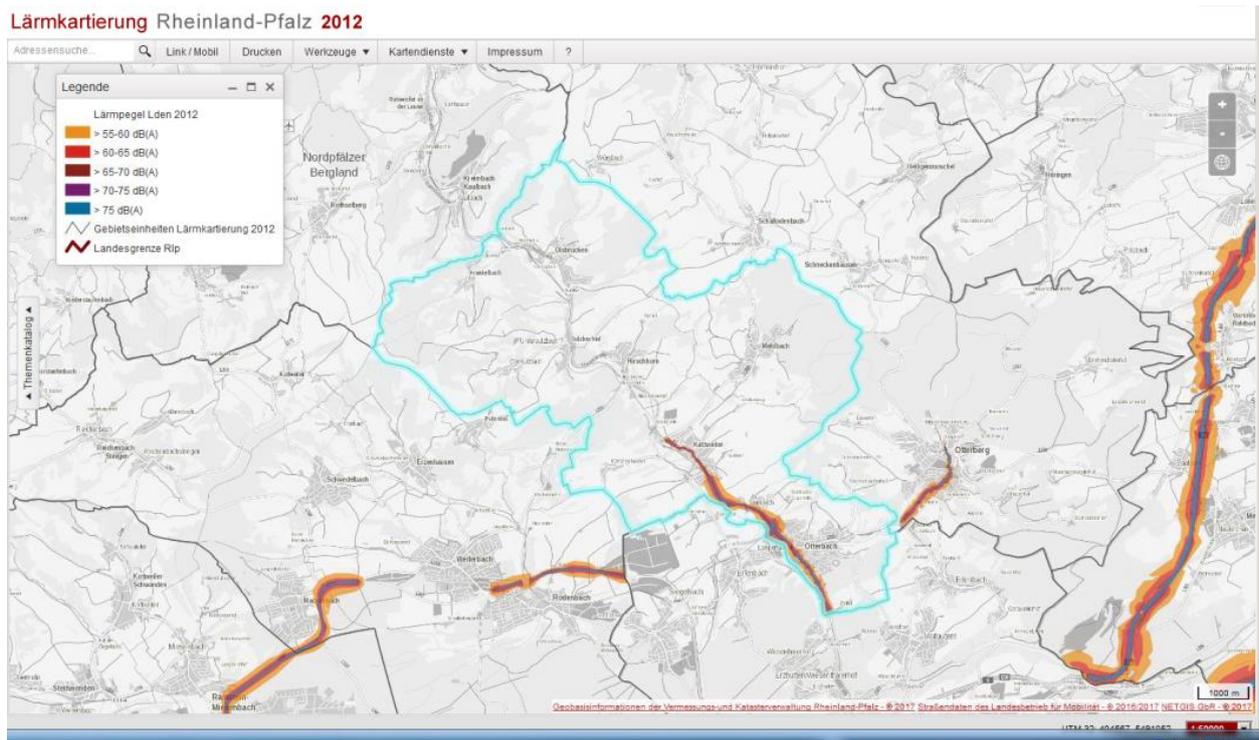


Bild 1 Situation VG Otterbach, Lärmkartierung 2012 (Lden)



Bild 2 Situation VG Otterberg Lärmkartierung 2012 (Lden)

Lärmkartierung Rheinland-Pfalz 2017

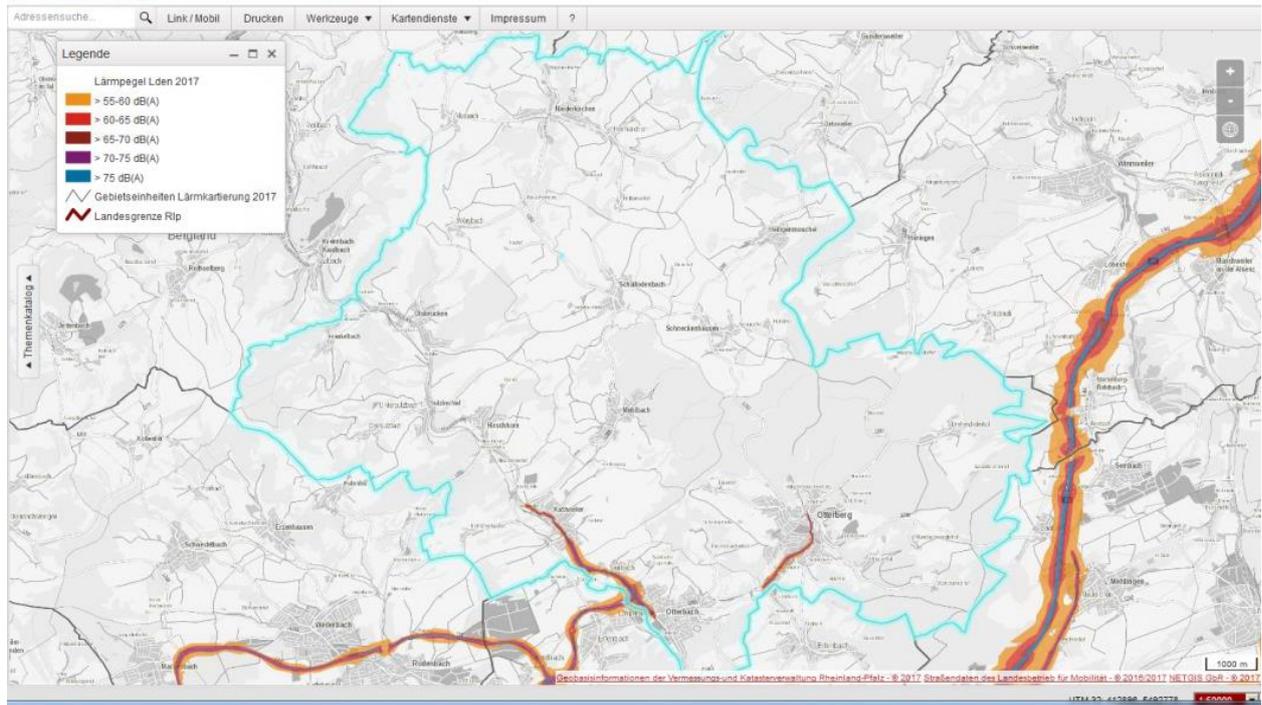


Bild 3 Situation VG Otterbach-Otterberg Lärmkartierung 2017 (L_{den})

Lärmkartierung Rheinland-Pfalz 2017



Bild 4 Situation VG Otterbach-Otterberg Lärmkartierung 2017 (L_{night})

Lärmkartierung Rheinland-Pfalz 2017

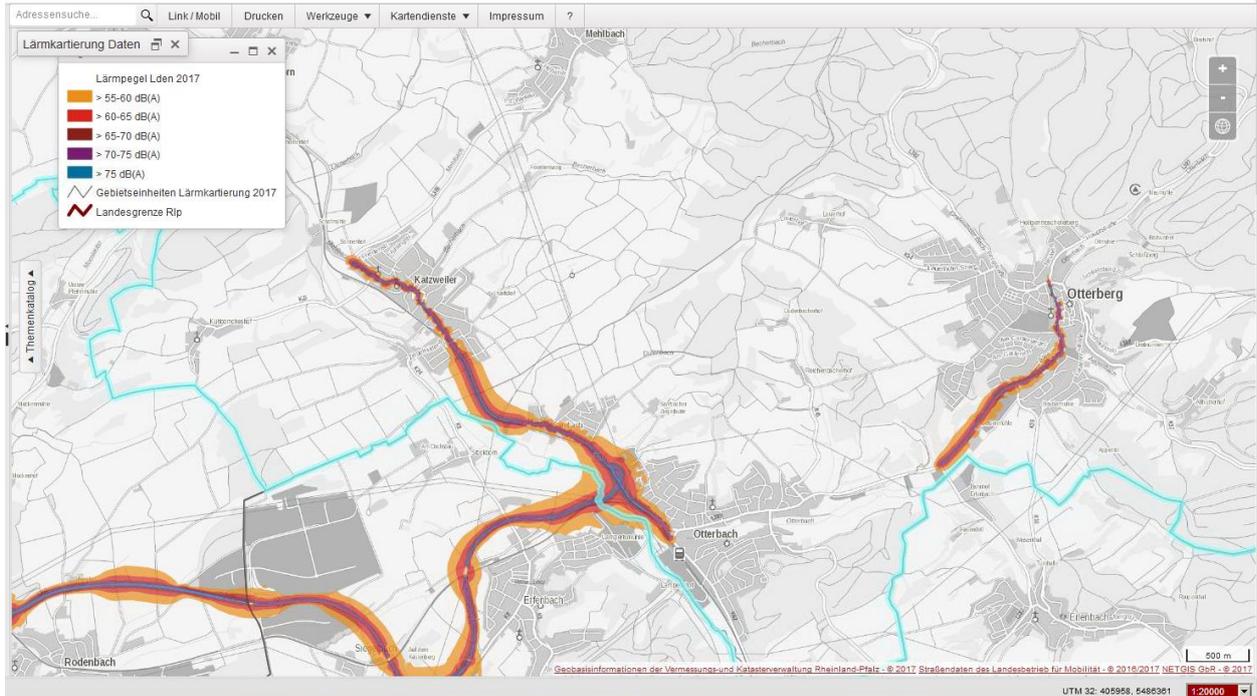


Bild 5 Situation VG Otterbach-Otterberg (Ausschnitt) Lärmkartierung 2017 (L_{den})

Die verbesserungsbedürftigen Situationen in der Verbandsgemeinde Otterbach-Otterberg sind in den Bildern 1 - 5 (Seiten 7 bis 9) dargestellt.

Im Gebiet der Verbandsgemeinde Otterbach-Otterberg bestehen Lärmprobleme in folgenden Bereichen:

in der Stadt **Otterberg** an der L 387 (Hauptstraße) Einmündung L 387 / L 382 bis Einmündung L 389 / L 387

in der Ortsgemeinde **Otterbach**

- Kreisverkehrsanlage L 389 / K 62 bis Kreisverkehrsanlage B 270 / L 389
- Ortsteil Sambach, B 270, Katzweiler Str.

in der Ortsgemeinde **Katzweiler** an der B 270, Hauptstraße, Ortseingang aus Richtung Sambach bis Einmündung B 270 / L 388

3. Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen

Nachgewiesen ist, dass eine Reduzierung der Geschwindigkeit grundsätzlich auch den Lärm reduziert. Durch die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann eine Reduzierung des Straßenlärms erreicht werden.

Entscheidend für den Erfolg der Geschwindigkeitsbegrenzung ist jedoch die Einhaltung derselben.

Die Verbandsgemeinde Otterbach-Otterberg ist innerorts für die Überwachung des fließenden Verkehrs zuständig. Insoweit könnte zumindest im Innerortsbereich durch Kontrollen die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten überwacht werden.

Angeordnet wurden bereits „Tempo 30-Zonen“ auf Teilstrecken der Stadtmitte in Otterberg, der Ortsmitte von Katzweiler, Olsbrücken, Mehlbach und am Ortseingang Otterbach aus Richtung Otterberg.

Bürgerbus

Im November 2016 startete der Bürgerbus der Verbandsgemeinde Otterbach-Otterberg. Der Bürgerbus bietet älteren in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen, denen die Nutzung eines eigenen Fahrzeuges oder des ÖPNV-Angebotes nicht mehr möglich ist, einen kostenlosen Fahrdienst an.

Der Bürgerbus bedient je einmal wöchentlich die Gebiete der früheren Verbandsgemeinden Otterbach und Otterberg. Bestellt werden können die Fahrleistungen über einen eigens eingerichteten Telefondienst. Bis Oktober 2018 haben mehr als 1200 Fahrgäste das Bürgerbusangebot genutzt.

Durch das koordinierte Fahrangebot wird auch eine Reduzierung des Individualverkehrs angestrebt.

Öffentlicher Personennahverkehr

Es ist ein Schienen- und Busverkehr vorhanden, der rege genutzt wird.

Die Verbandsgemeinde strebt in Kooperation mit dem Landkreis und der Stadt Kaiserslautern eine Optimierung des ÖPNV an. Eine Verbesserung der Routen und Fahrpläne steht dabei im Mittelpunkt.

Durch das vorhandene Ruf-Taxi-Angebot kann durch die Bildung von Fahrgemeinschaften ebenfalls eine Reduzierung des Individualverkehrs erreicht werden.

Radwegenetz

Ein Ausbau bzw. Verbesserung des Radwegenetzes wird angestrebt. Durch ein gut ausgebautes Radwegenetz sollen Anreize für einen Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad geschaffen werden, um Umweltbelastungen zu reduzieren.

Schaffung von Park & Ride Parkplätzen

In den Ortsgemeinden Otterbach, Katzweiler und Olsbrücken wurden in unmittelbarer Nähe der Bahnhaltepunkte Park & Ride Parkplätze geschaffen, mit dem Ziel den Individualverkehr zu reduzieren.

E-Mobilität

Die zunehmende Zahl von Elektroautos trägt, wenn auch nur in geringen Umfang, zur Reduzierung des Straßenlärms bei. Die Verbandsgemeinde Otterbach-Otterberg hat bereits damit begonnen, die Dienstfahrzeuge auf E-Mobilität umzustellen.

Lärmschutzwall Gewerbegebiet „Rambusch“

Im Zuge der Anbindung des Gewerbegebietes „Rambusch“ in der Ortsgemeinde Otterbach an die B 270 wurde im Einmündungsbereich zur Kreisverkehrsanlage ein Lärmschutzwall zum Ortsteil Sambach hin errichtet.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Hier sollten alle absehbaren lärmindernden Maßnahmen dargestellt werden, auch wenn sie z.B. durch andere Planungsträger geplant werden oder wurden.

Wenn nach der Bewertung der Lärmsituation keine Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen zu erkennen sind oder offenkundig Maßnahmen zur Lärminderung aus Gründen der Verhältnismäßigkeit nicht realisierbar sind, bedarf es keiner Maßnahmenplanung. Dies ist entsprechend darzustellen und zu begründen.

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 2.4.2013).

Langfristiges Ziel ist die Bevölkerung vor Lärmbelastigungen zu schützen. Daher sollen die Lärmpegel 55 dB(A) L_{DEN} unterschritten werden. Hierfür sollen zukünftig Maßnahmen vorgesehen werden, die in einem wirtschaftlich vertretbaren Verhältnis zu den Baukosten stehen. Beispielhaft sei hier der Einbau von lärmindernden Fahrbelägen genannt. Bisherige Erfahrungen mit solchen Straßenbelägen zeigen, dass dadurch eine nicht unerhebliche Reduzierung des Straßenlärms erreicht werden kann und die Herstellungskosten nur unwesentlich höher sind als bei herkömmlichen Straßenbelägen. Gerade der Einbau lärmindernder Straßenbeläge erscheint aus finanzieller Sicht und im Hinblick auf eine mögliche zeitliche Umsetzung erfolgversprechend.

Die seitens des Landes im Rahmen der Aktualisierung des Lärmimmissionskatasters geplante Umsetzung der Lärmsanierung in der Ortslage Katzweiler wird ausdrücklich begrüßt. (Nr. 3.2. der Stellungnahme des LBM)

Durch regelmäßige Instandhaltungsmaßnahmen innerhalb des Straßenraumes kann die Ebenheit der Fahrbahnoberfläche und somit auch die Abrollgeräusche der Fahrzeuge, insbesondere des Schwerlastverkehrs, verbessert werden. Dies sollte unabhängig von anstehenden Ausbaumaßnahmen geschehen.

Die Ausweitung von Geschwindigkeitsbeschränkungen (wie in Ziff. 3.1 beschrieben) wird weiterhin in Abstimmung mit den Straßenverkehrsbehörden verfolgt.

Aufgrund der während der Offenlage des Lärmaktionsplanes eingegangenen Anregungen von Bürgerinnen und Bürgern soll die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung in der Hauptstraße in Otterberg auf 30 km im Rahmen einer Verkehrsschau unter Beteiligung der Stadt Otterberg, des Landesbetriebes Mobilität, der Polizei und der Straßenverkehrsbehörde geprüft und einer Entscheidung zugeführt werden.

Derzeit ist die Pendler-Radroute (Bachbahn-RW) in Planung, die auch die Sanierung und Optimierung des Lautertalradweges und die Neuschaffung eines Radweges auf der ehemaligen Bahntrasse beinhaltet. Hiermit soll Arbeitnehmern der Umstieg auf das Fahrrad erleichtert und das Industriegebiet Nord der Stadt Kaiserslautern erschlossen werden.

Fehlende Lücken im Radwegenetz, die vom LBM nicht erschlossen werden, sollen durch Optimierung von Wirtschaftswegen und deren Ausschilderung geschlossen werden. Zudem sind auch E-Bike Ladestationen geplant.

Um die E-Mobilität weiter zu fördern sind Ladestationen in Otterbach und Otterberg über Fördermaßnahmen bereits beantragt.

An der Einmündung der L388 auf die B270 am Ortseingang Katzweiler wird eine neue Kreisverkehrsanlage im Jahr 2019/2020 gebaut. Der Kreisel wirkt einerseits geschwindigkeitsdämpfend und zum anderen wird das Anfahren und Stoppen im Einmündungsbereich reduziert.

3.3 Schutz ruhiger Gebiete

Lärmaktionspläne sind zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen aufzustellen. Die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes allein zum Schutz ruhiger

Gebiete im Sinne des § 47 d Abs. 2 Satz 2 BImSchG ist auch möglich, wenn keine Lärmprobleme und Lärmauswirkungen vorliegen. Wie sich aus der Begriffsdefinition des Artikels 3 der Umgebungslärmrichtlinie ergibt, gibt es keine ruhigen Gebiete per se, d. h. die aufgrund ihrer akustischen oder anderen Eigenschaften als ruhige Gebiete in Frage kommen, sondern das Vorhandensein ruhiger Gebiete setzt voraus, dass sie festgesetzt worden sind.

Als ruhige Gebiete auf dem Land kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinen anthropogenen Geräuschen (z. B. Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm) ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung der Gebiete. Die Auswahl der ruhigen Gebiete kann durch Ortskenntnis und Vorwissen über die herrschende Lärmbelastung (Abwesenheit von relevanten Lärmeinwirkungen) erfolgen.

Sofern die Voraussetzungen für ein ruhiges Gebiet vorliegen, sind Auswahl und Festlegung der „ruhigen Gebiete“, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, in das Ermessen der Kommune gestellt.

Dabei wird eine Abstimmung mit betroffenen Planungsträgern und anderen betroffenen Stellen einschließlich der Straßenbaulastträger empfohlen.

Bis zur Fortschreibung des Lärmaktionsplanes (voraussichtlich im Jahr 2022) soll geprüft werden, ob ruhige Gebiete im Bereich der Verbandsgemeinde Otterbach-Otterberg ausgewiesen werden könnten. Der Landesbetrieb Mobilität ist frühzeitig an den Überprüfungs- und Feststellungsverfahren zu beteiligen.

3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Langfristiges Ziel ist es, die Bevölkerung vor Lärmbelastungen zu schützen. Daher sollen die Lärmpegel L_{Den} von 55 dB(A) unterschritten werden. Hierzu sollten künftig Maßnahmen vorgesehen werden, die im Zuge von Ausbaumaßnahmen in einem wirtschaftlich vertretbaren Verhältnis zu den Baukosten stehen. Die Verbandsgemeinde wird sich hierzu bei den jeweiligen Trägern einsetzen.

Im Zuge der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes sollten schalltechnische Untersuchungen der untersuchungsrelevanten Straßenabschnitte durchgeführt werden.

Zudem sollten im Rahmen der Bauleitplanung Lärmimmissionen intensiv geprüft und ggf. geeignete Maßnahmen festgesetzt werden.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Eine Schätzung bzw. exakte Prognose gestaltet sich aktuell sehr schwierig. Eine Überprüfung und Feststellung soll im Zuge der Fortschreibung (voraussichtlich im Jahr 2022) erfolgen.

4. Formelle und finanzielle Informationen

4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans

Mit der Erstellung des Lärmaktionsplanes wurde am 15.8.2018 begonnen.

4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans

Als Datum des Abschlusses gilt das Datum der Beschlussfassung des Lärmaktionsplanes durch den Verbandsgemeinderat, somit der 14.2.2019.

4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen

Der Entwurf des Lärmaktionsplans hat in der Zeit vom 21.12.2018 bis einschl. 28.1.2019 gem. § 47d des Bundesimmissionsschutzgesetz öffentlich ausgelegen. Den Bürgern war damit Gelegenheit gegeben, innerhalb dieser Frist Stellungnahmen, Bedenken und Anregungen vorzutragen. Auf die Offenlage des Planes war im Amtsblatt der Verbandsgemeinde hingewiesen worden. Der Planentwurf war während der Offenlage auch auf der Homepage der Verbandsgemeinde eingestellt.

Weiterhin wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch den Lärmaktionsplan berührt wird, um eine Stellungnahme zum Entwurf gebeten.

Auch die Stadt Otterberg und die Ortsgemeinden Otterbach und Katzweiler wurden aufgrund der direkten Betroffenheit aus der Lärmkartierung angehört.

Die Abwägung der fristgerecht eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange (Landesbetrieb Mobilität und Kreisverwaltung Kaiserslautern), wie auch die Beschlussfassung des Lärmaktionsplanes erfolgten in öffentlicher Sitzung des Verbandsgemeinderates am 14.2.2019.

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. Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Für die Aufstellung des Lärmaktionsplans sind keine Kosten entstanden, da dieser in Eigenleistung der Verbandsgemeindeverwaltung mit fachlicher Beratung des Landesamtes für Umwelt erstellt wurde.

Die Kosten für die Umsetzung können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht festgestellt werden und müssen im Einzelfall ermittelt werden.

4.6 Weitere finanzielle Informationen

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 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:

Lärmschadenskosten			
L_{DEN} dB(A)	Straßenverkehr	Anwohner	Betrag
$> 55 \leq 60$	71 € pro Anwohner / Jahr	144	10.224 € / Jahr
$> 60 \leq 65$	121 € pro Anwohner / Jahr	155	18.755 € / Jahr
$> 65 \leq 70$	171 € pro Anwohner / Jahr	140	23.940 € / Jahr
$> 70 \leq 75$	272 € pro Anwohner / Jahr	115	31.280 € / Jahr
> 75	363 € pro Anwohner / Jahr	0	0 € / Jahr
Summe			84.199 € / Jahr

Demnach betragen die angenommenen Lärmschadenskosten für die Verbandsgemeinde Otterbach-Otterberg jährlich rund 84.000,00 €.

4.7 Link zum Aktionsplan im Internet

Der Aktionsplan wird auf der Homepage der Verbandsgemeindeverwaltung unter www.otterbach-otterberg/LAP veröffentlicht.

Otterberg, 15.2.2019



Westrich, 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 Nutzung	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	
	Bei der Lärmsanierung im Schienenverkehr werden die unveränderten Immissionsgrenzwerte herangezogen (Angaben in Klammern) ²					
	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

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), geändert durch Art. 1 der Verordnung vom 18.12.2014 (BGBl. I Seite 2269)

⁴ Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503), geändert durch VV vom 1.6.2017 (Bundesanzeiger AT 08.06.2017 B5)