

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD

# Lärmaktionsplan Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim

*Stand: 2008-11-21*





# Lärmaktionsplan Verbandesgemeinde Nierstein-Oppenheim

im Auftrag der

Verbandesgemeinde Nierstein-Oppenheim

bearbeitet von

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD

Jochen Richard  
Hilde Richter-Richard  
Andreas Sommer

Aachen, November 2008



## INHALTSVERZEICHNIS

Gliederung nach Richtlinie 2002/49/EG, Anhang V (EG-Umgebungs-lärmrichtlinie)

A.	ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG	1
B.	LÄRMAKTIONSPLAN	2
1.	Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen	2
2.	Zuständige Behörde	4
3.	Der rechtliche Hintergrund	5
4.	Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5	7
5.	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	9
6.	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen	14
7.	Protokoll der öffentlichen Anhörung gemäß Artikel 8 Absatz 7	15
8.	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung	16
9.	Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete	27
10.	Langfristige Strategie	35
11.	Finanzielle Information	38
12.	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	39
13.	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	40
14.	Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit	42



## ANLAGE

Anlage 1	Quellenverzeichnis
Anlage 2	Stellungnahme der Ortsgemeinde Nierstein vom 19. August 2008
Anlage 3	Protokoll der öffentlichen Bürgeranhörung vom 21. August 2008
Anlage 4	Beschluss des Ausschusses für Planung, Bauwesen und Verkehr der Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim vom 21. August 2008
Anlage 5	Beschlussvorschlag als Ergänzung zum Beschluss des Ausschusses für Planung, Bauwesen und Verkehr der Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim am 1. 10. September 2008 durch den Ausschuss für Planung, Bauwesen und Sanierung Nierstein und 2. 2. Oktober 2008 durch den Haupt- Finanz- und Personenausschuss
Anlage 6	1. Abwägungsliste zur Beteiligung der Bürger – Anregungen und Bedenken, Stand September 2. Abwägungsliste zur Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange, Stand September
Anlage 7	Beschluss des Verbandsgemeinderats Nierstein-Oppenheim vom 22. Oktober 2008
Anlage 8	Stellungnahme des Landesbetrieb Mobilität

## VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN

Abbildung 1	Strategische Lärmkarte, T1 >6 Mio. Kfz/Jahr - Isophonenbänder $L_{den}$
Abbildung 2	Strategische Lärmkarte, T1 >6 Mio. Kfz/Jahr - Isophonenbänder $L_{night}$
Abbildung 3	Strategische Lärmkarte, T2 >6 Mio. Kfz/Jahr - Isophonenbänder $L_{den}$
Abbildung 4	Strategische Lärmkarte, T2 >6 Mio. Kfz/Jahr - Isophonenbänder $L_{night}$
Abbildung 5	Ortsumfahrung Nierstein - vier Varianten, untersucht in der Umweltverträglichkeitsprüfung, Stand 2005
Abbildung 6	Lärmbelastete Schwerpunkte
Abbildung 7	Ortsumfahrung Nierstein - Planfälle 1 - 5 Landesbetrieb Mobilität, Stand 2007
Abbildung 8	Lärmaktionsplan Sofortmaßnahmen

## VERZEICHNIS DER TABELLEN

Tabelle 1	Überschlägige Übertragung der nationalen Grenz- und Richtwerte auf die Lärmindizes $L_{den}$ und $L_{night}$
Tabelle 2	Betroffene Personen $L_{den}$
Tabelle 3	Betroffene Personen $L_{night}$
Tabelle 4	Alternative Linienführung der B 9 – Ortsumfahrung Nierstein
Tabelle 5	Kosten des Lärmaktionsplans auf Straßen >6 Mio. Kfz/Jahr





## A. ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG

Im Jahr 2002 trat die EG-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) [2] in Kraft, die im Juni 2005 mit Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in nationales Recht überführt wurde. Bei den stark belasteten Verkehrsstraßen ist die Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim von dem neuen Recht betroffen. Entsprechend § 47d BImSchG ist für die Kommune deshalb ein Lärmaktionsplan aufzustellen. Der Lärmaktionsplan muss den Mindestanforderungen des Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG (EG-Umgebungslärmrichtlinie) entsprechen.

Zunächst sind in einer ersten Stufe bis 18. Juli 2008 alle Hauptverkehrsstraßen bzw. Autobahnen mit mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr (DTV 16.400 Kfz) zu berücksichtigen (Lärmaktionsplan Teil 1). Hier ist die Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim entlang der B 9 betroffen. In der zweiten Stufe ist ein Lärmaktionsplan für alle Straßenzüge mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (DTV 8.200 Kfz) bis zum 18. Juli 2013 zu erstellen (Lärmaktionsplan Teil 2).

Aus der strategischen Lärmkarte geht hervor, dass an der B 9 ab der nördlichen Grenze der Ortsgemeinde Nierstein bis etwa in den Bereich des Knotenpunkts Friedrich-Ebert-Straße/ Gartenstraße (Ortseingang Oppenheim Süd B 9alt) die Anlieger der B 9 durchgängig von Lärm mit  $L_{den} > 65$  dB(A) (Tagesmittelwert) und  $L_{night} > 55$  dB(A) (Nachtwert) betroffen sind. Diese Werte werden vom Umweltbundesamt als Auslösewerte für Lärmaktionspläne vorgeschlagen, auf die auch das zuständige rheinland-pfälzische Ministerium für Umwelt, Forsten und Verbraucherschutz verweist.

Gleichzeitig möchte die Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim die Aufstellung des Lärmaktionsplans dazu nutzen, sich auf das Planfeststellungsverfahren zur B 9 – Ortsumfahrung Nierstein fachlich vorzubereiten und wegen der erheblichen Veränderung der Verkehrsinfrastruktur die verkehrliche Entwicklung der Verbandsgemeinde in den nächsten Jahren planerisch zu steuern.



## B. LÄRMAKTIONSPLAN

### 1. BESCHREIBUNG DES BALLUNGSRAUMS, DER HAUPTVERKEHRSSTRASSEN, DER HAUPTEISENBAHNEN ODER DER GROSSFLUGHÄFEN UND ANDERER LÄRMQUELLEN

#### Ballungsraum

Nach § 47b BImSchG ist ein Ballungsraum ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000. In der ersten Stufe werden Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern betrachtet. Die Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim ist deshalb nicht als Ballungsraum zu betrachten.

Die Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim befindet sich im Land Rheinland-Pfalz im Landkreis Mainz-Bingen. Im touristisch aufstrebenden Rheinhessen zwischen der Landeshauptstadt Mainz und Worms gelegen, gehören Oppenheim, die Stadt der Gotik und des Weins, und Nierstein, die größte weinbautreibende Gemeinde am Rhein, und weitere neun Ortsgemeinden zwischen Rhein und Selz zur Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim. Der Weinbau prägt die Landschaft. Die Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim hat eine Fläche von 86 km<sup>2</sup>, davon fallen auf Nierstein 19 km<sup>2</sup> und auf Oppenheim 7 km<sup>2</sup>.

Mit Stand 31. Dezember 2006 lebten 31.064 Einwohner in der Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim, davon 8.053 EW in Nierstein und 7.189 EW in Oppenheim. In den letzten 20 Jahren (1987-2006) hat die Bevölkerungszahl um 43 % zugenommen.

Außerhalb der Städte mit mehr als 80.000 Einwohnern wurden rund 1.200 Kilometer rheinland-pfälzische Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Mio. Kfz pro Jahr im Auftrag des Umweltministeriums am Zentrum für Bodenschutz und Flächenhaushaltspolitik am Umweltcampus Birkenfeld untersucht. Die Karten zeigen die Lärmbelastung im Tages- und Nachtverlauf in Verbindung mit der Anzahl der betroffenen Einwohner.

#### Hauptverkehrsstraßen

In der Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim ist ein Abschnitt der B 9 mit einer Verkehrsbelastung > 6 Mio. Kfz/Jahr (DTV > 16.400) vorhanden, der im Rahmen des Lärmaktionsplans zu betrachten ist. Es handelt sich um den Abschnitt der B 9 zwischen der südlichen Stadtgrenze Oppenheims bis zur nördlichen Grenze der Ortsgemeinde Nierstein.

Der DTV auf den folgenden klassifizierten Straßen des Verbandsgemeindegebiets lag zum Zählzeitpunkt (2005) unter 6 Mio. Kfz/Jahr:

- B 420 von Westen auf Nierstein zuführend,
- L 435 und L 3094 teils identisch mit der B 9,
- K 45 von Westen auf Nierstein zuführend und
- K 44 von Westen auf Oppenheim zuführend.



## Haupteisenbahnen

Die Strecke Mainz – Karlsruhe ist mit weniger als 60.000 Bewegungen belastet und fällt damit nicht unter die Lärmkartierung der 1. Stufe, die vom Eisenbahnbundesamt durchgeführt wird.

## Großflughäfen

Im Land Rheinland-Pfalz befindet sich der Flughafen Hahn auf der linken Rheinseite. Der nächstgelegene internationale Flughafen ist der Großflughafen Frankfurt/Main. Die Ausrichtung seiner Start- und Landebahnen führt in der Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim zu starken Lärmbeeinträchtigungen. Insbesondere Nierstein ist betroffen, da die Flugzeuge über Nierstein nach dem Start vom Parallelbahnsystem (nur bei Betriebsrichtung 25, d.h. Abflügen in Richtung Westen) und – unabhängig von der Betriebsrichtung – von der Startbahn 18W bei Zielflügen im Westen, Südwesten und Nordwesten (Nordatlantik) eindrehen. Für Großflughäfen sind in gesonderten Verfahren eigene Lärmaktionspläne zu erstellen, so dass der Fluglärm hier nicht behandelt wird.

Südöstlich von Oppenheim befindet sich oberhalb des Rheintals der "Sportflughafen Oppenheim". Von Lärmauswirkungen ist hier nicht auszugehen.

## Andere Lärmquellen

Der Gewerbelärm ist im Lärmaktionsplan Nierstein Oppenheim nicht zu betrachten, da die Verbandsgemeinde kein Ballungsraum ist.

Freizeitlärm- oder auch Nachbarschaftslärm sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans nach EG-Umgebungs-lärmrichtlinie.



## 2. ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE

Die Zuständigkeit für den Lärmaktionsplan regelt der § 47e BImSchG [24]. Sie liegt bei den Gemeinden oder den nach Landesrecht zuständigen Behörden. Im Land Rheinland-Pfalz bestätigt das Landesrecht diese Regelung der Zuständigkeit der Kommunen als zuständige Behörde:

Verbandsgemeinde  
Nierstein-Oppenheim  
FB Bauliche Infrastruktur  
Frau Dr. Henny Rose  
Sant' Ambrogio-Ring 33  
55276 Oppenheim

Tel 06133/4901-283  
Fax 06133/4901-204  
[henny.rose@nierstein-oppenheim.de](mailto:henny.rose@nierstein-oppenheim.de)

Gemeindeschlüssel Nierstein	07339043
Gemeindeschlüssel Oppenheim	07339049

Der Lärmaktionsplan ist von der Verbandsgemeinde an das Ministerium für Umwelt, Forsten und Verbraucherschutz des Landes Rheinland-Pfalz (MUFV) zu übergeben. Dieses ist zuständig für die Mitteilungen an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (nach § 47c Abs. 5 und 6 sowie nach § 47d Abs.7), das wiederum die Informationen an die EG-Kommission weiterleitet.

Für Gemeinden >80.000 EW wurden ca. 1.200 km Hauptverkehrsstraßen im Auftrag des Umweltministeriums am Umweltcampus Birkenfeld kartiert und stehen den Kommunen kostenfrei zur Verfügung.



### 3. DER RECHTLICHE HINTERGRUND

Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25. Juni 2002 [2] ist mit dem § 47 a bis f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) sowie mit Erlass der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) in deutsches Recht umgesetzt worden. Gemäß § 47d BImSchG stellen die gemäß § 47e Abs. 1 BImSchG zuständigen Gemeinden auf der Grundlage der gemäß § 47c BImSchG ausgearbeiteten Lärmkarten bis zum 18. Juli 2008 Lärmaktionspläne auf, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.

Mit der Verabschiedung der EG-Umgebungslärmrichtlinie [2] im Juli 2002 sowie deren Umsetzung in nationales Recht im Juni 2005 [2] hat das Lärmschutzrecht eine deutliche Aufwertung erfahren. Dies betrifft auch die Aufstellung von Lärmaktionsplänen (§ 47d BImSchG). Der Begriff Lärmaktionsplan wird in der Richtlinie wie folgt definiert:

*"Ein Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich Lärminderung".*

Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist in das Ermessen der zuständigen Kommunen gestellt, sollte aber auch unter Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen insbesondere auf Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder auf Grund anderer Kriterien ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den Lärmkarten ausgewiesen werden.

Anwendungsbereich des sechsten Teils des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist der Umgebungslärm, "dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraums, in ruhigen Gebieten auf dem Land, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebäuden und Gebieten ausgesetzt sind" (§ 47a BImSchG). Umgebungslärm bezeichnet "belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht" (§ 47b BImSchG).

Die Lärmaktionspläne müssen gemäß § 47d Abs. 2 BImSchG folgende Mindestanforderungen der Anlage V der EG-Umgebungslärmrichtlinie erfüllen:

- *"Eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die berücksichtigt werden,*
- *Benennung der zuständigen Behörde,*
- *Erläuterung des rechtlichen Hintergrunds,*
- *Nennung aller geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5,*
- *eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,*
- *eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,*
- *das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7,*



- *Auflistung der bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärmminde-  
rung,*
- *die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant  
haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,*
- *Darstellung der langfristigen Strategie,*
- *finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse,  
Kosten-Nutzen-Analyse,*
- *die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergeb-  
nisse des Lärmaktionsplans."*

Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen.

Gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG wird die Öffentlichkeit zu den Vorschlägen der Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen.



#### 4. GELTENDE GRENZWERTE GEMÄSS ARTIKEL 5

Auf nationaler Ebene gibt es keine allgemein gültigen Grenzwerte für Lärmimmissionen im Verkehrsbereich. In den bestehenden Vorschriften zum Lärmschutz,

- Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und
- DIN 18005 (Lärmschutz im Städtebau),

werden verschiedene Grenz-, Richt- und Orientierungswerte zum Lärmschutz - abhängig von der Nutzungsart der betroffenen Gebiete und von der Tageszeit - definiert, die allerdings lediglich für den Um- und Neubau von Verkehrsanlagen dienen bzw. als Orientierungswerte gelten.

Tabelle 1: Überschlägige Übertragung der nationalen Grenz- und Richtwerte auf die Lärmindizes  $L_{den}$  und  $L_{night}$

Anwendungsbereich	Grenzwerte für die <b>Lärmsanierung</b> an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes <sup>1,2</sup>		Grenzwerte für den <b>Neubau und die wesentlichen Änderungen von Straßen- und Schienenwegen</b> (Vorsorge) <sup>4</sup>		Richtwerte für <b>Anlagen</b> im Sinne von § 3 Abs. 5 BImSchG deren Einhaltung sichergestellt werden soll <sup>5</sup>	
Nutzung	Tag dB(A), $L_{den}$	Nacht dB(A), $L_{night}$	Tag dB(A), $L_{den}$	Nacht dB(A), $L_{night}$	Tag dB(A), $L_{den}$	Nacht dB(A), $L_{night}$
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime	70 (71)	60 (60)	57 (58)	47 (47)	45 (46)	35 (35)
Reine Wohngebiete	70 (71)	60 (60)	59 (60)	49 (49)	50 (51)	35 (35)
Allgemeine Wohngebiete	70 (71)	60 (60)	59 (60)	49 (49)	55 (56)	40 (40)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	72 (73)	62 (62)	64 (65)	54 (54)	60 (61)	45 (45)
Gewerbegebiete	75 (76)	65 (65)	69 (70)	59 (59)	65 (66)	50 (50)
Industriegebiete					70 (71)	70 (70)

<sup>1</sup> Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VlärmschR97, VkBli. 1997 S. 434; 2006 S. 665

<sup>2</sup> Dieselben Immissionsgrenzwerte werden auch bei der Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes herangezogen.

<sup>3</sup> Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien-StV), VkBli. 2007 s. 767

<sup>4</sup> Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990, BGBl. I S. 1036

<sup>5</sup> Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm vom 26.08.1998, GMBli. 1998 Nr. 26 S. 503



Die nationalen Grenz- und Richtwerte können für die Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen jedoch auf anderen Ermittlungsverfahren als die in den strategischen Lärmkarten angegebenen Lärmindizes  $L_{den}$  und  $L_{night}$ . Sie sind deshalb nicht direkt vergleichbar. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung, ob Grenz- oder Richtwerte überschritten sind, separate Berechnungen unter Anwendung der nationalen Berechnungsverfahren für den jeweiligen Immissionsort notwendig. Eine überschlägige Übertragung der nationalen Grenz- und Richtwerte auf die Lärmindizes  $L_{den}$  und  $L_{night}$  wurde durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit durchgeführt. Die entsprechenden Indizes sind in der Tabelle den nationalen Grenz- und Richtwerten in Klammern zugeordnet.

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. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hat darüber hinaus erneut in seinem Umweltgutachten 2004 und in seinem Sondergutachten "Umwelt und Straßenverkehr - Hohe Mobilität - Umweltverträglicher Verkehr" vom Juni 2005 auf die Schwelle von 45 dB(A) hingewiesen, unterhalb der ein ungestörter Schlaf sichergestellt werden kann bzw. oberhalb der Aufwachreaktionen festzustellen sind.

Die Gemeinden als zuständige Behörden für die Aufstellung des Lärmaktionsplans sind frei, Prüfwerte für den Lärmaktionsplan festzulegen. Die Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim hat sich für die Prüfwerte  $L_{den} = 65$  dB(A) und  $L_{night} = 55$  dB(A) entschieden, um mit dem Lärmaktionsplan alle gesundheitsgefährdeten Einwohner auf ihrem Verbandsgemeindegebiet zu erfassen.

Aus einer Überschreitung der Prüfwerte ergibt sich eine Verpflichtung, einen Lärmaktionsplan aufzustellen, aber kein Rechtsanspruch für betroffene Anlieger und damit auch keine Verpflichtung der Baulastträger auf Umsetzung der Maßnahmen.





## 5. ZUSAMMENFASSUNG DER DATEN DER LÄRMKARTEN

Die grafische Darstellung der Isophonenbänder für den  $L_{den}$  und  $L_{night}$  für die Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim (Hauptverkehrsstraßen >6 Mio. Kfz/Jahr) zeigen die Abbildungen 1 bis 4. Die Isophonen stellen Pegel dar, die außerhalb der Gebäude in 4,00 m Höhe über Gelände berechnet wurden.

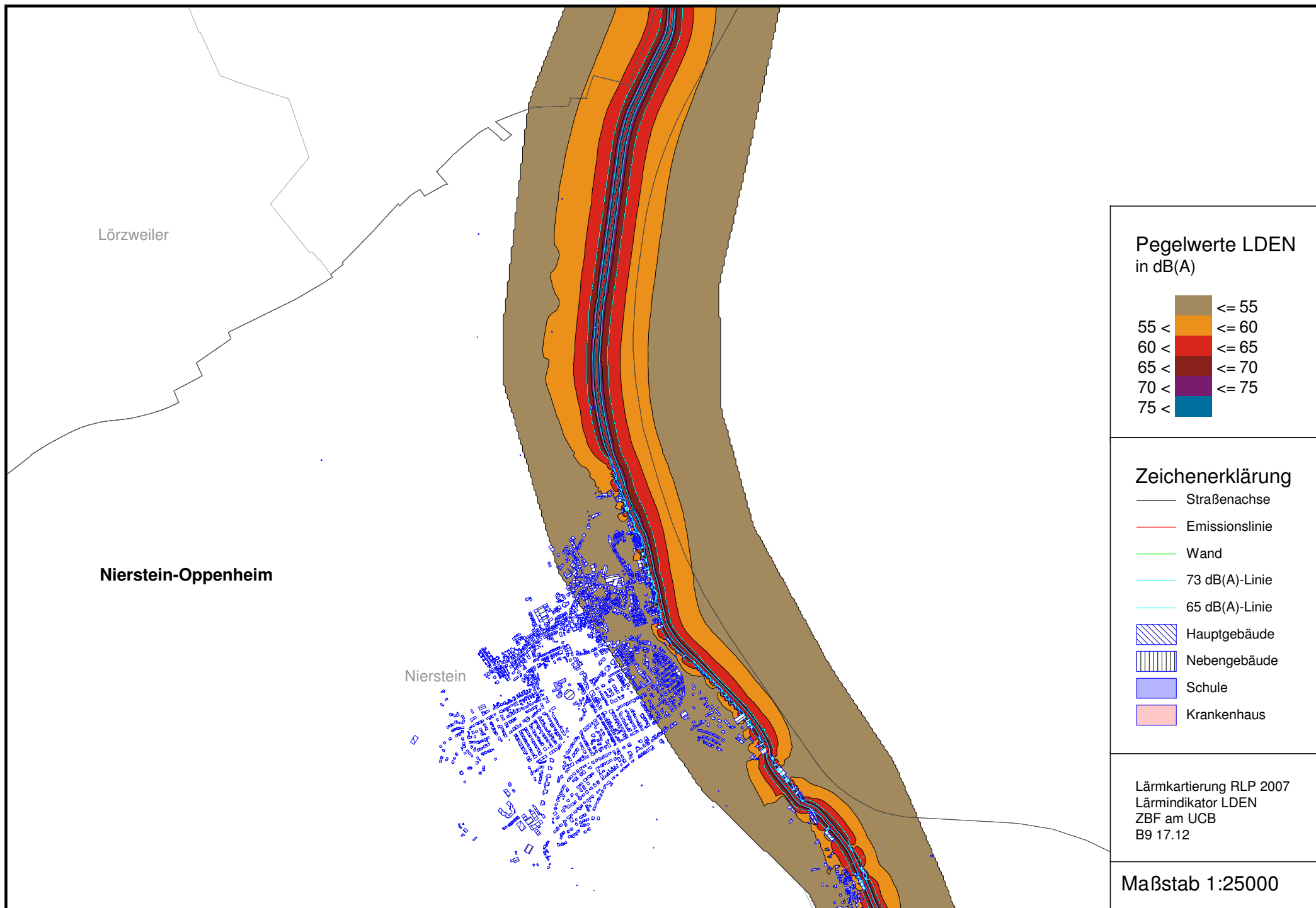
Die Isophonenbänder für die zweite Stufe des Lärmaktionsplans (Hauptverkehrsstraßen >3 Mio. Kfz/Jahr), die bis zum 18. Juli 2013 zu erarbeiten ist, lag zum Zeitpunkt der Aufstellung des Lärmaktionsplans der 1. Stufe nicht vor, sind aber aus den Belastungszahlen der Verkehrszählung von 2005 zu entnehmen.

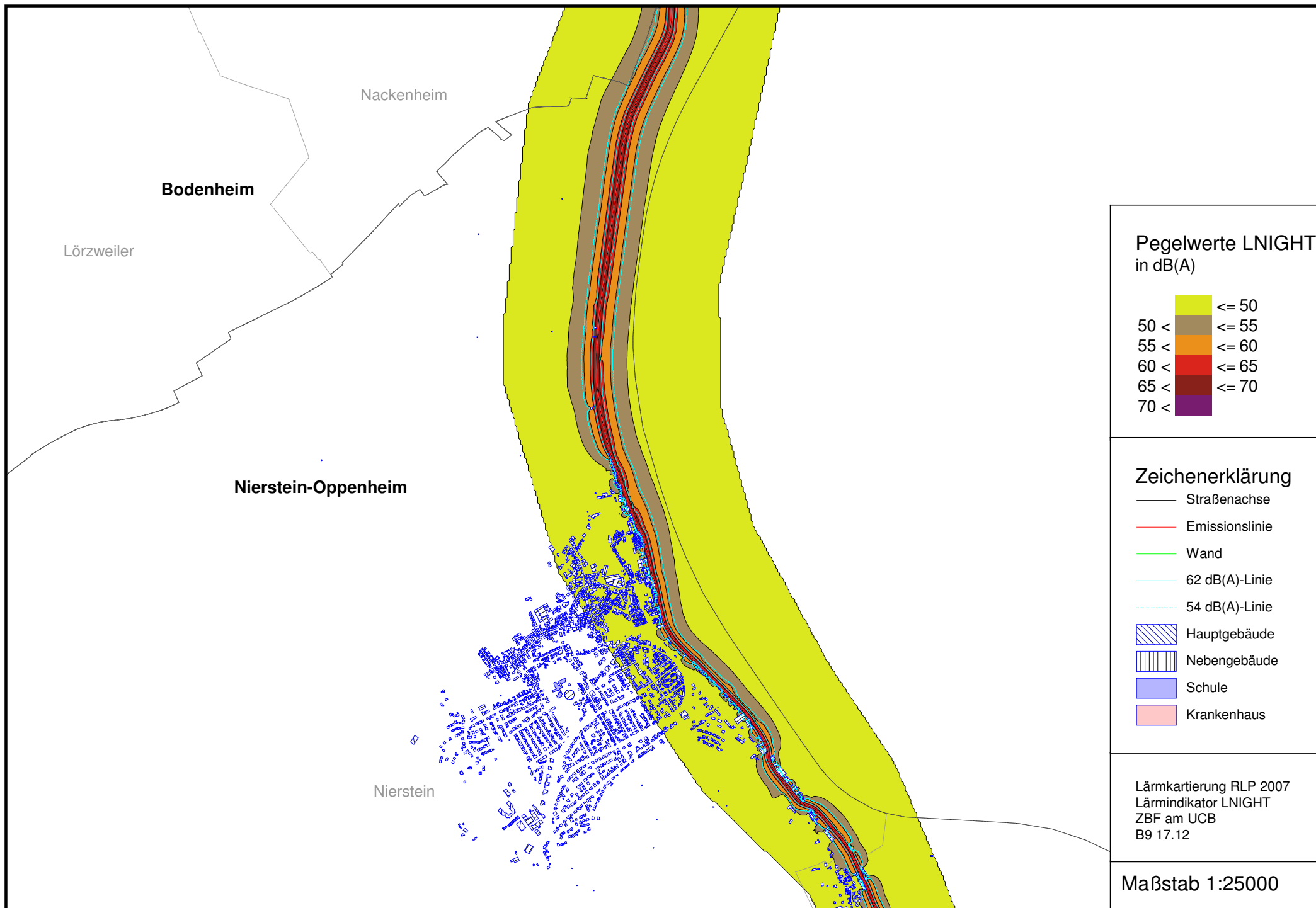
Die Daten der strategischen Lärmkarten werden im Folgenden dahingehend zusammengefasst, dass die Schwerpunkte der Lärmbelastung durch den Straßenverkehr und somit die Bereiche mit vordringlichem Handlungsbedarf entsprechend den Prüfwerten deutlich werden.

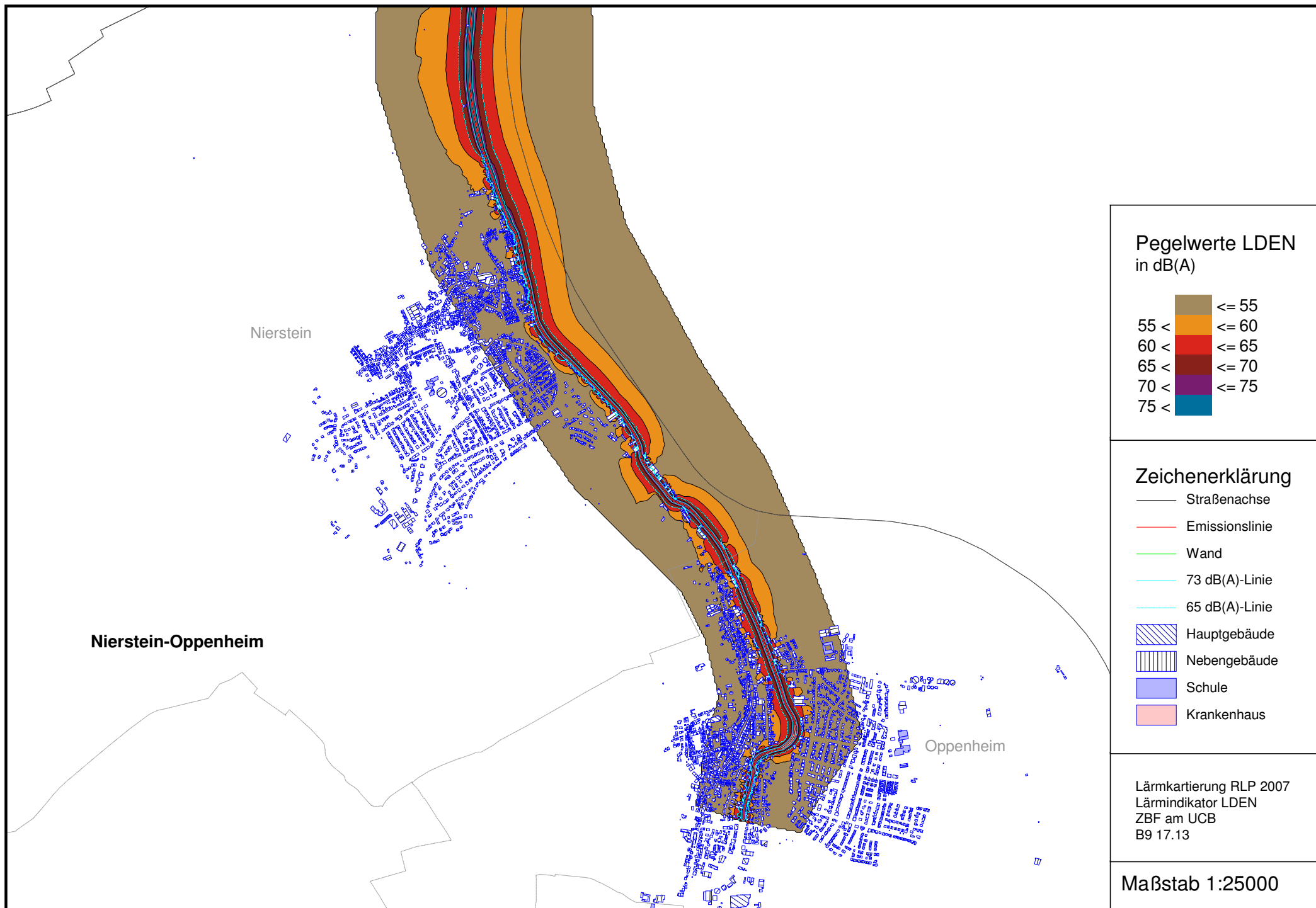
Für die erste Stufe der Lärminderungsplanung mit >6 Mio. Kfz/Jahr handelt es sich um folgende Straßenabschnitte der B 9, die die Prüfwerte überschreiten:

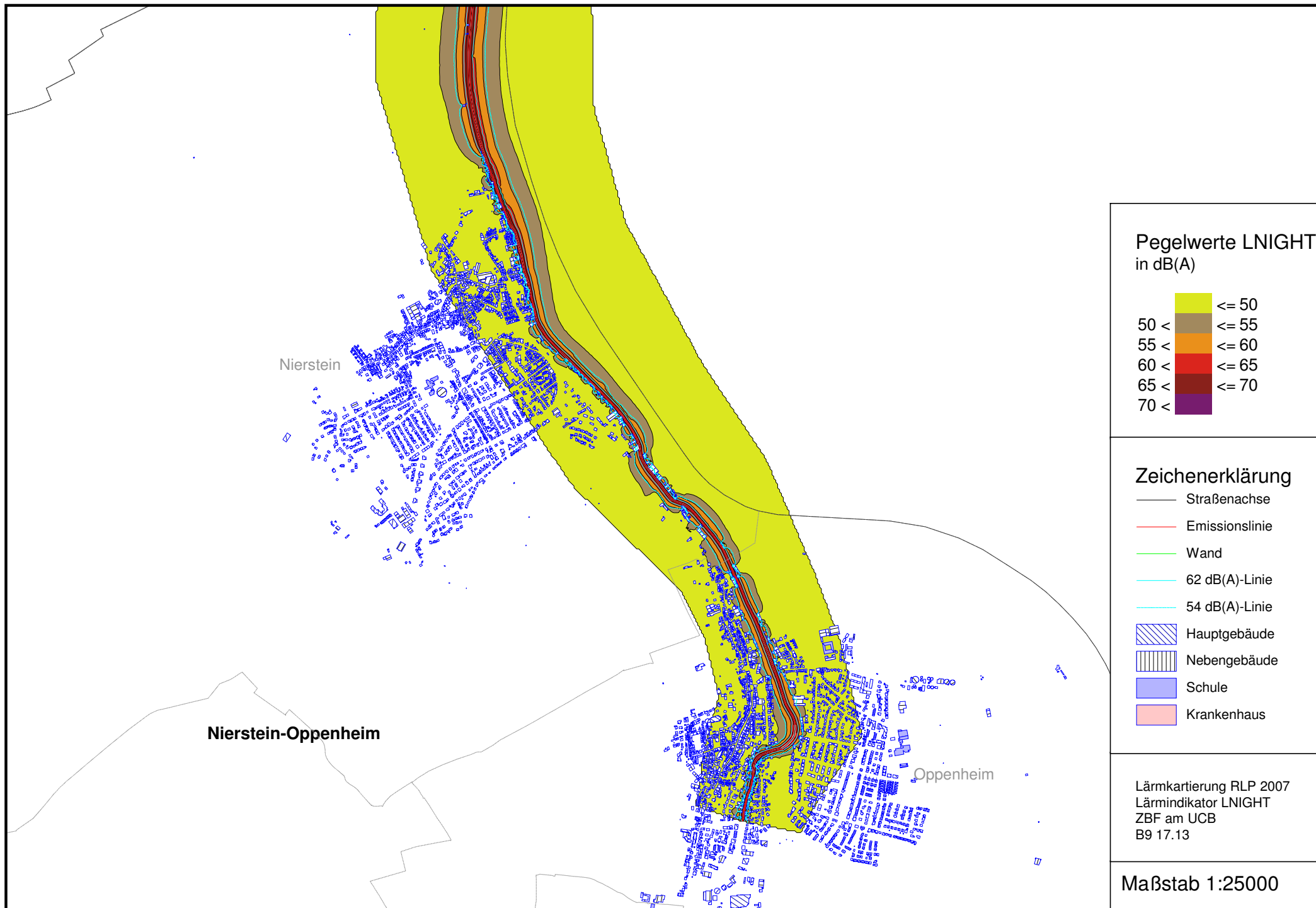
- Stadt Oppenheim Ortseingang Süd bis Hafenstraße, 2-streifiger Ausbau, dichte, angrenzende Bebauung,
- Hafenstraße – Rheinallee bis Wörrstädter Straße, 2-streifiger Ausbau, Distanz zur Bebauung,
- ab Wörrstädter Straße Rheinallee - Mainzer Straße bis Bebauungsende am Ortseingang Nierstein Nord, 2-streifiger Ausbau, dichte, angrenzende Bebauung vorwiegend auf der "Landseite",
- Ortsausgang Nierstein Nord bis Gemeindegrenze nach Bodenheim, 2-streifiger Ausbau, anbaufrei.

Diese Bereiche gelten im Wesentlichen sowohl für den  $L_{den}$  als auch für den  $L_{night}$ .











## 6. BEWERTUNG DER GESCHÄTZTEN ANZAHL VON PERSONEN, DIE LÄRM AUSGESETZT SIND, SOWIE ANGABE VON PROBLEMEN

Die Ermittlung der Belastetenzahlen erfolgt nach der "vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (VBEB).

Angaben über die geschätzte Anzahl der Menschen, die in Gebieten wohnen, die innerhalb der Prüfwerte des Landes Rheinland-Pfalz liegen, enthalten folgende Tabellen:

Tabelle 2: Betroffene Personen  $L_{den}$

$L_{den}$ [dB(A)]	>65-70	>70-75	>75
Anzahl	167	156	80

Tabelle 3: Betroffene Personen  $L_{night}$

$L_{night}$ [dB(A)]	>55-60	>60-65	>65-70	>70
Anzahl	154	160	112	0

Die Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim hatte zum Zeitpunkt der Berechnung der Lärmkarten der ersten Stufe 31.064 Einwohner. Die Auswertung der Betroffenheit der Bewohner in den Belastungsschwerpunkten ergibt, dass

- ganztags etwa 403 Einwohner von gesundheitsgefährdenden Beurteilungspegeln >65 dB(A) betroffen sind, davon liegt die Belastung für 80 Personen über 75 dB(A).
- nachts 426 Einwohner in Pegelbereichen von mehr als 55 dB(A) und damit im Bereich mit gesundheitsgefährdenden Beurteilungspegeln wohnen. Belastungen über 70 dB(A) treten nicht auf.

Tagsüber sind 394 Wohnungen, aber keine Schulen und Krankenhäuser betroffen ( $L_{den}$ ). Insgesamt ist ganztags eine Fläche von 0,65 km<sup>2</sup> von Lärmwerten >65 dB(A) belastet. Der weitaus größte Teil der Bewohner der Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim ist nicht gesundheitsrelevanten Belastungen ausgesetzt. Für ca. 0,3 % der Bevölkerung ergaben sich jedoch Pegelbereiche von über 65 dB(A) ganztags und über 55 dB(A) nachts, die trotz der geringen Anzahl den dringenden Handlungsbedarf dokumentieren.



## 7. PROTOKOLL DER ÖFFENTLICHEN ANHÖRUNG GEMÄSS ARTIKEL 8 ABSATZ 7

Das Protokoll der öffentlichen Anhörung gemäß Artikel 8 Absatz 7 wird nach Abschluss des Verfahrens der Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit eingefügt und liegt als Anhang bei (Anlage 3). Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit und der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (Bürgerversammlung vom 21. August 2008 und öffentliche Auslage in der Zeit vom 4. August bis 20. August 2008) wurden in Abwägungslisten zusammengefasst und abgewogen. Die Abwägungslisten liegen als Anlage 6 bei.

Im Zuge der Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit und der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange ergaben sich Verständnisfragen, Hinweise und Erklärungen, die sowohl den Lärmaktionsplan, als auch über den Lärmaktionsplan hinausgehende Diskussionspunkte, betrafen. Für die letzteren wurde eine separate Liste erstellt, die dem Ordnungsamt und der Polizei zugestellt wird. Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich nur auf die Ergebnisse der Information und Mitwirkung der Bürger und Träger öffentlicher Belange, die sich unmittelbar auf den Lärmaktionsplan beziehen:

- **Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h:**  
Die Anordnung vom Tempo 30 hat nach Rundungsregel eine Pegelminderung von 3 dB (A) zur Folge. Eine höhere Schadstoffbelastung ist bei einer geringeren Geschwindigkeit nicht zu erwarten. Beschleunigungs- und Verzögerungsgeräusche verringern sich bei reduzierter Geschwindigkeit. Eine Einschränkung der Leistungsfähigkeit ist innerorts durch eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht zu erwarten. Die Verbandsgemeinde muss zur Umsetzung der Maßnahme einen Antrag an den LBM auf Einzelfallprüfung stellen. Die Entscheidung über die Umsetzung dieser Maßnahmen liegt beim LBM (Baulastträger). Die Anordnung erfolgt auf Grundlage der StVO nach der Lärmschutzrichtlinien-StVO.
- **Berechnungsmethoden und Zuständigkeiten:**  
Berechnungen der strategischen Lärmkarten erfolgten nach VBUS. Sie sind keine Grundlage für die Berechnung der Lärmschutzmaßnahmen im Zuge der B 9neu, deren Berechnung nach der 16. BImSchV (RLS 90) durchzuführen ist. Der Landesbetrieb Mobilität (LBM) ist an dem Lärmaktionsplan (LAP) zu beteiligen. Eine entsprechende Stellungnahme wurde im Rahmen der Behördenbeteiligung angefordert, jedoch nicht rechtzeitig abgegeben. Sie ist deshalb nicht Gegenstand der Stellungnahme des Ausschusses für Planung, Bauwesen und Verkehr auf seiner Sitzung am 22. Oktober 2008.
- **Zum Umfang des Lärmaktionsplans (LAP):**  
Der LAP bezieht sich ausschließlich auf die in den strategischen Lärmkarten berechneten Straßenabschnitte mit einer Verkehrsbelastung >6 Mio. Kfz/Jahr (1. Stufe). Dieses Kriterium trifft auf die B 9 im Ortsbereich der Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim zu. Der LAP nennt als erste Priorität für Straßenabschnitte mit Betroffenen  $L_{den} = >70$  dB(A) und  $L_{night} = >60$  dB(A) Maßnahmen zur Lärminderung, die vor dem Bau der B 9n umgesetzt werden sollten (Sofortmaßnahmen), um extrem betroffene und gesundheitlich gefährdete Anwohner zu entlasten. Nach Bau der B 9neu gibt es auf den Straßenabschnitten, die in die 1. Stufe des Lärmaktionsplans fallen, erheblich weniger Betroffene mit einer Lärmbelastung von mehr als 65/55 dB(A) (ganztags/ nachts). Der Lärmaktionsplan hat keinen Einfluss auf Linienführung, Trassenlage und Schallschutzmaßnahmen der B 9neu. Sie werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gemäß 16. BImSchV festgelegt.



- Hinweise und Anregungen der Bürger:  
Die aufgeführten Sofortmaßnahmen des Lärmaktionsplans wurden nach den grundsätzlichen Erläuterungen zur Einführung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h begrüßt, ebenso wie die Einrichtung einer Lichtsignalanlage am nördlichen Ortseingang oder am Knotenpunkt B 9/ Rheinstraße. Die Anregungen einer Ausweitung des Lkw-Fahrverbots auf 23:00 Uhr bis 5:00 Uhr und die Anregung vermehrt (Radar-)Kontrollen zwischen B 420 und der Breitgasse durchzuführen, wurden als Sofortmaßnahmen in den Lärmaktionsplan aufgenommen.

Im Lärmaktionsplan werden auch langfristige verkehrliche Strategien zur Linienführung der B 9 neu in Nierstein und deren Auswirkungen auf Basis vorhandener Variantenüberlegungen des LBM gegenübergestellt. Hierbei blieb die Bevorzugung unterschiedlicher Varianten durch den Landesbetrieb Mobilität, der Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim und der Ortsgemeinde Nierstein unberücksichtigt, da die Meinungsbildung vor der Veröffentlichung der Ergebnisse der Lärmkartierung und deshalb ohne Einbeziehung der lärmrelevanten Aspekte des Lärmaktionsplans erfolgte. Ein vorzugsweise zu verfolgendes langfristiges verkehrliches Entwicklungsziel aus Sicht des Lärmaktionsplans wurde unter dem Aspekt einer dauerhaften Entlastung der Betroffenen an der B 9 von Lärmimmissionen über den Grenzwerten  $L_{den} = 65 \text{ dB(A)}$  und  $L_{nicht} = 55 \text{ dB(A)}$  erstellt.





## 8. BEREITS VORHANDENE ODER GEPLANTE MASSNAHMEN ZUR LÄRMMINDERUNG

### Flächennutzungsplan Nierstein [8.1]

Die Bauflächen zwischen Rhein und Fäulingstraße sind hauptsächlich als Mischflächen ausgewiesen. Das gilt auch für die Bauflächen zwischen B 9 und Bahntrasse. Die Bahntrasse durchquert Nierstein in etwa 30 – 50 m Abstand zur B 9. Der Bahnhof Nierstein ist zur B 9 ausgerichtet. Die bebaute Fläche westlich von Fäulingstraße und Pestalozzistraße (B 420) bietet dagegen Wohnbauflächen. Ansonsten sind kleinere Wohnbauflächen südlich der Pestalozzistraße bzw. südlich der Wörrstädter Straße festgesetzt. Mit diesen kleineren Bauflächen werden vorhandene Gebiete gesichert. Lärmschutzmaßnahmen gegenüber der Bebauung entlang der B 9 sind nicht dargestellt.

### Flächennutzungsplan Oppenheim [8.2]

Der Flächennutzungsplan enthält die veränderte Trassenlage der B 9 parallel zur Bahnstrecke. Angrenzend an die B 9 sind sowohl gemischte Bauflächen als auch Wohnbauflächen ausgewiesen. Sie befinden sich weitgehend in Tallage östlich der B 9, während die gemischten Bauflächen grobenteils den historischen Ortskern Oppenheims in Hanglage abdecken.

Um den südlichen Abschnitt der B 9 bis zur Stadtgrenze von Oppenheim sind gewerbliche Bauflächen und ein Sondergebiet festgesetzt.

Entlang der B 9 sind die aktiven Lärmschutzmaßnahmen in den FNP als Festsetzung eingegangen.

### Flächennutzungsplan Nierstein [8.1] - Oppenheim [8.2]

Seit Dezember 2006 wird der vorliegende Flächennutzungsplan der Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim aktualisiert und digitalisiert. Der Flächennutzungsplan befindet sich zz. noch in Aufstellung.

### Schalltechnische Untersuchungen an der B 9 in der Stadt Oppenheim [8.3]

Die schalltechnische Untersuchung wurde 1992 erstellt. Grundlage der Untersuchung bildet eine 24 h Verkehrszählung vom 5. September 1989. Der Prognosewert des DTV für das Jahr 2005 wurde mit 13.700 Kfz/24 h berechnet. Der Lkw-Anteil betrug 8,3 %. Die prognostizierten DTV-Werte überschritten schon damals streckenweise die Immissionsgrenzwerte von tags 70 dB(A) und nachts 60 dB(A). Deshalb wurden aktive Maßnahmen zum Lärmschutz für die ersten zwei Geschosse benannt. Auf den Basisdaten wurde der Verkehrsplan Nierstein [8.4] erstellt.

### Verkehrsplan Nierstein [8.4]

Der Verkehrsentwicklungsplan von Dezember 1992 für die Ortsgemeinde Nierstein bezieht die Bundesstraßen 9 und 420 als innerörtliche Hauptverkehrsstraßen in die Betrachtung ein. Eine Lösung für den Kfz-Verkehr durch eine veränderte Führung des Kfz-Verkehrs zur Entlastung der Bundesstraßen und der Lkw-belasteten Wörrstedter Straße wird nicht angestrebt. Der Verkehrsplan setzt auf die Förderung des Radverkehrs und des ÖPNV.



Für den innerörtlichen Radverkehr wurde ein Routennetz entwickelt, das die von außen auf Nierstein zulaufenden Radwege gebündelt durch den Ort führt und über die (geplante) Lichtsignalanlage mit dem (geplanten) Radweg entlang des Rheinufers verbindet. Der Verkehrsplan sieht weiterhin eine durchgängige Fahrradachse zwischen Fähre und Nierstein vor.

Parallel zur Verkehrsberuhigungsplanung Nierstein wurde deshalb im Jahr 1994 ein Maßnahmenprogramm zur Sicherung eines Radwegs parallel zur B 9 zwischen Fähre und Rheinstraße (K 44) erstellt. Der Radweg wird zwischen Fähre und Heugasse entlang des Rheinufers geführt. Hier soll die LSA an die "Bedürfnisse des Radverkehrs" (Hinweis aus der Verkehrsberuhigungsplanung) angepasst werden". Im weiteren Verlauf soll ein kombinierter Fuß-/Radweg entlang des Rheinufers mit Übergangssicherung durch eine Lichtsignalanlage statt des Zebrastreifens an der Dammgasse (Nierstein) entstehen. Am Bahnhof Nierstein soll der Fahrradabstellplatz vergrößert und überdacht werden. Die Umsetzung ist inzwischen erfolgt.

Ziel des Verkehrsplans ist die Schaffung eines attraktiven Nutzungsangebots mit der Verknüpfung des ÖPNV (Bus, Bahn, Fähre) mit dem Fußgänger- und Radverkehr. Dies beinhaltet die Erschließung des Ortskerns von Nierstein für den ÖPNV und den nicht motorisierten Verkehr.

Zur Umsetzung wurde 1993 ein Aktionsplan erstellt. Der Aktionsplan beinhaltet eine veränderte Linienführung der Busse, sowie die Haltestellenumlage und -verdichtung. Die Standorte der Bushaltestellen werden komprimiert, so dass sie von beiden Buslinien und von jedem Kurs angefahren werden. Die Busse werden ab dem Fähranleger bis zur B 420 in Nierstein über die B 9 geführt. In Höhe der Heugasse liegt eine Haltestelle. Der Bahnhof, der zur Stadtseite erschlossen werden soll, wird nicht länger von der B 9 sondern über den Bleichweg erreicht. Anschließend werden die Busse über Ernst-Ludwig-Straße und Roßbergstraße durch Nierstein geführt. Damit entfallen unnötige Fahr-/Wendebewegungen der Busse im Knotenpunktbereich B 9/B 420.

## Umgestaltung Ortsdurchfahrt Nierstein am Rhein [8.11]

Die im Verkehrsplan Nierstein [8.4] auf der B 9 vorgesehenen Maßnahmen werden nach Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung Rheinland Pfalz, Straßenneubauamt Worms aufgenommen und als Ausführungsplanung weitergeführt.

## Verkehrsberuhigung im Ortskern von Nierstein [8.5]

Das Verkehrsberuhigungskonzept wurde 1995 aufgestellt und inzwischen zu großen Teilen umgesetzt. Zur Verkehrsberuhigung wurden folgende Maßnahmen geplant:

Mehrere Tempo 30-Zonen wurden ausgewiesen und damit ein Leitsystem für den Kfz-Verkehr vorgegeben. Durch Pflasterung von Knotenpunkten soll das innerörtliche Verkehrslenkungssystem unterstrichen werden. Parkstände innerhalb der Tempo 30-Zonen werden ausgewiesen, um die schmalen Straßen vom ruhenden Verkehr zu entlasten. Die Verringerung des Stellplatzangebots geht nicht in die in diesem Zusammenhang erstellten Parkraumanalyse ein.

Die Querungen zwischen Bebauung und Rheinufer werden gesichert (LSA, Fahrbahnteiler), beschränken sich aber auf wenige Übergangsmöglichkeiten. Der Geh- und Radweg entlang der Ufermauer hört am südlichen Ortseingang auf, ohne eine gleichwertige Verlängerung in Richtung Ortskern. Der Parkplatz am Rheinufer ist von zwei Übergängen erreichbar. Da der Gehweg auf der Rheinseite nicht durchgängig ist, kann eine Querung der B 9 nur an diesen Standorten erfolgen.

Gleichzeitig werden Veränderungen an Knotenpunkten auf der B 9 vorgenommen, um den Kfz-



Verkehr flüssig zu halten. Hierzu zählen Abbiegefahrstreifen in den Ortskern, der Verzicht auf einen durchgängigen Gehweg auf der Rheinseite der B 9 zugunsten der Fahrbahnbreite.

Die Einrichtung einer Lichtsignalanlage (LSA) am Knotenpunkt B 9/ Breitgasse soll als Pförtneranlage genutzt werden. *"Die Koordinierung der LSAs im Zuge der B 9 soll gewährleisten, dass der Verkehr zwischen einer nördlichen Pförtneranlage (B 9/ Breitgasse) und einer südlichen Pförtneranlage (Knotenpunkt Sironahof) bei Einhaltung der Koordinierungsgeschwindigkeit <50 km/h unter weitgehender Vermeidung von Fahrzeughalten (Rückstau) abgewickelt wird."*

Nach Beobachtungen vor Ort wurde der Knotenpunkt zwar mit einer Lichtsignalanlage versehen, aber auf die Einrichtung einer Pförtneranlage wurde verzichtet.

Die neu angelegten Längsparkstände entlang der B 9 bilden eine Barriere vor dem einzigen Abschnitt zwischen B 9 und Ufermauer, auf dem man in Ufernähe und mit ein wenig Grüngestaltung verweilen kann.

Die Planung beinhaltet ein Parkleitsystem. Das Parkleitsystem wurde eingerichtet, um Fremdverkehre (Besucher) aus dem Ort Nierstein herauszuhalten und auf die Parkplätze in Randlage zu verweisen. Der Ort Nierstein hatte zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzepts am Rheinufer 96 Parkstände, am Bahnhof 40 Parkstände sowie an zwei von der B 420 bzw. der K 44 erschlossenen Parkplätzen zusammen 70 Parkstände. Auf Basis einer Zählung des ruhenden Verkehrs zu repräsentativen Tageszeiten wurde auf den Stellplatzbedarf geschlossen. Im Ergebnis wurde davon ausgegangen, dass durch den zeitlich unterschiedlichen Bedarf an Parkraum von Anwohnern, Beschäftigten und Besuchern voraussichtlich eine Mehrfachbelegung der Parkstände gegeben war, so dass das vorhandene Parkraumangebot ausreichte. Diese Schlussfolgerungen aus der Erhebung des ruhenden Verkehrs haben sich nach Umsetzung der Maßnahmen als lückenhaft erwiesen.

Nach Angaben der Verbandsgemeinde Nierstein - Oppenheim ist bei erhöhtem Bedarf an Parkständen, z. B. bei regionalen Veranstaltungen wie dem Weinfest, keine Reserve vorhanden. Als Folge des knappen Parkraumangebots stellen sich bei erhöhtem Stellplatzbedarf Parksuchverkehre auf der B 9 und innerhalb von Nierstein ein und das Parken in den engen Gassen, das durch Ausweisung der Parkstände verringert werden sollte, wird gefördert.

Die bis zur Umsetzung der Planung bemängelte geringe Annahme des Parkplatzes am Rheinufer wurde durch die Maßnahmen des Verkehrsberuhigungskonzepts bzw. des Parkleitsystems nicht behoben. Sie scheitert weiterhin an der schlechten Erkennbarkeit des Standorts (Mauer, Tieflage), der mangelnden Gestaltung des Parkplatzes und der straßenbegleitenden Gebäude entlang der B 9, denen ein einladender Charakter fehlt, und der nach wie vor schlechten Erreichbarkeit. Die Suche und Benennung alternativer Standorte für Besucherparkplätze ist nicht Gegenstand des Parkleitsystems.

Der Verkehrsberuhigungsplan schließt die B 420 nicht ein. Das Konzept zur Verkehrsberuhigung wurde auf das Verkehrskonzept von 1992 aufgebaut.



## Lärminderungsplanung Oppenheim [8.6]

Die Stadt Oppenheim wurde vom Landesamt für Umweltschutz und Gewerbeaufsicht als Pilotprojekt für das Land Rheinland-Pfalz zur Erstellung eines Lärminderungsplans ausgewählt. In diesem Zusammenhang wurde ein Schallimmissionsplan erstellt. Der Lärminderungsplan basiert unter anderem auf Daten

- des Eisenbahnbundesamtes aus dem Jahr 1996. Danach fuhrten zum Erhebungszeitpunkt auf dem westlichen Gleis tagsüber (6:00 – 22:00 Uhr) 95 Züge und nachts (22:00 – 6:00 Uhr) 49 Züge, auf dem östlichen Gleis tagsüber 97 und nachts 40 Züge. Unterberücksichtigung von Zuglängen, Geschwindigkeit und Art der Bremsen ergaben sich als Mittelungspegel nach RLS 90 von 67,0 dB(A) tags und 69 dB(A) nachts auf dem westlichen Gleis und 67,1 dB(A) tags und 67,9 dB(A) nachts auf dem östlichen Gleis.
- zur Lärmberechnungen der Sammelparkplätze. Berechnet wurde die Lärmbelastung (Emissionen) auf Basis der Anzahl der Parkstände und der gezählten Bewegungen im Tagesgang.
- des Straßen- und Verkehrsamtes (LBM) aus der Prognose von 1993. Die Verkehrsmenge (DTV) auf den Teilabschnitten der Ortsdurchfahrt beträgt auf der B 9 zwischen 15.600 und 19.300 Fahrzeuge. Lärmschutzmaßnahmen unterschiedlicher Art (Wälle/Wände) sind bereits vorhanden (Schalltechnische Untersuchungen 1992).



## Planfeststellung B 9 - Oppenheim [8.7]

Die Umverlegung der B 9 auf die neue Trasse parallel zur Bahnstrecke ist grobenteils umgesetzt und weitgehend anbaufrei gestaltet. Oppenheim wird von zwei Zufahrten erschlossen. Da die südliche Anbindung Oppenheims an die B 9n noch nicht eröffnet ist, und damit auch noch keine kurze Verbindung zur K 44 vorhanden ist, kann noch keine endgültige Aussage zur Verteilung der Verkehrsströme gemacht werden.

Mit der Umsetzung der neuen Trasse gehen Lärmschutzmaßnahmen einher, die die Lärmbelastung des angrenzenden Wohnens deutlich unter die gesundheitsgefährdenden Prüfwerte verringert.

Der Lärmschutz wurde nach folgenden Kriterien dimensioniert:

- Einhaltung der Immissionsgrenzwerte entsprechend der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes vom 12. Juni 1990 (BGBl. I, S. 1036) nach dem Berechnungsverfahren der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 (RLS-90),
- der aus städtebaulichen und landschaftsplanerischen Gründen maximal vertretbare n Abschirmhöhe,
- Wohngebäude, die aufgrund dieser Vorgaben nach dem Bau der Lärmschutzwände weiterhin belastet blieben (Überschreitung der Fassadenpegelwerte), hatten Anspruch auf passiven Lärmschutz, wenn keine ausreichende Schalldämmung vorhanden war.

Als Grenzwerte galten in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten 59/49 dB(A) ganztags/nachts, in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten 64/54 dB(A) ganztags/nachts sowie in Gewerbegebieten 69/59 dB(A) ganztags/nachts.

## Verkehrsuntersuchung B 9 [8.8]

Am 26. April 2007 wurden an den fünf Knotenpunkten B 9/ Wörrstädter Straße, B 9/ B 420, B 9/ Rheinstraße und Oberdorfer Straße (K 45)/ Magdeburger Straße Knotenstromzählungen durchgeführt. Auf der B 9 wurde eine Verkehrsbelastung zwischen 20.800 und 24.100 Kfz/24 h ermittelt, auf der B 420 ist mit 9.800 bis 13.800 Kfz/24 h und die Wörrstädter Straße war mit ca. 3.100 Kfz/24 h belastet. Der Vergleich mit den 1991 erhobenen Daten zeigt, dass der Verkehr inzwischen auf der B 9 um 24 – 28 %, auf der Wörrstädter Straße um 56 % und auf der B 420 um 30 % zugenommen hat.

Die Lage der Knotenpunkte wurde so gewählt, dass sich ein geschlossener Kordon um Nierstein bilden lässt. Die Kordonberechnung wurde für die folgenden Fälle durchgeführt:

- Kordon um Nierstein mit den Verkehren der B 9: von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr 28.566 einfahrende Fahrzeuge (Mittelwert), 28.583 Kfz ausfahrende Fahrzeuge (Mittelwert).
- Kordon um Nierstein ohne Einbeziehung der Verkehre der B 9: von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr 15.863 einfahrende Fahrzeuge (Mittelwert), 15.950 ausfahrende Fahrzeuge (Mittelwert).

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die hohen Verkehrsbelastungen eine bauliche Lösung in Form einer Neutrassierung zwingend erforderlich macht.



Die Erhebung des ruhenden Verkehrs am 26. April 2007 wurde von 7:00 Uhr bis 19:00 Uhr in 15 Minuten-Intervallen durchgeführt. Der Parkplatz am Rheinufer ist nicht Gegenstand der Untersuchung. Zusammenfassend wird als Empfehlung festgestellt, dass mit den folgenden Maßnahmen ein gutes, leicht erreichbares und verbessertes Parkraumangebot geschaffen werden kann, bei dem eine Belastung des alten Ortskerns durch Parkplatzsuchverkehre bzw. Verkehr zu den Parkplätzen weitgehend vermieden werden kann:

- Im Rahmen der Neunutzung des Gewerbegebiets wird ein Parkplatz mit 40 Stellplätzen errichtet, der von der Rheinstraße (B 9) direkt anfahrbar ist.
- Im Bereich des Marktplatzes wird eine Parkdauerbeschränkung von 1 Stunde eingerichtet.
- In Verlängerung der Flügelgasse wird eine Straßenverbindung zur Rheinstraße hergestellt. Mit dieser sind die Parkplätze P4, P5 und P6 direkt von der B 9 zu erreichen.
- Von den Parkplätzen P4, P5 und P6 aus werden direkte Fußwegverbindungen zur Langgasse geschaffen, um nach dem Abstellen des Fahrzeuges kurze Wege in den alten Ortskern zu ermöglichen.
- Keine Ausweisung zusätzlicher Parkstände im Ortskern, um die schmalen Straßen nicht höher zu belasten.

### Variantenuntersuchung B 9 – Ortsumfahrung Nierstein [8.9]

Der Landesbetrieb Mobilität plant die Entlastung Niersteins durch den Ausbau der B 9. Hierzu wurden verschiedene Planfälle in mehreren Varianten untersucht, die von einer Ortsumfahrung der B 9 bis zu verschiedenen Tunnellösungen führen:

- Ortsumfahrung zwischen Ortsausgang Oppenheim (Höhe Feuerwehr) bis hinter Kläranlage Nierstein (Planfall 1). Die B 420alt Pestalozzistraße bleibt an die Mainzer Straße (B 9alt) angebunden.
- Tunnel/Trogbau entlang des Rheinufers zwischen Bahnhof und nördlichem Ortsausgang mit und ohne Ortsumfahrung B 420 zwischen Ortsausgang Oppenheim (Höhe Feuerwehr) und B 420 (Planfall 2 und 2a/b). Die B 420alt Pestalozzistraße bleibt in beiden Fällen an die Mainzer Straße (B 9alt) angebunden.
- Führung in Hochlage parallel zur Bahn zwischen Pestalozzistraße und nördlichem Ortsausgang mit und ohne Ortsumfahrung B 420 zwischen Ortsausgang Oppenheim (Höhe Feuerwehr) und B 420 (Planfall 3 und 3a). Die B 420alt Pestalozzistraße bleibt in beiden Fällen an die Mainzer Straße (B 9alt) angebunden.
- Tunnel am Rheinufer zwischen südlichem Ortseingang Nierstein bis nördlich Kläranlage Nierstein mit Ortsumfahrung B 420 zwischen Ortsausgang Oppenheim (Höhe Feuerwehr) und B 420 (Planfall 4). Die B 420alt Pestalozzistraße bleibt an die Mainzer Straße (B 9alt) angebunden.
- Tunnel beginnend südlich der Pestalozzistraße bis Breitgasse teils unterhalb der Bebauung mit Ortsumfahrung B 420 zwischen Ortsausgang Oppenheim (Höhe Feuerwehr) und B 420 (Planfall 5). Die B 420alt Pestalozzistraße bleibt an die Mainzer Straße (B 9alt) angebunden.



Der Kostenaufwand bewegt sich zwischen 45,3 Mio. EUR für Planfall 3 und 128,9 Mio. EUR für Lösung 4. Auffällig ist, dass in allen Planfällen die Anbindung der B 420 an die B 9 erhalten bleibt. Dadurch bleibt in den Prognosen des Landesbetriebs Mobilität für die Neuverteilung der Verkehrsströme weiterhin ein hoher Anteil des Verkehrsaufkommens auf der Pestalozzistraße (B 420alt).

Die "Ortsumfahrung" Nierstein ist im Bundesverkehrswegeplan unter "Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag für VB" (vordringlicher Bedarf) enthalten, wurde aber nicht in den Investitionsrahmenplan bis 2010 aufgenommen. Eine Entscheidung darüber, welche Lösung weiter verfolgt werden soll, ist noch nicht gefallen.

### Umweltverträglichkeitsstudie zur Ortsumfahrung Nierstein [8.13]

Die Umweltverträglichkeitsstudie wurde 2005 als Risikorangfolge tabellarisch dargestellt und bewertet. In die Bewertung gingen vier Varianten ein: kleiner Ring, Ring tief, Troglösung und bahnparallele Lösung. Die Risikorangfolge wurde mit 1 = geringstes Umweltrisiko bis 4 = höchstes Umweltrisiko bewertet. Im Ergebnis schneidet die bahnparallele Lösung für alle Umweltfaktoren bei weitem am günstigsten ab und wird deshalb favorisiert.

Unter den lärmmindernden Aspekten des Lärmaktionsplans kann die Betrachtungsweise der Risikoabfrage schon deshalb nicht übernommen werden, da die Varianten bezüglich ihrer Auswirkung nur eingeschränkt vergleichbar sind. Die verkehrslenkende Funktion der Ringvariante unterscheidet sich durch Entlastung der B 420 deutlich von der Trog- und der bahnparallelen Variante. Die vergleichbaren Lösungen Trog bzw. bahnparallele Linienführung plus Ortsumfahrung B 420 gingen nicht in die Bewertung ein. In der 2. Stufe des Lärmaktionsplans muss bei den Varianten 3 und 4 über eine Umfahrung zur Entlastung der B 420 neu nachgedacht werden. Diese kann nur über den südlichen Abschnitt der Ringvariante zwischen Feuerwehr und B 420 erfolgen.

Städtebaulich kann die bahnparallele Lösung nicht überzeugen, da sie die Vorteile einer Ortsumfahrung bzw. Verlagerung der B 9, neben der Lärminderung die Stadtentwicklung von Nierstein, durch ihre trennende Wirkung erheblich negativ beeinflusst.

Zudem kann entsprechend den Zielen eines Lärmaktionsplans das Ergebnis der Risikoabfrage nicht maßgeblich sein. Dies betrifft insbesondere folgende Punkte:

- In den jeweiligen Risikofaktoren erfolgt die Bewertung nach Durchführung von Verminderungs- und Vermeidungsmaßnahmen nicht in Relation zum Bestand. Wenn der Risikofaktor im Bestand als hoch bewertet wird, bleibt er nach der Umsetzung von Maßnahmen weiterhin hoch.
- Der eigenständige Umweltfaktor "Luft- und Lärm" fehlt. Unter dem Umweltfaktor "Mensch" erfolgt stattdessen der Risikofaktor "Verlärmung von Frei- und Siedlungsflächen". Bewertet wird, in welchem Maße der Landesbetrieb Mobilität zu Lärmschutzmaßnahmen verpflichtet ist. Das "Risiko" besteht also in dem erforderlichen (Kosten-)Aufwand des Landesbetriebs Mobilität für den Lärmschutz. Die bahnparallele Lösung birgt dementsprechend das "geringste Risiko", da der vorhandene Lärmfaktor durch die Bahn und die vorhandene Linienführung der B 9 am höchsten ist. **Der Faktor "Umweltverbesserung für Anwohner" bzw. die grundsätzliche Verbesserung der Lärmsituation, ein Hauptanliegen des Lärmaktionsplans, ist für den Landesbetrieb Mobilität nicht Gegenstand der Planung und geht deshalb nicht in die Bewertung ein.**

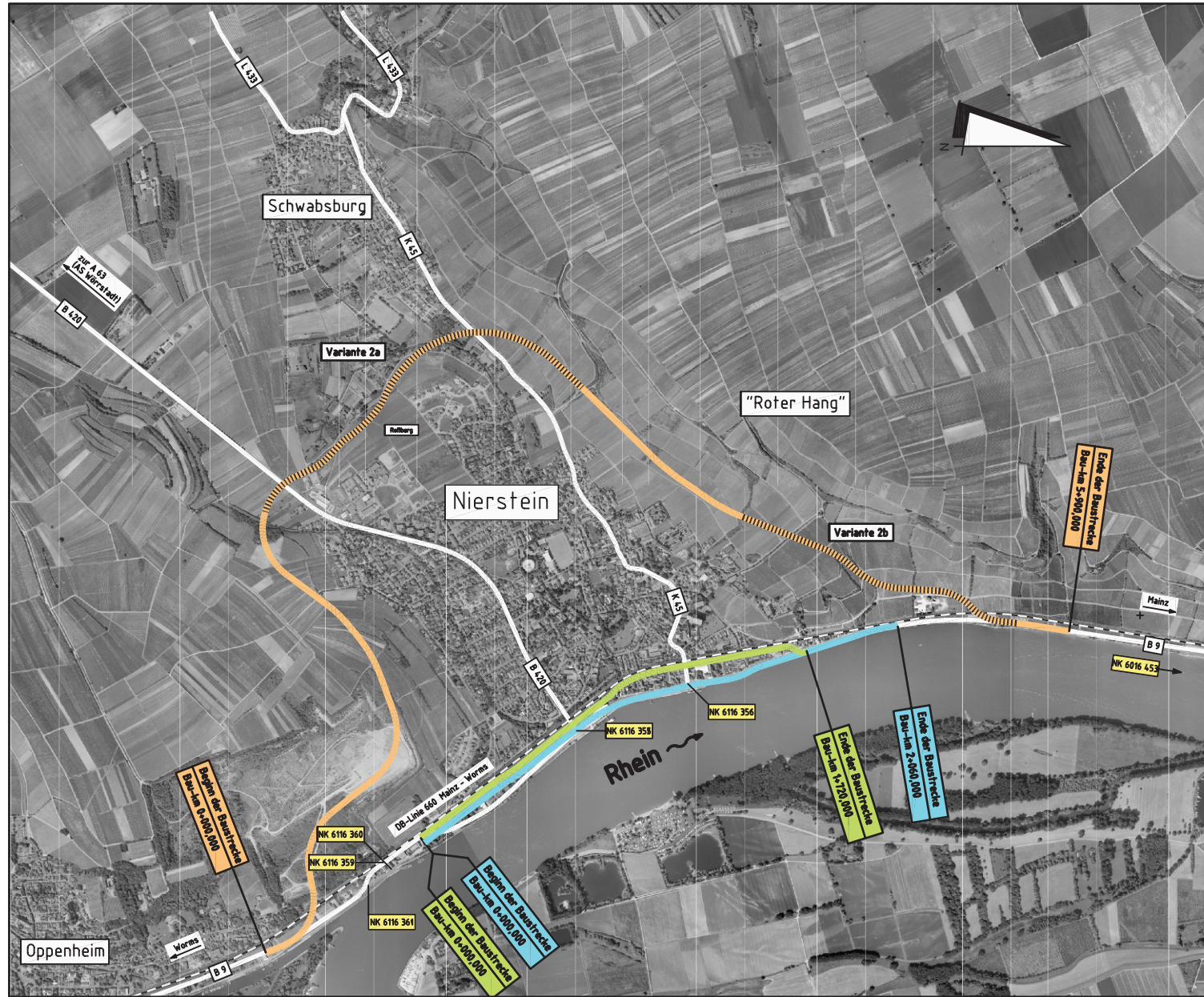


- Die Umweltaspekte gehen grundsätzlich gleichrangig ohne inhaltliche Gewichtung in die Bewertung ein, z. B. "Verlärmung von Frei- und Siedlungsflächen" und "Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen von einem Aussichtspunkt". Dadurch entsteht ein verzerrtes Bild in der Gesamtbewertung.
- Die Bewertung zwischen 1 und 4 wird nicht nach gleichen Grundsätzen vergeben, z. B. "Oberflächenwasser", nach eigener Aussage in allen vier Varianten gering (s. Bemerkungen), wird in Stufen von 1 bis 4 eingeordnet. Auch dies` hat Einfluss auf die Gesamtbewertung zugunsten einer Variante genommen, die im Lärmaktionsplan nicht zu Verbesserungen der Lärmsituation führt.
- Insbesondere die Teilbewertungen "Landschaftsbild" und "Menschen (Wohnen und Erholen)" wurden kaum nachvollziehbar bewertet. Bezüge zwischen den Risikofaktoren werden nicht hergestellt. Beispiele sind
  - "Flächeninanspruchnahme/ Strukturverluste" – bahnparallele Linienführung bietet als einzige die Möglichkeit einer städtebaulichen Neugestaltung des Rheinuferbereichs. Diese Aussage ist falsch.
  - "Zerschneidung" – die hohe städtebauliche Zensur der bahnparallelen Linienführung geht nicht negativ in die Bewertung ein, vermutlich da sie ja schon vorhanden ist und nur verstärkt wird.
  - "Beeinträchtigung der Sichtbeziehungen eines Aussichtspunktes" – Wieso nicht generell die Beeinträchtigung der Sichtbeziehungen?



# VERBANDSGEMEINDE NIERSTEIN-OPPENHEIM - LÄRMAKTIONSPLAN

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD  
Südstr. 52 • 52064 Aachen  
Voltastraße 5 • 13355 Berlin



Landesbetrieb Mobilität,  
Durchführung FÖA  
Landschaftsplanung, B 9  
Verlegung bei Nierstein 2005

- Variante 1, Kleiner Ring
- Variante 2, Kleiner Ring - Tieflage-
- Variante 3, Troglösung
- Variante 4, Bahnparallele Lösung

Abb. 5

Dateiname : Nierstein\_lap.cdr  
Blatt Nr. 1  
Letzte Änderung : 2008-07-22  
Plan erstellt von : H. Richter-Richard





## Auszug Karte DTV 2005 des Landesbetriebs Mobilität [8.10]

Die Einstufung der B 9 in die 1. Stufe der Lärminderungsplanung ergibt sich aus den 2005 durchgeführten Verkehrszählungen des Landesbetriebs Mobilität für die Streckenabschnitte

- Friedrich-Ebert-Straße - Hafenstraße bis Fähranleger mit einem DTV von 15.334 Kfz/24 h,
- Fähranleger bis Wörrstädter Straße mit einem DTV von 18.410 Kfz/24 h,
- Wörrstädter Straße bis Pestalozzistraße (B 420) mit einem DTV von 17.571 Kfz/24 h,
- Pestalozzistraße (B 420) bis Rheinstraße (K45) mit einem DTV von 19.584 Kfz/24 h,
- nördlich der Rheinstraße (K 45) mit einem DTV von 19.727 Kfz/24 h.

Auf der Rheinstraße (K 45) wurde ein DTV von 2.655 Kfz/24 h erhoben. Auf der B 420 zwischen B 9 und Wörrstädter Straße 9.214 Kfz/24 h und am Knotenpunkt Wörrstädter Straße/ Pestalozzistraße 12.302 Kfz/24 h. Für die Wörrstädter Straße, die ebenfalls vom Verkehr der B 420 belastet ist, lässt sich ein DTV von ca. 3.088 Kfz/24 h ableiten, sie geht aber rechnerisch nicht in die Abwägung der Planfälle ein.

Neben der Einstufung der B 9 in die 1. Stufe der Lärminderungsplanung wird die Zugehörigkeit der Pestalozzistraße (B 420) zur 2. Stufe der Lärminderungsplanung mit Straßen über 8.200 Kfz/24 h deutlich.

## B 9 / B 420 - Prognose Planfall 0, Verkehrsbelastung Nierstein 2020

Der Planfall 0 geht von der heutigen Verkehrsführung aus. Der Verkehrsprognose liegen die Zahlen der Zählstellen des Landesbetriebs Mobilität von 2005 zugrunde. Die Berechnungen setzen voraus, dass die Engpässe auf der B 9/ B 420 beseitigt sind und der Knotenpunkt B 9/ B420 leistungsfähig ist, aber die Höhenbegrenzung durch die Bahnüberführung weiterhin besteht.

Die Prognose ergab folgende Belastungszahlen auf der B 9:

- Fähranleger bis Wörrstädter Straße mit einem DTV von 25.936,
- Wörrstädter Straße bis Pestalozzistraße (B 420) mit einem DTV von 25.246,
- Pestalozzistraße (B 420) bis Rheinstraße (K 45) mit einem DTV von 27.443,
- nördlich der Rheinstraße (K 45) bis zum Ende der Wohnbebauung mit einem DTV von 28.697.

Das bedeutet, dass der Straßenabschnitt der B 9 zwischen Fähranleger und Ortseingang Nierstein Nord im Jahr 2020 mit durchschnittlich 26.830 Kfz/24 h belastet sein wird. Der Anteil des Schwerverkehrs liegt bei 3-5 %. Der geringe Schwerverkehrsanteil resultiert aus dem Lkw-Verbot zwischen Worms und Nierstein.

Die Prognose ergab folgende Belastungszahlen auf der B 420 und die Wörrstädter Straße:

- B 420 - Wörrstadt bis Kreisverkehr mit einem DTV von 10.063,
- B 420 - Kreisverkehr bis Fäulingstraße mit einem DTV von 10.558,
- B 420 – Fäulingstraße bis Bleichweg mit einem DTV von 13.925,
- B 420 – Bleichweg bis Rheinallee (B 9) mit einem DTV von 18.348,
- Wörrstädter Straße zwischen Kreisverkehr und Rheinallee (B 9) mit einem DTV von 3.691.



Für die Pestalozzistraße (B 420) wurde für das Jahr 2020 ein Verkehrsaufkommen von 14.277 Kfz/24 h berechnet, wobei die Belastungszahlen sich in Richtung B 9 erhöhen. Die B 420 zwischen Wörrstadt und Kreisverkehr hat einen Lkw-Anteil von 6 %. Nach dem Kreisverkehr verteilt sich der Lkw-Verkehr auf die Pestalozzistraße (4 %) und die Wörrstädter Straße (2 %). Der Schwerververkehrsanteil auf der Wörrstädter Straße steigt dadurch auf 10 %.

### Lkw-Fahrverbot auf der B 9

Die Einführung des Lkw-Mautsystems im Januar 2005 brachte eine stärkere Belastung der B 9 durch Schwerlastverkehr. Verursacher waren "Mautflüchtlinge", die die A 63 umfuhren. Als Reaktion wurde auf der B 9 zwischen Mainz und Nierstein ein Lkw-Verbot für den Schwerlastverkehr über 7,5 t eingerichtet. Hinweis: Das Fahrverbot schließt nicht den Ziel- und Quellverkehr ein.



## 9. MASSNAHMEN, DIE DIE ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDEN FÜR DIE NÄCHSTEN FÜNF JAHRE GEPLANT HABEN, EINSCHLIESSLICH MASSNAHMEN ZUM SCHUTZ RUHIGER GEBIETE

Als vorsorgender Lärmschutz ist ein Ziel der Aktionsplanung "ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen" (§ 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG). Die EG-Umgebungslärmrichtlinie [1] unterscheidet zwischen ruhigen Gebieten in Ballungsräumen (Artikel 3 (l) Begriffsbestimmung) und ruhigen Gebieten auf dem Land (Artikel 3 (m) Begriffsbestimmung). Da die Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim nicht zu einem Ballungsraum gehört, entfällt das erstgenannte Kriterium.

Ruhige Gebiete auf dem Land sind gemäß Umgebungslärmrichtlinie ein *"von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist"*. Um dieses Kriterium zu erfüllen, sind große zusammenhängende Freiräume ohne Straßen oder andere Emittenten erforderlich. Da nur die Straßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr kartiert wurden, können ruhige Gebiete nicht identifiziert werden. Zudem verfügt die Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim voraussichtlich nicht über Freiräume dieser Dimension, so dass der Schutz ruhiger Gebiete im Folgenden nicht weiter betrachtet werden kann.

Auf Basis der strategischen Lärmkarten werden Belastungsschwerpunkte identifiziert. Die Aufgabenstellung für eine Aufstellung des Lärmaktionsplans Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim bezieht sich auf die Lärmbelastung, die entsprechend den strategischen Lärmkarten der 1. Stufe von der B 9 im Abschnitt Oppenheim (südlicher Ortseingang) bis Nierstein (nördlicher Ortseingang) ausgeht.

Im Bereich der Ortsdurchfahrt Oppenheim verzeichnen die strategischen Lärmkarten für die angrenzende Bebauung der Achse Rheinstraße - Friedrich-Ebert-Straße Überschreitungen des Prüfwertes von ganztags > 70 dB(A), großteils sogar über 75 dB(A), und nachts zwischen > 60 und 70 dB(A). Die Grunddaten zur Berechnung sind allerdings nicht mehr aktuell. Die B 9 zwischen Guntersblum und Oppenheim wurde auf eine parallel verlaufende Trasse östlich angrenzend an die Bahnstrecke verlagert. Die Achse Rheinstraße - Friedrich-Ebert-Straße ist nicht mehr Teil des klassifizierten Straßennetzes. Die K 41, die zwischen Ludwigshöhe und Dienheim in die B 9alt mündet, ist über Ludwigshöhe an die B 9n angeschlossen. Die K 44, die zz. in die Rheinstraße mündet, wird noch eine direkte Anbindung von der B 9n am südlichen Ortseingang von Oppenheim erhalten.

Die B 9n ist mit Lärmschutzmaßnahmen nach 16. BImSchV versehen, die großenteils bereits umgesetzt sind. Nach Bauende ist von der neuen Trasse keine Lärmeinwirkung über den Prüfwerten zu erwarten.

Weiterhin ist nach Umsetzung der Maßnahme davon auszugehen, dass auf der Rheinstraße nördlich von Dienheim bis Ludwigshöhe und zwischen K 41 zwischen Ludwigshöhe und Dienheim bis zur K 44 in Oppenheim die Verkehrsmenge auf einen Bruchteil der heutigen Belastung sinkt. Dies liegt daran, dass nicht nur die Durchgangsverkehre der B 9, K 41 und der K 44 entfallen, sondern gleichzeitig der Ziel- und Quellverkehr zwischen den Orten auf die B 9n umgelenkt wird. Es verbleibt der reine Anliegerverkehr, der sich vermutlich in einer Größenordnung 2.000 Kfz/24 h bewegt. An den bis dahin mit Pegelwerten > 70 dB(A) ganztags belasteten Gebäuden sinkt die Verkehrsbelastung auf etwa ein Zehntel ab. Diese Verkehrsentslastung ist mit der deutlichen Verringerung der Lärmpegel unter die Prüfwerte von 65 dB(A) ganztags und 55 dB(A) nachts verbunden.

Unterstützende Maßnahmen gegen Schleichwegverkehre sollten durch eine bauliche Maßnahme an der südlichen Einmündung der Rheinstraße in die B 9, in Ludwigshöhe, nördlich der der K 41 und ab der K 44 erfolgen, z. B. durch Verengung der Fahrbahn oder Aufpflasterung.





Auf der Strecke zwischen der Stadt Oppenheim und der Ortsgemeinde Nierstein sind einzelne Wohnhäuser betroffen. In Nierstein liegen zwei Belastungsschwerpunkte an der Rheinallee zwischen Ladestraße und B 420 sowie zwischen Bahnhof und nördlichem Ortsausgang. Die Immissionswerte liegen mit über 70 dB(A) ganztags und über 65 dB(A) nachts weit über der gesundheitsschädigenden Lärmeinwirkung.

Die B 9 soll in Nierstein durch den Bau einer Ortsumfahrung entlastet werden. Die B 9n in Nierstein ist im Bundesverkehrswegeplan als "vordringlicher Bedarf" unter "neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Bedarf" zugeordnet.

Trotz der Dringlichkeit der Maßnahme ist die Ortsumfahrung Nierstein nicht im Finanzierungsplan 2010 aufgeführt. Aufgrund der Ergebnisse des Lärmaktionsplans sollte jedoch eine Priorisierung in der weiteren Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans angestrebt werden, um zumindest eine teilweise Umsetzung bis 2013 zu erreichen.



Die Planfeststellung für die Ortsumfahrung befindet sich im Stadium der Linienfindung. Vom Landesbetrieb Mobilität wurden acht Varianten zur Führung der B 9n entwickelt.



Tabelle 4: Alternative Linienführung der B 9 – Ortsumfahrung Nierstein

Bezeichnung der Maßnahmen	Geschätzte Baukosten In Mio. €	Länge der Bau- maßnahme in km	Kosten- Nutzen- Analyse
Planfall 1 – Kleiner Ring	53,200	5,900	10,0
Planfall 1a - Modifizierter kleiner Ring	81,500	5,900	keine Angabe vorhanden
Planfall 2: Troglösung – Rheinufer – ohne B 420-Umgehung	52,900	2,060	10,1
Planfall 2a: Troglösung – Rheinufer – mit B 420-Umgehung	64,500	4,460	8,6
Planfall 2b: Troglösung – Rheinufer – mit B 420-Umgehung und längerem Tunnelabschnitt	70,800	4,460	7,8
Planfall 3: Bahnparallele Lösung – ohne B 420- Umgehung	45,300	1,720	12,4
Planfall 3a: Bahnparallele Lösung – mit B 420- Umgehung	57,100	4,120	10,1
Planfall 4: Tunnellösung mit B 420-Umgehung (langer Tunnel)	128,900	4,964	4,2
Planfall 5: Modifizierte Tunnellösung (Tunnel unter Bebauung) mit B 420-Umgehung	75,100 81,500	4,460 2,060 + 2,600	7,3

Der Planfall 3 liegt an erster Stelle mit dem höchsten Kosten-Nutzen-Verhältnis (12,4). Nahezu gleichrangig liegen die Planfälle 1 (10,0), 2 (10,1) und 3a (10,1).

Die Kosten-Nutzen-Analyse des Landesbetriebs Mobilität ist stark von wirtschaftlichen Aspekten geprägt, stadtgestalterische Aspekte sind unterbewertet. Der Faktor der Lärmreduzierung geht nicht in die Kosten-Nutzen-Analyse ein. Die o. g. Varianten leisten in Folge unterschiedliche Beiträge zur Lösung der Lärmprobleme am Belastungsschwerpunkt Nierstein, die nicht unbedingt mit der Kosten-Nutzen-Analyse übereinstimmen:

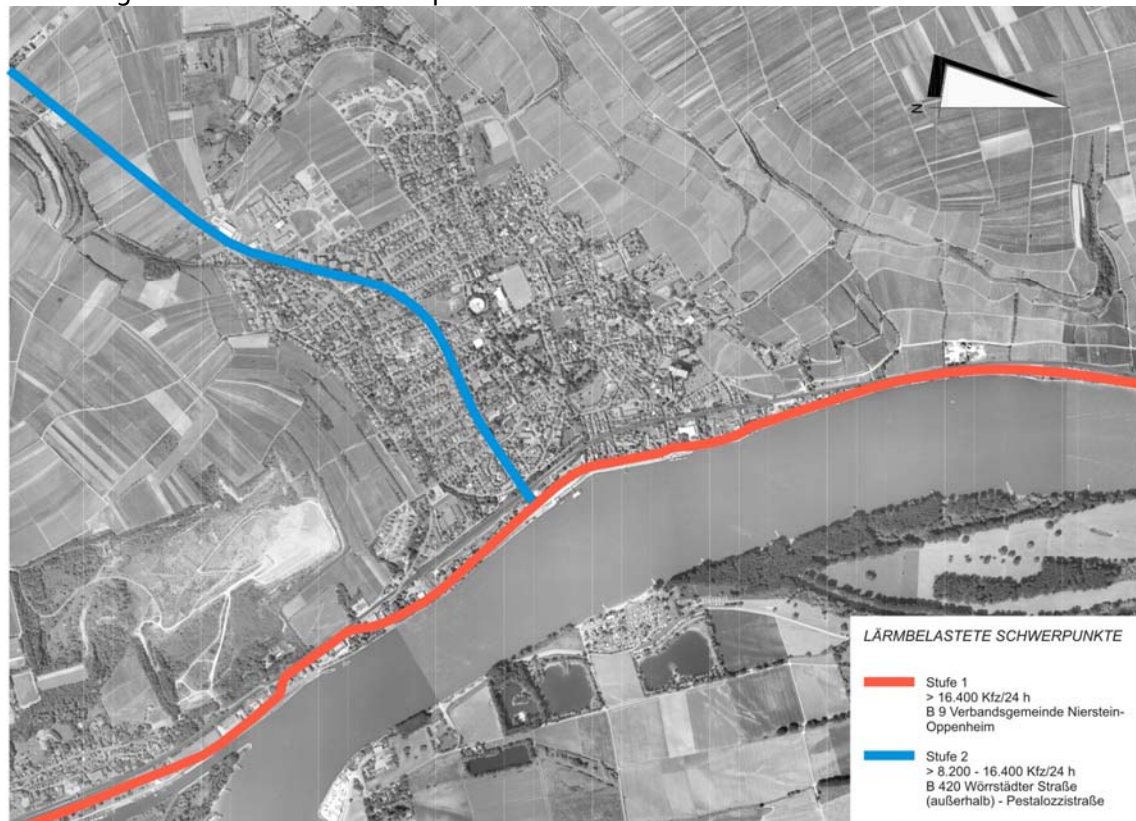
- Planfall 1 entlastet die Strecke zwischen der Feuerwehr am westlichen Ortseingang von Nierstein und der Kläranlage östlich von Nierstein. Im Netz Innerhalb der Ortsumfahrung bewegen sich ausschließlich Anliegerverkehre. Durch die weiträumige Ortsumfahrung wird Nierstein nicht nur entlang des Rheinufers auf ganzer Länge von Lärmbelastungen über den Prüfwerten von  $L_{den}$  65 dB(A) und  $L_{night}$  55 dB(A) befreit, sondern auch auf der B 420 und der Wörrstädter Straße. Der Planfall 1 hat damit unter Lärmaspekten des Lärmaktionsplans die weitaus höchste Effizienz.
- Planfall 4 ist ähnlich effektiv. Die Verkehre der B 420 werden über eine Ortsumfahrung zwischen der Feuerwehr am westlichen Ortseingang Niersteins bis zur B 420 nördlich von Nierstein geleitet und die B 9 zwischen Wörrstädter Straße und Kläranlage in Tunnellage geführt. Stärker belastet wird der Abschnitt zwischen Feuerwehr und Wörrstädter Straße.
- Planfälle 2b und 5 haben in etwa die gleiche Effizienz. Neben der Ortsumfahrung der B 420 wird die Linienführung von Westen parallel zur Bahnstrecke (über die Lagerstraße) bis kurz vor die B 420 verlegt und von dort in Tunnellage bis hinter die Breitgasse geführt. Stärker belastet wird der Abschnitt zwischen Feuerwehr und Wörrstädter Straße und auf dem Abschnitt entlang der Bahnstrecke ist aufgrund der angrenzenden Wohnbebauung zusätzlicher Lärmschutz erforderlich.



- Planfall 3a wird nicht wie in den Planfällen 2b und 5 ab der B 420 in Tunnellage weitergeführt, sondern in Hochlage parallel zur Bahntrasse mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen. Ein Teil der Bebauung (21 Gebäude) muss für die neue Trasse abgerissen werden.
- Planfall 2a hat in etwa den gleichen Verlauf wie Planfall 2b. Das Trogbauwerk wird jedoch statt auf 500 m Länge nur auf 150 m Länge als Tunnel ausgebaut. Eine Entlastung der angrenzenden Wohnbebauung unter die Prüfwerte wird deshalb voraussichtlich nicht erreicht.
- Planfälle 2 und 3 betrachten ausschließlich eine Entlastung der B 9. Die Lärmeinwirkung entlang der B 9 wird entsprechend der Planfälle 2a und 3a vermindert. Dem Lärmaktionsplan der Stufe 1 ist damit Genüge getan. Die Entlastung der B 420 im Innerortsbereich von Nierstein einschließlich der unglücklichen Führung des Schwerverkehrs über die Wörrstädter Straße stünde dann erst nach 2013 an.

Durch die Linienführung von Planfall 1 abseits der Bebauung werden außer der Lärminderung weitere negative Auswirkungen der Verkehrsführung entlang des Rheins durch Nierstein wie Erschütterungen und Luftverschmutzung entscheidend verringert. Bei der abschließenden Variantenwahl sollten aber auch langfristige Strategien eine Rolle spielen. Die Linienführung als "Stadt-ring" schließt die Verlagerung der B 420, zu deren Entlastung nach 2013 in der zweiten Stufe des Lärmaktionsplans eine Lösung gefunden werden muss, mit ein. Die Planfälle 1, 2b, 4 und 5 ermöglichen die Entlastung von gesundheitsgefährdenden Immissionen für die meisten Anwohner und sollten deshalb unter dem Aspekt der Lärminderung bevorzugt weiterverfolgt werden.

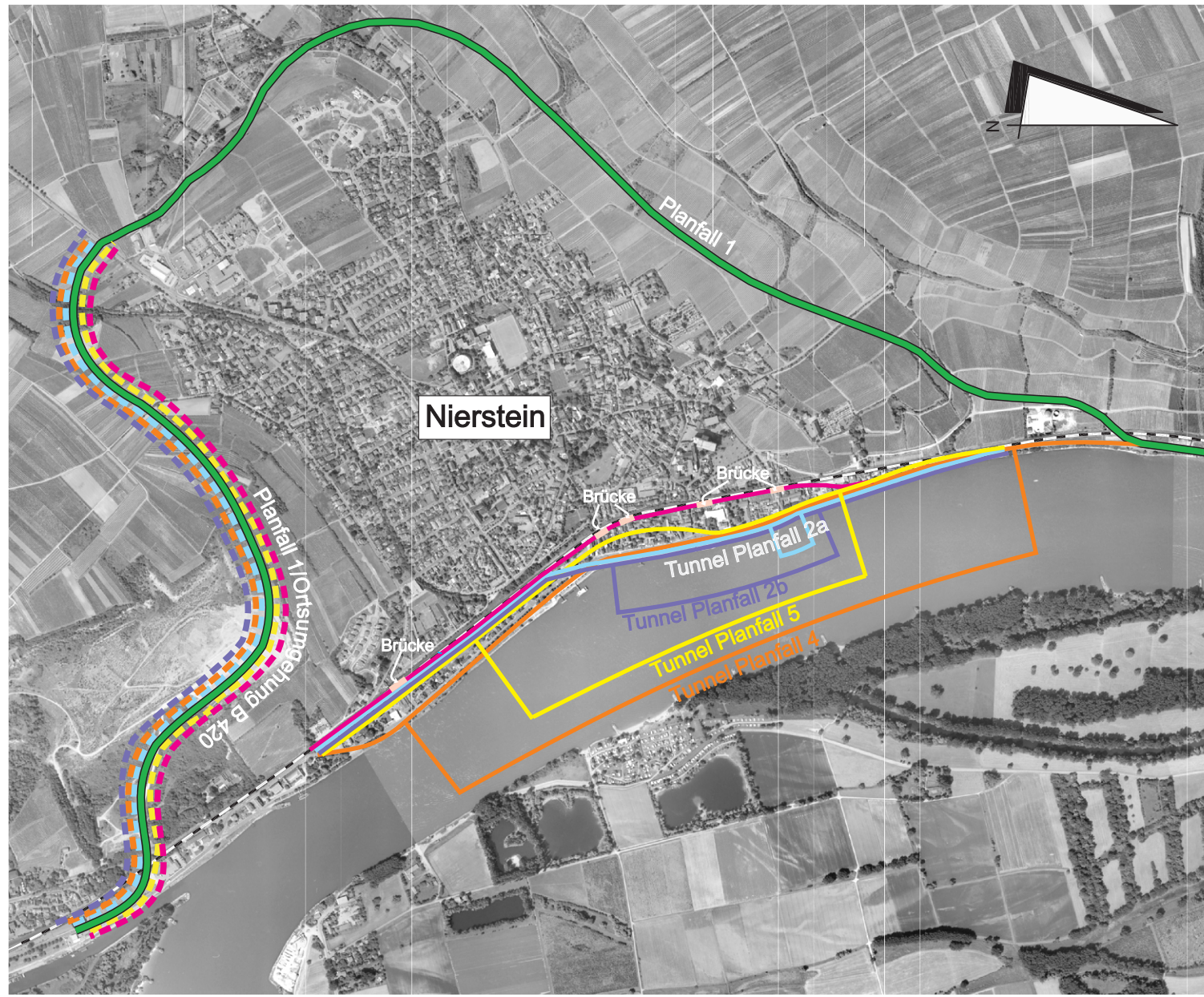
Abbildung 6: Lärmbelastete Schwerpunkte





# VERBANDSGEMEINDE NIERSTEIN-OPPENHEIM - LÄRMAKTIONSPLAN

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD  
Südstr. 52 • 52064 Aachen  
Voltastraße 5 • 13355 Berlin



Landesbetrieb Mobilität  
B 9neu Ortsumgebung  
Nierstein – Ergebnis der  
Nachbewertung der Varianten,  
2007

- Planfall 1
- Planfall 2a
- Planfall 2b
- Planfall 3a
- Planfall 4
- Planfall 5
- Bahnstrecke

Abb. 7





## Kurzfristige Maßnahmen bis 2013

Der Bau der Ortsumfahrung Nierstein ist die entscheidende Lärminderungsmaßnahme, die mit dem zur Verfügung stehenden Repertoire (Geschwindigkeitssenkung, Verkehrsverstetigung, Fahrverbote usw.) aufgrund der hohen Ausgangsbelastung nicht erreichbar ist. Aufgrund der berechneten Pegelwerte (bis 75 dB(A) ganztags, bis 65 dB(A) nachts) besteht jedoch hoher Handlungsbedarf im Außenraum. Unabhängig von der Trassenwahl der Ortsumfahrung sind deshalb Zwischenlösungen erforderlich, um zumindest die Lärmspitze zu nehmen. Aufgrund der linienhaften Verkehrserschließung bestehen im Straßennetz keine Möglichkeiten, den Verkehr umzuverteilen. Es müssen deshalb geeignete Maßnahmen vor Ort gefunden werden, sofern das Repertoire an Maßnahmen nicht bereits ausgeschöpft ist.

**Ein neuer Fahrbahnbelag wurde bereits eingebaut. Dieser entspricht den Berechnungen der Lärmkarten zugrunde liegenden pauschalen Annahmen gem. Tabelle 3, Nr. 7 VBUS.**

**Das Lkw-Fahrverbot für Schwerlastverkehr über 7,5 t als Mittel zur Immissionssenkung steht ebenfalls nicht mehr zur Verfügung, da es über die anteilige Höhe des Schwerverkehrs am Gesamtverkehr (3-4 %) indirekt in die Berechnung der Lärmkarten einging.**





**Damit verbleibt in diesem Zusammenhang an erster Stelle eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit** (dies wird von der Ortsgemeinde und der Verbandsgemeinde nicht verfolgt).

Als Planungsbüro schlagen wir folgende Sofortmaßnahmen vor:

- **Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h auf der Ortsdurchfahrt Nierstein,**
- **Koordinierung der Lichtsignalanlagen Feuerwehr, Heugasse, Pestalozzistraße, Dammgasse und einer zusätzlichen Lichtsignalanlage am Ortseingang Nierstein Nord zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf eine Progressionsgeschwindigkeit von  $V=30$  km/h.**
- **Lkw-Fahrverbot von 23:00 Uhr bis 5:00 Uhr in der Ortsdurchfahrt Nierstein, dass den Ziel- und Quellverkehr einschließt.**
- **sofortige Verstärkung der (Radar-)Kontrollen zwischen B 420 und Breitgasse auf der B 9.**

Die strategischen Lärmkarten weisen im Außenraum Werte von zum Teil deutlich über 70 dB(A) ganztags aus. Es wird deshalb empfohlen, beim Landesbetrieb Mobilität eine Einzelfallprüfung zu beantragen, um die Anordnungsfähigkeit von 30 km/h entsprechend der Lärmschutz-Richtlinien-StVO prüfen zu lassen.

Mit diesen Maßnahmen kann insgesamt eine Pegelminderung von 4-5 dB(A) erreicht werden.

Stadtgestalterische Maßnahmen, die bei den Kraftfahrern Rücksichtnahme erzeugen, sind aufgrund der Platzverhältnisse nur in beschränktem Maß möglich:

- Unterbrechung der Längsparkstreifen mit Spalierbäumen (evtl. als Zwischenlösung bis zum Bau der OU),
- Begrünung der Flutschutzmauer mit Blumenkästen (teilweise bereits erfolgt) oder Rankpflanzen (Wein, Efeu),
- Aufwertung der Gebäude entlang der B 9 (Außendarstellung).





## Lärmaktionsplan

### Sofortmaßnahmen auf der B 9

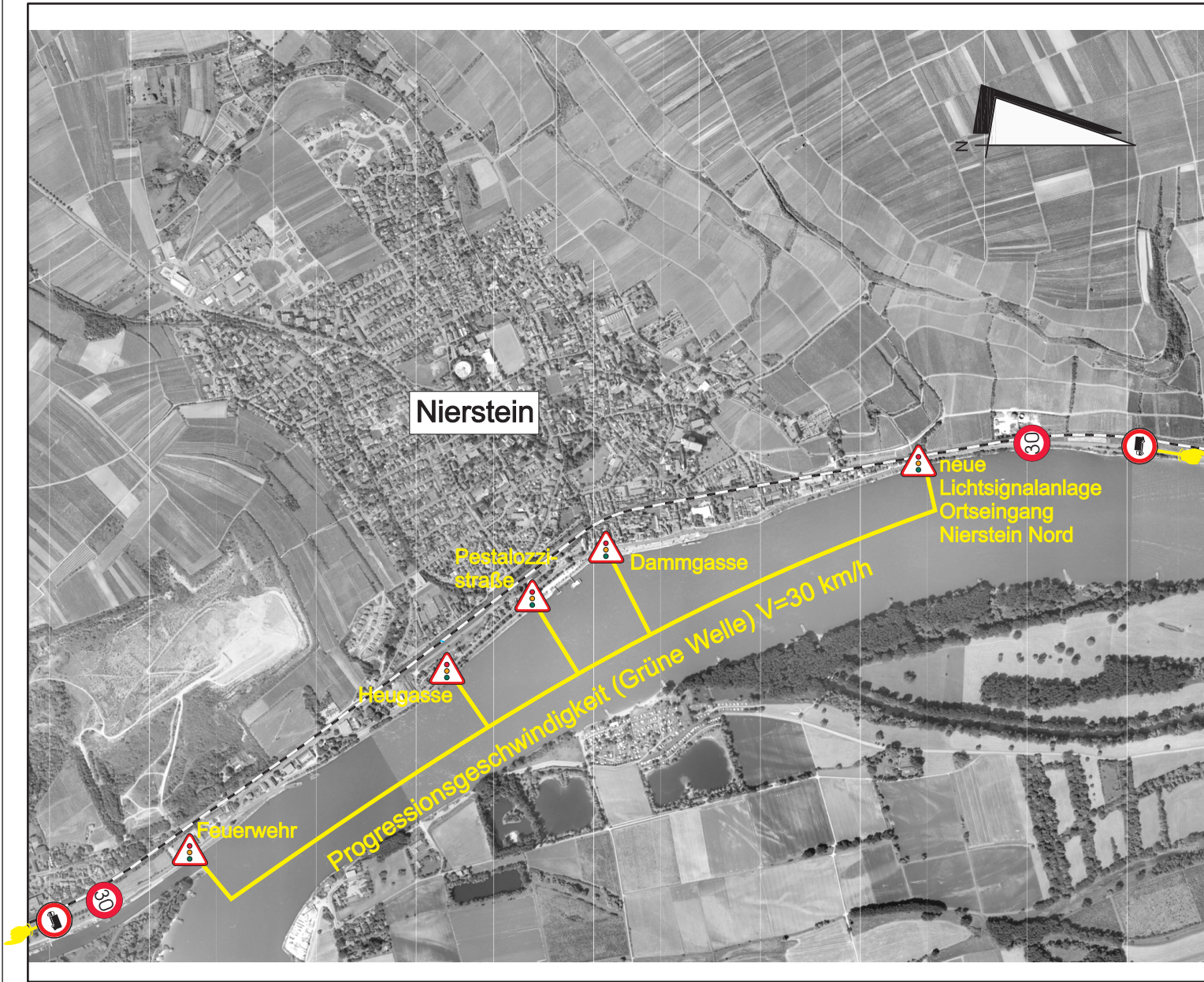


Abb. 8





## 10. LANGFRISTIGE STRATEGIE

### Führung der B 420

Zur Entscheidungsfindung einer Vorzugsvariante für die Ortsumfahrung Nierstein ist es erforderlich, auch folgende langfristige Entwicklungen einzubeziehen und zu bewerten:

- Da die B 420 mit <3 Mio. Kfz/Jahr bis 6 Mio. Kfz/Jahr Gegenstand der 2. Stufe der Lärmkartierung ist, ist eine Lösung anzustreben, die langfristig auch die B 420 einschließlich der Wörrstädter Straße entlastet. Hierzu ist für die Ortsumfahrung Nierstein im Lärmaktionsplan der 1. Stufe eine Lösung zu finden, die bei der Umsetzung der 2. Stufe im Lärmaktionsplan weiterverfolgt werden kann, oder diesen gleich abdeckt. Unter dieser Prämisse sollten von den vom Landesbetrieb Mobilität erarbeiteten Planfällen die Planfälle 2 und 3 ohne Umgehung B 420n ausscheiden bzw. nur die Grundlage einer ersten Umsetzungsstufe der Ortsumfahrung Nierstein sein.
- Unabhängig von einer Verkehrsstärke <3 Mio. Kfz/Jahr besteht für den Landesbetrieb Mobilität auf der B 420 Handlungsbedarf. Die geringe Höhe der Unterführung der Bahnstrecke bewirkt, dass der Lkw-Verkehr der B 420 als wesentlicher Emittent durch eine Erschließungsstraße (Wörrstädter Straße) durch Wohn- und Mischgebiete geführt werden muss, da sich nur dort ein niveaugleicher Bahnübergang befindet. Abhilfe kann nur eine Verlagerung der B 420 bringen oder, als wenig befriedigende Lösungen, alternativ die Absenkung des Straßenniveaus der B 420 in der Unterführung der Bahntrasse.
- Eine mögliche Verkehrsverlagerung der überörtlichen Verkehre auf die parallel verlaufende L 425 ist bisher nicht diskutiert und untersucht, könnte aber langfristig die B 9 entlasten. Die Folge wäre vermutlich die Stärkung des Verkehrsaufkommens der B 420 als zulaufende Verbindungsstraße zur Erschließung von Nierstein und Oppenheim. Auch unter diesem Aspekt muss die bauliche Maßnahme zur Entlastung der B 9 von Lärmimmissionen die Möglichkeit einer Umverlegung der B 420 im Ortsbereich Nierstein offen halten.
- Einen nicht unwesentlichen Faktor zur Entscheidungsfindung stellen die Chancen für eine zukünftige Ortsentwicklung von Nierstein nach dem Bau der Ortsumfahrung Nierstein dar. Der von der B 9 stark beeinträchtigte Ort ist in erheblichem Maße von den städtebaulichen Rahmenbedingungen der Ortsumfahrung abhängig. Negativ zu bewerten sind unter diesem Aspekt die Planfälle 3 bzw. 3a (bahnparallele Lösung), durch die die vorhandene Barriere der Bahntrasse, die sich quer durch den Ortskern Niersteins zieht, mit Abbruch von Gebäuden, teilweise historische Bausubstanz, erheblich verbreitert wird. Dazu kommen notwendige aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände), die das Ortsbild weiter beeinträchtigen. Der zur Aufwertung anstehende Rheinuferbereich wird vom Innerortsbereich abgetrennt.





Die städtebauliche Entwicklung von Nierstein ist nicht unmittelbarer Gegenstand des Lärmaktionsplans. Da jedoch starke Abhängigkeiten zwischen dem Verlauf der Ortsumfahrung und der weiteren städtebaulichen Entwicklung Niersteins bestehen, sollen nachfolgend die Konsequenzen der Planfälle 1, 4, 2b und 5, die die höchsten Lärminderungspotenziale bergen, kurz dargestellt werden.

**Planfall 1 (höchste Lärmreduzierung):** Die weiträumige Herausnahme des Durchgangsverkehrs begünstigt eine umfassende Neugestaltung des Rheinuferbereichs zwischen Fähnanleger und nördlichem Ortsausgang Niersteins unter Einbeziehung der B 9alt. Durchgängige Verkehrswege für Fußgänger und Radfahrer, Renaturierung des Rheinufers und Begrünung des Straßenraums werden gefördert. Im Ortsbereich Nierstein kann der Bereich zwischen Bebauung und Rhein neu gegliedert werden. Hierzu können

- ein konzentriertes Parkraumangebot, z. B. auf dem entbehrlichen Bahngelände an der Lagerstraße oder in einer gemeinsamen Anlage mit der B+R-Anlage am Bahnhof,
- der Rückbau und die Begrünung der Mainzer Straße und der Rheinallee, z. B. als Mischfläche, und die Orientierung der Gebäude, insbesondere der Gastronomie und des Bahnhofs, zur Rheinseite, und
- die Gestaltung des Rheinufers als Promenade mit Aufenthaltsqualitäten und der Aufwertung der Anlegestelle

beitragen.

Alternativ bieten die Planfälle 2b, 4 und 5 verschiedene "Tunnellösungen" am Rheinufer mit ver-

schiedenen städtebaulichen Qualitäten.

**Planfälle 2b und 4:** Vorgesehen ist ein Tunnelbauwerk unter der heutigen B 9 oder zwischen B 9 und Rhein, das zwangsläufig zur Neugestaltung des Tunneldeckels führt. Wie in Planfall 1 ergibt sich daraus eine ganze Palette möglicher Gestaltungsmaßnahmen. Zur Gestaltung gehören vor allem eine sichere und attraktive fußläufige Anbindung an den Bahnhof, Geschäfte und Restaurants mit einer zum Verweilen anregende Rheinpromenade mit dem Anleger. Ein Tunnelbauwerk zwischen B 9 und Rheinufer könnte die "Grundlage" für die Promenade bieten.



**Planfall 5:** Voraussichtlich ist eine Führung unterhalb der Bebauung ohne massiven Eingriff in die (in Privatbesitz befindliche) Bausubstanz schwierig. Es wird darauf hingewiesen, dass eine hohe Quote abgängiger Bausubstanz zur Aufgabe des typischen Erscheinungsbildes von Nierstein führt, die entweder ein abrücken Niersteins vom Fluss oder eine vielleicht gar nicht gewünschte "moderne" Neubebauung bewirkt.

Für die Ortsentwicklung Nierstein bieten die Planfälle 1, 2b und 4 die größten Chancen. Der Planfall 1 schneidet in den Bewertungsgrundlagen

- Lärminderungspotenzial,
- Kosten-Nutzen-Analyse,
- Auswirkung auf städtebauliche Entwicklung

am besten ab. Bei den weiteren Berechnungen (Finanzierung, Zahl der betroffenen Personen) geht der Lärmaktionsplan deshalb nachfolgend von Planfall 1 aus.



## 11. FINANZIELLE INFORMATIONEN

Notwendige Schallschutzmaßnahmen sind gekoppelt mit dem Bau der B 9 (Ortsumfahrung Nierstein) und damit planerisch wie in der Kostenzuordnung Teil des Planfeststellungsverfahrens. Der Kostenaufwand für die unter lärminderungstechnisch günstigsten Variante, der Planfall 1/1a wird mit 53,2/81,5 Mio. EUR veranschlagt. Diese Kosten beinhalten alle aktiven Lärmschutzmaßnahmen an der Emissionsquelle (B 9n) und im Einzelfall passiven Lärmschutz.

Aus der Umsetzung des Lärmaktionsplans ergeben sich originäre Kosten aus den Sofortmaßnahmen als Zwischenlösung bis zum Ausbau der B 96n (Schätzwerte), die jeweils der Einzelfallprüfung durch das LBM unterliegen oder von dem Ordnungsamt oder der Polizei durchgeführt werden. In die Kostenaufstellung gehen nur die Maßnahmen, die an das LBM zur Einzelfallprüfung gerichtet werden, ein:

Tabelle 5: Kosten des Lärmaktionsplans auf Straßen >6 Mio. Kfz/Jahr

Kostenchätzung						
Ort	Maßnahme	Umfang	Zeithorizont			Baukosten/ EUR
			2008	2008 bis 2009	bis 2013	
<u>Sofortmaßnahme</u> B 9 - Ortseingang Oppenheim (Nord) bis Ortseingang Nierstein (Süd),	Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	Beschilderung, Pfosten und Einbau	x		Ortsumfahrung Nierstein, Entlastung der B 9 (bei Planfällen 2 – 5 vorl. Teilausbau ohne Südring)	8.000
<u>Sofortmaßnahme</u> B 9 - Ortsdurchfahrt Nierstein	Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Hauptstraße	Beschilderung, Pfosten und Einbau	x			8.000
<u>Sofortmaßnahme</u> B 9 – Ortseingang Oppenheim (Feuerwehr) bis Ortseingang Nierstein Nord	Geschwindigkeitsregulierung durch Koordination von fünf LSA	Neue LSA am Ortseingang Nierstein Nord, Berechnung Koordinationsprogramm, Umstellung der BedarfsLSAs, Hinweisschilder		x		100.000
<u>Sofortmaßnahme</u> B 9 - Ortsdurchfahrt Nierstein	Lkw-Fahrverbot von 23:00 Uhr bis 5:00 Uhr, dass den Ziel- und Quellverkehr einschließt.	Beschilderung, Pfosten und Einbau	x			8.000
<u>Sofortmaßnahme</u> B 9 zwischen B 420 und Breitgasse	sofortige Verstärkung der (Radar-)Kontrollen		x			0
Gesamt						124.000

Begrünungsmaßnahmen sind keine unmittelbaren Kosten des Lärmaktionsplans. Der Ortsgemeinde Nierstein wird jedoch angeraten die saisonal begrenzten Begrünungsmaßnahmen des Hochwasserschutzbauwerks (Mauer) durch eine jahreszeitlich unabhängige Bepflanzung auf das ganze Jahr auszuweiten die vorhandenen Parkstände durch Baumstandorte zu unterteilen.

Hinweis: Nach dem Bau der Ortsumfahrung Nierstein kommt auf die Ortsgemeinde möglicherweise die Neugestaltung der Fläche zwischen Gebäuden und Rhein zu. Im besten Fall wäre die Gestal-



tung des Tunneldeckels Aufgabe der Baumaßnahme Ortsumfahrung, indem die ehemalige Bundesstraße in der Gestaltung ihrer zukünftigen Verkehrsfunktion vom Bund an die Ortsgemeinde als neuem Baulastträger übergeben wird. Sonst wäre zu prüfen, ob und in welchem Umfang hier Fördermittel des Landes, des Bundes oder der EU eingesetzt werden können.





## 12. GEPLANTE BESTIMMUNGEN FÜR DIE BEWERTUNG DER DURCHFÜHRUNG UND DER ERGEBNISSE DES AKTIONSPLANS

Mit der Fortschreibung des Lärmaktionsplans im Jahr 2013 werden voraussichtlich die Lärmkarten und die Anzahl der von Lärm Betroffenen neu berechnet. Differenzsummen aus den Lärmkarten und der Betroffenenzahlen 2008 zu 2013 ermöglichen eine Bewertung der Wirkung des Lärmaktionsplans.



### 13. SCHÄTZWERTE FÜR DIE REDUZIERUNG DER ZAHL DER BETROFFENEN PERSONEN

Die Lärmkarten verzeichnen ganztags etwa 403 und nachts etwa 426 Betroffene für Nierstein-Oppenheim. Die Betroffenenzahlen beruhen auf einer Hochrechnung von 2,18 Einwohnern/Wohneinheit. Die Anzahl der betroffenen Gebäude ist in etwa aus den strategischen Lärmkarten ersichtlich:

- Etwa 51 Wohneinheiten (WE) oder 109 betroffene Einwohner (EW) (27 % bzw. 28 % bezogen auf die Verbandsgemeinde, sind an der Friedrich-Ebert-Straße in Oppenheim verzeichnet. Diese Gebäude bzw. deren Bewohner sind nach der Verkehrsübergabe der B 9n in Oppenheim nicht mehr von gesundheitsschädigenden Lärmpegeln betroffen.
- Weitere ca. 15 WE (ca. 33 EW) und das Altenheim im Bereich der Anschlussstelle B 9n/ Im Herrnweiher sind nach Fertigstellung der B 9n aufgrund des in der Planfeststellung festgeschriebenen Lärmschutzes nicht mehr betroffen.

Danach verbleiben in der Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim die Betroffenen zwischen nördlichem Ausbauende der B 9n und dem Ortseingang Nierstein Nord (ca. 284 Betroffene in 130 WE), vorwiegend im Ortsbereich Nierstein, mit Lärmeinwirkungen über den Prüfwerten. Davon befinden sich in Nierstein zwischen Wörrstädter Straße und dem nördlichem Ortsausgang etwa 204 Betroffene (94 WE). Die verbliebenen 80 Betroffenen (36 WE) verteilen sich auf den Abschnitt der B 9 zwischen den Ortsteilen Oppenheim und Nierstein.

Bei Umsetzung der Planfälle 1 und 4 verbleibt die geringste Anzahl an Betroffenen. Die Planfälle 2b und 5 weisen ähnliche lärm mindernde Qualitäten auf wie Planfall 4, haben jedoch lärmrelevante oder städtebauliche Nachteile. Um diese Nachteile zu vermeiden, wird als dritte Lösung neben Planfall 1 und 4 eine "Kombination" der beiden Lösungen 2b und 5 empfohlen: Die Linienführung entspricht der des Planfalls 2b und der Tunnelabschnitt entspricht dem Planfall 5. Unzumutbare Neubelastungen im Zuge der B 9n entstehen grundsätzlich nicht, da der Landesbetrieb Mobilität in diesem Zusammenhang zur Einrichtung von Lärmschutzmaßnahmen verpflichtet ist:

- Planfall 1: Unter der Voraussetzung, dass die Variante "Planfall 1" der Ortsumfahrung Nierstein umgesetzt wird, werden die von Pegelwerten über  $L_{den}=65$  dB(A) und  $L_{night}=55$  dB(A) Betroffenen in der Ortsdurchfahrt Nierstein und zwischen Nierstein und der Feuerwache von Durchgangsverkehren und einem Teil des gemeindlichen Verkehrs entlastet. Die verringerte Verkehrsmenge in Verbindung mit Temporeduzierung und der Verstetigung des Verkehrs bewirkt, dass die Anzahl der Betroffenen auf Null sinkt.  
Weiterhin betroffen bleiben wenige Wohngebäude zwischen Feuerwehr und dem Ausbauende der B 9n in Oppenheim. Die Betroffenheit könnte durch passive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutz am Gebäude) vermindert werden, falls dieser nicht schon besteht.  
Nebeneffekt der Maßnahme: Die Betroffenen der 2. Stufe des Lärmaktionsplans entlang der B 420 werden ohne weitere Maßnahmen mit entlastet.
- Planfälle 4 und Kombination 2b/5: Die beiden Varianten entlasten die Bebauung angrenzend an die B 9 von der Wörrstädter Straße (Ortseingang Nierstein Süd) bis nördlich der Breitgasse in Nierstein, da der Durchgangsverkehr und ein Teil des gemeindlichen Verkehrs entweder auf ganzer Länge als Tunnel geführt wird (Planfall 4) oder zwischen Wörrstädter Straße und B 420 auf eine Trasse parallel angrenzend an die Bahntrasse verlegt wird und im weiteren Verlauf im Tunnel geführt wird (Planfall



2b/5). Die Anzahl der betroffenen Personen sinkt auf diesem Abschnitt auf Null. Nicht von Pegelwerten über diesen Prüfwerten entlastet werden die Anwohner der B 9 zwischen dem Ausbauende der Ortsumfahrung Oppenheim und Wörrstädter Straße in Nierstein und im Bereich des Ortseingangs Nierstein Nord. Auf diesen Abschnitten kann mit herkömmlichen Maßnahmen (Geschwindigkeitsreduzierung, Verkehrsverstetigung) die Spitze abgebaut werden, die Situation für die verbliebenen Betroffenen kann durch passive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutz am Bau) verbessert werden, falls dieser nicht schon besteht.

Um die Immissionen über den Prüfwerten bis zur Umsetzung der B 9n in Nierstein zu vermindern, enthält der Lärmaktionsplan zur Einzelfallprüfung anstehende Sofortmaßnahmen. Genaue Angaben über den Rückgang der Betroffenen durch die Sofortmaßnahmen können nicht gemacht werden, da keine Fassadenpegelwerte vorliegen. Da die Sofortmaßnahmen voraussichtlich eine Verbesserung der Lärmsituation von 4-5 dB(A) auf der Ortsdurchfahrt haben, können nur die Immissionsspitzen abgebaut werden.

Bei Betrachtung der Isophonenbänder liegen ganztags die meisten Gebäude mit ihren Vorderfassaden im Grenzbereich zwischen den Bändern >70–75 dB(A) und >75 dB(A). Nach der Durchführung der empfohlenen Maßnahmen wird die Lärmbelastung also in den Grenzbereich zwischen den Bändern >65–70 dB(A) und >70–75 dB(A) zurückgehen. Das etwas verbesserte Ergebnis bewirkt nicht, dass diese Immissionen unter den Prüfwert von  $L_{den}=65$  dB(A) fallen. Bei den mit >65–70 dB(A) belasteten Gebäuden (einschließlich ihrem Umfeld) etwas größerem Abstand zur Lärmquelle kann teilweise der Tagesgrenzwert (Prüfwert) von 65 dB(A) unterschritten und damit die Zahl der Betroffenen deutlich verringert werden. **Von etwa 268 Betroffenen zwischen Ortseingang Oppenheim Nord und Ortseingang Nierstein Nord verbleiben etwa 157 betroffene Personen ganztags.**

Die Wirksamkeit der Sofortmaßnahmen zeigt sich auch nachts deutlich. Nach Umsetzung der Sofortmaßnahmen fallen über ein Drittel der betroffenen Personen (ca. 38 %) unter den Prüfwert von  $L_{night}=55$  dB(A). **Es verbleiben etwa 181 oder 64 % Betroffene nachts.**

Insgesamt kann die Anzahl der betroffenen Personen durch die Sofortmaßnahmen deutlich verringert und so die Spitze gebrochen werden, ohne dass jedoch mit den Sofortmaßnahmen eine ausreichende Lärminderung erreicht werden kann. Diese ist nur mit einer deutlichen Verringerung des Kfz-Verkehrs zu erreichen, für die wiederum die Ortsumfahrung Voraussetzung ist.



## 14. INFORMATION UND MITWIRKUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz fordert in § 47d (3): *Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen.* Verfahren, wie diese Mitwirkung zu gestalten ist, werden im Gesetz nicht genannt, die zugehörige Verordnung befindet sich noch in Arbeit.

Die Umsetzung einer Lärminderungsplanung ist zur Verbesserung der Akzeptanz nicht nur eine Frage der "Hardware", sondern ganz entscheidend auch eine Frage der "Software". Untersuchungen haben gezeigt, dass ein erheblicher Unterschied zwischen der objektiv festgestellten Lärmbelastung und der subjektiv empfundenen Lärmbelästigung bestehen kann. Bürger, die sich mit "ihrer" Straße identifizieren, weil sie am Planungsprozess beteiligt waren, empfinden den Lärm weniger belästigend. Bürger, die mit einer Maßnahme nicht einverstanden sind, werden das Ergebnis auch dann als "laut" und "störend" empfinden, wenn sich gegenüber "vorher" eine deutliche Entlastung einstellt. Hier hat die Information der Öffentlichkeit eine entscheidende Bedeutung.

Für die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit wird auf Grundlage des Entwurfs des Lärmaktionsplans 2008 folgendes Verfahren in Zusammenarbeit mit der Verwaltung der Verbandsgemeinde durchgeführt:

- Mitwirkung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange
  - 4. – 20. August 2008: Veröffentlichung des Entwurfs des Lärmaktionsplans im Rahmen einer Auslegung,
  - beim Landesbetrieb Mobilität und beim Landkreis (Straßenverkehrsbehörde) wurde parallel eine Stellungnahme zum Lärmaktionsplan angefordert und die Träger öffentlicher Belange beteiligt.
  - Am 21. August 2008 fand die öffentliche Bürgeranhörung mit Moderation statt, anschließend
  - tagte der Ausschuss für Planung, Bauwesen und Verkehr der Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim. Der Beschluss ist im Anhang beigefügt. Die am 19. August eingegangene Stellungnahme der Ortsgemeinde Nierstein wird außerhalb der Mitwirkung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange als Teil des Beschlusses als Empfehlung aufgenommen.
  - Der Beschluss des Verbandsgemeinderats erfolgte am 22. Oktober 2008. Der Beschluss ist als Anhang Nr.7 beigefügt.
- Einarbeitung der Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit
  - Die Anregungen und Eingaben der Bürgerinformationsveranstaltung sowie die Hinweise der Träger öffentlicher Belange wurden vom beauftragten Planungsbüro ausgewertet und zusammengefasst sowie
  - von der Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim abgewogen.
  - Das Planungsbüro arbeitet entsprechend der Beschlussfassung des Verbandsgemeinderats die Hinweise ein bzw. begründet, weshalb Hinweise nicht berücksichtigt wurden.

Der Verbandsgemeinderat Nierstein-Oppenheim hat am 22. Oktober 2008 gemäß Vorlage beschlossen "... Es wird empfohlen, dem vorliegenden Lärmaktionsplan, inkl. des Protokolls über die vorgebrachten Bedenken und Anregungen sowie der Vorschläge der Gemeinde Nierstein, zuzustimmen. ..." (Anlage 7)



Hinweis: Da sich der Belastungsschwerpunkt auf einer Bundesstraße befindet, kommt im Rahmen der TÖB-Beteiligung der Einbindung des Baulastträgers eine hohe Bedeutung zu. Die Frist für die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange endete am 20. August 2008. Die Stellungnahme des Landesbetriebes Mobilität ist erst im Oktober 2008 bei der Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim eingegangen, also weit nach der Beschlussfassung durch den Bauausschuss, und konnte daher bei der weiteren Abwägung nicht mehr berücksichtigt werden. Die Anregungen und Bedenken des Landesbetriebes Mobilität werden nachrichtlich aufgenommen und sind dem Lärmaktionsplan als Anlage beigefügt.



## ANLAGE 1

### Quellenverzeichnis

- [1] EUROPÄISCHES PARLAMENT  
Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und die Bekämpfung von Umgebungslärm  
Brüssel, 25. Juni 2002
- [2] BUNDESGESETZBLATT Teil I Nr. 38  
Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (vom 24. Juni 2005)  
Bonn, 29. Juni 2005
- [3] UMWELTBUNDESAMT (Hrsg.)  
Mehr als lästig: Lärmwirkungen. UBA-Jahresbericht 1999  
Berlin, 1999
- [4] SACHVERSTÄNDIGENRAT FÜR UMWELTFRAGEN  
Umweltgutachten 2004  
Umweltpolitische Handlungsfähigkeit sichern  
Berlin, Mai 2004
- [5] SACHVERSTÄNDIGENRAT FÜR UMWELTFRAGEN  
Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr  
Hohe Mobilität - Umweltverträglicher Verkehr  
Berlin, Juli 2005
- [6] RHEINLAND-PFÄLZISCHES MINISTERIUM FÜR UMWELT, FORSTEN UND VERBRAUCHERSCHUTZ  
Lärmkartierung der 1. Stufe nach EG-Umgebungslärmrichtlinie, Straßenverkehr > 6 Mio. Kfz/Jahr, 2007
- [7] RHEINLAND-PFÄLZISCHES MINISTERIUM FÜR UMWELT, FORSTEN UND VERBRAUCHERSCHUTZ  
Lärmkartierung der 2. Stufe nach EG-Umgebungslärmrichtlinie, Straßenverkehr > 3 Mio. Kfz/Jahr, 2007
- [8.1+8.2] FLÄCHENNUTZUNGSPLAN VERBANDSGEMEINDE NIERSTEIN-OPPENHEIM,  
Ortsgemeinde Nierstein, Stadt Oppenheim, in Überarbeitung
- [8.3] VERBANDSGEMEINDE NIERSTEIN-OPPENHEIM , Durchführung: Ing. Gesellschaft  
Rockenhausen (IGR) GmbH  
Schalltechnische Untersuchungen an der B 9 in der Stadt Oppenheim  
Rockenhausen, 1992
- [8.4] ORTSGEMEINDE NIERSTEIN, Durchführung: StadtPlan Ing. GmbH  
Verkehrsplan Nierstein – Arbeitspapier zur Neuordnung des ÖPNV in der  
Ortsgemeinde Nierstein  
[8.4.2] Verkehrsplan Nierstein – 2. Teilbericht – Innerörtlicher Verkehr  
[8.4.3] Arbeitspapier zur Sicherung des Radverkehrs  
Wiesbaden, 1992
- [8.5] ORTSGEMEINDE NIERSTEIN, Durchführung: StadtPlan GmbH  
Verkehrsberuhigung im Ortskern der Ortsgemeinde Nierstein  
Wiesbaden, 1995
- [8.6] LANDESAMT FÜR UMWELTSCHUTZ UND GEWERBEAUFICHT,



Durchführung: Gesellschaft für Energiesysteme mbH  
Lärminderungsplanung Oppenheim  
Oppenheim, 1996

- [8.7] LANDESBETRIEB MOBILITÄT (LBM)  
Planfeststellung B 9, Oppenheim  
Worms, Stand Oktober 2004
  
- [8.8] ORTSGEMEINDE NIERSTEIN, Durchführung: Ing. Büro Dipl. Ing Peter Bauer  
Verkehrsuntersuchungen,  
Wörth am Rhein, Dezember 2007
  
- [8.9] LANDESBETRIEB MOBILITÄT  
B 9neu Ortsumgehung Nierstein – Ergebnis der Nachbewertung der Varianten,  
Worms, September 2007
  
- [8.10] LANDESBETRIEB MOBILITÄT  
Karte Verkehrserhebung, Auszug Nierstein  
Worms, 2005
  
- [8.11] UMGESTALTUNG ORTSDURCHFART NIERSTEIN AM RHEIN (B 9), Durchführung: StadtPlan GmbH,  
Wiesbaden, Stand 1993
  
- [8.12] LANDESBETRIEB MOBILITÄT (LBM)  
Auswertung Verkehrsmenge B 96/B 420  
Worms, 2008
  
- [8.13] Landesbetrieb Mobilität, Durchführung FÖA Landschaftsplanung,  
B 9 Verlegung bei Nierstein – Tabelle 8-Risikorangfolge  
Trier, 2005



## ANLAGE 2

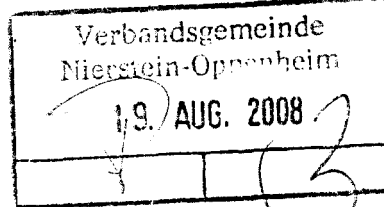


**GEMEINDE****NIERSTEIN**

IN DER VERBANDSGEMEINDE  
 NIERSTEIN-OPPENHEIM  
 BÜRGERMEISTER THOMAS GÜNTHER

**V.G. Nierstein-Oppenheim**  
**c/o Frau Dr. Rose**  
**Sant-Ambrogio-Ring 33**  
**55276 Oppenheim**

Größte weinbautreibende Gemeinde am Rhein  
 Paläontologisches Museum  
 Über 2000 Jahre altes römisches Sironabad



LO/Ke. 14.08.08

### **Stellungnahme an VG zum Lärmaktionsplan**

Sehr geehrte Frau Dr. Rose,

- Da die Ortsgemeinde Nierstein über kein eigenes Fachpersonal verfügt wird erwartet, dass die Verbandsgemeinde eine fachliche Stellungnahme als Grundlage für die Beratung in den Gremien der Gemeinde vorlegt, die unter anderem die städtebaulichen Belange behandelt.
- Für die Beratungen bitte ich je ein Exemplar für die Fraktionen, die Beigeordneten und den Bürgermeister zur Verfügung zu stellen.
- Inhaltlich nehme ich unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch den Rat der Gemeinde Nierstein wie folgt Stellung:
  - o Sofortmaßnahmen
    - Der Koordinierung aller Lichtsignalanlagen wird zugestimmt
    - Diese Koordinierung kann nur erfolgreich sein, wenn an der Einmündung der Rheinstraße eine zusätzliche Lichtsignalanlage eingerichtet wird.
    - Die Festlegung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wird abgelehnt; der sich hieraus ergebende Rückstau wird vom Gutachter nicht ermittelt. Vielmehr wird eine vom Verkehrsaufkommen abhängige Steuerung der Geschwindigkeit gefordert, die eine möglichst geringe Durchfahrtgeschwindigkeit bei Vermeidung von Rückstau vorgibt.
  - o Langfristige Strategie
    - Die für die Ablehnung der Variante 5 gemachten Voraussetzungen (siehe Seite 37) sind nicht nachvollziehbar. Es ist vollkommen unverständlich, warum die hier getroffenen Feststellungen, dass diese Variante nicht ohne Eingriff in die Bausubstanz realisiert werden kann, nicht fachlich nachgewiesen und mit der Gemeinde besprochen wurde. Bei dieser Variante handelt es sich um die durch den Rat beschlossene Vorzugsvariante.
    - Unverständlich ist auch, warum die Variante „Steinbruch Süd“ für die Verlegung der B 420 nicht erwähnt wird.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'H. Lorenz'.

Hartwig Lorenz  
Zweiter Beigeordneter der Gemeinde Nierstein



## ANLAGE 3

## Öffentliche Bekanntmachung

Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim

### ▪ Lärmaktionsplan gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

hier: Bekanntmachung der Durchführung der öffentlichen Auslegung gem. § 47d Abs. 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)

*Das BImSchG fordert in § 47d (3): „Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen.“*

Die Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim erfüllt diese Forderungen des § 47d BImSchG durch die Offenlage des Lärmaktionsplanes und eine öffentliche Bürgeranhörung.

Der Lärmaktionsplan wird in der Zeit vom

**04.08.2008 bis einschl. 20.08.2008**

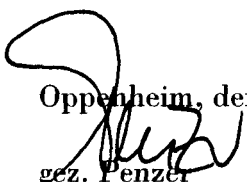
in der Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim, Zimmer 219, 2. Stock, Sant Ambrogio Ring 33, 55276 Oppenheim, während der Dienststunden öffentlich ausgelegt.

Während der Auslegungsfrist können Anregungen und Stellungnahmen schriftlich oder zur Niederschrift vorgebracht werden.

Am **21.08.2008** findet im Zuge einer öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Planung, Bauwesen und Verkehr der VG Nierstein-Oppenheim, im Ratssaal der Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim, Sant Ambrogio Ring 33, 55276 Oppenheim, in der Zeit von 18.00 Uhr bis 21.00 Uhr, eine öffentliche Bürgeranhörung statt. Im Rahmen dieser Veranstaltung, in der die Grundzüge der Planung dargelegt und diskutiert werden, können ebenfalls noch Anregungen und Bedenken zu Protokoll gegeben werden.

Der genaue Geltungsbereich des Lärmaktionsplanes bezieht sich gem. den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie auf die Abschnitte der B9 mit einer Verkehrsbelastung >6 Mio. Kfz/Jahr (DTV > 16.400). Betroffen sind demnach die Anwohner in direkter Nähe zur B9 in Teilen der Stadt Oppenheim sowie in der Ortsgemeinde Nierstein.

Oppenheim, den 21.07.2008

  
gez. Penzer  
(Bürgermeister)

## Lärmaktionsplan Nierstein-Oppenheim

### Öffentliche Bürgeranhörung

am 21. August 2008, 18.00 bis 20.00 Uhr  
im Ratssaal der Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim

Moderation und Protokoll: Stefanie Ruschek, Stein+Schultz

Die Präsentation des Lärmaktionsplans und die Klärung von Verständnisfragen bei der Öffentlichen Bürgeranhörung waren auch Teil der gleichzeitig tagenden öffentlichen Sitzung des Ausschuss für Planung, Bauwesen und Verkehr der Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim.

Herr Richard (Planungsbüro Richter-Richard) stellte die Inhalte des Lärmaktionsplans für die Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim vor und beantwortete Verständnisfragen der Bürgerinnen, Bürger und der Politiker.

Folgende Punkte wurden nachgefragt, angemerkt oder es wurde um Recherche gebeten:

- Wer legt die Auslösewerte von 65 bzw. 55 dB(A) fest?
  - ➔ Die Gemeinde legt diese Werte fest.
- Sind noch weitere Straßen betroffen?
  - ➔ Außer der B 9 sind in der ersten Stufe keine weiteren Straßen betroffen. 2013 wird bei gleich bleibender oder verstärkter Belastung die B 420 betroffen sein. Das Umweltministerium des Landes Rheinland-Pfalz hatte eine Liste betroffener Straßen und Karten für die erste Phase geliefert.
- Wird Bahn- und Schiffslärm auch berücksichtigt?
  - ➔ Diese Lärmquellen müssen in der jetzigen Stufe nicht bearbeitet werden. Die Bahnlinie wird eventuell in der nächsten Stufe (2013) betroffen sein. Die Kartierungen der Deutschen Bahn AG liegen hierzu nur partiell vor. Schiffslärm ist nicht Gegenstand der Umgebungslärmrichtlinie
- Es soll überprüft werden, wie stark Nierstein-Oppenheim von Fluglärm betroffen ist.
- Ist der Lärmaktionsplan Nierstein-Oppenheim im Internet zu finden?
  - ➔ Nach dem Ratsbeschluss wird er im Internet zum Download bereitgestellt.
- Gibt es ein Klagerecht bei Berufsunfähigkeit durch Lärm?
  - ➔ Nein
- Der Transitverkehr hat stark zugenommen.
- Wer entscheidet über eine Tempo 30-Regelung?
  - ➔ Der Landesbetrieb Mobilität. Ab 70 dB(A) ist Tempo 30 genehmigungsfähig. Die Gemeinde muss hierzu einen Antrag stellen.
- Wie wird mit Lärmbelästigungen durch Feste oder Autoradios umgegangen?
  - ➔ Dies ist nicht Gegenstand der Umgebungslärmrichtlinie.

Nach der Klärung der Verständnisfragen wurden von den Bürgerinnen und Bürgern Anregungen für den Lärmaktionsplan formuliert:

Name	Adresse	Anregung
Manfred Lorio	Glockengasse 2 55283 Nierstein	Ausweitung des LKW-Fahrverbots von 23.00 bis 5.00 Uhr
Manfred Lorio	Glockengasse 2 55283 Nierstein	(Radar)kontrollen zwischen der B 420 und der Breitgasse
Gerhard Rehn	Mainzer Straße 28 55283 Nierstein	Besserer Abfluss des Verkehrs aus neuen Wohngebieten → Umgehung B 9
Manfred Lorio,	Glockengasse 2 55283 Nierstein	Tempo 30-Vorschlag ist gut
Doris und Gerhard Rehm	Mainzer Straße 28 55283 Nierstein	
Karin Ohnacker	Mainzer Straße 24 55283 Nierstein	
Bernd Borzner	Karpfengasse 2 55283 Nierstein	
Karin Ohnacker	Mainzer Straße 24 55283 Nierstein	Zügiges Vorantreiben der B 9-Umgehung

Da das Thema „Belästigungen“ für die Bürgerinnen und Bürger eine große Rolle spielt, hierfür aber der Lärmaktionsplan nicht zuständig ist, wurde eine separate Liste von Belästigungen erstellt, die dem Ordnungsamt und der Polizei zur Verfügung gestellt werden soll. Die Kontrollen durch das Ordnungsamt werden von den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern als nicht ausreichend angesehen.

#### Allgemeine Lärmbelästigungen

- „Rollende Discos“ (laute Autoradios)
- laute Motorräder
- unerlaubter Lkw-Verkehr nachts und sonntags
- unerlaubter Gefahrguttransportverkehr
- Gutsschänke und Straußwirtschaft halten sich nicht an Ruhezeiten

#### Teilnehmerliste

Name	Funktion
Borzner, Bernd	Bürger
Lorio, Manfred	Bürger
Ohnacker, Karin	Bürgerin
Rehm, Doris	Bürgerin
Rehm, Gerhard	Bürger
Richard, Jochen	Planungsbüro Richter-Richard
Richter-Richard, Hilde	Planungsbüro Richter-Richard
Dr. Rose, Henny	VG Nierstein-Oppenheim, FB Bauliche Infrastruktur
Ruschek, Stefanie	Büro Stein+Schultz, Moderation

Mitglieder des Ausschusses für Planung, Bauwesen und Verkehr der  
Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim:

Beigeordneter Torsten Kram, Heiko Johe, Reinhard Geertsen, Adolf  
Heimlich, Klaus Neven, Wolfgang Kauth, Hartwig Lorenz, Peter Karch,  
Sigrid Niemann, Friedhelm Schmitt



## ANLAGE 4



## **Tagesordnung:**

### Öffentlicher Teil:

1. Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie  
Beschluss über den Lärmaktionsplan
- 

Mit Datum vom 22.04.2008 wurde der Verbandsgemeinderat Nierstein-Oppenheim darüber unterrichtet, dass der Haupt-, Finanz- und Petitionsausschuss am 09.04.2008 die Auftragsvergabe zur Erarbeitung eines Lärmaktionsplanes gem. § 47d BImSchG beschlossen hat.

Es handelt sich bei dem Lärmaktionsplan um eine Pflichtaufgabe der Verbandsgemeinden gem. § 47e BImSchG i.V.m. § 68 (3) GemO.

Der Auftrag wurde am 16.04.2008, unter Berücksichtigung des günstigsten Angebotes, an das Planungsbüro Richter-Richard, Aachen vergeben.

Nachdem nunmehr das Ergebnis vorliegt, konnte die öffentliche Auslegung eingeleitet werden.

Das BImSchG fordert in § 47d (3), dass die Öffentlichkeit zu dem Lärmaktionsplan gehört werden und die Möglichkeit zur Mitwirkung gegeben sein muss.

Aus diesem Grunde hat der Lärmaktionsplan in der Zeit vom 04.08. – 20.08.2008 öffentlich ausgelegen. Am heutigen 21.08.2008 fand eine öffentliche Bürgeranhörung und Ausschusssitzung statt. Der Ausschuss für Planung, Bauwesen und Verkehr hat abschließend über die vorgebrachten Anregungen und Bedenken beschlossen.

Der Vorsitzende begrüßt Herrn Richard, Frau Richter und Frau Ruschek vom Planungsbüro Richter/Richard sowie die Bürgerinnen und Bürger zur Bürgeranhörung. Er weist darauf hin, dass der Ausschuss mit seinen Mitgliedern später die Sitzung in einem anderen Raum nichtöffentlich fortführt. Dazu bittet er um Verständnis.

Im Anschluss daran hält Herr Richter seinen Vortrag zum Thema „Lärmaktionsplan Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim“. Danach moderiert Frau Ruschek die Fragen des Publikums.

Herr Neven nimmt an der Sitzung teil.

Der Ausschuss zieht sich nach Klärung einiger Fragen in einen separaten Sitzungsraum zurück.

Es wird empfohlen, dem vorliegenden Lärmaktionsplan, inkl. des Protokolles über die vorgebrachten Bedenken und Anregungen, zuzustimmen. Die Lärmaktionspläne müssen noch in diesem Jahr beim rheinland-pfälzischen Umweltministerium eingereicht werden, damit sie von dort aus, bis spätestens Ende des Jahres, nach Brüssel weitergeleitet werden können.

## 1. Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie Beschluss über den Lärmaktionsplan

---

Mit Datum vom 22.04.2008 wurde der Verbandsgemeinderat Nierstein-Oppenheim darüber unterrichtet, dass der Haupt-, Finanz- und Petitionsausschuss am 09.04.2008 die Auftragsvergabe zur Erarbeitung eines Lärmaktionsplanes gem. § 47d BImSchG beschlossen hat.

Es handelt sich bei dem Lärmaktionsplan um eine Pflichtaufgabe der Verbandsgemeinden gem. § 47e BImSchG i.V.m. § 68 (3) GemO.

Der Auftrag wurde am 16.04.2008, unter Berücksichtigung des günstigsten Angebotes, an das Planungsbüro Richter-Richard, Aachen vergeben.

Nachdem nunmehr das Ergebnis vorliegt, konnte die öffentliche Auslegung eingeleitet werden.

Das BImSchG fordert in § 47d (3), dass die Öffentlichkeit zu dem Lärmaktionsplan gehört werden und die Möglichkeit zur Mitwirkung gegeben sein muss.

Aus diesem Grunde hat der Lärmaktionsplan in der Zeit vom 04.08. – 20.08.2008 öffentlich ausgelegen. Am heutigen 21.08.2008 fand eine öffentliche Bürgeranhörung und Ausschusssitzung statt. Der Ausschuss für Planung, Bauwesen und Verkehr hat abschließend über die vorgebrachten Anregungen und Bedenken beschlossen.

Der Vorsitzende begrüßt Herrn Richard, Frau Richter und Frau Ruschek vom Planungsbüro Richter/Richard sowie die Bürgerinnen und Bürger zur Bürgeranhörung. Er weist darauf hin, dass der Ausschuss mit seinen Mitgliedern später die Sitzung in einem anderen Raum nichtöffentlich fortführt. Dazu bittet er um Verständnis.

Im Anschluss daran hält Herr Richter seinen Vortrag zum Thema „Lärmaktionsplan Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim“. Danach moderiert Frau Ruschek die Fragen des Publikums.

Herr Neven nimmt an der Sitzung teil.

Der Ausschuss zieht sich nach Klärung einiger Fragen in einen separaten Sitzungsraum zurück.

Es wird empfohlen, dem vorliegenden Lärmaktionsplan, inkl. des Protokolles über die vorgebrachten Bedenken und Anregungen, zuzustimmen. Die Lärmaktionspläne müssen noch in diesem Jahr beim rheinland-pfälzischen Umweltministerium eingereicht werden, damit sie von dort aus, bis spätestens Ende des Jahres, nach Brüssel weitergeleitet werden können.

Herr Lorenz trägt die Stellungnahme der Ortsgemeinde Nierstein vor und erläutert die einzelnen Punkte.

Herr Michael Günther nimmt an der Sitzung teil.

Im Laufe der weiteren Beratung regt Herr Schmitt verstärkte Lkw-Kontrollen an.

**Beschluss:**

Der Ausschuss für Planung, Bauwesen und Verkehr empfiehlt dem Verbandsgemeinderat die folgenden, von der Ortsgemeinde Nierstein vorgeschlagenen Maßnahmen in den Lärmaktionsplan mit aufzunehmen:

Sofortmaßnahmen:

- Der Koordinierung aller Lichtsignalanlagen wird zugestimmt.
- Diese Koordinierung kann nur erfolgreich sein, wenn an der Einmündung der Rheinstraße eine zusätzliche Lichtsignalanlage eingerichtet wird.
- Die Festlegung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wird abgelehnt; der sich hieraus ergebende Rückstau wird vom Gutachter nicht ermittelt. Vielmehr wird eine vom Verkehrsaufkommen abhängige Steuerung der Geschwindigkeit gefordert, die eine möglichst geringe Durchfahrtsgeschwindigkeit bei Vermeidung von Rückstau vorgibt.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

Langfristige Strategie:

- Die für die Ablehnung der Variante 5 gemachten Voraussetzungen (siehe Seite 37) sind nicht nachvollziehbar. Es ist vollkommen unverständlich, warum die hier getroffenen Feststellungen, dass diese Variante nicht ohne Eingriff in die Bausubstanz realisiert werden kann, nicht fachlich nachgewiesen und mit der Gemeinde besprochen wurde. Bei dieser Variante handelt es sich um die durch den Rat beschlossene Vorzugsvariante.

Abstimmungsergebnis: einstimmig

**Beschluss:**

Der Ausschuss für Planung, Bauwesen und Verkehr empfiehlt dem Verbandsgemeinderat, dem Lärmaktionsplan in der vorliegenden Form - incl. der von der Ortsgemeinde Nierstein vorgeschlagenen Ergänzungen – zuzustimmen.

Die Verwaltung wird beauftragt, den Lärmaktionsplan -gem. EU-Umgebungslärmrichtlinie- an das rheinland-pfälzische Ministerium für Umwelt, Forsten und Verbraucherschutz weiterzuleiten.

Abstimmungsergebnis: einstimmig



## ANLAGE 5

Verbandsgemeindeverwaltung  
Nierstein-Oppenheim  
Fachbereich: Bauliche Infrastruktur  
Aktenzeichen:  
**Vorlage: 00/2008/0111**

Oppenheim, den 25.09.2008

## Beschlussvorlage

	Sitzungstermin	TOP	Abst. ja	Abst. nein	Abst. Enth.
Verbandsgemeinderat Nierstein-Oppenheim	22. Okt. 2008	3	Einstimmig		

### Umsetzung der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie Beschluss über den Lärmaktionsplan

#### Beschlussvorschlag:

- Der Ausschuss für Planung, Bauwesen und Verkehr empfiehlt, der Verbandsgemeinderat beschließt, dem Lärmaktionsplan in der vorliegenden Form, inkl. aller vorgeschlagenen Änderungen, zuzustimmen.
- Die Verwaltung wird beauftragt, den Lärmaktionsplan -gem. EU-Umgebungs-lärmrichtlinie- an das rheinland-pfälzische Ministerium für Umwelt, Forsten und Verbraucherschutz weiterzuleiten.

Bei finanziellen Auswirkungen: Buchungsstelle:

- ☐ Die Mittel stehen haushaltsrechtlich zur Verfügung.
- ☐ Die Genehmigung bei Abweichung vom Einzelzweck erforderlich.
- ☐ Bei gegenseitiger oder einseitiger Deckungsfähigkeit; Deckung erfolgt aus Buchungsstelle:
- ☐ Die Zustimmung der Leistung über-/außerplanmäßigen Ausgaben gemäß § 100 GemO ist erforderlich.
- ☐ Schriftlicher Antrag ist beigelegt.

Im Auftrag

(Dr. Rose)  
Sachbearbeiter

Im Auftrag

(Ebling)  
Fachbereichsleiter/in

In Vertretung

(Kram)  
Dezernent

## **Tagesordnung:**

### Öffentlicher Teil:

1. Umsetzung der EU-Umgebungsärmrichtlinie  
Beschluss über den Lärmaktionsplan
- 

Mit Datum vom 22.04.2008 wurde der Verbandsgemeinderat Nierstein-Oppenheim darüber unterrichtet, dass der Haupt-, Finanz- und Petitionsausschuss am 09.04.2008 die Auftragsvergabe zur Erarbeitung eines Lärmaktionsplanes gem. § 47d BImSchG beschlossen hat.

Es handelt sich bei dem Lärmaktionsplan um eine Pflichtaufgabe der Verbandsgemeinden gem. § 47e BImSchG i.V.m. § 68 (3) GemO.

Der Auftrag wurde am 16.04.2008, unter Berücksichtigung des günstigsten Angebotes, an das Planungsbüro Richter-Richard, Aachen vergeben.

Nachdem nunmehr das Ergebnis vorliegt, konnte die öffentliche Auslegung eingeleitet werden.

Das BImSchG fordert in § 47d (3), dass die Öffentlichkeit zu dem Lärmaktionsplan gehört werden und die Möglichkeit zur Mitwirkung gegeben sein muss.

Aus diesem Grunde hat der Lärmaktionsplan in der Zeit vom 04.08. – 20.08.2008 öffentlich ausgelegen. Am heutigen 21.08.2008 fand eine öffentliche Bürgeranhörung und Ausschusssitzung statt. Der Ausschuss für Planung, Bauwesen und Verkehr hat abschließend über die vorgebrachten Anregungen und Bedenken beschlossen.

Der Vorsitzende begrüßt Herrn Richard, Frau Richter und Frau Ruschek vom Planungsbüro Richter/Richard sowie die Bürgerinnen und Bürger zur Bürgeranhörung. Er weist darauf hin, dass der Ausschuss mit seinen Mitgliedern später die Sitzung in einem anderen Raum nichtöffentlich fortführt. Dazu bittet er um Verständnis.

Im Anschluss daran hält Herr Richter seinen Vortrag zum Thema „Lärmaktionsplan Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim“. Danach moderiert Frau Ruschek die Fragen des Publikums.

Herr Neven nimmt an der Sitzung teil.

Der Ausschuss zieht sich nach Klärung einiger Fragen in einen separaten Sitzungsraum zurück.

Es wird empfohlen, dem vorliegenden Lärmaktionsplan, inkl. des Protokolles über die vorgebrachten Bedenken und Anregungen, zuzustimmen. Die Lärmaktionspläne müssen noch in diesem Jahr beim rheinland-pfälzischen Umweltministerium eingereicht werden, damit sie von dort aus, bis spätestens Ende des Jahres, nach Brüssel weitergeleitet werden können.



## ANLAGE 6

**Abwägungsliste zur Beteiligung der Bürger - Anregungen und Bedenken – Abwägung****Lärmaktionsplan Nierstein-Oppenheim – 1. Stufe****Stand: September 2008**

Lfd.-Nr.	Bürger	beteiligt am	Eingang der Antwort	Stellungnahmen Bürger Hinweise (H)	Abwägungsergebnis
a	Manfred Lorio Glockengasse 2 55283 Nierstein		21. August 2008	(H1) Das LKW-Fahrverbot sollte auf 23.00 bis 5.00 Uhr ausgeweitet werden.  (H2) Die (Radar-)Kontrollen zwischen der B 420 und der Breitgasse sollten verstärkt werden, um Überschreitungen der erlaubten maximalen Geschwindigkeit von 50 km/h zu sichern.	(H1) Der Lärmaktionsplan wird entsprechend ergänzt.  (H2) Der Lärmaktionsplan wird entsprechend ergänzt.
b	Gerhard Rehn Mainzer Straße 28 55283 Nierstein		21. August 2008	(H3) Die Sofortmaßnahmen des Lärmaktionsplans und die geplante Ortsentlastung B 9neu sollten zu einem besseren Abfluss des Verkehrs aus neuen Wohngebieten in Richtung der B 9neu führen.	(H3) Zur Kenntnis genommen.
c	Manfred Lorio Glockengasse 2 55283 Nierstein  Doris und Gerhard Rehm Mainzer Straße 28 55283 Nierstein  Karin Ohnacker Mainzer Straße 24 55283 Nierstein  Bernd Borzner Karpfengasse 2 55283 Nierstein		21. August 2008	(H4) Der Tempo 30-Vorschlag wird unterstützt.	(H4) Zur Kenntnis genommen.
d	Karin Ohnacker Mainzer Straße 24 55283 Nierstein			(H5) Die Ortsentlastung B 9neu sollte zur effektiven Entlastung der Betroffenen zügig vorangetrieben werden.	(H5) Der Hinweis entspricht dem Lärmaktionsplan, der die Bereitstellung von wirtschaftlichen Mitteln im Verkehrswegeplan ab 2010 unterstützt.



**Abwägungsliste zur Beteiligung der Bürger - Anregungen und Bedenken – Abwägung****Lärmaktionsplan Nierstein-Oppenheim – 1. Stufe****Stand: September 2008**

Lfd.-Nr.	Bürger	beteiligt am	Eingang der Antwort	Stellungnahmen Bürger Hinweise (H)	Abwägungsergebnis
e	Ursula Fölsing und Karl Naumann Herrman-Löns-Weg 41 55283 Nierstein und Rheinallee 41 55283 Nierstein		21.08.08	<p>(H6) Das Thema Luftverschmutzung wurde vernachlässigt und sollte im Lärmaktionsplans eine höhere Beachtung finden. Die Luftverschmutzung entlang der B 9 wird immer intensiver, so dass es nicht mehr möglich ist sich tagsüber außerhalb des Gebäudes zu bewegen. Die hoch frequentierte Bedarfsampel an der Heugasse (Schulweg) trägt stark zur Abgasbelastung der anliegenden Bebauung bei.</p> <p>(H7) Durch das Anhalten bzw. das Anfahren der Kfz, besonders der Lkw und Motorräder, steigt der Lärmpegel entsprechend ins unerträgliche an. Dazu gesellt sich der ohrenbetäubende Lärm der Bässe aus den Lautsprechern der Kfz.</p> <p>(H8) Zählungen der Ampelrotphasen und eine Luftqualitätsuntersuchung sollten aus den obigen Gründen vorgenommen werden. Auch für die Installation eines Messgeräts stellen wir gerne unser Grundstück zur Verfügung.</p> <p>(H9) Bezüglich der "Grüne-Welle" – Planung geben wir zu Bedenken, dass dieses durch das Vorhandensein von Bedarfsampeln schwierig zu erreichen sein dürfte, da der Bedarf sich kaum berechnen lässt. Wir nehmen zudem an, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h eher zur Steigerung der Luftimmissionskonzentration führen</p>	<p>(H6) Das Thema Luftverschmutzung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Der Lärmaktionsplan wird auf Basis der Lärmkartierung erstellt, die von den Umweltministerien der Länder herausgegeben werden. Mit diesem Verfahren wird der Verpflichtung der BRD gegenüber der EU zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen entsprochen.</p> <p>(H7) Starke Brems- und Anfahrgeräusche lassen sich durch geringere Fahrgeschwindigkeiten reduzieren. Das wird durch die Maßnahme des Lärmaktionsplans, der Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der Ortsdurchfahrt, erreicht.</p> <p>(H8) Das Thema Luftverschmutzung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p> <p>(H9) Bei Einrichtung einer Progressionsschaltung entfallen die Bedarfsampeln. Die Lichtsignalanlagen erhalten feste Schaltinteralle, die aufeinander abgestimmt sind. Die Kfz</p>

Abwägungsliste zur Beteiligung der Bürger - Anregungen und Bedenken – AbwägungLärmaktionsplan Nierstein-Oppenheim – 1. Stufe

Stand: September 2008

Lfd. -Nr.	Bürger	beteiligt am	Eingang der Antwort	Stellungnahmen Bürger Hinweise (H)	Abwägungsergebnis
				<p>wird.</p> <p>(H10) Wir hatten geplant, selbst in die Rheinallee Nr. 41 zu ziehen, doch unter den obwaltenden Immissionen ist für uns kein Denken mehr daran. Wir wären ungünstig, wenn die B 9 gänzlich aus Nierstein verschwinden würde.</p>	<p>werden dadurch zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit benötigt. Eine langsame und stetige Fahrweise trägt zur Reduzierung der Feinstaubbelastung bei.</p> <p>(H10) Die B 9 soll in Nierstein durch den Bau einer Ortsumfahrung entlastet werden. Die B 9 in Nierstein ist im Bundesverkehrswegeplan als "vordringlicher Bedarf" unter "neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichem Bedarf" zugeordnet.</p> <p>Trotz der Bringlichkeit der Maßnahme ist die Ortsumfahrung Nierstein nicht im Finanzierungsplan 2010 aufgeführt. Aufgrund der Ergebnisse des Lärmaktionsplans sollte jedoch eine Priorisierung in der weiteren Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans angestrebt werden.</p>

**Abwägungsliste zur Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange****Lärmaktionsplan Nierstein-Oppenheim – 1. Stufe****Stand: September 2008**

Lfd.-Nr.	Träger öffentlicher Belange	beteiligt am	Eingang der Antwort	Stellungnahmen der Beteiligten	Abwägungsergebnis
<b>1.a</b>	Kreisverwaltung Bingen Straßenverkehrsbehörde		29.08.08	<p>1. Es wäre dringend zu empfehlen, das auf S 19 vorgesehene Foto nicht in den Plan aufzunehmen. Es handelt sich um ein extremes Negativbeispiel, wie ein Straßenrand nicht aussehen sollte. Es gibt keinen Verkehrsteilnehmer, der das alles im Vorbeifahren erfassen kann.</p> <p>2. Die Einbeziehung von klassifizierten Straßen in Tempo 30-Zonen ist nach der StVO nicht zulässig. Eine solche Empfehlung sollte deshalb in dem Plan auch nicht erscheinen.</p> <p>3. Eine durchgängige Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h wird der Intention des § 45 Abs. 9 StVO nicht gerecht.</p>	<p>Zu 1.: Das Foto zeigt den aktuellen Straßenraum der B 9 in der Ortsdurchfahrt Nierstein.</p> <p>Zu 2.: Durch die Verlagerung der B 9 kann ein Teilabschnitt der alten Trasse aus dem klassifizierten Straßennetz genommen werden.</p> <p>Zu 3.: Die strategischen Lärmkarten weisen Werte von zum Teil deutlich über 70 dB(A) ganztags aus. Es wird deshalb empfohlen, beim Landesbetrieb Mobilität eine Einzelfallprüfung zu beantragen, um die Anordnungsfähigkeit von 30 km/h entsprechend der Lärmschutz-Richtlinien-StVO prüfen zu lassen.</p>
<b>1.b</b>	Kreisverwaltung Bingen Bauleitplanung		4.09.08	<p><b>1. Großflughäfen:</b> Der Satz „Insbesondere Nierstein ist betroffen, da die Flugzeuge über Nierstein in die Anflugposition zur Landebahn einschnellen“ ist nicht richtig, da die Fluglärmbelastung von Nierstein und Oppenheim von startenden Flugzeugen herrührt. Es müsste heißen: „Insbesondere Nierstein ist betroffen, da die Flugzeuge über Nierstein nach dem Start vom Parallelbahnsystem (nur bei Betriebsrichtung 25, d.h. Abflügen in Richtung Westen) und - unabhängig von der Betriebsrichtung - von der Startbahn 18W bei Zielflughäfen im Westen, Südwesten und Nordwesten (Nordatlantik) eindrehen. Nachts ist Nierstein Abdrehpunkt der sog. Südumfliegung für große, schwere und entspr. laute Maschinen, damit die</p>	<p>Zu 1.: Zur Kenntnis genommen. Der Text wird wie folgt geändert: „Insbesondere Nierstein ist betroffen, da die Flugzeuge über Nierstein nach dem Start vom Parallelbahnsystem (nur bei Betriebsrichtung 25, d.h. Abflügen in Richtung Westen) und - unabhängig von der Betriebsrichtung - von der Startbahn 18W bei Zielflughäfen im Westen, Südwesten und Nordwesten (Nordatlantik) eindrehen.“</p>

**Abwägungsliste zur Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange****Lärmaktionsplan Nierstein-Oppenheim – 1. Stufe****Stand: September 2008**

Lfd.-Nr.	Träger öffentlicher Belange	beteiligt am	Eingang der Antwort	Stellungnahmen der Beteiligten	Abwägungsergebnis
				<p>Landeshauptstädte Mainz und Wiesbaden von nächtlichem Fluglärm so weit wie möglich entlastet werden. Diese „Südmfliegung“ soll nach dem Ausbau des Frankfurter Flughafens noch sehr viel stärker genutzt werden, so dass seitens des Großflughafens Frankfurt die Rheinfront Nierstein zusätzlich zum Straßenverkehrslärm der B 9 belastet wird, u.zw. vor allem nachts (<math>L_{night} = \max. 55 \text{ dB(A)}</math>).“</p> <p>Von daher ist es unverständlich, warum hier die verschiedenen Verkehrsarten getrennt voneinander behandelt werden und der an jedem Ort real existierende und für die Menschen tatsächlich hörbare Lärm nicht zu einer Summe addiert wird.</p> <p>„Für Großflughäfen sind in gesonderten Verfahren eigene Lärmaktionspläne zu erstellen, so dass der Fluglärm hier nicht behandelt wird.“ Dieser Satz entspricht zwar der gesetzlichen Grundlage, doch wird der Lärmaktionsplan Großflughafen Frankfurt vom Land Hessen betrieben und endet u.E. an der Landesgrenze, sprich: am Rhein, ohne auch für erheblich fluglärmbeeinträchtigte Gebiete der VG Nierstein-Oppenheim, Bodenheim und Nieder-Olm Vorsorge zu treffen und lärmmindernde Maßnahmen vorzusehen.</p> <p>Im Übrigen wird die Berechnung des Fluglärms kritisiert, da hier die Tallage Niersteins, der erhebliche Geländeanstieg unmittelbar dahinter und entspr. Resonanz- bzw. Echoeffekte bei quer zum Hang abfliegenden Flugzeugen nicht berücksichtigt werden.</p> <p><b>2. Zu den beiden Lärmkarten:</b> Es stellt sich die Frage, ob hier südlich der B 9-Bahnunterführung in Oppenheim bereits die Tatsache berücksichtigt wurde, dass die B 9 neu zwischen Guntersblum und Oppenheim inzwischen fertig gestellt ist. Diese neue Straße ist umfassend mit Lärmschutz versehen.</p> <p><b>3. Zu S. 18, 3. Absatz:</b> Benutzerabhängige Lichtsignalanlagen („Fahradampeln“) auf der B 9</p>	<p>Zu 2.: siehe hierzu Kapitel 9 des Lärmaktionsplans</p> <p>Zu 3.: Zur Kenntnis genommen. In Kapitel 8 werden bereits vorliegende Unterlagen</p>

**Abwägungsliste zur Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange****Lärmaktionsplan Nierstein-Oppenheim – 1. Stufe****Stand: September 2008**

Lfd.-Nr.	Träger öffentlicher Belange	beteiligt am	Eingang der Antwort	Stellungnahmen der Beteiligten	Abwägungsergebnis
				<p>innerhalb der Ortslage Nierstein gibt es bei Einmündung Heugasse/B 9 und bei Einmündung Dammgasse/B 9, nicht jedoch eine LSA am Knotenpunkt B 9/Breitgasse.</p> <p><b>4. Zu S. 20f.:</b> Die Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2007 kommt zu dem Ergebnis, dass die hohen Verkehrsbelastungen der B 9 innerhalb der Ortslage von Nierstein eine bauliche Lösung in Form einer Neutrassierung zwingend erforderlich macht (S. 20f.). Dadurch haben Maßnahmen zur Lärminderung entlang der B 9 in Nierstein lediglich kurzfristigen und zwischenzeitlichen Charakter. Dennoch sollten alle Potentiale ausgeschöpft werden (beispielsweise hat die Verlängerung der nördlichen Abbiegespur zur B 420 für Verkehre aus Richtung Mainz in Richtung Wörrstadt bereits zu einer unerwarteten Entschärfung der allabendlichen Rückstaus vor der Ampelanlage B 9/B 420 geführt), wenn möglich natürlich zunächst die, die mit geringstem finanziellen Aufwand zu bewerkstelligen sind.</p> <p><b>5. Zu S. 22:</b> Da die Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim die Aufstellung des Lärmaktionsplans auch dazu nutzen möchte, sich fachlich auf das Planfeststellungsverfahren zur B 9-Ortsumfahrung Nierstein vorzubereiten (vgl. S. 1), spielt die hier vorgenommene Bewertung der Ortsumgehungs-Varianten also über die eigentliche Lärmaktionsplanung hinaus auch eine entscheidende Rolle bei der Vorauswahl der Straßenplanungen zur „Ortsumfahrung Nierstein“, dürfte also bereits zu Präferenzen führen. Noch im Vorfeld des anstehenden Raumordnungsverfahrens werden vom Landesbetrieb Mobilität derzeit neun Varianten für die „Ortsumgehung Nierstein“ diskutiert (S. 21). Da für die in Nierstein abzweigende B 420 erst in der zweiten Phase der</p>	<p>aufgeführt und wiedergegeben. Sie sind nicht Teil des Lärmaktionsplans</p> <p>Zu 4.: Zur Kenntnis genommen. In Kapitel 8 werden bereits vorliegende Unterlagen aufgeführt und wiedergegeben. Sie sind nicht Teil des Lärmaktionsplans</p> <p>Zu 5.: Zur Kenntnis genommen. In Kapitel 8 werden bereits vorliegende Unterlagen aufgeführt und wiedergegeben. Sie sind nicht Teil des Lärmaktionsplans</p>

**Abwägungsliste zur Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange****Lärmaktionsplan Nierstein-Oppenheim – 1. Stufe****Stand: September 2008**

Lfd.-Nr.	Träger öffentlicher Belange	beteiligt am	Eingang der Antwort	Stellungnahmen der Beteiligten	Abwägungsergebnis
				<p>Umsetzung der EG-Umgebungsrichtlinie, also bis zum 18. Juli 2013 ein Lärmaktionsplan auch für die B 420 erstellt werden muss, erscheint es wenig sinnvoll, hier nur „die“ Varianten für die „Ortsumgehung Nierstein weiter zu betrachten, die das Problem „Entlastung der B 420“ nicht beinhalten.</p> <p>Eine Lösung des B 9-Verkehrsproblems in Nierstein wird es langfristig nur „mit“ Lösung des B 420-Verkehrsproblems geben.</p> <p>Von daher sollten auch die „vergleichbaren Lösungen Trog bzw. bahnparrallele Linienführung plus Ortsumfahrung B 420“ in die nachfolgende Bewertung eingehen. Andernfalls erfahren diese langfristigen Lösungen bereits vorab eine negative Bewertung aus der hier zunächst auf fünf Jahre angelegten Lärmaktionsplanung.</p> <p>Kurzfristige Lärmaktionsplanung und langfristige Straßenplanung dürfen - auch wenn sie ein und denselben Abschnitt der B 9 in Nierstein gelten - nicht miteinander vermischt werden!</p>	
				<p><b>6. Zu S. 29 f.:</b></p> <p>Es wird höflichst um Erläuterung gebeten, wie der Landesbetrieb Mobilität zu den angegebenen Zahlenwerten in der Spalte „Kosten-Nutzen-Analyse“ kommt und in welchem Zusammenhang diese zu den „Geschätzten Baukosten“ und der „Länge der Baumaßnahme“ stehen.</p> <p>Für Planfall 1a gibt es leider keine Angabe zur Kosten-Nutzen-Analyse; warum nicht? Die Kosten-Nutzen-Analyse wird aber später (S. 37) als Grundlage zur Auswahl der Ortsumgehungsvariante herangezogen, die dann im Lärmaktionsplan weiter betrachtet wird. Dieses Vorgehen wird daher kritisiert.</p> <p>„Der Planfall 1 hat damit unter Lärmaspekten des Lärmaktionsplans die weitaus höchste Effizienz.“ Bei dieser Bewertung wird aber völlig außer Acht gelassen, dass durch den „kleinen Ring“ ganz neue Lärmbelastungen an anderer Stelle entstehen, die jedoch nicht Gegenstand dieses Lärmaktionsplans sein werden. Der gesamte,</p>	<p>Zu 6.: Zur Kenntnis genommen. In Kapitel 8 werden die bereits vorliegende Unterlagen aufgeführt und wiedergegeben. Sie sind nicht Teil des Lärmaktionsplans</p>

**Abwägungsliste zur Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange****Lärmaktionsplan Nierstein-Oppenheim – 1. Stufe****Stand: September 2008**

Lfd.-Nr.	Träger öffentlicher Belange	beteiligt am	Eingang der Antwort	Stellungnahmen der Beteiligten	Abwägungsergebnis
				<p>derzeit noch nicht vom B 9-Verkehrslärm belastete und vergleichsweise zur jetzigen Situation wesentlich längere Ortsrand von Nierstein würde dadurch erstmals belastet. Die „verkehrslenkende Funktion der Ringvariante“ (S. 22) beinhaltet auch als negativen Effekt die stärkste Lärmverteilung.</p> <p>Lärmverteilung sollte jedoch lediglich die letzte anzustrebende Maßnahme von Lärmsanierung sein.</p> <p>Die nachfolgenden Varianten 2 bis 5, die sämtlich nicht diese erheblichen neuen Lärmbelastungen an anderer Stelle haben wie der „Kleine Ring“ oder der „Modifizierte Kleine Ring“, werden von daher unzulässigerweise schlechter bewertet.</p> <p>Die Bewertung der Planfälle 2 und 2a hinsichtlich ihrer lärmmentlastenden Wirkung hängt entscheidend von der Höhenlage der neuen Straße ab. Wenn diese unterhalb des derzeitigen Straßenniveaus im Trog verläuft und der Verkehrslärm des Durchgangsverkehrs über die notwendige Hochwasserschutzmauer zum Rhein hin abgeleitet wird, kann - im Gegensatz zur hier vorgenommenen Bewertung - durchaus eine Lärmmentlastung der angrenzenden Bebauung vermutet werden.</p> <p>Auch die Tunnellösung ist im Falle von Nierstein als zum Rhein halboffener Tunnel denkbar, auf dem zu ebener Erde die B 9 als Ortsstraße verläuft (lediglich für Ziel- und Quellverkehr, ggf. noch mit dem B 420-Verkehr ab/bis Einfädelung nördl. Ortseingang).</p> <p>Jede Tunnel- oder Troglösung auf der jetzigen B 9-Trasse in Nierstein entlastet die Anwohner unmittelbar und schafft keine neuen Lärmbetroffenheiten an anderer Stelle.</p> <p><b>7. Zu S. 37:</b>  7.1 Die Bewertungsgrundlagen „Kosten-Nutzen-Analyse“ und „Auswirkung auf städtebauliche Entwicklung“ aus der Verkehrsplanung sind keine Kriterien des Lärminderungspotentials.</p>	<p>Zu 7.1: die genannten Bewertungskriterien stellen nur einen Teilaspekt dar. Sie unterliegen im Sinne einer städtebaulich und wirtschaftlich verträglichen Lösung des Lärmaktionsplans der Abwägung, um die</p>

**Abwägungsliste zur Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange****Lärmaktionsplan Nierstein-Oppenheim – 1. Stufe****Stand: September 2008**

Lfd.-Nr.	Träger öffentlicher Belange	beteiligt am	Eingang der Antwort	Stellungnahmen der Beteiligten	Abwägungsergebnis	
				<p>7.2 Wenn allerdings auch derart „harte“ (Finanzierung) und „weiche“ Faktoren als Auswahlgrundlage herangezogen werden, dann sind diese auch zeitlich und räumlich zu differenzieren und vor allem um ganz wichtige weitere Bewertungsgrundlagen zu ergänzen, in Nierstein z.B. „Flächenverbrauch einschl. externe Ausgleichsflächen“, „Energie-/Schadstoffbilanz“, „Verkehrslärmerhöhung an anderer Stelle auf bestehende Baugebiete“ (unter Berücksichtigung der Topographie!), und „Zerschneidungseffekte“ (zusammenhängende Erholungslandschaft; Zerschneidung der beiden Niersteiner Ortsteile), „Schutz des Roter Hangs“.</p> <p><b>8. Zu S. 38:</b></p> <p>8.1 Es stellt sich die Frage, wie realistisch der Rückbau der B 9 alt in der angedachten Art und Weise als „Promenade mit Aufenthaltsqualitäten“ angesichts der Rheinuferlage Niersteins ist, da das gesamte Straßennetz auf diese Durchgangsstraße (= kürzeste Verbindung zwischen Worms/Oppenheim und Nackenheim/Mainz) hin gewachsen und ausgerichtet ist.</p> <p>8.2 Begrünungsmaßnahmen - und hier die geplanten Rankpflanzen, Blumenkästen und Pflanzkübel am Rheinufer - tragen nicht zum Schallschutz der B 9-Anwohner bei.</p>	<p>effektive Umsetzbarkeit der Lärmschutzmaßnahmen zu sichern.</p> <p>Zu 7.2: Die Beurteilung der Risikofaktoren ist Teil der Kosten-Nutzen-Analyse.</p> <p>Zu 8.1: Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zu 8.2: Durch Straßengestaltung werden die Immissionen auf die Bebauung nicht verringert. Sie tragen jedoch nachweislich dazu bei, dass die Lärmeinwirkung weniger wahrgenommen wird (sog. Wohlfühleffekt).</p>	
1.						
2.						
3.						
4.						





## ANLAGE 7

Verbandsgemeindeverwaltung  
Nierstein-Oppenheim  
Fachbereich: Bauliche Infrastruktur  
Aktenzeichen:  
**Vorlage: 00/2008/0111**

Oppenheim, den 25.09.2008

### Beschlussvorlage

	Sitzungstermin	TOP	Abst. ja	Abst. nein	Abst. Enth.
Verbandsgemeinderat Nierstein-Oppenheim	22. Okt. 2008	3	Einstimmig		

### Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie Beschluss über den Lärmaktionsplan

#### Beschlussvorschlag:

- Der Ausschuss für Planung, Bauwesen und Verkehr empfiehlt, der Verbandsgemeinderat beschließt, dem Lärmaktionsplan in der vorliegenden Form, inkl. aller vorgeschlagenen Änderungen, zuzustimmen.
- Die Verwaltung wird beauftragt, den Lärmaktionsplan -gem. EU-Umgebungslärmrichtlinie- an das rheinland-pfälzische Ministerium für Umwelt, Forsten und Verbraucherschutz weiterzuleiten.

Bei finanziellen Auswirkungen: Buchungsstelle:

- ☐ Die Mittel stehen haushaltsrechtlich zur Verfügung.
- ☐ Die Genehmigung bei Abweichung vom Einzelzweck erforderlich.
- ☐ Bei gegenseitiger oder einseitiger Deckungsfähigkeit; Deckung erfolgt aus Buchungsstelle:
- ☐ Die Zustimmung der Leistung über-/außerplanmäßigen Ausgaben gemäß § 100 GemO ist erforderlich.
- ☐ Schriftlicher Antrag ist beigelegt.

Im Auftrag

(Dr. Rose)  
Sachbearbeiter

Im Auftrag

(Ebling)  
Fachbereichsleiter/in

In Vertretung

(Kram)  
Dezernent

**Begründung:**

Mit Datum vom 22.04.2008 wurde der Verbandsgemeinderat Nierstein-Oppenheim darüber unterrichtet, dass der Haupt-, Finanz- und Petitionsausschuss am 09.04.2008 die Auftragsvergabe zur Erarbeitung eines Lärmaktionsplanes gem. § 47d BImSchG beschlossen hat.

Es handelt sich bei dem Lärmaktionsplan um eine Pflichtaufgabe der Verbandsgemeinden gem. § 47e BImSchG i.V.m. § 68 (3) GemO.

Der Auftrag wurde am 16.04.2008, unter Berücksichtigung des günstigsten Angebotes, an das Planungsbüro Richter-Richard, Aachen vergeben.

Nachdem nunmehr das Ergebnis vorliegt, konnte die öffentliche Auslegung eingeleitet werden.

Das BImSchG fordert in § 47d (3), dass die Öffentlichkeit zu dem Lärmaktionsplan gehört werden und die Möglichkeit zur Mitwirkung gegeben sein muss.

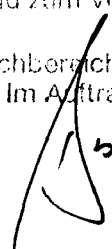
Aus diesem Grunde hat der Lärmaktionsplan in der Zeit vom 04.08. – 20.08.2008 öffentlich ausgelegen. Gleichzeitig wurden die betroffenen Träger öffentlicher Belange um eine Stellungnahme gebeten. Am 21.08.2008 fand zudem, im Rahmen der Sitzung des Ausschusses für Planung, Bauwesen und Verkehr, eine öffentliche Bürgeranhörung statt. Über die jeweils vorgebrachten Anregungen und Bedenken wurde eine Abwägungsliste erstellt, die dieser Beschlussvorlage als Anlage beiliegt.

Die Stellungnahme der Ortsgemeinde Nierstein (s. Anlage) wurde separat behandelt. Der Ausschuss für Planung, Bauwesen und Verkehr hat die Aufnahme der Vorschläge der Ortsgemeinde Nierstein in den Lärmaktionsplan auf seiner Sitzung am 21.08.2008 empfohlen.

Es wird empfohlen, dem vorliegenden Lärmaktionsplan, inkl. des Protokolles über die vorgebrachten Bedenken und Anregungen sowie der Vorschläge der Gemeinde Nierstein, zuzustimmen. Die Lärmaktionspläne müssen noch in diesem Jahr beim rheinland-pfälzischen Umweltministerium eingereicht werden, damit sie von dort aus, bis spätestens Ende des Jahres, nach Brüssel weitergeleitet werden können.

1. Der Verbandsgemeinderat Nierstein-Oppenheim  
hat am 22. Okt. 2008 gemäß Vorlage  
beschlossen ~~(Mitteilung erhalten)~~
2. Unklarheit  
an Fachbereich 1, 2, 3 4. Abwasserwerk  
zur Kenntnisnahme und zum Vollzug.

Fachbereich Zentrale Dienste  
Im Auftrag:





## ANLAGE 8

Verbandsgemeindeverwaltung  
Nierstein-Oppenheim  
Postfach 1241  
55273 Oppenheim

1133  
Fr. Neffgen  
IS 20.07-02 PBII/21a  
Oktober 2008

### **Ihre Lärmaktionsplanung für die Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim**

Ihr Schreiben vom 30. Juli 2008, Az.: 610-10 SSt an den Landesbetrieb Mobilität Worms

Unser Schreiben vom 28.8.2008, Az.: IS 20.07-02 PBII/21a-FI 11a

Sehr geehrte Frau Dr. Rose

aufgrund der Vielzahl der Anträge und Anfragen können wir erst jetzt auf die Angelegenheit zurückkommen. Wir bitten um Ihr Verständnis.

Aus lärmtechnischer Sicht nehmen wir zu dem Lärmaktionsplan der Verbandsgemeinde Nierstein-Oppenheim wie folgt Stellung:

Zunächst möchten wir darauf hinweisen, dass aus der Lärmaktionsplanung grundsätzlich keine Verpflichtungen für den Straßenbaulastträger von Bundes- und Landesstraßen resultieren.

Nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz ist der Straßenbaulastträger lediglich nach den §§ 41-43 bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen (Lärmvorsorge) verpflichtet Kosten für Lärmschutzmaßnahmen zu tragen. Dies ist jedoch nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.

Auf freiwilliger Basis gewährt der Bundes- und Landesstraßenbaulastträger allerdings auch Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der so genannten Lärmsanierung an vorhandenen Straßen. Eine gesetzliche Grundlage hierfür besteht nicht.

Maßgebend für die Beurteilung der Lärmsituation an bestehenden Straßen sind die „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97“, die auch für Landesstraßen Anwendung finden.

Voraussetzung für die Lärmsanierung ist:

- die Straße hat vor dem Inkrafttreten des Bundesimmissionsschutzgesetzes im Jahre 1974 Baurecht erlangt
- die betroffene Bebauung war zu diesem Zeitpunkt vorhanden oder es bestand Baurecht nach einem rechtskräftigen Bebauungsplan
- die Voraussetzungen der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR97) werden erfüllt, insbesondere
  - die erforderlichen Haushaltsmittel sind vorhanden (Pkt. 35)

- die Immissionsgrenzwerte nach Pkt. 37.1 werden überschritten:

Immissionsgrenzwerte der Lärmsanierung in dB (A)		
Gebietskategorie	Tag (6 <sup>00</sup> -22 <sup>00</sup> Uhr)	Nacht (22 <sup>00</sup> -6 <sup>00</sup> Uhr)
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohn- sowie Kleinsiedlungsgebiete	70	60
Kern-, Dorf-, und Mischgebiete	72	62
Gewerbegebiete	75	65

- im Falle von passiven Lärmschutzmaßnahmen erfolgt eine Antragstellung durch den Eigentümer (Pkt. 42). Vertretungen, z. B. Gemeinden, sind nicht antragsberechtigt. Vom Eigentümer ist ein Eigenanteil von 25 % zu übernehmen

Im Einzelnen ist zum vorliegenden Lärmaktionsplan Folgendes auszuführen:

#### Punkt 8:

Für die Ortsdurchfahrt Nierstein im Zuge der B 9 wurde unsererseits bereits Anfang der 90iger Jahre eine schalltechnische Untersuchung im Rahmen der Lärmsanierung durchgeführt. Nach dem Ergebnis der Lärmberechnungen waren an den Gebäuden entlang der B 9 bis auf wenige weiter zurückliegende Anwesen, die Immissionsgrenzwerte der Lärmsanierung überschritten. Der passive Lärmschutz wurde abgewickelt. **Diese Maßnahmen sind im Lärmaktionsplan als bereits vorhandene Lärmschutzmaßnahmen aufzunehmen.**

In den fraglichen Streckenabschnitten der B 9 haben wir die Lärmsituation auf der Grundlage aktueller Verkehrsdaten nochmals schalltechnisch überprüft, mit dem Ergebnis, dass die seinerzeit durchgeführten Lärmschutzmaßnahmen weiterhin ausreichend dimensioniert sind.

Der Vollständigkeit halber ist anzumerken, dass auch an Gebäuden entlang der B 420 im Zuge der Ortsdurchfahrt Nierstein (dieser Streckenzug wird voraussichtlich in der 2.Stufe der Lärminderungsplanung erfasst werden) passiver Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung durchgeführt wurde.

#### Seite 25/26

#### „Auszug Karte DTV 2005 des Landesbetriebes Mobilität (8.10)“:

Da die BVZ 2005 erst Anfang 2007 veröffentlicht wurde, liegen der Lärmkartierung die entsprechend der „Prognose der Verkehrsentwicklung in Rheinland-Pfalz auf demographischen Grundlagen (Basisjahr 2003)“ auf das Jahr 2006 hochgerechneten Verkehrszahlen der BVZ 2000 zu Grunde.

Zählstelle	BVZ 2000 DTV (Kfz/24h)	Hochrechnung auf 2006, Grundlage der Lärmkartierung	BVZ 2005 DTV (Kfz/24h)
6116 0349	15488	16519	15344
6116 0020	17639	18627	18410
6116 0346	18089	19102	17571
6116 0345	19875	20988	19584
6116 7219	19922	21038	19727

Hierbei handelt es sich um die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (Mittelwert über alle Tage des Jahres), welche nach der „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen - VBUS“ als Grundlage für die Lärmkartierung heranzuziehen ist.

**„B9 / B420 –Prognose Planfall 0, Verkehrsbelastung Nierstein 2020“:**

Der P0-Fall ist Bestandteil der „Verkehrsuntersuchung Umgehung Nierstein im Zuge der B 9, Aktualisierung 2006“. Die Untersuchung basiert auf Verkehrserhebungen (Verkehrszählungen und -befragungen) und der Verkehrsanalyse von 1999, und nicht wie fälschlicherweise ausgeführt auf den Zählungen der BVZ 2005.

Bei den angegebenen Verkehrsmengen handelt es um Werktagsverkehre, die in der Regel höher als das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen liegen.

**Seite 27, letzter Absatz:**

Aufpflasterungen sind aus lärmtechnischer Sicht problematisch, da hierdurch mit erhöhten Störfunktionen für die Anlieger zu rechnen ist. Die Anordnung einer Tempo 30-Zone ist, auch in Teilbereichen, im Zuge von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen nicht zulässig.

**Seite 28-30:**

Wie ausgeführt ist die Ortsumgehung Nierstein im Zuge der B 9 im Verkehrswegeplan des Bundes als „vordringlicher Bedarf“ eingestuft. Aufgrund des derzeitigen Planungsstandes sind konkrete Zeitangaben zum weiteren Planungsverlauf (Einleitung des Raumordnungsverfahrens, Entwurfserstellung, Genehmigungsverfahren, Planfeststellungsverfahren und Baubeginn) nicht möglich. **Als geplante Maßnahme zur Lärminderung für die nächsten 5 Jahre ist das Projekt daher zu streichen.**

Die Ausführungen bezüglich Kosten und Kosten-Nutzen-Analyse (Tabelle 4) sind fehl am Platze und sind ebenfalls zu streichen, unabhängig davon, dass die Kostenansätze teilweise nicht mehr dem aktuellen Stand entsprechen.

Die Planfallbetrachtungen sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung, sondern des notwendigen raumplanerischen Verfahrens.

**Seite 32-33**

**„Kurzfristige Maßnahmen bis 2013“:**

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit zur Minderung des Straßenverkehrslärms straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen durchzuführen.

Die rechtliche Grundlage hierfür ist § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO). Diese Vorschrift ermächtigt die Straßenverkehrsbehörde unter bestimmten Voraussetzungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm den Verkehr zu beschränken, zu verbieten oder umzuleiten.

Entscheidungsgrundlage für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen sind die „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm“ vom 23.11.2007.

Danach kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Mittelungspegel am Immissionsort die unter Punkt 4 des Lärmaktionsplanes aufgeführten Richtwerte überschreitet.

Durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen soll der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden.

Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen sollen gemäß Punkt 1.4 der v.g. Richtlinien jedoch kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche oder andere Maßnahmen (siehe Fußnote 6: „z.B. aktive und /oder passive Lärmschutzmaßnahmen.....“) sein. Hier verweisen wir auf die bereits durchgeführten Lärmsanierungsmaßnahmen.

Darüber hinaus ist die Gewährleistung der Verkehrsfunktion zu berücksichtigen.

Hierbei ist innerhalb geschlossener Ortschaften folgendes zu beachten:

Bundes-, Landes- und Kreisstraßen dienen zur Aufnahme und Abwicklung des überörtlichen Verkehrs und sind auch als solche gewidmet. Ihre Verkehrsbedeutung ist weitaus höher als die der Straßen im innerörtlichen Netz. Nach § 3 Abs.3 STVO beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auch unter günstigsten Umständen für alle Kraftfahrzeuge innerhalb geschlossener Ortschaften 50 km/h.

Gemäß Weisung des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, als oberste Straßenverkehrsbehörde kommt **eine Anordnung von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h in Ortsdurchfahrten im Verlauf von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen nicht in Betracht.**

Nur bei besonderen örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten muss im Einzelfall geprüft werden, ob eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für einen kurzen Streckenabschnitt geboten ist, um die Sicherheit insgesamt zu gewährleisten. Dies kann zum Beispiel bei Engpässen, geringer Fahrbahnbreite, schmalen Gehwegen u.ä. gegeben sein.

Die Fu-LSA Heugasse, B9/B420 und Fu-LSA Dammgasse sind koordiniert. Der Abstand zur Feuerwehr beträgt mehrere Kilometer und die Anlage wird nur per Knopfdruck ausgelöst. Eine Koordinierung ist weder möglich noch sinnvoll.

Abschließend möchten wir noch Folgendes anmerken:

**Seite 17:**

Der Ausbau der Ortsdurchfahrt Nierstein im Zuge der B 9 einschließlich des Baues des parallel dazu verlaufenden Radweges und der Hochwasserschutzmauer wurde Ende 2007 fertig gestellt.

**Seite 20, Absatz 1:**

Der Bau der Ortsumgehung Oppenheim im Zuge der B9 (einschließlich der Anschlussstelle Oppenheim Süd) ist abgeschlossen.

**Seite 27, Absatz 4:**

Die Achse Rheinstraße – Friedrich-Ebert-Straße B9 alt wurde zur K 40 abgestuft, gehört also weiterhin zum klassifizierten Straßennetz. Die K 41 ist derzeit an die B9 alt angebunden. Es ist vorgesehen, diese südlich von Dienheim an die B 9 anzuschließen. Die K44 ist zwar weiterhin an die B9 alt (K40) angeschlossen. Eine Anbindung an die B9n besteht über die Ernst-Delorme-Straße (Anschluss Oppenheim-Süd).

**Seite 35, Unterpunkt 2:**

Die Verbreiterung und Erhöhung des Brückenbauwerkes (Bahnunterführung) im Zuge der B 420 befindet sich derzeit in der Planung.

Für evtl. Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

(Bernd Hohmann)