

Umwelt

Journal

Rheinland Pfalz

Herausgegeben vom
Ministerium für Umwelt,
Landwirtschaft, Ernährung,
Weinbau und Forsten
Rheinland-Pfalz

Heft 57 April 2014

Lärm! – Der Kampf um die Ruhe

Lärm!

Lärm!

Lärm!

Impressum

umweltjournal
Rheinland-Pfalz

Nr. 57 (April 2014)

Das **umweltjournal**
ist kostenlos

Herausgeber:

Ministerium für Umwelt,
Landwirtschaft, Ernährung,
Weinbau und Forsten
Kaiser-Friedrich-Straße 1
55116 Mainz
Tel. 06131 – 164433
Fax. 06131 – 164629

Redaktion:

Landeszentrale für Umweltaufklärung
Rheinland-Pfalz

Gestaltung:

media machine GmbH, Mainz

Druck:

Druckerei Schwalm GmbH, Mainz

Titelbild:

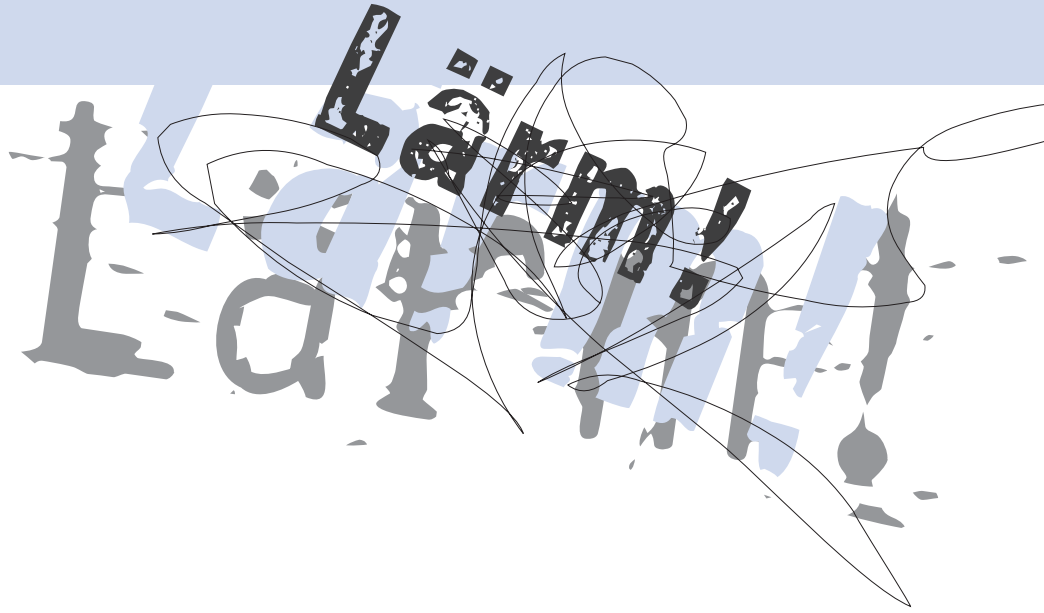
Zentrum Gesellschaftliche
Verantwortung der EKHN

Fotos:

Projektfotos
Dr. Georg Speck S.12
Flugspuren DFLD S.74-75
Arnold H. Müller S.74-75
(Initiative gegen Fluglärm
Rheinhessen e.V.)

Sofern nicht besonders erwähnt,
wurden die Fotos von den jeweiligen
Autoren zur Verfügung gestellt

Die mit Namen der Autoren
gekennzeichneten Artikel geben
nicht unbedingt die Meinung
der Redaktion wieder.



Lärm ist eine sehr schädliche Nebenwirkung unserer Zivilisation. Er raubt den betroffenen Menschen die Ruhe, den Schlaf und die Gesundheit – vielen sogar die Lebensfreude.

Große Teile von Rheinland-Pfalz und unserer Nachbarländer liegen inmitten eines der aktivsten Zentren der globalisierten Wirtschaft.

Hauptverkehrsachsen mit europaweiter und weltweiter Bedeutung verlaufen durch unser Land oder im Falle des Flughafens Frankfurt/ Main und anderer Flughäfen über unsere Köpfe hinweg. Dazu kommen die militärischen Flugbewegungen.

Mit teilweise mehr als 150 kreischenden und ratternden Güterzügen pro Nacht und Lärmspitzen bis 106 dB(A) im Mittelrheintal ist jedes Maß überschritten, auch im europäischen Vergleich. Der Fluglärm über Rheinhessen geht morgens um 5:00 Uhr los und endet um 23:00 Uhr in der Nacht. Dazu die Pendlerströme zu und aus den Ballungszentren und der Last- und Personenverkehr auf unseren Autobahnen – Lärm, Lärm, Lärm.

Wir wollen nicht unsere Lebensqualität dem Lärm opfern, wie auch die Bürgerproteste rund um den Flughafen Frankfurt und im Mittelrheintal zeigen. Einiges ist in Bewegung. Die Landesregierung und das Umweltministerium Rheinland-Pfalz haben dazu ganz Konkretes auf den Weg gebracht. Heute rücken Nachtfahr- und Nachflugverbote in greifbare Nähe. Nachtflugverbot wird in Mainz und Umgebung erlebbar, auch wenn es noch zu viele Ausnahmen gibt. Und der Bundesrat hatte bereits 2012 einem Gesetzesvorschlag aus Rheinland-Pfalz zugestimmt, der nächtliche Durchfahrtsverbote für laute Güterzüge im Mittelrheintal ermöglicht hätte. Das wiederum von Rheinland-Pfalz beauftragte Rechtsgutachten hierzu wurde jüngst vorgestellt. Wir haben den „Runden Tisch Lärm“ initiiert, der seit 2012 im Umweltministerium zusammen kommt und zum Beispiel mit Pilotprojekten zur Stärkung des Fahrradverkehrs und „Tempo 30“ beiträgt, um damit auch die Lärmaktionsplanung der Kommunen zu befördern. In Herxheimweyher in der Südpfalz gibt es so inzwischen eine ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzung auf einer Durchgangsstraße alleine aus Lärmschutzgründen. Auch die anderen rheinland-pfälzischen Kommunen können jetzt bei Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen zum Lärmschutz Geschwindigkeitsbegrenzungen wie Tempo 30 erlassen, ein erstes wichtiges Ergebnis des „Runden Tisches Lärm“.

Es gibt viel zu tun, denn Lärm hat viele Facetten. Beispielsweise gefährdet chronischer Lärm von innen und außen die Gesundheit von Kindern und Personal in Kitas und Schulen durch mangelnden Schallschutz in den Räumen. Auch die Europäische Union macht Vorgaben im Lärmschutz, wie zum Beispiel die Umgebungslärmrichtlinie. Allerdings fehlen klare Grenzwerte zum Gesundheitsschutz oder etwa Qualitätsziele für die alten und langlebigen Güterwaggons. Und diejenigen für neue Kraftfahrzeuge sind weiterhin eher herstellerfreundlich als schallschutzorientiert.

Zudem: Jeden und jede Einzelne von uns trifft die Verantwortung für das eigene Handeln. Sich bei privaten Feiern, beim Betrieb eigener Geräte, von Fahrzeugen, Maschinen und bei den Hobbys nachbarschaftsfreundlich zu verhalten, sowie zu beachten, dass die eigene „Musik“ Lärm für die anderen sein und schon Jugendliche zu Schwerhörigen machen kann.

Zu diesen Stichworten und vielem mehr finden Sie in diesem Umweltjournal interessante Beiträge.



Ulrike Höfken

Ministerin für Umwelt, Landwirtschaft,
Ernährung, Weinbau und Forsten



Editorial: Vorwort der Ministerin	3
Inhalt	4
Titel-Thema „Lärm: Der Kampf um die Ruhe“	
Politische Aspekte	
1. Mehr Ruhe in Rheinland-Pfalz	6
2. Europäische Lärmschutzpolitik	8
3. Geschwindigkeitsreduktion und Nachtfahrverbote für Güterzüge im Mittelrheintal	10
Bahnlärm	
4. Pro Rheintal – Bürgerprotest Bopparder Rheinseite	14
5. Bürgerinitiative Mittelrheintal – Kaub-Rüdesheimer-Seite	16
6. Lärmabhängige Trassenpreise zur Lärmverminderung	20
Umgebungslärminderung	
7. EU-Umgebungslärmrichtlinie und Straßenlärm-Messstationen	22
8. Dauerlärmmonitoring Bahn- und Flugverkehr	26
9. Kommunale Lärmaktionsplanung	30
10. Lärminderungsplanung in Ludwigshafen	32
11. Betrieb von Geräten und Maschinen in Wohngebieten	40
Wohlbefinden, Gesundheit, Ethik und kulturelle Aspekte	
12. Lärm – ein immer drängenderes Problem unserer Zeit	42
13. Stille werden	44
14. Kollektive Ruhe-Oasen statt zerstörerischer Rastlosigkeit	46
Straßenverkehrslärm	
15. Tempo 30 Pilotprojekt in Herxheimweyher	48
16. Straßenverkehrslärm in Ortschaften	52
Windenergieanlagen	
17. Schallschutz vor Windenergieanlagen	56
18. Bürger machen Wind	59

Lärm – selbstverursacht und in Innenräumen

- | | |
|---|----|
| 19. Kaufen, was die Ohren schont | 60 |
| 20. Schallschutzausweis für Wohngebäude | 62 |
| 21. Lärmschutz durch Raumakustik | 64 |

Deutsche Gesellschaft für Akustik

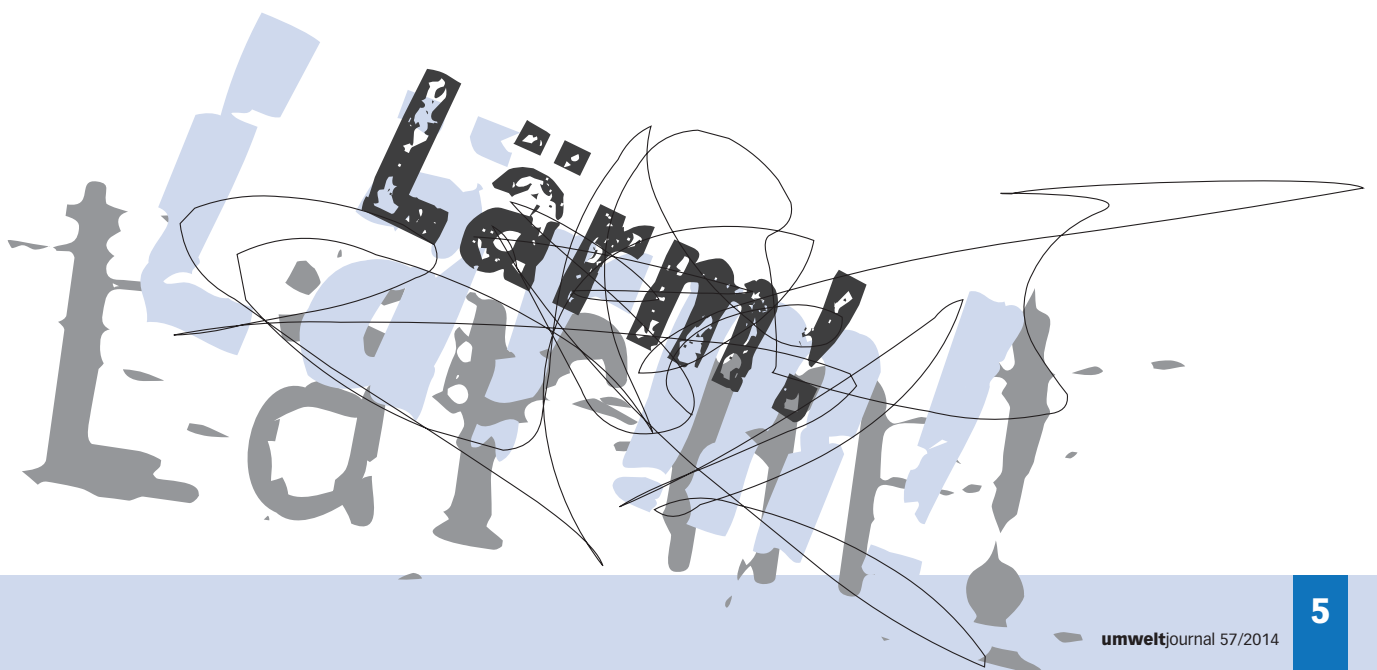
- | | |
|---|----|
| 22. Arbeitsring Lärm der deutschen Gesellschaft für Akustik | 66 |
| 23. Der 17. Tag gegen Lärm am 30 April 2014 | 68 |

Fluglärm

- | | |
|--|----|
| 24. Initiative gegen Fluglärm in Rheinhessen | 72 |
| 25. Landeshauptstadt Mainz gegen Fluglärm | 76 |
| 26. Schutz vor Fluglärm | 78 |
| 27. Pfarrerin Silke Alves-Christe: Rede vom 25.02.2013 | 80 |
| 28. „Landebahn Nord-West“, Protestlied | 81 |
| 29. „Losst uns die Nacht in Ruh“, Protestlied | 82 |

LZU-Journal

- | | |
|---|----|
| 30. Demo-Aufruf "Für Ein Leises Rheintal" | 87 |
| 31. „Wir sind hier, wir sind laut“, Protestlied | 88 |



Tempo 30 in Herxheimweyher

20 Sekunden für mehr Lebensqualität

Herxheimweyher liegt am Rande des Landkreises Südliche Weinstraße zwischen den Mittelzentren Herxheim und Rülzheim. Das kleine Straßendorf mit seinen 540 Einwohnern liegt auf einer Länge von ca. 850 m südlich und nördlich der L 493, der örtlichen Hauptstraße. Die L493 verbindet nicht nur die beiden Mittelzentren, sondern stellt zusätzlich eine direkte Verbindung zwischen der vierspurigen B9 und der BAB 65 her. Ca. $\frac{3}{4}$ der Einwohner von Herxheimweyher leben aufgrund der Ortsstruktur in direkter Nähe zur L493.



Mehr als 8.000 Fahrzeuge durchqueren täglich Herxheimweyher.

Das Verkehrsaufkommen ist seit dem Jahr 2000 um 15 % auf rund 8.000 Fahrzeuge täglich gestiegen. Der LKW – Anteil ist auf mehr als 10 Prozent angewachsen.

Durch die meist enge Ortsbebauung sind Straßenverkehrslärm, erhebliche Erschütterungen mit Straßen- und Gebäudeschädigungen sowie gefährliche Situationen für Fußgänger in Herxheimweyher seit Jahren an der Tagesordnung.

Alle bisherigen Maßnahmen wie Zuschüsse zur Lärmsanierung mit Schallschutzfenstern sowie eine fest installierte Fußgängerbedarfsampel in der Ortsmitte konnten die Beeinträchtigung

gen aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens nur geringfügig mindern.

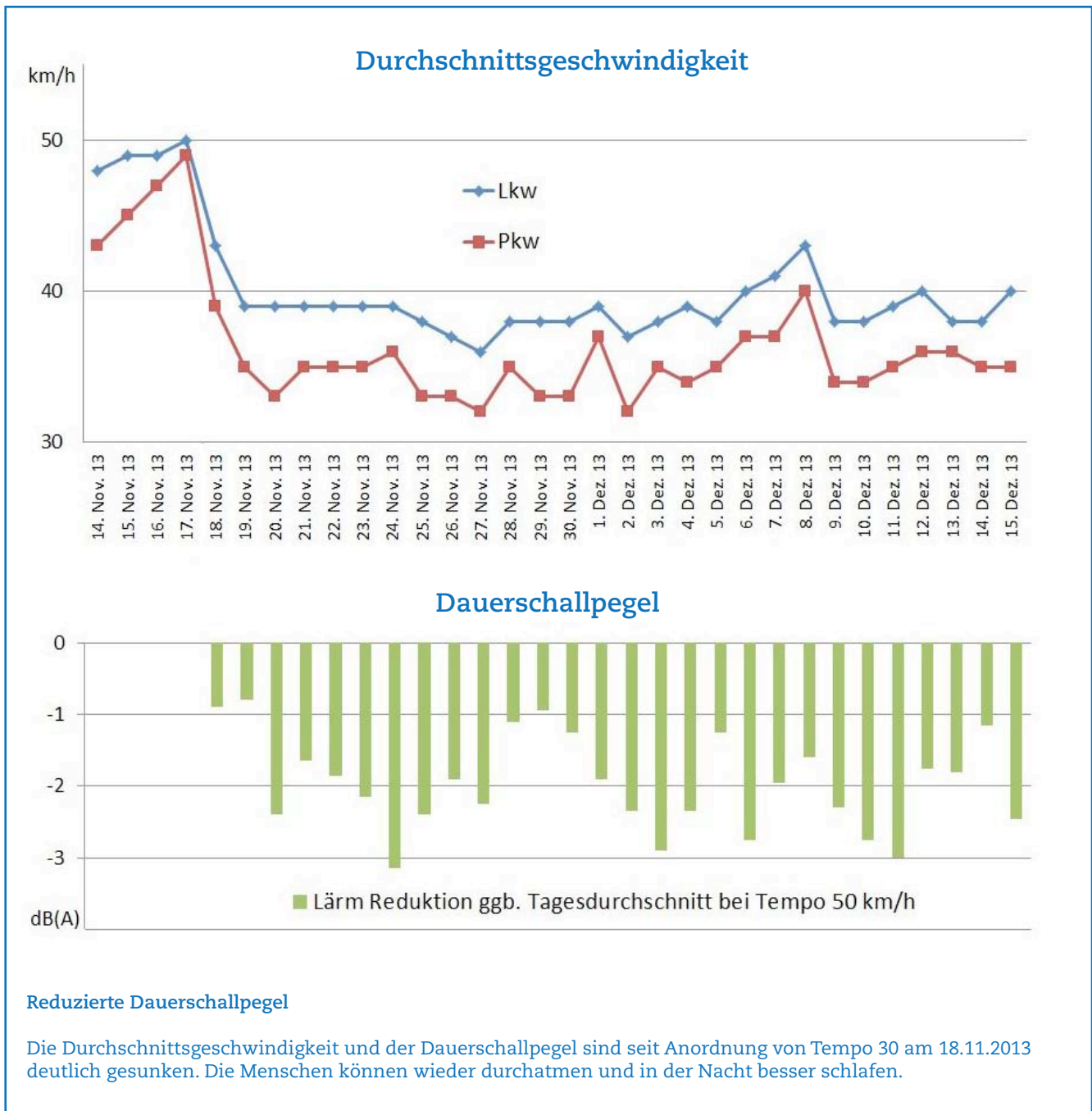
Was wurde bisher getan?

Ortsbürgermeister Bernhard Gadinger konnte vor einigen Jahren Dr.-Ing. Ziegler von der Technischen Universität Kaiserslautern für ein Semesterprojekt gewinnen, das sowohl eine Situationsanalyse als auch Lösungswege der (Orts-) Gestaltung zur Verbesserung der Lärmsituation und der Lebensqualität im Ort erarbeitete.

Als aktiver Lärmschutz wurde unter anderem die zukünftig strategische Bebauung in 2. Reihe auf den Grundstücken der jetzt direkt an der L493 gelegenen Wohnhäuser und Nebengebäude vorgeschlagen, aber auch erstmalig die Einführung eines Tempolimits zur Verbesserung der Gesamtsituation.

Alle in den Vorjahren durchgeführte Versuche, durch alternierende Parkflächen und provisorische Hindernisse auf der Fahrbahn, den Verkehr abzubremsen und damit eine geringere Gesamtbelastung zu erreichen, kehrten sich aufgrund der hohen Verkehrsbelastung ins Gegenteil: Sie verursachten nicht nur im Berufsverkehr Staus, zusätzlichen Lärm und Abgase.

Vor diesem Hintergrund rief Ortsbürgermeister Gadinger in 2011 das „Bürgerprojekt Hauptstraße“ ins Leben, dessen Mitglieder in enger Zusammenarbeit mit den Gemeindeorganen und der Bevölkerung, aber auch mit Behörden, Organisationen und Politik völlig weisungsfrei Verbesserungsoptionen für die prekäre Verkehrssituation suchen sollte.



Es erfolgte eine erste Bürgerbefragung, bei der sich die eindeutige Mehrheit der Anwohner für Tempo 30 ohne bauliche Hindernisse aussprach. Weitere Vorschläge waren zum Beispiel der Straßenausbau mit einem neuen, lärmreduzierenden Straßenbelag oder die Sperrung der Hauptstraße für den LKW – Durchgangsverkehr.

In vielen Gesprächsrunden wurden mögliche Lösungsoptionen diskutiert. Mitte Juni 2013 informierte Klaus Knoll, Leiter des Fachbereichs Ordnung und Soziales bei der Verbandsgemeindeverwaltung Herxheim, Ortsbürgermeister Gadinger und die Projektgruppe über ein anstehendes Pilotprojekt des Ministeriums für Umwelt, Landwirt-

schaft, Ernährung, Weinbau und Forsten (MULEWF) Rheinland – Pfalz zu Tempo 30 aus Gründen des Lärmschutzes. Am 27.06. wurde der Antrag zur Teilnahme bei Dr. Wolfgang Eberle im Ministerium gestellt. Am 05. 07. wurde zwar noch keine Zusage erteilt, aber zur Vorbereitung der Teilnahme bereits der konkrete Vorschlag zur Installation einer Messstation zur Dauerlärmmessung gemacht. Diese wurde dann am 15.08.2013 in Herxheimweyher installiert, so dass seit diesem Zeitpunkt konkrete Daten über den Straßenverkehrslärm zur Verfügung standen.¹

Durch diese glückliche Situation konnten wir nachweisen, dass der Richtwert in Herxheimweyher erheblich überschritten wurde und damit ein konkretes Schutzbedürfnis der Anwohner vor unzumutbaren Einwirkungen des Straßenverkehrs², insbesondere zum Schutz vor Lärm und Abgasen³ vorlag, so Klaus Knoll.

Anordnung der Straßenverkehrsbehörde

Dies regelt § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO), der Lärm und Abgase in die Schutzwürdigkeit der Anwohner mit einbezieht. Somit konnte die Verbandsgemeindeverwaltung Herxheim als zuständige Straßenverkehrsbehörde dann letztendlich gemäß § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr.3 und Absatz 9 StVO Tempo 30 anordnen.

Die Zumutbarkeitsschwelle ist bei bestehenden Straßen – wie der Hauptstraße in Herxheimweyher – nicht durch gesetzlich bestimmte Grenzwerte festgelegt. Allerdings ist in der Rechtsprechung anerkannt, dass die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung⁴ und die Richtwerte in den „Lärmschutz Richtlinien-StV“⁵ als Orientierungshilfe herangezogen werden können⁶. Aufgrund der Bebau-

ung vor Ort wurde ein Richtwert von 69 dB(A) Tag und 59 dB(A) Nacht für ein Dorfgebiet zugrunde gelegt⁷, der bei den Messungen weit überschritten wurde. Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ist eine kostengünstige, kurzfristig umsetzbare Maßnahme und grundsätzlich geeignet, innerorts den Lärmpegel durch den Straßenverkehr signifikant zu senken⁸. Allerdings musste bei der L 493 auch deren besondere Verkehrsfunktion als Landesstraße beachtet werden. Nachteile von Tempo 30 können beispielsweise sein, eine Verlagerung des Verkehrs auf andere Straßen, die Verlängerung der Fahrtzeit oder die Belange des Öffentlichen Personennahverkehrs. Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile haben wir für die Hauptstraße schließlich Tempo 30 angeordnet, so Klaus Knoll weiter, denn die genannten Nachteile waren im Einzelfall von Herxheimweyher nicht zu befürchten: Andere Ost-West-Verbindungen, auf die der Verkehr ausweichen könnte, waren nicht vorhanden; im Übrigen ist die Ortsdurchfahrt sehr kurz, Tempo 30 verursacht nur einen geringen Zeitverlust.

Im September 2013 waren Staatsminister Schweitzer und der aus Herxheimweyher stammende heutige MdB Thomas Hitschler vor Ort, machten sich mit der Lage vertraut und sagten ihre Unterstützung zu. Zusätzlich schrieben die Abgeordneten Dr. Thomas Gebhardt, MdB und Martin Brandl, MdL an Infrastrukturminister Lewentz mit der Bitte, sich für Tempo 30 in Herxheimweyher einzusetzen.

Ende Oktober stimmte der Landesbetrieb Mobilität Speyer einem befristeten Test zu Tempo 30 für die Zeit vom 18.11. – 06.12.2013 zu. Während dieser Testphase erhielt Herxheimweyher dann vom MULEWF die Zusage für die Teilnahme am Pilotprojekt Tempo 30. Dies

bedeutete, dass Herxheimweyher der erste Ort in Rheinland-Pfalz für dieses Pilotprojekt wurde, womit nun die Verlängerung der Tempo 30 Phase bis zum 31.12.2014 erreicht wurde.

Ortsbürgermeister Gadinger stand jedoch vor der Aufgabe, mit vom Ministerium vorgegebenen Fragebogen innerhalb von 5 Arbeitstagen eine Befragung von 200 Anwohnern der Hauptstraße Herxheimweyher sowie einer Vergleichsgruppe von weiteren 200 Anwohnern in der Unteren Hauptstraße in Herxheim umzusetzen. Dabei konnte er für die gesamte Abwicklung und Koordination auf die Köpfe der Projektgruppe Hauptstraße, Karin Bartz, Dr. Markus Müller und Rudi Serr zurückgreifen. Diese führten mit der Unterstützung vieler freiwilliger Helfer, sowie weiteren erheblichen, von Karin Bartz bereit gestellten Personal –, Raum und Organisationsressourcen der bvm Bartz Versicherungsmakler GmbH diese Aufgabe komplett und fristgerecht durch.

Was bewirkt „Tempo 30“ in Herxheimweyher?

Auch ohne Überwachung durch die Polizei führt Tempo 30 bereits jetzt zu einer Reduzierung der durchschnittlich gemessenen Geschwindigkeit um rund 10 km/h (betrachtet man alleine den PKW-Verkehr, sogar um rund 15 km/h). Die Anzahl extremer Geschwindigkeitsübertretungen (mehr als 90 km/h) ist sogar um das Fünffache gesunken. Beim Lärm bestätigen die Ergebnisse der Dauermessstation an allen Tagen und Nächten einen Rückgang. Die Anwohner sind mit den verbesserten Verkehrsverhältnissen sehr zufrieden.

Bedenkt man, dass diese Steigerung der Lebensqualität der Anwohner den Verkehrsteilnehmern lediglich einen Mehraufwand von durchschnittlich 20 Sekunden für die Ortsdurchfahrt abfor-

1) <http://www.dfld.de/DFLD/index.htm> (online Lärmmessung Herxheimweyher)

2) Vgl. BVerwGE 74, 234[236] m.w.N.; OVG Rheinland-Pfalz, Urteil vom 24.05.2012 – 7A 10976/11

3) vgl. OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 01.06.2005 - 8 A 2350/04 m.w.N., juris

4) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036), geändert durch Gesetz vom 19.09.2006 (BGBl. I S. 2146)

5) vom 23.11.2007 (VkB. 2007, 767)

6) vgl. BVerwG, Urteil vom 04.06.1986 - 7 C 76/84, juris (zu den vorherigen Richtlinien)

7) siehe <http://www.lbm.rlp.de/Aufgaben/Planung-Bau/Immissionsschutz/Verkehrslärm/Laermsanierung/> (Zugriff: 15.01.2014)

8) vgl. Peschel, Tempo 30 - Chancen, Hindernisse, Erfahrungen, in: Gemeinsame Veranstaltung von Umweltbundesamt und ALD vom 13.11.2012 in Berlin, Lärmbekämpfung, Bd. 8 (2013), 167.

dert, so sollte sich die Frage nach der Toleranz und Akzeptanz von Tempo 30 erst gar nicht stellen.

Dennoch bleibt zu bemerken, dass trotz der Verbesserungen der gemessene Straßenverkehrslärm immer noch die Zumutbarkeitsschwelle der Lärm-schutz-Richtlinien StV überschreitet.

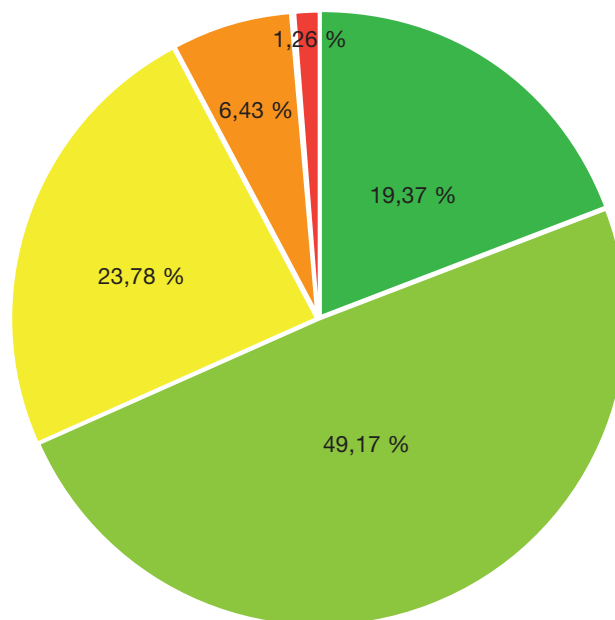
Durch Tempo 30 wurde der Verkehrsfluss im Ort wesentlich entspannter, es entstehen weniger Stop und Go Situationen und die Stauungen haben sich reduziert. Damit führt Tempo 30 in Herxheimweyher zu einer Win-Win Situation für alle Beteiligten. Allerdings werden noch immer einzelne Ausreißer mit Geschwindigkeiten von mehr als 100 km/h in der Nacht gemessen.

Ausblick

Die Mehrheit der Anwohner, so die Mitglieder des „Bürgerprojektes Hauptstraße“, wünschen zur langfristigen nachhaltigen Verbesserung der Situation einerseits die Installation von stationären Radaranlagen (wie in anderen Bundesländern bereits möglich), andererseits die Erzwingung einer Geschwindigkeitsreduktion durch jeweils eine bauliche Fahrbahnversenkung ohne Blockadewirkung an den beiden Ortseingängen, um dauerhaft einen ruhigen, unbehinderten Verkehrsfluss bei bestmöglicher Lärmreduktion zu gewährleisten.

„Was passiert nach dem 31.12.2014 mit Tempo 30 in Herxheimweyher?“, ist die meistgestellte Frage im Ort. Alles in Allem wünscht man sich engagierte Mitstreiter in den beteiligten Verwaltungsorganisationen und auf allen politischen Ebenen, die mit voller Energie dazu beitragen, Tempo 30 in Herxheimweyher über den 31.12.2014 hinaus zu erhalten und damit für Orte mit vergleichbarer Situation ein positives Signal zu setzen. Im Rahmen des Pilotprojekts werden im Jahr 2014 die Messungen der Verkehrsstärke, Geschwindigkeit und Straßenverkehrslärm weitergeführt, um langfristige Erkenntnisse zu erhalten. Nach der ersten Anwohnerbefragung Ende letzten Jahres werden in diesem Jahr zwei weitere Anwohnerbefragungen folgen. Ortsbürgermeister Bernhard Gadinger: „In diesem Zusammen-

Geschwindigkeitsverteilung bei Anordnung 30 km/h



Quelle: LUWG RLP

Bis zu 120 km/h trotz Tempo 30

Obwohl sich mehr als die Hälfte der Verkehrsteilnehmer an die angeordnete Höchstgeschwindigkeit halten, rasen jeden Tag noch immer mehrere Hundert Fahrzeuge mit massiven Geschwindigkeitsübertretungen durch das südpfälzische Dorf.

- 0 – 29 km/h
- 30 – 39 km/h
- 40 – 49 km/h
- 50 – 59 km/h
- 60 – 120 km/h

hang gilt der Dank der Gemeinde dem „Bürgerprojekt Hauptstraße“, dessen herausragendes Engagement mit dazu beigetragen hat, die jetzt begangenen Wege zu ebnen und das mit zahlreichen Helferinnen und Helfern die Anwohnerbefragungen durchgeführt hat. Gleichzeitig gilt unser Dank Herrn Klaus Knoll (Verbandsgemeindeverwaltung Herxheim), der uns weit über das Übliche hinaus unterstützt hat. Ein ebenso herzliches Dankeschön gilt Herrn Dr. Wolfgang Eberle (Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau und Forsten Rheinland-Pfalz) und Herrn Joachim Ney (Landesbetrieb Mobilität

Speyer). Sie alle haben die Ortsgemeinde Herxheimweyher mit Rat und Tat unterstützt und waren bereit, eingefahrene Pfade zu verlassen, um etwas Neues auszuprobieren und neue Erfahrungen zu sammeln.“

Autoren

Karin Bartz, Dr. Markus Müller, Rudi Serr, Bernhard Gadinger, Peter Bartz