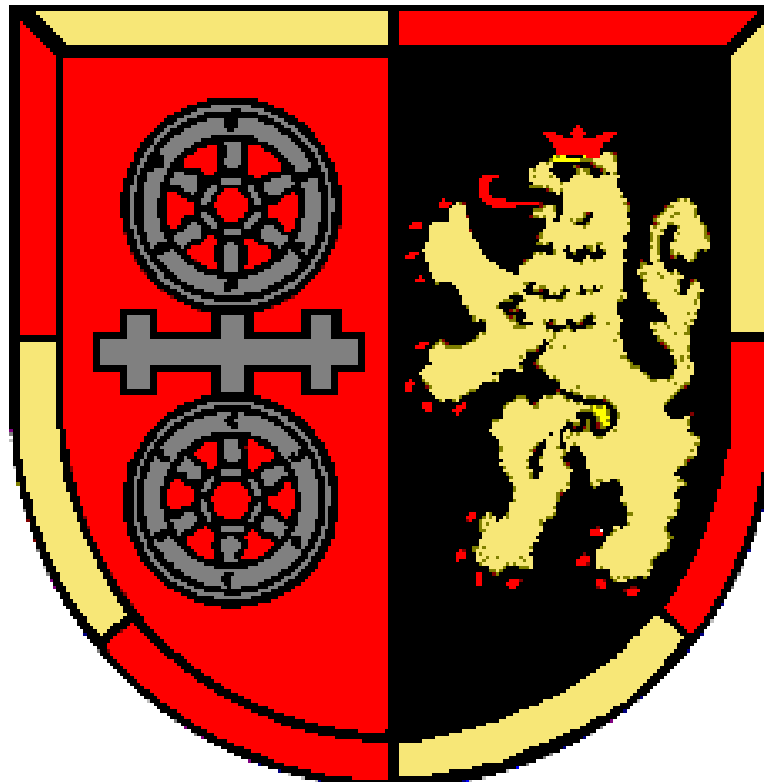


**Aktionsplan gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz
der Verbandsgemeinde Gau-Algesheim vom 16.08.2018**



Vorwort

Anlass der Aufstellung des Lärmaktionsplans

Im Jahr 2002 trat die EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) in Kraft, die im Juni 2005 mit Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in nationales Recht überführt wurde.

Ziele der Richtlinie und der §§ 47a-f BImSchG sind ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm zu realisieren, um schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu vermindern.

Zunächst waren in einer ersten Stufe (bis 18. Juli 2008) außerhalb von Ballungsräumen mit mehr als 250.000 Einwohner alle regionalen, nationalen und grenzüberschreitenden Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr (DTV 16.400 Kfz) und Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen/Jahr zu berücksichtigen. Hinzu kamen Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/Jahr.

In der zweiten Stufe ist außerhalb von Ballungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohnern eine Lärminderungsplanung für alle regionalen, nationalen oder grenzüberschreitenden Straßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (DTV 8.200 Kfz) und

alle Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen/Jahr bis zum 18. Juli 2013 zu erstellen.

Die Gemeinden als zuständige Behörden sind verpflichtet (Pflichtaufgabe), bei Lärmproblemen einen Lärmaktionsplan zu erstellen. Bei einem Lärmaktionsplan handelt es sich nicht um ein kartografisches Werk, sondern um einen Fachbeitrag zur Kommunal- und Verkehrsentwicklung, der mit geeigneten Maßnahmen zur Lärminderung beitragen soll. Die Entwicklung und Umsetzung ist ein komplexes Verfahren. Dementsprechend vielfältig ist der Kreis derjenigen, die an der Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans zu beteiligen sind. Das sind u.a. Umweltamt, Planungs- und Tiefbauamt, Straßenbaulastträger, Straßenverkehrsbehörde, Polizei und Lokalpolitik.

Nach nationalem Recht gibt es für den Lärmaktionsplan keine Grenzwerte, die verpflichtend einzuhalten sind. Auch können Rechtsansprüche zur Durchsetzung der Maßnahmen nicht unmittelbar abgeleitet werden. Die für die Aufstellung des Lärmaktionsplans zuständigen Gebietskörperschaften sind für die Durchführung der Maßnahmen zuständig, die in ihrem Aufgabenbereich liegen.

Die übrigen Maßnahmen liegen in der Verantwortung der Eigentümer bzw. Baulastträger.

Eine Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Verbandsgemeinde Gau-Algesheim ist ab dem zweiten Halbjahr 2019 vorgesehen.

1. Allgemeines

1.1 Beschreibung der Verbandsgemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen die zu berücksichtigen sind

Die Verbandsgemeinde Gau-Algesheim liegt im Landkreis Mainz-Bingen und grenzt u.a. unmittelbar an die großen kreisangehörigen Städte Ingelheim am Rhein und Bingen am Rhein.

Eine Anbindung der Verbandsgemeinde Gau-Algesheim an das überregionale Straßennetz erfolgt u.a. über die Landesstraßen L 420, L 419, L 415, L 414 u. L 428. Die Landesstraße L 420 bindet die Stadt Gau-Algesheim und die Ortsgemeinde Ockenheim zudem unmittelbar an das Bundesautobahnnetz BAB 60 an.

Mehrere Anschlüsse an eine Hauptschienenstrecke von Mainz nach Bingen bzw. Bad Kreuznach (in beiden Richtungen) hat die Verbandsgemeinde über die Bahnhöfe in der Stadt Gau-Algesheim bzw. in der Ortsgemeinde Ockenheim.

In den Untersuchungsumfang der Lärmaktionsplanung fallen ausschließlich Teilbereiche der L 420 (Gau-Algesheim) gem. Lärmkartierung des Jahres 2017. Die Bahntrasse fällt nicht unter die in § 47d BImSchG genannten Kriterien. Diese wurden daher bei der Lärmkartierung nicht erfasst und können folglich nicht bei der Lärmaktionsplanung berücksichtigt werden.

Vordergründig sind die Gemeinden der Verbandsgemeinde Gau-Algesheim durch landwirtschaftliche Nutzfläche (Weinbau, Landwirtschaft), der Siedlungscharakter ist

überwiegend ländlich geprägt. Gewerbliche Nutzungen konzentrieren sich hauptsächlich in den Gewerbegebieten „Santa Fé“ in Gau-Algesheim, „Am Gänsklauer“ in Schwabenheim, „Vor dem Klopp“ in Appenheim u. „Am Kempter Weg“ in Ockenheim.

Anzahl der Einwohner der Verbandsgemeinde: 16.719 (Stichtag 22.08.2018)

Gesamtfläche der Verbandsgemeinde in km²: 60,61

Anzahl der Wohnungen in der Verbandsgemeinde: 10.028 (Stichtag 22.08.2018)

1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Verbandsgemeindeverwaltung Gau-Algesheim

Hospitalstr. 22

55435 Gau-Algesheim

Telefon 06725/910-0

Fax 06725/910-110

E-Mail info@vg-gau-algesheim.de

Internet <http://www.vg-gau-algesheim.de>

Abweichend davon ist für die Kartierung des Schienenlärms von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes zuständig:

Eisenbahnbundesamt

Vorgebirgsstr. 49

D - 53110 Bonn

<http://www.eba.bund.de>

Abweichend davon ist für die Kartierung des Fluglärms von Flugverkehr des angrenzenden Großflughafen Frankfurt a.M. zuständig:

Regierungspräsidium Darmstadt

Hilpertstraße 31

D - 64295 Darmstadt

<https://rp-darmstadt.hessen.de>

Die Berechnung der Lärmbelastung in der Gemeinde erfolgte für die Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume durch das Landesamt für Umwelt Rheinland-Pfalz, für die Schienenstrecken von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes durch das Eisenbahnbundesamt.

1.3 Rechtlicher Hintergrund

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

1.4 Geltende Grenzwerte

Geltende nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

2. Bewertung der Ist-Situation

Für die Haupt Eisenbahnstrecken wird auf die Kartierung des Eisenbahnbundesamtes (EBA) und den abgeschlossenen Lärmaktionsplan des EBA verwiesen.

Für den Flugverkehr des angrenzenden Großflughafens Frankfurt a.M. wird auf die Fluglärmkartierung des Landes Hessen verwiesen.

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen

Betroffenheiten der II. Stufe der Lärmkartierung										Betroffenheiten der III. Stufe der Lärmkartierung															
Betroffenheiten durch kartierungspflichtige Hauptverkehrsstraßen										Betroffenheiten durch kartierungspflichtige Hauptverkehrsstraßen															
Hauptverkehrsstraßen nach § 47b Nr. 3 BImSchG sind Bundesfernstraßen, Landesstraßen oder auch sonstige grenzüberschreitende Straßen, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr										Hauptverkehrsstraßen nach § 47b Nr. 3 BImSchG sind Bundesfernstraßen, Landesstraßen oder auch sonstige grenzüberschreitende Straßen, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr															
EU-Gebäudestatistik					EU-Flächenstatistik					EU-Gebäudestatistik					EU-Flächenstatistik										
Intervalle	Anzahl der betroffenen Menschen		Intervalle	Anzahl der betroffenen Menschen		Schwellenwerte	Anzahl der Wohnungen		Anzahl der Schulen	Anzahl der Krankenhäuser	Schwellenwerte	Fläche in km²		Intervalle	Anzahl der betroffenen Menschen		Schwellenwerte	Anzahl der Wohnungen		Anzahl der Schulen	Anzahl der Krankenhäuser	Schwellenwerte	Fläche in km²		
	gerundet	EU-Rundung		gerundet	EU-Rundung		gerundet	EU-Rundung				gerundet	gerundet		gerundet	gerundet		gerundet	EU-Rundung				gerundet	gerundet	gerundet
55 - 60	173	200	55 - 60	126	100	> 55	183	200	0	0	> 55	0,43	55 - 60	122	100	55 - 60	53	100	> 55	140	100	0	0	> 55	0,38
60 - 65	100	100	60 - 65	59	100	> 65	51	100	0	0	> 65	0,12	60 - 65	74	100	60 - 65	51	100	> 65	44	0	0	0	> 65	0,11
65 - 70	50	100	65 - 70	0	0	> 75	0	0	0	0	> 75	0,01	65 - 70	59	100	65 - 70	0	0	> 75	0	0	0	0	> 75	0,01
70 - 75	53	100	> 70	0	0								70 - 75	30	0	> 70	0	0							
> 75	0	0											> 75	0	0										

Da sich die Betroffenheiten der Verbandsgemeinde Gau-Algesheim im Vergleich der Lärmkartierung 2012 zur Lärmkartierung 2017 (siehe Tabellen) verringert haben, wird nachfolgend auf die Lärmkartierung 2012 und deren Betroffenheiten Bezug genommen.

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 55 bis 60	122/100
über 60 bis 65	74/100
über 65 bis 70	59/100
über 70 bis 75	30/0
über 75	0/0
Summe	285/300

L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm
über 50 bis 55	76/100
über 55 bis 60	53/100
über 60 bis 65	51/100
über 65 bis 70	0/0
über 70	0/0
Summe	180/300

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Fläche und Wohnungen

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km²	Wohnungen
55 - 65 dB(A) L _{DEN}	0,38	140/100
65 - 75 dB(A) L _{DEN}	0,11	44/0
über 75 dB(A) L _{DEN}	0,01	0/0
Summe	0,5	184/100

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Lärmaktionspläne sind aufzustellen, wenn die Lärmkartierung ein „Lärmproblem“ identifiziert. Ein solches liegt zumindest dann vor, wenn mehr als einzelne Wohngebäude, Schulen, Krankenhäuser oder Kindertagesstätten entsprechend hohen Lärmpegeln ausgesetzt sind.

Die WHO (Night Noise Guidelines for Europe, 2009) schlägt zum Schutz vor Gesundheitsbeeinträchtigungen die folgenden Lärmgrenzwerte (außen) für die Nacht vor:

Kurzfristig $L_{\text{Night}} = 55 \text{ dB(A)}$, Mittel- und langfristig $L_{\text{Night}} = 40 \text{ dB(A)}$

Zur Vermeidung von Gesundheitsbeeinträchtigungen sollte ein 24h-Tagpegel L_{DEN} von 65 dB(A) möglichst kurzfristig unterschritten werden. Zur Vermeidung von erheblichen Belästigungen sollte langfristig der 24h-Tagpegel L_{DEN} von 55 dB(A) möglichst unterschritten werden.

In den Lärmkarten sind die Gebiete mit Pegeln oberhalb von $L_{\text{DEN}} = 55 \text{ dB(A)}$ und $L_{\text{Night}} = 50 \text{ dB(A)}$ dargestellt.

*Für eine Bewertung der Lärmsituation können die Angaben in den vorhandenen Regelwerken (siehe Anlage 1) zur Orientierung herangezogen werden. Ein gesetzlicher Anspruch für die belasteten Einwohner auf Lärminderung allein aus der strategischen Lärmkartierung heraus entsteht nicht.

89/100 Menschen sind ganztägig sehr hohen Belastungen ausgesetzt und (über $L_{\text{DEN}} 65 \text{ dB(A)}$)
104/200 Menschen sind in der Nacht sehr hohen Belastungen ausgesetzt (über $L_{\text{NIGHT}} 55 \text{ dB(A)}$)
163/200 Menschen sind ganztägig hohen Belastungen ausgesetzt und (über $L_{\text{DEN}} 60 \text{ dB(A)}$)
180/300 Menschen sind in der Nacht hohen Belastungen ausgesetzt. (über $L_{\text{NIGHT}} 50 \text{ dB(A)}$)
285/300 Menschen sind ganztägig Belastungen / Belästigungen ausgesetzt und (über $L_{\text{DEN}} 55 \text{ dB(A)}$)

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

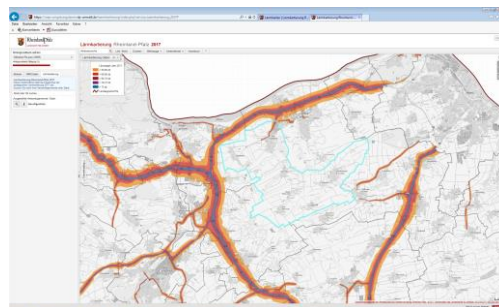
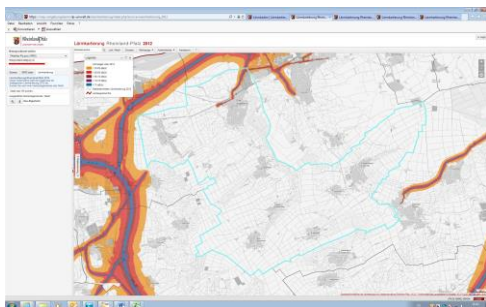


Bild 1, Bild 2: Lärmkartierung 2012

Lärmkartierung 2017

Da sich die kartierten Bereiche der Lärmkartierung 2012 und 2017 kaum unterscheiden, wird nachfolgend auf die Ergebnisse der Lärmkartierung 2017 Bezug genommen.

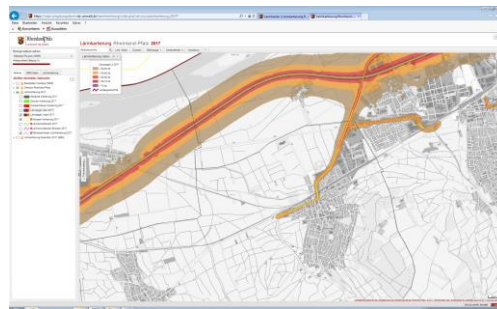
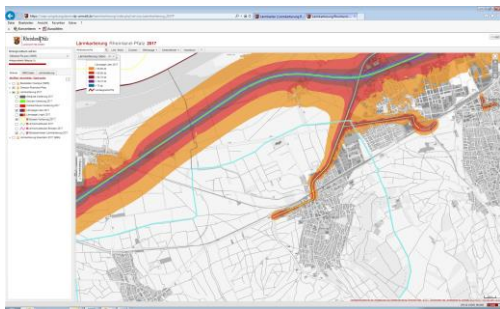


Bild 3, Bild 4: Situation Gau-Algesheim L_{DEN} und L_{Night} (Lärmkartierung 2017)

Kartierte Lärmprobleme (Straßen)

Beschreibung der Hauptlärmquelle													
Hauptlärmquellen, Beschreibung der kartierten Straßenabschnitte													
Folgende Abkürzungen werden verwendet:													
DTV – Mittleres tägliches Verkehrsaufkommen													
Lm25 – Emissionspegel in 25 m Abstand im Zeitbereich													
M – mittleres stündliches Verkehrsaufkommen im Zeitbereich													
p – Prozentualer Anteil Schwerverkehr im Zeitbereich													
Straße	Zählerstellennummer	DTV-Kfz/24h	Lm25 Tag dB(A)	Lm25 Abend dB(A)	Lm25 Nacht dB(A)	M Tag Kfz/h	p Tag %	M Abend Kfz/h	p Abend %	M Nacht Kfz/h	p Nacht %	Abschnittslänge in m	kartierungspflichtige Hauptverkehrsstraße bzw. sonstige Straße
L-419	60140007	15421	68,2	65,75	60,3	977	3,2	623	1,5	151	3,8	0,11	HVS
L-419	60140247	14127	67,7	65,26	59,2	903	2,5	571	1,2	126	2,9	0,17	HVS
L-420	60140062	17194	68,3	66	59,8	1099	1,8	695	0,8	153	2	1,2	HVS
L-420	60140803	8780	65,5	63,17	57,5	556	2,3	355	1,1	86	2,7	1,09	HVS

Im Gebiet der Verbandsgemeinde Gau-Algesheim (Bild 1 + 2 Kartiertes Gebiet der VG Gau-Algesheim) bestehen Lärmprobleme in folgenden Bereichen:

In der Stadt Gau-Algesheim, vgl. Bild 3 + 4 „Situation Gau-Algesheim“

In den übrigen Ortsgemeinden der Verbandsgemeinde Gau-Algesheim werden die Kartierungskriterien der EU-Umgebungslärmrichtlinien nicht erfüllt, es besteht keine Verpflichtung zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans für diese Bereiche.

3. Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Passive Lärmschutzmaßnahmen an den Wohngebäuden sind erfasst.

Insbesondere in der Ortsdurchfahrt Gau-Algesheim im Zuge der Landesstraße 420 wurden passive Lärmsanierungsmaßnahmen an anspruchsberechtigten Wohngebäuden vom Landesbetrieb Mobilität u.a. bei der Abarbeitung des Lärmimmissionskatasters bereits durchgeführt.

Weitere Maßnahmen der Gemeinde im Rahmen der Bauleitplanung, der Förderung des ÖPNV oder Fahrradverkehrs usw. sind zu ergänzen.

ÖPNV des Landkreises Mainz-Bingen

Einsatz von Geschwindigkeitsanzeigen

Tempo 30-Zonen innerhalb von Gau-Algesheim (aber nicht im kartierten Bereich der L 420)

Passive und aktive Lärmschutzmaßnahmen in räumlichen Teilbereichen zwischen Hauptschienenstrecke u. Landesstraße 420 in der Stadt Gau-Algesheim

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Stadt Gau-Algesheim

Förderung des Landkreises für barrierefreie Bushaltestellen in der Verbandsgemeinde, dadurch Verbesserung der ÖPNV-Situation in Gau-Algesheim und der gesamten Verbandsgemeinde

Innerstädtische Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h im Zuge der L 420 in der Stadtlage Gau-Algesheim

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

Sichtung der Möglichkeit eines ruhigen Gebietes im Bereich des Natur- u. Kulturrums Laurenziberg sowie im Bereich des Westerberges (räumliche Abgrenzung wird noch künftig festgelegt)

3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Langfristige Strategien zu weiteren Lärmquellen können insbesondere im Zuge einer künftigen Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Verbandsgemeinde entwickelt werden.

Nach derzeitigem Stand bspw.:

Nordumgehung Gau-Algesheim

Verzahnung der regelmäßigen Straßenkontrollen durch Träger der Straßenbaulast (LBM = Landesstraße und Stadt = Stadtstraße)

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Derzeit ist davon auszugehen, dass sich die Verkehrsströme durch die vorhandenen geplanten Maßnahmen und die verstärkte Nutzung der Landesstraße 419 verringern werden. Schätzwerte können zurzeit nicht exakt angegeben werden.

4. Formelle und finanzielle Informationen

4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans

16.08.2018

Beschluss Öffentlichkeitsbeteiligung Bau- u. Umweltausschuss VG 18.10.2018

4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans

Beschluss Lärmaktionsplan VG-Rat 11.12.2018

4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen

Veröffentlichung Amtsblatt der VG 25.10.2018

Öffentlichkeitsbeteiligung vom 02.11.2018 bis 03.12.2018

4.4 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d, Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Für die Aufstellung des Aktionsplans sind keine Kosten entstanden, da dieser von der Verbandsgemeinde in Eigenregie erarbeitet wurde.

4.6 Weitere finanzielle Informationen

Zu den Mindestanforderungen für Lärmaktionspläne zählen nach Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie Kosten-Nutzen-Analysen und andere finanzielle Informationen (Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse), falls diese verfügbar sind.

Umgebungslärm verursacht oberhalb von Lärmpegeln von $L_{\text{Night}} = 40 \text{ dB(A)}$ in der Nacht oder $L_{\text{DEN}} = 50 \text{ dB(A)}$ am Tag quantifizierbare und jährlich anfallende Lärmschadenskosten, z. B. als Gesundheitskosten und Immobilienwertverluste. Diese Kosten werden i.d.R. nicht vom Lärmverursacher getragen („externe Kosten“).

Für die Kosten-Nutzen-Analyse von Lärmschutzmaßnahmen sind Informationen verfügbar: Aus der Verknüpfung der Lärmbetroffenheit mit spezifischen Lärmschadenskosten ergeben sich Lärmschadenskosten. Die Lärmbetroffenheit und damit die Lärmschadenskosten können durch Lärmschutzmaßnahmen verringert werden. Die Abnahme der Lärmschadenskosten ergibt einen Nutzen, der den Kosten für die Lärmschutzmaßnahmen gegenüber zu stellen ist.

Die Betroffenheitsanalyse der Lärmkartierung enthält die Anzahl betroffener Anwohner pro Pegelklasse. Die Lärmschadenskosten pro Anwohner und Pegelklasse (Koeffizient) sind grundsätzlich aus Dosis-Kostenfunktionen für die Nacht oder den Tag ableitbar. Die Lärmschadenskosten im Untersuchungsgebiet werden durch anschließende Summation über die betroffenen Anwohner berechnet.

Ausgehend vom 24h-Pegel L_{DEN} sollen Gesundheitskosten pro Anwohner in den einzelnen Pegelklassen für die verschiedenen Verkehrslärmarten nach folgender Tabelle ermittelt werden:

L_{DEN} dB(A)		Belastete Menschen – Straßenlärm	Kosten
über 55 bis 60	71	122 / 100	8.662 € / 12.200 €
über 60 bis 65	121	74 / 100	895 € / 47.400 €
über 65 bis 70	171	59 / 100	10.089 € / 5.900 €

über 70 bis 75	272	30 / 0	8.160 € / 0 €
über 75	363	0 / 0	0 € / 0 €
Summe		285 / 300	35.865 € / 25.500 €

Demnach betragen die Lärmschadenskosten in der Verbandsgemeinde Gau-Algesheim für Einwohner, die durch Straßenverkehr einem Lärmpegel L_{DEN} von über 55 dB(A) ausgesetzt sind 35.865 €/25.500 € p.a..

Der so ermittelte Wert ist eine untere Abschätzung der Lärmschadenskosten, da z. B. Immobilienwertverluste unberücksichtigt bleiben.

Soweit aktuellere, genauere oder insbesondere für Immobilienwertverluste zusätzliche ortsspezifische Informationen vorliegen, können diese für eine separate Betrachtung verwendet werden.

4.7 Link zum Aktionsplan im Internet

www.vg-gau-algesheim.de www.vg-gau-algesheim.de/offenlegungen
--

Gau-Algesheim, 11.12.2018

gez. Benno Neuhaus
 Bürgermeister

Übersicht über Immissionsgrenz- und Immissionsrichtwerte im Bereich des Lärmschutzes

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{DEN} und L_{Night} dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig. Eine überschlägige Übertragung der nationalen Grenzwerte auf L_{DEN} und L_{Night} wurde durch das Bundesumweltministerium durchgeführt (siehe Anlage der „Hinweise zur Lärmkartierung“ der Bund / Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz)

Anwendungsbereich Nutzung	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen in der Baulast des Bundes und des Landes sowie Schienenverkehr ^{1 2}		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ²		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll ³	
	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete	67	57	57	47	45	35
reine Wohngebiete	67	57	59	49	50	35
allgemeine Wohngebiete	67	57	59	49	55	40
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	69	59	64	54	60	45
Gewerbegebiete	72	62	69	59	65	50
Industriegebiete					70	70

¹ Die Auslösewerte (früher Immissionsgrenzwerte) in den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97 für die Lärmsanierung wurden 2010 um 3 dB(A) abgesenkt. Mit Schreiben des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau vom 26.05.2010 wurde dies auch in Rheinland-Pfalz umgesetzt.

² Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen der Lärmsanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes gem. Bundeshaushaltsgesetz 2016

² Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036) **in der aktuellen Fassung**

³ Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503) **in der aktuellen Fassung**