

Nr.	TÖB/Bürger	Datum der Stellungnahme
A1	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	15.11.2019
A2	Forstamt Hochwald	15.11.2019
A3	Südwestrundfunk, Anstalt des öffentlichen Rechts	19.11.2019
A4	Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Frankfurt/Saarbrücken	25.11.2019
A5	Nationalparkamt Hunsrück-Hochwald	25.11.2019
A6	Landwirtschaftskammer Rheinland-Pfalz, Dienststelle Trier	22.11.2019
A7	Creos Deutschland GmbH	21.11.2019
A8	Verbandsgemeindeverwaltung Schweich an der Römischen Weinstraße	26.11.2019
A9	Struktur- und Genehmigungsdirektion Nord, Regionalstelle Gewerbeaufsicht Trier	27.11.2019
A10	Amprion GmbH	29.11.2019
A11	Kreisverwaltung Trier-Saarburg	02.12.2019
A12	Dienstleistungszentrum Ländlicher Raum Mosel	02.12.2019
A13	Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz	04.12.2019
A14	Deutsche Telekom Technik GmbH	06.12.2019
A15	Eisenbahn-Bundesamt, Zentrale	11.12.2019
A16	Deutscher Wetterdienst	12.12.2019
A17	Westnetz GmbH	09.12.2019
A18	Landesbetrieb Liegenschaftes- und Baubetreuung, Niederlassung Trier	16.12.2019
A19	Handwerkskammer Trier	17.12.2019
A20	Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz	17.12.2019
A21	Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz	20.12.2019
A22	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord	23.12.2019
A23	Vodafone GmbH/Vodafone Kabel Deutschland GmbH	18.12.2019
A24	Vermessungs- und Katasteramt Westeifel-Mosel	20.12.2019
A25	Industrie- und Handelskammer Trier	23.12.2019
A26	Westnetz GmbH, Regionalzentrum Trier	06.01.2019
A27	Landkreis Trier-Saarburg	07.01.2020
A28	Westnetz GmbH	08.01.2019

Tabelle A1      Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Bürger

Nr.	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag
A1	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A2	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A3	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A4	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A5	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A6	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A7	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A8	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A9	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A10	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A11	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A12	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A13	<p>Zunächst möchten wir darauf hinweisen, dass aus der Lärmaktionsplanung grundsätzlich keine Verpflichtungen für den Straßenbaulastträger von Bundes- und Landesstraßen resultieren.</p> <p>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.</p> <p>Weitere Regelungen zur Lärmvorsorge beinhaltet die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung vom 12. Juni 1990.</p> <p>Auf freiwilliger Basis fördert der Bundes- und Landesstraßenbaulastträger allerdings auch Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der so genann-</p>	<p>'Im Hinblick auf Maßnahmen in einem Lärmaktionsplan kommen zwei Regelungsbereiche von vornherein nicht als Orientierung in Betracht. Die eine Gruppe betrifft Verwaltungsvorschriften, welche "Sanierungen" zum Gegenstand haben. Das sind also VLärmSchR 97 und die Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007. Die Entwicklung eines Lärmaktionsplanes ist im rechtlichen Sinne nicht auf eine Sanierung ausgerichtet.' (Rechtsgutachten RiB-VerwG)</p>	

Nr.	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag
	<p>ten Lärmsanierung (Lärmschutz an bestehenden Straßen). Eine gesetzliche Grundlage existiert hierfür nicht. Voraussetzung für die Lärmsanierung ist:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Straße ist vor dem Inkrafttreten des Bundesimmissionsschutzgesetzes im Jahre 1974 unter Verkehr gegangen</li> <li>- die betroffene Bebauung war zu diesem Zeitpunkt vorhanden oder es bestand Baurecht nach einem rechtskräftigen Bebauungsplan</li> <li>- die Voraussetzungen der Verkehrslärmschutzrichtlinie 97 werden erfüllt, insbesondere <ul style="list-style-type: none"> <li>• die erforderlichen Haushaltsmittel sind vorhanden (Pkt. 35)</li> <li>• die Immissionsgrenzwerte nach Pkt. 37.1 werden überschritten</li> </ul> </li> </ul> <p>Hinweis: Mit Inkrafttreten des Bundeshaushaltes am 9.4.2010 wurden die bisher anzuhaltenden Lärmsanierungsgrenzwerte um 3 dB(A) gesenkt (z.B. für Wohngebiete auf 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht, für Mischgebiete 69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• es erfolgt eine Antragstellung durch den Eigentümer (Pkt. 42). Vertretungen, z. B. Gemeinden, sind nicht antragsberechtigt. Vom Eigentümer ist ein Eigenanteil von 25 % zu übernehmen.</li> </ul> <p>Hinsichtlich der Handhabung von Lärmsanierungsfällen ist grundsätzlich Folgendes auszuführen:</p> <p>Das Land Rheinland-Pfalz hat sich bereits Ende der 80iger Jahre der Lärmsituation in Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundes- und Landesstraßen angenommen und ein Lärmimmissionskataster erstellt, nach dessen regelmäßig aktualisierten Dringlichkeitsreihung seitdem Lärmsanierungsmaßnahmen sukzessiv ortslagenweise abgewickelt werden.</p>		

Nr.	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag
	<p>Im Vorfeld der Abwicklung werden im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung alle Wohnhäuser mit Grenzwertüberschreitung ermittelt. Die Eigentümer dieser Gebäude werden angeschrieben und über die anteilige Finanzierung (75%) von Lärmschutzmaßnahmen unterrichtet. Auf Antrag des Eigentümers und bei Vorliegen der weiteren Anspruchsvoraussetzungen wird dann der erforderliche Lärmschutz abgewickelt. Eigentümer, die sich nicht melden, werden nochmals angeschrieben. Werden keine weiteren Anträge gestellt wird das Lärmsanierungsprojekt abgeschlossen. Dem entsprechend wurden auch in der Ortsdurchfahrt Hermeskeil im Zuge der B 52 verfahren.</p> <p>Sowohl die Lärmvorsorge als auch die Lärmsanierung sind somit nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.</p> <p>Zu dem uns vorgelegten Entwurf des Lärmaktionsplanes nehmen wir im Einzelnen wie folgt Stellung:</p> <p><b>Zu 2.3 (Seite 7 und 8)</b></p> <p>Wie im Lärmaktionsplan ausgeführt, eröffnet der § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO) grundsätzlich die Möglichkeit, zur Minderung des Straßenverkehrslärms straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen durchzuführen.</p> <p>Über die Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) aus Lärmschutzgründen entscheidet in einem gesonderten Verfahren gem. § 40 (1) BImSchG und § 45 StVO (1) Nr. 3, (1b) Nr. 5 die zuständige Straßenverkehrsbehörde. Die Entscheidung erfolgt auf der Grundlage der strengen Vorgaben von § 45, Abs. 9 StVO und der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)</p>		

Nr.	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag
	<p>vom 23.11.2007 (siehe Lärmschutz-Richtlinien-StV Punkt 1.4, Abs. 3, letzter Satz).</p> <p><b>Zu 2.8 (Seite 14 Absatz 1)</b>  Wie bereits dort ausgeführt, wurden in der Ortsdurchfahrt Hermeskeil bereits passive Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung abgewickelt.  Ein erneutes Aufgreifen des Lärmfalles und somit eine schalltechnische Untersuchung mit aktuellen Verkehrsdaten ist unsererseits in absehbarer Zeit nicht vorgesehen.</p> <p><b>Zu 2.10.1 (Seite 16)</b>  Hinsichtlich des Einbaus lärmindernder Fahrbahnbeläge ist Folgendes auszuführen:  Die lärmtechnischen Eigenschaften von Fahrbahndecken sind gemäß der 16. BImSchV bei der Berechnung der Emissionspegel von Straßen zu berücksichtigen. Die Berechnungsgrundsätze sind in Nr. „4.4.1.1.3 Straßenoberfläche“ der RLS-90 festgelegt (Korrekturwert <math>D_{\text{Stro}}</math>). Tabelle 4 der RLS-90 wurde im Laufe der Jahre durch verschiedene Rundschreiben des BMVI wie folgt ergänzt bzw. aktualisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Betone nach ZTV Beton-StB 01 mit Waschbetonoberfläche - 2 dB(A)</li> <li>- Asphaltbetone <math>\leq 0/11</math> und Splittmastixasphalte 0/8 und 0/11 (ohne Absplittung) – 2 dB(A)</li> <li>- Lärmarmes Gussasphalt – 2 dB(A)</li> <li>- Offenporige Asphaltdeckschichten (OPA) 0/11 – 4 dB(A)</li> <li>- Offenporige Asphaltdeckschichten (OPA) 0/8 – 5 dB(A)</li> </ul>	<p>Der Einsatz von OPA ist auf dem entsprechenden Straßenabschnitt nicht vorgesehen</p>	

Nr.	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag
	<p>Anmerkung: Die Einsatzbedingungen für offenporigen Asphaltdeckschichten (OPA) hat der Bund als Straßenbaulastträger sehr eng gefasst.</p> <p>Voraussetzung für den Einbau von offenporigen Asphaltdeckschichten (OPA) ist jedoch grundsätzlich die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte (z.B. die der Lärmsanierung) und dass keine anderen technisch besser geeigneten Lärmschutzmaßnahmen in Frage kommen.</p> <p>Die angegebenen Korrekturwerte gelten für Außerortsstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit &gt; 60 km/h.</p> <p>Die entsprechenden Vorgaben finden sich auch in der „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen - VBUS“ (Punkt 3.5.3, Tabelle 3) wieder.</p> <p>Das bedeutet, dass die o.g. Korrekturwerte bei schalltechnischen Berechnungen nach den RLS- 90 und der VBUS erst ab einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit größer 60 km/h in Ansatz gebracht werden können. Beim Einbau derartiger Straßenbeläge innerorts haben diese Korrekturwerte keine Gültigkeit. Beispielsweise beträgt der Korrekturwert <math>D_{Stro}</math> für einen lärmarmen Asphaltbeton im Bereich von Außerortsstraßen (bei <math>v &gt; 60</math> km/h) <math>-2,0</math> dB(A), innerorts jedoch nur <math>0</math> dB(A).</p> <p>Gemäß VBUS (Punkt 3.5.3, Tabelle 3 *) bzw. RLS-90 können für lärmindernde Straßenoberflächen, bei denen aufgrund neuer bautechnischer Entwicklungen eine dauerhafte Lärminderung nachgewiesen ist, auch andere Korrekturwerte <math>D_{Stro}</math> berücksichtigt werden.</p>	<p>Derzeit laufen Forschungsvorhaben zu entsprechenden lärmarmen Belägen. In verschiedenen Gemeinden werden auf Strecken mit einer zulässigen Geschwindigkeit &lt;60 km/h lärmarme Asphalte eingebaut. Aktuelle Erkenntnisse dazu wurden vom Umweltbundesamt veröffentlicht (Lärmindernde Fahrbahnbeläge – Ein Überblick über den Stand der Technik, aktualisierte Überarbeitung 2014). Es ist richtig, dass derzeit die Dauerhaftigkeit der Lärminderung noch nicht nachgewiesen werden kann. Da auf den untersuchten Straßenabschnitten neben einer straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme keine weitere Maßnahme baulicher Art möglich ist, verbleibt als langfristige Strategie nur auf den fortschreitenden Erkenntnisstand zu verweisen. Bei einer Fortschreibung des LAP wird geprüft, ob sich hier ein neuer Stand der Technik ergibt und eine Konkretisierung möglich ist.</p> <p>Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg gibt in dem Schreiben vom 17.07.2015 folgende Handlungsempfehlungen für den Einsatz von lärmindernden Asphaltsschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• (3) Die zwischenzeitlich vorliegenden Erfahrungen mit den seit 2007 erfolgreich durchgeführten Erprobungsstrecken zeigen nun, dass der SMA LA und der AC D LOA auch innerorts Minderungen von im Mittel <math>3,0</math> dB(A) bei Geschwindigkeiten ab <math>30</math> km/h bis <math>50</math> km/h erreichen.</li> </ul>	

Nr.	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag
	<p>Für alle in den letzten Jahren entwickelten lärmindernden Fahrbahndecken für Geschwindigkeitsbereiche innerorts (i. d. Regel 50 km/h) wurde bisher kein Korrekturwert festgesetzt oder noch keine dauerhafte Lärminderung (nicht gleichzusetzen mit der Langlebigkeit eines Fahrbahnbelages) nachgewiesen.</p> <p>Dies trifft auch auf die im Lärmaktionsplan beispielhaft genannten Fahrbahnbeläge (siehe Tabelle 3, Umwelt-Bundesamt, „Lärmindernde Fahrbahnbeläge“ auf die in Fußnote 24 auf Seite 16 verwiesen wird) zu.</p> <p>Hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung ist Folgendes anzumerken: Das Regelwerk der RLS-90 wird in absehbarer Zeit durch die RLS-19 ersetzt werden. Die RLS-19 wurde am 31.10. 2019 im Verkehrsblatt veröffentlicht. Vorerst findet sie jedoch noch keine Anwendung, da für eine verbindliche Einführung eine Änderung der 16.BImSchV erforderlich ist. In den RLS-19 sind erstmalig für Geschwindigkeitsbereiche innerorts für verschiedenen Straßendeckschichten Korrekturwerte getrennt nach Pkw und Lkw benannt. Beispielhaft ist hier der AC D LOA (die im Lärmaktionsplan aufgeführten Straßendeckschichttypen PMA und SMA-LA fallen nicht darunter), aber auch Asphaltbetone <math>\leq</math> AC 11 (bereits Regelbauweise) zu benennen.</p> <p><b>Zu 2.10.2 (Seite 17, Absatz 2)</b></p> <p>Die Aussage, dass mit der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h auf 30 km/h eine Verkehrsverstetigung einhergeht, hat keine Allgemeingültigkeit. Dies ist grundsätzlich abhängig von den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten (Verkehrsaufkommen, Länge des Streckenabschnittes, Fahrbahnbreiten, Einmündungen, parkende Fahrzeuge am Straßenrand usw.).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (4) Diese Erkenntnisse haben dazu geführt, dass der SMA LA und der AC D LOA in das Regelwerk der 2. Kategorie „Empfehlungen für die Planung und Ausführung von lärmtechnisch optimierten Asphalttschichten aus AC D LOA und SMA LA (E LA D) Ausgabe 2014 aufgenommen wurden. Die E LA D ist innerhalb der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswegen (FGSV) abgestimmt und wird von dieser als Stand der Technik zur Anwendung empfohlen.</li> <li>• (5) Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur legt daher fest, dass für Lärmsanierungsmaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen für die Lärmberechnung bei der Planung und Ausführung von lärmtechnisch optimierten Asphalttschichten aus AC D LOA und SMA LA eine Lärminderung von im Mittel 3,0 dB(A) bei Geschwindigkeiten ab 30 km/h bis 50 km/h angesetzt werden kann. Voraussetzung hierfür ist die Berücksichtigung der in dieser Handlungsempfehlung vorgegebenen Anwendungs- und Bautechnikgrundsätze.</li> <li>• (6) Des Weiteren wird durch das MVI festgelegt, dass für Lärmsanierungsmaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen für die Lärmberechnung bei der Planung und Ausführung von Asphaltdecken aus AC 8 und SMA 8 eine Lärminderung von im Mittel 2,0 dB(A) bei Geschwindigkeiten ab 30 km/h bis 50 km/h angesetzt werden kann. Voraussetzung hierfür ist ebenfalls die Berücksichtigung der in dieser Handlungsempfehlung vorgegebenen Anwendungs- und Bautechnikgrundsätze.</li> </ul> <p>Die LAI-Hinweise zur Aktionsplanung, Zweite Aktualisierung vom 09.03.2017, Abschnitt 15.1.2.2 weisen auf die Verkehrsverstetigung bei Reduzierung der Geschwindigkeit hin. Die Formulierung des LAP 'Die i. Allg. mit einer Verringerung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h einhergehende Verkehrsverstetigung...' verweist bereits darauf, dass dies nicht allgemein gültig ist, sondern von der örtlichen Situation abhängen kann.</p>	

Nr.	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag
	<p><b>Zu 2.10.3</b></p> <p>Wie bereits erläutert, liegen bezüglich der dauerhaften Lärminderung von lärmarmen Straßenbelägen im Innerortsbereich noch keine abschließenden Vorgaben (Korrekturwerte) bzw. Nachweise vor.</p> <p>In Abschnitt 2 wird jedoch ausgeführt, dass lärmarme Beläge eine deutlich lärmreduzierende Wirkung von mindestens 3 dB(A) besitzen. Die Ergebnisse der Tabelle 10 basieren auf diesem Ansatz. Hier sollte unseres Erachtens, deutlich darauf hingewiesen werden, dass es sich um evtl. mögliche Pegelminderungen handelt.</p> <p>Der Hinweis unter Fußnote 32 auf Seite 18, dass sich bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h der Korrekturwert für die Fahrbahnoberfläche auf - 2 dB(A) reduziert, steht im Widerspruch zu Abschnitt 2 und kann von hier aus nicht nachvollzogen werden.</p> <p><b>Zu 2.10.5</b></p> <p>Betreffend die Formulierung „im Rahmen ihrer Zuständigkeit“ gehen wir davon aus, dass sich die genannten Grundsätze und Zielvorstellungen ausschließlich auf Straßen in der Straßenbaulast der Gemeinden beziehen. Jedenfalls besteht bezüglich der Bundesfern-, Landes- und Kreisstraßen für die Festlegung derartiger Grundsätze und Zielvorstellungen im Lärmaktionsplan kein Raum.</p> <p><b>Zu 2.11 (Seite 21 und 22)</b></p> <p>Hinsichtlich der Festlegung von ruhigen Gebieten ist Folgendes anzumerken:</p> <p>Der § 47d Abs. 2 BImSchG verweist auf die „Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“. Dort ist in Artikel 3 (Begriffsbestimmungen) „ein ruhiges Gebiet auf dem Land“ als Gebiet</p>	<p>Nach den Empfehlungen des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg im Schreiben vom 17.07.2015 sind Minderungen bei Geschwindigkeiten ab 30 km/h bis 50 km/h von im Mittel 3 dB(A) zu erwarten. Dem wird durch den beschriebenen Ansatz von – 3 dB(A) bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h Rechnung getragen. Auch die Korrekturwerte der RLS-19 rechtfertigen diese Annahme.</p> <p>Bei der geringeren Geschwindigkeit von 30 km/h steigt der Einfluss der Motorengeräusche bezogen auf die Gesamtemissionen, die bei Geschwindigkeiten über 40 km/h hauptsächlich durch das Reifen-Fahrbahn-Geräusch bestimmt wird. Ein lärmarmere Fahrbahnbelag mindert nahezu ausschließlich das Reifen-Fahrbahn-Geräusch. Bei Zunahme des Motorengeräuschs bezogen auf die Gesamtemission verringert sich die Minderungswirkung eines lärmarmen Belags.</p>	



Nr.	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag
	<p>definiert, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbelärm ausgesetzt ist.</p> <p>Wie im Lärmaktionsplan ausgeführt, sind gemäß den LAI-Hinweisen vom 9. März 2017 ist ein Anhaltspunkt für eine Festlegung ruhiger Gebiete auf dem Land zumindest dann gegeben, wenn Pegelwerte von <math>L_{DEN} = 40 \text{ dB(A)}</math> nicht überschritten werden.</p> <p>Daher sind für die Auswahl ruhiger Gebiete auch Straßen, die nicht zu den Hauptverkehrsstraßen zählen, mit zu berücksichtigen und ggfls. bei den Berechnungen z.B. in der Lärmkartierung mit einzubeziehen.</p> <p>Darüber hinaus müssen Lärmaktionspläne gemäß Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG Angaben über die Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms enthalten (siehe auch LAI- Hinweise zur Lärmaktionsplanung, Zweite Aktualisierung vom 9.3.2017, Abschnitt 4).</p> <p>Fehlen derartige Angaben hat das zur Folge, dass u.a. auf den das Gebiet tangierenden bzw. durchquerenden Straßen keine weitere Zunahme des Verkehrs erfolgen darf. Damit wird in die Verkehrsfunktion der Straßen und damit in die Belange des Straßenbaulastträgers eingegriffen und dieser in seiner Planungshoheit in unzulässiger Form eingeschränkt.</p> <p>Gemäß den LAI-Hinweisen kann unter Umständen auch eine Erhöhung des Geräuschpegels zugelassen werden, was jedoch ebenfalls im Lärmaktionsplan festzuschreiben ist.</p> <p>Entsprechend der Formulierung unter Fußnote 36 auf Seite 21 gehen wir davon aus, dass für die im Lärmaktionsplan festgelegten ruhigen Gebiete eine Lärmzunahme von <math>3 \text{ dB(A)}</math> zulässig ist. Da diese zugelas-</p>	<p>Die ausgewiesenen ruhigen Gebiete 'Dhronhänge' und 'Nationalpark Hunsrück-Hochwald' liegen nicht in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen. Die nächstgelegenen Straßen weisen durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen von 500-600 Kfz laut Bundesverkehrszählung 2015 auf. Die Gebietsabgrenzungen wurden so gewählt, dass die ruhigen Gebiete nicht unmittelbar an klassifizierte Straßen heranreichen. Selbst in den Randbereichen der ruhigen Gebiete werden am Tag Beurteilungspegel über <math>40 \text{ dB(A)}</math> allein über das Abstandsmaß nur vereinzelt erreicht.</p> <p>Die Ausweisung einer Fläche als „Ruhiges Gebiet“ soll sicherstellen, dass bei zukünftigen Planungsabsichten dieses vor der Zunahme vor Lärm geschützt wird. Diese Festlegung wird als Maßnahme im Sinne der Lärmvorsorge eingestuft.</p> <p>Die Formulierung wird in den Textteil des Lärmaktionsplans aufgenommen.</p>	

Nr.	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag
	sene Ausnahmeregelung, wie bereits erläutert im Lärmaktionsplan festzuschreiben ist, sollte dies sich nicht nur auf einen Hinweis in einer Fußnote beschränken.		
A14	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A15	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A16	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A17	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A18	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A19	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A20	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A21	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A22	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A23	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A24	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A25	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A26	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A27	Keine Einwendungen	Nicht erforderlich	
A28	Unter Punkt 2.10.5 „Sonstige Maßnahmen" wollen Sie zur Einhaltung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bei den Einfahrten in die einzelnen Ortsgemeinden und in die Stadt Hermeskeil Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeit am Ortseingang erzwingen.	Im Lärmaktionsplan sind diese Maßnahmen beispielhaft beschrieben. Die Verbandsgemeinde kann diese Vorschläge diskutieren und weiterverfolgen. Bei Umsetzung der Maßnahmen, insbesondere bei baulichen Eingriffen in Verkehrswege, erfolgt eine erneute Beteiligung im Zuge der Planverfahren.	

Nr.	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag
	<p>Hierzu ziehen Sie in Betracht, durch bauliche Maßnahmen wie Verengungen des Straßenquerschnittes sowie Überfahrungen in Kombinationen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h vor dem Ortseingangsschild den Durchgangsverkehr zu beruhigen.</p> <p>Wir weisen Sie in diesem Zusammenhang darauf hin, dass bei evtl. zukünftigen Planungen von Straßenbaumaßnahmen in den Bereichen der Zufahrten zu unseren Umspannanlagen, insbesondere der UA in Hermeskeil „Am Rotbach“, die Trafotransportwege (siehe Anlagen) einschließlich der dafür erforderlichen Schleppkurven für die Spezialschwertransporte zu berücksichtigen sind, und dass Sie uns im Vorfeld solcher Umbaumaßnahmen zeitnah beteiligen.</p>		