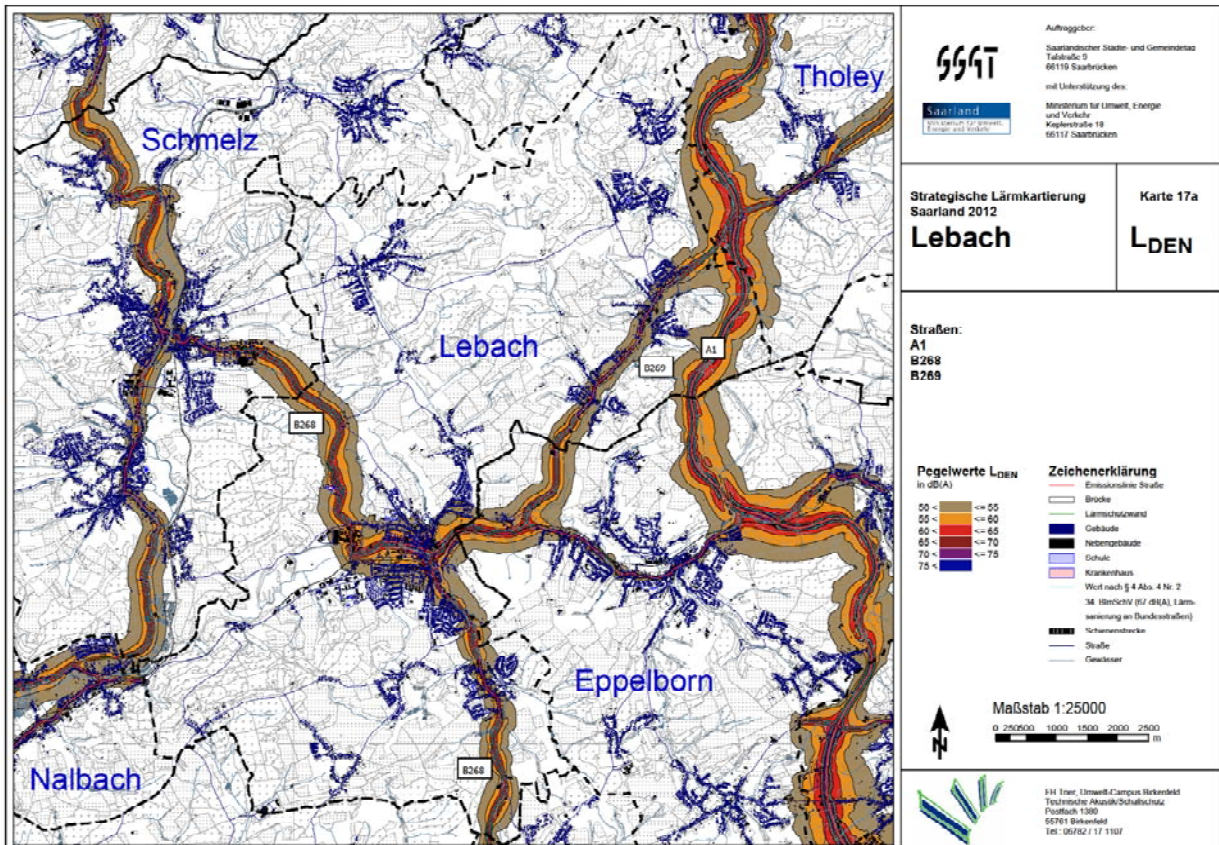




# Lärmaktionsplanung Stufe 2 der Stadt Lebach



**Information der Öffentlichkeit und anschließende  
Weiterleitung an die Europäische Kommission**



**Inhaltsangabe:**

- 1. Betroffene Hauptverkehrsstraßen in der Stadt Lebach**
- 2. Zuständige Behörde**
- 3. Übersichtstabelle Stadt Lebach**
- 4. Übersichtsplan**
- 5. Rechtlicher Hintergrund**
- 6. Grenzwerte**
- 7. Zahl betroffener Menschen**
- 8. Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser**
- 9. Kurzfristiger Handlungsbedarf: Überschreitung der Grenzwerte der Lärmsanierung**
- 10. Mittelfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung gesundheitlicher Gefährdungen**
- 11. Langfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung von Belästigungen**
- 12. Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zu Lärminderung**
- 13. Maßnahmen im Rahmen der Aktionsplanung**
- 14. Sonstige Maßnahmen**
- 15. Mitwirkung der Öffentlichkeit**
- 16. Ergebnisse und Bewertung der Lärmaktionsplanung**



## Lärmaktionsplanung Stufe 2 in der Stadt Lebach

### 1. Betroffene Hauptverkehrsstraßen in der Stadt Lebach

- A1 (ca. 2.500m)
- B 268 (ca. 5.900m)
- B 269 (ca. 8.300m)

### 2. Zuständige Behörde

Gemäß BImSchG § 47e Abs. 1. in Verbindung mit ZVO-BImSchG-TEHG (vom 17.02.2014) sind die Gemeinden mit der Aufstellung des Lärmaktionsplans betraut.

#### **Stadt Lebach**

Bauamt

Am Markt 1

66822 Lebach

Telefon 06881/59270

Fax 06881/59167

Gemeindeschlüssel: 10 0 44 112

Für die betroffenen Bundesstraßen und die Autobahn A1 liegt die Zuständigkeit für die Umsetzung von baulichen Maßnahmen beim

#### **Landesbetrieb für Straßenbau**

Lindenalle 2a

66538 Neunkirchen

Verkehrsrechtliche Maßnahmen müssen durch den

#### **Landkreis Saarlouis**

Kaiser-Wilhelm-Str. 4-6

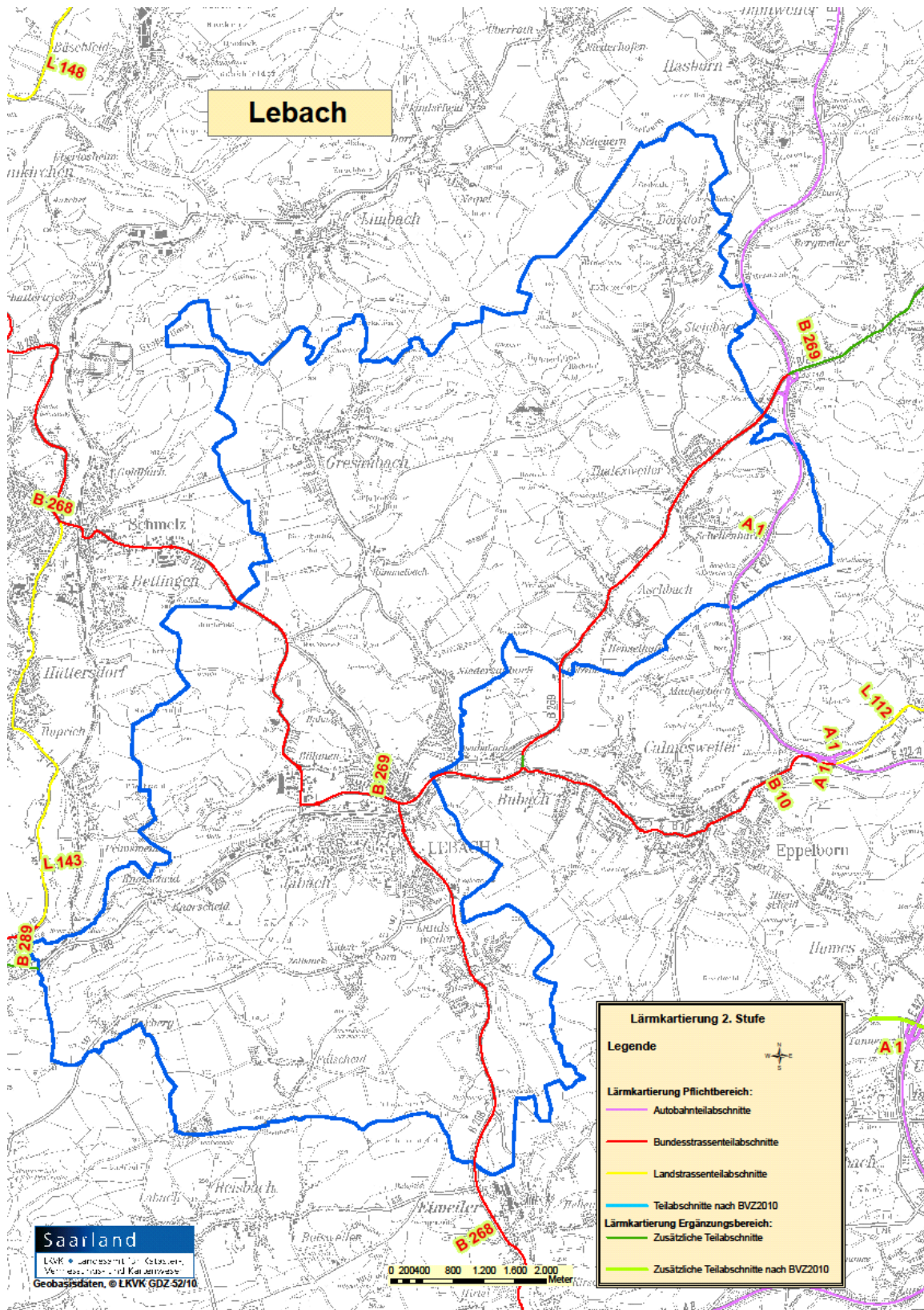
66740 Saarlouis

angeordnet werden.



### 3. Übersichtstabelle Stadt Lebach

<b>Stadt Lebach (Kreis Saarlouis)</b>					
Straße	Fahrzeuge <sup>1</sup>		Länge* (in Km)	Abschnittsbeginn	Abschnittsende
	(pro Jahr)	(pro Tag)			
A 1	7.898.985	21.641	2,5	AS Tholey	AS Eppelborn
B 269	3.462.390	9.486	1,1	AS Tholey	Abzw. L 304
B 269	3.102.500	8.500	3,2	Abzw. L 304	Einmündung Bolzenbergstraße
B 269	5.341.045	14.633	0,3	Abzw. L 334	Abzw. B 268
B 269	4.072.305	11.157	1,3	Abzw. B 268	Abzw. B 268
B 268	4.122.675	11.295	2,7	Kreisel Gewerbegebiet Süd Schmelz	Abzw. L 336
B 268	5.633.410	15.434	0,5	Abzw. L 336	Abzw. B 269
B 268	7.703.325	21.105	0,3	Abzw. B 269	Abzw. B 269
B 268	6.257.195	17.143	1,2	Abzw. B 269	Abzw. L 142
B 268	3.828.850	10.490	3,6	Abzw. L 142	Abzw. L 339
<b>Gesamtlänge der Straßen:</b>			<b>16,7</b>		
AD	Autobahndreieck				
AK	Autobahnkreuz				
AS	Anschlussstelle				
Abzw.	Abzweigung				
*	Länge des Teilabschnitts in der Gemeinde				
1	gemäß Verkehrsmengenkarte Saarland 2010				





## 5. Rechtlicher Hintergrund

Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (EU- Umgebungsrichtlinie), Abl. L 189/12 vom 18.07.2002

Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, BGBl. I.S. 1794 (§§47a -f des BImSchG)

Grundlage: Strategische Lärmkarten, die gemäß § 47c BImSchG erstellt wurden; Vorliegen der Voraussetzungen des § 47d BImSchG

### INTRO

#### **Lärminderungsplanung §§ 47a ff BImSchG / EU-Umgebungslärmrichtlinie Lärmaktionsplanung Stufe 2**

Lärm ist eines der wichtigsten Umweltprobleme unserer zivilisierten Gesellschaft. Wesentliche Teile der Bevölkerung sind Geräuschpegeln ausgesetzt, die markante lärmbedingte Gesundheitsrisiken sowie Schlafstörungen zur Folge haben. Lärm verursacht gleichermaßen erhebliche wirtschaftliche Folgekosten.

Die seit 2002 in Kraft getretene EU-Umgebungslärmrichtlinie wurde 2005 in nationales Recht (§ 47 a ff BImSchG) umgesetzt. In Deutschland leitet sich aus der Lärminderungsplanung für die Bürger ein Rechtsanspruch auf Information, nicht aber auf Maßnahmen zur Lärminderung ab.

Zuerst mussten Lärmkarten entsprechend der nach Verkehrsmenge in Frage kommenden Straßenabschnitte erarbeitet werden, dann folgen Lärmaktionspläne der 1. und 2. Stufe. Im Anschluss an den Lärmaktionsplan der Stufe 1 liegt nun der Entwurf der Lärmaktionsplanung / Stufe 2 vor.

Gemäß § 47 d BImSchG war die Stadt Lebach dazu verpflichtet, für Hauptstraßen mit mehr als 6 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr (1.Stufe) einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Diese Verkehrsbelastungen weisen die Bundesautobahnen A1 sowie die Bundesstraßen B268 und B269 auf. Für alle drei Straßen wurde im Jahr 2009 die strategische Lärmkartierung (§47 c BImSchG) abgeschlossen. Die Kartierung dient nun auch als Grundlage für die Lärmaktionsplanung der Stufe 2, diese bezieht sich jetzt auf alle Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr.

Die Lärmkartierung sowie die Lärmaktionsplanung für Schienenwege erarbeitet das Eisenbahnbundesamt und soll in 2015 im Internet zugänglich gemacht werden.



### Aspekte zur Zuständigkeit im Saarland:

Bundesgesetzlich wurde im § 47 e Abs. 1 BImSchG geregelt, dass die Pflicht zur Lärmaktionsplanung für Straßenverkehrslärm bei „den Gemeinden oder den nach Landesrecht“ zuständigen Behörden liegt. In den Bundesländern wurden verschiedene Zuständigkeitsmodelle umgesetzt, im Saarland wurde nach Änderung des BImSchG keine neue Zuständigkeitszuordnung veranlasst, es entwickelten sich infolgedessen unterschiedliche Auffassungen. Ministerium und SSGT (Saarländischer Städte- und Gemeindegtag) sahen eine Zuständigkeit bei den Gemeinden. Einige Kommunen sowie die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Bauamtsleiter (AKB) hingegen hielten das Landesamt für Umwelt und Arbeitsschutz für zuständig. Dies rührte daher, dass in Ermangelung landeseigener Immissionsrechtsnormen die Umsetzung des BImSchG mittels einer bis 16.02.2014 geltenden Durchführungsverordnung geregelt war, welche die nachträglich eingefügten §§ 47 a ff. BImSchG nicht kannte.

Mit dem Amtsblatt des Saarlandes vom 13.03.2014 wurde nun eine geänderte „Verordnung über die Zuständigkeiten nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz und nach dem Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz (ZVO-BImSchG-TEHG) vom 17. Februar 2014“ bekanntgemacht. Im § 1 heißt es unter der Überschrift „Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz“: „Die zuständige Behörde zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und der nach diesem Gesetz ergangenen Rechtsverordnungen ist das Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz, soweit nicht in dieser Verordnung Aufgaben ausdrücklich anderen Behörden zugewiesen werden und soweit nicht im Bundes-Immissionsschutzgesetz oder in den nach diesem Gesetz ergangenen Rechtsverordnungen andere Stellen ausdrücklich benannt sind. Für den Vollzug des Sechsten Teils des Bundes-Immissionsschutzgesetzes verbleibt es bei der durch § 47e Absatz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes festgelegten Zuständigkeit der Gemeinden.“

Durch diese Ergänzung wurde die Zuständigkeit für die Erstellung der Lärmaktionsplanung den saarländischen Kommunen übertragen, obwohl außer in großstädtischen Ballungsgebieten die Quellen für den Verkehrslärm fast ausschließlich auf Bundes- und Landstraßen, Autobahnen und Schienenwegen liegen und die Kommunen für alle diese Verkehrswege nicht der Straßenbaulastträger sind und somit keinen Einfluss auf deren Ausbau haben.



## 6. Grenzwerte

Die Grenzwerte für Straßenverkehrslärm im nationalen Recht beziehen sich auf den Beurteilungszeitraum Tag (06.00 bis 22.00 Uhr) bzw. Nacht (22.00 bis 06.00 Uhr). Sie sind gebietsspezifisch und werden hier für Mischgebiete (MI) und Allgemeine Wohngebiete (WA) angegeben.

- 'Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes' (VLärmSchR 97) auf der Grundlage des Bundeshaushaltsgesetzes  
Die VLärmSchR 97 gelten für bestehende Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes. Die Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmsanierung) betragen für MI 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts bzw. für WA 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts.
- 'Verkehrslärmschutzverordnung' (16. BImSchV)  
Die Verkehrslärmschutzverordnung gilt für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen. Die Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmvorsorge) betragen für MI 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts bzw. für WA 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts

## 7. Zahl betroffener Menschen

Aus der u.a. Tabelle ist die Zahl betroffener Einwohner ersichtlich.

Pegelbereich [dB(A)]	LDEN Zahl betroffener Menschen		LNight Zahl betroffener Menschen	
	Ungerundet	EU-Rundung	Ungerundet	EU-Rundung
50-55			907	900
55-60	1664	1700	463	500
60-65	738	700	283	300
65-70	432	400	0	0
70-75	162	200	0	0
>75	0	0	0	0

LDEN: Mittelungspegel über Tag, Abend und Nacht (24 Stunden) mit 5 dB Zuschlag für den Abend und 10 dB für die Nacht

LNight: Mittelungspegel für die Nacht ( 8 Stunden)

Ein direkter Vergleich der in den Lärmkarten ausgewiesenen Pegel mit Grenzwerten nach deutschem Recht ist wegen der z.T. abweichenden Berechnungsmethode nur bedingt möglich. Ein dem LDEN entsprechender Pegel ist im deutschen Recht nicht festgelegt.





### 8. Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

Schwellenwerte [dB(A)]	Anzahl der Wohnungen		Anzahl der Schulen	Anzahl der Krankenhäuser
	LDEN		LDEN	LDEN
	Ungerundet	EU-Rundung	Ungerundet	Ungerundet
>55	1507	1500	0	1
>65	304	300	0	0
>75	0	0	0	0

LDEN: Mittelungspegel über Tag, Abend und Nacht (24 Stunden) mit 5 dB Zuschlag für den Abend und 10 dB für die Nacht

LNight: Mittelungspegel für die Nacht ( 8 Stunden)

Ein direkter Vergleich der in den Lärmkarten ausgewiesenen Pegel mit Grenzwerten nach deutschem Recht ist wegen der z.T. abweichenden Berechnungsmethode nur bedingt möglich. Ein dem LDEN entsprechender Pegel ist im deutschen Recht nicht festgelegt.

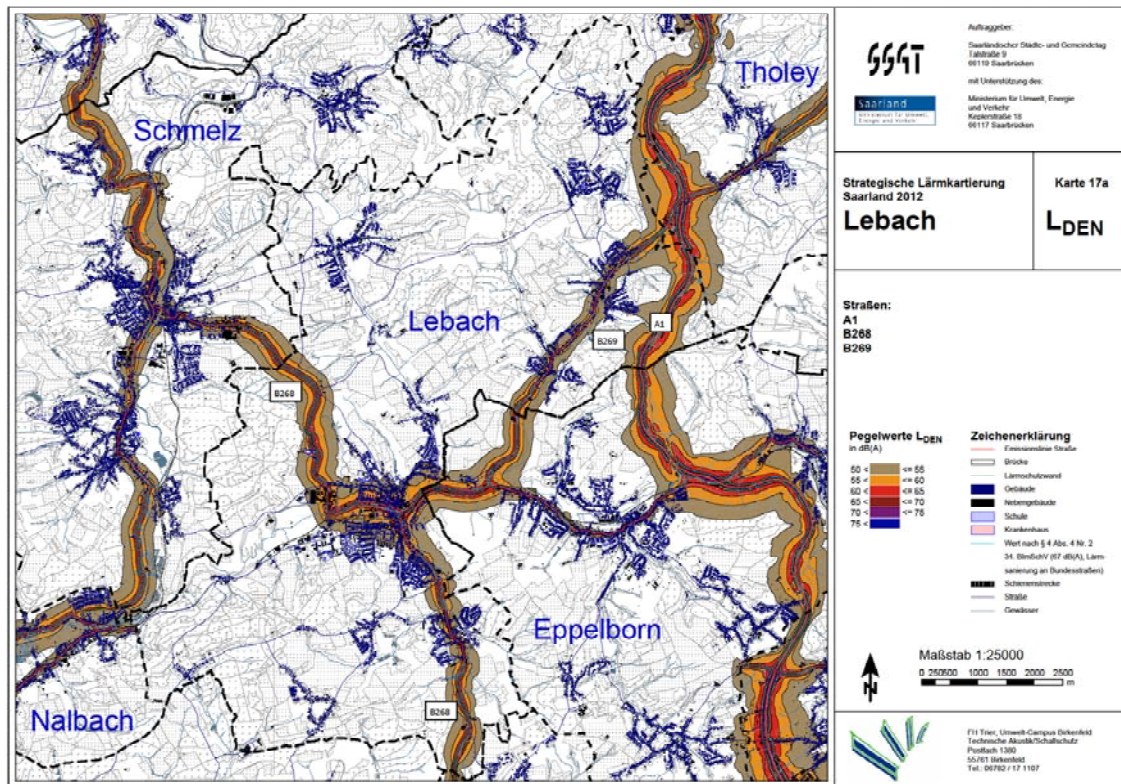


Abbildung 1 Verkehrslärmbelastung Stadt Lebach, Lärmindikator LDEN

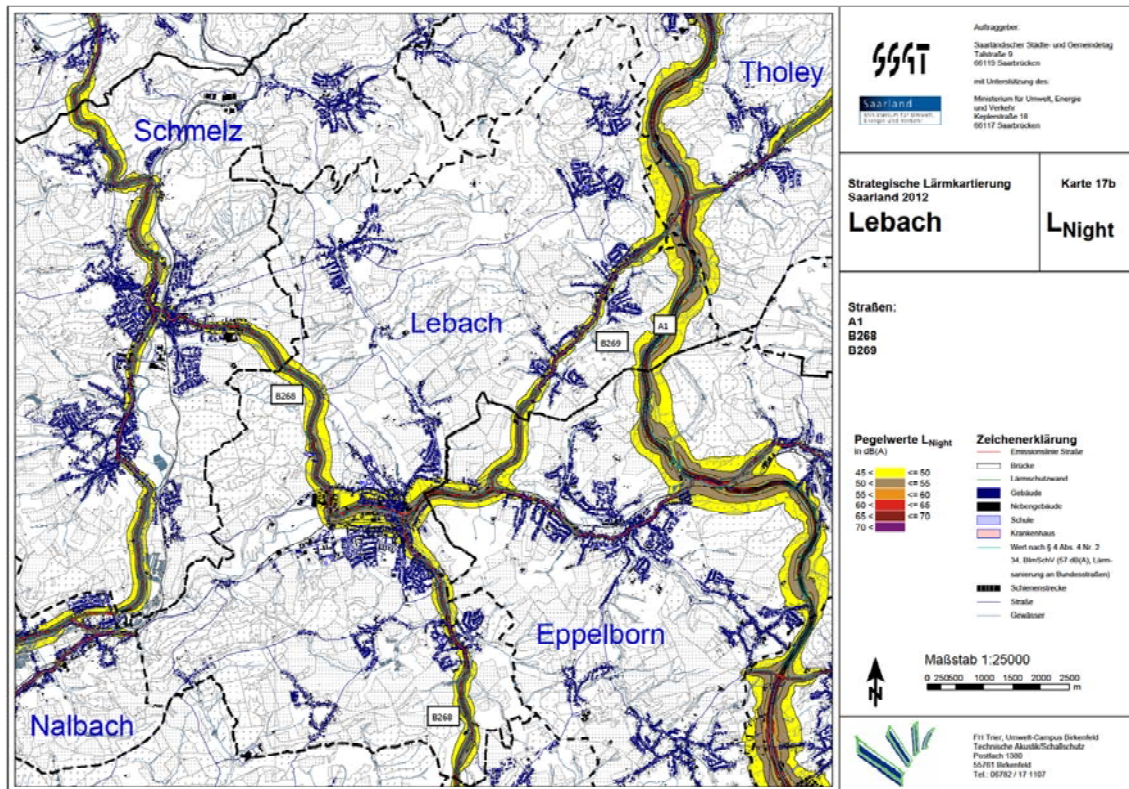


Abbildung 2 Verkehrslärmbelastung Stadt Lebach, Lärmindikator L<sub>Night</sub>

## 9. Kurzfristiger Handlungsbedarf: Überschreitung der Grenzwerte der Lärmsanierung

Bei Überschreitung der Werte 70 dB(A)  $L_{DEN}$  bzw. 60 dB(A)  $L_{Night}$  ist die Gefahr gesundheitlicher Beeinträchtigungen nicht auszuschließen.

Auch die Grenzwerte für Lärmsanierung an Bundesstraßen (in der Anpassung auf die Lärmindikatoren  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$ ), die für Mischgebiete, Dorfgebiete und Kerngebiete 69 dB(A) bzw. 59 dB(A) betragen, werden überschritten. Hier besteht also kurzfristig dringender Handlungsbedarf.

Im Bereich der A 1 wird kurzfristig kein Handlungsbedarf gesehen, da es hier keine Betroffene in den relevanten Pegelklassen zu verzeichnen gibt.

Maßnahmen, die kurzfristig und mit geringen Kosten realisiert werden können, sollten selbstverständlich durchgeführt werden. Im Verlauf der B 268 und der B 269 besteht kurzfristig Handlungsbedarf; hier gibt es eine größere Anzahl von Menschen, die Pegeln ausgesetzt sind, die gesundheitliche Beeinträchtigungen hervorrufen können.



## **10. Mittelfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung gesundheitlicher Gefährdungen**

Die Empfehlungen des Umweltbundesamtes (UBA) und des Sachverständigenrates für Umweltfragen (SRU) gehen davon aus, dass bei einer Unterschreitung der Werte von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts eine gesundheitliche Gefährdung ausgeschlossen ist.

In der Umgebung der A 1 wird mittelfristig kein Handlungsbedarf gesehen, da es hier keine Betroffene gibt, die einer Überschreitungen der Pegelwerte 65 bzw. 55 dB(A) ausgesetzt sind. Maßnahmen, die kurzfristig und mit geringen Kosten realisiert werden können, sollten selbstverständlich durchgeführt werden.

Im Verlauf der B 268 und der B 269 sind in erheblichem Maße Menschen Pegeln ausgesetzt, die eine gesundheitliche Gefährdung hervorrufen können. Schulen liegen nicht in einem Gebiet, in dem gesundheitliche Gefährdungen durch die vorherrschenden Pegel nicht ausgeschlossen werden können.

## **11. Langfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung von Belästigungen**

Die Empfehlungen des Umweltbundesamtes (UBA) gehen davon aus, dass bei einer Unterschreitung der Werte von 60 dB(A) tags bzw. 50 dB(A) nachts erhebliche Lärmbelästigungen gemindert sind.

Zur Unterschreitung der o.a. Pegelwerte wären in der Umgebung der B 268 und B 269 Maßnahmen erforderlich.

## **12. Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zu Lärminderung**

Im Einmündungsbereich der Dillinger Straße in die B 268 wurde ein großzügig ausgelegter Kreisverkehrsplatz errichtet. Dadurch hat sich der Verkehr deutlich verflüssigt, was zu einer Verringerung des Lärms geführt hat. Ergänzend wurden passive Lärmschutzmaßnahmen an Teilen der umgebenden Bebauung durchgeführt. Diese wurden durch das Landesamt für Straßenbau (Baulastträger) nach den Kriterien der Lärmvorsorge finanziert.

Entlang der B 268 wurden die Bereiche der Ortdurchfahrt Landsweiler, der Saarbrücker Straße, der Heeresstraße und die Umgehungsstraße Lebach saniert.

Entlang der B 269 wurde die Ortdurchfahrt Aschbach saniert. Die Sanierung der Ortdurchfahrt Thalexweiler befindet sich derzeit in der Durchführungsphase.

Durch das Einfahren der Saarbahn und die Einrichtung von P&R Parkplätzen entlang der Saarbahnstrecke wurde die Grundlage für eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs geschaffen. Diese Anbindung an den ÖPNV kann im Bereich der B268 in den Ortslagen Lebach und Landsweiler zu einer Verminderung des Pendlerverkehrs und somit der Lärmbelastung für die Anwohner führen.



### 13. Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung

#### Bundesautobahn A1

In diesem Bereich gibt es keine Betroffenheit, da die Autobahn ausreichend Abstand zur Wohnbebauung aufweist. Daher sind keine Maßnahmen vorgesehen.

#### B 268 und B 269

Für den gesamten Verlauf der beiden Bundesstraßen sollte durch den Baulastträger geprüft werden, ob in schutzwürdigen Räumen der Wohngebäude die Immissionsgrenzwerte der Lärmsanierung (nach VLärmSchR97) überschritten sind. Hier sollten dann zumindest passive Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden.

Entlang der B269 im Bereich des Kindergartens und des Wohngebietes „Theelwiesen“ sollte, zum Schutz der dort betreuten Kinder bzw. der Anwohner, die Errichtung einer Lärmschutzwand vorgesehen werden. Die Maßnahme kann allerdings nur im Rahmen der Lärmsanierung durch den Bund auf freiwilliger Basis erfolgen.

Deutlich wahrnehmbar ist der Verkehrslärm der B 269 auch im Wohngebiet „Wünschberg“. Hier werden allerdings nur wenige Ansatzpunkte gesehen. Durch die Topografie bedingt werden aktive Lärmschutzmaßnahmen nur mit einer weitestgehenden Einhausung der Bundesstraße Erfolg haben.

### 14. Sonstige Maßnahmen

- Zur Verstetigung des Verkehrsflusses sollte generell auf eine geeignete, verkehrsabhängige Ampelschaltung, erreichbar durch eine Optimierung des Lichtsignalanlagenetzes, geachtet werden. Hierdurch lassen sich eine Verringerung lästiger Pegelspitzen, aber auch eine i.a. geringere subjektive Belästigung erreichen. Ampelanlagen im Bereich von Bundesstraßen werden durch den Landesbetrieb für Straßenbau errichtet und betrieben.
- Eine wirksame Methode zur Lärminderung ist die Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h. Durch die mit der Geschwindigkeitsreduzierung einhergehende Verstetigung des Verkehrs kann eine deutliche Minderung des Lärmpegels erreicht werden. Die Entscheidung über eine derartige Maßnahme liegt aber nicht bei der Stadt Lebach, sondern bei der Verkehrsbehörde des Landkreises in Abstimmung mit dem Landesbetrieb für Straßenbau.



- Die Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit kann durch die Anzeige der momentan gefahrenen Geschwindigkeit des Fahrzeugs bzw. häufigere Kontrollen unterstützt werden.
- Der ordnungsgemäße Zustand der Straßenoberflächen ist durch regelmäßige Kontrollen und zeitnahe Instandsetzungen sicherzustellen. Insbesondere ist auf den lärmindernden Einbau der Kanaldeckel (verriegelte Abdeckungen) zu achten. Zusätzlich kann das Vermeiden einer Höhendifferenz zur Straßenoberfläche bspw. durch Distanzringe (Dämpfungsringe) erreicht werden. Die Zuständigkeit für diese Kontrollen und die Durchführung der entsprechenden Sanierungsarbeiten liegt beim Landesbetrieb für Straßenbau.
- Bei erforderlich werdenden Grunderneuerungen aller betroffenen Straßen ist zu prüfen, ob lärmgedimmte Deckschichten zum Einsatz kommen können (nach aktuellem Stand der Technik). Die Zuständigkeit für die Unterhaltung und Sanierung von Bundesstraßen liegt beim Landesbetrieb für Straßenbau.
- Ein leistungsfähiges System des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) trägt nicht nur zu Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bei, es bewirkt auch, als positiver Nebeneffekt, die Reduzierung von Immissionsfaktoren wie Feinstäube und Lärm.
- Das bestehende System von Fahrrad- und Fußwegen ist, abgestimmt auf den ÖPNV, so zu gestalten, dass ein problemloser Wechsel der Verkehrsmittel ermöglicht wird. Dabei ist eine gute Ankopplung des ÖPNV an bestehende Parkplätze (bspw. auch P+R-Plätze) anzustreben.
- Eine Stadtentwicklung hin zum Konzept der 'Stadt der kurzen Wege' ermöglicht ebenfalls eine Reduktion innerstädtischer Verkehre. Einkaufsmöglichkeiten, soziale und medizinische Einrichtungen im Innenstadtbereich dienen auch einer Erhöhung der Attraktivität derselben.
- Bei zukünftigen Planungen werden (wie bisher auch) keine Neubaugebiete ohne die Konzeption von Lärmschutzmaßnahmen in lärmbelasteten Bereichen ausgewiesen.
- Natürlich gibt es auch individuelle Maßnahmen die allerdings weder im Einflussbereich einer Behörde noch der betroffenen Anwohner liegen:
  - Lärmindernde Fahrweise durch Vermeidung starker Beschleunigungen
  - Vorausschauendes Fahren
  - Einrichten und Nutzen von Fahrgemeinschaften
  - Car-Sharing-Konzepte
  - Reduzierung bzw. Verzicht auf nicht notwendige Fahrten
  - Stärkere Nutzung des Fahrrads, bzw. Laufen
  - Stärkere Nutzung des ÖPNV



## 15. Mitwirkung der Öffentlichkeit

Nach der Zustimmung des Stadtrates zum Entwurf der Lärmaktionsplanung wurde mit Veröffentlichung am 21.08.2015 im amtlichen Nachrichtenblatt der Stadt Lebach die Öffentlichkeit gem. §47d Abs3 BImSchG in Form einer 4-wöchigen Auslegung vom 24.08.2015 bis zum 24.09.2015 beteiligt und zur Mitwirkung an diesem Verfahren aufgerufen. Es ging daraufhin eine Anregung ein.

## 16. Ergebnisse und Bewertung der Lärmaktionsplanung

Die Lärmaktionsplanung legt deutlich die Lärmbelastung der Anwohner in der Stadt dar. Genauso deutlich wird allerdings auch, dass der Stadt nur mangelhafte Möglichkeiten zum Schutz ihrer Bürger vor Verkehrslärm zur Verfügung stehen.

Die Lärmaktionsplanung wurde durch Bundesgesetz den Gemeinden übertragen, obwohl außer in großstädtischen Ballungsgebieten die Quellen für den Verkehrslärm fast ausschließlich auf Bundes- und Landstraßen, Autobahnen und Schienenwegen liegen. Für alle diese Verkehrswege ist die Kommune nicht der Straßenbaulastträger und hat somit keinen Einfluss auf deren Ausbau.

Die Lärmaktionsplanung kann allerdings als Hilfsmittel genutzt werden, um die Umsetzung entsprechender Lärmsanierungsmaßnahmen bei den zuständigen Baulastträgern einzufordern.

Die Reduzierung des Verkehrslärms kann neben der Entlastung der Betroffenen auch weitere positive Nebeneffekte hervorrufen.

So kann ein Konzept 'Stadt der kurzen Wege' dazu führen, dass durch die Verringerung des MIV, eine Attraktivitätssteigerung und Belebung der innerstädtischen Wohnbereiche erreicht wird. Damit verbunden sind bspw. eine Stärkung des innerstädtischen Einzelhandels und der dortigen Gastronomie. Durch die Förderung von Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie ÖPNV erhöht sich die touristische Attraktivität.

Durch den Wechsel, weg vom MIV hin zum ÖPNV, kommt es zu einer Verringerung von Verkehren mit positiven Auswirkungen auf Luftqualität und CO<sub>2</sub>-Ausstoß und Verkehrssicherheit. Die gleichen Effekte können auch durch die Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erreicht werden.

Von diesem Lärmaktionsplan hat der Stadtrat der Stadt Lebach am 12.11.2015 Kenntnis genommen.



***Quellenangabe:***

***Internetrecherche, Daten des Ministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz,  
<http://saarland.de/9046.htm>,***

***Lärmaktionsplanung Gemeinde Eppelborn, erstellt von Prof.Dr.Kerstin Giering, Bosen***

***Lärmaktionsplanung der Kreisstadt Homburg***