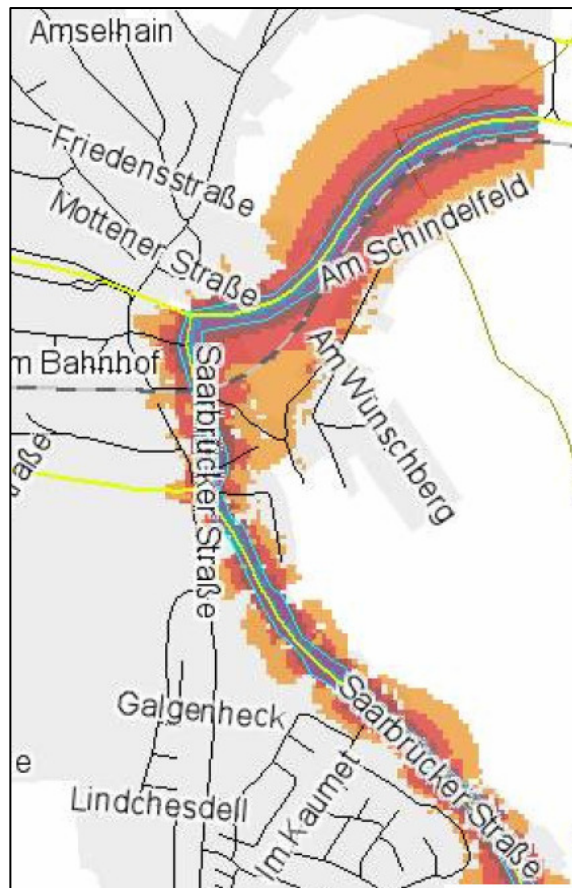


# Lärmaktionsplan 2008 -2012



Aufgestellt durch

Stadtbauamt Lebach

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1. Rechtlicher Hintergrund</b>	<b>Seite 3</b>
<b>2. Zuständige Behörde</b>	<b>Seite 4</b>
<b>3. Maßgebliche Lärm-Grenzwerte</b>	<b>Seite 5</b>
<b>4. Beschreibung des Untersuchungs- raumes</b>	<b>Seite 7</b>
<b>5. Darstellung der Daten der Lärmkarten</b>	<b>Seite 10</b>
<b>6. Bewertung der Anzahl Betroffener</b>	<b>Seite 12</b>
<b>7. Darstellung des Handlungsbedarfes</b>	
7.1 Kurzfristiger Handlungsbedarf: Überschreitung der Grenzwerte der Lärmsanierung	<b>Seite 14</b>
7.2 Mittelfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung gesundheitlicher Gefährdungen	<b>Seite 14</b>
7.3 Langfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung von Belästigungen	<b>Seite 15</b>
<b>8. Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zu Lärminderung</b>	<b>Seite 16</b>
<b>9. Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung</b>	
9.1 Bundesautobahn A 1	<b>Seite 16</b>
9.2 Bundesstraße B 269	<b>Seite 16</b>
9.3 Bundesstraße B 268	<b>Seite 17</b>
<b>10. Finanzierung</b>	<b>Seite 20</b>
<b>11. Mitwirkung der Öffentlichkeit</b>	<b>Seite 21</b>
<b>12. Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse der Lärmaktionsplanung</b>	<b>Seite 21</b>

# 1. Rechtlicher Hintergrund

In Deutschland sehen sich über 60 Prozent der Menschen durch Lärm, vor allem durch Verkehrslärm belästigt. Davon sogar mehr als 10 Prozent stark oder äußerst stark. Lärm ist für viele Menschen eines der vorrangigsten Umweltprobleme. Mit der Richtlinie 2002 / 49 / EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie) hat die Europäische Gemeinschaft ein Konzept vorgegeben, um schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, zu mindern und ihnen vorzubeugen.

Die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in deutsches Recht erfolgte mit den §§ 47 a-f im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), durch die Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) und weitere untergesetzliche Regelwerke. Dabei wurde die Zuständigkeit für die Ausarbeitung von Lärmkarten und die Aufstellung von Lärmaktionsplänen den Gemeinden übertragen. Abweichend davon werden für die Haupteisenbahnstrecken die strategischen Lärmkarten vom Eisenbahnbundesamt ausgearbeitet.

In einem ersten Schritt wurde die Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten und Betroffenheitsanalysen ermittelt und die Öffentlichkeit über das Ausmaß informiert. In einem zweiten Schritt sind auf der Grundlage der Lärmkarten konkrete Maßnahmen auszuarbeiten, um die Lärmbelastung zu verringern bzw. nicht weiter ansteigen zu lassen. Die Richtlinie sieht ein zeitlich gestaffeltes Vorgehen vor:

In einer ersten Stufe waren bis zum 30. Juni 2007 Strategische Lärmkarten u.a. für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr und Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 60.000 Zügen pro Jahr zu erstellen. Die Kartierung der Hauptverkehrsstraßen erfolgte im Saarland zentral für alle Gemeinden im Auftrag des Ministeriums für Umwelt (MfU) und in Abstimmung mit dem Saarländischen Städte- und Gemeindetag (SSGT) landesweit einheitlich durch das Zentrum für Bodenschutz und Flächenhaushaltspolitik (ZBF) am Umwelt-Campus Birkenfeld. Es wurden zuerst anhand der Belastungszahlen die maßgeblichen Straßenabschnitte herausgefiltert. Danach wurde ein Rechenmodell entwickelt, das für jeden dieser Straßenabschnitte die Belastungswerte ermittelt. Anhand der Daten der Einwohnermeldeämter wurden dann noch die Anzahl der Betroffenen festgestellt. Dabei müssen die Karten allerdings mit der entsprechenden Kenntnis über das Zustandekommen bewertet werden. Es wurden zahlreiche Pauschalierungen bei der Ausarbeitung der Lärmkarten vorgenommen. Eine parzellenscharfe Aussage ist damit nicht möglich. Dies ist auch nicht vorgesehen, da in dem Lärmaktionsplan noch keine Detailplanungen erwartet werden können sondern lediglich die Konfliktpunkte ermittelt und

Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt werden. Die Ergebnisse sind im Internet einsehbar unter [www.laermkartierung-saarland.de](http://www.laermkartierung-saarland.de) oder beim Bauamt der Stadt Lebach.

Die Kartierung der Haupteisenbahnstrecken erfolgt durch das Eisenbahnbundesamt (EBA), wegen der geringen Belastung ist die Bahnstrecke in Lebach nicht betroffen.

Auf Grundlage dieser Kartierung hat die Stadt Lebach nun einen Lärmaktionsplan zu erstellen, der alle 5 Jahre zu überprüfen und gegebenenfalls fortzuschreiben ist. **Der Stadtrat von Lebach hat daher in seiner Sitzung vom 21. 8. 2008 die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes für die betroffenen Bereiche beschlossen und die Verwaltung beauftragt, die Planung durchzuführen. In der Sitzung des Stadtrates vom 12. März 2009 wurde der Lärmaktionsplan in der vorliegenden Form beschlossen.**

In einer zweiten Stufe werden im Jahre 2013 die maßgeblichen Grenzwerte halbiert.

## **2. Zuständige Behörde**

Die zuständige Behörde für die Erstellung der Lärmaktionsplanung für die betroffenen Abschnitte innerhalb des Stadtgebietes von Lebach ist die

### **Stadt Lebach**

Am Markt 1

66822 Lebach.

Erstellt wurde die Lärmaktionsplanung vom Bauamt der Stadt Lebach.

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

### **Landesbetrieb für Straßenbau**

Lindenallee 2a

66538 Neunkirchen.

Verkehrsrechtliche Maßnahmen werden durch den

### **Landkreis Saarlouis**

Kaiser-Wilhelm-Str 4-6

66740 Saarlouis angeordnet.

### 3. Maßgebliche Lärm-Grenzwerte

Lärm-Grenzwerte sind in der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ("Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 19. September 2006 (BGBl. I S. 2146)") festgelegt:

#### § 2 Immissionsgrenzwerte

(1) *Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung sicherzustellen, daß der Beurteilungspegel einen der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:*

	Tag	Nacht
1. <i>an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen</i>	57 Dezibel (A)	47 Dezibel (A)
2. <i>in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten</i>	59 Dezibel (A)	49 Dezibel (A)
3. <i>in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten</i>	64 Dezibel (A)	54 Dezibel (A)
4. <i>in Gewerbegebieten</i>	69 Dezibel (A)	59 Dezibel (A)

Tab. 1 Immissionsgrenzwerte

Wie der Gesetzestext bereits wiedergibt hat dieser Grenzwert nur beim Neubau und bei wesentlichen Änderungen von Verkehrswegen unmittelbar schützende Wirkung auf die betroffenen Anwohner. Die Einhaltung dieser Werte auch bei bestehenden Straßen ist derzeit gesetzlich nicht vorgesehen.

Für den Straßenverkehrslärm sind zusätzlich die 'Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes' (VLärmSchR 97) auf der Grundlage des Bundeshaushaltsgesetzes einschlägig. Die VLärmSchR 97 gelten für bestehende Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes. Die Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmsanierung) betragen für Mischgebiete 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts bzw. für allgemeine Wohngebiete 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Die Lärmsanierung erfolgt durch den Bund an Bundesstraßen und Autobahnen auf freiwilliger Basis. Ein Rechtsanspruch betroffener Bürger besteht nicht.

Zum Verständnis der einzelnen Grenzwerte kommt erschwerend dazu, dass die EU andere Parameter für den Lärm verwendet als bisher in Deutschland üblich. Im Folgenden werden diese in der EU-Richtlinie gewählten Parameter verwendet, die nicht unmittelbar mit den Werten der deutschen Normen, Gesetze und Rechtsverordnungen vergleichbar sind. da andere Berechnungsverfahren zu Grunde gelegt werden.

<b>Pegelbereich</b>	<b>Bewertung</b>	<b>Hintergrund zur Bewertung</b>
> 70 dB(A) LDEN  > 60 dB(A) LNight	sehr hohe Belastung	Sanierungswerte gem. VLärmSchR 975 können überschritten sein Lärmbeeinträchtigungen, die im Einzelfall straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen auslösen können
65-70 dB(A) LDEN  55-60 dB(A) LNight	hohe Belastung	Vorsorgewerte gem. 16. BImSchV6 für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete können überschritten sein Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neubau und wesentlicher Änderung in o.g. Gebieten Lärmschutz aus  kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung von 65 tags und 55 dB(A) nachts (SRU Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen; Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14 / 2300 -)dB(A)
< 65 dB(A) LDEN  < 55 dB(A) LNight	Belastung / Belästigung	Vorsorgewerte für reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete der 16. BImSchV können überschritten sein Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neubau und wesentlicher Änderung in o.g. Gebieten Lärmschutz aus mittelfristiges Handlungsziel zur Prävention bei 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts (SRU) langfristig anzustrebender Pegel als Vorsorgeziel bei 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts (SRU)

Tabelle 2: Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen Aus: „Leitfaden für die Aufstellung von Aktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungsrichtlinie“ des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein,

Für eine Bewertung der Lärmsituation können die Angaben in den vorhandenen Regelwerken dennoch zur Orientierung herangezogen werden (s. Tab. 2). Ein gesetzlicher Anspruch auf Lärminderung entsteht dadurch jedoch nicht.

Der Lärmindex  $L_{DEN}$  spiegelt die Lärmbelastung für den gesamten Tag (24 Stunden) wider. Er berücksichtigt die Lärmbelastung am Tag (day, 06.00 Uhr bis 18.00 Uhr), am Abend (evening, 18.00 Uhr bis 22.00 Uhr) und in der Nacht (night, 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr), wobei für den Abend ein Zuschlag von 5 dB und für die Nacht ein Zuschlag von 10 dB erteilt wird, um die höhere Störwirkung in diesen Zeitabschnitten zu berücksichtigen.

Der Lärmindex  $L_{Night}$  spiegelt die Lärmbelastung speziell für die Nacht wider. Er liegt bei Straßen in der Regel unter dem Wert des  $L_{DEN}$ .

## **4. Beschreibung des Untersuchungsraumes**

Die Grenzwerte der ersten Stufe werden in der Stadt Lebach von drei Straßenabschnitten überschritten:

1. BAB A1 in den Stadtteilen Thalexweiler, Steinbach und Dörsdorf
2. die B 268 im Stadtteil Lebach von der Einmündung L 142 bis Einmündung B 269
3. die B 269 von der Einmündung B 268 bis zur Einmündung der L334, wobei ein Teil dieser Straße bereits auf Gebiet der Gemeinde Eppelborn liegt.

Es handelt sich also ausschließlich um Bundesstraßen und um die Autobahn. Von dieser ersten Stufe sind keine Straßen betroffen, die in der Verantwortung der Stadt Lebach liegen. In der Abb. 1 sind die betroffenen Straßenabschnitte rot dargestellt.

### **Ausblick auf die zweite Stufe**

In der zweiten Stufe werden die Grenzwerte halbiert. Einen Überblick über die Verkehrsbelastung der Bundes- und Landstraßen innerhalb des Stadtgebietes von Lebach ergibt sich aus Abb. 2, die die Ergebnisse der bundesweiten Zählung des Jahres 2005 darstellt. Daraus ist ersichtlich, dass zahlreiche Bundesstraßen –auch in den anderen Stadtteilen - mehr als die Hälfte der Verkehrsbelastung haben wie die jetzt untersuchten Straßen. Alle diese Bundesstraßen werden dann von der Richtlinie betroffen sein. Alle Stadtstraßen werden auch dann vermutlich unter den Grenzwerten liegen.

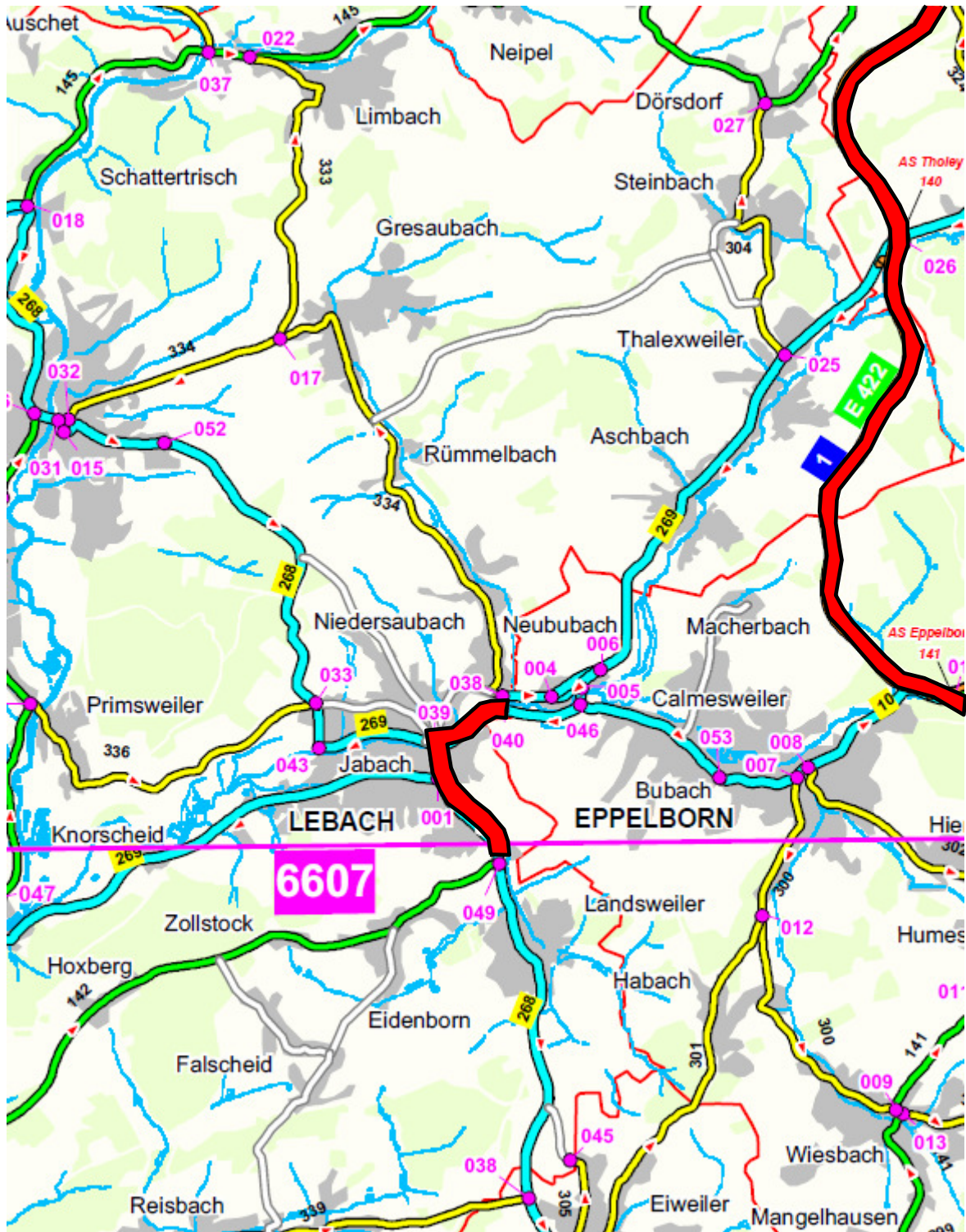


Abb. 1 Betroffene Straßenabschnitte in der Stadt Lebach

Aus : Straßenkarte des Saarlandes - Bundesautobahnen, Bundesstraßen, Landstraßen – Stand Januar 2006 Herausgeber: Saarland, der Minister für Wirtschaft und Arbeit

= betroffenen Straßen



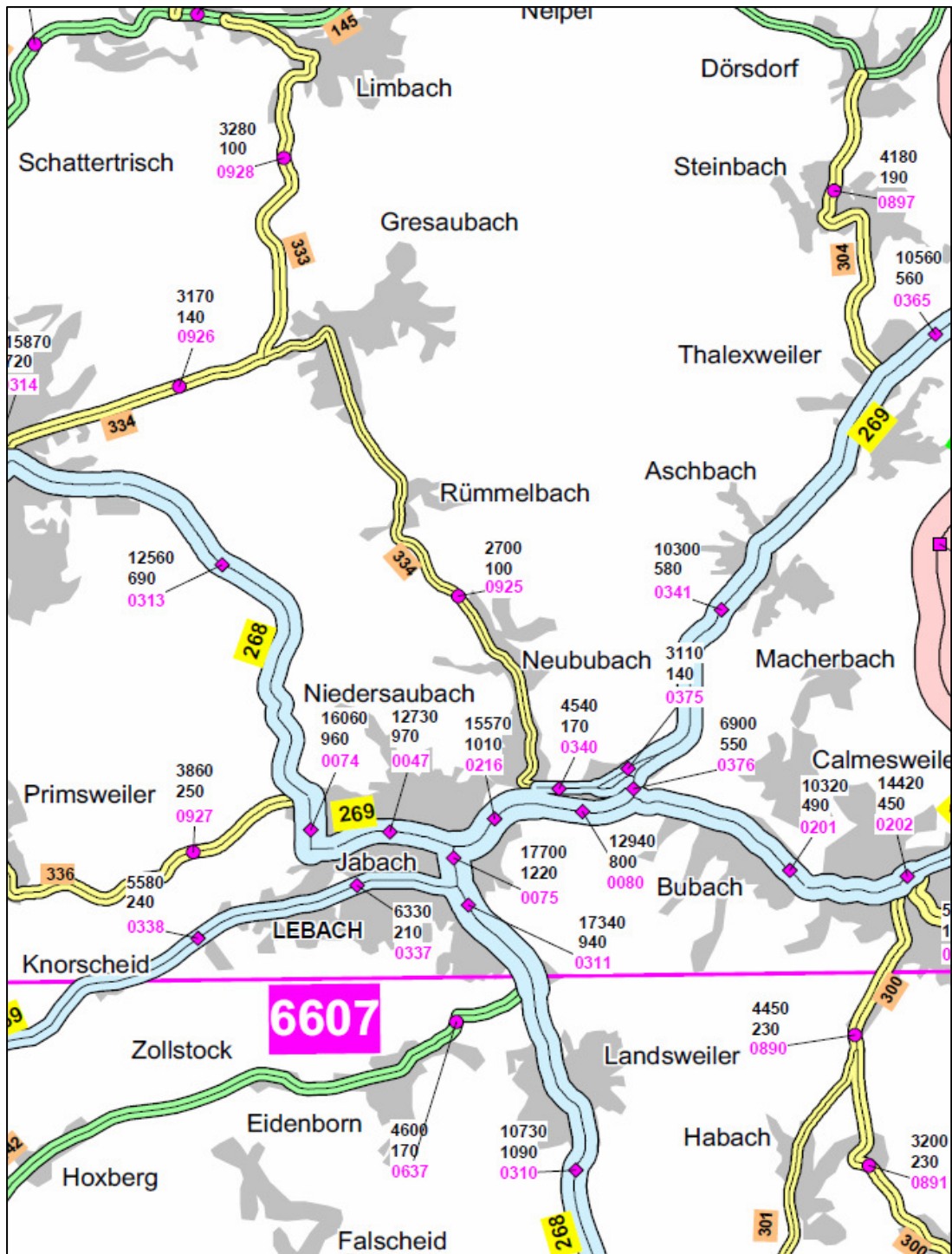


Abb. 2 Verkehrsbelastung der Bundes- und Landstraße

Aus „Verkehrsmengenkarte des Saarlandes 2005“ Herausgeber: Saarland, der Minister für Wirtschaft und Arbeit“

In der Karte werden jeweils die Nummern der Zählstellen (z.B. 0311 in der Saarbrücker Str.), der Gesamtverkehr DTV in Kfz / 24 h (z.B.17340) und der Schwerverkehr DTV (SV) in Kfz / 24 h (z.B. 940) dargestellt.

## 5. Darstellung der Daten der Lärmkarten

Die Abbildungen 3 bis 6 (Isophonenkarten) stellen die Belastung durch Verkehrslärm in den betroffenen Straßenabschnitten der Stadt Lebach dar. Der Indikator LDEN steht für den Verkehrslärm über den gesamten Tagesablauf (Tag, Abend, Nacht), der Indikator LNight speziell nur für die Nachtstunden. Die Karten sind einzusehen beim Bauamt der Stadt Lebach oder im Internet unter [www.laermkartierung-saarland.de](http://www.laermkartierung-saarland.de). Dort können auch die Erläuterungen zur Erstellung der Karten eingesehen werden.

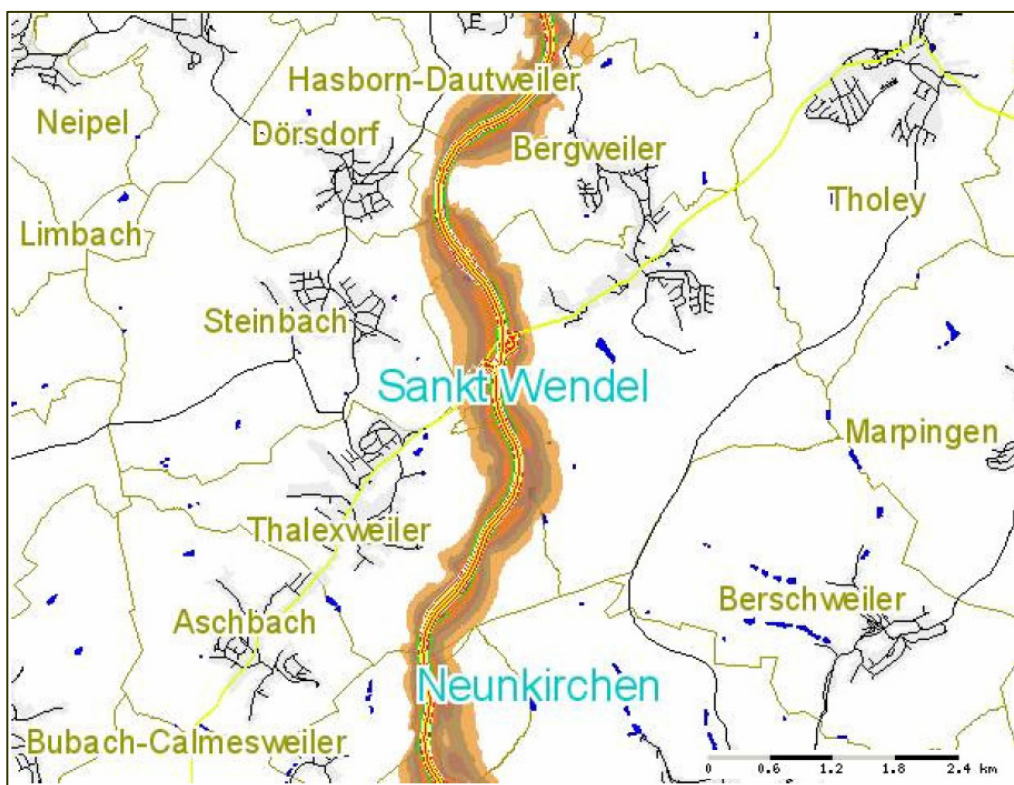


Abbildung 3 LDEN für den Bereich der A1

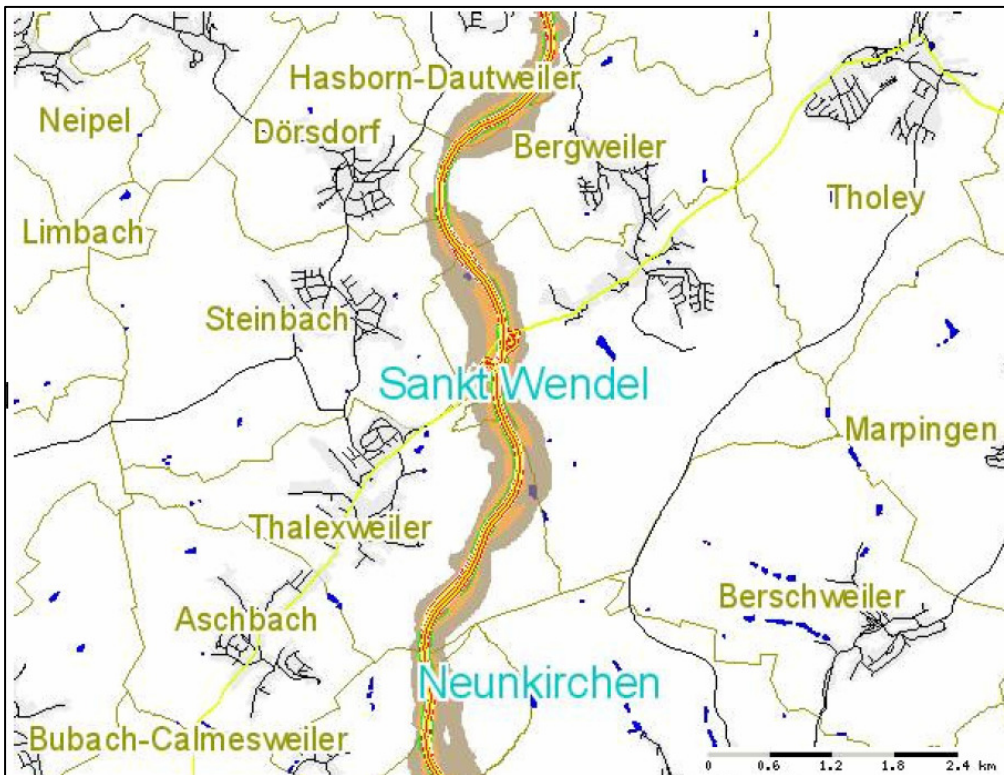


Abbildung 4 LNight für den Bereich der A1

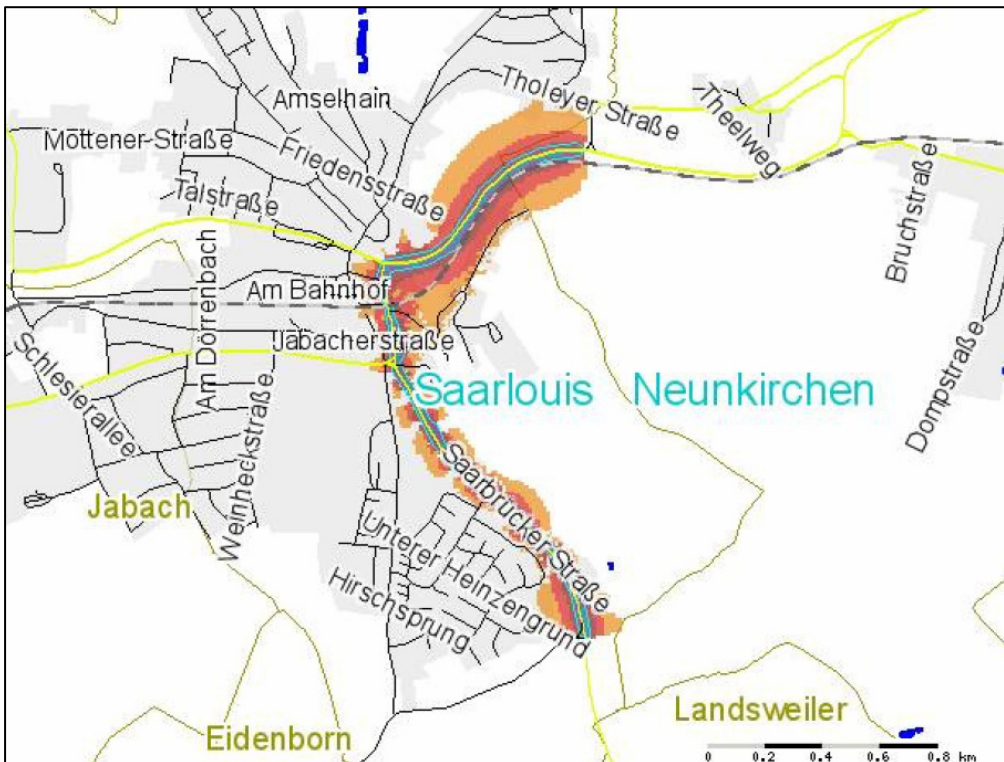


Abbildung 5 LDEN für den Bereich der B 268 und B 269

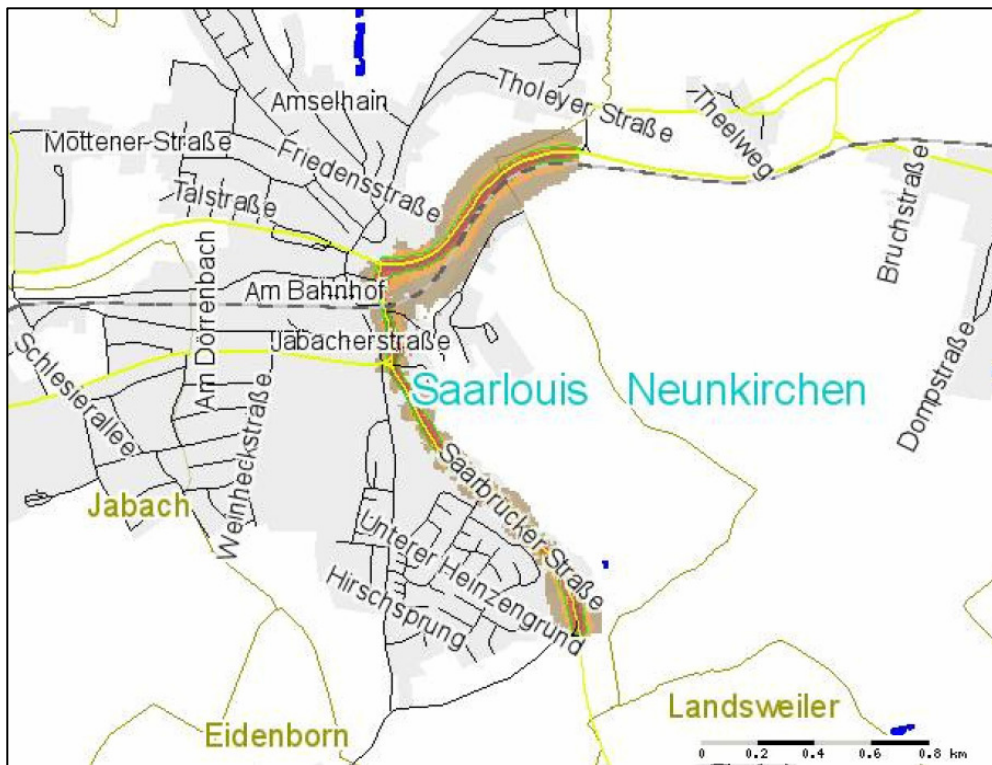


Abbildung 6 LNight für den Bereich der B 268 und B 269

## 6. Bewertung der Anzahl Betroffener

Aus den Lärmkarten ist zwar zu ersehen, welche Gebiete vom Straßenlärm besonders stark berührt sind. Wie viele Menschen tatsächlich betroffen sind ergibt sich erst aus der nachfolgenden Tabelle, die die Anzahl der Gebäude und der Bewohnen in diesen Bereichen darstellt. Aus der Tabelle 3 sind die Betroffenenanzahlen für jede Straße separat ersichtlich. Die Regelwerke verlangen, dass die entsprechenden Werte für Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser getrennt aufgeführt werden. In Lebach sind allerdings keine Schulen und Krankenhäuser betroffen. Des Weiteren fordert die Richtlinie auch Rundungen, die in kleinen Gemeinden dazu führen würde, dass trotz einer gewissen Anzahl von Betroffenen am Ende der Tabelle keine Betroffenheit mehr erkennbar wäre. Daher sind auch die Werte ohne die von der EU geforderte Rundung angegeben.

Id.Nr.	Kommune	Straße	EU-Gebüdestatistik										EU-Flächenstatistik					
			Anzahl der betroffenen Menschen LDEN		Intervalle		Anzahl der betroffenen Menschen LNight		Anzahl der Wohnungen LDEN		Anzahl der Schulen LDEN		Anzahl der Krankenhäuser LDEN		Schwellenwerte	Fläche LDEN		
			Intervalle	ungerundet	EU-Rundung	Intervalle	ungerundet	EU-Rundung	Intervalle	ungerundet	EU-Rundung	Intervalle	ungerundet	EU-Rundung	Intervalle	ungerundet	Schwellenwerte	Fläche LDEN
1.d	Lebach	A1	55-60	0	0	50-55	0	0	50-55	0	0	50-55	0	0	50-55	0	>55	1.47
			60-65	0	0	55-60	0	0	55-60	0	0	60-65	0	0	60-65	0	>65	0.38
			65-70	0	0	60-65	0	0	60-65	0	0	65-70	0	0	65-70	0	>75	0.12
			70-75	0	0	65-70	0	0	65-70	0	0	>70	0	0	>70	0		
			>75	0	0	>70	0	0	>70	0	0							
38.a	Lebach	B269	55-60	35	0	50-55	11	0	50-55	11	0	50-55	11	0	50-55	18	>55	0.18
			60-65	3	0	55-60	0	0	55-60	0	0	60-65	0	0	60-65	0	>65	0.04
			65-70	0	0	60-65	0	0	60-65	0	0	65-70	0	0	65-70	0	>75	0.0097
			70-75	0	0	65-70	0	0	65-70	0	0	>70	0	0	>70	0		
			>75	0	0	>70	0	0	>70	0	0							
9.b	Lebach	B268	55-60	138	100	50-55	81	100	50-55	81	100	50-55	81	100	50-55	141	>55	0.24
			60-65	79	100	55-60	68	100	55-60	68	100	60-65	36	0	60-65	40	>65	0.09
			65-70	56	100	60-65	36	0	60-65	36	0	65-70	4	0	65-70	0	>75	0.01
			70-75	31	0	65-70	4	0	65-70	4	0	>70	0	0	>70	0		
			>75	0	0	>70	0	0	>70	0	0							

Tabelle 3 Betroffenheitstabelle für Lebach

## 7. Darstellung des Handlungsbedarfes

### 7.1 Kurzfristiger Handlungsbedarf: Überschreitung der Grenzwerte der Lärmsanierung

Bei Überschreitung der Grenzwerte für Lärmsanierung an Bundesstraßen (in der Anpassung auf die Lärmindikatoren LDEN und LNight), die für Mischgebiete, Dorfgebiete und Kerngebiete 73 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts bzw. für allgemeine Wohngebiete 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts betragen, besteht kurzfristig dringender Handlungsbedarf. Hier ist die Gefahr gesundheitlicher Beeinträchtigungen nicht auszuschließen.

Die Anzahl Betroffener in den Pegelbereichen  $\geq 70$  dB(A) (LDEN) bzw.  $\geq 60$  dB(A) (LNight) ist in der Tabelle 4 dargestellt.

Straße	Betroffene mit LDEN $\geq 70$ dB(A)	Betroffene mit LNight $\geq 60$ dB(A)
A 1	0	0
B 269	0	0
B 268	31	0

Tabelle 4 Anzahl Betroffener mit Pegeln LDEN  $\geq 70$  dB(A) bzw. LNight  $\geq 60$  dB(A)

Im Bereich der B 268 ist dieser Grenzwert überschritten mit dem Tag/Abend/Nacht – Wert. Der reine Nachtwert erreicht nicht diese Grenze. Dies ist damit zu begründen, dass der Verkehr in der Nacht deutlich geringer ist als über Tag. Die Karte zeigt, dass von diesen hohen Werten ausschließlich Gebäude im unmittelbaren Umfeld der Saarbrücker Straße (B 268) vom Kreisell „Scherer“ bis zur Einmündung der L 142 betroffen sind. Dort besteht kurzfristig Handlungsbedarf.

### 7.2 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.

Die Anzahl Betroffener in den Pegelbereichen  $\geq 65$  dB(A) (LDEN) bzw.  $\geq 55$  dB(A) (LNight) ist in der Tabelle 5 dargestellt.

Straße	Betroffene mit LDEN $\geq 65$ dB(A)	Betroffene mit LNight $\geq 55$ dB(A)
A 1	0	0
B 269	0	0
B 268	56	4

Tabelle 5 Anzahl Betroffener mit Pegeln LDEN  $\geq 65$  dB(A) bzw. LNight  $\geq 55$  dB(A) (ohne Betroffene aus Tabelle 4)

Auch bei diesen Werten sind ausschließlich die Anlieger der B 268 (Saarbrücker Str.) betroffen, wobei auch der Nachtwert (LDEN) bereits überschritten wird. Die Betroffenheit wird zwar größer, der Straßenabschnitt ist aber der gleiche wie der für den kurzfristigen Handlungsbedarf. Ein mittelfristiger Handlungsbedarf entsteht also nur, wenn von den Maßnahmen für den kurzfristigen Handlungsbedarf (z.B. durch Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden) ausschließlich die Betroffenen aus dem kurzfristigen Handlungsbedarf profitieren. Ansonsten wird das mittelfristig zu lösende Problem mit dem kurzfristigen Handlungsbedarf mit abgearbeitet.

### 7.3 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.

Die Anzahl Betroffener in den Pegelbereichen  $\geq 60$  dB(A) (LDEN) bzw.  $\geq 50$  dB(A) (LNight) ist in der Tabelle 6 dargestellt.

Straße	Betroffene mit LDEN $\geq 60$ dB(A)	Betroffene mit LNight $\geq 50$ dB(A)
A 1	0	0
B 269	3	0
B 268	79	36

Tabelle 6 Anzahl Betroffener mit Pegeln LDEN  $\geq 60$  dB(A) bzw. LNight  $\geq 50$  dB(A) (ohne Betroffene aus Tabelle 4 und 5)

Auch hier stellt bis auf die 3 Betroffenen entlang der B 269 der gleiche Straßenabschnitt die Ursache für die Betroffenheit dar wie vor, nämlich die Saarbrücker Straße (B 268) vom Kreisel „Scherer“ bis zur Einmündung der L 142. Dieses Teilstück der B 268 stellt daher mit Abstand den Schwerpunkt des Lärmproblems dar und muss vorrangig behandelt werden.

Dieses Ergebnis wird auch belegt durch die aktuelle Verkehrsmengenkarte des Saarlandes. Darin ist zu entnehmen, dass dieser Teilabschnitt mit Abstand die höchste Verkehrsbelastung innerhalb des Stadtgebietes hat.

## **8. 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 in den Zufahrtbereichen zu einer Verringerung des Lärms geführt hat. Im unmittelbaren Bereich des Kreisels hat es allerdings für einzelne Anlieger auch zu einer Lärmzunahme geführt, insbesondere durch den Abriss der zuvor als „Lärmschutzwand“ dienenden Gebäude. Hier hat das Landesamt für Straßenwesen als Straßenbaulastträger teilweise bereits passive Lärmschutzmaßnahmen nach den Kriterien der Lärmvorsorge finanziert, ein Teil der Maßnahmen steht noch aus bzw. wird derzeit noch mit den Anliegern verhandelt.

Auch im Kreuzungsbereich der B268 mit der B269 – Umgehungsstraße – wurde durch eine neue Ampelanlage für eine Verringerung der Rückstaus gesorgt und damit die Lärmquelle abgemildert.

## **9. Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung**

### **9.1 Bundesautobahn A 1**

Die Belastungswerte und die Lärmwerte überschreiten die Grenzwerte des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Es gibt in diesem Bereich jedoch keine Betroffenheit, weil die Autobahn weit genug von der Wohnbebauung entfernt ist. Daher sind keine Maßnahmen vorgesehen.

### **9.2 Bundesstraße B 269**

An den betroffenen Straßenabschnitt grenzen nur wenige Anlieger unmittelbar an. Es handelt sich um den Bereich Stadthalle/ Kindergarten. Insbesondere zum Schutz des Kindergarten-Außenbereiches sollte entlang der B 269 eine Lärmschutzwand mittelfristig vorgesehen werden. Passive Maßnahmen können hier keinen Erfolg bringen. 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“ mit Schwerpunkt in der Straße „Am Schindelfeld“. Hier werden aber nur wenige Ansatzpunkte gesehen. Durch die Topografie bedingt werden aktive Lärmschutzmaßnahmen nur mit einer weitestgehenden Einhausung der Bundesstraße Erfolg haben. Die Kosten stehen wohl in keinem Verhältnis zum Ergebnis. Die wirkungsvollsten Maßnahmen sind Veränderungen an der Schallquelle, also am Fahrzeug. Wichtig wären hier gesetzliche Änderungen auf der Ebene der EU oder des Bundes, um die Lärmpegel der Fahrzeuge weiter zu senken.

Mittelfristig helfen kann u. U. der Einbau eines lärmarmen Belages, der zumindest die Abrollgeräusche verringert. Ideal wäre hier der Einbau offenporiger Asphalte („Flüsterasphalt“). Es ist auch technisch möglich, in dem anbaufreien Bereich diesen Belag einzubauen. Dadurch können insbesondere die Abrollgeräusche der Reifen gemindert werden. Da die Antriebe (Motor, Auspuff, Getriebe, Ventilator) neuer Fahrzeuge in den letzten Jahren immer leiser wurden spielen diese Geräusche eine immer kleinere Rolle und die Abrollgeräusche eine immer größere Rolle (siehe Tabelle 7), so dass mittelfristig der Einbau von offenporigem Asphalt gerechtfertigt ist. Dies sollte spätestens vorgesehen werden wenn die Decke ohnehin erneuert werden muss. Maßnahmeträger wäre dann der Landesbetrieb für Straßenbau im Auftrag des Bundes.

Geschwindigkeit, ab der das Reifen-Fahrbahn-Geräusch überwiegt		
Kraftfahrzeugtype	bei Fahrt mit konstanter Geschwindigkeit	bei Beschleunigung
Pkw aus den Jahren 1985-1995	30-35 km/h	45-50 km/h
Pkw ab 1996	15-25 km/h	30-45 km/h
Lkw aus den Jahren 1985-1995	40-50 km/h	50-55 km/h
Lkw ab 1996	30-35 km/h	45-50 km/h

Tabelle 7 Quelle: <http://www.umweltbundesamt.at/umweltschutz/laerm/forschung/reifenlaerm/>

### 9.3 Bundesstraße B 268

Bei der Bewertung der Betroffenheit hat sich gezeigt, dass die B 268 (Saarbrücker Straße) die stärkste Lärmbelastung innerhalb des Stadtgebietes verursacht. Hier müssen alle Möglichkeiten zur Lärminderung in Erwägung gezogen werden. In diesem Jahr wird wegen der anstehenden Bauarbeiten die Straße nur im Einrichtungsverkehr befahren. Somit wird das Verkehrsaufkommen in weiten Teilen der Straße verringert, also auch der Verkehrslärm reduziert. Der zusätzliche Baulärm soll nicht verheimlicht werden. Da die Baustelle über die gesamte Strecke wandert handelt es sich aber um eine vorübergehende Störung. Konzentriert kommt der Verkehr

wieder am Kreisel Scherer an, daher sollen die dort noch ausstehenden Lärmschutzmaßnahmen vom Landesbetrieb für Straßenbau kurzfristig umgesetzt werden.

- Durch die Baumaßnahme gibt es erste Ansatzmöglichkeiten für die Lärminderung: Der Landesbetrieb für Straßenbau hat vor, im Zuge dieser Bauarbeiten die gesamte Fahrbahndecke zu erneuern. Es wird ein Belag gewählt, der durch seine Ebenheit für eine Verringerung der Abrollgeräusche sorgt. Der Einsatz von Flüsterasphalt scheidet leider aus, da er wegen der technischen Anforderungen im Innenstadtbereich nicht eingesetzt werden kann.
- Eine weitere Lärmquelle wird vermieden, indem die Kanalschachtstandorte außerhalb der Fahrspuren der LKW-Räder angeordnet werden und die Kanaldeckel flächenbündig eingebaut werden.
- Lärminderung während der Bauzeit wird auch dadurch erreicht, dass während der Bauarbeiten der Straßenverkehr möglichst reibungslos abgewickelt wird. Dies ist durch die Einbahnstraßenregelung sichergestellt. Eine Ampelregelung wird – wenn überhaupt- nur kurzfristig notwendig sein.

Weitergehende Maßnahmen sind nach Abschluss der Bauarbeiten erforderlich, wenn der Verkehr wieder in vollem Umfange durch die Bundesstraße geleitet wird:

- Eine wirksame Methode zur Lärminderung ist die Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h. In dem saarländischen Modellprojekt zur Lärmaktionsplanung, der Stadt Völklingen wurde in einer Straße der Minderungseffekt durchgerechnet. Die Anzahl der Betroffenen reduzierte sich für LDEN zwar nur geringfügig von 611 auf 575, die Stärke des Lärmes verminderte sich allerdings für alle Betroffenen erheblich. In dem kritischen Pegelbereich über 73 dB(A) für den LDEN war nach der Geschwindigkeitsreduzierung kein betroffener Einwohner, für den Bereich des LNight über 62 dB(A) nur noch ein Betroffener zu verzeichnen. Die mit einer Verringerung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/ einhergehende Verkehrsverstetigung bewirkt neben der Reduzierung des Mittelungspegels auch eine Verringerung der Maximalpegel um etwa 4 dB(A). Die Entscheidung über derartige Maßnahmen liegt aber nicht bei der Stadt Lebach, sondern bei der Verkehrsbehörde des Landkreises in Abstimmung mit dem Landesbetrieb für Straßenbau. Die Maßnahme entfaltet ihre Wirkung auch nur, wenn intensive Geschwindigkeitskontrollen die Einhaltung überwachen. Dies kann durch mobile Anzeigegeräte unterstützt werden.
- Der ordnungsgemäße Zustand der Straßenoberflächen kann durch regelmäßige Kontrollen und ggf. Instandsetzungen des Straßenbaulastträgers sichergestellt werden. Da die Straße nach Ende der jetzigen Baumaßnahme durchgängig eine neue Asphaltdecke hat und die Straßeneinläufe, Schieber und Schächte auch alle neu sind dürfte für die nächsten Jahre ein ordnungsgemäßer Zustand gewährleistet sein.
- Eine weitere Möglichkeit besteht in der Sperrung der Straße für den Schwerlastverkehr. Laut Verkehrsmengenkarte 2005 sind von den 17340

Fahrzeugen immerhin 940 Fahrzeuge (=5,4 %) dem Schwerverkehr zuzuordnen. Ein Teil dieses Schwerverkehrs wird wohl von der A 1 kommend die B 269 und B268 als Abkürzung nach Heusweiler nutzen. Der Anteil ist leider aus dem vorhandenen Datenmaterial nicht ersichtlich. Die B 268 stellt aber auch eine wichtige Verbindung vom nördlichen Saarland in das Ballungsgebiet um Saarbrücken dar. Es dürfte deshalb schwierig sein, den Straßenabschnitt vollständig für den Schwerverkehr zu sperren. Auch diese Frage wird von der Verkehrsbehörde beim Landkreis in Abstimmung mit dem Landesbetrieb für Straßenbau entschieden.

- Zur Minderung des PKW- und Busanteiles gibt es derzeit keine Möglichkeiten. Mit Einfahrt der Saarbahn in Lebach wird diese Situation aber verbessert. Die Anzahl der Busse in der B 268 wird reduziert, da die Linien von Lebach in Richtung Saarbrücken entfallen. Für die PKW-Fahrer gibt es dann auch eine gute Alternative für die Fahrt mit dem eigenen Auto. Eine mengenmäßige Aussage über die Verkehrsveränderung wird aber nur schwer zu treffen sein. Die Stadt Lebach hat ihren Anteil an dieser Maßnahme bereits geleistet, indem sie den Bahnhofsbereich Lebach zu einem attraktiven Verkehrsknotenpunkt umgestaltet hat.
- Eine sicher nur mittelfristig zu realisierende Maßnahme stellt der passive Lärmschutz dar. Dieser kann nur auf freiwilliger Basis vom Bund als Straßenbaulastträger übernommen werden und wird auch nur bei den am stärksten Betroffenen eingesetzt werden. Gerade dort ist aber auch der Schutz vor Verkehrslärm am nötigsten, so dass diese Möglichkeit im Dialog mit dem Bund gesucht werden muss.
- Im Bereich des Kreisverkehrsplatzes sollten die derzeit unbebauten Grundstücke einer baulichen Nutzung zugeführt werden. Bei Neubauten ist der Schallschutz preiswert zu erzielen, die Nutzung der einzelnen Räume kann unter Berücksichtigung des Straßenlärms erfolgen. Der Vorteil der Bebauung besteht darin dass die neuen Baukörper den rückwärtigen Baubestand gut gegen den Straßenlärm abschirmen.

Eine ganze Reihe von Möglichkeiten zum Lärmschutz kommen an dieser Stelle nicht in Frage:

- Eine Umgehungsstraße ist schon wegen ihres technischen und finanziellen Aufwandes unrealistisch. Da die vorhandene Straße auch innerstädtische Funktionen hat kann eine mögliche Entlastung auch nicht „gegen Null“ gehen.
- Durchgängige Lärmschutzwände oder Wälle können unabhängig von der Finanzierbarkeit wegen der örtlichen Gegebenheiten nicht errichtet werden.
- Städtebauliche Planungen wie eine lärmverträgliche Nutzungsausweisung durch neue Bebauungspläne und städtebauliche Maßnahmen wie Abschirmung durch Schließung von Baulücken können die Situation nicht verbessern, da die vorhandene Bebauung fast durchgängig bis dicht an die Straße reicht und kein Raum für Neuplanungen ist.

Natürlich gibt es auch noch individuelle Maßnahmen, auf die allerdings weder eine Behörde noch die betroffenen Anwohner einen maßgeblichen Einfluss haben:

- Lärmindernde Fahrweise durch Vermeiden starker Beschleunigungen, Kavaliertarts
- Vorausschauendes Fahren
- Benutzung des Fahrrades bzw. Laufen
- Fahrgemeinschaften
- Car-Share-Konzepte
- Verzicht auf unnütze Wege / Fahrten

## 10. Finanzierung

Bei dem überwiegenden Teil der Maßnahmen fallen keine oder geringe Kosten an, die aber nicht alle dem Lärmschutz zugeordnet werden können:

- Die Kosten für lärmreduzierende Maßnahmen in der B 268 im Zuge der jetzt anstehenden Bauarbeiten sind bereits in den Gesamtkosten dieser Maßnahmen enthalten und finanziert. Es entstehen ohnehin keine Mehrkosten, sondern die Lärmreduzierung ergibt sich durch die Berücksichtigung dieser Faktoren in der Planung.
- Kosten für die weiteren kurzfristigen Maßnahmen fallen vor allem für die Beschilderung und Überwachung der Fahrverbote /Geschwindigkeitsreduzierungen an. Es ist davon auszugehen, dass diese im Vergleich zu den Kosten, den der Lärm allein an Steuermindereinnahmen durch Mietmindereinnahmen bewirkt, gering ausfallen.
- Die Kosten der Saarbahn können- auch wenn Sie Auswirkungen auf den Verkehrslärm in der Saarbrücker Straße haben- schwerlich der Lärminderung zugeordnet werden.
- Mehrkosten beim Einbau eines Flüsterasphaltes in der B 269 fallen erst mittelfristig an.
- Die Kosten für passiven Schallschutz im Rahmen der freiwilligen Lärmvorsorge des Bundes können erst genau angegeben werden, wenn eine neue Lärmberechnung ohne die in den Lärmkarten vorgenommenen Pauschalierungen und eine detaillierte Planung vorliegt. Bei 40 betroffenen Wohnungen und einem mittleren Aufwand von 10.000.- Euro pro Wohnung entstehen Kosten in der Größenordnung von rund 400.000.- Euro.
- Die Kosten der Bebauung derzeit unbebauter Grundstücke am Kreisverkehrsplatz können nicht dem Lärmschutz zugeordnet werden. Die Mehrkosten wegen der Nähe zum Verkehrslärm sind bei einem Neubau gering, wenn die Architektur von vornherein auf diesen Umstand Rücksicht nimmt.

## **11. Mitwirkung der Öffentlichkeit**

Die Bevölkerung wurde unmittelbar nach Einstellung der Lärmkarten ins Internet über die Presse und die Homepage der Stadt Lebach über die Möglichkeiten zur Einsichtnahme dieser Daten informiert.

Nach der Zustimmung des Stadtrates zum Entwurf der Lärmaktionsplanung wurde mit Veröffentlichung am 6.2.09 im amtlichen Nachrichtenblatt die Öffentlichkeit gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG in Form einer 4-wöchigen Auslegung vom 9. Februar bis zum 2. März 2009 beteiligt und zur Mitwirkung an diesem Verfahren aufgerufen. Es ging darauf hin eine Anregung ein.

## **12. Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse der Lärmaktionsplanung**

Die Lärmaktionsplanung legt erstmals die Belastung durch Lärm in der Stadt Lebach deutlich dar, muss sich aber wegen der Vorgaben auch auf einen kleinen Teilbereich –wenn auch der am stärksten belasteter Straßenabschnitte - beschränken. Die Anlieger der etwas weniger belasteter (aber trotzdem hoch belasteter) Straßen werden leider erst in der zweiten Stufe berücksichtigt.

Genau so schonungslos wie die Lärmbelastung werden aber auch die mangelhaften Möglichkeiten der Stadt zum Schutz ihrer Bürger vor Verkehrslärm offen gelegt. Die Lärmaktionsplanung wurde durch Bundesgesetz den Gemeinden übertragen, obwohl außer in großstädtischen Ballungsgebieten die Verkehrslärmquellen fast ausschließlich aus Bundesstraßen, Autobahnen, Landstraßen und Schienenwegen bestehen. Die Gemeinden haben also überwiegend keinen Einfluss auf diese Verkehrswege. Dieser Umstand soll aber nicht entmutigend wirken sondern alle Kräfte in der Stadt anspornen, sich für eine Verbesserung der Situation einzusetzen. Durch die EU-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie) wurde das Thema Lärm intensiv in die Öffentlichkeit und in die politische Diskussion gedrängt. Das sollten die Gemeinden nutzen, um zum Wohle ihrer Bürger die notwendige Unterstützung von Bund und Land einzufordern. Die Lärmaktionsplanung ist einer der Hilfsmittel auf diesem Wege.