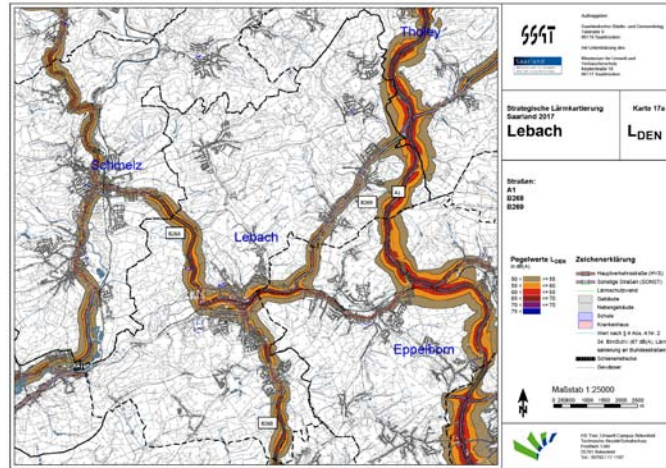


Lärmaktionsplanung in der Stadt Lebach



Information der Öffentlichkeit und anschließende Weiterleitung an die Europäische Kommission

Stand: Januar 2019 vor Öffentlichkeitsbeteiligung

Inhaltsangabe:

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



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

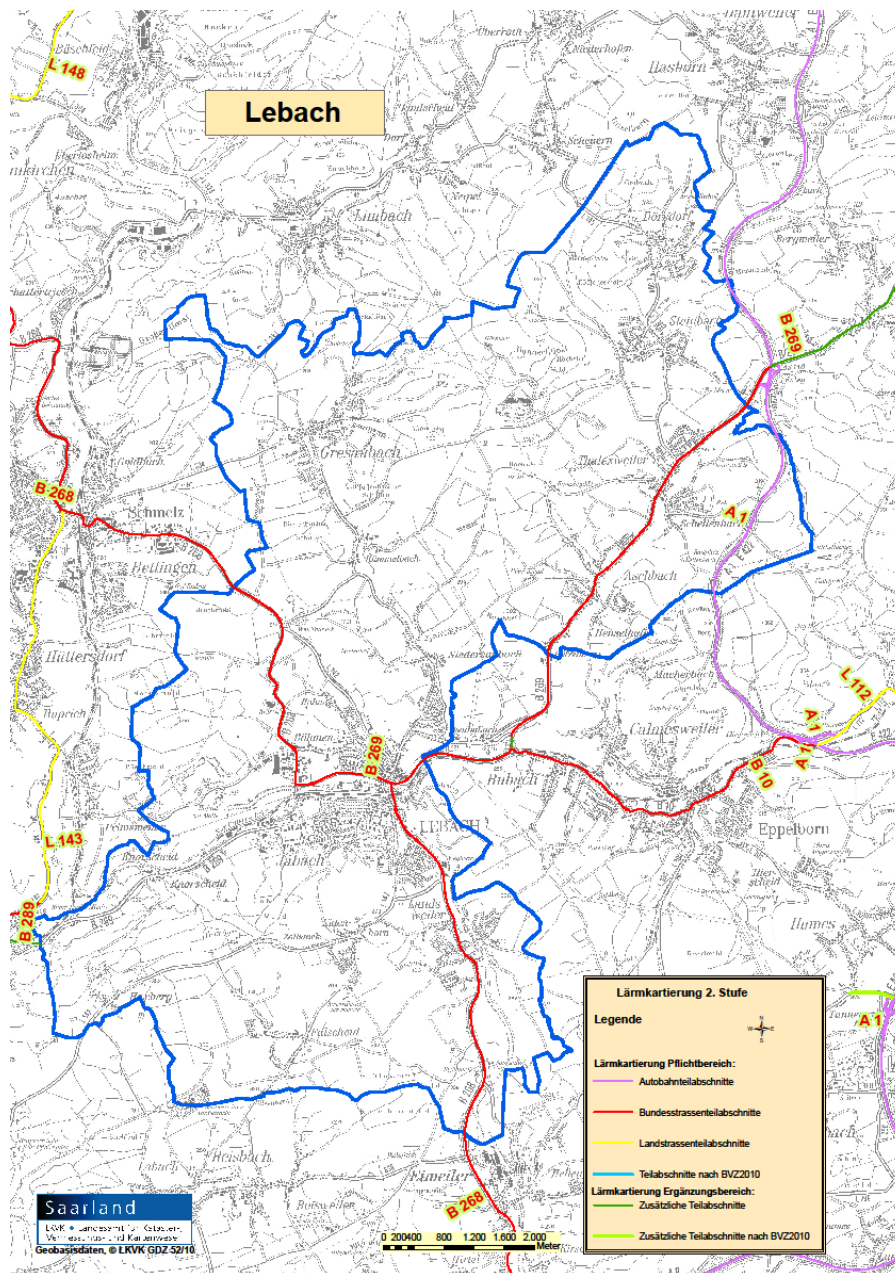
Landkreis Saarlouis

Kaiser-Wilhelm-Str. 4-6

66740 Saarlouis

angeordnet werden.

3. Übersichtsplan



5. Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage EU- Umgebungsrichtlinie 2002/49/EG vom 18.07.2002 und deren Umsetzung in §§47 a-f BImSchG.



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			765	800
55-60	1327	1300	464	500
60-65	660	700	124	100
65-70	432	400	0	0
70-75	70	100	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 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	1298	1300	0	1
>65	266	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.

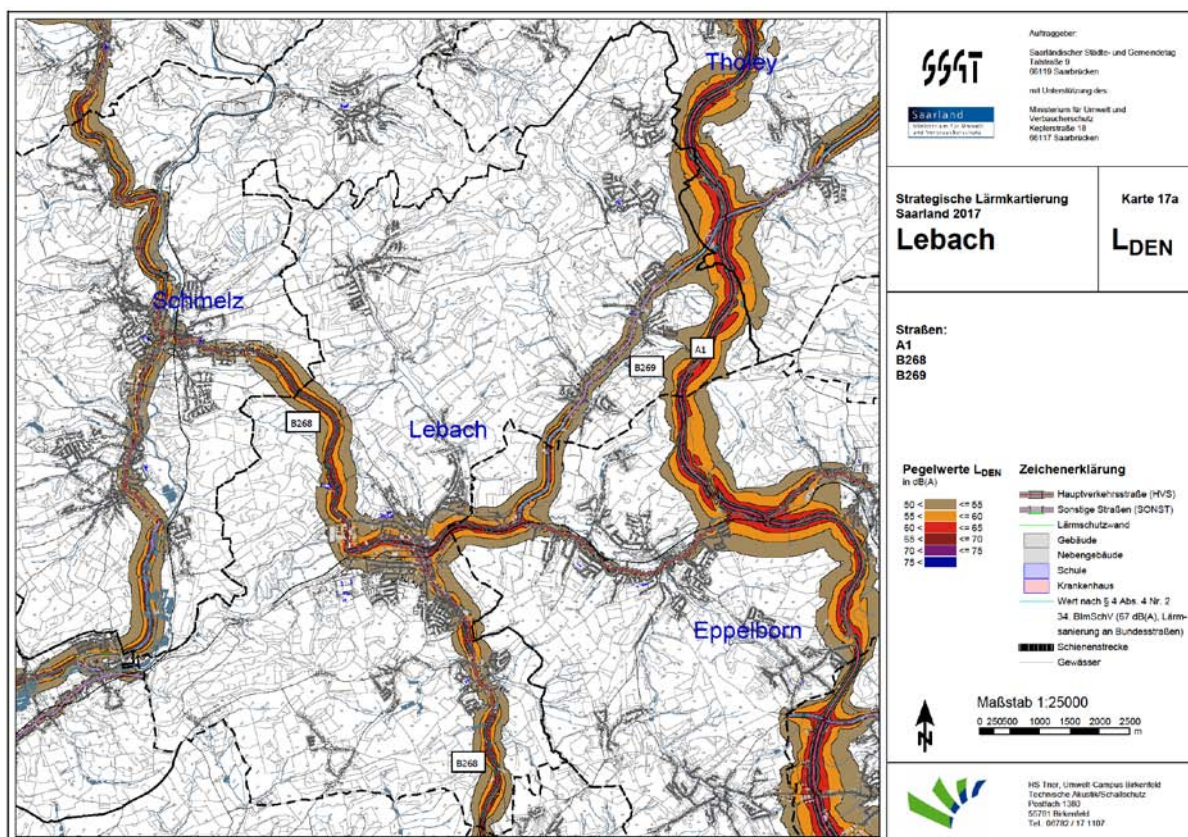


Abbildung 1 Verkehrslärmbelastung Stadt Lebach, Lärmindikator LDEN

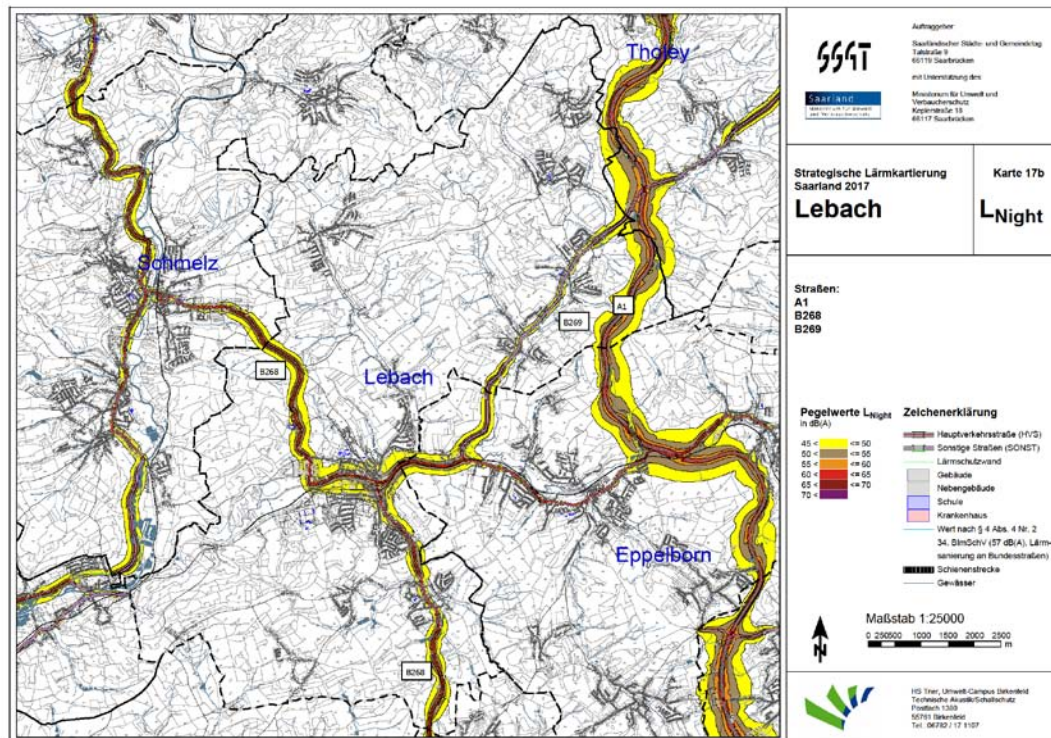


Abbildung 2 Verkehrslärmbelastung Stadt Lebach, Lärmindikator L_{Night}

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, Aschbach, Thalexweiler, der Saarbrücker Straße, der Heeresstraße und die Umgehungsstraße Lebach saniert.

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 lärm mindernden 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 lärmgeminderte 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:
 - Lärm mindernde 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 xx.xx.2019 im amtlichen Nachrichtenblatt der Stadt Lebach die Öffentlichkeit gem. §47d Abs3 BImSchG in Form einer 4-wöchigen Auslegung vom xx.xx.2019 bis zum xx.xx.2019 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 Verkehr mit positiven Auswirkungen auf Luftqualität und CO₂-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 xx.xx.2019 Kenntnis genommen.

Lebach xxxx