

Gemeinde Wadgassen

Lärmaktionsplanung 2013

Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

Auftraggeber: Gemeinde Wadgassen
Bauamt
Wendelstraße 79
66787 Wadgassen

Auftrag vom: 09.11.2012

Aufgabenstellung: Zusammenstellung und Bewertung von Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung im Bereich der gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie zu betrachtenden Hauptverkehrsstraßen in der Gemeinde Wadgassen

Bearbeitung: Prof. Dr. Kerstin Giering
GSB GbR
Kastanienweg 24
66625 Nohfelden - Bosen
Telefon: 06782 / 171107
Fax: 06782 / 171395
Mail: k.giering@gsb-gbr.de

Dieser Bericht besteht aus 24 Seiten.
Bericht-Nr. 12_116_gut01

Bosen, 22.11.2013



Prof. Dr. Kerstin Giering

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1	Einführung: Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung 1
2	Lärmaktionsplan Gemeinde Wadgassen 4
2.1	Zuständige Behörde 4
2.2	Rechtlicher Hintergrund..... 4
2.3	Geltende Grenzwerte 4
2.4	Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen..... 5
2.5	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten 6
2.6	Bewertung der Anzahl Betroffener 10
2.6.1	Kurzfristiger Handlungsbedarf: Überschreitung der Grenzwerte der Lärmsanierung 10
2.6.2	Mittelfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung gesundheitlicher Gefährdungen..... 10
2.6.3	Langfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung von Belästigungen 11
2.6.4	Betroffene in der Nichthauptverkehrsstraße 'Obere Treppenstraße' 12
2.7	Hotspot-Analyse..... 12
3	Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung 16
3.1	Vorbemerkung 16
3.2	Kurzfristige Maßnahmen L 168 und L 271 17
3.3	Maßnahmen 'Obere Treppenstraße' 18
3.4	Mittelfristige Maßnahmen..... 18
3.5	Sonstige Maßnahmen..... 19
3.6	Ruhige Gebiete..... 20
3.7	Synergieeffekte..... 21
3.8	Kosten-Nutzen-Analyse 21
3.9	Finanzielle Informationen 22
4	Lärmaktionsplan Schiene 22
5	Protokolle der öffentlichen Anhörung 22
6	Literatur 24

Abbildungen

Abbildung 1	Gesamtlärmbelastung Straßenverkehrslärm Gemeinde Wadgassen, Lärmindikator L_{DEN}	7
Abbildung 2	Gesamtlärmbelastung Straßenverkehrslärm Gemeinde Wadgassen, Lärmindikator L_{Night}	8
Abbildung 3	Hotspot-Analyse Straßenverkehrslärm Lärmindikator $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$	14
Abbildung 4	Hotspot-Analyse Straßenverkehrslärm Lärmindikator $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	15

Tabellen

Tabelle 1	Zeitliche Stufen der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie	1
Tabelle 2	Verkehrsparameter der betroffenen Straßen	5
Tabelle 3	Betroffenheitsanalyse Straßenverkehrslärm	9
Tabelle 4	Anzahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 70 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} \geq 60 \text{ dB(A)}$	10
Tabelle 5	Anzahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 65 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} \geq 55 \text{ dB(A)}$	11
Tabelle 6	Anzahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 60 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} \geq 50 \text{ dB(A)}$	11
Tabelle 7	Betroffenheiten Obere Treppenstraße	12
Tabelle 8	L 168 Saarstraße, L 271 Lindenstraße: Veränderung der Betroffenheit durch veränderte Anbindung Stahlwerk Bous	17
Tabelle 9	L 168, Wendelstraße: Veränderung der Betroffenheit durch Geschwindigkeitsbegrenzung	18
Tabelle 10	Mietbezogene Steuerverluste (gerundet)	22

1 Einführung: Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung

Nach Aussagen des Umweltbundesamtes fühlen sich in Deutschland fast 60 % der Bevölkerung durch Straßenverkehrslärm belästigt, davon mehr als 10 % stark oder äußerst stark.

Unter Lärm versteht man dabei Geräusche, die als unangenehm und belästigend empfunden werden. Lärm ist also die subjektive Bewertung von Schallereignissen. Neben der Belästigung- und Störwirkung kann Lärm, insbesondere wenn der Mensch ihm über lange Zeit ausgesetzt ist, auch gesundheitliche Gefährdungen mit sich bringen. So kann bspw. das Risiko für Herz-Kreislaufkrankungen steigen. Aber auch mit dem durch den Verkehrslärm bedingten Wertverlust von Immobilien ist ein erheblicher volkswirtschaftlicher Schaden verbunden.

Deshalb wurde am 25. Juni 2002 vom Europäischen Parlament und vom Rat die 'Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm' ('EU-Umgebungslärmrichtlinie') verabschiedet¹. Mit ihr soll im Rahmen der Europäischen Union ein 'gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern'.

Dazu soll in einem ersten Schritt die Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten und Betroffenheitsanalysen ermittelt und die Öffentlichkeit über das Ausmaß informiert werden. In einem zweiten Schritt sind auf der Grundlage der Lärmkarten konkrete Maßnahmen auszuarbeiten, um die Lärmbelastung verringern bzw. nicht weiter ansteigen lassen zu können. Die Richtlinie sieht ein zeitlich gestaffeltes Vorgehen vor. Dieses ist in der Tabelle 1 dargestellt.

Tabelle 1 Zeitliche Stufen der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie

Quelle	Lärmkartierung zum	Lärmaktionsplan zum
Ballungsräume > 250.000 Einwohner	30.06.2007	18.07.2008
> 100.000 Einwohner	30.06.2012	18.07.2013
Hauptverkehrsstraßen > 6 Mio. Kfz / a	30.06.2007	18.07.2008
> 3 Mio. Kfz / a	30.06.2012	18.07.2013
Hauptbahnstrecken > 60.000 Züge / a	30.06.2007	18.07.2008
> 60.000 Züge / a	30.06.2012	18.07.2013
Großflughafen > 50.000 Bewegungen / a	30.06.2007	18.07.2008

Die erste Stufe der Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung wurde 2007 / 2008 durchlaufen. In der sog. zweiten Stufe waren bis zum 30. Juni 2012 Strategische Lärmkarten für Ballungsräume über 100.000 Einwohner, Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als

1 Abl. L 189/12 vom 18.7.2002

3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (ca. 8.200 Fahrzeuge täglich), Hauptbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr (ca. 82 Züge täglich) sowie Großflughäfen (das sind Verkehrsflughäfen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 50.000 Bewegungen - Starts oder Landungen - pro Jahr, wobei ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen sind²) zu erstellen. Bis zum 18. Juli 2013 sind, von diesen Karten ausgehend, Aktionspläne auszuarbeiten. Diese Lärmkarten / Lärmaktionspläne sind alle 5 Jahre zu überprüfen und ggf. zu überarbeiten.

Die Kartierung der Hauptverkehrsstraßen obliegt den Gemeinden; sie erfolgte für die Gemeinde Wadgassen 2012, wie bereits 2007, im Rahmen der landesweit einheitlichen Strategischen Lärmkartierung im Auftrag des Ministeriums für Umwelt, Energie und Verkehr des Saarlandes am Standort Umwelt-Campus Birkenfeld der HS Trier. Die Kartierungspflicht für die Hauptbahnstrecken liegt beim Eisenbahnbundesamt (EBA).

Die Aufstellung der Lärmaktionspläne erfolgt gemäß § 47e BImSchG durch die Gemeinden. Mit diesen Plänen sollen 'Lärmprobleme und Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung, geregelt werden'³.

'Die in den Plänen genannten Maßnahmen sind in das Ermessen der zuständigen Behörde gestellt, sollten aber insbesondere auf die Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer Kriterien ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den strategischen Lärmkarten ausgewiesen werden.'⁴ Der § 47d des Bundesimmissionsschutzgesetzes erwähnt bei der Priorisierung auch die 'Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen'.⁵

Im Rahmen der Aufstellung eines Lärmaktionsplans ist gemäß § 47d Abs. 3 des Bundesimmissionsschutzgesetzes, der auf den Artikel 8 Abs. 7 der Richtlinie Bezug nimmt, eine Mitwirkung der Öffentlichkeit vorgesehen: 'Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen.'⁶

Lärmaktionspläne müssen bestimmte Mindestanforderungen erfüllen. Diese sind im Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG formuliert. Demnach müssen die Aktionspläne zu den nachfolgenden Punkten Aussagen enthalten:

- Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen, die zu berücksichtigen sind
- Zuständige Behörde

2 Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, BGBl. I S. 1794; § 47b

3 2002/49/EG, Artikel 8, (1)

4 Ebenda

5 Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, BGBl. I S. 1794; §47d Abs. 1, Satz 3

6 Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, BGBl. I S. 1794; §47d Abs. 3

- Rechtlicher Hintergrund
- Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten
- Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angaben von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen
- Protokoll der öffentlichen Anhörung
- Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zu Lärminderung
- Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten 5 Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete
- Langfristige Strategie
- Finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse
- Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse der Aktionsplanung

Gemäß Anhang VI, 2.8 ist der Kommission eine Zusammenfassung des Aktionsplans von nicht mehr als 10 Seiten zu übermitteln.

2 Lärmaktionsplan Gemeinde Wadgassen

2.1 Zuständige Behörde

Gemäß BImSchG § 47e Abs. 1 sind die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden mit der Aufstellung des Lärmaktionsplans betraut.

Gemeinde Wadgassen, Bauamt
Wendelstraße 79
66787 Wadgassen
Telefon: 06834 / 944151
Fax: 06834 / 944167
Gemeindeschlüssel: 10044120

2.2 Rechtlicher Hintergrund

- Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm ('EU-Umgebungslärmrichtlinie'), Abl. L 189/12 vom 18.7.2002
- 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

2.3 Geltende Grenzwerte

Die Grenzwerte für Straßen- und Schienenverkehrslärm 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.

- '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.

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 seit Juni 2010 für MI 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts bzw. für WA 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts.

2.4 Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen

Die betroffenen Straßenabschnitte in der Gemeinde Wadgassen sind:

- A 620: 4.400 m
- L 168 (Saarstraße): 550 m
- L 168 (Wendelstraße, Am Butterborn in Wadgassen, Lothringer Straße in Werbeln): 2.650 m
- L 271 (Lindenstraße, Provinzialstraße in Wadgassen): 3.000 m

Folgende Verkehrsparameter liegen vor (s. Tabelle 2):

Tabelle 2 Verkehrsparameter der betroffenen Straßen

Straße	Von Netzknoten und Lage	DTV ⁷	Lkw-Anteil [%] ⁸	Geschwindigkeit Pkw [km/h]	Geschwindigkeit Lkw [km/h]
A 620	6706021 6706040 Gemeindegrenze West bis Ausfahrt Wadgassen	46.578	6,9 5,1 10,5	130	80
	6707062 6706021 Ausfahrt Wadgassen bis Gemeindegrenze Ost	36.194	7,4 5,5 11,2	130	80
L 168	6706006 6706005 Kreisel bis Gemeindegrenze Nord	13.708	5,1 2,3 5,8	50	50
	6706011 6706006 L 278 bis Werbeln	8.181	6,0 2,7 6,7	50	50
L 271	6706006 6706021 A 620 bis Kreisel L 168	13.849	4,9 2,3 5,7	100 / 50	80 / 50
	6706017 6706006 Kreisel L 168 bis Kreisel Straße am Bahnhof	10.905	3,6 1,7 4,1	50	50
	6706022 6706017 Kreisel Straße am Bahnhof bis Kreisel Gemeindegrenze	10.905	3,6 1,7 4,1	50	50

Im Rahmen der Vorstellung des Lärmaktionsplans im Gemeinderat wurde durch diesen beschlossen, die Straße 'Obere Treppenstraße' (150 m) mit in die Untersuchung einzubeziehen. Diese

⁷ Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

⁸ Day, evening, night

Straße ist durch einen hohen Lkw-Durchfahrtsverkehr gekennzeichnet. Da die 'Obere Treppenstraße' keine Hauptverkehrsstraße i.S. der Umgebungslärmrichtlinie ist, lagen dafür keine Verkehrszahlen vor. Deshalb wurde am 3. und 4. Juli 2013 eine 48-Stunden-Verkehrszählung durchgeführt. Die dabei ermittelte DTV beträgt 4.409, der Lkw-Anteil liegt tagesdurchschnittlich bei ca. 10 %. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf dieser Straße beträgt 30 km / h.

2.5 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Lärmaktionsplanung der 1. Stufe baute auf einer Aktualisierung der Lärmkartierung der 1. Stufe auf. Im Rahmen einer Ortsbegehung wurde in 2008 dazu auch die Geschwindigkeitsbeschilderung auf der BAB 620 erfasst. Die dieser Lärmkartierung zugrundeliegende Geschwindigkeit (130 km / h für Pkw) beruht auf landesweit zur Verfügung gestellten Daten und liegt um 10 km / h über dem Wert der aktualisierten Lärmkartierung 2008. Da im Bereich der A 620 keine Hotspots vorliegen, wurde auf eine Korrektur verzichtet.

Die Abbildungen 1 und 2 (Isophonenkarten) spiegeln die Belastung durch Straßenverkehrslärm in der Gemeinde Wadgassen für die Lärmindikatoren L_{DEN} bzw. L_{Night} wider⁹. Aus der Tabelle 3 sind die Betroffenzahlen für jede Straße separat und für die Gemeinde Wadgassen insgesamt ersichtlich.

⁹ Da die 'Obere Treppenstraße' keine Hauptverkehrsstraße ist, wurde sie nicht in diese Darstellung einbezogen.



Auftraggeber:

Saarländischer Städte- und Gemeindefrat
Telstraße 9
66119 Saarbrücken

mit Unterstützung des:

Ministerium für Umwelt, Energie
und Verkehr
Keplerstraße 18
66117 Saarbrücken



Strategische Lärmkartierung Saarland 2012 Wadgassen

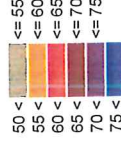
Karte 50a

L-DEN

Straßen:

A 620
L 168
L 271

Pegelwerte L_{DEN}
in dB(A)



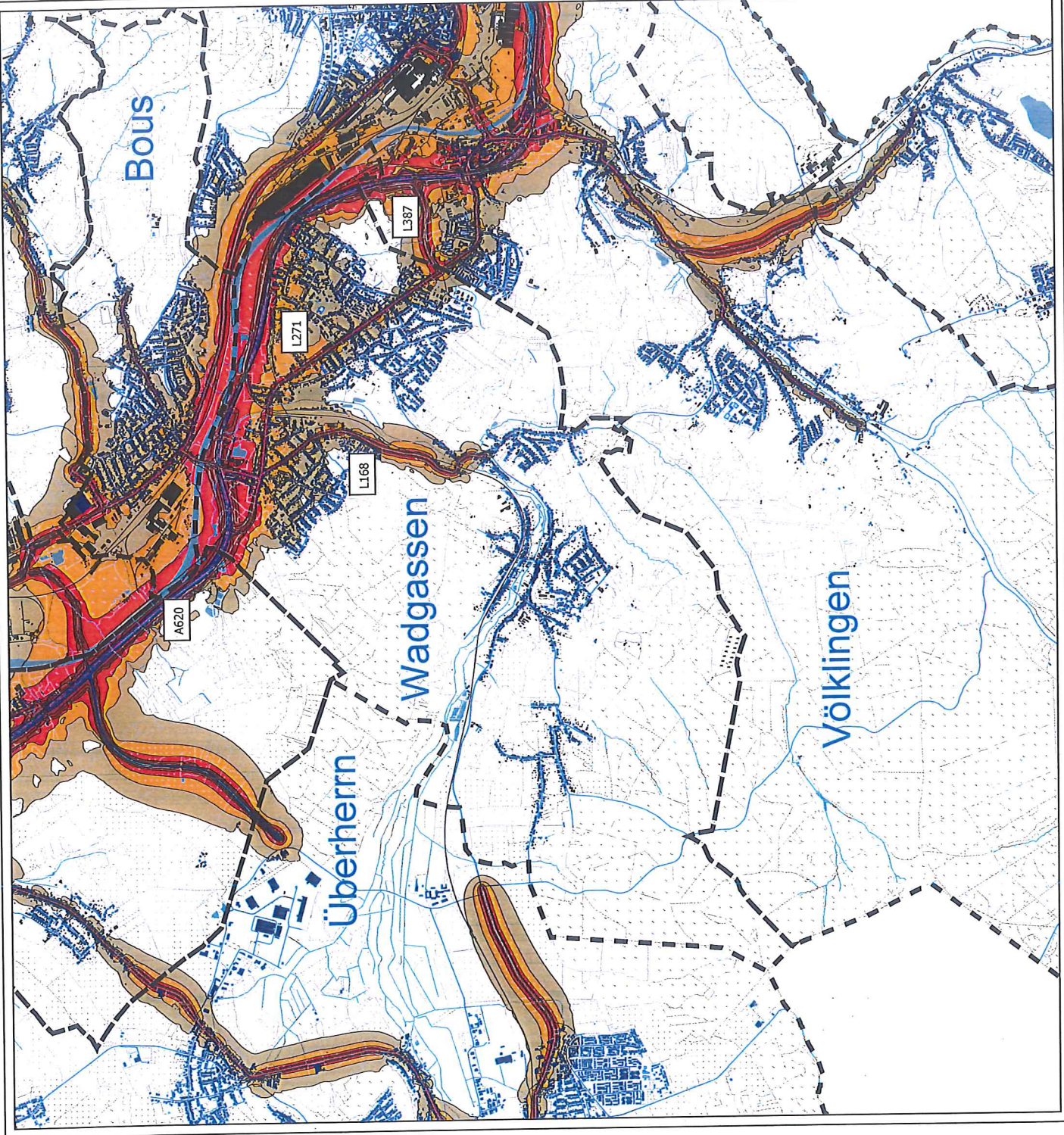
Zeichenerklärung

- Emissionslinie Straße
- Brücke
- Lärmschutzwand
- Gebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Wert nach § 4 Abs. 4 Nr. 2
- 34. BImSchV (67 dB(A), Lärm-
sanktion an Bundesstraßen)
- Schiene
- Straße
- Gewässer

Maßstab 1:20000



FH Trier, Umwelt-Campus Birkenfeld
Technische Akustik/Schallschutz
Postfach 1380
55761 Birkenfeld
Tel.: 06782 / 17 1107





Auftraggeber:

Saarländischer Städte- und Gemeindegag
Telettraße 9
66119 Saarbrücken

mit Unterstützung des:

Ministerium für Umwelt, Energie
und Verkehr
Keplerstraße 18
66117 Saarbrücken



Strategische Lärmkartierung
Saarland 2012

Wadgassen

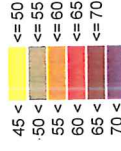
Karte 50b

LNight

Straßen:

A620
L168
L271

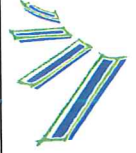
Pegelwerte L_{Night}
in dB(A)



Zeichenerklärung

- Emissionslinie Straße
- Brücke
- Lärmschutzwand
- Gebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Wert nach § 4 Abs. 4 Nr. 2
- 34. BImSchV (57 dB(A), Lärm-sammlung an Bundesstraßen)
- Schielenstrecke
- Straße
- Gewässer

Maßstab 1:20000



FH Trier, Umwelt-Campus Birkenfeld
Technische Akustik/Schallschutz
Postfach 1380
55761 Birkenfeld
Tel.: 06782 / 17 1107

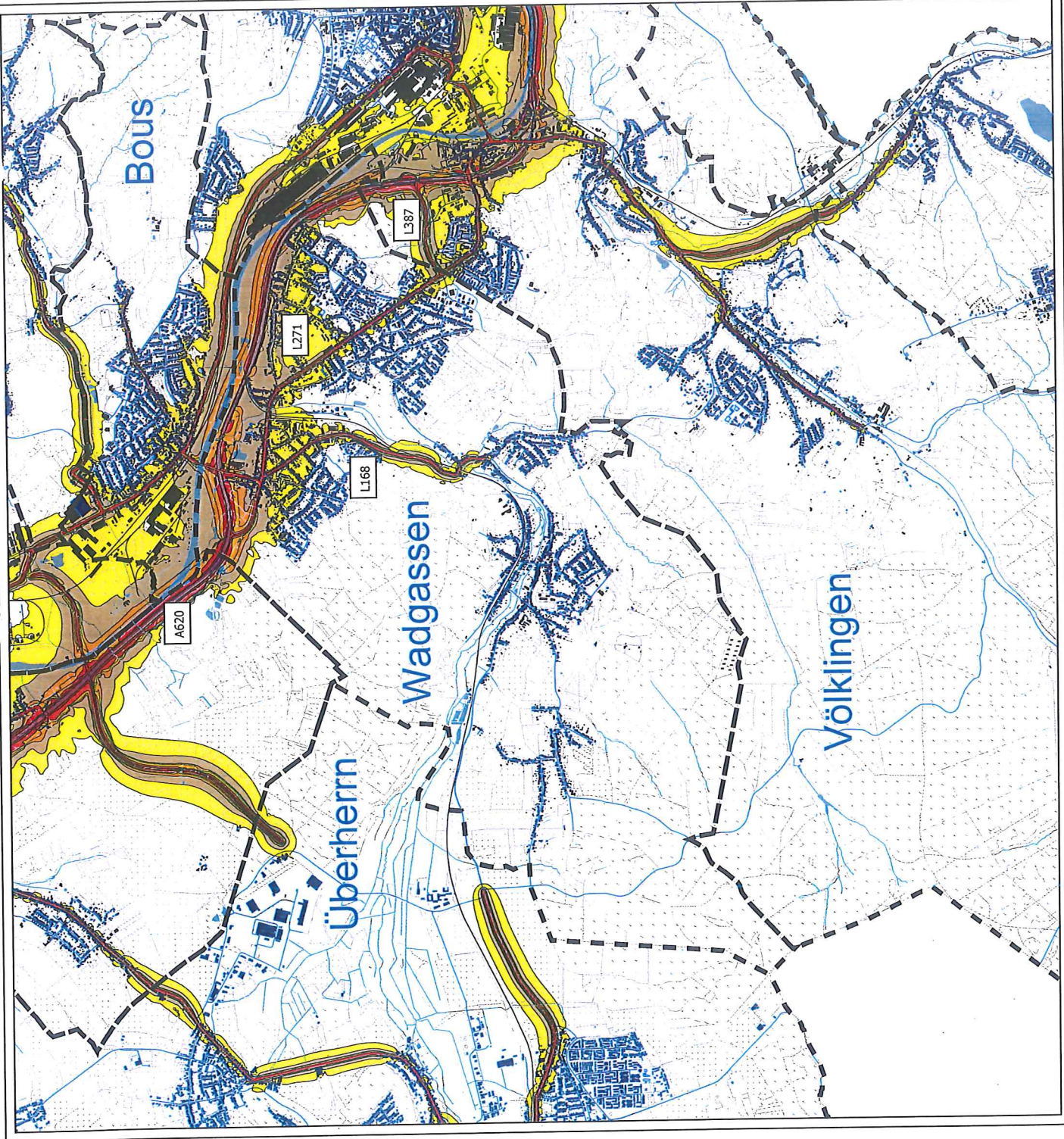


Tabelle 3 Betroffenheitsanalyse Straßenverkehrslärm¹⁰

Straße	Intervalle [dB(A)]	Betroffene Menschen Intervalle [dB(A)]		Schwellen- werte [dB(A)]	Wohnungen		Schulen		Krankenhäuser	
		L _{DEN} ungerundet	L _{Night} ungerundet		L _{DEN} ungerundet	L _{DEN} ungerundet	L _{DEN} ungerundet	L _{DEN} ungerundet		
A 620	55-60	1.479	1.500	50-55	739	700	1.293	1.300	1	0
	60-65	503	500	55-60	483	500	280	300	0	0
	65-70	481	500	60-65	155	200	0	0	0	0
	70-75	72	100	65-70	0	0				
	>75	0	0	>70	0	0				
A 620	55-60	1.063	1.1000	50-55	329	300	603	600	1	0
	60-65	98	100	55-60	23	0	9	0	0	0
	65-70	16	0	60-65	6	0	0	0	0	0
	70-75	1	0	65-70	0	0				
	>75	0	0	>70	0	0				
L 168	55-60	116	100	50-55	168	200	240	200	0	0
	60-65	168	200	55-60	150	200	96	100	0	0
	65-70	162	200	60-65	63	100	0	0	0	0
	70-75	25	0	65-70	0	0				
	>75	0	0	>70	0	0				
L 271	55-60	149	100	50-55	196	200	360	400	0	0
	60-65	229	200	55-60	309	300	168	200	0	0
	65-70	296	300	60-65	81	100	0	0	0	0
	70-75	37	0	65-70	0	0				
	>75	0	0	>70	0	0				

¹⁰ Da die 'Obere Treppenstraße' keine Hauptverkehrsstraße ist, wurde sie nicht in diese Darstellung einbezogen.

2.6 Bewertung der Anzahl Betroffener

2.6.1 Kurzfristiger Handlungsbedarf: Überschreitung der Grenzwerte der Lärmsanierung

Bei Überschreitung der Werte von 70 dB(A) L_{DEN} bzw. 60 dB(A) L_{Night} besteht kurzfristig (bis ca. 2015) dringender Handlungsbedarf. Hier ist die Gefahr gesundheitlicher Beeinträchtigungen nicht auszuschließen; die Grenzwerte für Lärmsanierung an Bundesstraßen, die für Mischgebiete, Dorfgebiete und Kerngebiete 69 dB(A) bzw. 59 dB(A) betragen, werden überschritten.

Die Anzahl Betroffener in den Pegelbereichen ≥ 70 dB(A) (L_{DEN}) bzw. ≥ 60 dB(A) (L_{Night}) ist in der Tabelle 4 dargestellt.

Tabelle 4 Anzahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 70$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 60$ dB(A)

Straße	Betroffene mit $L_{DEN} \geq 70$ dB(A)	Betroffene mit $L_{Night} \geq 60$ dB(A)
A 620	1	6
L 168	25	63
L 271	37	81

Im Bereich der A 620 wird, unter Berücksichtigung der tatsächlichen Möglichkeiten, kurzfristig kein Handlungsbedarf gesehen; es sind keine bzw. nur sehr wenige Betroffene in den relevanten Pegelklassen zu verzeichnen. Maßnahmen, die kurzfristig und mit geringen Kosten realisiert werden können, sollten selbstverständlich eingeführt werden.

Im Verlauf L 168 in Wadgassen und der L 271 besteht kurzfristig Handlungsbedarf; hier gibt es eine größere Anzahl von Menschen, die Pegeln ausgesetzt sind, die gesundheitliche Beeinträchtigungen hervorrufen können.

Schulen liegen in keinem Gebiet mit Pegelbereichen, in denen die Grenzwerte für Lärmsanierung erreicht oder überschritten würden.

2.6.2 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 ≥ 65 dB(A) (L_{DEN}) bzw. ≥ 55 dB(A) (L_{Night}) ist in der Tabelle 5 dargestellt.

Tabelle 5 Anzahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 65 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} \geq 55 \text{ dB(A)}$

Straße	Betroffene mit $L_{DEN} \geq 65 \text{ dB(A)}$	Betroffene mit $L_{Night} \geq 55 \text{ dB(A)}$
A 620	17	29
L 168	187	213
L 271	333	390

In der Umgebung der A 620 wird mittelfristig ein nicht vordringlicher Handlungsbedarf gesehen; die Anzahl von Personen, die einer Überschreitungen der Pegelwerte 65 bzw. 55 dB(A) ausgesetzt sind, ist gering. Bei Anwendung der EU-Rundung¹¹ sind in diesen Pegelbereichen keine Betroffenen zu verzeichnen. Maßnahmen, die kurzfristig und mit geringen Kosten realisiert werden können, sollten selbstverständlich eingeführt werden.

In der Umgebung der L 168 und L 271 sind in erheblichem Umfang Menschen Pegeln ausgesetzt, die gesundheitliche Gefährdungen hervorrufen können.

Schulen liegen in keinem Gebiet mit Pegelbereichen, in denen gesundheitliche Gefährdungen nicht auszuschließen wären.

2.6.3 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 $\geq 60 \text{ dB(A)}$ (L_{DEN}) bzw. $\geq 50 \text{ dB(A)}$ (L_{Night}) ist in der Tabelle 6 dargestellt.

Tabelle 6 Anzahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 60 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} \geq 50 \text{ dB(A)}$

Straße	Betroffene mit $L_{DEN} \geq 60 \text{ dB(A)}$	Betroffene mit $L_{Night} \geq 50 \text{ dB(A)}$
A 620	112	358
L 168	355	381
L 271	562	586

Zur Unterschreitung der o.a. Pegelwerte wären in der Umgebung aller betroffenen Straßen Maßnahmen erforderlich. Zum Erreichen dieser Zielwerte ist ein langfristiges, durch den Bund und das Land zu entwickelndes Verkehrslärmschutzkonzept erforderlich.

¹¹ Die EU-Umgebungslärmrichtlinie sieht für die Angabe der vom Lärm einer zu betrachtenden Hauptverkehrsstraße Betroffenenzahlen eine Rundung auf die nächste Hunderterstelle vor. Das führt, insbesondere bei kurzen Straßenabschnitten und / oder geringen Besiedlungsdichten, zu einer Unterschätzung der Lärmbelastung besonders in den oberen Pegelklassen.

2.6.4 Betroffene in der Nichthauptverkehrsstraße 'Obere Treppenstraße'

In der 'Oberen Treppenstraße' sind die in der Tabelle 7 aufgeführten Zahlen an Betroffenen zu verzeichnen.

Tabelle 7 Betroffenheiten Obere Treppenstraße

Intervalle in dB(A)	Betroffene L _{DEN}	Betroffene L _{Night}
50-55	-	15
55-60	9	1
60-65	12	0
65-70	6	0
70-75	0	0
>75	0	-

Es sind keine Menschen von Pegeln größer als 70 dB(A) L_{DEN} bzw. größer als 60 dB(A) L_{Night} betroffen. Es werden keine Pegel erreicht, die über den – für diese Straße nicht anwendbaren – Immissionsgrenzwerten für Lärmsanierung liegen. Insgesamt ist die Zahl der Betroffenen, aufgrund der Kürze der Straße, nicht hoch. Die Straße ist, im Vergleich zu anderen betroffenen Bereichen in der Gemeinde Wadgassen, kein Hotspot.

2.6.5 Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zu Lärminderung

Im Bereich der BAB 620 gibt es zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm mehrerer Lärmschutzwände. Weitere Lärmschutzmaßnahmen sind momentan nicht geplant. Die im Lärmaktionsplan der 1. Stufe untersuchte verkehrliche Entlastung der L 168 und L 271 ist nach der Fertigstellung und Inbetriebnahme der Querspange B 269 eingetreten. Die veränderte Verkehrsführung nach Einbindung der Cristallerie hat nur geringe verkehrliche und schalltechnische Auswirkungen. Andere im Lärmaktionsplan der 1. Stufe untersuchte und vorgeschlagene Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkung) wurden nicht umgesetzt. Die veränderte Anbindung des Stahlwerks Bous ist weiterhin Gegenstand der Planungen.

2.7 Hotspot-Analyse

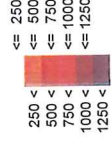
Zur Festlegung der Bereiche für vordringlichen Handlungsbedarf wurde eine Hotspot-Analyse durchgeführt. Diese zeigt Bereiche mit einer hohen Lärmbelastung (hier: > 70 dB(A) L_{DEN} bzw. 60 dB(A) L_{Night}) und einer hohen Einwohnerdichte. Zur Verdeutlichung wurden Wohngebäude, an denen die genannten Pegel überschritten werden, rot eingefärbt. Die Abbildungen 3 und 4 spiegeln diese Hotspots wider.

Ausgeprägte Hotspots befinden sich in der Umgebung des Kreisels L 168 / L 271, Saarstraße, Lindenstraße / Wendelstraße, im weiteren Verlauf der Lindenstraße zwischen Treppen- und Kanal-

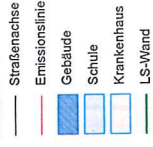
straße, Unter- und Oberfeldstraße, in der Provinzialstraße zwischen Waldstraße und Kleestraße und Raiffeisenstraße und Grubenstraße, in der Lindenstraße bis Höhe Schwimmbad sowie an der L 168 zwischen Kreisel Lindenstraße und Schäfereidell.

An vielen Wohngebäuden entlang der L 168 sowie der L 271 ist der Immissionsgrenzwert für Lärmsanierung an Bundesstraßen (nicht anzuwenden für Landesstraßen) tags, aber insbesondere auch nachts überschritten. Daraus leitet sich ein bereits kurzfristiger Handlungsbedarf an den genannten Straßenabschnitten ab.

Über Schwellenwert
in Einw. / km²



Zeichenerklärung

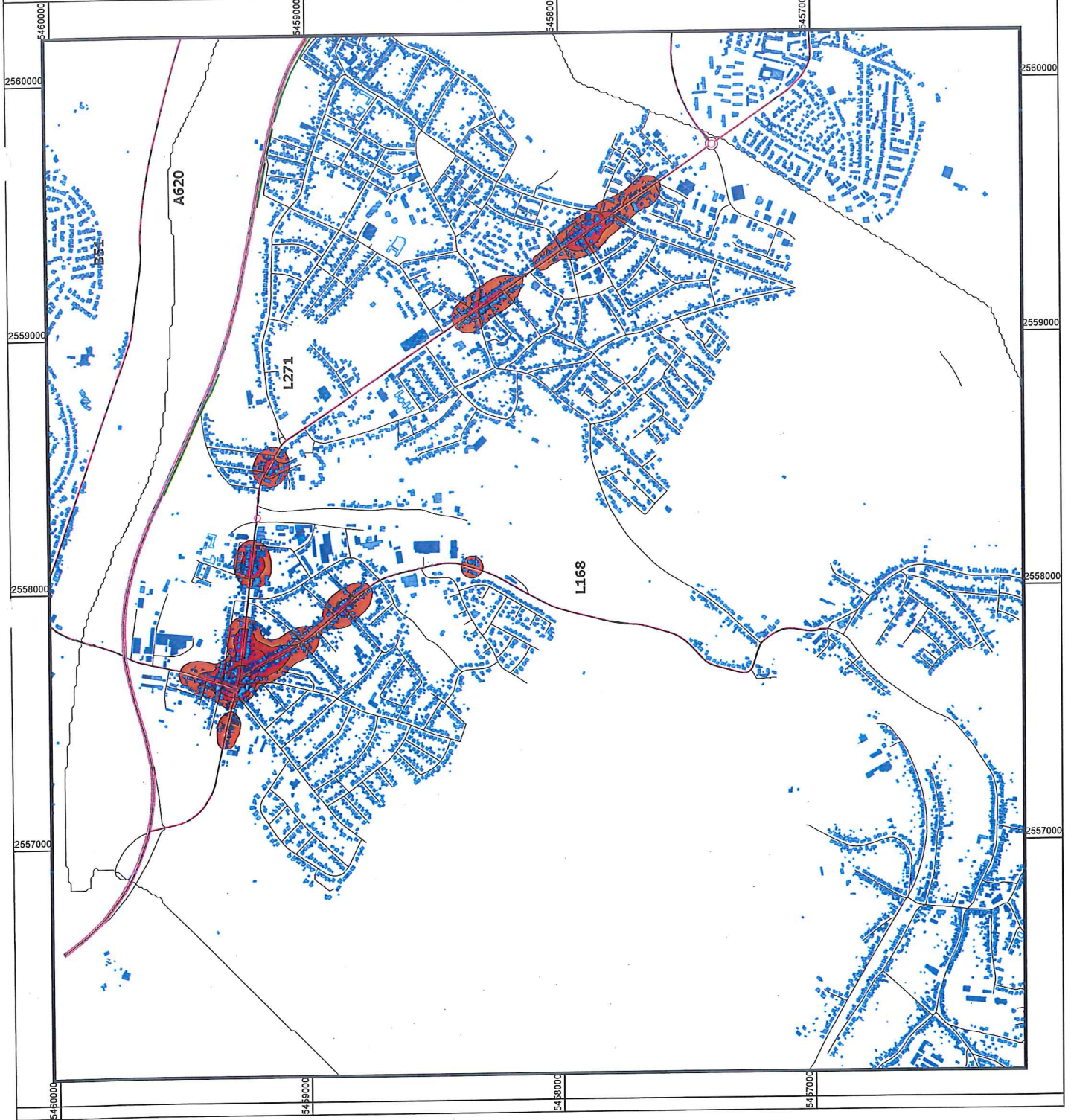


Pegelwerte am Gebäude
LDEN in dB(A)
70 < ≤ 70

Maßstab 1:15000



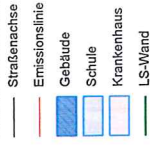
GSB GbR
Prof. Dr. Kerstin Giering
Kastanienweg 24
66625 Bosen
Tel.: 06852/82664
06782/171107
Fax: 06782/171395
Mail: k.giering@ggsb-gbr.de



Über Schwellenwert
in Einw. / km²

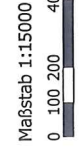


Zeichenerklärung

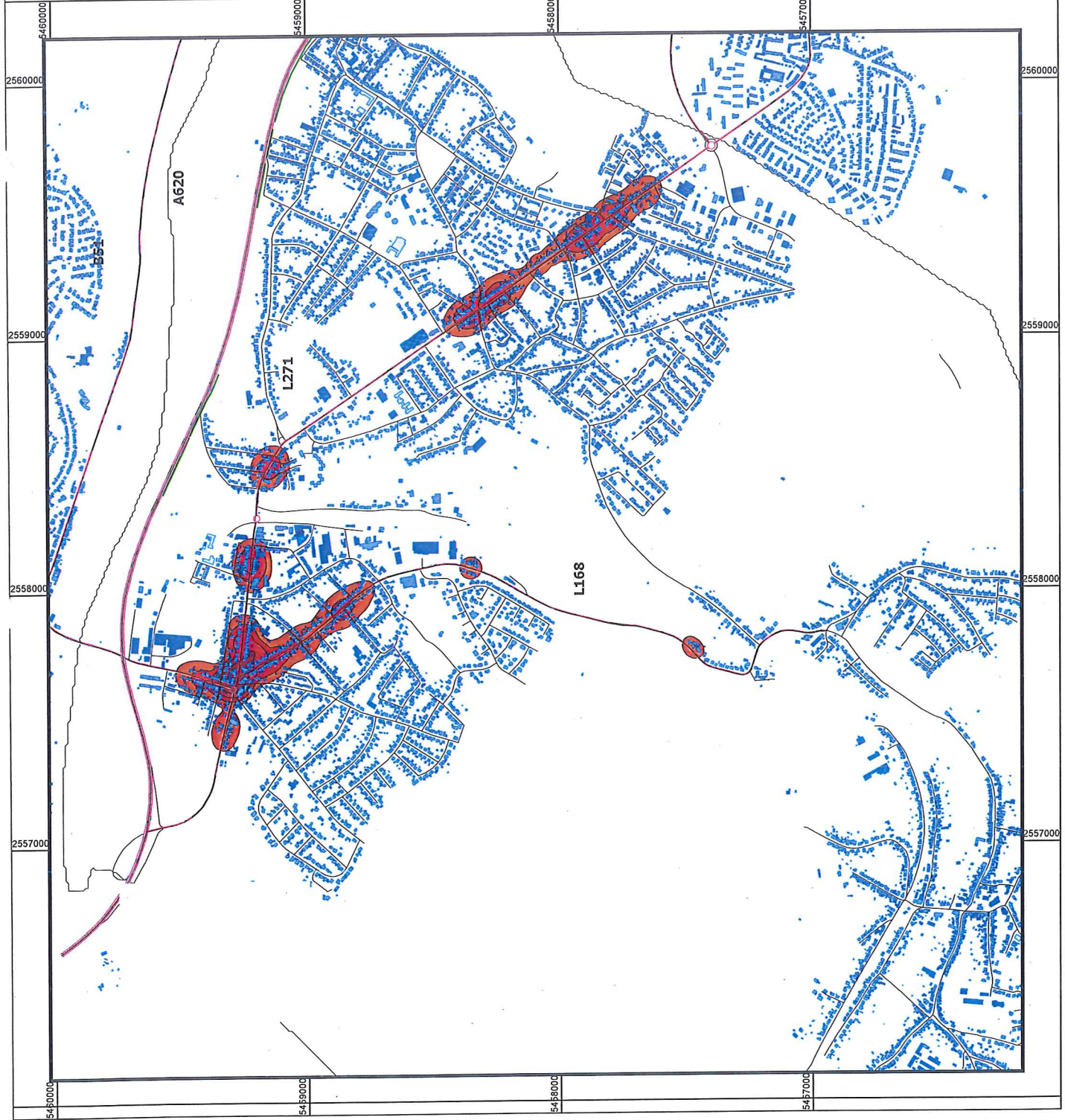


Pegelwerte am Gebäude
L_{Night} in dB(A)

60 < 60 <=



GSB GbR
Prof. Dr. Kerstin Giering
Kastanienweg 24
66625 Bosen
Tel.: 06852/82664
06782/171107
Fax: 06782/171395
Mail: k.giering@gsb-gbr.de



3 Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung

3.1 Vorbemerkung

Um eine spürbare Reduktion der Lärmbelastung zu erzielen, sind effektive Maßnahmen an der Quelle erforderlich. Passive Lärmschutzmaßnahmen sind nicht das Mittel der Wahl, sondern bieten sich eher als kurzfristige Lösung an, wenn die Immissionsgrenzwerte für Lärmsanierung überschritten sind.

Als Maßnahmen an der Quelle kommen vor allem in Betracht:

- Geschwindigkeitsbeschränkungen
- Einsatz lärmgeminderter Fahrbahnoberflächen

sowie

- Verringerung der Verkehre in Verbindung mit der Förderung des ÖPNV und des nichtmotorisierten Individualverkehrs
- Einsatz lärmgeminderter Fahrzeuge und Reifen

Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen ist mit der Verkehrsbehörde abzustimmen. Neben der Pegelminderung sollten hier ggf. auch Sicherheitsaspekte berücksichtigt werden, wie bspw. die Ermöglichung einer gefahrlosen Querung der Fahrbahn durch Fußgänger, die besseren Reaktionsmöglichkeiten der Kfz-Führer auf Fußgängerüberwege, erhöhte Sicherheitsanforderungen im Straßenraum im Bereich von Kindertagesstätten, Schulen und Altenheimen.

Der Einbau lärmarmen Fahrbahnoberflächen bietet sich an, wenn Sanierungsmaßnahmen geplant sind. Zu beachten ist, dass die in den letzten Jahren entwickelten lärmarmen Beläge (bspw. LAO 5D, LAO 5D GM) noch keine Regelbauweise sind. Bisherige Erfahrungen mit solchen Belägen zeigen neben einer erheblichen Pegelreduktion (4 bis 6 dB bei 50 km / h) Langlebigkeit, Reparaturfähigkeit und nur unwesentlich höhere Herstellungskosten als herkömmliche Beläge.

Die Verkehre auf den in der Aktionsplanung betrachteten L 168 und L 271 sind in großem Umfang durch Zubringerfahrten zur BAB 620 bedingt. Jedoch ist ein nicht unerheblicher Anteil der im Gemeindegebiet auftretenden Verkehre (auf den nichtkartierten Straßen) innergemeindlicher Quell- und Zielverkehr. Durch langfristig wirksam werdende Maßnahmen sollte dieser verringert werden. Hierzu gehören bspw. die Förderung von Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie ein attraktives Angebot des ÖPNV.

Da bei Pkw bereits bei Geschwindigkeiten ab ca. 30 km / h das Reifen – Fahrbahn-Geräusch dominiert, kann durch den Einsatz lärmgeminderter Reifen eine Pegelreduktion erreicht werden. Auch lärmarme Lkw und kommunale Nutzfahrzeuge können einen Beitrag zur Verringerung der Lärmbelastung leisten.

Das Errichten von Lärmschutzwänden ist im innerörtlichen Bereich an den betroffenen Straßenabschnitten oft nicht möglich.

3.2 Kurzfristige Maßnahmen L 168 und L 271

Mit der geplanten Erweiterung des Stahlwerks Bous und der Fertigstellung der Querspange B 269 ergibt sich die Möglichkeit einer veränderten Anbindung desselben. Die mit dieser Anbindung veränderte Verkehrssituation ist als Planfall 2 im Verkehrsgutachten des Büros Schwarz, Stand 03/2011 enthalten und wird hier hinsichtlich ihres Lärminderungspotentials untersucht. Im Bereich der Lindenstraße und Saarstraße ist demnach mit einer deutlichen Reduzierung des Lkw-Verkehrs zu rechnen. In der Tabelle 8 sind die sich durch diese geplante Anbindung des Stahlwerks Bous ergebenden Veränderungen der Betroffenheiten dargestellt.

Tabelle 8 L 168 Saarstraße, L 271 Lindenstraße: Veränderung der Betroffenheit durch veränderte Anbindung Stahlwerk Bous

Intervalle in dB(A)	Betroffene L _{DEN} vorher	Betroffene L _{DEN} nachher	Betroffene L _{DEN} Differenz	Betroffene L _{Night} vorher	Betroffene L _{Night} nachher	Betroffene L _{Night} Differenz
50-55	-	-	-	127	130	+3
55-60	189	185	-4	79	89	+10
60-65	80	81	+1	39	21	-18
65-70	86	92	+6	0	0	0
70-75	20	7	-13	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-

Es kommt zu einer Verringerung der Anzahl betroffener Menschen in den höchsten betroffenen Pegelintervallen verbunden mit Zunahmen in den weniger hohen Pegelintervallen. Das kurzfristige Ziel wird für diese Straßenabschnitte nicht erreicht.

Eine Begrenzung der Geschwindigkeit auf der L 168 zwischen Kreisel und Treppenstraße führt zu den in Tabelle 9 aufgeführten Pegelreduktionen. Um die Wirksamkeit der Maßnahmen zu gewährleisten, sind Kontrollen zur Einhaltung der Geschwindigkeitsreduzierung unabdingbar. Die i.a. mit einer Verringerung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h einhergehende Verkehrsverstetigung bewirkt neben der Reduzierung des Mittelungspegels auch eine Verringerung der Maximalpegel um etwa 4 dB(A)¹².

¹² LAI-Hinweise zur Aktionsplanung vom 30.08.2007, Abschnitt 12.1.2.2.

Tabelle 9 L 168, Wendelstraße: Veränderung der Betroffenheit durch Geschwindigkeitsbegrenzung

Intervalle in dB(A)	Betroffene L _{DEN} vorher	Betroffene L _{DEN} nachher	Betroffene L _{DEN} Differenz	Betroffene L _{Night} vorher	Betroffene L _{Night} nachher	Betroffene L _{Night} Differenz
50-55	-	-	-	80	96	+16
55-60	114	107	-7	124	128	+4
60-65	83	92	+9	45	6	-39
65-70	132	119	-13	0	0	0
70-75	21	2	-19	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-

Es kommt zu einer deutlichen Verringerung der Anzahl betroffener Menschen in den am höchsten betroffenen Pegelintervallen, verbunden mit Zunahmen in den weniger hohen Pegelintervallen. Das kurzfristige Ziel wird für diesen Abschnitt der L 168 allein durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung nicht erreicht.

Die Pegelreduktion durch die Geschwindigkeitsbegrenzung beträgt 2,5 dB (nachts), erfüllt also die Kriterien der Lärmschutz-Richtlinien-StV¹³.

3.3 Maßnahmen 'Obere Treppenstraße'

Da in der 'Oberen Treppenstraße' bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km / h festgesetzt ist, kommt diese Maßnahme im Rahmen des Lärmaktionsplans nicht in Betracht. Bei der Verkehrszählung wurde auch die Geschwindigkeit der Kfz mit erfasst. Die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit liegt deutlich über 30 km / h, so dass für diesen Straßenabschnitt überlegt werden sollte, Geschwindigkeitskontrollen einzuführen.

Bei einer Geschwindigkeit von 30 km / h ist der Einbau lärmgeminderter Deckschichten nicht sinnvoll. Aufgrund der geringen Betroffenheiten in der 'Oberen Treppenstraße' werden keine weiteren lärm mindernden Maßnahmen betrachtet.

3.4 Mittelfristige Maßnahmen

Bei erforderlich werdenden Grunderneuerungen wird vorgeschlagen, auf allen innerörtlichen Straßenabschnitten, also auch auf solchen, die nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung sind, lärmgeminderte Beläge einzubauen. Diese besitzen eine deutlich lärm mindernde Wirkung von mindestens 4 dB, bzgl. Langlebigkeit und Pflege etwa gleiche Eigenschaften wie herkömmliche Beläge und sind, wenn überhaupt, nur unwesentlich teurer als diese.

¹³ Durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen soll der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden. Dabei wird entsprechend den Vorgaben der RLS-90 aufgerundet. Das heißt in diesem Fall, dass 2,4 dB auf 3 dB aufgerundet werden.

In Bereichen mit erhöhtem Sicherheitsanspruch bzw. erhöhtem Gefährdungspotential (bspw. Schulen, Kindergarten, unübersichtlicher Streckenverlauf) sollte gemeinsam mit der Straßenverkehrs- und der Polizeibehörde geprüft werden, ob eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km / h möglich ist.

3.5 Sonstige Maßnahmen

Der ordnungsgemäße Zustand der Straßenoberflächen ist durch regelmäßige Kontrollen und ggf. Instandsetzungen sicherzustellen. Das Klappern von Schachtabdeckungen ('Kanaldeckel') kann durch den Einsatz von 'Flüsterabdeckungen' deutlich gemindert werden¹⁴.

Bei erforderlich werdenden Grunderneuerungen aller Straßen ist zu prüfen, ob lärmgeminderte Deckschichten zum Einsatz kommen können (bspw. OPA vor allem in Außerortsbereichen, semi-dichte bzw. dichte Deckschichten in Innerortsbereichen).

Die Gemeinde Wadgassen sollte darauf hinarbeiten, durch ein modernes, leistungsfähiges System des öffentlichen Personennahverkehrs eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zu erreichen¹⁵. Gute Erfahrungen werden in Gemeinden bspw. mit kleinen Shuttlebussen, die bei Bedarf angefordert werden können, gemacht.

Anreize, verstärkt den ÖPNV zu nutzen, können auch durch Job-Tickets kommen.

Es sollte ein System von Fahrrad- und Fußwegen ausgewiesen werden, um insbesondere auch inergemeindliche motorisierte Individualverkehre ersetzen zu können. Durch eine verstärkte Aufklärung bspw. an Schulen, kann das Bewusstsein, dass Verzicht auf den MIV nicht mit einer Einschränkung an Mobilität verbunden sein muss, geweckt werden. Um eine Erreichbarkeit des Bahnhofs Bous mit dem Fahrrad gefahrlos zu ermöglichen, sollte der Bau einer separaten Fahrradbrücke über die Saar in Erwägung gezogen werden¹⁶.

Um einen problemlosen Wechsel der Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad- und Fußverkehr, MIV) zu ermöglichen, sollten fördernde Maßnahmen ergriffen werden. Dazu gehören bspw. eine geeignete Taktung des ÖPNV, die Abstimmung der Abfahrtszeiten verschiedener Linien, um das Umsteigen zu erleichtern, das Schaffen sicherer Fahrradstellplätze, insbesondere in der Nähe von Haltestellen, sowie die Bereitstellung sicherer P+R-Plätze an den Auffahrten zur BAB 620.

Im Rahmen der Gemeindeentwicklung sollte darauf hingewirkt werden, dass insbesondere Einkaufsmöglichkeiten für Waren des täglichen Bedarfs in allen Ortsteilen vorhanden sind. Erfahrungen in anderen Gemeinden zeigen, dass sich solche Geschäfte zu kleinen Dienstleistungseinrich-

¹⁴ Fa. Eisenhammer Dresden, Minderung ca. 4 dB.

¹⁵ Insbesondere auch bei der zu erwartenden weiteren Verteuerung und Verknappung fossiler Brennstoffe sollte das Gut Mobilität für die Bürger durch einen leistungsfähigen öffentlichen Personenverkehr sichergestellt werden.

¹⁶ Bei der Erörterung der Kosten sollte bspw. auch berücksichtigt werden, welche Kosten mit der Einrichtung von Brücken, die einen Wildwechsel ermöglichen, verbunden sind.

tungen entwickeln lassen, die als örtlicher Treffpunkt der Bürger angenommen werden. Deshalb ist besondere in deren Umfeld auf eine ansprechende, einladende Gestaltung mit Sitzgelegenheiten, (kleinen) Grünflächen, Spielmöglichkeiten für Kinder und auf eine verträgliche Gestaltung der notwendigen Stellplatzflächen Wert zu legen. Diese Geschäfte sollten problemlos zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden können. Einkaufszentren auf der 'Grünen Wiese' sollten nach Möglichkeit nicht mehr realisiert werden.

Bei zukünftigen Planungen sollten keine Neubaugebiete ohne die Konzeption von Lärmschutzmaßnahmen in lärmbelasteten Bereichen ausgewiesen werden.

Bei der Aufstellung eines Verkehrsentwicklungsplans oder großräumiger Verkehrsuntersuchungen werden möglichst frühzeitig Aussagen zur schalltechnischen Verträglichkeit der geplanten Maßnahmen getroffen.

Bei der Erneuerung der kommunalen Fahrzeugflotte und beim Ausschreiben von Leistungen des ÖPNV wird auf den Einsatz lärmarmen Fahrzeuge und lärmgeminderter Reifen geachtet.

Die Bürger können via Internet bzw. Informationsbroschüren auf Möglichkeiten hingewiesen werden, zu einer lärmarmen Fahrweise beizutragen (bspw. lärmgeminderte Reifen einsetzen – zusätzlicher Synergieeffekt der Kraftstoffeinsparung, 'Eco-Drive', Vermeiden unsinniger Fahrten). Ferner kann hiermit auch auf die Vorteile für eine stärkere Nutzung nichtmotorisierter Mobilität hingewiesen werden.

Im Bedarfsfalle kann der Auf- und Ausbau von Car-Sharing-Aktivitäten unterstützt werden.

3.6 Ruhige Gebiete

Durch die Gemeinde Wadgassen werden die nachfolgenden innerörtlichen Bereiche benannt, die einerseits eine geringe oder nur mäßige Lärmbelastung, andererseits einen hohen (Nah)erholungswert aufweisen. Bei künftigen Planungen ist darauf zu achten, dass diese Gebiete keiner (weiteren) Lärmbelastung ausgesetzt werden.

- Am Waldwinkel
- Kurtenwald
- Auf dem Totenkopf

3.7 Synergieeffekte

Verkehrslärm ist kein monokausales Phänomen. Deshalb haben auch viele der vorgeschlagenen Maßnahmen keine eindimensionale Wirkung, sondern zeigen, insbesondere auch im Zusammenspiel, vielfältige Effekte. Einige Wirkungszusammenhänge sind im Folgenden dargestellt:

Eine Verringerung der Geschwindigkeit führt auch zu einer Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und damit zu einer Abnahme des CO₂- und Schadstoffausstoßes und zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Ein innerdörfliches Einkaufszentrum kann zu einer Erhöhung der Attraktivität beitragen und eine Begegnungsstätte für die Bewohner werden.

Durch die Förderung von Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie ÖPNV erhöht sich die touristische Attraktivität. Durch den Modalwechsel weg vom MIV kommt es zu einer Verringerung von Verkehrsmitteln mit positiven Auswirkungen auf Luftqualität und CO₂-Ausstoß.

3.8 Kosten-Nutzen-Analyse

Zur Abschätzung der lärmbedingten Kosten¹⁷ wird ein Ansatz verwendet, der die Steuerausfälle durch verlorene Mietinnahmen infolge der Lärmbelastung abschätzt. In diesem Ansatz sind andere externalisierte Kosten (bspw. Krankheitskosten, vor allem die Zunahme des Herzinfarkttrisikos) nicht enthalten. Diese können aber abgeschätzt werden; sie betragen etwa 25 % der Immobilienwertverluste¹⁸.

Entsprechend den Aussagen in den LAI-Hinweisen zur Aktionsplanung¹⁹ ist mit mietbezogenen Steuerverlusten von ca. 2 € je dB(A) über 50 dB(A) je Einwohner und Jahr zu rechnen. Dem liegt ein mittlerer Mietverlust von 20 Euro für jedes dB(A) zugrunde, welches den Pegel von 50 dB(A) (L_{DEN}) überschreitet, der je Einwohner und Jahr entsteht. Die Tabelle 11 zeigt diese Steuerverluste auf. Als Basis wurde der Lärmindikator L_{DEN} im Bereich > 55 dB(A) gewählt²⁰.

¹⁷ Eine Kosten-Nutzen-Analyse kann nur auf der Grundlage konkreter Maßnahmen durchgeführt werden.

¹⁸ Vgl. K. Giering: Monetäre Bewertung des Straßenverkehrslärms, Lärmbekämpfung 4(2009)200-203

¹⁹ Abschnitt 10

²⁰ Bspw. wurden die Einwohner im Pegelbereich zwischen 55 und 60 dB(A) so betrachtet, als ob bei ihnen ein Pegel von 50+7,5 dB(A), also der 50-dB(A)-Wert um 7,5 dB(A) überschritten sei, usw. für die anderen Pegelklassen. Da für die Pegelklasse zwischen 50 – 55 dB(A) keine Betroffenenzahlen zur Verfügung stehen, führt das nach diesem Modell zu einer deutlichen Unterschätzung der Steuerverluste.

Tabelle 10 Mietbezogene Steuerverluste (gerundet)²¹

Straße	Steuerverlust in € pro Jahr
A 620	19.000
L 168	12.700
L 271	20.000
Gesamt ²²	55.000

Der Gesamtbetrag gibt an, welchen mietbezogenen Steuerverlust die Gemeinde pro Jahr durch den Straßenverkehrslärm der betrachteten Straßenabschnitte erleidet; der mittlere Mietverlust für die Wohnungsvermieter und Immobilieneigentümer ist etwa um den Faktor 10 höher. Berücksichtigt man diesen und die gesundheitlichen Kosten des Lärms, so betragen die (externalisierten) Lärmkosten für die Gemeinde Wadgassen jährlich etwa 690.000 €, dabei ist nur das kartierte Straßennetz berücksichtigt!

3.9 Finanzielle Informationen

Die Kosten für die Aufstellung des Aktionsplans belaufen sich auf ca. 6.000 €.

4 Lärmaktionsplan Schiene

Die Gemeinde Wadgassen ist von den Lärmauswirkungen der Haupteisenbahnstrecke Nr. 3230 (Saarbrücken – Saarlouis) betroffen. Im Lärmaktionsplan 2008 der Gemeinde Wadgassen wurde die durch diese Haupteisenbahnstrecke hervorgerufene Lärmsituation bereits beschrieben und analysiert.

Die Lärmkartierung der Haupteisenbahnstrecken 2012 durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) liegt noch nicht vor; dieses wird voraussichtlich erst Ende 2014 erfolgen. Es gibt deshalb keine aktuellere Datengrundlage zur Beurteilung der Belastungssituation durch Schienenverkehrslärm. Deshalb wird hier nur auf die Aussagen des Lärmaktionsplans 2008 verwiesen. Ab dem 01.01.2015 ist das EBA zuständig für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes.

5 Protokolle der öffentlichen Anhörung

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 25.06.2013 die Offenlegung des Entwurfs Lärmaktionsplanes sowie die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange beschlossen. Von den am 02.09.2013 angeschriebenen 67 Trägern öffentlicher Belange haben 24 in der vorgegebenen Frist bis zum

²¹ Ohne die Nichthauptverkehrsstraße 'Obere Treppenstraße'

²² Bei Berücksichtigung von Mehrfachbelastung durch Überlagerung der Quellen

27.10.2013 geantwortet. Es wurden dabei drei Anregungen eingebracht; ansonsten wurde dem Plan zugestimmt.

- 1) Die IHK regt an, die Geschwindigkeit entlang der untersuchten Straßenzüge insbesondere an den Stellen, wo die Lärmbelastung am größten ist nur nachts auf 30 km / h zu begrenzen.
Bewertung: Geschwindigkeitsreduzierungen können nur in Absprache mit dem Landesbetrieb für Straßenbau. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit lediglich nachts und nur punktuell auf 30 km / h ist nicht zielführend.
- 2) Die Kreisverkehrsbetriebe Saarlouis stimmen dem Lärmaktionsplan und den dort gemachten Vorschlägen zu, lehnen aber eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km / h in der Saarstraße und der Lindenstraße ab.
Bewertung: Eine Geschwindigkeitsreduktion ist das probateste Mittel ist, um kurzfristig eine Lärmreduktion zu erreichen. Aufgrund der Kürze der Fahrstrecke bestehen Zweifel, ob es zu spürbaren Verzögerungen im Fahrablauf kommt. Sollten sich tatsächlich im Nachhinein Probleme ergeben, ist es immer noch möglich, den Busfahrplan unter Mitwirkung der KVS und der benachbarten Gemeinden abzustimmen.
- 3) Der Landesbetrieb für Straßenbau zieht die Ausweisung einer Tempo-30-Zone in der Wendelstraße sowie der Linden- und Provinzialstraße von 22 Uhr bis 6 Uhr in Betracht. Hinsichtlich des Einsatzes von lärmindernden Fahrbahnoberflächen spricht sich der Landesbetrieb für Straßenbau allerdings sehr skeptisch aus, da sich diese Beläge noch im Versuchsstadium befinden, somit nicht zu den technischen Regelwerken gehören und es hinsichtlich des akustischen und bautechnischen Langzeitverhaltens noch keine gesicherten Erkenntnisse gibt.

Von einem Bürger gingen die folgenden Anregungen ein:

- Sperrung der Wendelstraße für überregionalen LKW-Verkehr
- Einrichtung einer Tempo-30-Zone in der Wendelstraße
- Prüfung der Möglichkeit der Ausweisung einer Einbahnstraßenregelung in der Wendelstraße

Zu diesen Vorschlägen hat die Ortpolizeibehörde kritisch Stellung bezogen. Die Ausweisung einer Einbahnstraßenregelung in der Wendelstraße würde zwangsläufig zur Verkehrsverlagerung in Gemeindestraßen führen, darüber hinaus besteht schon seit Jahren die Regelung, dass LKW-Verkehr nur noch in Richtung Werbeln zugelassen ist. Die Ausweisung von Tempo-30 in der Wendelstraße sei grundsätzlich möglich, aber nur mit erhöhtem Überwachungsdruck durchzusetzen.

Gesamtwürdigung: Die Verwaltung sieht es als probates Mittel zur Reduzierung der Lärmbelastung an, die Geschwindigkeit nachts (22.00 bis 06.00 Uhr) in den betroffenen Bereichen auf 30 km / h zu begrenzen.

6 Literatur

- /1/ Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (EG-Umgebungslärmrichtlinie)
- /2/ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), zuletzt geändert am 27. Juni 2012
- /3/ Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung -16. BImSchV) vom 12. Juni 1990, (BGBl. I, S. 1036), zuletzt geändert 19.09.2006
- /4/ Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung -34. BImSchV) vom 06. März 2006
- /5/ Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) vom 10. Mai 2006
- /6/ Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vom 09. Februar 2007
- /7/ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR97) vom 02.06.1997, zuletzt geändert am 25. Juni 2010
- /8/ LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, 3. März 2011
- /9/ Stahlwerk Bous GmbH, Betriebserweiterung. Verkehrsgutachten, Planungsbüro Schwarz, Stand 03/2011
- /10/ Gemeinde Wadgassen. Aktionsplanung 2008, Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog, GSB GbR, März 2009

Erarbeitet durch



Prof. Dr. Kerstin Giering
GSB GbR

Bosen, 22.11.2013