



Schalltechnisches Beratungsbüro
Prof. Dr. Kerstin Giering &
Egmont Giering
Kastanienweg 24
66625 Nohfelden - Bosen
Tel. 06852/82664

Gemeinde Wadgassen

Lärmaktionsplanung Straße 2024

Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

Nohfelden - Bosen, den 05.03.2024

Gemeinde Wadgassen

Lärmaktionsplanung Straße 2024

Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

Auftraggeber: Gemeinde Wadgassen
Lindenstraße 114
66787 Wadgassen

Auftrag vom: 02.03.2023

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

Auftragnehmer: GSB
Prof. Dr. Kerstin Giering
Egmont Giering
Kastanienweg 24
66625 Nohfelden - Bosen
Telefon: 06852 / 82664

Bearbeitung durch: Prof. Dr. Kerstin Giering

Dieser Bericht besteht aus 22 Seiten und den Anhängen A und B.
Bericht-Nr. 2306_gut01

Nohfelden – Bosen, 05.03.2024

Prof. Dr. Kerstin Giering

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Einführung: Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung	1
2 Lärmaktionsplan Gemeinde Wadgassen.....	3
2.1 Untersuchungsbereich	3
2.2 Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen	3
2.3 Zuständige Behörde	4
2.4 Rechtlicher Hintergrund	4
2.5 Geltende Grenzwerte	4
2.6 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	5
2.7 Bewertung der Anzahl Betroffener	6
2.8 Hotspotanalyse	7
3 Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung	8
3.1 Vorbemerkung	8
3.2 Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung	8
3.3 Geschwindigkeitsbeschränkung	8
3.3.1 Rechtliche Einordnung: Geschwindigkeitsbeschränkungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung.....	8
3.3.2 Vorbemerkungen	11
3.3.3 Maßnahmenbereiche.....	14
3.4 Lärmmindernde Fahrbahnoberflächen	18
3.5 Langfristige Strategie	19
3.6 Schadenskosten Verkehr	19
3.7 Ruhige Gebiete.....	19
4 Protokolle der öffentlichen Anhörung	20
5 Quellenverzeichnis	21

Tabellen

	Seite
Tabelle 1	Verkehrsparameter der betroffenen Straßen 3
Tabelle 2	Zahl betroffener Menschen 5
Tabelle 3	Zahl betroffener Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser sowie belastete Fläche..... 5
Tabelle 4	Auslösekriterien Lärmaktionsplanung..... 6
Tabelle 5	Anzahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 55$ dB(A)..... 7
Tabelle 6	Maßnahmenbereich 1 Saarstraße, Veränderung der Betroffenheit 15
Tabelle 7	Maßnahmenbereich 2 Lindenstraße, Veränderung der Betroffenheit 16
Tabelle 8	Maßnahmenbereich 3, Lindenstraße Ost und Provinzialstraße Veränderung der Betroffenheit..... 17

Anhang

Abbildungen im Anhang A

Abbildung A01	Lageplan
Abbildung A02	Verkehrslärm Straße, Isolinienkarte, Lärmindex LDEN
Abbildung A03	Verkehrslärm Straße, Isolinienkarte, Lärmindex LNight
Abbildung A04	Hotspotkarte, Lärmindex LDEN, Schwellenwert: 65 dB(A), Gebäudelärmkarte, Schwellenwert: 65 dB(A)
Abbildung A05	Maßnahmenbereich 1, L 168, Saarstraße, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung A06	Maßnahmenbereich 1, L 168, Saarstraße, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung A07	Maßnahmenbereich 2, L 271, Lindenstraße, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung A08	Maßnahmenbereich 2, L 271, Lindenstraße, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung A09	Maßnahmenbereich 3, L 271, Lindenstraße Ost, Provinzialstraße Nord, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung A10	Maßnahmenbereich 3, L 271, Lindenstraße Ost, Provinzialstraße Nord, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung A11	Maßnahmenbereich 3, L 271, Provinzialstraße Süd, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung A12	Maßnahmenbereich 3, L 271, Provinzialstraße Süd, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel

Abbildung A13 Ruhige Gebiete

Tabellen im Anhang B

Bewertung der eingegangenen Stellungnahmen

1 Einführung: Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung

Nach Aussagen des Umweltbundesamtes ist der Straßenverkehrslärm seit langem die dominierende Lärmquelle in Deutschland. 2020 fühlen sich in Deutschland etwa drei Viertel der Bevölkerung durch Straßenverkehrslärm belästigt, davon mehr als 20 % stark oder äußerst belästigt /1/.

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. 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') /2/ verabschiedet. 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'.

Die Umgebungslärmrichtlinie greift einen Managementansatz auf, mit dem Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden sollen. Dabei geht es nicht nur um die Vermeidung, Vorbeugung oder Verhinderung erheblichen – im Sinn von schädlichen – Lärms, sondern um die Verbesserung der Lärmsituation insgesamt. Ziel ist es auch, ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen. Der Verzicht auf die Festlegung verbindlicher Immissionsgrenzwerte kann als Abkehr vom im deutschen Lärmschutzrecht üblichen ordnungsrechtlichen Ansatz verstanden werden.

In einem ersten Schritt sollen 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; eine Lärmkartierung/Lärmaktionsplanung erfolgte erstmals 2007/2008. Mindestens alle 5 Jahre werden die Lärmaktionspläne überprüft und ggf. überarbeitet.

Die Gemeinde Wadgassen hat 2013 einen Lärmaktionsplan erstellt /3/, in dem Lärmminderungsmaßnahmen für die kartierten Hauptverkehrsstraßen, das sind Straßen mit mehr als 3 Millionen Kfz jährlich, konzipiert wurden. Dieser wurde in 2017 überprüft /4/.

Mit der Lärmkartierung 2022 ist erstmals ein europaweit harmonisiertes Berechnungsverfahren für Umgebungslärm festgeschrieben ('CNOSSOS-EU') /5/. Diese Berechnungsmethode unterscheidet sich deutlich von derjenigen, die in den vorangegangenen Lärmkartierungen zugrunde gelegt wurde. Deshalb wurde eine Neukartierung des Hauptstraßennetzes erforderlich. Darauf aufbauend ist der Lärmaktionsplan grundständig zu überarbeiten.

Die Kartierung der Hauptverkehrsstraßen obliegt den Gemeinden; sie erfolgte für die Gemeinde Wadgassen 2022, wie bereits bei den vorangehenden Kartierungen, landesweit einheitlich. Auf den Ergebnissen dieser Kartierung baut der Lärmaktionsplan auf.

Die Aufstellung der Lärmaktionspläne erfolgt gemäß § 47e BImSchG /6/ durch die Gemeinden, in ihr Ermessen sind nach § 47d auch die Festlegung von Maßnahmen gestellt.

Im Rahmen der Aufstellung eines Lärmaktionsplans ist eine rechtzeitige und effektive Mitwirkung der Öffentlichkeit vorgesehen. Die Öffentlichkeit ist über die im Rahmen der Lärmaktionsplanung getroffenen Entscheidungen zu unterrichten.

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
- 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.

Ferner sollen Lärmaktionspläne Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der durch Lärmbelästigung, Schlafstörungen oder anderweitigen Beeinträchtigungen leidenden betroffenen Personen enthalten.

Gemäß Anhang VI ist der Kommission eine Zusammenfassung des Lärmaktionsplans von nicht mehr als 10 Seiten zu übermitteln. Dies hat jetzt erstmalig zum 18. Juli 2024 und danach alle 5 Jahre zu erfolgen.

2 Lärmaktionsplan Gemeinde Wadgassen

2.1 Untersuchungsbereich

Die Gemeinde Wadgassen liegt im südwestlichen Saarland und umfasst eine Fläche von 25,91 km². Hier leben etwa 16.900 Einwohner /11/. Wadgassen gehört zum Landkreis Saarlouis und umfasst die Ortsteile Differten, Friedrichweiler, Hostenbach, Schaffhausen, Wadgassen und Werbeln. Die Abbildung A01 im Anhang A zeigt das Untersuchungsgebiet.

2.2 Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen

Die betroffenen Straßenabschnitte in der Gemeinde Wadgassen sind:

- A 620: 4.400 m
- L 168 (Saarstraße): 550 m
- L 271 (Lindenstraße, Provinzialstraße): 3.200 m

Folgende Verkehrsparameter liegen vor (s. Tabelle 1):

Tabelle 1 Verkehrsparameter der betroffenen Straßen

Straße	Zählstelle Lage	DTV ¹	Anteil Kfz>3,5t [%] ²	Geschwindigkeit Pkw [km/h]	Geschwindigkeit Lkw [km/h]
A 620	67060125 Gemeindegrenze West bis Ausfahrt Wadgassen	49.262	5,9 2,5 6,1	120	80
	67060124 Ausfahrt Wadgassen bis Gemeindegrenze Ost	40.654	7,2 3,2 7,7	120	80
L 168	67060696 Kreisel bis Gemeindegrenze Nord	11.958	3,2 1,2 3,9	50	30
L 271	67060379 A 620 bis Kreisel L 168	16.018	4,2 1,5 5,0	100 / 50	80 / 50
	67060377 Kreisel L 168 bis Kreisel Gemeindegrenze	10.925	3,7 1,3 3,9	50	50

¹ Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

² Day, evening, night

2.3 Zuständige Behörde

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

Gemeinde Wadgassen
Lindenstraße 114
66787 Wadgassen
Telefon: 06834/9440
Gemeindeschlüssel: 10044120.

2.4 Rechtlicher Hintergrund

Den rechtlichen Hintergrund bilden die

- Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm ('EU-Umgebungslärmrichtlinie') /2/ sowie das
- Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 /7/, (§ 47a-f des BImSchG).

Grundlage für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans sind die strategischen Lärmkarten, die gemäß § 47c BImSchG erstellt wurden sowie das Vorliegen der Voraussetzungen des § 47d BImSchG.

2.5 Geltende Grenzwerte

Mit der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in nationales Recht (§ 47a-f BImSchG) wurden keine Grenzwerte festgelegt. Grenzwerte, Auslösewerte oder Richtwerte für Straßenverkehrslärm finden sich im nationalen Fachrecht. Die Werte 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) /8/
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 /9/ einschlägig. Die VLärmSchR 97 gelten für bestehende Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes. Die Auslösewerte für den Lärmschutz (Lärmsanierung) betragen seit 01.08.2020 für MI 66 dB(A) tags und 56 dB(A) nachts bzw. für WA 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts.

In der städtebaulichen Planung werden die schalltechnischen Orientierungswert der

- DIN 18.005, Teil 1 'Schallschutz im Städtebau – Berechnungsverfahren - Schall–technische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung', Beiblatt 1 /10/ herangezogen. Diese betragen für MI 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts bzw. für WA 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts.

Ein direkter Vergleich der in den Lärmkarten ausgewiesenen Pegel mit Grenz-, Auslöse- oder Richtwerten nach deutschem Recht ist wegen der z. T. abweichenden Berechnungsmethode nur bedingt möglich. Ein dem L_{DEN} entsprechender Pegel ist im deutschen Recht nicht festgelegt³.

2.6 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Abbildungen A02 und A03 (Isolinienkarten) im Anhang A spiegeln die Belastung durch Straßenverkehrslärm in der Gemeinde Wadgassen für die Lärmindizes L_{DEN} bzw. L_{Night} wider. Aus der Tabelle 2 und der Tabelle 3 sind die Betroffenzahlen für die Gemeinde Wadgassen ersichtlich.

Tabelle 2 Zahl betroffener Menschen

Pegelbereich [dB(A)]	L_{DEN}		L_{Night}	
	Zahl betroffener Menschen		Zahl betroffener Menschen	
	Ungerundet	EU-Rundung	Ungerundet	EU-Rundung
50-54	-	-	727	700
55-59	1.008	1.000	627	600
60-64	547	500	61	100
65-69	618	600	0	0
70-74	37	0	0	0
>75	0	0	-	-

Tabelle 3 Zahl betroffener Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser sowie belastete Fläche

Schwellenwerte [dB(A)]	L_{DEN} Zahl betroffener Wohnungen	L_{DEN} Zahl betroffener Schulen	L_{DEN} Zahl betroffener Krankenhäuser	L_{DEN} Betroffene Fläche in km ²
>55	1.130	2	0	2,61
>65	324	0	0	1,18
>75	0	0	0	0,20

Die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten beträgt 1, die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung 374 und die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung beträgt 87.

³ L_{DEN} : Mittelungspegel über Tag, Abend und Nacht (24 Stunden) mit 5 dB Zuschlag für den Abend und 10 dB für die Nacht

L_{Night} : Mittelungspegel für die Nacht (8 Stunden)

Für die Darstellung der Lärmbelastung über alle Pegelbereiche wird ein Einzahlwert, die sog. Lärmkennziffer (LKZ) zur Veranschaulichung herangezogen. Sie berechnet sich nach

$$LKZ = \sum_{i=1}^N n_i (L_i - L_S)$$

mit

- N: Gesamtzahl Betroffener
 L_i: Pegelwert für die Anzahl Betroffener n_i
 L_S: Schwellenwert.

Der Schwellenwert für den L_{DEN} beträgt 55 dB(A). Die Lärmkennziffer für die kartierten Straßen in der Gemeinde Wadgassen beträgt 15.020.

2.7 Bewertung der Anzahl Betroffener

Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie sind keine Grenz- oder Auslösewerte festgesetzt, oberhalb derer Maßnahmen zur Lärminderung erforderlich werden. Damit sind die Gemeinden, als Träger der Lärmaktionsplanung (LAP), in die Lage versetzt, eine eigenständige Bewertung der Lärmsituation vorzunehmen. Lokale Besonderheiten wie bspw. besonderes hohe Belastung oder Mehrquellenbelastung können so berücksichtigt werden. Eine Orientierung für die Gemeinden bieten dabei das Umweltgutachten des Sachverständigenrats für Umweltfragen (SRU) 2020 /12/, die Empfehlungen des Umweltbundesamts zur LAP /13/ sowie die Empfehlungen der WHO /14/. Für die Kommunen in Baden-Württemberg wurden mit dem Kooperationserlass /15/ Auslösewerte für die Aufstellung einer qualifizierten Lärmaktionsplanung angegeben. In der nachfolgenden Tabelle sind diese Werte zusammengestellt.

Tabelle 4 Auslösekriterien Lärmaktionsplanung

Handlungsziel	Zeitraum	L _{DEN}	L _{Night}
SRU			
Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen	kurzfristig	65 dB(A)	55 dB(A)
Vermeidung erheblicher Belästigungen	mittelfristig	55 dB(A)	45 dB(A)
Vermeidung von Belästigungen	langfristig	50 dB(A)	40 dB(A)
UBA			
Vermeidung gesundheitsschädlicher Auswirkungen	kurzfristig	60 dB(A)	50 dB(A)
Vermeidung erheblicher Belästigungen	mittelfristig	55 dB(A)	45 dB(A)
WHO			

Vermeidung schädlicher gesundheitlicher Auswirkungen und Beeinträchtigungen des Schlafs		53 dB(A)	45 dB(A)
Baden-Württemberg			
Auslösewert LAP		65 dB(A)	55 dB(A)

Die Gemeinde Wadgassen geht von einem Auslösewert von 65 dB(A) für den Lärmindex L_{DEN} bzw. 55 dB(A) für den Lärmindex L_{Night} aus.

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 $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 55$ dB(A)

Bereich	Betroffene mit $L_{DEN} \geq 65$ dB(A)	Betroffene mit $L_{Night} \geq 55$ dB(A)
Wadgassen	655	688

Für die weiteren Untersuchungen wird nur der Wert für den Lärmindex L_{DEN} herangezogen. Dieser Index stellt die Lärmbelastung für den gesamten Tag (24 Stunden) dar, Abend- und insbesondere Nachtzeitraum sind durch Zuschläge gewichtet. Der Lärmindex L_{Night} liegt in der Regel etwa 10 dB unter dem L_{DEN} .

2.8 Hotspotanalyse

Zur Festlegung der Straßenabschnitte für vordringlichen Handlungsbedarf wurde eine Hotspotanalyse durchgeführt. Diese zeigt Bereiche mit einer Lärmbelastung > 65 dB(A) für den Lärmindex L_{DEN} und einer hohen Einwohnerdichte. Zur Verdeutlichung wurden Wohngebäude, an denen der genannte Pegel überschritten werden, rot eingefärbt. Die Abbildung A04 im Anhang A gibt diese Hotspots wieder. Ausgeprägte Hotspotbereiche befinden sich in

Wadgassen

- L 168, Saarstraße: Am Abteihof bis Kreisel
- L 271, Lindenstraße: Ortseingang bis Kreisel Saarstraße, Kreisel Saarstraße Kornfeldstraße, Abteistraße bis Kreisel Karl-Koch-Straße, Kreisel Karl-Koch-Straße bis Wadgasser Straße
- L 271, Provinzialstraße zwischen Weberstraße und Fußlochweg.

In den zwischen den Hotspots liegenden Straßenabschnitten ist dennoch eine hohe Lärmbelastung vorhanden; es gibt hier mehrere Gebäude, die von einer Überschreitung des Pegelwerts von 65 dB(A) betroffen sind. Um eine einheitliche und für die Kfz-Fahrer nachvollziehbare Geschwindigkeitsregelung innerhalb der Ortschaft zu gewährleisten, wird die L 271 innerhalb der Ortsdurchfahrung auf ihrer gesamten Länge als Maßnahmenbereich betrachtet. Ferner wird die Saarstraße zu einem Maßnahmenbereich (MB) der Lärmaktionsplanung.

3 Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung

3.1 Vorbemerkung

Um eine spürbare Reduktion der Lärmbelastung zu erzielen, sind effektive Maßnahmen an der Quelle erforderlich.

Als Maßnahmen an der Quelle kommen vor allem in Betracht:

- Geschwindigkeitsbeschränkungen
- Einsatz lärmindernder Fahrbahnoberflächen

sowie

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

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird insbesondere eine Geschwindigkeitsbeschränkung betrachtet. Diese stellt eine wirksame, schnell umsetzbare und sehr kostengünstige Maßnahme dar.

3.2 Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung

Im Lärmaktionsplan 2013 wurden für die innerörtlichen Hotspotbereiche die Auswirkung einer Veränderung der verkehrlichen Anbindung des Stahlwerks Bous untersucht. Die Maßnahme konnte bisher noch nicht umgesetzt werden.

Entlang der BAB 620 sind zum Schutz der Gemeinde Wadgassen Lärmschutzwände vorhanden. Die Geschwindigkeit ist auf 120 km/h reduziert.

3.3 Geschwindigkeitsbeschränkung

3.3.1 Rechtliche Einordnung: Geschwindigkeitsbeschränkungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung

Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen

‘Nach § 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG sind Maßnahmen in Lärmaktionsplänen nach § 47d Abs. 1 BImSchG durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz, d. h. dem BImSchG, oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen. § 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG stellt keine eigenständige Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen dar. Diese können nur umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen wurden.’ /16/, S. 15.

Das BImSchG sieht für Lärmaktionspläne - anders als für Luftreinhaltepläne – kein Einvernehmenserfordernis vor. Deshalb sind die Anspruchsvoraussetzungen gemäß § 47d Abs. 6, § 47 Abs. 6 BImSchG bereits erfüllt, wenn die betreffende Maßnahme fehlerfrei im Lärmaktionsplan festgelegt ist und die zur Umsetzung verpflichtete Behörde angemessen an der Entscheidung über die Festlegung beteiligt wurde. vgl. /17/, Rn. 12.

‘Da die Durchführung von Lärminderungsmaßnahmen nur möglich ist, wenn das anwendbare Fachrecht dies erlaubt, steht die durch § 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG vermittelte Bindungswirkung unter dem Vorbehalt der fachrechtlichen Umsetzbarkeit. Dies bedeutet jedoch nicht, dass der zur Durchsetzung verpflichteten Behörde ein nach den einschlägigen fachrechtlichen Vorschriften bestehender Ermessensspielraum verbliebe. ... Der fachrechtliche Ermessensspielraum wird vielmehr durch die Lärmaktionsplanung vollständig überlagert.’ /17/, Rn. 28.

‘Liegt ein Beschluss der Gemeinde vor (zum LAP, Anm. d. V.), kann diese gestützt auf ihr kommunales Selbstverwaltungsrecht die Durchsetzung etwa gegenüber der Straßenverkehrsbehörde verlangen. Denn verweigert eine Straßenverkehrsbehörde die Umsetzung der Lärmaktionsplanung der Gemeinde, verletzt dies die Gemeinde in ihrem Recht auf kommunale Selbstverwaltung (vgl. Art. 28 Abs. 2 GG), weil die Lärminderungsplanung dem verfassungsrechtlich geschützten Bereich der kommunalen Planungshoheit zuzurechnen ist.’ /16/, S. 20.

‘Um die strikte Bindungswirkung des Lärmaktionsplans auszulösen, muss die planaufstellende Gemeinde eine umfassende eigene Ermessens- und Verhältnismäßigkeitsprüfung anstellen.’ /16/, S. 24.

Geschwindigkeitsbeschränkungen

‘Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärminderung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorliegen. Danach dürfen entsprechende Maßnahmen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung ... erheblich übersteigt“ /16//16/, S. 21. ‘Hierzu muss der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringen, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und damit zugemutet werden kann. Die Immissionen müssen also eine Zumutbarkeitsschwelle überschreiten.’ /16/ S. 11.

‘Wann diese Zumutbarkeitsschwelle überschritten ist, lässt sich nicht schematisch bestimmen. Die Grenze der zumutbaren Lärmbelastung, bei deren Überschreitung die Behörde tätig werden muss und Maßnahmen nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO in Betracht kommen, ist nicht durch verbindliche Grenzwerte festgelegt. ... Es ist aber in ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) zu § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO anerkannt, dass eine Beschränkung der Prüfung auf die Einhaltung bestimmter Schallpegel unzulässig ist. ... Es bedarf stets einer Abwägung im Einzelfall, um festzustellen, welcher Lärm im konkreten Einzelfall noch ortsüblich und damit „zumutbar“ ist.’ /16/, S. 12.

‘Die Rechtsprechung orientiert sich bei der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)⁴. Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33).’ /15/. ‘Den Gemeinden kommt ein eigener Beurteilungsspielraum bei der Ausfüllung des Gefahrenbegriffs gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO zu. Sie können eigene Maßstäbe setzen. ... Durch den Lärmaktionsplan konkretisiert die Gemeinde, inwieweit nach den örtlichen Gegebenheiten Lärmgefährdungen im Sinne des § 45 Abs. 9 StVO bestehen.’ /16/, S. 18.

Bedeutung der Umgebungslärmrichtlinie

‘Die UmgebungslärmRL hat keinen ordnungsrechtlichen Ansatz, sondern verfolgt einen Managementansatz. Bei der Bekämpfung des Umgebungslärms geht es nicht (nur) um die Vermeidung oder Verhinderung erheblichen Lärms, sondern um die Verbesserung der Lärmsituation insgesamt. Dem entsprechend verbietet sich eine reflexhafte Heranziehung von Verwaltungsvorschriften wie der Lärmschutz-Richtlinien-StV. Vielmehr definiert die einen Lärmaktionsplan aufstellende Gemeinde den straßenverkehrsrechtlichen Gefahrenbegriff nach § 45 Abs. 9 S. 2 StVO. Die Straßenverkehrsbehörde ist an den im Lärmaktionsplan zugrunde gelegten „Gefahrenbegriff“ gebunden (sog. Konkretisierungswirkung; Stichwort: Auslösewerte), nicht jedoch an bestimmte Lärmgrenzwerte.’ /18/, S. 32.

‘Der deutsche Gesetzgeber hat die Umgebungslärm-Richtlinie mit den §§ 47a ff. BImSchG umgesetzt. Die Vorschriften des BImSchG sind richtlinienkonform auszulegen. ... Dieser grundsätzliche Vorrang des europäischen Rechts gegenüber dem innerstaatlichen Recht ist streng zu beachten selbst dann, wenn eine nationale Vorschrift andere Vorgaben machen sollte.’ /16/, S. 16.

‘Zudem können interne Verwaltungsvorschriften europarechtliche Vorgaben vor dem Hintergrund der Normenhierarchie nicht außer Kraft setzen. Die Straßenverkehrsbehörde kann daher nicht unter Rückgriff auf bloße Verwaltungsvorschriften die Umsetzung von planerisch vorgesehenen Maßnahmen verweigern. Dies ist rechtlich unzulässig.’ /16/, S. 23.

Bedeutung der Lärmschutz-Richtlinien-StV

‘Für die Lärminderungsplanung sind die Lärmschutz-Richtlinien-StV nicht maßgeblich. Sie richten sich an die Straßenverkehrsbehörden und sind Verwaltungsvorschriften und als solche nur für diejenigen Behörden verbindlich, an die sie sich richten. An die Träger der Lärminderungsplanung richten sie sich nicht. Die Träger der Lärminderungsplanung sind vielmehr, solange keine Lärmwerte für die Lärminderungsplanung festgesetzt sind, gehalten, aus eigener Kompetenz (für die Lärminderungsplanung) die für ihre Planung jeweils relevanten Werte zu entwickeln. ... Negativ abgrenzen lassen sich die zu findenden Lärminderungs-Schwellenwerte aus juristischer Sicht von Lärmwerten, die aufgrund ihrer Zweckbestimmung nicht anwendbar sein können. Dazu gehören

⁴ 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts

Lärmwerte aus Verwaltungsvorschriften, welche „Sanierungen“ zum Gegenstand haben. Das sind die VLärmSchR 97 und die Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007.' /19/, S. 50.

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) konkretisiert die Nichtmaßgeblichkeit der Lärmschutz-Richtlinien-StV im Rahmen der Lärmaktionsplanung: 'Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes dürfen nur nach Maßgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien - StV) angeordnet werden. Zur Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung siehe Bundes-Immissionsschutzgesetz.' /20/.

3.3.2 Vorbemerkungen

Für die durch die Hotspotanalyse herausgearbeiteten Maßnahmenbereiche soll eine Geschwindigkeitsbeschränkung nunmehr verbindlich festgesetzt werden. Die Gemeinde begründet dafür, anhand von ihr vorzuzugender Kriterien, die Notwendigkeit der Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Als Kriterien werden herangezogen:

- Überschreitung der Schwellenwerte der gesundheitlichen Beeinträchtigungen für den Lärmindex L_{DEN} und L_{Night} von 65 bzw. 55 dB(A)
- Abnahme der Zahl betroffener Menschen für den Lärmindex L_{DEN} im Pegelbereich > 65 dB(A)
- Abnahme der Lärmkennziffer (LKZ) für den Lärmindex L_{DEN}
- Erreichte Reduktion des Emissionspegels
- Schutzfunktion für Spielplätze und Schulwege
- Auswirkungen auf die Reisezeit
- Auswirkungen auf die Luftschadstoffe
- Möglichkeit der Umsetzung alternativer Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung
- Verkehrsverlagerung
- Auswirkungen auf den ÖPNV
- Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.

Diese Kriterien werden zunächst, soweit möglich, allgemein beurteilt; eine Konkretisierung erfolgt nachstehend für die einzelnen Maßnahmenbereiche.

3.3.2.1 Überschreitung der Schwellenwerte der gesundheitlichen Beeinträchtigung

In Abschnitt 2.7 wurden Auslösekriterien im Rahmen der Lärmaktionsplanung aufgeführt. Der Wert von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts wird durch den Sachverständigenrat für Umweltfragen als kurzfristig zu erreichender Zielwert angesehen. Die langfristigen Ziele der LAP sollten ein deutlich

höheres Schutzniveau ermöglichen. Aufgrund der sehr hohen Belastung durch Straßenverkehrslärm sind kurzfristig für die Gemeinde Wadgassen tiefere Schwellenwert nicht realistisch.

3.3.2.2 Abnahme der Zahl betroffener Menschen

Die Zahl der Menschen, die durch die Maßnahme entlastet werden, wird für den Lärmindex $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) angegeben. Der Lärmindex L_{Night} liegt in der Regel etwa 10 dB unter dem L_{DEN} .

3.3.2.3 Abnahme der Lärmkennziffer

Die Lärmkennziffer ist ein Einzahlwert zur Veranschaulichung der über alle Pegelbereiche erreichten Lärminderung; sie berechnet sich nach

$$LKZ = \sum_{i=1}^N n_i (L_i - L_s)$$

mit

- N: Gesamtzahl Betroffener
- L_i : Pegelwert für die Anzahl Betroffener n_i
- L_s : Schwellenwert.

Der Schwellenwert für den L_{DEN} beträgt 55 dB(A).

3.3.2.4 Reduktion des Emissionspegels

Angaben werden jeweils die Reduktionen der Emissionspegel in dB für den Lärmindex L_{DEN} und L_{Night} .

3.3.2.5 Auswirkungen auf die Reisezeit

Unter der Voraussetzung eines gleichmäßigen Verkehrsflusses erhöht sich die Durchfahrtzeit generell bei der Umstellung von 50 km/h auf 30km/h um 67 %. Nach Aussagen des Umweltbundesamts /23/ ist für den motorisierten Individualverkehr (MIV) von Fahrzeiterhöhungen von unter 10 % bis zu maximal diesem Wert auszugehen. Nach einer weiteren UBA-Studie beträgt der Reisezeitverlust tagsüber ca. 2 Sekunden je 100 m und nachts zwischen 0 und 2 Sekunden je 100 m /24/. Die mittleren Reisezeiten weichen in der Realität allerdings sowohl bei 50 km/h als auch bei 30 km/h davon deutlich nach oben ab und werden bspw. durch Ampeln, Parken in 2. Reihe, Vorfahrtsregelungen, Fußgängerüberwege und Ausweichverkehre erhöht.

3.3.2.6 Schutzfunktion für Spielplätze, Schulwege und Fußgängerüberwege

Im Oktober 2023 hat der Bundestag einer Reform des Straßenverkehrsgesetzes zugestimmt /21/. Die Bundesregierung will damit erreichen, dass sich die Verkehrsplanung künftig auch an den Schutzzielen Klima, Umwelt und Gesundheit sowie städtebauliche Entwicklung ausrichtet. Die Verkehrsbehörden sollen in Zukunft leichter eine Tempobeschränkung auf 30 km/h anordnen können, um Spielplätze, viel genutzte Schulwege und Fußgängerüberwegen /22/ zu schützen. Lückenschlüsse zwischen zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen von bis zu 500 m werden ermöglicht.

3.3.2.7 Auswirkungen auf die Luftschadstoffe

Nach Aussagen des UBA ergeben sich Änderungen der Luftschadstoff-Emissionsfaktoren bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h gegenüber 50 km/h bei CO₂ und NO_x weitgehend im Bereich $\pm 15 \%$, teilweise bei deutlich geringeren Abweichungen /23/.

3.3.2.8 Möglichkeit der Umsetzung alternativer Maßnahmen

Prinzipielle Möglichkeiten zur Verringerung der Lärmbelastung sind Maßnahmen an der Quelle, auf dem Ausbreitungsweg und am Immissionsort. Maßnahmen an der Quelle sind dabei am effektivsten, da sie eine Lärmreduktion in der gesamten Umgebung der Straße bewirken und damit auch zu einer Beruhigung der Außenwohnbereiche und Aufenthaltsflächen führen.

Als Maßnahmen an der Quelle kommen neben Geschwindigkeitsbeschränkungen auch der Einbau lärmindernder Asphalte in Betracht. Diese Maßnahme ist nur bei Belagssanierungen als kostengünstig zu betrachten und kann dann ergänzend zu Geschwindigkeitsbeschränkungen eingesetzt werden. Hierdurch lassen sich weitere Pegelreduktionen von bis zu 1 dB erreichen.

Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg sind Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände oder eine zur Straße abschirmende Riegelbebauung. Im innergemeindlichen Bereich kann keine dieser Maßnahmen umgesetzt werden.

Als Maßnahmen am Immissionsort kommen bspw. verglaste Loggien, vorgehängte Fassaden oder Schallschutzfenster in Betracht. Für Bundesstraßen können Schallschutzfenster im Rahmen der Lärmsanierung als freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers zum Einsatz kommen. Für Landesstraßen hat das Saarland als hierfür zuständiger Straßenbaulastträger bereits im Frühjahr 1991 wegen der Konsolidierung des Landeshaushalts die freiwilligen Leistungen eingestellt.

3.3.2.9 Verkehrsverlagerung

In der Gemeinde Wadgassen sind auf allen Wohnstraßen, die keine Hauptverkehrsfunktion haben, Tempo-30-Zonen umgesetzt. Verkehrsverlagerungen in diese Straßen sind nicht zu erwarten, da keine geringeren reinen Fahrzeiten zu erwarten sind, die Fahrwege vergrößert werden, da diese Straßen angefahren werden müssen und die Notwendigkeit der Vorfahrtsregelungen zu einer Ver-

längerung der Reisezeit beitragen wird. Zudem gibt es weder für die Saarstraße, die Lindenstraße oder die Provinzialstraße durchgehende oder auch nur in Teilstücken parallel verlaufende Straßenabschnitte.

Für Streckenabschnitte, die in Südost-Nordwest-Ausrichtung verlaufen, stellt die Autobahn eine mögliche Streckenalternative dar. Dies ist eine gewünschte Verkehrsverlagerung, da die BAB 620 eine überregionale, bündelnde Funktion und entsprechende Leistungsfähigkeit hat. Die Verkehrszunahme auf der BAB hat nur geringste schalltechnische Auswirkungen.

3.3.2.10 Auswirkungen auf den ÖPNV

Untersuchungen des UBA gehen von einem Reisezeitverlust auch für Busse von ca. 2 Sekunden je 100 m aus /24/.

3.3.2.11 Leichtigkeit des Verkehrs

Vor allem tagsüber wird eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h häufig wegen gestörter Verkehrsflüsse nicht ausgeschöpft. Die Homogenität des Verkehrsflusses ist tagsüber in Tempo-30-Abschnitten deutlich besser als in Streckenabschnitten mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h /24/. Insgesamt ist tagsüber von einer Verstetigung des Verkehrs auszugehen. Nachts treten in der Regel keine wesentlichen Veränderungen in Hinblick auf die Qualität des Verkehrsflusses auf /24/.

3.3.2.12 Langfristige Zielsetzung des LAP

Der LAP verfolgt neben dem Ziel der kurzfristig zu erreichenden Lärminderung auch die mittel- und langfristige Strategie, erhebliche Belästigungen für die Bevölkerung zu minimieren bzw. zu vermeiden.

Mit der zunehmenden Erhöhung des Anteils von Elektrofahrzeugen kann die mit diesen Fahrzeugen auch einhergehende geringere Lärmemission nur realisiert werden, wenn die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert wird, da ab dieser Geschwindigkeit bei Pkw das Reifenabrollgeräusch dominiert. Auch für autonomes Fahren ist, aufgrund von geringeren Bremswegen, bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h von einem geringeren Gefahrenpotential auszugehen.

3.3.3 Maßnahmenbereiche

Die Maßnahmenbereiche, innerhalb derer im Rahmen der Lärmaktionsplanung eine Reduktion der Geschwindigkeit auf 30 km/h umgesetzt werden soll, sind die

- L 168: Saarstraße
- L 271: Lindenstraße, Provinzialstraße.

Eine Umsetzung ist im gesamten Bereich der Ortsdurchfahrt vorgesehen, um einen stetigen Verkehrsfluss, ohne wiederholtes Beschleunigen und Abbremsen, zu gewährleisten sowie die Notwendigkeit des Aufstellens einer großen Zahl von Verkehrszeichen zu vermeiden.

In einer internen Stellungnahme regt die Ortspolizeibehörde an, ein Einvernehmen sowohl mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde als auch dem Landesbetrieb für Straßenbau anzustreben. Ferner weist sie daraufhin, dass ohne die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen die Einhaltung der Geschwindigkeit von 30 km/h nicht zu gewährleisten sein wird.

3.3.3.1 Maßnahmenbereich 1: L 168, Saarstraße

Der Maßnahmenbereich 1 in der Saarstraße (L 168) erstreckt sich von der Straße 'Am Abteihof' bis zum Kreisel an der Einmündung Lindenstraße. Von der Nutzung her ist die rechtsseitige Wohnbebauung als Allgemeines Wohngebiet (WA) einzustufen.

Für den Maßnahmenbereich 1 setzt der LAP 2024 eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h fest. Damit werden die in der Tabelle 6 dargestellten Verringerungen der Betroffenheit erreicht.

Tabelle 6 Maßnahmenbereich 1 Saarstraße, Veränderung der Betroffenheit

Intervalle in dB(A)	Betroffene L _{DEN} 50km/h	Betroffene L _{Night} 50km/h	Betroffene L _{DEN} 30km/h	Betroffene L _{Night} 30km/h	Betroffene L _{DEN} Differenz	Betroffene L _{Night} Differenz
50-54	-	18	-	22	-	+4
55-59	1	46	5	45	+4	-1
60-64	20	7	42	0	+22	-7
65-69	48	0	24	0	-24	0
70-74	3	0	0	0	-3	0
>75	0	-	0	-	0	-

Die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten beträgt auch ohne Umsetzung der Maßnahme 0, die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung verringert sich um 2 von 16 auf 14 und die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung verringert sich um 1 von 5 auf 4.

Die Lärmkennziffer für den L_{DEN} hat sich von 803 um 175 auf 628 nach Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung verringert. Die Zahl der Bewohner über dem Schwellenwert zur gesundheitlichen Beeinträchtigung von 65 dB(A) am Tag kann um 27 reduziert werden. Es gibt keine Betroffenen, die Pegeln > 70 dB(A) ausgesetzt sind.

Die maximalen Gebäudepegel für den Lärmindex L_{DEN} sind in der Abbildung A05 für eine Geschwindigkeit von 50 km/h und in der Abbildung A06 für 30 km/h farblich kodiert dargestellt.

Der Emissionspegel für den Zeitbereich DEN sinkt um 3,2 dB und für den Zeitbereich Night um 3,0 dB.

In der Saarstraße befindet sich auf Höhe der Straße 'Am Parkbad' sowie nördlich des Kreisels an der Lindenstraße jeweils ein Fußgängerüberweg, dessen sichere Querung durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung erleichtert wird. Die Entfernung zwischen beiden schutzwürdigen Stellen mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung beträgt weniger als 500 m.

Die Länge des Streckenabschnitts beträgt 260 m, bei gleichförmiger Geschwindigkeit verlängert sich rechnerisch die Fahrzeit von 19 auf 31 s, also um 12 s.

3.3.3.2 Maßnahmenbereich 2: L 271, Lindenstraße

Die L 271 erstreckt sich längs der gesamten Ortsdurchfahrt und umfasst die Lindenstraße bis zur Einmündung der Karl-Koch-Straße, Maßnahmenbereich 2, sowie die Lindenstraße Ost und die Provinzialstraße, Maßnahmenbereich 3.

Von der Nutzung her ist längs der L 271 Wohnbebauung vorherrschend.

Für den Maßnahmenbereich 2 setzt der LAP 2024 eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h fest. Damit werden die in der Tabelle 7 dargestellten Verringerungen der Betroffenheit erreicht.

Tabelle 7 Maßnahmenbereich 2 Lindenstraße, Veränderung der Betroffenheit

Intervalle in dB(A)	Betroffene L _{DEN} 50km/h	Betroffene L _{Night} 50km/h	Betroffene L _{DEN} 30km/h	Betroffene L _{Night} 30km/h	Betroffene L _{DEN} Differenz	Betroffene L _{Night} Differenz
50-54	-	65	-	186	-	+121
55-59	7	220	32	127	+25	-93
60-64	73	52	218	4	+145	-48
65-69	231	0	90	0	-141	0
70-74	34	0	4	0	-30	0
>75	0	-	0	-	0	-

Die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten beträgt auch ohne Umsetzung der Maßnahme 0, die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung verringert sich um 15 von 79 auf 64 und die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung verringert sich um 5 von 24 auf 19.

Die Lärmkennziffer für den L_{DEN} hat sich von 4.048 um 1.138 auf 2.910 nach Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung verringert. Die Zahl der Bewohner über dem Schwellenwert zur gesundheitlichen Beeinträchtigung von 65 dB(A) am Tag kann um 171 reduziert werden. Es gibt nur noch 4 Betroffene, die Pegeln > 70 dB(A) ausgesetzt sind.

Die maximalen Gebäudepegel für den Lärmindex L_{DEN} sind in der Abbildung A07 für eine Geschwindigkeit von 50 km/h und in der Abbildung A08 für 30 km/h farblich kodiert dargestellt.

Der Emissionspegel für den Zeitbereich DEN sinkt um 2,8 dB und für den Zeitbereich Night um 3,0 dB.

In der Lindenstraße befindet sich westlich und östlich des Kreisels mit der Saarstraße sowie auf Höhe der Kreissparkasse jeweils ein Fußgängerüberweg, dessen sichere Querung durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung erleichtert wird. Nördlich der Lindenstraße, an der Abteistraße, liegt die Abteischule Wadgassen. Für die Erhöhung der Sicherheit eines Schulwegs, der die Lindenstraße quert, ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung erforderlich. Die Entfernung zwischen den schutzwürdigen Stellen mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung beträgt weniger als 500 m.

Die Länge des Streckenabschnitts beträgt ca. 940 m, bei gleichförmiger Geschwindigkeit verlängert sich rechnerisch die Fahrzeit von 68 auf 113 s, also um 45 s.

3.3.3.3 Maßnahmenbereich 3: L 271, Lindenstraße Ost, Provinzialstraße

Für den Maßnahmenbereich 3 setzt der LAP 2024 eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h fest. Damit werden die in der Tabelle 8 dargestellten Verringerungen der Betroffenheit erreicht.

Tabelle 8 Maßnahmenbereich 3, Lindenstraße Ost und Provinzialstraße Veränderung der Betroffenheit

Intervalle in dB(A)	Betroffene L _{DEN} 50km/h	Betroffene L _{Night} 50km/h	Betroffene L _{DEN} 30km/h	Betroffene L _{Night} 30km/h	Betroffene L _{DEN} Differenz	Betroffene L _{Night} Differenz
50-54	-	219	-	398	-	+179
55-59	12	359	91	132	+79	-227
60-64	230	16	413	0	+183	-16
65-69	357	0	96	0	-261	0
70-74	5	0	0	0	-5	0
>75	0	-	0	-	0	-

Die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten beträgt auch ohne Umsetzung der Maßnahme 0, die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung verringert sich um 22 von 127 auf 105 und die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung verringert sich um 9 von 38 auf 29.

Die Lärmkennziffer für den L_{DEN} hat sich von 6.305 um 1.780 auf 4.525 nach Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung verringert. Die Zahl der Bewohner über dem Schwellenwert zur gesundheitlichen Beeinträchtigung von 65 dB(A) am Tag kann um 266 reduziert werden. Es gibt keine Betroffenen, die Pegeln > 70 dB(A) ausgesetzt sind.

Die maximalen Gebäudepegel für den Lärmindex L_{DEN} sind in den Abbildungen A09 (Nord) bzw. A11 (Süd) für eine Geschwindigkeit von 50 km/h und in den Abbildungen A10 bzw. A12 für 30 km/h farblich kodiert dargestellt.

Der Emissionspegel für den Zeitbereich DEN sinkt um 3,2 dB und für den Zeitbereich Night um 3,3 dB.

Westlich der Provinzialstraße, in der Schulstraße, liegt die Grundschule Schaffhausen, östlich, an der Weberstraße, befindet sich die Gesamt- und Gemeinschaftsschule Bisttalschule. Westlich der Provinzialstraße, in der Straße 'Zum Schulwald' liegt die Kindertagesstätte 'Sonnenschein', in der Sengertstraße hat das DRK Gästehaus für Kurzzeit- und Tagespflege seinen Sitz. Zur sicheren Querung der zugehörigen (Schul)wege ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung erforderlich.

Fußgängerüberwege befinden sich auf Höhe der Einmündung der Schulstraße in die Provinzialstraße, zwischen Aldifiliale und Einmündung der Straße 'Am Waldwinkel', südlich der Einmündung der Weberstraße, nördlich und südlich des Kreisels an der Waldstraße, auf Höhe der Einmündung der Tucherbachstraße, nördlich und südlich des Kreisels an der Grubenstraße, an der Einmündung der Straße 'St. Barbaraschacht' sowie nördlich des Kreisels zur L 387. Die Erhöhung der Sicherheit der Querung der Fußgängerüberwege wird durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung gewährleistet.

Die Entfernung zwischen den schutzwürdigen Stellen mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung beträgt jeweils weniger als 500 m.

Die Länge des Streckenabschnitts insgesamt beträgt ca. 2,2 km, bei gleichförmiger Geschwindigkeit verlängert sich rechnerisch die Fahrzeit von 160 auf 266 s, also um 106 s, also um weniger als 2 Minuten.

3.4 Lärmindernde Fahrbahnoberflächen

Mit der Umsetzung der europaweit einheitlichen Berechnungsmethode in nationales Recht, der 'BUB' /25/ kann die akustische Wirkung von lärmoptimierten Fahrbahnoberflächen berechnet und somit das Lärminderungspotential im Rahmen der LAP genauer spezifiziert werden. Allerdings sind diese in der aktuellen Ausgabe der ZTV Asphalt /26/ nicht berücksichtigt, so dass momentan der Straßenbaulastträger auf Grund nicht geklärter Garantieansprüche von einem Einbau dieser Fahrbahnoberflächen abrät. Diese Maßnahme eignet sich ohnehin nur bei grundständigen Deckschichterneuerungen.

Im Rahmen der Lärmkartierung wurde für alle Straßen ein Splittmastixasphalt (SMA 8 außerorts bzw. SMA 5 innerorts) berücksichtigt. Dieser weist im Vergleich zur nationalen Referenz (Gussasphalt) eine um etwa 2 bis 3 dB geringere Emission auf. Das Reduktionspotential lärmoptimierter Beläge beträgt gegenüber SMA 5 bei üblichen Schwerverkehrsanteilen weniger als 1 dB.

Der Einsatz lärmindernder Fahrbahnoberflächen wird deshalb nicht als Lärminderungsmaßnahme im LAP untersucht. Dennoch sollte darauf hingewirkt werden, dass bei Deckschichterneuerungen lärmindernde Beläge zum Einsatz kommen.

3.5 Langfristige Strategie

Eine deutliche Minderung des Straßenverkehrslärms erfordert zum einen eine Verringerung der Emissionen der Fahrzeuge zum anderen aber die Entwicklung von Mobilitätskonzepten, die eine Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ermöglichen.

Zur Minderung der Emissionen von Fahrzeugen tragen bspw. ein zunehmender Anteil von Elektromobilität bei gleichzeitiger Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h, Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge im ÖPNV und die Verwendung lärmarmen Reifen bei.

Mobilitätskonzepte sollten auf eine Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs und eine Minderung der Attraktivität des MIV zielen.

Der Lärmaktionsplan der Stufe II /3/ hat im Kapitel 'Sonstige Maßnahmen' bereits Vorschläge, die zu einer Verringerung des Verkehrslärms führen können, aufgeführt.

3.6 Schadenskosten Verkehr

Eine volkswirtschaftlich orientierte Kosten-Nutzen-Rechnung versucht, Lärmschadenskosten als externe Kosten zu beschreiben. Hier wird auf die in den LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung /27/ genannte Methodenkonvention des Umweltbundesamts /28/ zurückgegriffen. Darin sind, ausgehend von dem Lärmindex L_{DEN} , Lärmschadenskosten pro Anwohner in den einzelnen Pegelklassen für verschiedene Verkehrslärmarten berücksichtigt. Diese werden hier für Straßenverkehrslärm zugrunde gelegt.

Ohne Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung betragen die Lärmschadenskosten durch das kartierte Straßennetz in der Gemeinde Wadgassen 592.000 €. Durch die Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h innerhalb der Maßnahmenbereiche in der Ortsdurchfahrt verringern sich diese Kosten um 84.000 € auf 508.000 €.

3.7 Ruhige Gebiete

Im Lärmaktionsplan der Stufe II /3/ wurden durch die Gemeinde Wadgassen die nachfolgenden innerörtlichen Bereiche benannt, die einerseits eine geringe oder nur mäßige Lärmbelastung, andererseits einen (Nah)erholungswert aufweisen und fußläufig von den umliegenden Wohnnutzungen erreichbar sind.

- Ruhiges Gebiet 01: 'Das Bierenfeld', 1,4 ha, Waldstück
- Ruhiges Gebiet 02: 'Bei der Mühle', 1,3 ha, Waldstück am Werbelner Bach
- Ruhiges Gebiet 03: 'Auf dem Totenkopf', 0,4 ha, Waldstück.

Die ruhigen Gebiete sind in der Abbildung A13 dargestellt. Als akustisches Kriterium wurde das Unterschreiten des in den Lärmkarten dargestellten Werts von $L_{DEN} = 50$ dB(A) herangezogen. Andere

relevante Lärmquellen gibt es in der Umgebung der festgesetzten ruhigen Gebiete nicht. Die ausgewiesenen Gebiete stehen ausschließlich der Erholung zur Verfügung. Im Bereich der ruhigen Gebiete sind weder Windkraft noch Gewerbegebiete ausgewiesen, möglich oder beabsichtigt.

4 Protokolle der öffentlichen Anhörung

Die öffentliche Auslegung des Entwurfs des Lärmaktionsplan und die Einbeziehung der Träger öffentlicher Belange fanden vom 17.12.2023 bis zum 31.01.2024 statt. Die Bürger wurden im Amtsblatt über die Möglichkeit zur Beteiligung informiert; der Entwurf des Lärmaktionsplans wurde dazu öffentlich ausgelegt. Der Lärmaktionsplan wurde am ++.++.2024 im Gemeinderat beschlossen. Die Öffentlichkeit wurde über das Inkrafttreten informiert.

Die Bewertung der eingegangenen Stellungnahmen ist aus dem Anhang B ersichtlich.

5 Quellenverzeichnis

- /1/ Umweltbewusstsein in Deutschland 2020 Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage, Umweltbundesamt, Januar 2022
- /2/ Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. L 189 vom 18.7.2002, S. 12
- /3/ Gemeinde Wadgassen, Lärmaktionsplanung Straße 2013, Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog, Büro GSB, Stand 22.11.2013
- /4/ Gemeinde Wadgassen, Lärmaktionsplanung 2018, Empfehlungen für den Lärmaktionsplan der 3. Runde Gemeinde Wadgassen, HS Trier, Standort Umwelt-Campus Birkenfeld, 21.12.2017
- /5/ Richtlinie 2015/996 der Kommission vom 19. Mai 2015 zur Festlegung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden gemäß der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, ABl. L 168 vom 1.7.2015, S. 1
- /6/ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge - Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert am 26. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 202)
- /7/ Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, BGBl. I S. 1794
- /8/ 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ('Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 20. Juni 1990, BGBl. I S. 1036), letzte Änderung 04. November 2020
- /9/ <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Laerm-Umweltschutz/Laermvorsorge-Laerm-sanierung-Bundesfernstrassen/Laermvorsorge-Laerm-sanierung-Bundesfernstrassen.html>
- /10/ Beiblatt 1 zu DIN 18.005, Teil 1 'Schallschutz im Städtebau - Berechnungsverfahren - Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung' vom Juli 2023
- /11/ https://www.saarland.de/stat/DE/_downloads/aktuelleTabellen/GebieteUndBev%C3%B6lkerung/Tabelle_FI%C3%A4che_und_Bev%C3%B6lkerung_2021_12.pdf?__blob=publicationFile&v=3, Stand 31.12.2021
- /12/ SRU Sachverständigenrat für Umweltfragen. 'Für eine entschlossene Umweltpolitik in Deutschland und Europa', Umweltgutachten 2020
- /13/ Umweltbundesamt 2022, 'Empfehlungen zu Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung', <https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/umgebungslaermrichtlinie/laermaktionsplanung>
- /14/ WHO-Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region, Lärmfachliche Bewertung der neuen Leitlinien der Weltgesundheitsorganisation für Umgebungslärm für die Europäische Region, Position // Juli 2019, UBA, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/190805_uba_pos_who_umgebungslarm_bf_0.pdf

- /15/ Baden-Württemberg, Ministerium für Verkehr, Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung, 08.02.2023
- /16/ Rechtliche Möglichkeiten der Anordnung von innerörtlichem Tempo 30 - Eine Orientierungshilfe für Kommunen und Anwohnende -, GEULEN & KLINGER, Rechtsanwälte, Rechtsgutachten im Auftrag des Deutsche Umwelthilfe e. V., 18.05.2022
- /17/ VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17.07.2018, Az 10 S 2449/17
- /18/ Gemeinde Uhldingen-Mühlhofen. Lärmaktionsplan, Bericht-Nr. 2067.094 10.09.12 / WW, Rapp Trans AG Basel
- /19/ RA K. Sommer, Erarbeitung und modellhafte Anwendung von Praxisempfehlungen zur Unterstützung der Kommunen bei der Aufstellung und Umsetzung von Lärmaktionsplänen in Bezug auf die Auswahl, Abstimmung und Begründung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen i.A. des MLUK Brandenburg, Abschlussbericht, 2018
- /20/ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 8. November 2021, BAnz AT 15.11.2021 B1
- /21/ <https://www.bundesregierung.de/breg-de/suche/stvo-novelle-2023-2229430>
- /22/ <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2023/kw38-de-strassenverkehrsgesetz-965082>
- /23/ Umweltwirkungen einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h, Abschlussbericht, UBA-Texte 50/2023
- /24/ TUNE ULR Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU Umgebungslärmrichtlinie, Arbeitspaket 2: Geschwindigkeitsreduzierungen, UBA-Texte 33/2015
- /25/ Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB), BAnz AT 05.10.1021 B4
- /26/ Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Verkehrsflächenbefestigungen aus Asphalt, ZTV Asphalt-StB 07/13, FGSV-Nr. 799
- /27/ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI), LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung -, Stand 19.09.2022
- /28/ Methodenkonvention 3.1 zur Ermittlung von Umweltkosten – Kostensätze, UBA, Stand 12/2020

Anhang

Abbildungen im Anhang A

Abbildung A01	Lageplan
Abbildung A02	Verkehrslärm Straße, Isolinienkarte, Lärmindex LDEN
Abbildung A03	Verkehrslärm Straße, Isolinienkarte, Lärmindex LNight
Abbildung A04	Hotspotkarte, Lärmindex LDEN, Schwellenwert: 65 dB(A), Gebäudelärmkarte, Schwellenwert: 65 dB(A)
Abbildung A05	Maßnahmenbereich 1, L 168, Saarstraße, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung A06	Maßnahmenbereich 1, L 168, Saarstraße, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung A07	Maßnahmenbereich 2, L 271, Lindenstraße, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung A08	Maßnahmenbereich 2, L 271, Lindenstraße, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung A09	Maßnahmenbereich 3, L 271, Lindenstraße Ost, Provinzialstraße Nord, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung A10	Maßnahmenbereich 3, L 271, Lindenstraße Ost, Provinzialstraße Nord, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung A11	Maßnahmenbereich 3, L 271, Provinzialstraße Süd, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung A12	Maßnahmenbereich 3, L 271, Provinzialstraße Süd, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung A13	Ruhige Gebiete

Tabellen im Anhang B

Bewertung der eingegangenen Stellungnahmen



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Lärmschutzwand
- Knotenpunkt
- Straßennetz
- Schienenachse
- Gewässer
- Siedlungsfläche
- Gemeindegrenze

Abbildung A01

Lageplan

Projekt

Lärmaktionsplanung 2024
Gemeinde Wadgassen

Auftraggeber

Gemeinde Wadgassen
Lindenstraße 141
66787 Wadgassen

Blattgröße A3; Maßstab 1:25.000 | Stand: 05.03.2024

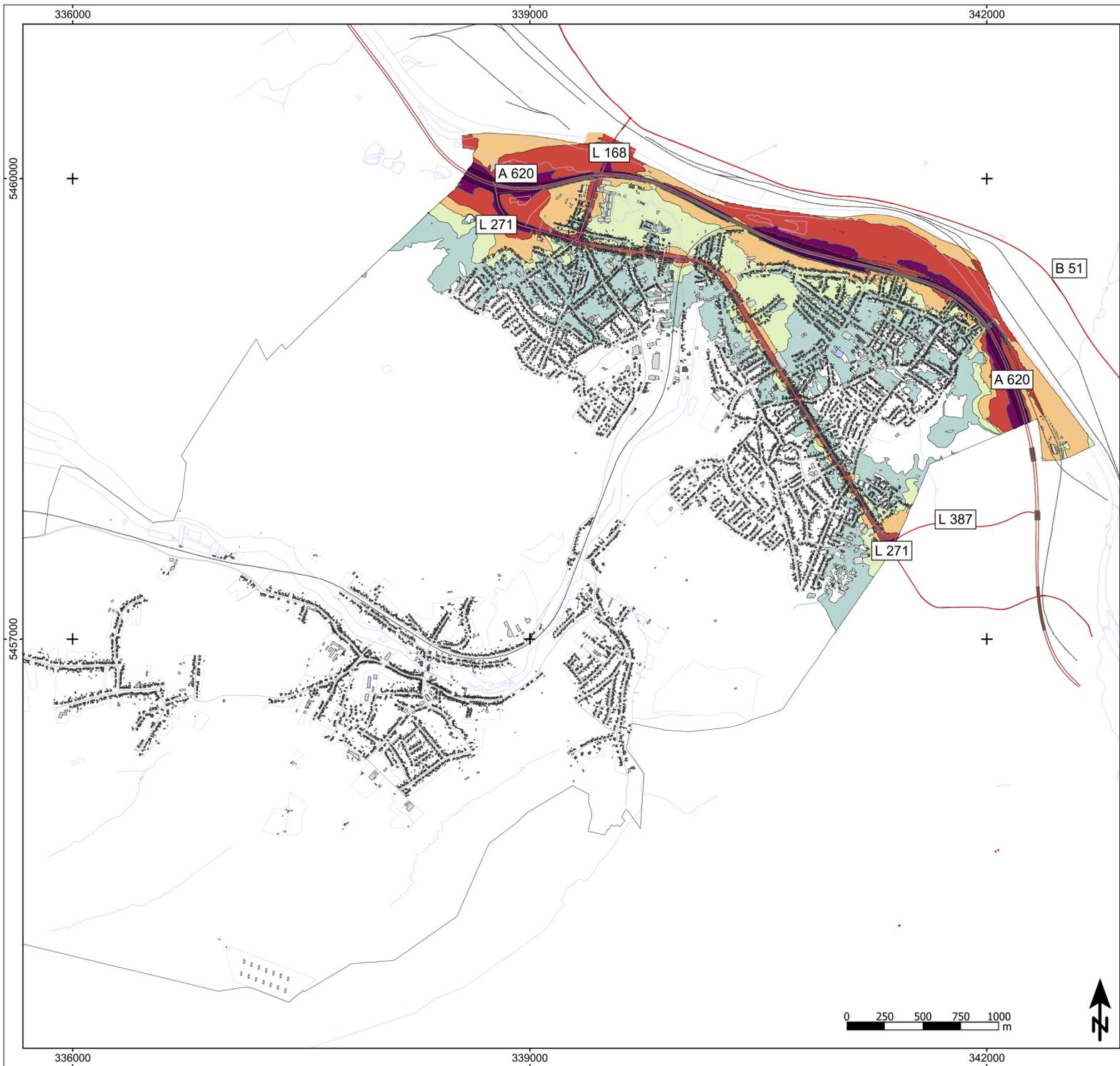
A01.spp | 23-06 | 0.res | Bearbeiter: KG



Schalltechnisches Beratungsbüro

Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de





Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Lärmschutzwand
- Knotenpunkt
- Straßennetz
- Schienenachse
- Gewässer
- Siedlungsfläche
- Gemeindegrenze
- 70 dB(A)-Linie

Lärmindex LDEN in dB(A)

- < 50
- 50 - 54
- 55 - 59
- 60 - 64
- 65 - 69
- 70 - 74
- >= 75

Abbildung A02

Verkehrslärm Straße
Isolinienkarte
Lärmindex LDEN

Projekt

Lärmaktionsplanung 2024
Gemeinde Wadgassen

Auftraggeber

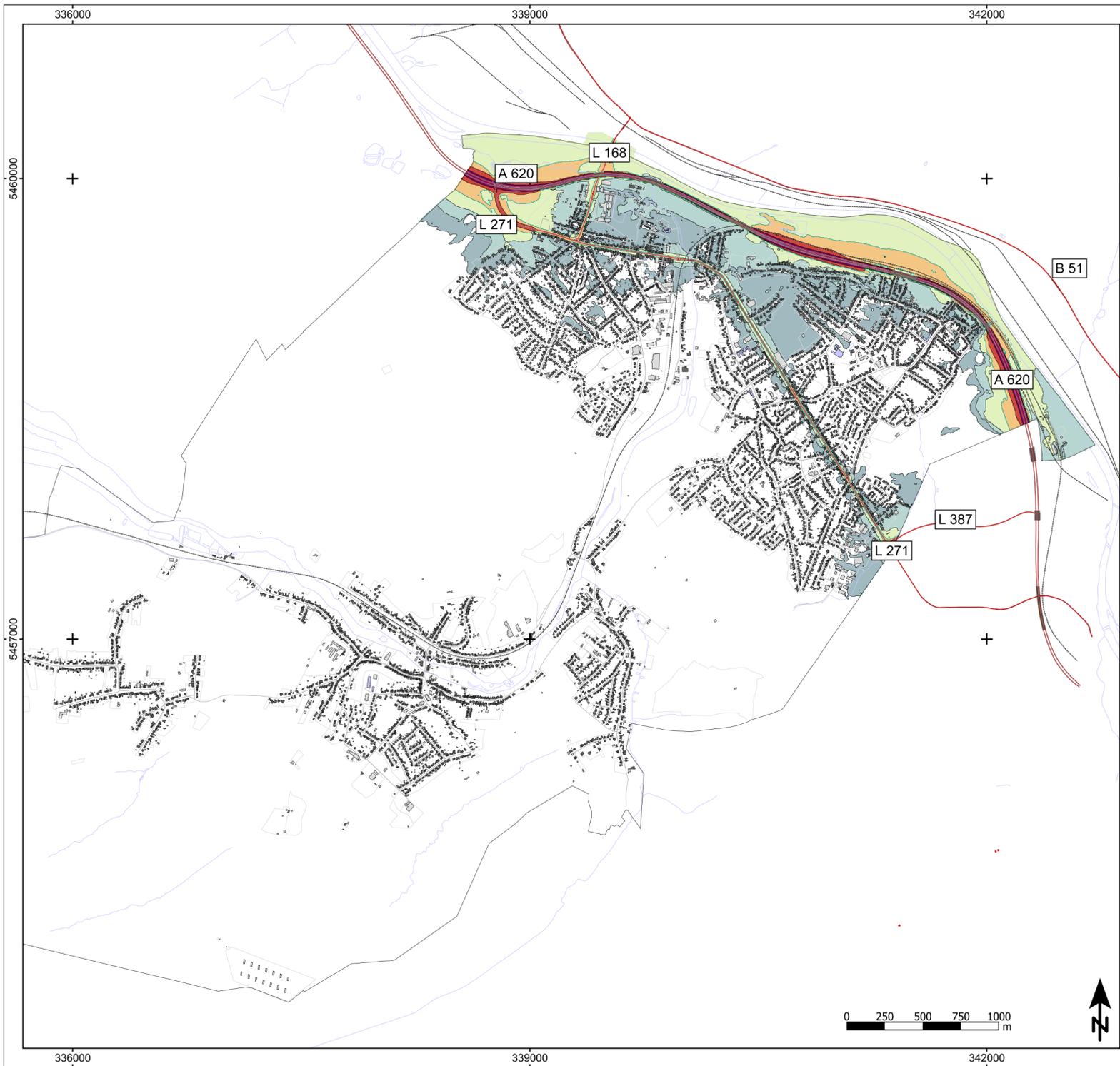
Gemeinde Wadgassen
Lindenstraße 141
66787 Wadgassen

Blattgröße A3; Maßstab 1:25.000 | Stand: 05.03.2024

RLK	23-06	1.res	Bearbeiter: KG
-----	-------	-------	----------------



Schalltechnisches Beratungsbüro
 Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
 Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
 www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Lärmschutzwand
- Knotenpunkt
- Straßennetz
- Schienenachse
- Gewässer
- Siedlungsfläche
- Gemeindegrenze
- 60 dB(A)-Linie

Lärmindex LNight in dB(A)

- < 45
- 45 - 49
- 50 - 54
- 55 - 59
- 60 - 64
- 65 - 69
- >= 70

Abbildung A03

Verkehrslärm Straße
Isolinienkarte
Lärmindex LNight

Projekt

Lärmaktionsplanung 2024
Gemeinde Wadgassen

Auftraggeber

Gemeinde Wadgassen
Lindenstraße 141
66787 Wadgassen

Blattgröße A3; Maßstab 1:25.000 | Stand: 05.03.2024

RLK	23-06	1.res	Bearbeiter: KG
-----	-------	-------	----------------



Schalltechnisches Beratungsbüro
 Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
 Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
 www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de





Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Lärmschutzwand
- Knotenpunkt
- Straßennetz
- Gewässer
- Siedlungsfläche
- Gemeindegrenze

Lärmindex LDEN in dB(A)

65 < ≤ 65

Über Schwellenwert LDEN 65dB(A) in EW/km²

	≤ 250
	250 < ≤ 500
	500 < ≤ 750
	750 < ≤ 1000
	1000 < ≤ 1250
	1250 < ≤ 1500
	1500 < ≤ 1750
	1750 < ≤ 2000
	2000 < ≤ 2250
	2250 < ≤ 2500

Abbildung A04

Hotspotkarte
Lärmindex LDEN
Schwellenwert: 65dB(A)
Gebäudelärmkarte
Schwellenwert: 65dB(A)

Projekt

Lärmaktionsplanung 2024
Gemeinde Wadgassen

Auftraggeber

Gemeinde Wadgassen
Lindenstraße 141
66787 Wadgassen

Blattgröße A3; Maßstab 1:8.000 Stand: 05.03.2024

GLK	23-06	2.ris	Bearbeiter: KG
-----	-------	-------	----------------



Schalltechnisches Beratungsbüro

Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Lärmschutzwand
- Knotenpunkt
- Straßennetz
- Gewässer
- Siedlungsfläche
- Maßnahmenbereich

Lärmindex LDEN in dB(A)

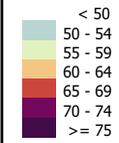


Abbildung A05

Maßnahmenbereich 1
L 168, Saarstraße
Geschwindigkeit 50km/h
Lärmindex LDEN
Höchster Gebäudepegel

Projekt

Lärmaktionsplanung 2024
Gemeinde Wadgassen

Auftraggeber

Gemeinde Wadgassen
Lindenstraße 141
66787 Wadgassen

Blattgröße A3; Maßstab 1:2.000 | Stand: 05.03.2024

GLK MB01 T30	23-06	4.rss	Bearbeiter: KG
A05-agg			



Schalltechnisches Beratungsbüro

Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Lärmschutzwand
- Knotenpunkt
- Straßennetz
- Gewässer
- Siedlungsfläche
- Maßnahmenbereich

Lärmindex LDEN in dB(A)

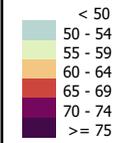


Abbildung A06

Maßnahmenbereich 1
L 168, Saarstraße
Geschwindigkeit 30km/h
Lärmindex LDEN
Höchster Gebäudepegel

Projekt

Lärmaktionsplanung 2024
Gemeinde Wadgassen

Auftraggeber

Gemeinde Wadgassen
Lindenstraße 141
66787 Wadgassen

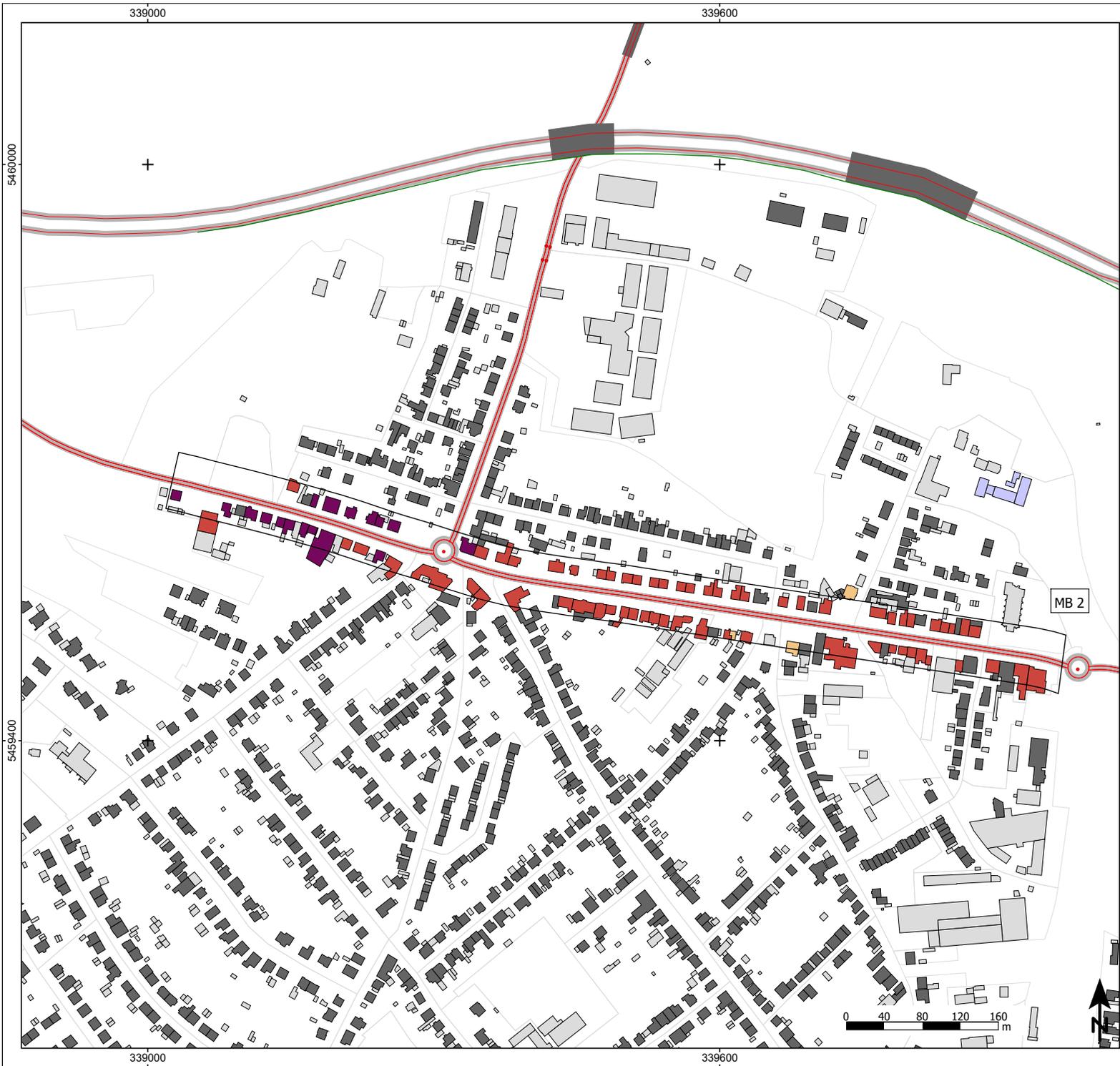
Blattgröße A3; Maßstab 1:2.000 Stand: 05.03.2024

GLK MB01 T30	23-06	7.rss	Bearbeiter: KG
A06-agg			



Schalltechnisches Beratungsbüro

Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Lärmschutzwand
- Knotenpunkt
- Straßennetz
- Gewässer
- Siedlungsfläche
- Maßnahmenbereich

Lärminde LDEN in dB(A)

- < 50
- 50 - 54
- 55 - 59
- 60 - 64
- 65 - 69
- 70 - 74
- >= 75

Abbildung A07

Maßnahmenbereich 2
L 271, Lindenstraße
Geschwindigkeit 50km/h
Lärminde LDEN
Höchster Gebäudepegel

Projekt

Lärmaktionsplanung 2024
Gemeinde Wadgassen

Auftraggeber

Gemeinde Wadgassen
Lindenstraße 141
66787 Wadgassen

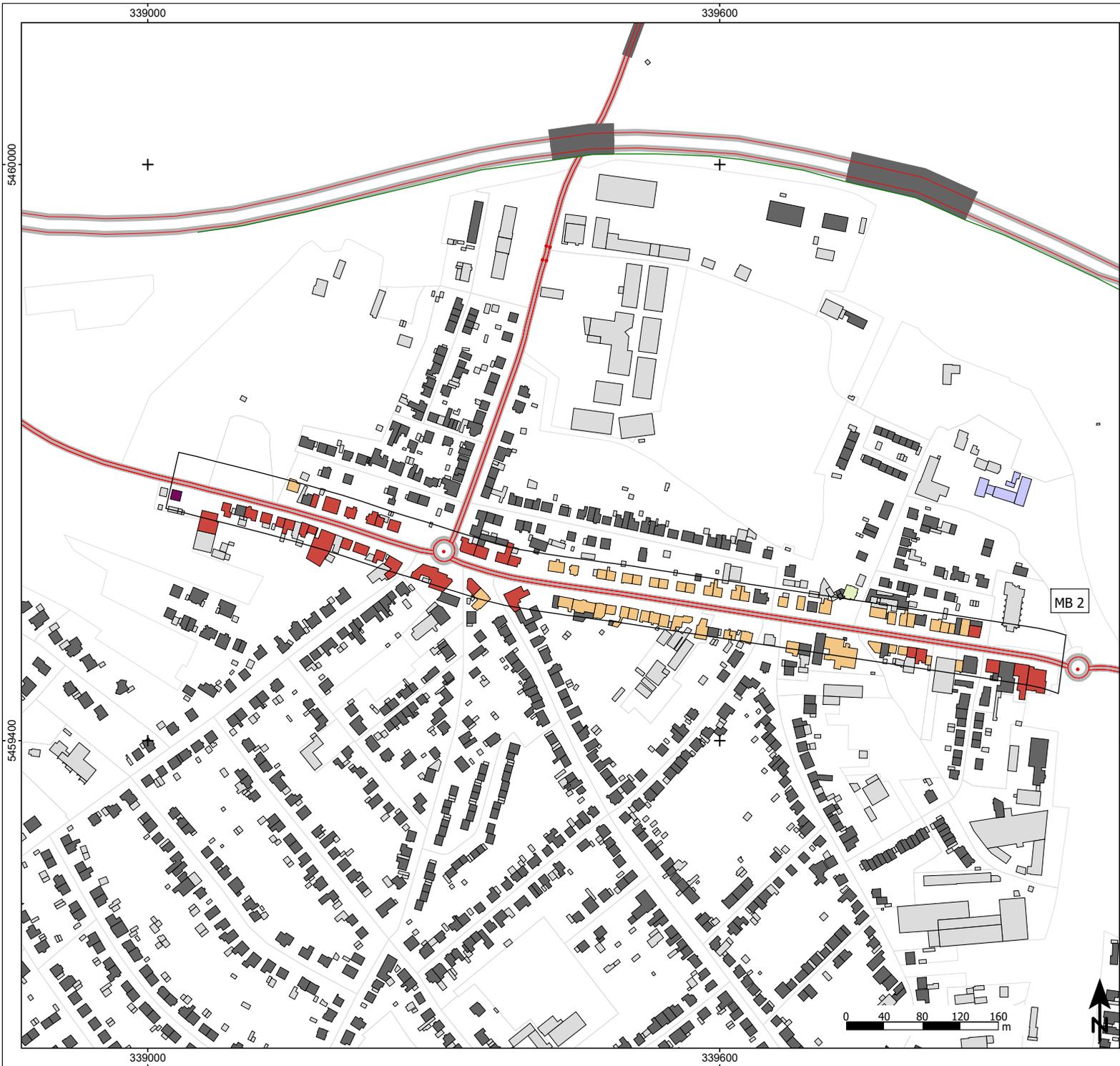
Blattgröße A3; Maßstab 1:4.000 Stand: 05.03.2024

GLX MB02a T50	23-06	S.res	Bearbeiter: KG
A07-agg			



Schalltechnisches Beratungsbüro

Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Lärmschutzwand
- Knotenpunkt
- Straßennetz
- Gewässer
- Siedlungsfläche
- Maßnahmenbereich

Lärminde LDEN in dB(A)

- < 50
- 50 - 54
- 55 - 59
- 60 - 64
- 65 - 69
- 70 - 74
- >= 75

Abbildung A08

Maßnahmenbereich 2
L 271, Lindenstraße
Geschwindigkeit 30km/h
Lärminde LDEN
Höchster Gebäudepegel

Projekt

Lärmaktionsplanung 2024
Gemeinde Wadgassen

Auftraggeber

Gemeinde Wadgassen
Lindenstraße 141
66787 Wadgassen

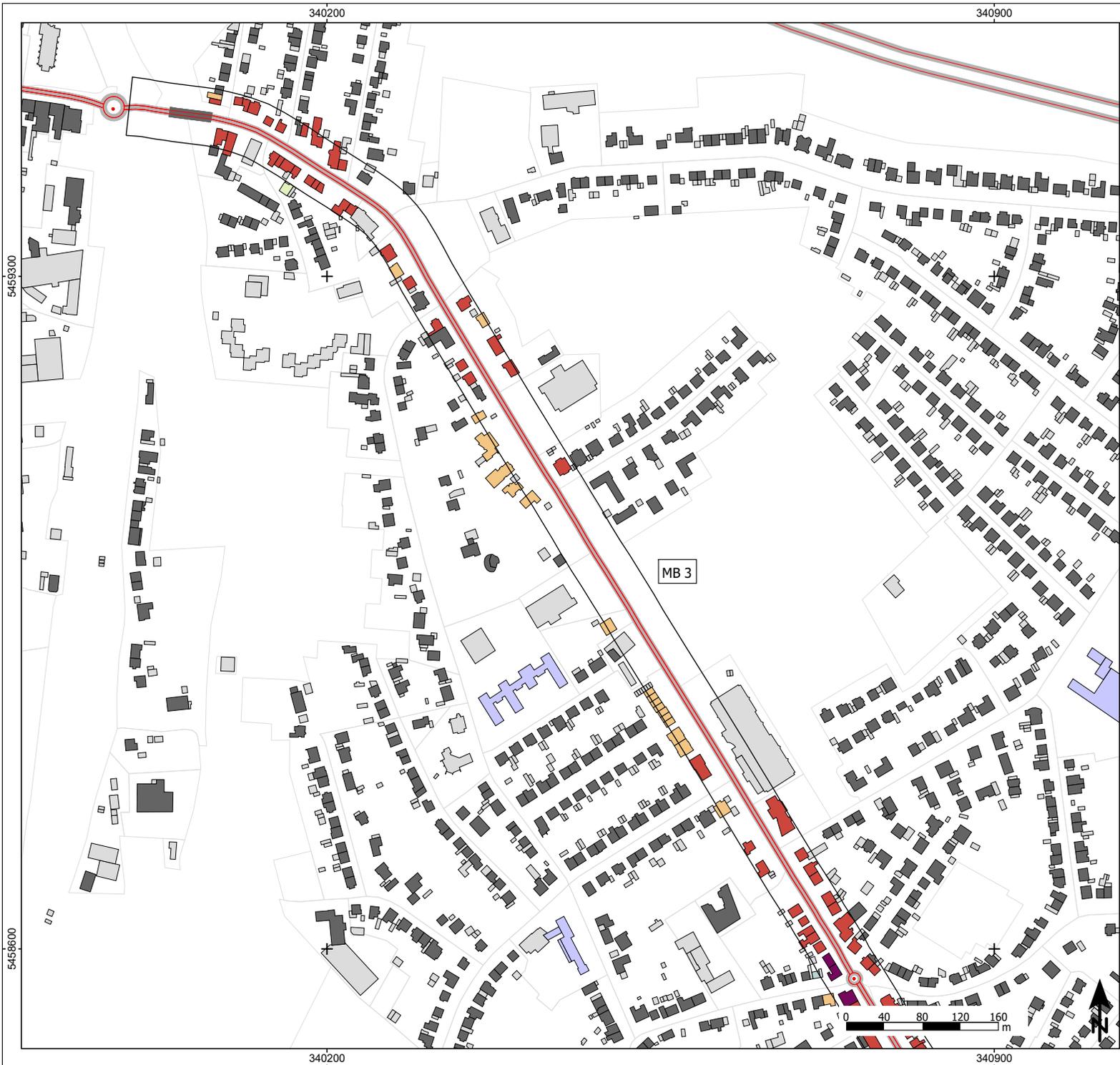
Blattgröße A3; Maßstab 1:4.000 Stand: 05.03.2024

GLK MB02a T30	23-06	8.res	Bearbeiter: KG
Abb.-sp.			



Schalltechnisches Beratungsbüro

Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Lärmschutzwand
- Knotenpunkt
- Straßennetz
- Gewässer
- Siedlungsfläche
- Maßnahmenbereich

Lärmindex LDEN in dB(A)

- < 50
- 50 - 54
- 55 - 59
- 60 - 64
- 65 - 69
- 70 - 74
- >= 75

Abbildung A09

Maßnahmenbereich 3
 L 271, Lindenstraße Ost, Provinzialstraße Nord
 Geschwindigkeit 50km/h
 Lärmindex LDEN
 Höchster Gebäudepegel

Projekt

Lärmaktionsplanung 2024
 Gemeinde Wadgassen

Auftraggeber

Gemeinde Wadgassen
 Lindenstraße 141
 66787 Wadgassen

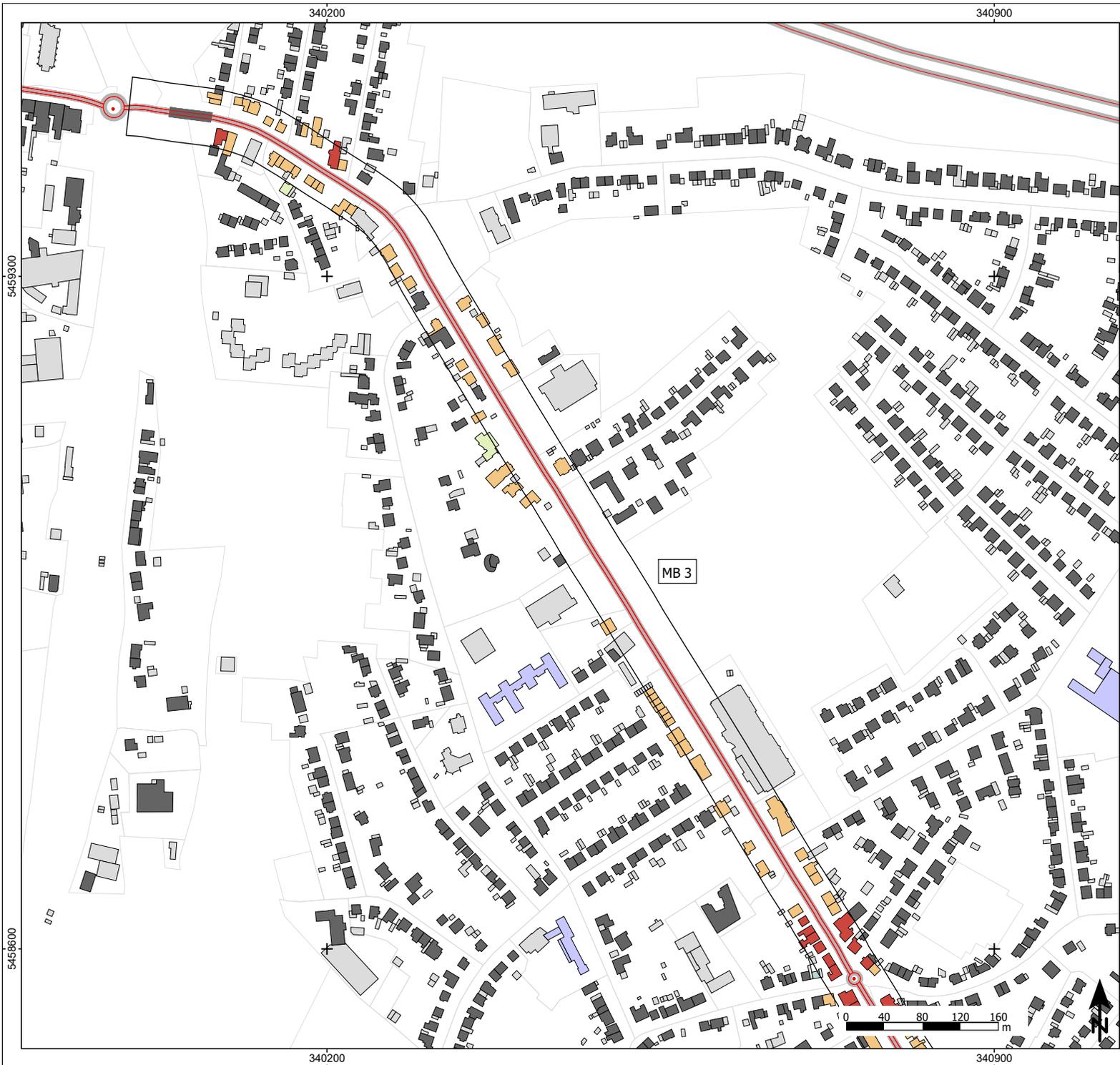
Blattgröße A3; Maßstab 1:4.000 Stand: 05.03.2024

GLK MB02b T50	22-06	9.res	Bearbeiter: KG
A09-09			



Schalltechnisches Beratungsbüro

Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
 Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
 www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Lärmschutzwand
- Knotenpunkt
- Straßennetz
- Gewässer
- Siedlungsfläche
- Maßnahmenbereich

Lärmindex LDEN in dB(A)

- < 50
- 50 - 54
- 55 - 59
- 60 - 64
- 65 - 69
- 70 - 74
- >= 75

Abbildung A10

Maßnahmenbereich 3
 L 271, Lindenstraße Ost, Provinzialstraße Nord
 Geschwindigkeit 30km/h
 Lärmindex LDEN
 Höchster Gebäudepegel

Projekt

Lärmaktionsplanung 2024
 Gemeinde Wadgassen

Auftraggeber

Gemeinde Wadgassen
 Lindenstraße 141
 66787 Wadgassen

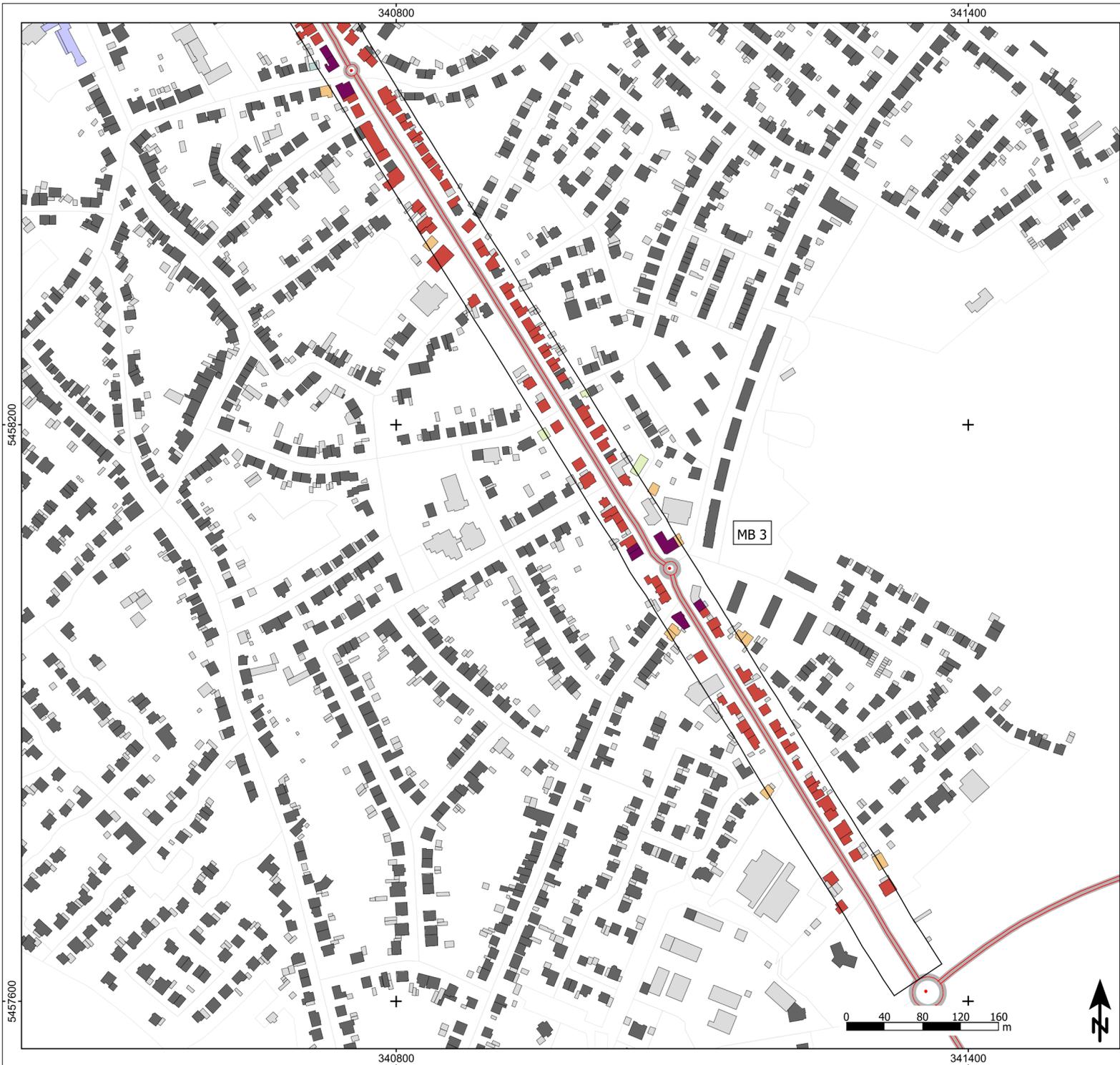
Blattgröße A3; Maßstab 1:4.000 Stand: 05.03.2024

GLK MB02b T30	22-06	6.res	Bearbeiter: KG
A10-agg			



Schalltechnisches Beratungsbüro

Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
 Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
 www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Lärmschutzwand
- Knotenpunkt
- Straßennetz
- Gewässer
- Siedlungsfläche
- Maßnahmenbereich

Lärmindex LDEN in dB(A)

- < 50
- 50 - 54
- 55 - 59
- 60 - 64
- 65 - 69
- 70 - 74
- >= 75

Abbildung A11

Maßnahmenbereich 3
L 271, Provinzialstraße Süd
Geschwindigkeit 50km/h
Lärmindex LDEN
Höchster Gebäudepegel

Projekt

Lärmaktionsplanung 2024
Gemeinde Wadgassen

Auftraggeber

Gemeinde Wadgassen
Lindenstraße 141
66787 Wadgassen

Blattgröße A3; Maßstab 1:4.000 Stand: 05.03.2024

GLK MB02b T10	23-06	9-res	Bearbeiter: KG
A11-agg			



Schalltechnisches Beratungsbüro

Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Lärmschutzwand
- Knotenpunkt
- Straßennetz
- Gewässer
- Siedlungsfläche
- Maßnahmenbereich

Lärminde L_{DEN} in dB(A)

- < 50
- 50 - 54
- 55 - 59
- 60 - 64
- 65 - 69
- 70 - 74
- >= 75

Abbildung A12

Maßnahmenbereich 3
L 271, Provinzialstraße Süd
Geschwindigkeit 30km/h
Lärminde L_{DEN}
Höchster Gebäudepegel

Projekt

Lärmaktionsplanung 2024
Gemeinde Wadgassen

Auftraggeber

Gemeinde Wadgassen
Lindenstraße 141
66787 Wadgassen

Blattgröße A3; Maßstab 1:4.000 Stand: 05.03.2024

GLK M802b T30	23-06	6.ris	Bearbeiter: KG
A12.ggp			



Schalltechnisches Beratungsbüro

Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Lärmschutzwand
- Knotenpunkt
- Straßennetz
- Schienenachse
- Gewässer
- Siedlungsfläche
- Gemeindegrenze
- Ruhige Gebiete

Abbildung A13

Ruhige Gebiete

Projekt

Lärmaktionsplanung 2024
Gemeinde Wadgassen

Auftraggeber

Gemeinde Wadgassen
Lindenstraße 141
66787 Wadgassen

Blattgröße A3; Maßstab 1:10.000 | Stand: 05.03.2024

A13.spg | 23-06 | 0.res | Bearbeiter: KG



Schalltechnisches Beratungsbüro

Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de

Übersicht über die eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	TÖB	Datum der Stellungnahme
1	Creos Deutschland GmbH	12.01.2024
2	Gemeinde Wadgassen, Ortschaftsbehörde	17.01.2024
3	Landkreis Saarlouis, Untere Bauaufsicht	13.12.2023
4	Landesbetrieb für Straßenbau	11.01.2024
5	Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz	31.01.2023
6	Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz	08.01.2024
7	Stadt Völklingen, Amt für Öffentliche Ordnung und Verkehr	10.01.2024
8	Naturschutzbeauftragter	28.01.2024
	Ortsräte	Datum der Sitzung
9	Schaffhausen	23.11.2023
10	Wadgassen	23.11.2023
11	Hostenbach	23.11.2023
	Bürger	Datum der Stellungnahme
12	Bürger K.	09.01.2024

Bewertung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, der Ortsräte und der Bürger

Nr.	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag
1	Verweis auf Lage der Strom- und Gasleitungen. Bei eventueller Erneuerung der Asphaltdecke ist CREOS zu informieren und angefügte Lagepläne zu beachten. Der Bestand der Leitungen ist in den LAP zu übernehmen	Nicht erforderlich, die Lage der Strom- und Gasleitungen ist für den LAP nicht relevant; es werden keine baulichen Maßnahmen vorgeschlagen. Nicht erforderlich, die Lage der Strom- und Gasleitungen ist für den LAP nicht relevant; es werden keine baulichen Maßnahmen vorgeschlagen.	<i>Nicht erforderlich</i> <i>Nicht erforderlich</i>

Nr.	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvor-schlag
2	<p>Als effektive Maßnahmen zur Lärmreduzierung kommen folgende Maßnahmen in Betracht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Geschwindigkeitsbeschränkungen - Einsatz lärmmindernder Fahrbahnoberflächen; Verringerung der Verkehre <p>Aussagen zu BAB 620: Im Bereich der A 620 gibt es zur Zeit aktuelle Beschwerden, die ausführlich dem Landesbetrieb für Straßenbau vorgetragen wurden. Eine Entscheidung für diesen Bereich steht noch aus. Weitere Geschwindigkeitsreduzierungen sind hier möglich.</p> <p>Für die Hotspotbereiche werden grundsätzlich Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h angedacht. Die Straßen liegen alle nicht im Zuständigkeitsbereich der Gemeinden. Selbst wenn jetzt den Gemeinden eine größere Durchsetzbarkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen eingeräumt wurde, sollte immer ein Einvernehmen mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde als auch dem Landesbetrieb für Straßenbau angestrebt werden. Teilweise können in den o.g. Bereichen zumindest temporär Geschwindigkeiten über 30 km/h aufgrund der Verkehrsmengen gar nicht erreicht werden. Von daher erscheint eine Umsetzung der 30 km/h als denkbar.</p> <p>Mögliche Einwände sind vorprogrammiert (sowohl aus der Bevölkerung als auch vom ÖPNV-Verkehr).</p>	<p>Im LAP wird nur eine Geschwindigkeitsbeschränkung als mögliche Maßnahmen betrachtet. Verkehrsverringerungen und der Einsatz lärmmindernder Fahrbahnoberflächen sind prinzipiell mögliche Maßnahmen, die im konkreten Fall nicht zielführend sind (Begründung zu lärmmindernden Fahrbahnoberflächen s. LAP Abschnitt 3.4).</p> <p>Die BAB ist kein Lärmhotspot des LAP 2024. Maßnahmen zur Lärmreduzierung, wie eine Verlängerung der Lärmschutzwand sowie die Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeit, sind dennoch wünschenswert und sinnvoll.</p> <p>Die Geschwindigkeitsbeschränkung ist eine effektive, schnell umsetzbare und kostengünstige Maßnahme zur Lärmreduzierung.</p> <p>Die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ist zu allen Zeiten wirksam, über die „Stoßzeiten“, in denen bereits heute nur eine Geschwindigkeit von 30km/h erreicht werden kann, hinaus.</p> <p>Eine Abstimmung mit dem Anbieter des ÖPNV wird als erforderlich angesehen (s. Abschnitt 3.3.2.10 des LAP). Einwände aus der Bevölkerung sind nicht erfolgt.</p> <p>Die Kreisverkehrsbetriebe Saarlouis und Saarländische die Nahverkehrs-Service GmbH wurden im Rahmen der Trägerbeteiligung um eine Stellungnahme zum LAP gebeten. Beide Betriebe haben keine Stellungnahme abgegeben.</p>	<p><i>Nicht erforderlich</i></p> <p><i>Nicht erforderlich</i></p> <p><i>Nicht erforderlich</i></p> <p><i>Nicht erforderlich</i></p>

Nr.	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvor- schlag
	<p>Eine reine Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h ohne die Einhaltung der Geschwindigkeit auf 30 km/h zu überprüfen, ist reine Symbolik und wird zu keinen spürbaren Verbesserungen führen.</p> <p>Seitens der obersten Straßenverkehrsbehörde (ausgeführt bei der Veranstaltung: Kommunales Mobilitätsnetzwerk Saar) sind streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h nur bei absoluter Notwendigkeit anzuordnen.</p>	<p>Eine Kontrolle auf Einhaltung der Geschwindigkeit ist unbedingt erforderlich.</p> <p>Die rechtliche Sichtweise ist in Abschnitt 3.3.1. des LAP dargestellt.</p>	<p>Die Gemeinde achtet darauf, dass Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden</p> <p>Nicht erforderlich</p>
3	Keine bauaufsichtlichen Belange vom LAP betroffen	Nicht erforderlich	Nicht erforderlich
4	<p>Anmerkung, dass die Feststellungen und Vorschläge zur Minderung der Lärmbelästigung den Straßenbaulastträger nicht zu deren Durchführung verpflichten.</p> <p>Freiwillige Leistungen sind wg. Konsolidierung des Landeshaushalts seit 1991 eingestellt. Daran hat sich bis dato nichts geändert.</p> <p>Bei Anordnung der vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbeschränkungen sind die Richtlinien für straßenrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm vom 23.11.2007 anzuwenden. Die Zuständigkeit zur Umsetzung liegt bei der Straßenverkehrsbehörde des LK Saarlouis.</p> <p>Der Einbau lärmmindernder Fahrbahnoberflächen gehört zu den nicht erprobten Bauweisen. .</p>	<p>Die Aussage wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der LAP schlägt keine passiven Maßnahmen vor.</p> <p>Die rechtliche Sichtweise ist in Abschnitt 3.3.1. des LAP dargestellt.</p> <p>Der Einsatz lärmmindernder Fahrbahnoberflächen ist eine prinzipiell mögliche Maßnahme, die im konkreten Fall nicht zielführend ist (Begründung zu lärmmindernden Fahrbahnoberflächen s. LAP Abschnitt 3.4).</p>	<p>Nicht erforderlich</p> <p>Nicht erforderlich</p> <p>Nicht erforderlich</p> <p>Nicht erforderlich</p>
5	Keine Belange vom LAP betroffen	Nicht erforderlich	Nicht erforderlich
6	Anmerkung, dass der LfS nicht mehr für die BAB zuständig ist.	Die Aussage wird zur Kenntnis genommen.	Nicht erforderlich

Nr.	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvor- schlag
	<p>Freiwillige Leistungen sind wg. Konsolidierung des Landeshaushalts seit 1991 eingestellt. Daran hat sich bis dato nichts geändert.</p> <p>Die Zuständigkeit zur Umsetzung liegt bei der Straßenverkehrsbehörde des LK Saarlouis.</p> <p>Der Einbau lärmindernder Fahrbahnoberflächen gehört zu den nicht erprobten Bauweisen.</p>	<p>Der LAP schlägt keine passiven Maßnahmen vor.</p> <p>Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Einsatz lärmindernder Fahrbahnoberflächen ist eine prinzipiell mögliche Maßnahme, die im konkreten Fall nicht zielführend ist (Begründung zu lärmindernden Fahrbahnoberflächen s. LAP Abschnitt 3.4).</p>	<p><i>Nicht erforderlich</i></p> <p><i>Nicht erforderlich</i></p> <p><i>Nicht erforderlich</i></p>
7	Keine Bedenken	Nicht erforderlich	<i>Nicht erforderlich</i>
8	<p>Aus artenschutzfachlicher Sicht ist keine Verbesserung bei Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zu erwarten.</p> <p>Aus Umweltschutzgründen wirkt sie eher schlechter, da Verbrenner-Autos bei 30 km/h einen erhöhten CO₂-Ausstoß aufweisen. Es ist keine Reduzierung des Lärmpegels zu erwarten, eher eine Verschlechterung der Luftqualität.</p> <p>Vorgeschlagen wird eine Verbesserung des ÖPNV und Reduzierung des LKW-Verkehrs.</p>	<p>Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Auswirkungen auf die Luftschadstoffe sind in Abschnitt 3.3.2.8 beschrieben.</p> <p>Eine Umsetzung dieser Vorschläge ist kurzfristig und im Rahmen des LAP nicht möglich.</p>	<p><i>Nicht erforderlich</i></p> <p><i>Nicht erforderlich</i></p> <p><i>Nicht erforderlich</i></p>
9	Für den Bereich Schaffhausen wird einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h nicht zugestimmt, da dies aus Sicht des Ortsrates nicht zielführend ist. Dem LAP wird zugestimmt.	<p>Es werden keine Alternativvorschläge zur Lärminderung unterbreitet.</p> <p>Die Bewohner der Provinzialstraße, insbesondere im südlichen Bereich, sind stark durch Verkehrslärm beeinträchtigt. Es sollte auch im Sinne des Ortsrates sein, hier eine Entlastung der Bürger, die Pegeln im Bereich der Gesundheitsgefährdung ausgesetzt sind, herbeizuführen. Der Meinung des Ortsrates wird aus fachlicher Sicht nicht zugestimmt.</p> <p>Das Vorgehen, dem LAP zuzustimmen und die Geschwindigkeitsbeschränkung abzulehnen, kann fachlich nicht nachvollzogen werden, da</p>	<i>Der Ablehnung des Ortsrates wird nicht zugestimmt.</i>

Nr.	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvor- schlag
	<p>Zumal wir der Meinung sind, dass Verbrenner-KFZ mit 30 km/h nicht effizient betrieben werden können, und der CO₂ Ausstoß erhöht wird.</p> <p>Der Ortsrat fordert eine Überprüfung wie der LKW Verkehr in Wadgassen reduziert werden kann. Hierbei weisen wir darauf hin, dass der LKW Verkehr von der Autobahn kommend ab Kreisel Sitters mit Ziel Ludweiler, Lauterbach, Geislautern und Großrosseln seit Jahren über die Provinzialstraße nach Wadgassen umgeleitet wird.</p>	<p>den Kern des LAP die Umsetzung einer Geschwindigkeitsbeschränkung bildet.</p> <p>Die Auswirkungen auf die Luftschadstoffe sind in 3.3.2.7 beschrieben.</p> <p>Dazu wäre die Erstellung eines Verkehrsgutachtens/Lkw-Lenkungskonzepts erforderlich. Dies kann im Rahmen des LAP nicht erfolgen.</p> <p>Der Lkw-Anteil beträgt auf der Provinzialstraße tags („day“) 3,7 %, nachts 3,9 % (vgl. Tabelle 1 des LAP). Lkw-Anteile in dieser Größenordnung sind für Landesstraßen erwartbar. Die Pauschalwerte in den LAI-Hinweisen zur Lärmkartierung liegen deutlich höher (6,7 % bzw. 7,6 %).</p>	<p>Nicht erforderlich</p> <p>Nicht erforderlich</p>
10	<p>Der Ortsrat stimmt mit folgender Erweiterung zu: „Das Untersuchungsgebiet wird um die Wendelstraße inklusive Kreuzungsbereich Treppenstraße ausgeweitet.“</p>	<p>Dazu wäre eine Erweiterung der Lärmkartierung erforderlich. Die Kartierung umfasst Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Millionen Kfz pro Jahr. Der angesprochene Bereich gehört nicht dazu. Eine Nachkartierung geht über die Pflichtaufgaben der Gemeinden hinaus. Die Mittel für eine Lärmkartierung zusätzlicher Abschnitte stehen in der Gemeinde nicht zur Verfügung.</p>	<p>Dem Antrag wird nicht zugestimmt</p>
11	<p>Dem LAP wird zugestimmt.</p>	<p>Nicht erforderlich</p>	<p>Nicht erforderlich</p>
12	<p>Der LAP beschränkt sich auf Einbau lärmindernder Beläge und Geschwindigkeitsbeschränkung.</p> <p>Es werden keine Maßnahmen für die BAB 620 vorgeschlagen.</p>	<p>Der Einsatz lärmindernder Beläge wird nicht vorgeschlagen. Die Geschwindigkeitsbeschränkung ist eine effektive, schnell umsetzbare und kostengünstige Maßnahme zur Lärmreduzierung.</p> <p>Die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ist zu allen Zeiten wirksam, über die „Stoßzeiten“, in denen bereits heute nur eine Geschwindigkeit von 30km/h erreicht werden kann, hinaus.</p> <p>Die BAB ist kein Hotspotbereich, auch wenn sie eine relevante Lärmquelle ist.</p>	<p>Nicht erforderlich</p> <p>Nicht erforderlich</p>

Nr.	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvor- schlag
	<p>Vorschlag, die bestehende LSW auszubauen.</p> <p>Die Bouser Röhrenwerke werden nicht berücksichtigt.</p>	<p>Eine Erweiterung der LSW wäre nur im Rahmen der Lärmsanierung möglich. Die dafür geltenden Grenzwerte (hier für MI) von 66/56 dB(A) werden voraussichtlich nicht erreicht.</p> <p>In der Lärmkartierung sind nur in Ballungsräumen IED-Anlagen zu erfassen. Die Aufsicht für die Einhaltung der IRW der TA Lärm liegt beim LUA.</p>	<p><i>Nicht erforderlich</i></p> <p><i>Nicht erforderlich</i></p>