



Schalltechnisches Beratungsbüro
Prof. Dr. Kerstin Giering &
Dipl. Wirt.-Ing. (FH) Sandra Strünke-Banz
Kastanienweg 24
66625 Nohfelden-Bosen

Interkommunale Lärmaktionsplanung Stufe II Losheim am See, Merzig, Mettlach, Perl, Wadern

Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog Gemeinde Losheim am See

Bosen, den 19.07.2016

Interkommunale Lärmaktionsplanung Stufe II Losheim am See, Merzig, Mettlach, Perl, Wadern

Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog Losheim am See

Auftraggeber (federführend und stellvertretend für die anderen Kommunen):

Kreisstadt Merzig
Neues Rathaus
Brauereistraße 5
66663 Merzig

Auftrag vom: 06.05.2015

Aufgabenstellung: Zusammenstellung und Bewertung von Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung im Bereich der gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie zu betrachtenden Hauptverkehrsstraßen in Losheim am See, Merzig, Mettlach, Perl und Wadern

Bearbeitung: GSB
Prof. Dr. Kerstin Giering &
Dipl.-Wirt. Ing. (FH) Sandra Strünke-Banz
Kastanienweg 24
66625 Bosen
Telefon: 06852-82664
Mail: s.struenke-banz@gsb-gbr.de

Dieser Bericht besteht aus 38 Seiten.
Bericht-Nr. 15_14_gut01_A_Losheim

Bosen, 19.07.2016



Dipl.-Wirt. Ing. (FH) Sandra Strünke-Banz

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1	Einführung: Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung 1
2	Lärmaktionsplan – allgemein 4
2.1	Rechtlicher Hintergrund 4
2.2	Geltende Grenzwerte 4
3	Lärmaktionsplan Losheim am See 5
3.1	Zuständige Behörde 5
3.2	Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen 5
3.3	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten 7
3.4	Bewertung der Anzahl Betroffener 13
3.4.1	Kurzfristiger Handlungsbedarf: Überschreitung der Grenzwerte der Lärmsanierung 13
3.4.2	Mittelfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung gesundheitlicher Gefährdungen 13
3.4.3	Langfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung von Belästigungen 14
3.5	Hotspot-Analyse..... 15
4	Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung 18
4.1	Vorbemerkung 18
4.2	Kurzfristige Maßnahmen Saarbrücker Straße / Merziger Straße 21
4.3	Mittelfristige Maßnahmen Saarbrücker Straße, Merziger Straße, Haagstraße 25
4.4	Sonstige Maßnahmen 29
4.5	Synergieeffekte 30
4.6	Kosten-Nutzen-Analyse 31
5	Protokolle der öffentlichen Anhörung 32
6	Literatur..... 38

Abbildungen

Abbildung A1	Losheim am See, Isophonenkarte, Lärmindikator L_{DEN} , Gesamt	8
Abbildung A2	Losheim am See, Isophonenkarte, Lärmindikator L_N , Gesamt	10
Abbildung A3	Losheim am See, Hotspot-Analyse Lärmindikator $L_{DEN} > 65$ dB(A)	16
Abbildung A4	Losheim am See, Hotspot-Analyse Lärmindikator $L_N > 55$ dB(A)	17
Abbildung A5	Losheim am See, Aktionsbereiche	20
Abbildung A6	Losheim am See, Differenzkarte Planfall 1 zu Nullfall (Geschwindigkeitsreduktion), Lärmindikator L_{DEN}	23
Abbildung A7	Losheim am See, Differenzkarte Planfall 1 zu Nullfall (Geschwindigkeitsreduktion), Lärmindikator L_N	24
Abbildung A8	Losheim am See, Differenzkarte Planfall 2 zu Nullfall (Einsatz von lärmarmen Belag), Lärmindikator L_{DEN}	27
Abbildung A9	Losheim am See, Differenzkarte Planfall 2 zu Nullfall (Einsatz von lärmarmen Belag), Lärmindikator L_N	28

Tabellen

Tabelle 1	Zeitliche Stufen der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie	1
Tabelle A2	Verkehrsparameter der betroffenen Straßen	6
Tabelle A3	Aktualisierte Betroffenheitsanalyse Straßenverkehrslärm	12
Tabelle A4	Anzahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 70$ dB(A) bzw. L_{Night} ≥ 60 dB(A)	13
Tabelle A5	Anzahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) bzw. L_{Night} ≥ 55 dB(A)	14
Tabelle A6	Anzahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 60$ dB(A) bzw. L_{Night} ≥ 50 dB(A)	14
Tabelle A7	Veränderung der Betroffenheit durch Geschwindigkeitsbegrenzung	21
Tabelle A8	Veränderung der Betroffenheit durch lärmarmen Belag	25
Tabelle A9	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange	33

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-Kreislauferkrankungen 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
Haupteisenbahnstrecken		
> 60.000 Züge / a	30.06.2007	18.07.2008
> 30.000 Züge / a	30.06.2012	18.07.2013
Großflughafen		
> 50.000 Bewegungen / a	30.06.2007	18.07.2008

¹ Abl. L 189/12 vom 18.7.2002

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 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (ca. 8.200 Fahrzeuge täglich), Haupteisenbahnstrecken 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 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 Haupteisenbahnstrecken liegt beim Eisenbahnbundesamt (EBA). Deshalb behandelt der vorliegende Lärmaktionsplan nur die durch die Hauptverkehrsstraßen verursachten Lärmauswirkungen.

Die räumlich benachbarten Gemeinden des Nordwestsaarlandes Losheim am See, Merzig, Mettlach, Perl und Wadern stellen gemeinsam einen interkommunalen Lärmaktionsplan (LAP) auf. In den einzelnen Gemeinden wurden die folgenden Straßen in der Lärmkartierung berücksichtigt; in deren Umgebung ist die Lärmaktionsplanung durchzuführen.

- Losheim am See: **B 268, L 157**
- Merzig: **A 8, B 51, L 157, L 170R, L 173, L 174**
- Mettlach: **A 8, B 51, L 176**
- Perl: **A 8, B 406, B 407, B 419**
- Wadern: **B 268, L 148, L 149**

Durch die fett hinterlegten Straßen bzw. Straßenabschnitte werden in den Gemeinden hohe Betroffenheiten erzeugt (hohe Anzahl an betroffenen Bewohnern).

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 ins-

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)

besondere 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
- 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.

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

2 Lärmaktionsplan – allgemein

2.1 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

2.2 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 gebietspezifisch 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.

Für die Lärmaktionsplanung sind keine Grenzwerte festgesetzt. Ein direkter Vergleich der in den Lärmkarten ausgewiesenen Pegel mit Grenzwerten nach deutschem Recht ist wegen der z.T. abweichenden Berechnungsmethode nur bedingt möglich. Ein dem L_{DEN} entsprechender Pegel ist im deutschen Recht nicht festgelegt⁷.

⁷ 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)

3 Lärmaktionsplan Losheim am See

3.1 Zuständige Behörde

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

Gemeinde Losheim am See
Merziger Straße 3
66679 Losheim am See
Telefon: 06872/609-0
Fax: 06872/609-180
Gemeindeschlüssel: 10042112

Die Gemeinden sind allerdings nicht die Träger der Baulast für die Bundes- und Landesstraßen. Zuständige Behörde hierfür ist der Landesbetrieb für Straßenbau.

Landesbetrieb für Straßenbau
Lindenallee 2a
66538 Neunkirchen
Telefon: 06821/100-0
Fax: 06821/100-509

3.2 Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen

Die betroffenen Straßenabschnitte in der Gemeinde Losheim am See sind:

- | | |
|---|---------|
| • B 268 | 6.854 m |
| • L 157 (Haagstraße, Saarbrücker Straße, Merziger Straße) | 3.509 m |
| • L 369 (Saarbrücker Straße) | 741 m |

Folgende Verkehrsparameter liegen vor (s. Tabelle A2):

Tabelle A2 Verkehrsparameter der betroffenen Straßen

Straße	Von Netzknoten und Lage	DTV ⁸	Lkw-Anteil [%] ⁹	Geschwindigkeit Pkw ¹⁰ [km/h]	Geschwindigkeit Lkw [km/h]
B 268	6406215 6406219 von L 158 bis Straße 'Zum Stausee'	9.703	5,4 2,4 6,1	100	80
	6406219 6406216 von Straße 'Zum Stausee' bis L157 Haagstraße	9.948	4,9 2,2 5,6	100	80
	6406216 6406217 von L157 Haagstraße bis Niederlosheimer Straße	7.814	5,1 2,3 5,8	100	80
	6406217 6507020 von Niederlosheimer Straße bis Gemeindegrenze	10.363	5,7 2,6 6,5	100	80
L 157	6406226 6406216 Abfahrt B 268 bis Kreisel	9.590	1,3 0,6 1,5	50	50
	6406214 6406226 (Haagstraße) von Kreisel bis Saarbrücker Straße	9.590	1,3 0,6 1,5	50	50
	6406203 6406214 (Saarbrücker Straße) Von Haagstraße bis Merziger Straße	13.482	1,5 0,7 1,7	50	50
	6406223 6406203 (Merziger Straße) von Saarbrücker Straße bis Saarlouiser Straße/Bahnhofstraße	13.482	1,5 0,7 1,7	50	50
	6506012 6406223 ¹¹ (Merziger Straße) von Bahnhofstraße bis Ortsausgang	5.020	4,3 2,1 4,1	50	50
L 369	6406227 6406214 ¹² (Saarbrücker Straße) Von Haagstraße bis Kreisel	7.985	3,5 1,6 3,9	50	50

⁸ Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

⁹ Day, evening, night

¹⁰ In der Lärmkartierung wurden Pauschalisierungen hinsichtlich der Geschwindigkeiten getroffen. Im Zuge der Lärmaktionsplanung wurde auf die Anpassung der tatsächlich zulässigen Höchstgeschwindigkeiten (z.B. 70 km/h vor Ortseingang) verzichtet. Die Anpassung der Geschwindigkeiten hätte aus schalltechnischer Sicht keine wesentliche Veränderung der Betroffenheiten (insbesondere in den Hotspotbereichen) zur Folge.

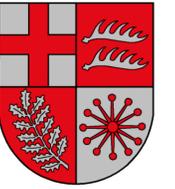
¹¹ Dieser Straßenabschnitt ist erst im Zuge der Lärmaktionsplanung im Modell aufgenommen worden. Die Verkehrsmengen sind der Bundesverkehrszählung 2010 entnommen worden und auf das Jahr 2012 hochgerechnet worden.

¹² Siehe FN 11

3.3 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Aufgrund der Berücksichtigung weiterer Straßenabschnitte (L 157 Merziger Straße sowie L 369 Saarbrücker Straße) wurden die Isophonenkarten und Betroffenzahlen aktualisiert. Die Abbildungen 1 und 2 (Isophonenkarten) spiegeln die Belastung durch Straßenverkehrslärm in der Gemeinde Losheim am See für die Lärmindikatoren L_{DEN} bzw. L_{Night} wider. Die Abbildungen 1 a und 2 a stellen Ausschnitte für die betroffenen Bereiche dar. Aus der Tabelle A3 sind die Betroffenzahlen für jede Straße separat und für die Gemeinde Losheim am See insgesamt ersichtlich.

Losheim am See
Lärmaktionsplanung Stufe II
Straße

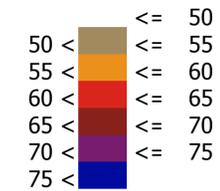


Isophonenkarte
Lärmindikator Lden
Gesamt

Abb A-01
Stand 07/2016



Pegelwerte Lden
in dB



Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- Gebäude
- Schule
- Krankenhaus
- LS-Wand
- ▭ Gemeindegrenze
- 70-dB(A)-Linie

15-14_A-01.sgs



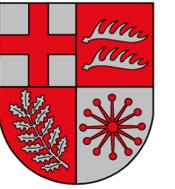
Maßstab 1:25.000



GSB GbR
Prof. Dr. Kerstin Giering &
Dipl.-Wirt.Ing. (FH) Sandra Strünke-Banz
Kastanienweg 24 66625 Bosen

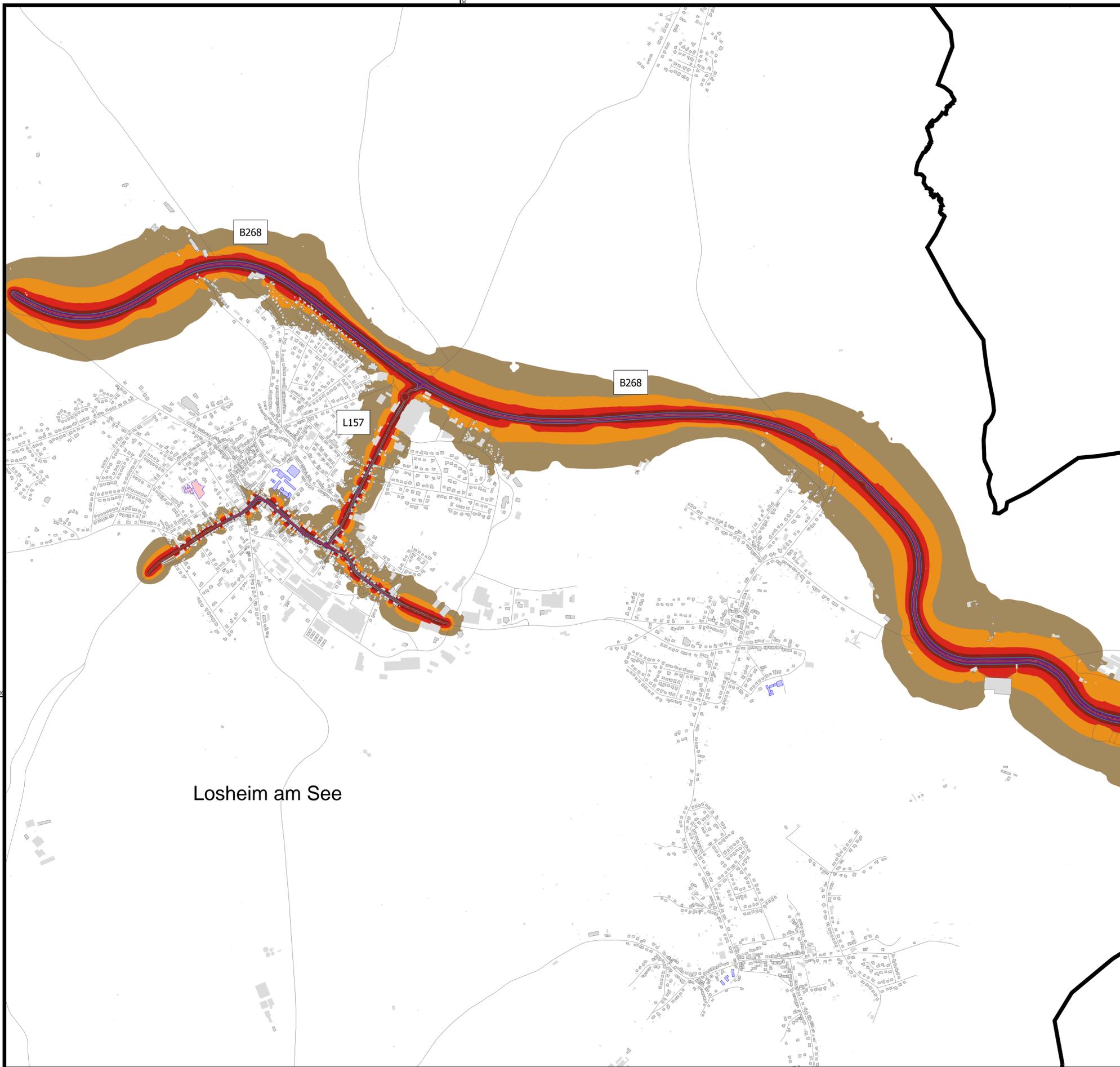
Tel.: 06852/82664
www.gsb-gbr.de

Losheim am See
Lärmaktionsplanung Stufe II
Straße



Isophonenkarte
Lärmindikator Lden
Ausschnitt

Abb A-01a
Stand 07/2016



Pegelwerte Lden
in dB

50 <	<= 50
55 <	<= 55
60 <	<= 60
65 <	<= 65
70 <	<= 70
75 <	<= 75

Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- Gebäude
- Schule
- Krankenhaus
- LS-Wand
- ▭ Gemeindegrenze
- 70-dB(A)-Linie

15-14_A-01a.sgs



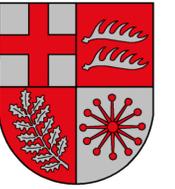
Maßstab 1:10.000



GSB GbR
Prof. Dr. Kerstin Giering &
Dipl.-Wirt.Ing. (FH) Sandra Strünke-Banz
Kastanienweg 24 66625 Bosen

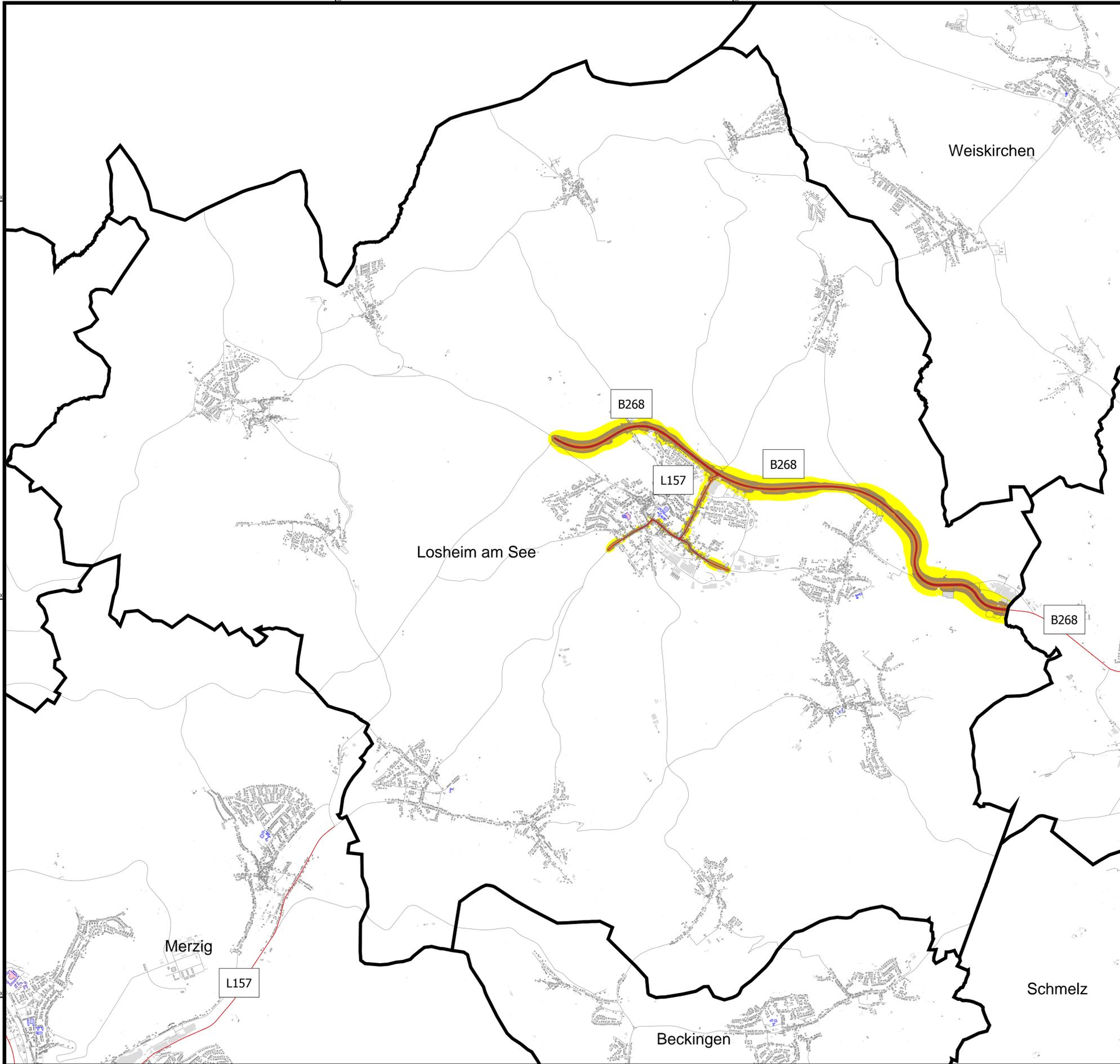
Tel.: 06852/82664
www.gsb-gbr.de

Losheim am See
Lärmaktionsplanung Stufe II
Straße



Isophonenkarte
Lärmindikator Ln
Gesamt

Abb A-02
Stand 07/2016



Pegelwerte Ln
in dB

45 <	<= 45
50 <	<= 50
55 <	<= 55
60 <	<= 60
65 <	<= 65
70 <	<= 70

Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- Gebäude
- Schule
- Krankenhaus
- LS-Wand
- ▭ Gemeindegrenze
- 60-dB(A)-Linie

15-14_A-02.sgs



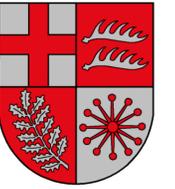
Maßstab 1:25.000



GSB GbR
Prof. Dr. Kerstin Giering &
Dipl.-Wirt.Ing. (FH) Sandra Strünke-Banz
Kastanienweg 24 66625 Bosen

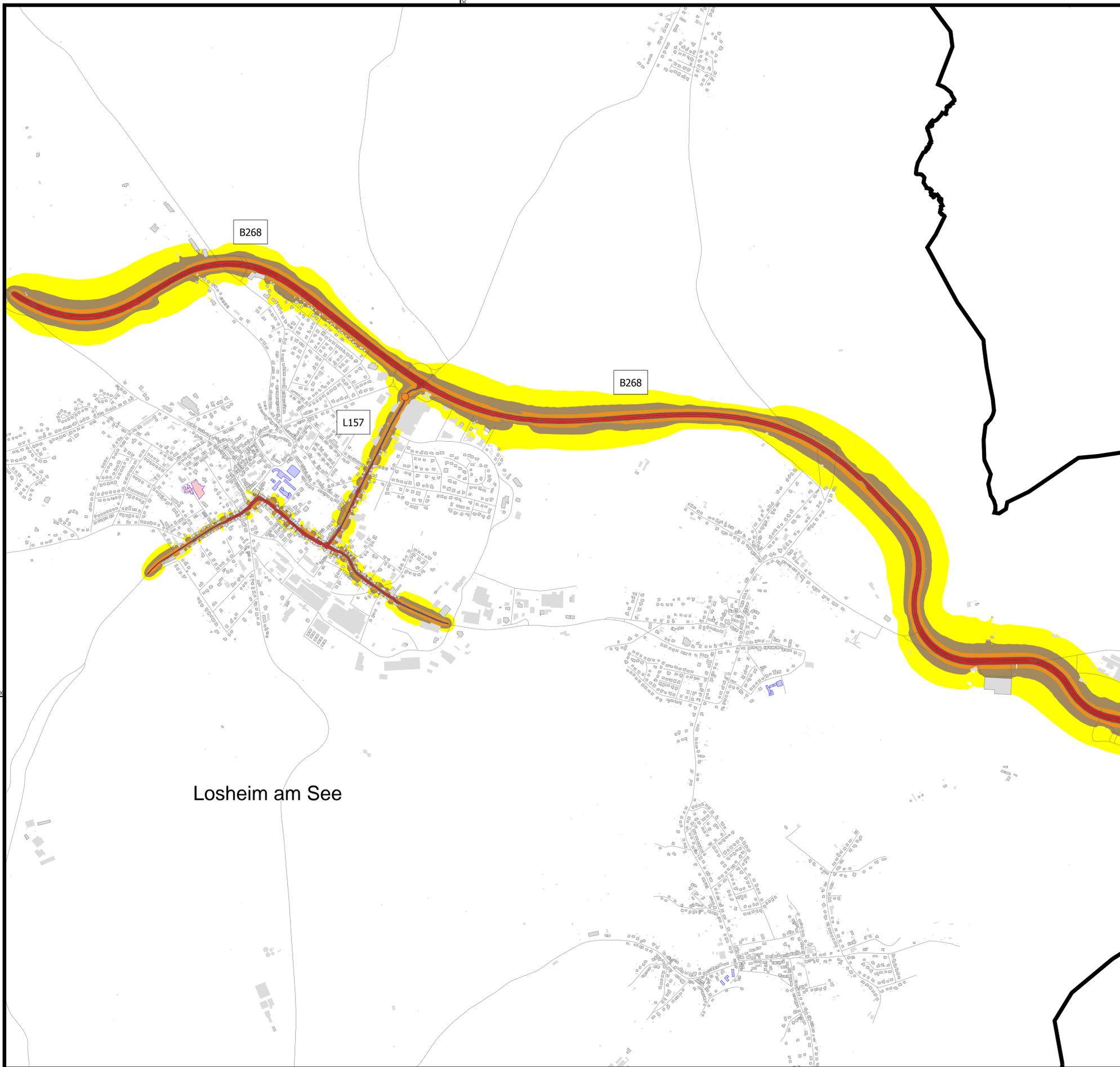
Tel.: 06852/82664
www.gsb-gbr.de

Losheim am See
Lärmaktionsplanung Stufe II
Straße



Isophonenkarte
Lärmindikator Ln
Ausschnitt

Abb A-02a
Stand 07/2016



Pegelwerte Ln
in dB

45 <	<= 45
50 <	<= 50
55 <	<= 55
60 <	<= 60
65 <	<= 65
70 <	<= 70

Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- Gebäude
- Schule
- Krankenhaus
- LS-Wand
- Gemeindegrenze
- 60-dB(A)-Linie

Losheim am See

15-14_A-02a.sgs



Maßstab 1:10.000



GSB GbR
Prof. Dr. Kerstin Giering &
Dipl.-Wirt.Ing. (FH) Sandra Strünke-Banz
Kastanienweg 24 66625 Bosen

Tel.: 06852/82664
www.gsb-gbr.de

Tabelle A3 Aktualisierte Betroffenheitsanalyse Straßenverkehrslärm

Straße	Betroffene Menschen						Schwellen- werte [dB(A)]	Wohnungen		Schulen	Krankenhäuser
	Intervalle [dB(A)]	L _{DEN}		Intervalle [dB(A)]	L _{Night}			ungerundet	EU-Rundung	L _{DEN} ungerundet	L _{DEN} ungerundet
		ungerundet	EU-Rundung		ungerundet	EU-Rundung					
B 268 L 157 L 369				50-55	159	200	> 55	300	300	0	0
	55-60	152	200	55-60	210	200	> 65	125	100	0	0
	60-65	166	200	60-65	40	0	> 75	0	0	0	0
	65-70	195	200	65-70	-	-					
	70-75	24	0	>70	-	-					
	>75	-	-								
B 268				50-55	49	0	> 55	105	100	0	0
	55-60	58	100	55-60	49	0	> 65	32	0	0	0
	60-65	55	100	60-65	0	0	> 75	0	0	0	0
	65-70	34	0	65-70	0	0					
	70-75	0	0	>70	0	0					
	>75	0	0								
L 157				50-55	78	100	> 55	138	100	0	0
	55-60	61	100	55-60	118	100	> 65	68	100	0	0
	60-65	80	100	60-65	34	0	> 75	0	0	0	0
	65-70	117	100	65-70	-	-					
	70-75	20	0	>70	-	-					
	>75	-	-								
L 369				50-55	37	0	> 55	61	100	0	0
	55-60	39	0	55-60	45	0	> 65	23	0	0	0
	60-65	36	0	60-65	4	0	> 75	0	0	0	0
	65-70	43	0	65-70	-						
	70-75	2	0	>70	-						
	>75	-									

3.4 Bewertung der Anzahl Betroffener

3.4.1 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 (in den nächsten 5 Jahren) 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 A4 dargestellt.

Tabelle A4 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)
B 268	0	0
L 157	20	34
L 369	2	4

Im Bereich der B 268 und der L 369 wird kurzfristig kein Handlungsbedarf gesehen; es sind keine bzw. nur sehr wenige Betroffene in den relevanten Pegelklassen zu verzeichnen. Bei Anwendung der EU-Rundung¹³ sind in diesen Pegelbereichen keine Betroffenen zu verzeichnen.

Im Verlauf der L 157 besteht kurzfristig Handlungsbedarf; hier gibt es eine größere Anzahl von Menschen, die Pegeln ausgesetzt sind, die gesundheitliche Beeinträchtigungen hervorrufen können.

Schulen und Krankenhäuser liegen in keinem Gebiet in Pegelbereichen, in denen die Grenzwerte für Lärmsanierung erreicht oder überschritten werden.

3.4.2 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.

¹³ Die EU-Umgebungslärmrichtlinie sieht für die Angabe der vom Lärm einer zu betrachtenden Hauptverkehrsstraße Betroffenenanzahlen 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.

Die Anzahl Betroffener in den Pegelbereichen ≥ 65 dB(A) (L_{DEN}) bzw. ≥ 55 dB(A) (L_{Night}) ist in der Tabelle A5 dargestellt.

Tabelle A5 Anzahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 55$ dB(A)

Straße	Betroffene mit $L_{DEN} \geq 65$ dB(A)	Betroffene mit $L_{Night} \geq 55$ dB(A)
B 268	34	49
L 157	137	152
L 369	45	49

In der Umgebung aller Straßen besteht mittelfristig Handlungsbedarf. Eine nicht unerhebliche Zahl von Menschen ist Pegeln ausgesetzt, die ein gesundheitliches Gefährdungspotential haben können.

Schulen und Krankenhäuser liegen in keinem Gebiet in Pegelbereichen, in denen gesundheitliche Gefährdungen nicht auszuschließen sind.

3.4.3 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 ≥ 60 dB(A) (L_{DEN}) bzw. ≥ 50 dB(A) (L_{Night}) ist in der Tabelle A6 dargestellt.

Tabelle A6 Anzahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 60$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 50$ dB(A)¹⁴

Gebiet	Betroffene mit $L_{DEN} \geq 60$ dB(A)	Betroffene mit $L_{Night} \geq 50$ dB(A)
Losheim am See gesamt	385	409

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.

3.4.4 Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung

Entlang der B 268 sind zum Schutz der Wohnnutzungen 'Im Herkeswald' teilweise Lärmschutzwälle vorhanden bzw. in dem Bebauungsplan als Auflage für die jeweiligen Bauherren vorgesehen¹⁵. Weitere Maßnahmen zur Lärminderung sind nicht vorhanden bzw. geplant.

¹⁴ Aktualisierte Betroffenheiten

3.5 Hotspot-Analyse

Zur Festlegung der Bereiche für vordringlichen Handlungsbedarf wurde eine Hotspot-Analyse durchgeführt. Diese zeigt Bereiche mit einer hohen Lärmbelastung (hier: $> 65 \text{ dB(A)} L_{\text{DEN}}$ bzw. $55 \text{ dB(A)} L_{\text{N}}$) und einer hohen Einwohnerdichte. Wohngebäude mit besonders hohen Pegeln (hier: ab $> 69 \text{ dB(A)} L_{\text{DEN}}$ bzw. ab $59 \text{ dB(A)} L_{\text{N}}$) sind farblich gekennzeichnet. Die Abbildungen A3 und A4 geben diese Hotspots wieder.

Ein ausgeprägter Hotspot befindet sich an der L 157 (Saarbrücker Straße), ein zweiter an der B 268 in Höhe des neu gebauten Altenheims. Weitere Hotspots befinden sich an der L 157 Merziger Straße und Haagstraße sowie L 369 Saarbrücker Straße.

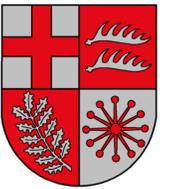
An vielen Wohngebäuden entlang der Saarbrücker Straße ist der Immissionsrichtwert der 'Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm' (Lärmschutz-Richtlinien-StV) nachts überschritten, an vielen Gebäuden auch tags¹⁶. Daraus leitet sich ein bereits kurzfristiger Handlungsbedarf an den genannten Straßen ab. Somit hat der Landkreis Merzig-Wadern auf Grundlage der Lärmschutz-Richtlinien-StV als zuständige Behörde zu prüfen, inwieweit einschlägige Maßnahmen umzusetzen sind.

¹⁵ Es wird empfohlen vorhandene Lücken vollständig zu schließen, um die lärmindernde Wirkung des Lärmschutzwalles für das dahinter liegende Wohngebiet zu gewährleisten. Auf die Einhaltung der Auflagen der jeweiligen Bebauungspläne ist zu drängen.

¹⁶ Diese betragen:
In reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen:
70 dB(A) zwischen 06.00 und 22.00 Uhr (tags)
60 dB(A) zwischen 22.00 und 06.00 Uhr (nachts), in Kern-, Dorf- und Mischgebieten:
72 dB(A) zwischen 06.00 und 22.00 Uhr (tags)
62 dB(A) zwischen 22.00 und 06.00 Uhr (nachts).

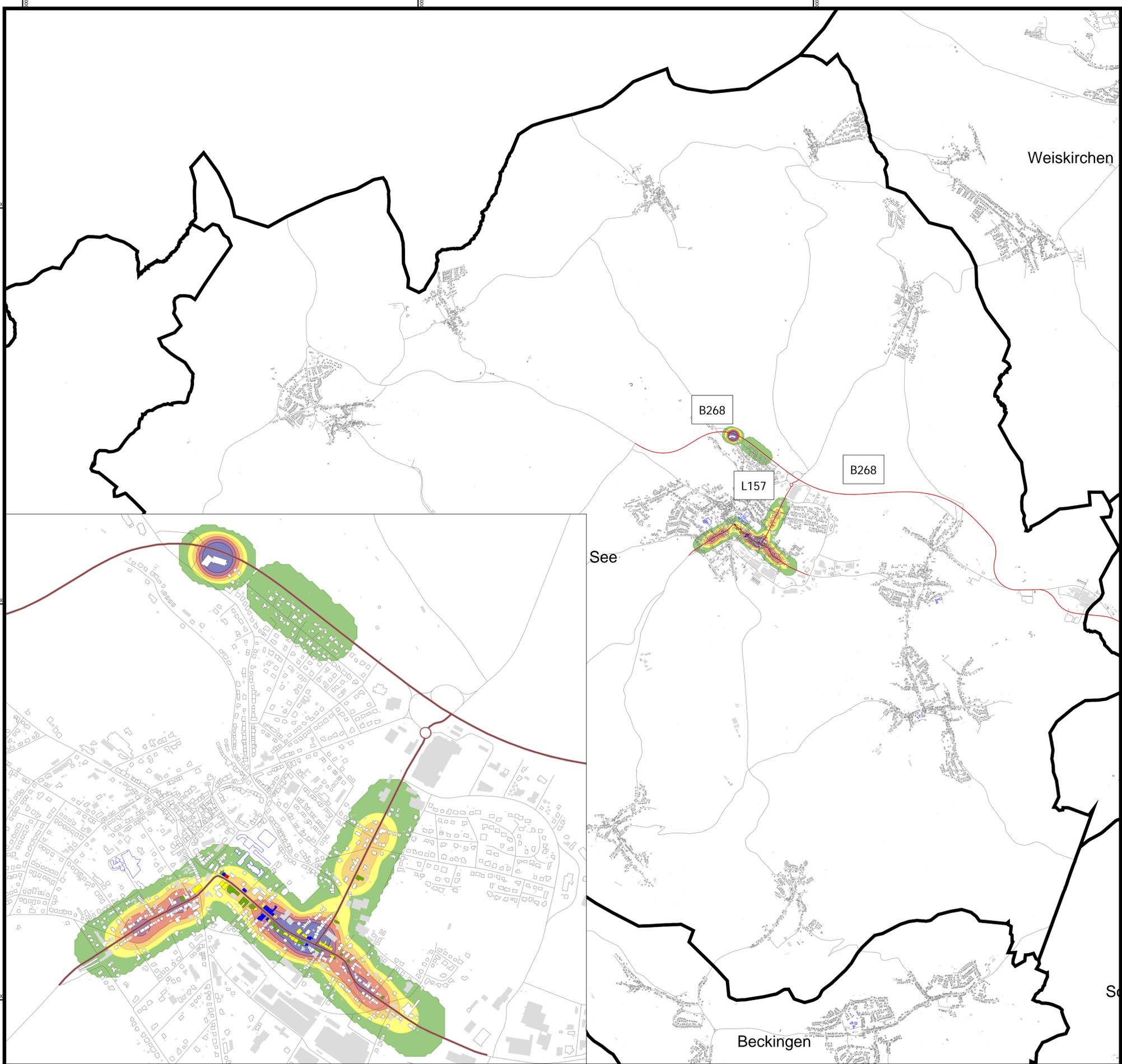
Bei Überschreiten dieser Werte kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht.

Losheim am See
Lärmaktionsplanung Stufe II
Straße

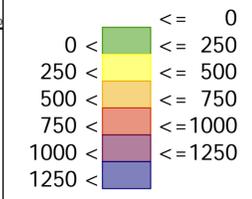


Hotspot-Analyse ≥ 65 dB(A)
Grundlage: GLK
Lärmindektor Lden

Abb A-03
Stand 07/2016



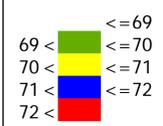
Über $(L_{den}) - 65$ dB
in Einw. / km²



Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- Gebäude
- Schule
- Krankenhaus
- LS-Wand
- Gemeindegrenze

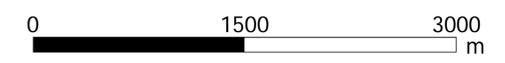
Gebäude Lden- in dB(A)



15-14_A-03_sgs



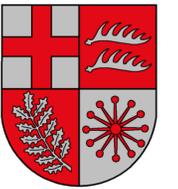
Maßstab 1:25.000



GSB GbR
Prof. Dr. Kerstin Giering
Kastanienweg 24
66625 Bosen

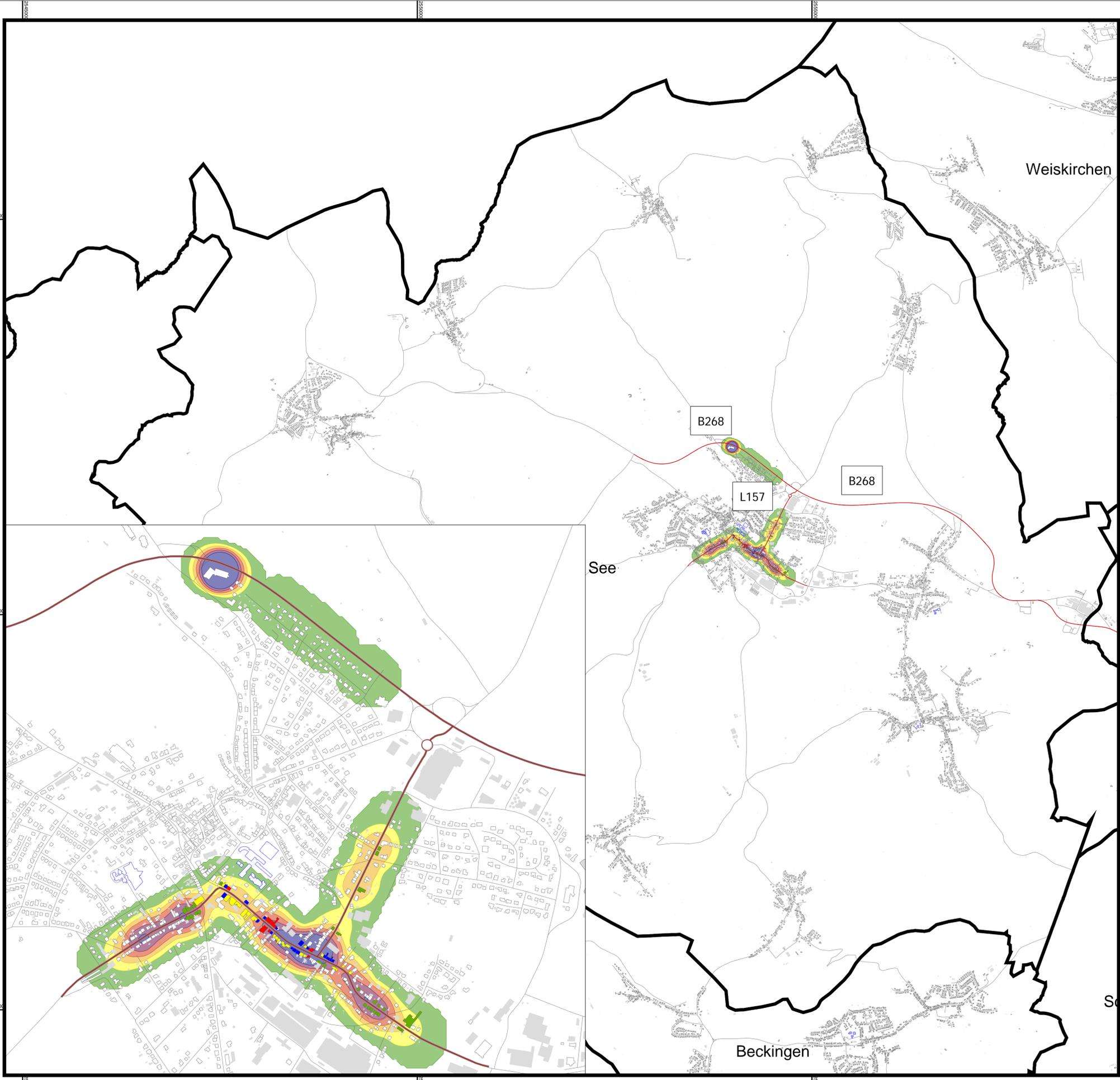
Tel.: 06852/82664
06782/171107
Fax: 06782/171395
Mail: k.giering@gsb-gbr.de

Losheim am See
Lärmaktionsplanung Stufe II
Straße

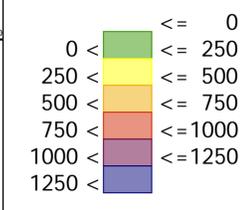


Hotspot-Analyse ≥ 55 dB(A)
Grundlage: GLK
Lärmindikator Ln

Abb A-04
Stand 07/2016



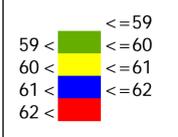
Über (L_n) -55dB
in Einw. / km²



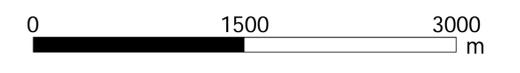
Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- Gebäude
- Schule
- Krankenhaus
- LS-Wand
- Gemeindegrenze

Gebäude Ln- in dB(A)



Maßstab 1:25.000



GSB GbR
Prof. Dr. Kerstin Giering
Kastanienweg 24
66625 Bosen

Tel.: 06852/82664
06782/171107
Fax: 06782/171395
Mail: k.giering@gsb-gbr.de

4 Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung

4.1 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 Lärm-sanierung überschritten sind.

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 nicht-motorisierten Individualverkehrs
- Einsatz lärmgeminderter Fahrzeuge und Reifen

Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen entsprechend den 'Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm' (Lärmschutz-Richtlinien-StV) muss vom Landkreis Merzig-Wadern als zuständiger Behörde angeordnet werden¹⁷. Danach kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen 'insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort einen der folgenden Richtwerte überschreitet¹⁸:

- In reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen
70 dB(A) zwischen 06.00 und 22.00 Uhr (tags)
60dB(A) zwischen 22.00 und 06.00 Uhr (nachts).
- In Kern-, Dorf- und Mischgebieten
72 dB(A) zwischen 06.00 und 22.00 Uhr (tags)
62 dB(A) zwischen 22.00 und 06.00 Uhr (nachts).'

Der Landkreis Merzig-Wadern als zuständige Verkehrsbehörde kann nach Prüfung des Einzelfalls Geschwindigkeitsbeschränkungen anordnen. 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.

¹⁷ 'Ziel der Richtlinien ist es, den Straßenverkehrsbehörden eine Orientierungshilfe zur Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (Regelungen durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen) zum Schutz der Wohn-/ Bevölkerung vor Straßenverkehrslärm an die Hand zu geben.'

¹⁸ Der Beurteilungspegel ist dabei nach RLS-90 zu berechnen. Da der L_{Night} und der L_{rN} sich nur geringfügig unterscheiden und die Abweichungen zwischen L_{DEN} und L_{rT} etwa 1 dB betragen, liefern die Ergebnisse der Lärmkartierung ernstzunehmende Hinweise darauf, an welchen Gebäuden diese Richtwerte überschritten sind.

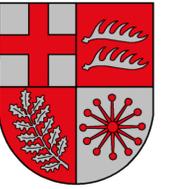
Der Einbau lärmarmen Fahrbahnoberflächen bietet sich an, wenn Sanierungsmaßnahmen geplant sind. Zu beachten ist, dass die in den letzten Jahren entwickelten lärmarmen Beläge (bspw. LOA 5D, LOA 5D GM) noch keine Regelbauweise sind. Bisherige Erfahrungen mit solchen Belägen zeigen neben einer erheblichen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

Ein nicht unerheblicher Anteil der im Gemeindegebiet auftretenden Verkehre ist 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.

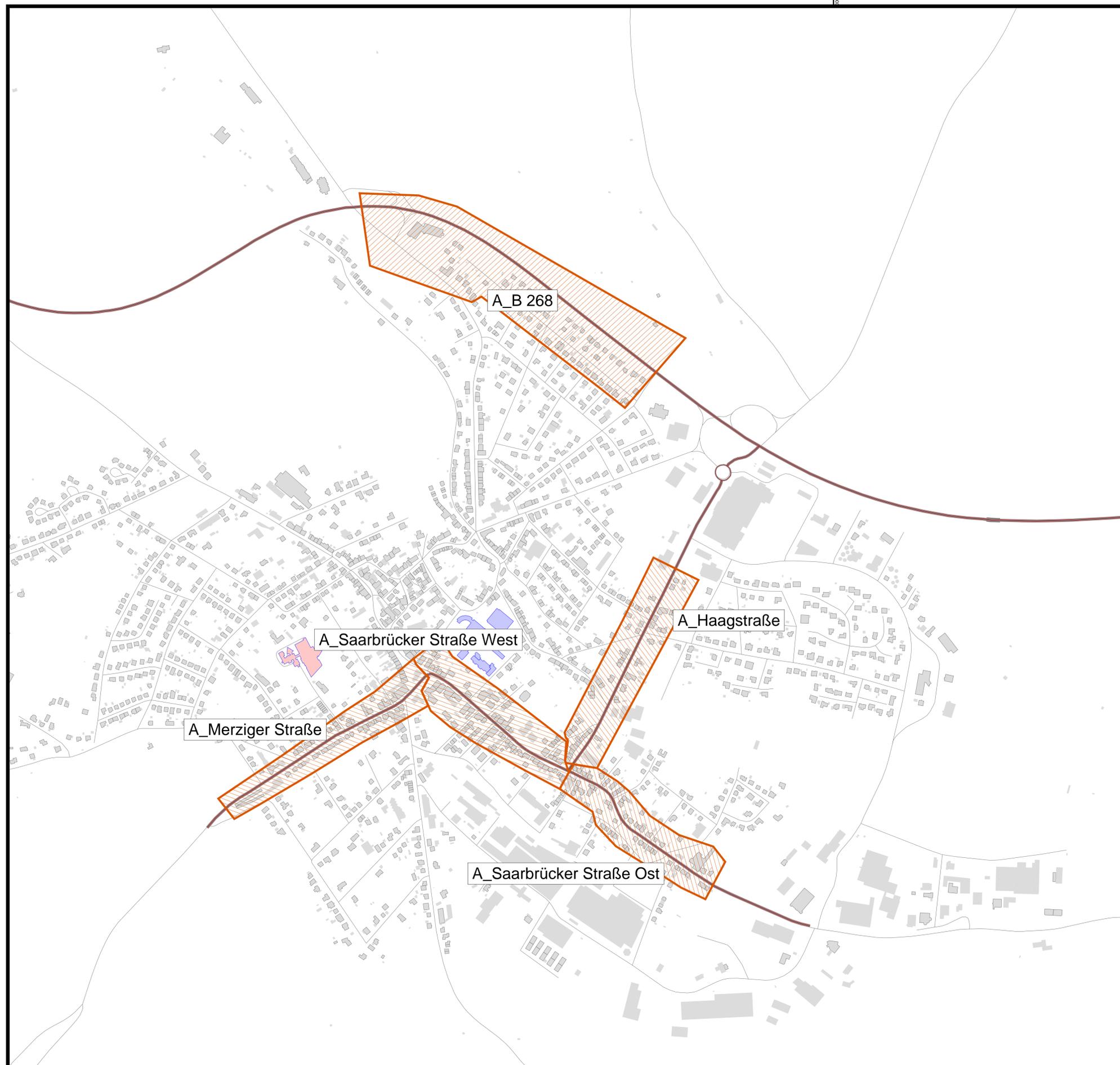
Das Errichten von Lärmschutzwänden ist im innerörtlichen Bereich an den betroffenen Straßenabschnitten nicht möglich.

Die nachfolgende Abbildung A5 stellt Aktionsbereiche dar, in denen Lärminderungsmaßnahmen untersucht werden.



Aktionsbereiche

Abb A-05
Stand 07/2016



Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- Gebäude
- Schule
- Krankenhaus
- LS-Wand
- ▨ Aktionsbereiche

15-14_A-05.sgs



Maßstab 1:5.000



GSB GbR
Prof. Dr. Kerstin Giering
Kastanienweg 24
66625 Bosen

Tel.: 06852/82664
06782/171107
Fax: 06782/171395
Mail: k.giering@gsb-gbr.de

4.2 Kurzfristige Maßnahmen Saarbrücker Straße / Merziger Straße / B 268

Für die Saarbrücker Straße und Merziger Straße wird eine Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 km / h vorgeschlagen, für die B 268 eine Begrenzung der Geschwindigkeit auf 70 km / h (Planfall 1).

Um die Wirksamkeit der Maßnahmen zu gewährleisten, sind Kontrollen zur Einhaltung der Geschwindigkeitsreduzierung unabdingbar. Die i.Allg. 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)¹⁹.

Eine Begrenzung der Geschwindigkeit auf den o.a. Straßen führt zu den in den nachfolgenden Tabellen aufgeführten Pegelreduktionen. Die Bereiche für die Geschwindigkeitsbegrenzungen sind in der Abbildung 5 zusammengestellt.

Tabelle A7 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
Saarbrücker Straße West (L157)						
50-55	-	-	-	23	29	6
55-60	21	15	-6	22	39	17
60-65	22	29	7	34	4	-30
65-70	33	40	7	0	0	0
70-75	20	1	-19	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-
Saarbrücker Straße Ost (L369)						
50-55	-	-	-	33	33	0
55-60	27	31	4	44	35	-9
60-65	34	35	1	6	1	-5
65-70	42	28	-14	0	0	0
70-75	4	0	-4	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-
Merziger Straße (L157)						
50-55	-	-	-	27	43	16
55-60	20	28	8	51	19	-32
60-65	30	40	10	0	0	0
65-70	44	19	-25	0	0	0
70-75	0	0	0	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-
B 268						
50-55	-	-	-	47	55	8
55-60	52	49	-3	49	20	-29
60-65	54	61	7	0	0	0
65-70	34	4	-30	0	0	0
70-75	0			0	0	0
>75	0			-	-	-

Die Pegelreduktion durch die Geschwindigkeitsbegrenzung beträgt 2,3 dB in der Saarbrücker Straße West und 2,4 dB in der Saarbrücker Straße Ost und Merziger Straße (nachts). Auf der

¹⁹ LAI-Hinweise zur Aktionsplanung vom 30.08.2007, Abschnitt 12.1.2.2.

B 268 beträgt die Pegelreduktion 2,5 dB(A). Alle Geschwindigkeitsbegrenzungen erfüllen also die Kriterien der Lärmschutz-Richtlinien-StV²⁰.

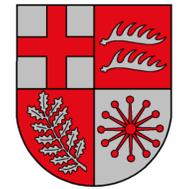
Es kommt zu einer deutlichen Verringerung der Anzahl betroffener Menschen in den höchsten betroffenen Pegelintervallen. Das kurzfristige Ziel, Pegel über 70 bzw. 60 dB(A) insbesondere in der Saarbrücker Straße (West, L 157) zu vermeiden, wird für diesen Straßenabschnitt nahezu erreicht.

In den nachfolgenden Plänen sind die rechnerisch ermittelten Pegelabnahmen, die bei der Durchführung der Maßnahme zu erwarten sind, grafisch dargestellt (Differenzkarten).

²⁰ 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.



**Losheim am See
Lärmaktionsplanung Stufe II
Straße**



Differenzkarte Planfall 1 zu Nullfall
Lärmindeikator Lden

Abb A-06
Stand 07/2016

**Differenzen Lden
in dB(A)**

-4,0 <	<= -3,0
-3,0 <	<= -2,0
-2,0 <	<= -1,0
-1,0 <	<= 0,0
0,0 <	<= 1,0
1,0 <	<= 2,0
2,0 <	

Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- Gebäude
- Schule
- Krankenhaus
- LS-Wand

**Gebäude Lden
in dB(A)**

69,0 <	<= 69,0
69,0 <	<= 70,0
70,0 <	<= 71,0
71,0 <	<= 72,0
72,0 <	



Maßstab 1:4.000



GSB GbR
Prof. Dr. Kerstin Giering
Kastanienweg 24
66625 Bosen

Tel.: 06852/82664
06782/171107
Fax: 06782/171395
Mail: k.giering@gsb-gbr.de



**Losheim am See
Lärmaktionsplanung Stufe II
Straße**



Differenzkarte Planfall 1 zu Nullfall
Lärmindektor Ln

Abb A-07
Stand 07/2016

**Differenzen Ln
in dB(A)**

-4,0 <	<= -3,0
-3,0 <	<= -2,0
-2,0 <	<= -1,0
-1,0 <	<= 0,0
0,0 <	<= 1,0
1,0 <	<= 2,0
2,0 <	

Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- Gebäude
- Schule
- Krankenhaus
- LS-Wand

**Gebäude Ln
in dB(A)**

59,0 <	<= 59,0
59,0 <	<= 60,0
60,0 <	<= 61,0
61,0 <	<= 62,0
62,0 <	



Maßstab 1:4.000



GSB GbR
Prof. Dr. Kerstin Giering
Kastanienweg 24
66625 Bosen

Tel.: 06852/82664
06782/171107
Fax: 06782/171395
Mail: k.giering@gsb-gbr.de

4.3 Mittelfristige Maßnahmen Saarbrücker Straße, Merziger Straße, Haagstraße

Als mittelfristige Maßnahme wird für die Bereiche Saarbrücker Straße, Merziger Straße und Haagstraße bei einer anstehenden Fahrbahnsanierung²¹ vorgeschlagen, einen lärmindernden Belag einzusetzen.

Bei einer angenommenen Pegelreduktion von 4 dB²² ergeben sich damit die in der nachfolgenden Tabelle dargestellten Veränderungen der Betroffenenzahlen.

Tabelle A8 Veränderung der Betroffenheit durch lärmarmen Belag

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
Haagstraße (L157)						
50-55	-	-	-	26	38	12
55-60	20	26	6	44	11	-33
60-65	25	43	18	0	0	0
65-70	43	4	-39	0	0	0
70-75	0	0	0	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-
Saarbrücker Straße West (L157)						
50-55	-	-	-	23	28	5
55-60	21	18	-3	22	37	15
60-65	22	25	3	34	0	-34
65-70	33	36	3	0	0	0
70-75	20	0	-20	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-
Saarbrücker Straße Ost (L369)						
50-55	-	-	-	33	39	6
55-60	27	31	4	44	19	-25
60-65	34	46	12	6	0	-6
65-70	42	8	-34	0	0	0
70-75	4	0	-4	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-
Merziger Straße (L157)						
50-55	-	-	-	27	46	19
55-60	20	26	6	51	10	-41
60-65	30	50	20	0	0	0
65-70	44	5	-39	0	0	0
70-75	0	0	0	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-

Es kommt zu einer deutlichen Verringerung der Zahl betroffener Menschen in den höchsten betroffenen Pegelintervallen. Das kurzfristige Ziel, Pegel über 70 bzw. 60 dB(A) zu vermeiden wird durch diese Maßnahme erreicht.

Das mittelfristige Ziel, Pegel über 65 bzw. 55 dB(A) zu vermeiden, wird in der Haagstraße, sowie der Merziger Straße nahezu erreicht. Es verbleibt nur eine geringe Zahl an betroffenen Menschen nach Durchführung der Maßnahme. Anders ist dies in der Saarbrücker Straße, hier wird das mittelfristige Ziel nicht erreicht.

²¹ Nach derzeitigem Kenntnisstand wird nicht davon ausgegangen, dass eine Fahrbahnsanierung der B 268 mittelfristig geplant ist.

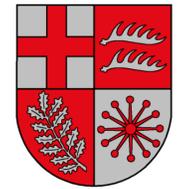
²² u.a. 'Lärmindernde Fahrbahnbeläge, Ein Überblick über den Stand der Technik', Herausgeber Umweltbundesamt, Texte 20/2014, Dessau-Roßlau

In den nachfolgenden Plänen sind die rechnerisch ermittelten Pegelabnahmen, die bei der Durchführung der Maßnahme zu erwarten sind, grafisch dargestellt (Differenzkarten).

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



**Losheim am See
Lärmaktionsplanung Stufe II
Straße**



Differenzkarte Planfall 2 zu Nullfall
Lärmindeikator Lden

Abb A-08
Stand 07/2016

**Differenzen Lden
in dB(A)**

-4,0 <	<= -3,0
-3,0 <	<= -2,0
-2,0 <	<= -1,0
-1,0 <	<= 0,0
0,0 <	<= 1,0
1,0 <	<= 2,0
2,0 <	

Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- Gebäude
- Schule
- Krankenhaus
- LS-Wand

**Gebäude Lden
in dB(A)**

<= 69,0	<= 69,0
69,0 <	<= 70,0
70,0 <	<= 71,0
71,0 <	<= 72,0
72,0 <	



Maßstab 1:3.000

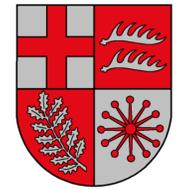


GSB GbR
Prof. Dr. Kerstin Giering
Kastanienweg 24
66625 Bosen

Tel.: 06852/82664
06782/171107
Fax: 06782/171395
Mail: k.giering@gsb-gbr.de



**Losheim am See
Lärmaktionsplanung Stufe II
Straße**



Differenzkarte Planfall 2 zu Nullfall
Lärmindektor Ln

Abb A-09
Stand 07/2016

**Differenzen Ln
in dB(A)**

-4,0 <	<= -3,0
-3,0 <	<= -2,0
-2,0 <	<= -1,0
-1,0 <	<= 0,0
0,0 <	<= 1,0
1,0 <	<= 2,0
2,0 <	

Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- Gebäude
- Schule
- Krankenhaus
- LS-Wand

**Gebäude Ln
in dB(A)**

59,0 <	<= 59,0
60,0 <	<= 60,0
61,0 <	<= 61,0
62,0 <	<= 62,0



Maßstab 1:3.000



GSB GbR
Prof. Dr. Kerstin Giering
Kastanienweg 24
66625 Bosen

Tel.: 06852/82664
06782/171107
Fax: 06782/171395
Mail: k.giering@gsb-gbr.de

4.4 Sonstige Maßnahmen

Die Gemeinde Losheim am See vertritt im Rahmen ihrer Zuständigkeit die nachfolgend genannten Grundsätze und Zielvorstellungen und wirbt bei den zuständigen Trägern der Straßenbaulast für eine Umsetzung derselben.

Zur Verstetigung des Verkehrsflusses wird generell auf eine intelligente Ampelschaltung geachtet. Eine Verringerung lästiger Pegelspitzen, aber auch eine i.Allg. geringere subjektive Belästigung lassen sich so erreichen. Bei den momentan verwendeten Berechnungsvorschriften (VBUS) erfolgt jedoch keine rechnerische Berücksichtigung der Stetigkeit der Verkehrsflüsse und der erhöhten Störwirkung von Lichtsignalanlagen.

Um die Einhaltung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit von 50 km / h bei Einfahrt in die Gemeinde sicherzustellen, werden Maßnahmen, die eine Reduzierung der Geschwindigkeit am Ortseingang erzwingen, in Betracht gezogen wie z. B. eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km / h vor dem Ortseingangsschild, Fahrbahnverengungen und Überfahrungen. Insbesondere bei Überfahrungen muss sichergestellt werden, dass es punktuell zu keiner Erhöhung der Lärmbelastung kommt. Eine Hinweisbeschilderung bzw. geeignete Fahrbahnmarkierung ist vorzunehmen. Die Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit innerorts kann durch die Anzeige der momentan gefahrenen Geschwindigkeit des Fahrzeugs bzw. häufigere Kontrollen unterstützt werden.

Der ordnungsgemäße Zustand der Straßenoberflächen ist durch regelmäßige Kontrollen und ggf. Instandsetzungen sicherzustellen. Das Klappern von Schachtabdeckungen ('Kanaldeckel') kann durch den Einsatz von 'Flüsterabdeckungen' deutlich gemindert werden²³. Zudem werden im Rahmen von Neubaumaßnahmen keine Kanaldeckel im Bereich der Fahrspur geplant.

Bei erforderlich werdenden Grunderneuerungen aller Straßen ist zu prüfen, ob lärmmindernde Deckschichten zum Einsatz kommen können (bspw. OPA²⁴ vor allem in Außerortsbereichen, semidichte Deckschichten in Innerortsbereichen).

Die Gemeinde Losheim am See wird nach Möglichkeit darauf hinarbeiten, durch ein modernes, leistungsfähiges System des öffentlichen Personennahverkehrs eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu erreichen²⁵. 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.

Das bestehende System von Fahrrad- und Fußwegen wird im Rahmen der topografischen Möglichkeiten optimiert, um insbesondere auch innergemeindliche motorisierte Individual-

²³ u.a. Fa. Aco-Tiefbau GmbH, Büdelsdorf, Fa. Meierguss, Rahden

²⁴ OPA: Offenporiger Asphalt

²⁵ 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.

verkehre 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 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 von Mitfahrerplätzen.

Da insbesondere nichtakustische Faktoren bei der Lärmwahrnehmung eine nicht zu unterschätzende Rolle spielen, sollten alle Möglichkeiten ergriffen werden, um auch durch 'kleine' Maßnahmen das Wohnumfeld zu verbessern (Straßenraumgestaltung, Grünstreifen, Bepflanzungen, Blumenbänke, attraktive Möblierung u.v.a.m.).

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 Dienstleistungseinrichtungen 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 werden keine Neubaugebiete ohne die Konzeption von Lärm-schutzmaßnahmen in lärmbelasteten Bereichen ausgewiesen.

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 lärmärmeren 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.

4.5 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 innerörtlicher Einkaufs- und Dienstleistungsbereich 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 Verkehren mit positiven Auswirkungen auf Luftqualität und CO₂-Ausstoß.

4.6 Kosten-Nutzen-Analyse

Zur Abschätzung der lärmbedingten Kosten²⁶ 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 Immobilienwertverluste²⁷.

Entsprechend den Aussagen in den LAI-Hinweisen zur Aktionsplanung²⁸ 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. Als Basis wurde der Lärmindikator L_{DEN} im Bereich > 55 dB(A) gewählt²⁹. Damit beträgt der mietbezogene Steuererlust durch den Straßenverkehrslärm der betrachteten Straßenabschnitte etwa 15.000 € pro Jahr. 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 jährlich etwa 187.500 €, dabei ist nur das kartierte Straßennetz berücksichtigt!

²⁶ Eine Kosten-Nutzen-Analyse kann nur auf der Grundlage konkreter Maßnahmen durchgeführt werden.

²⁷ Vgl. K. Giering: Monetäre Bewertung des Straßenverkehrslärms, *Lärmbekämpfung* 4(2009)200-203

²⁸ Abschnitt 10

²⁹ 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.

5 Protokolle der öffentlichen Anhörung

Der Aktionsplan wurde am 07.07.2016 im Gemeinderat beschlossen; er ist der Öffentlichkeit durch Auslegung bekannt gemacht worden.

Die öffentliche Auslegung der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung fand in der Zeit vom 11.01.2016 bis zum 12.02.2016. Im diesem Zeitraum lag der Lärmaktionsplan im Rathaus aus und wurde auf der Webseite der Gemeinde dargestellt und zum Download angeboten. Eine Stellungnahme wurde erbeten bis spätestens 26.02.2016. Es wurden keine Einwände oder Bedenken von Bürgern geltend gemacht.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Träger öffentlicher Belange, die mit einem Schreiben der Gemeinde vom 09.03.2016 um Stellungnahme gebeten worden sind, aufgelistet. In der letzten Spalte sind die Reaktionen dargestellt.

Die eingegangenen Stellungnahmen enthalten keine abwägungsrelevanten Sachverhalte und Anregungen.

Tabelle A9 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Nr.	Träger	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag
1	Gemeinde Beckingen	keine Stellungnahme		
2	Stadtverwaltung Wadern	keine Stellungnahme		
3	Gemeinde Mettlach	Schreiben vom 17.03.2016, keine Bedenken		
4	Gemeinde Weiskirchen	keine Stellungnahme		
5	Verbandsgemeinde Kell am See	keine Stellungnahme		
6	Gemeindeverwaltung Schmelz	Schreiben vom 14.03.2016, keine Bedenken		
7	Stadtverwaltung Merzig	keine Stellungnahme		
8	Verbandsgemeinde Saarburg	keine Stellungnahme		
9	Ministerium der Finanzen und Europa	keine Stellungnahme		
10	Ministerium der Justiz	keine Stellungnahme		
11	Ministerium für Bildung und Kultur	keine Stellungnahme		
12	Ministerium für Soziales, Gesundheit, Frauen und Familie	keine Stellungnahme		
13	Ministerium für Umwelt und Verbraucherschutz	Schreiben vom 16.03.2016, Zusendung der Ergebnisse der zweiten Stufe der Lärmkartierung für die Hauptbahnstrecken des Bundes		
14	Ministerium für Inneres und Sport	Schreiben vom 13.04.2016; da keine konkreten Maßnahmen zur Lärminderung nicht vorgesehen werden, bestehen aus Sicht der Raumordnung und Landesplanung keine Bedenken		
15	Ministerium für Wirt-	Schreiben vom 28.04.2016, keine Bedenken		

Nr.	Träger	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag
	schaft, Arbeit, Energie und Verkehr			
16	Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz	Schreiben vom 21.03.2016: 'Im vorgelegten Lärmaktionsplan sind keine konkreten Maßnahmen, sondern lediglich verschiedene Möglichkeiten zur Lärminderung (Geschwindigkeitsreduzierung, Ausführung von lärm armen Straßenbelägen, u.a.) und die daraus resultierenden Pegelminderungen aufgeführt. Eine Stellungnahme unseres Hauses im Rahmen der Zuständigkeit, ist deswegen erst bei der konkreten Durchführung von Maßnahmen und Projekten in den dort vorgesehenen Zulassungsverfahren sinnvoll.'		
17	Landesbetrieb für Straßenbau	<p>Schreiben vom 14.04.2016: 'Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm ist am 18.07.2002 in Kraft getreten. Im Zuge dieser Richtlinie haben die Kommunen so genannte Lärmaktionspläne erstellt. Die darin erarbeiteten Feststellungen und Vorschläge zur Minderung von Lärmbelastungen verpflichten den Straßenbaulastträger nicht zu deren Durchführung. Sie haben lediglich informativen Charakter. Die Straßenbauverwaltung muss die geltenden nationalen Gesetze und Richtlinien anwenden.</p> <p>Betreffend der im Erläuterungsbericht unter Punkt 4.2 als kurzfristig vorgeschlagenen Maßnahmen für die Saarbrücker Straße sowie Merziger Straße die Geschwindigkeit auf 30 km/h und auf der B 268 die Geschwindigkeit auf 70 km/h zu begrenzen ist auf Nachstehendes hinzuweisen:</p> <p>Die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) besagen, dass diese in Betracht kommen, wenn die zulässigen Richtwerte überschritten werden. Außerdem soll dies mindestens eine Minderung um 3 dB(A) bewirken, ansonsten ist eine derartige Anordnung rechtlich nicht zulässig. Die Zuständigkeit liegt hierfür bei der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Merzig-Wadern.</p> <p>Bezüglich den unter Punkt 4.3 als mittelfristig vorgeschlagenen Maßnahmen bei anste-</p>	<p>Die Hinweise hinsichtlich einer Geschwindigkeitsreduktion werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Derzeit laufen Forschungsvorhaben zu</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	Träger	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag
		<p>henden Fahrbahnsanierungen einen lärmindernden Belag einzusetzen kann ich Ihnen mitteilen, dass vom Landesbetrieb für Straßenbau bei der Umsetzung von Deckenbaumaßnahmen in unmittelbarer Nähe von Wohnbebauungen bzw. in Ballungsräumen die gemäß den gültigen technischen Regelwerken erforderliche und erprobte Bauweise angewandt wird, d. h. dass grundsätzlich der feinkörnige Asphaltbelag (Größtkorn 8 statt 11 mm) zur Ausführung kommt. Lärmoptimierte und lärmarme Asphaltpflaster wie z. B. LOA 5d oder SMA-LA gehören zu den nicht erprobten Bauweisen, d. h. die Anwendung erfolgt außerhalb der technischen Regelwerke und ist somit problematisch im Hinblick auf die Durchsetzung von Gewährleistungsansprüchen. Auch liegen hinsichtlich der akustischen und bautechnischen Langzeitverhaltens noch keine gesicherten Erkenntnisse vor.</p> <p>Um hierzu einige Erkenntnisse zu gewinnen, wurden seit 2010 auf ausgesuchten Erprobungsstrecken im Saarland lärmoptimierte Beläge zur Ausführung gebracht. Die weitere Anwendung wird letztlich von den Ergebnissen, Langzeiterfahrungen und Forschungen auch anderer Straßenbauverwaltungen abhängen.</p> <p>Zusammenfassend stelle ich fest, dass sich hinsichtlich der Zweiten Stufe des Lärmaktionsplanes der Gemeinde Losheim am See kein zwingender Handlungsbedarf für die Straßenbauverwaltung ergibt.'</p>	<p>entsprechenden lärmarmen Belägen. In verschiedenen Gemeinden werden auf Strecken mit einer zulässigen Geschwindigkeit <60km/h lärmarme Asphaltpflaster eingebaut. Aktuelle Erkenntnisse dazu sind vom Umweltbundesamt (Lärmindernde Fahrbahnbeläge – Ein Überblick über den Stand der Technik, aktualisierte Überarbeitung 2014). Es ist richtig, dass derzeit die Dauerhaftigkeit der Lärminderung noch nicht nachgewiesen werden kann. Da auf den untersuchten Straßenabschnitten neben einer straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme keine weitere Maßnahme baulicher Art möglich ist, verbleibt als langfristige Strategie nur auf die fortschreitende Entwicklung zu verweisen. Bei einer Überprüfung des LAP wird geprüft, ob sich hier ein neuer Stand der Technik ergibt und eine Konkretisierung möglich ist.</p>	
18	Landesamt für Verbraucherschutz	keine Stellungnahme		
19	Polizeiinspektion Wadern	<p>Schreiben vom 15.04.2016: 'Aus aktueller Sicht der PI Wadern bestehen keine grundsätzlichen Bedenken zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes mit den beschriebenen Inhalten. Hinsichtlich der angeführten erforderlichen Maßnahmen erlaube ich mir jedoch einen Hinweis.</p> <p>In Ziff 4.2 sind die optionalen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung aufgeführt.</p>		<i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</i>

Nr.	Träger	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag
		<p>Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung werden ausdrücklich befürwortet, da diese nicht nur den Lärmpegel spürbar senken, sondern auch eine der Hauptunfallursachen (nicht angepasste Geschwindigkeit) bekämpfen und so einen Beitrag zur Verkehrssicherheit insgesamt beitragen.</p> <p>U.a. wird dort ausgeführt: " sind Kontrollen zur Einhaltung der Reduzierung der Geschwindigkeit unabdingbar". Ansprechpartner zur Durchführung dieser Kontrollen sind die u.a. auch die Kommunen, denen die Aufgabe zur Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen nach dem saarländischen Polizeigesetz (§ 80 SPoIG) übertragen werden kann sowie die Fachdienststelle des Landespolizeipräsidiums/Zentraler Verkehrsdienst mit Sitz in Saarbrücken. Nur dort werden landesweit technische Überwachungsgeräte zur beweisskräftigen Messung der tatsächlichen Fahrgeschwindigkeiten vorgehalten.'</p>		
20	Landkreis Merzig-Wadern-Gesundheitsamt	Schreiben vom 15.03.2016: 'Nach Durchsicht der Unterlagen teilen wir Ihnen mit, dass seitens des Gesundheitsamtes des Landkreises Merzig-Wadern, aktuell keine weiteren Ergänzungen zur vorgelegten Lärmaktionsplanung gemacht werden. Zur Minimierung der Lärmbelastung sollte der beschriebene Maßnahmenkatalog zielführend umgesetzt und die Vorgaben der 16. BImSchV eingehalten werden.'		
21	Landkreis Merzig-Wadern-Straßenverkehrsbehörde	keine Stellungnahme		
22	BUND Saarland e.V.	keine Stellungnahme		
23	Nabu Saarland e.V.	Schreiben vom 04.04.2016, keine Bedenken		
24	Saarwald-Verein e.V.	Schreiben vom 16.03.2016, begrüßt die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes		
25	Naturpark Saar-Hunsrück e.V.	keine Stellungnahme		
26	ADAC Saarbrücken	keine Stellungnahme		
27	ADFC Saarbrücken	keine Stellungnahme		
28	VCD Saarbrücken	keine Stellungnahme		

Nr.	Träger	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag
29	IHK	<p>Schreiben vom 14.04.2016: 'Angesichts der sehr geringen Lärmbetroffenheit von weit weniger als einem Prozent der Gesamtbevölkerung sprechen wir uns dafür aus, gravierende Eingriffe in den Verkehrsfluss wie eine Verminderung der Durchfahrtsgeschwindigkeit auf 30 km/h auf den Hauptverkehrs- und Einkaufsstraßen des Ortes -nämlich der Merziger und der Saarbrücker Straße -nicht durchzuführen. Ein Ortstermin hat uns sehr deutlich gezeigt, dass bereits heute aufgrund der Verkehrsführung mit einem Kreiseln und engen, teilweise stark zugesperrten Straßen nur langsam gefahren wird.</p> <p>Aus unserer Sicht sind der schrittweise Einbau von Flüsterasphalt an den sehr neuralgischen Stellen und die Schaffung von Anreizen für den Umstieg auf den ÖPNV zielführender, um Lärmereignisse zu reduzieren. Diese Maßnahmen belasten auch nicht die Erreichbarkeit der Losheimer Geschäfte, Restaurants und Hotels. Zudem könnte ein noch stärkerer Einsatz der Gemeinde für den Ausbau der Nordsaarlandstraße für den überregionalen Verkehr zu einer deutlichen Entlastung des Losheimer Ortszentrums führen.'</p>	<p>Die Situation vor Ort zeigt, dass tagsüber i.W. die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu Spitzenzeiten nicht gefahren werden kann.</p>	
30	Handwerkskammer	keine Stellungnahme		
31	Arbeitskammer des Saarlandes	keine Stellungnahme		
32	Landwirtschaftskammer für das Saarland	Schreiben vom 11.04.2016, keine Bedenken		
33	VGS Verkehrsmanagement-Gesellschaft Saar mbH	keine Stellungnahme		

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/ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23. November 2007
- /9/ LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung vom 3. März 2011

Erarbeitet durch



Dipl. Wirt-Ing. (FH) Sandra Strünke-Banz

GSB GbR

Bosen, 19.07.2016