

Kreisstadt Saarlouis  
Dezernat III



Zweiter Lärmaktionsplan (2013)

gemäß

EU-Richtlinie 2002/49/EG

und

BImSchG

## Inhalt

1	Räumlicher und zeitlicher Geltungsbereich .....	3
2	Zuständige Behörde .....	3
3	Rechtlicher Hintergrund .....	3
4	Thematischer Geltungsbereich .....	4
5	Geltende Grenzwerte.....	5
6	Strategische Lärmkartierung.....	5
6.1	Grundlagen der Lärmkartierung .....	5
6.2	Zusammenfassende Darstellung der Lärmsituation.....	6
6.3	Zusammenfassende Bewertung der Lärmsituation.....	8
6.3.1	Hohe Dringlichkeit .....	8
6.3.2	Mittlere Dringlichkeit.....	9
6.3.3	Geringe Dringlichkeit.....	10
7	Lärmkartierung gemäß Lärminderungsplan 2005 .....	10
8	Möglichkeiten zur Lärminderung.....	11
8.1	Quantifizierbare Maßnahmen am Emissionsort.....	11
8.1.1	Verkehrsmenge.....	11
8.1.2	Geschwindigkeit.....	11
8.1.3	Schwerverkehrsanteil.....	11
8.1.4	Lärmindernde Fahrbahnoberflächen .....	11
8.2	Maßnahmen auf dem Schallausbreitungsweg.....	12
8.2.1	Aktive Schallschutzmaßnahmen .....	12
8.2.2	Passive Schallschutzmaßnahmen.....	12
8.3	Sonstige Maßnahmen .....	12
8.3.1	Verkehrsvermeidung .....	12
8.3.2	Vermeidung von Lärmspitzen.....	13
8.3.3	Maßnahmen am Fahrzeug.....	14
9	Vorhandene Lärmschutzeinrichtungen und durchgeführte Maßnahmen .....	14
10	Ziele und vorgesehene Maßnahmen .....	15
11	Kosten-Nutzen-Betrachtung.....	18
12	Ruhige Gebiete.....	18
13	Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung.....	19
14	Ausblick.....	19

## Tabellen

Tabelle 1: Bedingungen für die Erfordernis der Aufstellung von Aktionsplänen .....	4
Tabelle 2: Betroffene Straßen- und Streckenabschnitte in Saarlouis .....	6
Tabelle 3: Anzahl Betroffener für die verschiedenen Pegelbereiche (Indikator $L_{DEN}$ ) .....	7
Tabelle 4: Anzahl Betroffener für die verschiedenen Pegelbereiche (Indikator $L_{night}$ ) .....	7
Tabelle 5: Grad der Lärmbelästigung .....	8
Tabelle 6: Anzahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 70$ dB(A) bzw. $L_{night} \geq 60$ dB(A) .....	9
Tabelle 7: Anzahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) bzw. $L_{night} \geq 55$ dB(A) .....	9
Tabelle 8: Anzahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 60$ dB(A) bzw. $L_{night} \geq 50$ dB(A) .....	10

## 1 Räumlicher und zeitlicher Geltungsbereich

Der vorliegende Lärmaktionsplan gilt für das Stadtgebiet der Kreisstadt Saarlouis. Er löst den ersten Lärmaktionsplan (2008) [4] ab und ist bis zur Außerkraftsetzung oder bis zur Aufstellung eines nachfolgenden Lärmaktionsplans gültig.

## 2 Zuständige Behörde

Zuständige Behörde für die Erstellung des Lärmaktionsplanes ist die

Kreisstadt Saarlouis

Großer Markt 1

66740 Saarlouis

Telefon: 06831-443-0

Telefax: 06831-443-295

Gemeindeschlüssel: 10044115

## 3 Rechtlicher Hintergrund

Am 25. Juni 2002 wurde vom Europäischen Parlament und vom Rat die „Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ (EU-Umgebungslärmrichtlinie) verabschiedet<sup>1</sup>. 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 EU-Umgebungslärmrichtlinie wurde durch das Bundes-Immissionsschutzgesetz<sup>2</sup> und die 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV) in deutsches Recht umgesetzt.

Die erste Stufe der Lärmaktionsplanung wurde durch Inkraftsetzen des ersten Lärmaktionsplans mit Beschluss vom 28.04.2010 des zuständigen städtischen Ausschusses durchgeführt. Der Text des Lärmaktionsplans ist unter der Homepage der Stadt Saarlouis abrufbar.

In der hier vorliegenden zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung sind Strategische Lärmkarten zu erstellen für Ballungsräume mit einer Einwohnerzahl von mehr als 100.000, Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro

---

<sup>1</sup> Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft Nr. L189/12 bis 25, 18.07.2002

<sup>2</sup> Bundesgesetzblatt Jahrgang 2005 Teil I Nr. 38, S. 1794, 29.06.2005

Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr sowie Großflughäfen. Die folgende Tabelle fasst dies zusammen:

**Tabelle 1: Bedingungen für die Erfordernis der Aufstellung von Aktionsplänen**

<b>Bereich</b>	<b>Stufe 2: 2013 + mind. alle 5 Jahre</b>
Ballungsräume	> 100.000 Einwohner
Hauptverkehrsstraßen	> 3 Mio. Kfz/Jahr (~ 8.000 Fz/Tag)
Hauptschienenwege	> 30.000 Züge/Jahr
Großflughäfen	> 50.000 Bewegungen/Jahr

Grundlage für die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes sind die Lärmkarten, die gemäß §47c des BImSchG erstellt wurden.

Darüber hinaus stützt sich die Lärmaktionsplanung der Kreisstadt Saarlouis auf die Ergebnisse und Vorschläge des städtischen Lärminderungsplans [1].

Lärmaktionspläne sind mindestens alle 5 Jahre oder bei wesentlichen Änderungen der Lärmsituation erneut zu erstellen.

#### **4 Thematischer Geltungsbereich**

Zur Abgrenzung des thematischen Geltungsbereiches sind folgende grundlegende Fakten zu berücksichtigen:

- Die Kreisstadt Saarlouis ist nicht als Ballungsraum einzustufen.
- Ein Großflughafen existiert nicht.
- Gemäß Strategischer Lärmkartierung sind in Saarlouis ca. 41 km Straßenstrecke so hoch belastet, dass sie von der Lärmaktionsplanung zu erfassen sind.
- Die Bahnstrecke Saarbrücken – Trier (Strecke 3230 der DB-Netz AG) ist im Ortsbereich von Saarlouis (Ortsteile Fraulautern und Roden) mit mehr als 30.000 Fahrten pro Jahr belastet und ist deshalb bei der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen.

Für die Durchführung der Strategischen Lärmkartierung der Haupteisenbahnstrecken ist das Eisenbahnbundesamt zuständig. Nach gegenwärtigem Stand ist mit einer Veröffentlichung der Ergebnisse der Kartierung frühestens Ende 2013 zu rechnen. Um die gesetzlich vorgegebenen Fristen einzuhalten, wird die formale Abarbeitung der Lärmaktionsplanung für die Hauptschienenstrecken separat aufgestellt.

Der vorliegende Lärmaktionsplan der Kreisstadt Saarlouis erfasst deshalb hauptsächlich die Darstellung und Bewertung von Lärm, der vom nicht schienengebundenen Straßenverkehr ausgeht sowie Maßnahmen, die sich auf Straßenverkehrslärm beziehen.

## 5 Geltende Grenzwerte

Die Grenzwerte für Straßenverkehrslärm im nationalen Recht beziehen sich auf die Beurteilungszeiträume Tag (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) und Nacht (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr). Sie sind gebietsspezifisch unterschiedlich. Für die sog. Lärmvorsorge bei Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen gilt die „Verkehrslärmschutzverordnung“ (16. BImSchV). Für die sog. Lärmsanierung an vorhandenen Straßen gelten die „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ (VLärmSchR 97).

Für die Lärmaktionsplanung auf der Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie gibt es keine gesetzlich festgelegten Grenzwerte. Als vorgegebene Beurteilungszeiträume sind die Zeitintervalle 00:00 Uhr bis 24:00 Uhr (Tagesmittelwert, Day-Evening-Night) sowie 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr (Night) maßgebend. In Anlage 1 sind die Daten tabellarisch zusammengefasst.

## 6 Strategische Lärmkartierung

### 6.1 Grundlagen der Lärmkartierung

Die Lärmkartierung der Bestandssituation der Hauptverkehrsstraßen erfolgte im Auftrag des saarländischen Ministeriums für Umwelt (MfU) landesweit einheitlich durch das Zentrum für Bodenschutz und Flächenhaushaltspolitik (ZBF) am Umwelt-Campus Birkenfeld. Das Eisenbahn-Bundesamt ist zuständig für die Ausarbeitung der Lärmkarten für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes.

Die einheitliche landesweite Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen bezieht sich gemäß §47b Nr. 3 des BImSchG auf Bundes- und Landesstraßen.

Datengrundlage für die Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen (Isophonenkarten) waren im Wesentlichen Verkehrsdaten (Verkehrsmenge und –zusammensetzung für das Jahr 2010, Verkehrsregelungen) und topographische Daten (Straßenlage, Geländegestalt, Gebäude, Lärmschutzbauwerke, Straßenoberflächenbeschaffenheit). Für die Erstellung der Betroffenenanalyse wurden Daten der Einwohnerverteilung verwendet. Die Ermittlung der Lärmindizes sowie der Lärmkarten erfolgte auf der Grundlage der „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen“ (VBUS)<sup>3</sup>.

Die Lärmaktionsplanung orientiert sich im Wesentlichen an den saarländischen Leitlinien [2].

---

<sup>3</sup> BAnz. Nr. 154a vom 17.8.2006 S. 30, 22.05.2006

## 6.2 Zusammenfassende Darstellung der Lärmsituation

Für die folgenden Straßen und Streckenabschnitte sind gem. strategischer Lärmkartierung die Bedingungen erfüllt, bei denen eine Lärmaktionsplanung durchgeführt werden muss:

**Tabelle 2: Betroffene Straßen- und Streckenabschnitte in Saarlouis**

Straße	Abschnitt	Länge
A 620	der gesamte durch das Stadtgebiet führende Streckenabschnitt	7,7 km
A 8	der gesamte durch das Stadtgebiet führende Streckenabschnitt	4,9 km
B 269	Metzer Straße von A620 bis Ortsausgang Felsberg	2,5 km
	Kreisel Fordwerke bis AS Nalbach der A8	0,6 km
B 269n	AS Ensdorf der A620 bis Abzweig GI Lisdorfer Berg	2,5 km
B 405	zwischen AS Saarwellingen der A8 und AS SLS-Mitte der A620 über Lebacher Straße – Bahnhofstraße – Brückenstraße - Hubert-Schreiner-Straße – Walter-Bloch-Straße – Ludwigstraße – Metzer Straße bis A620	6,3 km
B51 alt	von Ortseingang Dillingen bis Einmündung Bahnhofsallee (Lorissstraße, Herrenstraße, Gerberstraße, Schanzenstraße bis Einmündung Brückenstraße)	3,2 km
B51 neu	von Gustav-Heinemann-Brücke bis Ortsausgang Ensdorf (Höhe Ostring)	2,0 km
L139	Lisdorfer Straße (ab Ludwigstraße) und Ensdorfer Straße bis Ortsausgang Ensdorf	1,3 km
L 167	Überherrner Straße und St.-Avolder-Straße bis Ortsausgang Altforweiler	3,2 km
L170	Wallerfanger Straße von Ludwigskreisel über AS Wallerfangen der A620 bis Ortsausgang Wallerfangen	2,4 km
L174	von Gemarkungsgrenze zu Dillingen bis Hafenzufahrt	0,1 km
L 271	Provinzialstraße von der AS SLS-Lisdorf der A620 bis Einmündung Ensdorfer Straße	2,8 km
L 343	Streckenstrang Saarbrücker Straße (B51 alt) – Ostring - Hülzweiler Straße bis Ortsausgang Hülzweiler	1,5 km
	Gesamtlänge:	40,9 km

In Anlage 2 sind die nach der landeseinheitlichen Lärmkartierung betrachteten Straßenabschnitte grafisch dargestellt.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung sind als Isophonenlärmkarten im städtischen grafischen Informationssystem (GIS, Intranet) unter der Darstellungsebene mit der Bezeichnung „Lärmkarte 2013“ abgebildet. Sie sind außerdem im Internet<sup>4</sup> im pdf-Dateiformat abrufbar.

Für die jeweiligen Streckenabschnitte wurden die zugehörigen o. g. Rahmendaten bzgl. Verkehrsmenge und Topographie zur Berechnung der Lärmindizes verwendet.

<sup>4</sup> <http://www.saarland.de/90629.htm>

[http://www.saarland.de/dokumente/thema\\_immissionsschutz/RLK37a\\_LDEN\\_Saarlouis\\_A1.pdf](http://www.saarland.de/dokumente/thema_immissionsschutz/RLK37a_LDEN_Saarlouis_A1.pdf)

[http://www.saarland.de/dokumente/thema\\_immissionsschutz/RLK37b\\_LNight\\_Saarlouis\\_A1.pdf](http://www.saarland.de/dokumente/thema_immissionsschutz/RLK37b_LNight_Saarlouis_A1.pdf)

Die Ergebnisse der Betroffenheitsanalyse der Lärmkartierung für die Kreisstadt Saarlouis ist der Tabelle der Anlage 3 zu entnehmen.

Es lässt sich zusammenfassend folgende Statistik für den Tagindex (Tabelle 3) und den Nachtindex (Tabelle 4) ableiten:

**Tabelle 3: Anzahl Betroffener für die verschiedenen Pegelbereiche (Indikator  $L_{DEN}$  )**

Straße	Anzahl der Einwohner in den jeweiligen Pegelbereichen				
	Pegelbereich [dB(A)]				
	55-60	60-65	65-70	70-75	>75
A620	2585	1057	60	4	0
A8	338	47	2	1	0
B269	153	43	14	0	0
B405	586	287	311	122	0
B51 alt	110	118	218	277	10
B51 neu	17	0	0	0	0
L139	53	73	94	19	0
L167	151	155	237	0	0
L170	211	192	75	0	0
L174	0	0	0	0	0
L271	103	174	249	0	0
L343	64	45	137	25	0
Summen	4357	2185	1390	448	10

**Tabelle 4: Anzahl Betroffener für die verschiedenen Pegelbereiche (Indikator  $L_{night}$  )**

Straße	Anzahl der Einwohner in den jeweiligen Pegelbereichen				
	Pegelbereich [dB(A)]				
	50-55	55-60	60-65	65-70	>70
A620	1625	388	14	0	0
A8	80	21	1	0	0
B269	67	15	2	0	0
B405	343	297	194	1	0
B51 alt	97	189	307	43	0
B51 neu	1	0	0	0	0
L139	64	87	42	0	0
L167	163	257	0	0	0
L170	196	95	0	0	0
L174	0	0	0	0	0
L271	173	260	7	0	0
L343	44	120	49	0	0
Summen	2847	1721	616	44	0

Die Daten geben die Anzahl der von einer bestimmten Lärmintensität betroffenen Personen entlang eines bestimmten Straßenabschnittes wieder. Schulen und Krankenhäuser sind in Saarlouis gemäß strategischer Lärmkartierung nicht betroffen. Gemäß Mitteilung des zuständigen saarländischen Ministeriums wird - im Unterschied zur ersten Lärmkartierung - eine auf Gemeindeebene bezogene Flächenstatistik nicht mehr geführt.

Die obigen Datentabellen dienen im Wesentlichen statistischen Zwecken der EU-Verwaltung.

### 6.3 Zusammenfassende Bewertung der Lärmsituation

Eine erste Orientierung über den Grad der mit dem Lärm verbundenen Belastung kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

**Tabelle 5: Grad der Lärmbelastigung**

Pegelbereich	Bewertung	Bemerkung
$L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$	sehr hohe Belastung	Lärmsanierungswerte der VLärmSchR 97 können erreicht oder überschritten werden.
$70 > L_{DEN} \geq 65 \text{ dB(A)}$ $60 > L_{Night} \geq 55 \text{ dB(A)}$	hohe Belastung	Für Reine und Allgemeine Wohngebiete (WR und WA) werden die Vorsorgewerte der 16. BImSchV überschritten. Für Misch-, Dorf- und Kerngebiete können die Vorsorgewerte der 16. BImSchV erreicht und überschritten werden.
$65 > L_{DEN} \geq 55 \text{ dB(A)}$ $55 > L_{Night} \geq 45 \text{ dB(A)}$	Belastung	Für allgemeine und reine Wohngebiete können die Vorsorgewerte der 16. BImSchV erreicht und überschritten werden
$L_{DEN} < 55 \text{ dB(A)}$ $L_{Night} < 45 \text{ dB(A)}$	geringe Belastung	Hauptsächlich durch subjektive Lärmempfindung geprägte Belästigung

Für die Einschätzung der Dringlichkeit wird die Anzahl der Betroffenen heran gezogen.

#### 6.3.1 Hohe Dringlichkeit

Für Mischgebiete, Dorfgebiete und Kerngebiete betragen die Grenzwerte für Lärmsanierung an Bundesstraßen (gem. VLärmSchR 97 in Anpassung auf die Lärmindikatoren  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$ ) 70 dB(A) für den Tag sowie 60 dB(A) für die Nacht. Für Wohngebiete betragen diese Werte 68 dB(A) bzw. 57 dB(A). Bei Überschreitung dieser Grenzwerte ist eine gesundheitliche Beeinträchtigung der Betroffenen, die diesem Lärm dauerhaft ausgesetzt sind, nicht auszuschließen. Hier besteht eine hohe Dringlichkeit für die Durchführung von Abhilfemaßnahmen. Die gemäß europäischer Lärmrichtlinie erstellte Lärmkartierung unterteilt das Lärmpektrum in Intervalle von je 5 dB(A). Deshalb ist eine scharfe Abgrenzung gemäß Grenzwerten deutscher Richtlinien nicht unmittelbar gegeben. Einen wichtigen Hinweis auf die mögliche Überschreitung dieser Werte ergibt sich aus der Auswertung der Lärmkarte. Bei den Betroffenen, die Pegeln oberhalb von 70 dB(A) bzw. 60 dB(A) ausgesetzt sind, ist zu erwarten, dass bei einigen die oben genannten Grenzwerte der VLärmSchR erreicht bzw. überschritten sind. In folgender Tabelle ist die Anzahl der Betroffenen in den Pegelbereichen  $\geq 70 \text{ dB(A)}$  für  $L_{DEN}$  bzw.  $\geq 60 \text{ dB(A)}$  für  $L_{Night}$  dargestellt.

**Tabelle 6: Anzahl Betroffener mit Pegeln  $L_{DEN} \geq 70$  dB(A) bzw.  $L_{night} \geq 60$  dB(A)**

<b>Straße</b>	<b>Anzahl Betroffene mit <math>L_{DEN} \geq 70</math> dB(A)</b>	<b>Anzahl Betroffene mit <math>L_{Night} \geq 60</math> dB(A)</b>
A620	4	14
A8	1	1
B269	0	2
B405	122	195
B51 alt	287	350
B51 neu	0	0
L139	19	42
L167	0	0
L170	0	0
L174	0	0
L271	0	7
L343	25	49

### 6.3.2 Mittlere Dringlichkeit

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 Gesundheitsgefährdung vermieden wird.

Die Anzahl Betroffener in den Pegelbereichen  $\geq 65$  dB(A) für  $L_{DEN}$  bzw.  $\geq 55$  dB(A) für  $L_{Night}$  ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

**Tabelle 7: Anzahl Betroffener mit Pegeln  $L_{DEN} \geq 65$  dB(A) bzw.  $L_{night} \geq 55$  dB(A)**

<b>Straße</b>	<b>Anzahl Betroffene mit <math>L_{DEN} \geq 65</math> dB(A)</b>	<b>Anzahl Betroffene mit <math>L_{Night} \geq 55</math> dB(A)</b>
A620	60	368
A8	2	21
B269	14	15
B405	311	297
B51 alt	218	189
B51 neu	0	0
L139	94	87
L167	237	257
L170	75	95
L174	0	0
L271	249	260
L343	137	120

### 6.3.3 Geringe Dringlichkeit

Die Empfehlungen des Umweltbundesamtes gehen davon aus, dass bei einer Unterschreitung der Werte von 60 dB(A) tags bzw. 50 dB(A) nachts höchstens eine verminderte erhebliche Lärmbelästigung vorliegt.

Die Anzahl Betroffener in den Pegelbereichen  $\geq 60$  dB(A) für  $L_{DEN}$  bzw.  $\geq 50$  dB(A) für  $L_{Night}$  ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

**Tabelle 8: Anzahl Betroffener mit Pegeln  $L_{DEN} \geq 60$  dB(A) bzw.  $L_{night} \geq 50$  dB(A)**

<b>Straße</b>	<b>Anzahl Betroffene mit <math>L_{DEN} \geq 60</math> dB(A)</b>	<b>Anzahl Betroffene mit <math>L_{Night} \geq 50</math> dB(A)</b>
A620	1057	1625
A8	47	80
B269	43	67
B405	287	343
B51 alt	118	97
B51 neu	0	1
L139	73	64
L167	155	163
L170	192	196
L174	0	0
L271	174	173
L343	45	44

## 7 Lärmkartierung gemäß Lärminderungsplan 2005

Der mit Abschlussbericht von Dezember 2005 vorgelegte „Integrierte Entwicklungsplan Lärm + Verkehr“ [1] erfüllt die Aufgabe einer Lärminderungsplanung (LMP) gemäß des § 47a des damaligen BImSchG (Fassung von 1990) und wurde in der Ausschusssitzung vom 11.05.2006 dem städtischen Ausschuss für Stadtplanung, Bauen und Umwelt zur Kenntnis gebracht.

Die Konzeption des Planes beruht auf einem integrativen Ansatz, der die verschiedenen Lärmquellen berücksichtigt und Vorschläge zur Lärminderung unterbreitet. Da der Straßenverkehr die wesentliche Lärmquelle darstellt, ist dem Zusammenhang zwischen Lärm und Verkehr der weit überwiegende Anteil der Planung gewidmet.

Weitere Erläuterungen zur LMP sowie Unterschiede zur Lärmaktionsplanung sind dem ersten Lärmaktionsplan [4] zu entnehmen.

## **8 Möglichkeiten zur Lärminderung**

### **8.1 Quantifizierbare Maßnahmen am Emissionsort**

Gemäß dem zu verwendenden Lärmberechnungsverfahren (VBUS) gibt es folgende Ansatzpunkte zur rechnerisch quantifizierbaren Reduzierung der Lärmemission bzw. -immission:

#### **8.1.1 Verkehrsmenge**

Verkehrsmengenreduzierungen können durch verschiedene Möglichkeiten der Verkehrslenkung erreicht werden, beispielhaft seien hier genannt: Durchfahrtsbeschränkungen (auch zeitliche Regelungen), Bündelung auf konfliktärmeren Strecken, Straßennetzergänzungen (z.B. Ortumgehungen), Zielführungen mittels Beschilderung, usw.

Erst ab hohen Verkehrsbelastungen sind deutliche Lärmreduzierungen zu erzielen.

#### **8.1.2 Geschwindigkeit**

Reduzierungen der zulässigen Geschwindigkeit sind i. d. R. effektive und kostengünstige Maßnahmen, da sie durch Beschilderung eingerichtet und durch Kontrolle durchgesetzt werden können. Unterstützend sollte ein (verkehrsberuhigend) gestalteter Straßenraum zur Einhaltung der Geschwindigkeit animieren. Positive Nebeneffekte sind bei Sicherheit und Luftqualität zu erwarten.

#### **8.1.3 Schwerverkehrsanteil**

Mit der allgemeinen Verringerung der Verkehrsmenge geht i. A. auch die Verringerung der Schwerverkehrsmenge einher. Darüber hinaus kann eine spezielle Reglementierung (zeitlich wie räumlich) des LKW-Verkehrs angeordnet werden. Mittlere Entlastungswirkungen sind möglich.

#### **8.1.4 Lärmindernde Fahrbahnoberflächen**

Der Einbau einer lärmindernden Oberfläche bewirkt eine Geräuschkämpfung, die sehr effektiv ist. Es können teils erhebliche Verbesserungen der Geräuschbelastung erzielt werden. Für Straßen der freien Strecke mit hoher zulässiger Höchstgeschwindigkeit kommen offenporige Asphaltdeckschichten (OPA) infrage. Auch für innerstädtische Straßen wurde kürzlich eine Oberflächenbauweise (semidichte Deckschicht oder auch Lärmoptimierte Asphaltdeckschicht, LOA) entwickelt, die eine erhebliche Pegelreduzierung verspricht. Diese Bauweise befindet sich derzeit in einer bislang viel versprechenden Erprobungsphase. Im Rahmen einer sowieso durchzuführenden grundhaften Straßenerneuerung oder einer Deckensanierung ist die Herstellung einer lärmarmen Oberfläche am kostengünstigsten durchzuführen.

Die Kosten für die Anschaffung der Beläge sind gegenüber konventionellen Belägen höher, die Nutzungsdauer kann niedriger sein.

## **8.2 Maßnahmen auf dem Schallausbreitungsweg**

### **8.2.1 Aktive Schallschutzmaßnahmen**

Durch den Einsatz von Schallschutzwänden und –wällen wird die Schallausbreitung auf dem Weg zum Immissionsort durch sog. Abschirmung gehemmt. Es lassen sich hohe Geräuschminderungen erreichen. Generell sollten Abschirmungen möglichst nahe an der Schallquelle platziert sein. Die Lärminderung nimmt mit der Höhe der Abschirmung zu. Um keine zusätzlichen Betroffenheiten zu erzeugen, sollten Lärmschutzwände hoch absorbierend ausgebildet werden.

### **8.2.2 Passive Schallschutzmaßnahmen**

Zur Verringerung der Lärmimmission am betroffenen Objekt kommen passive Lärmschutzmaßnahmen, wie z.B. Lärmschutzfenster, schallgedämmte Lüftung, usw. zum Einsatz. Im Rahmen der Bauleitplanung können ggf. Auflagen zum Schalldämmmaß der Bauteile aber auch zur Grundrissgestaltung und Gliederung von Nutzungen gemacht werden.

Passiver Lärmschutz wird i. A. als letztes Mittel eingesetzt, wenn der Lärm nicht an der Quelle oder auf dem Ausbreitungsweg reduziert werden kann.

## **8.3 Sonstige Maßnahmen**

Unter sonstigen Maßnahmen werden Maßnahmen zusammengefasst, deren Wirkung auf den Lärm vergleichsweise gering sind oder erst langfristig Wirkung zeigen können oder nicht in Berechnungsverfahren abbildbar sind, aber trotzdem zur objektiven Lärmreduzierung bzw. subjektiven Lärmbewältigung beitragen können.

### **8.3.1 Verkehrsvermeidung**

Der Mobilitätsbedarf kann auf unterschiedlich aufwändige Art sichergestellt werden. Durch geeignete verkehrswirksame städtebauliche und verkehrsplanerische Maßnahmen kann die Erzeugung von Verkehr vermieden werden.

#### **8.3.1.1 Stärkung des Umweltverbundes**

Der Begriff Umweltverbund bezeichnet die Benutzung der Verkehrsmittel Fuß und Rad sowie Öffentlicher Personennahverkehr (im Wesentlichen Bus und Bahn). Bei verstärkter Nutzung des Umweltverbundes statt des motorisierten Individualverkehrs, werden die Verkehrsmengen des Individualverkehrs und somit dessen Lärmauswirkungen positiv beeinflusst. Die Bestrebung der Verkehrsplanung ist es deshalb, bei Objektplanungen wie bei integrativen Entwicklungsplänen und sektoralen Plänen wie z.B. Radverkehrskonzepten oder Nahverkehrs-

plänen über die angemessenen Berücksichtigung hinaus die Verkehre des Umweltverbundes strukturell zu fördern.

Fuß-, Rad- und ÖV-Infrastruktur sind Instand zu halten und ggf. im Rahmen einer Angebotsplanung auszubauen und betrieblich zu optimieren (Linien, Taktung, Schnittstellen/Übergänge, usw.).

Die positiven Effekte auf die Lärmreduzierung sind eher langfristig und vergleichsweise gering bis allenfalls mittel einzuschätzen. Positive Nebeneffekte sind bei der Verkehrssicherheit sowie Luftqualität zu erwarten.

### **8.3.1.2 Bauleitplanung**

Im Rahmen der Bauleitplanung kann durch verkehrsoptimierte räumliche Anordnung von Siedlungsgebieten sowie die Anbindung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes von vorn herein die Entstehung von Verkehr und damit Lärm eingeschränkt werden. Kurze Wege zum Wahrnehmen von zentralen Funktionen sind kennzeichnend („Stadt der kurzen Wege“). Einer der wichtigsten Verkehrszwecke ist die Versorgung. Die günstige Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen, insbesondere auch Nahversorgung, ist anzustreben.

Aus der Sicht des Lärmschutzes ist die innerstädtische Siedlungsverdichtung vor der Ausweisung von Neubaugebieten am Stadtrand der Vorrang zu geben.

Stadt- und bauleitplanerische Vorhaben sind spätestens in ihren jeweiligen Aufstellungsverfahren auf ihre Lärmwirksamkeit zu prüfen.

Neue Siedlungsgebiete in bereits verlärmte Gebiete sind zu vermeiden. Ausreichender Abstand zu Lärmquellen ist einzuhalten. Bauleitplanerische Auflagen zu Schalldämmmaß, Grundrissgestaltung, Gliederung von Nutzungen, usw. sind ggf. bei der Bauleitplanung zu berücksichtigen.

### **8.3.1.3 Verkehrsmanagement/Verkehrslenkung**

Verkehrsmanagement beabsichtigt mittels technischer Mittel die betriebliche Optimierung von Verkehrsabläufen und die Beeinflussung von Verkehrsströmen. Die Stadt Saarlouis betreibt Lichtsignalanlagen und ein Parkleitsystem, die hierzu einen Beitrag leisten. Beispielsweise kann durch die Reduzierung des Parksuchverkehrs mittels Parkleitsystem der Lärmentwicklung entgegen gewirkt werden. Die vorhandenen Anlagen sind zu unterhalten und ggf. den Anforderungen anzupassen.

Durch die Ausweisung von lärmoptimierten Routen (insbesondere für Schwerverkehr) ist umfeldunverträglicher Verkehr auf konfliktarme Strecken zu verlagern.

## **8.3.2 Vermeidung von Lärmspitzen**

Lärmspitzen gelten, auch wenn sie in ihrer Gesamtintensität vergleichsweise gering sein sollten oder wenn sie eher selten vorkommen, in der Regel als sehr lästig und tragen we-

sentlich zur negativen Einschätzung einer Lärmquelle bei. Die gängigen Lärmberechnungsverfahren, die auf der zeitlichen Mittelung von Schall basieren, sind allerdings kaum geeignet dies ausreichend abzubilden.

Zur Vermeidung von Lärmspitzen gibt es verschiedene Ansatzpunkte:

Durch die Verstetigung des Verkehrsflusses mit nur wenigen Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgängen lässt sich eine spürbare Lärminderung erzielen, obwohl die Minderung des Mittelungspegels nur gering ist. Die Geräusche sind gleichmäßiger und Pegelspitzen entfallen. Mögliche Maßnahmen sind z.B.: geeignete Lichtsignalprogrammierung, Geschwindigkeitsinfosysteme, Kreisverkehr als Knotenpunktform, Straßenraumgestaltung, Verkehrsberuhigungselemente, usw.

Regelmäßige und systematische Straßeninstandhaltung (Oberbau, Einbauten) vermeidet überhöhte Emissionen und kann zu spürbaren Verbesserungen führen.

### **8.3.3 Maßnahmen am Fahrzeug**

Vorrangiges Ziel der Lärmreduzierung sollte es sein, bereits an der Lärmquelle anzusetzen. Die technischen Potenziale zur Verringerung der fahrzeugspezifischen Lärmemissionen (Motoren, Reifen, Aerodynamik) sind zu nutzen. Besitzer von Fuhrparks, vor allem ÖV-Träger und Institutionen der öffentlichen Verwaltung können durch zielgerichtete Flottenbeschaffung als Vorbild fungieren.

Der Gesetzgeber sollte die Entwicklung und Einführung lärmgeminderter Fahrzeuge mit geeigneten Maßnahmen unterstützen und forcieren.

Die Europäische Kommission hat einen Verordnungsentwurf<sup>5</sup> zur Reduzierung von Geräuschpegeln von Kraftfahrzeugen dem Europäischen Parlament vorgelegt. Danach sollen die Anforderungen an die Geräuschpegel für Neufahrzeuge schrittweise verschärft werden. Nationalstaatliche gesetzliche Regelungen oder Verordnungen auf dieser Grundlage sind noch nicht in Kraft.

## **9 Vorhandene Lärmschutzeinrichtungen und durchgeführte Maßnahmen**

Entlang der A620 zwischen den Autobahnanschlussstellen Lisdorf und Saarlouis-City betreibt der LfS als Baulastträger 6 Lärmschutzwände (Bauwerke 9007, 9011, 9012, 9014, 9100, 9102) mit einer Gesamtlänge von ca. 1850 m.

Zwischen der Autobahnanschlussstelle Saarlouis-City und Wallerfangen befinden sich auf Höhe der Fasanenallee und auf Höhe des Kinderspielplatzes Soutyhof Lärmschutzwälle in einer Gesamtlänge von ca. 950 m, die in der Baulast der Stadt Saarlouis sind.

---

<sup>5</sup> KOM(2011) 856

Weitere Lärmschutzwälle befinden sich entlang der nördlichen Winterstraße (Baugebiet Roden-Nord), entlang der B405 (Metzer Straße) auf Höhe des Baugebietes Dellt sowie entlang der St.-Nazairer-Allee auf Höhe der Sportanlagen.

Die Lichtsignalanlagen entlang des westlichen inneren Rings mit ihrer verkehrsabhängigen Signalprogrammierung sowie der Grünen-Welle-Schaltung (für den ÖPNV) tragen zur aufwandsoptimierten und damit zur lärmgeminderten Verkehrsabwicklung bei.

Das Parkleitsystem in Verbindung mit der Parkplatzbewirtschaftung vermindert unnötigen Parksuchverkehr.

Mobile Geschwindigkeitsanzeigesysteme wurden angeschafft und können zumindest örtlich die Verstetigung der Geschwindigkeiten auf angepasstem Niveau bewirken.

Die Ortsdurchfahrt Neuforweiler wurde durch die Herstellung der B 269 neu und die damit einhergehende Sperrung für den Schwerlastverkehr verkehrlich entlastet. Die Entlastungswirkung wurde durch eine Projekt begleitende Untersuchung (August 2009) bereits vor der Inbetriebnahme der Gesamtstrecke (Sommer 2012) dokumentiert.

In der St.-Nazairer-Allee im Streckenabschnitt auf Höhe der Sportstätten wurde 2010 im Rahmen standardmäßiger Deckensanierungsarbeiten lärmoptimierter Asphalt (LOA) aufgebracht.

## **10 Ziele und vorgesehene Maßnahmen**

Im Zuge der Aufstellung des ersten Lärmaktionsplans [4] wurden im Auftrag der Stadt Saarlouis für die zu betrachtenden Straßen und Strecken Lärmberechnungen zu den Maßnahmen „Geschwindigkeitsreduktion“ und „Lärm mindernde Beläge“ durchgeführt. Die Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen bzw. von Maßnahmenkombinationen wurde grundsätzlich nachgewiesen.

Bei den Autobahnen sind Lärmschutzwände und –wälle adäquate Lärmschutzmaßnahmen. Folgende Maßnahmen werden für die Autobahnen vorgeschlagen, die als Einzel- oder Maßnahmenkombination durchgeführt werden können: Schließen der Lärmschutzwand- und Lärmschutzwalllücken (z.B. auf den Autobahnbrücken Metzer Straße und Wallerfanger Straße), Aufbringen von lärm mindernden Oberflächen (lärmoptimierter Asphalt, LOA, oder offenporiger Asphalt, OPA, spätestens bei der nächsten Asphaltdeckensanierung) sowie ggf. Geschwindigkeitsreduzierungen.

Bereits unmittelbar nach Vorliegen der Daten der Lärmkartierung wurde der Landesbetrieb für Straßenbau (LfS) als zuständige Fachbehörde und Baulastträger mit Schreiben vom

11.10.2012 auf die Problematik der sich verschärfenden Lärmsituation entlang der A 620 aufmerksam gemacht und vorgeschlagen, dass lärmarme Oberflächen auf den Autobahnen aufgebracht werden. Die Verkehrsmengen speziell auf der A 620 haben sich nämlich seit der Aufstellung des ersten Lärmaktionsplans (2008) merklich erhöht. Damit einher geht die deutliche Erhöhung der dortigen Betroffenzahlen. Außerdem gibt es hier die Sondersituation, dass eine weitere (über die trendhafte Zunahme hinausgehende) Erhöhung der Verkehrsmengen durch das GI Lisdorfer Berg erwartet wird (siehe zugehöriges Verkehrsgutachten). Bei den übrigen Straßen sind ebenfalls lärmindernde Beläge als LOA oder Geschwindigkeitsbeschränkungen möglich und sinnvoll einsetzbar. Die generelle Wirksamkeit wurde auch für diese Straßen, die i.d.R. mit geringerer Geschwindigkeit befahren werden als Autobahnen, im Zuge des ersten Lärmaktionsplans [4] nachgewiesen.

Die LMP hebt bei den zu betrachtenden Streckenabschnitten üblicherweise auf die Attraktivierung des Umweltverbundes sowie die Verstärkung des Verkehrsflusses ab und regt ergänzend die Realisierung von passiven Lärmschutzmaßnahmen an. Die (zeitliche wie räumliche) Reglementierung des LKW-Verkehrs wird in Anhängigkeit eines LKW-Routen-Konzeptes für verschiedene Strecken vorgeschlagen.

Bei den zu betrachtenden innerörtlichen klassifizierten 2-spurigen Straßen (Tabelle 2) wurde jeweils, analog zur Vorgehensweise bei den Autobahnen, zur Verbesserung der Lärmsituation die Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h, der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages (in diesem Fall jedoch Lärmoptimierte Asphaltdeckschicht, LOA) sowie die Kombination dieser Maßnahmen untersucht.

Die Wirksamkeit eines lärmindernden Fahrbahnbelages ist vergleichsweise etwas höher als die Einführung von Geschwindigkeitsreduktionen. Die Kombination der Maßnahmen hat gegenüber den Einzelmaßnahmen kaum einen signifikanten Vorteil, da das Verbesserungspotenzial gegenüber der Ausgangslage (Innerortsgeschwindigkeit) geringer ist als auf Straßen ohne Geschwindigkeitsbeschränkung (z. B. Autobahn).

Für die Wallerfanger Straße (L170) sowie die Metzger Straße (B 405) sind mittel- bis langfristig Verbesserungen der dortigen Verkehrssituation vorgesehen. Bei der Umsetzung der Maßnahmen ist die dort anzutreffende Lärmsituation jeweils zu berücksichtigen und ggf. die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen.

Die Auswirkungen des Verkehrs in den Ortsdurchfahrten Roden und Fraulautern im Zuge der B 51 alt und B 405 gelten wegen der dortigen häufig vorherrschenden angrenzenden Wohnnutzung als vielfach umfeldunverträglich. Günstige Auswirkungen auf die Verkehrsbelastungen der Ortsdurchfahrten werden die Fertigstellung der B 51 neu als Ortsumgehung Roden

und die Herstellung des Ostrings mit Anschluss an die B51 neu als Ortsumgehung Frau-lautern haben.

Für die Ortsdurchfahrt Lisdorf in Zuge der L271 (Provinzialstraße) gilt bezüglich der Umfeld-verträglichkeit und des Konfliktpotenzials Ähnliches wie das zu den oben aufgeführten Orts-durchfahrten. Adäquate Maßnahmen sind der LMP [1] oder dem Lärmaktionsplan der ersten Stufe [4] zu entnehmen. Eine Verkehrsmengenreduzierung ist aufgrund der Attraktivität der Strecke (GE Hader, Anbindung an A620 und neuerdings Anbindung an B269 neu) eher kaum zu erwarten.

Die Ortsdurchfahrt Neuforweiler im Zuge der L 167 ist bereits durch die Herstellung der B269 neu und die damit einher gehende Verkehrsverlagerung entlastet. Die Emissionspegel könnten durch Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h weiter verringert werden. Diese wäre jedoch auf der Grundlage der vorhandenen Streckencharakteristik schwer durchsetz-bar. Weiteres Potenzial wäre durch verkehrsberuhigende Maßnahmen (Umbau oder ver-kehrsbberuhigende Elemente) erreichbar, deren Machbarkeit insbesondere vor dem Hinter-grund der Menge des Restverkehrs jedoch zunächst noch geprüft werden müsste.

Im Gegensatz zu den klassifizierten Straßen, befinden sich die Heiligenstraße, die Fasanen-allee sowie die nördliche Lindenstraße in eigener Baulast. Die organisatorische Durchset-zungsfähigkeit von Maßnahmen wäre aufgrund der eigenen Zuständigkeit vergleichsweise hoch. Zwar ist die Verkehrsbelastung dieser Strecken signifikant geringer als bei den Bun-des- und Landesstraße, die LMP schätzt das Konfliktpotenzial jedoch ebenfalls hoch ein. Die Maßnahmenvorschläge sind der LMP zu entnehmen.

Zu den meisten hier betrachteten Streckenabschnitten macht die LMP [4] eine Aussage, die jeweils bei der Betrachtung von Maßnahmen herangezogen werden müssen. I.d.R. werden im LMP Maßnahmen vorgeschlagen, die auf die Verlangsamung und Verstetigung des Ver-kehrsflusses abzielen und die die Attraktivierung des Umweltverbundes fördern. Als ergän-zende Maßnahme kommen jeweils passive Lärmschutzeinrichtungen zur Anwendung.

Wie die Untersuchung zu den Lichtsignalanlagen des westlichen inneren Rings ergab (2009), hat die LSA-Programmierung im dortigen Streckenstrang noch erhebliches Opti-mierungspotenzial.

Das saarlouiser Parkleitsystem ist aufgrund städtebaulicher Änderungen seit dessen Einführung aktualisierungsbedürftig, sodass durch eine Überarbeitung die Wahrnehmbarkeit, Akzeptanz und Brauchbarkeit verbessert würde.

In der Wallerfanger Straße, Saarbrücker Straße, St.-Avolder-Straße und Holtzendorffer Straße werden stationäre Geschwindigkeitskontrollsysteme aufgebaut werden, die zumindest lokal für eine Verstetigung der tatsächlich gefahren Geschwindigkeiten auf angemessenem Niveau führen werden und damit zur Verringerung der Lärmbelastung beitragen.

In der Schanzenstraße (Tankstelle Oil) und der Bahnhofstraße (Tankstelle Aral) befinden sich im Zuge der B 51 alt je eine Mautverkaufsstelle. Um diese Verkaufsstellen zu erreichen, sind die LKWs gezwungen teils durch Siedlungsgebiete zu fahren. Diese Verkaufsstellen sollten an geeigneteren Stellen (z. B. in Autobahnnähe) angeordnet werden, die ein Durchfahren von Siedlungsgebieten, insbesondere mit Wohnnutzung, vermeidet.

## **11 Kosten-Nutzen-Betrachtung**

Belastungen durch Lärm verursachen hohe volkswirtschaftliche Kosten. Diese Kosten können zwar prinzipiell nur im Einzelfall spezifiziert werden, dennoch sollten überschlägige Kosten-Nutzen-Abwägungen bei der Betrachtung von geplanten Lärmschutzmaßnahmen Berücksichtigung finden. Zur Abschätzung der lärmbedingten Kosten wird ein Ansatz verwendet, der die Steuerausfälle durch verloren gegangene Mieteinnahmen infolge Lärmbelastung abschätzt. Aus entsprechenden Untersuchungen kann gefolgert werden, dass mit mietbezogenen Steuerverlusten von ca. 2 € je dB(A) über 50 dB(A) je Einwohner und Jahr zur rechnen ist [3]. Anhand der Betroffenheitsdaten der zu betrachtenden Straßen- und Streckenabschnitte wurde eine diesbezügliche Berechnung mit dem Ergebnis durchgeführt, dass mit mietbezogenen Steuerverlusten von ca. 200.000 € zu rechnen ist. Der mittlere Mietverlust für die Wohnungseigentümer ist etwa um das 10-fache höher.

Noch wesentlich höher einzuschätzen sind jedoch die weiteren externalisierten Kosten wie z.B. Gesundheitskosten oder Immobilienpreise sowie die immateriellen Kosten, z.B. Verlust an Wohlbefinden.

## **12 Ruhige Gebiete**

Als ruhige Gebiete kommen gemäß LAI-Hinweisen [3] großflächige Gebiete in Frage, die keinen anthropogenen Geräuschen (z. B. Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm, ausgenommen sind Geräusche aus Land- und Forstwirtschaft) ausgesetzt sind und die

einen Wert für die menschliche Erholung darstellen. Ruhige Gebiete wären deshalb prinzipiell außerhalb der kartierten Flächen anzusiedeln. Außerhalb der Isophonenlinie, die einen Tageslärmpegel von  $L_{DEN} \leq 55$  dB ausweist, existieren nur kleinere zusammenhängende Gebiete im Gemarkungsbereich der Stadt Saarlouis. Zudem sind hier meist Einschränkungen aufgrund anderweitiger Lärmeinträge (Gewerbe, Industrie, Militär) gegeben. Auf die Ausweisung von ruhigen Gebieten wird verzichtet.

### **13 Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung**

Die Bekanntmachung wurde ortsüblich im Wochenspiegel vom 04.09.2013 veröffentlicht. Das Textdokument des Lärmaktionsplans ist (als digitale Version) auf der Homepage der Stadt Saarlouis unter der Internetadresse „Rathaus/Bekanntmachungen/Information über Lärmkarten“ seit 09.09.2013 frei geschaltet. Die Auslegefrist war bis zum 04.10.2013 terminiert. Stellungnahmen aus der Bevölkerung waren nicht zu verzeichnen. Zusätzlich zur Veröffentlichung wurden die Unterlagen den beiden für die Thematik wichtigsten Behörden und Institutionen, Landkreis Saarlouis und Landesbetrieb für Straßenbau (LfS), gesondert zur Stellungnahme vorgelegt. Vom Landkreis wurde keine Stellungnahme eingereicht. Der LfS reagierte mit Schreiben vom 11.10.2013. Bedenken bzgl. der Darlegungen und Forderungen im Entwurf des Lärmaktionsplans werden nicht geäußert. Das Schreiben fasst Hinweise zu rechtlichen Regelwerken und deren Auslegung und Handhabung durch den LfS zusammen. Weiterhin werden Informationen zu bereits erfolgten oder noch geplanten Lärmschutzaktivitäten des LfS in Saarlouis gegeben, die sich in ihrer Zielsetzung mit den Inhalten des Lärmaktionsplans decken.

### **14 Ausblick**

Der nächste Lärmaktionsplan bzw. die Aktualisierung des Vorliegenden ist gemäß den gesetzlichen Vorgaben spätestens für das Jahr 2018 vorzusehen.

Literatur:

- [1] Bürogemeinschaft ATP Saar + Beller Consult, 2005, „Integrierter Entwicklungsplan Lärm + Verkehr Saarlouis“
- [2] Saarland, Ministerium für Umwelt und Verbraucherschutz, 2012, „Lärmaktionsplanung – Leitfaden für die Gemeinden des Saarlandes“
- [3] Länderausschuss für Immissionsschutz, 2012, „LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung“
- [4] Kreisstadt Saarlouis, 2009, „Erster Lärmaktionsplan“

## Anlage 1: Geltende Grenzwerte

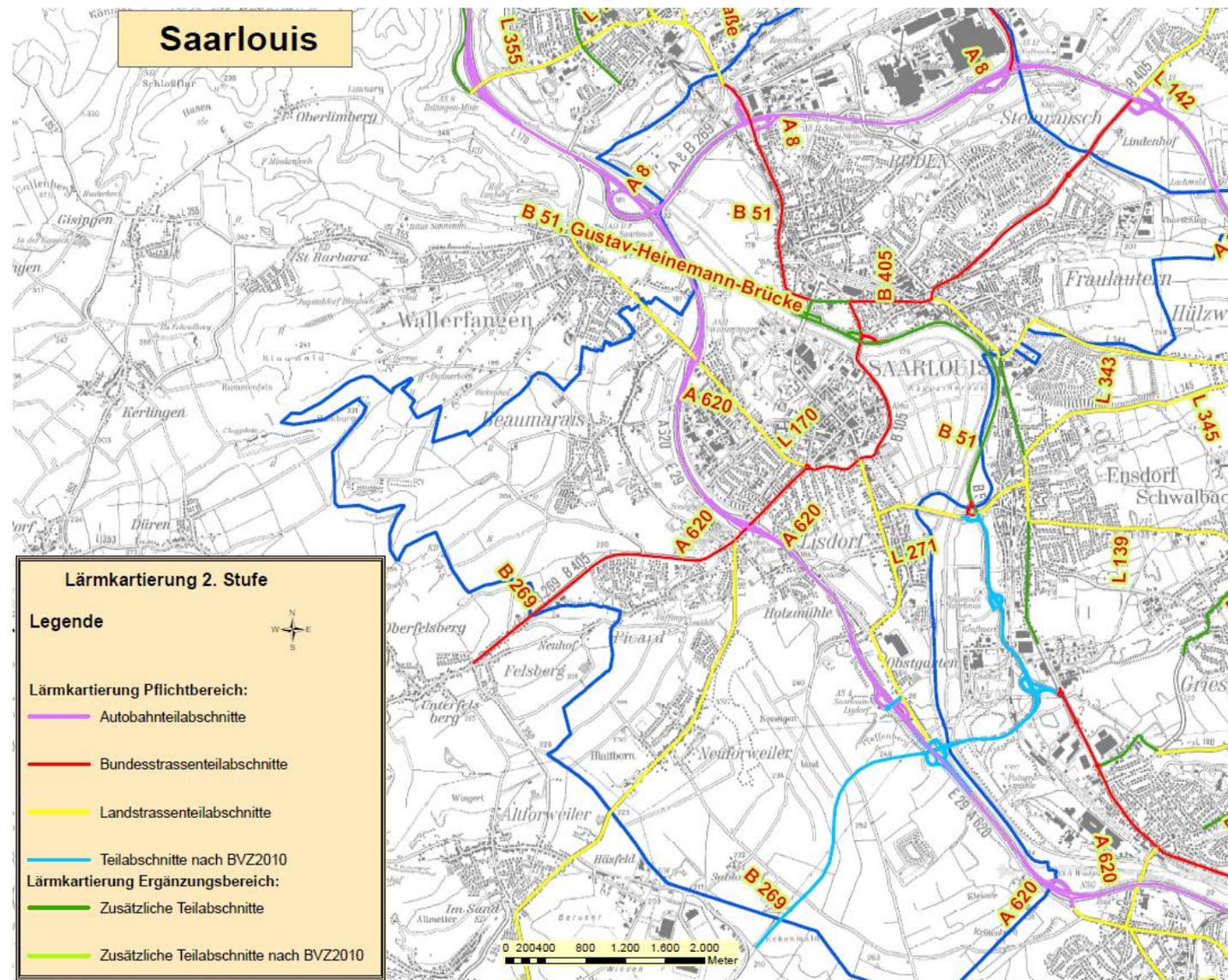
Rechtsgrundlage	Gültigkeitsbereich:	National		EU	
	Berechnungsverfahren:	RLS 90		VBUS	
	Lärmindikator:	L <sub>r,T</sub>	L <sub>r,N</sub>	L <sub>DEN</sub>	L <sub>Night</sub>
	Tageszeitintervall:	06 -22	22-06	00-24	22-06
<b>Lärmvorsorge</b> (16. BImSchV) Die Verkehrslärmschutzverordnung gilt für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen. (Es gibt 4 gebietsabhängige Abstufungen.)	Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime	57	47	58	47
	WR, WA	60	49	60	49
	MI	64	54	65	54
	GE	69	59	70	59
<b>Lärmsanierung</b> (VLärmSchR 97 i.V. mit Erlass StB 13/7144.2/01/1206434 des BMV vom 25.06.2010) Die VLärmSchR gilt für bestehende Bundesstraßen in der Baulast des Bundes. (Es gibt 3 gebietsabhängige Abstufungen.)	Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime, WR, WA	67	57	68	57
	MI	69	59	70	60
	GE	72	62	73	62

## Bemerkung:

Die nationalen Grenzwerte korrespondieren mit nationalen Berechnungsverfahren und Anwendungsbestimmungen. Sie sind in die europäischen Lärmindikatoren L<sub>DEN</sub> und L<sub>Night</sub> umgerechnet worden und daher nicht unmittelbar auf Darstellungen der Lärmbelastung in den Strategischen Lärmkarten anwendbar.

Die nationalen Interims-Berechnungsverfahren (VBUS) für die Strategische Lärmkartierung basieren zwar ebenfalls auf den nationalen Berechnungsverfahren, sie sind jedoch an die Vorgaben der EU-Richtlinie (u. a. Vergleichbarkeit mit den Interimsverfahren, Mittelungspegel) angepasst worden, so dass bei der Kartierung verschiedene Sachverhalte wie z. B. Zu- und Abschläge im Sinne eines Beurteilungspegels (z. B. Kreuzungszuschlag) abweichend darzustellen sind.

Anlage 2: Übersichtskarte der betroffenen Straßen und Streckenabschnitte



## Anlage 3: Tabelle der Betroffenheiten

Kommune	Straße	EU-Gebäudestatistik											
		Anzahl der betroffenen Menschen							Schwellen- werte	Anzahl der Wohnungen		Anzahl der Schulen LDEN	Anzahl der Kranken- häuser LDEN
		LDEN			LNight					LDEN			
		Intervalle	ungerundet	EU-Rundung	Intervalle	ungerundet	EU-Rundung	ungerundet		EU-Rundung	ungerundet		
Saarlouis	A620	55-60	2585	2600	50-55	1625	1600	> 55	1827	1800	2	0	
		60-65	1057	1100	55-60	368	400	> 65	33	0	0	0	
		65-70	60	100	60-65	14	0	> 75	0	0	0	0	
		70-75	4	0	65-70	0	0						
		>75	0	0	>70	0	0						
	A8	55-60	338	300	50-55	80	100	> 55	190	200	0	0	
		60-65	47	0	55-60	21	0	> 65	1	0	0	0	
		65-70	2	0	60-65	1	0	> 75	0	0	0	0	
		70-75	1	0	65-70	0	0						
		>75	0	0	>70	0	0						
	B269	55-60	153	200	50-55	67	100	> 55	102	100	0	0	
	B269n	60-65	43	0	55-60	15	0	> 65	7	0	0	0	
		65-70	14	0	60-65	2	0	> 75	0	0	0	0	
		70-75	0	0	65-70	0	0						
		>75	0	0	>70	0	0						
	B405	55-60	586	600	50-55	343	300	> 55	647	600	2	0	
		60-65	287	300	55-60	297	300	> 65	217	200	0	0	
		65-70	311	300	60-65	194	200	> 75	0	0	0	0	
		70-75	122	100	65-70	1	0						
		>75	0	0	>70	0	0						
	B51	55-60	115	100	50-55	93	100	> 55	357	400	1	0	
		60-65	112	100	55-60	181	200	> 65	245	200	0	0	
		65-70	211	200	60-65	307	300	> 75	5	0	0	0	
		70-75	277	300	65-70	44	0						
		>75	10	0	>70	0	0						
	L139	55-60	53	100	50-55	64	100	> 55	118	100	0	0	
		60-65	73	100	55-60	87	100	> 65	56	100	0	0	
		65-70	94	100	60-65	42	0	> 75	0	0	0	0	
		70-75	19	0	65-70	0	0						
		>75	0	0	>70	0	0						
	L167	55-60	151	200	50-55	163	200	> 55	269	300	0	0	
		60-65	155	200	55-60	257	300	> 65	117	100	0	0	
		65-70	237	200	60-65	0	0	> 75	0	0	0	0	
		70-75	0	0	65-70	0	0						
		>75	0	0	>70	0	0						
	L170	55-60	211	200	50-55	196	200	> 55	233	200	0	0	
		60-65	192	200	55-60	95	100	> 65	37	0	0	0	
		65-70	75	100	60-65	0	0	> 75	0	0	0	0	
		70-75	0	0	65-70	0	0						
		>75	0	0	>70	0	0						
	L174	55-60	0	0	50-55	0	0	> 55	0	0	0	0	
		60-65	0	0	55-60	0	0	> 65	0	0	0	0	
		65-70	0	0	60-65	0	0	> 75	0	0	0	0	
		70-75	0	0	65-70	0	0						
		>75	0	0	>70	0	0						
	L271	55-60	103	100	50-55	173	200	> 55	260	300	0	0	
		60-65	174	200	55-60	260	300	> 65	123	100	0	0	
		65-70	249	200	60-65	7	0	> 75	0	0	0	0	
		70-75	0	0	65-70	0	0						
		>75	0	0	>70	0	0						
	L343	55-60	64	100	50-55	44	0	> 55	133	100	0	0	
		60-65	45	0	55-60	120	100	> 65	79	100	0	0	
		65-70	137	100	60-65	49	0	> 75	0	0	0	0	
		70-75	25	0	65-70	0	0						
		>75	0	0	>70	0	0						
	Schanzenstraße	55-60	14	0	50-55	6	0	> 55	13	0	0	0	
		60-65	6	0	55-60	8	0	> 65	4	0	0	0	
		65-70	7	0	60-65	0	0	> 75	0	0	0	0	
		70-75	0	0	65-70	0	0						
		>75	0	0	>70	0	0						

Quelle: Lärmkartierung Saarland 2012