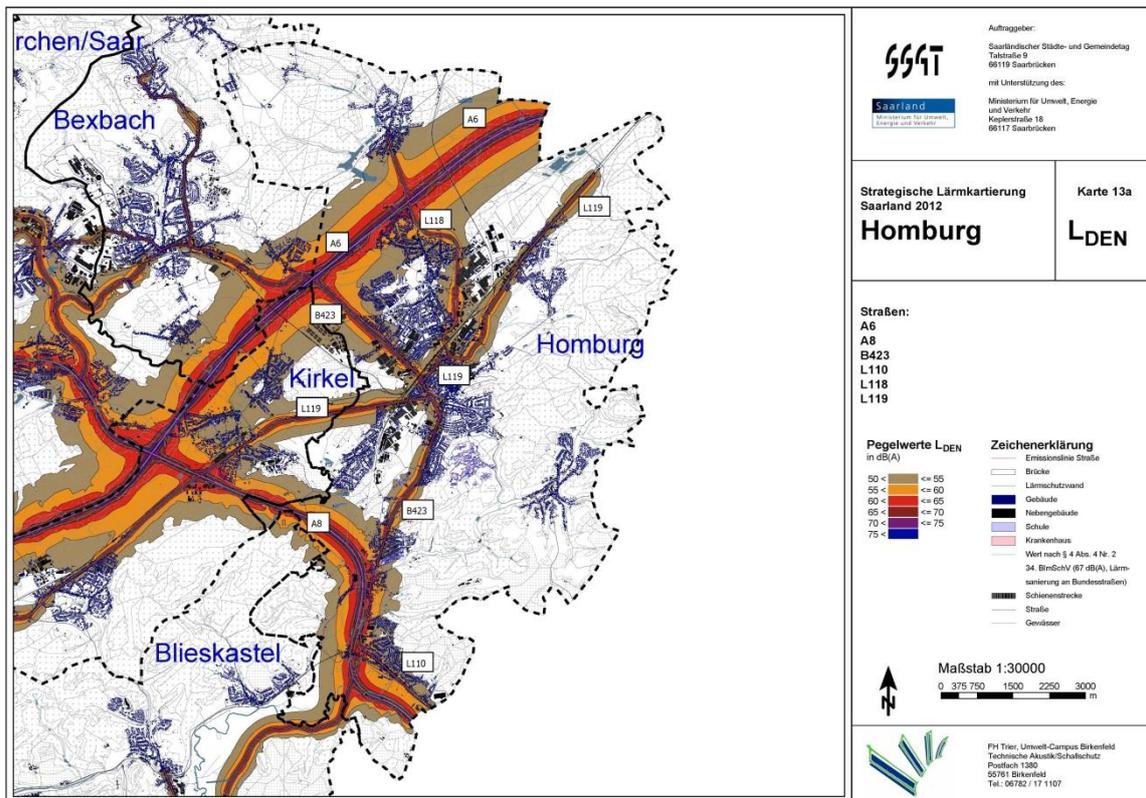




Lärmaktionsplanung Stufe 2 der Kreisstadt Homburg



**Information der Öffentlichkeit und anschließende
Weiterleitung an die Europäische Kommission**



Inhaltsangabe:

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



Lärmaktionsplanung Stufe 2 in der Kreisstadt Homburg

1. Betroffene Hauptverkehrsstraßen in der Kreisstadt Homburg

- A6
- A8
- B423
- L110
- L118
- L119

Die betroffenen Straßenabschnitte in der Stadt Homburg sind die A6 (ca. 5.700 m); die A 8 (ca. 6.900 m), die B 423 (ca. 7.400 m) sowie die L 119 (ca. 2.400 m).

2. Zuständige Behörde

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

Kreisstadt Homburg
Abteilung Stadtplanung, Umwelt und Vermessung
Am Forum 5
66424 Homburg
Telefon: 06841/101422
Fax: 06841 /101475
Gemeindeschlüssel: 10045114

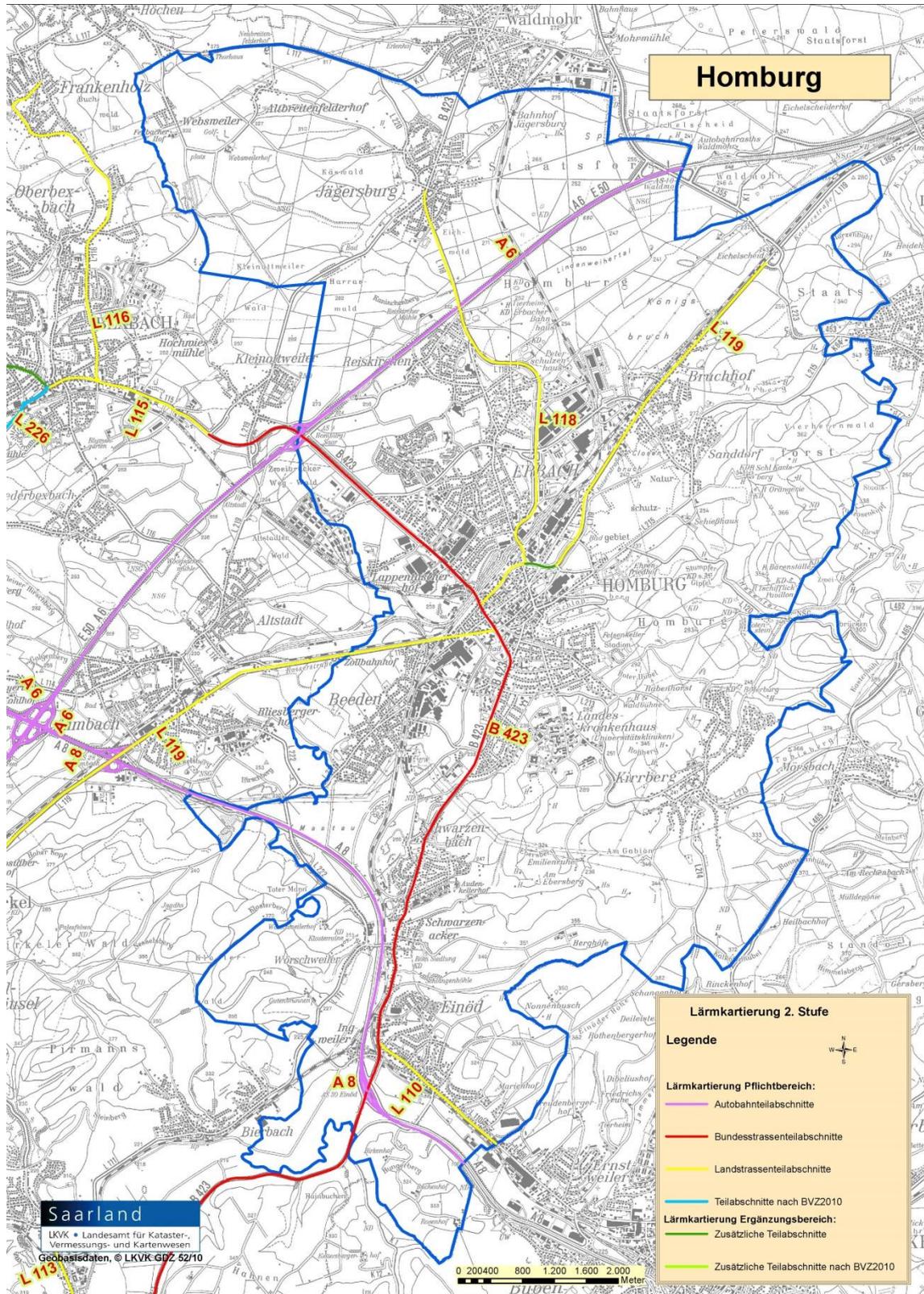


3. Übersichtstabelle Kreisstadt Homburg

Straße	Fahrzeuge ¹		Länge* (in Km)	Abschnittsbeginn	Abschnittsende
	(pro Jahr)	(pro Tag)			
A 8	11.972.730	32.802	5,2	AS Limbach	AS Einöd
A 8	12.084.420	33.108	1,6	AS Einöd	AS Zweibrücken-Ernstweiler
A 6	13.901.390	38.086	6,0	AS Waldmohr	AS Homburg
B 423	4.898.665	13.421	0,5	Abzw. L 211	AS Einöd
B 423	4.227.065	11.581	0,6	AS Einöd	Abzw. L 110
B 423	5.050.140	13.836	1,3	Abzw. L 110	Abzw. L 111
B 423	4.747.190	13.006	3,6	Abzw. L 111	Abzw. L 213
B 423	7.862.465	21.541	0,8	Abzw. L 213	Abzw. L 119
B 423	7.793.845	21.353	0,4	Abzw. L 119	Abzw. L 119
B 423	7.918.310	21.694	3,1	Abzw. L 119	AS Homburg
L 119	5.385.210	14.754	1,4	Abzw. L 114	Abzw. L 217
L 119	3.672.265	10.061	0,5	Abzw. L 217	Abzw. B 423
L 119	6.837.910	18.734	0,8	Abzw. B 423	Abzw. L 118
L 119	2.827.290	7.746	0,4	Abzw. L 118	Abzw. L 120
L 119	2.875.835	7.879	4,7	Abzw. L 120	Abzw. L 223
L 118	4.947.575	13.555	1,6	Abzw. L 119	Einmündung Berliner Straße
L 118	3.702.560	10.144	3,9	Einmündung Berliner Straße	Abzw. B 423
L 110	4.388.760	12.024	2,0	Abzw. B 423	Landesgrenze RP
Gesamtlänge der Straßen:			38,4		
AD Autobahndreieck AK Autobahnkreuz AS Anschlussstelle Abzw. Abzweigung * Länge des Teilabschnitts in der Gemeinde 1 gemäß Verkehrsmengenkarte Saarland 2010					



4. Übersichtsplan





5. Rechtlicher Hintergrund

Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (EU- Umgebungsrichtlinie), Abl. L 189/12 vom 18.07.2002

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

INTRO

Lärminderungsplanung §§ 47a ff BImSchG / EU-Umgebungslärmrichtlinie Lärmaktionsplanung Stufe 2

Lärm ist eines der Wichtigsten Umweltprobleme unserer zivilisierten Gesellschaft. Wesentliche Teile der Bevölkerung sind Geräuschpegeln ausgesetzt, die markante lärmbedingte Gesundheitsrisiken sowie Schlafstörungen zur Folge haben. Lärm verursacht gleichermaßen erhebliche wirtschaftliche Folgekosten.

Die seit 2002 in Kraft getretene EU-Umgebungslärmrichtlinie wurde 2005 in nationales Recht (§ 47 a ff BImSchG) umgesetzt. In Deutschland leitet sich aus der Lärminderungsplanung für die Bürger ein Rechtsanspruch auf Information, nicht aber auf Maßnahmen zur Lärminderung ab.

Zuerst mussten Lärmkarten entsprechend der nach Verkehrsmenge in Frage kommenden Straßenabschnitte erarbeitet werden, dann folgen Lärmaktionspläne der 1.

und 2. Stufe. Im Anschluss an den Lärmaktionsplan der Stufe 1 liegt nun der Entwurf der Lärmaktionsplanung / Stufe 2 vor.

Gemäß § 47 d BImSchG war die Kreisstadt Homburg dazu verpflichtet, für Hauptstraßen mit mehr als 6 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr (1.Stufe) einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Diese Verkehrsbelastungen weisen die Bundesautobahnen BAB A6 und BAB A8, die B423 sowie die L119 auf. Für alle drei Straßen wurde im Jahr 2009 die strategische Lärmkartierung (§47 c BImSchG) abgeschlossen. Die Kartierung dient nun auch als Grundlage für die Lärmaktionsplanung der Stufe 2, diese bezieht sich



jetzt auf alle Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr.

Die Lärmkartierung sowie die Lärmaktionsplanung für Schienenwege erarbeitet das Eisenbahnbundesamt und soll in 2015 im Internet zugänglich gemacht werden.

Aspekte zur Zuständigkeit im Saarland:

Bundesgesetzlich wurde im § 47 e Abs. 1 BImSchG geregelt, dass die Pflicht zur Lärmaktionsplanung für Straßenverkehrslärm bei „den Gemeinden oder den nach Landesrecht“ zuständigen Behörden liegt. In den Bundesländern wurden verschiedene Zuständigkeitsmodelle umgesetzt, im Saarland wurde nach Änderung des BImSchG keine neue Zuständigkeitszuordnung veranlasst, es entwickelten sich infolgedessen unterschiedliche Auffassungen. Ministerium und SSGT (Saarländischer Städte- und Gemeindetag) sahen eine Zuständigkeit bei den Gemeinden. Einige Kommunen sowie die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Bauamtsleiter (AKB) hingegen hielten das Landesamt für Umwelt und Arbeitsschutz für zuständig. Dies rührte daher, dass in Ermangelung landeseigener Immissionsrechtsnormen die Umsetzung des BImSchG mittels einer bis 16.02.2014 geltenden Durchführungsverordnung geregelt war, welche die nachträglich eingefügten §§ 47 a ff. BImSchG nicht kannte.

Die Kreisstadt Homburg gab zur Klärung der Zuständigkeit ein Rechtsgutachten in Auftrag an Uni.-Prof. Dr. Jan Ziekow (Lehrstuhl Öffentliches Recht der Deutschen Universität f. Verwaltungswissenschaften in Speyer; Direktor des Deutschen Forschungsinstituts für öffentliche Verwaltung). Er kam im Mai 2013 zu dem Ergebnis, dass „im Saarland die Gemeinden nicht für die Aufstellung der Lärmaktionspläne nach § 47d BImSchG (Bundes-Immissionsschutzgesetz) zuständig“ sind. Dieses Gutachten wurde Ministerium und SSGT zur Prüfung zugeleitet. Ministerium wie SSGT stellten danach ihre zum Ziekow-Gutachten gegenteilige Zuständigkeitssicht dar. Einige Kommunen setzten die Lärmaktionsplanung (2. Stufe) sodann um, andere sahen weiterhin keine rechtlich belastbare Zuständigkeit.

Die zweite Stufe der Lärmaktionsplanung musste bis zum 18.07.2013 erarbeitet werden.

Mit dem Amtsblatt des Saarlandes vom 13.03.2014 wurde nun eine geänderte „Verordnung über die Zuständigkeiten nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz und nach dem Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz (ZVO-BImSchG-TEHG) vom 17. Februar 2014“ bekanntgemacht. Im § 1 heißt es unter der Überschrift „Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz“: „Die zuständige Behörde zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und der nach diesem Gesetz ergangenen Rechtsverordnungen ist das Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz, soweit nicht in dieser Verordnung Aufgaben ausdrücklich anderen Behörden zugewiesen werden und soweit nicht im



Bundes-Immissionsschutzgesetz oder in den nach diesem Gesetz ergangenen Rechtsverordnungen andere Stellen ausdrücklich benannt sind. Für den Vollzug des Sechsten Teils des Bundes-Immissionsschutzgesetzes verbleibt es bei der durch § 47e Absatz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes festgelegten Zuständigkeit der Gemeinden."

Seit Bekanntwerden der ZVO-BImSchG-TEHG nutzte die Verwaltung die Zeit zur Vorbereitung und Erstellung eines Entwurfes des kommunalen Lärmaktionsplanes der 2. Stufe. Nach der Kommunalwahl, der Oberbürgermeister-Wahl, den Sommerferien und der konstituierenden Sitzung ist nun eine Bürgerbeteiligung durchzuführen, um zeitnah den Aktionsplan dem kommunalen Ratsgremium vorlegen zu können. Zwischenzeitlich wurde der Entwurf der Lärmaktionsplanung für die Kreisstadt Homburg abgeschlossen. Dieser Plan enthält Maßnahmenvorschläge, welche die Straßenverkehrslärmprobleme und deren Auswirkungen an o. g. Straßen regeln sollen, um so den Schutz der Gesundheit und die Lebensqualität zu erhöhen.

6. Grenzwerte

Die Grenzwerte für Straßenverkehrslärm im nationalen Recht beziehen sich auf den Beurteilungs-zeitraum 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.

- 'Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes' (VLärmSchR 97) auf der Grundlage des Bundeshaushaltsgesetzes
Die VLärmSchR 97 gelten für bestehende Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes. Die Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmsanierung) betragen für MI 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts bzw. für WA 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts.
- 'Verkehrslärmschutzverordnung' (16. BImSchV)
Die Verkehrslärmschutzverordnung gilt für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen. Die Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmvorsorge) betragen für MI 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts bzw. für WA 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts



7. Zahl betroffener Menschen

Aus der u.a. Tabelle ist die Zahl betroffener Einwohner ersichtlich.

Pegelbereich [dB(A)]	LDEN Zahl betroffener Menschen		LNight Zahl betroffener Menschen	
	Ungerundet	EU-Rundung	Ungerundet	EU-Rundung
50-55			1318	1300
55-60	2113	2100	674	700
60-65	1002	1000	352	400
65-70	619	600	0	0
70-75	234	200	0	0
>75	0	0	0	0

LDEN: Mittelungspegel über Tag, Abend und Nacht (24 Stunden) mit 5 dB Zuschlag für den Abend und 10 dB für die Nacht

LNight: Mittelungspegel für die Nacht (8 Stunden)

Ein direkter Vergleich der in den Lärmkarten ausgewiesenen Pegel mit Grenzwerten nach deutschem Recht ist wegen der z.T. abweichenden Berechnungsmethode nur bedingt möglich. Ein dem LDEN entsprechender Pegel ist im deutschen Recht nicht festgelegt.

8. Zahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

Schwellenwerte [dB(A)]	Anzahl der Wohnungen LDEN		Anzahl der Schulen LDEN	Anzahl der Krankenhäuser LDEN
	Ungerundet	EU-Rundung	Ungerundet	Ungerundet
>55	1998	2000	1	0
>65	428	400	0	0
>75	0	0	0	0

LDEN: Mittelungspegel über Tag, Abend und Nacht (24 Stunden) mit 5 dB Zuschlag für den Abend und 10 dB für die Nacht

LNight: Mittelungspegel für die Nacht (8 Stunden)

Ein direkter Vergleich der in den Lärmkarten ausgewiesenen Pegel mit Grenzwerten nach deutschem Recht ist wegen der z.T. abweichenden Berechnungsmethode nur bedingt möglich. Ein dem LDEN entsprechender Pegel ist im deutschen Recht nicht festgelegt.



Kreisstadt Homburg 2014

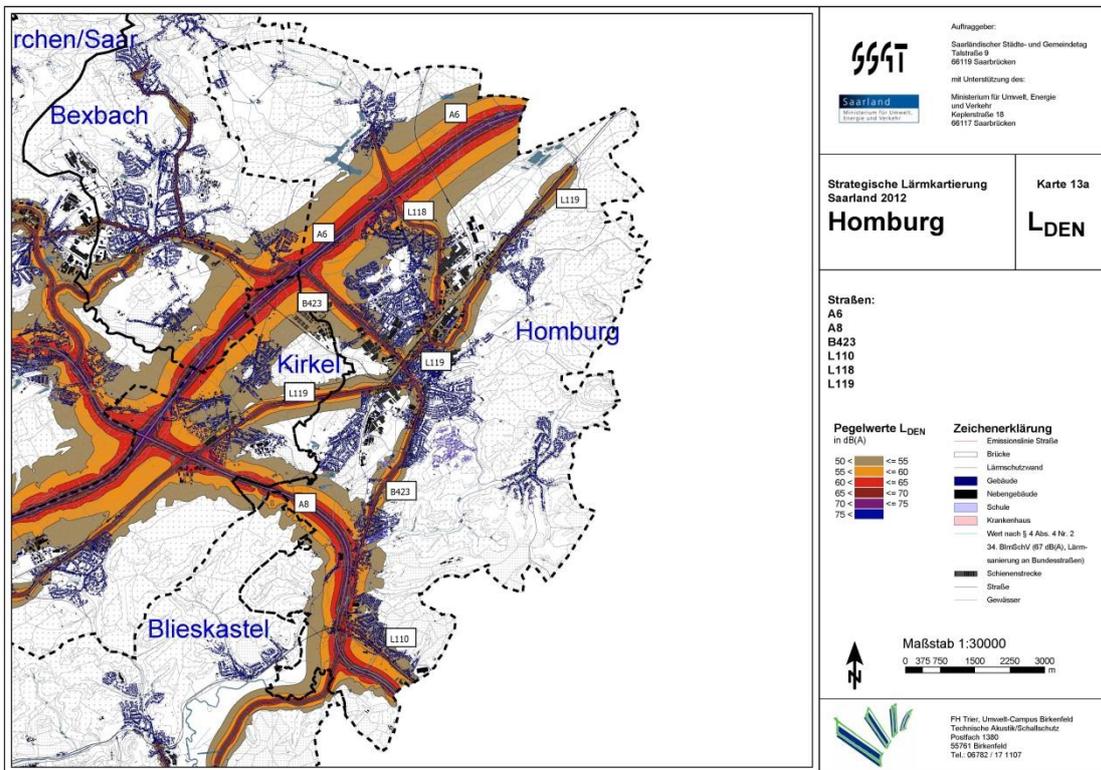


Abbildung 1 Verkehrslärmbelastung Kreisstadt Homburg, Lärmindikator L_{den}

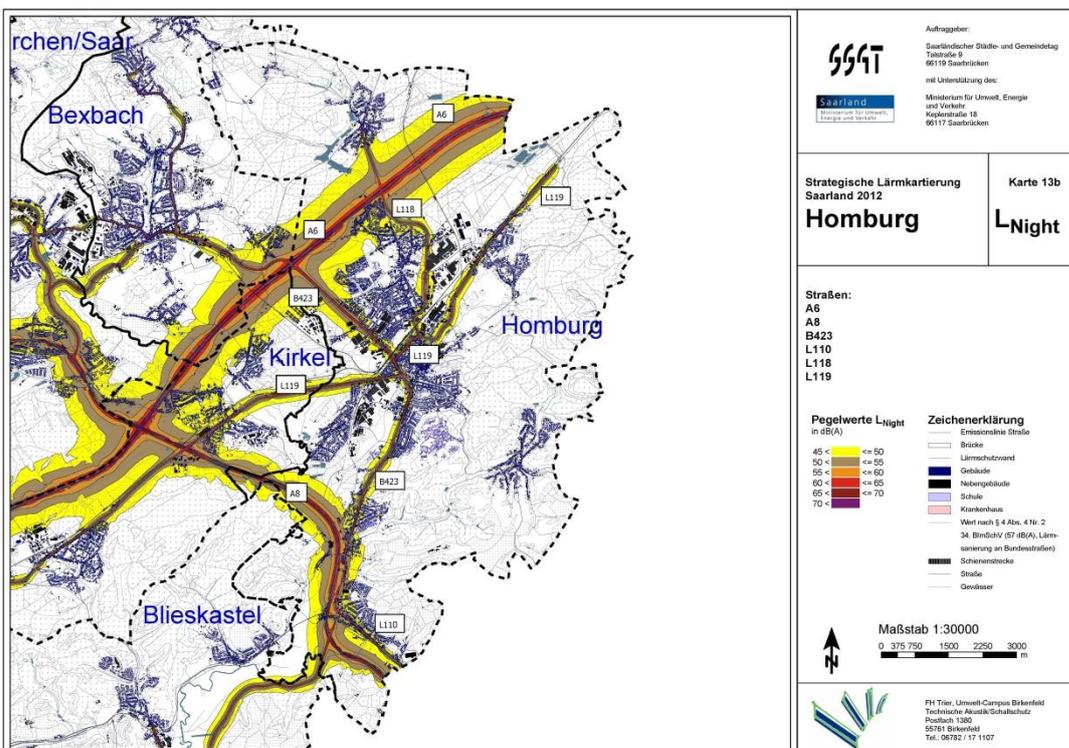


Abbildung 2 Verkehrslärmbelastung Kreisstadt Homburg, Lärmindikator L_{Night}



9. Kurzfristiger Handlungsbedarf: Überschreitung der Grenzwerte der Lärmsanierung

Bei Überschreitung der Grenzwerte für Lärmsanierung an Bundesstraßen (in der Anpassung auf die Lärmindikatoren L_{DEN} und L_{Night}), die für Mischgebiete, Dorfgebiete und Kerngebiete 73 dB(A) bzw. 62 dB(A) betragen, besteht kurzfristig dringender Handlungsbedarf. Hier ist die Gefahr gesundheitlicher Beeinträchtigungen nicht auszuschließen.

Im Bereich der A 6 wird kurzfristig kein Handlungsbedarf gesehen; es sind nur sehr wenige Betroffene in den relevanten Pegelklassen zu verzeichnen. Zudem wurden bereits Lärmschutzwände realisiert. Maßnahmen, die kurzfristig und mit geringen Kosten realisiert werden können, sollten selbstverständlich eingeführt werden. Im Verlauf der A 8, der B 423, der L110, der L118 und der L 119 besteht kurzfristig Handlungsbedarf; hier gibt es eine größere Anzahl von Menschen, die Pegeln ausgesetzt sind, die gesundheitliche Beeinträchtigungen hervorrufen können. Insbesondere im Einwirkungsbereich der B 423 liegen Schulen in Pegelbereichen, in denen der Grenzwert für Lärmsanierung erreicht oder überschritten wird. Krankenhäuser sind keinen solchen Pegeln ausgesetzt.

10. Mittelfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung gesundheitlicher Gefährdungen

Die Empfehlungen des Umweltbundesamtes (UBA) und des Sachverständigenrates für Umweltfragen (SRU) gehen davon aus, dass bei einer Unterschreitung der Werte von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts eine gesundheitliche Gefährdung ausgeschlossen ist.

In der Umgebung der A 6 wird mittelfristig ein nicht vordringlicher Handlungsbedarf gesehen; die Anzahl von Personen, die einer Überschreitungen der Pegelwerte 65 bzw. 55 dB(A) ausgesetzt sind, ist gering. Sollte es durch kurzfristig umsetzbare Maßnahmen entlang der A 8, der B 423, der L110, der L118 und der L 119 nicht gelingen, erhebliche Pegelreduktionen zu erreichen, besteht auch hier mittelfristig Handlungsbedarf.

11. Langfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung von Belästigungen

Die Empfehlungen des Umweltbundesamtes (UBA) gehen davon aus, dass bei einer Unterschreitung der Werte von 60 dB(A) tags bzw. 50 dB(A) nachts erhebliche Lärmbelästigungen gemindert sind.

Zur Unterschreitung der o.a. Pegelwerte wären in der Umgebung aller betroffenen Straßen Maßnahmen erforderlich.



12. Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zu Lärminderung

Im Verlauf der A 6, A 8 und der B 423 gibt es mehrere Lärmschutzwände und zusätzlich passive Maßnahmen insbesondere an der B423. Lediglich die Lärmschutzwand zwischen der Einmündung Berliner Straße und der Lappentascher Straße muss noch gebaut werden.

13. Maßnahmen im Rahmen der Aktionsplanung

Für das Jahr 2020 ist die Inbetriebnahme der Ortsumgehung Schwarzenbach und Schwarzenacker der B 423 geplant. Dadurch wird insbesondere auch der entlang der B 423 gelegene innerstädtische Bereich verkehrlich entlastet. Hier ist, infolge der prognostizierten Abnahme der Verkehrsmenge, mit einer Verbesserung der Lärmsituation zu rechnen.

14. Sonstige Maßnahmen

- Zur Verstetigung des Verkehrsflusses sollte generell auf eine geeignete, verkehrsabhängige Ampelschaltung, erreichbar durch eine Optimierung des Lichtsignalanlagenetzes, geachtet werden. Hierdurch lassen sich eine Verringerung lästiger Pegelspitzen, aber auch eine i.a. geringere subjektive Belästigung erreichen.
- Die Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit kann durch die Anzeige der momentan gefahrenen Geschwindigkeit des Fahrzeugs bzw. häufigere Kontrollen unterstützt werden.
- Bei Aufstellung / Fortschreibung eines Verkehrsentwicklungsplans oder großräumiger Verkehrsuntersuchungen werden möglichst frühzeitig Aussagen zur schalltechnischen Verträglichkeit der geplanten Maßnahmen getroffen.
- Der ordnungsgemäße Zustand der Straßenoberflächen ist durch regelmäßige Kontrollen und zeitnahe Instandsetzungen sicherzustellen. Insbesondere ist auf den lärmindernden Einbau der Kanaldeckel (verriegelte Abdeckungen) zu achten. Zusätzlich kann das Vermeiden einer Höhendifferenz zur Straßenoberfläche bspw. durch Distanzringe (Dämpfungsringe) erreicht werden.
- Bei erforderlich werdenden Grunderneuerungen aller Straßen ist zu prüfen, ob lärmgeminderte Deckschichten zum Einsatz kommen können (nach aktuellem Stand der Technik).
- Ein leistungsfähiges System des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) trägt nicht nur zu Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bei, es



bewirkt auch, als positiver Nebeneffekt, die Reduzierung von Immissionsfaktoren wie Feinstäube und Lärm.

- Dabei ist eine gute Ankopplung des ÖPNV an bestehende Parkplätze (bspw. auch P+R-Plätze) anzustreben.
- Anreize, verstärkt den ÖPNV zu nutzen, können auch durch Job-Tickets kommen.
- Das bestehende System von Fahrrad- und Fußwegen ist, abgestimmt auf den ÖPNV, so zu gestalten, dass ein problemloser Wechsel der Verkehrsmittel ermöglicht wird. Der Komfort dieser Wege ist zu erhöhen.
- Eine Stadtentwicklung hin zum Konzept der 'Stadt der kurzen Wege' ermöglicht ebenfalls eine Reduktion innerstädtischer Verkehre. Einkaufsmöglichkeiten, soziale und medizinische Einrichtungen im Innenstadtbereich dienen auch einer Erhöhung der Attraktivität derselben. Einkaufszentren auf der 'Grünen Wiese' sollten nach Möglichkeit nicht mehr realisiert werden.
- 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, Bänke, Grünstreifen, Bepflanzungen, Blumenbänke, Springbrunnen, Kunstobjekte u.v.a.m.).
- Bei zukünftigen Planungen werden (wie bisher) keine Neubaugebiete ohne die Konzeption von Lärmschutzmaßnahmen in lärmbelasteten Bereichen ausgewiesen.
- Bei Neubauten und Lückenschlüssen ist außerdem darauf zu achten, dass durch den Baukörper möglichst ruhige Innenbereiche geschaffen werden.
- Bei der Erneuerung der kommunalen Fahrzeugflotte und beim Ausschreiben von Leistungen des ÖPNV wird auf den Einsatz lärmarmere Fahrzeuge und lärmgeminderter Reifen geachtet (Vorbildwirkung)
- Die Bürger werden im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit (Informationsveranstaltungen, Internet, Flyer) auf Möglichkeiten hingewiesen, zu einer lärmärmeren Fahrweise beizutragen (bspw. lärmgeminderte Reifen einsetzen - zusätzlicher Synergieeffekt der Kraftstoffeinsparung, 'Eco-Drive', Vermeiden unsinniger Fahrten).

15. Synergieeffekte

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



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. Eine 'Stadt der kurzen Wege', zeichnet sich durch höhere Attraktivität aus und leistet damit einen Beitrag zu einer Belebung der innerstädtischen Wohnquartiere. Damit verbunden sind bspw. eine Verringerung des Flächenverbrauchs und der Versiegelung, wenn keine neuen Baugebiete ausgewiesen werden. Durch die Förderung von Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie ÖPNV erhöht sich die touristische Attraktivität. Positive Effekte auf die Verkehrssicherheit sind zu verzeichnen. Durch den Modalwechsel weg vom MIV kommt es zu einer Verringerung von Verkehren mit positiven Auswirkungen auf Luftqualität und CO₂-Ausstoß.

Von diesem Lärmaktionsplan hat der Rat der Kreisstadt Homburg am 18.12.2014 Kenntnis genommen.

Homburg im Oktober 2014

Quellenangabe:

***Internetrecherche, Daten des Ministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz,
<http://saarland.de/9046.htm>,***

Lärmaktionsplanung Gemeinde Eppelborn, erstellt von Prof.Dr.Kerstin Giering, Bosen