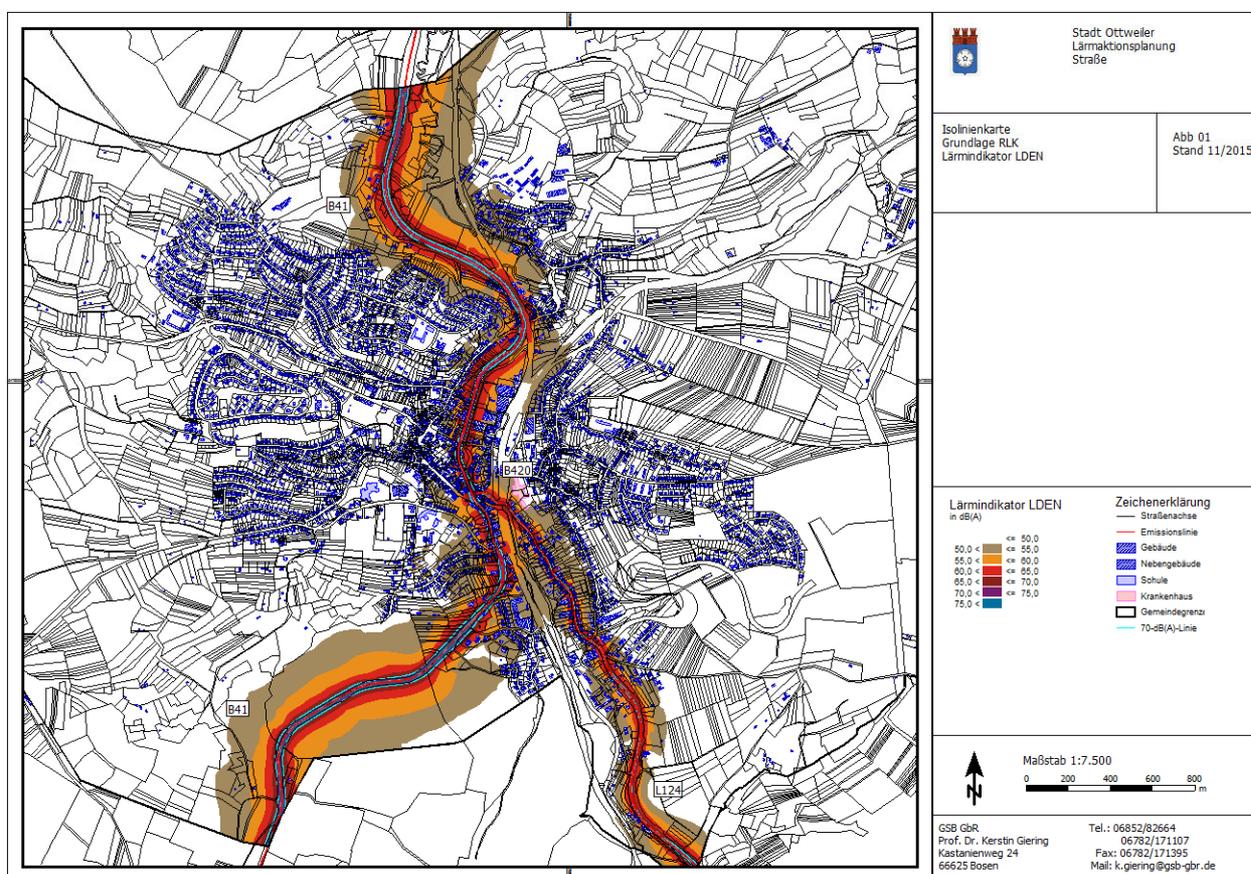


# Stadt Ottweiler

## Lärmaktionsplanung 2. Stufe

### Bericht zur Weiterleitung an die Europäische Union



# Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>1</b>	<b>Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen ..... 2</b>
<b>2</b>	<b>Zuständige Behörde..... 2</b>
<b>3</b>	<b>Rechtlicher Hintergrund ..... 3</b>
<b>4</b>	<b>Geltende Grenzwerte..... 3</b>
<b>5</b>	<b>Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten..... 3</b>
<b>6</b>	<b>Bewertung der Anzahl Betroffener ..... 5</b>
<b>6.1</b>	<b>Kurzfristiger Handlungsbedarf: Überschreitung der Grenzwerte der Lärmsanierung ..... 5</b>
<b>6.2</b>	<b>Mittelfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung gesundheitlicher Gefährdungen ..... 6</b>
<b>6.3</b>	<b>Langfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung von Belästigungen..... 6</b>
<b>7</b>	<b>Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zu Lärminderung ..... 6</b>
<b>8</b>	<b>Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung – kurzfristige und mittelfristige Maßnahmen ..... 7</b>
<b>8.1</b>	<b>Weitere Mittelfristige Maßnahmen ..... 8</b>
<b>8.2</b>	<b>Sonstige Maßnahmen..... 8</b>
<b>9</b>	<b>Finanzielle Informationen ..... 9</b>
<b>10</b>	<b>Protokolle der öffentlichen Anhörung ..... 9</b>

## 1 Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen

Die betroffenen Straßenabschnitte in der Stadt Ottweiler sind:

B 41	4.700 m
B 420	200 m
L 124	2.100 m

Folgende Verkehrsparameter liegen vor (s. Tabelle 1):

Tabelle 1 Verkehrsparameter der betroffenen Straßen

<b>Straße</b>	<b>Von Netzknoten und Lage</b>	<b>DTV<sup>1</sup></b>	<b>Lkw-Anteil [%]<sup>2</sup></b>	<b>Geschwindigkeit Pkw [km/h]</b>	<b>Geschwindigkeit Lkw [km/h]</b>
B 41	6608072 6608095 Gemeindegrenze Süd bis Seminarstraße	14.488	4,5 2,1 5,2	100 / 80 / 50	80 / 50
	6608095 6508001 Seminarstraße bis B 420 (Saarbrücker Str.)	17.392	5,2 2,4 6,0	50	50
	6508001 6509165 B420 (Saarbrücker Str.) bis Linxweilerstraße	15.165	4,6 2,1 5,2	50	50
	6509165 6508034 Linxweilerstraße bis Gemeindegrenze Nord	15.575	4,5 2,1 5,1	100 / 70 / 50	80 / 70 / 50
B 420	6508001 6509151 B 41 (Bliesstraße) bis L 124 (Saarbrücker Str.)	4.992	4,9 2,2 5,6	50	50
L 124	6609093 6509151 Gemeindegrenze Süd bis B 420 (Saarbrücker Str.)	6.851	3,2 1,5 3,6	100 / 70 / 50	80 / 70 / 50

## 2 Zuständige Behörde

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

Stadt Ottweiler  
Illinger Straße  
66564 Ottweiler  
Telefon: 06824/3008-0

<sup>1</sup> Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

<sup>2</sup> Day, evening, night

Fax: 06824/3008-66  
Gemeindeschlüssel: 10043115

### 3 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

### 4 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.

### 5 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Abbildungen 1 und 2 (Isophonenkarten) spiegeln die Belastung durch Straßenverkehrslärm in der Stadt Ottweiler für die Lärmindikatoren  $L_{DEN}$  bzw.  $L_{Night}$  wider. Aus der Tabelle 2 ist die Zahl betroffener Einwohner, aus der Tabelle 3 ist die Zahl der betroffenen Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser ersichtlich.

Abbildung 1 Gesamtlärmbelastung Straßenverkehrslärm Stadt Ottweiler, Lärmindikator  $L_{DEN}$

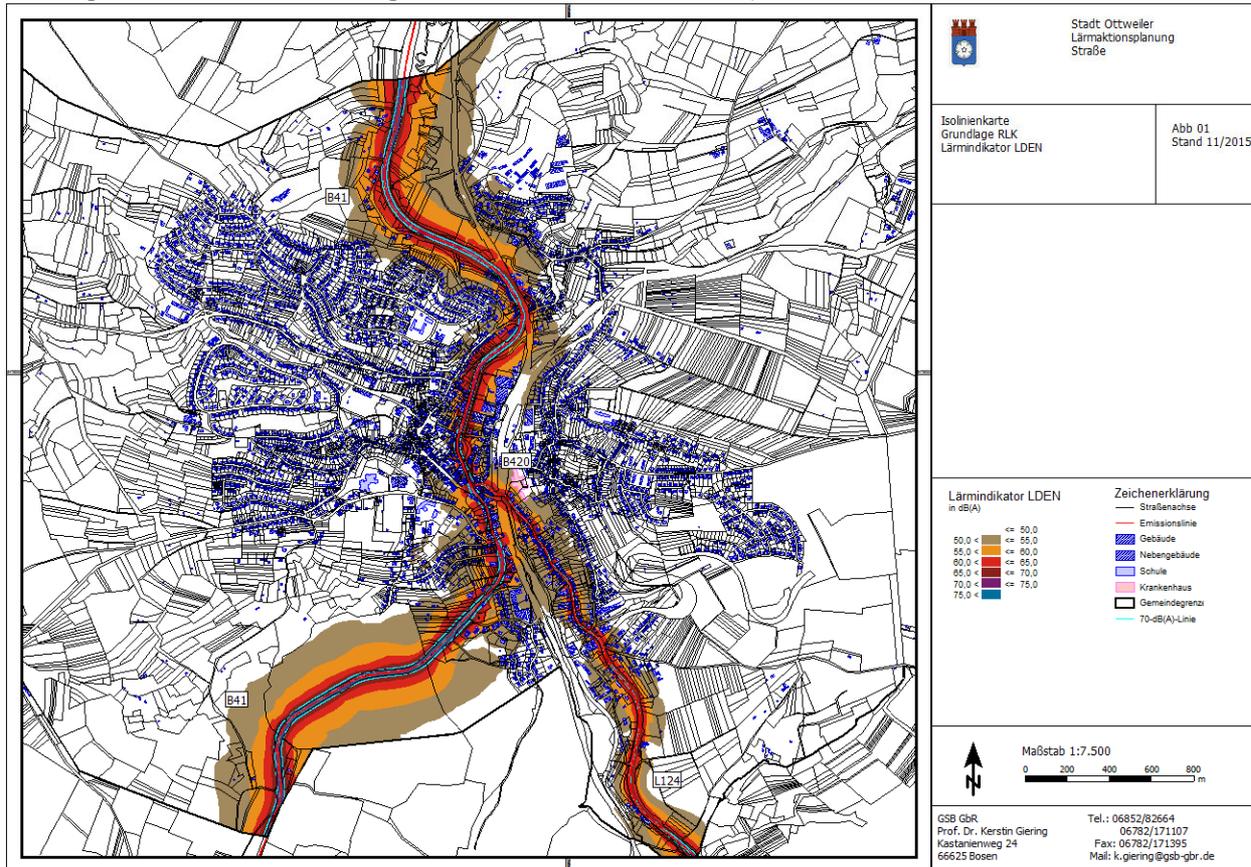


Abbildung 2 Gesamtlärmbelastung Straßenverkehrslärm Stadt Ottweiler, Lärmindikator  $L_{Night}$

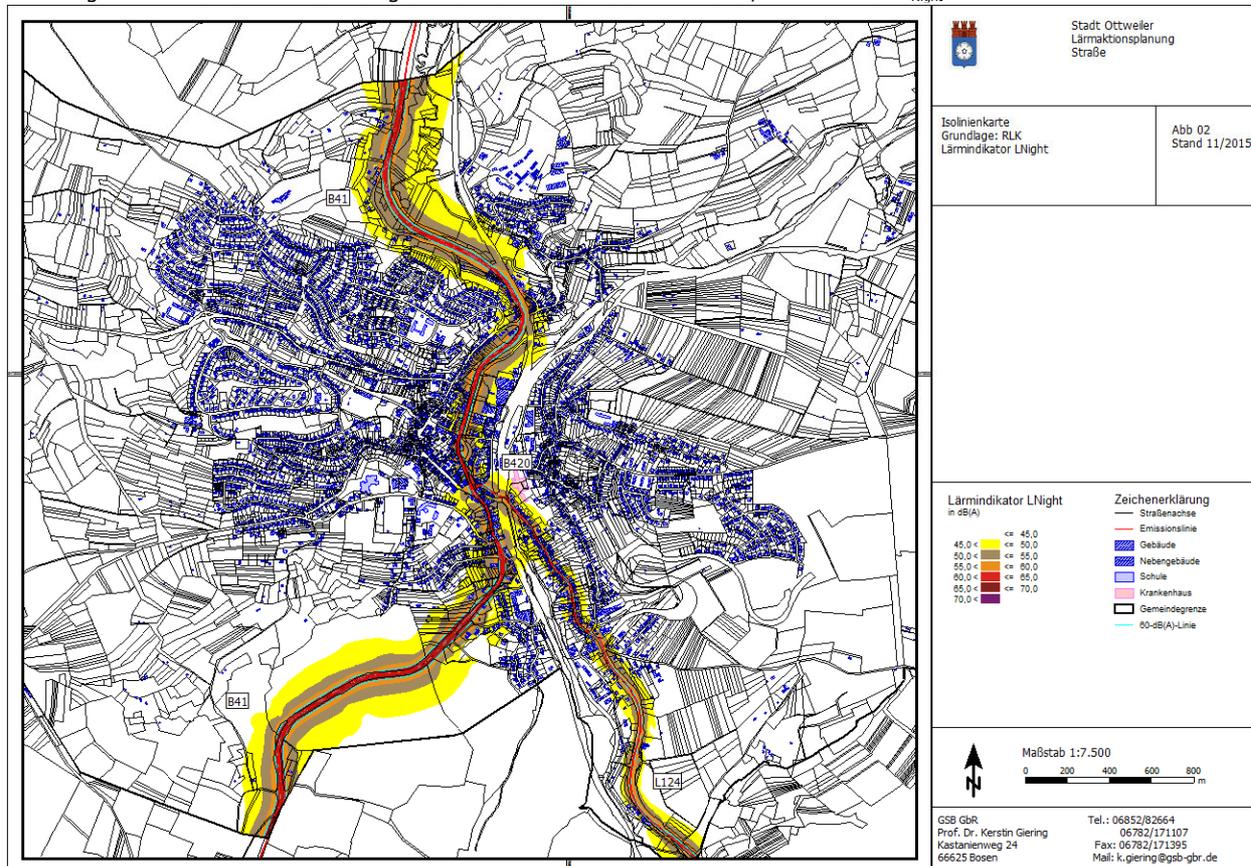


Tabelle 2 Zahl der betroffenen Menschen

Pegelbereich [dB(A)]	L <sub>DEN</sub> Zahl betroffener Menschen		L <sub>Night</sub> Zahl betroffener Menschen	
	ungerundet	EU-Rundung	ungerundet	EU-Rundung
50-55			220	200
55-60	257	300	143	100
60-65	186	200	33	0
65-70	118	100	9	0
70-75	25	0	0	0
>75	0	0		

Tabelle 3 Zahl betroffener Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser und betroffene Fläche

Schwellenwerte [dB(A)]	L <sub>DEN</sub> Zahl betroffener Wohnungen	L <sub>DEN</sub> Zahl betroffener Schulen	L <sub>DEN</sub> Zahl betroffener Krankenhäuser	L <sub>DEN</sub> Betroffene Fläche [km <sup>2</sup> ]
>55	294	0	0	1,64
>65	74	0	0	0,44
>75	3	0	0	0,06

## 6 Bewertung der Anzahl Betroffener

Für die Bewertung der Anzahl Betroffener im Rahmen der Aktionsplanung gibt es keine gesetzlichen Vorgaben. Jede Gemeinde beurteilt die Betroffenheit anhand der örtlichen Gegebenheiten und Möglichkeiten.

### 6.1 Kurzfristiger Handlungsbedarf: Überschreitung der Grenzwerte der Lärmsanierung

Bei Überschreitung der Werte von 70 dB(A) L<sub>DEN</sub> bzw. 60 dB(A) L<sub>Night</sub> besteht kurzfristig (in den nächsten 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.

Tabelle 4 Anzahl Betroffener mit Pegeln L<sub>DEN</sub> ≥ 70 dB(A) bzw. L<sub>Night</sub> ≥ 60 dB(A)

Straße	Betroffene mit L <sub>DEN</sub> ≥ 70 dB(A)	Betroffene mit L <sub>Night</sub> ≥ 60 dB(A)
B 41	30	40
B 420	0	0
L 124	0	1

Im Bereich der Bundesstraße 41 wird kurzfristig Handlungsbedarf gesehen; hier gibt es eine größere Anzahl von Betroffenen, die Pegeln ausgesetzt sind, die gesundheitliche Beeinträchtigungen hervorrufen können. Bei Anwendung der EU-Rundung sind in diesen Pegelbereichen keine Betroffenen zu verzeichnen.

Im Bereich der B 420 und der L 124 gibt es keine oder kaum Betroffene in den relevanten Pegelklassen. Maßnahmen, die kurzfristig und mit geringen Kosten realisiert werden können, sollten selbstverständlich durchgeführt werden.

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

## 6.2 Mittelfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung gesundheitlicher Gefährdungen

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

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

<b>Straße</b>	<b>Betroffene mit <math>L_{DEN} \geq 65</math> dB(A)</b>	<b>Betroffene mit <math>L_{Night} \geq 55</math> dB(A)</b>
B 41	72	93
B 420	7	8
L 124	69	82

In der Umgebung der B 41 wird, wenn kurzfristige Maßnahmen nicht umsetzbar sein sollten, auch mittelfristig Handlungsbedarf für Maßnahmen zur Lärminderung gesehen. Auch entlang der L 124 besteht mittelfristig Handlungsbedarf für Maßnahmen zur Lärminderung. Hier sind in erheblichem Umfang Menschen Pegeln ausgesetzt, die gesundheitliche Gefährdungen hervorrufen können.

## 6.3 Langfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung von Belästigungen

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

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

<b>Straße</b>	<b>Betroffene mit <math>L_{DEN} \geq 60</math> dB(A)</b>	<b>Betroffene mit <math>L_{Night} \geq 50</math> dB(A)</b>
B 41	167	226
B 420	13	14
L 124	151	161

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

## 7 Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zu Lärminderung

Entlang den Hauptverkehrsstraßen innerhalb der Stadtgrenzen sind keine Lärmschutzwände oder sonstige aktive Schallschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwälle errichtet worden.

Die zum Zeitpunkt der Lärmaktionsplanung der 1. Stufe angedachte Verlegung der B 41 wurde nicht realisiert.

## 8 Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung – kurzfristige und mittelfristige Maßnahmen

Als Maßnahme an der Quelle kommt eine Geschwindigkeitsbeschränkung in Betracht. Eine Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h führt zu den in den nachfolgenden Tabellen aufgeführten Pegelreduktionen. 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)<sup>3</sup>. Die Pegelreduktion durch die Geschwindigkeitsbegrenzung auf der B 41 beträgt 2,5 dB (nachts), erfüllt also die Kriterien der Lärmschutz-Richtlinien-StV.

Tabelle 7 Veränderung der Betroffenheit durch Geschwindigkeitsreduktion auf der B 41 (gesamt/'Stadtzentrum')

Intervalle dB(A)	in	Betroffene L <sub>DEN</sub> vorher	Betroffene L <sub>DEN</sub> nachher	Betroffene L <sub>DEN</sub> Differenz	Betroffene L <sub>Night</sub> vorher	Betroffene L <sub>Night</sub> nachher	Betroffene L <sub>Night</sub> Differenz
B 41							
50-55		-	-	-	134/25	92/29	-42/+4
55-60		200/50	183/34	-17/-16	53/28	32/22	-21/-6
60-65		95/25	79/28	-16/-3	<b>31/28</b>	<b>25/24</b>	-6/-4
65-70		42/27	33/24	-9/-3	<b>9/9</b>	<b>2/2</b>	-7/-7
70-75		<b>24/23</b>	<b>18/17</b>	-6/-6	0/0	0/0	0/0
>75		<b>6/6</b>	<b>0/0</b>	-6/-6	-	-	-

Es käme zu einer Verringerung der Zahl betroffener Menschen entlang der B 41 in fast allen betroffenen Pegelintervallen; das Ziel, Pegel über 70 bzw. 60 dB(A) zu vermeiden, wird nicht erreicht. Pegel über 75 dB(A) am Tag werden nicht mehr erreicht.

Die Betroffenheiten in den hohen Pegelklassen entfallen sowohl vor als auch nach der Maßnahme zu großen Anteilen auf das Gebiet 'Stadtzentrum'.

Eine Verringerung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h im Bereich 'Stadtzentrum' würde die Fahrtzeit auf dem 550 m langen Streckenabschnitt zwischen der Schloßstraße und der Seminarstraße um ca. 26 Sekunden verlängern.

<sup>3</sup> LAI-Hinweise zur Aktionsplanung vom 30.08.2007, Abschnitt 12.71.2.2.2110

Tabelle 8 Veränderung der Betroffenheit durch Geschwindigkeitsreduktion auf der L 124

Intervalle dB(A)	in	Betroffene L <sub>DEN</sub> vorher	Betroffene L <sub>DEN</sub> nachher	Betroffene L <sub>DEN</sub> Differenz	Betroffene L <sub>Night</sub> vorher	Betroffene L <sub>Night</sub> nachher	Betroffene L <sub>Night</sub> Differenz
L 124							
50-55		-	-	-	79	90	+11
55-60		44	69	+25	81	38	-43
60-65		82	95	+13	1	0	-1
65-70		69	21	-48	0	0	0
70-75		0	0	0	0	0	0
>75		0	0	0	-	-	-

Es käme zu einer deutlichen Verringerung der Zahl betroffener Menschen entlang der L 124 in den höchsten betroffenen Pegelintervallen, verbunden mit einer Zunahme der Betroffenen in niedrigeren Pegelklassen.

Die Pegelreduktion durch die Geschwindigkeitsbegrenzung beträgt 2,4 dB (nachts), erfüllt also die Kriterien der Lärmschutz-Richtlinien-StV.

### 8.1 Weitere mittelfristige Maßnahmen

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.

Es sollte gemeinsam mit der Straßenverkehrs- und der Polizeibehörde geprüft werden, ob auch auf weiteren Straßenabschnitten eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km / h möglich ist.

### 8.2 Sonstige Maßnahmen

Zur Verringerung der Lärmbelastung werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Sicherstellung der Einhaltung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit von 50 km / h bei Einfahrt in die Stadt
- Sicherstellung des ordnungsgemäßen Zustands der Straßenoberflächen durch regelmäßige Kontrollen und ggf. Instandsetzungen
- Prüfung der Möglichkeit, lärmindernde Deckschichten einzusetzen
- Schaffung von Anreizen, den Anteil des MIV am Verkehrsaufkommen zu reduzieren (bspw. leistungsfähiger ÖPNV, bestehendes System von Fahrrad- und Fußwegen ausweiten, schaffen sicherer Fahrradstellplätze)
- Attraktive Stadtentwicklung (bspw. Einkaufsmöglichkeiten vor Ort, sichere Wege zu Schulen und Kindergärten)
- Bei Erneuerung der kommunalen Fahrzeugflotte und beim Ausschreiben von Leistungen des ÖPNV wird auf den Einsatz lärmarmen Fahrzeuge und lärmgeminderter Reifen geachtet.
- Information der Bürger zur Thematik Lärm und Mobilität

Ruhige Gebiete werden nicht ausgewiesen.

## **9 Finanzielle Informationen**

Die (externalisierten) Lärmkosten durch das kartierte Straßennetz betragen in der Stadt Ottweiler jährlich etwa 260.000 €.

## **10 Protokolle der öffentlichen Anhörung**

Der Entwurf des Lärmaktionsplans wurde am 26.11.2015 in einer öffentlichen Bürgerversammlung vorgestellt und diskutiert. Die Offenlage des Aktionsplans wurde am 15.03.2016 im Stadtrat beschlossen. Die Öffentlichkeitsbeteiligung hat in der Zeit vom 04.04. bis 04.05.2016 stattgefunden. In dieser Zeit konnte der Plan im Amt für Stadtentwicklung und Umwelt eingesehen und Stellungnahmen dazu abgegeben werden. Der Lärmaktionsplan wurde ab dem 04.04.2016 zum Download auf die Internetseite der Stadt gestellt.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung und der Beteiligung der TöB gingen bei dem zuständigen Amt für Stadtentwicklung und Umwelt sieben Anregungen seitens von Bürgern ein, vier davon während der Vorstellung des Lärmaktionsplans in der öffentlichen Bürgerversammlung. Seitens der Träger öffentlicher Belange gingen acht Stellungnahmen ein.

Die in den Stellungnahmen vorgebrachten Anregungen wurden diskutiert, abgewogen und teilweise im Lärmaktionsplan umgesetzt.

Zur Umsetzung der im Lärmaktionsplan genannten Maßnahme 'Tempo 30' hat die Stadt Ottweiler Berechnungen nach RLS 90 bei der Straßenverkehrsbehörde, dem Landkreis Neunkirchen, angefordert. Die detaillierten Berechnungsergebnisse gingen am 29.11.2016 bei der Stadt Ottweiler ein. Die Endfassung des Lärmaktionsplans wurde am 08.12.2016 im Stadtrat beschlossen.

---

Stadt Ottweiler, 08.12.2016