

Stadt Blieskastel

Lärmaktionsplanung 2018

III. Stufe

Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

Allgemeines

Aufgrund der 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 und des Gesetzes zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, BGBl. I S. 1794 (§ 47a-f des BlmSchG) liegen nun die Ergebnisse der sogenannten III. Runde der Lärmkartierung 2017 vor. Die vorliegenden Ergebnisse stellen eine Aktualisierung der Lärmkartierung der II. Stufe aus dem Jahr 2012 dar.

Es sind in der Lärmkartierung Straßen zu berücksichtigen, die ein jährliches Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kfz aufweisen, entsprechend einer täglichen Verkehrsmenge von 8.219 Kfz. In der II. Stufe wurden im Saarland auch Lückenschlüsse und communal nachgemeldete Straßen berücksichtigt. Die Verkehrsmenge einiger Straßen lag damit in der Stufe II unter der Kartierungsschwelle. Um nicht hinter den Kartierungsumfang der Stufe II zurückzufallen, wurden in der 3. Runde alle in der Stufe II kartierten Straßen und zusätzlich hinzugekommene Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 8.219 Kfz in 2016 berücksichtigt. Eine Nachmeldung klassifizierter Straßen durch die Kommunen konnte auch in der III. Runde vorgenommen werden.

Alle Verkehrsmengen stammen aus der Straßenverkehrszählung 2015 und wurden durch den Landesbetrieb für Straßenbau geprüft zur Verfügung gestellt.

Berücksichtigte Straßen

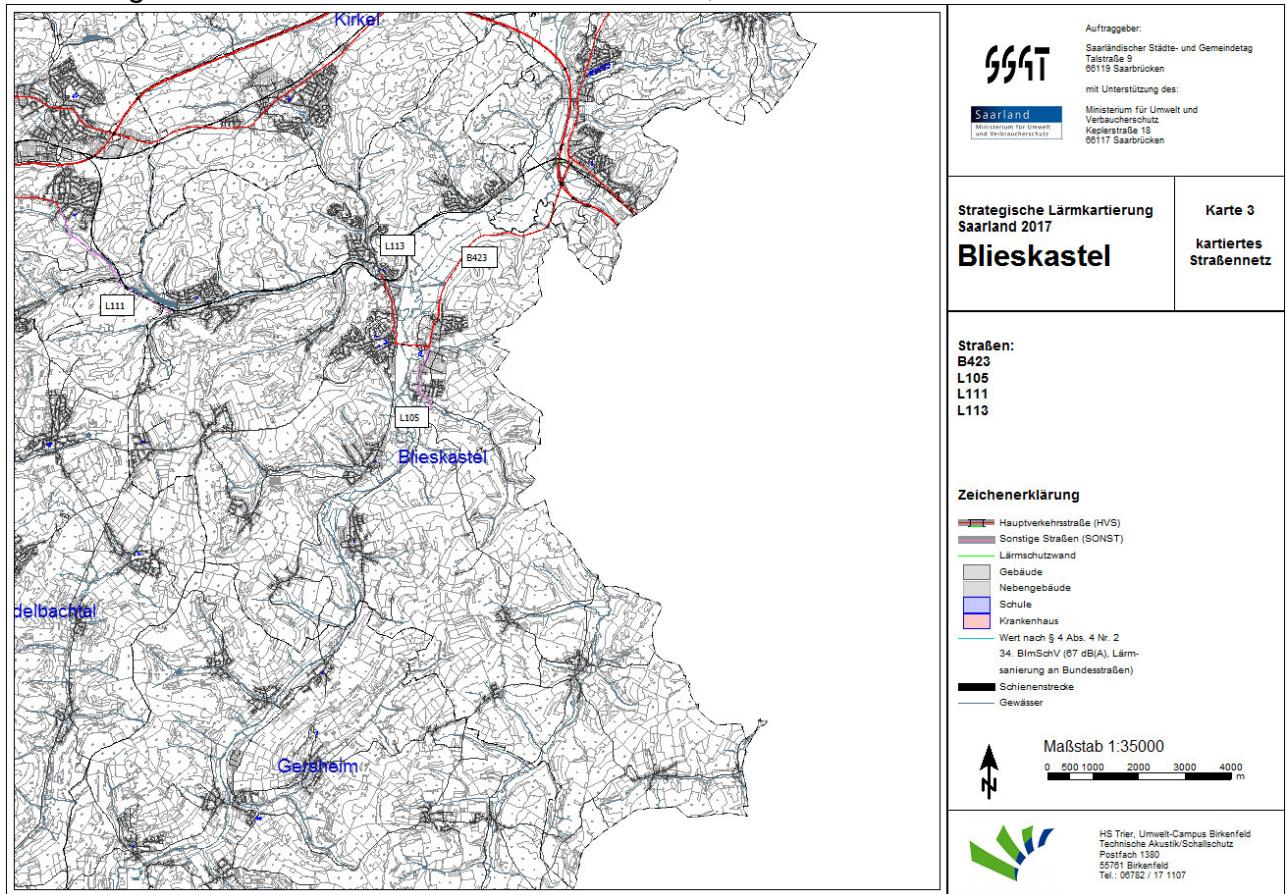
In der Gemeinde Blieskastel wurden in der Kartierung der III. Runde folgende Straßen berücksichtigt:

<input type="checkbox"/>	B423 (Bliestalstraße)	5.100 m
<input type="checkbox"/>	L105 (Breitfurter Straße)	1.800 m
<input type="checkbox"/>	L111 (Bezirksstraße)	1.300 m
<input type="checkbox"/>	L113 (Bliesgaustraße)	1.600 m

Gegenüber der Stufe II sind keine Straßen oder Straßenabschnitte neu hinzugekommen.

Das berücksichtigte Straßennetz ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

Abbildung 1 Kariertes Straßennetz der 3. Runde, Gemeinde Blieskastel



Zuständige Behörde

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

Stadt Blieskastel
Fachbereich Umwelt, Planung und Bauen
Zweibrücker Str. 1
66440 Blieskastel
Telefon: 06842/926 - 1200 Fax: 06842/926 - 2200
Gemeindeschlüssel: 10045112

Zuständiger Träger der Straßenbaulast für die o.a. Bundes- und Landesstraßen der Landesbetrieb für Straßenbau.

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, BGBI. I S. 1794 (§ 47a-f des BImSchG)

Grundlage: Strategische Lärmkarten, die gemäß § 47c BImSchG erstellt wurden; Vorliegen der Voraussetzungen des § 47d BImSchG

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 gebietsspezifisch 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

Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Veränderung der Lärmsituation

In der Stufe II wurden folgende Betroffenheiten ermittelt:

Intervalle	LDEN ungerundet	Intervalle	LNight ungerundet
		50-55	182
55-60	135	55-60	213
60-65	193	60-65	218
65-70	222	65-70	0
70-75	176	>70	0
>75	0		

Die Betroffenheiten in der 3. Runde sind:

Intervalle	LDEN ungerundet	Intervalle	LNight ungerundet
		50-55	199
55-60	157	55-60	231
60-65	199	60-65	229
65-70	236	65-70	1
70-75	187	>70	0
>75	0		

Zur Kennzeichnung der Wesentlichkeit der Änderung der Betroffenheit wurde die Lärmkennziffer (LKZ) herangezogen. Sie ermöglicht es, jeweils durch einen Einzahlwert für den Lärmindikator LDEN bzw. LNIGHT, die Veränderungen in den Betroffenenzahlen zu interpretieren. Die Lärmkennziffer berechnet sich nach

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

mit

N: Gesamtzahl Betroffener

Li: Pegelwert für die Anzahl

Betroffener ni LS: Schwellenwert.

Der Schwellenwert beträgt für den LDEN 55 dB(A), für den LNIGHT 50 dB(A).

In der Gemeinde Blieskastel beträgt die LKZ für den LDEN in der II. Stufe: 7.630

Die LKZ für den LDEN beträgt in der 3. Runde: 8.108

Das entspricht einer Veränderung der LKZ für den LDEN um:

,26 %

+6

In der Gemeinde Blieskastel beträgt die LKZ für den LNIGHT in der II. Stufe: 4.786

Die LKZ für den LNIGHT beträgt in der 3. Runde: 5.110

Das entspricht einer Veränderung der LKZ für den LNIGHT um:

+6,78 % Eine Veränderung der LKZ um weniger als 20 % wird als nicht wesentlich eingeschätzt.

Die nicht wesentliche Veränderung der LKZ führt im Ergebnis dazu, dass eine detaillierte Überarbeitung des Lärmaktionsplans (LAP) der Stadt Blieskastel nicht erforderlich ist .

Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung

Zur Reduktion der Lärmbelastung stehen grundsätzlich aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen zur Auswahl.

Als Maßnahmen zur Lärminderung kommen z.B. in Betracht:

- Geschwindigkeitsbeschränkungen,
- Einsatz lärminderter Fahrbahnoberflächen,
- Verringerung der Verkehre in Verbindung mit der Förderung des ÖPNV und des nichtmotorisierten Individualverkehrs (Bikesharing/Carsharing),
- Parkraummanagement,
- Einsatz lärminderter Fahrzeuge (Elektrofahrzeuge) und Reifen,
- Erleichterung des Verkehrsfluss z.B. KVP, grüne Welle,
- Abrücken des Fahrstreifens vom Immissionsort bei überbreiten Fahrbahnen,
- Schallschutzfenster

Die Anordnung von **Geschwindigkeitsbeschränkungen** (Tempo 30) entsprechend den 'Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm' (Lärmschutz- Richtlinien-StV) ist mit der Verkehrsbehörde abzustimmen. Danach kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen „insbesondere“ in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort einen der folgenden Richtwerte überschreitet:

- 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).‘

Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h kann eine Lärminderung bis zu 3 dB(A) bewirken. Zusätzliche positive Auswirkungen der Geschwindigkeitsbeschränkungen können die Reduzierung der Unfallhäufigkeit und –schwere, das Vereinfachen der Fahrbahrquerung für Fußgänger und Radfahrer und ggf. einen Verstetigung des Verkehrsflusses sein.

Der Einbau **lärmindernder Fahrbahnoberflächen** bietet sich an, wenn Sanierungsmaßnahmen geplant sind. Lärmindernde Beläge sind griffiger und offenporig mit geringen Größtkorndurchmesser. Sie sind gegenüber anderen Belägen kostenneutral und weisen vergleichbare Haltbarkeit auf. Der Einbau

offenporiger Asphalt kann eine Lärmreduzierung von bis zu 9 dB(A) bewirken. Auch die Instandsetzung und kontinuierliche Unterhaltung der Straßen trägt zur Lärmreduzierung bei.

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**. Ortsansässige Arbeitgeber sollten animiert werden, ihren Beschäftigten Job-Tickets anzubieten.

Mit dem **Ausbau der Elektromobilität** kann ein wesentlicher Beitrag zur Lärmreduzierung erfolgen.

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

3.1 Kurzfristige Maßnahmen B 423, L 105 sowie L 113

Für die B 423 sollte im gesamten Verlauf durch den Baulastträger geprüft werden, an welchen schutzwürdigen Räumen der Wohngebäude die Immissionsgrenzwerte der Lärmsanierung (nach VLärmSchR 97) überschritten sind. Hier sollten dann zumindest passive Maßnahmen (Einbau von Lärmschutzfenstern ggf. in Verbindung mit Lüftern) umgesetzt werden. Weiter ist mit dem Straßenbaulastträger zu erörtern, ob abschnittsweise z.B. im Kurvenbereich an der Kirche in Webenheim eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h möglich ist.

Für die genannten Hotspot-Bereiche Bliestalstraße, Bliesgaustraße und Breitfurter Straße sollte bei einer geplanten Fahrbahnsanierung ein lärmgeminderter Belag zum Einsatz kommen. Bei einer angenommenen Pegelreduktion von 4 dB ergeben sich damit die in den nachfolgenden Tabellen dargestellten Veränderungen der Betroffenenzahlen.

Tabelle 7
B 423, Bliestalstraße: 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
50-55	-	-	-	3	7	+4
55-60	37	3	-4	7	8	+9
60-65	37	8	+4	9	2	-69
65-70	77	9	+1	0	0	0
70-75	88	0	-88	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-

Es kommt zu einer deutlichen Verringerung der Anzahl betroffener Menschen in den höchsten betroffenen Pegelintervallen, verbunden mit einer Erhöhung der Betroffenenzahlen in den darunterliegenden Pegelklassen. Das kurzfristige Ziel wird für diesen Straßenabschnitt tags, aber nicht nachts, erreicht.

Tabelle 8

L 113, Bliesgaustraße: Veränderung der Betroffenheit durch lärmarmen Belag

Intervalle in dB(A)	Betroffene LDEN vorher	Betroffene LDEN nachher	Betroffene LDEN Differenz	Betroffene LNight vorher	Betroffene LNight nachher	Betroffene LNight Differenz
50-55	-	-	-	5	7	+1
55-60	30	5	+2	7	8	+1
60-65	64	7	+1	7	3	-76
65-70	72	8	+9	0	0	0
70-75	69	1	-68	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-

Es kommt zu einer deutlichen Verringerung der Anzahl betroffener Menschen in den höchsten betroffenen Pegelintervallen, verbunden mit einer Erhöhung der Betroffenenzahlen in den darunterliegenden Pegelklassen. Das kurzfristige Ziel wird für diesen Straßenabschnitt tags und nachts nahezu erreicht. Die Anzahl der Personen, die einer Überschreitung der Pegelwerte 70 bzw. 60 dB(A) ausgesetzt sind, sind sehr gering. Bei der Anwendung der EU-Rundung wären in diesen Pegelbereichen nach Umsetzung der Maßnahme keine Betroffenen zu verzeichnen.

Tabelle 9 L 105, Breitfurter Straße: Veränderung der Betroffenheit durch lärmarmen Belag

Intervalle in dB(A)	Betroffene LDEN vorher	Betroffene LDEN nachher	Betroffene LDEN Differenz	Betroffene LNight vorher	Betroffene LNight nachher	Betroffene LNight Differenz
50-55	-	-	-	2	2	-4
55-60	11	2	+1	2	3	+1
60-65	26	2	-5	3	0	-35
65-70	33	3	+3	0	0	0
70-75	20	0	-20	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-

Es kommt zu einer deutlichen Verringerung der Anzahl betroffener Menschen in den höchsten betroffenen Pegelintervallen. Das kurzfristige Ziel wird für diesen Straßenabschnitt tags und nachts erreicht.

Als weitere Maßnahme an der Quelle kommt eine Geschwindigkeitsbeschränkung

in Betracht. Eine Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 km / h in den genannten Hotspot-Bereichen Bliestalstraße, Bliesgaustraße und Breitfurter Straße führt zu den in den nachfolgenden Tabellen aufgeführten Pegelreduktionen. Um die Wirksamkeit der Maßnahmen zu gewährleisten, sind Kontrollen zur Einhaltung der Geschwindigkeitsreduzierung unabdingbar. Die u.a. 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)¹¹. Die Pegelreduktion durch die Geschwindigkeitsbegrenzung beträgt 2,5 dB (nachts), erfüllt also die Kriterien der Lärmschutz-Richtlinien-StV.

Tabelle 10
B 423, Bliestalstraße: Veränderung der Betroffenheit durch Geschwindigkeitsbegrenzung

Intervalle in dB(A)	Betroffene LDEN vorher	Betroffene LDEN nachher	Betroffene LDEN Differenz	Betroffene LNIGHT vorher	Betroffene LNIGHT nachher	Betroffene LNIGHT Differenz
50-55	-	-	-	3	6	+2
55-60	37	2	-9	7	6	-19
60-65	37	6	+2	9	7	-17
65-70	77	7	-3	0	0	0
70-75	88	5	-36	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-

Es kommt zu einer deutlichen Verringerung der Anzahl betroffener Menschen in dem jeweils am höchsten betroffenen Pegelintervall, verbunden mit Zunahmen in den weniger hohen Pegelintervallen. Das kurzfristige Ziel wird für diesen Abschnitt der B 423 allein durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung nicht erreicht.

Tabelle 11
L 113, Bliesgaustraße: Veränderung der Betroffenheit durch Geschwindigkeitsbegrenzung

Intervalle in dB(A)	Betroffene LDEN vorher	Betroffene LDEN nachher	Betroffene LDEN Differenz	Betroffene LNIGHT vorher	Betroffene LNIGHT nachher	Betroffene LNIGHT Differenz
50-55	-	-	-	5	7	+1
55-60	30	4	+1	7	8	+9
60-65	64	7	+1	7	3	-45
65-70	72	8	+1	0	0	0
70-75	69	1	-54	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-

Es kommt zu einer deutlichen Verringerung der Anzahl betroffener Menschen in dem jeweils am höchsten betroffenen Pegelintervall, verbunden mit Zunahmen in den weniger hohen Pegelintervallen. Das kurzfristige Ziel wird für diesen Abschnitt der L 113 allein durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung nicht erreicht.

Tabelle 12

L 105, Breitfurter Straße: 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
50-55	-	-	-	2	2	+2
55-60	11	2	+1	2	4	+2
60-65	26	2	-3	3	0	-35
65-70	33	4	+7	0	0	0
70-75	20	0	-20	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-

Es kommt zu einer deutlichen Verringerung der Anzahl betroffener Menschen in dem jeweils am höchsten betroffenen Pegelintervall, verbunden mit Zunahmen in den weniger hohen Pegelintervallen. Das kurzfristige Ziel wird für diesen Abschnitt der L 105 allein durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung erreicht.

Die Straßenunterhaltung und –instandsetzung soll kontinuierlich durchgeführt und im städtischen Haushalt die erforderlichen Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden. Fahrbahnen in baulich gutem Zustand sind die Voraussetzung einer lärmindernden Benutzung.

3.2 Mittelfristige Maßnahmen

Bei erforderlich werdenden Grunderneuerungen wird vorgeschlagen, auf allen innerörtlichen Straßenabschnitten, also auch auf solchen, die nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung sind, lärmgeminderte 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.

In Bereichen mit erhöhtem Sicherheitsanspruch bzw. erhöhtem Gefährdungspotential (bspw. Schulen, Kindergarten, unübersichtlicher Streckenverlauf) sollte gemeinsam mit der Straßenverkehrs- und der Polizeibehörde geprüft werden, ob eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h möglich ist.

3.3 Sonstige Maßnahmen

Um die Einhaltung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bei Einfahrt in die Gemeinde sicherzustellen, sollten Maßnahmen, die eine Reduzierung der Geschwindigkeit am Ortseingang erzwingen, in Betracht gezogen werden. Hierzu gehören bspw. Verengungen des Straßenquerschnitts sowie Überfahrungen. Diese könnten kombiniert werden mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h vor dem Ortseingangsschild. 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 werden¹².

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

Die Gemeinde Blieskastel sollte darauf hinarbeiten, durch ein modernes, leistungsfähiges System des öffentlichen Personennahverkehrs eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zu erreichen. 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 sollte ausgeweitet werden, um insbesondere auch innergemeindliche, motorisierte Individualverkehre ersetzen zu können. Durch eine verstärkte Aufklärung bspw. an Schulen, kann das Bewusstsein, dass Verzicht auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) nicht mit einer Einschränkung an Mobilität verbunden sein muss, geweckt werden.

Es sind die Potenziale der Etablierung eines Carsharing-Systems in Blieskastel zu prüfen.

Aktuell erstellt die Stadt Blieskastel ein Parkraumkonzept für die Innenstadt. Dabei wird auch die Standortfrage der Parkflächen erörtert. Ziel ist die Verlagerung der Parkplatzflächen an Standorte in Stadtrandlagen, die gut an das überörtliche Straßensystem und bestehende ÖPNV-Einrichtungen angebunden sind. Ziel ist zum einen, belastete Innenstadtgebiete vom Verkehr und damit auch vom

Verkehrslärm zu entlasten und zum anderen die Nutzung des ÖPNV im ländlichen Raum praktikabler und attraktiver zu gestalten. (Park & Ride)

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.

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 sicherer P+R-Plätze.

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.

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.).

Die Wege zu Schulen und Kindergärten sollten so sicher gestaltet werden, dass die Kinder diese gefahrlos allein befahren bzw. begehen können und somit Bringfahrten zu den Einrichtungen unterbleiben können.

Bei zukünftigen Planungen sollten keine Neubaugebiete ohne die Konzeption von Lärmschutzmaßnahmen in lärmbelasteten Bereichen ausgewiesen werden.

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 lärmärmer Fahrzeuge

(Elektrofahrzeuge) und lärmgeminderter Reifen geachtet.

Die Bürger können via Internet bzw. Informationsbroschüren auf Möglichkeiten hingewiesen werden, zu einer lärmärmeren Fahrweise beizutragen (bspw. lärmgeminderte Reifen einzusetzen – 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.

3.4 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 innerdörfliches Einkaufszentrum 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.

3.5 Kosten-Nutzen-Analyse

Zur Abschätzung der lärmbedingten Kosten wird ein Ansatz verwendet, der die Steuerausfälle durch verlorengegangene Mieteinnahmen infolge der Lärmbelastung abschätzt. In diesem Ansatz sind andere externalisierte Kosten (bspw. Krankheitskosten, vor allem die Zunahme des Herzinfarktrisikos) nicht enthalten. Diese können aber abgeschätzt werden; sie betragen etwa 25 % der Immobilienwertverluste.

Entsprechend den Aussagen in den LAI-Hinweisen zur Aktionsplanung 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) (LDEN) überschreitet, der je Einwohner und Jahr entsteht. Die Tabelle 13 zeigt diese Steuerverluste auf. Als Basis wurde der Lärmindikator LDEN im Bereich > 55 dB(A) gewählt.

Eine Kosten-Nutzen-Analyse kann nur auf der Grundlage konkreter Maßnahmen

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

Abschnitt 10

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.

Tabelle 13 Mietbezogene Steuerverluste (gerundet)

Straße	Steuerverlust in € pro
B 423	8.200
L 105	5.700
L 111	500
L 113	8.300
Gesamt	22.700

Der Gesamtbetrag gibt an, welchen mietbezogenen Steuerverlust die Gemeinde pro Jahr durch den Straßenverkehrslärm der betrachteten Straßenabschnitte erleidet; 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 Blieskastel jährlich etwa 285.000 €, dabei ist nur das kartierte Straßennetz berücksichtigt!

3.6 Finanzielle Informationen

Die Kosten für die Aufstellung des Aktionsplans belaufen sich auf ca. 4.000 €.

4 Protokolle der öffentlichen Anhörung

Der Aktionsplan wurde am 2018 im Gemeinderat beschlossen; er ist der Öffentlichkeit durch Auslegung bekannt gemacht worden.

5 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 (VBU) 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