



Schalltechnisches Beratungsbüro
Prof. Dr. Kerstin Giering &
Egmont Giering
Kastanienweg 24
66625 Nohfelden - Bosen
Tel. 06852/82664

Gemeinde Tholey

Lärmaktionsplanung Straße 2024

Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

Nohfelden - Bosen, den 03.07.2024

Gemeinde Tholey

Lärmaktionsplanung Straße 2024

Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

Auftraggeber: Gemeinde Tholey
Im Kloster 1
66636 Tholey

Auftrag vom: 24. Februar 2023

Aufgabenstellung: Zusammenstellung und Bewertung von Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung im Bereich der gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie zu betrachtenden Hauptverkehrsstraßen in der Gemeinde Tholey

Auftragnehmer: GSB
Prof. Dr. Kerstin Giering
Egmont Giering
Kastanienweg 24
66625 Nohfelden - Bosen
Telefon: 06852 / 82664

Bearbeitung durch: Prof. Dr. Kerstin Giering

Dieser Bericht besteht aus 21 Seiten und den Anhängen A und B.
Bericht-Nr. 2309_gut01

Nohfelden – Bosen, 03.07.2024

Prof. Dr. Kerstin Giering

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Einführung: Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung	1
2 Lärmaktionsplan Gemeinde Tholey	3
2.1 Untersuchungsbereich	3
2.2 Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen	3
2.3 Zuständige Behörde	4
2.4 Rechtlicher Hintergrund	4
2.5 Geltende Grenzwerte	5
2.6 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	5
2.7 Bewertung der Anzahl Betroffener	6
2.8 Hotspotanalyse	8
3 Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung	8
3.1 Vorbemerkung	8
3.2 Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung	8
3.3 Geschwindigkeitsbeschränkung	9
3.3.1 Rechtliche Einordnung: Geschwindigkeitsbeschränkungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung.....	9
3.3.2 Vorbemerkungen	11
3.3.3 Maßnahmenbereiche.....	15
3.4 Lärmmindernde Fahrbahnoberflächen	17
3.5 Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung.....	18
3.6 Langfristige Strategie	18
3.7 Schadenskosten Verkehr	18
3.8 Ruhige Gebiete.....	18
4 Protokolle der öffentlichen Anhörung	19
5 Quellenverzeichnis	20

Tabellen

	Seite
Tabelle 1	Verkehrsparameter der betroffenen Straßen 3
Tabelle 2	Zahl betroffener Menschen 6
Tabelle 3	Zahl betroffener Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser sowie belastete Fläche 6
Tabelle 4	Auslösekriterien Lärmaktionsplanung 7
Tabelle 5	Anzahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 55$ dB(A) 7
Tabelle 6	Maßnahmenbereich 1, Trierer Straße, Metzger Straße, Veränderung der Betroffenheit 15
Tabelle 7	Maßnahmenbereich 2, Bonner Straße, Lebacher Straße, Veränderung der Betroffenheit 16

Anhang

Abbildungen im Anhang A

Abbildung A01	Untersuchungsgebiet
Abbildung A02	Verkehrslärm Straße, Isolinienkarte, Lärmindex LDEN
Abbildung A03	Verkehrslärm Straße, Isolinienkarte, Lärmindex LNight
Abbildung A04	Hotspotkarte, Lärmindex LDEN, Schwellenwert: 65 dB(A), Gebäudelärmkarte, Schwellenwert: 65 dB(A)
Abbildung A05	Maßnahmenbereich 1, B 269, Tholey, Trierer Straße, Metzger Straße, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung A06	Maßnahmenbereich 1, B 269, Tholey, Trierer Straße, Metzger Straße, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung A07	Maßnahmenbereich 2, B 269, Sotzweiler, Bonner Straße, Lebacher Straße, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung A08	Maßnahmenbereich 2, B 269, Sotzweiler, Bonner Straße, Lebacher Straße, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung A09	Ruhiges Gebiet

Tabellen im Anhang B

Bewertung der eingegangenen Stellungnahmen

1 Einführung: Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung

Nach Aussagen des Umweltbundesamtes ist der Straßenverkehrslärm seit langem die dominierende Lärmquelle in Deutschland. 2020 fühlen sich in Deutschland etwa drei Viertel der Bevölkerung durch Straßenverkehrslärm belästigt, davon mehr als 20 % stark oder äußerst belästigt /1/.

Unter Lärm versteht man dabei Geräusche, die als unangenehm und belästigend empfunden werden. Lärm ist also die subjektive Bewertung von Schallereignissen. Neben der Belästigung- und Störwirkung kann Lärm, insbesondere wenn der Mensch ihm über lange Zeit ausgesetzt ist, auch gesundheitliche Gefährdungen mit sich bringen. Aber auch mit dem durch den Verkehrslärm bedingten Wertverlust von Immobilien ist ein erheblicher volkswirtschaftlicher Schaden verbunden.

Deshalb wurde am 25. Juni 2002 vom Europäischen Parlament und vom Rat die 'Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm' ('EU-Umgebungslärmrichtlinie') /2/ verabschiedet. 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 Umgebungslärmrichtlinie greift einen Managementansatz auf, mit dem Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden sollen. Dabei geht es nicht nur um die Vermeidung, Vorbeugung oder Verhinderung erheblichen – im Sinn von schädlichen – Lärms, sondern um die Verbesserung der Lärmsituation insgesamt. Ziel ist es auch, ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen. Der Verzicht auf die Festlegung verbindlicher Immissionsgrenzwerte kann als Abkehr vom im deutschen Lärmschutzrecht üblichen ordnungsrechtlichen Ansatz verstanden werden.

In einem ersten Schritt sollen die Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten und Betroffenheitsanalysen ermittelt und die Öffentlichkeit über das Ausmaß informiert werden. In einem zweiten Schritt sind auf der Grundlage der Lärmkarten konkrete Maßnahmen auszuarbeiten, um die Lärmbelastung verringern bzw. nicht weiter ansteigen lassen zu können. Die Richtlinie sieht ein zeitlich gestaffeltes Vorgehen vor; eine Lärmkartierung/Lärmaktionsplanung erfolgten erstmals 2007/2008. Mindestens alle 5 Jahre werden die Lärmaktionspläne überprüft und ggf. überarbeitet.

Die Gemeinde Tholey hat 2013 einen Lärmaktionsplan erstellt /3/, in dem Lärmminderungsmaßnahmen für die kartierten Hauptverkehrsstraßen, das sind Straßen mit mehr als 3 Millionen Kfz jährlich, konzipiert wurden. Dieser wurde in 2018 überprüft /4/.

Mit der Lärmkartierung 2022 ist erstmals ein europaweit harmonisiertes Berechnungsverfahren für Umgebungslärm festgeschrieben ('CNOSSOS-EU') /5/. Diese Berechnungsmethode unterscheidet sich deutlich von derjenigen, die in den vorangegangenen Lärmkartierungen zugrunde gelegt wurde. Deshalb wurde eine Neukartierung des Hauptstraßennetzes erforderlich. Darauf aufbauend ist der Lärmaktionsplan grundständig zu überarbeiten.

Die Kartierung der Hauptverkehrsstraßen obliegt den Gemeinden; sie erfolgte für die Gemeinde Tholey 2022, wie bereits bei den vorangehenden Kartierungen, landesweit einheitlich. Auf den Ergebnissen dieser Kartierung baut der Lärmaktionsplan auf.

Die Aufstellung der Lärmaktionspläne erfolgt gemäß § 47e BImSchG /6/ durch die Gemeinden, in ihr Ermessen sind nach § 47d auch die Festlegung von Maßnahmen gestellt.

Im Rahmen der Aufstellung eines Lärmaktionsplans ist eine rechtzeitige und effektive Mitwirkung der Öffentlichkeit vorgesehen. Die Öffentlichkeit ist über die im Rahmen der Lärmaktionsplanung getroffenen Entscheidungen zu unterrichten.

Lärmaktionspläne müssen bestimmte Mindestanforderungen erfüllen. Diese sind im Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG formuliert. Demnach müssen die Aktionspläne zu den nachfolgenden Punkten Aussagen enthalten:

- Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen, die zu berücksichtigen sind
- Zuständige Behörde
- Rechtlicher Hintergrund
- Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten
- Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angaben von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen
- Protokoll der öffentlichen Anhörung
- Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zu Lärminderung
- Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten 5 Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete
- Langfristige Strategie
- Finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse
- Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse der Aktionsplanung.

Ferner sollen Lärmaktionspläne Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der durch Lärmbelästigung, Schlafstörungen oder anderweitigen Beeinträchtigungen leidenden betroffenen Personen enthalten.

Gemäß Anhang VI ist der Kommission eine Zusammenfassung des Lärmaktionsplans von nicht mehr als 10 Seiten zu übermitteln. Dies hat jetzt erstmalig zum 18. Juli 2024 und danach alle 5 Jahre zu erfolgen.

2 Lärmaktionsplan Gemeinde Tholey

2.1 Untersuchungsbereich

Die Gemeinde Tholey liegt im nördlichen Saarland, im Landkreis St. Wendel, und umfasst eine Fläche von 57,55 km². Hier leben etwa 12.200 Einwohner /7/. Die Abbildung A01 im Anhang A zeigt das Untersuchungsgebiet.

2.2 Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen

Die betroffenen Straßenabschnitte in der Gemeinde Tholey sind:

- A 1 (Saarbrücken – Trier): 8.000 m
- B 269 (Lebacher und Bonner Straße in Sotzweiler, Metzger Straße, Trierer Straße und St. Wendeler Straße in Tholey) 6.800 m
- L 135 (Birkenfelder Straße in Theley, Theleyer Straße in Tholey): 1.920 m

Folgende Verkehrsparameter liegen vor (s. Tabelle 1):

Tabelle 1 Verkehrsparameter der betroffenen Straßen

Straße	Zählstelle Lage	DTV ¹	Anteil Kfz>3,5t [%] ²	Geschwindigkeit Pkw [km/h]	Geschwindigkeit Lkw [km/h]
A 1	64070175 Gemeindegrenze Nord bis Ausfahrt Nonnweiler- Primstal	17.720	13,1 8,0 22,0	130	80
	64070176 Ausfahrt Nonnweiler- Primstal bis Ausfahrt Tholey-Hasborn	17.526	11,9 7,3 19,5	100 / 130	80
	65070177 Ausfahrt Tholey-Hasborn bis Ausfahrt Tholey	20.176	11,9 7,1 18,9	100 / 120 / 130	80
	65070353 Ausfahrt Tholey bis Ausfahrt Eppelborn	22.568	10,7 6,1 16,4	120 / 130	80
B 269	65070365 Gemeindegrenze bis A 1	7.068	3,3 1,2 3,8	100	80

¹ Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

² Day, evening, night

	65070342 A 1 bis Bergweiler Straße	5.559	4,8 1,8 5,5	50 / 100	50 / 80
	65080343 Bergweiler Straße bis St. Wendeler Straße	7.513	4,1 1,6 4,8	50 / 100	50 / 80
	65080583 Trierer Straße bis Gemeindegrenze	11.134	4,0 1,4 4,5	50 / 100	50 / 80
L 135	65080344 Tholeyer Straße bis Trierer Straße	9.663	3,2 1,2 3,5	50	50

Im Vergleich zur Lärmkartierung der Stufe II wurde die L 147 (Tholeyer Straße in Theley) in der Kartierung der 4. Runde nicht mehr berücksichtigt, da sie das Auslösekriterium vom 3 Millionen Kfz jährlich nicht erreicht. Obwohl auch die B 269 nicht in allen Abschnitten dieses Kriterium erfüllt, wurde sie in der landesweiten Kartierung mit erfasst und wird deshalb auch im Rahmen der Lärmaktionsplanung untersucht.

2.3 Zuständige Behörde

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

Gemeinde Tholey
Im Kloster 1
66636 Tholey
Telefon: 06835/508-0
Gemeindeschlüssel: 100046118.

2.4 Rechtlicher Hintergrund

Den rechtlichen Hintergrund bilden die

- Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm ('EU-Umgebungslärmrichtlinie') /2/ sowie das
- Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, /8/ (§ 47a-f des BImSchG).

Grundlage für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans sind die strategischen Lärmkarten, die gemäß § 47c BImSchG erstellt wurden sowie das Vorliegen der Voraussetzungen des § 47d BImSchG.

2.5 Geltende Grenzwerte

Mit der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in nationales Recht (§ 47a-f BImSchG) wurden keine Grenzwerte festgelegt. Grenzwerte, Auslösewerte oder Richtwerte für Straßenverkehrslärm finden sich im nationalen Fachrecht. Die Werte 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) /9/
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 /10/ einschlägig. Die VLärmSchR 97 gelten für bestehende Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes. Die Auslösewerte für den Lärmschutz (Lärmsanierung) betragen seit 01.08.2020 für MI 66 dB(A) tags und 56 dB(A) nachts bzw. für WA 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts.

In der städtebaulichen Planung werden die schalltechnischen Orientierungswert der

- DIN 18.005, Teil 1 'Schallschutz im Städtebau – Berechnungsverfahren - Schall-technische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung', Beiblatt 1 /11/ herangezogen. Diese betragen für MI 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts bzw. für WA 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts.

Ein direkter Vergleich der in den Lärmkarten ausgewiesenen Pegel mit Grenz- Auslöse- oder Richtwerten nach deutschem Recht ist wegen der z. T. abweichenden Berechnungsmethode nur bedingt möglich. Ein dem L_{DEN} entsprechender Pegel ist im deutschen Recht nicht festgelegt³.

2.6 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Abbildungen A02 und A03 (Isolinienkarten) im Anhang A spiegeln die Belastung durch Straßenverkehrslärm in der Gemeinde Tholey für die Lärmindizes L_{DEN} bzw. L_{Night} wider. Aus der Tabelle 2 und der Tabelle 3 sind die Betroffenenanzahlen für die Gemeinde Tholey ersichtlich.

³ L_{DEN} : Mittelungspegel über Tag, Abend und Nacht (24 Stunden) mit 5 dB Zuschlag für den Abend und 10 dB für die Nacht

L_{Night} : Mittelungspegel für die Nacht (8 Stunden)

Tabelle 2 Zahl betroffener Menschen

Pegelbereich [dB(A)]	LDEN		L _{Night}	
	Zahl betroffener Menschen		Zahl betroffener Menschen	
	Ungerundet	EU-Rundung	Ungerundet	EU-Rundung
50-54	-	-	263	300
55-59	347	300	381	400
60-64	285	300	5	0
65-69	313	300	0	0
70-74	1	0	0	0
>75	0	0	-	-

Tabelle 3 Zahl betroffener Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser sowie belastete Fläche

Schwellenwerte [dB(A)]	LDEN Zahl betroffener Wohnungen	LDEN Zahl betroffener Schulen	LDEN Zahl betroffener Krankenhäuser	LDEN Betroffene Fläche in km ²
>55	487	0	0	8,34
>65	165	0	0	2,28
>75	0	0	0	0,54

Die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten beträgt 0, die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung 166 und die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung beträgt 41.

Für die Darstellung der Lärmbelastung über alle Pegelbereiche wird ein Einzahlwert, die sog. Lärmkennziffer (LKZ) zur Veranschaulichung herangezogen. Sie berechnet sich nach

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

mit

N: Gesamtzahl Betroffener

L_i: Pegelwert für die Anzahl Betroffener n_i

L_s: Schwellenwert.

Der Schwellenwert für den L_{DEN} beträgt 55 dB(A). Die Lärmkennziffer für die kartierten Straßen in der Gemeinde Tholey beträgt 6.935.

2.7 Bewertung der Anzahl Betroffener

Im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie sind keine Grenz- oder Auslösewerte festgesetzt, oberhalb derer Maßnahmen zur Lärminderung erforderlich werden. Damit sind die Gemeinden, als Träger der Lärmaktionsplanung (LAP), in die Lage versetzt, eine eigenständige Bewertung der Lärmsituation vorzunehmen. Lokale Besonderheiten wie bspw. besonderes hohe Belastung oder Mehrquellenbe-

lastung können so berücksichtigt werden. Eine Orientierung für die Gemeinden bieten dabei das Umweltgutachten des Sachverständigenrats für Umweltfragen (SRU) 2020 /12/, die Empfehlungen des Umweltbundesamts zur LAP /13/ sowie die Empfehlungen der WHO /14/. Für die Kommunen in Baden-Württemberg wurden mit dem Kooperationserlass /15/ Auslösewerte für die Aufstellung einer qualifizierten Lärmaktionsplanung angegeben. In der nachfolgenden Tabelle sind diese Werte zusammengestellt.

Tabelle 4 Auslösekriterien Lärmaktionsplanung

Handlungsziel	Zeitraum	L _{DEN}	L _{Night}
SRU			
Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen	kurzfristig	65 dB(A)	55 dB(A)
Vermeidung erheblicher Belästigungen	mittelfristig	55 dB(A)	45 dB(A)
Vermeidung von Belästigungen	langfristig	50 dB(A)	40 dB(A)
UBA			
Vermeidung gesundheitsschädlicher Auswirkungen	kurzfristig	60 dB(A)	50 dB(A)
Vermeidung erheblicher Belästigungen	mittelfristig	55 dB(A)	45 dB(A)
WHO			
Vermeidung schädlicher gesundheitlicher Auswirkungen und Beeinträchtigungen des Schlafs		53 dB(A)	45 dB(A)
Baden-Württemberg			
Auslösewert LAP		65 dB(A)	55 dB(A)

Die Gemeinde Tholey geht von einem Auslösewert von 65 dB(A) für den Lärmindex L_{DEN} bzw. 55 dB(A) für den Lärmindex L_{Night} aus.

Die Anzahl Betroffener (hier und im Folgenden sind die Betroffenen an den ursprünglich kartierten und an den nachkartierten Straßen berücksichtigt) in den Pegelbereichen ≥ 65 dB(A) (L_{DEN}) bzw. ≥ 55 dB(A) (L_{Night}) ist in der Tabelle 5 dargestellt.

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

Bereich	Betroffene mit L _{DEN} ≥ 65 dB(A)	Betroffene mit L _{Night} ≥ 55 dB(A)
Tholey	314	386

Für die weiteren Untersuchungen wird nur der Wert für den Lärmindex L_{DEN} herangezogen. Dieser Index stellt die Lärmbelastung für den gesamten Tag (24 h) dar, Abend- und insbesondere Nachtzeitraum sind durch Zuschläge gewichtet. Der Lärmindex L_{Night} liegt in der Regel etwa 10 dB unter dem L_{DEN}.

2.8 Hotspotanalyse

Zur Festlegung der Straßenabschnitte für vordringlichen Handlungsbedarf wurde eine Hotspotanalyse durchgeführt. Diese zeigt Bereiche mit einer Lärmbelastung $> 65 \text{ dB(A)}$ für den Lärmindex L_{DEN} und einer hohen Einwohnerdichte. Zur Verdeutlichung wurden Wohngebäude, an denen der genannte Pegel überschritten werden, rot eingefärbt. Die Abbildung A04 im Anhang A gibt diese Hotspots wieder. Ausgeprägte Hotspotbereiche befinden sich in

Tholey

- B 269: Trierer Straße, Metzger Straße

Sotzweiler

- B 269: Bonner Straße, Lebacher Straße.

Innerhalb dieser Hotspotbereiche soll durch Maßnahmen zur Lärminderung eine Verringerung der Lärmbelastung erfolgen. Hotspotbereiche werden somit zu Maßnahmenbereichen (MB) der Lärmaktionsplanung.

3 Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung

3.1 Vorbemerkung

Um eine spürbare Reduktion der Lärmbelastung zu erzielen, sind effektive Maßnahmen an der Quelle erforderlich.

Als Maßnahmen an der Quelle kommen vor allem in Betracht:

- Geschwindigkeitsbeschränkungen
- Einsatz lärmindernder Fahrbahnoberflächen

sowie

- Verringerung der Verkehre in Verbindung mit der Förderung des ÖPNV und des nichtmotorisierten Individualverkehrs
- Einsatz lärmindernder Fahrzeuge und Reifen.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird insbesondere eine Geschwindigkeitsbeschränkung betrachtet. Diese stellt eine wirksame, schnell umsetzbare und sehr kostengünstige Maßnahme dar.

3.2 Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung

Im Lärmaktionsplan 2013 wurde für die damaligen innerörtlichen Hotspotbereiche an der B 269 die Durchführung von passiven Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Lärmschutzfenstern ggf. in Verbindung mit Lüftern) angeregt. Ferner wurde empfohlen, dass bei der geplanten Fahrbahnsanierung ein lärmindernder Belag zum Einsatz kommen sollte.

Die Maßnahmen konnten bisher nicht umgesetzt werden.

An den kartierten Straßen sind bisher keine Maßnahmen zur Lärminderung vorhanden oder in Umsetzung.

3.3 Geschwindigkeitsbeschränkung

3.3.1 Rechtliche Einordnung: Geschwindigkeitsbeschränkungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung

Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen

‘Nach § 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG sind Maßnahmen in Lärmaktionsplänen nach § 47d Abs. 1 BImSchG durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz, d. h. dem BImSchG, oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen. § 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG stellt keine eigenständige Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen dar. Diese können nur umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen wurden.’ /16/, S. 15.

Das BImSchG sieht für Lärmaktionspläne - anders als für Luftreinhaltepläne – kein Einvernehmenserfordernis vor. Deshalb sind die Anspruchsvoraussetzungen gemäß § 47d Abs. 6, § 47 Abs. 6 BImSchG bereits erfüllt, wenn die betreffende Maßnahme fehlerfrei im Lärmaktionsplan festgelegt ist und die zur Umsetzung verpflichtete Behörde angemessen an der Entscheidung über die Festlegung beteiligt wurde. vgl. /17/, Rn. 12.

‘Da die Durchführung von Lärminderungsmaßnahmen nur möglich ist, wenn das anwendbare Fachrecht dies erlaubt, steht die durch § 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG vermittelte Bindungswirkung unter dem Vorbehalt der fachrechtlichen Umsetzbarkeit. Dies bedeutet jedoch nicht, dass der zur Durchsetzung verpflichteten Behörde ein nach den einschlägigen fachrechtlichen Vorschriften bestehender Ermessensspielraum verbliebe. ... Der fachrechtliche Ermessensspielraum wird vielmehr durch die Lärmaktionsplanung vollständig überlagert.’ /17/, Rn. 28.

‘Liegt ein Beschluss der Gemeinde vor (zum LAP, Anm. d. V.), kann diese gestützt auf ihr kommunales Selbstverwaltungsrecht die Durchsetzung etwa gegenüber der Straßenverkehrsbehörde verlangen. Denn verweigert eine Straßenverkehrsbehörde die Umsetzung der Lärmaktionsplanung der Gemeinde, verletzt dies die Gemeinde in ihrem Recht auf kommunale Selbstverwaltung (vgl. Art. 28 Abs. 2 GG), weil die Lärminderungsplanung dem verfassungsrechtlich geschützten Bereich der kommunalen Planungshoheit zuzurechnen ist.’ /16/, S. 20.

‘Um die strikte Bindungswirkung des Lärmaktionsplans auszulösen, muss die planaufstellende Gemeinde eine umfassende eigene Ermessens- und Verhältnismäßigkeitsprüfung anstellen.’ /16/, S. 24.

Geschwindigkeitsbeschränkungen

Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärminderung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorliegen. Danach dürfen entsprechende Maßnahmen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung ... erheblich übersteigt“ /16/, S. 21. Hierzu muss der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringen, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und damit zugemutet werden kann. Die Immissionen müssen also eine Zumutbarkeitsschwelle überschreiten. /16/ S. 11.

Wann diese Zumutbarkeitsschwelle überschritten ist, lässt sich nicht schematisch bestimmen. Die Grenze der zumutbaren Lärmbelastung, bei deren Überschreitung die Behörde tätig werden muss und Maßnahmen nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO in Betracht kommen, ist nicht durch verbindliche Grenzwerte festgelegt. ... Es ist aber in ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) zu § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO anerkannt, dass eine Beschränkung der Prüfung auf die Einhaltung bestimmter Schallpegel unzulässig ist. ... Es bedarf stets einer Abwägung im Einzelfall, um festzustellen, welcher Lärm im konkreten Einzelfall noch ortsüblich und damit „zumutbar“ ist. /16/, S. 12.

Die Rechtsprechung orientiert sich bei der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV)⁴. Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33). /15/. Den Gemeinden kommt ein eigener Beurteilungsspielraum bei der Ausfüllung des Gefahrenbegriffs gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO zu. Sie können eigene Maßstäbe setzen. ... Durch den Lärmaktionsplan konkretisiert die Gemeinde, inwieweit nach den örtlichen Gegebenheiten Lärmgefährdungen im Sinne des § 45 Abs. 9 StVO bestehen. /16/, S. 18.

Bedeutung der Umgebungslärmrichtlinie

Die UmgebungslärmRL hat keinen ordnungsrechtlichen Ansatz, sondern verfolgt einen Managementansatz. Bei der Bekämpfung des Umgebungslärms geht es nicht (nur) um die Vermeidung oder Verhinderung erheblichen Lärms, sondern um die Verbesserung der Lärmsituation insgesamt. Dem entsprechend verbietet sich eine reflexhafte Heranziehung von Verwaltungsvorschriften wie der Lärmschutz-Richtlinien-StV. Vielmehr definiert die einen Lärmaktionsplan aufstellende Gemeinde den straßenverkehrsrechtlichen Gefahrenbegriff nach § 45 Abs. 9 S. 2 StVO. Die Straßenverkehrsbehörde ist an den im Lärmaktionsplan zugrunde gelegten „Gefahrenbegriff“ gebunden (sog. Konkretisierungswirkung; Stichwort: Auslösewerte), nicht jedoch an bestimmte Lärmgrenzwerte. /18/, S. 32.

⁴ 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts

‘Der deutsche Gesetzgeber hat die Umgebungslärm-Richtlinie mit den §§ 47a ff. BImSchG umgesetzt. Die Vorschriften des BImSchG sind richtlinienkonform auszulegen. ... Dieser grundsätzliche Vorrang des europäischen Rechts gegenüber dem innerstaatlichen Recht ist streng zu beachten selbst dann, wenn eine nationale Vorschrift andere Vorgaben machen sollte.’ /16/, S. 16.

‘Zudem können interne Verwaltungsvorschriften europarechtliche Vorgaben vor dem Hintergrund der Normenhierarchie nicht außer Kraft setzen. Die Straßenverkehrsbehörde kann daher nicht unter Rückgriff auf bloße Verwaltungsvorschriften die Umsetzung von planerisch vorgesehenen Maßnahmen verweigern. Dies ist rechtlich unzulässig.’ /16/, S. 23.

Bedeutung der Lärmschutz-Richtlinien-StV

‘Für die Lärminderungsplanung sind die Lärmschutz-Richtlinien-StV nicht maßgeblich. Sie richten sich an die Straßenverkehrsbehörden und sind Verwaltungsvorschriften und als solche nur für diejenigen Behörden verbindlich, an die sie sich richten. An die Träger der Lärminderungsplanung richten sie sich nicht. Die Träger der Lärminderungsplanung sind vielmehr, solange keine Lärmwerte für die Lärminderungsplanung festgesetzt sind, gehalten, aus eigener Kompetenz (für die Lärminderungsplanung) die für ihre Planung jeweils relevanten Werte zu entwickeln. ... Negativ abgrenzen lassen sich die zu findenden Lärminderungs-Schwellenwerte aus juristischer Sicht von Lärmwerten, die aufgrund ihrer Zweckbestimmung nicht anwendbar sein können. Dazu gehören Lärmwerte aus Verwaltungsvorschriften, welche „Sanierungen“ zum Gegenstand haben. Das sind die VLärmSchR 97 und die Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007.’ /19/, S. 50.

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) konkretisiert die Nichtmaßgeblichkeit der Lärmschutz-Richtlinien-StV im Rahmen der Lärmaktionsplanung: ‘Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes dürfen nur nach Maßgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien - StV) angeordnet werden. Zur Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung siehe Bundes-Immissionsschutzgesetz.’ /20/.

3.3.2 Vorbemerkungen

Für die durch die Hotspotanalyse herausgearbeiteten Maßnahmenbereiche soll eine Geschwindigkeitsbeschränkung nunmehr verbindlich festgesetzt werden. Die Gemeinde begründet dafür, anhand von ihr vorzulebenden Kriterien, die Notwendigkeit der Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Als Kriterien werden herangezogen:

- Überschreitung der Schwellenwerte der gesundheitlichen Beeinträchtigungen für den Lärmindex L_{DEN} und L_{Night} von 65 bzw. 55 dB(A)
- Abnahme der Zahl betroffener Menschen für den Lärmindex L_{DEN} im Pegelbereich > 65 dB(A)
- Abnahme der Lärmkennziffer (LKZ) für den Lärmindex L_{DEN}
- Erreichte Reduktion des Emissionspegels

- Schutzfunktion für Spielplätze und Schulwege
- Auswirkungen auf die Reisezeit
- Auswirkungen auf die Luftschadstoffe
- Möglichkeit der Umsetzung alternativer Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung
- Verkehrsverlagerung
- Auswirkungen auf den ÖPNV
- Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.

Diese Kriterien werden zunächst, soweit möglich, allgemein beurteilt; eine Konkretisierung erfolgt nachstehend für die einzelnen Maßnahmenbereiche.

3.3.2.1 Überschreitung der Schwellenwerte der gesundheitlichen Beeinträchtigung

In Abschnitt 2.7 wurden Auslösekriterien im Rahmen der Lärmaktionsplanung aufgeführt. Der Wert von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts wird durch den Sachverständigenrat für Umweltfragen als kurzfristig zu erreichender Zielwert angesehen. Die langfristigen Ziele der LAP sollten ein deutlich höheres Schutzniveau ermöglichen. Aufgrund der sehr hohen Belastung durch Straßenverkehrslärm sind kurzfristig für die Gemeinde Tholey tiefere Schwellenwert nicht realistisch.

3.3.2.2 Abnahme der Zahl betroffener Menschen

Die Zahl der Menschen, die durch die Maßnahme entlastet werden, wird für den Lärmindex $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) angegeben. Der Lärmindex L_{Night} liegt in der Regel etwa 10 dB unter dem L_{DEN} .

3.3.2.3 Abnahme der Lärmkennziffer

Die Lärmkennziffer ist ein Einzahlwert zur Veranschaulichung der über alle Pegelbereiche erreichten Lärminderung; sie berechnet sich nach

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

mit

- N: Gesamtzahl Betroffener
 L_i : Pegelwert für die Anzahl Betroffener n_i
 L_S : Schwellenwert.

Der Schwellenwert für den L_{DEN} beträgt 55 dB(A).

3.3.2.5 Reduktion des Emissionspegels

Angaben werden jeweils die Reduktionen der Emissionspegel in dB für den Lärmindex L_{DEN} und L_{Night} .

3.3.2.6 Auswirkungen auf die Reisezeit

Unter der Voraussetzung eines gleichmäßigen Verkehrsflusses erhöht sich die Durchfahrtszeit generell bei der Umstellung von 50 km/h auf 30km/h um 67 %. Nach Aussagen des Umweltbundesamts /23/ ist für den motorisierten Individualverkehr (MIV) von Fahrzeiterhöhungen von unter 10 % bis zu maximal diesem Wert auszugehen. Nach einer weiteren UBA-Studie beträgt der Reisezeitverlust tagsüber ca. 2 Sekunden je 100 m und nachts zwischen 0 und 2 Sekunden je 100 m /24/. Die mittleren Reisezeiten weichen in der Realität allerdings sowohl bei 50 km/h als auch bei 30 km/h davon deutlich nach oben ab und werden bspw. durch Ampeln, Parken in 2. Reihe, Vorfahrtsregelungen, Fußgängerüberwege und Ausweichverkehre erhöht.

3.3.2.7 Schutzfunktion für Spielplätze, Schulwege und Fußgängerüberwege

Im Oktober 2023 hat der Bundestag einer Reform des Straßenverkehrsgesetzes zugestimmt /21/. Die Bundesregierung will damit erreichen, dass sich die Verkehrsplanung künftig auch an den Schutzzielen Klima, Umwelt und Gesundheit sowie städtebauliche Entwicklung ausrichtet. Die Verkehrsbehörden sollen in Zukunft leichter eine Tempobeschränkung auf 30 km/h anordnen können, um Spielplätze, viel genutzte Schulwege und Fußgängerüberwegen /22/ zu schützen. Lückenschlüsse zwischen zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen von bis zu 500 m werden ermöglicht.

3.3.2.8 Auswirkungen auf die Luftschadstoffe

Nach Aussagen des UBA ergeben sich Änderungen der Luftschadstoff-Emissionsfaktoren bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h gegenüber 50 km/h bei CO_2 und NO_x weitgehend im Bereich $\pm 15 \%$, teilweise bei deutlich geringeren Abweichungen /23/.

3.3.2.9 Möglichkeit der Umsetzung alternativer Maßnahmen

Prinzipielle Möglichkeiten zur Verringerung der Lärmbelastung sind Maßnahmen an der Quelle, auf dem Ausbreitungsweg und am Immissionsort. Maßnahmen an der Quelle sind dabei am effektivsten, da sie eine Lärmreduktion in der gesamten Umgebung der Straße bewirken und damit auch zu einer Beruhigung der Außenwohnbereiche und Aufenthaltsflächen führen.

Als Maßnahmen an der Quelle kommen neben Geschwindigkeitsbeschränkungen auch der Einbau lärmindernder Asphalte in Betracht. Diese Maßnahme ist nur bei Belagssanierungen als kostengünstig zu betrachten und kann dann ergänzend zu Geschwindigkeitsbeschränkungen eingesetzt

werden. Hierdurch lassen sich eine weitere Pegelreduktionen um ca. 4 dB (Straße ohne SV-Anteil ⁵) und bis ca. 0,5 dB für Straßen mit sehr hohem SV-Anteil erreichen.

Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg sind Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände oder eine zur Straße abschirmende Riegelbebauung. Im innerstädtischen Bereich kann keine dieser Maßnahmen umgesetzt werden.

Als Maßnahmen am Immissionsort kommen bspw. verglaste Loggien, vorgehängte Fassaden oder Schallschutzfenster in Betracht. Für Bundesstraßen können Schallschutzfenster im Rahmen der Lärmsanierung als freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers zum Einsatz kommen. Für Landesstraßen hat das Saarland als hierfür zuständiger Straßenbaulastträger bereits im Frühjahr 1991 wegen der Konsolidierung des Landeshaushalts die freiwilligen Leistungen eingestellt.

3.3.2.10 Verkehrsverlagerung

In der Gemeinde Tholey sind auf allen Wohnstraßen, die keine Hauptverkehrsfunktion haben, Tempo-30-Zonen umgesetzt. Verkehrsverlagerungen in diese Straßen sind nicht zu erwarten, da keine geringeren reinen Fahrzeiten zu erwarten sind, die Fahrwege vergrößert werden, da diese Straßen angefahren werden müssen und die Notwendigkeit der Vorfahrtsregelungen zu einer Erhöhung der Reisezeit beitragen wird.

3.3.2.11 Auswirkungen auf den ÖPNV

Untersuchungen des UBA gehen von einem Reisezeitverlust auch für Busse von ca. 2 Sekunden je 100 m aus /24/.

3.3.2.12 Leichtigkeit des Verkehrs

Vor allem tagsüber wird eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h häufig wegen gestörter Verkehrsflüsse nicht ausgeschöpft. Die Homogenität des Verkehrsflusses ist tagsüber in Tempo-30-Abschnitten deutlich besser als in Streckenabschnitten mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h /24/. Insgesamt ist tagsüber von einer Verstetigung des Verkehrs auszugehen. Nachts treten in der Regel keine wesentlichen Veränderungen in Hinblick auf die Qualität des Verkehrsflusses auf /24/.

Lichtsignalanlagen sind in den betroffenen Straßenabschnitten nicht vorhanden.

⁵ SV: Schwerverkehr

3.3.2.13 Langfristige Zielsetzung des LAP

Der LAP verfolgt neben dem Ziel der kurzfristig zu erreichenden Lärminderung auch die mittel- und langfristige Strategie, erhebliche Belästigungen für die Bevölkerung zu minimieren bzw. zu vermeiden.

Mit der zunehmenden Erhöhung des Anteils von Elektrofahrzeugen kann die mit diesen Fahrzeugen auch einhergehende geringere Lärmemission nur realisiert werden, wenn die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert wird, da ab dieser Geschwindigkeit bei Pkw das Reifenabrollgeräusch dominiert. Auch für autonomes Fahren ist, aufgrund von geringeren Bremswegen, bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h von einem geringeren Gefahrenpotential auszugehen.

3.3.3 Maßnahmenbereiche

Die Maßnahmenbereiche, innerhalb derer im Rahmen der Lärmaktionsplanung eine Reduktion der Geschwindigkeit auf 30 km/h umgesetzt werden soll, sind in

Tholey

- B 269: Trierer Straße, Metzger Straße, MB01

Sotzweiler

- B 269: Bonner Straße, Lebacher Straße, MB02.

3.3.3.1 Maßnahmenbereich 1: B 269 Tholey: Trierer Straße, Metzger Straße

Für den Maßnahmenbereich 1 setzt der LAP 2024 eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h fest. Damit werden die in der Tabelle 6 dargestellten Verringerungen der Betroffenheit erreicht.

Tabelle 6 Maßnahmenbereich 1, Trierer Straße, Metzger Straße, Veränderung der Betroffenheit

Intervalle in dB(A)	Betroffene L _{DEN} 50 km/h	Betroffene L _{DEN} 30 km/h	Betroffene L _{DEN} Differenz	Betroffene L _{Night} 50 km/h	Betroffene L _{Night} 30 km/h	Betroffene L _{Night} Differenz
50-54	-	-	-	50	110	+60
55-59	21	36	+15	244	160	-84
60-64	87	145	+58	0	0	0
65-69	199	119	-80	0	0	0
70-74	0	0	0	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-

Die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten beträgt auch ohne Umsetzung der Maßnahme 0, die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung verringert sich um 8 von 65 auf 57 und die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung verringert sich um 3 von 20 auf 17.

Die Lärmkennziffer für den L_{DEN} hat sich von 3.193 um 528 auf 2.665 nach Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung verringert. Die Zahl der Bewohner über dem Schwellenwert zur gesundheitlichen Beeinträchtigung von 65 dB(A) am Tag kann um 80 reduziert werden. Es gibt keine Betroffenen, die tags Pegeln > 70 dB(A) oder nachts > 60 dB(A) ausgesetzt sind.

Die maximalen Gebäudepegel für den Lärmindex L_{DEN} sind in den Abbildungen A05 für eine Geschwindigkeit von 50 km/h bzw. A06 für 30 km/h farblich kodiert dargestellt.

Der Emissionspegel für den Zeitbereich DEN sinkt um 2,7 dB und für den Zeitbereich Night um 2,9 dB.

Etwa auf Höhe der Einmündung der Schweichhauserstraße in die Metzger Straße und an der Einmündung der Straße 'Im Kloster' in die Metzger Straße, auf Höhe der Einmündung der Straße 'Im Stegarten' in die Trierer Straße sowie am Kreisel befinden sich Fußgängerüberwege. Die Erhöhung der Sicherheit der Querung der Fußgängerüberwege wird durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung gewährleistet. Die Übergänge innerhalb des Maßnahmenbereichs haben eine Entfernung von weniger als 500 m voneinander. Der Übergang an der Schweichhauserstraße hat eine Entfernung von deutlich weniger als 500 m zum festgesetzten Maßnahmenbereich.

Die Länge des Streckenabschnitts insgesamt beträgt ca. 930 m, bei gleichförmiger Geschwindigkeit verlängert sich rechnerisch die Fahrzeit von 67 auf 111 s, also um 44 s, etwa eine dreiviertel Minute.

3.3.3.2 Maßnahmenbereich 2: B 269 Sotzweiler: Bonner Straße, Lebacher Straße

Für den Maßnahmenbereich 2 setzt der LAP 2024 eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h fest. Damit werden die in der Tabelle 7 dargestellten Verringerungen der Betroffenheit erreicht.

Tabelle 7 Maßnahmenbereich 2, Bonner Straße, Lebacher Straße, Veränderung der Betroffenheit

Intervalle in dB(A)	Betroffene L_{DEN} 50 km/h	Betroffene L_{DEN} 30 km/h	Betroffene L_{DEN} Differenz	Betroffene L_{Night} 50 km/h	Betroffene L_{Night} 30 km/h	Betroffene L_{Night} Differenz
50-54	-	-	-	87	126	+39
55-59	28	77	+49	103	16	-87
60-64	91	114	+23	0	0	0
65-69	90	10	-80	0	0	0
70-74	0	0	0	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-

Die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten beträgt auch ohne Umsetzung der Maßnahme 0, die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung verringert sich um 8 von 40 auf 32 und die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung verringert sich um 5 von 12 auf 7.

Die Lärmkennziffer für den L_{DEN} hat sich von 1.878 um 705 auf 1.173 nach Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung verringert. Die Zahl der Bewohner über dem Schwellenwert zur gesundheitlichen Beeinträchtigung von 65 dB(A) am Tag kann um 80 reduziert werden. Es gibt keine Betroffenen, die tags Pegeln > 70 dB(A) oder nachts > 60 dB(A) ausgesetzt sind.

Die maximalen Gebäudepegel für den Lärmindex L_{DEN} sind in den Abbildungen A07 für eine Geschwindigkeit von 50 km/h bzw. A08 für 30 km/h farblich kodiert dargestellt.

Der Emissionspegel für den Zeitbereich DEN sinkt um 2,9 dB und für den Zeitbereich Night um 3,1 dB.

Auf Höhe der Einmündung der Forststraße in die Bonner Straße und an der Einmündung der Straße 'Zum Schaumbergkreuz' in die Lebacher Straße befinden sich Fußgängerüberwege. Die Erhöhung der Sicherheit der Querung der Fußgängerüberwege wird durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung gewährleistet. Die beiden Übergänge haben eine Entfernung von weniger als 500 m voneinander.

Die Länge des Streckenabschnitts insgesamt beträgt ca. 1.100 m, bei gleichförmiger Geschwindigkeit verlängert sich rechnerisch die Fahrzeit von 82 auf 137 s, also um 55 s, also um etwa eine Minute.

3.4 Lärmindernde Fahrbahnoberflächen

Mit der Umsetzung der europaweit einheitlichen Berechnungsmethode in nationales Recht, der 'BUB' /25/ kann die akustische Wirkung von lärmoptimierten Fahrbahnoberflächen berechnet und somit das Lärminderungspotential im Rahmen der LAP genauer spezifiziert werden. Allerdings sind diese in der aktuellen Ausgabe der ZTV Asphalt /26/ nicht berücksichtigt, so dass momentan der Straßenbaulastträger auf Grund nicht gekläarter Garantieansprüche von einem Einbau dieser Fahrbahnoberflächen abrät. Diese Maßnahme eignet sich ohnehin nur bei grundständigen Deckschichterneuerungen.

Im Rahmen der Lärmkartierung wurde für alle Straßen ein Splittmastixasphalt (SMA 8 außerorts bzw. SMA 5 innerorts) berücksichtigt. Dieser weist im Vergleich zur nationalen Referenz (Gussasphalt) eine um etwa 2 bis 3 dB geringere Emission auf. Das Reduktionspotential lärmoptimierter Beläge beträgt gegenüber SMA 5 bei üblichen Schwerverkehrsanteilen weniger als 1 dB.

Der Einsatz lärmindernder Fahrbahnoberflächen wird deshalb nicht als Lärminderungsmaßnahme im LAP festgeschrieben.

3.5 Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung

Entlang der B 269 sind für viele Gebäude die Immissionsgrenzwerte der Lärmsanierung deutlich überschritten. Hier ist durch den Baulastträger zu prüfen, welche Lärmschutzmaßnahmen kurzfristig umgesetzt werden können.

3.6 Langfristige Strategie

Eine deutliche Minderung des Straßenverkehrslärms erfordert zum einen eine Verringerung der Emissionen der Fahrzeuge zum anderen aber die Entwicklung von Mobilitätskonzepten, die eine Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ermöglichen.

Zur Minderung der Emissionen von Fahrzeugen tragen bspw. ein zunehmender Anteil von Elektromobilität bei gleichzeitiger Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h, Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge im ÖPNV und die Verwendung lärmarter Reifen bei.

Mobilitätskonzepte sollten auf eine Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs und eine Minderung der Attraktivität des MIV zielen.

Der Lärmaktionsplan der Stufe II /3/ hat im Kapitel 'Sonstige Maßnahmen' bereits Vorschläge, die zu einer Verringerung des Verkehrslärms führen können, aufgeführt.

3.7 Schadenskosten Verkehr

Eine volkswirtschaftlich orientierte Kosten-Nutzen-Rechnung versucht, Lärmschadenskosten als externe Kosten zu beschreiben. Hier wird auf die in den LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung /27/ genannte Methodenkonvention des Umweltbundesamts /28/ zurückgegriffen. Darin sind, ausgehend von dem Lärmindex L_{DEN} , Lärmschadenskosten pro Anwohner in den einzelnen Pegelklassen für verschiedene Verkehrslärmarten berücksichtigt. Diese werden hier für Straßenverkehrslärm zugrunde gelegt.

Ohne Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung betragen die Lärmschadenskosten durch das kartierte Straßennetz in der Gemeinde Tholey 250.600 €. Durch die Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h innerhalb der Maßnahmenbereiche in der Ortsdurchfahrt verringern sich diese Kosten um 29.000 € auf 221.600 €.

3.8 Ruhige Gebiete

In Ergänzung zum Lärmaktionsplan der Stufe II /3/ hat die Gemeinde Tholey im Lärmaktionsplan der 3. Runde /4/ das folgende ruhige Gebiet festgesetzt, das einerseits eine geringe Lärmbelastung, andererseits einen hohen (Nah)erholungswert aufweist.

- Gebiet 'Hortwald' in Theley, 4,6 ha, Waldfläche mit Weiher und Mariengrotte

Als akustisches Kriterium wurde das Unterschreiten des in den Lärmkarten dargestellten Werts von $L_{DEN} = 50 \text{ dB(A)}$ herangezogen. Andere relevante Lärmquellen gibt es in der Umgebung des festgesetzten ruhigen Gebiets nicht. Die Abbildung A09 im Anhang A zeigt die Lage und Abgrenzung des Gebiets.

4 Protokolle der öffentlichen Anhörung

Die öffentliche Auslegung des Entwurfs des Lärmaktionsplan und die Einbeziehung der Träger öffentlicher Belange fanden vom 31.05.2024 bis zum 01.07.2024 statt. Die Bürger wurden im Amtsblatt über die Möglichkeit zur Beteiligung informiert; der Entwurf des Lärmaktionsplans wurde dazu öffentlich ausgelegt. Von Seiten der TöB gingen 7 Stellungnahmen ein, durch die Bürger wurden keine Stellungnahmen eingebracht. Die eingegangenen Stellungnahmen und Anregungen wurden bewertet.

Der Lärmaktionsplan wurde am 02.07.2024 im Gemeinderat beschlossen. Die Öffentlichkeit wird über das Inkrafttreten informiert. Der Lärmaktionsplan ist über die Internetseite der Gemeinde zugänglich.

Die Bewertung der eingegangenen Stellungnahmen ist aus dem Anhang B ersichtlich.

5 Quellenverzeichnis

- /1/ Umweltbewusstsein in Deutschland 2020 Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage, Umweltbundesamt, Januar 2022
- /2/ Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. L 189 vom 18.7.2002, S. 12
- /3/ Gemeinde Tholey, Lärmaktionsplanung Straße 2013, Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog, Büro GSB, Stand 28.01.2013
- /4/ Gemeinde Tholey, Lärmaktionsplanung 2018, Büro GSB, Stand 01.09.2018
- /5/ Richtlinie 2015/996 der Kommission vom 19. Mai 2015 zur Festlegung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden gemäß der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, ABl. L 168 vom 1.7.2015, S. 1
- /6/ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge - Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert am 16. Juli 2023 (BGBl. 2023I Nr. 202)
- /7/ https://www.saarland.de/stat/DE/_downloads/aktuelleTabellen/GebieteUndBev%C3%B6lkerung/Tabelle_FI%C3%A4che_und_Bev%C3%B6lkerung_2021_12.pdf?__blob=publicationFile&v=3, Stand 31.12.2021
- /8/ Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, BGBl. I S. 1794
- /9/ 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 20. Juni 1990, BGBl. I S. 1036), letzte Änderung 04. November 2020
- /10/ [https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Laerm-Umweltschutz/Laermvorsorge-Laermsanierung-Bundesfernstrassen.html](https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Laerm-Umweltschutz/Laermvorsorge-Laermsanierung-Bundesfernstrassen/Laermvorsorge-Laermsanierung-Bundesfernstrassen.html)
- /11/ DIN 18.005 Beiblatt 1: 'Schallschutz im Städtebau – Beiblatt 1: Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung' vom Juli 2023
- /12/ SRU Sachverständigenrat für Umweltfragen. 'Für eine entschlossene Umweltpolitik in Deutschland und Europa', Umweltgutachten 2020
- /13/ Umweltbundesamt 2022, 'Empfehlungen zu Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung', <https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/umgebungslaermrichtlinie/laermaktionsplanung>
- /14/ WHO-Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region, Lärmfachliche Bewertung der neuen Leitlinien der Weltgesundheitsorganisation für Umgebungslärm für die Europäische Region, Position // Juli 2019, UBA, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/190805_uba_pos_who_umgebungslaerm_bf_0.pdf

- /15/ Baden-Württemberg, Ministerium für Verkehr, Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung, 08.02.2023
- /16/ Rechtliche Möglichkeiten der Anordnung von innerörtlichem Tempo 30 - Eine Orientierungshilfe für Kommunen und Anwohnende -, GEULEN & KLINGER, Rechtsanwälte, Rechtsgutachten im Auftrag des Deutsche Umwelthilfe e. V., 18.05.2022
- /17/ VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17.07.2018, Az 10 S 2449/17
- /18/ Gemeinde Uhldingen-Mühlhofen. Lärmaktionsplan, Bericht-Nr. 2067.094 10.09.12 / WW, Rapp Trans AG Basel
- /19/ RA K. Sommer, Erarbeitung und modellhafte Anwendung von Praxisempfehlungen zur Unterstützung der Kommunen bei der Aufstellung und Umsetzung von Lärmaktionsplänen in Bezug auf die Auswahl, Abstimmung und Begründung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen i.A. des MLUK Brandenburg, Abschlussbericht, 2018
- /20/ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 8. November 2021, BAnz AT 15.11.2021 B1
- /21/ <https://www.bundesregierung.de/breg-de/suche/stvo-novelle-2023-2229430>
- /22/ <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2023/kw38-de-strassenverkehrsgesetz-965082>
- /23/ Umweltwirkungen einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h, Abschlussbericht, UBA-Texte 50/2023
- /24/ TUNE ULR Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU Umgebungslärmrichtlinie, Arbeitspaket 2: Geschwindigkeitsreduzierungen, UBA-Texte 33/2015
- /25/ Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB), BAnz AT 05.10.1021 B4
- /26/ Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Verkehrsflächenbefestigungen aus Asphalt, ZTV Asphalt-StB 07/13, FGSV-Nr. 799
- /27/ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI), LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung -, Stand 19.09.2022
- /28/ Methodenkonvention 3.1 zur Ermittlung von Umweltkosten – Kostensätze, UBA, Stand 12/2020

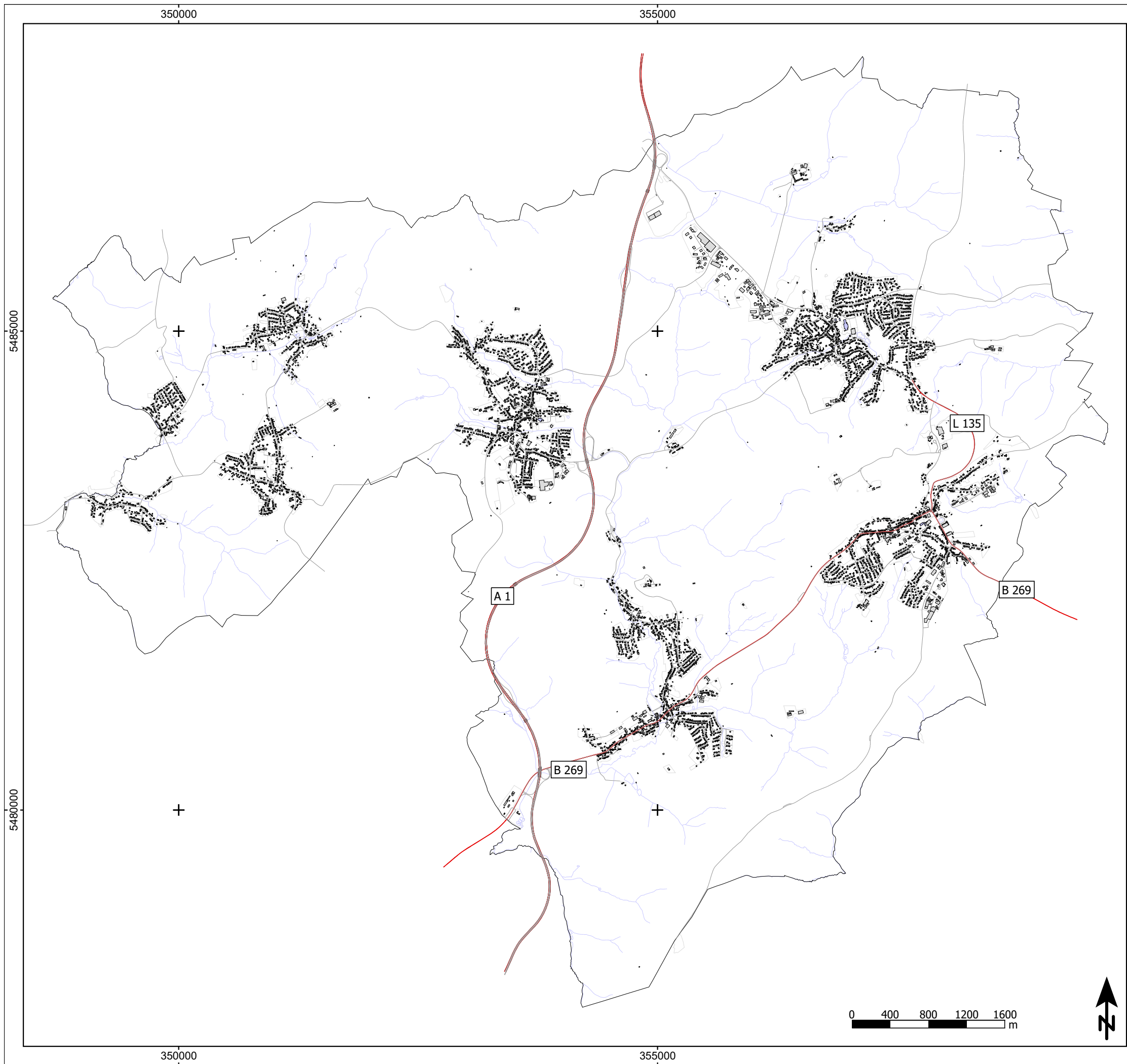
Anhang

Abbildungen im Anhang A

Abbildung A01	Untersuchungsgebiet
Abbildung A02	Verkehrslärm Straße, Isolinienkarte, Lärmindex LDEN
Abbildung A03	Verkehrslärm Straße, Isolinienkarte, Lärmindex LNight
Abbildung A04	Hotspotkarte, Lärmindex LDEN, Schwellenwert: 65 dB(A), Gebäudelärmkarte, Schwellenwert: 65 dB(A)
Abbildung A05	Maßnahmenbereich 1, B 269, Tholey, Trierer Straße, Metzger Straße, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung A06	Maßnahmenbereich 1, B 269, Tholey, Trierer Straße, Metzger Straße, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung A07	Maßnahmenbereich 2, B 269, Sotzweiler, Bonner Straße, Lebacher Straße, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung A08	Maßnahmenbereich 2, B 269, Sotzweiler, Bonner Straße, Lebacher Straße, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung A09	Ruhiges Gebiet

Tabellen im Anhang B

Bewertung der eingegangenen Stellungnahmen



- Zeichenerklärung**
- Hauptgebäude
 - Nebengebäude
 - Krankenhaus
 - Schule
 - Straße
 - Lärmschutzwand
 - Knotenpunkt
 - Straßennetz
 - Gewässer
 - Siedlungsfläche
 - Gemeindegrenze

Abbildung A01
Untersuchungsgebiet

Projekt
Lärmaktionsplanung 2024
Gemeinde Tholey

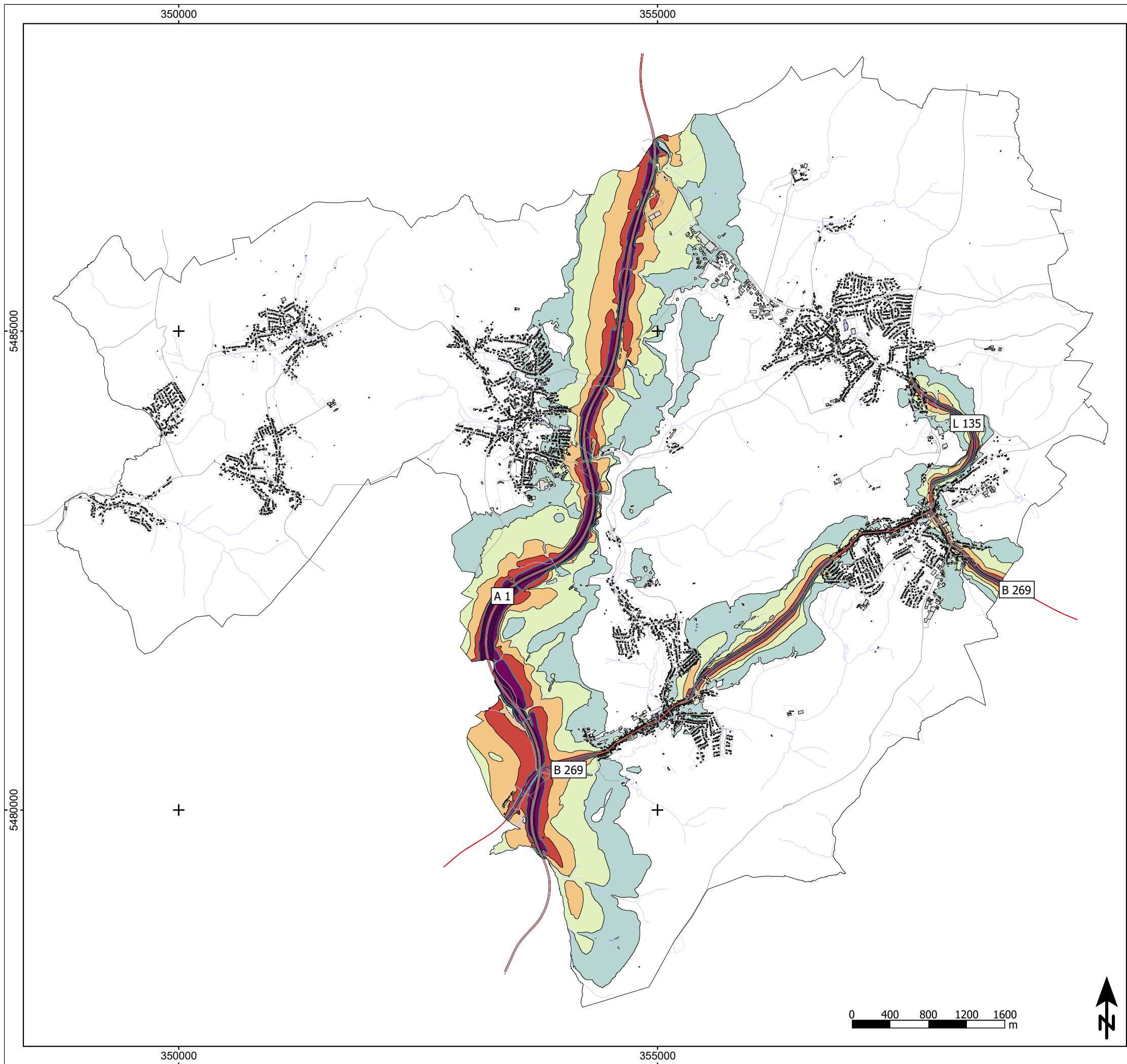
Auftraggeber
Gemeinde Tholey
Im Kloster 1
66636 Tholey

Blattgröße A3; Maßstab 1:40.000 Stand: 21.05.2024

A01.sgs	23-09	0.res	Bearbeiter: KG
---------	-------	-------	----------------



Schalltechnisches Beratungsbüro
 Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
 Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
 www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Lärmschutzwand
- Knotenpunkt
- Straßennetz
- Gewässer
- Siedlungsfläche
- Gemeindegrenze
- 70 dB(A)-Linie

Lärmindex LDEN in dB(A)

- < 50
- 50 - 54
- 55 - 59
- 60 - 64
- 65 - 69
- 70 - 74
- >= 75

Abbildung A02

Verkehrslärm Straße
Isolinienkarte
Lärmindex LDEN

Projekt

Lärmaktionsplanung 2024
Gemeinde Tholey

Auftraggeber

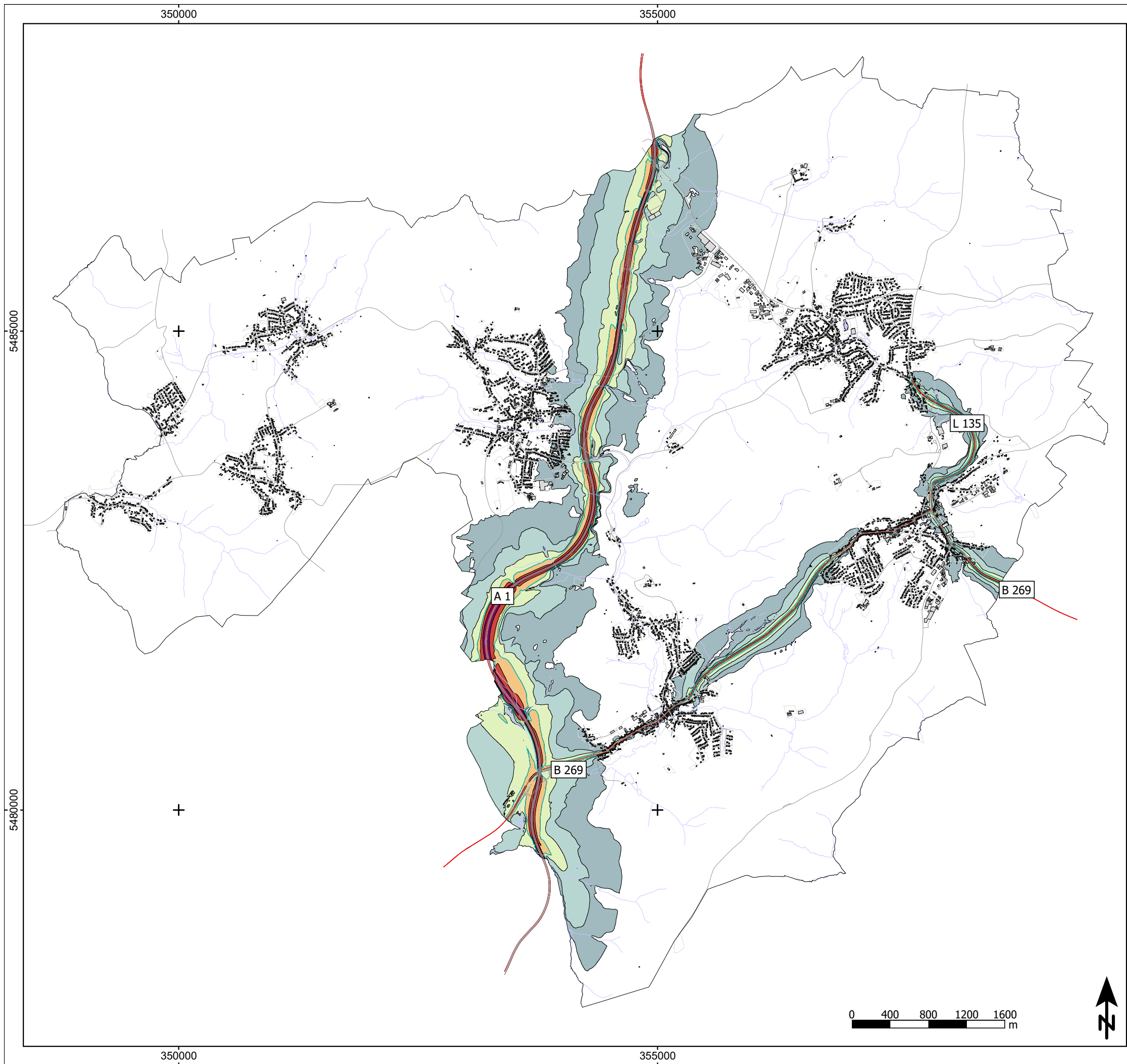
Gemeinde Tholey
Im Kloster 1
66636 Tholey

Blattgröße A3; Maßstab 1:40.000 Stand: 21.05.2024

RLK	23-09	1.res	Bearbeiter: KG
A02.sgs			



Schalltechnisches Beratungsbüro
Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Lärmschutzwand
- Knotenpunkt
- Straßennetz
- Gewässer
- Siedlungsfläche
- Gemeindegrenze
- 60 dB(A)-Linie

Lärmindex LNight in dB(A)

- < 45
- 45 - 49
- 50 - 54
- 55 - 59
- 60 - 64
- 65 - 69
- >= 70

Abbildung A03

Verkehrslärm Straße
Isolinienkarte
Lärmindex LNight

Projekt

Lärmaktionsplanung 2024
Gemeinde Tholey

Auftraggeber

Gemeinde Tholey
Im Kloster 1
66636 Tholey

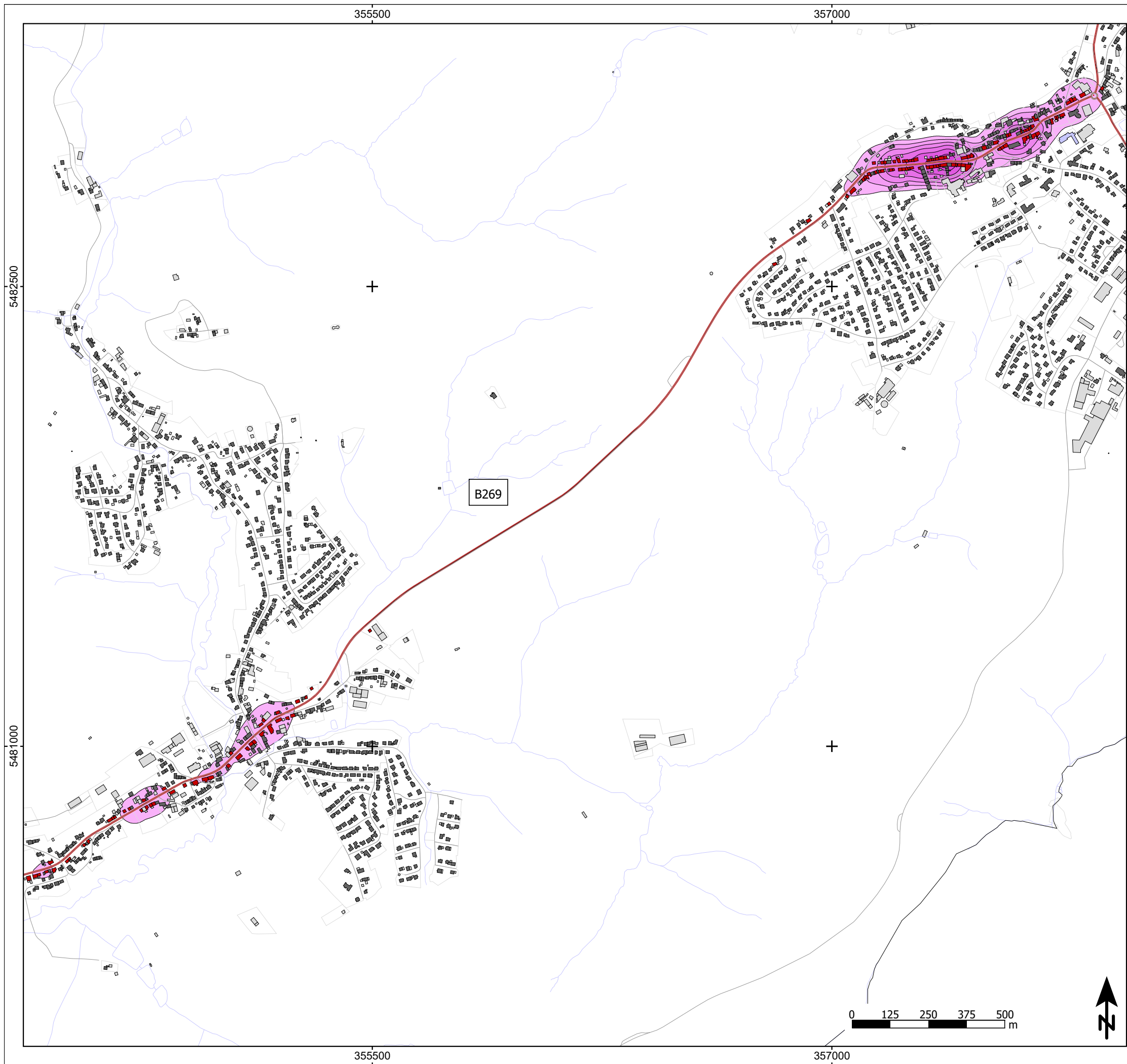
Blattgröße A3; Maßstab 1:40.000 Stand: 21.05.2024

RLK	23-09	1.res	Bearbeiter: KG
A03.spgs			



Schalltechnisches Beratungsbüro

Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Knotenpunkt
- Lärmschutzwand
- Straßennetz
- Gewässer
- Siedlungsfläche
- Gemeindegrenze

Lärmindex LDEN in dB(A)

65 < ≤ 65

**Über Schwellenwert LDEN 65dB(A)
in EW/km²**

250 <	≤ 250
500 <	≤ 500
750 <	≤ 750
1000 <	≤ 1000
1250 <	≤ 1250
1500 <	≤ 1500
1750 <	≤ 1750
2000 <	≤ 2000
2250 <	≤ 2250

Abbildung A04

Hotspotkarte
Lärmindex LDEN
Schwellenwert: 65dB(A)
Gebäudelärmkarte
Schwellenwert: 65dB(A)

Projekt

Lärmaktionsplanung 2024
Gemeinde Tholey

Auftraggeber

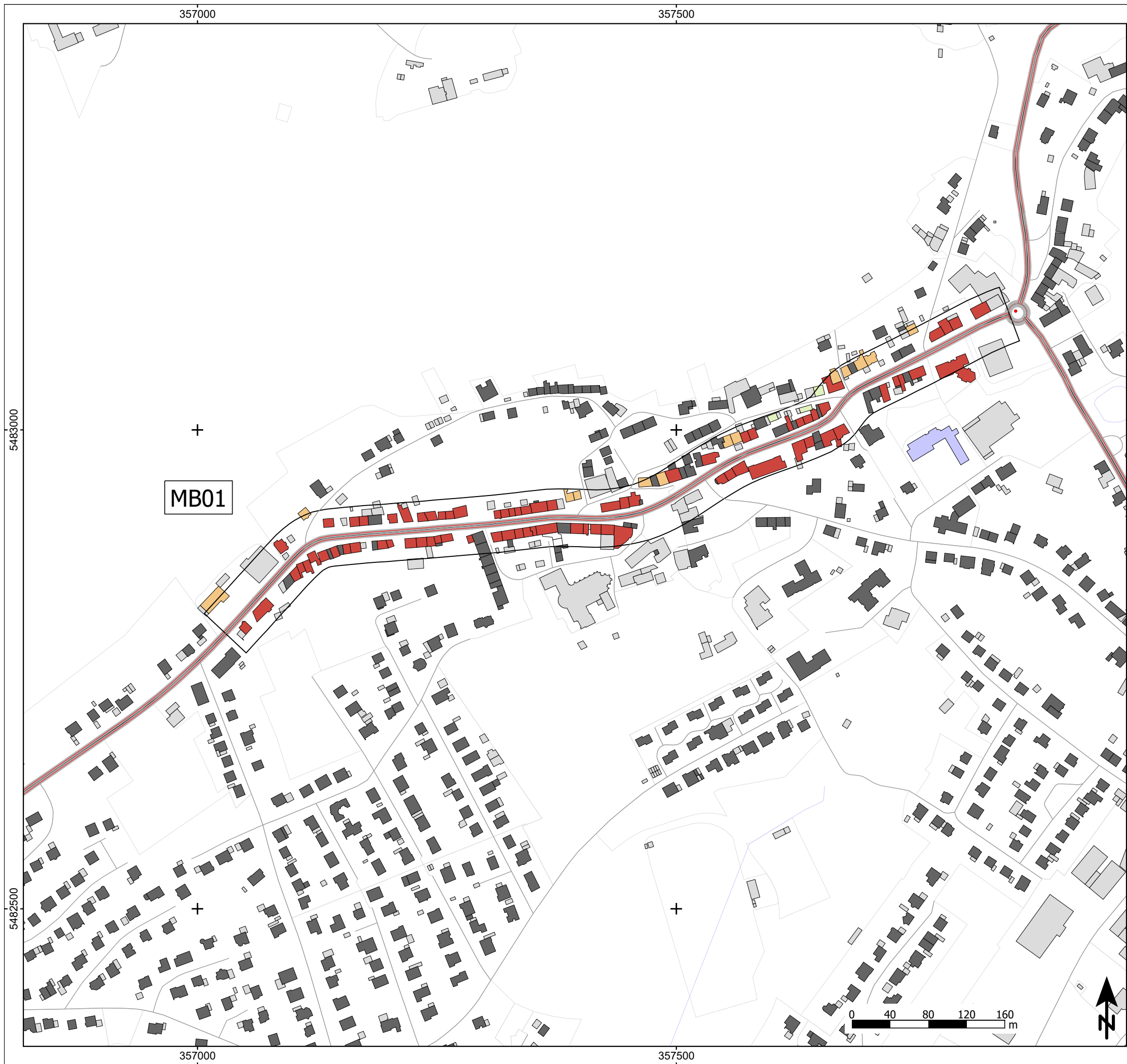
Gemeinde Tholey
Im Kloster 1
66636 Tholey

Blattgröße A3; Maßstab 1:12.500 | Stand: 21.05.2024

GLK	23-09	2.res	Bearbeiter: KG
A04.sgs			



Schalltechnisches Beratungsbüro
Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Knotenpunkt
- Lärmschutzwand
- Straßennetz
- Gewässer
- Siedlungsfläche
- Gemeindegrenze

Lärmindex Lden in dB(A)

- < 50
- 50 - 54
- 55 - 59
- 60 - 64
- 65 - 69
- 70 - 74
- >= 75

Abbildung A05

Maßnahmenbereich 1
 B269, Trierer Straße, Metzger Straße
 Geschwindigkeit 50km/h
 Lärmindex Lden
 Höchster Gebäudepegel

Projekt

Lärmaktionsplanung 2024
 Gemeinde Tholey

Auftraggeber

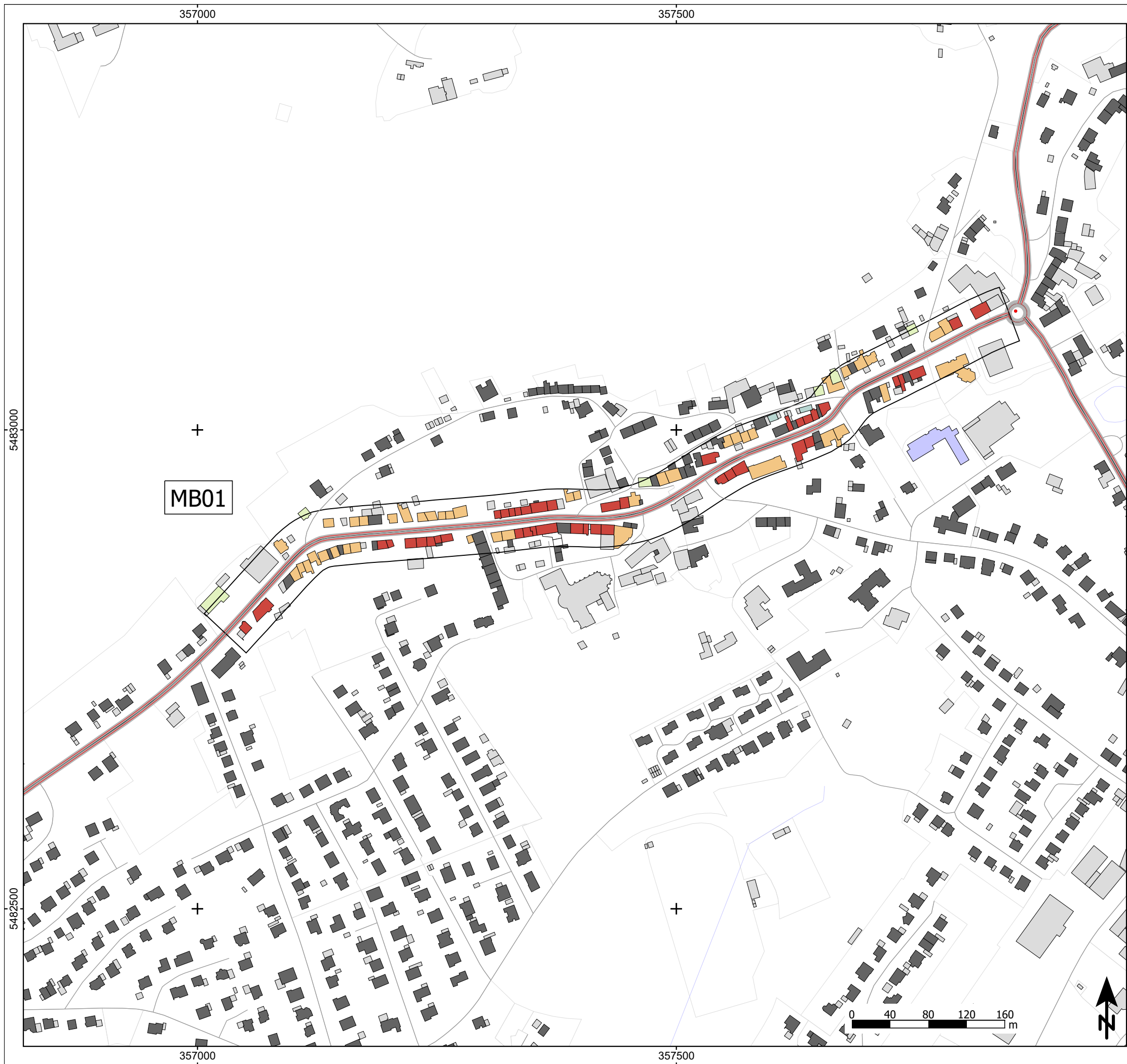
Gemeinde Tholey
 Im Kloster 1
 66636 Tholey

Blattgröße A3; Maßstab 1:4.000 Stand: 21.05.2024

GLK MB02 T50	23-09	5.res	Bearbeiter: KG
--------------	-------	-------	----------------



Schalltechnisches Beratungsbüro
 Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
 Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
 www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



MB01

Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Knotenpunkt
- Lärmschutzwand
- Straßennetz
- Gewässer
- Siedlungsfläche
- Gemeindegrenze

Lärmindex Lden in dB(A)

- < 50
- 50 - 54
- 55 - 59
- 60 - 64
- 65 - 69
- 70 - 74
- >= 75

Abbildung A06

Maßnahmenbereich 1
 B269, Trierer Straße, Metzter Straße
 Geschwindigkeit 30km/h
 Lärmindex Lden
 Höchster Gebäudepegel

Projekt

Lärmaktionsplanung 2024
 Gemeinde Tholey

Auftraggeber

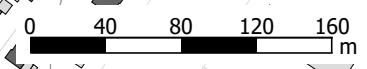
Gemeinde Tholey
 Im Kloster 1
 66636 Tholey

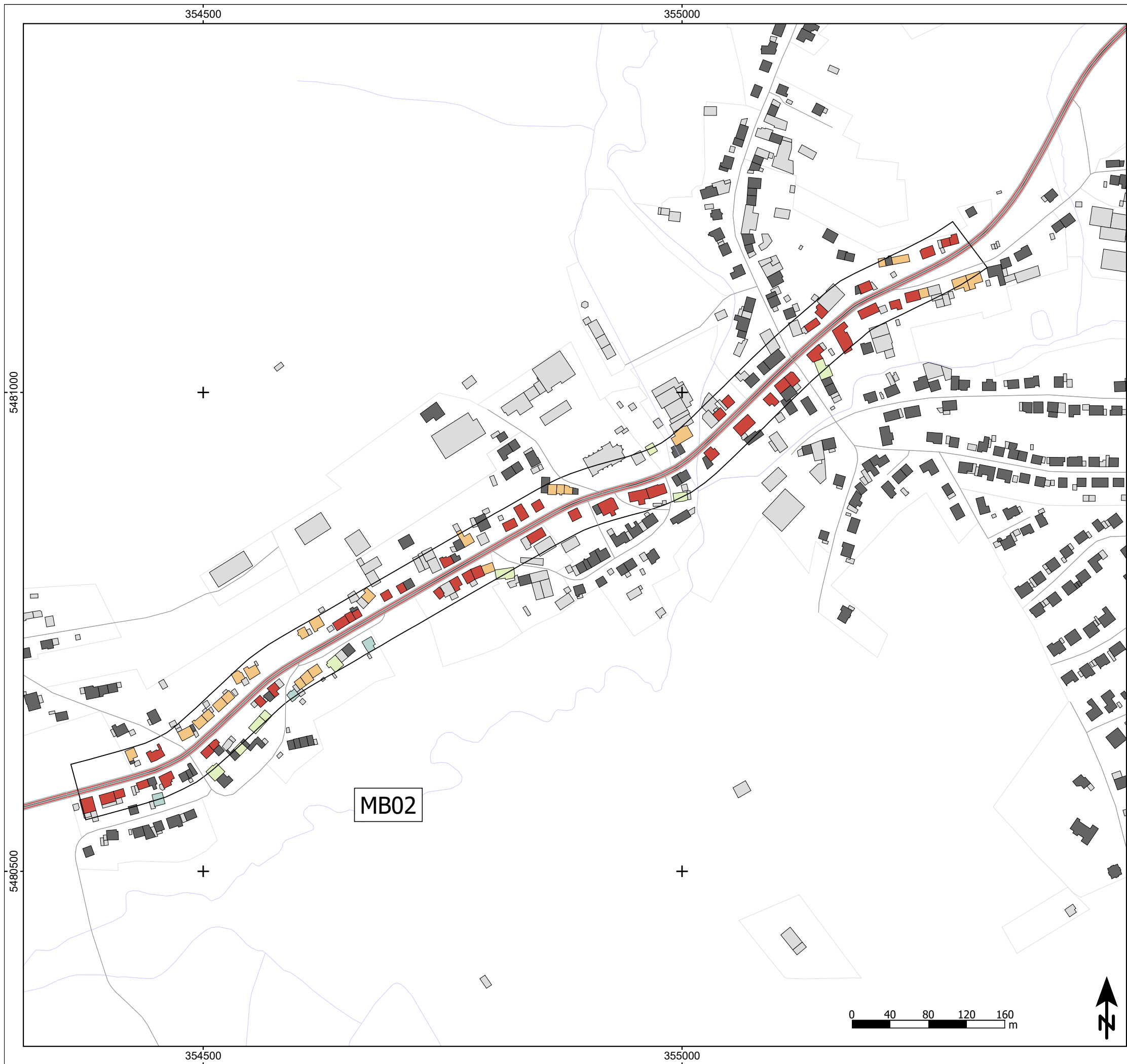
Blattgröße A3; Maßstab 1:4.000 Stand: 21.05.2024

GLK MB01 T30	23-09	6.res	Bearbeiter: KG
--------------	-------	-------	----------------



Schalltechnisches Beratungsbüro
 Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
 Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
 www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de





Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Knotenpunkt
- Lärmschutzwand
- Straßennetz
- Gewässer
- Siedlungsfläche
- Gemeindegrenze

Lärmindex LDEN in dB(A)

- < 50
- 50 - 54
- 55 - 59
- 60 - 64
- 65 - 69
- 70 - 74
- >= 75

Abbildung A07

Maßnahmenbereich 2
 B269, Bonner Straße, Lebacher Straße
 Geschwindigkeit 50km/h
 Lärmindex LDEN
 Höchster Gebäudepegel

Projekt

Lärmaktionsplanung 2024
 Gemeinde Tholey

Auftraggeber

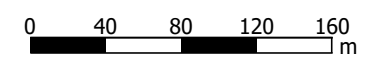
Gemeinde Tholey
 Im Kloster 1
 66636 Tholey

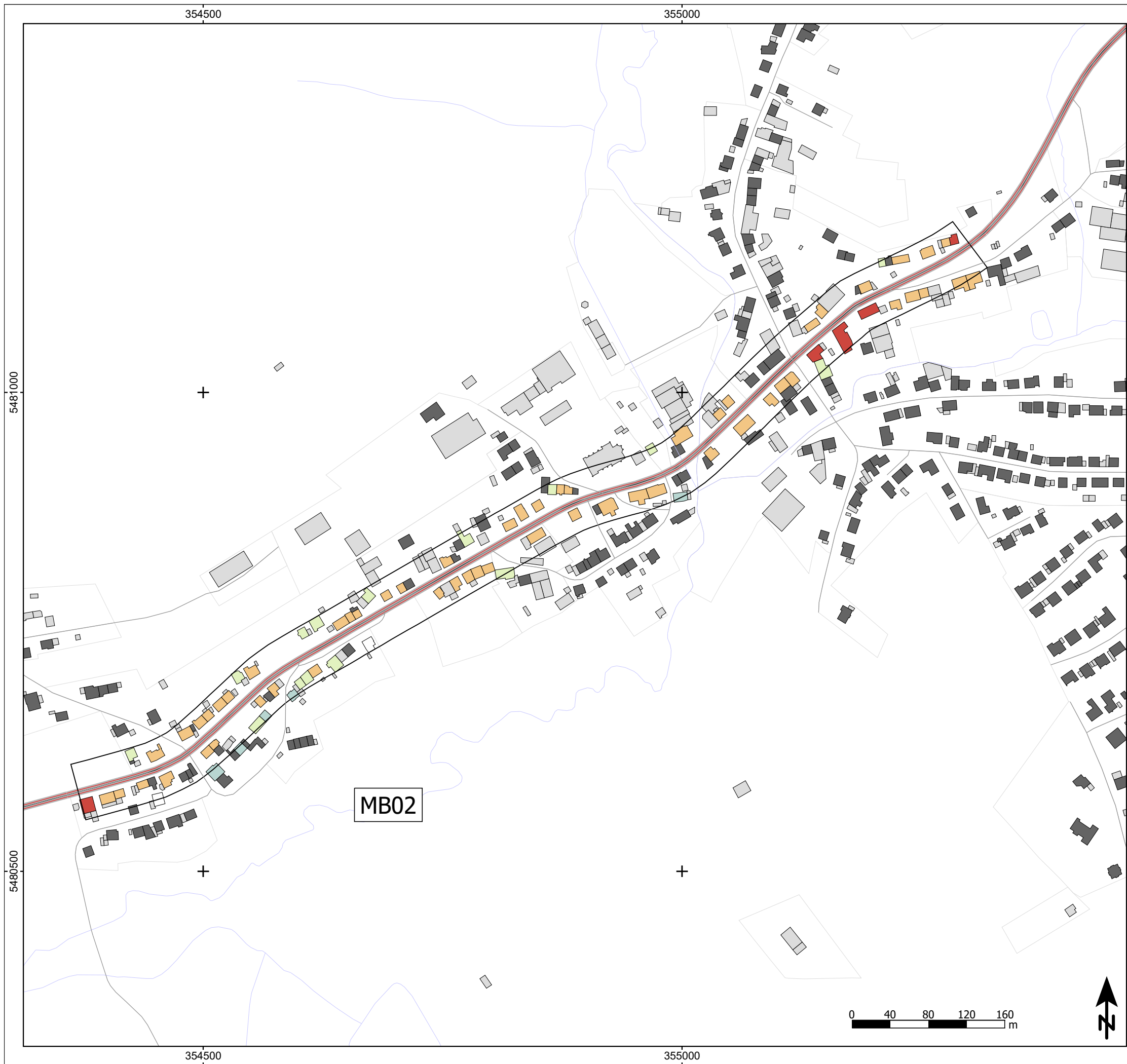
Blattgröße A3; Maßstab 1:4.000 | Stand: 21.05.2024

GLK MB02 TS0	23-09	5.res	Bearbeiter: KG
--------------	-------	-------	----------------



Schalltechnisches Beratungsbüro
 Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
 Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
 www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de





Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Knotenpunkt
- Lärmschutzwand
- Straßennetz
- Gewässer
- Siedlungsfläche
- Gemeindegrenze

Lärmindex LDEN in dB(A)

- < 50
- 50 - 54
- 55 - 59
- 60 - 64
- 65 - 69
- 70 - 74
- >= 75

Abbildung A08

Maßnahmenbereich 2
 B269, Bonner Straße, Lebacher Straße
 Geschwindigkeit 30km/h
 Lärmindex LDEN
 Höchster Gebäudepegel

Projekt

Lärmaktionsplanung 2024
 Gemeinde Tholey

Auftraggeber

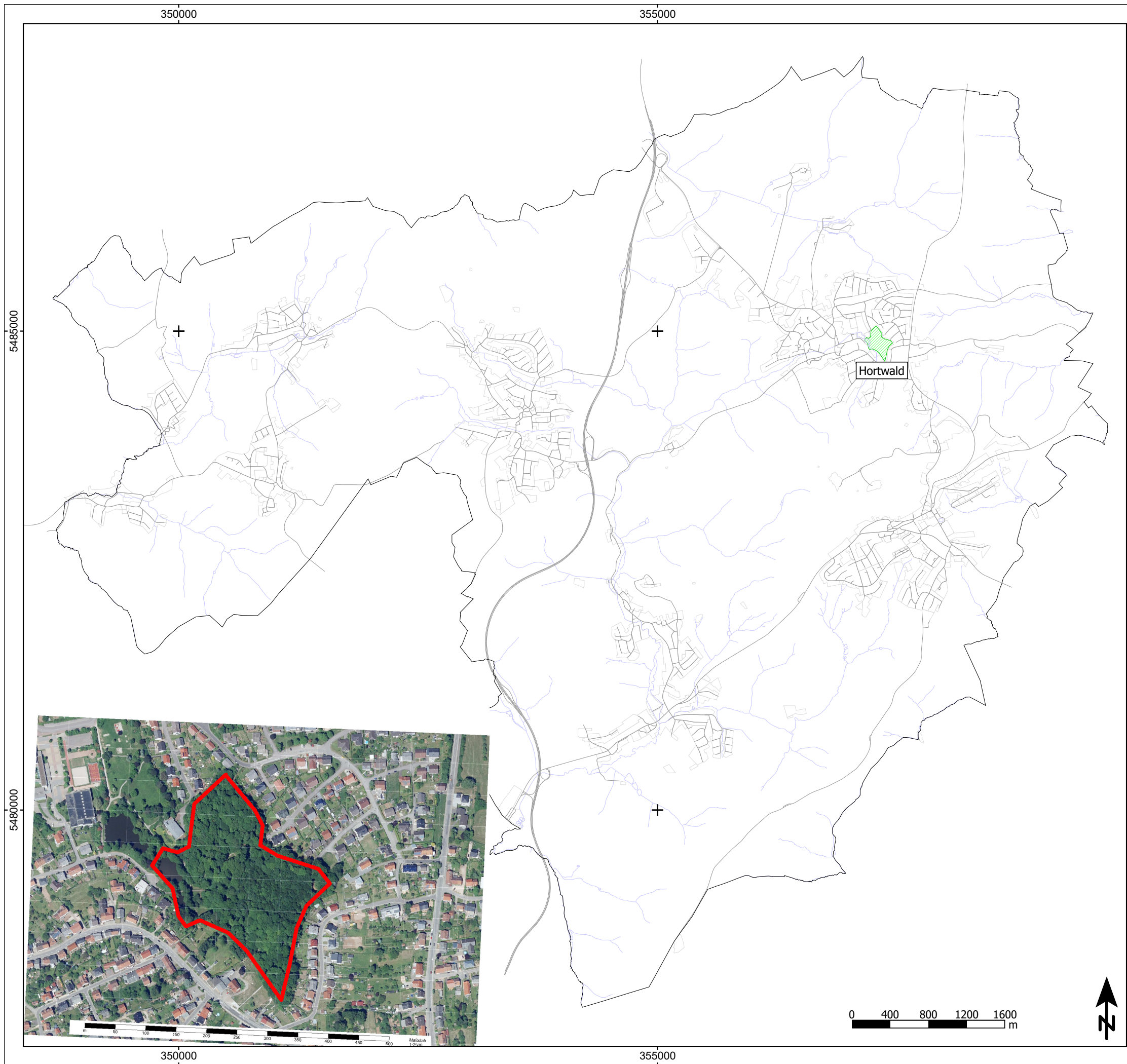
Gemeinde Tholey
 Im Kloster 1
 66636 Tholey

Blattgröße A3; Maßstab 1:4.000 Stand: 21.05.2024

GLK MB02 T30	23-09	7.res	Bearbeiter: KG
--------------	-------	-------	----------------



Schalltechnisches Beratungsbüro
 Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
 Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
 www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



Zeichenerklärung

- Straßennetz
- Gewässer
- Siedlungsfläche
- Gemeindegrenze
- ▨ Ruhiges Gebiet

Abbildung A09
Ruhiges Gebiet

Projekt
Lärmaktionsplanung 2024
Gemeinde Tholey

Auftraggeber
Gemeinde Tholey
Im Kloster 1
66636 Tholey

Blattgröße A3; Maßstab 1:40.000 Stand: 21.05.2024

A09.sgs	23-09	0.res	Bearbeiter: KG
---------	-------	-------	----------------



Schalltechnisches Beratungsbüro
Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de

Übersicht über die eingegangenen Stellungnahmen

Nr.	TÖB	Datum der Stellungnahme
1	Autobahn GmbH	13.06.2024
2	Kreisordnungs- und Straßenverkehrsamt	13.06.2024
3	Landesbetrieb für Straßenbau	06.06.2024
4	Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz	18.06.2024
5	Stadt Lebach	05.6.2024
6	Gemeinde Schmelz	05.06.2024
7	Ministeriums für Wirtschaft, Innovation, Digitales und Energie	19.06.2024
	Bürger	Datum der Stellungnahme
	-	

Bewertung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Nr.	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvor-schlag
1	Keine Einwände	Nicht erforderlich	<i>Nicht erforderlich</i>
2	Für die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Lärmschutzmaßnahmen sind die Richtlinien zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) zu beachten. Maßgebend für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes sind die Richtlinien für den Lärmschutz an Straße (RLS-90).	Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen. Die rechtliche Einschätzung der Möglichkeit von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus dem LAP heraus ist bundesweit nicht einheitlich. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV wurden durch den Gesetzgeber nicht an die dem Stand der Technik entsprechende Berechnungsvorschrift RLS-19 angepasst.	<i>Nicht erforderlich</i> <i>Nicht erforderlich</i>

Nr.	Ergebnis/Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvor- schlag
	<p>Die zur Vorbereitung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen notwendigen Lärmberechnungen sind vom Straßenbaulastträger durchzuführen.</p> <p>Erforderlich ist auch die Zustimmung der Obersten Straßenverkehrsbehörde Saarland (Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz, Saarland).</p> <p>Vor Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen ist der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten. Auf Bundesstraßen ist stets deren besondere Verkehrsfunktion zu bedenken.</p> <p>Bevor über ordnungsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen entschieden wird, ist zuerst die Möglichkeit von passiven Lärmsanierungsmaßnahmen (bauliche Lärmschutzmaßnahmen) an den Anwesen zu prüfen.</p> <p>Aus den v. g. Gründen kann derzeit keine Aussage über eine eventuelle Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung in Tholey bzw. Sotzweiler oder Zustimmung zum Entwurf des vorgelegten Lärmaktionsplanes getroffen werden.</p> <p>Vorsorglich wird auch darauf hingewiesen, dass eine Bindungswirkung des Lärmaktionsplanes für eine Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde nicht gegeben ist.</p>	<p>Hierzu sollte die Gemeinde einen Antrag stellen.</p> <p>Die rechtliche Einschätzung der Möglichkeit von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus dem LAP heraus ist bundesweit nicht einhellig.</p> <p>Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Aufforderung zur Prüfung der Möglichkeit passiver Maßnahmen greift der LAP in 3.5 auf.</p> <p>Die rechtliche Einschätzung der Möglichkeit von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus dem LAP heraus ist bundesweit nicht einhellig.</p>	<p>Gemeinde stellt Antrag an den LfS</p> <p>Nicht erforderlich</p> <p>Nicht erforderlich</p> <p>Gemeinde stellt Rückfrage an den LfS bzw. das Gutachterbüro</p> <p>Nicht erforderlich</p>
3	<p>Gemäß Kapitel 3 des Berichts zur Lärmaktionsplanung Stufe 4 der Gemeinde Tholey besteht keine Notwendigkeit, den Maßnahmenkatalog der Stufe 3 zu überarbeiten. Dadurch ergibt sich für die Straßenbauverwaltung keine zusätzliche Betroffenheit.</p>	<p>Nicht erforderlich</p>	<p>Nicht erforderlich</p>

