

Kreisstadt Neunkirchen



Lärmaktionsplanung 2008

Bearbeitung:

Kreisstadt Neunkirchen

Ordnungsamt

Abteilung für Umweltschutz, Brand- und Zivilschutz, Meldewesen



Lärmaktionsplanung Neunkirchen

Inhaltsverzeichnis

1. Vorwort zur Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung.....	S. 1
2. Zuständige Behörde.....	S. 1
3. Beschreibung des Untersuchungsgebietes.....	S. 2
4. Geltende Grenzwerte.....	S. 10
5. Zusammenfassung der Daten der strategischen Lärmkarten.....	S. 11
Bewertung der Anzahl von Betroffenen.....	S. 14
6. Darstellung verbesserungsbedürftiger Situationen.....	S. 17
7. Beschreibung der Lärmschwerpunkte und Diskussion möglicher Maßnahmen zur Lärmreduzierung.....	S. 18
8. Auflistung der bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärminderung.....	S. 24
9. Der Schutz ruhiger Gebiete.....	S. 26
10. Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung.....	S. 26
11. Kosten-Nutzen-Analyse.....	S. 27
12. Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans.....	S. 28
13. Ausblick.....	S. 29

Anhang

Anhang A Beschreibung aller relevanten oder geltenden Grenzwerte.....	S. I u. II
Anhang B Lärmkarten.....	S. III bis VI
Anhang C Antwortschreiben LfS.....	S. VII bis IX
Anhang D Antwortschreiben DB ProjektBau GmbH.....	S. X bis XI
Anhang E Karten der lärmbelasteten Gebäude nach Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung.....	S. XII bis XIII



1. Vorwort zur Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung

Am 25. Juni 2002 wurde vom Europäischen Parlament und vom Rat die „Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ („EU-Umgebungslärmrichtlinie“) verabschiedet. 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“.

Dazu soll in einem ersten Schritt 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 zu verringern bzw. nicht weiter ansteigen zu lassen. Die Richtlinie sieht ein zeitlich gestaffeltes Vorgehen vor:

In einer ersten Stufe waren bis zum 30. Juni 2007 Strategische Lärmkarten u.a. für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr und Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 60.000 Zügen pro Jahr zu erstellen. Die Kartierung der Hauptverkehrsstraßen erfolgte im Saarland im Auftrag des Ministeriums für Umwelt landesweit einheitlich durch das Zentrum für Bodenschutz und Flächenhaushaltspolitik am Umwelt-Campus Birkenfeld. Die Kartierung der Haupteisenbahnstrecken erfolgte durch das Eisenbahnbundesamt.

1.1. Rechtsgrundlage

- 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 18.07.2002
- Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, BGBl. I S. 1794 (§ 47 a - f des BImSchG)

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

2. Zuständige Behörde

Kreisstadt Neunkirchen, Oberer Markt 16, 66538 Neunkirchen

Tel: 06821 / 202-0, Fax: 06821 / 21530

E-mail: kreisstadt@neunkirchen.de



3. Beschreibung des Untersuchungsgebietes

Die Kreisstadt Neunkirchen ist die zweitgrößte Stadt des Saarlandes und hat mit rund 49.000 Einwohnern eine Ausdehnung von 75 km². Das Stadtgebiet grenzt an die Gemeinden Bexbach, Kirkel, Spiesen-Elversberg, Friedrichsthal, Schiffweiler und Ottweiler.

Als führender Wirtschaftsstandort im Osten des Saarlandes sowie als Einkaufs- und Dienstleistungszentrum ist das Stadtgebiet verkehrstechnisch sehr gut angeschlossen. Das Stadtgebiet wird südlich durch die A 8 begrenzt und verfügt über fünf Anschlussstellen (Kohlhof, Wellesweiler, Oberstadt, City und Heinitz). Neben der Autobahn, einer Bundesstraße wurden auch mehrere Landstraßen in der Lärmkartierung erfasst. Darüber hinaus ist auch die Schienenstrecke 3511 ab Neunkirchen Hauptbahnhof in Richtung Saarbrücken kartierungspflichtig.

Nachfolgend sind die in der strategischen Lärmkartierung erfassten Straßenbereiche näher beschrieben. Diese Straßenbereiche wurden auf der Grundlage der Bundesverkehrszählung (BVZ) 2000 auf das Jahr 2006 hochgerechnet. Die so ermittelten Werte dienen als Kriterium, ob eine Lärmkartierung bzw. eine Lärmaktionsplanung vorzunehmen ist. Für Straßen mit mehr als 6 Millionen Fahrzeugen im Jahr muss eine Lärmkartierung bzw. eine Lärmaktionsplanung durchgeführt werden. Dies entspricht einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von 16.438 Fahrzeugen am Tag.

Seit Frühjahr 2007 liegen die Ergebnisse der BVZ 2005 vor. Es können sich im Einzelfall bereits auf der Ebene „betroffene Hauptverkehrsstraße“ Abweichungen zur BVZ 2000 (mit Hochrechnung) ergeben. Mit anderen Worten: In 2000 betroffene Abschnitte können nun unter den Schwellenwert von 6 Millionen Kfz/Jahr (DTV 16.438) gefallen sein. Fällt ein Straßenabschnitt unter den Wert von 15.955 (Anpassung des Grenzwertes an die 2005er Zahlen), liegt es in der Entscheidung der Gemeinde, eine Aktionsplanung für diesen Abschnitt durchzuführen. (Lärmaktionsplanung 2008, Leitfaden für die Kommunen des Saarlandes, Bericht-Nr. 07_04_02)

Daher werden für Straßen mit einer DTV unter 15.955 keine weitergehenden Betrachtungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorgenommen.

3.1. A 8

Die A 8 tritt an der südwestlichen Grenze in das Stadtgebiet ein (Anschlussstelle 21 / Elversberg / Friedrichsthal) und verläuft zwischen Neunkirchen-Heinitz und der Gemeinde Spiesen-Elversberg in Richtung Neunkirchen-City, wobei im Bereich der Anschlussstelle 24 (Neunkirchen Oberstadt) der Stadtkern Neunkirchens tangiert wird. Im weiteren Verlauf führt die Autobahn über Furpach, Ludwigsthal und Kohlhof zum Autobahnkreuz Neunkirchen, wo sie das Stadtgebiet wieder verlässt. Die Gesamtstrecke beträgt ca. 11 km, wobei diese in sechs Betrachtungsabschnitte unterteilt ist. Daher kann auf streckenspezifische Daten gemäß der Lärmkartierung zurückgegriffen werden.



3.1.1. Streckenabschnitt Anschlussstelle 21 (Elversberg) bis Anschlussstelle 22 (Neunkirchen – Heinitz)

Für die Berechnung gem. Lärmkartierung wurde eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von 47.950 Fahrzeugen am Tag zu Grunde gelegt. Die Verkehrsmengenkarte 2005 weist eine DTV von 41.040 Fahrzeugen aus. Die Differenz von 6.910 Fahrzeugen entspricht einer prozentualen Minderbelastung von rund 14 %.

Die vorwiegende Flächennutzung ist die Forstwirtschaft.

Der LKW-Anteil beträgt tagsüber 11,3 %, abends 14,1 % und nachts 23,9 %.

Auf diesem Streckenabschnitt bestehen keine Geschwindigkeitsbeschränkungen.

3.1.2. Streckenabschnitt Anschlussstelle 22 (Neunkirchen – Heinitz) bis Anschlussstelle 23 (Neunkirchen City / Spiesen)

Für die Berechnung gem. Lärmkartierung wurde eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von 47.248 Fahrzeugen am Tag zu Grunde gelegt. Die Verkehrsmengenkarte 2005 weist eine DTV von 50.800 Fahrzeugen aus. Die Differenz entspricht einer prozentualen Mehrbelastung von rund 8 %.

Die vorwiegende Flächennutzung linksseitig ist die Forstwirtschaft, wobei rechtsseitig vor allem dörfliche Siedlungsgebiete (Gemeinde Spiesen-Elversberg) vorliegen.

Der LKW-Anteil beträgt tagsüber 13 %, abends 16,1 % und nachts 26,8 %.

Auf diesem Streckenabschnitt bestehen in westlicher Fahrtrichtung keine Geschwindigkeitsbeschränkungen.

In östlicher Fahrtrichtung besteht ca. 800 m hinter der Ausfahrt Heinitz eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h.

3.1.3. Streckenabschnitt Anschlussstelle 23 (Neunkirchen City / Spiesen) bis Anschlussstelle 24 (Neunkirchen Oberstadt)

Für die Berechnung gem. Lärmkartierung wurde eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von 38.178 Fahrzeugen am Tag zu Grunde gelegt. Die Verkehrsmengenkarte 2005 weist eine DTV von 41.190 Fahrzeugen aus. Die Differenz entspricht einer prozentualen Mehrbelastung von rund 8 %.

Die vorwiegende Flächennutzung linksseitig ist die Forstwirtschaft, wobei rechtsseitig auch dörfliche Siedlungsgebiete (Gemeinde Spiesen-Elversberg) vorliegen.

Der LKW-Anteil beträgt tagsüber 14,9 %, abends 18,4 % und nachts 30,1 %.

Auf diesem Streckenabschnitt bestehen in westlicher Fahrtrichtung keine Geschwindigkeitsbeschränkungen.

In östlicher Fahrtrichtung besteht nur auf den ersten ca. 400 m eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h.



3.1.4. Streckenabschnitt Anschlussstelle 24 (Neunkirchen Oberstadt) bis Anschlussstelle 25 (Neunkirchen – Wellesweiler)

Für die Berechnung gem. Lärmkartierung wurde eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von 35.382 Fahrzeugen am Tag zu Grunde gelegt. Die Verkehrsmengenkarte 2005 weist eine DTV von 41.970 Fahrzeugen aus. Die Differenz entspricht einer prozentualen Mehrbelastung von rund 14 %.

Die vorwiegende Flächennutzung linksseitig ist die Forstwirtschaft, wobei im Bereich Ludwigsthal auch dörfliche Siedlungsgebiete im direkten Umfeld zu finden sind. Rechtsseitig sind neben der forstwirtschaftlichen Nutzung ebenfalls dörfliche Siedlungsgebiete im Bereich Furchach festzuhalten.

Der LKW-Anteil beträgt tagsüber 15,8 %, abends 19,5 % und nachts 31,6 %.

Auf diesem Streckenabschnitt besteht in westlicher Fahrtrichtung eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h für ca. 150 m.

In östlicher Fahrtrichtung gibt es keine Geschwindigkeitsbeschränkung.

3.1.5. Streckenabschnitt Anschlussstelle 25 (Neunkirchen – Wellesweiler) bis Anschlussstelle 26 (Neunkirchen – Kohlhof)

Für die Berechnung gem. Lärmkartierung wurde eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von 47.598 Fahrzeugen am Tag zu Grunde gelegt. Die Verkehrsmengenkarte 2005 weist eine DTV von 46.530 Fahrzeugen aus. Die Differenz entspricht einer prozentualen Minderbelastung von rund 2 %.

Die vorwiegende Flächennutzung linksseitig ist die Forstwirtschaft, wobei im Bereich Kohlhof auch dörfliche Siedlungsgebiete im direkten Umfeld zu finden sind. Rechtsseitig sind neben der forstwirtschaftlichen Nutzung ebenfalls dörfliche Siedlungsgebiete im Bereich Kohlhof festzuhalten.

Der LKW-Anteil beträgt tagsüber 14,9 %, abends 18,4 % und nachts 30,1 %.

Auf diesem Streckenabschnitt besteht in östlicher Fahrtrichtung eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h.

In westlicher Fahrtrichtung beginnt die Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h im Bereich der Ausfahrt Kohlhof.

3.1.6. Streckenabschnitt Anschlussstelle 26 (Neunkirchen – Kohlhof) bis Anschlussstelle 27 (Autobahnkreuz Neunkirchen)

Für die Berechnung gem. Lärmkartierung wurde eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von 47.066 Fahrzeugen am Tag zu Grunde gelegt. Die Verkehrsmengenkarte 2005 weist eine DTV von 44.620 Fahrzeugen aus. Die Differenz entspricht einer prozentualen Mehrbelastung von rund 5 %.

Die vorwiegende Flächennutzung ist die Forstwirtschaft.

Der LKW-Anteil beträgt tagsüber 14 %, abends 17,3 % und nachts 28,6 %.

Auf diesem Streckenabschnitt bestehen sowohl in östlicher als auch in westlicher Fahrtrichtung Geschwindigkeitsbeschränkungen von 100 km/h



3.2. B 41

Die B 41 „entspringt“ im südlichen Stadtgebiet aus der Anschlussstelle Neunkirchen-City und quert das Stadtgebiet in Richtung Norden. Die Gesamtstrecke beträgt ca. 4,2 km, wobei diese in drei Betrachtungsabschnitte unterteilt ist. Daher kann auf streckenspezifische Daten gemäß der Lärmkartierung zurückgegriffen werden.

3.2.1. A 8 / Einmündung L124

Der erste Abschnitt verläuft von der A 8 bis zur Einmündung der L124 und kanalisiert in der Hauptsache den stadtein- und stadtauswärts gerichteten Verkehr.

Für die Berechnung gem. Lärmkartierung wurde eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von 23.596 Fahrzeugen am Tag zu Grunde gelegt. Die Verkehrsmengenkarte 2005 weist eine DTV von 22.290 Fahrzeugen aus. Die Differenz entspricht einer prozentualen Minderbelastung von rund 5,5 %.

Die vorwiegende Flächennutzung ist die Forstwirtschaft, wobei rechtsseitig auch dörfliche Siedlungsflächen (Schlesierweg) festzuhalten sind. Der Abstand zur B 41 beträgt rund 100 Meter. Der berechnete Lärmindex L_{DEN} (s. S. 11, Punkt 5.) liegt in diesem Bereich unter 55 dB(A).

Der LKW-Anteil beträgt tagsüber, abends und nachts 12 %.

Auf diesem Streckenabschnitt besteht in nördlicher Fahrtrichtung eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h.

In südlicher Fahrtrichtung wird die Geschwindigkeit zunächst auf 100 und dann auf 80 km/h beschränkt.

3.2.2. Einmündung L 129 / Kreisverkehr Redener Straße („Plätschesdohle“)

Zwischen dem vorhergehenden Straßenabschnitt und dem Bereich der B 41 von der Einmündung L129 bis zum Kreisverkehr Redener Straße verläuft die Bundesstraße durch forstwirtschaftlich und gewerblich genutzte Bereiche, welche keine Wohnbebauung aufweisen. Zudem liegen in diesem Abschnitt auch geringere durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken vor, so dass eine Betrachtung im Rahmen der Lärmkartierung nicht erforderlich war.

Für die Berechnung gem. Lärmkartierung wurde für den Streckenabschnitt zwischen der Einmündung L 129 und dem Kreisverkehr Redener Straße eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von 18.514 Fahrzeugen am Tag zu Grunde gelegt. Die Verkehrsmengenkarte 2005 weist eine DTV von 16.050 Fahrzeugen aus. Die Differenz entspricht einer prozentualen Minderbelastung von rund 13,3 %.

Die vorwiegende Flächennutzung ist die Forstwirtschaft, wobei linksseitig auch kleinstädtische Flächen festzuhalten sind. Rechtsseitig befinden sich eine Kläranlage sowie die Schienenwege der Bahn.

Der LKW-Anteil beträgt tagsüber, abends und nachts 8 %.

Auf diesem Streckenabschnitt bestehen in beiden Fahrtrichtungen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 50 km/h.



3.2.3. Kreisverkehr Redener Straße / Einmündung Schiffweiler Straße

Für die Berechnung gem. Lärmkartierung wurde eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von 19.303 Fahrzeugen am Tag zu Grunde gelegt. Die Verkehrsmengenkarte 2005 weist eine DTV von 17.890 Fahrzeugen aus. Die Differenz entspricht einer prozentualen Minderbelastung von rund 7,3 %.

Die vorwiegende Flächennutzung ist die Forstwirtschaft, wobei linksseitig auch dörfliche Siedlungsflächen festzuhalten sind.

Der LKW-Anteil beträgt tagsüber, abends und nachts 7 %.

Auf diesem Streckenabschnitt bestehen in beiden Fahrrichtungen Geschwindigkeitsbeschränkungen über 60, 80 und 100 km/h, wobei im Bereich Bauershaus eine Beschränkung auf 80 km/h besteht.

3.3. L 113

Die L 113 verläuft aus südlicher Richtung vom Eschweiler Hof in Form der Kirkeler Straße, kreuzt die Zweibrücker Straße und mündet in die Fernstraße. Bei der vorliegenden Betrachtung wurde neben dem Streckenabschnitt von der Einmündung Kirkeler Straße bis zur Anschlussstelle Neunkirchen Oberstadt ein weiterer Abschnitt betrachtet. Dieser zählt jedoch nicht mehr zur L113. Es handelt sich hierbei um den Streckenabschnitt der Zweibrücker Straße von der Einmündung L 285 (Hermannstraße) bis zur Einmündung L 113 (Kirkeler Straße). Dabei handelt es sich um eine Strecke von ca. 600 Meter, welche in zwei Betrachtungsabschnitte unterteilt ist. Daher kann auf streckenspezifische Daten gemäß der Lärmkartierung zurückgegriffen werden.

3.3.1. Zweibrücker Straße von der Einmündung L 285 (Hermannstraße) bis zur Einmündung L 113 (Kirkeler Straße)

Für die Berechnung gem. Lärmkartierung wurde eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von 17.595 Fahrzeugen am Tag zu Grunde gelegt. Die Verkehrsmengenkarte 2005 weist eine DTV von 15.000 Fahrzeugen aus. Die Differenz entspricht einer prozentualen Minderbelastung von rund 14,7%. Aufgrund der Unterschreitung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von 15.955 Fahrzeugen, werden keine weiteren Betrachtungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung durchgeführt.

Die Umgebung wird als räumlich verdichtete Fläche charakterisiert, wobei in diesem Bereich in direkter Fahrbahnnähe hauptsächlich Wohnhäuser festzuhalten sind.

Der LKW-Anteil beträgt tagsüber 4,4 %, abends 3,1 % und nachts 2 %.

Auf diesem Streckenabschnitt sind 50 km/h erlaubt.



3.3.2. Zweibrücker Straße von der Einmündung Kirkeler Straße bis zur Einmündung Fernstraße

Die für diesen Streckenabschnitt vorliegenden Daten stimmen mit den Daten des Streckenabschnitts 3.3.1. überein.

3.4. L 115

Die L 115 bildet den innerstädtischen Eingangsbereich für die westlich liegenden Einzugsgebiete. Der gem. Lärmkartierung betrachtete Streckenabschnitt reicht vom Kreisverkehr Redener Straße bis zur Kreuzung Gustav-Regler-Straße. Die Gesamtstrecke beträgt ca. 600 Meter, wobei diese in zwei Betrachtungsabschnitte unterteilt ist. Daher kann auf streckenspezifische Daten gemäß der Lärmkartierung zurückgegriffen werden.

3.4.1. Kreisverkehr Redener Straße bis Einmündung L 125 (Königsbahnstraße)

Für die Berechnung gem. Lärmkartierung wurde eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von 18.118 Fahrzeugen am Tag zu Grunde gelegt. Die Verkehrsmengenkarte 2005 weist eine DTV von 19.000 Fahrzeugen aus. Die Differenz entspricht einer prozentualen Mehrbelastung von rund 4,9 %.

Die vorwiegende Flächennutzung ist mit räumlich verdichteter Fläche charakterisiert. Ein Teil dieses Bereiches verläuft innerhalb der Bahnunterführung („Plätschesdohle“).

Der LKW-Anteil beträgt tagsüber 7,7 %, abends 5,5 % und nachts 3,6 %.

Auf diesem Streckenabschnitt sind 50 km/h erlaubt.

3.4.2. Lindenallee von der Kreuzung Königsbahnstraße bis zur Kreuzung Gustav-Regler-Straße

Für die Berechnung gem. Lärmkartierung wurde eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von 18.118 Fahrzeugen am Tag zu Grunde gelegt. Die Verkehrsmengenkarte 2005 weist eine DTV von 16.280 Fahrzeugen aus. Die Differenz entspricht einer prozentualen Minderbelastung von rund 10,1 %.

Die vorwiegende Flächennutzung ist mit räumlich verdichteter Fläche charakterisiert. Neben gewerblicher Nutzung wird dieser Bereich als Parkfläche genutzt.

Der LKW-Anteil beträgt tagsüber 7,7 %, abends 5,5 % und nachts 3,6 %.

Auf diesem Streckenabschnitt sind 50 km/h erlaubt.

3.5. L 124

Der betroffene Bereich der L 124 führt von Südwesten (Kreuzung mit B 41) durch die Innenstadt über die Kuchenbergstraße bis zur Einmündung Keplerstraße nach Norden. Die Gesamtstrecke beträgt ca. 5,6 Kilometer, wobei diese in drei Betrachtungsabschnitte unterteilt ist. Daher kann auf streckenspezifische Daten gem. Lärmkartierung zurückgegriffen werden.



Die L 124 von der B41 aus kommend, dient vor allem als Ein- und Ausfahrtsstraße von bzw. zu der A 8 (Anschlussstelle Neunkirchen City).

Die L 124 von Ottweiler und Wiebelskirchen kommend (Kuchenbergstraße) kanalisiert einen großen Teil des Einzugsbereiches von und nach Norden. Die L 124 erfüllt sowohl von Süden als auch von Norden her die Funktion als „Stadtein- und ausfahrt“

3.5.1. L 124 von Kreuzung B 41 bis zur Einmündung Südring (Westspange)

Für die Berechnung gem. Lärmkartierung wurde eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von 16.611 Fahrzeugen am Tag zu Grunde gelegt. Die Verkehrsmengenkarte 2005 weist eine DTV von 15.000 Fahrzeugen aus. Die Differenz entspricht einer prozentualen Minderbelastung von rund 9,7 %.

Die vorwiegende Flächennutzung ist linksseitig als landwirtschaftliche, forstwirtschaftliche und räumlich verdichtete Fläche charakterisiert. Rechtsseitig liegt neben der land- und forstwirtschaftlichen Nutzung eine dörfliche Siedlungsstruktur vor.

Der LKW-Anteil beträgt tagsüber 9,8 %, abends 7,1 % und nachts 4,6 %.

Auf diesem Streckenabschnitt sind 70 km/h erlaubt.

Aufgrund der Unterschreitung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von 15.955 Fahrzeugen, werden keine weiteren Betrachtungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung durchgeführt.

3.5.2. L124 von der Einmündung Südring bis zur Kreuzung L 115 (Westspange, Königstr. und Gustav-Regler-Str. bis Lindenallee)

Für die Berechnung gem. Lärmkartierung wurde eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von 16.260 Fahrzeugen am Tag zu Grunde gelegt. Die Verkehrsmengenkarte 2005 weist eine DTV von 14.370 Fahrzeugen aus. Die Differenz entspricht einer prozentualen Minderbelastung von rund 11,6 %.

Die vorwiegende Flächennutzung ist als räumlich verdichtete Fläche charakterisiert. Neben diversen gewerblichen Nutzungen (Einkaufsmärkte, Schnellrestaurant, Tankstelle, Saarpark-Center) befinden sich in diesem Bereich auch Wohngebäude.

Der LKW-Anteil beträgt tagsüber 7,5 %, abends 5,4 % und nachts 5,6 %.

Auf diesem Streckenabschnitt sind 50 km/h erlaubt.

Aufgrund der Unterschreitung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von 15.955 Fahrzeugen, werden keine weiteren Betrachtungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung durchgeführt.

3.5.3. L 124 von der Kreuzung L 115 (Kreuzung Gustav-Regler-Str. / Lindenallee) in die Kuchenbergstraße bis zur Einmündung Keplerstraße

Für die Berechnung gem. Lärmkartierung wurde eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von 16.103 Fahrzeugen am Tag zu Grunde gelegt. Die Verkehrsmengenkarte 2005 weist eine DTV von 14.000 Fahrzeugen aus. Die Differenz entspricht einer prozentualen Minderbelastung von rund 13,1 %.



Die vorwiegende Flächennutzung ist als räumlich verdichtete Fläche charakterisiert. Dabei steht die Wohnraumnutzung im Vordergrund.

Der LKW-Anteil beträgt tagsüber 4,3 %, abends 3,1 % und nachts 3,2 %.

Auf diesem Streckenabschnitt sind 50 km/h erlaubt.

Aufgrund der Unterschreitung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von 15.955 Fahrzeugen, werden keine weiteren Betrachtungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung durchgeführt.

3.6. L 129

Die L 129 verläuft vom Kreisverkehr Sinnerthal in Richtung Schiffweiler. Bei der Betrachtung im Rahmen der Lärmkartierung wurde lediglich der kleine Bereich zwischen dem Kreisverkehr Sinnerthal bis zur Gemeindegrenze Schiffweiler berücksichtigt. Die Gesamtstrecke des betrachteten Bereiches beträgt ca. 800 Meter, welche in einem Betrachtungsabschnitt dargestellt ist. Daher kann auf streckenspezifische Daten gem. der Lärmkartierung zurückgegriffen werden.

Für die Berechnung gem. Lärmkartierung wurde eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von 17.354 Fahrzeugen am Tag zu Grunde gelegt. Die Verkehrsmengenkarte 2005 weist eine DTV von 15.000 Fahrzeugen aus. Die Differenz entspricht einer prozentualen Minderbelastung von rund 13,6 %.

Die vorwiegende Flächennutzung ist als forstwirtschaftliche Fläche charakterisiert, wobei rechtsseitig auch eine dörfliche Siedlungsfläche festgehalten wurde.

Der LKW-Anteil beträgt tagsüber 4,4 %, abends 3,1 % und nachts 2 %.

Auf diesem Streckenabschnitt sind 50 km/h erlaubt, wobei im Bereich zwischen Einmündung Mühlenstraße und Gemeindegrenze Schiffweiler die für Landstraßen geltende Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h für PKW und 80 km/h für LKW besteht.

Aufgrund der Unterschreitung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von 15.955 Fahrzeugen, werden keine weiteren Betrachtungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung durchgeführt.



3.7. Übersicht der kartierten Straßen

① Grenzwert zur Durchführung der Lärmkartierung: 16.438 Kfz/d (vgl. Spalte 4)
 ② angepasster Grenzwert zur Durchführung der Lärmaktionsplanung: 15.955 Kfz/d (vgl. Spalte 5)

Tabelle 1: Verkehrsparameter der kartierten Straßen

Straße	Streckenabschnitt	Streckenlänge [m]	DTV (aus BVZ 2000 mit Hochrg. auf 2006) ①	DTV (aus BVZ 2005) ②	Differenz	Prozentuale Veränderung	LKW-Anteil (tags)	LKW-Anteil (abends)	LKW-Anteil (nachts)	Geschwindigkeit (PKW)	Geschwindigkeit (LKW)
A 8	3.1.1.	1.300	47.950	41.040	- 6.910	- 14,41%	11,3	14,1	23,9	130	80
	3.1.2.	1.600	47.248	50.800	+ 3.552	+ 7,52%	13	16,1	26,8	130	80
	3.1.3.	2.800	38.178	41.190	+ 3.012	+ 7,89%	14,9	18,4	30,1	130	80
	3.1.4.	3.200	35.382	41.970	+ 6.588	+ 18,62%	15,8	19,5	31,6	130	80
	3.1.5.	700	47.598	46.530	- 1.068	- 2,24%	14,9	18,4	30,1	130	80
	3.1.6.	1.500	47.066	44.620	- 2.446	- 5,20%	14	17,3	28,6	130	80
B 41	3.2.1.	2.700	19.303	17.890	- 1.413	- 7,32%	7	7	7	100	80
	3.2.2.	900	18.514	16.050	- 2.464	- 13,31%	8	8	8	100	80
	3.2.3.	900	23.596	22.290	- 1.306	- 5,53%	12	12	12	100	80
L 113	3.3.1.	200	17.595	15.000	- 2.595	- 14,75%	4,4	3,1	2	50	50
	3.3.2.	400	17.595	15.000	- 2.595	- 14,75%	4,4	3,1	2	50	50
L115	3.4.1.	300	18.118	19.000	+ 882	+ 4,87%	7,7	5,5	3,6	100	80
	3.4.2.	600	18.118	16.280	- 1.838	- 10,14%	7,7	5,5	3,6	50	50
L 124	3.5.1.	1.000	16.611	15.000	- 1.611	- 9,70%	9,8	7,1	4,6	100	80
	3.5.2.	1.400	16.260	14.370	- 1.890	- 11,62%	7,5	5,4	5,6	100	80
	3.5.3.	3.200	16.103	14.000	- 2.103	- 13,06%	4,3	3,1	3,2	100	80
L 129	3.6.	800	17.354	15.000	- 2.354	- 13,56%	4,4	3,1	2	100	80

Gemäß den Darstellungen unter Punkt 3. werden die grau hinterlegten Streckenabschnitte keinen weiteren Betrachtungen unterzogen.



3.8. Betroffene Streckenabschnitte innerhalb der Stadt Neunkirchen (> 60.000 Züge/a):

Durch die Stadt Neunkirchen verläuft auf ca. 3,2 km die Schienenstrecke 3511, welche vom Neunkircher Hauptbahnhof über „Plätschesdohle“ und Sinnerthal nach Schiffweiler führt.

4. Geltende Grenzwerte

Beschreibung aller relevanten geltenden oder geplanten Grenzwerte
s. Anhang A

5. Zusammenfassung der Daten der strategischen Lärmkarten

Die strategischen Lärmkarten für den Straßen- und Schienenverkehr geben Auskunft über die Höhe der Belastungen in Bezug auf die Betroffenheit. Darüber hinaus werden auch Aussagen über die Anzahl der betroffenen Wohnungen, die Größe der betroffenen Fläche und gegebenenfalls über die Anzahl der betroffenen Schulen und Krankenhäuser gemacht.

Der Lärmindex L_{DEN} spiegelt die Lärmbelastung für den gesamten Tag (24 Stunden) wider. Er berücksichtigt die Lärmbelastung am Tag (day, 06.00 Uhr bis 18.00 Uhr), am Abend (evening, 18.00 Uhr bis 22.00 Uhr) und in der Nacht (night, 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr), wobei für den Abend ein Zuschlag von 5 dB und für die Nacht ein Zuschlag von 10 dB erteilt wird, um die höhere Störwirkung in diesen Zeitabschnitten zu berücksichtigen.

5.1. Lärmquelle Straße

Durch die Lärmquelle Straße wurden im Rahmen der strategischen Lärmkartierung für Neunkirchen folgende Betroffenheiten, bezogen auf die jeweilige Straße, festgestellt:

Tabelle 2: A 8 / Zahl betroffener Menschen in Neunkirchen

Straße	Intervalle in dB (A)	Zahl betroffener Menschen in Neunkirchen	
		L_{DEN}	L_{Night}
A 8	50 – 55	./. ^①	1.535
	55 – 60	2.807	425
	60 – 65	846	52
	65 – 70	202	6
	70 - 75	22	0
	> 75	2	./. ^②

^① Gem. § 4 der 34. BImSchV müssen für L_{DEN} nur die dargestellten Bereiche angegeben werden. Der Bereich 50 bis 55 dB(A) ist nicht gefordert.

^② Für L_{Night} ist der Bereich > 75 dB(A) nicht gefordert.



Tabelle 3: B41 / Zahl betroffener Menschen in Neunkirchen

Straße	Intervalle in dB (A)	Zahl betroffener Menschen	
		L _{DEN}	L _{Night}
B41	50 – 55	./. ^①	0
	55 – 60	42	0
	60 – 65	0	0
	65 – 70	0	0
	70 - 75	0	0
	> 75	0	./. ^②

Tabelle 4: L 115 / Zahl betroffener Menschen in Neunkirchen

Straße	Intervalle in dB (A)	Zahl betroffener Menschen	
		L _{DEN}	L _{Night}
L115	50 – 55	./. ^①	2
	55 – 60	4	0
	60 – 65	2	0
	65 – 70	0	0
	70 - 75	0	0
	> 75	0	./. ^②

Nachfolgende Aufstellung gibt Auskunft über die Summe aller betroffenen Menschen in Neunkirchen.

Tabelle 5: Summe betroffener Menschen in Neunkirchen

Alle in Neunkirchen kartierten Straßen	Intervalle in dB (A)	Summe betroffener Menschen	
		L _{DEN}	L _{Night}
	50 – 55	./. ^①	1.537
	55 – 60	2.853	425
	60 – 65	848	52
	65 – 70	202	6
	70 - 75	22	0
	> 75	2	./. ^②
	Σ	3.927	2.020

^① Gem. § 4 der 34. BImSchV müssen für L_{DEN} nur die dargestellten Bereiche angegeben werden. Der Bereich 50 bis 55 dB(A) ist nicht gefordert.

^② Für L_{Night} ist der Bereich > 75 dB(A) nicht gefordert.



Im Hinblick auf die Summe der betroffenen Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und der betroffenen Fläche ergibt sich folgende Übersicht:

Tabelle 6: Zahl der betroffenen Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und Flächen

Neunkirchen	Schwellenwerte L_{DEN} [dB(A)]	Betroffene Wohnungen	Betroffene Schulen	Betroffene Krankenhäuser	Betroffene Fläche [km ²]
Gesamt	> 55	2.294	0	0	12,54
	> 65	101	0	0	3,21
	> 75	1	0	0	0,74

5.2. Lärmquelle Schiene

Von der Lärmquelle Schiene sind insbesondere die Bereiche Sinnerthaler Weg in Neunkirchen und die Wilhelm-Jung-Straße in Sinnerthal betroffen.

Tabelle 7: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm in ihren Wohnungen belasteten Menschen (gem. VBEB [Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm] – Schienenlärm der Eisenbahnen des Bundes; gerundet auf die nächste Zehnerstelle)

Lärmstatistik Neunkirchen	Intervalle in dB (A)	Summe betroffener Menschen	
		L_{DEN}	L_{Night}
	50 – 55	./. ^①	320
	55 – 60	450	70
	60 – 65	90	30
	65 – 70	40	40
	70 - 75	40	10
	> 75	20	./. ^②
	Σ	640	470

Im Hinblick auf die Summe der betroffenen Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser und der betroffenen Fläche ergibt sich folgende Übersicht:

Tabelle 8: Von Umgebungslärm belastete Flächen und geschätzte Zahl der Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude

Neunkirchen	Schwellenwerte L_{DEN} [dB(A)]	Betroffene Wohnungen	Betroffene Schulen	Betroffene Krankenhäuser	Betroffene Fläche [km ²]
Gesamt	> 55	760	2	0	3,1
	> 65	63	0	0	0,7
	> 75	10	0	0	0,2

^① Gem. § 4 der 34. BImSchV müssen für L_{DEN} nur die dargestellten Bereiche angegeben werden. Der Bereich 50 bis 55 dB(A) ist nicht gefordert.

^② Für L_{Night} ist der Bereich > 75 dB(A) nicht gefordert.



6. Bewertung der Anzahl von Betroffenen

6.1. Lärmquelle Straße

Die Auswertung der Tag-Abend-Nacht-Pegel L_{DEN} ergibt für die Kreisstadt Neunkirchen,

- dass rund 8 % der Einwohner in Bereichen mit von Straßenverkehr erzeugten Beurteilungspegeln über 55 dB(A) wohnen.
- dass etwa 0,5 % der Einwohner von möglicherweise gesundheitsgefährdenden Beurteilungspegeln über 65 dB(A) betroffen sind.

Die Auswertung der Nacht-Pegel L_{Night} ergibt für die Kreisstadt Neunkirchen,

- dass knapp 4 % der Einwohner in Bereichen wohnen, in denen durch Straßenverkehrslärm eine Belastung von mehr als 50 dB(A) verursacht wird. Somit besteht in diesen Bereichen möglicherweise die Gefahr von Schlafstörungen.

6.1.1. Kurzfristiger Handlungsbedarf

Bei Überschreitung der Grenzwerte für Lärmsanierung an Bundesstraßen (in der Anpassung auf die Lärmindikatoren L_{DEN} und L_{Night}), die für Mischgebiete, Dorfgebiete und Kerngebiete 73 dB(A) bzw. 62 dB(A) betragen, ist die Gefahr gesundheitlicher Beeinträchtigungen nicht auszuschließen. Demnach besteht für die A8 ein kurzfristiger Handlungsbedarf (s. Tab. 9).

Tabelle 9: Anzahl Betroffener in den Pegelbereichen $L_{DEN} \geq 70$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 60$ dB(A)

Quelle	Bereich	Anzahl d. betroffenen Personen	Anzahl d. betroffenen Personen
		$L_{DEN} \geq 70$ dB(A)	$L_{Night} \geq 60$ dB(A)
A 8	Anschlussstelle Elversberg bis Autobahnkreuz Neunkirchen, insbesondere Kohlhof, Ludwigsthal, Furpach	24	58
B 41	A 8 bis Einmündung L 124 + Kreisverkehr Sinnerthal über Kreisverkehr Redener Straße über Bauershaus bis Einmündung Schiffweiler Straße	0	0
L 115	Druckerei Kuhn bis Kreuzung Gustav-Regler-Str.	0	0
L 125	Kreisverkehr B 41 (Plätschesdohle) bis Einmündung L 115 (Druckerei Kuhn)	0	0



6.1.2. Mittelfristiger Handlungsbedarf

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.

Nachfolgende Tabelle gibt Auskunft über die Anzahl betroffener Personen in den o.g. Pegelbereichen:

Tabelle 10: Anzahl Betroffener in den Pegelbereichen $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 55$ dB(A)

Quelle	Bereich	Anzahl d. betroffenen Personen	Anzahl d. betroffenen Personen
		$L_{DEN} \geq 65$ dB(A)	$L_{Night} \geq 55$ dB(A)
A 8	Anschlussstelle Elversberg bis Autobahnkreuz Neunkirchen, insbesondere Kohlhof, Ludwigsthal, Furpach	226	483
B 41	A 8 bis Einmündung L 124 + Kreisverkehr Sinnerthal über Kreisverkehr Redener Straße über Bauershaus bis Einmündung Schiffweiler Straße	0	0
L 115	Druckerei Kuhn bis Kreuzung Gustav-Regler-Str.	0	0
L 125	Kreisverkehr B 41 (Plätschesdohle) bis Einmündung L 115 (Druckerei Kuhn)	0	0

Auch im Hinblick auf einen mittelfristigen Handlungsbedarf ist die Betroffenheit um den Lärmschwerpunkt A 8 eindeutig.

6.1.3. Langfristiger Handlungsbedarf zur 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.

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

Tabelle 11: Anzahl Betroffener in den Pegelbereichen $L_{DEN} \geq 60$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 50$ dB(A)

Quelle	Bereich	Anzahl d. betroffenen	Anzahl d. betroffenen
		Personen	Personen
		$L_{DEN} \geq 60$ dB(A)	$L_{Night} \geq 50$ dB(A)
A 8	Anschlussstelle Elversberg bis Autobahnkreuz Neunkirchen, insbesondere Kohlhof, Ludwigsthal, Furpach	1.072	2.018
B 41	A 8 bis Einmündung L 124 + Kreisverkehr Sinnerthal über Kreisverkehr Redener Straße über Bauershaus bis Einmündung Schiffweiler Straße	0	0
L 115	Druckerei Kuhn bis Kreuzung Gustav-Regler-Str.	0	0
L 125	Kreisverkehr B 41 (Plätschesdohle) bis Einmündung L 115 (Druckerei Kuhn)	0	0

Wie sich bereits unter 6.1.1 und 6.1.2 angedeutet hat, wären für die A 8 auch auf langfristige Sicht einschlägige Maßnahmen erforderlich, um die o.g. Werte zu unterschreiten.

6.2. Lärmquelle Schiene

Die Auswertung der Tag-Abend-Nacht-Pegel L_{DEN} ergibt für die Kreisstadt Neunkirchen,

- dass rund 1,3 % der Einwohner in Bereichen mit von Schienenverkehr erzeugten Beurteilungspegeln über 55 dB(A) wohnen.
- dass etwa 0,2 % der Einwohner von möglicherweise gesundheitsgefährdenden Beurteilungspegeln > 65 dB(A) betroffen sind.

Die Auswertung der Nacht-Pegel L_{Night} ergibt für die Kreisstadt Neunkirchen,

- dass knapp 1 % der Einwohner in Bereichen wohnen, in denen durch Schienenlärm eine Belastung von mehr als 50 dB(A) verursacht wird. Somit besteht in diesen Bereichen möglicherweise die Gefahr von Schlafstörungen.

Gemäß 5.2., Tabelle 7 bzw. anhand der dort dargestellten Betroffenheiten zeigt sich, dass auch für den Schienenverkehr Belastungen vorliegen, denen in Form von kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen entgegen gewirkt werden müsste, um offensichtliche Lärmbelastungen zu reduzieren.



Gemäß 5.2., Tabelle 8, wurde eine Betroffenheit von zwei Schulen angegeben. Laut Rückfrage beim Eisenbahnbundesamt konnte die Bachschule in der Neunkircher Innenstadt als betroffen identifiziert werden. Eine zweite Schule, die die Betroffenheitskriterien erfüllt, konnte jedoch nicht ausfindig gemacht werden. Der Sachverhalt wird seitens des Eisenbahnbundesamtes einer genaueren Prüfung unterzogen.

7. Darstellung verbesserungsbedürftiger Situationen

7.1. Lärmquelle Straße

Im Stadtgebiet wurden insgesamt knapp 23,5 km Straßen kartiert. Dabei handelt es sich um rund 11 Km Autobahn, 4,5 Km Bundesstraße und rund 8 Km Landstraße. Nach Abgleich mit den Verkehrsmengenzahlen 2005 entfiel bei einigen kartierten Straßenbereichen die Verpflichtung zur Durchführung eines Lärmaktionsplanes (s. Punkt 3). Folglich waren nur noch die A 8, die B 41, die L 115 und die L 125 im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu betrachten. In Abhängigkeit von der Lärmbelastung und der Betroffenheit gemäß Lärmkartierung, wurden die Lärmschwerpunkte ausgewählt (s. auch Tabelle 1 auf S. 10). Dabei handelt es sich um die:

A 8

Anschlussstelle 21 (Elversberg) bis Anschlussstelle 27 (Autobahnkreuz Neunkirchen) Die hauptsächliche Betroffenheit liegt in den Bereichen mit angrenzender Wohnbebauung.

⇒ Betroffenheit $L_{DEN} > 70$ dB(A):	24 Personen
⇒ Betroffenheit $L_{Night} > 60$ dB(A):	58 Personen

Die kartierten Bereiche, die nicht als Lärmschwerpunkt (B 41, L115 und L 125) identifiziert wurden, weisen entweder keine oder nur eine geringe Betroffenheit auf.

In den Bereichen mit einer sogenannten „Null-Betroffenheit“ gibt es auch kein Lärmproblem, so dass keine weitergehende Betrachtung erfolgt.

7.2. Lärmquelle Schiene

Die Lärmkartierung beschreibt die Schienenstrecke 3511 vom Neunkircher Hauptbahnhof über den „Plätschesdohle“ und Sinnerthal nach Schiffweiler. Die Betroffenheiten konzentrieren sich auch hier auf die Bereiche mit angrenzender Wohnbebauung.

⇒ Betroffenheit $L_{DEN} > 70$ dB(A):	60 Personen
⇒ Betroffenheit $L_{Night} > 60$ dB(A):	80 Personen



8. Beschreibung der Lärmschwerpunkte und Diskussion möglicher Maßnahmen zur Lärmreduzierung

8.1. Lärmquelle Straße

8.1.1. A 8

Die Lärmschwerpunkte an der A 8 liegen erwartungsgemäß in den Bereichen, wo der Abstand zur Wohnbebauung relativ gering ist. Dies sind insbesondere die Streckenabschnitte zwischen

- Anschlussstelle 22 (Neunkirchen – Heinitz) bis Anschlussstelle 23 (Neunkirchen City / Spiesen) → Lärmaktionsplan durch die Gemeinde Spiesen-Elversberg
- Anschlussstelle 24 (Neunkirchen Oberstadt) bis Anschlussstelle 25 (Neunkirchen – Wellesweiler)
- Anschlussstelle 25 (Neunkirchen – Wellesweiler) bis Anschlussstelle 26 (Neunkirchen – Kohlhof)

Die Lärmbelastungen resultieren in der Hauptsache aus der hohen Frequentierung dieser Strecke, dem LKW-Anteil und der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Eine Beeinträchtigung durch Lärmemissionen der A 8 mit Immissionspegeln von mehr als 55 dB(A) an Schulen oder Krankenhäusern liegt nicht vor.

Die Lärmkarten sind als Anhang B, Seiten III bis VI, dem Lärmaktionsplan beigelegt.

Im Bereich der A 8 sind bereits umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen, insbesondere Lärmschutzwände errichtet worden. Zusätzlich ist an einer Vielzahl von Anwesen passiver Lärmschutz –vorrangig Schallschutzfenster- realisiert worden. Daher müssen mögliche Maßnahmen entweder auf eine Reduzierung der Lärmquelle oder auf eine Optimierung der Verhinderung der Schallausbreitung abzielen. Denkbare Varianten wären:

- A) Geschwindigkeitsreduzierung,
- B) Erhöhung der Lärmschutzwände,
- C) Erneuerung / Änderung des Fahrbahnbelages.

8.1.1.1. Geschwindigkeitsreduzierung

Zurzeit besteht im Bereich Furpach / Ludwigsthal keine Geschwindigkeitsbeschränkung.

Aufgrund der hohen Betroffenenzahlen wäre eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h geeignet, eine spürbare Reduzierung der Lärmbelastung zu erreichen. Die Datengrundlage für die nachfolgende Maßnahmenberechnung bildet die Verkehrsmengenzählung 2005, welche auf das Jahr 2008 hochgerechnet wurde.



Ferner wurde die Datengrundlage dahingehend aktualisiert, dass die bestehenden Lärmschutzwände und -wälle im Bereich Neunkirchen vollständig kartiert und in das Berechnungsprogramm integriert worden sind. Darüber hinaus wurden die tatsächlichen Höchstgeschwindigkeiten berücksichtigt. Allein aufgrund der Aktualisierung haben sich deutliche Verbesserungen im Hinblick auf die Betroffenzahlen im Bereich der A 8 ergeben.

Tabelle 12: Vergleich der Betroffenzahlen gem. der Strategischen Lärmkartierung und der aktualisierten Daten im Bereich der A 8 in Neunkirchen

Straße	Intervalle in dB (A)	Zahl betroffener Menschen in Neunkirchen L_{DEN}		Zahl betroffener Menschen in Neunkirchen L_{Night}	
		Werte der Lärmkartierung	Aktualisierte Werte	Werte der Lärmkartierung	Aktualisierte Werte
A 8	50 – 55	./. ^①	./. ^①	1.535	692
	55 – 60	2.807	1.135	425	191
	60 – 65	846	406	52	10
	65 – 70	202	84	6	0
	70 - 75	22	2	0	0
	> 75	2	0	./. ^②	./. ^②

Die Übersicht zeigt, dass sich die Betroffenzahlen für L_{DEN} um rund 58 % und für L_{Night} um rund 55 % reduziert haben. Gravierende Verbesserung zeigen sich vor allem in den Bereichen mit hohen Lärmbelastungen.

Durch die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h für beide Fahrrichtungen im Bereich Furpach, Ludwigsthal und Kohlhof würden sich folgende Verbesserungen ergeben.

Tabelle 13: Veränderung bei den Betroffenen durch Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich Furpach, Ludwigsthal und Kohlhof

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				592	524	- 68
55 – 60	878	795	- 83	180	151	- 29
60 – 65	364	290	- 74	10	6	- 4
65 – 70	82	51	- 31	0	0	./.
70 – 75	2	2	./.	0	0	./.
> 75	0	0	./.			

^① Gem. § 4 der 34. BImSchV müssen für L_{DEN} nur die dargestellten Bereiche angegeben werden. Der Bereich 50 bis 55 dB(A) ist nicht gefordert.

^② Für L_{Night} ist der Bereich > 75 dB(A) nicht gefordert.



Tabelle 14: Veränderung bei den betroffenen Wohnungen

Schwellenwerte L_{DEN} [dB(A)]	Anzahl der betroffenen Wohnungen vorher	Anzahl der betroffenen Wohnungen nachher	Differenz
> 55	593	509	- 84
> 65	39	24	- 15
> 75	0	0	./.

Die Einarbeitung der tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten (Lärmschutzwände und -wälle) einhergehend mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h zeigt, dass daraus maßgebliche Verbesserungen im Verhältnis zu den Ergebnissen der Strategischen Lärmkartierung resultieren.

Die Betroffenzahlen wurden derart reduziert, dass die Betrachtung weiterer kostenintensiver Maßnahmen, wie beispielsweise eine Erhöhung oder Verlängerung der Lärmschutzwände oder die Änderung des Fahrbahnbelages, außerhalb von Sanierungsmaßnahmen, unter Beachtung der Verhältnismäßigkeit kaum zu rechtfertigen sind. Daher wird empfohlen, dass seitens des Baulastträgers zu prüfen ist, inwieweit punktuelle Maßnahmen, beispielsweise am Immissionsort, zur Verbesserung kritischer Belastungssituationen beitragen können bzw. zu prüfen, ob an den hochbelasteten Gebäuden bereits passive Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt wurden.

Die am stärksten belasteten Gebäude sind in den Karten in Anhang E (S. XII und XIII) dargestellt.

8.1.1.2. Erhöhung bzw. Verlängerung der Lärmschutzwände

Seitens des Baulastträgers sollte im Rahmen anstehender Sanierungsarbeiten überprüft werden, inwieweit die Lärmschutzwände ausgebaut werden können, damit eine weitere Reduzierung der Lärmbelastungen erreicht wird.

8.1.1.3. Erneuerung /Änderung des Fahrbahnbelages

Für die Entstehung des Reifen-Fahrbahn-Geräusches ist neben dem Reifen auch der Fahrbahnbelag von entscheidender Bedeutung. Die Fahrbahndeckschicht hat sowohl Einfluss auf die Schallentstehung als auch auf die Schallabstrahlung und Schallausbreitung. Herkömmliche Fahrbahnen sind mit dichten Deckschichten ausgeführt. So genannte offenporige Fahrbahnbeläge, die es in Asphalt- oder Betonbauweise gibt, enthalten Hohlräume. Hierdurch kann beim Abrollen der Autoreifen die eingeschlossene Luft nach unten über die offenporige Deckschicht entweichen, was die Ausbildung des Reifen-Fahrbahn-Geräusches vermindert und somit den Lärm deutlich reduziert. Außerdem besitzen offenporige Beläge eine schallabsorbierende Wirkung.

Die Kosten für offenporige Deckschichten sind im allgemeinen deutlich höher als für herkömmliche dichte Beläge. Dennoch gibt es Situationen, bei denen herkömmliche Lärm-



schutzmaßnahmen, z.B. Schallschutzwände nicht möglich oder sinnvoll sind und der lärm-mindernde Belag, neben passivem Schallschutz, als einzige Alternative übrig bleibt. Daher muss für jede Anwendung eine am Einzelfall orientierte Vergleichsrechnung durchgeführt werden.

Mit der Verwendung von offenporigen Fahrbahndeckschichten sind Entlastungen in Höhe von 5 bis 8 dB(A) zu erreichen [**Schulte, W.** (2004): „Offenporiger Asphalt - Lärmschutzwirkung, -bedingungen und -dauer“, asphalt Heft 2/2004; **Bayerisches Landesamt für Umwelt:** „Lärminderung an Straßen mit OPA“].

Auch hier sollte der Baulastträger im Rahmen anstehender Sanierungsarbeiten überprüfen, ob der Einbau offenporiger Deckschichten möglich ist.

8.1.2. Umsetzung der Maßnahmen zur Lärmreduzierung

Die einzeln dargestellten Maßnahmen können natürlich auch kombiniert werden, wodurch ein entsprechend stärkerer Effekt erzielt werden könnte. Die letztendliche Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Lärmreduzierung obliegt unzweifelhaft den dafür zuständigen Behörden.

Maßnahme	Zuständige Behörde
• Bauliche Maßnahmen an Autobahnen, Bundes- und Landstraßen	Landesbetrieb für Straßenbau
• Verkehrsrechtliche Maßnahmen an Autobahnen	Landesbetrieb für Straßenbau
• Verkehrsrechtliche Maßnahmen an Bundesstraße und Landstraßen	Landkreis Neunkirchen

Gemäß Schreiben vom 07.03.2008 des Landesbetriebes für Straßenbau (s. Anhang C) sind derzeit keine Maßnahmen vorgesehen. Sollte sich diese grundlegende Einstellung in der Zukunft ändern, bedarf es einer erneuten Planung durch den Maßnahmenträger, die sich auf aktuelle Verkehrsdaten stützen muss.

Um Kosten für umfangreiche Planungen, die zurzeit nicht erforderlich sind, zu vermeiden, werden keine weitergehenden Betrachtungen angestellt.

8.2. Lärmquelle Schiene

8.2.1 Maßnahmen zur Lärminderung

Die Möglichkeiten der Kommunen, Maßnahmen an den Haupteisenbahnstrecken durchzuführen, sind in der Regel sehr begrenzt, da sie im Allgemeinen nicht über entsprechende Flächen und / oder finanzielle Mittel verfügen, aktive Schallschutzmaßnahmen, wie die Errichtung von Lärmschutzwänden entlang der Strecke zu finanzieren.



8.2.1.1 Nationales Verkehrslärmschutzpaket

Auch wenn insbesondere die Stärkung des Schienengüterverkehrs vorrangiges Ziel europäischer und deutscher Verkehrspolitik ist, ist parallel dazu das Bewusstsein gewachsen, dass mit einer Steigerung des Schienenverkehrs ein zunehmendes Lärmproblem verbunden ist. Daher nennt das „Nationale Verkehrslärmschutzpaket“ verschiedene Ansatzpunkte für eine Minderung des Schienenverkehrslärms auf unterschiedlichen Ebenen:

Planerische und administrative Lärmvorsorge

- Raumplanerische Lärmvorsorge durch sachgerechte Zuordnung von schutzbedürftigen Wohngebieten und Lärmquelle: Vermeidung der Ausweisung schutzbedürftiger Wohngebiete ohne ausreichende Schallschutzmaßnahmen in der Nähe von Schienenverkehrswegen (Planungshoheit der Gemeinde).
- Einführung und Verschärfung von Geräuschgrenzwerten: Die auf EU-Ebene eingeführten Emissionsparameter für Hochgeschwindigkeitszüge und die technische Spezifikation „TSI Noise“ vom 23.12.2005 für konventionelle Lokomotiven und Wagen begrenzen die Lärmemissionen neuer Eisenbahnfahrzeuge.
- Prüfung einer umweltgerechten Gestaltung des Trassenpreissystems: Der Bund wird die DB Netz AG um Prüfung bitten, ob und in welcher Weise das Trassenpreissystem um eine einfache Methode ergänzt werden kann, mit der Umweltauswirkungen des Schienengüterverkehrs bei der Preisgestaltung berücksichtigt werden können.

Lärminderung durch technische Innovationen, Forschung

Folgende Forschungsprojekte stehen derzeit im Vordergrund:

- Entwicklung des lärmarmen Güterzugs
- Entwicklung einer Methode, die das (den Lärm deutlich mindernde) Schleifen von Schienen erheblich beschleunigt
- Untersuchungen zur Erhöhung der Wirksamkeit von Lärmschutzwänden durch speziell geformte Oberkanten
- Untersuchung der Auswirkungen von Schienengeräuschen auf das Schlafverhalten

Lärmsanierung, Investitionen

- Lärmsanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes (s. Punkt 9.2.)
- Prüfung der finanziellen und beihilferechtlichen Fragen zur Förderung lärmarmen Bremssysteme für Güterwagen: Hier kommt die Umrüstung bestehender Güterwagen auf die Kunststoff-Verbundbremse, die so genannte K-Sohle (Komposit-Sohle), oder die LL-Sohle (low-low-Sohle, geringes Reibwertniveau) in Frage. Aufgrund der mit der Umrüstung verbundenen Kosten erfolgte eine Umrüstung nur in begrenztem Umfang. Bei Neuanschaffungen werden seit 2001 nur noch Wagen mit K-Sohle geordert.



Weitere technische und organisatorische Maßnahmen

Das Ziel der Bahn ist es, den Schienenverkehrslärm bis 2020 insbesondere durch Maßnahmen an der Quelle zu halbieren. Einen Beitrag dazu liefern wird auch das EU-Projekt SILENCE zur Erforschung von Möglichkeiten zur Reduzierung von Straßen- und Schienenlärm speziell in städtischen Ballungsräumen. 47 Projektpartner wollen bis März 2008 weitergehende Möglichkeiten für eine generelle Minderung von Schallemissionen um bis zu 10 dB(A) in Ballungsgebieten erarbeiten.

Eine weitere mögliche Minderungsmaßnahme stellt das Schienen-Schleifen dar: Man unterscheidet dabei zwischen normalem Wartungsschleifen und einem akustisch optimierten, regelmäßig wiederkehrenden Schienenschleifen, dem „Besonders überwachten Gleis“ (BüG). Das akustische Schleifen bewirkt in Abhängigkeit von der Fahrzeugart und von der Häufigkeit des Schleifens im Mittel rund 3 dB(A) Minderung. Welche Strecken als BüG eingestuft werden, legt die DB AG fest; im Wesentlichen handelt es sich um Neubaustrecken.

Bei DB AG und Privatbahnen kann die Kommune in der Regel nur Einfluss in Verbindung mit dem Bundesland bei der Bestellung von Fahrleistung für den Regionalverkehr nehmen, indem Qualitätsstandards eingefordert werden (z.B. Anforderungen von Lärmstandards an Fahrzeugen).

8.2.2. Umsetzung der Maßnahmen zur Lärmreduzierung

Die letztendliche Planung und Umsetzung von Maßnahmen zur Lärmreduzierung an Schienenwegen obliegt unzweifelhaft den dafür zuständigen Behörden.

Maßnahme

- Bauliche Maßnahmen

Zuständige Behörde

Bahn AG (DB ProjektBau GmbH)

Gemäß Schreiben der DB ProjektBau GmbH vom 24.04.08 (Anlage D, S. X und XI) ist der Abschnitt Bexbach – Neunkirchen – Sulzbach im Lärmsanierungskonzept des Bundesverkehrsministeriums aufgeführt. Aufgrund der relativ niedrigen Priorisierungskennziffer wird der Beginn einer Bearbeitung der betroffenen Streckenabschnitte terminlich nicht näher definiert, da sich derzeit noch ca. 700 Abschnitte in Bearbeitung befinden, die höher priorisiert sind.



9. Auflistung der bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärm-minderung

9.1. Lärmquelle Straße

Zur Reduzierung des Verkehrslärms im Bereich der Innenstadt sind von der Kreisstadt Neunkirchen für die kommenden Jahre mehrere Maßnahmen vorgesehen.

Im Zeitraum 2009/2010 soll die signalgesteuerte Kreuzung Bliesstraße/Fernstraße zu einem Kreisverkehr umgebaut werden. Dadurch soll der Verkehr aus Richtung A 8 (Abfahrt Oberstadt) mit Fahrziel Innenstadt über den neuen Doppelkreisverkehr Oberstadt, die Fernstraße (Kreisverkehr Scheib), über den neuen Kreisverkehr (Fernstraße/Bliesstraße) in die Süduferstraße und dann über den Kreisverkehr Mozartstraße bis zur Innenstadt geführt werden. Somit wäre dann die Innenstadt von der Autobahnabfahrt aus ohne Signalanlage erreichbar, wodurch eine Reduzierung der Lärmbelastung erreicht wird. Zudem ist ein Kreisverkehr im Bereich der Einmündung Kirkeler Straße in die Zweibrücker Straße im Bau, wodurch sich ebenfalls positive Effekte hinsichtlich der Reduzierung der Lärmbelastung ergeben.

Für das Jahr 2009 plant die Kreisstadt Neunkirchen auch die Einführung einer Grünen Welle. Zur Zeit wird der Ist-Zustand der Signalanlagen in der Innenstadt simuliert, um eine Optimierung der Steuerung zu erreichen. Durch diese Optimierung sollen durch einen flüssigeren Verkehr die An- und Abfahrtsgeräusche der Fahrzeuge vermindert werden.

Darüber hinaus führt die Kreisstadt Neunkirchen für den Landesbetrieb für Straßenbau an den Landesstraßen großflächige Deckensanierungsmaßnahmen durch. So soll auch in den kommenden Jahren der Bauzustand von mehreren innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen verbessert werden, wodurch die Lärmemission verringert werden soll.

In einer Stellungnahme des Landesbetrieb für Straßenbau (LfS) im Hinblick auf geplante Lärmschutzmaßnahmen an Bundesfernstraßen und Landstraßen vom 07.03.08 wurden u.a. Maßnahmen beschrieben, die in der Vergangenheit umgesetzt wurden:

A 8

„Hier wurden in der Vergangenheit in den Bereichen Ludwigsthal / Furpach und Kohlhof umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen, insbesondere Wände errichtet. Zusätzlich ist an einer Vielzahl von Anwesen passiver Lärmschutz -vorrangig Schallschutzfenster- realisiert worden.“

B 41

„Im Zuge des Neubaus der B 41 (Westumgehung Neunkirchen) von der Anschlussstelle Neunkirchen-City bis zur L 129 (Kreisverkehr Sinnerthal) sind bereits Lärmschutzmaßnahmen nach den Kriterien der Lärmvorsorge erfolgt. Im Einzelnen handelt es sich um den



Lärmschutzwall zwischen der B 41 und der Hasselbacher Straße, wobei an den dort angesiedelten Anwesen auch passiver Lärmschutz installiert wurde, sowie um die absorbierende Auskleidung des Tunnelbauwerks (Unterführung B 41 unter der Bundesbahn).“

Darüber hinaus wurde mitgeteilt, dass seitens der Straßenbauverwaltung keine neuen Maßnahmen geplant sind (s. Anhang C, S. VII bis IX).

9.2. Lärmquelle Schiene

Seit 1999 stellt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ein Programm „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes“ auf. Das Programm umfasste bis 2006 rund 51 Millionen Euro jährlich und wurde ab 2007 auf 100 Millionen Euro pro Jahr aufgestockt. Zunächst sollen vorrangig Lärmschutzmaßnahmen für besonders stark betroffene Streckenabschnitte an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes durchgeführt werden. Dazu wurde in Zusammenarbeit zwischen BMVBS und Deutsche Bahn (DB) AG eine Gesamtkonzeption für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen erarbeitet, die die Sanierungsbereiche benennt und eine Prioritätenliste gem. Anhang 3 enthält. Die Haupteisenbahnstrecken, die im Saarland in der 1. Stufe der Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen sind, sind in dieser Gesamtkonzeption enthalten, so dass in den betroffenen Abschnitten nach Maßgabe der „Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ eine Lärmsanierung durchgeführt wird. Nach Auskunft der DB ProjektBau GmbH wird mittelfristig die Lärmsanierung für die betroffenen Abschnitte im Saarland abgeschlossen sein. Sofern es möglich ist, werden aktive Maßnahmen (insbesondere Lärmschutzwände) bevorzugt. Sollten die räumlichen Gegebenheiten dafür nicht vorhanden sein, kommen passive Maßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern und Lüftern und, falls erforderlich, die Erhöhung der schalldämmenden Eigenschaften der Dächer) in Betracht. Die Maßnahmen werden nur zum Schutz von Gebäuden ergriffen, die vor Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (01.04.74) errichtet wurden. Darüber hinaus sind Maßnahmen auch in Gebieten mit Bebauungsplänen, die vor dem Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes rechtskräftig wurden, möglich. Prinzipiell können auch Gemeinden Lärmschutzwände- oder -wälle an Schienenwegen der DB AG errichten. Dieses bietet sich bspw. an, um „Lücken“ an geplanten oder bestehenden Verläufen von Lärmschutzwänden oder -wällen zu schließen. Entsprechende Vereinbarungen können mit der DB AG getroffen werden; dabei sind jedoch auch die Kosten für den ggf. erforderlichen Unterhalt zu berücksichtigen.



10. Der Schutz ruhiger Gebiete

Die Darstellung der ruhigen Gebiete soll innerhalb der Stufe 2 erfolgen, da zu diesem Zeitpunkt umfangreichere Daten vorliegen werden, die eine entsprechende Betrachtung vereinfachen.

11. Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung

11.1. Lärmquelle Straße

11.1.1. Kurzfristige Maßnahmen

Als kurzfristige Maßnahme, die zur Verbesserung im Bereich des Lärmschwerpunktes A 8 geeignet ist, bietet sich die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw an. Dies wäre durch den Träger der Straßenbaulast –den Landesbetrieb für Straßenbau- zeitnah und ohne hohen Aufwand zu realisieren (s. Punkt 8.1.1.1.).

11.1.2. Mittelfristige Maßnahmen

Als weiterer Beitrag zur Entschärfung des Lärmschwerpunktes A 8 ist die Erhöhung bzw. Verlängerung der Lärmschutzwände bzw. der Lärmschutzwälle geeignet (s. Punkt 8.1.1.2.).

11.1.3. Langfristige Maßnahmen

Bezogen auf die A 8 bietet sich als langfristig umzusetzende Maßnahme die Erneuerung des Fahrbahnbelages an (s. Punkt 8.1.1.3.). Dies geht jedoch mit hohen Investitionen einher und bedarf daher eines längeren Planungshorizontes.

11.1.4. Sonstige Maßnahmen

Zur Verstetigung des Verkehrsflusses sollte generell auf eine geeignete Ampelschaltung („grüne Welle“) geachtet werden. Es sollte untersucht werden, ob Fußgängerampeln auf Dauerrot mit Anforderungskontakt eingestellt werden.

Die Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit kann durch die Anzeige der momentan gefahrenen Geschwindigkeit des Fahrzeugs unterstützt werden.

Der ordnungsgemäße Zustand der Straßenoberflächen ist durch regelmäßige Kontrollen und ggf. Instandsetzungen sicherzustellen.

Auf ausreichende Takt-Zeiten des ÖPNV und eine Abstimmung dessen Fahrzeiten mit den Abfahrtszeiten des Zugverkehrs ist zu achten.

Bei zukünftigen Planungen werden keine Neubaugebiete in lärmbelasteten Bereichen ausgewiesen.



11.2. Lärmquelle Schiene

Im Hinblick auf mögliche Maßnahmen im Bereich Schienenverkehr sind bestenfalls mittelfristig Maßnahmen realistisch wie unter Punkt 9.2. beschrieben.

12. Kosten-Nutzen-Analyse

Kosten für die vorgeschlagene kurzfristige Maßnahme fallen vor allem für die Beschilderung und Überwachung der Geschwindigkeitsreduzierungen an. Es ist davon auszugehen, dass diese im Vergleich zu den Kosten, den der Lärm allein an Steuermindereinnahmen durch Mietmindereinnahmen für die Kommune bewirkt, gering ausfallen.

Vergleichbare Kosten-Nutzen-Analysen sind in diesem Sektor bisher kaum vorhanden und stellen in der Praxis eine äußerst schwierige Aufgabe dar. Dementsprechend werden auch verschiedene Ansätze diskutiert wie beispielsweise

- die monetäre Erfassung von Immobilienwertsteigerungen durch Reduzierung des Umgebungslärms oder
- die Kostenentlastung im Gesundheitswesen durch weniger lärmbedingte Erkrankungen oder
- die Ermittlung von Steuermindereinnahmen aufgrund von Mietmindereinnahmen.

Die letzte Variante wird nachfolgend beispielhaft dargestellt. Entsprechend der Aussagen in den LAI-Hinweisen zur Aktionsplanung, Abschnitt 10, ist mit mietbezogenen Steuerverlusten von ca. 2,- € je dB(A) über 50 dB(A) je Einwohner und Jahr zu rechnen. Die Tabelle 16 zeigt diese Steuerverluste ohne Maßnahmen und nach Einführung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h auf.

Tabelle 15: Darstellung des Steuereinnahmeverlustes aufgrund der Lärmbelastung im Bereich Ludwigsthal, Furpach und Kohlhof

A 8	LDEN in dB(A)	Pegel über 50 dB(A)	Ist-Situation		Situation nach Einführung der Geschwindigkeitsbeschränkung	
			Betroffene	Verlust in € / a	Betroffene	Verlust in € / a
	50 – 55	2	1.536	6.144	1.576	6.304
	55 – 60	7	878	12.292	795	10.710
	60 – 65	12	364	8.736	290	6.960
	65 – 70	17	82	2.788	51	1.734
	70 – 75	22	2	88	2	88
	> 75	27	0	0	0	0
			Summe:	30.048	Summe:	25.796

Daraus ergibt sich ein jährlicher Steuereinnahmeverlust von 4.252,- € .



13. Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Der vorliegende Aktionsplan wird gemäß § 47 d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren überprüft und bei Bedarf überarbeitet. Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplanes werden dabei ermittelt und bewertet.

14. Ausblick

Mit dem Abschluss der Lärmaktionsplanung endet die erste Stufe der EU-Umgebungslärmrichtlinie. In der zweiten Stufe sind bis zum 30. Juni 2012 und danach alle 5 Jahre Strategische Lärmkarten zu erstellen für Ballungsräume mit einer Einwohnerzahl von mehr als 100.000, Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr sowie Großflughäfen. Bis zum 18. Juli 2013 und danach alle 5 Jahre müssen Aktionspläne für diese Gebiete ausgearbeitet werden.

Neunkirchen, den 30.10.08

Der Oberbürgermeister


Friedrich Decker

Anhang A

Beschreibung aller relevanten geltenden oder geplanten Grenzwerte (Straße)

Die nationalen Grenzwerte korrespondieren mit nationalen Berechnungsverfahren und Anwendungsbestimmungen. Sie sind abstrakt-generell in den L_{DEN} und L_{Night} umgerechnet worden und daher nicht auf konkret-individuelle Darstellungen der Lärmbelastung in den Strategischen Lärmkarten anwendbar. Die nationalen Interims-Berechnungsverfahren für die strategische Lärmkartierung basieren zwar ebenfalls grundsätzlich auf den nationalen Berechnungsverfahren, sie sind jedoch an die Vorgaben der EG-Richtlinie (u.a. Vergleichbarkeit mit den Interimsverfahren, Mittelungspegel) angepasst worden, so dass bei der Kartierung verschiedene Sachverhalte wie z.B. Zu – und Abschläge im Sinne eines Beurteilungsegels (Schienenbonus, Kreuzungszuschlag, Ton- und Impulshaltigkeit etc.) abweichend darzustellen sind. Die für Straßenverkehrslärm aufgeführten Grenzwerte entsprechen den nicht umgerechneten Grenzwerten bis zu 50 m vom Verkehrsweg.

Geltende Grenzwerte	L_{DEN}	L_{Night}	L_{day}	$L_{evening}$	Erläuterung zu ihrer Anwendung
Straßenverkehrslärm	58	47			Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) Die Verkehrslärmschutzverordnung gilt für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen. Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmvorsorge) sind in Abhängigkeit von der Gebietsnutzung ausgewiesen. Es werden vier Abstufungen unterschieden. Das nationale Berechnungsverfahren für den Straßenverkehrslärm berücksichtigt bei der Bildung des Beurteilungspegels an Ampelkreuzungen einen Lästigkeitszuschlag. Gebietsnutzung: Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime
Straßenverkehrslärm	60	49			Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) Gebietsnutzung: reine und allg. Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete
Straßenverkehrslärm	65	54			Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) Gebietsnutzung: Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete
Straßenverkehrslärm	70	59			Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) Gebietsnutzung: Gewerbegebiete
Straßenverkehrslärm	71	60			Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) auf der Grundlage des Bundeshaushaltsgesetzes Die VLärmSchR 97 bilt für bestehende Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes. Die Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmsanierung) sind in Abhängigkeit von der Gebietsnutzung ausgewiesen. Es werden drei Abstufungen unterschieden. Das nationale Berechnungsverfahren berücksichtigt bei der Bildung des Beurteilungspegels an Ampelkreuzungen einen Lästigkeitszuschlag. Gebietsnutzung: Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime, reine und allg. Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete
Straßenverkehrslärm	73	62			Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) auf der Grundlage des Bundeshaushaltsgesetzes Gebietsnutzung: Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete
Straßenverkehrslärm	76	65			Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) auf der Grundlage des Bundeshaushaltsgesetzes Gebietsnutzung: Gewerbegebiete

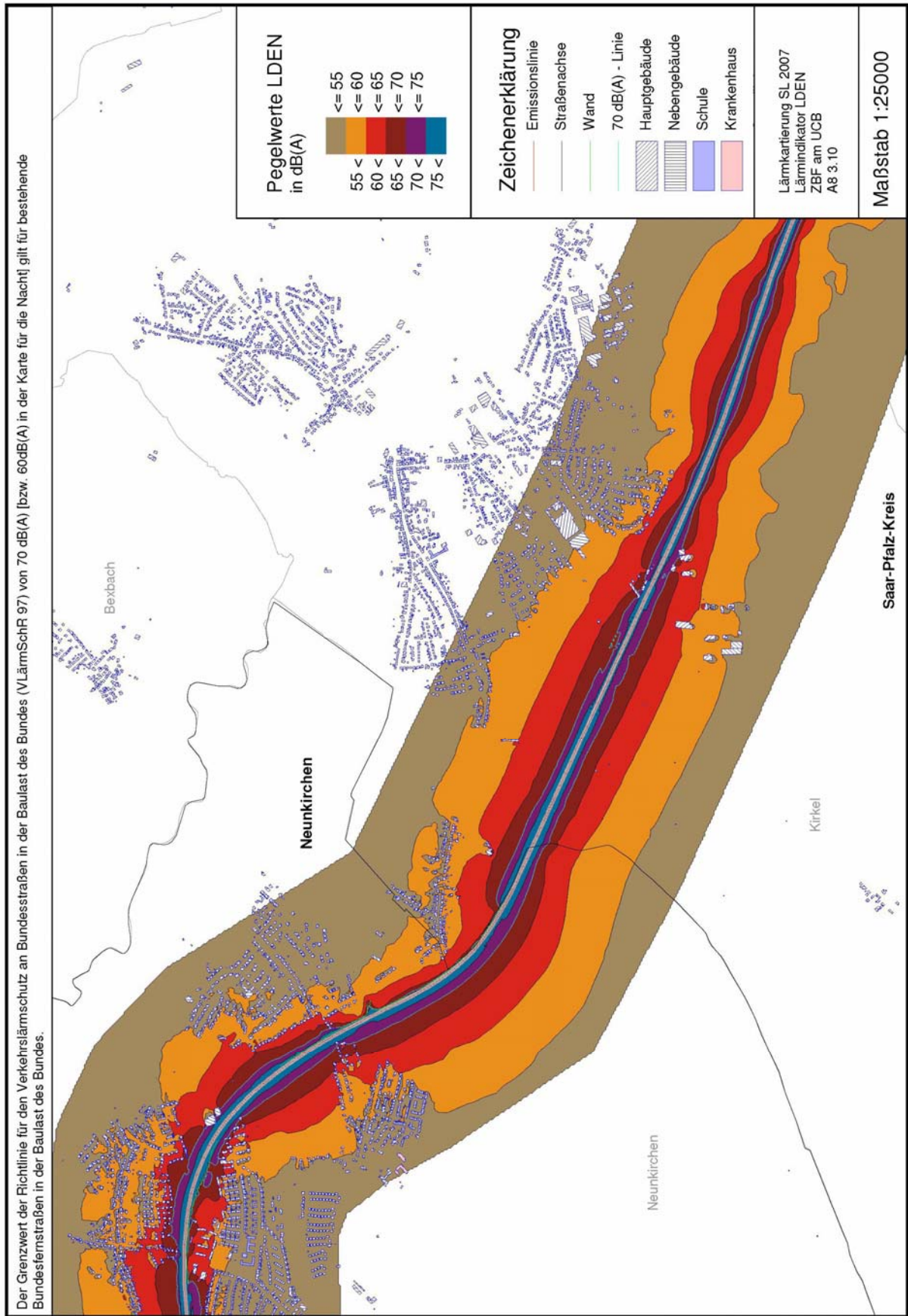
Anhang A

Beschreibung aller relevanten geltenden oder geplanten Grenzwerte (Schiene)

Geltende Grenzwerte	L _{DEN}	L _{Night}	L _{day}	L _{evening}	Erläuterung zu ihrer Anwendung
Schienenverkehrslärm	58	47			Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV) Erläuterungen: Die Verkehrslärmschutzverordnung gilt für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen. Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmvorsorge) sind wie beim Straßenverkehrslärm in Abhängigkeit von der Gebietsnutzung ausgewiesen. Es werden vier Abstufungen unterschieden. Das nationale Berechnungsverfahren sieht zur Berücksichtigung der im Vergleich zum Straßenverkehrslärm geringeren Lästigkeit des Schienenverkehrslärms einen Abzug von 5 dB(A) vor, bevor die Grenzwerte zur Anwendung kommen (Beurteilungspegel). Gebietsnutzung Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime
Schienenverkehrslärm	60	49			Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV) Gebietsnutzung: reine u. allg. Wohngebiete u. Kleinsiedlungsgebiete
Schienenverkehrslärm	66	54			Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV) Gebietsnutzung: Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete
Schienenverkehrslärm	70	59			Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV) Gebietsnutzung: Gewerbegebiete
Eisenbahnlärm	71	60			Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes auf der Grundlage des Bundeshaushaltsgesetzes Erläuterungen: Die Richtlinie gilt für bestehende Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmsanierung) sind in Abhängigkeit der Gebietsnutzung ausgewiesen. Es werden drei Abstufungen unterschieden. Das nationale Berechnungsverfahren sieht zur Berücksichtigung der im Vergleich zum Straßenverkehrslärm geringeren Lästigkeit des Schienenverkehrslärms einen Abzug von 5 dB(A) vor, bevor die Grenzwerte zur Anwendung kommen (Beurteilungspegel). Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt nach Maßgabe der hierfür verfügbaren Haushaltsmittel. Bei der Auswahl der Lärmsanierungsabschnitte werden Prioritäten gebildet. Lärmsanierungsmaßnahmen können bei Überschreitung der nationalen Grenzwerte getroffen werden. Die Auswahl der Schutzmaßnahmen (Fassadendämmung, Lärmschutzfenster oder Bau von Abschirmungen wie Lärmschutzwände) erfolgt nach Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten. Gebietsnutzung: Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime, reine und allg. Wohngebiete sowie Kleinsiedlungsgebiete
Eisenbahnlärm	73	62			Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes auf der Grundlage des Bundeshaushaltsgesetzes Gebietsnutzung: Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete
Eisenbahnlärm	76	65			Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes auf der Grundlage des Bundeshaushaltsgesetzes Gebietsnutzung: Gewerbegebiete

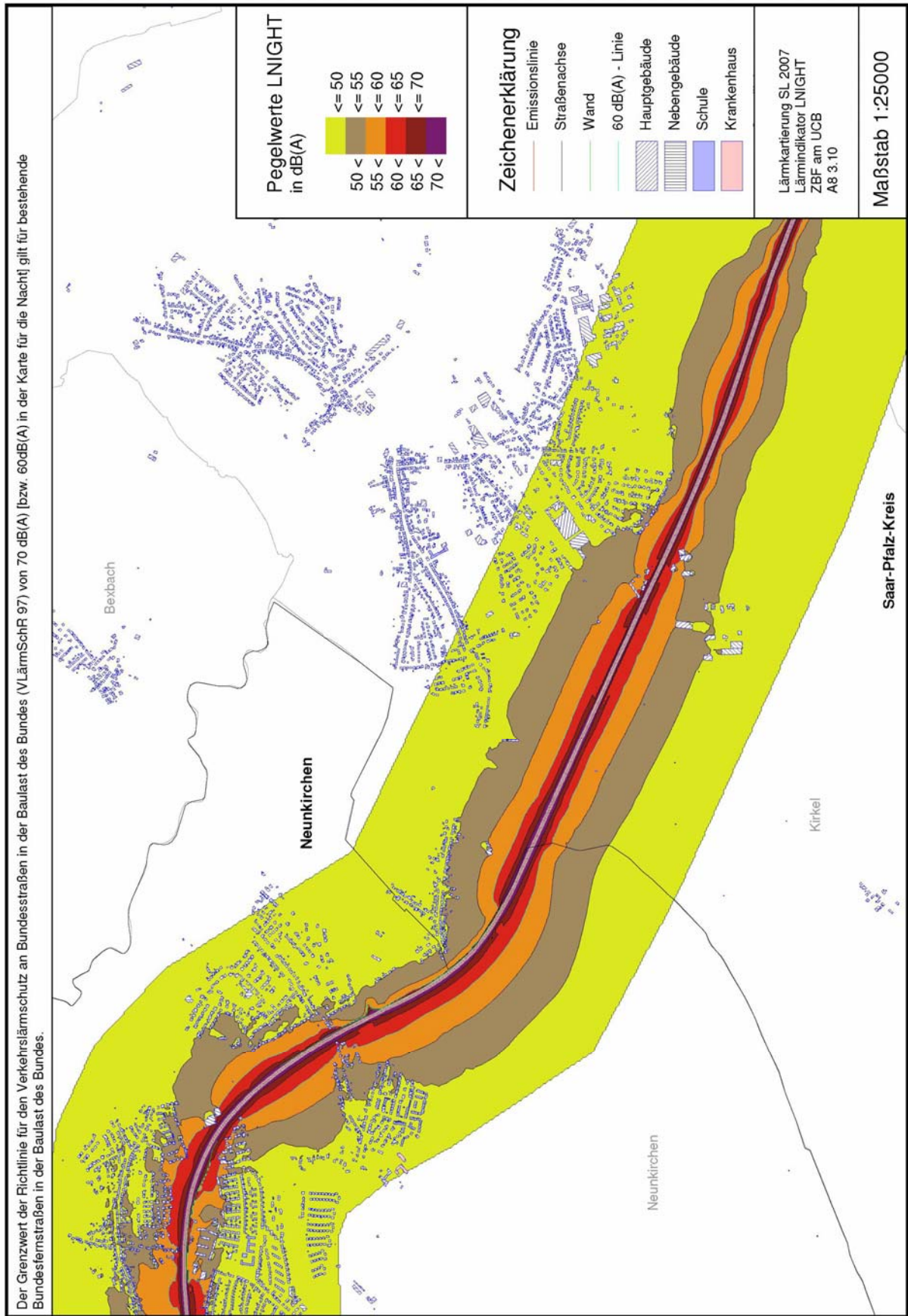
Anhang B

A 8 Neunkirchen / Kirkel



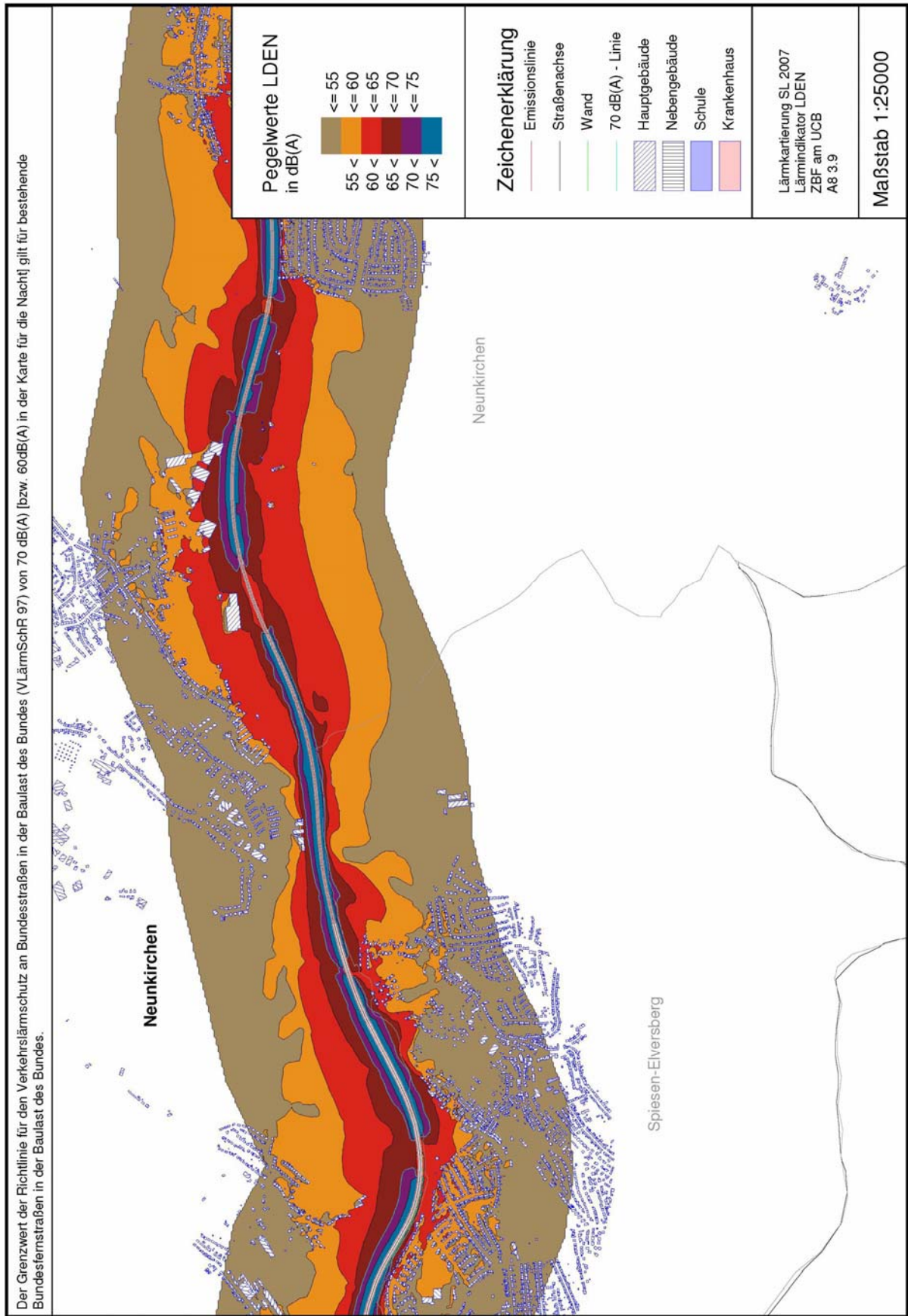
Anhang B

A 8 Neunkirchen / Kirkel



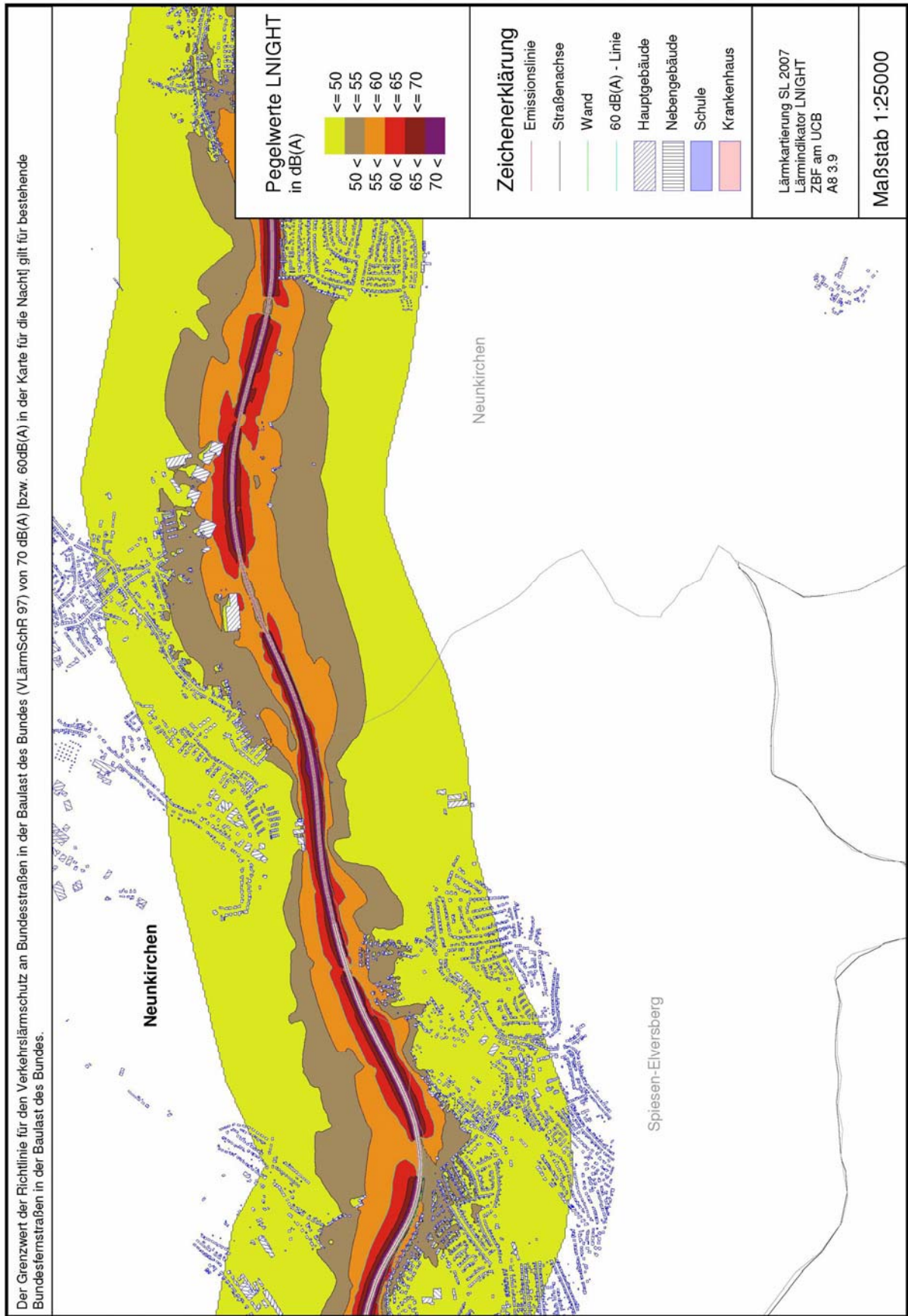
Anhang B

A 8 Neunkirchen / Elversberg



Anhang B

A 8 Neunkirchen / Elversberg



STADT NEUNKIRCHEN
18. MRZ. 2008 11:34

Saarland
Landesbetrieb für Straßenbau

Landesbetrieb für Straßenbau Postfach 1221 66512 Neunkirchen

Kreisstadt Neunkirchen
Stadtverwaltung
Postfach 11 63

66511 Neunkirchen

Ihr Ansprechpartner:
Herr Werner Vehrenkamp
Az.: 21-Ve-Aktionsplan NK Fu

☎ (06821) 100-434
Telefax: (06821) 100 339
Mail: w.vehrenkamp@lfs.saarland.de

Neunkirchen, 07.03.2008

**Umgebungslärmrichtlinie;
Lärmaktionsplanung im Bereich der Kreisstadt Neunkirchen**

Ihr Schreiben vom 20.02.2008, Az.: 321/I

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu Ihrer Anfrage muss ich vorab auf Folgendes hinweisen:

Die vom Ministerium für Umwelt veröffentlichten Lärmdaten zum Stand der gegenwärtigen Kartierung im Rahmen der EU-Umgebungslärmrichtlinien dienen nicht als Grundlage zur Planung geeigneter Maßnahmen sondern lediglich der nationalen Berichtspflicht gegenüber der EU.

Im Einzelnen ist zu den von Ihnen genannten Straßenabschnitten, für die der LfS als Straßenbaulastträger zuständig ist, Folgendes zu sagen:

A 8

Hier wurden in der Vergangenheit in den Bereichen Ludwigsthal/Furpach und Kohlhof umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen, insbesondere Wände errichtet. Zusätzlich ist an einer Vielzahl von Anwesen passiver Lärmschutz - vorrangig Schallschutzfenster – abgewickelt worden. Der im Jahre 1981 erfolgte Lückenschluss der A 8 vom Autobahnkreuz Saarbrücken bis zur Anschlussstelle Saarwellingen führte auch im Bereich Neunkirchen zu einer Verdopplung des Verkehrsaufkommens und stellte somit eine wesentliche Änderung dar. Der Lärmschutz konnte daher nach den Kriterien der Lärmvorsorge geplant und ausgeführt werden, d. h. der Straßenbaulastträger war rechtlich zur Ausführung verpflichtet. Am 17.05.1996 erging dann aber der Erlass des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Az.: StB 22/40.25.80 – 0008/9 Sa 95, der besagt, dass der v. g. Lückenschluss nicht mehr als wesentliche Änderung der Lärmsituation anerkannt wird, weil hiermit kein erheblicher und unmittelbarer baulicher Eingriff im betroffenen Bereich verbunden ist.

Lindenallee 2a	66538 Neunkirchen	www.lfs.saarland.de
Tel. 06821-100-0	Fax 06821-100-339	e-mail: poststelle@lfs.saarland.de
Kundendienstzeiten: Mo-Do 8.15-12.00 Uhr, 12.45-15.30 Uhr, Fr 8.15-12.15 Uhr		



Weitere Maßnahmen an der A 8 im Bereich Neunkirchen dürfen nur noch nach den Kriterien der Lärmsanierung behandelt werden, die aber lediglich eine **freiwillige Leistung** darstellt.

Sie kann erbracht werden, wenn der Beurteilungspegel einen der nachfolgenden Immissionsgrenzwerte (IGW) überschreitet:

Tag	Nacht
an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten, in Kleinsiedlungsgebieten	
70 dB(A)	60 dB(A)
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	
72 dB(A)	62 dB(A)
in Gewerbegebieten	
75 dB(A)	65 dB(A)

Diese IGW werden im Bereich Neunkirchen an der A 8 jedoch nicht erreicht oder gar überschritten, so dass seitens der Straßenbauverwaltung keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind.

B 41

Im Zuge des Neubaus der B 41 (Westumgehung Neunkirchen) von der Anschlussstelle Neunkirchen-City bis zur L 129 (Kreisverkehrsplatz Sinnerthal) sind bereits Lärmschutzmaßnahmen nach den Kriterien der Lärmvorsorge erfolgt. Im Einzelnen handelt es sich um den Lärmschutzwall zwischen der B 41 und der Bebauung in der Hasselbacher Straße, wobei an den dort angesiedelten Anwesen auch passiver Lärmschutz abgewickelt wurde, sowie um die absorbierende Auskleidung des Tunnelbauwerks (Unterführung der B 41 unter der Bundesbahn). Weitere Maßnahmen sind an diesem Streckenabschnitt nicht vorgesehen.

Am restlichen Abschnitt bis zur Ausfahrt Wiebelskirchen / Schiffweiler ist keine schutzwürdige Bebauung, insbesondere keine Wohnbebauung angesiedelt. Im Bereich „Bauershaus“ – dieser ist gemäß Flächennutzungsplan als Außenbereich ausgewiesen und damit nach Pkt.10.2 (5) der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen als Dorfgebiet anzusehen – sind die Kriterien der Lärmsanierung anzuwenden, da es sich hier um einen Streckenabschnitt handelt, der vor Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, also vor dem 01.04.1974, planfestgestellt wurde. Lärmschutz seitens des Straßenbaulastträgers scheidet aus, da eine aktuelle Berechnung lediglich Beurteilungspegel von 63 dB(A) am Tag und 56 dB(A) in der Nacht ergibt, also Pegel, die ganz erheblich unter den geforderten IGW, in diesem Fall 72 / 62 dB(A), liegen.

Landstraßen

Generell ist hierzu Folgendes zu sagen:

Das Saarland hat bereits im Juni 1991 die finanziellen Zuwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen nach den Grundsätzen der Lärmsanierung gänzlich eingestellt. Das bedeutet, dass selbst bei Überschreitung der v. g. IGW keine Zuschüsse – bis 1991 wurden 75 % der Kosten erstattet – gezahlt werden. Lärmschutz an Landstraßen ist daher nur noch beim Neubau einer Straße oder falls, durch einen erheblichen baulichen Eingriff bedingt, eine wesentliche Änderung gemäß der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vorliegt, möglich (Lärmvorsorge).

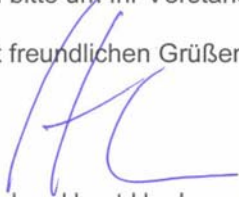
Passiver Lärmschutz unter den Kriterien der Lärmvorsorge ist in der Vergangenheit (1995 / 1996) durch den Umbau des Verkehrsknotenpunktes L 115 / L 285 / L 287 bedingt, in diesem Bereich abgewickelt worden.

In näherer Zukunft sind Lärmschutzmaßnahmen an Landstraßen im Stadtgebiet Neunkirchen nicht vorgesehen.

Zusammenfassend bleibt also zu sagen, dass aus den geschilderten Gründen sowohl an Bundesfernstraßen wie auch an Landstraßen seitens der Straßenbauverwaltung zur Zeit keine neuen Lärmschutzmaßnahmen geplant sind.

Ich bitte um Ihr Verständnis, dass ich Ihnen keinen günstigeren Bescheid geben kann.

Mit freundlichen Grüßen



Dr.-Ing. Horst Hanke
- Direktor -



DB ProjektBau GmbH • Hermann-Pünder-Str. 3 • 50679 Köln

Stadtverwaltung Neunkirchen
 Ordnungsamt
 Herrn Haas
 Postfach 11 63
 66511 Neunkirchen

DB ProjektBau GmbH
 Regionalbereich Mitte, Standort Köln
 I.BV-MI-P (L)
 Lärmsanierung
 Hermann-Pünder-Str. 3
 50679 Köln
 www.db.de

☺ Köln Messe/Deutz
 ☒ Köln-Deutz Bf/Messe

Oliver Faber
 Telefon 0221 141-71272
 Telefax 0221 141-71290
 Mobil 0160 97455189
 oliver.faber@bahn.de
 Zeichen I.BV-MI-P (L) Fa

24.04.2008

Lärmsanierungsmaßnahmen an Schienenwegen des Bundes – Ihr Schreiben vom 19.03.2008

Sehr geehrter Herr Haas,

bezugnehmend auf Ihr Schreiben vom 19.03.08 können wir Ihnen folgendes mitteilen:

Folgende Streckenbereiche, die die Stadt Neunkirchen betreffen sind im Gesamtkonzept des Bundesverkehrsministeriums aufgeführt:

Strecke Nr.	Nr. des Sanierungsabschnitts	Bundesland	Sanierungsbereich	von km	bis km	Länge	PZ des Sanierungsabschnitts
3282	67	SL	Bexbach	6,0	7,8	1,8	
3282	67	SL	Neunkirchen-Wellesweiler	9,3	10,0	0,7	
3282	67	SL	Neunkirchen Ost	10,8	11,4	0,6	
3282	67	SL	Neunkirchen	11,9	13,6	1,7	
3511	67	SL	Neunkirchen	121,9	122,2	0,3	
3511	67	SL	Neunkirchen West	122,8	123,5	0,7	
3511	67	SL	Schiffweiler	123,5	124,3	0,8	
3511	67	SL	Schiffweiler West	124,6	125,1	0,5	
3511	67	SL	Friedrichsthal-Bildstock	127,5	127,9	0,4	
3511	67	SL	Friedrichsthal	128,5	129,8	1,3	
3511	67	SL	Sulzbach-Hühnerfeld	130,3	131,8	1,5	
3511	67	SL	Sulzbach	132,2	133,5	1,3	
	67	SL	Bexbach - Neunkirchen - Sulzbach			11,6	3,472



DB ProjektBau GmbH
 Zentrale
 Köthener Str. 2-3/Haus 4
 10963 Berlin

Amtsgericht:
 Berlin-Charlottenburg
 HRB 82 899
 USt-IdNr.: DE 220437158

Vorsitzender des
 Aufsichtsrates:
 Stefan Garber

Geschäftsführer:
 Axel-Björn Hüper
 (Vorsitzender)
 Werner Kraus
 Thomas Hermann
 Dr. Michael Schulz

Kontoverbindung:
 Postbank Berlin
 BLZ 100 100 10
 Konto-Nr.: 152 201 107

Da die Priorisierungskennziffer des Abschnittes Bexbach – Neunkirchen – Sulzbach mit 3,472 ! im bundesweiten Vergleich verhältnismäßig niedrig ist, wird der Beginn einer Bearbeitung dieser Streckenabschnitte erst in einem langfristigen Zeithorizont erfolgen.

Derzeit befinden sich noch ca. 700 Abschnitte in Bearbeitung, welche höher priorisiert sind, daher ist es kurzfristig nicht möglich den oben genannten Abschnitt in die Bearbeitung aufzunehmen. Des Weiteren steht dem Lärmsanierungsprogramm ein jährlich limitierter Betrag von 100 Mio. EUR zur Verfügung, der es nicht erlaubt bundesweit alle betroffenen Strecken zeitgleich zu sanieren.

Zu Beginn der Bearbeitung wird dann eine schalltechnische Untersuchung erstellt werden, welche die Lärmsituation untersucht und Lösungsmöglichkeiten zur Lärminderung vorschlagen wird.

Liegt gemäß der schalltechnischen Untersuchung eine Förderfähigkeit nach Maßgabe der Lärmsanierungsrichtlinie vor, sind ggf. passive (z.B. Lärmschutzfenster, schallgedämmte Lüfter) und / oder aktive Maßnahmen (z.B. Schallschutzwände) zur Lärmsanierung denkbar.

Bei Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Oliver Faber



Thomas Miese

