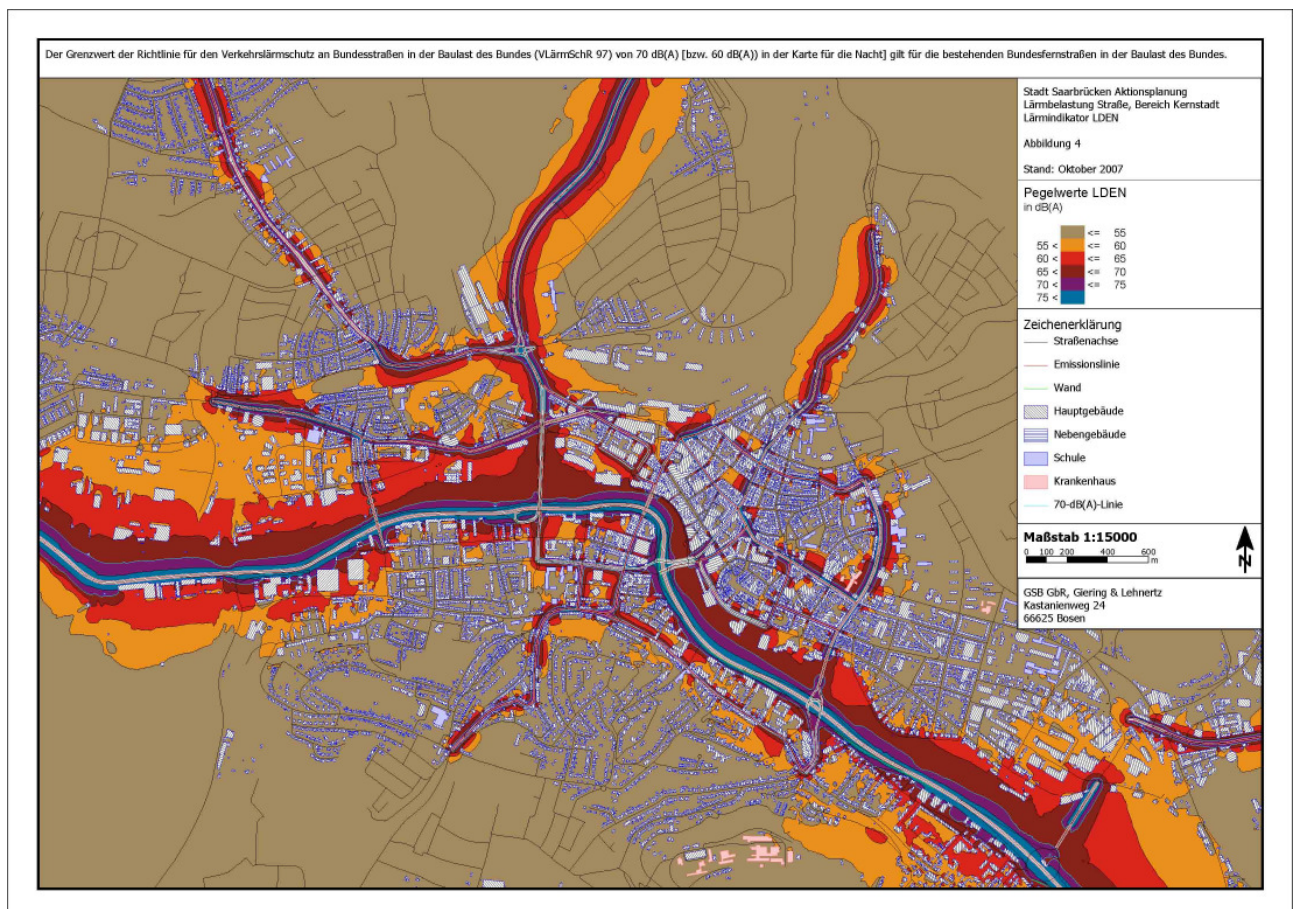


## Landeshauptstadt Saarbrücken

### Lärmaktionsplanung 2008

#### Bericht zur Information der Öffentlichkeit und zur Weiterleitung an die Europäische Kommission



# Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>1 Lärmaktionsplan Landeshauptstadt Saarbrücken, Teil Hauptverkehrsstraßen.....</b>	<b>1</b>
<b>1.1 Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen .....</b>	<b>1</b>
<b>1.2 Zuständige Behörde .....</b>	<b>1</b>
<b>1.3 Geltende Grenzwerte .....</b>	<b>1</b>
<b>1.4 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten .....</b>	<b>2</b>
<b>1.5 Bewertung der Anzahl Betroffener .....</b>	<b>2</b>
1.5.1 Kurzfristiger Handlungsbedarf (bis 2010): Überschreitung der Werte 75 dB(A) (L <sub>DEN</sub> ) bzw. 65 dB(A) (L <sub>Night</sub> ) .....	2
1.5.2 Mittelfristiger Handlungsbedarf (bis 2015): Vermeidung gesundheitlicher Gefährdungen .....	3
1.5.3 Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zu Lärminderung.....	3
<b>1.6 Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung Straßenverkehr .....</b>	<b>3</b>
1.6.1 Vorbemerkungen .....	3
1.6.2 Überprüfung der Datengrundlagen .....	4
1.6.3 Hot-Spot-Bereich Mitte.....	4
1.6.4 Hot-Spot-Bereich Saarbrücker Straße (L 107).....	5
1.6.5 Hot-Spot-Bereich Metzger Straße (B 41).....	6
1.6.6 Hot-Spot-Bereich Brückenstraße / Breite Straße (B 51).....	6
1.6.7 Passiver Lärmschutz .....	7
1.6.8 Sonstige Maßnahmen.....	7
<b>2 Lärmaktionsplan Landeshauptstadt Saarbrücken, Teil Haupteisenbahnstrecken.....</b>	<b>9</b>
<b>2.1 Beschreibung der Haupteisenbahnstrecken .....</b>	<b>9</b>
<b>2.2 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten .....</b>	<b>9</b>
<b>2.3 Bewertung der Anzahl Betroffener .....</b>	<b>9</b>
2.3.1 Kurzfristiger Handlungsbedarf: Überschreitung der Grenzwerte für Lärmsanierung.....	9
2.3.2 Mittelfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung gesundheitlicher Gefährdungen.....	10
<b>2.4 Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung Schiene .....</b>	<b>10</b>
<b>3 Ausblick.....</b>	<b>10</b>

# 1 Lärmaktionsplan Landeshauptstadt Saarbrücken, Teil Hauptverkehrsstraßen

## 1.1 Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen

Im Zuge der Aktionsplanung Straße wurde die Strategische Lärmkartierung für die Stadt Saarbrücken erweitert, so dass insgesamt ca. 71 km Straßen betrachtet wurden; dies sind:

- **Bundesautobahnen:** A 1, A 6, A 620, A 623
- **Bundesstraßen:** B 40 (Kaiserstraße, (Schafbrücke)), B 41 (Metzer Straße, Vorstadtstraße, Eisenbahnstraße, Stengelstraße, Wilhelm-Heinrich-Brücke, Betzenstraße, Dudweiler Straße, Dudweiler Landstraße), B 51 (Saargemünder Straße (Brebach), Großherzog-Friedrich-Straße, Kaiserstraße (St. Johann), St. Johanner Straße, Breite Straße), B 268 (Roonstraße, Stengelstraße, Westspange, Lebacher Straße, Rastpfuhl, Lebacher Landstraße)
- **Landesstraßen:** L 107 (Saarbrücker Straße (Brebach)), L 252 (Stuhlsatzenhausweg)
- **Kommunale Straßen:** Hafenstraße, Trierer Straße, Faktoreistraße, Viktoriastraße, Eisenbahnstraße, Keplerstraße, Talstraße, Präsident-Baltz-Straße, Am Stadtgraben, Bleichstraße, Mainzer Straße (teilweise), Richard-Wagner-Straße, Martin-Luther-Straße, Egon-Reinert-Straße, Paul-Marien-Straße, Ursulinenstraße, Brückenstraße, Camphauser Straße, Saarbrücker Straße, Bismarckbrücke und Ostspange.

## 1.2 Zuständige Behörde

Amt für Klima- und Umweltschutz  
Bahnhofstraße 31  
66111 Saarbrücken  
Telefon: 0681-905-4040  
Fax: 0681-905-4063  
Gemeindeschlüssel: 10041100

## 1.3 Geltende Grenzwerte

Die Grenzwerte für Straßen- und Schienenverkehrslärm im nationalen Recht beziehen sich auf den Beurteilungszeitraum Tag (06.00 bis 22.00 Uhr) bzw. Nacht (22.00 bis 06.00 Uhr). Sie sind gebietspezifisch und werden hier für Mischgebiete (MI) und Allgemeine Wohngebiete (WA) angegeben.

- 'Verkehrslärmschutzverordnung' (16. BImSchV)  
Die Verkehrslärmschutzverordnung gilt für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen. Die Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmvorsorge) betragen für MI 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts bzw. für WA 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts.

Für den Straßenverkehrslärm sind zusätzlich die

- 'Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes' (VLärmSchR 97) auf der Grundlage des Bundeshaushaltsgesetzes einschlägig. Die VLärmSchR 97 gelten für bestehende Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes. Die Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmsanierung) betragen für MI 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts bzw. für WA 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts.

Für den Schienenverkehrslärm sind zusätzlich die

- 'Richtlinien für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes' vom 07.03.2005 einschlägig. Die Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmsanierung) betragen für MI 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts bzw. für WA 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts.

**Für bereits bestehende kommunale Straßen existieren dagegen zurzeit keine Grenzwerte!**

## 1.4 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die nachfolgenden Tabellen 1 bzw. 2 fassen die Zahlen betroffener (in ihren Wohnungen durch Verkehrslärm belasteter) Menschen bzw. betroffener Schulen, Krankenhäuser sowie die betroffene Fläche für die gesamte Stadt Saarbrücken zusammen.

Tabelle 1 Zahl betroffener Menschen

<b>Pegelbereich [dB(A)]</b>	<b>L<sub>DEN</sub> Zahl betroffener Menschen</b>	<b>L<sub>Night</sub> Zahl betroffener Menschen</b>
50-55	-	4.208
55-60	7.067	2.538
60-65	2.856	2.630
65-70	2.227	813
70-75	2.581	5
>75	634	-

Tabelle 2 Anzahl der betroffenen Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser, Fläche

<b>Schwellenwerte L<sub>DEN</sub> [dB(A)]</b>	<b>Zahl betroffener Wohnungen</b>	<b>Zahl betroffener Schulen</b>	<b>Zahl betroffener Krankenhäuser</b>	<b>Betroffene Fläche [km<sup>2</sup>]</b>
>55	7.180	13	1	25,6
>65	2.541	0	0	8,0
>75	301	0	0	2,1

## 1.5 Bewertung der Anzahl Betroffener

### 1.5.1 Kurzfristiger Handlungsbedarf (bis 2010): Überschreitung der Werte 75 dB(A) (L<sub>DEN</sub>) bzw. 65 dB(A) (L<sub>Night</sub>)

Die Stadt Saarbrücken orientiert sich bei der Festlegung kurzfristiger Maßnahmen an den Ergebnissen einer Hot-Spot-Analyse. Als Bereiche mit vordringlichem, kurzfristigem Handlungsbedarf, in denen Pegel von über 75 dB(A) (L<sub>DEN</sub>) bzw. 65 dB(A) (L<sub>Night</sub>) zu verzeichnen sind, kristallisieren sich heraus:

- Mitte (Dudweiler Straße, Richard-Wagner-Straße, Paul-Marien-Straße, Großherzog-Friedrich-Straße)
- Saarbrücker Straße (L 107, Brebach)
- Metzger Straße (B 41)
- Brückenstraße / Breite Straße (B 51)

Die Anzahl Betroffener in den Pegelbereichen  $\geq 70 / 75$  dB(A) (L<sub>DEN</sub>) bzw.  $\geq 60 / 65$  dB(A) (L<sub>Night</sub>) in den o.a. Hot-Spot-Bereichen ist in der Tabelle 3 dargestellt.

Tabelle 3 Anzahl Betroffener mit Pegeln  $L_{DEN} \geq 70 / 75 \text{ dB(A)}$  bzw.  $L_{Night} \geq 60 / 65 \text{ dB(A)}$  in den Hot-Spot-Bereichen

<b>Bereich/Straße</b>	<b>Betroffene mit <math>L_{DEN} \geq 70 \text{ dB(A)}</math><sup>1</sup></b>	<b>Betroffene mit <math>L_{Night} \geq 60 \text{ dB(A)}</math><sup>1</sup></b>
Mitte	ca. 982	ca. 1.005
Saarbrücker Straße	ca. 130	ca. 131
Metzer Straße	ca. 294	ca. 304
Brückenstraße / Breite Straße	ca. 481	ca. 526
	<b>Betroffene mit <math>L_{DEN} \geq 75 \text{ dB(A)}</math></b>	<b>Betroffene mit <math>L_{Night} \geq 65 \text{ dB(A)}</math></b>
Mitte	ca. <b>254</b>	ca. <b>281</b>
Saarbrücker Straße	ca. <b>72</b>	ca. <b>72</b>
Metzer Straße	ca. <b>51</b>	ca. <b>87</b>
Brückenstraße / Breite Straße	ca. <b>223</b>	ca. <b>274</b>

In der Umgebung weiterer Straßen außerhalb der o.a. Hot-Spot-Bereiche findet sich eine erhebliche Anzahl von Betroffenen, die Pegeln über den Lärmsanierungsgrenzwerten von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts ausgesetzt sind. Kurzfristig sind für diese Bereiche keine geeigneten Lärminderungsmaßnahmen darstellbar, die eine erhebliche Verbesserung dieser Situation bewirken. Deshalb wird es als kurzfristiges Ziel betrachtet, zumindest zu erreichen, dass keine Menschen Pegeln mit  $L_{DEN} > 75 \text{ dB(A)}$  bzw.  $L_{Night} > 65 \text{ dB(A)}$  ausgesetzt sind.

### 1.5.2 Mittelfristiger Handlungsbedarf (bis 2015): Vermeidung gesundheitlicher Gefährdungen

Bei Überschreitung der Grenzwerte für Lärmsanierung an Bundesstraßen (70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts für Wohngebiete) ist die Gefahr gesundheitlicher Beeinträchtigungen nicht auszuschließen. Als mittelfristiges Ziel sollte durch Lärminderungsmaßnahmen erreicht werden, dass keine Menschen Pegeln mit  $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$  bzw.  $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$  ausgesetzt sind.

### 1.5.3 Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zu Lärminderung

Zum Schutz der Bürger der Stadt Saarbrücken vor Straßenverkehrslärm gibt es im Bereich der BAB A 6 und der A 620 Lärmschutzwände.

## 1.6 Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung Straßenverkehr

### 1.6.1 Vorbemerkungen

Es wurde zunächst eine 'Maßnahmenmatrix' erarbeitet, die prinzipiell mögliche Maßnahmen im Rahmen der Lärminderungsplanung auflistet, ihre Wirksamkeit bewertet sowie allgemeine Aussagen zur zeitlichen Umsetzbarkeit und zum Finanzbedarf macht.

Die Maßnahmen wurden in die Bereiche

- Lärmreduzierung an der Quelle (lärmgeminderte Reifen, lärmgeminderte Fahrbahnoberflächen, lärmarme Fahrzeugflotte)
- Verkehrliche Maßnahmen (Verkehrsverstetigung, Verkehrslenkung, Verkehrsmengenreduzierung, Geschwindigkeitsreduzierung, Parkmanagementsystem)
- Bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen (Beseitigung von Fahrbahnschäden, Lärmschutzwände und Einhausungen, Lärmschutzfenster, Straßenraumgestaltung)

<sup>1</sup> Einschließlich Betroffene mit  $L_{DEN} \geq 75 \text{ dB(A)}$  bzw.  $L_{Night} \geq 65 \text{ dB(A)}$

- Maßnahmen in der Bauleitplanung (Wohnen in der Stadt stärken, Anforderungen an die Baukörper, Ausrichtung der Gebäude und Wohnräume)
- Verkehrsmittelwahl (ÖPNV stärken, Rad- und Fußgängerverkehr fördern)

eingeteilt.

Viele Maßnahmen sind allerdings erst mittel- oder langfristig realisierbar und / oder gehen mit einem hohen Finanzbedarf einher. Viele Maßnahmen sind auch nicht durch die Stadt allein umsetzbar oder bedürfen zusätzlicher umfangreicher Planungen (bspw. erfordert die Verkehrslenkung eine Überarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans).

Deshalb wurde das Augenmerk zunächst auf die Hot-Spots gelegt, um für diese eine Konkretisierung kurzfristig realisierbarer Maßnahmen vornehmen zu können.

## 1.6.2 Überprüfung der Datengrundlagen

Insbesondere in den als Belastungsschwerpunkte erkannten Straßenabschnitten wurden die zugrunde gelegten Verkehrszahlen anhand aktueller Zählungen überprüft. Für die Metzger Straße (B 41, Alt-Saarbrücken) wurden die Daten der BVZ (Bundesverkehrszählung) in der Hochrechnung auf 2008 berücksichtigt.

## 1.6.3 Hot-Spot-Bereich Mitte

### Geschwindigkeitsreduktion

Es wurde untersucht, welche Verbesserungen der Belastungssituation durch eine kurzfristig umsetzbare Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km / h in der Richard-Wagner-Straße, Dudweiler Straße, Großherzog-Friedrich-Straße sowie der Paul-Marien-Straße zu erwarten sind. Die Ergebnisse sind der Tabelle 4 zu entnehmen.

Tabelle 4 Bereich Mitte: Veränderung der Betroffenheit durch Geschwindigkeitsreduktion

Intervalle in dB(A)	Betroffene L <sub>DEN</sub> vorher	Betroffene L <sub>DEN</sub> nachher	Betroffene L <sub>DEN</sub> Differenz	Betroffene L <sub>Night</sub> vorher	Betroffene L <sub>Night</sub> nachher	Betroffene L <sub>Night</sub> Differenz
50-55	-	-	-	401	332	-69
55-60	430	448	18	632	713	81
60-65	374	328	-46	660	583	-77
65-70	638	718	80	226	162	-64
70-75	635	630	-5	17	0	-17
>75	230	81	-139	-	-	-

### Dudweiler Straße

Da insbesondere in der Dudweiler Straße eine Vielzahl von Wohngebäuden sehr hoch belastet ist; hier herrscht vordringlicher Handlungsbedarf. Folgende lärmreduzierende Maßnahmen wurden deshalb geprüft:

Zum einen wurden die schalltechnischen Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/ h tags und nachts, zum anderen dieselbe Geschwindigkeitsreduktion in Kombination mit einem Lkw-Nachtfahrverbot (außer Anlieger und Busse), das den Lkw-Anteil auf angenommene 2 % nachts verringert, untersucht, siehe die nachfolgende Tabelle 5 mit den dadurch erreichbaren Veränderungen der Betroffenheit.

Tabelle 5 Dudweiler Straße: Veränderung der Betroffenheit durch Geschwindigkeitsreduktion und Lkw-Nachtfahrverbot

Intervalle in dB(A)	Betroffene L <sub>DEN</sub> vorher	Betroffene L <sub>DEN</sub> nachher	Betroffene L <sub>DEN</sub> Differenz	Betroffene L <sub>Night</sub> vorher	Betroffene L <sub>Night</sub> nachher	Betroffene L <sub>Night</sub> Differenz
50-55	-	-	-	101	75	-26
55-60	117	81	-36	50	76	26
60-65	76	55	-21	91	209	118
65-70	61	88	27	111	0	-111
70-75	83	202	119	144	0	-144
>75	237	40	-197	-	-	-

Die Anordnung eines zusätzlichen Lkw-Durchfahrverbots nachts (außer Anlieger und Busse) bedarf der Zustimmung der Obersten Straßenverkehrsbehörde. Zudem erfordert dieses eine neue Routenplanung, die nur im Rahmen einer Gesamtverkehrsentwicklungsplanung und entsprechender baulicher Maßnahmen ('Dicke Buche') zu bewerkstelligen ist. Das Lkw-Fahrverbot bedarf einer Überwachung durch die Polizei.

### Fazit für den Bereich Mitte

Im Aktionsplan wird nach Abwägung aller aufgeführten Sachverhalte folgendes vorgeschlagen:

- Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km / h auf den nachfolgenden Straßen:
  - Richard-Wagner-Straße zwischen Ursulinenstraße und Martin-Luther-Straße
  - Paul-Marien-Straße zwischen Bismarckstraße und Großherzog-Friedrich-Straße
- Einrichten von Radspuren in der Dudweiler Straße
- Prüfen einer Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km / h in der Großherzog-Friedrich-Straße zwischen Paul-Marien-Straße und Stephanstraße
- Prüfen einer Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km / h in der Dudweiler Straße zwischen Brauerstraße und Wilhelm-Heinrich-Brücke
- Prüfen eines Lkw-Nachtfahrverbots in der Dudweiler Straße (außer Anlieger)
- Prüfen des Aufbringens einer lärmindernden Deckschicht

### 1.6.4 Hot-Spot-Bereich Saarbrücker Straße (L 107)

#### Geschwindigkeitsreduktion

Eine kurzfristige Maßnahme zur Lärminderung stellt eine Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km / h dar. Aus der Tabelle 6 ist die dadurch erreichbare Reduzierung der Lärmbelastung ersichtlich.

Tabelle 6 Saarbrücker Straße: Veränderung der Betroffenheit durch Geschwindigkeitsreduktion

Intervalle in dB(A)	Betroffene L <sub>DEN</sub> vorher	Betroffene L <sub>DEN</sub> nachher	Betroffene L <sub>DEN</sub> Differenz	Betroffene L <sub>Night</sub> vorher	Betroffene L <sub>Night</sub> nachher	Betroffene L <sub>Night</sub> Differenz
50-55	-	-	-	66	84	18
55-60	161	150	-11	67	59	-8
60-65	46	64	18	77	49	-28
65-70	67	58	-9	1	0	-1
70-75	76	56	-20	0	0	0
>75	4	0	-4	-	-	-

In der Saarbrücker Straße, zwischen den Einmündungen Mühlenweg und Brückwiesstraße, ist vorgesehen, im Rahmen der umfangreichen Erneuerungsarbeiten der Kanäle, der Gas- und Wasserleitungen und diverser Kabelverlegungsmaßnahmen die Straße in semipermeabler Bauweise neu herzustellen; hier kann von einer Lärminderung von mindestens 5 dB ausgegangen werden. Jedoch liegt der Straßenabschnitt zwischen

Mühlenweg und Scheidter Straße außerhalb des Aktionsplanbereichs, so dass hierfür keine Angaben zur Reduktion der Betroffenheit durch diese Maßnahme getroffen werden können.

Im weiteren Verlauf der Saarbrücker Straße bis zur Einmündung Kurt-Schumacher-Straße wird eine einschichtige Verschleißdecke aufgebracht, die ebenfalls eine Lärminderung bewirkt, allerdings nicht in der gleichen Größenordnung. Da sich diese einschichtig aufgetragenen Asphaltdeckschichten momentan noch in der Erprobung befinden, können auch hier keine Angaben zur Reduktion der Betroffenheit getroffen werden.

### Fazit für die Saarbrücker Straße

Im Aktionsplan wird nach Abwägung aller aufgeführten Sachverhalte folgendes vorgeschlagen:

- Einbau einer zweilagigen lärmindernden Deckschicht zwischen Mühlenweg und Brückwiesstraße im Rahmen von Kanalbaumaßnahmen
- Einbau einer einlagigen lärmindernden Deckschicht zwischen Brückwiesstraße und Kurt-Schumacher-Straße im Rahmen von Fahrbahnsanierungsarbeiten
- Überprüfen der Erforderlichkeit einer zusätzlichen Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km / h nach Fertigstellung der neuen Deckschichten

## 1.6.5 Hot-Spot-Bereich Metzger Straße (B 41)

### Geschwindigkeitsreduktion

Eine kurzfristige Maßnahme zur Lärminderung stellt eine Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km / h dar. Aus der Tabelle 7 ist die dadurch erreichbare Reduzierung der Lärmbelastung ersichtlich.

Tabelle 7 Metzger Straße: Veränderung der Betroffenheit durch Geschwindigkeitsreduktion

Intervalle in dB(A)	Betroffene L <sub>DEN</sub> vorher	Betroffene L <sub>DEN</sub> nachher	Betroffene L <sub>DEN</sub> Differenz	Betroffene L <sub>Night</sub> vorher	Betroffene L <sub>Night</sub> nachher	Betroffene L <sub>Night</sub> Differenz
50-55	-	-	-	68	67	-1
55-60	68	69	1	63	87	24
60-65	69	60	-9	221	226	5
65-70	55	191	136	70	8	-62
70-75	258	122	-136	0	0	0
>75	25	0	-25	-	-	-

### Fazit für die Metzger Straße

Im Aktionsplan wird nach Abwägung aller aufgeführten Sachverhalte folgendes vorgeschlagen:

- Einbau einer lärmindernden Deckschicht kurzfristig zwischen Schutzbergstraße und Lerchesflurweg
- Einbau einer lärmindernden Deckschicht mittelfristig zwischen Schutzbergstraße und Vorstadtstraße
- Einrichten einer Radspur bergauf
- Verstärkte Überwachung des bereits eingerichteten LKW-Fahrverbots durch die Polizei

## 1.6.6 Hot-Spot-Bereich Brückenstraße / Breite Straße (B 51)

### Geschwindigkeitsreduktion

Eine kurzfristige Maßnahme zur Lärminderung stellt auch hier eine Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km / h dar. Aus der Tabelle 7 ist die dadurch erreichbare Minderung der Lärmbelastung ersichtlich.



Tabelle 8 Brückenstraße / Breite Straße: Veränderung der Betroffenheit durch Geschwindigkeitsreduktion

Intervalle in dB(A)	Betroffene L <sub>DEN</sub> vorher	Betroffene L <sub>DEN</sub> nachher	Betroffene L <sub>DEN</sub> Differenz	Betroffene L <sub>Night</sub> vorher	Betroffene L <sub>Night</sub> nachher	Betroffene L <sub>Night</sub> Differenz
50-55	-	-	-	165	143	-22
55-60	309	289	-20	68	162	94
60-65	111	78	-33	252	384	132
65-70	100	178	178	274	26	-248
70-75	258	339	81	0	0	
>75	223	40	-183	-	-	-

Hinsichtlich der Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km / h in der Breite Straße muss berücksichtigt werden, dass es sich bei dieser Straße um eine Bundesstraße mit Erschließungscharakter handelt und die Zustimmung der Obersten Straßenverkehrsbehörde hierzu erforderlich ist. Kurzfristig können keine anderen Lärm-minderungsmaßnahmen realisiert werden. Somit sollte die Möglichkeit einer Geschwindigkeitsreduktion nochmals geprüft werden.

Mittelfristig ist durch den geplanten Vollanschluss Messe an der A 620 mit einer deutlichen Entlastung der Brückenstraße und der Breite Straße (Richtung Westen) zu rechnen. Die prognostizierte Verkehrs-entlastung dadurch beträgt ca. 9.000 Kfz / Tag.

### Fazit für den Bereich Brückenstraße / Breite Straße

Im Aktionsplan wird nach Abwägung aller aufgeführten Sachverhalte folgendes vorgeschlagen:

- Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km / h in der Brückenstraße zwischen Malstatter Brücke und Breite Straße
- Prüfen einer Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km / h im Abschnitt Breite Straße zwischen Frankenstraße und Stromstraße

### 1.6.7 Passiver Lärmschutz

Im Bereich der BAB A 6 und A 620 gibt es einzelne Gebäude, die einer sehr starken Lärmbelastung ausgesetzt sind. Für diese Gebäude sollte durch den Baulastträger (Landesbetrieb für Straßenbau) geprüft werden, ob ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen besteht.

### 1.6.8 Sonstige Maßnahmen

- Zur **Verstetigung des Verkehrsflusses** sollte generell auf eine geeignete verkehrsabhängige Ampelschaltung, erreichbar durch eine Optimierung des Lichtsignalanlagenetzes, geachtet werden. Hierdurch lassen sich eine Verringerung lästiger Pegelspitzen, aber auch eine i.a. geringere subjektive Belästigung erreichen. Bei den momentan verwendeten Berechnungsvorschriften (VBUS) erfolgt jedoch keine rechnerische Berücksichtigung der Stetigkeit der Verkehrsflüsse.
- Die **Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit** kann durch die Anzeige der momentan gefahrenen Geschwindigkeit des Fahrzeugs bzw. häufigere Kontrollen unterstützt werden.
- Im Rahmen der **Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP)** werden Maßnahmen überprüft (Routenplanung), die zu einer Verringerung des Verkehrsaufkommens, insbesondere auch des Lkw-Anteils, in den Belastungsgebieten führen. Der neue VEP soll bis 2011 fertig gestellt sein.
- Bei Aufstellung / Fortschreibung eines Verkehrsentwicklungsplans oder großräumiger Verkehrsuntersuchungen werden möglichst frühzeitig **Aussagen zur schalltechnischen Verträglichkeit der geplanten Maßnahmen** getroffen.
- Der ordnungsgemäße **Zustand der Straßenoberflächen** ist durch regelmäßige Kontrollen und zeitnahe Instandsetzungen sicherzustellen. Insbesondere ist auf den lärm-mindernden Einbau der Kanaldeckel (verriegelte Abdeckungen) zu achten. Zusätzlich kann das Vermeiden einer Höhendifferenz zur

- Straßenoberfläche bspw. durch Distanzringe (Dämpfungsringe) erreicht werden. Zur Instandhaltung und Nachrüstung sind in den nächsten Jahren zusätzliche finanzielle Mittel bereitzustellen.
- Bei erforderlich werdenden Grunderneuerungen aller Straßen ist zu prüfen, ob lärmgeminderte Deckschichten zum Einsatz kommen können (nach aktuellem Stand der Technik). Hierbei sind konkrete Erfahrungen, die auf geeigneten Teststrecken innerhalb der LHS gewonnen werden, auszuwerten und zu berücksichtigen.
  - Ein **leistungsfähiges System des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)** trägt nicht nur zu Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bei, es bewirkt auch, als positiver Nebeneffekt, die Reduzierung von Immissionsfaktoren wie Feinstäube und Lärm. Die Stadt Saarbrücken favorisiert über eine aktive Nahverkehrsplanung diese Zielsetzungen und schreibt daher in den nächsten Jahren den vorhandenen Nahverkehrsplan fort.
  - Zur Erhöhung der Akzeptanz des ÖPNV sollten imageverbessernde Maßnahmen sowie eine Erhöhung der Sicherheit insbesondere in den Abend- und Nachtstunden angestrebt werden.
  - Eine Verringerung insbesondere des MIV wird durch eine bessere Ankopplung des ÖPNV durch **zusätzliche Parkplätze** (bspw. auch P+R-Plätze) in Verbindung mit **Parkplatzbewirtschaftung** und **Parkleitsystem** angestrebt.
  - Anreize, verstärkt den ÖPNV zu nutzen, können auch durch **Job-Tickets** kommen, die von einzelnen Betrieben in der Stadt oder der Landeshauptstadt Saarbrücken bereits für ihre MitarbeiterInnen bezuschusst werden.
  - Das bestehende **System von Fahrrad- und Fußwegen** ist, abgestimmt auf den ÖPNV, so zu gestalten, dass ein problemloser Wechsel der Verkehrsmittel ermöglicht wird. Der Komfort dieser Wege ist zu erhöhen.
  - Es wird angestrebt, ein **Leihfahrradsystem** aufzubauen.
  - Eine **Stadtentwicklung** hin zum Konzept der **'Stadt der kurzen Wege'** ermöglicht ebenfalls eine Reduktion innerstädtischer Verkehre. Einkaufsmöglichkeiten, soziale und medizinische Einrichtungen im Innenstadtbereich dienen auch einer Erhöhung der Attraktivität derselben. Einkaufszentren auf der 'Grünen Wiese' sollten nach Möglichkeit nicht mehr realisiert werden.
  - Da insbesondere nichtakustische Faktoren bei der Lärmwahrnehmung eine nicht zu unterschätzende Rolle spielen, sollten alle Möglichkeiten ergriffen werden, um auch durch 'kleine' Maßnahmen **das Wohnumfeld zu verbessern** (Straßenraumgestaltung, Bänke, Grünstreifen, Bepflanzungen, Blumenbänke, Springbrunnen, Kunstobjekte u.v.a.m.).
  - Bei zukünftigen Planungen werden **keine Neubaugebiete ohne** die Konzeption von **Lärmschutzmaßnahmen** in lärmbelasteten Bereichen ausgewiesen.
  - Bei **Neubauten und Lückenschlüssen** ist außerdem darauf zu achten, dass durch den Baukörper möglichst **ruhige Innenbereiche** geschaffen werden.
  - Bei der **Erneuerung der kommunalen Fahrzeugflotte** und beim Ausschreiben von Leistungen des ÖPNV wird auf den **Einsatz lärmarmen Fahrzeuge** und **lärmgeminderter Reifen** geachtet (Vorbildwirkung)
  - Die Bürger werden im Rahmen der **Öffentlichkeitsarbeit** (Informationsveranstaltungen, Internet, Flyer) auf Möglichkeiten hingewiesen, **zu einer lärmärmeren Fahrweise** beizutragen (bspw. lärmgeminderte Reifen einsetzen – zusätzlicher Synergieeffekt der Kraftstoffeinsparung, 'Eco-Drive', Vermeiden unsinniger Fahrten).
  - Das vorhandene Bestandsnetz der **Car-Sharing-Stellplätze** ist im Bedarfsfalle nutzerorientiert weiter auszubauen.

## 2 Lärmaktionsplan Landeshauptstadt Saarbrücken, Teil Haupteisenbahnstrecken

### 2.1 Beschreibung der Haupteisenbahnstrecken

Bei den kartierten Haupteisenbahnstrecken handelt es sich um die Strecken Nr. 3230 (Saarbrücken – Saarlouis) sowie Nr. 3511 (Saarbrücken – Neunkirchen).

### 2.2 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten<sup>2</sup>

In den Tabellen 9 und 10 sind die Angaben zu den in der Stadt Saarbrücken von Schienenverkehrslärm betroffenen Menschen, Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern und zur betroffenen Fläche zusammengestellt. Die Angaben liegen nur für die Gesamtstadt vor.

Tabelle 9 Betroffenzahl Schiene: Menschen

Pegelbereich [dB(A)]	L <sub>DEN</sub> Zahl betroffener Menschen	L <sub>Night</sub> Zahl betroffener Menschen
50-55	-	1.740
55-60	2.080	940
60-65	1.070	530
65-70	570	390
70-75	440	90
>75	160	-

Tabelle 10 Betroffenzahl Schiene: Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser, Fläche

Schwellenwerte L <sub>DEN</sub> [dB(A)]	Zahl betroffener Wohnungen	Zahl betroffener Schulen	Zahl betroffener Krankenhäuser	Betroffene Fläche [km <sup>2</sup> ]
>55	2.012	7	1	4,0
>65	549	4	0	0,8
>75	76	2	0	0,4

### 2.3 Bewertung der Anzahl Betroffener

#### 2.3.1 Kurzfristiger Handlungsbedarf: Überschreitung der Grenzwerte für Lärmsanierung

Bei Überschreitung der Grenzwerte für Lärmsanierung an Eisenbahnen des Bundes besteht kurzfristig dringender Handlungsbedarf. Hier ist die Gefahr gesundheitlicher Beeinträchtigungen nicht auszuschließen.

In der Tabelle 11 ist die Anzahl Betroffener in den Pegelbereichen  $\geq 70$  dB(A) und  $\geq 75$  dB(A) (L<sub>DEN</sub>) bzw.  $\geq 60$  dB(A) und  $\geq 65$  dB(A) (L<sub>Night</sub>) angegeben.

Tabelle 11 Anzahl Betroffener mit Pegeln L<sub>DEN</sub>  $\geq 70$  / 75 dB(A) bzw. L<sub>Night</sub>  $\geq 60$  / 65 dB(A), Schiene

Haupteisenbahnstrecke	Betroffene mit L <sub>DEN</sub> $\geq 70$ dB(A)	Betroffene mit L <sub>Night</sub> $\geq 60$ dB(A)
3230 und 3511 <sup>3</sup>	600	1.100
	Betroffene mit L <sub>DEN</sub> $\geq 75$ dB(A)	Betroffene mit L <sub>Night</sub> $\geq 65$ dB(A)
3230 und 3511	<b>160</b>	<b>480</b>

<sup>2</sup> Alle Angaben gemäß der Lärmkartierung für die Haupteisenbahnstrecken durch das EBA

<sup>3</sup> Eine detaillierte Aufstellung nach Haupteisenbahnstrecken ist nicht möglich, da die durch das EBA zur Verfügung gestellten Daten nur Aussagen zur Betroffenheit für den gesamten Stadtbereich erlauben.

Entlang der Haupteisenbahnstrecken besteht kurzfristig Handlungsbedarf; hier gibt es eine große Anzahl von Menschen, die Pegeln ausgesetzt sind, die gesundheitliche Beeinträchtigungen hervorrufen können. Zwei Schulen sind Pegeln über den Grenzwerten für Lärmsanierung ausgesetzt. Krankenhäuser liegen in keinem Gebiet in Pegelbereichen, in denen die Grenzwerte für Lärmsanierung erreicht oder überschritten würden.

### **2.3.2 Mittelfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung gesundheitlicher Gefährdungen**

Im Bereich der Haupteisenbahnstrecken besteht, wenn durch kurzfristige Maßnahmen keine ausreichende Verringerung der Lärmbelastung erreicht werden kann, auch mittelfristig erheblicher Bedarf zur Durchführung von weiteren, über die gesetzlichen Verpflichtungen hinausgehenden, Lärminderungsmaßnahmen.

## **2.4 Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung Schiene**

Die Möglichkeiten der Landeshauptstadt Saarbrücken, Maßnahmen an den Haupteisenbahnstrecken durchzuführen, sind sehr begrenzt, da sie z.B. nicht über entsprechende Flächen und / oder finanzielle Mittel verfügt, aktive Schallschutzmaßnahmen, wie die Errichtung von Lärmschutzwänden, entlang der Strecke zu finanzieren. Auch für passive Schallschutzmaßnahmen wie den Einbau von Schallschutzfenstern sind zurzeit keinerlei finanzielle Mittel abrufbar.

Seit 1999 stellt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ein Programm 'Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes' auf. Die Haupteisenbahnstrecken, die auf die Stadt Saarbrücken einwirken, sind in dieser Gesamtkonzeption enthalten. Nach Auskunft der DB ProjektBau GmbH wird binnen ca. 5 Jahren die Lärmsanierung für die betroffenen Abschnitte in der Stadt Saarbrücken abgeschlossen sein. Sofern es möglich ist, werden hierbei aktive Maßnahmen (insbesondere Lärmschutzwände) bevorzugt. Sollten die räumlichen Gegebenheiten dafür nicht vorhanden sein, kommen passive Maßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern und Lüftern, falls erforderlich Erhöhung der schalldämmenden Eigenschaften der Dächer) in Betracht. Die Maßnahmen werden nur zum Schutz von Gebäuden ergriffen, die vor Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (01.04.1974) errichtet wurden oder in Gebieten mit rechtskräftigen Bebauungsplänen aus der Zeit vor dem Inkrafttreten des BImSchG.

## **3 Ausblick**

Die vorliegende Aktionsplanung beruht auf der 1. Stufe der Lärmkartierung und den in die Betrachtung ergänzend hinzugezogenen Straßen. Für die 2. Stufe der Lärmkartierung / Aktionsplanung in 2012 / 2013 ist Saarbrücken als Ballungsraum zu betrachten. Damit wird sich ein deutlich detaillierteres Bild der Lärmbelastung in der Landeshauptstadt Saarbrücken ergeben, was es, insbesondere auch im Zusammenspiel mit der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans, ermöglichen wird, auch stärker verkehrlenkende Maßnahmen in die Aktionsplanung einzubringen.

Ebenso werden in der 2. Stufe der Aktionsplanung die Auswirkungen des Projekts 'Stadtmitte am Fluss' im Straßenverkehrsnetz quantitativ einbeziehbar sein.

---

Erarbeitet durch

Bosen, den 09.03.2009

## Zusammenfassung der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Zuge der Beteiligung der Öffentlichkeit wurde der Entwurf des Aktionsplans am 17.02.2009 im Rahmen einer öffentlichen Umweltausschusssitzung vorgestellt. Für die Öffentlichkeit lag der Aktionsplan 4 Wochen aus. Innerhalb dieser Zeit hatten die Bürgerinnen und Bürger sowie die Träger Öffentlicher Belange (TÖB) die Möglichkeit, Stellungnahmen, Anregungen und Einwendungen einzubringen. Diese sind in den nachfolgenden Tabellen zusammengefasst und bewertet.

### Bereich BAB A 620

Vorschlag / Anregung / Kritik	Bewertung
Geschwindigkeitsreduzierung auf 60 km / h	Grundsätzlich sind Geschwindigkeitsreduzierungen ein kostengünstiges und schnell umsetzbares Mittel zur Lärmreduktion BAB A 620 wurde im vorliegenden Aktionsplan nicht als Hot-Spot-Bereich identifiziert Mittel- und langfristige Maßnahmen sind Gegenstand der Aktionsplanung 2. Stufe
Ergänzung der lückenhaften Lärmschutzeinrichtungen	BAB A 620 wurde im vorliegenden Aktionsplan nicht als Hot-Spot-Bereich identifiziert Mittel- und langfristige Maßnahmen sind Gegenstand der Aktionsplanung 2. Stufe

### Hauptverkehrsstraßen

Vorschlag / Anregung / Kritik	Bewertung
Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km / h	Grundsätzlich sind Geschwindigkeitsreduzierungen ein kostengünstiges und schnell umsetzbares Mittel zur Lärmreduktion Für Straßen, die im vorliegenden Aktionsplan als Hot-Spot-Bereich identifiziert wurden, wurde die Wirksamkeit von Geschwindigkeitsreduzierungen geprüft Mittel- und langfristige Maßnahmen sind Gegenstand der Aktionsplanung 2. Stufe
Geschwindigkeitsüberwachung	Technische Lösungen bedürfen einer zusätzlichen Finanzierung Tempo-30-Zonen waren nicht Gegenstand der Aktionsplanung 1. Stufe
Lärminderungsmaßnahmen für die Straßen 'An der Heringsmühle', 'Theodor-Heuss-Straße'	Untersuchung erfolgt voraussichtlich in der 2. Stufe

### Haupteisenbahnstrecken

Vorschlag / Anregung / Kritik	Bewertung
Lärmschutzmaßnahmen am bestehenden Streckennetz	Lärmschutzmaßnahmen an Schienenstrecken werden ausschließlich durch die DB AG geplant, durchgeführt und finanziert Finanzielle Beteiligungen der Stadt bedürfen der Einzelfallprüfung

### Fluglärm

Vorschlag / Anregung / Kritik	Bewertung
Untersuchung von Fluglärm	Untersuchung erfolgt ggf. in der 2. Stufe

**Sonstige Lärmquellen**

Vorschlag / Anregung / Kritik	Bewertung
Beschwerden über Baulärm, Freizeitlärm, Nachbarschaftslärm, Sportanlagenlärm	Nicht Gegenstand der Aktionsplanung