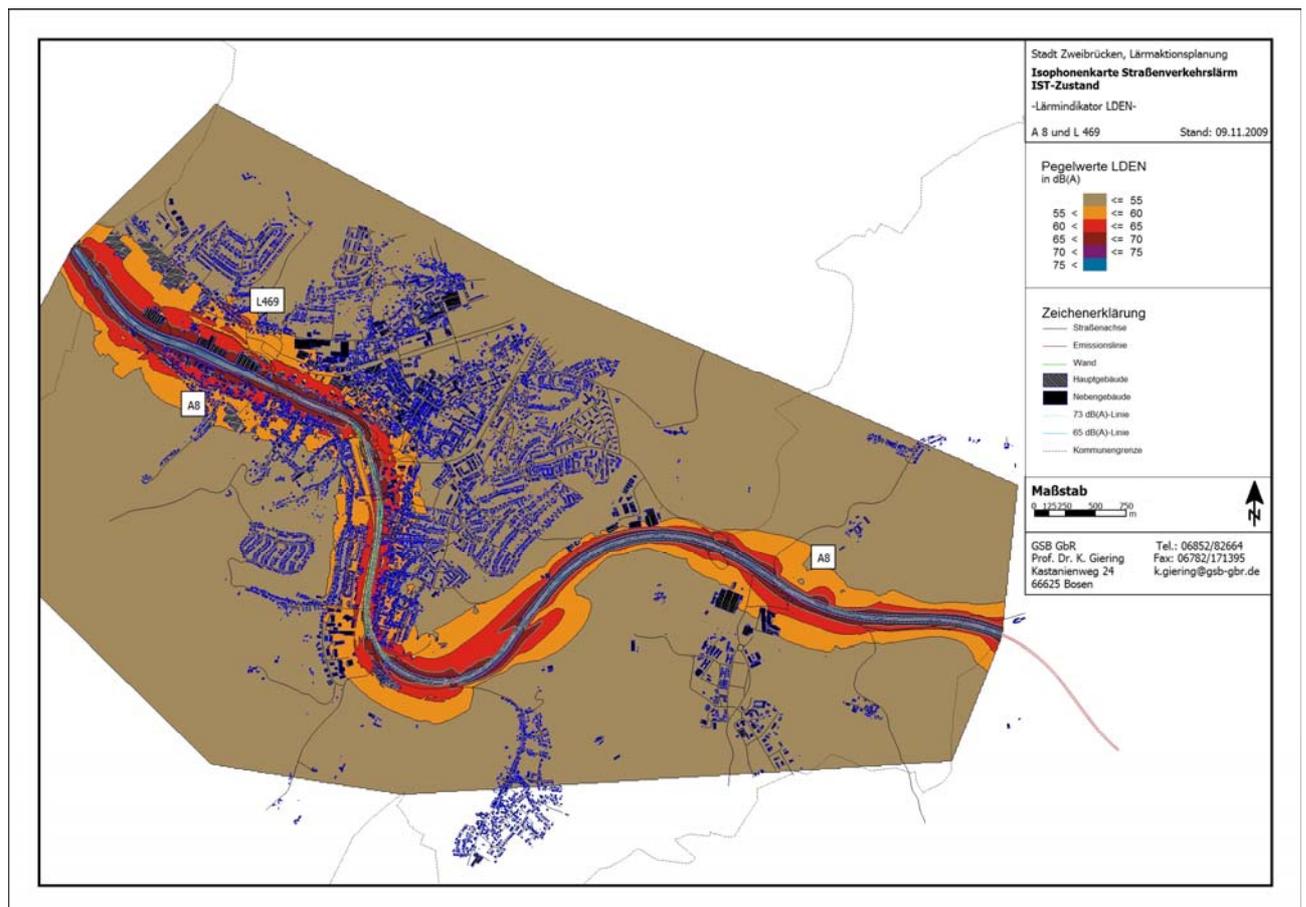


Stadt Zweibrücken

Lärmaktionsplanung

Lärmaktionsplan der 1. Stufe

- Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog -



Auftraggeber: Stadt Zweibrücken
Stadtverwaltung
Stadtbauamt
Gymnasiumstraße 5/7
66482 Zweibrücken

Auftrag vom: 22.06.2009

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

Bearbeitung: Prof. Dr. Kerstin Giering
GSB GbR
Kastanienweg 24
66625 Nohfelden - Bosen
Telefon: 06782 / 171107
Fax: 06782 / 171395
Mail: k.giering@gsb-gbr.de

Dieser Bericht besteht aus 21 Seiten und dem Anhang (20 Seiten).
Bericht-Nr. 09_107_01

Bosen, 09.11.2011



Prof. Dr. Kerstin Giering

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Aufgabenstellungen: Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung.....	1
2 Aktualisierung und Erweiterung der Strategischen Lärmkartierung.....	1
3 Lärmaktionspläne	2
3.1 Aktionsplanbereich	2
3.2 Zuständige Behörde.....	2
3.3 Öffentlichkeitsbeteiligung	2
3.4 Mindestanforderungen an die Aktionspläne.....	3
4 Lärmaktionsplan Stadt Zweibrücken	4
4.1 Zuständige Behörde.....	4
4.2 Rechtlicher Hintergrund	4
4.3 Geltende Grenzwerte.....	4
4.4 Vorbemerkungen	5
4.5 Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen	5
4.6 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	7
4.7 Bewertung der Anzahl Betroffener	7
4.7.1 Kurzfristiger Handlungsbedarf: Überschreitung der Grenzwerte der Lärmsanierung	7
4.7.2 Mittelfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung gesundheitlicher Gefährdungen	13
4.7.3 Langfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung von Belästigungen	13
4.8 Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zu Lärminderung.....	14
4.9 Maßnahmen im Rahmen der Aktionsplanung.....	14
4.9.1 BAB 8	14
4.9.2 L 469.....	16
4.9.3 Sonstige flankierende Maßnahmen	19

4.10	Synergieeffekte.....	20
4.11	Kosten-Nutzen-Analyse	21
4.12	Strategische Umweltprüfung	21

Anhang

Abbildungen

Abbildung 1	Gesamtlärmbelastung Straßenverkehrslärm Stadt Zweibrücken, Lärmindikator L_{DEN}	9
Abbildung 2	Gesamtlärmbelastung Straßenverkehrslärm Stadt Zweibrücken, Lärmindikator L_{Night}	10
Abbildung 3	Hot-Spot-Analyse Straßenverkehrslärm Stadt Zweibrücken, Lärmindikator L_{Night} mit $L_{Night} \geq 50$ dB(A)	11
Abbildung 4	Passive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der L 469.....	17

Tabellen

Tabelle 1	Verkehrsparameter der betroffenen Straßen	6
Tabelle 2	Anzahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 70$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 60$ dB(A)	8
Tabelle 3	Betroffenheitsanalyse Straßenverkehrslärm	12
Tabelle 4	Anzahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 55$ dB(A)	13
Tabelle 5	Anzahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 60$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 50$ dB(A)	13
Tabelle 6	A 8: Veränderung der Betroffenheit durch LSW.....	15
Tabelle 7	A 8: Veränderung der Betroffenheit durch OPA.....	15
Tabelle 8	L 469: Veränderung der Betroffenheit durch Geschwindigkeitsbegrenzung	16
Tabelle 9	L 469: Veränderung der Betroffenheit durch Fahrbahnbelag.....	18
Tabelle 10	L 469: Veränderung der Betroffenheit durch Geschwindigkeitsbegrenzung und Fahrbahnbelag	18

1 Aufgabenstellungen: 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') verabschiedet¹. 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 verringern bzw. nicht weiter ansteigen lassen zu können. Die Richtlinie sieht ein zeitlich gestaffeltes Vorgehen vor:

In einer ersten Stufe waren bis zum 30. Juni 2007 Strategische Lärmkarten für Ballungsräume über 250.000 Einwohner, Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 60.000 Zügen pro Jahr sowie Großflughäfen (das sind Verkehrsflughäfen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 50.000 Bewegungen - Starts oder Landungen - pro Jahr, wobei ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen sind²) zu erstellen. Bis zum 18. Juli 2008 waren, von diesen Karten ausgehend, Aktionspläne auszuarbeiten.

In einer 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.

Die Kartierung der Hauptverkehrsstraßen erfolgte für die Stadt Zweibrücken zunächst im Jahr 2007 im Rahmen der landesweit einheitlichen Strategischen Lärmkartierung im Auftrag des Ministeriums für Umwelt, Forsten und Verbraucherschutz Rheinland-Pfalz durch das Zentrum für Bodenschutz und Flächenhaushaltspolitik (ZBF) am Standort Umwelt-Campus Birkenfeld der FH Trier.

2 Aktualisierung und Erweiterung der Strategischen Lärmkartierung

Im Zuge der Aktionsplanung wurde die Strategische Lärmkartierung für die Stadt Zweibrücken aktualisiert und erweitert. Für die BAB 8 erfolgte eine Aktualisierung der Verkehrszahlen auf der Grundlage der Bundesverkehrszählung 2005, in der Hochrechnung auf 2009. Infolge von verkehrsverändernden Umbaumaßnahmen in der Vergangenheit (Bau des 'Kreisverkehrsplatzes Bubenhausen') weist die noch in der Kartierung 2007 enthaltene B 424 jetzt eine Verkehrsmenge auf, die

¹ Abl. L 189/12 vom 18.7.2002

² Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, BGBl. I S. 1794; § 47b

unter 6 Mio. Kfz pro Jahr liegt. Im Gegenzug ist auf der L 469 (Homburger Straße) für den Teilschnitt zwischen den Einmündungen 'Freudenbergerhofstraße' und 'Gottlieb-Daimler-Straße' ein Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Mio. Kfz pro Jahr zu verzeichnen, so dass diese Straße in die Kartierung / Aktionsplanung neu aufgenommen wurde. Für diese Straße wurden die Lärmkarten auf der Grundlage von Daten des kommunalen Verkehrsplans 2006/2008 sowie der aktuellen Verkehrsprognose für das Land Rheinland-Pfalz erstellt. Weiterhin wurden die Höhe, Lage und Eigenschaften der Lärmschutzwände sowie die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten durch Ortsbefahrungen ermittelt und in die Datengrundlagen eingearbeitet. Ferner erfolgte eine Überprüfung der Einwohnerzahlen der Gebäude, die als stark lärmbelastet zu betrachten sind.

3 Lärmaktionspläne

3.1 Aktionsplanbereich

Entsprechend des Artikels 8 der Richtlinie 2002/49/EG waren, ausgehend von den Strategischen Lärmkarten, bis zum 18. Juli 2008 Aktionspläne auszuarbeiten für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, sowie Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen pro Jahr. Mit ihnen sollen 'Lärmprobleme und Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung, geregelt werden'³.

'Die in den Plänen genannten Maßnahmen sind in das Ermessen der zuständigen Behörde gestellt, sollten aber insbesondere auf die Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer Kriterien ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den strategischen Lärmkarten ausgewiesen werden.'⁴ Der § 47d des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) erwähnt bei der Priorisierung auch die 'Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen'.⁵

3.2 Zuständige Behörde

Gemäß §47e Abs. 1 BImSchG sind die zuständigen Behörden für die Lärmaktionsplanung die Gemeinden (oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden).

3.3 Öffentlichkeitsbeteiligung

Der § 47d Abs. 3 des Bundesimmissionsschutzgesetzes sieht, bezugnehmend auf den Artikel 8 Abs. 7 der Richtlinie, eine Mitwirkung der Öffentlichkeit vor: 'Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der

³ 2002/49/EG, Artikel 8, (1)

⁴ Ebenda

⁵ Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, BGBl. I S. 1794; §47d Abs. 1, Satz 3

Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen.⁶

3.4 Mindestanforderungen an die Aktionspläne

Die Mindestanforderungen an die Aktionspläne sind im Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG formuliert; Aktionspläne müssen zu den nachfolgenden Punkten Aussagen enthalten:

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

Gemäß Anhang VI, 2.8 ist der Kommission eine Zusammenfassung des Aktionsplans von nicht mehr als 10 Seiten zu übermitteln.

Die Pflicht, Lärmaktionspläne aufzustellen wird nicht durch ein Überschreiten bestimmter Grenzwerte ausgelöst, sondern ist an das Vorliegen eines bestimmten Verkehrsaufkommens oder das Merkmal des 'Ballungsraums' geknüpft. Es gibt aber für die zuständigen Behörden keinen Ermessensspielraum, derartige Pläne nicht aufzustellen. Allerdings ergibt sich aus den Paragraphen 47c und 47d BImSchG für den einzelnen Bürger kein konkreter Rechtsanspruch auf Einhaltung bestimmter Lärmgrenzwerte, d. h. durch die konkreten Festlegungen in diesen Plänen wird kein Rechtsanspruch Einzelner begründet.

⁶ Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, BGBl. I S. 1794; §47d Abs. 3

4 Lärmaktionsplan Stadt Zweibrücken

4.1 Zuständige Behörde

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

Stadt Zweibrücken
Stadtverwaltung
Stadtbauamt
Gymnasiumstraße 5/7
66482 Zweibrücken

Telefon: 06332 / 871-605
Fax: 06332 / 871-607
Gemeindeschlüssel: 07320000

4.2 Rechtlicher Hintergrund

- Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm ('EU-Umgebungslärmrichtlinie'), Abl. L 189/12 vom 18.7.2002
- Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, BGBl. I S. 1794 (§ 47a-f des BImSchG)

Grundlage der Aktionsplanung sind die Strategischen Lärmkarten, die gemäß § 47c BImSchG erstellt wurden, sowie das Vorliegen der Voraussetzungen des § 47d BImSchG.

4.3 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 gebietsspezifisch und werden hier für Mischgebiete (MI) und Allgemeine Wohngebiete (WA) angegeben.

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

Für den Straßenverkehrslärm sind zusätzlich die

- 'Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes' (VLärmSchR 97) auf der Grundlage des Bundeshaushaltsgesetzes einschlägig. Die

VLärmSchR 97 gelten für bestehende Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes. Die Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmsanierung) betragen für MI 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts bzw. für WA 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts.

Für bereits bestehende kommunale Straßen existieren dagegen zurzeit keine Grenzwerte.

4.4 Vorbemerkungen

Im Zuge der Aktionsplanung wurde die Strategische Lärmkartierung für die Stadt Zweibrücken aktualisiert und erweitert. Während dieser Überarbeitung wurden neue nachfolgende Betroffenheitsanalysen durchgeführt.

4.5 Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen

Die betroffenen Straßenabschnitte in der Stadt Zweibrücken sind:

- A 8: 10.400 m
(Gesamter Verlauf im Stadtgebiet von der Landesgrenze zum Saarland bis zur Gemarkungsgrenze zur Ortsgemeinde Contwig)
- L 469: 220 m
(Homburger Straße im Teilabschnitt zwischen den Einmündungen 'Freudenbergerhofstraße' und 'Gottlieb-Daimler-Straße')

Folgende Verkehrsparameter liegen vor (s. Tabelle 1):

Tabelle 1 Verkehrsparameter der betroffenen Straßen

Straße	Von Netzknoten nach Netzknoten bzw. Lage	DTV^{7, 8}	Lkw-Anteil⁹ [%]	Geschwindigkeit Pkw [km/h]	Geschwindigkeit Lkw [km/h]
A 8 ¹⁰	67090116710070 Landesgrenze bis ZW Ernstweiler	35.558	11	100 / 130	80
A 8 ¹⁰	67100706710071 ZW Ernstweiler bis ZW Mitte West	37.540	11	80 / 100	80
A 8 ¹⁰	67100716710033 ZW Mitte West bis ZW Mitte Ost	31.469	11	80	80
A 8 ¹⁰	67100336710066 ZW Mitte Ost bis ZW Ixheim	26.884	13	100	80
A 8 ¹⁰	67100666710067 ZW Ixheim bis ZW Contwig	22.239	14	130	80
A 8 ¹⁰	67100676710068 ZW Contwig bis Gemeindegrenze	22.444	13	130	80
L 469	Homburger Straße West	17.142	3	50	50
L 469	Homburger Straße Ost	17.264	3	50	50

⁷ Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

⁸ In der Hochrechnung auf 2009

⁹ Angegeben: Güterverkehrsanteil

¹⁰ In der Kartierung wurden die DTV- und Lkw-Angaben für die Zeitbereich day, evening und night verwendet.

4.6 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Abbildungen 1 und 2 (Isophonenkarten) spiegeln die Belastung durch Straßenverkehrslärm in der Stadt Zweibrücken für die Lärmindikatoren L_{DEN} ¹¹ bzw. L_{Night} ¹² wider¹³. Aus der Abbildung 3 (Hot-Spot-Analyse¹⁴) kann entnommen werden, dass die Wohnnutzungen südlich der A 8 im Bereich Wolfsloch / Bubenhausen zwischen den Anschlussstellen ZW-Ernstweiler und ZW-Mitte, der Bereich Ixheim östlich der A 8 zwischen den Anschlussstellen ZW-Mitte und ZW-Ixheim sowie der betrachtete Bereich der L 469 besonders lärmexponiert sind. Aus der Tabelle 3 sind die Betroffenenanzahlen jeweils für die A 8 und die L 469 separat sowie für die Stadt Zweibrücken insgesamt (beide Straßen) ersichtlich.

4.7 Bewertung der Anzahl Betroffener

4.7.1 Kurzfristiger Handlungsbedarf: Überschreitung der Grenzwerte der Lärmsanierung

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 70 dB(A) bzw. 59 dB(A) und für Wohngebiete 68 dB(A) bzw. 57 dB(A) betragen, besteht kurzfristig dringender Handlungsbedarf. Hier ist die Gefahr gesundheitlicher Beeinträchtigungen nicht auszuschließen.

Die Anzahl Betroffener in den Pegelbereichen ≥ 70 dB(A) (L_{DEN}) bzw. ≥ 60 dB(A) (L_{Night}) ist in der Tabelle 2 dargestellt.

¹¹ L_{DEN} : Mittelungspegel 'Gesamtlärmbelastung in 24 Stunden' über Tag (= **day**, 06.00 bis 18.00 Uhr), Abend (= **evening**, 18.00 bis 22.00 Uhr) und Nacht (= **night**, 22.00 bis 06.00 Uhr) mit 5 dB Zuschlag für den Abend und 10 dB für die Nacht

¹² L_{Night} : Mittelungspegel für die Nacht (8 Stunden)

¹³ Ein direkter Vergleich der in den Lärmkarten ausgewiesenen Pegel mit Grenzwerten nach deutschem Recht ist wegen der z.T. abweichenden Berechnungsmethode nur bedingt möglich. Ein dem L_{DEN} entsprechender Pegel ist im deutschen Recht nicht festgelegt.

¹⁴ Der Begriff 'Hot-Spot' wird hier im Sinne eines vorhandenen 'Lärmschwerpunktes' (hohe Mittelungspegel bei gleichzeitig größerer Anzahl Betroffener) verwendet.

Tabelle 2 Anzahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 70$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 60$ dB(A)

Straße	Betroffene mit $L_{DEN} \geq 70$ dB(A)	Betroffene mit $L_{Night} \geq 60$ dB(A)
A 8	2	12
L 469	14	14
Gesamt	16	26

Im Bereich der A 8 und der L 469 wird kurzfristig Handlungsbedarf gesehen; es sind hier einige, wenn auch nicht sehr viele, Menschen Pegeln ausgesetzt, die gesundheitliche Beeinträchtigungen hervorrufen können.

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

Abbildung 1 Gesamtlärmbelastung Straßenverkehrslärm Stadt Zweibrücken, Lärmindikator L_{DEN}

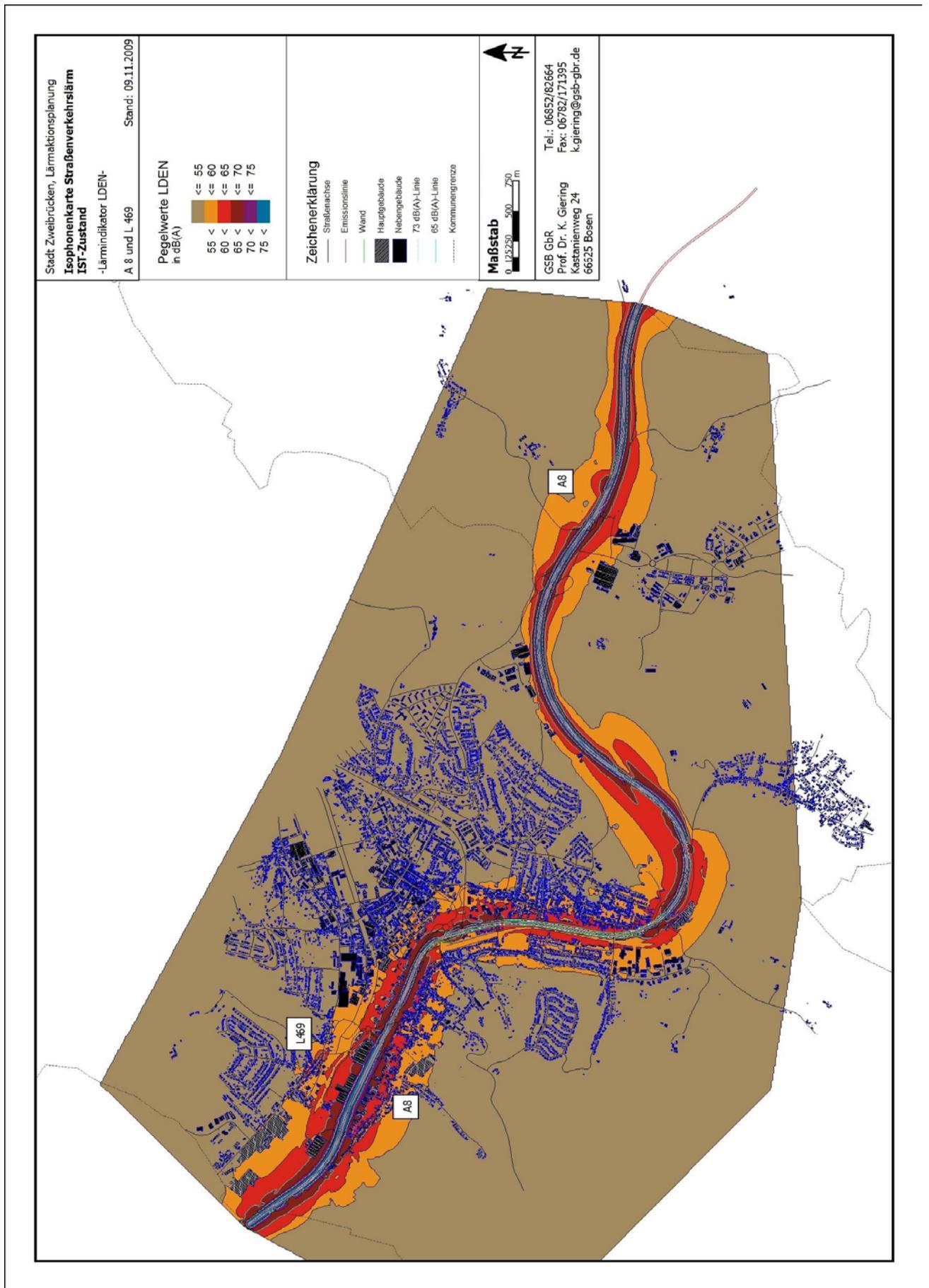


Abbildung 2 Gesamtlärmbelastung Straßenverkehrslärm Stadt Zweibrücken, Lärmindikator L_{Night}

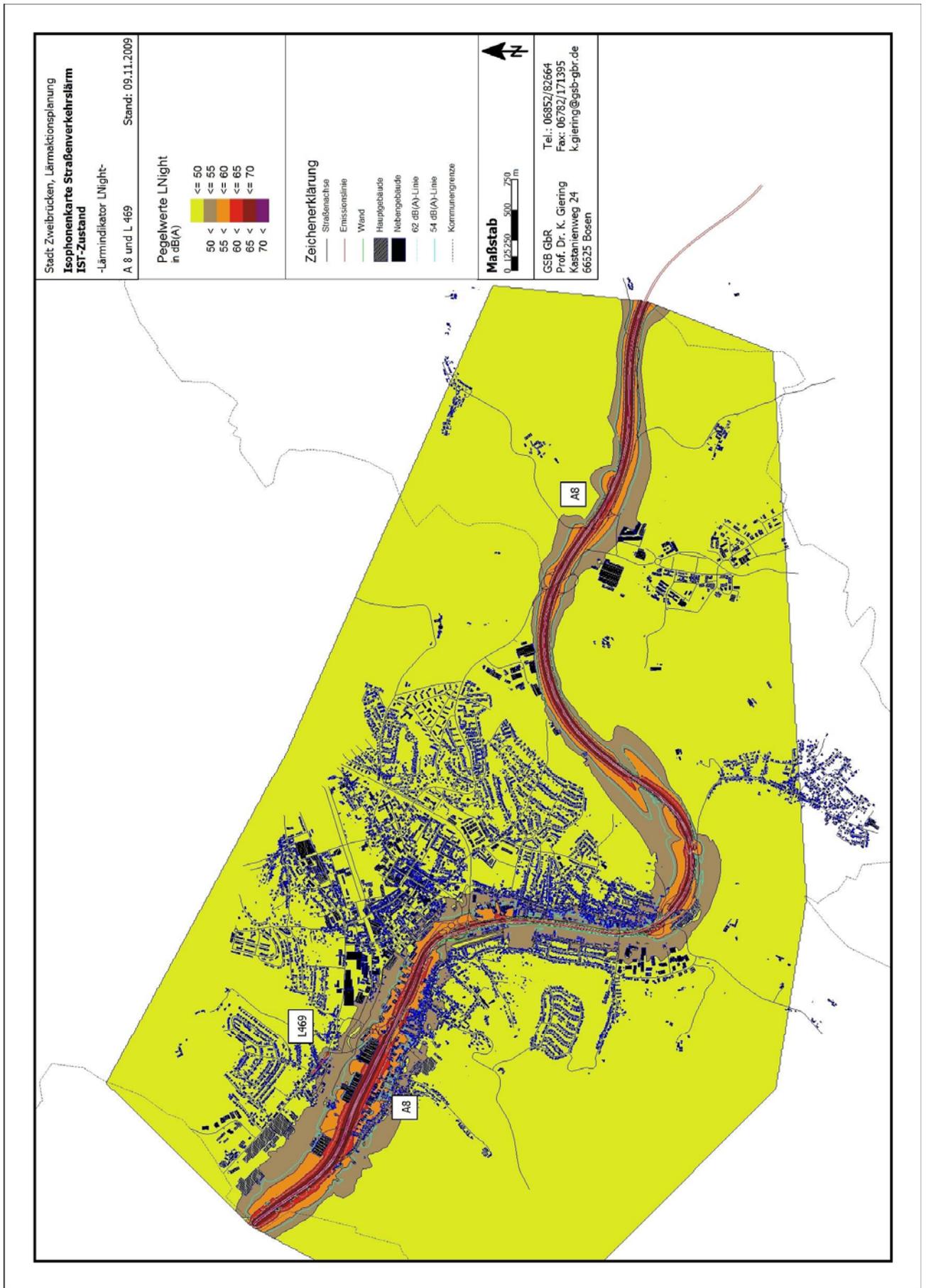


Abbildung 3 Hot-Spot-Analyse Straßenverkehrslärm Stadt Zweibrücken, Lärmindikator L_{Night} mit $L_{Night} \geq 50 \text{ dB(A)}$

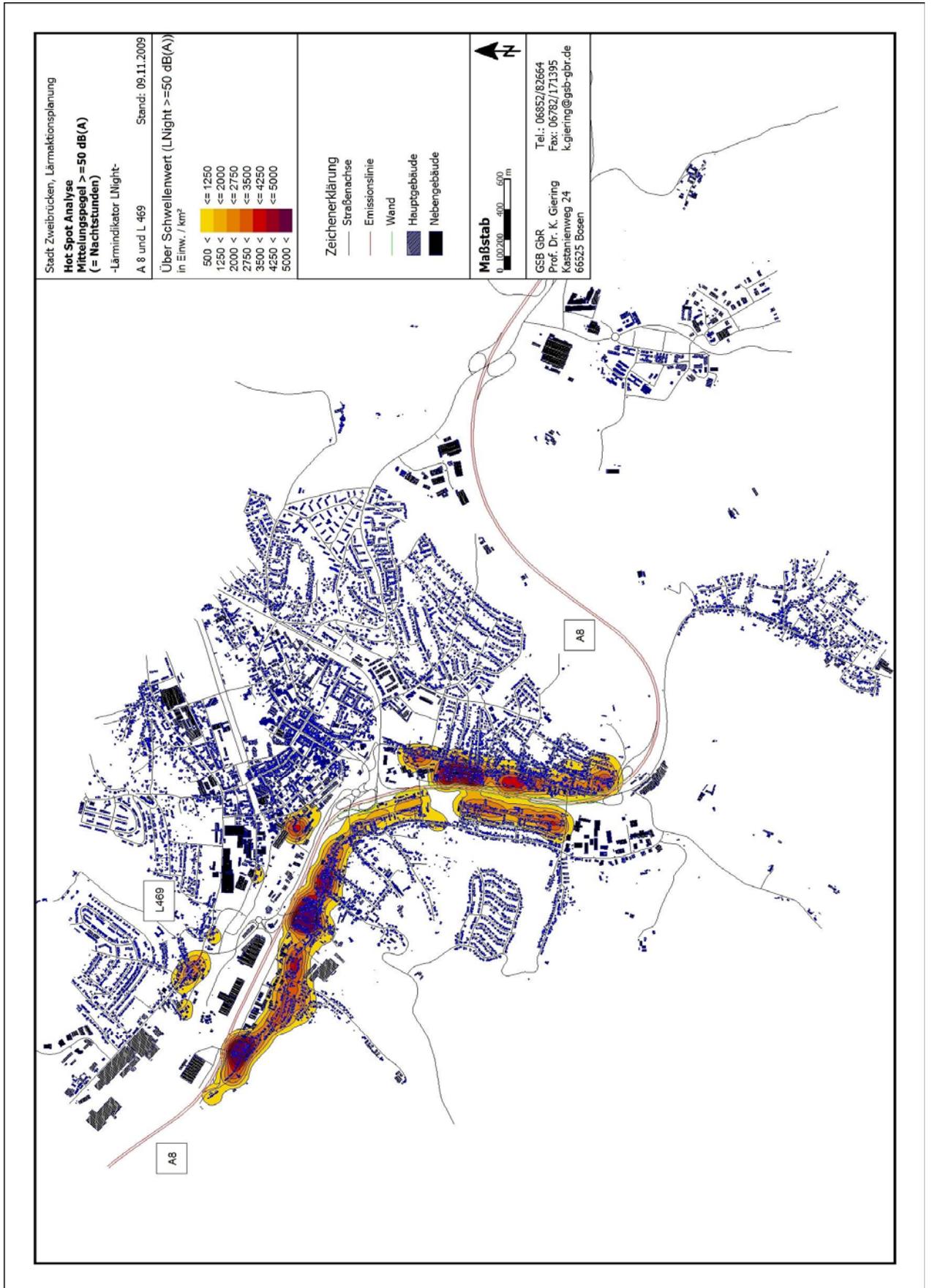


Tabelle 3 Betroffenheitsanalyse Straßenverkehrslärm

Straße	EU-Gebäudestatistik								
	Intervalle	Anzahl der betroffenen Menschen				Schwellenwerte	Anzahl der Wohngebäude		
		LDEN		LNight			LDEN	E	
	ungerundet	EU-Rundung	ungerundet	EU-Rundung	ungerundet	EU-Rundung	ungerundet	E	
A8 Separat IST	55-60	1.844	1.800	50-55	924	900	> 55	1.062	
	60-65	342	300	55-60	171	200	> 65	43	
	65-70	88	100	60-65	12	0	> 75	0	
	70-75	2	0	65-70	0	0			
	>75	0	0	>70	0	0			
L469 Separat IST	55-60	38	0	50-55	13	0	> 55	37	
	60-65	9	0	55-60	15	0	> 65	16	
	65-70	15	0	60-65	13	0	> 75	2	
	70-75	11	0	65-70	1	0			
	>75	3	0	>70	0	0			
A8 und L469 Gesamt IST	55-60	1.873	1.900	50-55	937	900	> 55	1.095	
	60-65	351	400	55-60	186	200	> 65	59	
	65-70	103	100	60-65	25	0	> 75	2	
	70-75	13	0	65-70	1	0			
	>75	3	0	>70	0	0			

Die betroffene Fläche beträgt für $L_{DEN} > 55dB(A)$: 5,39 km², für $L_{DEN} > 65dB(A)$: 1,36 km² und für $L_{DEN} > 75$

4.7.2 Mittelfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung gesundheitlicher Gefährdungen

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

Die Anzahl Betroffener in den Pegelbereichen ≥ 65 dB(A) (L_{DEN}) bzw. ≥ 55 dB(A) (L_{Night}) ist in der Tabelle 4 dargestellt.

Tabelle 4 Anzahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 55$ dB(A)

Straße	Betroffene mit $L_{DEN} \geq 65$ dB(A)	Betroffene mit $L_{Night} \geq 55$ dB(A)
A 8	90	183
L 469	29	29
Gesamt	119	212

Im Bereich der A 8 und der L 469 wird mittelfristig Bedarf zur Durchführung von Lärmminierungsmaßnahmen gesehen; es sind hier eine größere Anzahl von Betroffenen in den relevanten Pegelklassen zu verzeichnen.

Schulen und Krankenhäuser liegen in keinem Gebiet in Pegelbereichen, in denen gesundheitliche Gefährdungen nicht auszuschließen wären.

4.7.3 Langfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung von Belästigungen

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

Die Anzahl Betroffener in den Pegelbereichen ≥ 60 dB(A) (L_{DEN}) bzw. ≥ 50 dB(A) (L_{Night}) ist in der Tabelle 5 dargestellt.

Tabelle 5 Anzahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 60$ dB(A) bzw. $L_{Night} \geq 50$ dB(A)

Straße	Betroffene mit $L_{DEN} \geq 60$ dB(A)	Betroffene mit $L_{Night} \geq 50$ dB(A)
A 8	432	1.107
L 469	38	42
Gesamt	470	1.149

Zur Unterschreitung der o.a. Pegelwerte wären insbesondere in der Umgebung der A 8 Maßnahmen erforderlich. Da mit der 2. Stufe der Lärmkartierung und Aktionsplanung weitere Straßen / Bereiche untersuchungsrelevant sind, sollte zum Erreichen dieser Zielwerte ein langfristiges Verkehrslärmschutzkonzept entwickelt werden.

4.8 Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zu Lärminderung

Im Verlauf der A 8 existiert bereits zwischen den Anschlussstellen Zweibrücken-Mitte und Zweibrücken-Ixheim eine 2 m hohe Lärmschutzwand (LSW), die sich allerdings in einem schlechten akustischen Zustand befindet. Darüber hinaus sind die in Tabelle 1 dargelegten Geschwindigkeitsbegrenzungen umgesetzt.

Aktuell ist jedoch für den relevanten Bereich der A 8 eine Verbesserung des Schallschutzes durch den Straßenbaulastträger (Landesbetrieb für Mobilität / LBM) vorgesehen. Hierbei sollen vorrangig aktive Maßnahmen (LSW) realisiert werden. Diese Maßnahmen sollen entsprechend so ausgelegt sein, dass die für die unterschiedlichen Autobahnabschnitte jeweils geltenden Lärmvorsorge- und Lärmsanierungsgrenzwerte bezogen auf die anliegende Bebauung zukünftig eingehalten werden.

Für die Lärmsanierungsabschnitte werden dabei auch bereits die um 3 dB(A) abgesenkten Lärmsanierungsgrenzwerte des Nationalen Verkehrslärmschutzpaketes II des Bundes (2009) berücksichtigt. Im Zuge der Maßnahmenplanung werden derzeit eigenständige schalltechnische Untersuchungen seitens des LBM durchgeführt.

Im gesamten betroffenen Abschnitt der L 469 wurden in der Vergangenheit im Rahmen sowohl der Lärmvorsorge (Anfang der 80er Jahre), als auch der Lärmsanierung (Ende der 90er Jahre) seitens des LBM passive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden durchgeführt, welche der Abbildung 4 entnehmbar sind.

4.9 Maßnahmen im Rahmen der Aktionsplanung

4.9.1 BAB 8

Vor dem Hintergrund der genannten Ankündigung der Verbesserung des Schallschutzes an der Autobahn werden hier im Rahmen der Aktionsplanung für die A 8 exemplarisch nachfolgende Maßnahmen zur Lärminderung auf ihre schalltechnische Wirksamkeit hin untersucht: Erhöhung der bestehenden Lärmschutzwand auf 3 m und Fortführung der Wand südlich der A 8 bis zur AS Zweibrücken-Ernstweiler, Aufbringen einer offenporigen Asphaltsschicht (OPA)¹⁵ zwischen AS Zweibrücken-Ernstweiler und Zweibrücken-Ixheim (bei bestehender LSW).

Mit einer Erhöhung und Verlängerung der LSW wären die in der Tabelle 6 aufgeführten Verringerungen der Betroffenenanzahlen zu erwarten.

¹⁵ Straßenoberflächenkorrektur: $D_{\text{Stro}} = - 5 \text{ dB}$

Tabelle 6 A 8: Veränderung der Betroffenheit durch LSW

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	-	-	-	924	357	-567
55-60	1.844	1.247	-597	171	13	-158
60-65	342	66	-276	12	0	-12
65-70	88	0	-88	0	0	0
70-75	2	0	-2	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-

Durch das Aufbringen der offenporigen Asphalttschicht wären die in der Tabelle 7 aufgeführten Verringerungen der Betroffenenanzahlen zu erwarten.

Tabelle 7 A 8: Veränderung der Betroffenheit durch OPA

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	-	-	-	924	307	-617
55-60	1.844	797	-1.047	171	59	-112
60-65	342	155	-187	12	0	-12
65-70	88	10	-78	0	0	0
70-75	2	0	-2	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-

Durch beide Maßnahmen kommt es zu einer erheblichen Verringerung der Anzahl stark bzw. mäßig stark vom Lärm betroffenen Personen. Das mittelfristige Handlungsziel kann, insbesondere für den Lärmindikator L_{DEN}, fast erreicht werden.

4.9.2 L 469

Die im Rahmen der Lärmvorsorge und Lärmsanierung vom Landesbetrieb für Mobilität an der Homburger Straße durchgeführten passiven Lärmschutzmaßnahmen dienen jedoch nicht dem Schutz der Aufenthaltsbereiche außerhalb von Gebäuden, so dass im Rahmen der Aktionsplanung weitere Maßnahmen zur Lärminderung auf ihre schalltechnische Wirksamkeit hin untersucht wurden: Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km / h, Aufbringen lärmarmen Fahrbahnoberflächen (LAO), Kombination beider.

Eine Verringerung der Zahl der Betroffenen könnte durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km / h auf 30 km / h in Verbindung mit Maßnahmen, die die Verstärkung des Verkehrs befördern, erreicht werden. Damit ergeben sich die in der Tabelle 8 dargestellten Veränderungen der Betroffenenzahlen.

Tabelle 8 L 469: Veränderung der Betroffenheit durch Geschwindigkeitsbegrenzung

Intervalle in dB(A)	Betroffene L_{DEN} vorher	Betroffene L_{DEN} nachher	Betroffene L_{DEN} Differenz	Betroffene L_{Night} vorher	Betroffene L_{Night} nachher	Betroffene L_{Night} Differenz
50-55	-	-	-	13	12	-1
55-60	38	8	-30	15	16	+1
60-65	9	12	+3	13	7	-6
65-70	15	16	+1	1	0	-1
70-75	11	7	-4	0	0	0
>75	3	0	-3	-	-	-

Es kommt zu einer Verringerung der Anzahl betroffener Menschen in den hohen Pegelintervallen; das kurzfristige Ziel, Pegel über den Lärmsanierungsgrenzwerten zu vermeiden, wird allerdings nicht erreicht.

Abbildung 4 Passive Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der L 469



Die i. Allg. mit einer Verringerung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km / h einhergehende Verkehrsverstetigung bewirkt neben der Reduzierung des Mittelungspegels auch eine Verringerung der Maximalpegel um etwa 4 dB(A)¹⁶. Um die Wirksamkeit der Maßnahmen zu gewährleisten, sind Kontrollen zur Einhaltung der Geschwindigkeitsreduzierung unabdingbar.

Bei der Sanierung des Straßennetzes sollten möglichst lärmtechnisch optimierte Asphaltoberflächen (bspw. semidichte Deckschichten) zum Einsatz kommen. Bei der Verwendung solcher Beläge¹⁷ wären die in der Tabelle 9 aufgeführten Veränderungen der Betroffenenanzahlen zu erwarten.

Tabelle 9 L 469: Veränderung der Betroffenheit durch Fahrbahnbelag

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	-	-	-	13	13	0
55-60	38	9	-29	15	14	-1
60-65	9	10	+1	13	4	-9
65-70	15	17	+2	1	0	-1
70-75	11	4	-7	0	0	0
>75	3	0	-3	-	-	-

Bei einer Kombination von Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km / h und Einsatz lärmtechnisch optimierte Asphaltflächen¹⁸ wären die in der Tabelle 10 aufgeführten Veränderungen der Betroffenenanzahlen zu erwarten.

Tabelle 10 L 469: Veränderung der Betroffenheit durch Geschwindigkeitsbegrenzung und Fahrbahnbelag

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	-	-	-	13	13	0
55-60	38	8	-30	15	13	-2
60-65	9	13	+4	13	4	-9
65-70	15	14	-1	1	0	-1
70-75	11	4	-7	0	0	0
>75	3	0	-3	-	-	-

Alle drei untersuchten Maßnahmen sind in ihrer schalltechnischen Wirksamkeit vergleichbar.

¹⁶ LAI-Hinweise zur Aktionsplanung vom 30.08.2007, Abschnitt 12.1.2.2.

¹⁷ Annahme: Straßenoberflächenkorrektur $D_{Stro} = -4$ dB (vgl. M. Radenberg, R. Sander: Lärmtechnisch optimiert. Asphaltdeckschichten für den kommunalen Straßenbau, in: asphalt 42 (2007) Nr. 8, S. 33), Geschwindigkeit 50 km / h

¹⁸ Annahme: Straßenoberflächenkorrektur $D_{Stro} = -2$ dB bei 30 km / h

Die Stadt Zweibrücken hält es für wünschenswert, auch wenn momentan auf Grund bestehender Vorschriften und haushaltsrechtlicher Einschränkungen die Möglichkeit zur Umsetzung eingeschränkt ist, die aufgeführten Maßnahmen für die BAB 8 und die L 469 zukünftig zu realisieren.

4.9.3 Sonstige flankierende Maßnahmen

Zur Verstetigung des Verkehrsflusses sollte generell auf eine geeignete Ampelschaltung ('Grüne Welle') geachtet werden. Eine Verringerung lästiger Pegelspitzen, aber auch eine i. Allg. geringere subjektive Belästigung lassen sich so erreichen. Bei den momentan gemäß EU-Umgebungsärmrichtlinie zu verwendenden Berechnungsvorschriften (VBUS) erfolgt jedoch keine rechnerische Berücksichtigung der Stetigkeit der Verkehrsflüsse.

Die Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit kann durch das Aufstellen von Geschwindigkeitsmesstafeln zur Anzeige der momentan gefahrenen Geschwindigkeit der Fahrzeuge bzw. häufigere Geschwindigkeitskontrollen unterstützt werden.

Der ordnungsgemäße Zustand der Straßenoberflächen ist durch regelmäßige Kontrollen und ggf. Instandsetzungen sicherzustellen. Bei Instandsetzungsarbeiten sollte das Erreichen der notwendigen akustischen Qualität der Straßenoberflächen gewährleistet sein.

Bei erforderlich werdenden Grunderneuerungen von Hauptverkehrs- und ggf. Wohnsammelstraßen ist zu prüfen, ob lärmgeminderte Deckschichten zum Einsatz kommen können (bspw. OPA vor allem in Außerortsbereichen, semidichte Deckschichten in Innerortsbereichen).

Die Stadt Zweibrücken sollte darauf hinarbeiten, durch ein modernes, leistungsfähiges System des öffentlichen und regionalen Personennahverkehrs eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zu erreichen¹⁹. Dazu kann auch die Reaktivierung der S-Bahn-Strecke Zweibrücken – Homburg einen wesentlichen Teil beitragen. Grundsätzlich ist auf ausreichende Takt-Zeiten des ÖPNV und eine Abstimmung dessen Fahrzeiten mit den Abfahrtszeiten des Zugverkehrs zu achten.

Anreize, verstärkt den ÖPNV zu nutzen, können auch durch Job-Tickets erzielt werden.

Ein umfassendes Gesamtkonzept für den Ausbau des Rad- und Fußwegenetzes sollte entwickelt werden. Dieses sollte so auf den ÖPNV abgestimmt werden, dass ein problemloser Wechsel der Verkehrsmittel ermöglicht wird.

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 der Innenstadt. Einkaufszentren auf der 'Grünen Wiese' sollten nach Möglichkeit nicht mehr realisiert werden, das fortgeschriebene Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Zweibrücken ist zu beachten.

¹⁹ Insbesondere auch bei der zu erwartenden weiteren Verteuerung und Verknappung fossiler Brennstoffe sollte das Gut 'Mobilität für die Bürger' durch einen leistungsfähigen öffentlichen Personennahverkehr sichergestellt werden.

Da insbesondere nichtakustische Faktoren bei der Lärmwahrnehmung eine nicht zu unterschätzende Rolle spielen, sollten alle Möglichkeiten ergriffen werden, durch 'kleine', stadtgestalterische Maßnahmen das Wohnumfeld zu verbessern (Straßenraumgestaltung, Bänke, Grünstreifen, Bepflanzungen inkl. Bäume, Blumenbänke, Springbrunnen, Kunstobjekte u.v.a.m.).

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

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

Im Rahmen der nächsten Fortschreibung des kommunalen Verkehrsplans, aktuell von 2006/2008, in etwa 10 bis 15 Jahren oder bei weiteren großräumigen Verkehrsuntersuchungen sollen möglichst frühzeitig Aussagen zur schalltechnischen Verträglichkeit der geplanten Maßnahmen getroffen werden.

Bei der Erneuerung der kommunalen Fahrzeugflotte und beim Ausschreiben von Leistungen des ÖPNV ist auf den Einsatz lärmarmen Fahrzeuge und lärmgeminderter Reifen zu achten.

Die Bürger sind via Internet bzw. Informationsbroschüren auf Möglichkeiten hinzuweisen, zu einer lärmärmeren Fahrweise beizutragen (bspw. lärmgeminderte Reifen einzusetzen – zusätzlicher Synergieeffekt der Kraftstoffeinsparung, 'Eco-Drive', Vermeiden unsinniger Fahrten).

Im Bedarfsfalle kann der Auf- und Ausbau von Car-Sharing-Aktivitäten unterstützt werden.

4.10 Synergieeffekte

Verkehrslärm ist kein monokausales Phänomen. Deshalb haben viele der vorgeschlagenen Maßnahmen keine eindimensionale Wirkung, sondern zeigen, insbesondere im Zusammenspiel, vielfältige Effekte. Einige Wirkungszusammenhänge sind im Folgenden dargestellt:

Eine Verringerung der Geschwindigkeit führt gleichzeitig zu einer Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und damit zu einer Abnahme des CO₂- und Schadstoffausstoßes sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Die Verschiebung des Modal Splits zu Lasten des MIV bzw. zu Gunsten des Umweltverbundes bedeutet vor allem die Verringerung von PKW-Verkehren und kann insbesondere durch die Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs sowie des ÖPNV erzielt werden. In der Folge ist ebenfalls mit einer Erhöhung der Verkehrssicherheit, positiven Auswirkungen auf die Luftqualität und den CO₂-Ausstoß sowie der Steigerung der touristischen Attraktivität einer Stadt zu rechnen.

Das stadtplanerische Leitbild der 'Stadt der kurzen Wege' zeichnet sich durch höhere Attraktivität aus und leistet damit einen Beitrag zur Belebung der innerstädtischen Wohnquartiere. Damit ver-

bunden sind bspw. eine Verringerung des Flächenverbrauchs und der Versiegelung, wenn keine neuen Baugebiete in den Außenbereichen ausgewiesen werden.

4.11 Kosten-Nutzen-Analyse

Zur Abschätzung der lärmbedingten Kosten²⁰ wird ein Ansatz verwendet, der die Immobilienwertverluste und lärmbedingte Krankheitskosten (Myokardinfarkt) berücksichtigt²¹.

Auf der Grundlage der Betroffenzahlen von Tabelle 3 kann damit durch die in der Lärmkartierung berücksichtigten Straßen A 8 und L 469 in der Stadt Zweibrücken von jährlichen Lärmkosten in Höhe von 218.700 € ausgegangen werden. Die Kosten möglicher Lärmschutzmaßnahmen können erst nach einer Detaillierung derselben genauer beziffert werden.

4.12 Strategische Umweltprüfung

Gemäß § 14b Abs. 1 Nr. 2 UVPG ist für den Lärmaktionsplan Zweibrücken die Durchführung einer strategischen Umweltprüfung nicht erforderlich, da die geplanten Maßnahmen keinen Rahmen setzen für Entscheidungen über Vorhaben, die einer Umweltverträglichkeitsprüfung oder Vorprüfung des Einzelfalls bedürfen.

Der Stadtrat Zweibrücken hat dem Aktionsplan in seiner Sitzung vom 09.11.2011 zugestimmt.

Erarbeitet durch



Prof. Dr. Kerstin Giering
Bosen, den 09.11.2011

²⁰ Eine Kosten-Nutzen-Analyse kann nur auf der Grundlage konkreter Maßnahmen durchgeführt werden.

²¹ K. Giering: Monetäre Bewertung des Straßenverkehrslärms für Deutschland, Lärmbekämpfung, Heft 5, 2009

Anhang

Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Abs. 7 EU-Umgebungs-lärmrichtlinie sowie § 47 d Abs. 3 BImSchG mit dem Ergebnis der durchgeführten Verfahrensschritte:

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und
Öffentliche Informationsveranstaltung vom 28.01.2010

Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß
§ 4 Abs. 1 BauGB

Förmliche Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Förmliche Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß
§ 4 Abs. 2 BauGB

Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Abs. 7 EU-Umgebungslärmrichtlinie sowie § 47 d Abs. 3 BImSchG

Bei der Aufstellung des Lärmaktionsplanes und der Strategischen Lärmkarten wird gemäß o. g. Rechtsgrundlagen die Mitwirkung und Information der Öffentlichkeit gefordert. Hierunter fallen auch berührte Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange.

Da weder die EU-Umgebungslärmrichtlinie noch das Bundesimmissionsschutzgesetz ein neues eigenständiges Beteiligungsverfahren eingeführt haben, bzw. auch nicht die Anwendung eines bestehenden Verfahrens vorgeben, wird die Lärmaktionsplanung in Zweibrücken in Anlehnung an das vollständige Verfahren der Aufstellung von Bauleitplänen durchgeführt. Die entsprechend durchgeführten Verfahrensschritte sind der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen.

Übersicht: Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Lärmaktionsplanung

Strategische Lärmkartierung	
Verfahrensschritt	Datum / Zeitspanne
Öffentliche Informationsveranstaltung im Ratssaal des Rathauses, Herzogstr. 1 66482 Zweibrücken	28.01.2010, 17:00 Uhr
Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB (Öffentliche Auslegung im Stadtbauamt; Kartenabruf im Internet)	11.01.2010 bis einschließlich 12.02.2010
Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB (Öffentliche Auslegung im Stadtbauamt; Kartenabruf im Internet)	14.01.2010 bis einschließlich 12.02.2010
Mitwirkung und Information der Öffentlichkeit im Rahmen der persönlichen oder telefonischen Vorsprache im Stadtbauamt während der allgemeinen Öffnungszeiten und via Internet und E-Mail	Fortwährend seit dem 11.01.2010
Aufstellung des Lärmaktionsplans	
Verfahrensschritt	Datum / Zeitspanne
Öffentliche Vorstellung des Planentwurfs im Bau- und Umweltausschusses	30.11.2010
Förmliche Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB (Öffentliche Auslegung im Stadtbauamt; Dokumentenabruf im Internet)	24.01.2011 bis einschließlich 25.02.2011
Förmliche Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB (Öffentliche Auslegung im Stadtbauamt; Dokumentenabruf im Internet)	24.01.2011 bis einschließlich 25.02.2011
Mitwirkung und Information der Öffentlichkeit im Rahmen der persönlichen oder telefonischen Vorsprache im Stadtbauamt während der allgemeinen Öffnungszeiten und via Internet und E-Mail	Fortwährend seit dem 11.01.2010, aktualisiert seit 24.01.2011

Die im Rahmen der angebotenen Mitwirkungsmöglichkeiten von der Öffentlichkeit eingegangenen Anregungen und Bedenken aus allen Verfahrensschritten sind in den nachfolgenden Tabellen zusammengefasst dargestellt. Das Abwägungsergebnis der städtischen Gremien Bau- und Umweltausschuss und Stadtrat zu den einzelnen behandelten Eingaben ist ebenfalls den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen.

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und Öffentliche Information

Lfd. Nr.	Anregungen von	Datum / Eingang des Schreibens	Vorgebrachte Anregungen, Kritik, Maßnahmen-vorschläge	Abwägung
Planoffenlage Bauamt (Vorsprachen während der Öffnungszeiten, Telefonate sowie schriftliche Eingaben)				
1.	Anwohner, Steinhauserstr. ■■■■	18.01.2010, Vorsprache Bauamt	<p>1. Aufnahme der L 480 Steinhauserstr. in den Lärmaktionsplan der 1. Stufe.</p> <p>2. Sperrung der Steinhauserstraße für den Schwerlastverkehr bei Nutzung der BAB 8 als Ausweichroute zwischen den Anschlussstellen „Contwig“ und „ZW-Stadtmitte“.</p>	<p>1. Die L 480 Verkehrsbelastung über 24 Stunden der Lärmaktionsplan in der 2. Stufe der Landesverkehrsbelastung in den 1980er Jahren durchgeführt, im Jahr 2009.</p> <p>2. Bei der L 480 eine überörtliche Verkehrsbelastung generell mit Schwerlastverkehr auf den Straßen. Darunter Schwerlastverkehr bis maximal 100 t.</p>
2.	Anwohner, Lanzstr. ■■■■	28.01.2010, Telefonat	Bau einer Lärmschutzwand an der BAB 8 in Höhe Bubenhausen, Lanzstr. bzw. allgemein Hinwirken der Stadtverwaltung beim LBM mittels des Lärmaktionsplans weitere Lärmschutzwände an der BAB 8 einzufordern.	Die Zuständigkeit für die Bundesautobahn 8 liegt bei der Landesbetrieb für die Umsetzung der Lärmaktionspläne. Die BAB 8 steht in keinem Kontakt.
3.	2 Anwohner, Christian-Schwarzstr. ■■■■	08.02.2010, Schreiben	<p>Einbeziehung der L 471 in die Lärmaktionsplanung verbunden mit der Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen an der L 471 in Höhe der Christian-Schwarzstr. bzw. an den anliegenden betroffenen Wohnhäusern.</p> <p>Es wird auf den beigefügten detaillierten Schriftverkehr zwischen den Anwohnern und dem LBM sowie dem Polizeipräsidium Westpfalz verwiesen: Bisherige Bestreben Anwohner betreffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bau einer Schallschutzwand an der L 471 mit ca. 200 m Länge im Zuge der Lärmsanierung auf Kosten des LBM, um die Christian-Schwarzstr. rückseitig vom Verkehrslärm zu entlasten. Die hierzu vom LBM für das 	<p>Die L 471 Verkehrsbelastung über 24 Stunden des Schwerlastverkehrs anzusehen. S. Lärmaktionsplan L 471 vorausgesetzt berücksichtigt.</p> <p>Da am Gebäuden die Grenzwerte über 60 Tage und 60 hat der LBM</p>

			<p>Wohnhaus Christian-Schwarzstr. 31 errechneten Mittelungspegel liegen bei 66 dB(A) tags und 58 dB(A) nachts (Berechnung 1999) und bei 64 dB(A) tags und 56 dB(A) nachts (1998).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erfolgreiche Begrenzung der Geschwindigkeit im maßgeblichen Abschnitt der L 471 auf 60 Km/h mit dem Zusatz „Lärmschutz“, - Errichtung einer ständigen ortsfesten „Geschwindigkeitsmessanlage“ durch das Polizeipräsidium Westpfalz, dieses Anliegen ist bisher abgelehnt worden, da der betroffene Abschnitt der L 471 keine Unfallhäufungsstelle darstellt. 	durchgeführt an bestehende Straßenbauarbeiten
4.	Anwohner, Seilerstr. ■■■■■	09.02.2010, Schreiben	<p>1. Vermietungsschwierigkeiten der Wohnungen im Haus Seilerstr. ■■■■■ durch starke Lärm- und Abgasbelastung aufgrund hoher Verkehrsbelastung auf der L 480 Seilerstr. (Anwohner haben für die Seilerstr. eine Verkehrsbelastung von 30.000 Fahrzeugen gezählt; Äußerung der Bitte an die Stadt, Zählungen zur Verkehrsbelastung zu veranlassen) verbunden mit großem Aufkommen an Schwerlastverkehr, einschließlich im Gebäude merklicher Erschütterungen und Rückstaubildung vor Kreuzungsbereichen.</p> <p>2. Regelmäßige Geschwindigkeitsüberschreitungen auf der Seilerstr. führen zur Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit.</p> <p>3. Sperrung der Seilerstr. für den Schwerlastverkehr bei Nutzung der BAB 8 als Ausweichroute zwischen den Anschlussstellen „Contwig“ und „ZW-Stadtmitte“.</p>	<p>1. Die L 480 mit 9.800 Kfz pro Tag ist die 1. Stufe der Lärmaktionsplanung unterschritten. Die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung ist durch die Anwohner gemeldet. Die der Lärmaktionsplanung regelmäßig dazuzugehörigen Maßnahmen einordnen.</p> <p>Des Weiteren sind Maßnahmen (LBM) an der L 480 Seilerstr. 6. D durch Abgasmaßnahmen im Straßenverkehr zu ergreifen.</p> <p>2. Fragen der Lärmaktionsplanung Überwachung der Lärmaktionsplanung unmittelbare Maßnahmen ergreifen.</p> <p>3. Bei der L 480 Seilerstr. eine überörtliche Lärmaktionsplanung generell mit Schwerlastverkehrsstraßen. Darin sind Schwerlastverkehrsstraßen bis maximal 100 km/h zu berücksichtigen.</p>

5.	Anwohner, Tschifflicker Dell ■	10.02.2010, Vorsprache Bauamt	<p>1. Bau einer Lärmschutzwand an der BAB 8 für den Bereich zwischen AS ZW-Stadtmitte über Bubenhausen bis zum Ende des Siedlungsgebietes an der Wolfslochstr. und versehen mit Photovoltaikanlagen bei Überwölbung der Fahrbahn, um den Schall auf die Fahrbahn zurück zu reflektieren.</p> <p>2. Ergänzung des Gebäudes Tschifflicker Dell ■ in der Katastergrundlage der Lärmkarten.</p> <p>3. Berücksichtigung von Lärmschutzmaßnahmen (inklusive Photovoltaikanlagen) bei einer möglichen Neuausweisung eines Gewerbegebietes an der L 480 in Höhe der BAB 8 Anschlussstelle „Contwig“ mit neu zu erstellender Straßenanbindung über Zweibrücker Gemarkungsfläche.</p>	<p>1. Die Zustär von Bundesan Landesbetrie</p> <p>Hinsichtlich o baulicher Lär Zweibrücken</p> <p>2. Das Gebäu karten nicht genden Scha LNight ≤ 50c aufzunehmen planung vom einen Überbl vorliegen. So beispielsweise Menschen in</p> <p>3. Die Berücks der Realisier stand der Lär Neuplanunge schutzverord Grenzwerte g Straßennetz</p>
6.	Anwohner, Hofenfelsstr. ■ sowie Anwohner, Hofenfelsstr. ■	12.02.2010, Schreiben sowie am 03.02.2010 Vorsprache Anwohner, Hofenfelsstr. ■ im Bauamt	<p>1. Schwerlastverkehr auf der L 469 Hofenfelsstr. (ca. 3,50 m Entfernung zur Hauswand) verursacht Lärm und schwere Erschütterungen an den Gebäuden Hofenfelsstr. ■ und ■ einhergehend mit Schäden an Wänden, Fußböden, Türen und Möbeln.</p>	<p>1. Die L 469 Verkehrsbelä Damit ist der planung von Hofenfelsstr. berücksichtig</p> <p>Des Weiteren (LBM) an der geführt, im J Für das Gebä ein Anspruch Dieser ist jed daher mittlere</p>

			<p>2. Geschwindigkeitsbegrenzung für LKW auf der L 469 Hofenfelsstr. auf 30 km/h.</p>	<p>Die Prüfung der Erschütterung des Gegenstandes durch vorgebrachte Erschütterung des Stadtbau-</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Fahrtrichtungs-Hofenfelsstr. erkennbar bedingt durch - Bei der Hofenfelsstr. (L 469), Es muss auch mit Erschließung - Weiterhin in der Lieferver- - Zeitweise Umleitung Schwarzenbachskehrstraße war. Regelmäßig am Gesamtverkehr anzusehen - Nach dem Aufkommen <p>2. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung im Bereich der Zufahrt zum verkehrstechnischen Geschwindigkeitsändernd h</p>
--	--	--	---	---

Öffentliche Informationsveranstaltung mit den Bürgern am 28.01.2010, 17:00 Uhr; Stadtratssaal Rathaus Zweibrücken				
7.	Allgemeines Diskussionsergebnis	28.01.2010	Hinwirken der Stadtverwaltung beim LBM mittels des Lärmaktionsplans weitere Lärmschutzwände an der BAB 8 einzufordern.	Die Zuständige Bundesautobahn Landesbetriebe Umsetzung n BAB 8 steht in Kontakt.
8.	Allgemeines Diskussionsergebnis	28.01.2010	Aufbringung einer lärmindernden offenporigen Asphaltdeckschicht auf der BAB 8.	Die Zuständige Bundesautobahn Landesbetriebe Umsetzung n an der BAB 8 ständigem Kontakt. Generell wird die Eigenschaft der Jahre stetig z
9.	Allgemeines Diskussionsergebnis	28.01.2010	Minimierung des Verkehrslärms verursacht durch Schäden in der Straßenoberfläche, jeweils bezogen auf den betroffenen Abschnitt der L 469 Homburgerstr. und das Zweibrücker Straßennetz im Allgemeinen.	Die Prüfung der die Oberfläche barer Unterstr unverräumlich gemäßen Zus Kapitel „Sonst planes darge Weitergabe d Ortsdurchfahr Zweibrücken
10.	Allgemeines Diskussionsergebnis	28.01.2010	Aufbringung einer lärmindernden offenporigen Asphaltdeckschicht in der L 469.	Die Zuständige (Bauherrenfu Ortsdurchfahr die L 469 Ho Lärmaktionsp Sanierung de voraussichtlich Dabei wird a Verkehrsbelat kommen, der einfache lärm

11.	Allgemeines Diskussionsergebnis	28.01.2010	Begrenzung bzw. Einstellung von Straßenverkehrslärm ausgehend von ruhendem Verkehr in Höhe des „alten Oltschgeländes“ (LKW-Parken in Längsrichtung der Homburgerstr. / Übernachtung von LKW-Fahrern).	Weitergabe d wahrung des
12.	Allgemeines Diskussionsergebnis	28.01.2010	Beschränkung des Durchgangsschwerlastverkehrs auf dem maßgeblichen Abschnitt der L 469 auf den Anliegerverkehr (= nur LKW-Anlieger frei: Z. B. Verkehrszeichen 253 „Verbot für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t, einschließlich ihrer Anhänger und Zugmaschinen, ausgenommen Personenkraftwagen und Kraftomnibusse“ in Kombination mit dem Zusatzzeichen Z 1020-30 „Anlieger frei“) bei Benutzung der BAB 8 als Ausweichstrecke.	Bei der Hom (L 469), welc übernimmt, v Homburg. Es Verkehrsaufk gerechnet we Gewerbebetri Der prozentu Homburgerst niedrig bis m besteht kein beschränken Lediglich für im Verlauf de erhöhtem Ve Anteil des Sc Umleitungstr L 471 hat sic Homburgerst
13.	Allgemeines Diskussionsergebnis	28.01.2010	Einschränkung des gewerblichen Schwerlastverkehrs der in der Homburgerstr. ansässigen Betriebe in den Nachtstunden (= Be-/Entladen nur in den Tagstunden zulässig: Z. B. Verkehrszeichen 253 „Verbot für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t, einschließlich ihrer Anhänger und Zugmaschinen, ausgenommen Personenkraftwagen und Kraftomnibusse“ in Kombination mit den Zusatzzeichen Z 1026-35 „Lieferverkehr frei“ sowie Z 1042-31 „werktags 6-22 h“) inkl. entsprechender Kontrollen durch Polizei und Ordnungsamt.	Bei der Hom (L 469), welc übernimmt u angesiedelt s höheren Ver gerechnet we Da der proze Homburgerst maximal dur keinerlei Bes durch Liefer bedarf, den S stunden) zu

14.	Allgemeines Diskussionsergebnis	28.01.2010	Auflösung bzw. Verlegung der LKW-Mautstation (Toll Collect) von der 24 Stunden am Tag zugänglichen Tankstellenanlage an der Homburgerstr. 106-110 an einen anderen geeigneteren Standort im Stadtgebiet.	Die Einrichtung beruht auf p... den Tankstel... einer Hauptv... funktion und... unkritisch an... bis maximal... des Schwerla... Ingesamt wir... gesehen.
15.	Allgemeines Diskussionsergebnis	28.01.2010	Herantragen der Bitte der Anwohner der Homburgerstr. an die ansässigen Betriebe in der Homburgerstr. für den Werksverkehr zu weiteren Betriebsstandorten in Nachbargemeinden die BAB 8 zu benutzen.	Die Beeinflus... Industrie- un... Lärmaktionsp... Schwerlastve... Gesamtverke... sehen. Demn... Schwerlastve...

Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs

Lfd. Nr.	Stellungnahme von / Datum Eingang	Vorgebrachte Anregungen, Kritik, Maßnahmvorschläge	Abwägung
1.	Stadtverwaltung Zweibrücken - 60/65 Bauamt Abteilung Hochbau; mündlich 12.01.2010	1. Es sind keine städtischen Schulgebäude oder Kindergärten in städtischer Trägerschaft von höheren Mittelungspegeln betroffen. 2. Redaktionelle Anregungen bezogen auf die Darstellungsweise der strategischen Lärmkarten.	1. Zur Ke... 2. Die An... Beachtun...
2.	Stadtverwaltung Zweibrücken - 60/67 Bauamt Abteilung Untere Naturschutzbehörde; mündlich 20.01.2010 und 12.02.2010	Die Untere Naturschutzbehörde schließt sich dem Grunde nach den Anregungen und Bedenken des NABU Deutschland e.V. Rheinland-Pfalz – Ortsgruppe Zweibrücken an und erhebt darüber hinaus keine Anregungen oder Bedenken.	Zur Kenn...
3.	Stadtverwaltung Zweibrücken - 32 Ordnungsamt Sachgebiet Straßenverkehrswesen; mündlich 10.02.2010	Förderung des Radverkehrs auf der L 469 Homburgerstr.	Die Berü... Ausbau v... gegenwä... 1. Stufe... Radwege... kierende...

4.	Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz; schriftlich 11.02.2010	<p>1. Es wird darauf hingewiesen, dass aus der Lärmaktionsplanung grundsätzlich keine Verpflichtungen für den Straßenbaulastträger von Bundes- und Landesstraßen resultieren.</p> <p>Gemäß §§ 41 – 43 BImSchG ist der Straßenbaulastträger lediglich bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen (Lärmvorsorge) verpflichtet, Kosten für Lärmschutzmaßnahmen zu tragen. Dabei gelten die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV. Dies ist jedoch nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.</p> <p>Auf freiwilliger Basis gewährt der Straßenbaulastträger von Bundes- und Landesstraßen auch Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der so genannten Lärmsanierung (Lärmschutz an bestehenden Straßen). Eine gesetzliche Grundlage existiert nicht. Maßgebend für die Beurteilung der Lärmsituation an bestehenden Straßen sind die „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97, die auch für Landesstraßen Anwendung finden. Es ergibt sich folglich, dass auch die Lärmsanierung dem Grunde nach nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung sein kann.</p> <p>2. Für die in der strategischen Lärmkarte der ersten Stufe erfassten Bereiche wird folgendes mitgeteilt:</p> <p>Im Bereich der L 469 zwischen Freudenbergerhofstraße und Gottlieb-Daimler Straße wurden in der Vergangenheit im Rahmen sowohl der Lärmvorsorge (Anfang der 80er Jahre) als auch der Lärmsanierung (Ende der 90er Jahre) seitens des Straßenbaulastträgers passive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden durchgeführt, welche einem Lageplanausschnitt entnehmbar sind. Den fraglichen Streckenabschnitt der L 469 haben wir auf der Grundlage der von der Stadt Zweibrücken zur Verfügung gestellten Verkehrsdaten nochmals schalltechnisch überprüft, mit dem Ergebnis, dass die seinerzeit durchgeführten Lärmschutzmaßnahmen weiterhin ausreichend dimensioniert sind.</p> <p>Die Lärmsituation in Zweibrücken im Bereich der BAB A 8 zwischen Anschlussstelle Ixheim und der Landesgrenze ist bereits sowohl nach Lärmvorsorgekriterien (zwischen AS Zweibrücken und BW Lanzstraße) als auch nach Lärmsanierungskriterien (Bereich AS Ixheim bis AS Zweibrücken bzw. BW Lanzstraße bis Landesgrenze) schalltechnisch überprüft worden. Über die geplanten Lärmschutzmaßnahmen sowie den Planungssachstand der</p>	<p>1. Mit der (EG-Richtlinie) Immissionsgrenzwerte umgesetzt verpflichtet</p> <p>Damit so ermittelt Lärmminimierung Initiatoren beispielsweise die Aufstellung</p> <p>2. Zur Kennzeichnung der Lärmaktionsplanung</p>
----	---	---	---

		<p>einzelnen Maßnahmen wurde die Stadtverwaltung Zweibrücken bereits informiert.</p> <p>Wie bereits dargelegt, ist jedoch die Festsetzung aktiver bzw. passiver Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge bzw. Lärmsanierung nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Ggf. durchzuführende Maßnahmen des Straßenbaulastträgers aus eigener fachrechtlicher Veranlassung können allenfalls nachrichtlich in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden. In jedem Einzelfall wäre dazu das förmliche Einvernehmen des Straßenbaulastträgers erforderlich.</p> <p>3. Abschließend wird darauf hingewiesen, dass Lärmberechnungen zur Überprüfung der Anspruchsvoraussetzungen im Rahmen der Lärmvorsorge bzw. Lärmsanierung nach dem vom Gesetzgeber verbindlich vorgeschriebenen Rechenverfahren der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90“ durchzuführen sind. Grundlage für die rechnerische Ermittlung des Umgebungslärms an Straßen und somit für die Aufstellung der Lärmaktionspläne ist dagegen die „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen – VBUS“. Die Ergebnisse der Lärmkarten nach § 47 c des BImSchG sind für einen Vergleich mit Ergebnissen nach dem Berechnungsverfahren der RLS-90 nicht geeignet.</p>	<p>3. Dieser begründe einheitlich sind.</p>
<p>5.</p>	<p>NABU Deutschland e.V. Rheinland-Pfalz – Ortsgruppe Zweibrücken; mündlich 20.01.2010 sowie schriftlich 04.02.2010</p>	<p>1. Die Analyse und Kartierung der Lärmbelastigungen in Zweibrücken im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird begrüßt, insbesondere als Grundlage für Lärminderungsmaßnahmen. Ferner ist für den Bereich der BAB 8 festzuhalten, dass in der hangseitig parallel zum Hornbach und zur Autobahn stehenden Baumreihen die naturschutzrechtlich geschützte Saatkrähe siedelt. Bei einem möglichen Bau von Lärmschutzmaßnahmen an der Südseite der BAB 8 ist daher von Seiten der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Referat 42: Naturschutz – „Obere Naturschutzbehörde“ eine entsprechende (Ausnahme-) Genehmigung einzuholen. Ansonsten sind keine weiteren Biotope bzw. besondere schützenswerte Arten nahe der BAB 8 / L 469 vorzufinden.</p> <p>2. Es werden des Weiteren nachfolgende Anregungen zur Lärminderung für Zweibrücken geäußert:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Über die Hauptverkehrsstraßen hinausgehende Miteinbeziehung der Straßen der Wohn- und Naherholungsgebiete in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung. - Schallwände entlang der Autobahn - Lärmdämpfung in Hauptverkehrsstraßen durch Baumpflanzungen, grüne Wellen, regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen, Installation 	<p>1. Die An konkrete an der B Rheinland Lärmakti Bedenken übermitte</p> <p>2. Die for Zweibrüc Bearbeitu aktionspl gegenwä Stufe.</p> <p>Die Zustä</p>

		<p>von Geschwindigkeitsanzeigen, Einrichtung von Tempo-30-Zonen nachts</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schutz von Wohn- und Naherholungsgebieten durch Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 Km/h mit regelmäßigen Kontrollen, effektive Verhinderung von Durchgangsverkehren - Insgesamt die Verminderung der Verkehrsmenge im Stadtgebiet Zweibrücken 	<p>von Bundesländern den Landesplänen Hinsichtlich zum Lärm mit dem</p> <p>Flankierende Lärmminimierung Baumpflanzungen Geschwindigkeit Geschwindigkeit flankierende dargestellt</p>
6.	<p>Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Referat 41 Raumordnung und Landesplanung, Neustadt an der Weinstraße - Obere Landesplanungsbehörde; schriftlich 04.02.2010</p>	<p>Die Aufstellung von Lärmaktionsplänen wird aus der Sicht von Raumordnung und Landesplanung grundsätzlich begrüßt. Gemäß einem Ziel des Landesentwicklungsprogramms IV ist die Belastung der Bevölkerung durch Lärm zu verringern, indem bestehende lärmarme Gebiete geschützt und bestehende Lärmquellen erfasst und anschließend reduziert bzw. verlegt werden. Grundlage hierfür sollen Lärmkarten sowie Aktions- bzw. Maßnahmepläne bilden.</p> <p>Zu den dargestellten Plänen werden weder Bedenken noch Anregungen vorgebracht.</p>	<p>Zur Kennzeichnung</p>
7.	<p>Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz, Kaiserslautern; schriftlich 28.01.2010</p>	<p>1. Überschwemmungsgebiete, Lage im 10m / 40m-Bereich: Sollten mit eventuell vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen die festgesetzten Überschwemmungsgebiete (ÜSG) des Hornbaches oder des Schwarzbaches der Stadt Zweibrücken (z. B. durch die Errichtung von Lärmschutzwänden oder Anschüttungen / Abgrabungen etc.) berührt werden, bedarf es hierfür einer Ausnahmegenehmigung gem. §§ 88, 89 Landeswassergesetz (LWG) bzw. bei Lage im 40m-Bereich v. g. Gewässer II. Ordnung sowie bei Lage im 10m-Bereich sonstiger Gewässer III. Ordnung einer Genehmigung gemäß § 76 LWG. Ob und inwieweit eine Ausnahmegenehmigung bzw. eine Genehmigung nach § 76 LWG erteilt werden kann, lässt sich erst im konkreten Einzelfall entscheiden. Es wird generell empfohlen, frühzeitig eine Abstimmung mit der SGD Süd Regionalstelle WAB Kaiserslautern herbeizuführen.</p> <p>2. Bodenschutz: Ob durch eventuelle Lärmschutzmaßnahmen Altablagerungen, Altstandorte, Altlasten, Verdachtsflächen oder schädliche Bodenveränderungen überplant werden, kann anhand der vorgelegten bzw. im Internet bereitgestellten</p>	<p>Die Anregungen konkrete an der BA Rheinland der Lärm Bedenken übermittelt</p>

		<p>Unterlagen nicht beurteilt werden. Die genannten Flächen unterliegen den bodenschutzrechtlichen Bestimmungen; die Bewertung erfolgt durch die nach Landesbodenschutzgesetz (LBodSchG) zuständige Behörde (bei Altablagerungen, Altstandorten und Altlasten i. d. R. die SGD Süd). Eingriffe und Nutzungsänderungen der Flächen sind im Grundsatz erst nach einer entsprechenden Würdigung durch diese Behörde möglich. Die Nutzung dieser Flächen ist grundsätzlich als problematisch anzusehen (Gefahren durch Gasbildung, belastetes Sicker-, Grund- oder Schichtwasser, Entsorgung der Aushubmassen, Setzung und Verschiebung des Untergrundes). Die geschilderten Emissionen können auch noch lange Zeit nach Abschluss der Ablagerung oder Stilllegung des Betriebes von den betroffenen Flächen ausgehen; Gefährdungen von Schutzgütern, auch im weiteren Umfeld der Flächen, können nicht ausgeschlossen werden. Werden Altablagerungen, Altstandorte, Altlasten, Verdachtsflächen oder schädliche Bodenveränderungen überplant, ist die zuständige Bodenschutzbehörde rechtzeitig einzubinden.</p>	
8.	IHK Pfalz, Pirmasens; schriftlich 10.02.2010	<p>1. Maßnahmen zur Reduzierung des Umgebungslärms müssen nachhaltig und wirtschaftsfreundlich ausgestaltet werden. Alle Maßnahmen, die Unternehmen unmittelbar oder mittelbar bei ihrer wirtschaftlichen Betätigung bzw. Entwicklung erheblich behindern, lehnt die IHK Pfalz dagegen ab.</p> <p>2. Des Weiteren ist von der IHK-Arbeitsgemeinschaft Rheinland-Pfalz eine Stellungnahme zur strategischen Lärmkartierung und zur anstehenden Aufstellung von Aktionsplänen in Rheinland-Pfalz mit dem Titel „Lärminderung mit Augenmaß“ erarbeitet worden. Die IHK Pfalz vertritt dem Grunde nach die dort detailliert formulierten Positionen und bittet diese im weiteren Verfahren der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen. An dieser Stelle sei auf die aufgestellten detaillierten 12 Vorschläge verwiesen. Nachfolgende Kernthemen werden dargestellt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Auf verhältnismäßige Maßnahmen setzen 2. Planungen nicht konterkarieren 3. Überregionale Planung ermöglichen 4. Betriebsfähigkeit von Unternehmen erhalten 5. Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ermöglichen 6. Verkehrsinfrastruktur nicht einschränken 7. Verkehrsflüsse verstetigen 8. Örtliche Gegebenheiten beachten 9. Wirkungs- und Kostenabschätzungen der Maßnahmen ausweisen 10. Einheitliche Lärmindizes anstreben 11. Qualifizierte Stellungnahmen ermöglichen 12. Planungshilfe anbieten 	Aufgrund eines kurzfristigen Lärmaktionsplans können die betroffenen Betriebe nicht berücksichtigt werden.

9.	Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz-Süd; schriftlich 10.02.2010	Für die zukünftigen Betrachtungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind zu berücksichtigen: 1. Die stündlich im Taktverkehr je Richtung verkehrende Bahnlinie Pirmasens – Zweibrücken – Saarbrücken (Kursbuchstrecke 674). 2. Die ab dem Jahr 2015 angestrebte Reaktivierung der Strecke Zweibrücken – Homburg.	1. Die be Saarbrück bahnstrec weder in 2. Die an Zweibrück keine Har bungslärm Es sind d gesonder
----	---	---	--

Förmliche Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Lfd. Nr.	Anregungen von	Datum / Eingang des Schreibens	Vorgebrachte Anregungen, Kritik, Maßnahmen-vorschläge	Abwägung
1.	Anwohner, An der Feigen- klamm ■	17.01.2011, Telefonat	Der Anwohner, An der Feigenklamm ■ beklagt ein Aufkommen an so genannten Schleichverkehren zwischen den Straßen Landstuhlerstraße und der Homburgerstraße bzw. der Dinglerstraße (jeweils über die Straßen Hochstraße, An der Feigenklamm, Am Schönhof, Gartenstraße und Fahenbergstraße) durch welches er sich (Lärm) belästigt fühlt. Der gesamte Bereich ist nach Aussage des Anwohners bereits eine Tempo-30-Zone. Des Weiteren seien die Schleichverkehre dem Ordnungsamt bereits bekannt.	Der Bereich ■ stellt ein ver überwiegend Verkehrsberu eingrichtet, Verkehrsaufk keine Daten auszugehen, Auslösewerte für die derze kehrsstraßen die 2. Stufe o Kfz pro 24 St
2.	Anwohner, Lanzstr. ■	28.01.2010, Vorsprache Bauamt	Der Anwohner befürwortet den Bau einer Lärmschutzwand an der südlichen Seite der A 8 in Höhe Bubenhausen. Die Lärmschutzwand soll dabei ohne Unterbrechungen, Lücken oder Aussparungen und somit durchgehend gebaut werden. Insbesondere die Brückenbauwerke sollen nicht ausgelassen werden.	Die Zuständig Bundesautob Landesbetrie möglicher Lärm Zweibrücken Entsprechend Berechnung werden gege

				Ergebnisse h Verfahrensst abgeschätzt Lärmschutzw lückenlos ver
--	--	--	--	---

Förmliche Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs.

Lfd. Nr.	Stellungnahme von / Datum Eingang	Vorgebrachte Anregungen, Kritik, Maßnahmvorschläge	Abwägung
1.	Stadtverwaltung Zweibrücken - 32 Ordnungsamt Sachgebiet Straßenverkehrswesen; schriftlich (E-Mail) 31.01.2011	<p>1. Es wird von Seiten der unteren Straßenverkehrsbehörde vorgebracht, dass zur Lärminderung im maßgeblichen Abschnitt der L 469 Homburgerstr. allein die Maßnahme „Einsatz lärmtechnisch optimierter Asphaltoberflächen / lärmarmen Fahrbahnbelag“ geeignet sei.</p> <p>Die Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h wird abgelehnt, weil am Tage die Lärminderung zu gering sei, die Homburgerstr. eine Hauptdurchgangsstraße sei, der betroffene Bereich durch die Lichtsignalanlagen an allen drei Kreuzungen im Verkehrsfluss etwas geschwindigkeitsreduziert sei und weil die gefahrenen Geschwindigkeiten nicht ständig durch die Polizei kontrolliert werden könnten. Ebenso sei die Kombination aus lärmarmen Fahrbahnbelag und der genannten Geschwindigkeitsreduzierung ungeeignet bzw. ergebe keine Verbesserung gegenüber dem alleinigen Einsatz von lärmarmem Fahrbahnbelag.</p> <p>2. Bei der Erneuerung der Homburgerstraße ist insbesondere im Zusammenhang mit dem Lärmaktionsplan auf die Aufbringung eines solchen lärmarmen Fahrbahnbelags zu achten.</p>	<p>1. Für die drei Maßnahme wird eine stark erhöhte Zahl stark geprüft w Geschwin Effekt ein und die K</p> <p>Im Ergebn nischen V Da die St minderung dem Land hat, trifft dieser Ma im Plan d Vorschrif Lärmschu netzes ve</p> <p>2. Im Ber Zweibrüc grundleg Derzeit is in der Lär Sanierun voraussic wird aufg (Schwerl wahrsche</p>

			mastixas herkömm Eigensch
2.	Ortskartell Ernstweiler e. V.; Vorsitzender Herr Heinz Hofer; mündlich 09.02.2011	1. Absenkung der Geschwindigkeit auf der Homburgerstr. in Ernstweiler auf 30 km/h, um den Verkehrslärm zu senken. 2. Aufstellung einer elektronischen Geschwindigkeitsanzeige in der Homburgerstr., ebenfalls zur Lärmberuhigung.	1. Im Lär derung u kehrslärm Geschwin geprüft v Allerdings welche d o.g. Maß sollen, so geltender keiten de Straßenn Da derze 2012 ein höchstwa lärmmin Sorte vor 2. Das Au Anzeige o Maßnahm Maßnahm
3.	Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz; schriftlich 25.02.2011	Es wird grundsätzlich auf die bereits in der frühzeitigen Beteiligung an der Lärmaktionsplanung abgegebene Stellungnahme vom 9. Februar 2010 verwiesen, wonach aus der Lärmaktionsplanung grundsätzlich keine Verpflichtungen für den Straßenbaulastträger von Bundes- und Landesstraßen entstünden. <u>1. Anregungen zum Kapitel 4.3 „Geltende Grenzwerte“:</u> Für bestehende Straßen hat sich im Hinblick auf die Grenzwerte zwischenzeitlich eine Änderung ergeben. Die im Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II vom 27. August 2009 angekündigte Senkung der Immissionsgrenzwerte für die Lärmsanierung an bestehenden Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes um 3 dB(A) wurde bereits im April vergangenen Jahres umgesetzt (Regelung im Bundeshaushalt 2010). Damit gelten nunmehr für Wohngebiete Auslösewerte von 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht und 69 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht für Mischgebiete. Eine entsprechende	Zur Kenn 1. Die ab lärmschu Lärmakti

		<p>Absenkung der Lärmsanierungsgrenzwerte ist auch bei Landesstraßen in der Baulast des Landes Rheinland-Pfalz erfolgt.</p> <p><u>2. Anregungen zum Kapitel 4.9.1 „BAB 8“:</u> Bei der Sanierung von Fahrbahndecken wird stets angestrebt, den lärmtechnisch günstigsten Belag, der unter Berücksichtigung der jeweiligen Verkehrsbelastung zur Ausführung kommen kann, einzubauen. Nach Möglichkeit wird dabei ein Lärm mindernder Belag (z.B. Splittmastixasphalt 0/8 und 0/11 ohne Absplittung) eingebaut. Die Einsatzbedingungen für offenporige Asphaltdeckschichten (OPA) hat der Bund als Straßenbaulastträger sehr eng gefasst. Voraussetzung für den Einbau von offenporigen Asphaltdeckschichten (OPA) ist jedoch grundsätzlich die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte (z.B. die der Lärmsanierung) und dass keine anderen technisch besser geeigneten Lärmschutzmaßnahmen in Frage kommen.</p> <p><u>3. Anregungen zum Kapitel 4.9.2 „L 469“:</u> Grundsätzlich besteht die Möglichkeit zur Minderung des Straßenverkehrslärms straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen durchzuführen. Über die Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) aus Lärmschutzgründen entscheidet in einem gesonderten Verfahren gem. § 40 (1) BImSchG und § 45 StVO (1) Nr. 3, (1b) Nr. 4 die zuständige</p>	<p>2. Im Lärmauswirkungsmodell für die Lärmminimierung von Straßenverkehrsmaßnahmen sind zu berücksichtigen Lärmwirkungen von Fortführungsmaßnahmen (Zweibrücken) auf die Lärmsanierung zwischen den Lärmquellen (Zweibrücken) und den Wohngebieten. Durch die Lärmsanierung wird die Lärmbelastung der betroffenen Wohngebiete auch für die Lärmsanierung realisiert. Die Lärmschutzmaßnahmen die durch die Lärmschutzmaßnahmen eingeschränkt werden.</p> <p>„Nach der Lärmschutzmaßnahmen, dass die Lärmkartierung nicht direkt von Lärmquellen (Zweibrücken) berechnet werden. Die Berechnung der Lärmschutzmaßnahmen der Lärmkartierung (LBM) ist eine technische Aufgabe der Lärmschutzmaßnahmen.</p> <p>3. Für die Lärmschutzmaßnahmen sind drei Maßnahmen zu prüfen. Die Anzahl der Maßnahmen ist zu prüfen und der Lärmschutzmaßnahmen (LBM) ist zu prüfen. Der Lärmschutzmaßnahmen (LBM) ist zu prüfen. Der Lärmschutzmaßnahmen (LBM) ist zu prüfen.</p>
--	--	---	---

		<p>Straßenverkehrsbehörde. Die Entscheidung erfolgt auf der Grundlage der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007. Diese Entscheidung ist stets eine Einzelfallentscheidung und wird unter anderem abgestellt auf</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ die Überschreitung von bestimmten Richtwerten in der anliegenden Wohnbebauung (ermittelt nach RLS-90), z.B. für Wohngebiete 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht, für Mischgebiete 72 dB(A) am Tag und 62 dB(A) in der Nacht, ▪ eine Minderung der Immissionspegel um mindestens 3 dB (A) (aufgerundet) durch die verkehrsbeschränkende Maßnahme, ▪ Erhalt der Verkehrssicherheit und der Verkehrsfunktion (im Hinblick auf Geschwindigkeitsbeschränkungen innerhalb geschlossener Ortschaften verweisen wir insbesondere auf Punkt 3.3 a Absatz 2 und 3 der Lärmschutz-Richtlinien-STV), ▪ Vermeidung von schädlichen Immissionsverlagerungen auf bislang ruhige Gebiete, ▪ Lärmschutz durch technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche Maßnahmen kann nicht erfolgen. <p>Hierbei ist innerhalb geschlossener Ortschaften Folgendes zu beachten: Bundes-, Landes- und Kreisstraßen dienen zur Aufnahme und Abwicklung des überörtlichen Verkehrs und sind auch als solche gewidmet. Ihre Verkehrsbedeutung ist weitaus höher als die der Straßen im innerörtlichen Netz. Nach § 3 Abs.3 STVO beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auch unter günstigsten Umständen für alle Kraftfahrzeuge innerhalb geschlossener Ortschaften 50 km/h.</p> <p>Gemäß Weisung des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, als Oberste Straßenverkehrsbehörde kommt eine Anordnung von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h in Ortsdurchfahrten im Verlauf von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen nicht in Betracht. Nur bei besonderen örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten muss im Einzelfall geprüft werden, ob eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für einen kurzen Streckenabschnitt geboten ist, um die Sicherheit insgesamt zu gewährleisten. Dies kann zum Beispiel bei Engpässen, geringer Fahrbahnbreite, schmalen Gehwegen u.ä. gegeben sein.</p> <p>Lärmtechnisch optimierte Asphaltdeckschichten, wie z.B. semidichte Deckschichten, sind keine Regelbauweise und sind darüber hinaus nicht in den aktuellen technischen Regelwerken enthalten. Daher kommt deren Einbau im</p>	<p>und die K</p> <p>Im Ergeb nischen V Der Lärm Empfehl sind die g haushalts Lärmschu</p> <p>Im Bereic Zweibrüc Sanierun straßen. ließlich d Abschnitt Diese wir werden. I Beanspru voraussic mastixasp herkömm Eigensch</p> <p>Die Maß auf 30 km</p> <p>Auch die Lärmakti Annahme berechn o.g. Split</p>
--	--	--	---

		Zuge von Bundes- und Landesstraßen grundsätzlich nicht in Betracht. Auch im Rahmen baulicher Maßnahmen im Zuge kommunaler Straßen nach dem EntflechtG (Entflechtungsgesetz) und des LFAG (Landesfinanzausgleichsgesetz) sind Deckschichten dieser Bauweise nicht zuwendungsfähig. Gemäß VBUS (Punkt 3.5.3, Tabelle 3 *) können für lärmindernde Straßenoberflächen, bei denen aufgrund neuer bautechnischer Entwicklungen eine dauerhafte Lärminderung nachgewiesen ist, auch andere Korrekturwerte D_{Str0} berücksichtigt werden. Da für die o.g. lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten noch keinerlei Langzeiterfahrungen vorliegen, die dauerhafte Lärminderung somit auch nicht nachgewiesen ist, ist der Einsatz derartiger Beläge als Lärminderungsmaßnahme nicht geeignet.	
4.	Gesellschaft für Naturschutz und Ornithologie Rheinland-Pfalz e. V. (GNOR); schriftlich (E-Mail) 25.02.2011	Der Entwurf des Lärmaktionsplanes wird begrüßt. Es wird des Weiteren angeregt, nicht nur die BAB 8 und die Landesstraße 469, sondern auch den Flughafen in die weitere Betrachtung mit einzubeziehen.	Die EU-U genannte von mehr aktionspl den Flugl
5.	Landesverband Rheinland-Pfalz der Deutschen Gebirgs- und Wandervereine e. V. (Pfälzerwaldverein); schriftlich (E-Mail) 24.01.2011	<p>Die zur Beteiligung stehenden Unterlagen zur Lärmaktionsplanung werden für fundiert und sorgfältig bearbeitet erachtet. Insbesondere die sonstigen flankierenden Maßnahmen würden durchdachte Vorschläge beinhalten.</p> <p>1. Es wird ferner geäußert, dass sich in anderen Bundesländern die Aufbringung von lärmarmen Fahrbahnoberflächen als hochwirksam erwiesen hätte. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit z. B. von 50 auf 30 km/h oder auch von 100 auf 80 km/h hätte jedoch relativ geringe Auswirkungen. Untersuchungen hätten hier gezeigt, dass dies sogar häufig kontraproduktiv sei, da viele Autofahrer dann in den falschen Getriebegängen mit zu hoher Drehzahl fahren würden. Dies erzeuge noch mehr Lärm und Emissionen.</p> <p>2. Es wird weiter angeregt, Ampelanlagen an geeigneten Stellen nur zu den Hauptstoßzeiten angeschaltet zu haben. Dies seien i. d. R. nur wenige Stunden morgens und abends. Auch hier könne viel Lärm und Emissionen eingespart werden.</p>	<p>1. Für die L digkeitsre vor, die C der A 8 in abgesenk</p> <p>Für die L Maßnahm einer Ser betroffen Auswirku 50 km/h optimiert beiden M untersuch Wirksamk Weiteren Empfehl sollen (B</p> <p>2. Die me bereits in abgescha Unfallgef</p>

6.	Planungsgemeinschaft Westpfalz; schriftlich 09.02.2011	<p>Nach Auswertung des Entwurfs des Lärmaktionsplans habe sich gezeigt, dass sich aus dem Plan keine unmittelbaren Auswirkungen für die Fortschreibung des überörtlichen Raumordnungsplanes Westpfalz ergeben.</p> <p>Mit den angedachten Lärmschutzmaßnahmen an der A 8 wird die Vereinbarkeit der Funktion der großräumigen Verkehrsverbindung und der beidseits angrenzenden Wohnfunktion im Stadtgebiet des Mittelzentrums Zweibrücken verbessert. Die Verbesserung der Lebensqualität steht im Einklang mit den Leitvorstellungen und Zielsetzungen des Regionalen Raumordnungsplanes Westpfalz.</p>	Zur Kenn
7.	Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Referat 41 Raumordnung und Landesplanung, Neustadt an der Weinstraße - Obere Landesplanungsbehörde; schriftlich 03.02.2011	<p>Die Aufstellung von Lärmaktionsplänen wird aus der Sicht von Raumordnung und Landesplanung uneingeschränkt begrüßt. Gemäß einem Ziel des Landesentwicklungsprogramms IV ist die Belastung der Bevölkerung durch Lärm zu verringern, indem bestehende lärmarme Gebiete geschützt und bestehende Lärmquellen erfasst und anschließend reduziert bzw. verlegt werden. Grundlage hierfür sollen Lärmkarten sowie Aktions- bzw. Maßnahmepläne bilden.</p> <p>Zu dem dargestellten Entwurf (1. Stufe) werden weder Bedenken noch Anregungen vorgebracht.</p>	Zur Kenn
8.	Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd, Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz in Kaiserslautern; schriftlich 28.02.2011	<p>Zum Entwurf des Lärmaktionsplans der 1. Stufe werden keine neuen Anmerkungen geäußert. Die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung an der Lärmaktionsplanung abgegebene Stellungnahme vom 26.01.2010 hat weiterhin Gültigkeit. Die darin enthaltenen Ausführungen betreffen vor allem Hinweise, welche bei der Realisierung einer Lärmschutzwand an der A 8 zu berücksichtigen sind, bzw. Hinweise an den für die konkrete Umsetzung von baulichen Lärmschutzmaßnahmen an der A 8 zuständigen Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz.</p>	Der Verw Die im Ra eingegan konkrete an der A LBM über
9.	IHK Pfalz, Pirmasens; mündlich 27.01.2011, schriftlich (E-Mail) 25.03.2011	<p>Zum Entwurf des Lärmaktionsplans der 1. Stufe werden keine neuen Anmerkungen geäußert, die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung an der Lärmaktionsplanung abgegebene Stellungnahme vom 10.02.2010 hat weiterhin Gültigkeit.</p>	Der Verw
10.	Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz-Süd; schriftlich 11.02.2011	<p>Zum Entwurf des Lärmaktionsplans der 1. Stufe werden keine neuen Anmerkungen geäußert, die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung an der Lärmaktionsplanung abgegebene Stellungnahme vom 10.02.2010 hat weiterhin Gültigkeit.</p>	Der Verw