



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

**Gemeinde Illingen**

**Lärmaktionsplanung Straße 2024**

**Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog**

ENTWURF

Nohfelden - Bosen, den 16.04.2024

# **Gemeinde Illingen**

## **Lärmaktionsplanung Straße 2024**

### **Erläuterungsbericht**

---

**Auftraggeber:** Gemeinde Illingen  
Hauptstraße 86  
66557 Illingen

**Auftrag vom:** 26. März 2024

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

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

**Bearbeitung durch:** Prof. Dr. Kerstin Giering

Dieser Bericht besteht aus 15 Seiten und den Anhängen A und B.  
Bericht-Nr. 2407\_gut01

Nohfelden – Bosen, 16.04.2024

Prof. Dr. Kerstin Giering

# Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>1 Einführung: Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung .....</b>	<b>1</b>
<b>2 Lärmaktionsplan Gemeinde Illingen.....</b>	<b>3</b>
2.1 Untersuchungsbereich .....	3
2.2 Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen .....	3
2.3 Zuständige Behörde .....	4
2.4 Rechtlicher Hintergrund .....	4
2.5 Geltende Grenzwerte .....	5
2.6 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten .....	5
2.7 Bewertung der Anzahl Betroffener .....	6
2.8 Straßenabschnitte mit vordringlichem Handlungsbedarf .....	8
<b>3 Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung .....</b>	<b>8</b>
3.1 Vorbemerkung .....	8
3.2 Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung .....	9
3.3 <b>Geschwindigkeitsbeschränkung .....</b>	<b>9</b>
3.3.1 Rechtliche Einordnung: Geschwindigkeitsbeschränkungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung.....	9
3.3.2 Maßnahmenbereiche.....	11
3.4 <b>Lärmindernde Fahrbahnoberflächen .....</b>	<b>12</b>
3.5 <b>Langfristige Strategie .....</b>	<b>12</b>
3.6 <b>Schadenskosten Verkehr .....</b>	<b>13</b>
<b>4 Protokolle der öffentlichen Anhörung .....</b>	<b>13</b>
<b>5 Quellenverzeichnis .....</b>	<b>14</b>

## Tabellen

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

## Anhang

### Abbildungen im Anhang A

- Abbildung A01 Verkehrs­lärm Straße, Isolinienkarte, Lärmindex LDEN  
Abbildung A02 Verkehrs­lärm Straße, Isolinienkarte, Lärmindex LNight

### Tabellen im Anhang B

Bewertung der eingegangenen Stellungnahmen

## 1 Einführung: Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung

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

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

Deshalb wurde am 25. Juni 2002 vom Europäischen Parlament und vom Rat die 'Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm' ('EU-Umgebungslärmrichtlinie') /2/ verabschiedet. Mit ihr soll im Rahmen der Europäischen Union ein 'gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern'.

Die Umgebungslärmrichtlinie greift einen Managementansatz auf, mit dem Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden sollen. Dabei geht es nicht nur um die Vermeidung, Vorbeugung oder Verhinderung erheblichen – im Sinn von schädlichen – Lärms, sondern um die Verbesserung der Lärmsituation insgesamt. Ziel ist es auch, ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen. Der Verzicht auf die Festlegung verbindlicher Immissionsgrenzwerte kann als Abkehr vom im deutschen Lärmschutzrecht üblichen ordnungsrechtlichen Ansatz verstanden werden.

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

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

Mit der Lärmkartierung 2022 ist erstmals ein europaweit harmonisiertes Berechnungsverfahren für Umgebungslärm festgeschrieben ('CNOSSOS-EU') /4/. Diese Berechnungsmethode unterscheidet sich deutlich von derjenigen, die in den vorangegangenen Lärmkartierungen zugrunde gelegt wurde. Deshalb wurde eine Neukartierung des Hauptstraßennetzes erforderlich. Darauf aufbauend ist der Lärmaktionsplan grundständig zu überarbeiten.

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

Die Aufstellung der Lärmaktionspläne erfolgt gemäß § 47e BImSchG /5/ durch die Gemeinden, in ihr Ermessen sind nach § 47d auch die Festlegung von Maßnahmen gestellt.

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

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

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

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

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

## 2 Lärmaktionsplan Gemeinde Illingen

### 2.1 Untersuchungsbereich

Die Gemeinde Illingen liegt mittig im Saarland, im Landkreis Neunkirchen und umfasst eine Fläche von 36,09 km<sup>2</sup>. Sie besteht aus den 6 Ortsteilen Illingen, Uchtelfangen, Hüttigweiler, Wustweiler, Hirzweiler und Welschbach. In der Gemeinde leben etwa 16.000 Einwohner /9/.

### 2.2 Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen

Die betroffenen Straßenabschnitte in der Gemeinde Illingen sind:

- A 1 (Saarbrücken – Trier) 5.100 m
- A 8 (Saarlouis - Homburg) 550 m
- L 112 (Hauptstraße in Illingen, Provinzialstraße in Illingen) 730 m
- L 141 (Saarbrücker Straße in Uchtelfangen, Brückenfeld in Wustweiler, Provinzialstraße in Hüttigweiler, In der Au in Hirzweiler/Welschbach) 6.300 m

Folgende Verkehrsparameter liegen vor (s. Tabelle 1):

Tabelle 1 Verkehrsparameter der betroffenen Straßen

Straße	Zählstelle Lage	DTV <sup>1</sup>	Anteil Kfz > 3,5t [%] <sup>2</sup>	Geschwindigkeit	
				Pkw [km/h]	Lkw [km/h]
A 1	65080354 Gemeindegrenze Nord bis Ausfahrt Illingen (L 141)	28.276	8,2 4,7 12,9	100 / 80	80
	66080180 Ausfahrt Illingen (L 141) bis Kreuz Saarbrücken	32.412	8,5 4,7 11,9	100 / 130	80
	66080181 Kreuz Saarbrücken bis Gemeindegrenze Süd	16.152	5,0 2,0 5,1	100 / 130	80
A 8	66080144 Kreuz Saarbrücken bis Gemeindegrenze Ost	49.318	10,8 7,6 16,9	130	80
L 112	66080205 Kreisel L 141 (Brückenfeld) bis Kreisel L 265 (Hauptstraße)	14.092	3,0 1,1 3,2	50	50

<sup>1</sup> Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

<sup>2</sup> Day, evening, night

	66080084 Kreisel Hauptstraße bis Abzweig L 141	14.084	12,1 4,4 13,1	100	80
L 141	66080018 L 299 (Ottweilerstraße) bis L 112 (Illinger Straße)	7.096	2,8 1,0 3,1	30 / 50	30 / 50
	66080629 A 1 bis Einmündung L 299 (Ottweilerstraße)	8.348	3,2 1,1 3,4	50 / 70	50 / 70
	66080630 L 112 (Krankenhausstraße) bis L 295 (Neunkircher Straße)	10.032	2,4 0,9 2,6	50 / 100	50 / 80
	66080631 L 295 (Neunkircher Straße) bis L 130 (Hirzbachstraße)	9.640	2,9 0,5 1,4	50 / 100	50 / 100

### 2.3 Zuständige Behörde

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

Gemeinde Illingen  
Hauptstr. 86  
66557 Illingen  
Telefon: 06825/409-0  
Gemeindeschlüssel: 10043112.

### 2.4 Rechtlicher Hintergrund

Den rechtlichen Hintergrund bilden die

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

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



## 2.5 Geltende Grenzwerte

Mit der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in nationales Recht (§ 47a-f BImSchG) wurden keine Grenzwerte festgelegt. Grenzwerte, Auslösewerte oder Richtwerte für Straßenverkehrslärm finden sich im nationalen Fachrecht. Die Werte beziehen sich auf den Beurteilungszeitraum Tag (06.00 bis 22.00 Uhr) bzw. Nacht (22.00 bis 06.00 Uhr). Sie sind gebietsspezifisch und werden hier für Mischgebiete (MI) und Allgemeine Wohngebiete (WA) angegeben.

- 'Verkehrslärmschutzverordnung' (16. BImSchV) /7/  
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 /8/ einschlägig. Die VLärmSchR 97 gelten für bestehende Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes. Die Auslösewerte für den Lärmschutz (Lärmsanierung) betragen seit 01.08.2020 für MI 66 dB(A) tags und 56 dB(A) nachts bzw. für WA 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts.

In der städtebaulichen Planung werden die schalltechnischen Orientierungswert der

- DIN 18.005, Teil 1 'Schallschutz im Städtebau – Berechnungsverfahren - Schall-technische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung', Beiblatt 1 /9/ herangezogen. Diese betragen für MI 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts bzw. für WA 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts.

Ein direkter Vergleich der in den Lärmkarten ausgewiesenen Pegel mit Grenz- Auslöse- oder Richtwerten nach deutschem Recht ist wegen der z. T. abweichenden Berechnungsmethode nur bedingt möglich. Ein dem  $L_{DEN}$  entsprechender Pegel ist im deutschen Recht nicht festgelegt<sup>3</sup>.

## 2.6 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Abbildungen A01 und A02 (Isolinienkarten) im Anhang A spiegeln die Belastung durch Straßenverkehrslärm in der Gemeinde Illingen für die Lärmindizes  $L_{DEN}$  bzw.  $L_{Night}$  wider. Aus der Tabelle 2 und der Tabelle 3 sind die Betroffenenzahlen für die Gemeinde Illingen ersichtlich<sup>4</sup>.

---

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

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

<sup>4</sup> Die Daten wurden gegenüber der Lärmkartierung hinsichtlich der Geschwindigkeit in einem Abschnitt der L 133 aktualisiert.

Tabelle 2 Zahl betroffener Menschen

Pegelbereich [dB(A)]	LDEN		L <sub>Night</sub>	
	Zahl betroffener Menschen		Zahl betroffener Menschen	
	Ungerundet	EU-Rundung	Ungerundet	EU-Rundung
50-54	-	-	444	400
55-59	416	400	489	500
60-64	429	400	24	0
65-69	449	400	0	0
70-74	21	0	0	0
>75	0	0	-	-

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

Schwellenwerte [dB(A)]	LDEN Zahl betroffener Wohnungen	LDEN Zahl betroffener Schulen	LDEN Zahl betroffener Krankenhäuser	LDEN Betroffene Fläche in km <sup>2</sup>
>55	685	0	0	5,80
>65	248	0	0	1,61
>75	0	0	0	0,37

Die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten beträgt 1, die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung 239 und die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung beträgt 59.

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

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

mit

- N: Gesamtzahl Betroffener
- L<sub>i</sub>: Pegelwert für die Anzahl Betroffener n<sub>i</sub>
- L<sub>S</sub>: Schwellenwert.

Der Schwellenwert für den L<sub>DEN</sub> beträgt 55 dB(A). Die Lärmkennziffer für die kartierten Straßen in der Gemeinde Illingen beträgt 9.909.

## 2.7 Bewertung der Anzahl Betroffener

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

Umweltgutachten des Sachverständigenrats für Umweltfragen (SRU) 2020 /11/, die Empfehlungen des Umweltbundesamts zur LAP /12/ sowie die Empfehlungen der WHO /13/. Für die Kommunen in Baden-Württemberg wurden mit dem Kooperationserlass /14/ Auslösewerte für die Aufstellung einer qualifizierten Lärmaktionsplanung angegeben. In der nachfolgenden Tabelle sind diese Werte zusammengestellt.

Tabelle 4 Auslösekriterien Lärmaktionsplanung

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

Die Gemeinde Illingen geht von einem Auslösewert von 65 dB(A) für den Lärmindex L<sub>DEN</sub> bzw. 55 dB(A) für den Lärmindex L<sub>Night</sub> aus.

Die Anzahl Betroffener in den Pegelbereichen  $\geq 65$  dB(A) (L<sub>DEN</sub>) bzw.  $\geq 55$  dB(A) (L<sub>Night</sub>) ist in der Tabelle 5 dargestellt.

Tabelle 5 Anzahl Betroffener mit Pegeln L<sub>DEN</sub>  $\geq 65$  dB(A) bzw. L<sub>Night</sub>  $\geq 55$  dB(A)

Bereich	Betroffene mit L <sub>DEN</sub> $\geq 65$ dB(A)	Betroffene mit L <sub>Night</sub> $\geq 55$ dB(A)
Illingen	470	513

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

## 2.8 Straßenabschnitte mit vordringlichem Handlungsbedarf

Straßenabschnitte für vordringlichen Handlungsbedarf befinden sich entlang der Ortsdurchfahrten der L 112 und der L 141. Damit sind besonders stark von Lärm betroffen:

### Uchtelfangen

- L 141: Saarbrücker Straße

### Illingen

- L 141: Brückenfeld
- L 112: Hauptstraße (insbes. Bereich Kreisel zur Provinzialstraße)

### Hüttigweiler

- L 141: Provinzialstraße.

Innerhalb dieser Belastungsbereiche soll durch Maßnahmen zur Lärminderung eine Verringerung der Lärmbelastung erfolgen.

Bereits der Lärmaktionsplan 2018 benennt als kurzfristig und kostengünstig umzusetzende Maßnahme eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Bereich der Ortsdurchfahrten. Diese Maßnahme wurde durch die Straßenverkehrsbehörde bisher abgelehnt; lediglich innerhalb eines kleinen Abschnitts der L 112 ist die Geschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt.

## 3 Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung

### 3.1 Vorbemerkung

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

Als Maßnahmen an der Quelle kommen vor allem in Betracht:

- Geschwindigkeitsbeschränkungen
- Einsatz lärmindernder Fahrbahnoberflächen

sowie

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

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

Der Lärmaktionsplan 2018 /3/ hat im Kapitel 'Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm' bereits weitere Vorschläge, die zu einer Verringerung des Verkehrslärms führen können, aufgeführt.

### **3.2 Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung**

An den kartierten Straßen sind bisher keine Maßnahmen zur Lärminderung vorhanden oder in Umsetzung. Im Lärmaktionsplan 2018 vorgeschlagene Maßnahmen konnten nicht umgesetzt werden.

### **3.3 Geschwindigkeitsbeschränkung**

#### **3.3.1 Rechtliche Einordnung: Geschwindigkeitsbeschränkungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung**

##### Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen

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

Das BImSchG sieht für Lärmaktionspläne - anders als für Luftreinhaltepläne – kein Einvernehmenserfordernis vor. Deshalb sind die Anspruchsvoraussetzungen gemäß § 47d Abs. 6, § 47 Abs. 6 BImSchG bereits erfüllt, wenn die betreffende Maßnahme fehlerfrei im Lärmaktionsplan festgelegt ist und die zur Umsetzung verpflichtete Behörde angemessen an der Entscheidung über die Festlegung beteiligt wurde. vgl. /16/, Rn. 12.

'Da die Durchführung von Lärminderungsmaßnahmen nur möglich ist, wenn das anwendbare Fachrecht dies erlaubt, steht die durch § 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG vermittelte Bindungswirkung unter dem Vorbehalt der fachrechtlichen Umsetzbarkeit. Dies bedeutet jedoch nicht, dass der zur Durchsetzung verpflichteten Behörde ein nach den einschlägigen fachrechtlichen Vorschriften bestehender Ermessensspielraum verbliebe. ... Der fachrechtliche Ermessensspielraum wird vielmehr durch die Lärmaktionsplanung vollständig überlagert.' /16/, Rn. 28.

'Liegt ein Beschluss der Gemeinde vor (zum LAP, Anm. d. V.), kann diese gestützt auf ihr kommunales Selbstverwaltungsrecht die Durchsetzung etwa gegenüber der Straßenverkehrsbehörde verlangen. Denn verweigert eine Straßenverkehrsbehörde die Umsetzung der Lärmaktionsplanung der Gemeinde, verletzt dies die Gemeinde in ihrem Recht auf kommunale Selbstverwaltung

(vgl. Art. 28 Abs. 2 GG), weil die Lärminderungsplanung dem verfassungsrechtlich geschützten Bereich der kommunalen Planungshoheit zuzurechnen ist.' /15/, S. 20.

'Um die strikte Bindungswirkung des Lärmaktionsplans auszulösen, muss die planaufstellende Gemeinde eine umfassende eigene Ermessens- und Verhältnismäßigkeitsprüfung anstellen.' /15/, S. 24.

### Geschwindigkeitsbeschränkungen

'Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärminderung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorliegen. Danach dürfen entsprechende Maßnahmen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung ... erheblich übersteigt“ /15/, S. 21. 'Hierzu muss der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringen, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und damit zugemutet werden kann. Die Immissionen müssen also eine Zumutbarkeitsschwelle überschreiten.' /15/ S. 11.

'Wann diese Zumutbarkeitsschwelle überschritten ist, lässt sich nicht schematisch bestimmen. Die Grenze der zumutbaren Lärmbelastung, bei deren Überschreitung die Behörde tätig werden muss und Maßnahmen nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO in Betracht kommen, ist nicht durch verbindliche Grenzwerte festgelegt. ... Es ist aber in ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) zu § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO anerkannt, dass eine Beschränkung der Prüfung auf die Einhaltung bestimmter Schallpegel unzulässig ist. ... Es bedarf stets einer Abwägung im Einzelfall, um festzustellen, welcher Lärm im konkreten Einzelfall noch ortsüblich und damit „zumutbar“ ist.' /15/, S. 12.

'Die Rechtsprechung orientiert sich bei der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) <sup>5</sup>. Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33). ' /14/. 'Den Gemeinden kommt ein eigener Beurteilungsspielraum bei der Ausfüllung des Gefahrenbegriffs gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO zu. Sie können eigene Maßstäbe setzen. ... Durch den Lärmaktionsplan konkretisiert die Gemeinde, inwieweit nach den örtlichen Gegebenheiten Lärmgefährdungen im Sinne des § 45 Abs. 9 StVO bestehen.' /15/, S. 18.

### Bedeutung der Umgebungslärmrichtlinie

'Die UmgebungslärmRL hat keinen ordnungsrechtlichen Ansatz, sondern verfolgt einen Managementansatz. Bei der Bekämpfung des Umgebungslärms geht es nicht (nur) um die Vermei-

---

<sup>5</sup> 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts

derung oder Verhinderung erheblichen Lärms, sondern um die Verbesserung der Lärmsituation insgesamt. Dem entsprechend verbietet sich eine reflexhafte Heranziehung von Verwaltungsvorschriften wie der Lärmschutz-Richtlinien-StV. Vielmehr definiert die einen Lärmaktionsplan aufstellende Gemeinde den straßenverkehrsrechtlichen Gefahrenbegriff nach § 45 Abs. 9 S. 2 StVO. Die Straßenverkehrsbehörde ist an den im Lärmaktionsplan zugrunde gelegten „Gefahrenbegriff“ gebunden (sog. Konkretisierungswirkung; Stichwort: Auslösewerte), nicht jedoch an bestimmte Lärmgrenzwerte.’ /17/, S. 32.

‘Der deutsche Gesetzgeber hat die Umgebungslärm-Richtlinie mit den §§ 47a ff. BImSchG umgesetzt. Die Vorschriften des BImSchG sind richtlinienkonform auszulegen. ... Dieser grundsätzliche Vorrang des europäischen Rechts gegenüber dem innerstaatlichen Recht ist streng zu beachten selbst dann, wenn eine nationale Vorschrift andere Vorgaben machen sollte.’ /15/, S. 16.

‘Zudem können interne Verwaltungsvorschriften europarechtliche Vorgaben vor dem Hintergrund der Normenhierarchie nicht außer Kraft setzen. Die Straßenverkehrsbehörde kann daher nicht unter Rückgriff auf bloße Verwaltungsvorschriften die Umsetzung von planerisch vorgesehenen Maßnahmen verweigern. Dies ist rechtlich unzulässig.’ /15/, S. 23.

### Bedeutung der Lärmschutz-Richtlinien-StV

‘Für die Lärminderungsplanung sind die Lärmschutz-Richtlinien-StV nicht maßgeblich. Sie richten sich an die Straßenverkehrsbehörden und sind Verwaltungsvorschriften und als solche nur für diejenigen Behörden verbindlich, an die sie sich richten. An die Träger der Lärminderungsplanung richten sie sich nicht. Die Träger der Lärminderungsplanung sind vielmehr, solange keine Lärmwerte für die Lärminderungsplanung festgesetzt sind, gehalten, aus eigener Kompetenz (für die Lärminderungsplanung) die für ihre Planung jeweils relevanten Werte zu entwickeln. ... Negativ abgrenzen lassen sich die zu findenden Lärminderungs-Schwellenwerte aus juristischer Sicht von Lärmwerten, die aufgrund ihrer Zweckbestimmung nicht anwendbar sein können. Dazu gehören Lärmwerte aus Verwaltungsvorschriften, welche „Sanierungen“ zum Gegenstand haben. Das sind die VLärmSchR 97 und die Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007.’ /18/, S. 50.

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) konkretisiert die Nichtmaßgeblichkeit der Lärmschutz-Richtlinien-StV im Rahmen der Lärmaktionsplanung: ‘Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes dürfen nur nach Maßgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien - StV) angeordnet werden. Zur Lärmaktions- und Luftreinhalteplanung siehe Bundes-Immissionsschutzgesetz.’ /19/.

### **3.3.2 Maßnahmenbereiche**

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

### Uchtelfangen

- L 141: Saarbrücker Straße

### Illingen

- L 141: Brückenfeld
- L 112: Hauptstraße (insbes. Bereich Kreisel zur Provinzialstraße)

### Hüttigweiler

- L 141: Provinzialstraße.

## **3.4 Lärmindernde Fahrbahnoberflächen**

Mit der Umsetzung der europaweit einheitlichen Berechnungsmethode in nationales Recht, der 'BUB' /20/ kann die akustische Wirkung von lärmoptimierten Fahrbahnoberflächen berechnet und somit das Lärminderungspotential im Rahmen der LAP genauer spezifiziert werden. Allerdings sind diese in der aktuellen Ausgabe der ZTV Asphalt /21/ nicht berücksichtigt, so dass momentan der Straßenbaulastträger auf Grund nicht gekläarter Garantieansprüche von einem Einbau dieser Fahrbahnoberflächen abrät. Diese Maßnahme eignet sich ohnehin nur bei grundständigen Deckschichterneuerungen.

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

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

## **3.5 Langfristige Strategie**

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

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

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

Der Lärmaktionsplan 2018 /3/ hat im Kapitel 'Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm' bereits Vorschläge, die zu einer Verringerung des Verkehrslärms führen können, aufgeführt.



### 3.6 Schadenskosten Verkehr

Eine volkswirtschaftlich orientierte Kosten-Nutzen-Rechnung versucht, Lärmschadenskosten als externe Kosten zu beschreiben. Hier wird auf die in den LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung /22/ genannte Methodenkonvention des Umweltbundesamts /23/ zurückgegriffen. Darin sind, ausgehend von dem Lärmindex  $L_{DEN}$ , Lärmschadenskosten pro Anwohner in den einzelnen Pegelklassen für verschiedene Verkehrslärmarten berücksichtigt. Diese werden hier für Straßenverkehrslärm zugrunde gelegt.

Die Lärmschadenskosten durch das kartierte Straßennetz in der Gemeinde Illingen betragen 357.000 €.

## 4 Protokolle der öffentlichen Anhörung

Die öffentliche Auslegung des Entwurfs des Lärmaktionsplan und die Einbeziehung der Träger öffentlicher Belange fanden vom ++.2024 bis zum ++.2024 statt. Die Bürger wurden im Amtsblatt über die Möglichkeit zur Beteiligung informiert; der Entwurf des Lärmaktionsplans wurde dazu öffentlich ausgelegt. Der Lärmaktionsplan wurde am ++.2024 im Gemeinderat beschlossen. Die Öffentlichkeit wird über das Inkrafttreten informiert.

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

Illingen, den

Gemeinde Illingen  
Der Bürgermeister

Andreas Hübgen

## 5 Quellenverzeichnis

- /1/ Umweltbewusstsein in Deutschland 2020 Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage, Umweltbundesamt, Januar 2022
- /2/ Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. L 189 vom 18.7.2002, S. 12
- /3/ Gemeinde Illingen, Lärmaktionsplanung 2018, Stand 08.11.2018
- /4/ Richtlinie 2015/996 der Kommission vom 19. Mai 2015 zur Festlegung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden gemäß der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, ABl. L 168 vom 1.7.2015, S. 1
- /5/ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge - Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert am 16. Juli 2023 (BGBl. 2023I Nr. 202)
- /6/ Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, BGBl. I S. 1794
- /7/ 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ('Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 20. Juni 1990, BGBl. I S. 1036), letzte Änderung 04. November 2020
- /8/ <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Laerm-Umweltschutz/Laermvorsorge-Laermsanierung-Bundesfernstrassen/Laermvorsorge-Laermsanierung-Bundesfernstrassen.html>
- /9/ DIN 18.005 Beiblatt 1: 'Schallschutz im Städtebau – Beiblatt 1: Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung' vom Juli 2023
- /10/ [https://www.saarland.de/stat/DE/\\_downloads/aktuelleTabellen/GebieteUndBev%C3%B6lkerung/Tabelle\\_FI%C3%A4che\\_und\\_Bev%C3%B6lkerung\\_AKTUELL.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=15](https://www.saarland.de/stat/DE/_downloads/aktuelleTabellen/GebieteUndBev%C3%B6lkerung/Tabelle_FI%C3%A4che_und_Bev%C3%B6lkerung_AKTUELL.pdf?__blob=publicationFile&v=15), Stand 30.09.2023
- /11/ SRU Sachverständigenrat für Umweltfragen. 'Für eine entschlossene Umweltpolitik in Deutschland und Europa', Umweltgutachten 2020
- /12/ Umweltbundesamt 2022, 'Empfehlungen zu Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung', <https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/umgebungslaermrichtlinie/laermaktionsplanung>
- /13/ WHO-Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region, Lärmfachliche Bewertung der neuen Leitlinien der Weltgesundheitsorganisation für Umgebungslärm für die Europäische Region, Position // Juli 2019, UBA, [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/190805\\_uba\\_pos\\_who\\_umgebungslarm\\_bf\\_0.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/190805_uba_pos_who_umgebungslarm_bf_0.pdf)
- /14/ Baden-Württemberg, Ministerium für Verkehr, Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung, 08.02.2023

- /15/ Rechtliche Möglichkeiten der Anordnung von innerörtlichem Tempo 30 - Eine Orientierungshilfe für Kommunen und Anwohnende -, GEULEN & KLINGER, Rechtsanwälte, Rechtsgutachten im Auftrag des Deutsche Umwelthilfe e. V., 18.05.2022
- /16/ VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17.07.2018, Az 10 S 2449/17
- /17/ Gemeinde Uhldingen-Mühlhofen. Lärmaktionsplan, Bericht-Nr. 2067.094 10.09.12 / WW, Rapp Trans AG Basel
- /18/ RA K. Sommer, Erarbeitung und modellhafte Anwendung von Praxisempfehlungen zur Unterstützung der Kommunen bei der Aufstellung und Umsetzung von Lärmaktionsplänen in Bezug auf die Auswahl, Abstimmung und Begründung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen i.A. des MLUK Brandenburg, Abschlussbericht, 2018
- /19/ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 8. November 2021, BAnz AT 15.11.2021 B1
- /20/ Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB), BAnz AT 05.10.1021 B4
- /21/ Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Verkehrsflächenbefestigungen aus Asphalt, ZTV Asphalt-StB 07/13, FGSV-Nr. 799
- /22/ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI), LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung -, Stand 19.09.2022
- /23/ Methodenkonvention 3.1 zur Ermittlung von Umweltkosten – Kostensätze, UBA, Stand 12/2020

## Anhang

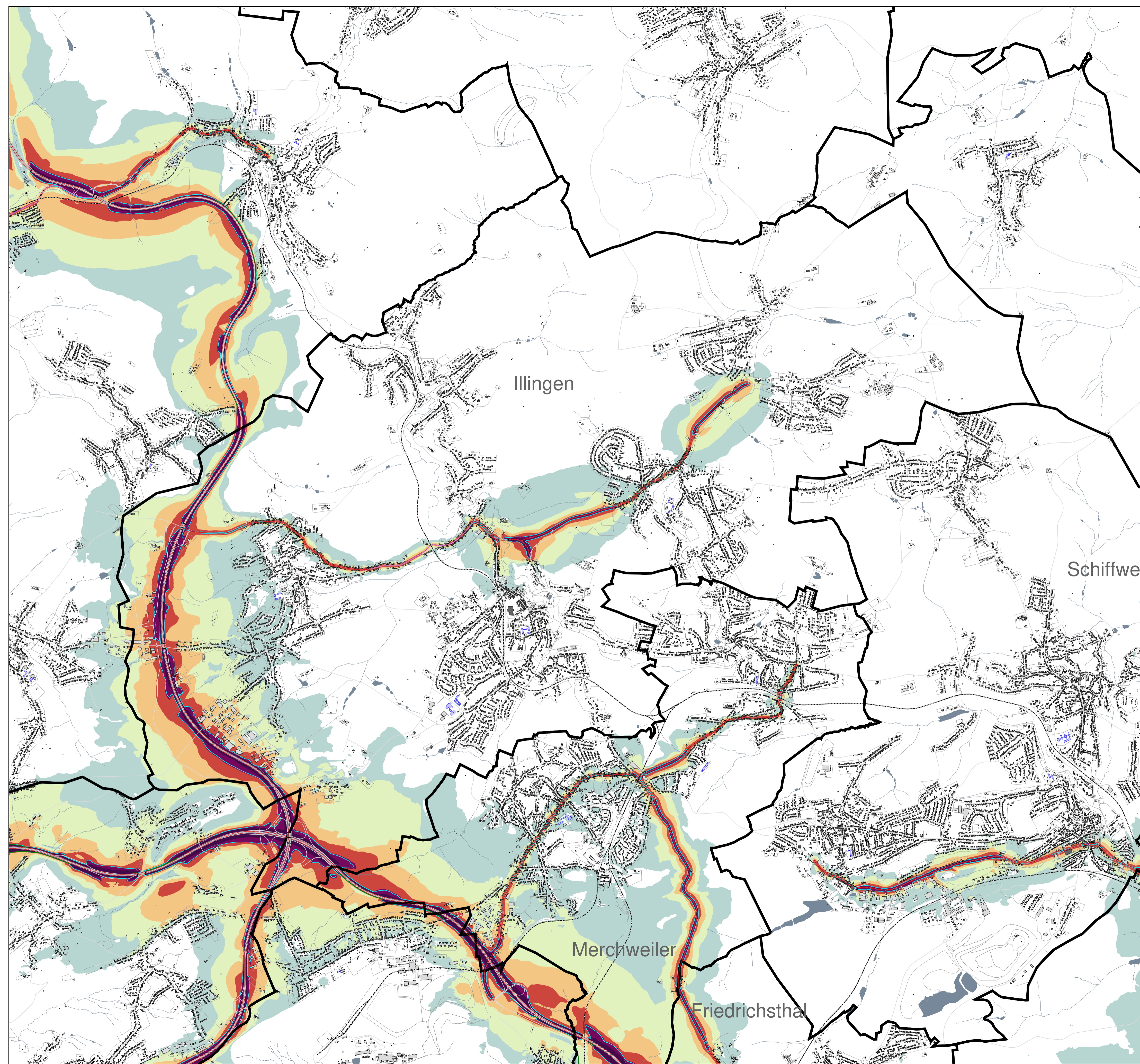
### Abbildungen im Anhang A

Abbildung A01     Verkehrslärm Straße, Isolinienkarte, Lärmindex LDEN

Abbildung A02     Verkehrslärm Straße, Isolinienkarte, Lärmindex LNight

### Tabellen im Anhang B

Bewertung der eingegangenen Stellungnahmen



Saarländischer  
Städte- und Gemeindegat  
Talstraße 9  
66119 Saarbrücken

Ministerium für Umwelt,  
Klima, Mobilität, Agrar  
und Verbraucherschutz  
**SAARLAND**



mit Unterstützung des Ministeriums  
für Umwelt, Klima, Mobilität,  
Agrar und Verbraucherschutz  
Keplerstraße 18  
66117 Saarbrücken

## Strategische Lärmkartierung Saarland 2022

### Illingen

Lärmindex  $L_{DEN}$

#### Zeichenerklärung

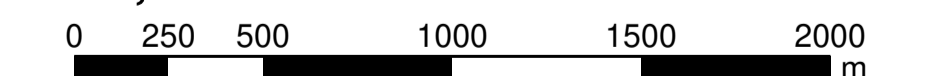
- HVS
- SONST
- Lärmschutzwand
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Gemeindegrenze
- Grenzwertlinie
- Schienenstrecke
- Gewässer

#### Pegelwerte $L_{DEN}$ in dB(A)

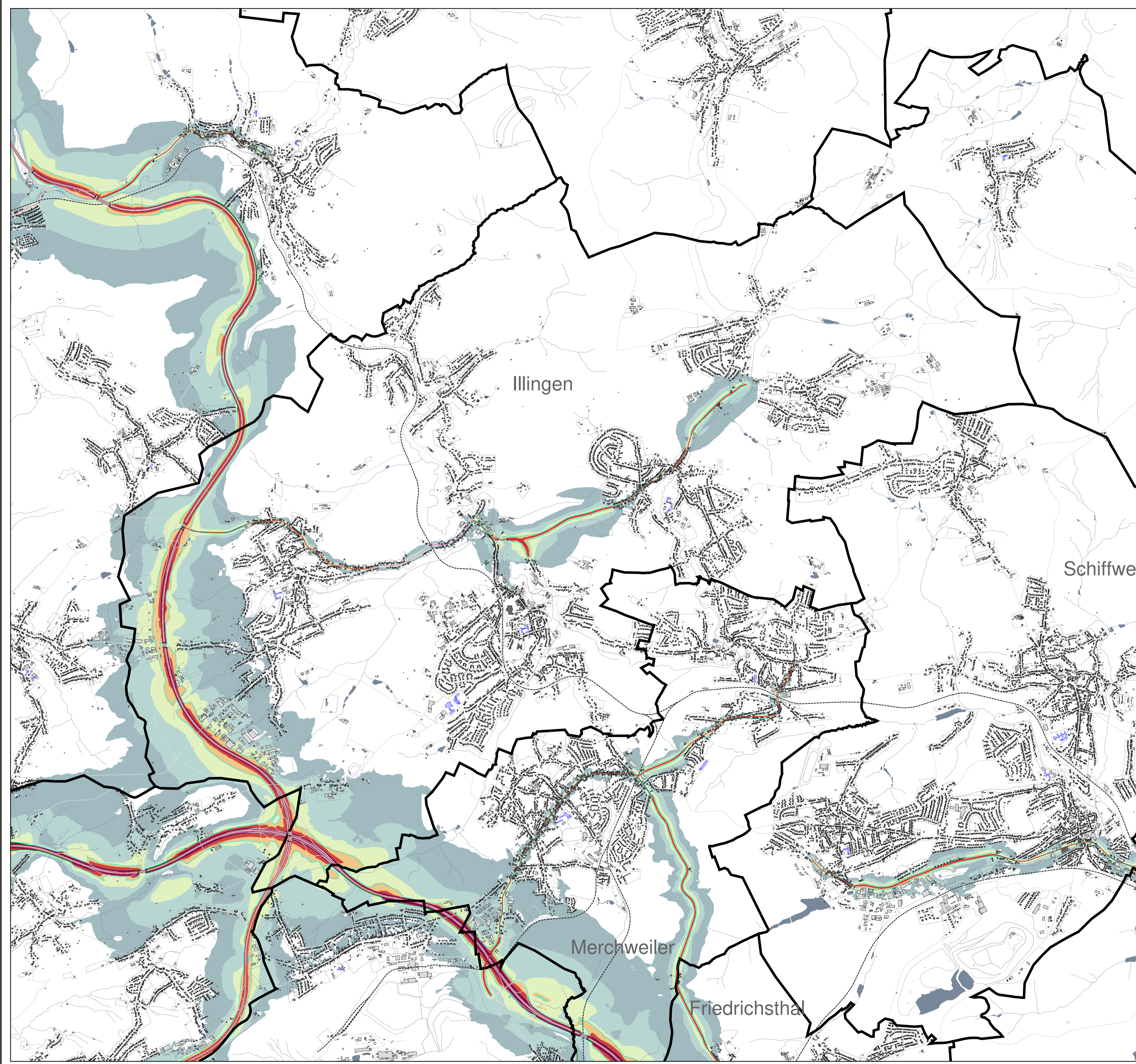
- ab 50 bis 54 dB(A)
- ab 55 bis 59 dB(A)
- ab 60 bis 64 dB(A)
- ab 65 bis 69 dB(A)
- ab 70 bis 74 dB(A)
- ab 75 dB(A)



A1, Maßstab 1:20.000



GSB GbR  
Kastanienweg 24  
66625 Nohfelden-Bosen



Saarländischer  
Städte- und Gemeindegat  
Talstraße 9  
66119 Saarbrücken



mit Unterstützung des Ministeriums  
für Umwelt, Klima, Mobilität,  
Agrar und Verbraucherschutz  
Keplerstraße 18  
66117 Saarbrücken

## Strategische Lärmkartierung Saarland 2022

### Illingen

Lärmindex  $L_{Night}$

#### Zeichenerklärung

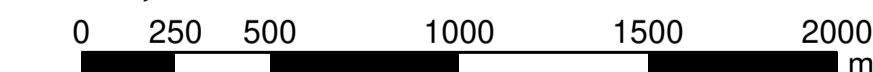
- HVS
- SONST
- Lärmschutzwand
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Gemeindegrenze
- Grenzwertlinie
- Schienenstrecke
- Gewässer

#### Pegelwerte $L_{Night}$ in dB(A)

- ab 45 bis 49 dB(A)
- ab 50 bis 54 dB(A)
- ab 55 bis 59 dB(A)
- ab 60 bis 64 dB(A)
- ab 65 bis 69 dB(A)
- ab 70 dB(A)



A1, Maßstab 1:20.000



GSB GbR  
Kastanienweg 24  
66625 Nohfelden-Bosen