

Kreisstadt Homburg

Lärmaktionsplanung Straße 4. Runde

Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

Entwurf

Nohfelden - Bosen, den +.2025

Kreisstadt Homburg

Lärmaktionsplanung 4. Runde

Erläuterungsbericht zum Maßnahmenkatalog

Auftraggeber: Kreisstadt Homburg
Am Forum 5
66424 Homburg

Auftrag vom: 10. Dezember 2024

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

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 29 Seiten und den Anhängen A und B.
Bericht-Nr. 2501_gut01

Nohfelden – Bosen, +.2025

Prof. Dr. Kerstin Giering

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Einführung: Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung	1
2 Lärmaktionsplan Kreisstadt Homburg	3
2.1 Untersuchungsbereich	3
2.2 Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen	3
2.3 Zuständige Behörde	5
2.4 Rechtlicher Hintergrund	5
2.5 Geltende Grenzwerte	5
2.6 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	6
2.7 Bewertung der Anzahl Betroffener	7
2.8 Hotspotanalyse	8
3 Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung	9
3.1 Vorbemerkung	9
3.2 Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung	9
3.3 Geschwindigkeitsbeschränkung	10
3.3.1 Rechtliche Einordnung: Geschwindigkeitsbeschränkungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung.....	10
3.3.2 Vorbemerkungen	13
3.3.3 Maßnahmenbereiche.....	17
3.4 Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Nachtzeitraum.....	25
3.5 Lärmmindernde Fahrbahnoberflächen	25
3.6 Langfristige Strategie	26
3.7 Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	26
3.8 Schadenskosten Verkehr	26
3.9 Ruhige Gebiete.....	26
4 Protokolle der öffentlichen Anhörung	27

5 Quellenverzeichnis 28

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 $L_{DEN} \geq 65 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} \geq 55 \text{ dB(A)}$ 8
Tabelle 6	Maßnahmenbereich 1, B 423: Saar-Pfalz-Straße, Veränderung der Betroffenheit 18
Tabelle 7	Maßnahmenbereich 2, L 118: Saar-Pfalz-Straße, Veränderung der Betroffenheit 19
Tabelle 8	Maßnahmenbereich 3, B 423: Innenstadt 20
Tabelle 9	Maßnahmenbereich 4, B 423: Einöder Straße, Veränderung der Betroffenheit 21
Tabelle 10	Maßnahmenbereich 5, B 423: Homburger Straße, Veränderung der Betroffenheit 22
Tabelle 11	Maßnahmenbereich 6, L 119: Saarbrücker Straße, Veränderung der Betroffenheit 22
Tabelle 12	Maßnahmenbereich 7, L 119: Kaiserslauterer Straße, Veränderung der Betroffenheit 23
Tabelle 13	Maßnahmenbereich 8, L 110: Hauptstraße, Veränderung der Betroffenheit 24

Anhang

Abbildungen im Anhang A

Abbildung A01	Untersuchungsgebiet
Abbildung A02	Verkehrslärm Straße, Isolinienkarte, Lärmindex LDEN
Abbildung A03	Verkehrslärm Straße, Isolineinkarte, Lärmindex LNight
Abbildung A04	Lärmindex LDEN, Hotspotkarte, Schwellenwert: 65 dB(A), Gebäudelärmkarte, Schwellenwert: 65 dB(A)

Abbildung A05	Lärmindex LNight, Hotspotkarte, Schwellenwert: 60 dB(A), Gebäudelärmkarte, Schwellenwert: 60 dB(A)
Abbildung A06	Lärmindex LDEN, Hotspotkarte, Ausschnitt Innenstadt, Schwellenwert: 65 dB(A), Gebäudelärmkarte, Schwellenwert: 65 dB(A)
Abbildung A07	Lärmindex LDEN, Hotspotkarte, Ausschnitt Jägersburg, Schwellenwert: 65 dB(A), Gebäudelärmkarte, Schwellenwert: 65 dB(A)
Abbildung A08	Lärmindex LDEN, Hotspotkarte, Ausschnitt Bruchhof, Schwellenwert: 65 dB(A), Gebäudelärmkarte, Schwellenwert: 65 dB(A)
Abbildung A09	Lärmindex LDEN, Hotspotkarte, Ausschnitt Schwarzenacker/Schwarzenbach, Schwellenwert: 65 dB(A), Gebäudelärmkarte, Schwellenwert: 65 dB(A)
Abbildung A10	Maßnahmenbereiche
Abbildung MB01_T50	B 423, Saar-Pfalz-Straße, Jägersburg, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB01_T30	B 423, Saar-Pfalz-Straße, Jägersburg, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB02_T50	L 118, Saar-Pfalz-Straße, Jägersburg, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB02_T30	L 118, Saar-Pfalz-Straße, Jägersburg, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB03_T50	B 423, Innenstadt, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB03_T30	B 423, Innenstadt, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB04_T50	B 423, Einöder Straße, Schwarzenbach, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB04_T30	B 423, Einöder Straße, Schwarzenbach, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB05_T50	B 423, Homburger Straße, Schwarzenacker, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB05_T30	B 423, Homburger Straße, Schwarzenacker, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB06_T50	L 119, Saarbrücker Straße, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB06_T30	L 119, Saarbrücker Straße, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB07_T50	L 119, Kaiserslauterer Straße, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB07_T30	L 119, Kaiserslauterer Straße, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel

Abbildung MB08_T50	L 110, Hauptstraße, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB08_T30	L 110, Hauptstraße, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel

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 Kreisstadt Homburg hat einen Lärmaktionsplan der Stufe I /3/ und II /4/ erstellt, in dem Lärminderungsmaßnahmen für die kartierten Hauptverkehrsstraßen, das sind Straßen mit mehr als 3 Millionen Kfz jährlich, konzipiert wurden. Dieser wurde in 2018 überprüft /5/.

Mit der Lärmkartierung 2022 ist erstmals ein europaweit harmonisiertes Berechnungsverfahren für Umgebungslärm festgeschrieben ('CNOSSOS-EU') /6/. 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 Kreisstadt Homburg 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 /7/ 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 Kreisstadt Homburg

2.1 Untersuchungsbereich

Die Kreisstadt Homburg liegt im östlichen Saarland und umfasst eine Fläche von 82,61 km². Mit etwa 43.400 Einwohnern /8/¹ ist Homburg nach Saarbrücken und der Kreisstadt Neunkirchen die drittgrößte Stadt im Saarland. Homburg ist Kreisstadt des Saarpfalz-Kreises. Neben der Innenstadt gehören die Stadtteile Beeden, Bruchhof-Sanddorf, Einöd, Erbach, Jägersburg, Kirrberg, Reiskirchen, Schwarzenbach und Wörschweiler zur Kreisstadt Homburg. Die Abbildung A01 im Anhang A zeigt das Untersuchungsgebiet.

2.2 Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen

Die betroffenen Straßenabschnitte in der Kreisstadt Homburg sind:

- A 6 (Kaiserslautern – Saarbrücken) 5.900 m
- A 8 (Neunkirchen – Zweibrücken) 6.800 m
- B 423 (Saar-Pfalz-Straße in Jägersburg, Bexbacher Straße, Entenweiher Straße, Zweibrücker Straße in Homburg, Einöder Straße in Schwarzenbach, Homburger Straße in Schwarzenacker, Hauptstraße in Einöd) 11.500 m
- L 110 (Hauptstraße in Einöd) 1.950 m
- L 118 (Saar-Pfalz-Straße in Jägersburg, Robert-Bosch-Straße in Homburg) 5.500 m
- L 119 (Saarbrücker Straße, Richard-Wagner-Straße in Homburg, Kaiserslauterer Straße in Bruchhof) 7.750 m

Folgende Verkehrsparameter, die sich aus der landesweiten Lärmkartierung ergeben, liegen vor (s. Tabelle 1):

Tabelle 1 Verkehrsparameter der betroffenen Straßen

Straße	Zählstelle Lage	DTV ²	Anteil Kfz>3,5t [%] ³	Geschwindigkeit	
				Pkw [km/h]	Lkw [km/h]
A 6	66090104 AS Homburg, (9) bis AS Waldmohr, (10)	41.660	16,6	100 / 120 / 130 ⁴	80
			12,6		
			28,6		
A 8	67090132 Stadtgrenze West bis AS Homburg-Einöd (30)	35.164	10,6	100 / 120 / 130	80
			7,1		
			15,3		

¹ 31.12.2021, Stand der Datenerhebung für die Lärmkartierung

² Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

³ Day, evening, night

⁴ 130 km / h sind die Richtgeschwindigkeit für Pkw auf BAB.

	67090131 AS Wellesweiler (25) bis Stadtgrenze Südost	31.768	10,9 7,5 15,9	100 / 120	80
B 423	66090516 Stadtgrenze Nord bis L 118	8.596	1,7 0,6 1,8	50 / 70 / 100	50 / 70 / 80
	66090540 Stadtgrenze West bis L 119	22.711	3,5 1,3 4,3	50 / 70 / 90	50 / 70 / 80
	66100428 L 119 bis Ringstraße	27.531	2,3 0,9 2,7	50	50
	66090427 Ringstraße bis Bierbacher Straße	15.424	3,1 1,1 3,5	50 / 70	50 / 70
	67090220 Bierbacher Straße bis L 110	13.988	3,2 1,2 3,8	100	80
	67090219 L 110 bis AS A8 (30)	12.181	6,3 3,0 7,9	50 / 100	50 / 80
	67090426 AS A8 (30) bis Stadtgrenze Süd	10.492	5,4 2,0 6,5	100	80
L 110	67090996 B 423 bis Stadtgrenze	14.365	2,4 0,8 2,7	50	50
L 118	66090515 B 423 bis Berliner Straße	11.439	2,2 0,8 2,3	50 / 70 / 100	50 / 70 / 80
	66100093 Berliner Straße bis L 119	15.436	1,7 0,6 2,0	50 / 70	50 / 70
L 119	66090236 Stadtgrenze West bis Beedener Straße	14.887	3,2 1,2 3,9	50 / 100	50 / 80
	66090237 Beedener Straße bis B 423	12.179	4,3 1,6 5,0	50	50
	66100241 B 423 bis Robert-Bosch-Straße	17.849	3,6 1,3 4,3	50	50
	66100240 Robert-Bosch-Straße Bis Karlsbergstraße (L 120)	8.534	5,8 2,1 6,8	50	50

	66100238 Karlsbergstraße (L 120) bis L 223	9.139	5,4 1,9 6,7	50 / 70 / 100	50 / 70 / 80
--	---	-------	-------------------	---------------	--------------

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:

Kreisstadt Homburg
Am Forum 5
66424 Homburg
Telefon: 06841/101-0
Gemeindeschlüssel: 10045114.

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 /9/, (§ 47a-f des BImSchG /7/).

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) /10/
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 /11/ einschlägig. Die VLärmSchR 97 gelten für bestehende Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes. Die Auslö-

sewerte 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 Orientierungswerte der

- DIN 18.005, Beiblatt 1 'Schallschutz im Städtebau – Schall–technische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung', /12/ 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 festgelegt⁵.

2.6 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Abbildungen A02 und A03 (Isolinienkarten) im Anhang A spiegeln die Belastung durch Straßenverkehrslärm in der Kreisstadt Homburg für die Lärmindizes L_{DEN} bzw. L_{Night} wider. Aus der Tabelle 3 und der Tabelle 4 sind die Betroffenenzahlen für die Kreisstadt Homburg ersichtlich.

Tabelle 2 Zahl betroffener Menschen

Pegelbereich [dB(A)]	L_{DEN}		L_{Night}	
	Zahl betroffener Menschen		Zahl betroffener Menschen	
	Ungerundet	EU-Rundung	Ungerundet	EU-Rundung
50-54	-	-	2.001	2.000
55-59	3.526	3.500	1.626	1.600
60-64	1.607	1.600	514	500
65-69	1.479	1.500	0	0
70-74	354	400	0	0
>75	0	0	-	-

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

Schwellenwert [dB(A)]	L_{DEN} Zahl betroffener Wohnungen	L_{DEN} Zahl betroffener Schulen	L_{DEN} Zahl betroffener Krankenhäuser	L_{DEN} Betroffene Fläche in km ²
>55	3.495	6	0	23,69
>65	913	1	0	6,91
>75	0	0	0	0,95

⁵ 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)

Die auf der Basis der Lärmkartierung geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten beträgt 2, die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung 1.154 und die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung beträgt 260.

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 /13/, die Empfehlungen des Umweltbundesamts zur LAP /14/ sowie die Empfehlungen der WHO /15/. Für die Kommunen in Baden-Württemberg wurden mit dem Kooperationserlass /16/ Auslösewerte für die Aufstellung einer qualifizierten Lärmaktionsplanung angegeben. In der nachfolgenden Tabelle sind diese Werte zusammengestellt.

Tabelle 4 Auslösekriterien Lärmaktionsplanung

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

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

Die Anzahl Betroffener in den Pegelbereichen ≥ 65 dB(A) (L_{DEN}) bzw. ≥ 55 dB(A) (L_{Night}) ist in der Tabelle 5 dargestellt.

Tabelle 5 Anzahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 65 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} \geq 55 \text{ dB(A)}$

Bereich	Betroffene mit $L_{DEN} \geq 65 \text{ dB(A)}$	Betroffene mit $L_{Night} \geq 55 \text{ dB(A)}$
Homburg	2.103	2.140

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

2.8 Hotspotanalyse

Zur Festlegung der Straßenabschnitte für vordringlichen Handlungsbedarf wurde eine Hotspotanalyse durchgeführt. Diese zeigt Bereiche mit einer Lärmbelastung $> 65 \text{ dB(A)}$ für den Lärmindex L_{DEN} und einer hohen Einwohnerdichte. Zur Verdeutlichung wurden Wohngebäude, an denen der genannte Pegel überschritten werden, rot eingefärbt. Die Abbildung A04 im Anhang A gibt diese Hotspots wieder. In den Abbildungen A06, A07, A08 und A09 sind detaillierte Ausschnitte für die Innenstadt, Jägersburg, Bruchhof sowie Schwarzenacker/Schwarzenbach dargestellt. Ausgeprägte Hotspotbereiche befinden sich in

Jägersburg

- B 423: Jägersburg, Saar-Pfalz-Straße
- L 118: Jägersburg, Saar-Pfalz-Straße

Homburg, Innenstadt

- B 423: Bexbacher Straße, Entenweiher Straße, Zweibrücker Straße von Richard-Wagner-Straße bis Cappelallee
- L 119: Saarbrücker Straße von Pirminiusstraße bis Bexbacher Straße
- L 119: Richard-Wagner-Straße von B 423 (Bexbacher Straße) bis L 118 (Robert-Bosch-Straße)

Bruchhof

- L 119: Kaiserslauterer Straße von Closenbruchstraße bis 'Am Gutshof'

Schwarzenbach

- B 423: Einöder Straße von Ortseingang 'Am Webersberg' bis Lambsbach

Schwarzenacker

- B 423: Homburger Straße von Lambsbach bis Einmündung L 110 (Hauptstraße)
- L 110: Hauptstraße, Ernstweilerstraße von B423 bis L 469 (Dinglerstraße)

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

Kleinere, punktuelle Hotspots finden sich in der B 423, Bexbacher Straße, zwischen Hasenäckerstraße und 'Am Hochrech' sowie im Bereich Lappentascher Straße/Saarstraße, in der L 110, Hauptstraße, am Ortsausgang von Schwarzenacker, in der L 118, Robert-Bosch-Straße, auf Höhe der Einmündung der Dürerstraße und in der L 119, Saarbrücker Straße, auf Höhe der Bliesberger Straße.

3 Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung

3.1 Vorbemerkung

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

Als Maßnahmen an der Quelle kommen vor allem in Betracht:

- Geschwindigkeitsbeschränkungen
- Einsatz lärmindernder Fahrbahnoberflächen

sowie

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

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

3.2 Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung

Entlang der BAB 6 und der L 118 sind zum Schutz des Ortsteils Reiskirchen Lärmschutzwände vorhanden. Entlang der B 423 gibt es eine Lärmschutzwand zwischen Cappelallee und Ulmenweg zum Schutz der östlich davon gelegenen Wohnbebauung. Weitere Lärmschutzwände an der BAB 8 schützen die Wohnbebauung in Ingweiler.

Im Rahmen der Lärmkartierung wurde durch den Landesbetrieb für Straßenbau angegeben, dass von einem bereits lärmindernden Fahrbahnbelag (Splittmastixasphalt) auf allen Straßenabschnitten auszugehen ist.

Im Lärmaktionsplan der Stufe II wurde die Entlastungswirkung einer Ortsumgehung der B 423 für die Ortsteile Schwarzenbach und Schwarzenacker untersucht; diese wurde bisher noch nicht realisiert.

Im Lärmaktionsplan der Stufe I wurden 'Sonstige Maßnahmen' zur Lärminderung betrachtet; diese wurden in der im Lärmaktionsplan der 3. Runde überprüft und fortgeschrieben. Sie haben weiterhin Gültigkeit.

3.3 Geschwindigkeitsbeschränkung

3.3.1 Rechtliche Einordnung: Geschwindigkeitsbeschränkungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung

3.3.1.1 Position der Obersten Straßenverkehrsbehörde im Saarland

Die Bindungswirkung des Lärmaktionsplans und damit auch die Möglichkeit der Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird bundesweit nicht einheitlich gesehen. Die Oberste Straßenverkehrsbehörde im Saarland geht davon aus, es sich bei der Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen um eine Maßnahme des ordnungsrechtlichen Lärmschutzes handelt, die der Eingriffsverwaltung zuzuordnen ist. Die Ermächtigungsgrundlage hierfür ergibt sich aus § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 i. V. m. § 45 Absatz 9 der Straßenverkehrsordnung (StVO) /17/. Als einzige untergesetzliche ermessensleitende Richtlinie ist nach Auffassung der Obersten Straßenverkehrsbehörde hierbei die Lärmschutzrichtlinien-StV /18/ maßgeblich. Auch wenn die zuständigen Straßenverkehrsbehörden im Rahmen ihrer pflichtgemäßen Ermessungsentscheidung zum Ergebnis kommen, dass die Voraussetzungen für eine ordnungsrechtliche Lärmschutzmaßnahme gegeben sind, bedarf diese Entscheidung der Zustimmung der Obersten Straßenverkehrsbehörde. Die Oberste Straßenverkehrsbehörde vertritt die Meinung, dass es sich bei Lärmaktionsplanungen nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz um Maßnahmen des vorbereitenden Lärmschutzes handelt, die verwaltungsrechtlich dem Innenrecht zuzuordnen sind. Demnach sind Lärmaktionspläne als strategische Planungsgrundlage zu sehen; das Bundesimmissionsschutzrecht ist kein dem Verkehrsrecht übergeordnetes Recht. Die Oberste Straßenverkehrsbehörde vertritt die Auffassung, dass eine nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz erfolgte Lärmaktionsplanung einer Gemeinde die fachrechtlichen Eingriffsvoraussetzungen einer Straßenverkehrsbehörde für eine ordnungsrechtliche Eingriffsmaßnahme nach dem Straßenverkehrsrecht weder vorwegnehmen noch ersetzen kann. Die Straßenverkehrsbehörde hat diese Voraussetzungen in eigener Zuständigkeit zu prüfen und die Zustimmung der Obersten Straßenverkehrsbehörde einzuholen.

Mit der Novellierung der StVO vom Oktober 2025 treffen die Straßenverkehrsbehörden nach § 45 Absatz 1b Nr. 5 die notwendigen Anordnungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung. Nach § 45 Absatz 1j können die Gemeinden bei der nach Landesrecht zuständigen Behörde Anordnungen nach den Absätzen 1 bis 1i des § 45 beantragen. Nach Absatz 9 Nr. 4 können nun kurze streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h auf Streckenabschnitten von bis zu 500 m zwischen zwei Tempo-30-Strecken festgesetzt werden. Ferner kann nach Nr. 6 die Ausweisung von innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h auf Straßen des überörtlichen Verkehrs oder auf weiteren Vorfahrtstraßen im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Fußgängerüberwegen, Kindergärten, Kindertagesstätten, Spielplätzen, hochfrequentierten Schulwegen, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen oder Krankenhäusern angeordnet

werden. Nach Absatz 1c darf die Anordnung von Tempo-30-Zonen sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs noch auf weitere Vorfahrtstraßen erstrecken.

Die Verkehrsminister der Länder haben in der Verkehrsministerkonferenz das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) gebeten, eine Evaluierung der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) vorzunehmen, das BMDV war dieser Bitte bis zur letzten Verkehrsministerkonferenz am 2./3. April 2025 nicht nachgekommen.

In Baden-Württemberg und in verschiedenen Rechtsgutachten, die sich mit der Bindungswirkung und der Umsetzung insbesondere von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung befassen, wird eine nachfolgend dargestellte Rechtsauffassung vertreten, die von der Obersten Straßenverkehrsbehörde des Saarlands jedoch nicht geteilt wird.

3.3.1.2 Rechtsgutachten und Position der Straßenverkehrsbehörden in Baden-Württemberg

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 Lärmminderungsmaßnahmen dar. Diese können nur umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen wurden.’ /20/, S. 15.

Das BImSchG sieht für Lärmaktionspläne - anders als für Luftreinhaltepläne – kein Einvernehmensefordernis 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. /21/, Rn. 12.

‘Da die Durchführung von Lärmminderungsmaßnahmen 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.’ /21/, 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 Lärmaktionsplanung dem verfassungsrechtlich geschützten Bereich der kommunalen Planungshoheit zuzurechnen ist.’ /20/, S. 20.

‘Um die strikte Bindungswirkung des Lärmaktionsplans auszulösen, muss die planaufstellende Gemeinde eine umfassende eigene Ermessens- und Verhältnismäßigkeitsprüfung anstellen.’ /20/, 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“ /20/, 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.’ /20/ 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.’ /20/, 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)⁶. 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).’ /16/. ‘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.’ /20/, S. 18.

Bedeutung der Umgebungslärmrichtlinie

‘Die UmgebungslärmRL hat keinen ordnungsrechtlichen Ansatz, sondern verfolgt einen Managementansatz. Bei der Bekämpfung des Umgebungslärms geht es nicht (nur) um die Vermeidung oder Verhinderung erheblichen Lärms, sondern um die Verbesserung der Lärmsituation insgesamt. Dem entsprechend verbietet sich eine reflexhafte Heranziehung von Verwaltungsvorschriften wie der Lärmschutz-Richtlinien-StV. Vielmehr definiert die einen Lärmaktionsplan aufstellende Gemeinde den straßenverkehrsrechtlichen Gefahrenbegriff nach § 45 Abs. 9 S. 2 StVO. Die Straßenver-

⁶ 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts

kehrsbefehl ist an den im Lärmaktionsplan zugrunde gelegten „Gefahrenbegriff“ gebunden (sog. Konkretisierungswirkung; Stichwort: Auslösewerte), nicht jedoch an bestimmte Lärmgrenzwerte.“ /22/, 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.“ /20/, 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.“ /20/, 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.“ /23/, 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.“ /24/.

3.3.2 Vorbemerkungen

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

Als Kriterien werden herangezogen:

- Überschreitung der Schwellenwerte der gesundheitlichen Beeinträchtigungen für den Lärmindex L_{DEN} und L_{Night} von 65 bzw. 55 dB(A)

- Abnahme der Zahl betroffener Menschen für den Lärmindex L_{DEN} im Pegelbereich $> 65 \text{ dB(A)}$
- Abnahme der Lärmkennziffer (LKZ) für den Lärmindex L_{DEN}
- Erreichte Reduktion des Emissionspegels
- Schutzfunktion für Spielplätze und Schulwege
- Auswirkungen auf die Reisezeit
- Auswirkungen auf die Luftschadstoffe
- Möglichkeit der Umsetzung alternativer Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung
- Verkehrsverlagerung
- Auswirkungen auf den ÖPNV
- Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.

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

3.3.2.1 Überschreitung der Schwellenwerte der gesundheitlichen Beeinträchtigung

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

3.3.2.2 Abnahme der Zahl betroffener Menschen

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

3.3.2.3 Abnahme der Lärmkennziffer

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

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

mit

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

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

3.3.2.4 Reduktion des Emissionspegels

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

3.3.2.5 Auswirkungen auf die Reisezeit

Unter der Voraussetzung eines gleichmäßigen Verkehrsflusses erhöht sich die Durchfahrtzeit generell bei der Umstellung von 50 km/h auf 30km/h um 67 %. Nach Aussagen des Umweltbundesamts /25/ ist für den motorisierten Individualverkehr (MIV) von Fahrzeiterhöhungen von unter 10 % bis zu maximal diesem Wert auszugehen. Nach einer weiteren UBA-Studie beträgt der Reisezeitverlust tagsüber ca. 2 Sekunden je 100 m und nachts zwischen 0 und 2 Sekunden je 100 m /26/. Die mittleren Reisezeiten weichen in der Realität allerdings sowohl bei 50 km/h als auch bei 30 km/h davon deutlich nach oben ab und werden bspw. durch Ampeln, Parken in 2. Reihe, Vorfahrtsregelungen, Fußgängerüberwege und Ausweichverkehre erhöht.

3.3.2.6 Schutzfunktion für Spielplätze, Schulwege und Fußgängerüberwege

Mit der Novellierung der StVO vom Oktober 2024 /17/ sollen die Verkehrsbehörden in Zukunft leichter eine Tempobeschränkung auf 30 km/h anordnen können, um Spielplätze, viel genutzte Schulwege und Fußgängerüberwegen zu schützen. Lückenschlüsse zwischen zwei Geschwindigkeitsbeschränkungen von bis zu 500 m werden ermöglicht.

3.3.2.7 Auswirkungen auf die Luftschadstoffe

Die Beurteilung der Auswirkungen auf die Luftschadstoffe durch die Maßnahmen zur Lärmreduzierung erfolgt unter Bezugnahme auf nachfolgend aufgeführte Untersuchungen des Umweltbundesamts (UBA).

Die Auswirkungen im innerörtlichen Bereich wurden in 'Umweltauswirkungen einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h' /25/ betrachtet. Hierbei wurde festgestellt, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h lediglich geringe Auswirkungen auf die Luftschadstoffe entfaltet. In den Schlussfolgerungen der Untersuchung heißt es: 'Aufgrund der deutlich positiven Wirkungen auf die Lärmentlastung und die Verkehrssicherheit ist es sinnvoll, Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit einzuführen. Auch straßenverkehrsbedingte Luftschadstoffe (NOx und PM10) können durch Tempo 30 leicht zurückgehen. Die CO2-Emissionen werden kaum beeinflusst.'

Die Auswirkungen eines Tempolimits im Außerortsbereich wurden in dem Bericht 'Umweltwirkung eines Tempolimits auf Autobahnen und Außerortsstraßen' /27/ eruiert. Daraus ergibt sich die Folgerung, dass die Reduzierung der Geschwindigkeit mit einer Verbesserung der Luftschadstoffwerte einhergeht. U. a. heißt es, 'dass das Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowohl auf

die Fahrleistung als auch auf die Treibhausgasemissionen (CO₂eq), Stickstoffoxiden (NO_x) und Feinstaub (PM) mindernd wirkt.⁷

3.3.2.8 Möglichkeit der Umsetzung alternativer Maßnahmen

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

Als Maßnahmen an der Quelle kommen neben Geschwindigkeitsbeschränkungen auch der Einbau lärmindernder Asphalte in Betracht. Diese Maßnahme ist nur bei Belagssanierungen als kostengünstig zu betrachten und kann dann ergänzend zu Geschwindigkeitsbeschränkungen eingesetzt werden. Hierdurch lassen sich eine weitere Pegelreduktionen um ca. 4 dB (Straße ohne SV-Anteil⁷) und bis ca. 0,5 dB für Straßen mit sehr hohem SV-Anteil erreichen. Allerdings ist gemäß den Angaben des Landesbetriebs für Straßenbau auf allen kartierten Straßen von einem verbauten Splittmastixasphalt auszugehen, so dass durch den Einbau sog. Lärmoptimierter Asphalte (LOA) rechnerisch keine signifikanten Pegelminderungen zu erwarten wären.

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

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

3.3.2.9 Verkehrsverlagerung

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

3.3.2.10 Auswirkungen auf den ÖPNV

Untersuchungen des UBA gehen von einem Reisezeitverlust auch für Busse von ca. 2 Sekunden je 100 m aus /26/.

⁷ SV: Schwerverkehr

3.3.2.11 Leichtigkeit des Verkehrs

Die Lichtsignalanlagen müssen an die reduzierten Geschwindigkeiten angepasst werden. Die Leistungsfähigkeit des Verkehrs wird auch mit einer neuen Lichtsignalanlage gewährleistet. Untersuchungen in anderen Städten, bspw. Saarbrücken, zeigen, dass der Verkehrsfluss nach Anpassung der Ampelschaltung an Tempo 30 nicht signifikant schlechter geworden ist.

Vor allem tagsüber wird eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h häufig wegen gestörter Verkehrsflüsse nicht ausgeschöpft. Die Homogenität des Verkehrsflusses ist tagsüber in Tempo-30-Abschnitten deutlich besser als in Streckenabschnitten mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h /26/. Insgesamt ist tagsüber von einer Verstetigung des Verkehrs auszugehen. Nachts treten in der Regel keine wesentlichen Veränderungen in Hinblick auf die Qualität des Verkehrsflusses auf /26/.

3.3.2.12 Langfristige Zielsetzung des LAP

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

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

3.3.3 Maßnahmenbereiche

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

Jägersburg

- B 423: Jägersburg, Saar-Pfalz-Straße von Ortseingang bis L 118, MB01
- L 118: Jägersburg, Saar-Pfalz-Straße von L 118 bis 'Am Eichwald', MB02

Homburg, Innenstadt

- B 423: Bexbacher Straße, Entenweiher Straße, Zweibrücker Straße von Richard-Wagner-Straße bis Cappelallee, MB03
- L 119: Saarbrücker Straße von Beederstraße bis Bexbacher Straße, MB06

Bruchhof

- L 119: Kaiserslauterer Straße von Heidebruchstraße bis 'Am Gutshof', MB07

Schwarzenbach

- B 423: Einöder Straße von Ortseingang 'Am Webersberg' bis Lambsbach, MB04

Schwarzenacker

- B 423: Homburger Straße von Lambsbach bis Einmündung L 110 (Hauptstraße), MB05
- L 110: Hauptstraße von B 423 bis Ernstweilerstraße, MB08.

Dabei wurden kleinere Hotspotbereiche zusammengefasst, um eine kleinteilige und sprunghafte Verkehrsbeschilderung zu vermeiden. Punktuelle Hotspots wie bspw. an der Robert-Bosch-Straße wurden nicht berücksichtigt.

3.3.3.1 Maßnahmenbereich 1: B 423: Jägersburg, Saar-Pfalz-Straße

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

Tabelle 6 Maßnahmenbereich 1, B 423: Saar-Pfalz-Straße, Veränderung der Betroffenheit

Intervalle in dB(A)	Betroffene L _{DEN} 50 km/h	Betroffene L _{DEN} 30 km/h	Betroffene L _{DEN} Differenz	Betroffene L _{Night} 50 km/h	Betroffene L _{Night} 30 km/h	Betroffene L _{Night} Differenz
50-54	-	-	-	69	123	+54
55-59	45	56	+11	104	20	-84
60-64	68	119	+51	4	2	-2
65-69	103	9	-94	0	0	0
70-74	1	1	0	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-

Die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten beträgt auch ohne Umsetzung der Maßnahme 0, die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung verringert sich um 11 von 42 auf 31 und die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung verringert sich um 3 von 11 auf 8.

Die Lärmkennziffer für den L_{DEN} hat sich von 1.928 um 765 auf 1.163 nach Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung verringert. Die Zahl der Bewohner über dem Schwellenwert zur gesundheitlichen Beeinträchtigung von 65 dB(A) am Tag kann um 94 reduziert werden. Es gibt weiterhin einen Betroffenen, der Pegeln > 70 dB(A) ausgesetzt ist.

Die maximalen Gebäudepegel für den Lärmindex L_{DEN} sind in den Abbildungen MB01_T50 für eine Geschwindigkeit von 50 km/h bzw. MB01_T30 für 30 km/h farblich kodiert dargestellt.

Der Emissionspegel für den Zeitbereich DEN sinkt um 3,4 dB und für den Zeitbereich Night um 3,3 dB.

Auf Höhe der Gebäude Saar-Pfalz-Straße 103/105 bzw. 114 befindet sich ein Fußgängerüberweg. Die Erhöhung der Sicherheit der Querung der Fußgängerüberwege wird durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung gewährleistet.

Die Länge des Streckenabschnitts insgesamt beträgt ca. 700 m, bei gleichförmiger Geschwindigkeit verlängert sich rechnerisch die Fahrzeit von 50 auf 84 s, also um 34 s, also um etwas mehr als eine halbe Minute.

3.3.3.2 Maßnahmenbereich 2: L 118: Jägersburg, Saar-Pfalz-Straße

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

Tabelle 7 Maßnahmenbereich 2, L 118: Saar-Pfalz-Straße, Veränderung der Betroffenheit

Intervalle in dB(A)	Betroffene L _{DEN} 50 km/h	Betroffene L _{DEN} 30 km/h	Betroffene L _{DEN} Differenz	Betroffene L _{Night} 50 km/h	Betroffene L _{Night} 30 km/h	Betroffene L _{Night} Differenz
50-54	-	-	-	32	35	3
55-59	18	18	0	77	72	-5
60-64	32	36	+4	9	0	-9
65-69	80	69	-11	0	0	0
70-74	6	0	-6	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-

Die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten beträgt auch ohne Umsetzung der Maßnahme 0, die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung verringert sich um 7 von 30 auf 23 und die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung verringert sich um 3 von 9 auf 6.

Die Lärmkennziffer für den L_{DEN} hat sich von 1.390 um 213 auf 1.177 nach Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung verringert. Die Zahl der Bewohner über dem Schwellenwert zur gesundheitlichen Beeinträchtigung von 65 dB(A) am Tag kann um 17 reduziert werden. Es gibt keine Betroffenen mehr, die tags Pegeln > 70 dB(A) oder nachts > 60 dB(A) ausgesetzt sind.

Die maximalen Gebäudepegel für den Lärmindex L_{DEN} sind in den Abbildungen MB02_T50 für eine Geschwindigkeit von 50 km/h bzw. MB02_T30 für 30 km/h farblich kodiert dargestellt.

Der Emissionspegel für den Zeitbereich DEN sinkt um 3,3 dB und für den Zeitbereich Night um 3,4 dB.

Auf Höhe der Gebäude Saar-Pfalz-Straße 53 bzw. 62 befindet sich ein Fußgängerüberweg. Die Erhöhung der Sicherheit der Querung der Fußgängerüberwege wird durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung gewährleistet.

Die Länge des Streckenabschnitts insgesamt beträgt ca. 380 m, bei gleichförmiger Geschwindigkeit verlängert sich rechnerisch die Fahrzeit von 28 auf 46 s, also um 18 s, also um etwas mehr als eine viertel Minute.

3.3.3.3 Maßnahmenbereich 3: B 423: Innenstadt

Für den Maßnahmenbereich 3 setzt der LAP eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h fest. Damit werden die in der Tabelle 8 dargestellten Verringerungen der Betroffenheit erreicht.

Tabelle 8 Maßnahmenbereich 3, B 423: Innenstadt

Intervalle in dB(A)	Betroffene L _{DEN} 50 km/h	Betroffene L _{DEN} 30 km/h	Betroffene L _{DEN} Differenz	Betroffene L _{Night} 50 km/h	Betroffene L _{Night} 30 km/h	Betroffene L _{Night} Differenz
50-54	-	-	-	51	129	+78
55-59	18	39	+21	170	286	+116
60-64	75	144	+69	219	1	-218
65-69	220	267	+47	0	0	0
70-74	142	0	-142	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-

Die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten beträgt auch ohne Umsetzung der Maßnahme 0, die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung verringert sich um 21 von 112 auf 91 und die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung verringert sich um 8 von 35 auf 27.

Die Lärmkennziffer für den L_{DEN} hat sich von 5.843 um 1.328 auf 4.515 nach Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung verringert. Die Zahl der Bewohner über dem Schwellenwert zur gesundheitlichen Beeinträchtigung von 65 dB(A) am Tag kann um 95 reduziert werden. Es gibt keine Betroffenen mehr, die tags Pegeln > 70 dB(A) ausgesetzt sind. Nachts ist nur noch eine betroffene Person Pegeln > 60 dB(A) ausgesetzt.

Die maximalen Gebäudepegel für den Lärmindex L_{DEN} sind in den Abbildungen MB03_T50 für eine Geschwindigkeit von 50 km/h bzw. MB03_T30 für 30 km/h farblich kodiert dargestellt.

Der Emissionspegel für den Zeitbereich DEN sinkt um 3,2 dB und für den Zeitbereich Night um 3,4 dB.

Die Länge des Streckenabschnitts insgesamt beträgt ca. 1.450 m, bei gleichförmiger Geschwindigkeit verlängert sich rechnerisch die Fahrzeit von 105 auf 174 s, also um 69 s, also um etwas mehr als eine Minute.

3.3.3.4 Maßnahmenbereich 4: B 423: Schwarzenbach, Einöder Straße

Für den Maßnahmenbereich 4 setzt der LAP eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h fest. Damit werden die in der Tabelle 9 dargestellten Verringerungen der Betroffenheit erreicht.

Tabelle 9 Maßnahmenbereich 4, B 423: Einöder Straße, Veränderung der Betroffenheit

Intervalle in dB(A)	Betroffene L _{DEN} 50 km/h	Betroffene L _{DEN} 30 km/h	Betroffene L _{DEN} Differenz	Betroffene L _{Night} 50 km/h	Betroffene L _{Night} 30 km/h	Betroffene L _{Night} Differenz
50-54	-	-	-	141	135	-6
55-59	48	126	+78	153	140	-13
60-64	148	121	-27	43	0	-43
65-69	155	122	-33	0	0	0
70-74	27	0	-27	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-

Die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten beträgt auch ohne Umsetzung der Maßnahme 0, die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung verringert sich um 15 von 78 auf 63 und die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung verringert sich um 7 von 23 auf 16.

Die Lärmkennziffer für den L_{DEN} hat sich von 3.640 um 2.748 auf 892 nach Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung verringert. Die Zahl der Bewohner über dem Schwellenwert zur gesundheitlichen Beeinträchtigung von 65 dB(A) am Tag kann um 60 reduziert werden. 27 Betroffene, die Pegeln >70 dB(A) ausgesetzt sind, können entlastet werden. Es gibt keine Betroffenen mehr, die tags Pegeln > 70 dB(A) oder nachts > 60 dB(A) ausgesetzt sind.

Die maximalen Gebäudepegel für den Lärmindex L_{DEN} sind in den Abbildungen MB04_T50 für eine Geschwindigkeit von 50 km/h bzw. MB04_T30 für 30 km/h farblich kodiert dargestellt.

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

Die Länge des Streckenabschnitts insgesamt beträgt ca. 1.140 m, bei gleichförmiger Geschwindigkeit verlängert sich rechnerisch die Fahrzeit von 82 auf 137 s, also um 55 s, weniger als eine Minute.

3.3.3.5 Maßnahmenbereich 5: B 423: Schwarzenacker, Homburger Straße

Für den Maßnahmenbereich 5 setzt der LAP eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h fest. Damit werden die in der Tabelle 10 dargestellten Verringerungen der Betroffenheit erreicht.

Tabelle 10 Maßnahmenbereich 5, B 423: Homburger Straße, Veränderung der Betroffenheit

Intervalle in dB(A)	Betroffene L _{DEN} 50 km/h	Betroffene L _{DEN} 30 km/h	Betroffene L _{DEN} Differenz	Betroffene L _{Night} 50 km/h	Betroffene L _{Night} 30 km/h	Betroffene L _{Night} Differenz
50-54	-	-	-	32	78	+46
55-59	1	10	+9	186	186	0
60-64	66	112	+46	59	12	-47
65-69	171	155	-16	0	0	0
70-74	40	1	-39	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-

Die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten beträgt auch ohne Umsetzung der Maßnahme 0, die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung verringert sich um 7 von 64 auf 57 und die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung verringert sich um 3 von 21 auf 18.

Die Lärmkennziffer für den L_{DEN} hat sich von 3.335 um 515 auf 2.820 nach Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung verringert. Die Zahl der Bewohner über dem Schwellenwert zur gesundheitlichen Beeinträchtigung von 65 dB(A) am Tag kann um 55 reduziert werden. Es gibt nur noch einen Betroffenen, der tags Pegeln > 70 dB(A) ausgesetzt ist.

Die maximalen Gebäudepegel für den Lärmindex L_{DEN} sind in den Abbildungen MB05_T50 für eine Geschwindigkeit von 50 km/h bzw. MB05_T30 für 30 km/h farblich kodiert dargestellt.

Der Emissionspegel für den Zeitbereich DEN sinkt um 3,0 dB und für den Zeitbereich Night um 3,2 dB.

Die Länge des Streckenabschnitts insgesamt beträgt ca. 1.610 m, bei gleichförmiger Geschwindigkeit verlängert sich rechnerisch die Fahrzeit von 116 auf 193 s, also um 77 s, etwas mehr als eine Minute.

3.3.3.6 Maßnahmenbereich 6: L 119: Innenstadt, Saarbrücker Straße

Für den Maßnahmenbereich 6 setzt der LAP eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h fest. Damit werden die in der Tabelle 11 dargestellten Verringerungen der Betroffenheit erreicht.

Tabelle 11 Maßnahmenbereich 6, L 119: Saarbrücker Straße, Veränderung der Betroffenheit

Intervalle in dB(A)	Betroffene L _{DEN} 50 km/h	Betroffene L _{DEN} 30 km/h	Betroffene L _{DEN} Differenz	Betroffene L _{Night} 50 km/h	Betroffene L _{Night} 30 km/h	Betroffene L _{Night} Differenz
50-54	-	-	-	32	92	+60
55-59	8	26	+18	96	26	-70
60-64	34	85	+51	5	0	-5
65-69	92	36	-66	0	0	0
70-74	5	0	-5	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-

Die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten beträgt auch ohne Umsetzung der Maßnahme 0, die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung verringert sich um 5 von 29 auf 24 und die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung verringert sich um 2 von 9 auf 7.

Die Lärmkennziffer für den L_{DEN} hat sich von 1.513 um 485 auf 1.028 nach Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung verringert. Die Zahl der Bewohner über dem Schwellenwert zur gesundheitlichen Beeinträchtigung von 65 dB(A) am Tag kann um 71 reduziert werden. 5 Betroffene, die Pegeln >70 dB(A) ausgesetzt sind, können entlastet werden. Es gibt keine Betroffenen mehr, die tags Pegeln > 70 dB(A) oder nachts > 60 dB(A) ausgesetzt sind.

Die maximalen Gebäudepegel für den Lärmindex L_{DEN} sind in den Abbildungen MB06_T50 für eine Geschwindigkeit von 50 km/h bzw. MB06_T30 für 30 km/h farblich kodiert dargestellt.

Der Emissionspegel für den Zeitbereich DEN sinkt um 2,8 dB und für den Zeitbereich Night um 3,0 dB.

Die Länge des Streckenabschnitts insgesamt beträgt ca. 500 m, bei gleichförmiger Geschwindigkeit verlängert sich rechnerisch die Fahrzeit von 36 auf 60 s, also um 24 s, weniger als eine halbe Minute.

3.3.3.7 Maßnahmenbereich 7: L 119: Kaiserslauterer Straße

Für den Maßnahmenbereich 7 setzt der LAP eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h fest. Damit werden die in der Tabelle 12 dargestellten Verringerungen der Betroffenheit erreicht.

Tabelle 12 Maßnahmenbereich 7, L 119: Kaiserslauterer Straße, Veränderung der Betroffenheit

Intervalle in dB(A)	Betroffene L_{DEN} 50 km/h	Betroffene L_{DEN} 30 km/h	Betroffene L_{DEN} Differenz	Betroffene L_{Night} 50 km/h	Betroffene L_{Night} 30 km/h	Betroffene L_{Night} Differenz
50-54	-	-	-	101	176	+75
55-59	31	67	+36	189	91	-98
60-64	112	180	+68	14	0	-14
65-69	181	69	-112	0	0	0
70-74	4	0	-4	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-

Die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten beträgt auch ohne Umsetzung der Maßnahme 0, die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung verringert sich um 11 von 66 auf 55 und die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung verringert sich um 5 von 20 auf 15.

Die Lärmkennziffer für den L_{DEN} hat sich von 3.250 um 870 auf 2.380 nach Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung verringert. Die Zahl der Bewohner über dem Schwellenwert zur gesundheitlichen Beeinträchtigung von 65 dB(A) am Tag kann um 116 reduziert werden. Es gibt keine Betroffenen mehr, die tags Pegeln > 70 dB(A) oder nachts > 60 dB(A) ausgesetzt sind.

Die maximalen Gebäudepegel für den Lärmindex L_{DEN} sind in den Abbildungen MB07_T50 für eine Geschwindigkeit von 50 km/h bzw. MB07_T30 für 30 km/h farblich kodiert dargestellt.

Der Emissionspegel für den Zeitbereich DEN sinkt um 2,5 dB und für den Zeitbereich Night um 2,8 dB.

Die Länge des Streckenabschnitts insgesamt beträgt ca. 1.480 m, bei gleichförmiger Geschwindigkeit verlängert sich rechnerisch die Fahrzeit von 107 auf 178 s, also um 71 s, etwas mehr als eine Minute.

3.3.3.8 Maßnahmenbereich 8: L 110: Schwarzenacker, Hauptstraße

Für den Maßnahmenbereich 8 setzt der LAP eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h fest. Damit werden die in der Tabelle 13 dargestellten Verringerungen der Betroffenheit erreicht.

Tabelle 13 Maßnahmenbereich 8, L 110: Hauptstraße, Veränderung der Betroffenheit

Intervalle in dB(A)	Betroffene L_{DEN} 50 km/h	Betroffene L_{DEN} 30 km/h	Betroffene L_{DEN} Differenz	Betroffene L_{Night} 50 km/h	Betroffene L_{Night} 30 km/h	Betroffene L_{Night} Differenz
50-54	-	-	-	66	129	+63
55-59	35	55	+20	147	214	+67
60-64	67	134	+67	153	2	-151
65-69	160	192	+32	0	0	0
70-74	129	0	-129	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-

Die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten beträgt auch ohne Umsetzung der Maßnahme 0, die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung verringert sich um 16 von 91 auf 75 und die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung verringert sich um 6 von 28 auf 22.

Die Lärmkennziffer für den L_{DEN} hat sich von 4.848 um 1.305 auf 3.543 nach Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung verringert. Die Zahl der Bewohner über dem Schwellenwert zur gesundheitlichen Beeinträchtigung von 65 dB(A) am Tag kann um 97 reduziert werden; 129 Betroffene, die Pegeln >70 dB(A) ausgesetzt sind, können entlastet werden. Es gibt keine Betroffenen mehr, die tags Pegeln > 70 dB(A) ausgesetzt sind; im Nachteitraum sind noch 2 Personen Pegeln > 60 dB(A) ausgesetzt; 151 konnten entlastet werden.

Die maximalen Gebäudepegel für den Lärmindex L_{DEN} sind in den Abbildungen MB08_T50 für eine Geschwindigkeit von 50 km/h bzw. MB08_T30 für 30 km/h farblich kodiert dargestellt.

Der Emissionspegel für den Zeitbereich DEN sinkt um 3,3 dB und für den Zeitbereich Night um 3,4 dB.

Auf Höhe der Einmündung der Kandelgrundstraße sowie auf Höhe der Gebäude Hauptstraße 21 bzw. 32 befindet sich ein Fußgängerüberweg. Die Erhöhung der Sicherheit der Querung der Fußgängerüberwege wird durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung gewährleistet. Die Entfernung

zwischen den schutzwürdigen Stellen mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung beträgt weniger als 500 m.

Die Länge des Streckenabschnitts insgesamt beträgt ca. 1.330 m, bei gleichförmiger Geschwindigkeit verlängert sich rechnerisch die Fahrzeit von 96 auf 159 s, also um 63 s, also um etwa eine Minute.

3.4 Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Nachtzeitraum

Für alle untersuchten Straßenabschnitte beträgt der Unterschied der Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} etwas weniger als 10 dB. Auch bei Berechnungen nach RLS-90 (vgl. die Ausführungen in 3.2.1) liegt der Beurteilungspegel nachts um weniger als 10 dB unter demjenigen des Tages. Überschreitungen eines Richtwerts zur Festsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen sind damit tendenziell eher nachts als tags zu erwarten. Deshalb wurde, ergänzend, eine Hotspotkarte mit einem Schwellenwert von 60 dB(A) L_{Night} erarbeitet, Abbildung A05. Hier sind die Gebäude, an denen dieser Schwellenwert überschritten wird, rot dargestellt. Betroffene Gebäude befinden sich insbesondere entlang der B 423 in der Innenstadt und in Schwarzenbach/Schwarzenacker sowie entlang der L 110 in Schwarzenacker.

Die Stadt Homburg fordert die Untere Straßenverkehrsbehörde auf, zumindest für diese Bereiche schalltechnische Berechnungen nach RLS-90 durchzuführen, um die Möglichkeit der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h prüfen zu können.

3.5 Lärmindernde Fahrbahnoberflächen

Mit der Umsetzung der europaweit einheitlichen Berechnungsmethode in nationales Recht, der 'BUB' /28/, 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 /29/ 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 Deckschichterenerungen.

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 Lärmierungsmaßnahme im LAP festgeschrieben.

3.6 Langfristige Strategie

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

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

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

Der Lärmaktionsplan der Stufe I /3/, /4/ hat im Kapitel 'Sonstige Maßnahmen' bereits Vorschläge, die zu einer Verringerung des Verkehrslärms führen können, aufgeführt.

3.7 Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Gemäß § 47 d Abs. 5 BImSchG /7/ wird der Lärmaktionsplan nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Die Bewertung der Durchführung der Maßnahmen dieses Lärmaktionsplans wird mit der turnusmäßigen Überprüfung und Aktualisierung vorgenommen.

3.8 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 /30/ genannte Methodenkonvention des Umweltbundesamts /31/ zurückgegriffen. Darin sind, ausgehend von dem Lärmindex L_{DEN} , Lärmschadenskosten pro Anwohner in den einzelnen Pegelklassen für verschiedene Verkehrslärmarten berücksichtigt. Diese werden hier für Straßenverkehrslärm zugrunde gelegt.

Ohne Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung betragen die Lärmschadenskosten durch das kartierte Straßennetz in der Kreisstadt Homburg 1.855.000 €. Durch die Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h innerhalb der Maßnahmenbereiche in der Ortsdurchfahrt verringern sich diese Kosten um 232.000 € auf 1.623.000 €.

3.9 Ruhige Gebiete

Ruhige Gebiete werden im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht separat ausgewiesen. In der Kreisstadt Homburg gibt es bereits zahlreiche Schutzgebiete (z. B. Landschaftsschutz- und FFH-Gebiete), die in der Regel eine sehr geringe Lärmbelastung aufweisen und durch andere gesetzliche Regelungen dauerhaft gesichert sind.

4 Protokolle der öffentlichen Anhörung

Die öffentliche Auslegung des Entwurfs des Lärmaktionsplans und die Einbeziehung der Träger öffentlicher Belange fanden vom +.2025 bis zum +.2025 statt. Die Bürger wurden im Amtsblatt über die Möglichkeit zur Beteiligung informiert; der Entwurf des Lärmaktionsplans konnte dazu eingesehen werden.

Von Seiten der Bürger wurden + Stellungnahmen abgegeben, durch die TöB wurden insgesamt + Stellungnahmen eingebracht. Anregungen wurden in den Lärmaktionsplan eingearbeitet.

Der Lärmaktionsplan wurde am +.2025 im Stadtrat beschlossen. Die Öffentlichkeit wird über das Inkrafttreten informiert.

.

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/ Stadt Homburg, Lärmaktionsplanung 1. Stufe, März 2010
- /4/ Lärmaktionsplanung Stufe 2 der Kreisstadt Homburg, Oktober 2014
- /5/ Lärmaktionsplanung 3. Runde der Kreisstadt Homburg, Mai 2018
- /6/ 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
- /7/ 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 25. Februar 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 58)
- /8/ https://www.saarland.de/stat/DE/_downloads/aktuelleTabellen/GebieteUndBev%C3%B6lkerung/Tabelle_FI%C3%A4che_und_Bev%C3%B6lkerung_AKTUELL.pdf?__blob=publicationFile&v=20, Stand 30.09.2024
- /9/ Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, BGBl. I S. 1794
- /10/ 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ('Verkehrslärm-schutzverordnung - 16. BImSchV) vom 20. Juni 1990, BGBl. I S. 1036), letzte Änderung 04. November 2020
- /11/ <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Laerm-Umweltschutz/Laermvorsorge-Laermsanierung-Bundesfernstrassen/Laermvorsorge-Laermsanierung-Bundesfernstrassen.html>
- /12/ DIN 18.005 Beiblatt 1: 'Schallschutz im Städtebau – Beiblatt 1: Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung' vom Juli 2023
- /13/ SRU Sachverständigenrat für Umweltfragen. 'Für eine entschlossene Umweltpolitik in Deutschland und Europa', Umweltgutachten 2020
- /14/ Umweltbundesamt 2022, 'Empfehlungen zu Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung', <https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/umgebungslaermrichtlinie/laermaktionsplanung>
- /15/ 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_u_ba_pos_who_umgebungslarm_bf_0.pdf

- /16/ Baden-Württemberg, Ministerium für Verkehr, Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung, 08.02.2023
- /17/ Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 06. März 2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert am 11. Dezember 2024 (BGBl. 2024 I S. 411)
- /18/ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: 'Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)', vom 23. November 2007
- /19/ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97), Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997, Mai 1997
- /20/ 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
- /21/ VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17.07.2018, Az 10 S 2449/17
- /22/ Gemeinde Uhldingen-Mühlhofen. Lärmaktionsplan, Bericht-Nr. 2067.094 10.09.12 / WW, Rapp Trans AG Basel
- /23/ 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
- /24/ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 8. November 2021, BAnz AT 15.11.2021 B1
- /25/ Umweltwirkungen einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h, Abschlussbericht, UBA-Texte 50/2023
- /26/ TUNE ULR Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU Umgebungslärmrichtlinie, Arbeitspaket 2: Geschwindigkeitsreduzierungen, UBA-Texte 33/2015
- /27/ Klimaschutz durch Tempolimit – Wirkung eines generellen Tempolimits auf Bundesautobahnen auf die Treibhausgasemissionen, UBA-Texte 38/2020
- /28/ Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB), BAnz AT 05.10.1021 B4
- /29/ Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Verkehrsflächenbefestigungen aus Asphalt, ZTV Asphalt-StB 07/13, FGSV-Nr. 799
- /30/ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI), LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung -, Stand 19.09.2022
- /31/ Methodenkonvention 3.1 zur Ermittlung von Umweltkosten – Kostensätze, UBA, Stand 12/2020

Anhang

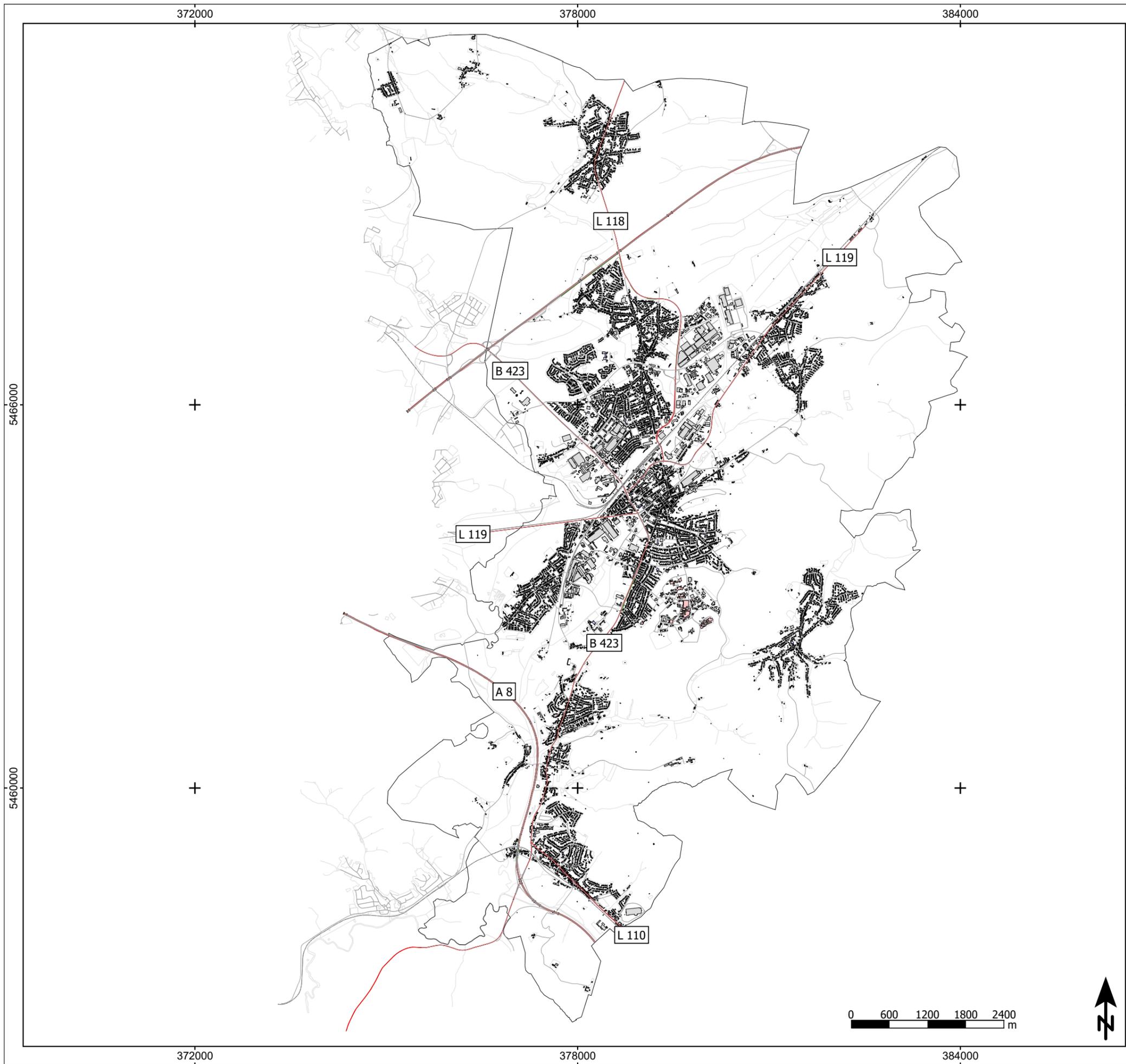
Abbildungen im Anhang A

Abbildung A01	Untersuchungsgebiet
Abbildung A02	Verkehrslärm Straße, Isolinienkarte, Lärmindex LDEN
Abbildung A03	Verkehrslärm Straße, Isolineinkarte, Lärmindex LNight
Abbildung A04	Lärmindex LDEN, Hotspotkarte, Schwellenwert: 65 dB(A), Gebäudelärmkarte, Schwellenwert: 65 dB(A)
Abbildung A05	Lärmindex LNight, Hotspotkarte, Schwellenwert: 60 dB(A), Gebäudelärmkarte, Schwellenwert: 60 dB(A)
Abbildung A06	Lärmindex LDEN, Hotspotkarte, Ausschnitt Innenstadt, Schwellenwert: 65 dB(A), Gebäudelärmkarte, Schwellenwert: 65 dB(A)
Abbildung A07	Lärmindex LDEN, Hotspotkarte, Ausschnitt Jägersburg, Schwellenwert: 65 dB(A), Gebäudelärmkarte, Schwellenwert: 65 dB(A)
Abbildung A08	Lärmindex LDEN, Hotspotkarte, Ausschnitt Bruchhof, Schwellenwert: 65 dB(A), Gebäudelärmkarte, Schwellenwert: 65 dB(A)
Abbildung A09	Lärmindex LDEN, Hotspotkarte, Ausschnitt Schwarzenacker/Schwarzenbach, Schwellenwert: 65 dB(A), Gebäudelärmkarte, Schwellenwert: 65 dB(A)
Abbildung A10	Maßnahmenbereiche
Abbildung MB01_T50	B 423, Saar-Pfalz-Straße, Jägersburg, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB01_T30	B 423, Saar-Pfalz-Straße, Jägersburg, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB02_T50	L 118, Saar-Pfalz-Straße, Jägersburg, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB02_T30	L 118, Saar-Pfalz-Straße, Jägersburg, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB03_T50	B 423, Innenstadt, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB03_T30	B 423, Innenstadt, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB04_T50	B 423, Einöder Straße, Schwarzenbach, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB04_T30	B 423, Einöder Straße, Schwarzenbach, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel

Abbildung MB05_T50	B 423, Homburger Straße, Schwarzenacker, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB05_T30	B 423, Homburger Straße, Schwarzenacker, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB06_T50	L 119, Saarbrücker Straße, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB06_T30	L 119, Saarbrücker Straße, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB07_T50	L 119, Kaiserslauterer Straße, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB07_T30	L 119, Kaiserslauterer Straße, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB08_T50	L 110, Hauptstraße, Geschwindigkeit 50 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel
Abbildung MB08_T30	L 110, Hauptstraße, Geschwindigkeit 30 km/h, Lärmindex LDEN, höchster Gebäudepegel

Tabellen im Anhang B

Bewertung der eingegangenen Stellungnahmen



Zeichenerklärung

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

Abbildung A01
Untersuchungsgebiet

Projekt
Lärmaktionsplanung 4. Runde
Kreisstadt Homburg

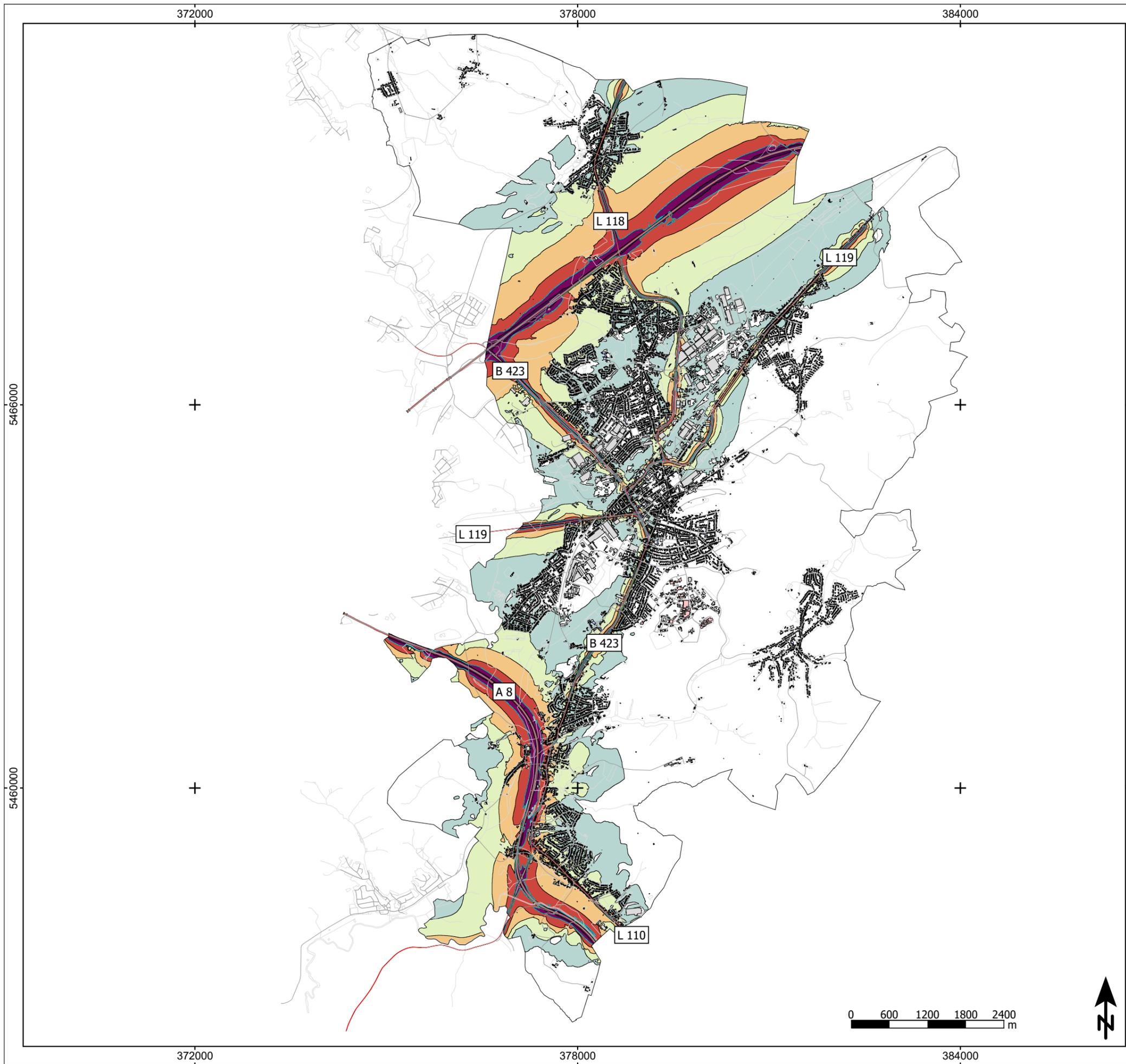
Auftraggeber
Kreisstadt Homburg
Am Forum 5
66424 Homburg

Blattgröße A3; Maßstab 1:60.000 Stand: 09.05.2025

A01.sps	25-01	0.res	Bearbeiter: KG
---------	-------	-------	----------------



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



Zeichenerklärung

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

Lärmindex LDEN in dB(A)

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

Abbildung A02

Verkehrslärm Straße
Isolinienkarte
Lärmindex LDEN

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

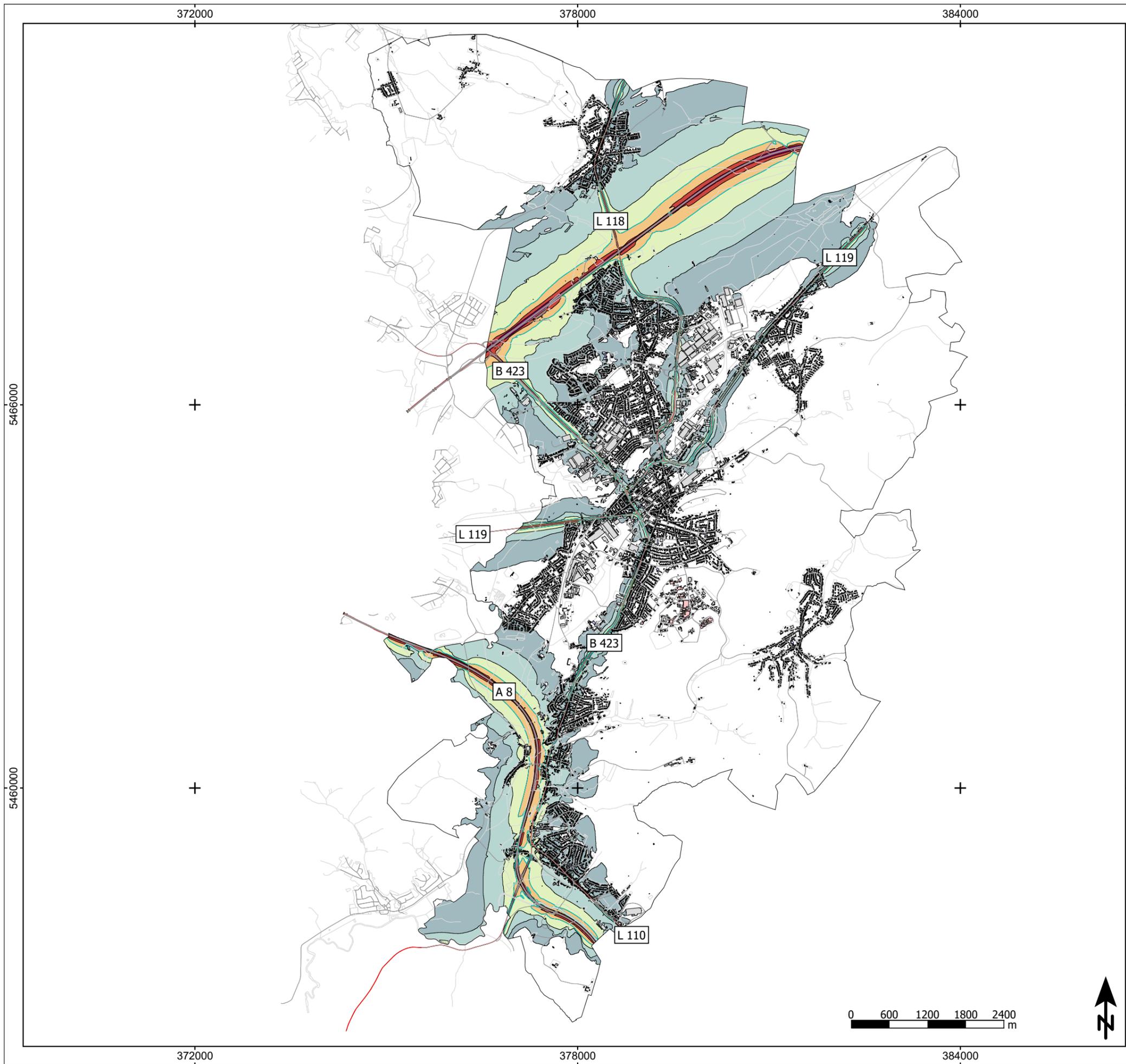
Kreisstadt Homburg
Am Forum 5
66424 Homburg

Blattgröße A3; Maßstab 1:60.000 Stand: 09.05.2025

<small>RLK</small>	<small>25-01</small>	<small>1.res</small>	<small>Bearbeiter: KG</small>
<small>A02.sps</small>			



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



Zeichenerklärung

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

Lärmindex LNight in dB(A)

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

Abbildung A03

Verkehrslärm Straße
Isolinienkarte
Lärmindex LNight

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

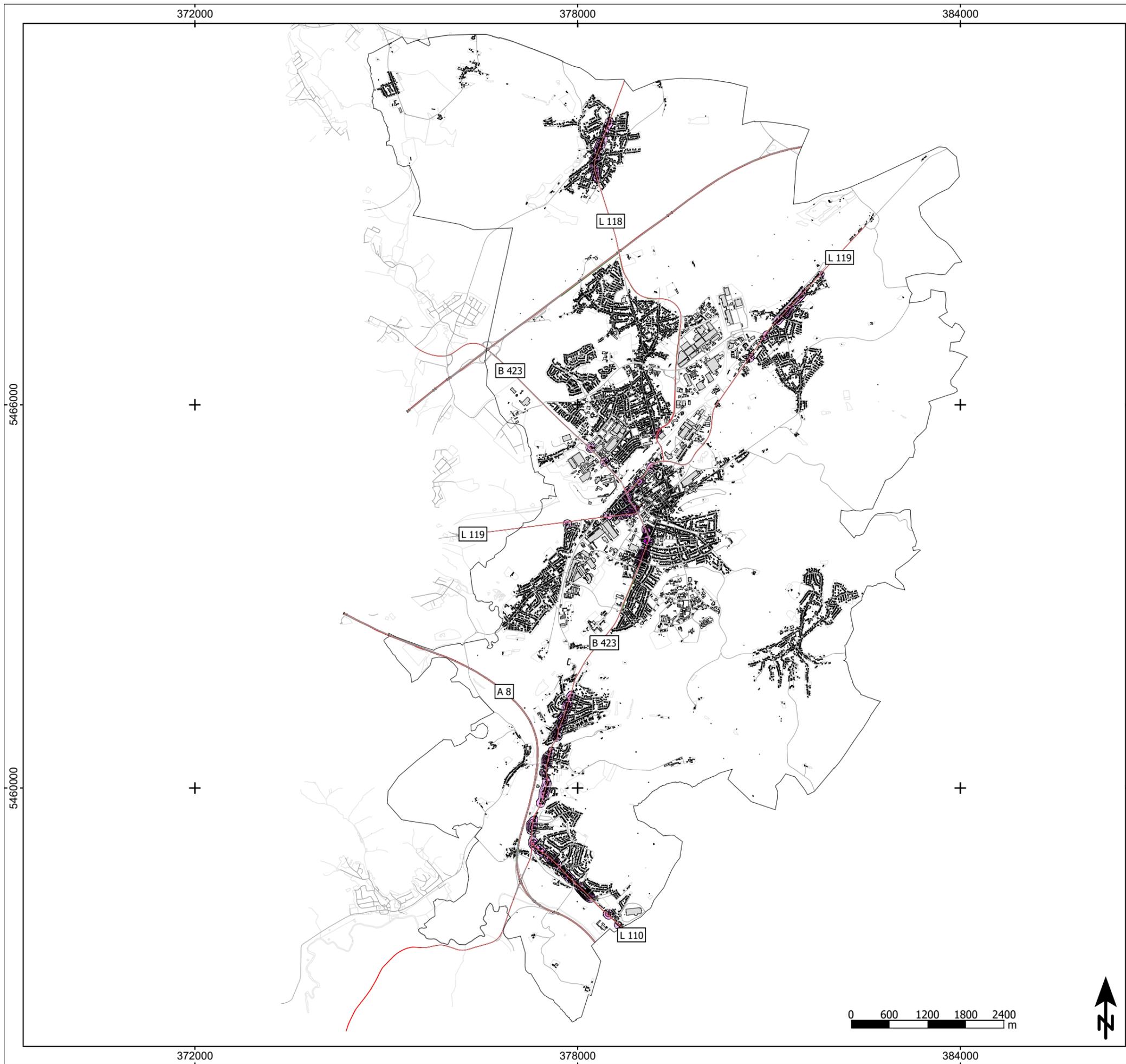
Kreisstadt Homburg
Am Forum 5
66424 Homburg

Blattgröße A3; Maßstab 1:60.000 Stand: 09.05.2025

RLK	25-01	1.res	Bearbeiter: KG
A03.sps			



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



Zeichenerklärung

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

Lärmindex LDEN in dB(A)

65 < ≤ 65

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

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

Abbildung A04

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

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

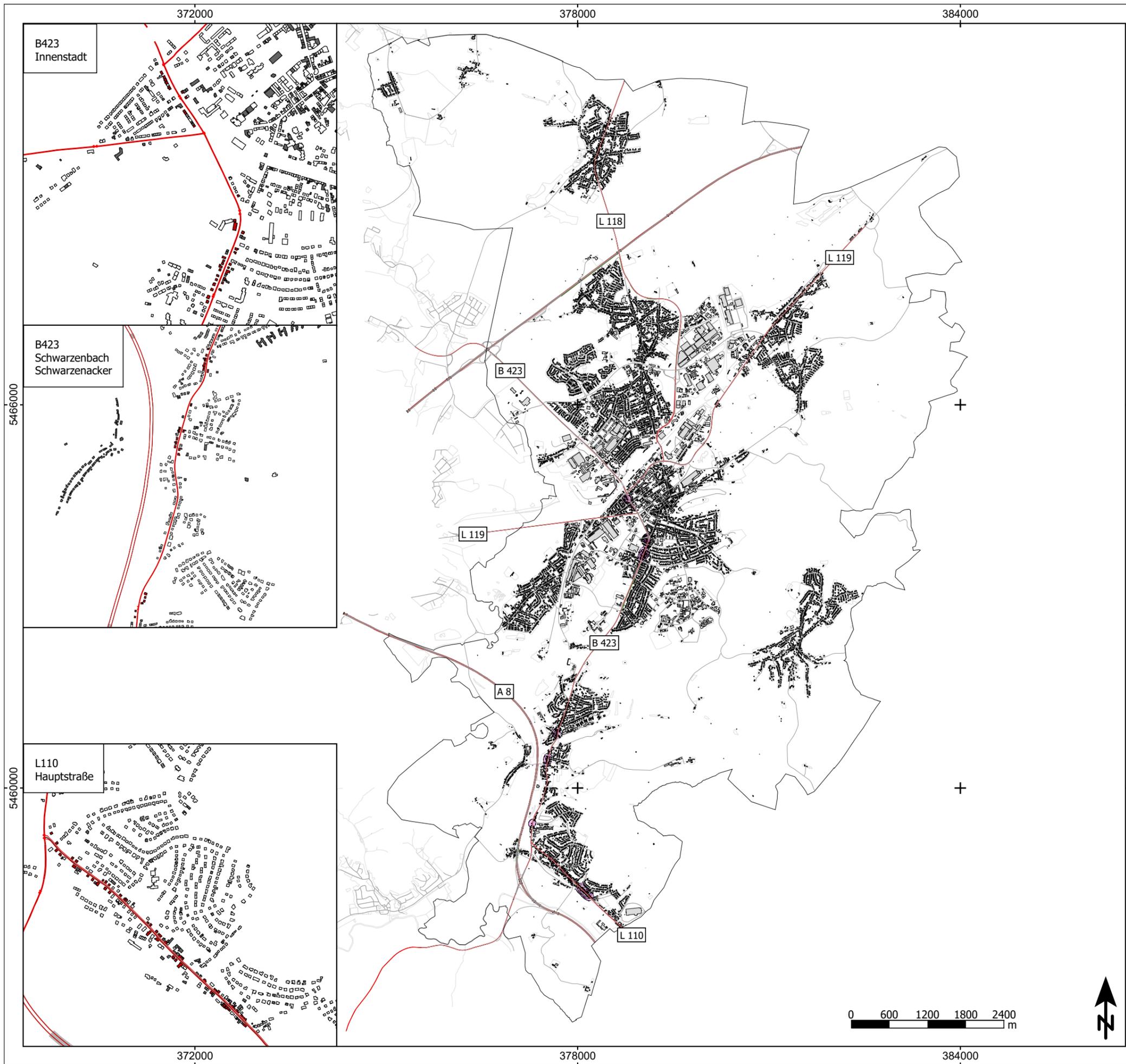
Kreisstadt Homburg
Am Forum 5
66424 Homburg

Blattgröße A3; Maßstab 1:60.000 Stand: 09.05.2025

GLK	25-01	2.res	Bearbeiter: KG
A04.sps			



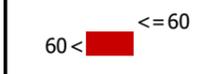
Schalltechnisches Beratungsbüro
Prof. Dr. Kerstin Giering & Egmont Giering
Kastanienweg 24 - 66625 Nohfelden - Bosen - 06852/82664
www.gsb-gbr.de - k.giering@gsb-gbr.de



Zeichenerklärung

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

Lärmindex LN in dB(A)



**Über Schwellenwert LN 60dB(A)
in EW/km²**

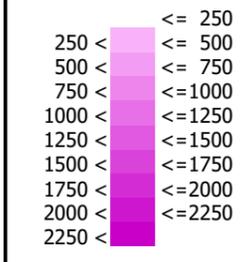


Abbildung A05

Hotspotkarte
 Lärmindex L_{Night}
 Schwellenwert: 60dB(A)
 Gebäudelärmkarte
 Schwellenwert: 60dB(A)

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

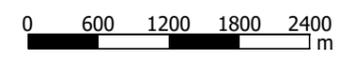
Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

Blattgröße A3; Maßstab 1:60.000 | Stand: 09.05.2025

GLK	25-01	2.res	Bearbeiter: KG
-----	-------	-------	----------------



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





Zeichenerklärung

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

Lärmindex LDEN in dB(A)

65 < ≤ 65

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

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

Abbildung A06

Hotspotkarte, Ausschnitt Innenstadt
Lärmindex LDEN
Schwellenwert: 65dB(A)
Gebäudelärmkarte
Schwellenwert: 65dB(A)

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

Kreisstadt Homburg
Am Forum 5
66424 Homburg

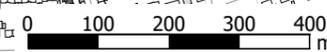
Blattgröße A3; Maßstab 1:10.000 | Stand: 09.05.2025

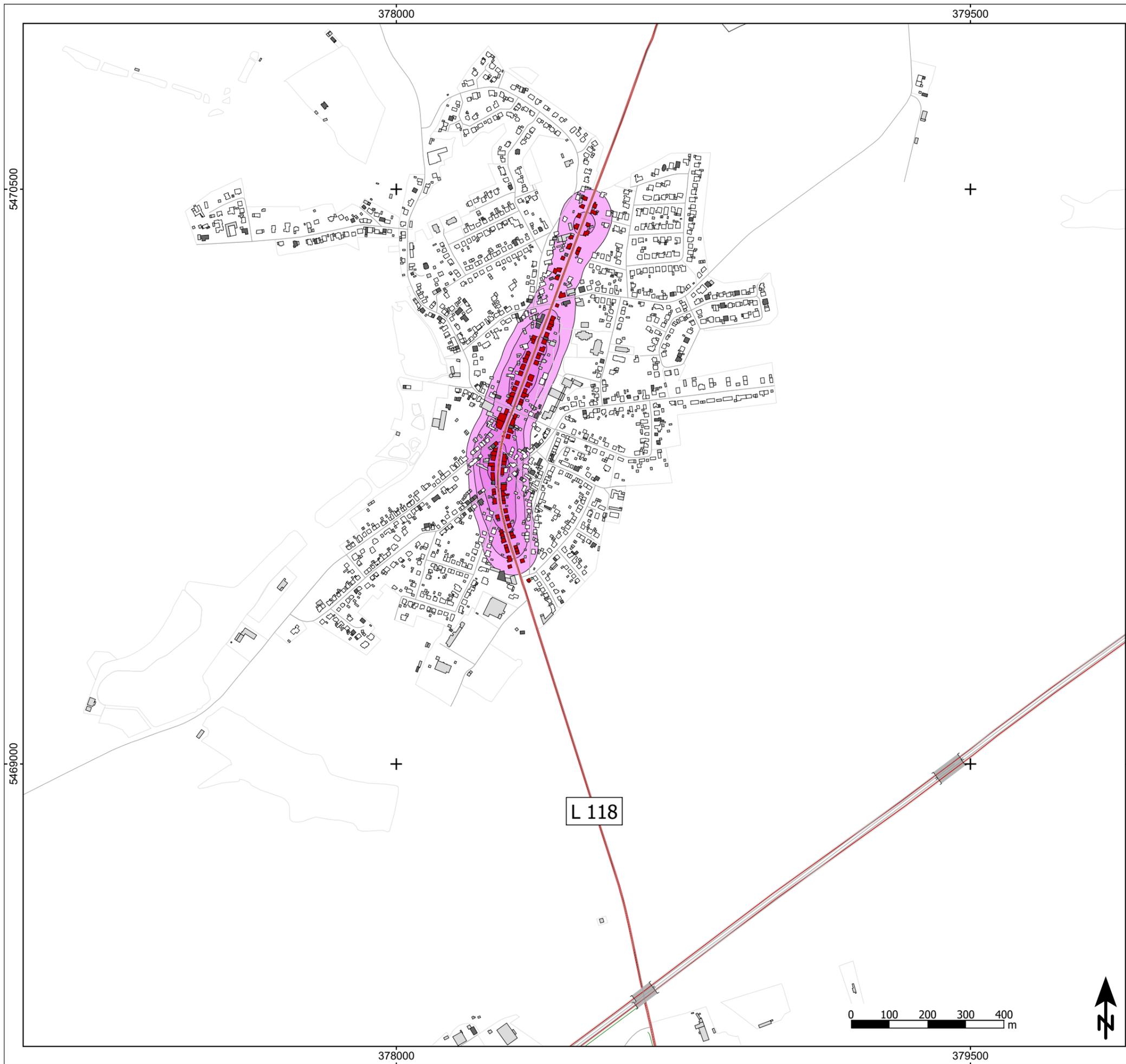
GLK	25-01	2.res	Bearbeiter: KG
A06.sps			



Schalltechnisches Beratungsbüro

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





Zeichenerklärung

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

Lärmindex LDEN in dB(A)

65 < ≤ 65

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

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

Abbildung A07

Hotspotkarte, Ausschnitt Jägersburg
 Lärmindex LDEN
 Schwellenwert: 65dB(A)
 Gebäudelärmkarte
 Schwellenwert: 65dB(A)

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

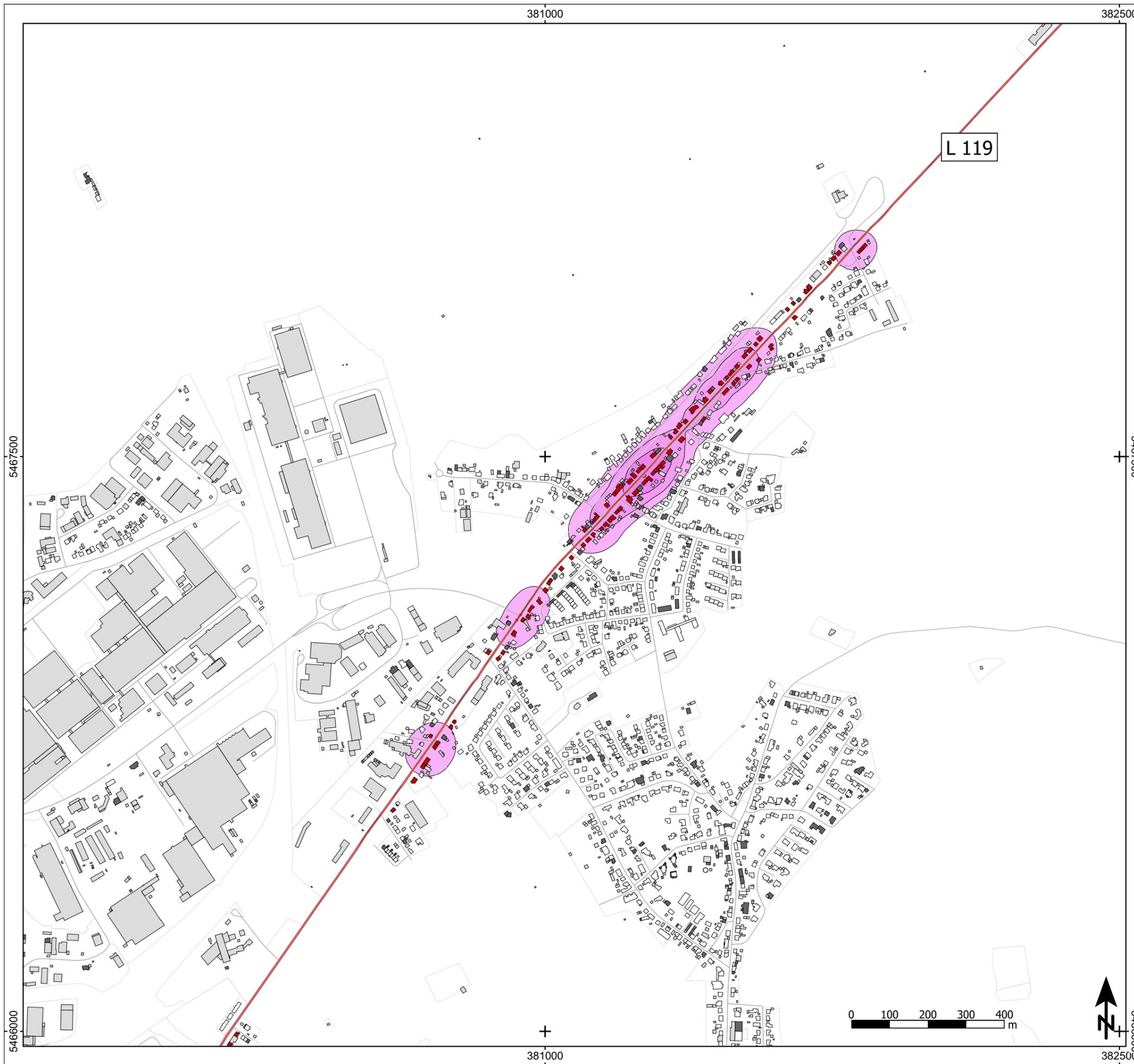
Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

Blattgröße A3; Maßstab 1:10.000 Stand: 09.05.2025

GLK	25-01	2.res	Bearbeiter: KG
A07.sgs			



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



Zeichenerklärung

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

Lärmindex LDEN in dB(A)

65 < ≤ 65

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

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

Abbildung A08

Hotspotkarte, Ausschnitt Bruchhof
 Lärmindex LDEN
 Schwellenwert: 65dB(A)
 Gebäudelärmkarte
 Schwellenwert: 65dB(A)

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

Blattgröße A3; Maßstab 1:10.000 Stand: 09.05.2025

GLK	25-01	2.res	Bearbeiter: KG
-----	-------	-------	----------------



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



Zeichenerklärung

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

Lärmindex LDEN in dB(A)

65 < ≤ 65

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

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

Abbildung A09

Hotspotkarte, Ausschnitt Schwarzenacker/Schwarzenbach
 Lärmindex LDEN
 Schwellenwert: 65dB(A)
 Gebäudelärmkarte
 Schwellenwert: 65dB(A)

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

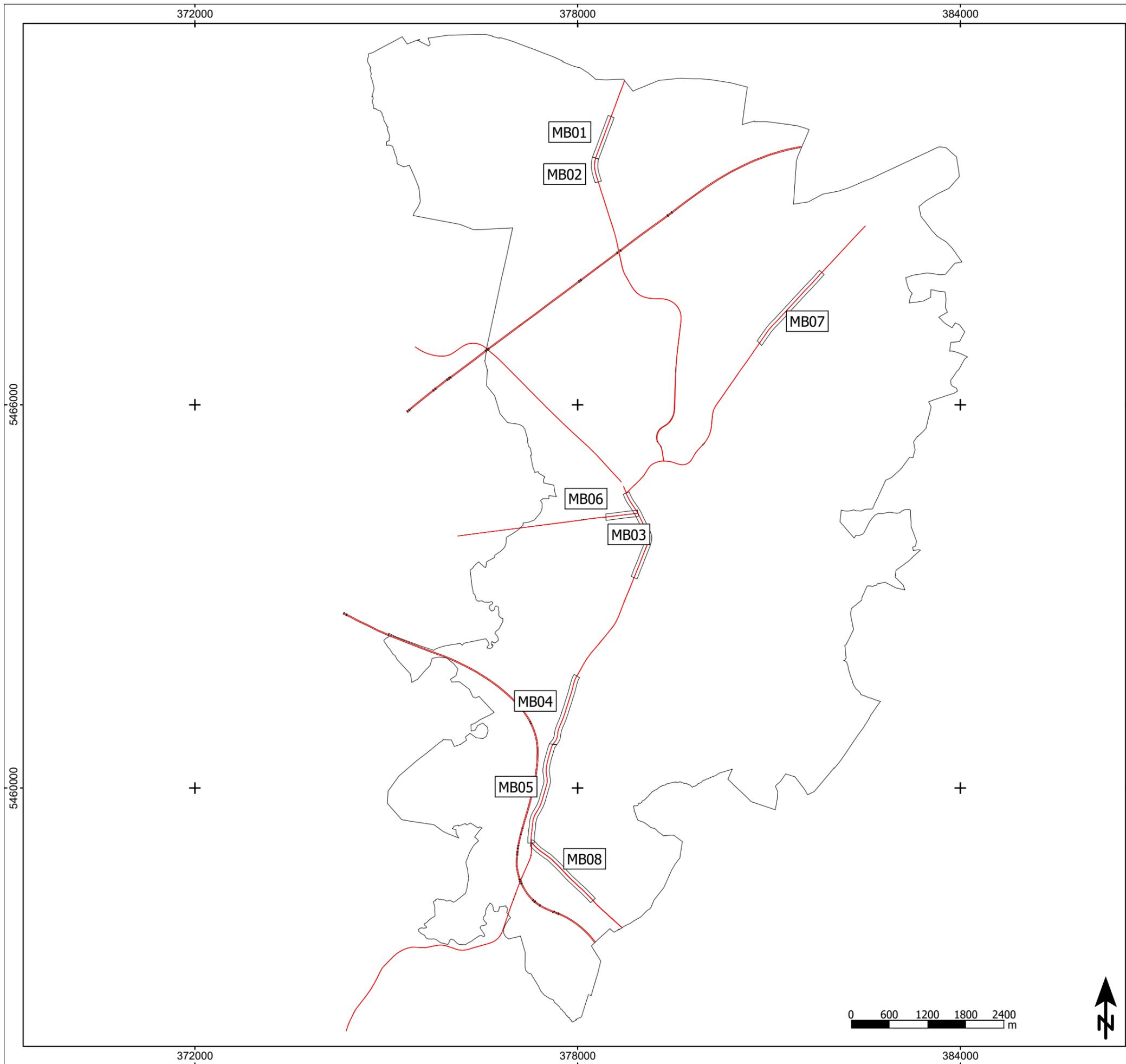
Blattgröße A3; Maßstab 1:15.000 | Stand: 09.05.2025

GLK	25-01	2.res	Bearbeiter: KG
-----	-------	-------	----------------



Schalltechnisches Beratungsbüro

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



Zeichenerklärung

-  Straße
-  Maßnahmenbereich

Abbildung A10
Maßnahmenbereiche

Projekt
Lärmaktionsplanung 4. Runde
Kreisstadt Homburg

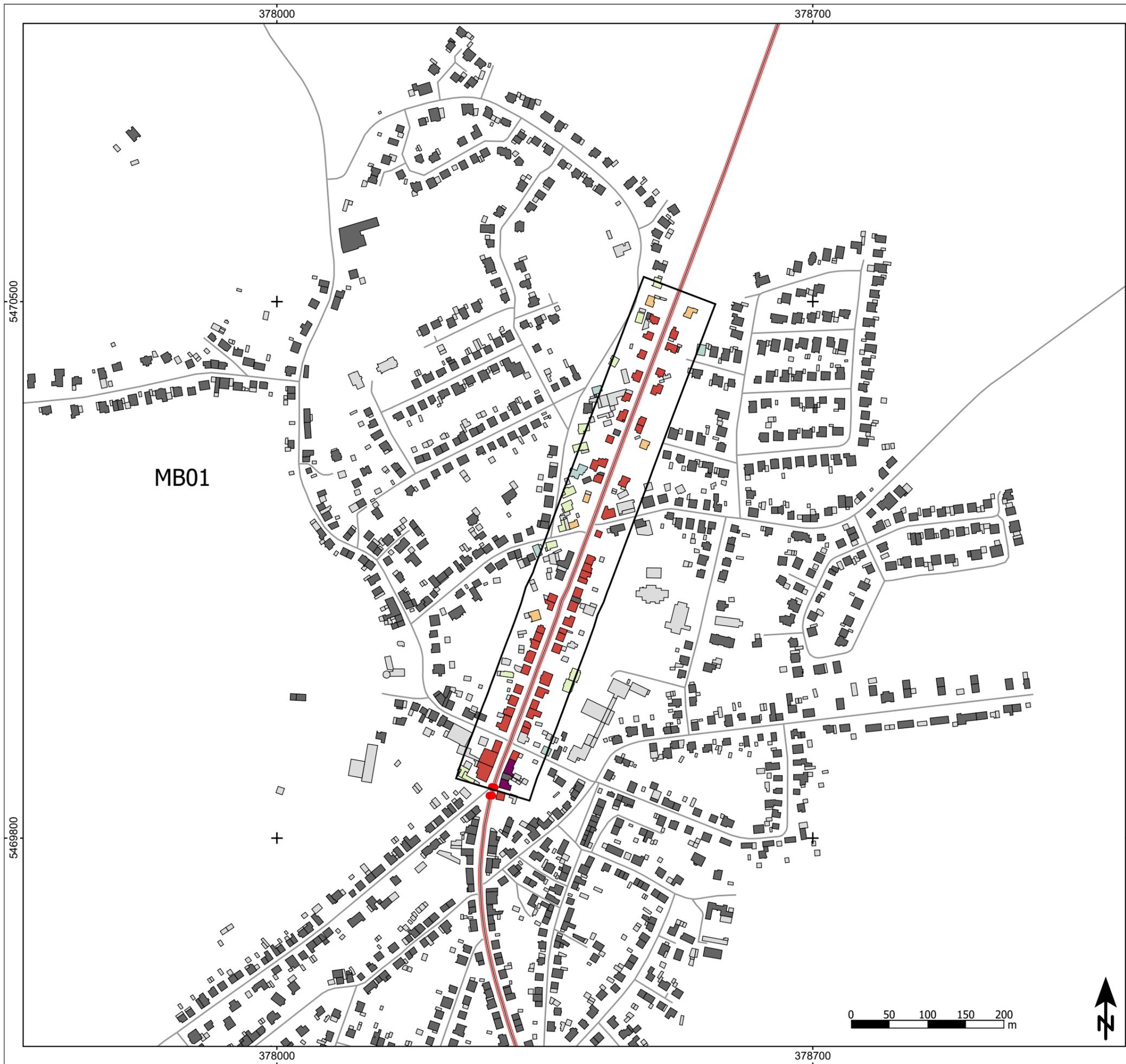
Auftraggeber
Kreisstadt Homburg
Am Forum 5
66424 Homburg

Blattgröße A3; Maßstab 1:60.000 Stand: 09.05.2025

A10.sgs	25-01	0.res	Bearbeiter: KG
---------	-------	-------	----------------



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



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Knotenpunkt
- Lärmschutzwand
- Maßnahmenbereich

Lärmindex LDEN in dB(A)

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

Abbildung MB01_T50

B423, Saar-Pfalz-Straße, Jägersburg
 Geschwindigkeit 50km/h
 Lärmindex LDEN
 Höchster Gebäudepegel

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

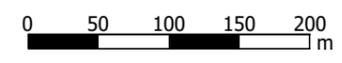
Blattgröße A3; Maßstab 1:5.000 Stand: 09.05.2025

GLK MB01_50	25-01	4.res	Bearbeiter: KG
-------------	-------	-------	----------------



Schalltechnisches Beratungsbüro

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





- Zeichenerklärung**
- Hauptgebäude
 - Nebengebäude
 - Krankenhaus
 - Schule
 - Straße
 - Knotenpunkt
 - Lärmschutzwand
 - Maßnahmenbereich

- Lärmindex LDEN in dB(A)**
- < 50
 - 50 - 54
 - 55 - 59
 - 60 - 64
 - 65 - 69
 - 70 - 74
 - >= 75

Abbildung MB01_T30
 B423, Saar-Pfalz-Straße, Jägersburg
 Geschwindigkeit 30km/h
 Lärmindex LDEN
 Höchster Gebäudepegel

Projekt
 Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

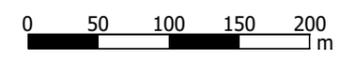
Auftraggeber
 Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

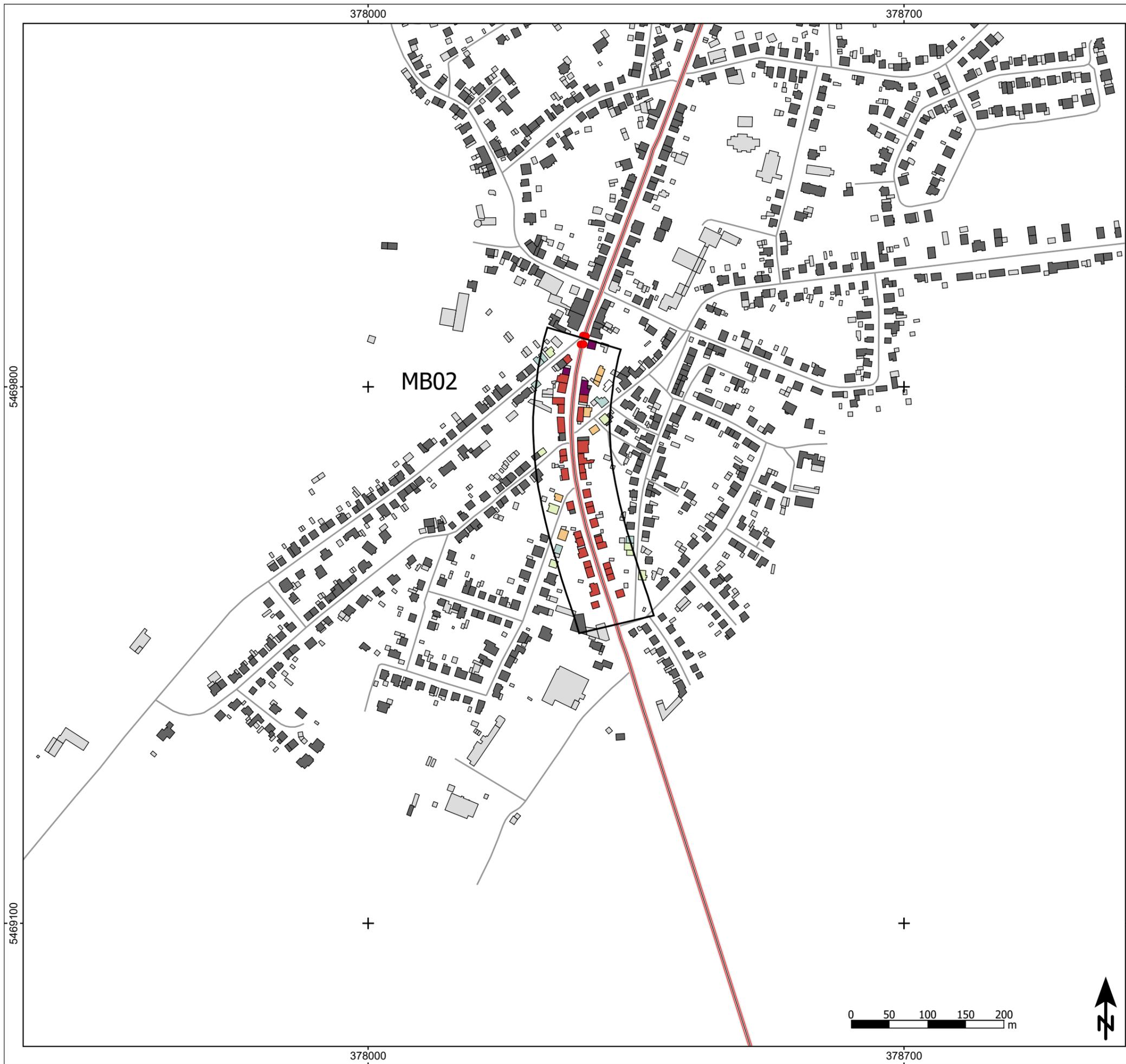
Blattgröße A3; Maßstab 1:5.000 Stand: 09.05.2025

GLK MB01_30	25-01	5.res	Bearbeiter: KG
-------------	-------	-------	----------------



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





- Zeichenerklärung**
- Hauptgebäude
 - Nebengebäude
 - Krankenhaus
 - Schule
 - Straße
 - Knotenpunkt
 - Lärmschutzwand
 - Maßnahmenbereich

- Lärmindex LDEN in dB(A)**
- < 50
 - 50 - 54
 - 55 - 59
 - 60 - 64
 - 65 - 69
 - 70 - 74
 - >= 75

Abbildung MB02_T50
 L118, Saar-Pfalz-Straße, Jägersburg
 Geschwindigkeit 30km/h
 Lärmindex LDEN
 Höchster Gebäudepegel

Projekt
 Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

Auftraggeber
 Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

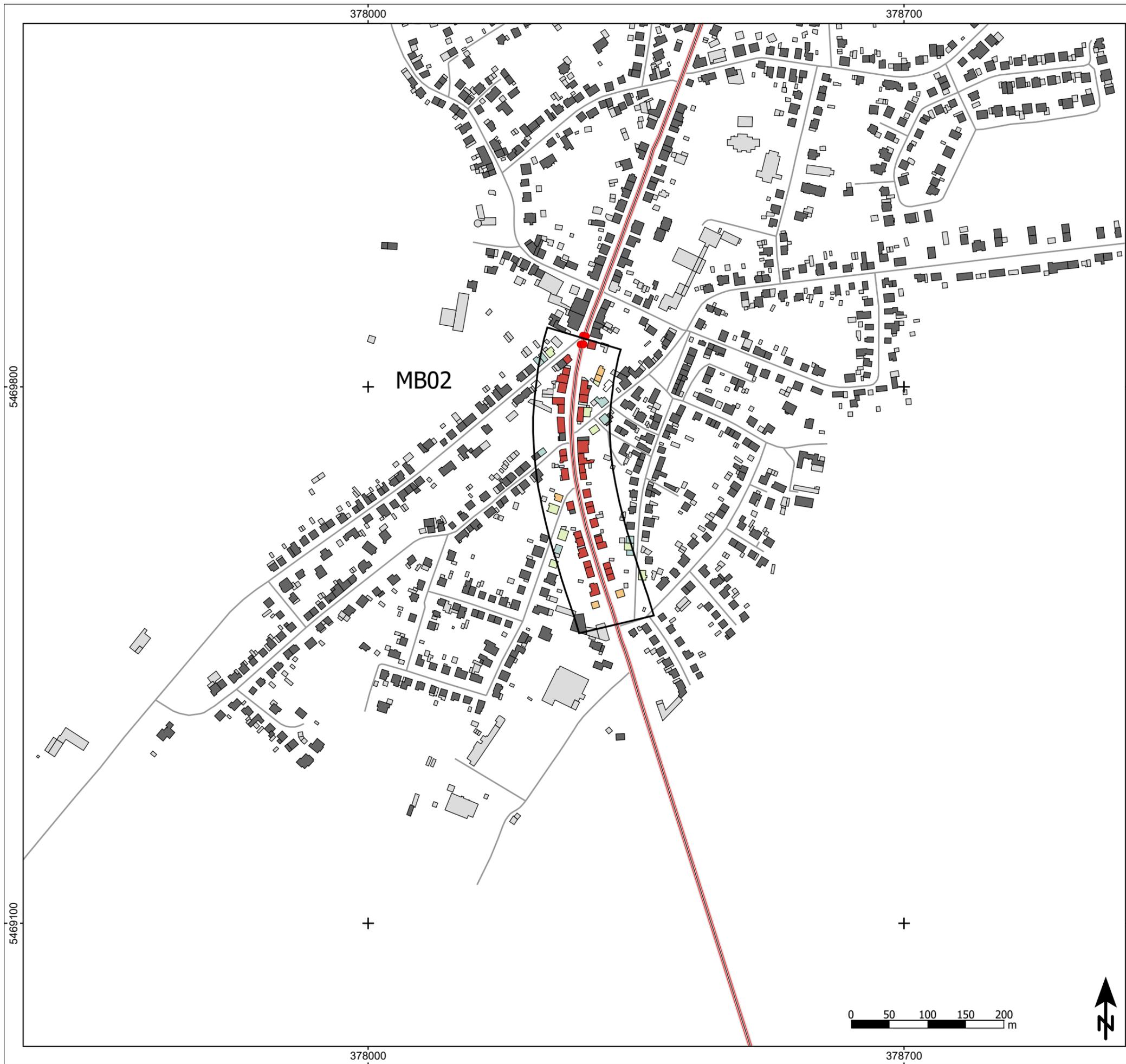
Blattgröße A3; Maßstab 1:5.000 Stand: 09.05.2025

GLK MB02_50	25-01	6.res	Bearbeiter: KG
-------------	-------	-------	----------------



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





- Zeichenerklärung**
- Hauptgebäude
 - Nebengebäude
 - Krankenhaus
 - Schule
 - +— Straße
 - Knotenpunkt
 - Lärmschutzwand
 - Maßnahmenbereich

- Lärmindex Lden in dB(A)**
- < 50
 - 50 - 54
 - 55 - 59
 - 60 - 64
 - 65 - 69
 - 70 - 74
 - >= 75

Abbildung MB02_T30
 L118, Saar-Pfalz-Straße, Jägersburg
 Geschwindigkeit 30km/h
 Lärmindex Lden
 Höchster Gebäudepegel

Projekt
 Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

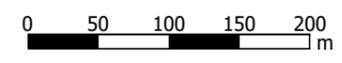
Auftraggeber
 Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

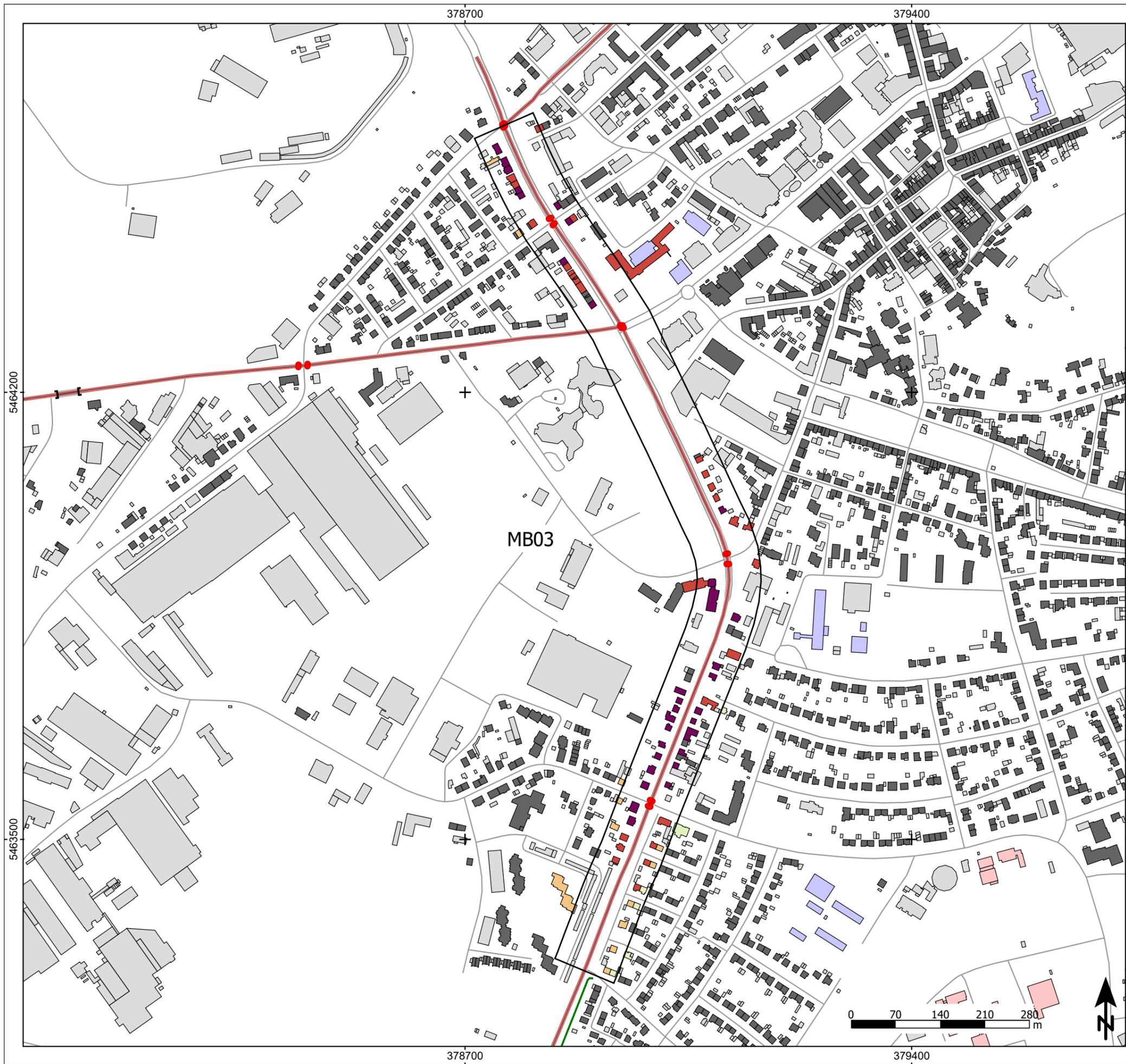
Blattgröße A3; Maßstab 1:5.000 | Stand: 09.05.2025

GLK MB02_30	25-01	7.res	Bearbeiter: KG
-------------	-------	-------	----------------



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





- Zeichenerklärung**
- Hauptgebäude
 - Nebengebäude
 - Krankenhaus
 - Schule
 - Straße
 - Knotenpunkt
 - Lärmschutzwand
 - Maßnahmenbereich

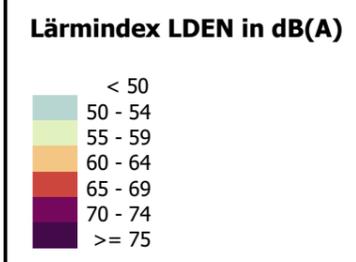


Abbildung MB03_T50
 B423, Innenstadt
 Geschwindigkeit 50km/h
 Lärmindex LDEN
 Höchster Gebäudepegel

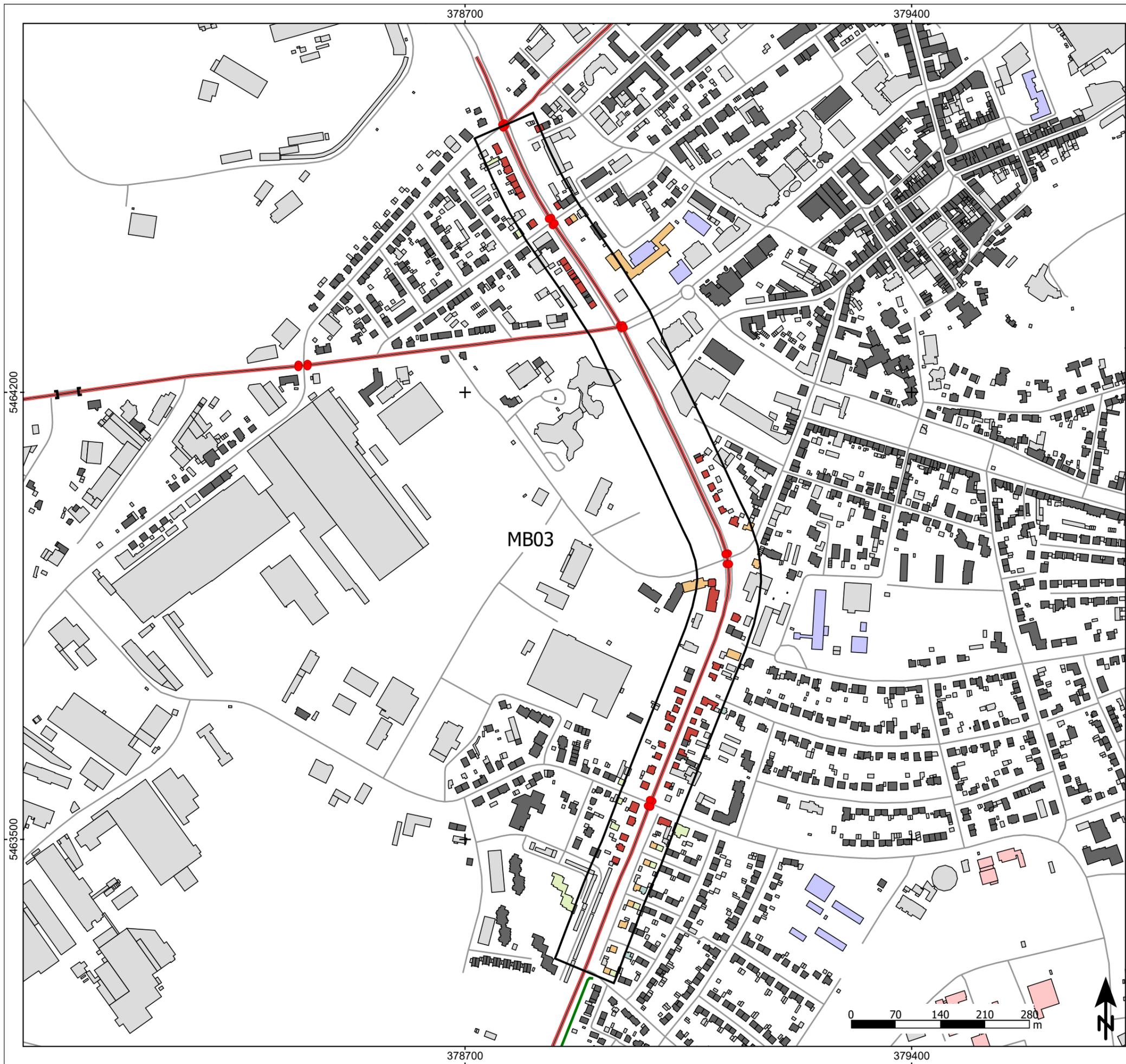
Projekt
 Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

Auftraggeber
 Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

Blattgröße A3; Maßstab 1:6.000 Stand: 09.05.2025
GLK MB03 50
 MB03_T50.sgs 25-01 8.res Bearbeiter: KG



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



- Zeichenerklärung**
- Hauptgebäude
 - Nebengebäude
 - Krankenhaus
 - Schule
 - Straße
 - Knotenpunkt
 - Lärmschutzwand
 - Maßnahmenbereich

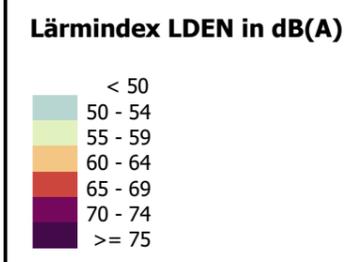


Abbildung MB03_T30
 B423, Innenstadt
 Geschwindigkeit 30km/h
 Lärmindex LDEN
 Höchster Gebäudepegel

Projekt
 Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

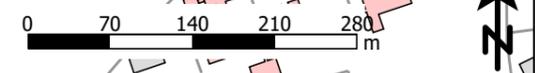
Auftraggeber
 Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

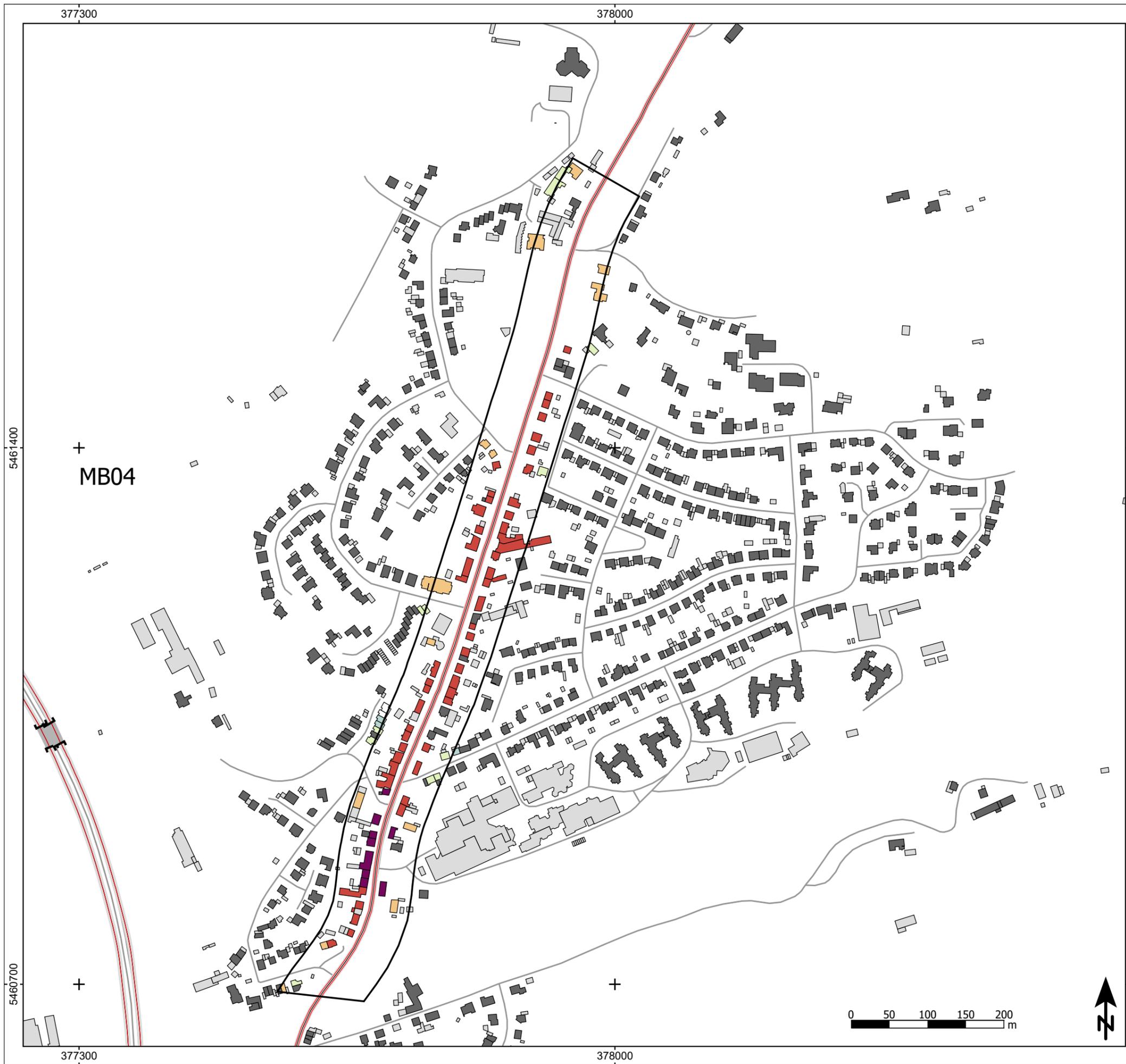
Blattgröße A3; Maßstab 1:6.000 Stand: 09.05.2025

GLK MB03_30	25-01	9.res	Bearbeiter: KG
-------------	-------	-------	----------------



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





- Zeichenerklärung**
- Hauptgebäude
 - Nebengebäude
 - Krankenhaus
 - Schule
 - Straße
 - Knotenpunkt
 - Lärmschutzwand
 - Maßnahmenbereich

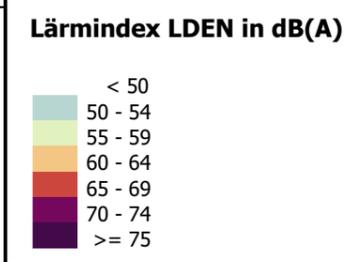


Abbildung MB04_T50
 B423, Einöder Straße, Schwarzenbach
 Geschwindigkeit 50km/h
 Lärmindex Lden
 Höchster Gebäudepegel

Projekt
 Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

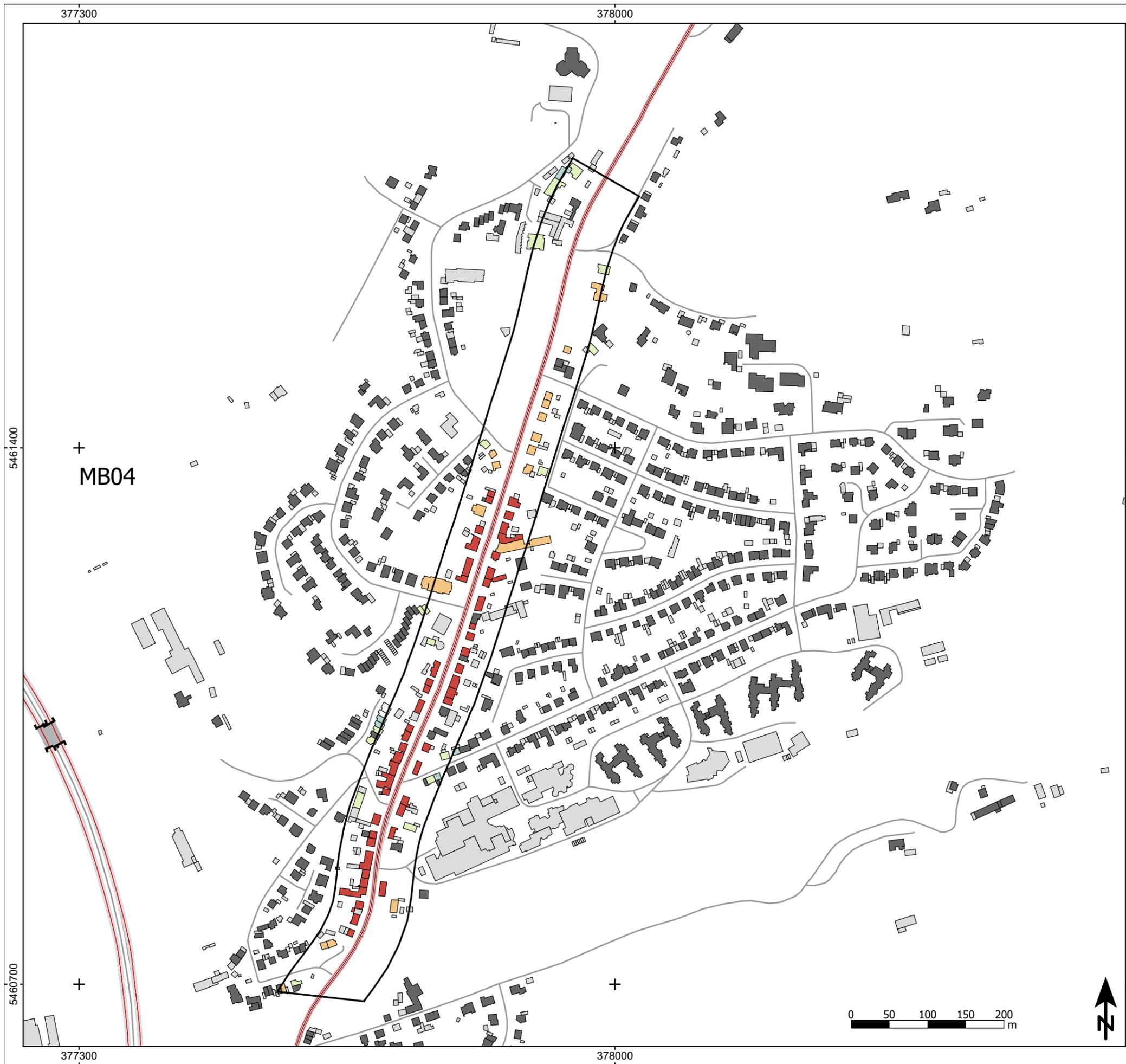
Auftraggeber
 Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

Blattgröße A3; Maßstab 1:5.000 Stand: 09.05.2025

GLK MB04_50	25-01	10.res	Bearbeiter: KG
-------------	-------	--------	----------------



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



- Zeichenerklärung**
- Hauptgebäude
 - Nebengebäude
 - Krankenhaus
 - Schule
 - Straße
 - Knotenpunkt
 - Lärmschutzwand
 - Maßnahmenbereich

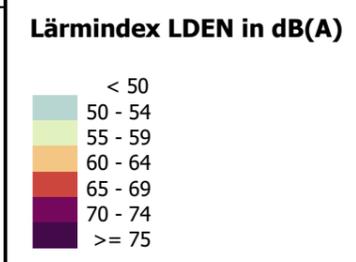


Abbildung MB04_T30
 B423, Einöder Straße, Schwarzenbach
 Geschwindigkeit 30km/h
 Lärmindex Lden
 Höchster Gebäudepegel

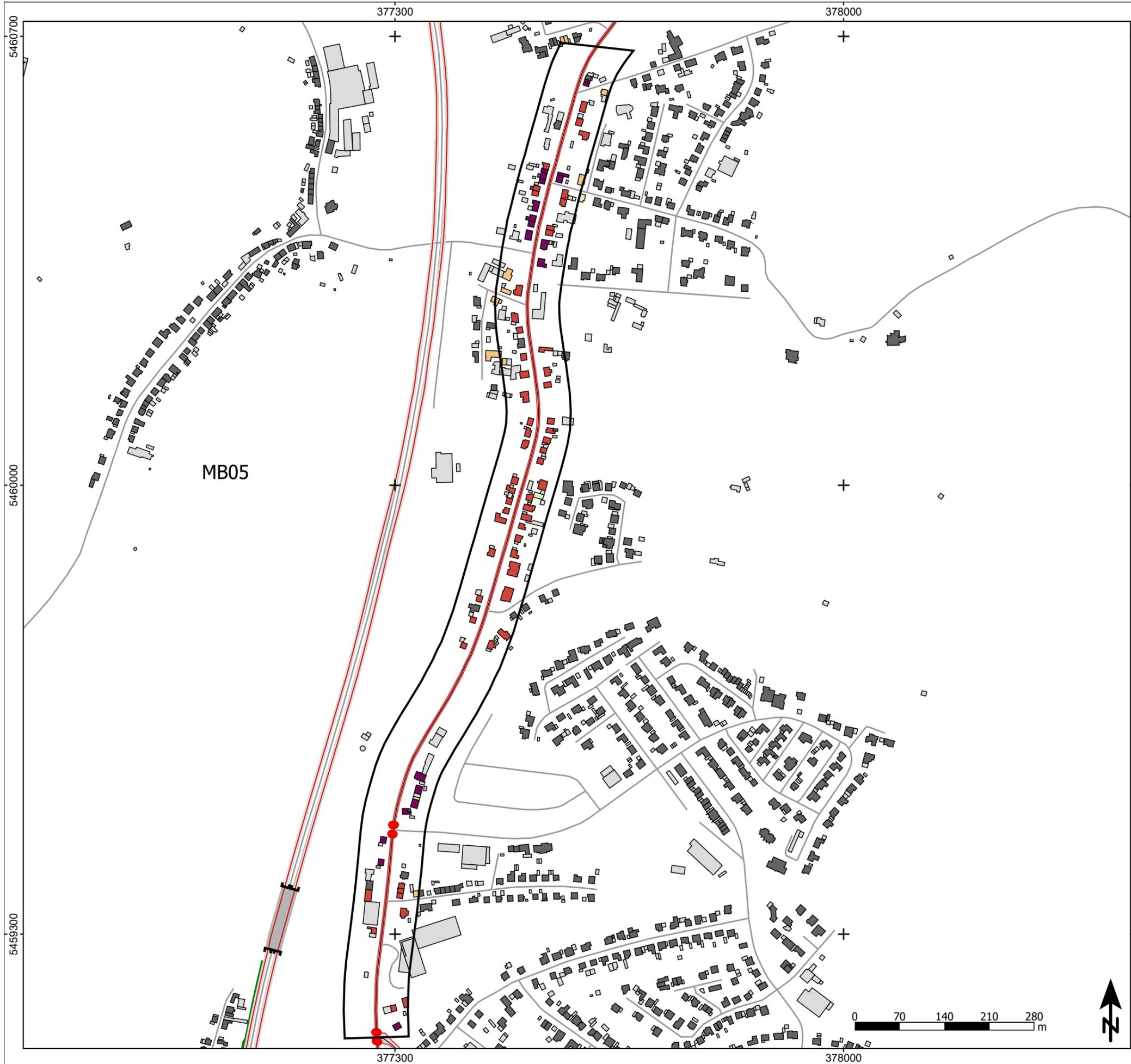
Projekt
 Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

Auftraggeber
 Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

Blattgröße A3; Maßstab 1:5.000 Stand: 09.05.2025
GLK MB04_30
 MB04_T30.sgs 25-01 11.res Bearbeiter: KG



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



- Zeichenerklärung**
- Hauptgebäude
 - Nebengebäude
 - Krankenhaus
 - Schule
 - Straße
 - Knotenpunkt
 - Lärmschutzwand
 - Maßnahmenbereich

- Lärmindex LDEN in dB(A)**
- < 50
 - 50 - 54
 - 55 - 59
 - 60 - 64
 - 65 - 69
 - 70 - 74
 - >= 75

Abbildung MB05_T50
 B423, Homburger Straße, Schwarzenacker
 Geschwindigkeit 50km/h
 Lärmindex LDEN
 Höchster Gebäudepegel

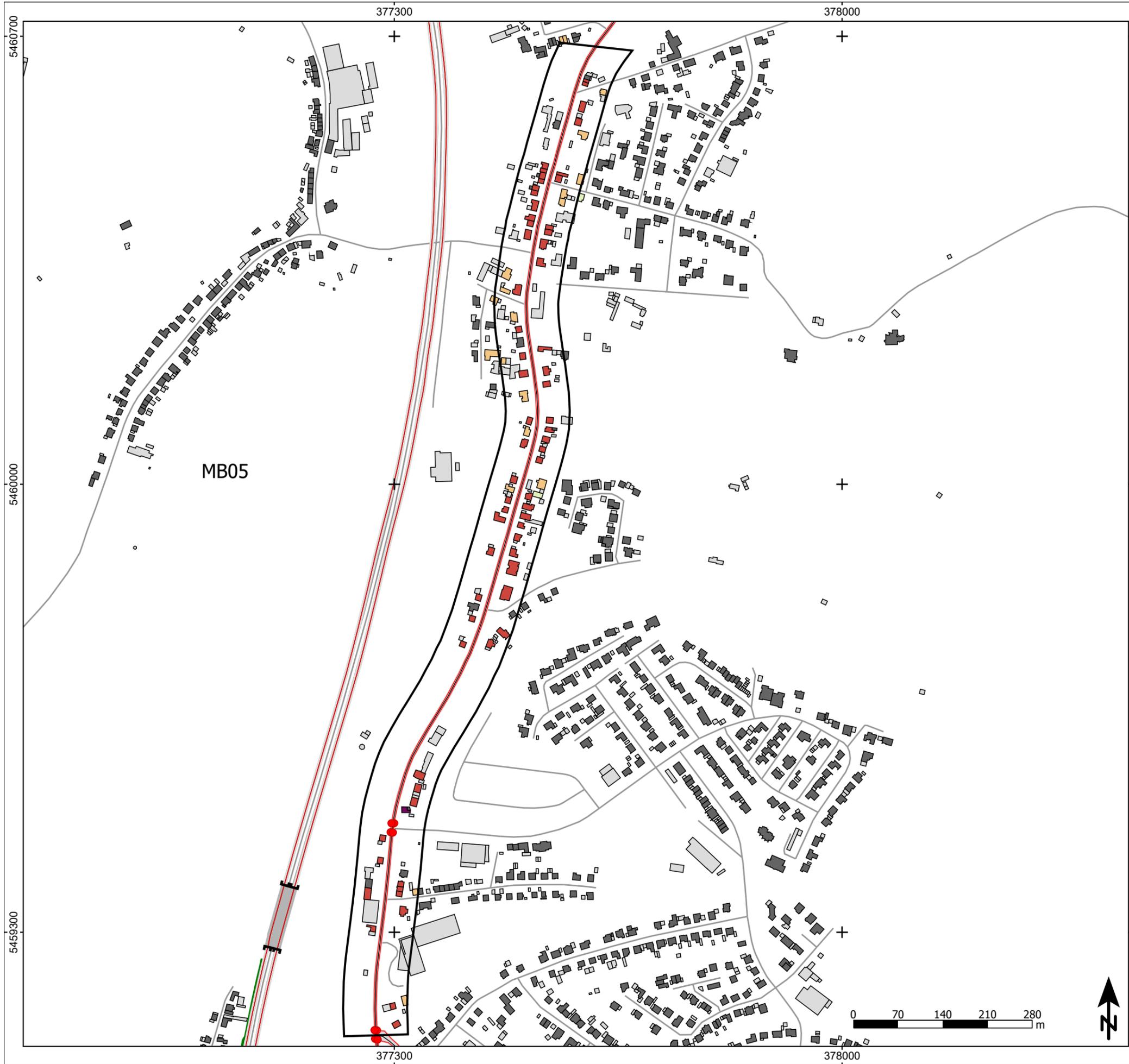
Projekt
 Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

Auftraggeber
 Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

Blattgröße A3; Maßstab 1:6.000 | Stand: 09.05.2025
GLK MB05_50
 MB05_T50.sgs | 25-01 | 12.res | Bearbeiter: KG



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



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Knotenpunkt
- Lärmschutzwand
- Maßnahmenbereich

Lärmindex Lden in dB(A)

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

Abbildung MB05_T30

B423, Homburger Straße, Schwarzenacker
 Geschwindigkeit 30km/h
 Lärmindex Lden
 Höchster Gebäudepegel

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

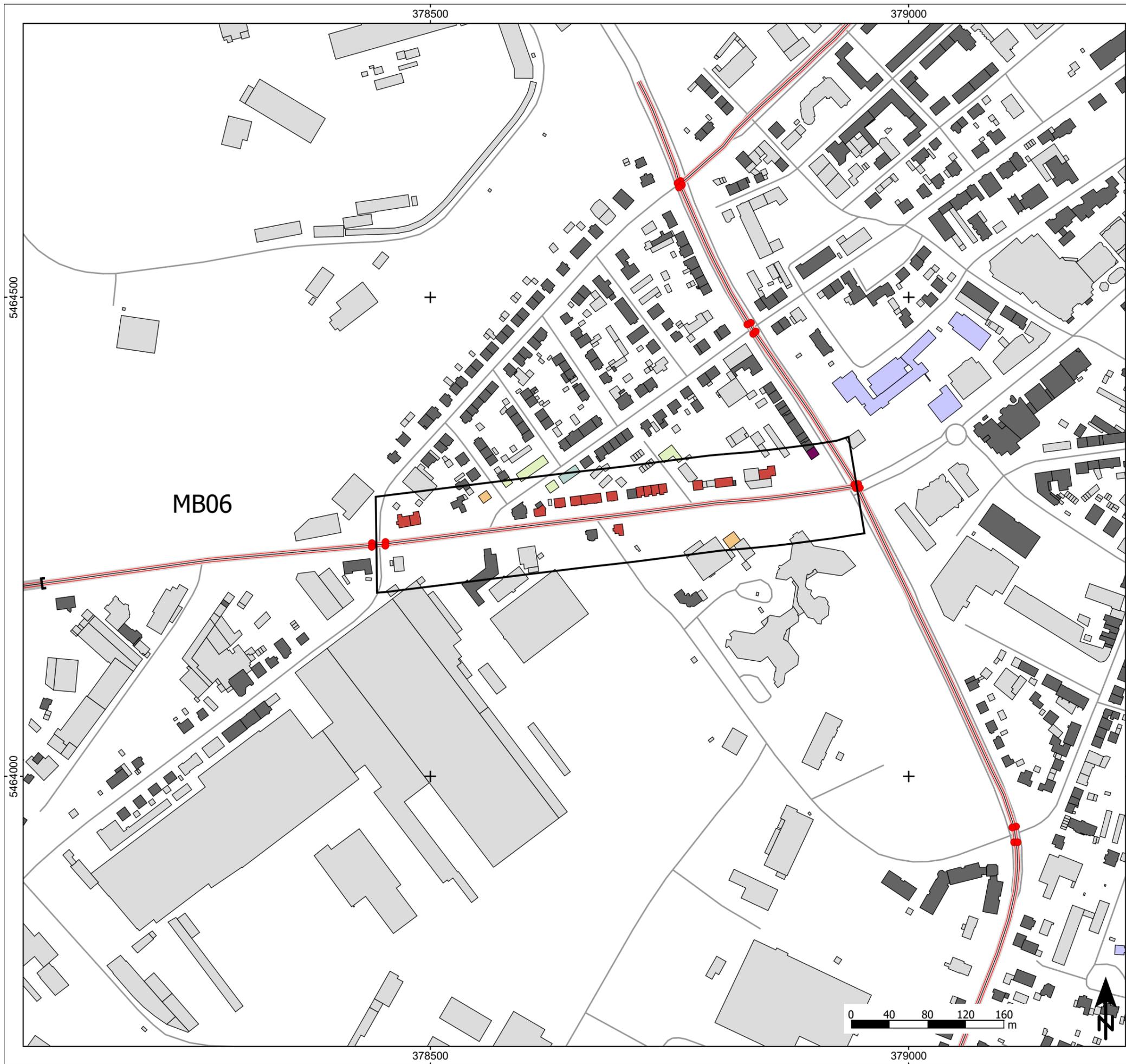
Blattgröße A3; Maßstab 1:6.000 | Stand: 09.05.2025

GLK MB05_30	25-01	13.res	Bearbeiter: KG
-------------	-------	--------	----------------



Schalltechnisches Beratungsbüro

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



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Knotenpunkt
- Lärmschutzwand
- Maßnahmenbereich

Lärmindex Lden in dB(A)

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

Abbildung MB06_T50

L119, Saarbrücker Straße
 Geschwindigkeit 50km/h
 Lärmindex Lden
 Höchster Gebäudepegel

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

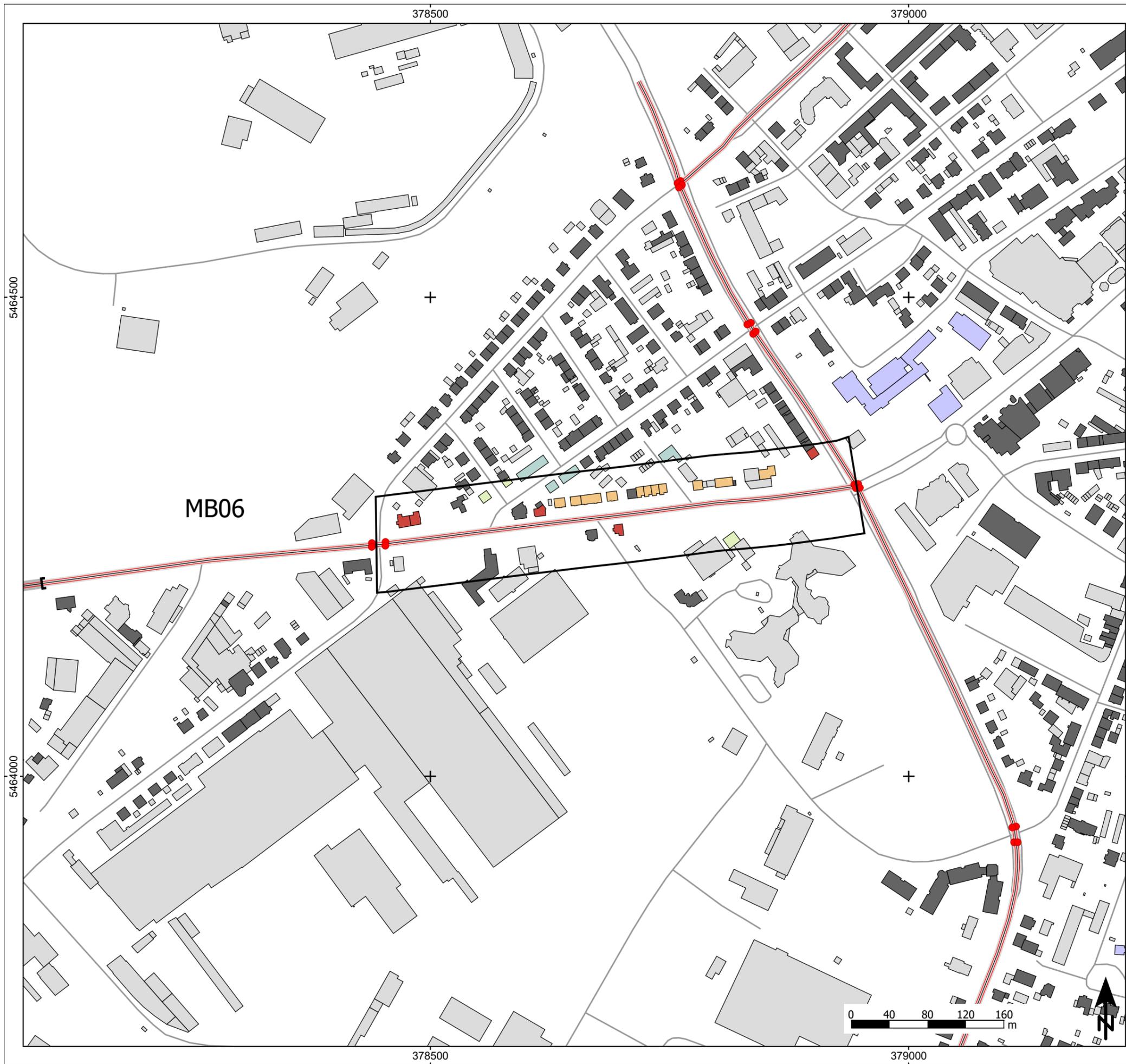
Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

Blattgröße A3; Maßstab 1:4.000 Stand: 09.05.2025

GLK MB06_50	25-01	14.res	Bearbeiter: KG
-------------	-------	--------	----------------



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



- Zeichenerklärung**
- Hauptgebäude
 - Nebengebäude
 - Krankenhaus
 - Schule
 - Straße
 - Knotenpunkt
 - Lärmschutzwand
 - Maßnahmenbereich

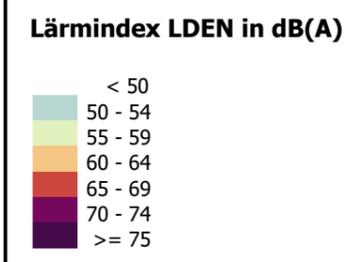


Abbildung MB06_T30
 L119, Saarbrücker Straße
 Geschwindigkeit 30km/h
 Lärmindex LDEN
 Höchster Gebäudepegel

Projekt
 Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

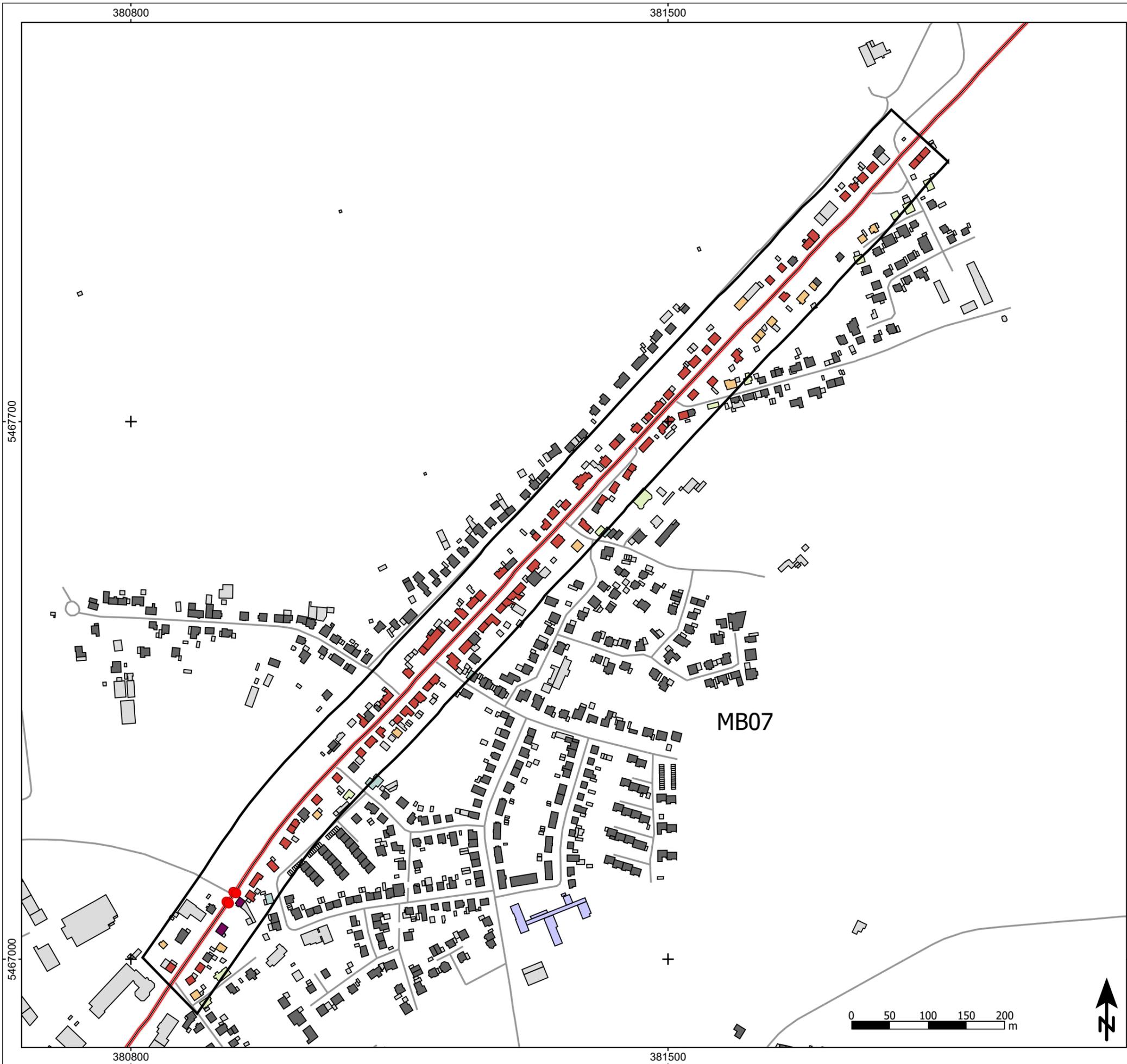
Auftraggeber
 Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

Blattgröße A3; Maßstab 1:4.000 Stand: 09.05.2025

GLK MB06_30	25-01	15.res	Bearbeiter: KG
-------------	-------	--------	----------------



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



Zeichenerklärung

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Krankenhaus
- Schule
- Straße
- Knotenpunkt
- Lärmschutzwand
- Maßnahmenbereich

Lärmindex Lden in dB(A)

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

Abbildung MB07_T50

L119, Saarbrücker Straße
 Geschwindigkeit 50km/h
 Lärmindex Lden
 Höchster Gebäudepegel

Projekt

Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

Auftraggeber

Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

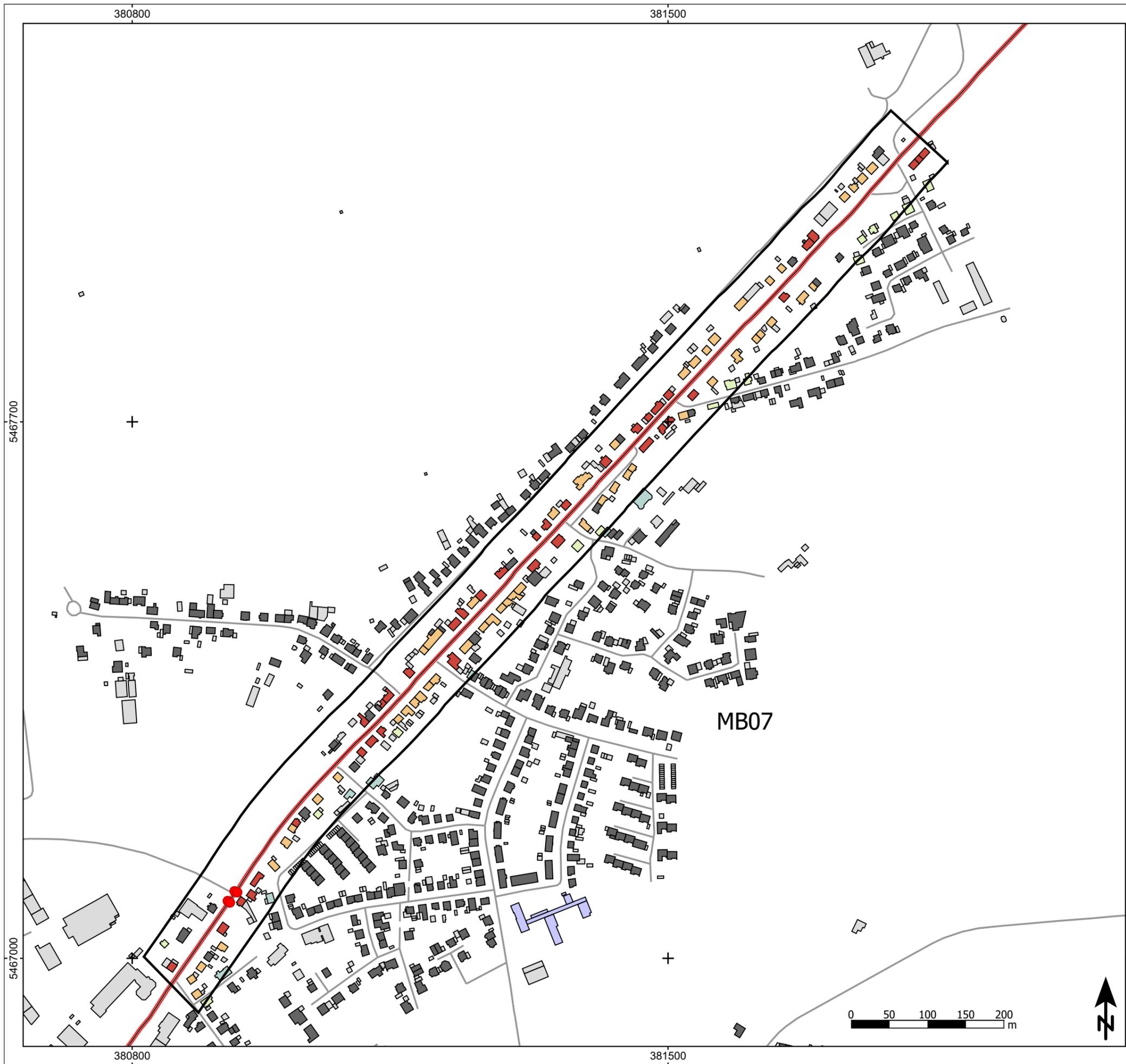
Blattgröße A3; Maßstab 1:5.000 | Stand: 09.05.2025

GLK MB07_50	25-01	16.res	Bearbeiter: KG
MB07_T50.sgs			



Schalltechnisches Beratungsbüro

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



- Zeichenerklärung**
- Hauptgebäude
 - Nebengebäude
 - Krankenhaus
 - Schule
 - Straße
 - Knotenpunkt
 - Lärmschutzwand
 - Maßnahmenbereich

- Lärmindex Lden in dB(A)**
- < 50
 - 50 - 54
 - 55 - 59
 - 60 - 64
 - 65 - 69
 - 70 - 74
 - >= 75

Abbildung MB07_T30
 L119, Saarbrücker Straße
 Geschwindigkeit 30km/h
 Lärmindex Lden
 Höchster Gebäudepegel

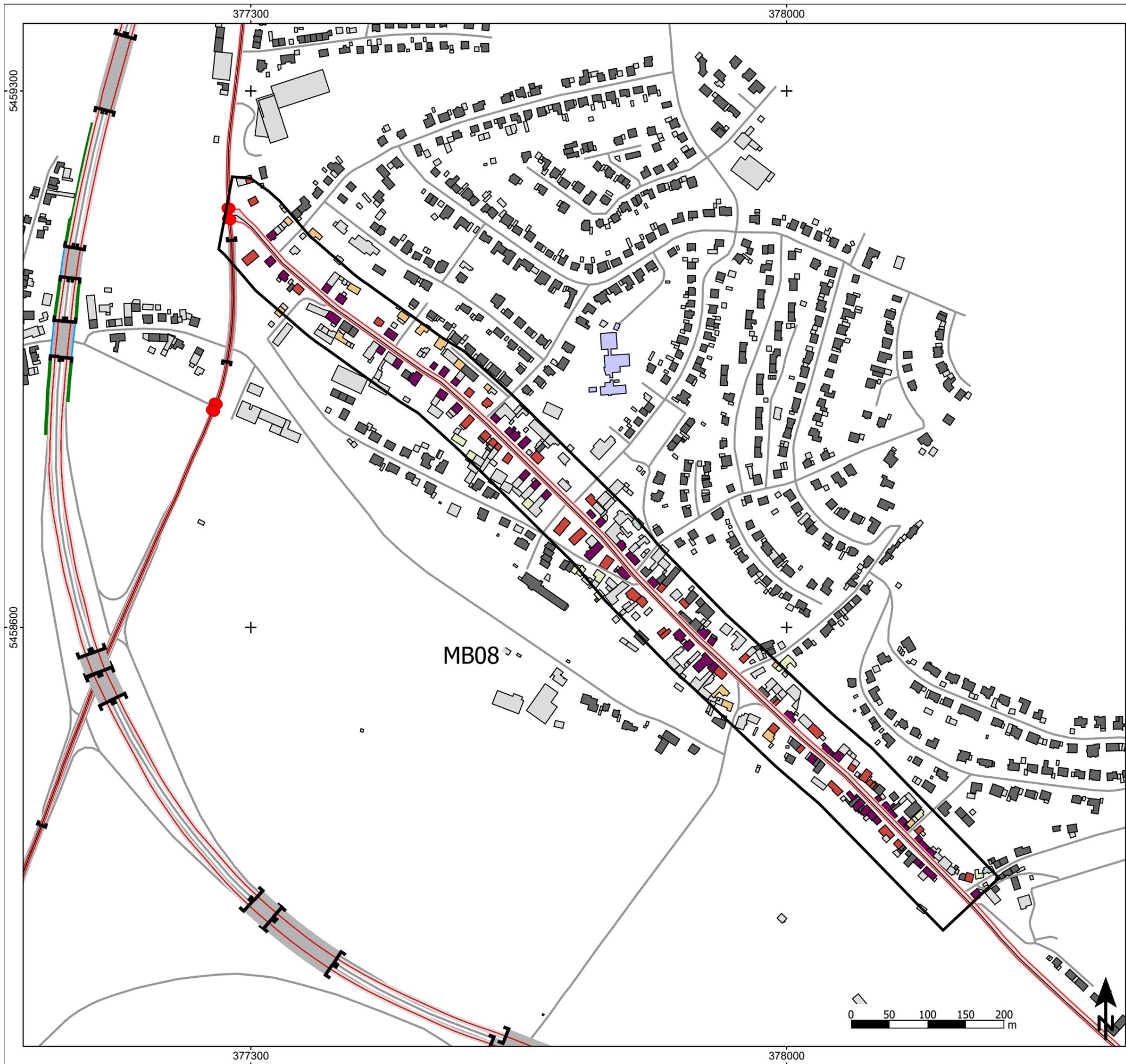
Projekt
 Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

Auftraggeber
 Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

Blattgröße A3; Maßstab 1:5.000 Stand: 09.05.2025
GLK MB07_30
 MB07_T30.sgs 25-01 17.res Bearbeiter: KG



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



- Zeichenerklärung**
- Hauptgebäude
 - Nebengebäude
 - Krankenhaus
 - Schule
 - Straße
 - Knotenpunkt
 - Lärmschutzwand
 - Maßnahmenbereich

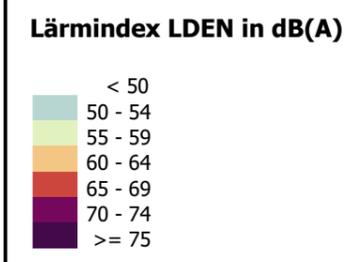


Abbildung MB08_T50
 L110, Hauptstraße
 Geschwindigkeit 50km/h
 Lärmindex Lden
 Höchster Gebäudepegel

Projekt
 Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

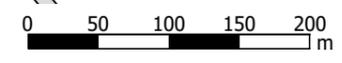
Auftraggeber
 Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

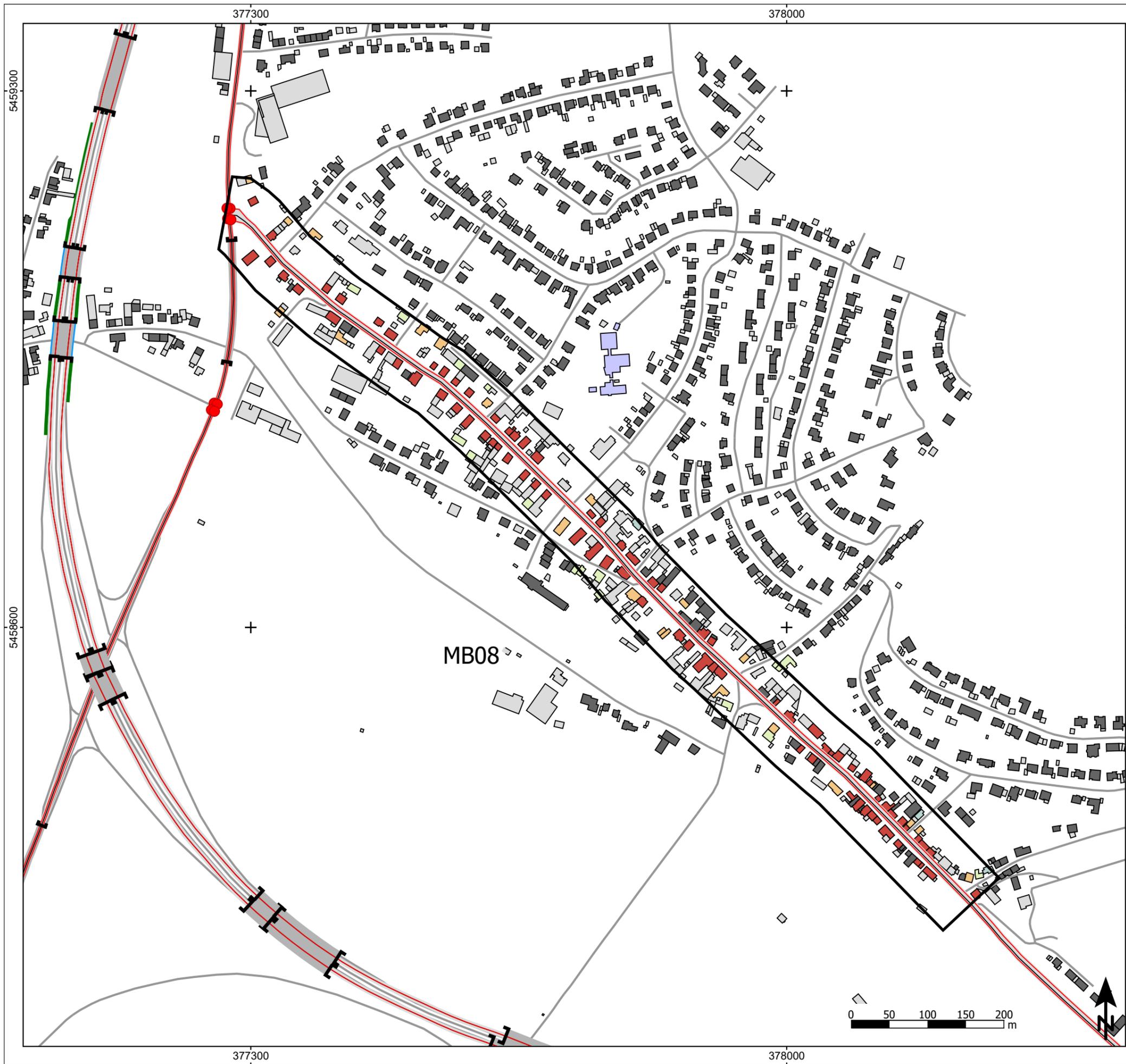
Blattgröße A3; Maßstab 1:5.000 | Stand: 09.05.2025

GLK MB08_50	25-01	18.res	Bearbeiter: KG
-------------	-------	--------	----------------



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





- Zeichenerklärung**
- Hauptgebäude
 - Nebengebäude
 - Krankenhaus
 - Schule
 - Straße
 - Knotenpunkt
 - Lärmschutzwand
 - Maßnahmenbereich

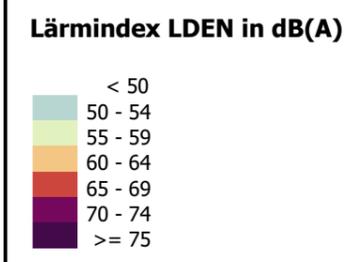


Abbildung MB08_T30
 L110, Hauptstraße
 Geschwindigkeit 30km/h
 Lärmindex LDEN
 Höchster Gebäudepegel

Projekt
 Lärmaktionsplanung 4. Runde
 Kreisstadt Homburg

Auftraggeber
 Kreisstadt Homburg
 Am Forum 5
 66424 Homburg

Blattgröße A3; Maßstab 1:5.000 | Stand: 09.05.2025

GLK MB08_30	25-01	19.res	Bearbeiter: KG
-------------	-------	--------	----------------



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