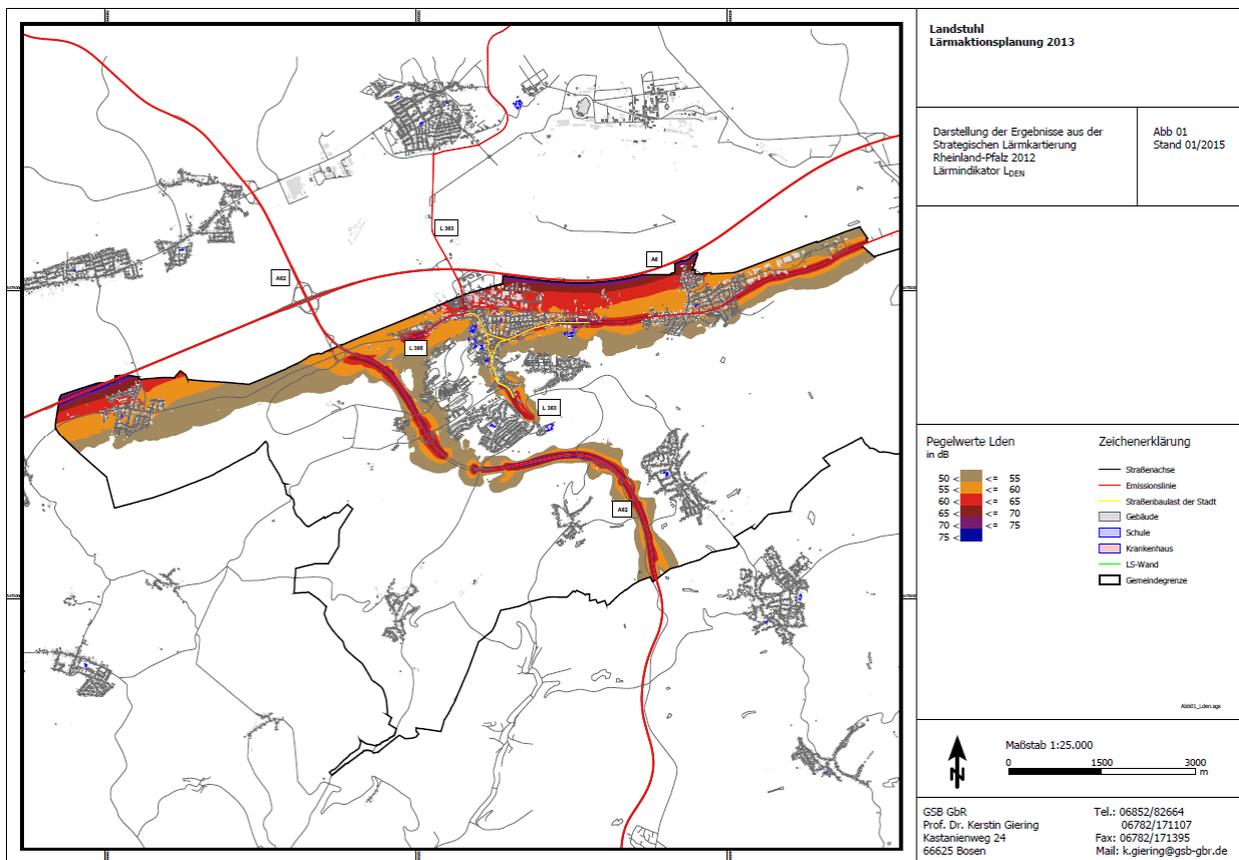


Verbandsgemeinde Landstuhl

Lärmaktionsplanung 2013/2014

Bericht zur Information der Öffentlichkeit und zur Weiterleitung an die Europäische Union



Inhaltsverzeichnis

	Seite
1	Beschreibung der Hauptlärmquellen 2
2	Zuständige Behörde..... 3
3	Rechtlicher Hintergrund 3
4	Geltende Grenzwerte..... 3
5	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten 3
6	Bewertung der Zahl Betroffener 5
6.1	Kurzfristiger Handlungsbedarf: Überschreitung der Grenzwerte der Lärmsanierung 5
6.2	Mittelfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung gesundheitlicher Gefährdungen 5
6.3	Langfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung von Belästigungen 5
7	Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zu Lärminderung 6
8	Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung 6
8.1	Kurzfristige Maßnahmen in den Hotspotbereichen 6
8.2	Mittelfristige Maßnahmen..... 9
8.3	Sonstige Maßnahmen 9
9	Finanzielle Informationen 9
10	Protokolle der öffentlichen Anhörung 10

1 Beschreibung der Hauptlärmquellen

Die betroffenen Straßenabschnitte in der Verbandsgemeinde Landstuhl sind:

- BAB 6 1.200 m
- BAB 62 6.900 m
- L 363 3.300 m
- L 395 8.000 m

Tabelle 1 Verkehrsparameter der betroffenen Straßen

Straße	Von Netzknoten und Lage	DTV ¹	Lkw-Anteil [%] ²	Geschwindigkeit Pkw [km/h]	Geschwindigkeit Lkw [km/h]
BAB 6	6610011 6511034 entlang Gemeindegrenze Nordwest	42.794	15,9 12,8 28,5	130	80
BAB 62	6511061 6611060 südliche Gemeindegrenze bis Abfahrt Landstuhl	16.476	6,2 3,3 8,1	130	80
	6611060 6611062 Abfahrt Landstuhl bis 700m hinter Tunnelausfahrt (Hörnchenbergtunnel)	9.606	9,3 4,6 12,2	130/80	80
	6611062 6611063 Tunnelausfahrt bis Abfahrt Landstuhl Atzel	9.606	9,3 4,6 12,2	130	80
	6611063 6611056 Ausfahrt Bann bis südliche Gemeindegrenze	7.070	10,0 5,4 13,1	130	80
L 363	6511062 6511039 Südliche Gemeindegrenze bis Saarbrücker Straße	14.432 (15.008)	3,3 1,5 4,1	50	50
	6511040 6511042* (Ludwigstraße) von Kaiserstraße bis Weierstraße	7.989 (8.308)	2,2 1,0 2,7	50	50
	6511042 6511044* (Weierstraße) Von Ludwigstraße bis Ortsausgang	12.508 (13.007)	2,4 1,1 3,0	50/30	50/30
	6511044 6511045 Ortsausgang bis Kreuzung L 469	11.544 (12.005)	3,1 1,5 3,9	100/70	80/70
	6511042 6511041* (Hauptstraße) Von Ludwigstraße bis Kaiserstraße	7.789 (8.100)	2,8 1,3 3,5	30	30
L 395	6511066 6511039 (Saarbrücker Straße) Ortseingang bis Kreuzung L 363	10.578 (11.000)	4,8 2,2 6,0	50	50
	6511039 6511040* (Saarbrücker Straße/Kaiserstraße) Kreuzung L 363 bis Ludwigstraße	13.474 (14.012)	2,8 1,3 3,4	50	50
	6511040 6511041* (Kaiserstraße) Ludwigstraße bis Hauptstraße	10.578 (11.000)	2,5 1,2 3,2	50	50
	6511041 6511067* (Kaiserstraße) Von Hauptstraße bis Kreisel Bahnhofstraße	9.620 (10.004)	2,9 1,4 3,6	50	50
	6511067 6512033 (Kaiserstraße) Von Kreisel Bahnhofstraße bis Kindsbach	9.620 (10.004)	2,9 1,4 3,6	50/100	50/80

Im Stadtbereich Landstuhl sind 2012 verschiedene Straßenabschnitte der L 363 und der L 395 zu Stadtstraßen abgestuft worden und befinden sich nunmehr in der Baulast der Stadt. Sie sind in der Tabelle 1 mit einem * versehen.

¹ Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke; in Klammern sind die Verkehrsmengen aus der Bundesverkehrszählung 2005 für die Landesstraßen dargestellt

² Day, evening, night

2 Zuständige Behörde

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

Verbandsgemeinde Landstuhl
Kaiserstraße 49
66845 Landstuhl
Telefon: 0 63 71 / 830
Fax: 0 63 71 / 831 01
Gemeindeschlüssel: 07 3 35 022

3 Rechtlicher Hintergrund

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

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

4 Geltende Grenzwerte

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

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

Für den Straßenverkehrslärm sind zusätzlich die

- 'Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes' (VLärmSchR 97) einschlägig. Die VLärmSchR 97 gelten u.a.³ für bestehende Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes. In Rheinland-Pfalz werden die VLärmSchR 97 auch für Landesstraßen umfassend angewendet. Der Lärmschutz an bestehenden Straßen wird auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen als freiwillige Leistung gewährt⁴. Die Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmsanierung) betragen seit Juni 2010 für MI 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts bzw. für WA 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts.

5 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Abbildungen 1 und 2 (Isophonenkarten) spiegeln die Belastung durch Straßenverkehrslärm in der Verbandsgemeinde Landstuhl für die Lärmindikatoren L_{DEN} bzw. L_{Night} wider. Aus der Tabelle 3 sind die Betroffenenzahlen für jede Straße separat und für die Verbandsgemeinde Landstuhl insgesamt ersichtlich.

³ Sie gelten nicht ausschließlich für bestehende Straßen (Lärmsanierung), sondern ebenso für die Maßnahmen nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge und bei Entscheidungen wegen verbleibender Beeinträchtigungen.

⁴ Vom Eigentümer ist ein Eigenanteil von 25% zu übernehmen.

Abbildung 1 Gesamtlärmbelastung Straßenverkehrslärm Verbandsgemeinde Landstuhl, Lärmindikator L_{DEN}

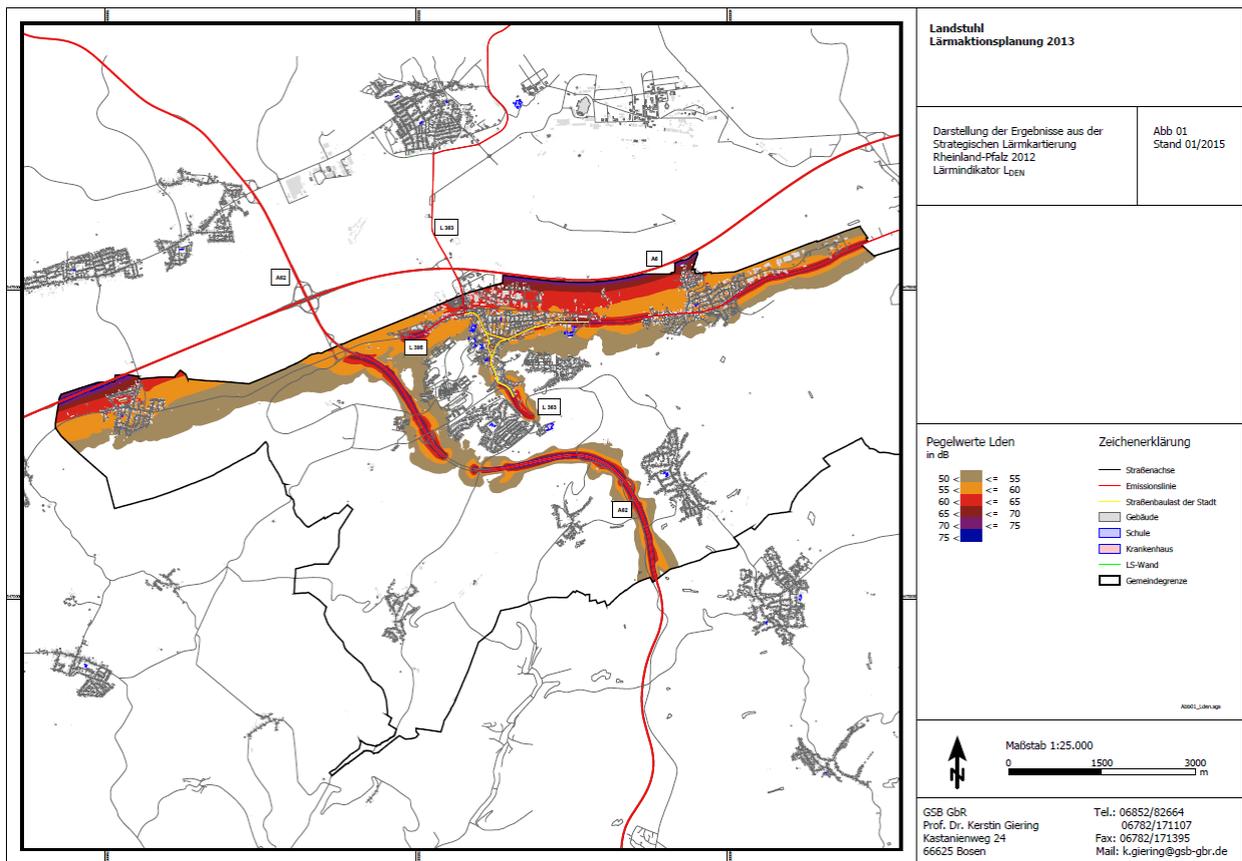


Abbildung 2 Gesamtlärmbelastung Straßenverkehrslärm Verbandsgemeinde Landstuhl, Lärmindikator L_{Nicht}

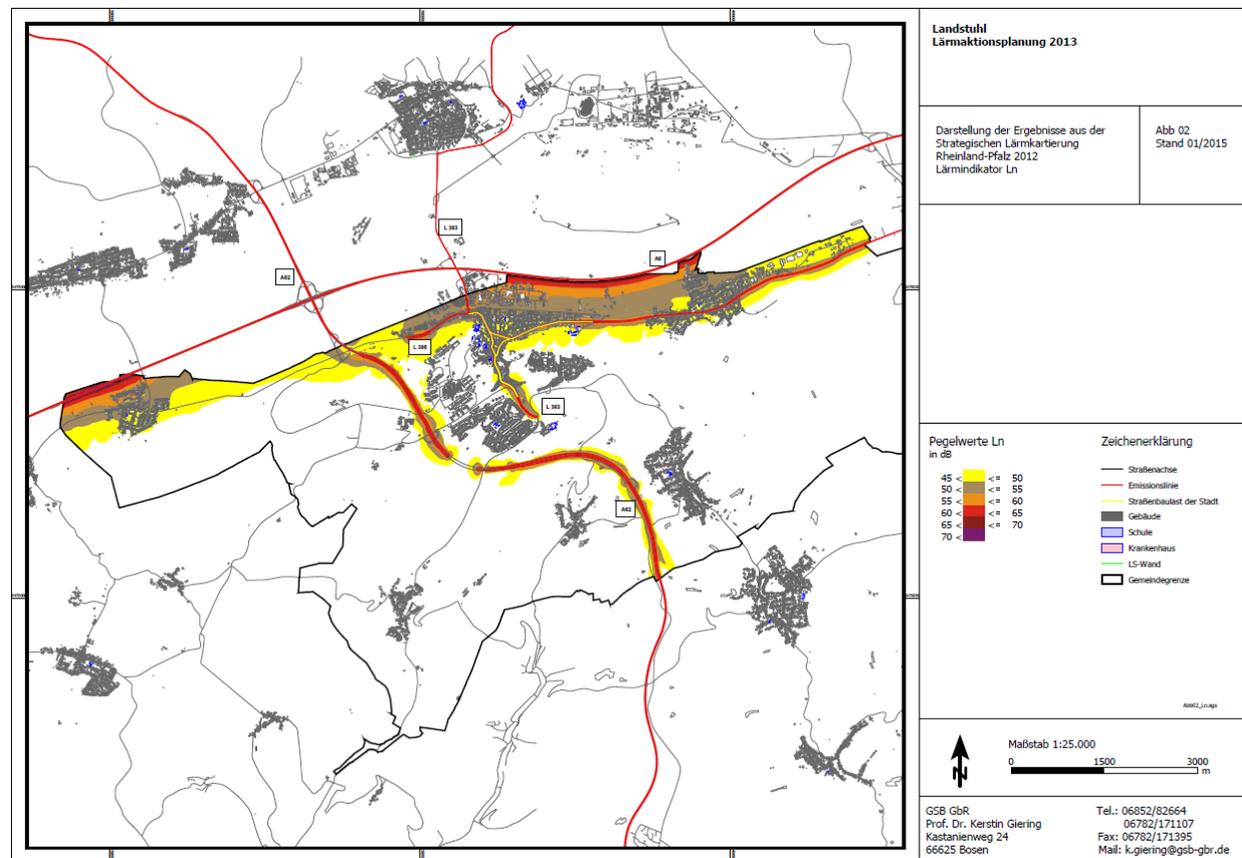


Tabelle 2 Betroffenheitsanalyse Straßenverkehrslärm

Bereich	Betroffene Menschen					
	Intervalle [dB(A)]	L _{DEN}		Intervalle [dB(A)]	L _{Night}	
		ungerundet	EU-Rundung		ungerundet	EU-Rundung
Gesamt				50-55	1.447	1.500
	55-60	2.560	2.600	55-60	682	700
	60-65	1.047	1.000	60-65	391	400
	65-70	614	600	65-70	67	100
	70-75	293	300	>70	-	-
	>75	32	0			

Tabelle 3 Betroffene Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

Bereich	Schwellen-werte [dB(A)]	Wohnungen		Schulen	Krankenhäuser
		L _{DEN}		L _{DEN} ungerundet	L _{DEN} ungerundet
		ungerundet	EU-Rundung		
Gesamt	> 55	1.762	1.800	2	-
	> 65	436	400	-	-
	> 75	15	0	-	-

6 Bewertung der Zahl Betroffener

6.1 Kurzfristiger Handlungsbedarf: Überschreitung der Grenzwerte der Lärmsanierung

Bei Überschreitung der Werte von 70 dB(A) L_{DEN} bzw. 60 dB(A) L_{Night} besteht kurzfristig (in den nächsten fünf Jahren) dringender Handlungsbedarf. Hier ist die Gefahr gesundheitlicher Beeinträchtigungen nicht auszuschließen; die Grenzwerte für Lärmsanierung an Bundesstraßen, die für Mischgebiete, Dorfgebiete und Kerngebiete 69 dB(A) bzw. 59 dB(A) betragen, werden überschritten.

In der Gemeinde Landstuhl befinden sich ausgeprägte Hotspots entlang den Landstraßen (Kaiserstraße, Ludwigstraße, Hauptstraße, Weiherstraße sowie Saarbrücker Straße). Entlang den Autobahnen sind aufgrund der weiten Entfernungen zu Wohngebäuden keine hohen Betroffenheiten ermittelt worden.

6.2 Mittelfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung gesundheitlicher Gefährdungen

Die Empfehlungen des Umweltbundesamtes (UBA) und des Sachverständigenrates für Umweltfragen (SRU) gehen davon aus, dass bei einer Unterschreitung der Werte von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts eine gesundheitliche Gefährdung ausgeschlossen ist. In der Umgebung der Autobahnen wird mittelfristig ein nicht vordringlicher Handlungsbedarf gesehen, die Anzahl der Personen, die von Überschreitungen der Pegelwerte von 65 bzw. 55 dB(A) ausgesetzt sind, ist gering. In der Umgebung der kartierten Landesstraßen sind in höheren Umfang Menschen Pegeln ausgesetzt, die gesundheitliche Gefährdungen hervorrufen können.

6.3 Langfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung von Belästigungen

Die Empfehlungen des Umweltbundesamtes (UBA) gehen davon aus, dass bei einer Unterschreitung der Werte von 60 dB(A) tags bzw. 50 dB(A) nachts erhebliche Lärmbelästigungen gemindert sind. Zur Unterschreitung der o.a. Pegelwerte wären in der Umgebung der Hauptverkehrsstraßen Maßnahmen erforderlich. Zum Erreichen dieser Zielwerte ist ein langfristiges, durch den Bund und das Land bzw. für die vorhandenen kommunalen Straßen von der Stadt zu entwickelndes Verkehrslärmschutzkonzept erforderlich.

7 Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zu Lärminderung

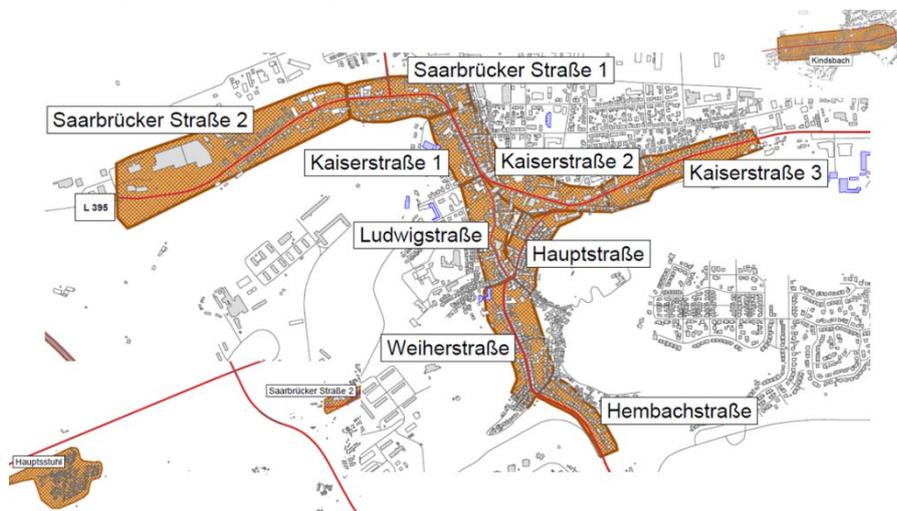
Im Verlauf der Autobahn 62 wurde 1991 eine Lärmschutzwand errichtet. Diese ist in der nachfolgenden Abbildung grün dargestellt. Die Wand wurde mit einer mittleren Höhe von 3,12 m und einer Länge von etwa 140 m im akustischen Modell umgesetzt. Laut Aussagen des Landesbetriebs für Mobilität wurden entsprechend der Dringlichkeitsreihung des Lärmimmissionskatasters in Landstuhl Sickingenstadt im Zuge der L 395 (Saarbrücker Straße, Kaiserstraße) sowie in der L 363 (Ludwigstraße, Hauptstraße und Weiherstraße) Ende der 90iger Jahre, in der Ortsdurchfahrt Kindsbach im Zuge der L 395 in den Jahren 2010 bis 2013 passive Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt.

8 Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung

8.1 Kurzfristige Maßnahmen in den Hotspotbereichen

Aus den Hotspotbereichen (hohe Lärmbelastungen und hohe Einwohnerdichte, Abbildung 3) lassen sich Aktionsbereiche ableiten. In diesen Aktionsbereichen werden kurzfristige Maßnahmen zur Lärminderung untersucht. Als Aktionsbereiche werden Straßenabschnitte mit erhöhtem Verkehrsaufkommen definiert.

Abbildung 3 Darstellung der Aktionsbereiche



Als Maßnahme an der Quelle kommt eine Geschwindigkeitsbeschränkung in Betracht. Für die Aktionsbereiche werden Geschwindigkeitsreduktionen schalltechnisch untersucht. Dabei werden die innerörtlichen Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h auf 30 km/h im Modell reduziert. Eine Geschwindigkeitsreduktion in den genannten Aktionsbereichen führt zu den in der

nachfolgenden Tabelle aufgeführten Pegelreduktionen.

Tabelle 4 Veränderung der Betroffenheit durch Geschwindigkeitsbegrenzung

Intervalle in dB(A)	Betroffene L _{DEN} vorher	Betroffene L _{DEN} nachher	Betroffene L _{DEN} Differenz	Betroffene L _{Night} vorher	Betroffene L _{Night} nachher	Betroffene L _{Night} Differenz
Kaiserstraße Abschnitt 1						
50-55	-	-	-	19	30	11
55-60	15	19	4	28	18	-10
60-65	22	28	6	46	80	34
65-70	29	20	-9	40	0	-40
70-75	53	75	22	0	0	0
>75	28	0	-28	-	-	-
Kaiserstraße Abschnitt 2						
50-55	-	-	-	57	58	2
55-60	46	46	0	61	64	3
60-65	62	60	-2	34	9	-26
65-70	57	62	5	0	0	0
70-75	25	2	-23	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-
Kaiserstraße Abschnitt 3						
50-55	-	-	-	68	81	13

Intervalle in dB(A)	Betroffene L _{DEN} vorher	Betroffene L _{DEN} nachher	Betroffene L _{DEN} Differenz	Betroffene L _{Night} vorher	Betroffene L _{Night} nachher	Betroffene L _{Night} Differenz
55-60	85	85	0	89	71	-18
60-65	75	92	17	9	0	-9
65-70	75	43	-32	0	0	0
70-75	6	0	-6	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-
Kindsbach						
50-55	-	-	-	161	199	38
55-60	264	249	-15	132	144	13
60-65	159	183	24	98	0	-98
65-70	168	125	-43	0	0	0
70-75	28	0	-28	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-
Ludwigstraße						
50-55	-	-	-	29	40	11
55-60	21	23	2	41	44	3
60-65	32	42	10	32	10	-22
65-70	43	40	-4	0	0	0
70-75	24	9	-15	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-
Saarbrücker Straße 1						
50-55	-	-	-	84	82	-2
55-60	108	120	12	41	56	14
60-65	49	45	-3	39	17	-23
65-70	45	54	9	2	0	-2
70-75	32	9	-23	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-
Saarbrücker Straße Abschnitt 2						
50-55	-	-	-	45	44	-1
55-60	74	76	3	45	32	-12
60-65	34	34	0	5	0	-5
65-70	39	31	-8	0	0	0
70-75	1	0	-1	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-
Weierstraße						
50-55	-	-	-	23	25	2
55-60	33	26	-7	41	35	-6
60-65	25	32	7	60	80	20
65-70	37	31	-6	25	0	-25
70-75	80	75	-4	0	0	0
>75	4	0	-4	-	-	-

Besonders in dem Aktionsbereich Kaiserstraße 1 und 2, in der Ludwigstraße und der Weierstraße sowie der Hauptstraße sind die Betroffenheiten hoch. Es kommt zu einer deutlichen Verringerung der Anzahl betroffener Menschen in den höchsten betroffenen Pegelintervallen, verbunden mit einer Erhöhung der Betroffenenzahlen in den darunterliegenden Pegelklassen. In dem Aktionsbereich Kaiserstraße 1 kann durch eine Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h erreicht werden, das keine Betroffenheiten mehr über den Pegelwert von 75 dB(A) über den gesamten Zeitbereich (24 h Stunden) bzw. über 65 dB(A) in der Nacht ermittelt werden. Es verbleiben jedoch auch nach der Maßnahme 75 Betroffene über 70 dB(A) bzw. 80 Betroffene über 60 dB(A). Ähnlich verhält es sich in der Weierstraße, Pegelwerte über 75 dB(A)/65 dB(A) können vermieden werden, die Anzahl der Betroffenen über 70 dB(A) bzw. 60 dB(A) belaufen sich weiterhin auf ungefähr 80. Nach einer Geschwindigkeitsreduktion in der Kaiserstraße in Kindsbach verbleiben keine Betroffenen mehr über 70 dB(A) bzw. 60 dB(A).

Als weitere Maßnahme an der Quelle kommt der Einsatz lärmgeminderter Beläge in Betracht (Planfall 2). Für die genannten Aktionsbereiche wird eine Pegelreduktion von 4 dB in Ansatz gebracht. Für die Hauptstraße,

die eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h aufweist, wird eine Pegelreduktion von 2 dB in Ansatz gebracht. Unter Berücksichtigung dieses Ansatzes ergeben sich damit die in der nachfolgenden Tabelle dargestellten Veränderungen der Betroffenenzahlen.

Tabelle 5 Veränderung der Betroffenheit durch lärmindernden Belag

Intervalle in dB(A)	Betroffene L _{DEN} vorher	Betroffene L _{DEN} nachher	Betroffene L _{DEN} Differenz	Betroffene L _{Night} vorher	Betroffene L _{Night} nachher	Betroffene L _{Night} Differenz
Kaiserstraße Abschnitt 1						
50-55	-	-	-	19	25	7
55-60	15	25	10	28	38	10
60-65	22	26	4	46	55	9
65-70	29	44	15	40	0	-40
70-75	53	45	-8	0	0	0
>75	28	0	-28	-	-	-
Kaiserstraße Abschnitt 2						
50-55	-	-	-	57	63	7
55-60	46	51	5	61	55	-6
60-65	62	69	7	34	0	-34
65-70	57	41	-16	0	0	0
70-75	25	0	-25	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-
Kaiserstraße Abschnitt 3						
50-55	-	-	-	68	106	38
55-60	85	104	19	89	29	-60
60-65	75	94	19	9	0	-9
65-70	75	12	-63	0	0	0
70-75	6	0	-6	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-
Kindsbach						
50-55	-	-	-	161	196	35
55-60	264	255	-9	132	109	-23
60-65	159	150	-9	98	0	-98
65-70	168	101	-67	0	0	0
70-75	28	0	-28	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-
Ludwigstraße						
50-55	-	-	-	29	37	8
55-60	21	29	8	41	41	0
60-65	32	32	0	32	4	-28
65-70	43	41	-2	0	0	0
70-75	24	1	-23	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-
Saarbrücker Straße Abschnitt 1						
50-55	-	-	-	84	85	2
55-60	108	122	14	41	48	6
60-65	49	49	0	39	13	-27
65-70	45	45	0	2	0	-2
70-75	32	8	-24	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-
Saarbrücker Straße Abschnitt 2						
50-55	-	-	-	45	41	-4
55-60	74	81	7	45	31	-14
60-65	34	45	11	5	0	-5
65-70	39	14	-25	0	0	0
70-75	1	0	-1	0	0	0
>75	0	0	0	-	-	-
Weierstraße						
50-55	-	-	-	23	35	13
55-60	33	27	-6	41	44	3
60-65	25	39	14	60	55	-6
65-70	37	61	24	25	0	-25
70-75	80	30	-50	0	0	0
>75	4	0	-4	-	-	-

In dem Aktionsbereich Kaiserstraße I kommt es zu einer deutlichen Verringerung der Betroffenenzahlen, die Anzahl der über den Pegelwert von 70 dB(A) liegenden Betroffenen kann von 81 auf 45 verringert werden, in der Nacht von 86 auf 55 Betroffene über 60 dB(A). In der Weiherstraße kann die Anzahl der Betroffenen von 84 über 70 dB(A) auf 30 und von 85 über 60 dB(A) in der Nacht auf 54 gesenkt werden. In diesen beiden genannten Aktionsbereichen verbleiben nach der Maßnahme keine Betroffenen mehr über den hohen Pegelwerten von 75 dB(A) im gesamten Tageszeitraum bzw. 65 dB(A) in der Nacht.

In der Saarbrücker Straße kommt es aufgrund der Mauteinführung 2005 laut Aussagen von Anwohnern zu Lkw-Mehrfahrten. Diese Lkw-Mehrfahrten führen immer wieder zu Beschwerden. Im LAP wird deshalb als Maßnahme eine Reduzierung des Lkw-Verkehrs auf 3% am Tag und 1 % in der Nacht schalltechnisch untersucht. In der Nacht kann erreicht werden, dass in dem Aktionsbereich Saarbrücker Straße 2 keine Betroffene mehr über 60 dB(A) zu verzeichnen sind. Zur Machbarkeit dieser Maßnahme ist die Erarbeitung eines detaillierten Verkehrsgutachtens erforderlich.

8.2 Mittelfristige Maßnahmen

Bei erforderlich werdenden Grunderneuerungen wird vorgeschlagen, auf allen innerörtlichen Straßenabschnitten, also auch auf solchen, die nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung sind, lärmgedimmte Beläge einzubauen. Diese besitzen eine deutlich lärmindernde Wirkung von mindestens 4 dB, bzgl. Langlebigkeit und Pflege etwa gleiche Eigenschaften wie herkömmliche Beläge und sind, wenn überhaupt, nur unwesentlich teurer als diese. In Bereichen mit erhöhtem Sicherheitsanspruch bzw. erhöhtem Gefährdungspotential (bspw. Schulen, Kindergarten, unübersichtlicher Streckenverlauf) sollte gemeinsam mit der Straßenverkehrs- und der Polizeibehörde geprüft werden, ob eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km / h möglich ist.

8.3 Sonstige Maßnahmen

Zur Verringerung der Lärmbelastung werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Sicherstellung der Einhaltung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit von 50 km / h bei Einfahrt in die Gemeinde
- Sicherstellung des ordnungsgemäßen Zustands der Straßenoberflächen durch regelmäßige Kontrollen und ggf. Instandsetzungen
- Verkehrslenkung des Zulieferverkehrs zum Gewerbegebiets West auf die A 62
- Prüfung der Möglichkeit, lärmgedimmte Deckschichten einzusetzen
- Schaffung von Anreizen, den Anteil des MIV am Verkehrsaufkommen zu reduzieren (bspw. leistungsfähiger ÖPNV, bestehendes System von Fahrrad- und Fußwegen ausweiten, schaffen sicherer Fahrradstellplätze)
- Attraktive Gemeindeentwicklung (bspw. Einkaufsmöglichkeiten vor Ort, sichere Wege zu Schulen und Kindergärten)
- Bei Erneuerung der kommunalen Fahrzeugflotte und beim Ausschreiben von Leistungen des ÖPNV wird auf den Einsatz lärmarmen Fahrzeuge und lärmgedimmter Reifen geachtet.
- Information der Bürger zur Thematik Lärm und Mobilität

Ruhige Gebiet werden nicht ausgewiesen.

9 Finanzielle Informationen

Die (externalisierten) Lärmkosten durch das kartierte Straßennetz betragen in der Verbandsgemeinde Landstuhl jährlich etwa 1.262.500 €.

10 Protokolle der öffentlichen Anhörung

Der Aktionsplan wurde am 28.05.2015 im Gemeinderat beschlossen; er ist der Öffentlichkeit durch Auslegung vom 1.10.-12.11.2014 bekannt gemacht worden.

Erarbeitet durch



Sandra Strünke-Banz
GSB GbR
Bosen, 01.06.2015