

Offenlegung des Lärmaktionsplanes 4. Runde

<i>Dienststelle:</i> 311 Stadtplanung und Umwelt	<i>Datum:</i> 09.10.2024
<i>Beteiligte Dienststellen:</i>	

<i>Beratungsfolge</i>	Ö / N
Ausschuss für Klima, Umwelt, Stadt- und Stadtteilentwicklung (Vorberatung)	N
Stadtrat (Entscheidung)	Ö

Beschlussvorschlag

Sofern keine abwägungsrelevanten Stellungnahmen im Zuge der Offenlegung eingehen, gilt der Lärmaktionsplanung in der vorliegenden Form als beschlossen.

Sachverhalt

Auf Grundlage der aktuellen Ergebnisse der Lärmkartierung der 4. Runde erfolgt eine Überprüfung bzw. eine Aktualisierung des Lärmaktionsplanes. Für kleinere Gemeinden und Städte mit eher geringen Lärmbetroffenheiten kann es aus Verhältnismäßigkeitsgründen ausreichend sein, einen einfachen Lärmaktionsplan im Umfang der gesetzlichen Mindestanforderungen aufzustellen.

Bereits im Lärmaktionsplan der Stufe 2 wurde festgestellt, dass sich ausgeprägte Hotspots mit Pegelbereichen ≥ 70 dB(A) (LDEN) bzw. ≥ 60 dB(A) (LNight) in der Kreisstadt Merzig entlang der L 173 Merziger Straße (zwischen der Mecherner Straße und „Zur alten Saar“) sowie entlang der L 157 Hochwaldstraße (Kreuzung Bahnhofstraße bis Propsteistraße) befinden. In diesen Bereichen sollten Maßnahmen umgesetzt werden, um den Verkehrslärm zu senken. Im Lärmaktionsplan der Stufe II wurde in den genannten Hotspot-Bereichen die Wirksamkeit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h untersucht. Damit kann eine deutliche Verringerung der Zahl betroffener Menschen in den höchsten Pegelintervallen erreicht werden. Des Weiteren wurde als mittelfristige Maßnahme bei einer anstehenden Fahrbahnsanierung für die Hotspot-Bereiche der Einsatz von einem lärm mindernden Belag vorgeschlagen.

Die Kreisstadt Merzig wird im Sinne einer langfristigen Strategie zur Reduzierung der Lärmbelastung folgende sonstige Maßnahmen berücksichtigen:

- Umsetzung und Fortführung des Radverkehrskonzepts
- Verbesserung des ÖPNVs in Zusammenarbeit mit dem zu ständigen Landkreis
- Sicherstellung der Einhaltung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit
- Sicherstellung des ordnungsgemäßen Zustands der Straßenoberflächen durch regelmäßige Kontrollen und ggf. Instandsetzungen
- Berücksichtigung des Lärmschutzes bei allen Planungsvorhaben.

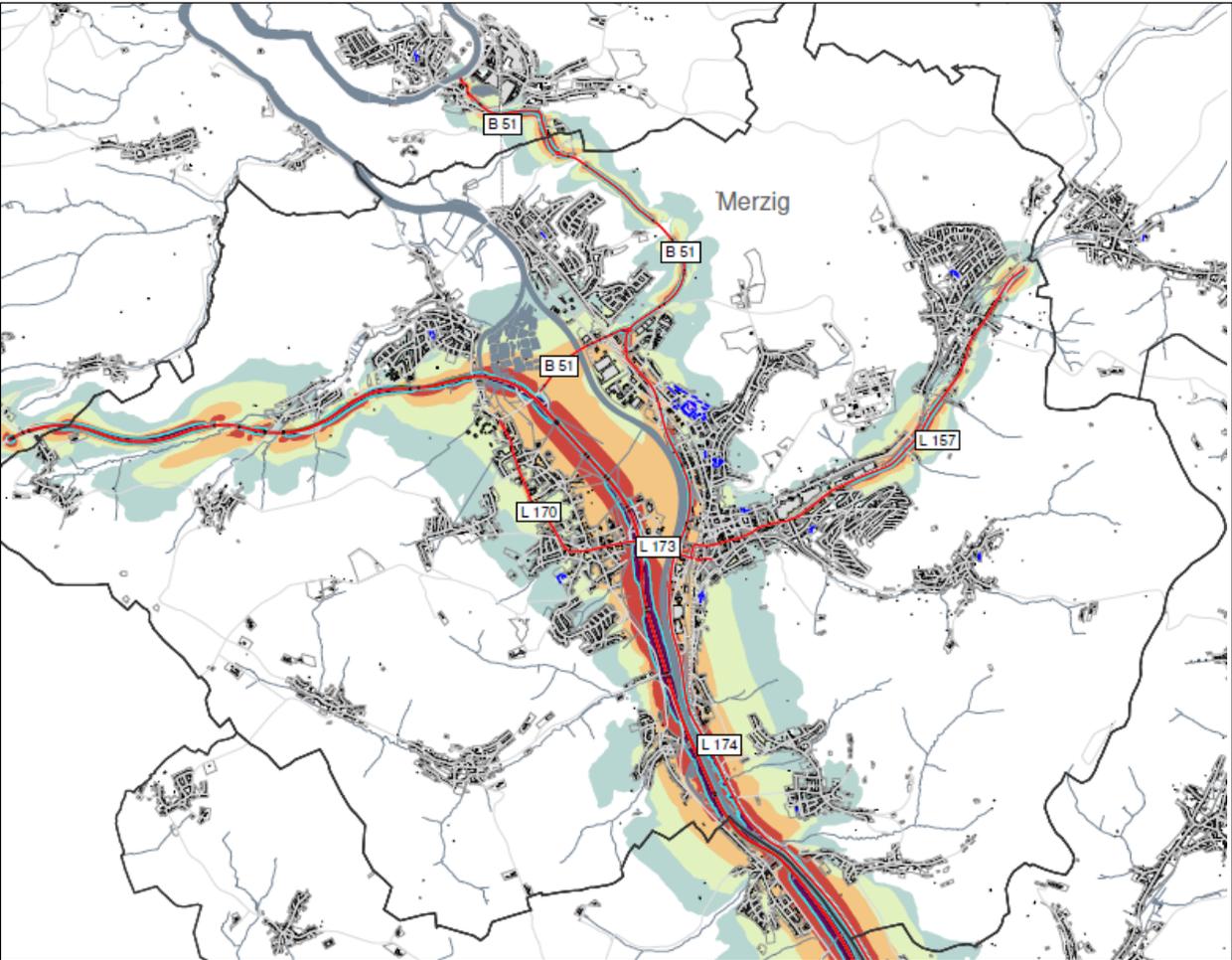
Die Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne ist in § 47d Absatz 3 BImSchG geregelt und geht über die reine Anhörung im Sinne des § 73 VwVfG oder Erörterung des § 10 Absatz 6 BImSchG hinaus. Gemäß § 47d Absatz 3 BImSchG wird die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen.

Anlage/n

- 1 Lärmaktionsplan Merzig 4.Stufe (öffentlich)

Kreisstadt Merzig

Lärmaktionsplanung 4. Runde



Inhaltsverzeichnis

		Seite
1	Allgemeines	3
2	Beschreibung der Stadt sowie der Hauptverkehrsstraßen.....	3
3	Zuständige Behörde	4
4	Rechtlicher Hintergrund und Grenzwerte für Straßenverkehrslärm	4
5	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten und Bewertung.....	5
6	Lärminderungsmaßnahmen.....	6
6.1	Maßnahmen im Lärmaktionsplan 3. Runde und Umsetzungsstand	6
6.2	Maßnahmen im Lärmaktionsplan 4. Runde und weitere Vorgehensweise.....	7
6.3	Veränderung der geschätzten Zahl an betroffenen Menschen in hohen Pegelintervallen	7
7	Festsetzung ruhiger Gebiete und mögliche Lärminderungsmaßnahmen innerhalb dieser Gebiete.....	8
8	Ergänzende Angaben.....	9
8.1	Finanzielle Informationen.....	9
8.2	Öffentlichkeitsbeteiligung	9
8.3	Beschluss des Lärmaktionsplanes 4. Runde	10

Tabellen

		Seite
Tabelle 1	Übersicht nationale Immissionsgrenz- und Auslösewerte zum Lärmschutz für Wohn- und Mischgebiete	5
Tabelle 2	Zahl betroffener Menschen (2017/2022)	5
Tabelle 3	Streckenabschnitte mit besonders hohen Geräuscheinwirkungen	6
Tabelle 4	Weitere Auswertung der Lärmkartierung 4. Runde (Anzahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser sowie der betroffenen Fläche)	6

1 Allgemeines

Nach § 47d Absatz 1 BImSchG ¹ stellen die zuständigen Behörden Lärmaktionspläne auf, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Nach § 47d Absatz 2 Satz 2 BImSchG soll es auch Ziel dieser Lärmaktionspläne sein, „ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen“.

Grundlage von Lärmaktionsplänen bilden Lärmkarten, die gemäß § 47c BImSchG erstellt werden. Die Ergebnisse der Lärmkartierung des Bundeslandes Saarland können unter folgender Internetadresse abgerufen werden: Strategische Lärmkartierung 4. Runde.² Durch das Stadtgebiet verlaufen kartierungspflichtige Hauptverkehrsstraßen und ebenfalls Haupteisenbahnstrecken. Für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans ist das EBA zuständig.³

Wegen neuer Berechnungsverfahren ⁴ sowie Änderungen in der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG ⁵ und der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV ⁶) wurden alle Lärmkarten der 3. Runde für die 4. Runde neu berechnet. Die Kartierungsergebnisse der 3. und 4. Runde sind in der Regel nicht vergleichbar. Darin ist die Überarbeitung eines Lärmaktionsplanes begründet. Lärmaktionspläne sind bis zum 18. Juli 2024 zu erstellen oder zu überprüfen und zu überarbeiten.

Die Stadt Merzig hat ihren Lärmaktionsplan der 3. Runde überprüft und aktualisiert. Dieser wurde am 19. September 2019 Runde im Gemeinderat beschlossen. Auf Grundlage der aktuellen Ergebnisse der Lärmkartierung der 4. Runde erfolgt nun erneut eine Überprüfung bzw. eine Aktualisierung. Für kleinere Gemeinden mit eher geringen Lärmbetroffenheiten kann es aus Verhältnismäßigkeitsgründen ausreichend sein, einen einfachen Lärmaktionsplan im Umfang der gesetzlichen Mindestanforderungen aufzustellen. Hinweise zu den Mindestanforderungen eines Lärmaktionsplanes können den aktuellen LAI-Hinweisen ⁷ entnommen werden.

2 Beschreibung der Stadt sowie der Hauptverkehrsstraßen

Die Kreisstadt Merzig befindet sich im Landkreis Merzig-Wadern und ist etwa 40 km nordwestlich der Landeshauptstadt Saarbrücken gelegen. In der Gemeinde leben 30.018 Einwohner ⁸, die Fläche des Stadtgebietes umfasst 108,98 km².

Innerhalb des Stadtgebietes bzw. teilweise unmittelbar angrenzend an die Stadtgrenze wurden in der Kartierung der 4. Runde folgende Straßen berücksichtigt:

¹ 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 26. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 202)

² <https://www.saarland.de/mukmav/DE/portale/immissionsschutz/informationen/umgebungslaerm/strategiearmkartierung4runde/strategiearmkartierung4runde.html>

³ Die Ergebnisse der Lärmkartierung können unter https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Haupteisenbahnstrecken/sl/sl_node.html abgerufen werden, die der Lärmaktionsplanung unter https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html.

⁴ Europäische Harmonisierung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm durch CNOSSOS-EU „Common Noise Assessment Methods in the EU“

⁵ EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm sowie Richtlinie (EU) 2020/367 der Kommission vom 04. März 2020 zur Änderung des Anhangs III der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Festlegung von Methoden zur Bewertung der gesundheitlichen Auswirkungen von Umgebungslärm

⁶ Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung der Lärmkartierung) (34. BImSchV), Ausfertigungsdatum 06. März 2006, zuletzt geändert durch Art. 1 V v. 28. Mai 2021 | 1251

⁷ LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung, Stand 19.09.2022

⁸ https://www.saarland.de/stat/DE/_downloads/aktuelleTabellen/GebieteUndBev%C3%B6lkerung/Tabelle_Fl%C3%A4che_und_Bev%C3%B6lkerung_AKTUELL.pdf?blob=publicationFile&v=13, aufgerufen am 21.06.2024

- A8
- B51
- L157 (Hochwaldstraße, Torstraße, Losheimer Straße, Provinzialstraße)
- L170
- L173 (Merziger Straße, Lothringer Straße)
- L174 (Trierer Straße)

Die L 175 (Bezirkstraße) und Teilabschnitte der L 173 (Bahnhofstraße zwischen Gutenbergstraße und Hochwaldstraße) fanden in der aktuellen Lärmkartierung keine Berücksichtigung (Unterschreitung der Kartierungsschwelle der Hauptverkehrsstraßen von 8.200 Kfz/24h) mehr.

3 Zuständige Behörde

Zuständig für die Überprüfung/Aktualisierung des Lärmaktionsplans ist weiterhin:

Zuständige Behörde	Kreisstadt Merzig, FB Stadtplanung und Umwelt
Gemeindeschlüssel	10042113
Adresse	Brauerstraße 5, 66663 Merzig
Telefonnummer	06861/85-206
Internet	www.merzig.de

4 Rechtlicher Hintergrund und Grenzwerte für Straßenverkehrslärm

Lärmaktionspläne sind zur Regelung von „Lärmproblemen und Lärmauswirkungen“ aufzustellen. Gemeint sind damit belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die gemäß § 47 b Satz 1 Nr. 1 BImSchG als Umgebungslärm bezeichnet werden. Nach einer Entscheidung des Europäischen Gerichtshof müssen Lärmaktionspläne für alle Bereiche aufgestellt werden, die von der verpflichtenden Lärmkartierung erfasst sind, unabhängig davon, ob es in den Bereichen Lärmbetroffenheiten (z. B. betroffene Bevölkerung) gibt. Ein Ermessungsspielraum besteht nur darin, ob und welche Maßnahmen vorgesehen werden. Ziel der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist es ebenfalls, schädlichen Auswirkungen durch Umgebungslärm vorzubeugen. Hierzu sollen ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms geschützt werden.

Für die Lärmaktionsplanung existieren keine Immissionsgrenz- und Auslösewerte, auch im Saarland sind keine verbindlichen Auslöse- oder Grenzwerte für die Lärmaktionsplanung festgelegt. Im Folgenden ist eine Übersicht der wesentlichen geltenden nationalen Werte für Wohn- und Mischgebiete dargestellt.⁹

⁹ Die genannten Lärmpegel beziehen sich jeweils auf die Beurteilungszeiträume Tag (06.00-22.00 Uhr) und Nacht (22.00-06.00 Uhr). Sie beruhen auf anderen nationalen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{DEN} und L_{Night} dargestellten Werten.

Tabelle 1 Übersicht nationale Immissionsgrenz- und Auslösewerte zum Lärmschutz für Wohn- und Mischgebiete

Geltungsbereich	Grenzwerte für den Neubau oder wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ¹⁰ Tag/Nacht [dB(A)]	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ¹¹ sowie an Schienenwegen des Bundes Tag/Nacht [dB(A)]	Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen ¹² Tag/Nacht [dB(A)]
Reines und allgemeines Wohngebiet	59/49	64/54	70/60
Dorf-/Kern- und Mischgebiet	64/54	66/56	72/62

5 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten und Bewertung

Folgende Betroffenen wurden in der 3. und 4. Runde ermittelt:

Tabelle 2 Zahl betroffener Menschen (2017/2022)

Pegelbereich	L _{DEN} (2017, 3. Runde)	L _{DEN} (2022, 4. Runde)	Pegelbereich	L _{Night} (2017, 3. Runde)	L _{Night} (2022, 4. Runde)
			50-54	482	1.974
55-59	1.411	3.166	55-59	265	761
60-64	347	1.303	60-64	202	288
65-69	248	708	65-69	31	0
70-74	168	199	>70	0	0
>75	18	0			

Die Verwendung der neuen Berechnungsvorschrift CNOSSOS-DE bringt verschiedene Änderungen mit sich, die einen direkten Vergleich der Resultate aus der vorangegangenen Runde mit den aktuellen nicht zulassen. Untersuchungen zeigen bei der Verwendung von CNOSSOS-DE bei gleicher Verkehrszusammensetzung in bebauten Bereichen eine erkennbar höhere Abschirmwirkung als bei der bislang verwendeten Methode. Dagegen werden in Bereichen mit eher freier Schallausbreitung nach CNOSSOS-DE höhere Belastungen ermittelt. Durch die geänderten Vorgaben zur statistischen Auswertung lassen sich auch die Belastetenzahlen nicht miteinander vergleichen. Maßgebende Änderung in der Ermittlung der Betroffenen ist, dass die Betroffenen der oberen (lauteren) Hälfte der Berechnungspunkte an einem Gebäude zugeordnet werden und nicht mehr auf alle Berechnungspunkte verteilt werden. Dadurch werden gegenüber der vormaligen Auswertungsmethode bei gleicher Lärmeinwirkungen deutlich höhere Betroffenenzahlen ermittelt.

In der 4. Runde werden im Tageszeitraum (L_{DEN}) 199 und im Nachtzeitraum (L_{Night}) 288 betroffene Menschen in besonders hohen Pegelintervallen von größer 70 dB(A) bzw. 60 dB(A) ermittelt. Diese hohen Geräuscheinwirkungen sind insbesondere im Bereich der kartierten Landesstraßen zu verorten. Anwohner entlang folgender Streckenabschnitte sind von besonders hohen Geräuscheinwirkungen betroffen:

¹⁰ Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 20. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert am 04. November 2020 (BGBl. I S. 2334)

¹¹ Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1201 und 12 Titel 891 05 Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665

¹² Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007.

Tabelle 3 Streckenabschnitte mit besonders hohen Geräuscheinwirkungen

Streckenabschnitt mit hohen Betroffenheiten	Beschreibung des Streckenabschnitts
L 173 Merziger Straße	Zwischen Mechnerer Straße und „Zur alten Saar“, vereinzelt auch im Bereich der Losheimer Straße
L 157 Hochwaldstraße	Kreuzung Bahnhofstraße bis Propsteistraße

In diesen Bereichen sollten Maßnahmen umgesetzt werden, um den Verkehrslärm zu senken.

In der nachfolgenden Tabelle werden die weiteren ermittelten Werte der Lärmkartierung 4. Runde dargestellt.

Tabelle 4 Weitere Auswertung der Lärmkartierung 4. Runde (Anzahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser sowie der betroffenen Fläche)

Schwellenwerte	Anzahl der Wohnungen LDEN (2022, 4. Runde)	Anzahl der Schulen LDEN (2022, 4. Runde)	Anzahl der Krankenhäuser LDEN (2022, 4. Runde)	Fläche in km ² LDEN (2022, 4. Runde)
> 55	2.698	2	1	19,36
> 65	453	0	0	5,37
> 75	0	0	0	0,85

Im Zuge der 4. Runde wurden auch die geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen entsprechend dem Anhang III Umgebungslärmrichtlinie auf Basis der dort enthaltenen Expositions-Wirkungs-Beziehungen ermittelt. Die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten (IHD) beträgt in der Stadt 2, die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung (HA) 850 und die der Fälle starker Schlafstörungen (HSD) 181. Insgesamt belaufen sich die geschätzten Zahlen im Saarland (ohne die Landeshauptstadt Saarbrücken) auf 36 (IHD), 17.620 (HA) und 4.143 (HSD). Für die Landeshauptstadt belaufen sich die geschätzten Zahlen bezogen auf den Straßenverkehrslärm des kartierten Streckennetzes auf 31 (IHD), 14.558 (HA) und 3.907 (HSD) ¹³.

6 Lärminderungsmaßnahmen

Nachfolgend werden das bisherige Vorgehen und der Umsetzungsstand der Lärmaktionsplanung der letzten 5 Jahre zusammengefasst. Mögliche Lärminderungsmaßnahmen innerhalb des Gemeindegebiets und deren Umsetzung bis 2017 wurden bereits in den vorherigen Runden vertiefend dargestellt. Eine erneute detaillierte Darstellung erfolgt bei der Überarbeitung/Aktualisierung der Lärmaktionsplanung 4. Runde nicht.

6.1 Maßnahmen im Lärmaktionsplan 3. Runde und Umsetzungsstand

Ausgeprägte Hotspots befinden sich an der L 157 (Hochwaldstraße, Torstraße, Losheimer Straße, Provinzialstraße), der L 173 (Merkziger Straße) sowie an der B 51 (alt) (Bezirkstraße). Im Lärmaktionsplan der Stufe II wurde in den genannten Hotspot-Bereichen die Wirksamkeit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h untersucht. Damit kann eine deutliche Verringerung der Zahl betroffener Menschen in den höchsten Pegelintervallen erreicht werden.

¹³ download-6320683987526 (saarbruecken.de), aufgerufen am 25.09.2023

Des Weiteren wurde als mittelfristige Maßnahme bei einer anstehenden Fahrbahnsanierung für die Hotspot-Bereiche der Einsatz von einem lärmindernden Belag vorgeschlagen. Auch hier konnte eine deutliche Verringerung der Zahl der betroffenen Menschen in den höchsten Pegelintervallen ermittelt werden.

Der ehemalige Streckenabschnitt der B51 (nun L 175 Bezirksstraße bzw. Gemeindestraße) fand keine Berücksichtigung in der aktuellen Lärmkartierung.

Die Umsetzung der Maßnahmen konnte noch nicht erreicht werden. Die Kreisstadt Merzig setzt sich, in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde, weiter für die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen ein.

Zur Steigerung des innergemeindlichen Radverkehrs hat die Stadt Merzig ein Radwegekonzept erstellt (2021). Es soll ein attraktives, sicheres und zukunftsfähiges Routennetz erstellt werden. Auf Grundlage des Radverkehrskonzepts soll der Anteil des Alltagsradverkehrs in Merzig gesteigert und somit das Kfz-Aufkommen verringert werden.

Entlang der Eisenbahn-Strecke Saarbrücken – Karthaus (Nr. 3230) wurde durch die deutsche Bahn der Ausbau von Lärmschutzwänden vorangebracht. Der aktuelle Stand kann der Internetseite der Deutschen Bahn entnommen werden.¹⁴

Folgende Fahrbahnsanierungen wurde in den vergangenen Jahren durchgeführt: Die Ortsdurchfahrten von Hilbringen, Ballern, Schwemlingen und Weiler wurden mit Splittmatrixasphalt saniert. Durch die Ausbesserung von schadhafte Fahrbahnbelägen können Schallemissionen an der angrenzenden Wohnbebauung gesenkt werden.

6.2 Maßnahmen im Lärmaktionsplan 4. Runde und weitere Vorgehensweise

Die Stadt Merzig setzt sich, in Abstimmung mit der zuständigen Verkehrsbehörde, weiter für die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen an den Landesstraßen ein.

Die Stadt Merzig wird im Sinne einer langfristigen Strategie zur Reduzierung der Lärmbelastung folgende sonstige Maßnahmen berücksichtigen:

- Umsetzung und Fortführung des Radverkehrskonzepts
- Verbesserung des ÖPNVs in Zusammenarbeit mit dem zu ständigen Landkreis
- Sicherstellung der Einhaltung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit
- Sicherstellung des ordnungsgemäßen Zustands der Straßenoberflächen durch regelmäßige Kontrollen und ggf. Instandsetzungen
- Berücksichtigung des Lärmschutzes bei allen Planungsvorhaben.

6.3 Veränderung der geschätzten Zahl an betroffenen Menschen in hohen Pegelintervallen

Eine erneute rechnerische Überprüfung der Wirkung der Lärminderungsmaßnahmen auf Basis der neuen Berechnungsvorschrift CNOSSOS-DE hat im Zuge der Lärmaktionsplanung 4. Runde nicht stattgefunden. Die Verortung der Lärmhotspots hat sich nicht geändert. Die Zielsetzung der Stadt Merzig bleibt weiterhin die

¹⁴ <https://laermsanierung.deutschebahn.com/karte/index.html#/details/10321?state=SL>, aufgerufen am 04.07.2024

Umsetzung der Lärminderungsmaßnahmen der Lärmaktionsplanung der 3. Runde. Fahrbahnsanierungen mit einem lärmoptimierten Belag und die Reduzierung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h bewirken Pegelminderungen zwischen 2 bis 3 dB.¹⁵ Es ist somit davon auszugehen, dass bei Umsetzung dieser Maßnahmen, insbesondere innerhalb der hohen Pegelintervallen von größer 70 dB(A) bzw. 60 dB(A), eine deutliche Reduzierung der betroffenen Menschen erzielt werden kann. Die Prüfung der Maßnahmen erfolgt durch Antragsstellung bei der Verkehrsbehörde unter Berechnung der Geräuscheinwirkungen nach den nationalen Berechnungsgrundlagen.

7 Festsetzung ruhiger Gebiete und mögliche Lärminderungsmaßnahmen innerhalb dieser Gebiete

Neben der Verringerung des Umgebungslärms ist es auch Ziel der Lärmaktionsplanung, ruhige Gebiete vor Lärm überhaupt bzw. einer wesentlichen Zunahme des Lärms zu schützen (Vorsorgegedanke). Der Planungsträger der Lärmaktionsplanung kann das Thema „ruhige Gebiete“ nicht unberücksichtigt lassen, sondern es besteht eine Prüfpflicht. Die europarechtliche Umsetzungspflicht bindet die Verwaltungen dahingehend zur Prüfung, ob ruhige Gebiete festgesetzt werden können und welche sich dazu eignen. Auf Bundes- und Landesebene erfolgte keine weitere Konkretisierung.

Bei der Festlegung ruhiger Gebiete ist es zunächst unerheblich, ob es sich um bebaute oder unbebaute Gebiete handelt, vielmehr sollen die Bereiche nicht bzw. nicht in einem relevanten Umfang Verkehrs-, Industrie-, Gewerbe- und/oder Freizeitlärm ausgesetzt sein.

Als ruhige Gebiete auf dem Land kommen insbesondere auch großflächige Gebiete in Frage, die keiner der o. g. Lärmarten ausgesetzt sind und von Menschen zur Erholung z. B. für ausgedehnte Spaziergänge genutzt werden. Die Fachbroschüre „Ruhige Gebiete“ des Umweltbundesamtes¹⁶ nennt als Anhaltspunkt für landschaftlich geprägte Erholungsräume außerhalb der Innenstadt gelegenen Flächen Pegelwerte von L_{DEN} 40 bis 50 dB(A). Bei der Festlegung der zu schützenden ruhigen Gebiete durch die zuständige Behörde handelt es sich entsprechend § 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG um planungsrechtliche Festlegungen, die von den zuständigen Planungsträgern zu berücksichtigen sind. Damit sind sie in allen relevanten Planungen als ein aus dem Lärmaktionsplan resultierender Belang zu beachten.

Die Wahl der ruhigen Gebiete wird aus der Kombination aus akustischen Kriterien, Gebietstyp und der tatsächlichen Nutzung getroffen. Innerhalb des Stadtgebietes befinden sich, insbesondere im süd- und nordöstlichen Bereichen des Stadtgebietes, ausgedehnte Waldflächen und ausgewiesene Wanderwege (bspw. Bretzener Wald, Teilbereiche der Traumschleife „Der Bietzerberger“, südlich von Merchingen), die der Bevölkerung als (Nah)Erholungsgebiet dienen können. Die Waldflächen weisen eine große Entfernung zu den Verkehrslärmquellen auf und stellen damit „ruhige Gebiete“ im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie dar. Die Flächen sind wohnungsnah und der Öffentlichkeit zugänglich (kostenfrei und teilweise behindertengerecht).

Zum Schutz der ruhigen Gebiete können diese bei der Fortschreibung des Flächennutzungsplans bzw. des Landschaftsprogramms aufgenommen werden, sofern keine anderen planungsrechtlichen Belange entgegenstehen. Durch die Festsetzung der ruhigen Gebiete und dem damit verbundenen grundsätzlichen Schutzauftrag können die Belange des Lärmaktionsplans in anderen Planungsabsichten der Gemeinde frühzeitig

¹⁵ Lärmaktionsplanung – Lärminderungseffekte von Maßnahmen, Methode zur Abschätzung von Lärminderungspotenzialen, Umweltbundesamt, Stand Juli 2023

¹⁶ Ruhige Gebiete, Eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung, Umweltbundesamt, TUNE ULR AP 3, Stand: November 2018

einbezogen werden. Widersprüchliche Interessen können so im Planungsverlauf frühzeitig erkannt und gemeinsam abgewogen werden. Die anderen Belange können den Schutzbelang des ruhigen Gebietes überwiegen, müssen dafür aber ausreichend gewichtig sein.

8 Ergänzende Angaben

8.1 Finanzielle Informationen

Umgebungslärm verursacht volkswirtschaftlich gesehen anfallende Lärmschadenskosten, z. B. Gesundheitskosten, Kosten aufgrund erhöhter Belästigungen und Immobilienverluste. Da die Kosten i. d. R. nicht vom Lärmverursacher getragen werden, werden diese volkswirtschaftlich gesehen als „externe Kosten“ bezeichnet. Eine detaillierte Aufstellung dieser „externen Kosten“ ist verlässlich auf der vorliegenden Datengrundlage der Lärmkartierung nicht möglich. Zudem wird der Nutzen von Lärmschutzmaßnahmen nicht erfasst, die durch die aktuell verwendeten Berechnungsverfahren nicht abgebildet werden, z. B. die zweifellos akustisch wirksame Ausbesserung schadhafter Fahrbahnbeläge oder die Reparatur klappernder Kanaldeckel. Für die planende Gemeinde sind sie zunächst nicht haushaltsrelevant.

Auf der anderen Seite entstehen im Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung und der Umsetzungen von dabei entwickelten Maßnahmen für die Gemeinden projektbezogene, haushaltsrelevante Kosten. Instrumentarien zur Abschätzung der Kosten sind in anerkannten nationalen Studien (bspw. VLärmSchR 97) beschrieben. Neben den Kosten für Material und Erstellung sind Planungskosten im weitesten Sinn zu berücksichtigen. Beispielsweise bleibt beim Erlass von Anordnungen zur Reduzierung von zulässigen Höchstgeschwindigkeiten zu berücksichtigen, dass es nicht reicht, die entsprechende Beschilderung zu installieren. Vielmehr muss insbesondere bei komplexen Verkehrsnetzen berücksichtigt werden, dass beispielsweise unter Umständen Anpassungen von Ampelsteuerungen in weiten Bereichen des Netzes notwendig werden können, um einen möglichst reibungslosen und sicheren Verkehr zu gewährleisten. Das betrifft erfahrungsgemäß insbesondere auch den öffentlichen Personennahverkehr, um planmäßige Anschlussmöglichkeiten an andere Linien sicherzustellen. Ggf. können in die Rechnung die Abnahme von Immobilienwertverlusten einbezogen werden. In der Literatur wird davon ausgegangen, dass Einfamilienhäuser um 1,5 % für jedes dB über 50 dB(A) an Wert verlieren. Hieraus können sich indirekt zusätzlichen Steuereinnahmen bzw. Steuerverluste (Grunderwerbssteuern) für den öffentlichen Haushalt ergeben.

Weiterhin fehlen derzeit Informationen, um den durch den Schutz des Innenwohnraumes mit Schallschutzfenstern und anderen baulichen Maßnahmen bewirkten Nutzen abzubilden. Der Nutzen von Lärmschutzmaßnahmen für Krankenhäuser, Schulen und Kindertagesstätten lässt sich derzeit ebenfalls nicht allgemein quantifizieren.

8.2 Öffentlichkeitsbeteiligung

Der Lärmaktionsplan wird am 31.10.2024 im Ausschuss für Klima, Umwelt, Stadt- und Stadtteilentwicklung im öffentlichen Teil vorgestellt. Der Stadtrat soll am 07.11.2024 die Offenlegung des Lärmaktionsplanes beschließen. Die öffentliche Auslegung und die Einbeziehung der Träger öffentlicher Belange findet dann im Anschluss statt. Die Bürger wurden im Amtsblatt und via Internet über die Möglichkeit der Beteiligung informiert.

#ggf. Auflistung eingegangenen Stellungnahmen

8.3 Beschluss des Lärmaktionsplanes 4. Runde

Der Lärmaktionsplan wurde in der öffentlichen Stadtratssitzung am ##.##.2024 beschlossen. Die Information der Öffentlichkeit über das Inkrafttreten erfolgt im Anschluss.

Kreisstadt Merzig, ##. Oktober 2024

Marcus Hoffeld
Oberbürgermeister der Kreisstadt Merzig