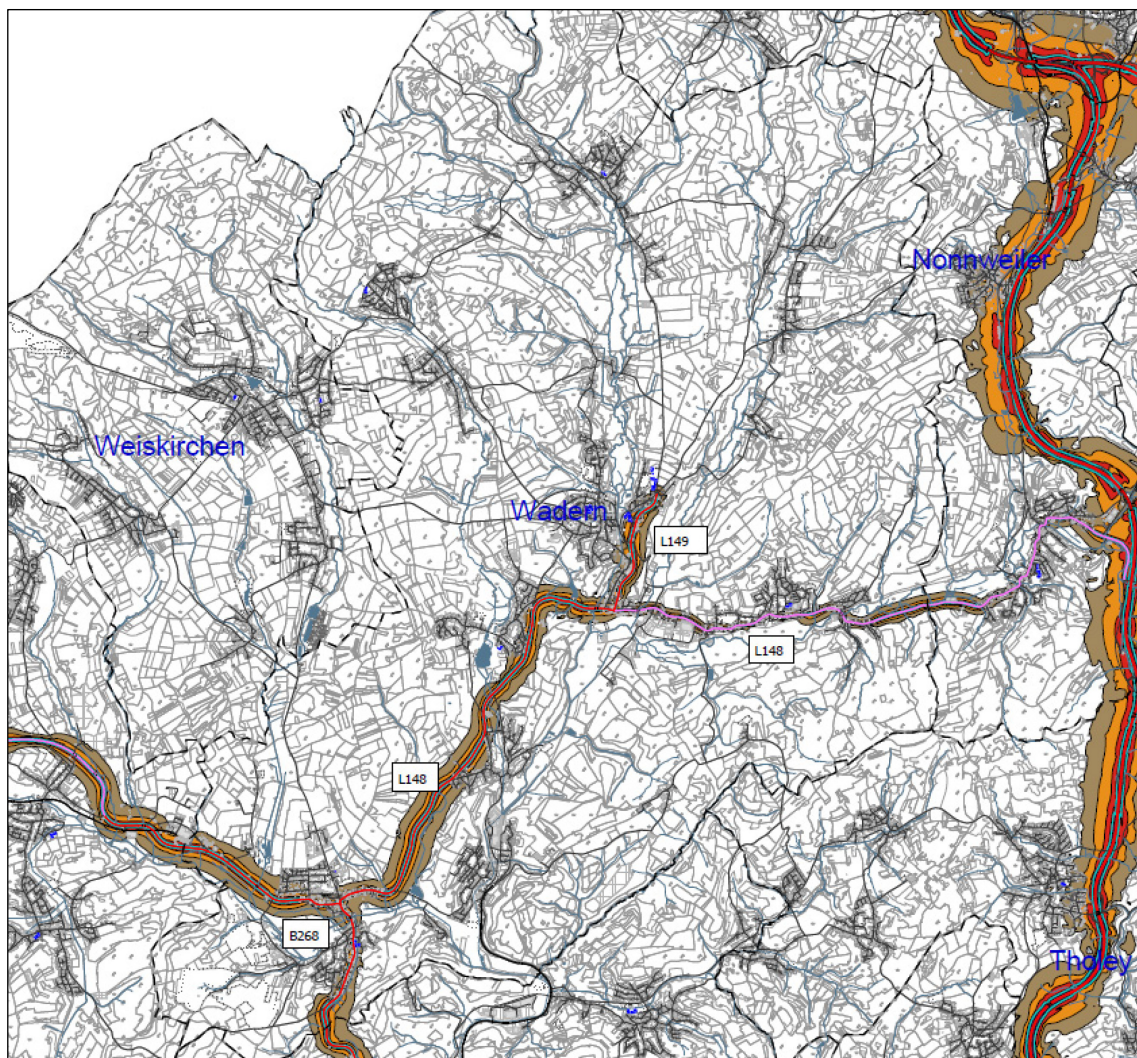


Stadt Wadern

Lärmaktionsplanung 4. Runde



Inhaltsverzeichnis

	Seite
1	Allgemeines3
2	Beschreibung der Stadt sowie der Hauptverkehrsstraßen.....3
3	Zuständige Behörde4
4	Rechtlicher Hintergrund und Grenzwerte für Straßenverkehrslärm4
5	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten und Bewertung.....5
6	Lärminderungsmaßnahmen.....6
6.1	Maßnahmen im Lärmaktionsplan 3. Runde und Umsetzungsstand6
6.2	Maßnahmen im Lärmaktionsplan 4. Runde und weitere Vorgehensweise.....7
6.3	Veränderung der geschätzten Zahl an betroffenen Menschen in hohen Pegelintervallen7
7	Festsetzung ruhiger Gebiete und mögliche Lärminderungsmaßnahmen innerhalb dieser Gebiete.....8
8	Ergänzende Angaben.....8
8.1	Finanzielle Informationen.....8
8.2	Öffentlichkeitsbeteiligung9
8.3	Beschluss des Lärmaktionsplanes 4. Runde 10

Tabellen

	Seite
Tabelle 1	Übersicht nationale Immissionsgrenz- und Auslösewerte zum Lärmschutz für Wohn- und Mischgebiete4
Tabelle 2	Zahl betroffener Menschen (2017/2022)5
Tabelle 3	Streckenabschnitte mit besonders hohen Geräuscheinwirkungen5
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 die Stadt Wadern verlaufen kartierungspflichtige Hauptverkehrsstraßen. Innerhalb der Stadt befinden sich keine weiteren kartierungspflichtigen Lärmquellen.

Wegen neuer Berechnungsverfahren ³ sowie Änderungen in der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG ⁴ und der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV ⁵) 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 Wadern hat ihren Lärmaktionsplan der 3. Runde überprüft und aktualisiert. Dieser wurde am 27. September 2018 im Stadtrat 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 ⁶ entnommen werden.

2 Beschreibung der Stadt sowie der Hauptverkehrsstraßen

Die Stadt Wadern befindet sich im Landkreis Merzig-Wadern. In der Gemeinde leben 15.877 Einwohner ⁷, die Fläche des Gemeindegebiets umfasst 111,14 km².

Innerhalb des Stadtgebietes wurden in der Kartierung der 4. Runde folgende Straßen berücksichtigt:

- B268 (Losheimer Straße, Weiskircher Straße, Saarbrücker Straße in Nunkirchen)
- L 148 („Im Flürchen“ in Nunkirchen, Streckenabschnitt westlich von Bardenbach und östlich von Noswendel, Noswendeler Straße in Dagstuhl)

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/umgebungs-laerm/strategische-larmkartierung4runde/strategische-larmkartierung4runde.html>

³ Europäische Harmonisierung der Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm durch CNOSSOS-EU „Common Noise Assessment Methods in the EU“

⁴ 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

⁵ 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

⁶ LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung, Stand 19.09.2022

⁷ 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 22.11.2023

- L 149 (Bahnhofstraße in Dagstuhl, „Am Hals“ in Wadern).

In der 3. Runde der Lärmkartierung bzw. Lärmaktionsplanung wurden die Streckenabschnitte der L 148 (Primsstraße, Sporwaldstraße in Lockweiler sowie teilweise Noswendeler Straße in Dagstuhl und Mühlfelder Straße in Krettnich) berücksichtigt. Diese fanden allerdings 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	Stadt Wadern
Ansprechpartnerin	Frau Isabella Sicks
Gemeindeschlüssel	10042116
Adresse	Marktplatz 13, 66687 Wadern
Telefonnummer	06871/507-0
Internet	ssl.wadern.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.⁸

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) ⁹ Tag/Nacht [dB(A)]	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ¹⁰ sowie an Schienenwegen des Bundes Tag/Nacht [dB(A)]	Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen ¹¹ Tag/Nacht [dB(A)]
Reines und allgemeines Wohngebiet	59/49	64/54	70/60
Dorf-/Kern- und Mischgebiet	64/54	66/56	72/62

⁸ 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.

⁹ Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 20. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert am 04. November 2020 (BGBl. I S. 2334)

¹⁰ 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

¹¹ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007.

5 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten und Bewertung

Folgende Betroffenheiten 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	297	243
55-59	296	310	55-59	289	409
60-64	297	241	60-64	81	15
65-69	268	377	65-69	0	0
70-74	46	10	>70	0	0
>75	0	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}) 10 und im Nachtzeitraum (L_{Night}) 15 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:

Tabelle 3 Streckenabschnitte mit besonders hohen Geräuscheinwirkungen

Streckenabschnitt mit hohen Betroffenheiten	Beschreibung des Streckenabschnitts
B 268	Losheimer Straße, Weiskircher Straße, Saarbrücker Straße in Nunkirchen

In diesen Bereichen sollten Maßnahmen umgesetzt werden, um den Verkehrslärm zu senken. Entlang den kartierten Streckenabschnitten der L 149 (Bahnhofstraße in Dagstuhl) und L 148 („Im Flürchen“ in Nunkirchen) treten Pegel im Tageszeitraum im Pegelintervall 65-70 dB(A) und im Nachtzeitraum in dem Pegelintervall 55-60 dB(A) auf. Auch hier sollten Maßnahmen ergriffen werden.

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	488	1	1	3,79
> 65	200	0	0	0,85
> 75	0	0	0	0,10

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 Wadern 0, die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung (HA) 173 und die der Fälle starker Schlafstörungen (HSD) 43. 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) ¹².

6 Lärminderungsmaßnahmen

Nachfolgend werden das bisherige Vorgehen und der Umsetzungsstand der Lärmaktionsplanung der letzten 5 Jahren zusammengefasst. Mögliche Lärminderungsmaßnahmen innerhalb des Stadtgebiets 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 B 268 (Losheimer Straße, Weiskircher Straße sowie Saarbrücker Straße) sowie an der L 149 (Bahnhofstraße in Dagstuhl) und L 148 („Im Flürchen“ in Nunkirchen). Entlang diesen Straßenabschnitten ist in den letzten Jahren keine Fahrbahnsanierung durchgeführt worden.

Zahlreiche Fahrbahnsanierungen wurden an nicht kartierten Streckenabschnitten innergemeindlich in den letzten 5 Jahren durchgeführt, bspw. im Zuge der Ortsdurchfahrten Badenbach, Wedern, Noswendel und Waldrilltal.

Im Lärmaktionsplan der Stufe II wurde in den genannten Hotspot-Bereichen die Wirksamkeit eines lärmmindernden Belags ¹³ sowie die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h detailliert untersucht. Durch diese Maßnahmen kann eine deutliche Verringerung der Zahl betroffener Menschen in den höchsten Pegelintervallen erreicht werden. Die Umsetzung der Maßnahmen konnte noch nicht erreicht werden.

Eine Geschwindigkeitsreduzierung wurde mit einem Antrag der Stadt vom 14. Februar 2022 im Bereich der Ortsdurchfahrt Nunkirchen, Weiskircher Straße im Bereich des Seniorenheims mit dem Vollzugsbescheid vom 08. Mai 2023 der zuständigen Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Merzig-Wadern angeordnet.

¹² download-6320683987526 (saarbruecken.de), aufgerufen am 25.09.2023

¹³ Mit RLS19/BUB sind Abschlüge auch im Innerortseinsatz für etablierte Fahrbahnbeläge anwendbar.

Zur Steigerung des innergemeindlichen Radverkehrs hat die Stadt Wadern Fördergelder für ein Radverkehrskonzept beantragt. Zwischenzeitlich liegt eine Förderbescheinigung vor, so dass in den nächsten Jahren die Erstellung eines Radverkehrskonzept erfolgen kann.

Lärmsanierungsmaßnahmen sind in der Stadt Wadern durch den Straßenbaulastträger nicht durchgeführt worden.

6.2 Maßnahmen im Lärmaktionsplan 4. Runde und weitere Vorgehensweise

Die Stadt Wadern setzt sich, in Abstimmung mit der zuständigen Verkehrsbehörde, weiter für die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen ein.

Größere Lärmbeschwerden, verursacht durch die Geräuscheinwirkungen der B 268 werden von vielen Bürgern geäußert. Durch die räumlich enge Situation (Ortsdurchfahrt Nunkirchen) und die hohen Verkehrsmengen der Bundesstraße sind die Geräuscheinwirkungen entlang des Streckenabschnitts besonders hoch. Da die Lärmsanierungsgrenzwerte in den letzten Jahren gesenkt worden sind, wird sich die Stadt Wadern für die Durchführung einer Lärmsanierung einsetzen und einen Antrag bei der zuständigen Verkehrsbehörde stellen.

Laut Aussagen des Straßenbaulastträgers LfS sollen die Streckenabschnitte der Weiskircher Straße (L 152) sowie der Straße „Im Flürchen“ (L 148) in Nunkirchen im Jahr 2025 saniert werden (E-Mail vom 3. Januar 2024).

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

- Erarbeitung und Umsetzung des Radverkehrskonzepts
- Sicherstellung der Einhaltung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit
- Sicherstellung des ordnungsgemäßen Zustands der Straßenoberflächen durch regelmäßige Kontrollen und ggf. Instandsetzungen
- Einsatz bei der zuständigen Verkehrsbehörde zum Einbau von lärmminderndem Asphalt bei Sanierung der Straßenoberflächen
- 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 Wadern bleibt weiterhin die 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.¹⁴ 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

¹⁴ Lärmaktionsplanung – Lärminderungseffekte von Maßnahmen, Methode zur Abschätzung von Lärminderungspotenzialen, Umweltbundesamt, Stand Juli 2023

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 Umweltbundesamtes¹⁵ 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. Die Stadt Wadern hat in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung zwei ruhige Gebiete ausgewiesen: „Rundweg zwischen Buttnich und Bardenbach“ mit einer Größe von etwa 396 ha sowie „Waldgebiet Bremer Kopf Steunberg“ mit einer Größe von etwa 303 ha. Die Lage und Abgrenzung der ruhigen Gebiete können dem Bericht zur 3. Runde entnommen werden.

Zum Schutz der ruhigen Gebiete werden diese bei der Fortschreibung des Flächennutzungsplans bzw. des Landschaftsprogramms aufgenommen, 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 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

¹⁵ Ruhige Gebiete, Eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung, Umweltbundesamt, TUNE ULR AP 3, Stand: November 2018

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 wurde am 22. Januar 2024 im Ausschuss für Grundstücke, Planung, Umwelt und Werksangelegenheiten vorgestellt. Die Stadt Wadern hat die Offenlegung des Lärmaktionsplanes sowie die Beteiligung der TöB am 25. Januar 2024 beschlossen. Die öffentliche Auslegung und die Einbeziehung der Träger öffentlicher Belange fanden vom 29. Februar bis 05. April 2024 statt. Die Bürger wurden im Amtsblatt und via Internet über die Möglichkeit der Beteiligung informiert. Ein Bürger hat eine Stellungnahme eingereicht. Darin wird die fehlende Kartierung der L 366 (Nordring) aufgegriffen. Dieser unterschreitet die Kartierungsschwelle der Lärmkartierung von 8.200 Kfz/24h und hat in der Lärmkartierung 4. Runde (ebenso in den vorherigen Runden) keine Berücksichtigung gefunden. Der in der Stellungnahme erwähnte Lärm von Freizeit- und Sportanlagen wird im Zuge der Lärmkartierung sowie der Lärmaktionsplanung nicht näher betrachtet. Hier greifen nationale Bestimmungen.

Am 26. Februar 2024 wurden die Träger öffentlicher Belange per Mail um Abgabe einer Stellungnahme gebeten. Der Landesbetrieb für Straßenbau hat eine Stellungnahme eingereicht. Die Behörde verweist auf die Stellungnahme der 3. Stufe vom 25. Juli 2018, die nach wie vor Gültigkeit besitzt. In der Stellungnahme der Gemeinde Schmelz wird mitgeteilt, dass keine Bedenken gegen die Planungen bestehen. Das Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz teilt in ihrer Stellungnahme mit, dass Anmerkungen von Seiten des Lärm- und Erschütterungsschutzes im LUA nicht erforderlich ist.

Es liegen somit keine abwägungsrelevanten Stellungnahmen vor.

8.3 Beschluss des Lärmaktionsplanes 4. Runde

Der Lärmaktionsplan wurde am 13. Mai 2024 im Ausschuss für Grundstücke, Planung, Umwelt und Werksangelegenheiten beraten. Der Stadtrat hat am 16. Mai 2024 den Lärmaktionsplan beschlossen. Die Information der Öffentlichkeit über das Inkrafttreten erfolgt im Anschluss.

Stadt Wadern, 16. Mai 2024

Jochen Kuttler
Bürgermeister der Stadt Wadern