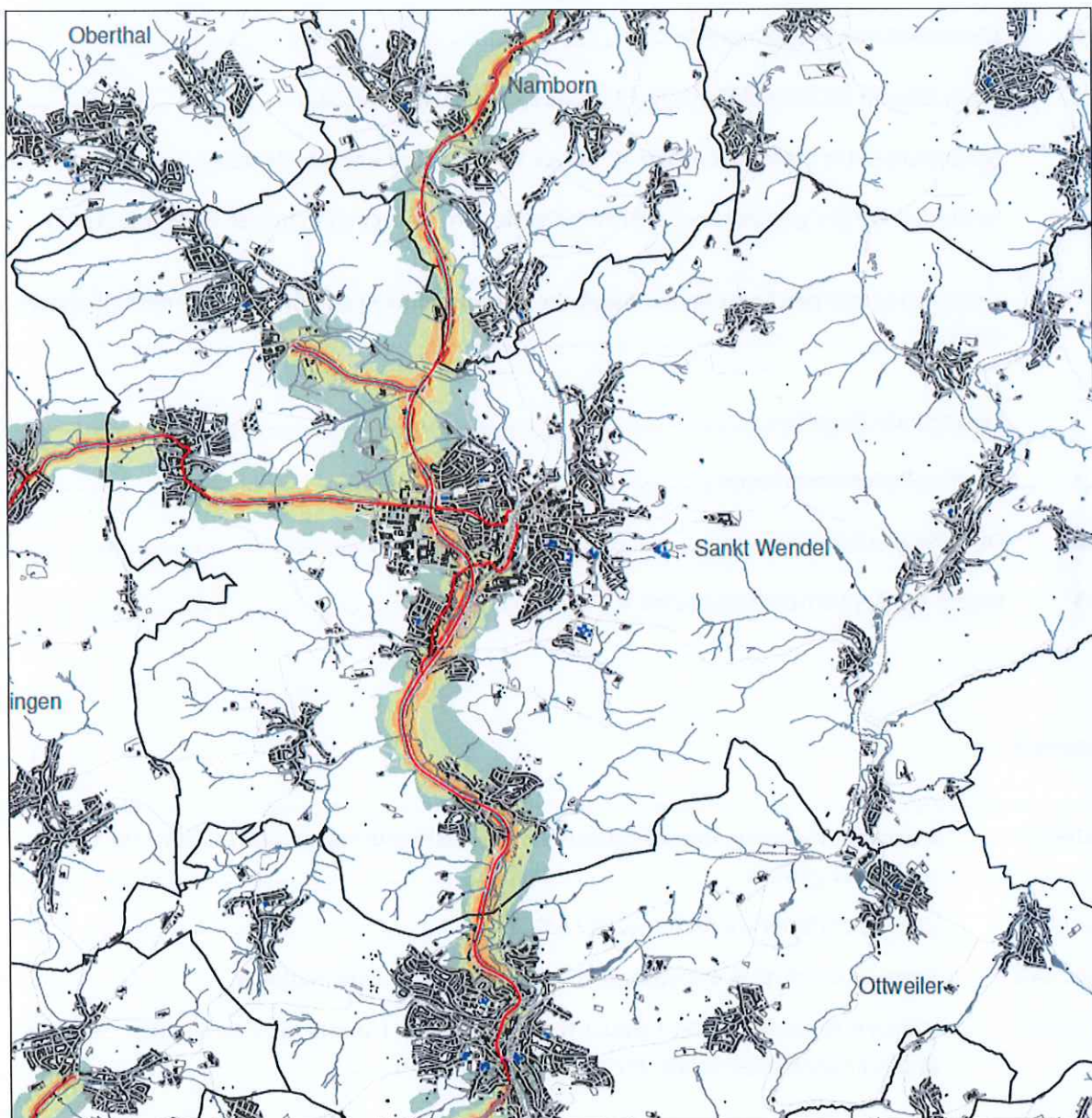


Kreisstadt St. Wendel

Lärmaktionsplanung 4. Runde



Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Allgemeines	3
2 Beschreibung der Gemeinde 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	8
7 Festsetzung ruhiger Gebiete und mögliche Lärminderungsmaßnahmen innerhalb dieser Gebiete.....	8
8 Ergänzende Angaben.....	9
8.1 Finanzielle Informationen.....	9
8.2 Öffentlichkeitsbeteiligung	10
8.3 Beschluss des Lärmaktionsplanes 4. Runde	10

Tabellen

	Seite
Tabelle 1 Übersicht nationale Immissionsgrenz- und Auslösewerte zum Lärmschutz für Wohn- und Mischgebiete	4
Tabelle 2 Zahl betroffener Menschen (2017/2022)	5
Tabelle 3 Streckenabschnitte mit besonders hohen Geräuscheinwirkungen.....	5
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 BImSchG¹ 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 Berechnungsverfahren⁴ sowie Änderungen in der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG⁵ und der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV⁶) 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 Kreisstadt St. Wendel hat ihren Lärmaktionsplan der 3. Runde überprüft und aktualisiert. Dieser wurde am 17. Juni 2019 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-Hinweisen⁷ entnommen werden.

2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen

Die Kreisstadt St. Wendel befindet sich im Nordosten des Saarlandes. Sie liegt rund 36 km nordöstlich der Landeshauptstadt Saarbrücken. Zu St. Wendel gehören 16 Stadtteile. Das kartierte Streckennetz liegt in den Stadtteilen Winterbach, Oberlinxweiler, Niederlinxweiler sowie innerhalb der Kernstadt St. Wendel. In der Kreisstadt leben 25.558 Einwohner⁸, die Fläche des Gemeindegebiets umfasst 113,53 km².

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

- B 269 (Lebacher Straße, Winterbacher Straße in Winterbach, Tholeyer Straße in St. Wendel)
- B 41 (St. Wendel, Oberlinxweiler, Niederlinxweiler)

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/strategie-larmkartierung4runde/strategie-larmkartierung4runde.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. 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 25.09.2023

- L 131 (Tholeyer Straße St. Wendel)
- L 132 (Mommstraße und Linxweiler Straße in St. Wendel, Jakob-Stoll-Straße und Niederlinxweiler Straße in Oberlinxweiler)
- L 134 (zwischen L 133 Richtung Winterbach und Auffahrt B 41 St. Wendel Alsfassen)

Folgende Straßenabschnitte sind in der aktuellen Lärmkartierung aufgrund der Unterschreitung der Kartierungsschwelle der Hauptverkehrsstraßen von 8.200 Kfz/24h nicht mehr berücksichtigt:

- Streckenabschnitte der L 134 (St. Wendeler Straße, Kirchstraße, Flächenbachstraße und „In Elmen“ in Bliesen sowie Alsfassener Straße, St. Annenstraße und Teilbereich der Mommstraße und Kelsweiserstraße in St. Wendel)
- L 309 (Bahnhofstraße, Wendalinusstraße, Zum Rondell, Urweilerstraße in St. Wendel)

3 Zuständige Behörde

Zuständig für die Überprüfung/Aktualisierung des Lärmaktionsplans ist weiterhin:

Zuständige Behörde	Kreisstadt St. Wendel
Gemeindeschlüssel	10 046 117
Adresse	Abteilung Stadtplanung und Stadtentwicklung, Rathausplatz 1, 66606 St. Wendel
Telefonnummer	06851/8090
Internet	www.sankt-wendel.de
Mail	info@sankt-wendel.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.

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

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, VklB 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.

Die Tabelle 1 zeigt eine Übersicht der wesentlichen geltenden nationalen Werte für Wohn- und Mischgebiete ¹²

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	671	667
55-59	775	1.298	55-59	599	453
60-64	653	539	60-64	146	51
65-69	610	444	65-69	0	7
70-74	62	33	>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}) 33 und im Nachtzeitraum (L_{Night}) 58 betroffene Menschen in besonders hohen Pegelintervallen von größer 70 dB(A) bzw. 60 dB(A) ermittelt. Diese hohen Geräuscheinwirkungen sind insbesondere im Bereich der B 269 (Winterbach) 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 269	Winterbach, von Seitersstraße bis zur Bliesener Straße
L 131 Tholeyer Straße	St. Wendel, von Rosenstraße bis St. Annenstraße
L 132 Linxweiler Straße	von Kreisel Eisenbahnstraße bis Kreisel August-Balthasar-Straße
L 132 Jakob-Stoll-Straße	Oberlinxweiler, von Weimarer Straße bis Wurzelbach
B 41 (punktuell)	Niederlinxweiler, Bereiche Oberlinxweilerstraße und Ottweilerstraße

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.

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

Schwellenwerte	Anzahl der Wohnungen L_{DEN} (2022, 4. Runde)	Anzahl der Schulen L_{DEN} (2022, 4. Runde)	Anzahl der Krankenhäuser L_{DEN} (2022, 4. Runde)	Fläche in km ² L_{DEN} (2022, 4. Runde)
> 55	1.175	1	0	7,40
> 65	240	0	0	1,61
> 75	0	0	0	0,26

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 Gemeinde 1, die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung (HA) 370 und die der Fälle starker Schlafstörungen (HSD) 71. 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 Jahren 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

Auch wenn das kartierte Streckennetz in der 3. Runde umfangreicher war (Streckenabschnitte der L 134 und L 309 waren enthalten), konzentrierten sich ausgeprägte Hotspotbereiche auf die genannten Streckenabschnitte mit besonders hoher Geräuschbelastung der Lärmkartierung der 4. Runde (vgl. dazu Tabelle 3). Im Zuge der Lärmkartierung der 3. Runde wurden die Maßnahmen der 2. Stufe aufgegriffen. Es wurde die Wirksamkeit der 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 Bürgerinitiative hat mit Unterstützung des Orsrates Winterbach (Beschluss vom 05. Juni 2018) einen Antrag auf Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für die Lebacher Straße, die Winterbacher Straße (B 269) und die Bliesener Straße (L 133) in St. Wendel, Stadtteil Winterbach beim Kreisordnungs- und Straßenverkehrsamt des Landkreises St. Wendel gestellt. Dem Antrag konnte nicht entsprochen werden (Schreiben vom 18. August 2020). Die vorgelegte schalltechnische Untersuchung des Landesbetriebs für Straßenbau, Neunkirchen, vom 24. Juni 2020, die als Grundlage für die Entscheidung der Ablehnung herangezogen worden ist, bezieht sich in ihrer Beurteilung auf die Richtwerte der „Lärmschutz-Richtlinie-StV“ für Mischgebiete von 72 dB(A) am Tag und 62 dB(A) in der Nacht. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass nur eine geringe Zahl an Gebäuden die genannten Werte überschreiten. Eine Begrenzung der Geschwindigkeitsreduktion steht demnach in keinem gesunden Verhältnis zur Betroffenheit der Verkehrsteilnehmer im Sinne eines uneingeschränkten Mobilitätsbedürfnisses.

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

Folgende Fahrbahnsanierungen wurden in den vergangenen Jahren durchgeführt: L 133 Winterbach-Bliesen (AC 11 DS, Länge 1.900 m, 2021), B 269 Winterbach-Alsweiler (Splittmastixasphalt SMA 8 S, Länge 800 m, 2021), L 307 Ortsdurchfahrt Niederkirchen (Asphaltbeton AC 8 DS sowie Asphaltbeton AC 11 DSP, Länge 900 m, 2022/2023) sowie L 131 Ortsdurchfahrt St. Wendel (Asphaltbeton AC 8 DS, Länge 120 m, 2023). Durch die Ausbesserung von schadhafte Fahrbahnbelägen können Schallemissionen an der angrenzenden Wohnbebauung gesenkt werden.

Die Bereiche von Grundschulen, das KBBZ (Kaufmännisches Berufsbildungszentrum) und das Cusanus-Gymnasium sowie die Seniorenhilfeeinrichtung der Stiftung Hospital liegen innerhalb von Tempo-30-Zonen. Das Gymnasium Wendalinum, das SPFBBZ (Sozialpflegerischer Bereich Berufsbildungszentrum), das TGBBZ (Technisch gewerblicher Bereich Berufsbildungszentrum) sowie das Seniorenheim „Haus Ostertal“ sind in Bereichen gelegen, wo die allgemeine innerörtliche Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h gilt; alle Standorte liegen an Landesstraßen, demnach im entsprechenden Zuständigkeitsbereich des LfS und der Kreisstraßenverkehrsbehörde.

Zur Steigerung des innergemeindlichen Radverkehrs hat die Stadt St. Wendel ein Radwegekonzept erstellt (2021). Ein Hauptziel ist die Umsetzung eines ganzen Maßnahmenpaktes, um mehr Möglichkeiten für den Alltagsradverkehr in der Stadt zu schaffen. In Folge des Radverkehrskonzept wurde bei der Stadtverwaltung ein Arbeitskreis gegründet, der sich aus den Bereichen Stadtplanung, Tiefbau, Tourismus, Umwelt, Vertretern des ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) sowie des LfS (Landesbetrieb für Straßenbau) zusammensetzt. Das Radverkehrskonzept schafft somit für die Stadt St. Wendel die Handlungsgrundlage zur Förderung des Radverkehrs.

Bei einer konsequenten Umsetzung dieses Konzeptes können innergemeindliche motorisierte Individualverkehre teilweise ersetzt werden. Folgende kurzfristige Ziele (2022-2024) sind festgelegt worden: Neubau des Radweges Oberlinxweiler, Radabstellanlagen, Vorbereitung markierungstechnischer Maßnahmen in Abstimmung mit dem LfS, Markierungstechnische Maßnahmen der städtischen Straßen in Abstimmung mit den zuständigen Fachabteilungen, Einbahnstraßenfreigabe in Abstimmung mit den zuständigen Fachabteilungen und Start einer Marketingkampagne. Folgende mittelfristige Maßnahmen (2025-2027) sind festgelegt worden: Neubau des Radwegs Urweiler, weitere Radabstellanlagen, Anschlussnutzung/Umgestaltung der beiden DB-Gebäude am Bahnhof in Absprache mit dem LfS, weitere markierungstechnische Maßnahmen und Bearbeitung der Knotenpunkte (Einbindung des Radverkehrs in die Lichtsignalsteuerung und Zeitvorsprung für die Radfahrer) in Absprache mit dem LfS.

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

6.2 Maßnahmen im Lärmaktionsplan 4. Runde und weitere Vorgehensweise

Die Stadt St. Wendel setzt sich in Abstimmung mit der zuständigen Verkehrsbehörde weiter für die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen an den Hauptverkehrsstraßen ein. Insbesondere in Bezug auf die Umsetzung der Lärmschutz-Richtlinien-StV liegen bundesweit aktuelle richterliche Beschlüsse vor, die bereits bei Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV der Straßenverkehrsbehörde Spielräume eröffnen, eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen des Lärmschutzes zuzulassen. Insbesondere bei Dauerbelastungen im gesundheitskritischen Bereich von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts sind Verkehrsbeschränkungen und -verbote vorrangig in den Blick zu nehmen. Zu berücksichtigen ist zudem, dass das Bundesverwaltungsgericht im Jahr 2018 angedeutet hat, die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle, die seit

Jahrzehnten bei 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts verortet wurde, auf 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts abzusenken.¹⁴

Da die Lärmsanierungsgrenzwerte in den letzten Jahren gesenkt worden sind, wird sich die Stadt St. Wendel für die Durchführung einer Lärmsanierung entlang der B 269 einsetzen und einen Antrag bei der zuständigen Verkehrsbehörde stellen.

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

- Umsetzung des Radverkehrskonzepts
- Verbesserung des ÖPNVs
- 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 St. Wendel 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.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.

¹⁴ BVerwG 25. April 2018 – 9 A 16/16 –, juris Rn. 87

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

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 kann aus einer Kombination aus akustischen Kriterien, Gebietstyp und der tatsächlichen Nutzung getroffen werden. Innerhalb des Stadtgebietes befinden sich viele ausgedehnte Waldflächen und ausgewiesene Wanderwege (bspw. Premiumwanderwege Tiefenbach-Pfad¹⁷ und 5 Weiher-Tour¹⁸), die der Bevölkerung als (Nah)Erholungsgebiet dienen können. Im Wesentlichen weisen diese Wanderwege und die Waldflächen 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 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

Umgebungsärm 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

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

¹⁷ TIEF_Flyer_Premiumwege_Endlow_06-2018.pdf (sankt-wendel.de)

¹⁸ 5-WEIH_Flyer_Premiumwege_Endlow_06-2018.pdf (sankt-wendel.de)

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

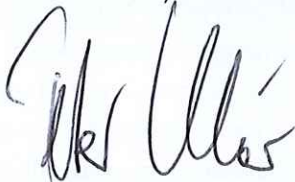
Der Lärmaktionsplan wurde am 30.11.2023 im Ausschuss für Umwelt-, Bau- und Sanierungsangelegenheiten im nicht öffentlichen Teil vorgestellt. Der Stadtrat hat am 07.12.2023 die Offenlegung des Lärmaktionsplanes beschlossen. Der Lärmaktionsplan wurde im öffentlichen Teil der Sitzung behandelt. Die Offenlage wurde am 10.01.2024 auf der Bekanntmachungsseite der Kreisstadt St. Wendel veröffentlicht. Die öffentliche Auslegung fand vom 15.01. bis 15.02.2024 statt. In dieser Zeit konnte der Plan im Stadtbauamt eingesehen werden. Stellungnahmen durch Bürger sind nicht eingereicht worden.

Am 10.01.2024 wurden folgende Träger öffentlicher Belange per Mail um Abgabe einer Stellungnahme gebeten: Landesamt für Umwelt- und Arbeitsschutz, Landesbetrieb für Straßenbau, Landkreis St. Wendel – Amt 63 - Bauen und Umwelt, Landkreis St. Wendel Straßenverkehrsamt, Ministerium für Umwelt und Verbraucherschutz, Kreisstadt St. Wendel Ortspolizeibehörde, Kreisstadt St. Wendel Tiefbauabteilung. Lediglich der Landesbetrieb für Straßenbau hat eine Stellungnahme eingereicht. Die Behörde verweist auf die Stellungnahme der 2. Stufe vom 08.02.2017, die nach wie vor Gültigkeit besitzt. Des Weiteren wird darauf verwiesen, dass in Abstimmung mit der Stadt St. Wendel bereits Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs umgesetzt worden sind. Es liegen somit keine abwägungsrelevanten Stellungnahmen vor.

8.3 Beschluss des Lärmaktionsplanes 4. Runde

Der Lärmaktionsplan wurde am 19.03.2024 im Ausschuss für Umwelt-, Bau- und Sanierungsangelegenheiten im nicht öffentlichen Teil beraten. Der Stadtrat hat in einem öffentlichen Teil der Sitzung am 21.03.2024 den Lärmaktionsplan beschlossen. Die Information der Öffentlichkeit über das Inkrafttreten erfolgt im Anschluss.

St. Wendel, 29.04.2024



Peter Klär
Bürgermeister der Stadt St. Wendel