



Lärmaktionsplan Stufe II gem. Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungsärm hier: Zustimmung zum Entwurf und Einleitung der Öffentlichkeitsbeteiligung

<i>Organisationseinheit:</i> Stadtplanung und -entwicklung	<i>Beteiligt:</i>
<i>Beratungsfolge</i>	<i>Ö / N</i>
Ausschuss Stadtentwicklung und Umwelt (Vorberatung)	N
Stadtrat (Entscheidung)	Ö

Beschlussentwurf

Dem Entwurf der Lärmaktionsplanung Stufe II wird zugestimmt und die Öffentlichkeitsbeteiligung eingeleitet.

Sachverhalt

Auf der Basis der am 25. Juni 2002 vom Europäischen Parlament verabschiedeten Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungsärm sind die Kommunen verpflichtet Lärmaktionspläne gem. § 47e BImSchG zu erstellen. Mit diesen Plänen sollen Lärmprobleme thematisiert und erforderlichenfalls Lösungen zur Lärminderung aufgezeigt werden. Die Stufe I der Lärmkartierung/ Lärmaktionsplanung wurde in 2008 in der Stadt Völklingen in Zusammenarbeit mit dem Umweltcampus Birkenfeld und dem Ministerium für Umwelt des Saarlandes im Rahmen eines Pilotprojektes durchgeführt. In 2008 wurde vom Stadtrat dem Aktionsplan „Straße“ zugestimmt und ein entsprechender Bericht über das Ministerium an die Europäische Kommission weitergeleitet.

In der Stufe II sind auf der Grundlage der Lärmkarten konkrete Maßnahmen auszuarbeiten, um so die Lärmbelastung zu verringern bzw. nicht noch weiter ansteigen zu lassen. Der nun vorliegende Lärmaktionsplan der Stufe II mit dem entsprechenden Maßnahmenkatalog wurde vom Büro GSB GbR, Bosen unter der Federführung von Frau Prof. Dr. Giering, die bereits maßgeblich am Aktionsplan Stufe I beteiligt war, erstellt. Frau Prof. Dr. Giering wird in der Sitzung des SU anwesend sein und die Planung und die vorgeschlagenen Maßnahmen vorstellen und diese näher erläutern.

Zu den rechtlichen Aspekten des Lärmaktionsplans ist anzumerken, dass

dieser keine eigenständige Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen darstellt. Somit bleibt der zuständigen Behörde ein gewisser Ermessensspielraum, ob und wie sie bestimmte Maßnahmen durchführt. Des Weiteren lassen sich auch für den einzelnen Bürger keine Schutzansprüche aus den Regelungen der Lärmaktionsplanung ableiten. Beispielsweise lässt sich aus dem Lärmaktionsplan allein nicht ableiten, dass eine bestimmte Planung oder Anlage, etwa eine Lärmschutzwand, realisiert werden muss.

Dennoch ist im Rahmen der Lärmaktionsplanung eine Mitwirkung der Öffentlichkeit/ TÖB vorgesehen. Die Öffentlichkeit ist zu hören und ihr die Möglichkeit einzuräumen an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionsplanung mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen.

Der vorliegende Lärmaktionsplan umfasst nur die durch die Hauptverkehrsstraßen (mehr als 3 Mio. KfZ pro a, ca. 8.200 Fahrzeuge täglich) verursachten Lärmauswirkungen. In der Stadt Völklingen wurden die Bundesautobahn 620, die Bundesstraße 51 sowie die Landesstraßen 136, 163, 164, 165, 271, und 287 in der Kartierung berücksichtigt. Besonders die A 620, B 51, L 136, L 165 und die L 271 rufen wegen ihrer räumlichen Nähe zu Wohnbebauungen und der hohen Verkehrsstärke hohe Betroffenheiten durch Lärmimmissionen hervor. Die in der Lärmaktionsplanung vollzogenen Arbeitsschritte, wie die Kartierung der Hauptverkehrsstraßen und die Bewertung der Anzahl Betroffener werden durch eine sog. Hotspot-Analyse ergänzt. In der Hotspot-Analyse werden die Bereiche mit einem vordringlichen Handlungsbedarf festgelegt. Ausgeprägte Hotspots mit Lärmbelastungen über 70 dB (A) L_{DEN} bzw. 60 dB(A) L_{Night} befinden sich in Völklingen entlang der B 51 (Bismarkstr. zwischen Diesel und Beethovenstr.), B 51 (Straße des 13. Januar zwischen Bahnhofstr. und Parkstr.), L 165 (Ludweilerstr. in Geislautern), L 165 (Völklinger Str. in Ludweiler), L 271 (Schaffhauser Str.) und L 271 (Hallerstr.) Hotspots mit Lärmbelastungen über 65 dB(A) L_{DEN} bzw. 55 dB(A) L_{Night} treten entlang des gesamten kartierten Straßennetzes an Straßen, die innerorts verlaufen, auf.

Um eine spürbare Reduktion der Lärmbelastung zu erzielen, sind effektive Maßnahmen an der Lärmquelle (z.B.- Geschwindigkeitsbeschränkungen, lärmmindernder Fahrbahnbelag) notwendig. Die im Allgemeinen mit einer Verringerung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h einhergehende Verkehrsverstätigung bewirkt neben der Reduzierung des Mittelungspegels auch eine Verringerung der Maximalpegel um etwa 4 dB(A). Dabei ist zu beachten, dass bei straßenbaulichen Maßnahmen die Umsetzung und die Finanzierung zu den Aufgaben des Straßenbaulastträgers gehören. Passive Lärmschutzmaßnahmen hingegen bieten sich insbesondere als kurzfristige Lösungen an, wenn die Immissionsgrenzwerte für die Lärmsanierung überschritten sind. Flankiert werden können diese Lösungsansätze durch weitere verkehrsreduzierende Maßnahmen, wie

etwa die Optimierung des ÖPNV oder auch den Ausbau des Fuß- und Fahrradwegenetzes. Daneben ergeben sich in der Regel mit der Durchführung von lärm mindernden Maßnahmen weitere positive Synergieeffekte. So führt beispielsweise eine Verringerung der Geschwindigkeit zu einer Abnahme des CO₂- und des Schadstoffausstoßes und zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Anlage/n

Keine