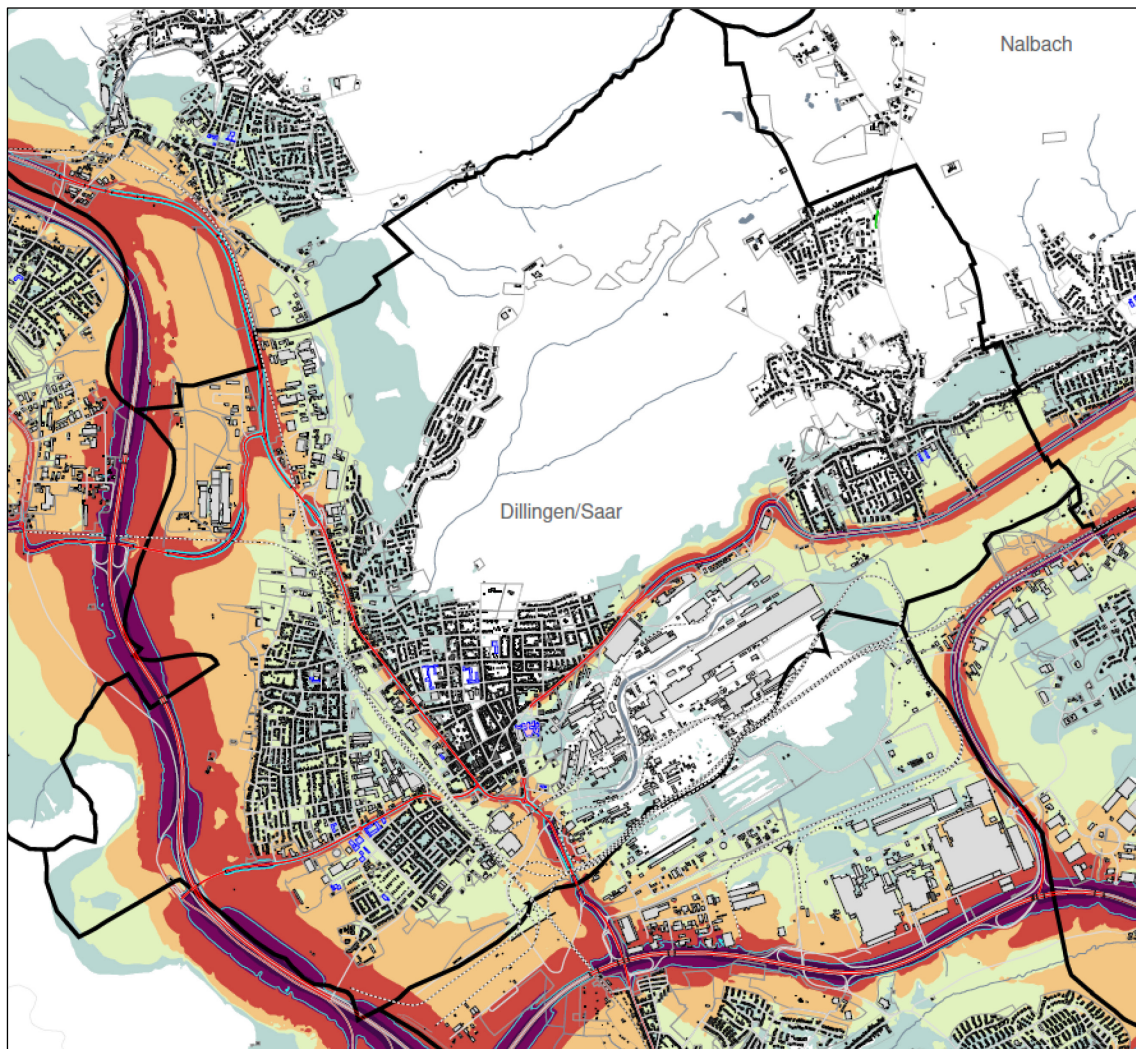


Stadt Dillingen/Saar

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 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 9

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 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 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](#). Durch die Stadt Dillingen/Saar verlaufen kartierungspflichtige Hauptverkehrsstraßen. Innerhalb des Stadtgebietes befinden sich keine weiteren kartierungspflichtigen Lärmquellen.

Wegen neuer Berechnungsverfahren ² sowie Änderungen in der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG ³ und der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV ⁴) 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 Dillingen/Saar hat ihren Lärmaktionsplan der 3. Runde überprüft und aktualisiert. Dieser wurde am 29. Mai 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-Hinweisen ⁵ entnommen werden.

2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen

Dillingen/Saar ist eine Stadt im Landkreis Saarlouis im Saarland und ist etwa 10 km von der französischen Grenze entfernt. Die Stadt gliedert sich in 3 Stadtteile: Dillingen-Innenstadt, Pachten sowie Diefflen und grenzt unmittelbar an das Stadtgebiet von Saarlouis an. In der Stadt leben 20.040 Einwohner ⁶, die Fläche des Stadtgebiets umfasst 22,05 km².

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

- A8

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

³ 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

⁴ 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

⁵ LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung, Stand 19.09.2022

⁶ 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 143 (Teilabschnitt der Saarlouiser Straße, Dieffler Straße, Umgehungsstraße)
- L 174 (Merziger Straße, Saarlouiser Straße)
- L 347 (Marie-Curie-Straße)
- L 355 (Konrad-Adenauer-Allee, Franz-Merguin-Straße)

Die L 170, L 346 (Dillinger Straße, Düppenweiler Straße, „Siedlung“), und Teilbereiche der L 347 (Dillinger Straße) und die Industriestraße/Am Römerkastell fanden in der aktuellen Lärmkartierung keine Berücksichtigung (Unterschreitung der Kartierungsschwelle der Hauptverkehrsstraßen von 8.200 Kfz/24h).

3 Zuständige Behörde

Zuständig für die Überprüfung/Aktualisierung des Lärmaktionsplans ist weiterhin:

Zuständige Behörde	Stadt Dillingen/Saar
Ansprechpartner	Herr Jens Reiter
Gemeindeschlüssel	10044111
Adresse	Merziger Straße 51, 66763 Dillingen/Saar
Telefonnummer	06831/709-0
Internet	www.dillingen-saar.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.⁷

⁷ 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) ⁸ Tag/Nacht [dB(A)]	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ⁹ sowie an Schienenwegen des Bundes Tag/Nacht [dB(A)]	Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen ¹⁰ 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 Betroffenheiten wurden in der 3. und 4. Runde ermittelt:

Tabelle 2 Zahl betroffener Menschen (2017/2022)

Intervalle	L _{DEN} (2017, 3. Runde)	L _{DEN} (2022, 4. Runde)	Intervalle	L _{Night} (2017, 3. Runde)	L _{Night} (2022, 4. Runde)
			50-55	625	1.297
55-60	1.396	2.446	55-60	455	662
60-65	611	899	60-65	77	52
65-70	398	576	65-70	0	0
70-75	45	38	>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}) 38 und im Nachtzeitraum L_(Night) 52 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
L 174 Merziger Straße	Im Kreuzungsbereich Franz-Meguïn-Straße/Johannesstraße sowie zwischen Saarstraße und Friedrich-Ebert-Straße

⁸ Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 20. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert am 04. November 2020 (BGBl. I S. 2334)

⁹ 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

¹⁰ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007.

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

Im gesamten innerstädtischen Verlauf der L 174 Merziger Straße werden Pegel von größer L_{DEN} 65 dB(A) bzw. L_{Night} 55 dB(A) ermittelt. Auch entlang der Dieffler Straße werden diese Pegelwerte erreicht. Durch die Geräuscheinwirkungen der A 8 werden an den Wohngebäuden im südlichen Bereich der Fischerstraße (südlich der Straße „In den Steinen“) ebenso Pegel von L_{DEN} 65 dB(A) bzw. L_{Night} 55 dB(A) ermittelt.

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)

Intervalle	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	1.981	1	0	7,24
> 65	305	1	0	2,20
> 75	0	0	0	0,21

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) 608 und die der Fälle starker Schlafstörungen (HSD) 117. 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) ¹¹.

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

Auch wenn das kartierte Streckennetz in der 3. Runde umfangreicher war, konzentrierten sich ausgeprägte Hotspotbereiche auf die genannten Streckenabschnitte mit besonders hoher Geräuschbelastung der Lärmkartierung der 4. Runde (vgl. Kapitel 5; L 174 Merziger Straße sowie entlang der L 143 Dieffler Straße). 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 sowie der Einbau von lärmindernden Fahrbahnbelägen schalltechnisch 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.

¹¹ download-6320683987526 (saarbruecken.de), aufgerufen am 25.09.2023

Für einen Streckenabschnitt der L 143 ist die Verlängerung eines 30 km/h-Bereiches vom Bypass bis zum Serra-Kreisels mit einem Antrag an die Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Saarlouis am 09. September 2019 gestellt worden. Bisher hat die Stadt Dillingen diesbezüglich keine Rückmeldung erhalten.

In den letzten Jahren wurden Fahrbahnsanierungen in folgenden Bereichen durchgeführt:

- Kreisverkehr Dieffler Straße
- L 355 (Konrad-Adenauer-Allee, Kreisverkehr sowie Ausbesserung der Spurrillen sowie Komplettsanierung Einmündungsbereich Parkplatz Ökosee)

So konnte schadhafter Belag ausgetauscht und die Schallemissionen im Umfeld minimiert werden.

Lärmsanierungsmaßnahmen sind in der Stadt Dillingen/Saar durch den Straßenbaulastträger nicht durchgeführt worden.

6.2 Maßnahmen im Lärmaktionsplan 4. Runde und weitere Vorgehensweise

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

Zur Steigerung des innergemeindlichen Radverkehrs hat die Stadt Dillingen/Saar ein Radwegekonzept („Dillingen 2025“, beschlossen im Bauausschuss am 13. Februar 2020) erstellt. Die Stadt Dillingen ist bereits weitestgehend flächendeckend für den Radverkehr erschlossen. Hinsichtlich der Qualität besteht allerdings im Netz noch deutliches Verbesserungspotential. Im Zuge des Konzeptes wurden detaillierte Ziele herausgearbeitet und Maßnahmen konzipiert. Für eine strukturierte Umsetzung des Radverkehrskonzeptes und die langfristige Weiterverfolgung des Themas Radverkehrs wurde eine koordinierte Stelle notwendig und innerhalb der bestehenden Strukturen im Bereich des Umweltamtes der Stadt eingerichtet. Bei einer konsequenten Umsetzung dieses Konzeptes können innergemeindliche motorisierte Individualverkehre teilweise ersetzt werden.

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

- 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 Dillingen/Saar 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.¹² 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 Umweltbundesamtes¹³ 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 Dillingen/Saar hat in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung zwei ruhige Gebiete ausgewiesen: „Buchachtgraben“ mit einer Größe von etwa 185 ha sowie „Hüttenwald“ mit einer Größe von etwa 178 ha. Die Lage und Abgrenzung der ruhigen Gebiete können dem Bericht zur 3. Runde entnommen werden. Den saarländischen Kommunen wurde vom Ministerium für Inneres, Bauen und Sport mit Schreiben vom 26. Juli 2023 die Beteiligung der Öffentlichkeit bis zum 31. Oktober 2023 zum Entwurf des Landesentwicklungsplans Saarland 2030 mitgeteilt. Die Stadt beabsichtigt, die beiden in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung ausgewiesenen ruhigen Gebiete in ihrer Stellungnahme zur Berücksichtigung im zukünftigen Landesentwicklungsplans aufzufordern.

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.

¹² Lärmaktionsplanung – Lärminderungseffekte von Maßnahmen, Methode zur Abschätzung von Lärminderungspotenzialen, Umweltbundesamt, Stand Juli 2023

¹³ Ruhige Gebiete, Eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung, Umweltbundesamt, TUNE ULR AP 3, Stand: November 2018

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 wurde am ##.11.2023 im #Bauausschuss im öffentlichen Teil vorgestellt. Der Stadtrat hat am ##.11.2023 die Offenlegung des Lärmaktionsplanes beschlossen. Die öffentliche Auslegung und die Einbeziehung der Träger öffentlicher Belange fanden vom ##.##.2023 bis ##.##.#### 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.

Stadt Dillingen/Saar, ##. Juni 2024

Franz-Josef Berg
Bürgermeister