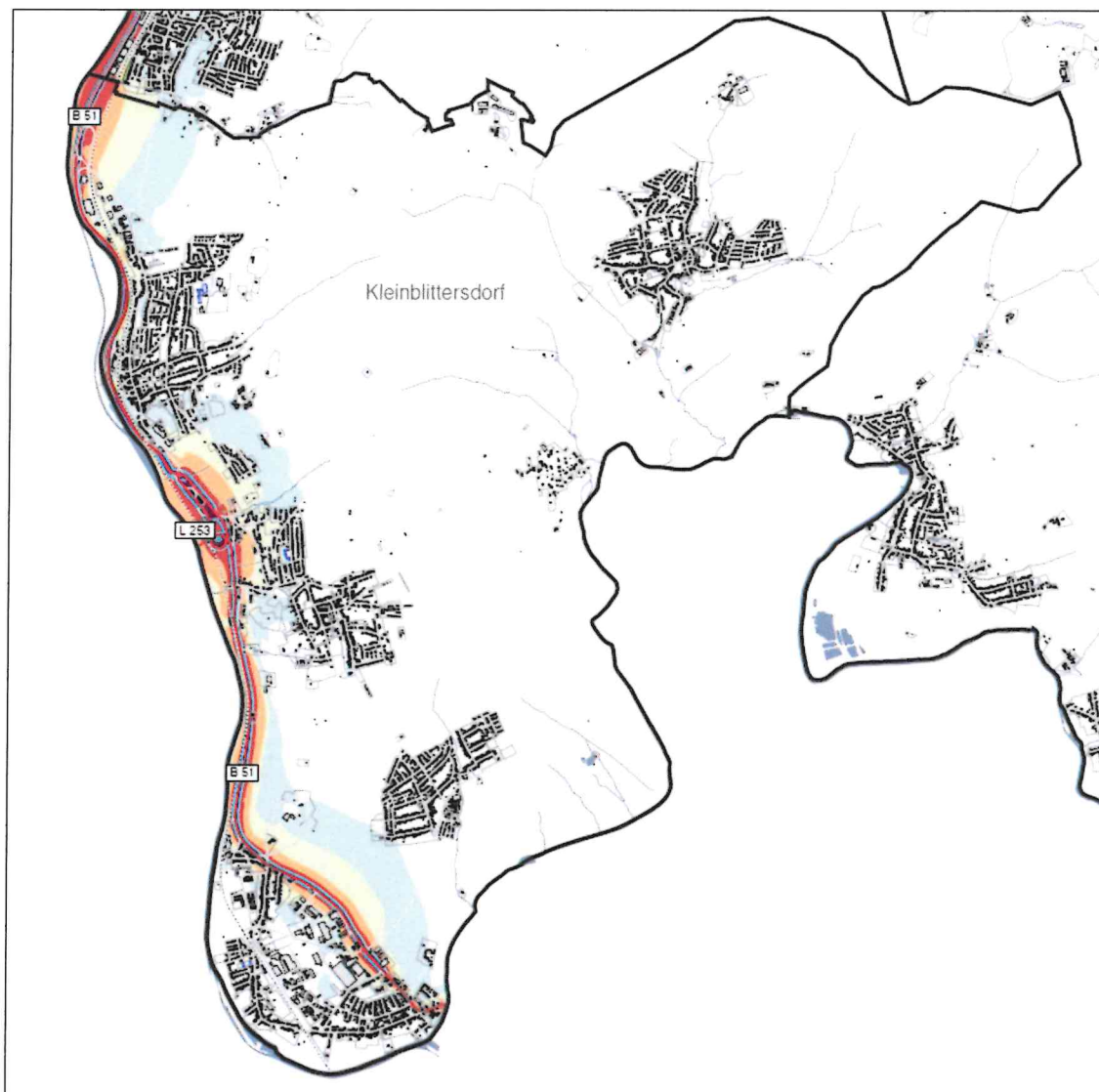


Gemeinde Kleinblittersdorf

Lärmaktionsplanung 4. Runde



Inhaltsverzeichnis

		Seite
1	Allgemeines	3
2	Beschreibung der Gemeinde/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	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 die Gemeinde Kleinblittersdorf verlaufen kartierungspflichtige Hauptverkehrsstraßen 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 Gemeinde Kleinblittersdorf hat ihren Lärmaktionsplan der 3. Runde überprüft und aktualisiert. Dieser wurde am 19. Dezember 2019 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-Hinweisen⁷ entnommen werden.

2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen

Die Gemeinde Kleinblittersdorf befindet sich im Regionalverband Saarbrücken und liegt südlich der Landeshauptstadt Saarbrücken. In der Gemeinde leben 10.740 Einwohner⁸, die Fläche des Gemeindegebiets umfasst 27,19 km².

Innerhalb der Gemeinde 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 13.12.2023

- B51
- L 253

Gegenüber der 3. Runde sind keine Straßen oder Straßenabschnitte neu hinzugekommen oder weggefallen.

3 Zuständige Behörde

Zuständig für die Überprüfung/Aktualisierung des Lärmaktionsplans ist weiterhin:

Zuständige Behörde	Gemeinde Kleinblittersdorf
Ansprechpartner	Herr Klaus Dincher
Gemeindeschlüssel	10041514
Adresse	Rathausstraße 16-18, 66271 Kleinblittersdorf
Telefonnummer	06805/2008-708
Internet	www.kleinblittersdorf.de
Mail	k.dincher@kleinblittersdorf.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

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	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ¹¹ sowie an Schienenwegen des Bundes	Richtwerte für straßen- verkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen ¹²
	Tag/Nacht [dB(A)]	Tag/Nacht [dB(A)]	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 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.

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, VklBl 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.

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	98	148
55-59	125	458	55-59	66	126
60-64	80	104	60-64	10	27
65-69	49	115	65-69	0	1
70-74	9	24	>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}) 24 und im Nachtzeitraum (L_{Night}) 28 betroffene Menschen in besonders hohen Pegelintervallen von größer 70 dB(A) bzw. 60 dB(A) ermittelt. Diese hohen Geräuscheinwirkungen sind im Bereich der kartierten Bundesstraße 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 51	im Bereich Auersmacher Bahnhof
	Hellesmühle
	Im Honigtal gegenüber Cora
	Konrad-Adenauer Straße zwischen von-der-Leyen-Straße und Mariannenstraße“

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

In dem Streckenabschnitt der B 51 (Konrad-Adenauer-Straße) im Ortsteil Rilchingen-Hanweiler zwischen der Goethestraße und „Am alten Zoll“ werden Pegel größer L_{DEN} 65 dB(A) bzw. L_{Night} 55 dB(A) ermittelt. Auch hier sollten mittelfristig Maßnahmen umgesetzt 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 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	358	0	0	2,36
> 65	70	0	0	0,77
> 75	0	0	0	0,15

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 0 die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung (HA) 110 und die der Fälle starker Schlafstörungen (HSD) 19. 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

Hohe Belastungen befinden sich an der B 51 (siehe dazu auch Tabelle 3). Im Bereich des Ortsteils Kleinblittersdorf sind zum Schutz der Wohnbebauung Schallschutzwände vorhanden. Entlang den Straßenabschnitten der B 51 ist in den letzten Jahren keine Fahrbahnsanierung durchgeführt worden. Lärmsanierungsmaßnahmen sind in der Gemeinde Kleinblittersdorf durch den Straßenbaulastträger ebenfalls nicht durchgeführt worden.

Im Rahmen der Lärmkartierung 3. Runde wurden für die Gemeinde Kleinblittersdorf weniger als 10 Betroffene mit Pegelwerten $L_{DEN} \geq 70$ dB(A) oder $L_{Night} \geq 60$ dB(A) ermittelt. Es wurde kein vordringlicher Handlungsbedarf gesehen. Detaillierte Untersuchungen von Lärminderungsmaßnahmen wie bspw. die Wirksamkeit eines lärmmindernden Belages sowie die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wurden aufgrund der geringen Wahrscheinlichkeit der Umsetzung bisher nicht durchgeführt.

Die Verkehrssituation der Ortsdurchfahrt B 51 in Rilchingen-Hanweiler ist bereits seit vielen Jahren Thema in den Ortsratsitzungen, da u. a. die Verkehrssituation an den dort ansässigen Einkaufsmärkten, fehlende Überquerungshilfen sowie die Lärmbelastung zu Beschwerden geführt hat. Da es sich um eine Bundesstraße handelt, ist für die Durchführung von geeigneten Maßnahmen nicht die Gemeinde Kleinblittersdorf selbst, sondern der Bund als Träger der Straßenbaulast zuständig. Für verkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Sicherung und Lenkung des fließenden und ruhenden Verkehrs auf der B 51 ist der Regionalverband Saarbrücken

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

die zuständige Straßenverkehrsbehörde. Hierzu zählen z. B. Anordnungen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sowie Markierungen nach der Straßenverkehrsordnung (StVO). Aus diesem Grund kann die Gemeinde nur Verbesserungsvorschläge unterbreiten.

Den Vorschlag der Gemeinde, den Lkw-Verkehr ab dem Kreisel Kleinblittersdorf / Grenzübergang an der Abt-Fulrad-Brücke Richtung Bitche umzuleiten, konnte aufgrund fehlender Zustimmung der Stadt Saargemünd nicht umgesetzt werden. Zur Erfassung des konkreten Lkw-Verkehrs werden Verkehrszählungen durchgeführt, die Ergebnisse stehen noch aus.

Zwischen der Einmündung Brachalmet und dem Verkehrskreisel L 106 (In der Lach) ist eine durchgängige Tempo-50-Geschwindigkeitsbegrenzung eingeführt worden. Entlang diesem Straßenabschnitt befinden sich nur wenige Wohnnutzungen und dient mehr der Verkehrssicherheit.

An allen Schulen und Altenheimen innerhalb der Gemeinde Kleinblittersdorf ist die Geschwindigkeit seit längerer Zeit auf 30 km/h begrenzt. Weitere Anträge auf Tempo 30 sind in den letzten Jahren bei dem Straßenbaulastträger nicht gestellt worden.

Zur Steigerung des innergemeindlichen Radverkehrs hat die Gemeinde Kleinblittersdorf ein Radverkehrskonzept erstellt (Beschluss durch den Gemeinderat am 16. Mai 2023). Das Radwegkonzept beinhaltet zunächst eine detaillierte Bestandsaufnahme der aktuellen Situation in der Gemeinde, insbesondere zu den Radverkehrsnetzen und -routen, zu den Netzplanungen sowie zu den Mängeln und Hindernissen für den Radverkehr. Ziel des Radverkehrskonzeptes ist es, dass mehr Menschen das Fahrrad für ihre alltäglichen Fahrten innerhalb der Gemeinde Kleinblittersdorf nutzen. Voraussetzung für mehr Fahrten mit dem Fahrrad sind sichere, komfortable, direkte und schnelle Radwegverbindungen. Das Radverkehrskonzept soll ein Handlungsleitfaden sein, mit dem eine sozial ausgewogene klimafreundliche und ortsverträgliche Mobilität angestrebt wird. Die Schwerpunkte des Konzeptes liegen daher in Aussagen zur Netzentwicklung im Bereich der Verbindungen zwischen den Ortsteilen zum Aufbau eines verbindenden Radwegenetzes für den Alltagsverkehr. In den Ortsteilen sind Schnittpunkte zu dem örtlichen Radwegenetz zu definieren. Bei einer konsequenten Umsetzung dieses Konzeptes können innergemeindliche motorisierte Individualverkehre teilweise ersetzt werden.

6.2 Maßnahmen im Lärmaktionsplan 4. Runde und weitere Vorgehensweise

Die Gemeinde Kleinblittersdorf setzt sich, in Abstimmung mit der zuständigen Verkehrsbehörde, weiter für Maßnahmen zur verkehrlichen Optimierung des Straßenverkehrs der Ortsdurchfahrt B 51 Rilchingen-Hanweiler ein.

Da die Lärmsanierungsgrenzwerte in den letzten Jahren gesenkt worden sind, wird sich die Gemeinde Kleinblittersdorf für die Durchführung einer Lärmsanierung einsetzen und einen Antrag bei der zuständigen Verkehrsbehörde stellen.

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. Die Gemeinde Kleinblittersdorf wird einen Antrag bei der zuständigen Verkehrsbehörde zur Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h auf der Ortsdurchfahrt B 51 Rilchingen-Hanweiler (Streckenabschnitt zwischen der Goethestraße und der Straße „Am alten Zoll“) stellen.

Parallel zu der Lärmaktionsplanung werden schalltechnische Berechnungen nach den nationalen Rechenvorschriften für die Ortsdurchfahrt Rilchingen-Hanweiler durch ein Ingenieurbüro durchgeführt. Sie dienen der Unterstützung der Antragsverfahren gegenüber dem Straßenbaulastträger.

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

- Umsetzung des Radverkehrskonzepts
- 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 rechnerische Überprüfung der Wirkung der Lärminderungsmaßnahmen auf Basis der neuen Berechnungsvorschrift CNOSSO-DE hat im Zuge der Lärmaktionsplanung 4. Runde nicht stattgefunden. 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 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

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

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

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 der Gemeinde Kleinblittersdorf befinden sich ausgedehnte Waldflächen und ausgewiesene Wanderwege (bspw. Premiumwanderweg Blies-Grenz-Weg¹⁶), die der Bevölkerung als (Nah)Erholungsgebiet dienen können. Der Premiumwanderweg und 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 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 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

¹⁶ <https://kleinblittersdorf.de/tourismus-kultur/der-blies-grenz-weg/>

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 Entwurf des Lärmaktionsplanes wurde am 22. Februar 2024 im Ausschuss für Gemeindeentwicklung, Raumordnung, Liegenschaften und Umwelt vorgestellt. Der Gemeinderat hat am 29. Februar 2024 die Offenlegung des Entwurfes des Lärmaktionsplanes beschlossen. Die öffentliche Auslegung und die Einbeziehung der Träger öffentlicher Belange fanden vom 04. März bis 05. April 2024 statt. Die Bürger wurden im Amtsblatt (Kleinblittersdorfer Nachrichten) und via Internet über die Möglichkeit der Beteiligung informiert. Stellungnahmen durch Bürger sind nicht eingereicht worden.

Der Landesbetrieb für Straßenbau hat eine Stellungnahme eingereicht. Aus Sicht des Straßenbaulastträgers ergeben sich aus der 4. Stufe der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Kleinblittersdorf keine neuen Erkenntnisse. Es erfolgt ein Hinweis, dass für Lärmsanierungsmaßnahmen gemäß den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes VLärmSchR 97 an der B 51 OD Rilchingen-Hanweiler die Zuständigkeit beim Landesbetrieb für Straßenbau liegt.

8.3 Beschluss des Lärmaktionsplanes 4. Runde

Der Lärmaktionsplan wurde am 27. Juni 2024 im Ausschuss für Gemeindeentwicklung, Raumordnung, Liegenschaften und Umwelt vorberaten und in der Sitzung der Gemeinderatssitzung am 27. Juni 2024 beschlossen. Die Information der Öffentlichkeit über das Inkrafttreten des Lärmaktionsplanes erfolgt über das Veröffentlichungsorgan der Gemeinde.

Kleinblittersdorf, 03. Juli 2024


Rainer Lang
Bürgermeister der Gemeinde

