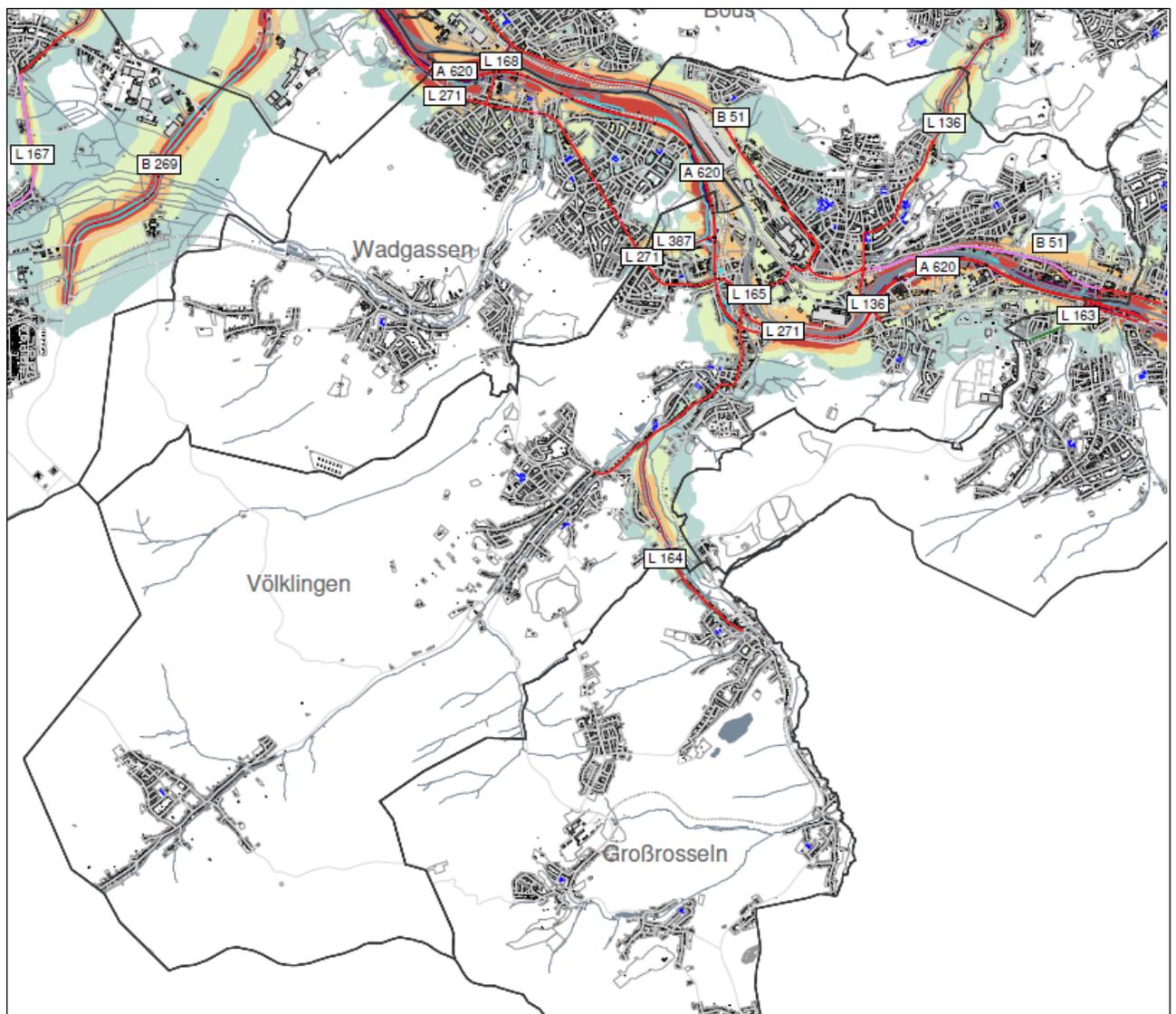


# Stadt Völklingen

## Lärmaktionsplanung 4. Runde



## Inhaltsverzeichnis

		Seite
<b>1</b>	<b>Allgemeines .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Beschreibung der Stadt sowie der Hauptverkehrsstraßen.....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Zuständige Behörde .....</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Rechtlicher Hintergrund und Grenzwerte für Straßenverkehrslärm .....</b>	<b>4</b>
<b>5</b>	<b>Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten und Bewertung.....</b>	<b>5</b>
<b>6</b>	<b>Lärminderungsmaßnahmen.....</b>	<b>6</b>
<b>6.1</b>	<b>Maßnahmen im Lärmaktionsplan 3. Runde und Umsetzungsstand .....</b>	<b>6</b>
<b>6.2</b>	<b>Maßnahmen im Lärmaktionsplan 4. Runde und weitere Vorgehensweise.....</b>	<b>8</b>
<b>6.3</b>	<b>Veränderung der geschätzten Zahl an betroffenen Menschen in hohen Pegelintervallen .....</b>	<b>8</b>
<b>7</b>	<b>Festsetzung ruhiger Gebiete und mögliche Lärminderungsmaßnahmen innerhalb dieser Gebiete.....</b>	<b>9</b>
<b>8</b>	<b>Ergänzende Angaben.....</b>	<b>9</b>
<b>8.1</b>	<b>Finanzielle Informationen.....</b>	<b>9</b>
<b>8.2</b>	<b>Öffentlichkeitsbeteiligung .....</b>	<b>10</b>
<b>8.3</b>	<b>Beschluss des Lärmaktionsplanes 4. Runde .....</b>	<b>10</b>

### 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 .....	6
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 <sup>1</sup> 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](#). <sup>2</sup> Durch die Stadt Völklingen verlaufen kartierungspflichtige Hauptverkehrsstraßen. Innerhalb der Stadt befinden sich keine weiteren kartierungspflichtigen Lärmquellen.

Wegen neuer Berechnungsverfahren <sup>3</sup> sowie Änderungen in der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG <sup>4</sup> und der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV <sup>5</sup>) 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 Völklingen 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 <sup>6</sup> entnommen werden.

## 2 Beschreibung der Stadt sowie der Hauptverkehrsstraßen

Die Stadt Völklingen befindet sich im Regionalverband Saarbrücken und ist nur wenige Kilometer westlich der Landeshauptstadt Saarbrücken gelegen. In der Stadt leben 40.485 Einwohner <sup>7</sup>, die Fläche des Stadtgebietes umfasst 67,10 km<sup>2</sup>.

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

- A 620
- B 51 (Bismarckstraße, Südtangente, Straße des 13. Januar)
- L 136 (Püttlinger Straße, Heinestraße, Hohenzollernstraße, Karolingerstraße)

---

<sup>1</sup> 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)

<sup>2</sup> <https://www.saarland.de/mukmav/DE/portale/immissionsschutz/informationen/umgebungslaerm/strategiearmkartierung4runde/strategiearmkartierung4runde.html>

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

<sup>4</sup> 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

<sup>5</sup> 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

<sup>6</sup> LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung, Stand 19.09.2022

<sup>7</sup> [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](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 06.08.2024

- L 163 (Kokereistraße/Saaruferstraße/Bahnhofstraße)
- L 164 (Rotweg)
- L 165 (Bismarckstraße, Am Hüttenwerk, Rathausstraße, Ludweilerstraße, Völklinger Straße, Lauterbacher Straße)
- L 271 (Schaffhauser Straße, Hallerstraße, Freiherr-vom-Stein-Straße, Saarbrücker Straße)
- L 387

In der aktuellen Kartierung fanden aufgrund der Unterschreitung der Kartierungsschwelle der Hauptverkehrsstraßen von 8.200 Kfz/24h die „sonstigen Straßen“ (L 165 Lauterbacher Straße, Völklinger Straße, Ludweiler sowie L 271 Saarbrücker Straße, Fürstenhausen) aus der 3. Runde keine Berücksichtigung mehr.

### 3 Zuständige Behörde

Zuständig für die Überprüfung/Aktualisierung des Lärmaktionsplans ist weiterhin:

Zuständige Behörde	Stadt Völklingen
Ansprechpartner	Frau Altmeier
Gemeindeschlüssel	10 0 41 519
Adresse	Rathausplatz, 66333 Völklingen
Telefonnummer	06898/13-0
Internet	<a href="http://www.voelklingen.de">www.voelklingen.de</a>

### 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.<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> 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) <sup>9</sup> Tag/Nacht [dB(A)]	Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes <sup>10</sup> sowie an Schienenwegen des Bundes Tag/Nacht [dB(A)]	Richtwerte für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen <sup>11</sup> 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)

Pegelbereich	L <sub>DEN</sub> (2017, 3. Runde)	L <sub>DEN</sub> (2022, 4. Runde)	Intervalle	L <sub>Night</sub> (2017, 3. Runde)	L <sub>Night</sub> (2022, 4. Runde)
			50-54	2.155	2.435
55-59	2.332	3.188	55-59	1.554	3.074
60-64	1.812	2.199	60-64	905	582
65-69	1.402	2.784	65-69	42	8
70-74	650	329	>70	0	0
>75	6	8			

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<sub>DEN</sub>) 337 und im Nachtzeitraum (L<sub>Night</sub>) 590 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. In diesen Bereichen sollten Maßnahmen umgesetzt werden, um den Verkehrslärm zu senken. Anwohner entlang folgender Streckenabschnitte sind von besonders hohen Geräuscheinwirkungen betroffen:

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

<sup>10</sup> 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

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

Tabelle 3 Streckenabschnitte mit besonders hohen Geräuscheinwirkungen

Streckenabschnitt mit hohen Betroffenheiten	Beschreibung des Streckenabschnitts
L 165 Ludweilerstraße	Vom „Rotweg“ bis zur „Hallerstraße“
L 271 Hallerstraße	Vom Ortsschild Völklingen Richtung Fürstenhausen bis zur Niklasstraße

Entlang der „Pfarrwiesstraße“ (Wehrden) westlich der A 620 ist ebenfalls eine hohe Geräuschbelastung festgestellt worden. 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 <sup>2</sup> LDEN (2022, 4. Runde)
> 55	4.225	1	0	8,86
> 65	1.535	0	0	2,61
> 75	4	0	0	0,40

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 3, die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung (HA) 1.545 und die der Fälle starker Schlafstörungen (HSD) 400. 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) <sup>12</sup>.

## 6 Lärminderungsmaßnahmen

Nachfolgend werden das bisherige Vorgehen und der Umsetzungsstand der Lärmaktionsplanung der letzten 5 Jahre 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 wurden bisher in Völklingen entlang der

- B 51 (Bismarckstraße zwischen Dieselstraße und Beethovenstraße)
- B 51 (Straße des 13. Januar zwischen Bahnhofstraße und Parkstraße)
- L 165 (Ludweilerstraße in Geislautern)
- L 165 (Völklinger Straße in Ludweiler)
- L 271 (Schaffhauser Straße)

<sup>12</sup> download-6320683987526 (saarbruecken.de), aufgerufen am 25.09.2023

- L 271 (Hallerstraße)

identifiziert. In der Stufe II wurden in den daraus abgeleiteten Aktionsbereichen die Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h bzw. der Einbau eines lärmindernden Belags vorgeschlagen.

Der in der 3. Runde der Lärmaktionsplanung erwähnte Verkehrsentwicklungsplan (VEP) wurde fertiggestellt und im Februar 2019 beschlossen. Detaillierte Informationen können unter folgendem Link der Stadt Völklingen aufgerufen werden: <https://www.voelklingen.de/bauen-umwelt/verkehrsplanung>.

Folgende Maßnahmen sieht der VEP für die im LAP definierten sechs Aktionsbereiche vor (Stand 21.02.2019):

- B 51 (Bismarckstraße zwischen Dieselstraße und Schirrbachstraße)  
VEP: Reduzierung der Geschwindigkeit während der Nachtstunden auf Tempo 30. Dies wurde aufgrund der Empfehlung des Lärmaktionsplans in den VEP aufgenommen. Hier wird auf die auch im LAP aufgezeigte Alternative des Einbaus von lärmindernden Straßenbelägen oder auch den Einbau von Lärmschutzfenstern verwiesen.
- B 51 (Luisenthal, Straße des 13. Januar zwischen Hausnummer 138 und 380)  
VEP: Reduzierung der Geschwindigkeit während der Nachtstunden auf Tempo 30 entlang der Straße des 13. Januar (B 51) zwischen der „Parkstraße“ und „Neuer Straße“, sowie zwischen der „Neuer Straße“ und der Hausnummer 138.
- L 165 (Ludweilerstraße in Geislautern, gesamte Ortsdurchfahrt)  
VEP: Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Ortszentrumsbereich, im kompletten Aktionsbereich für den Nachtzeitraum; die Einführung der Geschwindigkeitsbeschränkung auch tagsüber sollte geprüft werden. Einschränkungen durch Fahrzeitverluste sind minimal, da eine durchgängige Befahrung mit Tempo 50 bereits jetzt in vielen Zeiten nicht gegeben ist.
- L 165 (Völklinger Straße in Ludweiler, gesamte Ortsdurchfahrt)  
VEP: Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Ortszentrumsbereich, im kompletten Aktionsbereich für den Nachtzeitraum; die Einführung der Geschwindigkeitsbeschränkung auch tagsüber sollte geprüft werden.
- L 271 (Schaffhauser Straße in Wehrden, gesamte Länge)  
VEP: Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h bis auf den anbaufreien Teil im Oberen Wehrden, hier wird die Geschwindigkeit von 50 km/h beibehalten. Ein Lkw-Fahrverbot in der Schaffhauserstraße (OD Wehrden) wird diskutiert, wodurch die Lärmbelastung verringert werden kann.
- L 271 (Hallerstraße, gesamte Länge)  
VEP: Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h

In allen genannten Bereichen wird durch den VEP auf die Alternative des Einbaus von lärmindernden Straßenbelägen oder auch den Einbau von Lärmschutzfenstern verwiesen. Für weitere Straßen, die nicht Gegenstand der Lärmkartierung/Lärmaktionsplanung sind, werden ebenfalls Geschwindigkeitsbeschränkungen empfohlen.

Die Stadt Völklingen wurde über die Lärmsanierung entlang der Bahnstrecke Saarbrücken-Karthus mit der Streckennummer 3230, Bahn-km 6,203 bis 8,060 informiert. Gemäß des Erläuterungsbericht <sup>13</sup> der DB Netz AG vom 05.05.2020 werden an den nachfolgenden Abschnitten Lärmschutzwände (LSW) errichtet.

- Die LSW 1 wird zwischen dem Strecken-km 6,205 und 6,917 über eine Länge von 712 m, einer Höhe von 3 m und gleisseitig hochabsorbierend errichtet.
- Die LSW 2 wird zwischen dem Strecken-km 7,050 und 8,057 über eine Länge von 1007 m, einer Höhe von 3 m und gleisseitig hochabsorbierend, von km 7,643 bis 7,673 (30 m) beidseitig hoch absorbierend errichtet.

## **6.2 Maßnahmen im Lärmaktionsplan 4. Runde und weitere Vorgehensweise**

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

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

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

- Umsetzung des Verkehrsentwicklungskonzeptes
- Förderung 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 Völklingen 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. <sup>14</sup> 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.

---

<sup>13</sup> [https://www.saarland.de/mukmav/DE/portale/mobilitaet/planfeststellung/bundeseigene\\_eisenbahnen/laermsanierung\\_vk\\_3230](https://www.saarland.de/mukmav/DE/portale/mobilitaet/planfeststellung/bundeseigene_eisenbahnen/laermsanierung_vk_3230), aufgerufen am 16.07.2024

<sup>14</sup> Lärmaktionsplanung – Lärminderungseffekte von Maßnahmen, Methode zur Abschätzung von Lärminderungspotenzialen, Umweltbundesamt, Stand Juli 2023

## **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 Umweltbundesamtes<sup>15</sup> 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. In der Lärmaktionsplanung der 3. Runde hat die Stadt Völklingen 11 mögliche ruhige Gebiete herausgearbeitet. Es sind Flächen, die einerseits durch einen hohen Naherholungswert und andererseits eine nur geringe Lärmbelastung gekennzeichnet sind. Die Lage und Bezeichnungen der ruhigen Gebiete kann dem Bericht der Lärmaktionsplanung der 3. Runde entnommen werden. 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 Stadt 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

---

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

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 ##.##.2024 im #Ausschuss für öffentliche Ordnung, Sicherheit und Verkehr / # Stadtrat im öffentlichen Teil vorgestellt. Der Stadtrat soll am ##.##.2024 die Offenlegung des Lärmaktionsplanes beschließen. Die öffentliche Auslegung und die Einbeziehung der Träger öffentlicher Belange finden vom ##.##. bis ##.##.2024 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 Völklingen, ##. November 2024

Christiane Blatt  
Oberbürgermeisterin der Stadt