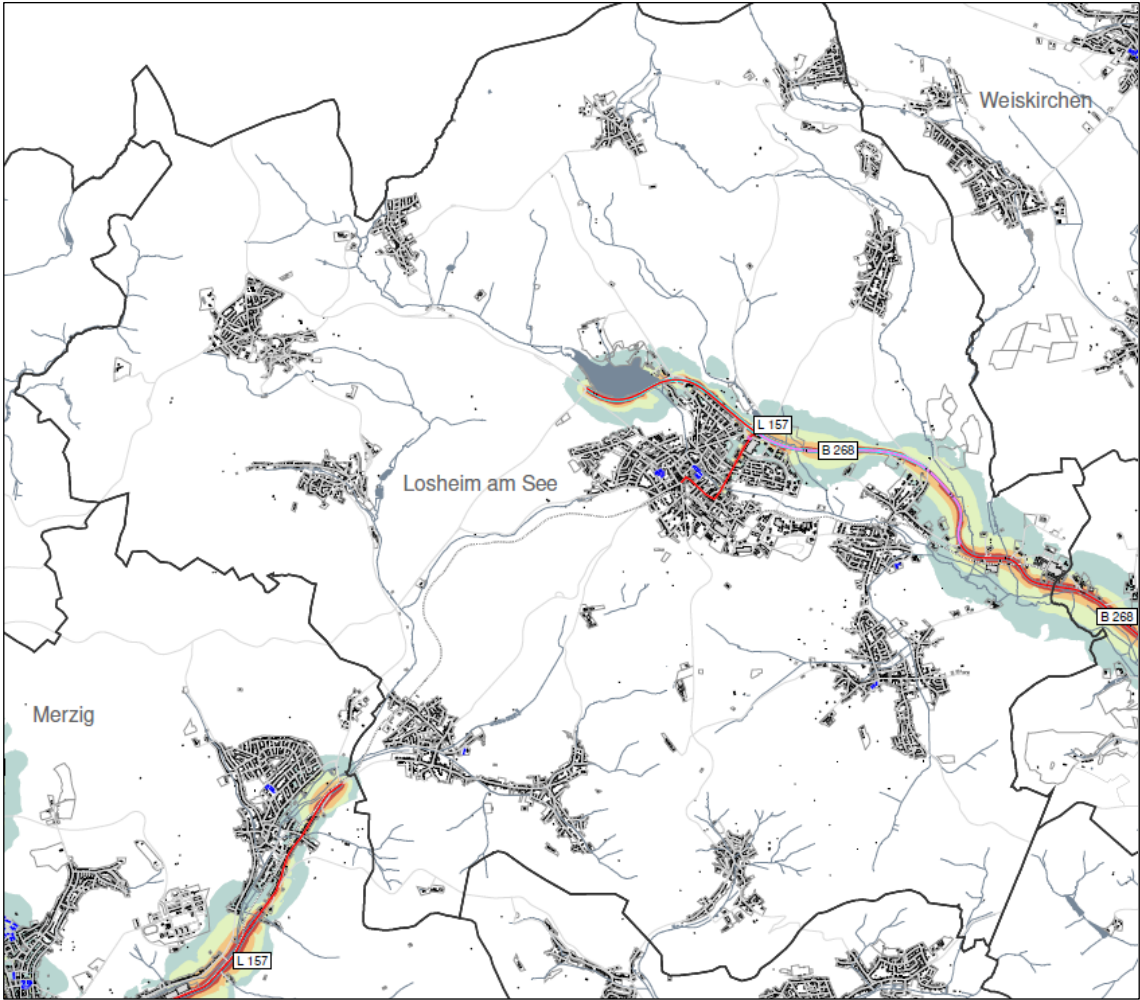


Gemeinde Losheim am See

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)	5

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](#).² Durch die Gemeinde Losheim am See verlaufen kartierungspflichtige Hauptverkehrsstraßen. Innerhalb der Gemeinde befinden sich keine weiteren kartierungspflichtigen Lärmquellen.

Wegen neuer Berechnungsverfahren ³ sowie Änderungen in der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG ⁴ und der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV ⁵) 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 Losheim am See hat ihren Lärmaktionsplan der 3. Runde überprüft und aktualisiert. Dieser wurde am 24. September 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-Hinweisen ⁶ entnommen werden.

2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen

Die Gemeinde Losheim am See befindet sich im Landkreis Merzig-Wadern und liegt nördlich der Landeshauptstadt Saarbrücken. In der Gemeinde leben 16.143 Einwohner ⁷, die Fläche des Gemeindegebiets umfasst 96,95 km².

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

- B 268

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

⁴ 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

⁵ 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

⁶ LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung – Dritte Aktualisierung, Stand 19.09.2022

⁷ 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 24. Januar 2024

- L 157 (Haagstraße, Saarbrücker Straße, Merziger Straße bis Bahnhofstraße)

Die L 369 (Saarbrücker Straße) sowie ein Teilabschnitt der L 157 (Merziger Straße ab Bahnhofstraße) fand in der aktuellen Lärmkartierung keine Berücksichtigung mehr (Unterschreitung der Kartierungsschwelle der Hauptverkehrsstraßen von 8.200 Kfz/24h).

3 Zuständige Behörde

Zuständig für die Überprüfung/Aktualisierung des Lärmaktionsplans ist weiterhin:

Zuständige Behörde	Gemeinde Losheim am See
Ansprechpartner	Werner Ludwig
Gemeindeschlüssel	10042112
Adresse	Merziger Straße 3, 66679 Losheim am See
Telefonnummer	06872/609-145
Internet	www.losheim-stausee.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.⁸

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

⁸ 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.

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.

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	134	114
55-59	120	157	55-59	153	183
60-64	133	108	60-64	31	10
65-69	156	179	65-69	0	0
70-74	23	4	>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}) 4 und im Nachtzeitraum (L_{Night}) 10 betroffene Menschen in besonders hohen Pegelintervallen von größer 65 dB(A) bzw. 55 dB(A) ermittelt. Diese hohen Geräuscheinwirkungen sind insbesondere innerorts 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 157 Haagstraße	Haagstraße ab Einkaufszentrum bis Saarbrücker Straße
L 157 Saarbrücker Straße	von Haagstraße bis Kreisel Merziger Straße
B 268	Wohnbebauung Herkeswald

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.

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	230	0	0	2,52
> 65	94	0	0	0,52
> 75	0	0	0	0,07

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) 82 und die der Fälle starker Schlafstörungen (HSD) 20. 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) ¹².

6 Lärminderungsmaßnahmen

Nachfolgend werden das bisherige Vorgehen und der Umsetzungsstand der Lärmaktionsplanung der letzten 5 Jahre 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

Ausgeprägte Hotspots befinden sich an der L 157 (Saarbrücker Straße, Haagstraße) sowie an der B 268 (Bereich Wohnbebauung Herkeswald). Entlang dieser Straßenabschnitte ist in den letzten Jahren keine Fahrbahnsanierung durchgeführt worden.

Im Lärmaktionsplan der Stufe II wurde in den genannten Hotspot-Bereichen die Wirksamkeit einer Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h bzw. 70 km/h detailliert untersucht. Entlang der Landesstraßen wurde ebenfalls die Wirksamkeit eines lärmmindernden Belags ¹³ untersucht. Durch diese Maßnahmen kann eine deutliche Verringerung der Zahl betroffener Menschen in den höchsten Pegelintervallen erreicht werden.

Eine Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich des Altenheims an der B 268 auf 70 km/h wurde umgesetzt. In den letzten 5 Jahren konnte eine Ausweitung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der Ortsmitte Niederlosheim (L 369) erwirkt werden.

Als wichtigste Maßnahme zur Lärmreduzierung in der Ortsmitte Losheim ist bereits im Lärmaktionsplan 2016 die Festsetzung von Tempo 30 vorgesehen worden. Es sind entsprechende Anträge bei der Straßenverkehrsbehörde eingereicht worden bzw. die Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen gefordert worden. Es handelt sich konkret um folgende Abschnitte:

- Merziger Straße ab Einmündung Heimlinger Straße bis Verkehrskreisel Ortsmitte
- Saarbrücker Straße ab Verkehrskreisel Ortsmitte bis Abzweig Haagstraße
- Haagstraße von der Saarbrücker Straße bis Höhe Reifen Kuhn/Aldi
- Trierer Straße von der Einmündung Hochwaldstraße bis Verkehrskreisel Ortsmitte
- Bahnhofstraße im Verlauf der L 377

¹² download-6320683987526 (saarbruecken.de), aufgerufen am 25.September 2023

¹³ Mit RLS19/BUB sind Abschlüsse auch im Innerortseinsatz für etablierte Fahrbahnbeläge anwendbar.

Bisher wurden diese Maßnahmen nicht umgesetzt. Da es sich um Landesstraßen handelt, kann die Gemeinde nicht selbst aktiv werden. Maßnahmen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit entlang von Landesstraßen sind durch die Straßenverkehrsbehörde anzuordnen und umzusetzen.

Im Zuge eines Verkehrsberuhigungskonzepts (1996) sind in Bereichen von Wohngebieten und auf den meisten Gemeindestraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt. Die Gemeinde führt Geschwindigkeitsüberwachungsmessungen in regelmäßigen Abständen durch, um die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeiten zu erwirken.

In der Ortsmitte (Bahnhofstraße, Haagstraße sowie Saarbrücker Straße) sollen Kreuzungen mit kleinen überfahrbaren Kreiseln den Verkehr entschleunigen und gleichzeitig verstetigen. Durch diese Maßnahme wird der Mischverkehr mit Radfahrern erleichtert.

Bei städtebaulichen Entwicklungsplanungen wird darauf geachtet, dass fußläufige Verbindungen/Radverkehrsverbindungen abseits von Straßen oder über Abkürzungen ausgebaut und hergestellt werden, so dass Anreize für Anwohner eines Wohngebiets, das Ziel (bspw. Verbrauchermarkt, Schule) ohne Pkw zu erreichen, geschaffen werden.

In den letzten 5 Lärmsanierungsmaßnahmen sind in der Gemeinde Losheim am See durch den Straßenbau- lastträger nicht durchgeführt worden.

6.2 Maßnahmen im Lärmaktionsplan 4. Runde und weitere Vorgehensweise

Die Gemeinde Losheim am See setzt sich, in Abstimmung mit der zuständigen Verkehrsbehörde, weiter für die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen an den Landesstraßen ein.

Eine verkehrsbeschränkende Maßnahme ist von der Straßenverkehrsbehörde umzusetzen, sofern die Maßnahme ohne Abwägungsfehler in einem Lärmaktionsplan festgelegt wurde und für die die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO gegeben sind. Der fachrechtliche Ermessensspielraum der Straßenverkehrsbehörde wird durch die Lärmaktionsplanung überlagert (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 28). Das heißt, das Ersetzen der Ermessensentscheidung des Lärmaktionsplans durch eine eigene Ermessensentscheidung der Straßenverkehrsbehörde ist nicht zulässig.

Sind nicht alle Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO geprüft und die Maßnahmen lediglich in allgemeiner Form in den Lärmaktionsplan aufgenommen, ist es Aufgabe der zuständigen Straßenverkehrsbehörde, unter Berücksichtigung der Ausführungen im Lärmaktionsplan, ermessensfehlerfrei über die Maßnahme zu entscheiden.

Für die Prüfung, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommen, stellen die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) eine Orientierungshilfe dar. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV enthalten grundsätzliche Wertungen, lassen aber auch andere Wertungen zu, sofern sie fachlich begründet sind. Bei der Festlegung verkehrsbeschränkender Maßnahmen in Lärmaktionsplänen sind die in den Richtlinien genannten Kriterien in den Abwägungsprozess einzubeziehen und entsprechend zu bewerten. Die schalltechnischen Berechnungen zur Ermittlung der Geräuschbelastung erfolgen nach nationalen Rechenvorschriften (RLS90/RLS19).

Da die Lärmsanierungsgrenzwerte in den letzten Jahren gesenkt worden sind, wird sich die Gemeinde Losheim am See für die Durchführung einer Lärmsanierung einsetzen und einen Antrag bei der zuständigen Verkehrsbehörde stellen. Auf Grundlage der Berechnungsergebnisse der Lärmkartierung kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Lärmsanierungsgrenzwerte an der Wohnbebauung Herkeswald im Bereich der B 268 überschritten werden.

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

- Umsetzung von Maßnahmen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) wie bspw.
 - Ausweitung des bestehenden Fuß- und Radwegesystems, hier auch insbesondere die Schaffung von Schnellfahrradwegen
 - Förderung der Fußgänger- und Fahrradverkehrs bspw. durch ansprechende und sichere Gestaltung des Straßenraums
 - Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts
 - Keine Einschränkung des Angebots des ÖPNV
- Attraktive Gemeindeentwicklung (bspw. Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen vor Ort)
- 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 Gemeinde Losheim am See 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.¹⁴ Es ist somit davon auszugehen, dass bei Umsetzung dieser Maßnahmen, insbesondere innerhalb der hohen Pegelintervallen von größer 65 dB(A) bzw. 55 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

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

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 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 Losheim am See befinden sich, insbesondere im östlichen Bereich des Gemeindegebietes (Hausbach, Britten) und im nördlichen Bereich (Scheiden, Waldhölzbach), ausgedehnte Waldflächen und ausgewiesene Wanderwege (bspw. Streckenabschnitte der Traumschleife Zwei-Täler-Weg bei Waldhölzbach¹⁶, Traumschleife Saarhölzbachpfad bei Britten¹⁷), die der Bevölkerung als (Nah)Erholungsgebiet dienen. 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

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

¹⁶ Zwei-Täler-Weg (saar-hunsrueck-steig.de), aufgerufen am 26. Januar 2024

¹⁷ Saarhölzbachpfad (saar-hunsrueck-steig.de) aufgerufen am 26. Januar 2024

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 wird am 29.02.2024 im Natur-, Umwelt- und Bauausschuss im nicht öffentlichen Teil vorgestellt. Der Gemeinderat soll am 14.03.2024 die Offenlegung des Lärmaktionsplanes beschließen. Die öffentliche Auslegung und die Einbeziehung der Träger öffentlicher Belange fanden vom ###.###. bis ###.###.2024 statt. Die Bürger werden 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 Gemeinderatssitzung am ###.###.2024 beschlossen. Die Information der Öffentlichkeit über das Inkrafttreten erfolgt im Anschluss.

Losheim am See, ##. Juni 2024

Helmut Harth
Bürgermeister der Gemeinde