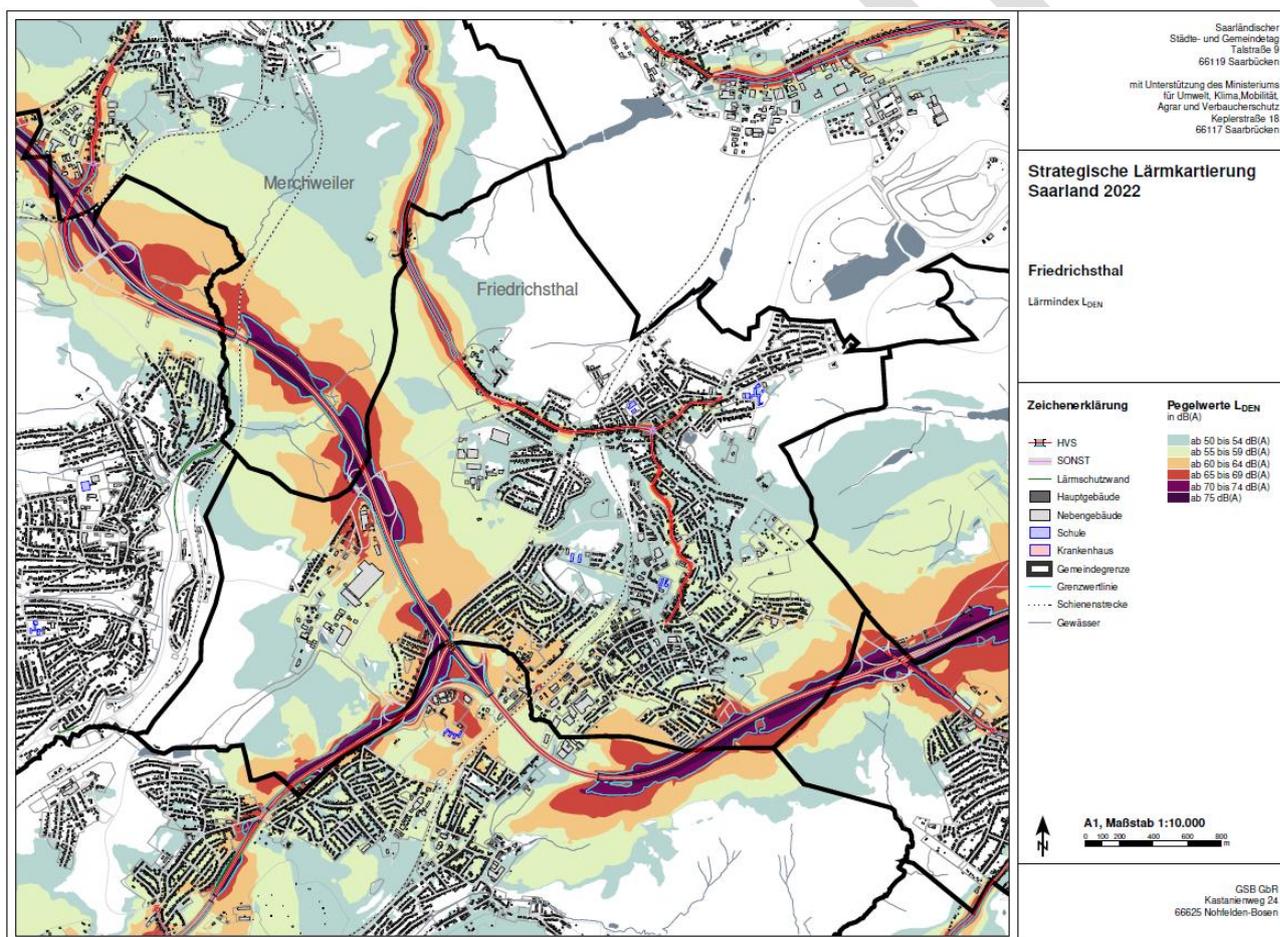


Stadt Friedrichsthal

Lärmaktionsplanung 2024

Bericht zur Information der Öffentlichkeit und zur Weiterleitung an die Europäische Kommission



Inhaltsverzeichnis

Seite

1	Lärmaktionsplan Stadt Friedrichsthal	1
1.1	Einführung	1
1.2	Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen	2
1.3	Zuständige Behörde	3
1.4	Rechtlicher Hintergrund	3
1.5	Geltende Grenzwerte	3
1.6	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	4
1.7	Bewertung der Anzahl Betroffener	7
1.8	Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung	7
1.9	Sonstige Maßnahmen	8
1.10	Bewertung der Durchführung der Maßnahmen.....	8
1.11	Finanzielle Informationen.....	8
2	Protokolle der öffentlichen Anhörung	8

Abbildungen

Abbildung 1	Verkehrslärmbelastung Stadt Friedrichsthal, Lärmindikator L_{DEN}	5
Abbildung 2	Verkehrslärmbelastung Stadt Friedrichsthal, Lärmindikator L_{Night}	6

Tabellen

Tabelle 1	Verkehrsparameter der betroffenen Straßenabschnitte	2
Tabelle 2	Zahl betroffener Menschen	4
Tabelle 3	Zahl betroffener Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser sowie belastete Fläche.....	7

1 Lärmaktionsplan Stadt Friedrichsthal

1.1 Einführung

Nach Aussagen des Umweltbundesamtes ist der Straßenverkehrslärm seit langem die dominierende Lärmquelle in Deutschland. 2020 fühlen sich in Deutschland etwa drei Viertel der Bevölkerung durch Straßenverkehrslärm belästigt, davon mehr als 20 % stark oder äußerst belästigt.

Unter Lärm versteht man dabei Geräusche, die als unangenehm und belästigend empfunden werden. Lärm ist also die subjektive Bewertung von Schallereignissen. Neben der Belästigung- und Störwirkung kann Lärm, insbesondere wenn der Mensch ihm über lange Zeit ausgesetzt ist, auch gesundheitliche Gefährdungen mit sich bringen. Aber auch mit dem durch den Verkehrslärm bedingten Wertverlust von Immobilien ist ein erheblicher volkswirtschaftlicher Schaden verbunden.

Deshalb wurde am 25. Juni 2002 vom Europäischen Parlament und vom Rat die 'Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm' ('EU-Umgebungslärmrichtlinie') verabschiedet. Mit ihr soll im Rahmen der Europäischen Union ein 'gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern'.

Die Umgebungslärmrichtlinie greift einen Managementansatz auf, mit dem Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden sollen. Dabei geht es nicht nur um die Vermeidung, Vorbeugung oder Verhinderung erheblichen – im Sinn von schädlichen – Lärms, sondern um die Verbesserung der Lärmsituation insgesamt. Ziel ist es auch, ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen. Der Verzicht auf die Festlegung verbindlicher Immissionsgrenzwerte kann als Abkehr vom im deutschen Lärmschutzrecht üblichen ordnungsrechtlichen Ansatz verstanden werden.

In einem ersten Schritt sollen die Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten und Betroffenheitsanalysen ermittelt und die Öffentlichkeit über das Ausmaß informiert werden. In einem zweiten Schritt sind auf der Grundlage der Lärmkarten konkrete Maßnahmen auszuarbeiten, um die Lärmbelastung verringern bzw. nicht weiter ansteigen lassen zu können. Die Richtlinie sieht ein zeitlich gestaffeltes Vorgehen vor; eine Lärmkartierung/Lärmaktionsplanung erfolgten erstmals 2007/2008. Mindestens alle 5 Jahre werden die Lärmaktionspläne überprüft und ggf. überarbeitet.

Die Stadt Friedrichsthal hat in der Stufe II einen Lärmaktionsplan erstellt, in dem Lärminderungsmaßnahmen für die kartierten Hauptverkehrsstraßen, das sind Straßen mit mehr als 3 Millionen Kfz jährlich, konzipiert wurden. Dieser wurde in 2018 überprüft.

Mit der Lärmkartierung 2022 ist erstmals ein europaweit harmonisiertes Berechnungsverfahren für Umgebungslärm festgeschrieben ('CNOSSOS-EU'). Diese Berechnungsmethode unterscheidet sich deutlich von derjenigen, die in den vorangegangenen Lärmkartierungen zugrunde gelegt wurde. Deshalb wurde eine Neukartierung des Hauptstraßennetzes erforderlich. Darauf aufbauend ist der Lärmaktionsplan zu überarbeiten.

1.2 Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen

Die Stadt Friedrichsthal ist von den Lärmauswirkungen der BAB 8, der BAB 623, der L 112 und der L 125 betroffen. Im Vergleich zur Kartierung der 3. Runde sind die L 258 sowie Abschnitte der L 125 nicht mehr kartierungsrelevant. Folgende Verkehrsparameter liegen auf den Straßenabschnitten vor (s. Tabelle 1):

Tabelle 1 Verkehrsparameter der betroffenen Straßenabschnitte

Straße	Zählstelle Lage	DTV ¹	Anteil Kfz>3,5t [%] ²	Geschwindigkeit	
				Pkw [km/h]	Lkw [km/h]
A 8	66080143 nordwestliche Stadtgrenze bis Auffahrt Bildstock	51.192	10,8 7,6 16,9	130	80
	66080142 von Auffahrt Bildstock bis Dreieck Friedrichsthal	38.020	12,0 8,1 17,0	130	80
	66080141 von Dreieck Friedrichsthal bis südöstliche Stadtgrenze	55.704	10,2 6,6 15,3	130/120/100/80	80
A 623	66080544 westliche Stadtgrenze bis Abfahrt Altenwald	35.800	4,9 2,1 5,4	100	80
	66080248 von Abfahrt Altenwald bis Dreieck Friedrichsthal	35.796	4,9 2,1 5,3	130/100/80/60	80/60
L 112	66080208 Von Stadtgrenze Nordwest bis Abzweig L 262	9.012	1,6 0,6 1,8	100/50	80/50
	66080209 Illinger Straße von L 262 bis L 258 (Grühingstraße)	8.355	2,2 0,8 2,4	50	50
	66080431 Illinger Straße von Grühingstraße bis L 125 (Saarbrücker Straße)	12.075	2,9 1,0 3,0	50	50
L 125	66080249 Neunkircher Straße von Redener Straße (L 262) bis Spieser Straße (L 112)	11.940	3,5 1,3 4,0	50	50

¹ Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

² Day, evening, night

	66080537 Saarbrücker Straße von L 112 (Illinger Straße) bis Heinitzer Straße	8.232	2,3 0,8 2,6	50	50
--	---	-------	-------------------	----	----

1.3 Zuständige Behörde

Gemäß Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) § 47e Abs. 1 sind die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden mit der Aufstellung des Lärmaktionsplans betraut. Dies ist hier die:

Stadt Friedrichsthal
Schmidtbornstraße 12a
66299 Friedrichsthal
Telefon: 06897/8568-0
Gemeindeschlüssel: 10041511.

1.4 Rechtlicher Hintergrund

Den rechtlichen Hintergrund bilden die

- Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm ('EU-Umgebungslärmrichtlinie') sowie das
- Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, (§ 47a-f des BImSchG).

Grundlage für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans sind die strategischen Lärmkarten, die gemäß § 47c BImSchG erstellt wurden sowie das Vorliegen der Voraussetzungen des § 47d BImSchG.

1.5 Geltende Grenzwerte

Mit der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in nationales Recht (§ 47a-f BImSchG) wurden keine Grenzwerte festgelegt. Grenzwerte, Auslösewerte oder Richtwerte für Straßenverkehrslärm finden sich im nationalen Fachrecht. Die Werte beziehen sich auf den Beurteilungszeitraum Tag (06.00 bis 22.00 Uhr) bzw. Nacht (22.00 bis 06.00 Uhr). Sie sind gebietsspezifisch und werden hier für Mischgebiete (MI) und Allgemeine Wohngebiete (WA) angegeben.

- 'Verkehrslärmschutzverordnung' (16. BImSchV)
Die Verkehrslärmschutzverordnung gilt für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen. Die Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmvorsorge) betragen für MI 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts bzw. für WA 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts.

Für den Straßenverkehrslärm sind zusätzlich die

- 'Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes' (VLärmSchR 97) auf der Grundlage des Bundeshaushaltsgesetzes einschlägig. Die VLärmSchR 97 gelten für bestehende Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes. Die Auslösewerte für den Lärmschutz (Lärmsanierung) betragen seit 01.08.2020 für MI 66 dB(A) tags und 56 dB(A) nachts bzw. für WA 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts.

In der städtebaulichen Planung werden die schalltechnischen Orientierungswert der

- DIN 18.005, Beiblatt 1 'Schallschutz im Städtebau - Schall-technische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung', herangezogen. Diese betragen für MI 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts bzw. für WA 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts.

Ein direkter Vergleich der in den Lärmkarten ausgewiesenen Pegel mit Grenz- Auslöse- oder Richtwerten nach deutschem Recht ist wegen der z. T. abweichenden Berechnungsmethode nur bedingt möglich. Ein dem L_{DEN} entsprechender Pegel ist im deutschen Recht nicht festgelegt³.

1.6 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Abbildungen A1 und A2 (Isolinienkarten) spiegeln die Belastung durch Straßenverkehrslärm in der Stadt Friedrichsthal für die Lärmindizes L_{DEN} bzw. L_{Night} wider. Aus der Tabelle 2 und der Tabelle 3 sind die Betroffenenzahlen für die Stadt Friedrichsthal ersichtlich.

Tabelle 2 Zahl betroffener Menschen

Pegelbereich [dB(A)]	L_{DEN}		L_{Night}	
	Zahl betroffener Menschen		Zahl betroffener Menschen	
	Ungerundet	EU-Rundung	Ungerundet	EU-Rundung
50-54	-	-	1.278	1.300
55-59	2.039	2.000	737	700
60-64	741	700	51	100
65-69	678	700	0	0
70-74	28	0	0	0
>75	0	0	-	-

³ L_{DEN} : Mittelungspegel über Tag, Abend und Nacht (24 Stunden) mit 5 dB Zuschlag für den Abend und 10 dB für die Nacht

L_{Night} : Mittelungspegel für die Nacht (8 Stunden)

Abbildung 1 Verkehrslärmbelastung Stadt Friedrichsthal, Lärmindikator L_{DEN}

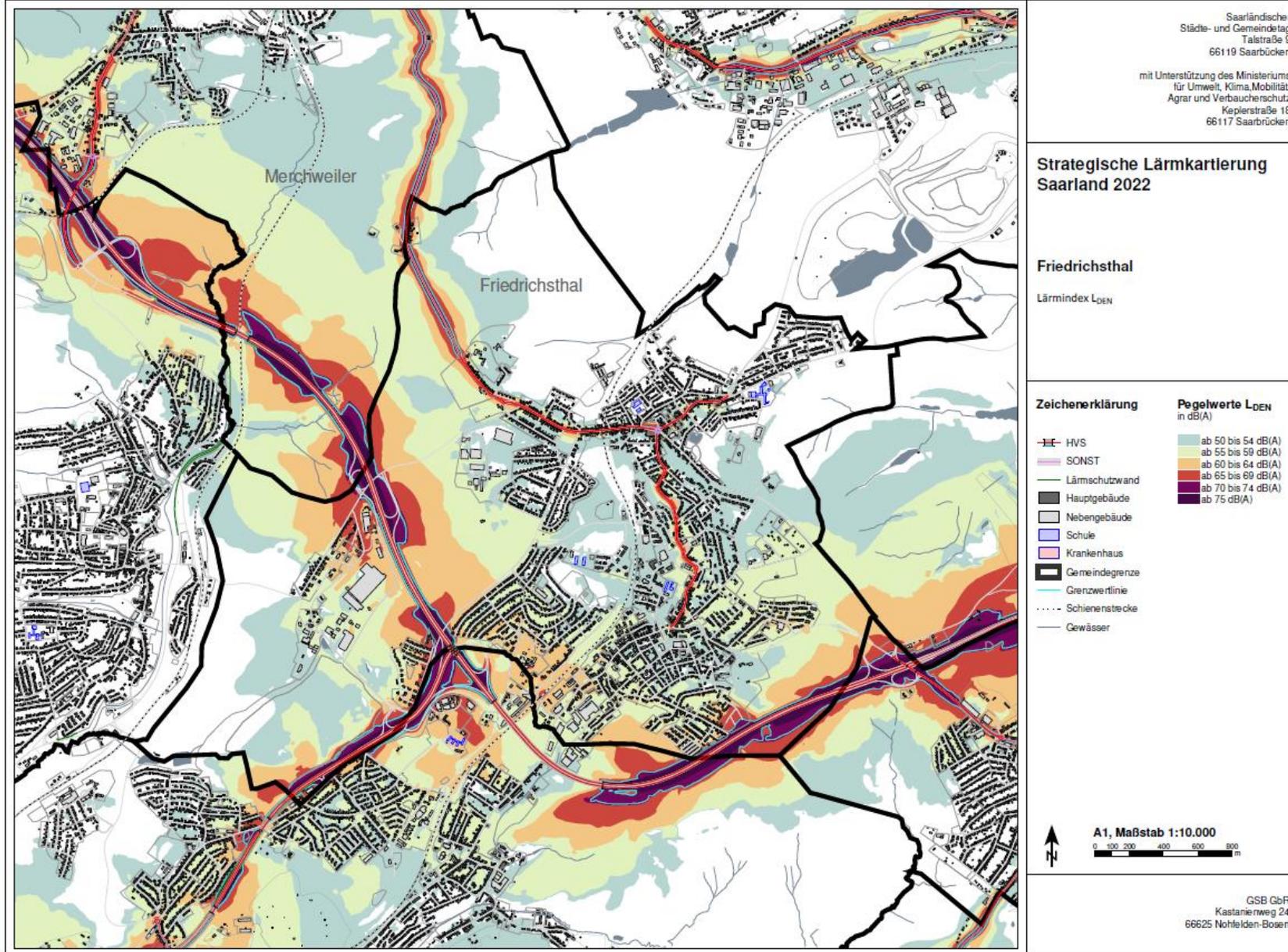


Abbildung 2 Verkehrslärmbelastung Stadt Friedrichsthal, Lärmindikator L_{Night}

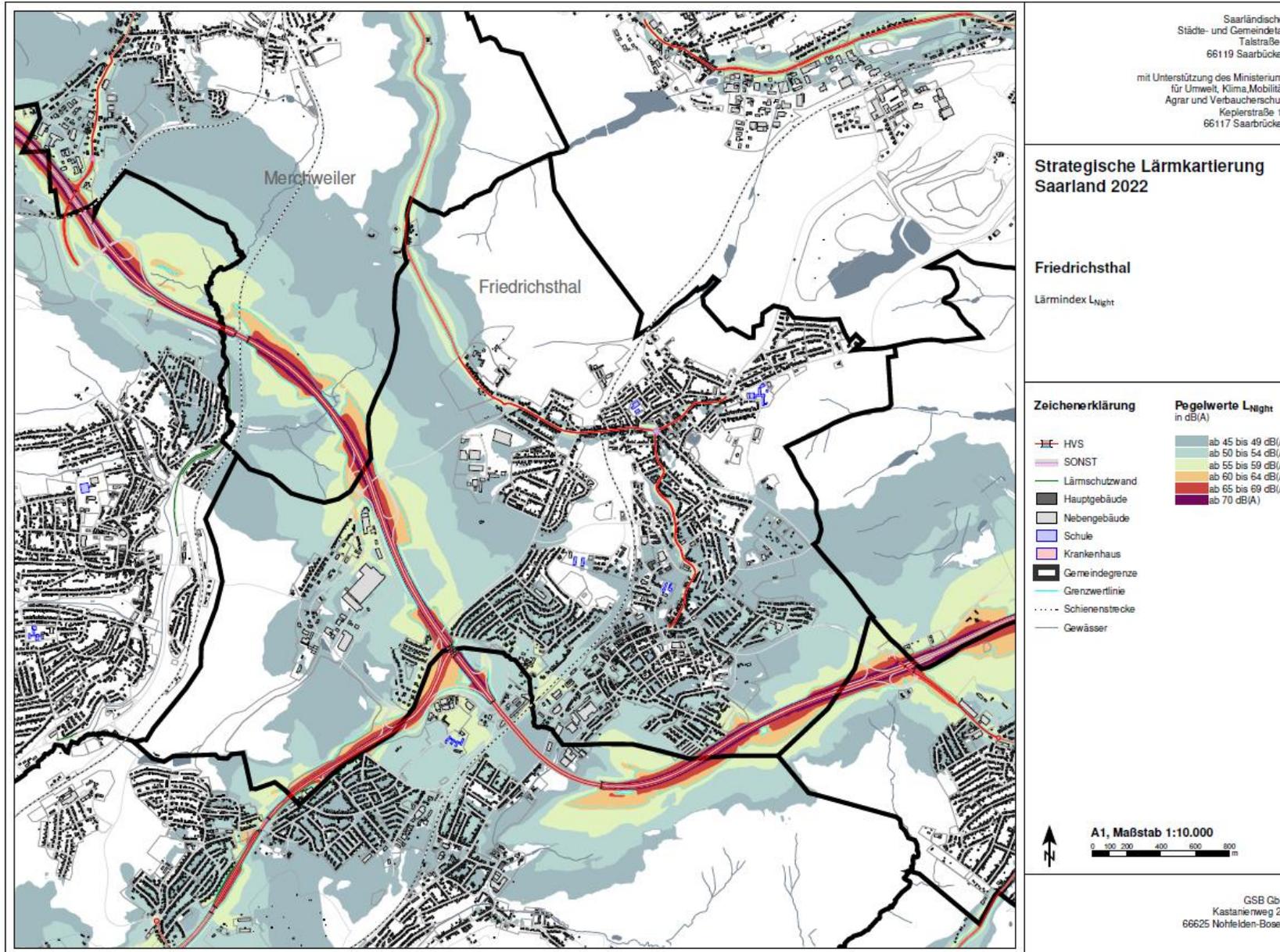


Tabelle 3 Zahl betroffener Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser sowie belastete Fläche

Schwellenwerte [dB(A)]	L _{DEN} Zahl betroffener Wohnungen/EU- Rundung	L _{DEN} Zahl betroffener Schulen	L _{DEN} Zahl betroffener Krankenhäuser	L _{DEN} Betroffene Fläche in km ²
>55	1.773/1.800	0	0	3,64
>65	360/400	0	0	0,71
>75	0	0	0	0,19

Die geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten beträgt 1, die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung 550 und die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung beträgt 121.

1.7 Bewertung der Anzahl Betroffener

Für die Bewertung der Anzahl Betroffener im Rahmen der Aktionsplanung gibt es keine gesetzlichen Vorgaben. Jede Gemeinde beurteilt die Betroffenheit anhand der örtlichen Gegebenheiten und Möglichkeiten. Eine Orientierung für die Gemeinden bieten dabei das Umweltgutachten des Sachverständigenrats für Umweltfragen (SRU) 2020. Zur Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen wird von kurzfristig notwendig werdenden Maßnahmen zur Lärminderung ausgegangen, wenn der L_{DEN} einen Wert von 65 dB(A) und der L_{Night} einen Wert von 55 dB(A) überschreitet. In der Stadt Friedrichsthal gibt es eine erhebliche Zahl an Menschen, die einer Lärmbelastung über diesen Pegelwerten ausgesetzt sind. Die Stadt Friedrichsthal hat deshalb bereits im Rahmen des Lärmaktionsplans der Stufe II untersucht, wie insbesondere durch eine als kurzfristig umsetzbar eingeschätzte Geschwindigkeitsbeschränkung sowie durch den Einbau lärmindernden Deckschichten bei Fahrbahnsanierungen, eine Lärminderung zu erreichen wäre. Eine Umsetzung der Maßnahmen erfolgte bisher nicht. Fahrbahnsanierungen sind in der nächsten Zeit nicht geplant.

1.8 Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zur Lärminderung

Eine im Mittel etwa 4,40 m hohe Lärmschutzwand ist entlang der A 8 auf Höhe des Autobahndreiecks Friedrichsthal vorhanden. Auch entlang der A 623 ist auf der Gemarkung von Friedrichsthal eine ca. 2,20 m hohe Lärmschutzwand vorhanden. Diese schützt die Gebäude entlang der Straße 'An der Grühlingseiche' (Stadt Sulzbach) vor dem Lärm der Autobahn. Weitere aktive Maßnahmen zur Lärminderung wie Lärmschutzwälle und -wände sind entlang des kartierten Straßennetzes derzeit nicht geplant.

Der Lärmaktionsplan der Stufe II hat für die ermittelten innerstädtischen Hotspotbereiche Vorschläge zur Lärminderung untersucht. Es wurden Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h u. a. in der Illinger Straße/Neunkircher Straße und der Saarbrücker Straße betrachtet. Damit könnte insbesondere auch eine deutliche Verringerung der durch Straßenverkehrslärm hoch belasteten Menschen erreicht werden. Die Geschwindigkeitsbeschränkungen konnten noch nicht umgesetzt werden. Es wird angeregt, dass sich die Stadt Friedrichsthal, in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde, auch weiterhin für deren Umsetzung einsetzt.

1.9 Sonstige Maßnahmen

Die im Lärmaktionsplan der Stufe II und der 3. Runde genannten Maßnahmen werden weiterhin berücksichtigt.

1.10 Bewertung der Durchführung der Maßnahmen

Die Durchführung der Maßnahmen wird mit der turnusmäßigen Überprüfung und Aktualisierung des Lärmaktionsplans vorgenommen.

1.11 Finanzielle Informationen

Eine volkswirtschaftlich orientierte Kosten-Nutzen-Rechnung versucht, Lärmschadenskosten als externe Kosten zu beschreiben. Hier wird auf die in den LAI-Hinweisen (LAI: Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz) zur Lärmaktionsplanung genannte Methodenkonvention des Umweltbundesamts zurückgegriffen. Darin sind, ausgehend von dem Lärmindex L_{DEN} , Lärmschadenskosten pro Anwohner in den einzelnen Pegelklassen für verschiedene Verkehrslärmarten berücksichtigt. Diese werden hier für Straßenverkehrslärm zugrunde gelegt. Die jährlichen Lärmschadenskosten durch das kartierte Straßennetz betragen in der Stadt Friedrichsthal 355.900 €.

2 Protokolle der öffentlichen Anhörung

Der Entwurf des Lärmaktionsplans wurde im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange (TöB) in der Zeit vom + bis +.2024 offengelegt. Die Bevölkerung wurde über die Offenlage informiert; die Unterlagen wurden zur Einsicht zur Verfügung gestellt. Von Seiten der Bürger wurden + Stellungnahmen abgegeben, durch die TöB wurden + Stellungnahmen eingebracht, die keine Anmerkungen oder Einwendungen zum Lärmaktionsplan umfassten.

Der Lärmaktionsplan wurde am +.2024 im Stadtrat beschlossen. Die Öffentlichkeit wird über das Inkrafttreten informiert.

Stadt Friedrichsthal, den

Stadt Friedrichsthal
Der Bürgermeister

Christian Jung