

Fragen zur aktuellen Version der Lärmaktionsplanung

| | |
|---|----------------------------|
| <i>Organisationseinheit:</i> Stadtentwicklung (61) | <i>Datum</i> 26.02.2025 |
|---|----------------------------|

| | | | |
|---|---------------|------------|---|
| <i>Beratungsfolge</i> Ortsrat St. Ingbert-Rohrbach | Kenntnisnahme | 10.03.2025 | Ö |
|---|---------------|------------|---|

Beschlussvorschlag

Sachverhalt

Die SPD Ortsratsfraktion Rohrbach hat mit Antrag vom 25.02.2025 um Aufnahme des Tagesordnungspunktes gebeten.

Beantwortung der Fragen der SPD zum LAP seitens der Gutachterin Frau Prof. Dr. Giering

zu 1.:

Der LAP führt je Maßnahmenbereich die rechnerische Zunahme der Fahrzeiten auf. Diese liegt je 100 m bei 4,8 s. Der Punkt 3.3.2.10 betrachtet die Auswirkungen der Geschwindigkeitsbeschränkung auf den ÖPNV. Dabei bezieht er sich auf eine Untersuchung des Umweltbundesamts, in der Fahrzeitverluste von ca. 2 s pro 100 m beschrieben werden. Die Fahrzeiterhöhungen treten auf 3 verschiedenen Linien auf, können also nicht aufaddiert werden. Vor Einführung der Geschwindigkeitsbeschränkung ist eine Abstimmung mit den Anbietern des ÖPNV erforderlich.

Ergänzung der Verwaltung:

Die Fahrzeiterhöhung kann nicht aufgefangen werden, dies wäre nur über eine Linienanpassung möglich.

zu 2.:

Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h ist mit einer Pegelminderung von weniger als 2 dB verbunden. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV erfordern eine Pegelminderung um 3 dB. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h hätte also aus rechtlichen Gründen keinerlei Chance auf Umsetzung.

zu 3.:

Aus Sicht des Gesundheitsschutzes der Bevölkerung sollte eine Geschwindigkeitsbeschränkung tags und nachts umgesetzt werden. Allerdings ist eine Umsetzung nur im Nachtzeitraum besser als keinerlei Maßnahme.

zu 4.:

Die Aussage über Unstimmigkeiten oder zu knapp beantwortete bzw. 'abgetane' Fragen kann nicht nachvollzogen werden. Der Einwand hinsichtlich der Länge des Maßnahmenbereichs 3 trifft zu; das wird im Lärmaktionsplan angepasst.

zu 5.:

Von Ausweichverkehren ist nicht auszugehen, s. dazu 3.3.2.9 des LAP.

zu 6.:

Die Anteile des Schwerverkehrs sind aus der Tabelle 1 ersichtlich. Der SV-Anteil beträgt bspw. in der Kaiserstraße tags 2,6 % und nachts 2,8 % (inkl. Busse). Das sind Werte, wie sie in anderen Kommunen ebenfalls auftreten. Nur an der an gewerblichen Flächen entlangführenden Saarbrücker Straße (MB04) ist der Anteil mit 6,2 % bzw. 7,3 % höher. Dies liegt immer noch deutlich unter den Standardwerten der RLS-90 von 20 % bzw. 10 %.

zu 7.:

Landesstraßen dienen dazu, überörtlichen Verkehr aufzunehmen. Lkw-Durchfahrtsverbote sind deshalb kaum umzusetzen. Kontrollen zur Einhaltung der Geschwindigkeit sind erforderlich.

Ergänzung der Verwaltung:

Die Kontrolle der LKW-Durchfahrtsverbote liegt im Zuständigkeitsbereich der Polizei (Vollzugs- oder Verkehrspolizei), nicht der Stadtverwaltung.

zu 8.:

Auf den Einsatz lärmindernder Fahrbahnoberflächen wird in 3.4 eingegangen. Der Einbau von Schallschutzfenstern ist mit erheblichen Kosten verbunden. Das Saarland hat schon vor Jahren aus Kostengründen die Lärmsanierung an Landesstraßen ausgesetzt. Es müsste also durch die Stadt ein Schallschutzfensterprogramm aufgelegt werden. Den Bewohnern, an solch stark befahrenen Straßen häufig nicht zur Ober- oder Mittelschicht gehörend, eine solche Maßnahme zuzumuten, wäre sozial ungerecht.

zu 9.:

Die BAB stellt eine weit in das Stadtgebiet hineinreichende Lärmquelle dar, erzeugt aber an der Bebauung aufgrund der Entfernung, bis auf wenige Gebäude (s. Hotspotanalyse), keine Beurteilungspegel über dem Schwellenwert von 65 dB(A). Der LAP beschreibt und untersucht Maßnahmen, deren Umsetzbarkeit realistisch erscheint. Davon ist bspw. bei Lärmschutzwänden oder Geschwindigkeitsbeschränkungen (!) an der BAB nicht auszugehen.

Finanzielle Auswirkungen

Anlage/n

| | |
|---|----------------|
| 1 | LAP Fragen SPD |
|---|----------------|



SPD-Fraktion im
Ortsrat Rohrbach

Herdis Behmann
Fraktionssprecherin
Otto-Hahn-Straße 7
66386 St. Ingbert

An den Ortsvorsteher von Rohrbach
Martin Biedermann
Bürgerhaus Rohrbach
Obere Kaiserstraße 134
66386 St. Ingbert-Rohrbach

St. Ingbert, den 25.02.2025

Sehr geehrter Herr Ortsvorsteher, sehr geehrte Damen und Herren der Verwaltung,

hiermit übersendet die SPD-Fraktion im Ortsrat Rohrbach für die kommende Ortsratssitzung die Fragen zur aktuellen Version der Lärmaktionsplanung.

1. Auswirkungen auf den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV): Die Umsetzung des LAP in der momentanen Ausführung führt rechnerisch zu einer Fahrzeitverzögerung bis zu 3 Minuten und 15 Sekunden für die Rohrbacher Stadtbuslinien (521/ 522), wodurch die Fahrpläne nicht mehr zu halten sind. Im Endeffekt dürfte bei Tempo 30 in der St. Ingberter Kaiserstraße, die diese Linien auf ihrer Tour zweimal durchfahren, die Fahrzeitverzögerung sogar noch größer werden (Punkt 4). Wie soll das ausgeglichen werden?
2. Alternativen zu Tempo 30: Die Möglichkeit einer differenzierten Regelung, z. B. durch Tempo 40 auf bestimmten Abschnitten, sollte geprüft und nicht einfach mit einer Bemerkung (Punkt 4) verworfen werden.
3. Zeitliche Begrenzung der Maßnahmen: Die Einführung von Tempolimits zu bestimmten Tages-/ Nachtzeiten könnte eine ausgewogene Lösung darstellen.
4. Unstimmigkeiten im Gutachten: Aus Sicht der SPD-Fraktion gibt es kritikwürdige Stellen im Gutachten. Eingegangene Fragen wurden beispielsweise nur knapp beantwortet, ganz abgetan oder an andere Stellen verwiesen. Zudem wirft Fragen auf, dass im Maßnahmenbereich 3 eine kürzere Strecke als betroffener Abschnitt angegeben wurde als tatsächlich der Fall ist (680m in der St. Ingberter Kaiserstraße statt ca. 1500m; Punkt 1).
5. Ausweichverkehr: Die Einführung von Tempo 30 könnte zu Ausweichverkehr führen. Das dürfte kontraproduktiv sein, wenn dieser durch Wohngebiete und an Schulen oder Kindergärten (Pestalozzi-, Jugendheimstraße) vorbeiführt.

6. Schwerlastverkehr: Ein Großteil der Lärmbelastung entsteht durch LKW-Verkehr, der einfach nur durchfährt. Hierauf geht das Gutachten nicht ein. Das Problem hat den Ortsrat wiederholt beschäftigt, gelöst wurde es bisher noch nicht. Welche Ansatzmöglichkeiten gibt es?
7. Kontrollen: Der LKW-Durchgangsverkehr wie auch die Einhaltung von eventuellen Geschwindigkeitsbeschränkungen müsste kontrolliert werden. Wie sind da die Pläne der Stadtverwaltung?
8. Weitere Alternativen: Das Gutachten geht nicht auf weitere Möglichkeiten wie Flüsterasphalt und/ oder schalldichtere Fenster ein. Dabei könnte eine Kombination aus mehreren Maßnahmen ebenfalls merkbar lärmreduzierende Effekte bringen.
9. Autobahn: Die Autobahn ist einer der größten (wenn nicht sogar der größte) Lärmverursacher im Ort. Lärm von der Autobahn wird wie in einen Trichter von der Brücke am Ortsausgang nach Kirkel bis weit in die Obere Kaiserstraße hineingedrückt. Das wurde von der SPD-Fraktion in der Vergangenheit schon mehrfach angemerkt. In der Sondersitzung am 13. Februar wurde das auch angesprochen, ebenso wie weitere Hotspots in Rohrbach, die nicht an der Kaiserstraße liegen, aber auch stark von der Autobahn betroffen sind (Wohngebiet südlich des Bahnhofes, „Heckel Villa“). Auch auf der „Platte“ und auf der „Siedlung“ verursacht die Autobahn starke akustische Belastungen. Dennoch schreibt das Lärmschutzgutachten hier lediglich, dass an der Autobahn nichts geplant ist. Das kann nicht so stehen bleiben.

Die genannten Punkte zeigen nach Meinung der SPD-Fraktion, dass das Gutachten in weiten Teilen viel zu kurz greift, eine scheinbar einfache Lösung präsentiert, aber die Verwerfungen außer Acht lässt, zu denen sie führen kann, Alternativen nicht berücksichtigt und das größte Problem erst gar nicht angeht.

Wir bitten um Stellungnahme zu den oben unter 1 bis 9 aufgezeigten Punkten.

Vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen,



(Herdis Behmann, per E-Mail).