

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
---	----------------