

Herrn
Oberbürgermeister
Dr. Bernhard Matheis
Postfach 2763

66933 Pirmasens

**Am Immenborn 6
66954 Pirmasens**

Telefon: 06331/93845

Mail: info@linksfraktion-ps.de

Internet: www.linksfraktion-ps.de

Antrag zur Stadtratssitzung am 30. Januar 2017

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

17. Januar 2017

DIE LINKE Stadtratsfraktion bittet Sie, den folgenden Antrag auf die Tagesordnung der Ratssitzung am 30. Januar 2017 zu setzen.

Lärmaktionsplan nach § 47d Bundesimmissionsschutzgesetz Aufnahme in die Lärmkartierung

Der Stadtrat möge beschließen:

Die Stadtverwaltung bzw. Straßenverkehrsbehörde erstellt einen Lärmaktionsplan für alle in Frage kommenden Wohngebiete laut Betroffenheitstabelle (siehe Anlage).

Für die L 484 (Lothringerstraße) soll die Aufnahme in die Lärmkartierung des Landes auf Grund neuester Verkehrsmessungen beantragt werden.

Begründung:

In der Lärmkartierung des Landes Rheinland-Pfalz bereits berücksichtigt sind in Pirmasens Wohngebiete entlang der B 10 und sowie an L 482, L 486 und K 3. Mit den jüngst durchgeführten Messungen des Verkehrsaufkommens in Niedersimten wurde deutlich, dass die L 484 (Lothringerstraße) weitaus höher belastet ist, als bisher angenommen. Das tägliche Verkehrsaufkommen lag zwischen 8200 und 8500 Fahrzeugen. Mit dieser Verkehrsbelastung könnte die L 484 in die Kategorie der Landesstraßen mit durchschnittlich 8.219 Kraftfahrzeugen täglich fallen, die laut Landesregierung als Hauptverkehrsstraßen in die Lärmkartierung Rheinland-Pfalz aufgenommen werden können. Eine Aufnahme in die Lärmkartierung wäre sicherlich förderlich für die Planung einer Ortsumgehung und würde deren Dringlichkeit unterstreichen. Die Aufnahme von hoch belasteten Straßen in einen Lärmaktionsplan ist durch Ratsbeschluss jedoch auch dann möglich, wenn die betreffende Straße auf Grund rechtlicher Bestimmungen nicht zwingend kartiert werden muss. So verfuhr beispielsweise die Verbandsgemeinde Herxheim im Jahr 2015 und nahm zusätzlich an einem Pilotprojekt zu Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen teil.

Nach § 47d BImSchG waren bis zum 18. Juli 2008 Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen unter anderem für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr vermindert werden sollten.

Das Landesamt für Umwelt hält eine Lärmkartierung mit Stand 2012 vor, in der besonders hohe Lärmbelastungen der Bevölkerung dokumentiert sind. Betroffen in Pirmasens sind insbesondere Wohngebiete entlang der B 10 sowie an durchleitenden Landesstraßen. Die Betroffenheitstabelle der Stadt Pirmasens mit Überschreitungen bestimmter Lärmparameter siehe Anlage Antrag. Betroffen von Umgebungslärm sind demnach 2800 Wohnungen auf einer Fläche von 6,6 Quadratkilometern.

Ab 18. Juli 2013 sollten sämtliche Hauptverkehrsstraßen kartiert werden und in einem Lärmaktionsplan Berücksichtigung finden. Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie sind Bundesfernstraßen, Landesstraßen und sonstige grenzüberschreitende Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen im Jahr, d.h. einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge von 8.219 Kraftfahrzeugen.

In Rheinland-Pfalz sind die Städte, Verbandsgemeinden und verbandsgemeindefreien Gemeinden für die Aufstellung der Lärmaktionspläne zuständig. Davon abweichend ist seit 2015 das Eisenbahnbundesamt für die Aufstellung des Lärmaktionsplans für die Bahnstrecken verantwortlich. Die Festlegung von Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung liegt im Ermessen der Städte, Verbandsgemeinden und verbandsgemeindefreien Gemeinden.

Ein Lärmaktionsplan richtet sich nach den Mindestanforderungen nach Anhang V Nr.1 der Richtlinie 2002/49/EG und beinhaltet unter anderem eine Analyse der Lärm- und Konfliktsituation und eine Analyse bereits vorhandener Planungen. Daraus werden ein Gesamtkonzept und Wirkungsanalysen erstellt, die schließlich in einen Maßnahmenkatalog einfließen. Sinnvoll erscheinen eine Lärmaktionsplanung im Zusammenhang mit einer Luftreinhalteplanung und die Verzahnung mit den Flächennutzungs- und Bebauungsplänen. Unabdingbar sind Lärmaktionspläne auch wegen der darin zu berücksichtigenden Informationen im Interesse der Öffentlichkeit. Sie enthalten eine Beschreibung des Ballungsraums und der Hauptverkehrsstraßen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind, ebenso wie alle geltenden Grenzwerte, Angaben von Problemen und verbesserungswürdigen Situationen, Angaben zu bereits durchgeführten oder geplanten Lärmschutzmaßnahmen bis hin zu einer langfristigen Strategie zur Lärminderung.

Im Verfahren zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen und Luftreinhalteplanungen sind die Anliegen und Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger zu berücksichtigen und sollten Eingang in die Planungen finden. Durch die in den Umsetzungsrichtlinien geforderte Transparenz bei den behördlichen Planungen wird gewährleistet, dass die Menschen über Ziele, Alternativen und Auswirkungen der Planung informiert, Lösungen erörtert sowie gemeinsame Ideen entwickelt werden. Die Träger öffentlicher Belange sind selbstverständlich ebenfalls zu berücksichtigen.

Die Beteiligung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger und die Berücksichtigung ihrer berechtigten Interessen zum Schutz vor Verkehrslärm und gesundheitsschädlichen Abgasemissionen ist das zentrale Element einer kommunalen Lärmaktionsplanung. Daher halten wir einen Lärmaktionsplan der Stadt Pirmasens für unabdingbar. Mit Stand vom 24. November 2015 und laut Homepage des Landesumweltamtes hat die Stadt Pirmasens bisher keinen Lärmaktionsplan aufgestellt, obwohl die Voraussetzungen dafür gegeben sind.

Laut den Hinweisen 2012 des „Länderausschusses für Immissionsschutz“ ist die Umsetzung einer Lärmaktionsplanung an folgende Grundsätze gebunden:

Zur Durchsetzung von Maßnahmen, die der Lärmaktionsplan vorsieht, verweist § 47d Abs. 6 BImSchG auf § 47 Abs. 6 BImSchG. Danach sind die Maßnahmen des Lärmaktionsplanes „durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen.“ Soweit planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen sind, „haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen“. § 47d Abs. 6 BImSchG enthält also keine selbstständige Rechtsgrundlage zur Anordnung bestimmter Maßnahmen, sondern verweist auf spezialgesetzliche Eingriffsgrundlagen (z. B. §§ 17 und 24 BImSchG, § 45 Abs. 1 Nr. 3 Straßenverkehrsordnung (StVO) [14], § 75 Abs. 2 Satz 3 VwVfG). Maßnahmen können daher nur umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen wurden.

Als kurzfristige Maßnahmen zur Lärminderung und zur Vermeidung von gesundheitsschädigenden Abgasemissionen kommen insbesondere die Senkung des Geschwindigkeitsniveaus (innerorts Tempo 30) und die Reduzierung des Schwerlastverkehrs - gegebenenfalls zeitlich begrenzt – grundsätzlich in Betracht. Auch ein geräuschkindernder Fahrbahnbelag kann zur Reduzierung des Verkehrslärms beitragen. Langfristige Maßnahmen betreffen städtebauliche und verkehrsplanerische Verbesserungen wie Verlagerung und Bündelung von Verkehren, bauliche Maßnahmen an der Straßenoberfläche oder Schallschutzwände.

Im Zusammenhang mit der innerörtlichen Anordnung von Tempo-30 für einen verbesserten Lärm- und Klimaschutz befasst sich eine Arbeitsgruppe des Umweltbundesamtes seit 2016 mit der Stärkung der Entscheidungskompetenzen der Kommunen. Zielrichtung ist, die Entscheidungs- und Durchführungskompetenzen in einer Hand zu bündeln und die Anordnung von Tempo 30 nicht ausschließlich an die Abwendung von Gefahrenstellen zu koppeln, sondern den Lärmschutz und Emissionsschutz in den Mittelpunkt zu rücken. Bisher gibt es keine Regelung zu der Frage, ob die Straßenverkehrsbehörde die in einem Lärmaktionsplan festgesetzte Tempo-30 Anordnung umsetzen muss oder ob ihr ein eigenes Ermessen zusteht. Entsprechende rechtliche Änderungen zu Gunsten der entscheidenden Kommunen sind nach unseren Informationen allerdings zeitlich absehbar. In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) als Orientierungshilfe für die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze herangezogen werden können.

In Hinblick auf die aktuelle Debatte über eine Ortsumgehung für Niedersimten ist festzustellen, dass sich die Realisierung einer Ortsumgehung selbst im Falle einer Planfeststellung noch Jahrzehnte hinziehen wird. Um die Belastungen der

Bürgerinnen und Bürger des Stadtteils Niedersimten mit Lärm und Abgasen möglichst schnell zu verringern, wären daher kurzfristige Maßnahmen innerhalb eines Lärmaktionsplanes bzw. einer Luftreinhalteplanung sinnvoll, allem voran die Anordnung von Tempo 30 auf der L 484 Lothringerstraße.

Anordnungsvoraussetzung ist eine gesundheitsgefährdende Belastung mit Verkehrslärm, die innerhalb des Lärmaktionsplans festzustellen ist. Die gängige Rechtsprechung legt dafür Grenzwerte von 65 dB (A) am Tag und 60 dB (A) in den Nachtstunden fest. Die Weltgesundheitsorganisation WHO geht jedoch insbesondere nachts von wesentlich geringeren Lärmbelastungen von 40 dB (A) aus, die gesundheitsgefährdend sind.

Für die Stadtratsfraktion DIE LINKE:

.....
Frank Eschrich, Vorsitzender

.....
Brigitte Freihold, stellv. Vorsitzende