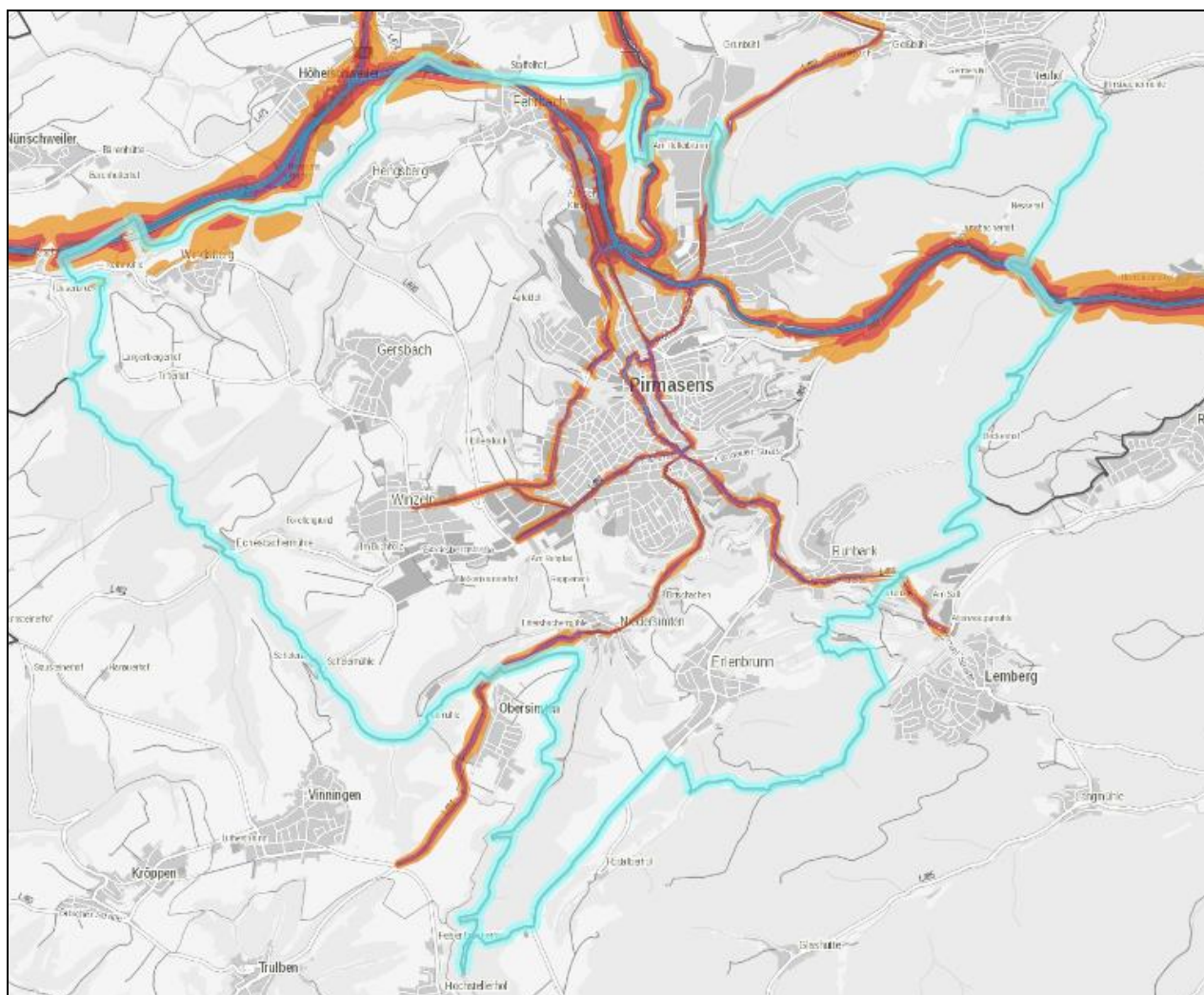


# **Lärmaktionsplan der Stadt Pirmasens vom 15.11.2021**

## **gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz**



**Abbildung 1: Untersuchungsgebiet der Lärmaktionsplanung**

Stadtverwaltung Pirmasens  
Exerzierplatzstraße 17  
Postfach 2763  
66953 Pirmasens  
Telefon: 06331 - 84 00  
Telefax: 06331 - 84 2540  
E-Mail: [stv-pirmasens@poststelle.rlp.de](mailto:stv-pirmasens@poststelle.rlp.de)  
Homepage: <https://www.pirmasens.de/>

## Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellungen: Lärmkartierung und Lärmaktionsplan.....	3
2	Lärmaktionspläne .....	4
2.1	Lärmaktionsplanbereich .....	4
2.2	Zuständige Behörde .....	4
2.3	Öffentlichkeitsbeteiligung.....	4
2.4	Mindestanforderungen an die Lärmaktionspläne.....	4
3	Lärmaktionsplan Stadt Pirmasens .....	5
3.1	Beschreibung der Gemeinde .....	5
3.2	Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde .....	6
3.3	Rechtlicher Hintergrund.....	6
3.4	Geltende Grenzwerte .....	6
3.5	Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen .....	7
3.5.1	Die Hauptverkehrsstraßen im Sinne der EU-Verordnung: .....	7
3.5.2	Nicht qualifizierte Stadtstraßen .....	7
4	Bewertung der Ist-Situation .....	8
4.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten .....	8
4.2	Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind .....	9
4.3	Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen ...	10
4.4	Maßnahmenvorschläge auf Grundlage eigener Auswertung.....	11
4.5	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung .....	11
4.6	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre ....	12
4.7	Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre.....	14
4.8	Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen.....	14
4.8.1	Verkehrsentwicklungsplan 2030 .....	15
4.8.2	Bauleitplanung .....	16
4.9	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen .....	16
5	Formelle und finanzielle Informationen.....	17
5.1	Datum der Aufstellung des Lärmaktionsplans .....	17
5.2	Datum des Abschlusses des Lärmaktionsplans .....	17
5.3	Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen.....	17
5.4	Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Lärmaktionsplans...	17
5.5	Finanzielle Informationen .....	17

## **1    Aufgabenstellungen: Lärmkartierung und Lärmaktionsplan**

Am 25. Juni 2002 wurde vom Europäischen Parlament und vom Rat die 'Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm<sup>1</sup>' ('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'.

Dazu soll in einem ersten Schritt 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:

In einer **ersten Stufe** waren bis zum 30. Juni 2007 Strategische Lärmkarten für Ballungsräume **über 250.000 Einwohner**, Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von **mehr als 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr**, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von **mehr als 60.000 Zügen pro Jahr** sowie **Großflughäfen** (das sind Verkehrsflughäfen mit einem Verkehrsaufkommen von **mehr als 50.000 Bewegungen** - Starts oder Landungen - pro Jahr, wobei ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen sind<sup>2</sup>) zu erstellen. Bis zum 18. Juli 2008 waren, von diesen Karten ausgehend, Aktionspläne auszuarbeiten.

In dieser ersten Stufe wurde in Pirmasens keine Betroffenheit ermittelt.

In einer **zweiten Stufe** waren bis zum 30. Juni 2012 und danach alle 5 Jahre Strategische Lärmkarten zu erstellen für Ballungsräume mit einer Einwohnerzahl von **mehr als 100.000 Einwohner**, Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von **mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr**, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von **mehr als 30.000 Zügen pro Jahr** sowie **Großflughäfen**. Bis zum 18. Juli 2013 und danach alle 5 Jahre müssen Aktionspläne für diese Gebiete ausgearbeitet werden.

Die Kartierung der Hauptverkehrsstraßen erfolgte für die Stadt Pirmasens für die Jahre 2007, 2012 und 2017 im Rahmen der landesweit einheitlichen Strategischen Lärmkartierung im Auftrag des Ministeriums für Umwelt, Forsten und Verbraucherschutz Rheinland-Pfalz durch das Zentrum für Bodenschutz und Flächenhaushaltspolitik (ZBF) am Standort Umwelt-Campus Birkenfeld der FH Trier.

Das Eisenbahn-Bundesamt ist dafür zuständig, Lärmkarten für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes auszuarbeiten. Das bedeutet, dass der Zugverkehr auf der Infrastruktur der Deutschen Bahn AG erfasst wird, unabhängig davon, wem die darauf verkehrenden Fahrzeuge gehören. Zugbewegungen auf Schienenwegen privater Infrastrukturbetreiber werden vom Eisenbahn-Bundesamt nicht kartiert.

Zuständig für die Lärmaktionsplanung an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist seit dem 1. Januar 2015 das Eisenbahn-Bundesamt, daher erfolgt keine weitere Betrachtung des Schienenverkehrs.

---

<sup>1</sup> Abl. L 189/12 vom 18.7.2002

<sup>2</sup> Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, BGBl. I S. 1794; § 47b

## **2 Lärmaktionspläne**

### **2.1 Lärmaktionsplanbereich**

Entsprechend des Artikels 8 der Richtlinie 2002/49/EG waren, ausgehend von den Strategischen Lärmkarten, bis zum 18. Juli 2008 Lärmaktionspläne auszuarbeiten für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, sowie Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen pro Jahr. Mit ihnen sollen 'Lärmprobleme und Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung, geregelt werden'<sup>3</sup>.

'Die in den Plänen genannten Maßnahmen sind in das Ermessen der zuständigen Behörde gestellt, sollten aber insbesondere auf die Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer Kriterien ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den strategischen Lärmkarten ausgewiesen werden.'<sup>4</sup>

Der § 47d des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) erwähnt bei der Priorisierung auch die 'Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen'.<sup>5</sup>

### **2.2 Zuständige Behörde**

Gemäß § 47e Abs. 1 BImSchG sind die zuständigen Behörden für die Lärmaktionsplanung die Gemeinden (oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden).

### **2.3 Öffentlichkeitsbeteiligung**

Der § 47d Abs. 3 des Bundesimmissionsschutzgesetzes sieht, bezugnehmend auf den Artikel 8 Abs. 7 der Richtlinie, eine Mitwirkung der Öffentlichkeit vor: 'Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen.'<sup>6</sup>

### **2.4 Mindestanforderungen an die Lärmaktionspläne**

Die Mindestanforderungen an die Lärmaktionspläne sind im Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG formuliert; Lärmaktionspläne müssen zu den nachfolgenden Punkten Aussagen enthalten:

- Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen, die zu berücksichtigen sind
- Zuständige Behörde

---

<sup>3</sup> 2002/49/EG, Artikel 8, (1)

<sup>4</sup> 2002/49/EG, Artikel 8, (1)

<sup>5</sup> Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, BGBl. I S. 1794; §47d Abs. 1, Satz 3

<sup>6</sup> Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, BGBl. I S. 1794; §47d Abs. 3

- Rechtlicher Hintergrund
- Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten
- Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angaben von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen
- Protokoll der öffentlichen Anhörung
- Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zu Lärminderung
- Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten 5 Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete
- Langfristige Strategie
- Finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse
- Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse der Aktionsplanung

Gemäß Anhang VI, 2.8 ist der Kommission eine Zusammenfassung des Lärmaktionsplans von nicht mehr als 10 Seiten zu übermitteln.

Die Pflicht, Lärmaktionspläne aufzustellen wird nicht durch ein Überschreiten bestimmter Grenzwerte ausgelöst, sondern ist an das Vorliegen eines bestimmten Verkehrsaufkommens oder das Merkmal des 'Ballungsraums' geknüpft. Es gibt aber für die zuständigen Behörden keinen Ermessensspielraum, derartige Pläne nicht aufzustellen. Allerdings ergibt sich aus den Paragraphen 47c und 47d BImSchG für den einzelnen Bürger kein konkreter Rechtsanspruch auf Einhaltung bestimmter Lärmgrenzwerte, d. h. durch die konkreten Festlegungen in diesen Plänen wird kein Rechtsanspruch Einzelner begründet.

### **3 Lärmaktionsplan Stadt Pirmasens**

#### **3.1 Beschreibung der Gemeinde**

Die kreisfreie Stadt Pirmasens liegt im Südwesten von Rheinland-Pfalz. Derzeit umfasst Pirmasens eine Einwohnerzahl von 40.176 (Stand: 31.12.2020<sup>7</sup>).

Die Stadt Pirmasens ist umgeben von forstwirtschaftlicher Nutzfläche. In Pirmasens haben sich Industriegebiete entwickelt.

Verkehrliche Anbindung im großräumigen Verkehrswegenetz

- Autobahnen A8 / A62
- Bundesstraßen B10 / B270
- Einbahnige Eisenbahnstrecke nach Pirmasens-Nord

Hauptverkehrsstraßen im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie sind:

A 8, B 10, B 270, L 482, L 484, L 486

---

<sup>7</sup> Statisches Landesamt Rheinland-Pfalz 2020

### **3.2 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde**

Gemäß BImSchG § 47e Abs. 1 sind die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden mit der Aufstellung des Lärmaktionsplans betraut.

*Stadtverwaltung Pirmasens*  
*Postfach 2763*  
*Exerzierplatzstraße 17*  
*66953 Pirmasens*  
*Telefon: 06331 - 84 00*  
*Telefax: 06331 - 84 2540*  
*E-Mail: [stv-pirmasens@poststelle.rlp.de](mailto:stv-pirmasens@poststelle.rlp.de)*  
*Homepage: <https://www.pirmasens.de/>*

Abweichend davon ist für die Kartierung des Schienenlärms von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes zuständig: Auf den Lärmaktionsplan des Eisenbahnbundesamtes an Haupteisenbahnstrecken wird an dieser Stelle verwiesen.

*Eisenbahnbundesamt*  
*Postfach 200 565*  
*Heinemannstraße 6*  
*53175 Bonn*  
*Telefon: 0228 - 9826 0*  
*Telefax: 0228 - 9826 9199*  
*E-Mail: [poststelle@eba.bund.de](mailto:poststelle@eba.bund.de)*  
*Homepage: [https://www.eba.bund.de/DE/home\\_node.html](https://www.eba.bund.de/DE/home_node.html)*

Die Berechnung der Lärmbelastung in der Gemeinde erfolgte für die Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume durch das Landesamt für Umwelt Rheinland-Pfalz, für die Schienenstrecken von Eisenbahnen auf Schienenwegen des Bundes durch das Eisenbahnbundesamt.

### **3.3 Rechtlicher Hintergrund**

Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm ('EU-Umgebungslärmrichtlinie'), Abl. L 189/12 vom 18.7.2002

Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, BGBl. I S. 1794 (§ 47a-f des BImSchG)

Grundlage der Aktionsplanung sind die Strategischen Lärmkarten, die gemäß § 47c BImSchG erstellt wurden, sowie das Vorliegen der Voraussetzungen des § 47d BImSchG.

### **3.4 Geltende Grenzwerte**

Die Grenzwerte für Straßen- und Schienenverkehrslärm im nationalen Recht 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 LärmSchR 97 gelten für bestehende Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes. Die Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmsanierung) betragen für MI 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts bzw. für WA 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts.

Für bereits bestehende kommunale Straßen existieren dagegen zurzeit keine Grenzwerte. Geltende nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

### **3.5 Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen**

#### **3.5.1 Die Hauptverkehrsstraßen im Sinne der EU-Verordnung:**

- A8 Ortsbereiche in Windsberg
- B10 Gesamter Verlauf im Stadtgebiet, Verkehrsknoten A8/A62 bis Gemarkungsgrenze Richtung Osten
- B270 Gemarkungsgrenze bis Verkehrsknoten B10
- L482 Blocksbergstraße von Kreuzung Im Erlenteich über Kaiserstraße, Schäferstraße, Gärtnerstraße Ringstraße, Exerzierplatzstraße, Alleestraße bis Kreuzung Rodalber Straße
- L482 Rodalber Straße von Kreuzung Zweibrücker Straße (K1) bis Gemarkungsgrenze Richtung Rodalben
- L484 OD Niedersimten, mit Lothringer Straße und Bitscher Straße
- L486 Lemberger Straße von Kreuzungsbereich Landauer Straße (L484) bis Gemarkungsgrenze Richtung Lemberg

Diese Straßen sind entsprechend der Definition für Hauptverkehrsstraßen nach der EU-Verordnung in den Lärmkarten abgebildet. Nachdem die vom Land gelieferten Lärmkarten der 2.Stufe fehlerhafte Darstellungen enthielten, wurden durch das Stadtplanungsamt Pirmasens eigene flächendeckende Verkehrserhebungen mittels Verkehrsstatistikgerät durchgeführt. Diese wurden dem Land im Vorfeld der Erstellung der Lärmkarten der 3.Stufe übermittelt und fanden Berücksichtigung in den Lärmkarten der 3.Stufe.

Die Lärmkarten der 3.Stufe wurden mit den Zählergebnissen zum Verkehrsentwicklungsplan (Stand: 16.08.2018) abgeglichen und bilden die tatsächliche Verkehrssituation in der Stadt Pirmasens ab.

#### **3.5.2 Nicht qualifizierte Stadtstraßen**

- K6 Bottenbacher Straße von Kreuzung Gersbacher Straße über Winzler Straße, Arnulfstraße, An der Streckbrücke, Gasstraße, Turnstraße bis Kreuzung Zweibrücker Straße
- K1 Zweibrücker Straße, von Anschluss B10 bis Kreuzung Rodalber Straße (L482)

- - Alleestraße, Schlossstraße von Friedhofstraße bis Kreuzung Höfelsgasse
- - Im Erlenteich von Kreuzung Winzler Straße (K6) bis Kreuzung Blocksbergstraße (L482)

Hinzuweisen ist dabei auf die Straße Im Erlenteich, welche von der Winzler Straße (K6) bis zur Blocksbergstraße (L482) fälschlicherweise in den Lärmkarten der 2. und 3. Stufe enthalten ist. Diese Straße ist keine qualifizierte Hauptverkehrsstraße und die Verkehrsmengen nach vorgenannten Zählungen liegen weit unterhalb der Auslösewerte. Die Straße Im Erlenteich ist zwar in den Lärmkarten dargestellt, wird aber bei den weiteren Überlegungen nicht berücksichtigt.

## 4 **Bewertung der Ist-Situation**

### 4.1 **Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten**

Die Daten für potentiell lärmbelastete Flächen sind bei der Erarbeitung der Lärmkarten ermittelt worden und können aus den Betroffenheitstabellen auf <http://umgebungslaerm.rlp.de> entnommen werden.

Für weitere Lärmquellen, z. B. Haupteisenbahnstrecken, sind die entsprechenden Tabellen auf Grund der Berechnungen des Eisenbahnbundesamtes für diese Lärmquellen hinzuzufügen, soweit oder sobald diese vorliegen.

Der Kartierungsumfang des Eisenbahn-Bundesamtes ist unter folgendem Link: <http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df5/envunhijw> abrufbar.

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm Tag	L <sub>Night</sub> dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm Nacht
über 55 bis 60	1234 (1200)	über 50 bis 55	759 (800)
über 60 bis 65	662 (700)	über 55 bis 60	780 (800)
über 65 bis 70	772 (800)	über 60 bis 65	691 (700)
über 70 bis 75	742 (700)	über 65 bis 70	437 (400)
über 75	302 (300)	über 70	19 (0)
Summe	3712 (3700)	Summe	2686 (2700)



Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser <sup>8</sup>

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Fläche in km <sup>2</sup>	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
55 - 65 dB(A) L <sub>DEN</sub>	4,8	1804	3	0
65 - 75 dB(A) L <sub>DEN</sub>	1,51	877	0	0
über 75 dB(A) L <sub>DEN</sub>	0,37	145	0	0
Summe	9,68	2826	3	0

## 4.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Lärmaktionspläne sind aufzustellen, wenn die Lärmkartierung ein „Lärmproblem“ identifiziert. Ein solches liegt zumindest dann vor, wenn mehr als einzelne Wohngebäude, Schulen, Krankenhäuser oder Kindertagesstätten entsprechend hohen Lärmpegeln ausgesetzt sind.

Die WHO (Night Noise Guidelines for Europe, 2009) schlägt zum Schutz vor Gesundheitsbeeinträchtigungen die folgenden Lärmgrenzwerte (außen) für die Nacht vor:

Kurzfristig L<sub>Night</sub> = 55 dB(A), Mittel- und langfristig L<sub>Night</sub> = 40 dB(A)

Zur Vermeidung von Gesundheitsbeeinträchtigungen sollte ein 24h-Tagpegel L<sub>DEN</sub> von 65 dB(A) möglichst kurzfristig unterschritten werden. Zur Vermeidung von erheblichen Belästigungen sollte langfristig der 24h-Tagpegel L<sub>DEN</sub> von 55 dB(A) möglichst unterschritten werden.

In den Lärmkarten sind die Gebiete mit Pegeln oberhalb von L<sub>DEN</sub> = 55 dB(A) und L<sub>Night</sub> = 50 dB(A) dargestellt.

Für eine Bewertung der Lärmsituation können die Angaben in den vorhandenen Regelwerken (siehe Anlage 2) zur Orientierung herangezogen werden. Ein gesetzlicher Anspruch für die belasteten Einwohner auf Lärminderung allein aus der strategischen Lärmkartierung heraus entsteht nicht.

### Lärmbelastungen gemäß Lärmkartierung 2012

1816 (1800) Menschen sind ganztägig sehr hohen Belastungen ausgesetzt (über L<sub>DEN</sub> 65 dB(A))

1927 (1900) Menschen sind in der Nacht sehr hohen Belastungen ausgesetzt

---

<sup>8</sup> Die Anzahl der Wohnungen wurde aus der Zahl der Einwohner pro Gebäude abgeleitet. Bei der Zahl der Schulen und Krankenhäuser wurde die Zahl der Gebäude der jeweiligen Einrichtung berücksichtigt.

(über  $L_{NIGHT}$  55 dB(A))

2478 (2500) Menschen sind ganztägig hohen Belastungen ausgesetzt  
(über  $L_{DEN}$  60 dB(A))

2686 (2700) Menschen sind in der Nacht hohen Belastungen ausgesetzt.  
(über  $L_{NIGHT}$  50 dB(A))

3712 (3700) Menschen sind ganztägig Belastungen / Belästigungen ausgesetzt  
(über  $L_{DEN}$  55 dB(A))

#### 4.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

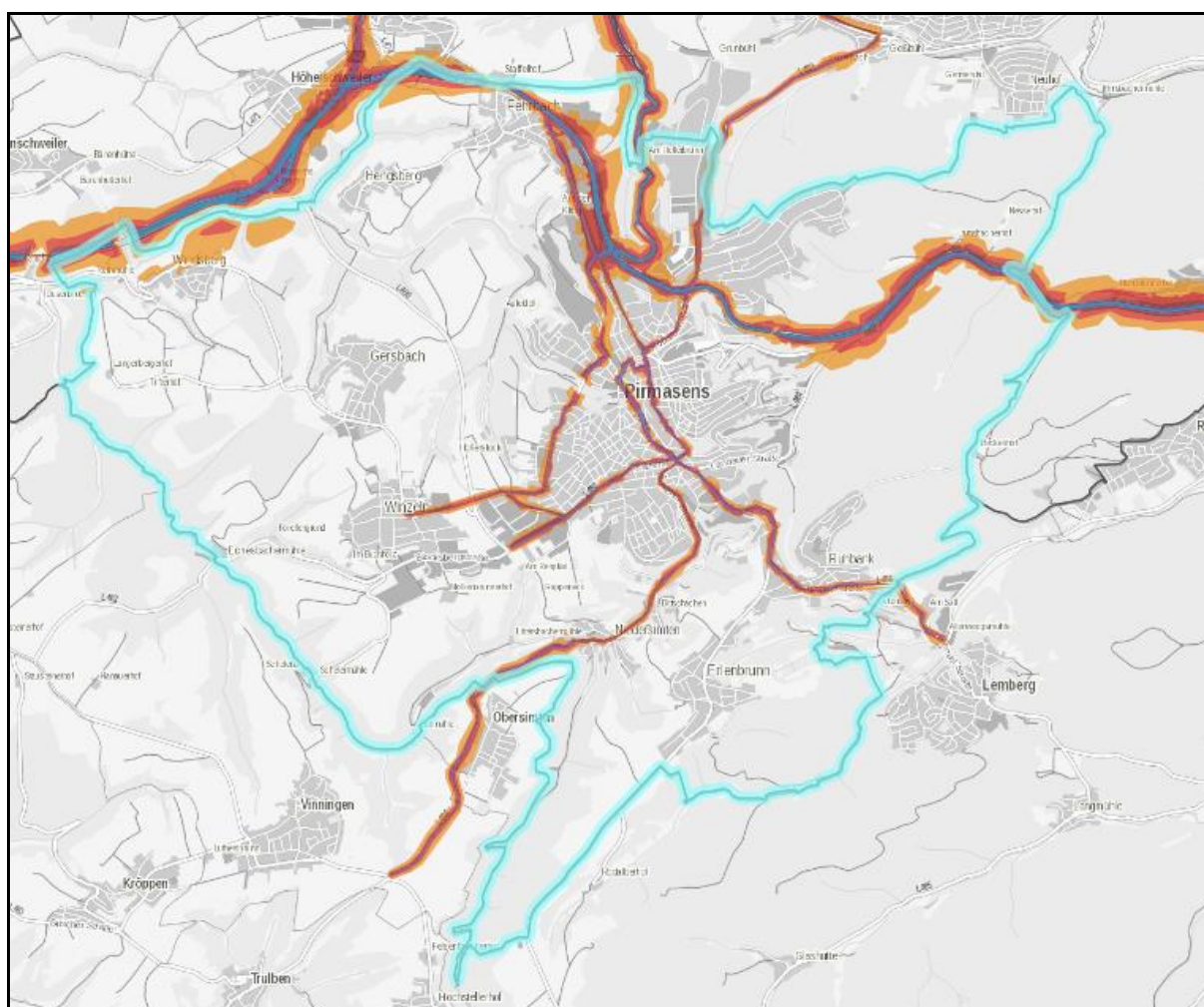


Abbildung 2: Kartierter Bereich aus der Lärmkartierung 2012

Im Gebiet der Stadt Pirmasens bestehen Lärmprobleme in folgenden Bereichen:

- Rodalber Straße (Südlich B10) durch die L482
- Lemberger Straße durch die L486
- Zweibrücker Straße (südlich B270) durch die K1

Verbesserungsbedürftige Situationen liegen in folgenden Bereichen vor:

- Blocksbergstraße durch die L482
- Zweibrücker Straße (zw. B10/Fachmärkte) durch die K1

Abwägung / Begründung:

- L482 Schäferstraße als innerörtliche Entlastungsstraße konzipiert. Verkehrsbelastung unterhalb der Prognosewerte. Nimmt derzeit nicht Ihre Funktion als Entlastungsstraße der Schloss-/Alleestraße wahr.
- L482 Rodalber Straße (nördlich B10) überwiegend gewerbliche Nutzungen
- K1 Zweibrücker Straße (zw. Fachmärkte/B270) überwiegend gewerbliche Nutzungen

#### **4.4 Maßnahmenvorschläge auf Grundlage eigener Auswertung**

Da aus den Lärmkarten keine Aussage getroffen werden kann, wo die von Lärm betroffenen Bürger wohnen, wurde eine Art HotSpot-Analyse durchgeführt. Dazu wurden die Lärmkarten digital ins städtische GIS eingelesen um daraus die Maßnahmenplanung für den Lärmaktionsplan abzuleiten. Dabei wurde wie folgt vorgegangen:

- Gebäude wurden mit Einwohnern aus der Kommunalstatistik belegt,
- Gebäude wurden den Isophonenbändern der Lärmkarten in Lärmklassen  $L_{DEN}$  (Tag) und  $L_{NIGHT}$  (Nacht) zugeordnet,
- Abschnittsbildung erfolgte nur für die Wohngebiete, nicht für Gewerbegebiete oder sonstige nicht bewohnte Gebiete,
- Abschnitte wurden nach tatsächlichen betroffenen Einwohnern ausgewertet,
- Maßnahmenplanung.

#### **4.5 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung**

Im Gebiet der Stadt Pirmasens wurden folgende lärm mindernden Maßnahmen in der Vergangenheit umgesetzt:

- B 10-Ausbau im Stadtgebiet, bei dem Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt wurden
- Radfahrschutzstreifen
- Elektrofahrräder als Dienstfahrzeuge
- Verkehrsrechner Optimierung Verkehrsfluss „Grüne Welle“ Schäferstraße
- Busvorrangschaltung an Lichtsignalanlagen
- Tempo 30 an Kindergärten, Schulen und Altenheimen auch aus Gründen der Verkehrssicherheit umgesetzt
- Straßenausbauprogramm, neue Oberbeläge reduzieren die Lärmimmissionen auch in Bereichen ohne Lärmproblemen zur Lärmvorsorge
- Weiterführung L600 im Flächennutzungsplan verankert
- Ortsumgehung Niedersimten in Planung
- Verkehrsentwicklungsplan 2030 als ganzheitliches Konzept, z.B. mit Förderung von Fuß- und Radverkehr
- Schalltechnische Untersuchungen im Rahmen der Bauleitplanung

## 4.6 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Folgende Maßnahmen sind für die nächsten 5 Jahre vorgesehen:

- Fortführung Straßenausbauprogramm, neue Oberbeläge reduzieren die Lärmemissionen
- Untersuchung einer Anordnung von Tempo-30 Zonen in Wohnquartieren ohne innerörtliche Hauptverkehrsstraßen
- Prüfung LKW Fahrverbote, bzw. abgeschwächt LKW Nachtfahrverbote
- Abwägung Geschwindigkeitsreduzierungen, bzw. abgeschwächt zeitlich beschränkt
- Einsatz Geschwindigkeitsdisplays abwechselnd entlang belasteter Straßen
- Förderung des Radverkehrs (derzeit Konzepterstellung)
- Optimierung des Kfz-Verkehrs (u.a. Erstellung Parkraumbewirtschaftungskonzept)
- Initiierung CarSharing-Projekt (derzeit Konzepterstellung)
- Förderung des ÖPNV (u.a. barrierefreier Umbau von Haltestellen)
- Bewusstseinsbildende Kampagnen

Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen ergeben sich die Anordnungsvoraussetzungen aus der Straßenverkehrs-Ordnung. Die vom Bund vorgegebenen Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm („Lärmschutz-Richtlinien-StV“) von 2007 sind dabei die Orientierungshilfe.

Geschwindigkeitsbeschränkungen können zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen angeordnet werden, wenn aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. Bei Lärmpegeln oberhalb von 55 dB(A) in der Nacht können Lärmsituationen zunehmend als gefährlich für die Gesundheit angesehen werden. Liegen die Lärmpegel für eine große Anzahl von Betroffenen in der Nacht über 60 dB(A), sind Geschwindigkeitsbegrenzungen auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) innerörtlich grundsätzlich möglich (Landtags Drs. 16/2186 vom 2.4.2013).

Im nächsten Schritt soll die Verwaltung konkrete Maßnahmenvorschläge entwickeln, die zur Verminderung der Lärmbelastung für die betroffenen Bürger führen können. Es sollen dabei ausschließlich die betroffenen Streckenabschnitte betrachtet werden. Nachfolgende sind die belasteten Abschnitte und mögliche Maßnahmen zur Lärminderung beispielhaft aufgeführt. Diese Maßnahmen werden entsprechend der aufgeführten Abschnitte zukünftig bezüglich einer potentiellen Umsetzung überprüft.

Gesamtauswertung					Maßnahmen									
Abschnitt	Alle Straßen		A/B/L-Straßen		Tempolimits			Fahrverbote		Baulich		Schallschutz- maßnahmen	Verkehrlenkende Maßnahme	
	Betroffene Tag	Betroffene Nacht	Betroffene Tag	Betroffene Nacht	Tempolimit	Tempo 30	Tempo 30 nachts	LKW Fahrverbot	LKW Fahrverbot nachts	Ausbauprogramm	Flüsterasphalt			
01 A8 Windsberg	127	0	127	0										
02 B10 Fehrbach	43	6	43	6										
03 B10 Profine	0	0	0	0										
04 B10 Husterhöhe	102	41	102	41										
05 B10 Haseneck	134	64	134	64										
06 B270 Bundesstraße	165	111	165	111										
07 Schloß-/Alleestraße	720	653	nach EU- Verordnung nicht erforderlich											
08 K1 Zweibrücker Straße Nord	80	40												
09 K1 Zweibrücker Straße Süd	695	641												
10 K6 Amulfstraße	692	474												
11 K6 Gasstraße	197	115												
12 K6 Tumstraße	238	20												
13 K6 Winzeln	115	85												
14 L482 Schloßstraße	129	92	129	92										
15 L482 Blocksbergstraße Nord-Ost	170	95	170	95										
16 L482 Blocksbergstraße Süd-West	277	252	277	252										
17 L482 Kaiserstraße	287	213	287	213										
18 L482 Schäferstraße	884	619	884	619										
19 L482 Gärtner-/Ringstraße	470	247	470	247										
20 L482 Rodalber Straße nördlich B10	114	80	114	80										
21 L482 Rodalber Straße südlich B10	541	452	541	452										
22 L484 Bitscher Straße	852	604	852	604										
23 L484 Niedersimten	366	262	366	262										
24 L486 Lemberger Straße	763	581	763	581										
25 L486 Ruhbank	283	214	283	214										
Gesamt	8444	5961	5707	3933										

Abbildung 3: Auswertung der Abschnitte mit Übersicht der Maßnahmen

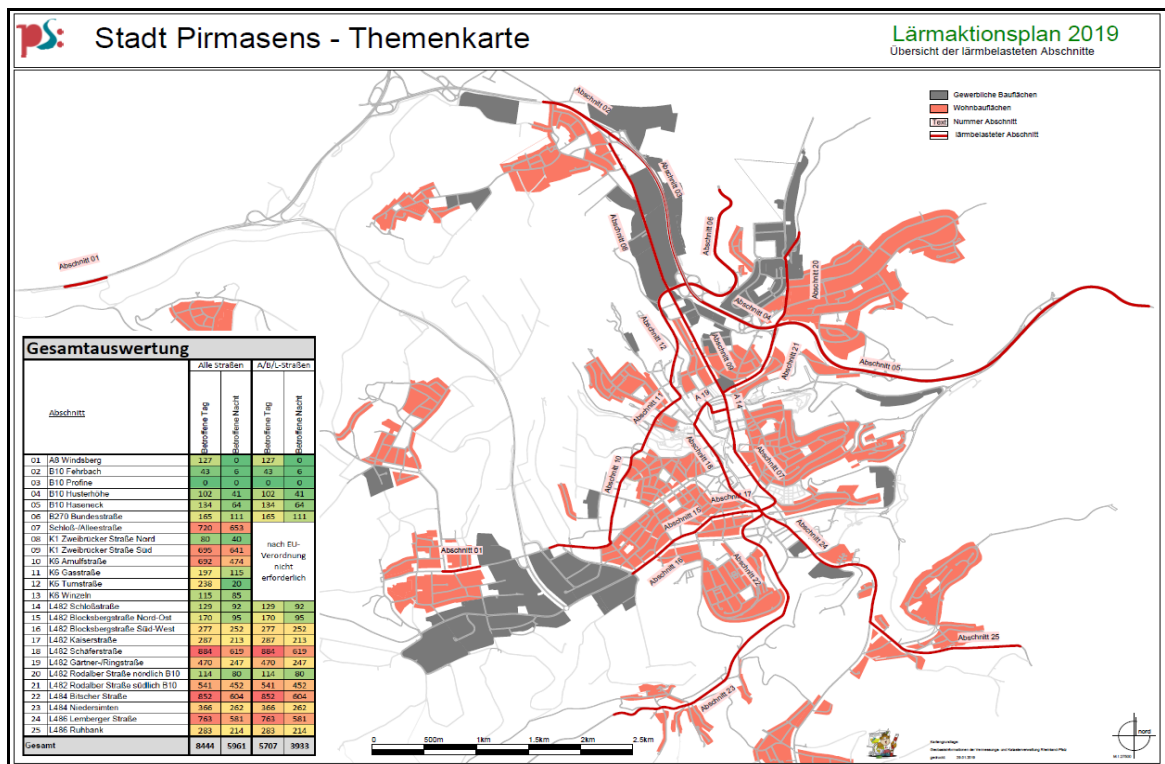


Abbildung 4: Planübersicht der Maßnahme

## **4.7 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre**

Lärmaktionspläne sind zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen aufzustellen. Die Aufstellung eines Lärmaktionsplans allein zum Schutz ruhiger Gebiete im Sinne des § 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG ist auch möglich, wenn keine Lärmprobleme und Lärmauswirkungen vorliegen. Wie sich aus der Begriffsdefinition des Artikels 3 der Umgebungslärmrichtlinie ergibt, gibt es keine ruhigen Gebiete per se, d. h. die aufgrund ihrer akustischen oder anderen Eigenschaften als ruhige Gebiete in Frage kommen, sondern das Vorhandensein ruhiger Gebiete setzt voraus, dass sie festgesetzt worden sind.

Als ruhige Gebiete auf dem Land kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinen anthropogenen Geräuschen (z. B. Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm) ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung der Gebiete. Die Auswahl der ruhigen Gebiete kann durch Ortskenntnis und Vorwissen über die herrschende Lärmbelastung (Abwesenheit von relevanten Lärmeinwirkungen) erfolgen.

Als ruhige Gebiete in Ballungsräumen kommen ruhige Landschaftsräume, d. h. großflächige Gebiete, die einen weitgehend Natur belassenen oder land- und forstwirtschaftlich genutzten, durchgängig erlebbaren Naturraum bilden, in Frage.

Innerhalb und außerhalb von Ballungsräumen steht es der Plan aufstellenden Behörde darüber hinaus auch frei, innerstädtische Erholungsflächen als ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen, sofern sie von der Bevölkerung als ruhig empfunden werden. Hierbei kann es sich beispielsweise um Kurgelände, Krankenhausgebiete, reine und allgemeine Wohngebiete sowie Naturflächen, Grünanlagen, Friedhöfe, Kleingartenanlagen und Flächen handeln, die dem Aufenthalt zur Erholung oder zur sozialen Kontaktpflege dienen.

Ruhige Gebiete werden bei der lärmfachlichen Bewertung der Flugrouten für Verkehrsflughäfen in der Abwägung berücksichtigt. Sofern die Voraussetzungen für ein ruhiges Gebiet vorliegen, sind Auswahl und Festlegung der ruhigen Gebiete, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, in das Ermessen der Kommune gestellt. Dabei wird eine Abstimmung mit betroffenen Planungsträgern und anderen betroffenen Stellen einschließlich der Straßenbaulastträger empfohlen.

Als ruhige Gebiete, die vor einer Zunahme des Lärms zu schützen sind, werden unter anderem folgende Gebiete konkreter überprüft: Neufferpark, Strecktalpark, Eisweiherpark. In weiteren Planungen, insbesondere der Bauleitplanung, werden diese Festlegungen einbezogen und im Rahmen der Abwägung berücksichtigt. Bei einer Nichtberücksichtigung ist dieses entsprechend zu begründen.

## **4.8 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen**

Langfristige Strategien sind erforderlich, da nach Auswertung der Lärmkartierung 2012 Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen vorliegen und der Schutz ruhiger Gebiete gewährleistet werden soll. Eine dieser Strategien wurde bereits im Jahr 2018 mit der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans in die Wege geleitet. Dieser Rahmenplan zur Entwicklung des städtischen Verkehrssystems wurde im September 2020 vom Stadtrat Pirmasens beschlossen.

#### 4.8.1 Verkehrsentwicklungsplan 2030

Der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Pirmasens beschreibt verschiedene Handlungsempfehlungen in einzelnen Themenbereichen, welche auf eine Abstimmung und Gleichstellung aller Verkehrsakteure abzielen. Diese Zielgruppen umfassen den Fußverkehr, Radverkehr, öffentliche Personennahverkehr sowie neben dem ruhenden auch den fließenden motorisierten Individualverkehr. Des Weiteren werden zusätzlich unter anderem auch themenübergreifende Handlungsfelder betrachtet. Diese Maßnahmenvorschläge gehen größtenteils mit einer Verringerung der innerstädtischen Lärmemissionen einher und müssen somit bei der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans berücksichtigt werden.

Im Allgemeinen formuliert der Verkehrsentwicklungsplan Maßnahmen und Ziele für den Zeitraum der nächsten zehn Jahre. Ebenfalls wurde auf Grundlage von statistischen Daten und Befragungen eine Verkehrsprognose für die Stadt Pirmasens erstellt. Diese Erhebung zeigt, dass sich das Mobilitätsverhalten der Stadtbürger in den kommenden Jahren voraussichtlich kaum verändern wird. Hier konnte nur eine nicht signifikante Zunahme des motorisierten Individualverkehrs vorausgesagt werden. Dementsprechend werden verschiedene Maßnahmen formuliert, um den Fokus langfristig auf alternative Verkehrsmittel in Pirmasens zu legen.

Die Stärkung des Fußverkehrs im städtischen Raum stellt einen ersten Maßnahmenschwerpunkt des Verkehrsentwicklungsplans dar. Hierbei soll eine Attraktivitätssteigerung des Fußverkehrs und gleichzeitig eine reduzierte Nutzung des motorisierten Individualverkehrs erreicht werden. Querungsanlagen im Straßenverkehr stellen ein großes Gefahrenpotential für Fußgänger dar. Diese sollen den Bedürfnissen der Fußgänger entsprechend angepasst werden, wodurch der fließende Verkehr aufgrund verengter Fahrbahnen oder deutlich wahrnehmbaren Übergängen in seiner Attraktivität etwas eingeschränkt wird. Dies ist primär auf die dadurch resultierende Begrenzung der zulässigen Geschwindigkeit zurückzuführen. Insbesondere sind solche verkehrsberuhigende Maßnahmen im Bereich der Innenstadt zu prüfen. Außerdem sind in Bereichen von Schulen und Kindergärten bauliche Ansätze abzuwägen. Ebenso sollen die Schaltungen der Lichtsignalanlagen an bedeutsamen Knotenpunkten überprüft werden. Verschiedene Änderungen im Straßenverkehr können Auswirkungen auf den Fahrfluss der Verkehrsteilnehmer haben und daraus resultiert eine vermehrt begünstigte Fahrdynamik im städtischen Verkehr. Anhand dessen können bedeutende Lärmemissionen vermieden werden, wodurch zunehmend die Wohn- und Aufenthaltsqualität profitiert.

Der Radverkehr soll in den kommenden Jahren in Pirmasens ebenfalls gefördert und als gleichwertiger Verkehrsteilnehmer gegenüber des Kfz-Verkehrs etabliert werden. Langfristig ist hier eine teilweise Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum Radverkehr hin angestrebt. In diesem Zusammenhang ist die zeitnahe Erstellung eines Radverkehrskonzepts vorgesehen, welches die Grundlage für weitere Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs im gesamten Stadtgebiet darstellen soll. Hierbei soll ein flächendeckendes und lückenloses Radverkehrsnetz geschaffen werden, welches die umliegenden Stadtteile mit der Kernstadt verbindet. Hierzu muss somit eine entsprechende Infrastruktur hergestellt werden, welche den Radfahrer als äquivalenten Verkehrsteilnehmer abbildet. Auch hier wird aufgrund städtebaulicher Maßnahmen sowie diverser Geschwindigkeitsreduzierungen zukünftig ein erkennbarer Einfluss auf den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr genommen.

Außerdem hat der Verkehrsentwicklungsplan weiterhin die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs zum Ziel. Anhand von Angebotsoptimierungen oder auch tariflichen Vergünstigungen soll der öffentliche Personennahverkehr in Pirmasens attraktiver gestaltet werden. Zudem sollen punktuell festgelegte Geschwindigkeitsbegrenzungen im Innenstadtbereich und weiteren zentralen Abschnitten die Reisezeit der öffentlichen Verkehrsmittel dem Kfz-Verkehr gegenüber annehmbarer gestalten, sodass dieses Verkehrsmittel eine erkennbare Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt.

Auch im Bereich des städtischen Kfz-Verkehrs sind im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans zahlreiche Maßnahmen in Aussicht, welche Auswirkungen auf die Lärmemissionen

haben. Neben den bereits erwähnten allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzungen sollen auch Freigabebeschränkungen des Schwerverkehrs im Bereich der Innenstadt als potentielle Maßnahmen überprüft werden. Anhand dessen könnten erhebliche Reduzierungen von erhöhten Lärmemissionen in diesem Bereich resultieren. Im Allgemeinen werden verkehrsberuhigende Maßnahmen in Bereichen mit einem sensiblen Umfeld (bspw. Bildungs- oder Pflegeeinrichtungen) oder auch durch Wohnnutzung geprägte Gebiete angestrebt. Diese können in Form von Tempo 30-Zonen, verkehrsberuhigten (Geschäfts-)Bereichen oder auch von Fahrbahnverengungen zum Ausdruck kommen. Außerdem wären im innerstädtischen Hauptverkehrsnetz geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen denkbar. In diesen Bereichen soll somit eine aktive Lärmaktionsplanung durchgeführt werden. Hierbei gilt es eine potentielle Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen im Detail zu prüfen.

Hierzu werden unter anderem auch in regelmäßigen Abständen in verschiedenen Straßenabschnitten in Pirmasens Geschwindigkeitskontrollen seitens der Polizei durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Untersuchung sollen bei einer potentiellen Planung von Tempo 30-Zonen berücksichtigt werden. Im Bereich des Seniorenheims Berliner Ring wurden beispielsweise in einem Zeitraum von 60 Minuten von 50 Messungen lediglich zwei Geschwindigkeitsüberschreitungen festgestellt.

Ebenso sollen Sharing-Konzepte, Park-and-Ride-Systeme und Elektromobilitätsprojekte in Zukunft weiter konkretisiert werden, um langfristig den motorisierten Individualverkehr im Stadtgebiet von Pirmasens zu reduzieren. Außerdem soll das Parkleitsystem im Innenstadtbereich auf Grundlage eines Parkraumkonzepts optimiert werden, um erhöhten Parksuchverkehr insbesondere im unmittelbaren Bereich der Innenstadt zu vermeiden. Zur Entlastung des Kernbereichs der Stadt Pirmasens sowie den umliegenden Stadtteilen ist zudem der Bau der Ortsumgehung Niedersimten geplant. Hierbei ist im Bereich der Ortsdurchfahrt von Niedersimten eine Verkehrsentslastung von rund 70 % zu erwarten. Auch Teile der Innenstadt werden durch diese Baumaßnahme voraussichtlich weniger stark frequentiert.

#### **4.8.2 Bauleitplanung**

Im Rahmen der Bauleitplanung müssen die Anforderungen an die planerische Lärmvorsorge erfüllt werden. Hierbei werden die im Rahmen der Bauleitplanverfahren erforderlichen schalltechnischen Untersuchungen durchgeführt, um die potentiellen Lärmemissionen zu ermitteln. Die Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung gewährleistet, dass in der jeweiligen Gebietskategorie die Richtwerte für schutzbedürftige Nutzungen, hier vor allem das Wohnen, eingehalten werden. Anhand dessen werden gesunde Wohn- und/oder Arbeitsverhältnisse ermöglicht. Gewerbe- und Industriegebiete stellen neben dem Verkehrslärm eine zusätzliche signifikante Lärmquelle dar. Im Rahmen der Bauleitplanverfahren für die großen Gewerbegebiete in Pirmasens an der „Zweibrücker Straße“ und „Im neuen Feld/Im Erlenteich“ wurden beispielsweise flächendeckend Untersuchungen bezüglich der auftretenden Lärmemissionen durchgeführt und entsprechende Maßnahmen und Festsetzungen im Sinne einer Schallkontingentierung getroffen. Schalltechnische Untersuchungen und Konzepte für Schallkontingentierungen sind ein wichtiger Baustein im Rahmen der Bauleitplanung und werden auch bei zukünftigen Planungsvorhaben ihre Anwendung finden.

#### **4.9 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen**

Es ist zu erwarten, dass durch die bereits umgesetzten und geplanten Maßnahmen sowie die langfristigen Strategien die Lärmbelastung in der zentralen Innenstadt größtenteils vermindert werden kann. In Teilen ist dies für die weiteren Hauptverkehrsstraßen zu erwarten. Eine weitergehende Schätzung ist erst mit Fortschreibung des Lärmaktionsplans auf der Grundlage dann aktualisierter Lärmkarten möglich.



## **5 Formelle und finanzielle Informationen**

### **5.1 Datum der Aufstellung des Lärmaktionsplans**

Mit Beschluss vom **11.02.2019** beschließt der Stadtrat der Stadt Pirmasens den Entwurf des Lärmaktionsplans, an dem die Öffentlichkeit beteiligt wird. Daran anschließend ist die geplante Beschlussfassung des Lärmaktionsplans vorgesehen.

### **5.2 Datum des Abschlusses des Lärmaktionsplans**

Sofern Maßnahmen festgelegt wurden, sind die terminlichen Festlegungen und Planungen zur Umsetzung der Maßnahmen darzustellen. Ansonsten entspricht das Datum des Abschlusses dem Datum der Beschlussfassung des Stadtrates der Stadt Pirmasens.

### **5.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen**

Nach § 47d Abs. 3 BImSchG wird die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen.

In der Zeit vom **25.02.2019** bis einschließlich zum **29.03.2019** wurde die Öffentlichkeit gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG beteiligt. Dabei wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans im Foyer des Bauamts ausgelegt sowie auf der Internetseite der Stadt Pirmasens eingestellt.

Es gingen zwei Stellungnahmen der Öffentlichkeit ein. Die Stellungnahmen betrafen in erster Linie starke Lärmbelastungen aufgrund einer Vielzahl von Geschwindigkeitsübertretungen und einem hohen Schwerverkehrsanteil in der Bitscher Straße sowie in der Windsberger Straße. Die Bitscher Straße wurde bereits bei der Erstellung des Lärmaktionsplans als einer der lärmbelasteten Abschnitte erkannt und wird entsprechend bei den Maßnahmen zur Lärminderung berücksichtigt. Im Lärmaktionsplan werden die Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen über 3 Mio. Kraftfahrzeuge pro Jahr betrachtet. Der Straßenabschnitt der Windsberger Straße ist nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans. Es wird weiterhin empfohlen, den Entwurf des Lärmaktionsplans in einer öffentlichen Sitzung des Stadtrates zu beraten und den Lärmaktionsplan durch den Stadtrat zu beschließen. Es sollten auch die Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange, z. B. der Straßenverkehrsbehörden, mit ausgelegt werden.

### **5.4 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Lärmaktionsplans**

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d, Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach fünf Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Erfahrungen und Ergebnisse des Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

### **5.5 Finanzielle Informationen**

Es sind keine Kosten für die Erstellung des Lärmaktionsplans entstanden, da diese in Eigenleistung durch die Stadtverwaltung aufgestellt wurde.

Zu den Mindestanforderungen für Lärmaktionspläne zählen nach Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie Kosten-Nutzen-Analysen und andere finanzielle Informationen (Finanzmittel,

Kostenwirksamkeitsanalyse), falls diese verfügbar sind. Umgebungslärm verursacht oberhalb von Lärmpegeln von  $L_{\text{Night}} = 40 \text{ dB(A)}$  in der Nacht oder  $L_{\text{DEN}} = 50 \text{ dB(A)}$  am Tag quantifizierbare und jährlich anfallende Lärmschadenskosten, z. B. als Gesundheitskosten und Immobilienwertverluste. Diese Kosten werden i.d.R. nicht vom Lärmverursacher getragen („externe Kosten“). Für die Kosten-Nutzen-Analyse von Lärmschutzmaßnahmen sind Informationen verfügbar:

Aus der Verknüpfung der Lärmbetroffenheit mit spezifischen Lärmschadenskosten ergeben sich Lärmschadenskosten. Die Lärmbetroffenheit und damit die Lärmschadenskosten können durch Lärmschutzmaßnahmen verringert werden. Die Abnahme der Lärmschadenskosten ergibt einen Nutzen, der den Kosten für die Lärmschutzmaßnahmen gegenüber zu stellen ist. Die Betroffenheitsanalyse der Lärmkartierung enthält die Anzahl betroffener Anwohner pro Pegelklasse. Die Lärmschadenskosten pro Anwohner und Pegelklasse (Koeffizient) sind grundsätzlich aus Dosis-Kostenfunktionen für die Nacht oder den Tag ableitbar. Die Lärmschadenskosten im Untersuchungsgebiet werden durch anschließende Summation über die betroffenen Anwohner berechnet. Ausgehend vom 24-h-Pegel  $L_{\text{DEN}}$  sollen Gesundheitskosten pro Anwohner in den einzelnen Pegelklassen für die verschiedenen Verkehrslärmarten nach folgender Tabelle ermittelt werden:

$L_{\text{DEN}}$ dB(A)	Belastete Menschen – Straßenlärm Tag	Straßenverkehr	Lärmschadenskosten
über 55 bis 60	1200	71	85.200,00 €
über 60 bis 65	700	121	84.700,00 €
über 65 bis 70	800	171	136.800,00 €
über 70 bis 75	700	272	190.400,00 €
über 75	300	363	108.900,00 €
<b>Summe</b>	<b>3700</b>		<b>606.000,00 €</b>

Demnach betragen die Lärmschadenskosten die durch Straßenverkehr einem Lärmpegel  $L_{\text{DEN}}$  von über 55 dB(A) ausgesetzt sind 606.000.- € p.a.. Der so ermittelte Wert ist eine untere Abschätzung der Lärmschadenskosten, da z. B. Immobilienwertverluste unberücksichtigt bleiben. Soweit aktuellere, genauere oder insbesondere für Immobilienwertverluste zusätzliche ortsspezifische Informationen vorliegen, können diese für eine separate Betrachtung verwendet werden.

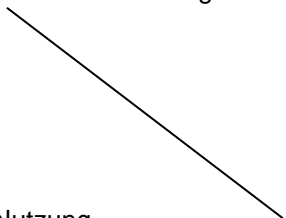
Pirmasens, 15.11.2021

---

Markus Zwick  
Oberbürgermeister

# Übersicht über Immissionsgrenz- und Immissionsrichtwerte im Bereich des Lärmschutzes

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und Richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig. Eine überschlägige Übertragung der nationalen Grenzwerte auf  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$  wurde durch das Bundesumweltministerium durchgeführt (siehe Anlage der „Hinweise zur Lärmkartierung“ der Bund / Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz)

Anwendungsbereich 	Grenzwerte für die <b>Lärmsanierung</b> an Straßen in der Baulast des Bundes und des Landes <sup>1</sup>  Bei der <b>Lärmsanierung im Schienenverkehr</b> werden die identischen Immissionsgrenzwerte herangezogen <sup>2</sup>		Grenzwerte für den <b>Neubau</b> oder die <b>wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen</b> (Lärmvorsorge) <sup>3</sup>		Richtwerte für <b>Anlagen</b> im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll <sup>4</sup>	
	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete ....	67	57	57	47	45	35
reine Wohngebiete	67	57	59	49	50	35
allgemeine Wohngebiete	67	57	59	49	55	40
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	69	59	64	54	60	45
Gewerbegebiete	72	62	69	59	65	50
Industriegebiete					70	70

<sup>1</sup> Die Auslösewerte (früher Immissionsgrenzwerte) in den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97 für die Lärmsanierung wurden 2010 um 3 dB(A) abgesenkt. Mit Schreiben des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau vom 26.05.2010 wurde dies auch in Rheinland-Pfalz umgesetzt.

<sup>2</sup> Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen der Lärmsanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes

<sup>3</sup> Verkehrslärmschutzverordnung – in der aktuellen Fassung 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

<sup>4</sup> Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) in der aktuellen Fassung vom 26.08.1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503)