Deutsche Umwelthilfe

Deutsche Umwelthilfe e.V. | Hackescher Markt 4 | 10178 Berlin

Landeshauptstadt Saarbrücken
Oberbürgermeister Uwe Conradt
Rathausplatz 1
66111 Saarbrücken

BUNDESGESCHÄFTSSTELLE
BERLIN

Hackescher Markt 4
Eingang: Neue Promenade 3
10178 Berlin

Jürgen Resch
Tel. +49 (0) 30 2400867-10
Fax +49 (0) 30 2400867-19
resch@duh.de
www.duh.de

25. März 2025

Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Saarbrücken (4. Runde)

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum Entwurf der Fortschreibung der 4. Stufe des Lärmaktionsplans der Stadt Saarbrücken Stellung zu nehmen. Nach eingehender Prüfung des vorliegenden Entwurfs kommt die Deutsche Umwelthilfe (DUH) zu dem Schluss, dass der vorliegende Entwurf des Lärmaktionsplans 2024 für Saarbrücken weit hinter seinen Möglichkeiten zur Entlastung Betroffener zurückbleibt. Die Verwendung zu hoher Auslösewerte, unzureichende Maßnahmenplanung und der fehlende Schutz ruhiger Gebiete führen dazu, dass der vorliegende Planentwurf die gesetzlichen Mindestanforderungen nicht erfüllt.

Ausmaß der Lärmbelastung

Den Berechnungen der aktuellen Lärmkartierung zufolge, sind in Saarbrücken 71.900 Menschen gesundheitsschädlichem Straßenverkehrslärm mit Ganztagespegeln von über 55 dB(A) ausgesetzt. Bei einer Einwohnerzahl von 187.091 entspricht dies über 38% der Bevölkerung, die von potenziell gesundheitsschädlichen Dauerlärmpegeln betroffen sind. Die WHO empfiehlt eindrücklich, die durchschnittlichen Lärmpegel tagsüber von 53 dB(A) und nachts 45 dB(A) nicht zu überschreiten, um gesundheitliche Risiken wie Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Schlafstörungen und kognitive Beeinträchtigungen zu minimieren.

Vor dem Hintergrund, dass Saarbrücken nach Kapitel 2.7 (S. 9) in diesem Planentwurf lediglich „von einem Auslösewert von 70 dB(A) für den Lärmindex L_{DEN} bzw. 60 dB(A) für den Lärmindex L_{Night}“ ausgeht, ist das Ausmaß der Lärmproblematik in Saarbrücken immens und deutlich schwerwiegender als im derzeitigen Planentwurf dargestellt. Laut WHO gesundheitsschädliche Lärmpegel ganztägig zwischen 53 dB(A) und den hier herangezogenen 70 dB(A) überhaupt nicht zu berücksichtigen, stellt einen Ermessensausfall dar. Auch der von vielen Kommunen genutzte Auslösewert des Sachverständigenrat für Umweltfragen wird in Tabelle 7 aufgeführt und besagt eindeutig, dass bereits bei Lärmpegeln von 65 dB(A) kurzfristig gehandelt werden muss, um Gesundheitsgefahren abzuwenden. Dabei liegen selbst diese Werte noch deutlich über den Vorgaben des Umweltbundesamtes und der WHO. Auch für Menschen, die gesundheitsschädliche Lärmpegel unterhalb von

70 dB(A) ausgesetzt sind, müssen schnellstmöglich wirksame Maßnahmen ergriffen werden, um Gesundheitsrisiken zu reduzieren.

Doch selbst bei den viel zu hoch angesetzten Auslösewerten von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts werden weitere Lärmbetroffene zusätzlich systematisch ignoriert. So heißt es auf Seite 9: „Für die weiteren Untersuchungen wird nur der Wert für den Lärmindex L_{DEN} herangezogen – und das obwohl „nur" 12.700 vom Auslösewert L_{DEN} betroffen sind, die nächtliche Betroffenheit L_{Night} aber mit 14.700 deutlich höher liegt. Hier werden demnach 2.000 Menschen, die oberhalb der viel zu hoch angesetzten Auslösewerte liegen, erneut ausgeklammert. Dieser Mangel ist vor dem Hintergrund, dass die nächtliche Lärmeinwirkung besonders gesundheitsgefährdend ist, eklatant.

In Kapitel 3.2.2.1 heißt es: „In Abschnitt 2.7 wurden Auslösekriterien im Rahmen der Lärmaktionsplanung aufgeführt. Der Wert von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts wird in der Rechtsprechung als Schwelle zur Gesundheitsgefährdung angesehen." Dies ist schlicht falsch! Selbst in jahrealter Rechtsprechung wurden bereits Werte deutlich unterhalb von 70 dB(A) L_{DEN} als Gesundheitsgefährdung angesehen. Und spätestens seit Mitte des Jahres 2018, dem Jahr, in dem die Weltgesundheitsorganisation ihre neusten Leitlinien für Umgebungslärm veröffentlicht hat, ist klar, dass bereits noch niedrigere Lärmpegel einer Gesundheitsgefährdung entsprechen.

Mangelhafte Maßnahmenplanung

Bei der Maßnahmenplanung fallen weitere Menschen, die eindeutig krankmachenden Lärmpegeln von 70dB(A) ganztags ausgesetzt sind, unter den Tisch. Bei der Hotspotanalyse Straße heißt es: „Es gibt weitere kleinere Bereiche, in denen eine hohe Lärmbelastung vorhanden ist und mehrere Gebäude von einer Überschreitung des Pegelwerts von 70 dB(A) betroffen sind. Diese Straßen werden jedoch nicht einmal genannt und erst recht nicht im weiteren Verlauf des Plans betrachtet oder Maßnahmen für diese Lärmpegel vorgeschlagen.

Die umfangreiche Aufführung und Analyse von Maßnahmenvorschlägen samt deren voraussichtliche Auswirkung ab Seite 19 in Kapitel 3.3 wirft Zweifel auf, ob in der Stadt Saarbrücken tatsächlich der politische Wille existiert, um die Menschen beispielsweise durch die schnell und kostengünstig umsetzbare Maßnahme Tempo 30 wirksam von Lärm zu entlasten.

Dabei werden bereits umgesetzte, nicht umsetzbare und zu prüfende Maßnahmen wild durcheinander aufgeführt. Für zahlreiche Lärmhotspots werden ausschließlich Maßnahmen aufgezählt, die bereits umgesetzt wurden. Da jedoch die Angabe fehlt, wann die Maßnahme umgesetzt wurde, ist nicht ersichtlich ob eine Reduktion der Lärmbelastung im Vergleich zur aktuellen Lärmkartierung 2022 erfolgt, oder die Maßnahmen bereits so lange umgesetzt sind, dass diese in der Lärmkartierung bereits berücksichtigt wurden – und damit auch nicht geeignet sind die Zahl der Lärmbelasteten Menschen weiter zu reduzieren.

Besonders fraglich ist die mehrfache erneute Aufführung von Maßnahmen, die bereits in LAP II „aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht nicht umgesetzt werden" konnten, als weiterhin bestehende Maßnahmenvorschläge. Es erfolgt weder eine Erklärung der ursprünglichen Ablehnungsgründe noch wieso diese Maßnahme nun doch weiterhin prüfungswürdig sei. Es wirkt, als würden diese Maßnahmenvorschläge ausschließlich deshalb aufgeführt werden, um den Anschein vom Vorhandensein vieler Maßnahmen aufrechtzuerhalten. Dies wird an folgendem Beispiel repräsentativ für viele weitere aufgezeigt:

Zum Maßnahmenbereich 2 unter Kapitel 3.3.2 heißt es: „Der Maßnahmenbereich 2 erstreckt sich von der Altenkesseler Straße bis zur Luisenthaler Straße. Der LAP II sah eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h vor, welche aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht nicht umgesetzt werden konnte." Worauf lapidar folgt: „Für den Maßnahmenbereich 2 schlägt der LAP 2024 eine

Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h vor. Damit werden die in der Tabelle 14 dargestellten Verringerungen der Betroffenheit erreicht."

Es wird überhaupt nicht klar, weshalb eine Anordnung von Tempo 30 bisher aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht nicht umgesetzt werden „*konnte*". Es heißt nicht, dass man sich bei einer Abwägung des Ermessensspielraums gegen Tempo 30 entschieden hätte, sondern dass eine Umsetzung nicht erfolgen „*konnte*". Warum nicht? Was sprach gegen die Anordnung? Was soll jetzt anders sein weshalb es nun realistisch ist, dass Tempo 30 umgesetzt werden kann? Entweder es hat sich etwas geändert, oder es wäre auch bisher Tempo 30 möglich gewesen, die Stadt Saarbrücken hat sich lediglich dagegen entschieden, oder die Maßnahme steht hier nur als Lückenfüller um eine Vielzahl an Maßnahmen vorzutäuschen. Die gleiche, unklare Struktur findet sich auch bei Maßnahmenbereich 4, Maßnahmenbereich 7a und 7c, Maßnahmenbereich 8 und weiteren.

Dabei ist Tempo 30 eine wirksame und auch kurzfristig umsetzbare Maßnahme zur Lärmreduzierung, die darüber hinaus weitere positive Nebeneffekte für die objektive wie gefühlte Verkehrssicherheit, Luftreinhaltung und den Energieverbrauch von Fahrzeugen mit sich bringt. Daher fordern wir die Anordnung der vorgeschlagenen Tempo 30 Straßenabschnitte, an denen gesundheitsschädliche Lärmpegel ermittelt wurden.

Insgesamt mangelt es dem Planentwurf vor allem an konkreten und verbindlichen, für die nächsten fünf Jahre geplanten Maßnahmen zur Reduktion des Straßenverkehrslärm, wie es gemäß der Mindestanforderungen nach Anhang V der Umgebungslärmrichtline Pflicht wäre. Es findet sich lediglich eine Darstellung wie sich beispielsweise Tempo 30 auf verschiedene Aspekte auswirken würde, ohne eine Abwägung zu treffen ob Tempo 30 umgesetzt werden soll, oder nicht.

Fehlende langfristige Strategie

In Kapitel 3.2.2.1 wird folgende Behauptung aufgestellt: „Die langfristigen Ziele der LAP sollten ein deutlich höheres Schutzniveau ermöglichen. Aufgrund der sehr hohen Belastung durch Straßenverkehrslärm sind kurzfristig für die Landeshauptstadt Saarbrücken tiefere Schwellenwerte nicht realistisch." Dabei werden die langfristigen Ziele der Lärmaktionsplanung als Grund genannt, weshalb ein kurzfristiges, ambitioniertes Vorgehen nicht realistisch sei. Dies ist in keiner Weise nachvollziehbar, da der vorliegende Planentwurf keinerlei langfristige Maßnahmen oder konkrete Ziele einer langfristigen Strategie enthält. Auch der Hinweis auf allgemeine Lärmminderungsstrategien auf Seite 63 ist hierbei nicht annähernd ausreichend. Auch der Verweis auf bereits im Lärmaktionsplan Stufe II erwähnte Vorschläge ohne Nennung dieser und ohne Erläuterungen zum Umsetzungsstand genügen nicht den Anforderungen an eine langfristige Strategie.

Fehlende Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete

Gemäß der Mindestanforderungen nach Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie müssen Aktionspläne auch Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete enthalten, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben. Auch diese Mindestanforderung wird durch den Planentwurf nicht eingehalten. Zwar findet sich auf Seite 1 die Aussage „Der Lärmaktionsplan der Stufe II hat 27 ruhige Gebiete festgesetzt.", jedoch finden sich darüber hinaus keinerlei geplante Maßnahmen zum Schutz dieser ruhigen Gebiete. Auch in den vorherigen Lärmaktionsplänen wird lediglich aufgeführt, dass „diese Gebiete keiner (weiteren) Lärmbelastung ausgesetzt werden" sollen.

Das Fehlen jeglicher Aussagen über konkrete Maßnahmen, mit denen ruhige Gebiete gesichert und bewahrt werden sollen, stellt somit einen Verstoß gegen die rechtlichen Mindestvorgaben dar. Vor dem Hintergrund der hohen Zahl stark lärmbelasteter Bürgerinnen und Bürger in Saarbrücken, kommt ruhigen Gebieten eine besonders wichtige Schutzfunktion zu. Die Unklarheit

darüber, wie diese Gebiete vor einer Zunahme von Lärm geschützt werden sollen, belastet die Betroffenen zusätzlich, da die Erholungsfunktion ruhiger Gebiete somit nicht gewährleistet ist.

Fragwürdige Angaben zur Entlastung Betroffener

Wir bereits dargestellt, gibt es keinerlei nachvollziehbare Maßnahmenplanung aus der sich ablesen lässt, ob eine Maßnahme umgesetzt werden soll oder nicht. Es werden Maßnahmen kalkuliert, die bereits seit unbestimmter Zeit umgesetzt sind und Maßnahmen die bereits im vorherigen Plan „aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht nicht umgesetzt werden“ konnten. Es fehlt eine nachvollziehbare Aussage welche Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren umgesetzt werden und welche Anzahl Betroffener dadurch entlastet wird.

Fehlende Unterlagen zu öffentlichen Anhörungen

Gemäß Artikel 8 Absatz 7 der Umgebungslärmrichtlinie muss das Protokoll der öffentlichen Anhörungen jeder Phase der Mitwirkung zur Verfügung gestellt werden. Da stets eine Anhörung vor Erstellung des Entwurfs des Lärmaktionsplans und eine weitere nach der Vorstellung ebenjenen erfolgt, hätte das Protokoll der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung angefügt sein müssen, um die Eingaben der Bevölkerung und gegebenenfalls deren Beachtung im Entwurf einschätzen zu können. Laut Inhaltsverzeichnis soll besagtes Protokoll auf Seite 65 zu finden sein, diese Seite ist jedoch leer. Im gesamten Planentwurf wird keinerlei Bezug auf eine möglicherweise durchgeführte Öffentlichkeitsbeteiligung genommen, so dass davon auszugehen ist, dass eine solche vorgesehene Öffentlichkeitsbeteiligung nicht erfolgt ist.

Fazit

Der vorgelegte Planentwurf erfüllt an mehreren Stellen nicht annähernd die gesetzlich vorgeschriebenen Mindestanforderungen an Lärmaktionspläne. Angesichts dessen, dass weit über ein Drittel aller Menschen in Saarbrücken von nachweislich gesundheitsschädlichen Lärmpegeln belastet ist, ist das Ambitionsniveau nicht ansatzweise ausreichend. Die Aussage, wonach der „Wert von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts“ in der Rechtsprechung als Schwelle zur Gesundheitsgefährdung angesehen werde, ist schlicht falsch.

Die Deutsche Umwelthilfe fordert Sie daher auf, den vorliegenden Planentwurf grundsätzlich auf Basis der geltenden Rechtsgrundlage und unserer Stellungnahme so zu überarbeiten, dass eine deutliche Minderung der Zahl an Menschen, die unter krankmachendem Verkehrslärm leiden, zu erwarten ist.

Wir bitten um eine schriftliche Eingangsbestätigung unserer Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen

Jürgen Resch

Bundesgeschäftsführer