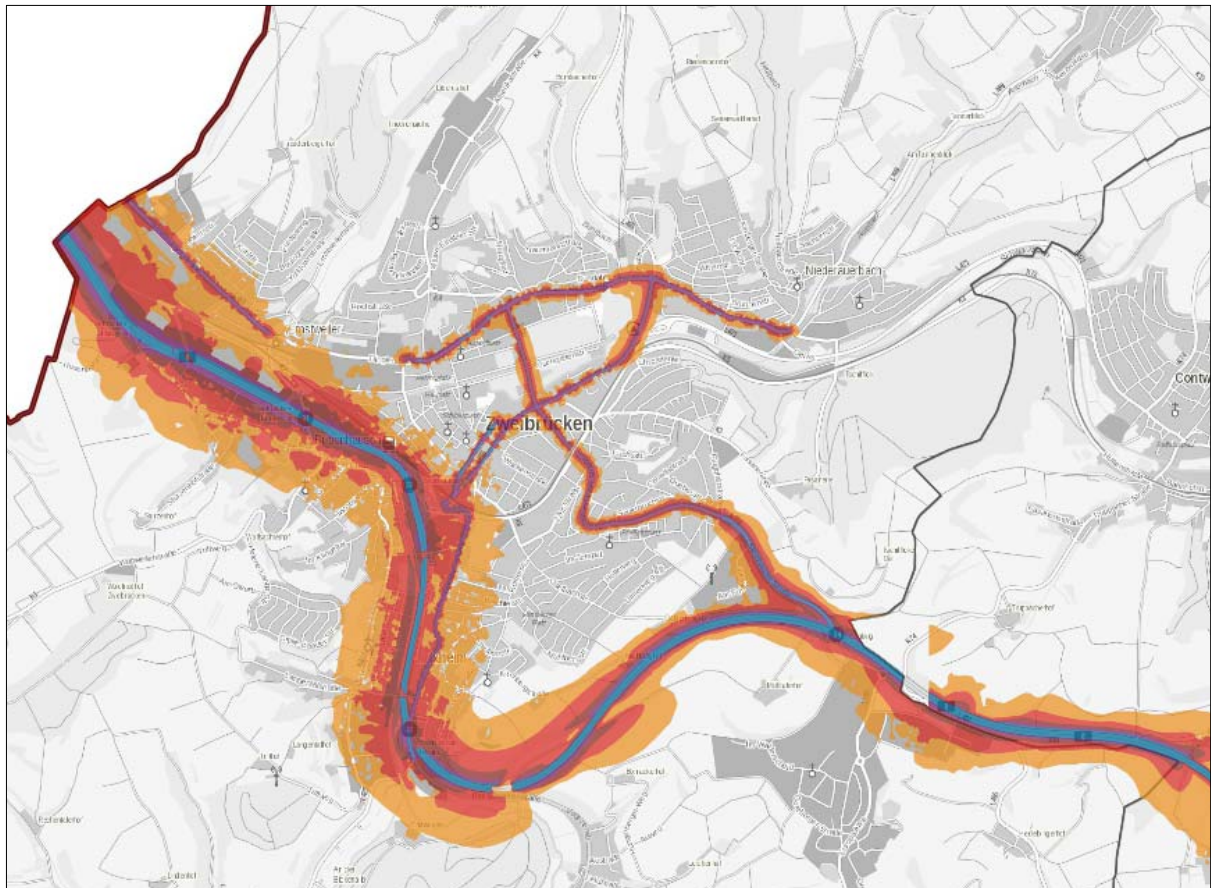


STADT ZWEIBRÜCKEN

LÄRMAKTIONSPLAN 2018

gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

LANGFASSUNG



Stand: 06.05.2019
Beschlussfassung

INHALT

1	<i>Allgemeines</i>	1
1.1	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind.....	1
1.2	Für die Aktionsplanung zuständige Behörde.....	2
1.3	Rechtlicher Hintergrund.....	2
1.4	Geltende Grenzwerte	2
2.	<i>Bewertung der Ist-Situation</i>	2
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten.....	2
2.2	Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind	8
2.3	Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen.....	10
3.	<i>Maßnahmenplanung</i>	12
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung.....	12
3.2	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre.....	15
3.3	Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre).....	17
3.4	Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen.....	18
3.5	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	19
4.	<i>Formelle und finanzielle Informationen</i>	19
4.1	Datum der Aufstellung des Aktionsplans	19
4.2	Datum des Abschlusses des Aktionsplans.....	19
4.3	Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen	19
4.4	Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	21
4.5	Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans.....	21
4.6	Weitere finanzielle Informationen	21
4.7	Link zum Aktionsplan im Internet.....	22

Anlagen

1	Übersicht über Immissionsgrenz- und Immissionsrichtwerte im Bereich des Lärmschutzes
2	Protokoll der öffentlichen Anhörungen

1 Allgemeines

1.1 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind

Die kreisfreie Stadt Zweibrücken liegt im Südwesten des Bundeslandes Rheinland-Pfalz. Die Gemarkung grenzt im Osten an die VG Zweibrücken-Land (LK Südwestpfalz) und im Westen an das Saarland an. Die Grenze zu Frankreich verläuft ca. 5 km südlich der Gemarkung.

Zweibrücken ist über die Autobahn A 8, die Bundesstraße B 424 sowie die Landesstraßen L 465, L 469, L 471, L 480 und L 700 an das regionale und überregionale Straßennetz angebunden. Ein Bahnhof ist vorhanden.

Fast 70 % der Gemarkung besteht aus landwirtschaftlichen Nutzflächen und Wäldern. Siedlungs- und Verkehrsflächen machen einen Anteil von ca. 25% der Gemarkungsfläche aus.

An den Siedlungs- (Bau-)flächen machen Wohnbauflächen mit ca. 50% den größten Anteil aus, gemischte Bauflächen haben einen Anteil von ca. 30%, gewerbliche und sonstige Bauflächen einen Anteil von 20%.

Verkehrsflächen haben einen Anteil von 6% der Gemarkungsfläche.

Zum 31.12.2016 hatte die Stadt Zweibrücken 34.428 Einwohner. Die Anzahl der Wohnungen beträgt 17.521. Bei einer Gesamtfläche von 70,65 km² liegt die Bevölkerungsdichte mit 487 EW/ km² deutlich unter dem Durchschnitt der kreisfreien Städte in Rheinland-Pfalz (995 EW/ km²).

Für die Lärmaktionsplanung relevante Lärmquellen im Gebiet der Stadt Zweibrücken sind die Hauptverkehrsstraßen. Die gesamte Länge kartierter Hauptverkehrsstraßen beträgt ca. 21 km.

Haupteisenbahnstrecken von mehr als 30.000 Zügen im Jahr gibt es im Stadtgebiet nicht. Der Flughafen Zweibrücken wurde im April 2018 zum Sonderlandeplatz abgestuft und fällt somit nicht in den Anwendungsbereich des §47a BImSchG.

Gewerbelärm von IVU-Anlagen gemäß RL 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung sind nur in Ballungsräumen zu betrachten.

Freizeit- und Nachbarschaftslärm fallen ebenfalls nicht unter diesen Anwendungsbereich.

1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Gemäß § 47e BImSchG ist zuständige Behörde für die Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie:

Stadt Zweibrücken

Stadtverwaltung

Herzogstraße 1

66482 Zweibrücken

Telefon: 06332 / 871-0

Fax: 06332 / 871-607

Stadtverwaltung@zweibruecken.de

www.zweibruecken.de

Gemeindeschlüssel: 07320000

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.

1.4 Geltende Grenzwerte

Die geltenden nationalen Grenzwerte sind in der Anlage zusammengefasst.

2. *Bewertung der Ist-Situation*

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Grundlage der Lärmaktionsplanung ist die Lärmkartierung der zweiten Stufe mit einem gegenüber der ersten Stufe deutlich erweiterten Untersuchungsprogramm (vgl. Abb.1)

Während für die erste Stufe nur die Autobahn A 8 und ein ca.220 m langer Abschnitt der L 469 (Homburger Straße) als Hauptlärmquellen zu betrachten waren, wurden für die zweite Stufe folgende Straßen als Hauptlärmquellen erfasst:

Kartierte Hauptverkehrsstraßen	
A 8	8,50 km
B 424	1,88 km
L 465	2,81 km
L 469	4,03 km
L 480	3,71 km
Gesamt	20,93 km

Die im Rahmen der ersten Stufe erfassten Straßen wurden einer erneuten Berechnung auf Grundlage neuer Verkehrszahlen unterzogen.

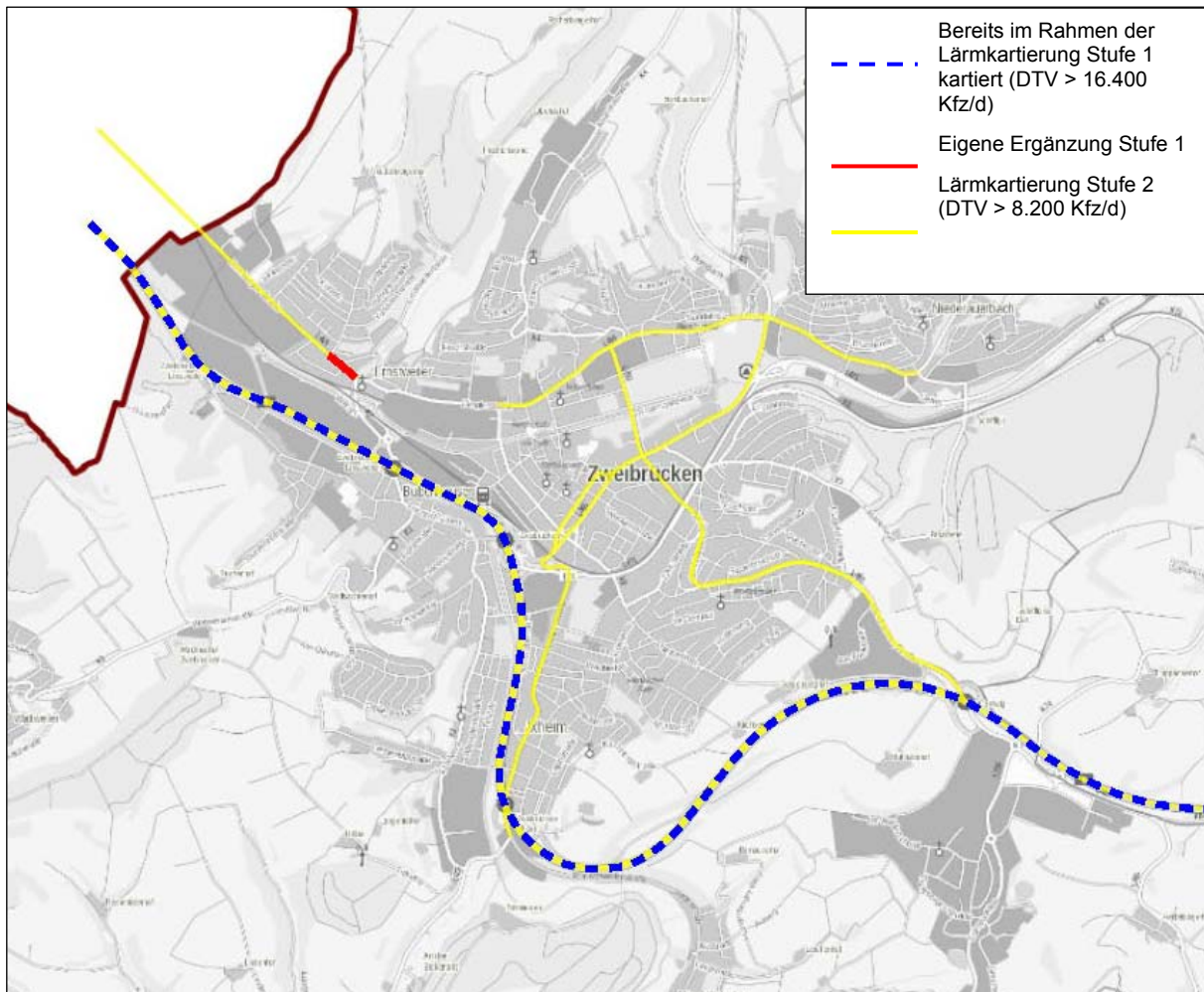


Abb.1 Kartierungsumfang

Für Rheinland-Pfalz wurde dazu 2012 im Auftrag des Landesamts für Umwelt (LfU) eine landesweite Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen durchgeführt und den für die Lärmaktionsplanung zuständigen Kommunen 2013 zur Verfügung gestellt.

Die Ergebnisse der Kartierung weisen für den Bereich der Stadt Zweibrücken jedoch verschiedene Abweichungen bzw. Fehler in der Datengrundlage auf. Somit kann die Anzahl der vom Lärm betroffenen Einwohner und insbesondere das Ausmaß der Lärmbelastung, das über das tatsächliche Maß hinausgeht, nicht angemessen beurteilt werden. Die Kartierung ist daher als Grundlage für eine weitere Lärmaktionsplanung in dieser Form nur bedingt verwendbar.

Insbesondere handelt es sich dabei um folgende Abweichungen:

Kartierung unvollständig

- Fehlender Abschnitt von ca. 900m im Zuge der L 469 (Dinglerstraße/ Homburger Straße)
- Fehlender Abschnitt der B424 mit KVP im Bereich der AS ZW-Mitte (hatte schon in Kartierung 2007 gefehlt)

Verkehrsmengen zu hoch

Die der Lärmkartierung zugrunde liegenden Verkehrsmengen überschreiten überwiegend die eigenen Zählwerte.

Besonders gravierende Abweichungen wurden dabei für die Alte Ixheimer Straße/Fruchtmarktstraße (L 465) festgestellt. Hierbei handelt es sich um zwei gegengerichtete Einbahnstraßen. Die der Lärmkartierung zugrundegelegte Verkehrsmenge (DTV 13.474 bzw. 14.000 Kfz/d) entspricht dabei jeweils ungefähr der doppelten tatsächlichen Verkehrsbelastung, was zu überhöhten Lärmwerten in der Lärmkartierung führt (Verdopplung des Verkehrs = +3 dB(A)).

Auch für die übrigen Straßen liegen die verwendeten Verkehrsmengen teilweise deutlich über den der Stadt Zweibrücken vorliegenden Zahlen. Dadurch werden Lärmwerte dargestellt, die tagsüber bei > 70 bzw. >75 dB(A) und nachts >65 dB(A) liegen.

Geschwindigkeitsangaben für A 8 teilweise falsch

Die in der Lärmkartierung zugrundegelegten Geschwindigkeitsangaben stimmen teilweise nicht mit der tatsächlichen Beschilderung überein, wodurch sich überhöhte Lärmwerte ergeben.

Lärmschutzwände an A8 falsch/unvollständig dargestellt

- Im Abschnitt ZW-Mitte – Ixheim fehlt die vorhandene Lärmschutzwand auf der Westseite der A 8 (H=2 m). Dadurch weist die Lärmkartierung hier für L_{DEN} Werte > 65 dB(A) und nachts L_{Night} >55 dB(A) auf.
- Die im Bereich der AS Bubenhausen (in Fahrtrichtung Pirmasens) dargestellte Lärmschutzwand gibt es (noch) nicht.

Bei den, inzwischen ebenfalls vorliegenden 3. Stufe der Lärmkartierung wurde versucht, die Qualität der Datengrundlage zu verbessern. Erstmals erhielten die Kommunen die Möglichkeit, eigene Daten für die Modellbildung einzureichen. Auf Wunsch der Kommunen wurden auch Straßen modelliert, welche weder kartierungspflichtig noch Lückenschlüsse sind, jedoch für die kommunale Lärmaktionsplanung besonders relevant sind. Diese Möglichkeit hat die Stadt Zweibrücken genutzt, jedoch weist die Kartierung immer noch verschiedene Abweichungen auf und musste überarbeitet werden. Die endgültigen Daten, die als Grundlage für die Lärmaktionsplanung dienen, liegen zurzeit noch nicht vor.

Daher wird als Grundlage für die vorliegende Fortschreibung der Lärmaktionsplanung die Lärmkartierung 2012 zugrunde gelegt. Die Daten der (überarbeiteten) Lärmkartierung 2018 werden in der nächsten Fortschreibung verwendet.

Die Abbildungen 2 und 3 (Isophonenkarten) spiegeln die Belastung durch Straßenverkehrslärm in der Stadt Zweibrücken wider.

Die Lärmkarten werden für die Lärmindizes L_{DEN} bzw. L_{Night} dargestellt. Dabei handelt es sich jeweils um Mittelungspegel, die rechnerisch mit Hilfe der Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) ermittelt werden.

L_{DEN} : Mittelungspegel der Gesamtlärmbelastung über 24 Stunden

Hierfür werden zunächst die Mittelungspegel der einzelnen Zeitbereiche berechnet:

Tag (= **day**, 06.00 bis 18.00 Uhr \cong 16 Std.),
Abend (= **evening**, 18.00 bis 22.00 Uhr \cong 4 Std.) und
Nacht (= **night**, 22.00 bis 06.00 Uhr \cong 8 Std.)

Anschließend werden diese zeitanteilig zu einem 24-Stunden-Pegel zusammengefasst, wobei auf den Mittelungspegel für den Abend 5 dB(A) und auf den Mittelungspegel für die Nacht 10 dB(A) zugeschlagen werden.

Der Lärmindex L_{DEN} dient der Bewertung der allgemeinen Lärmbelastigung.

L_{Night} : Mittelungspegel für die Nacht

Der Lärmindex L_{Night} beschreibt die Belastung in der Nacht zwischen 22 und 6 Uhr (8 Std.) und dient zur Bewertung von Schlafstörungen.

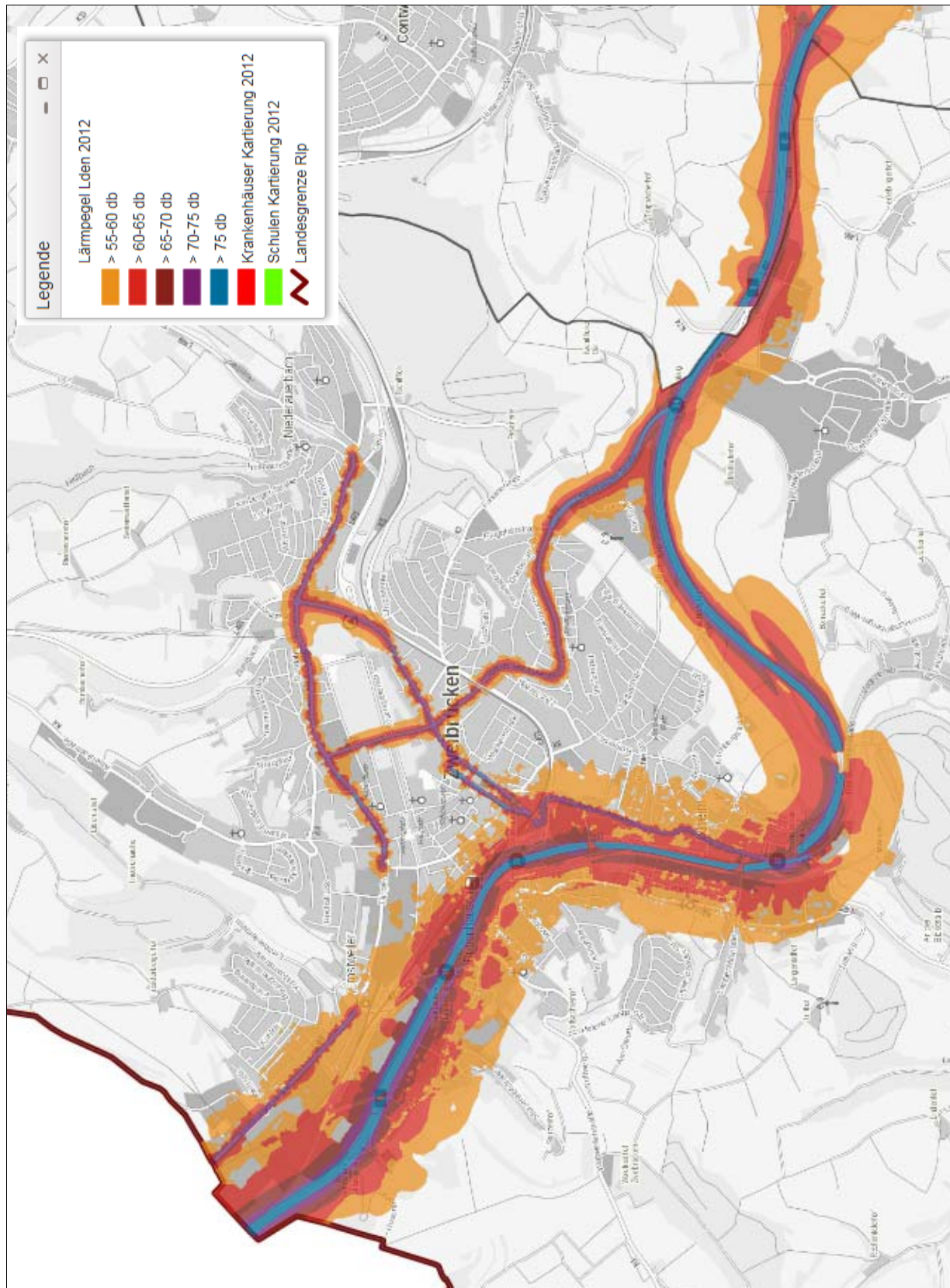


Abb. 2: Lärmkartierung 2012 - L_{DEN}

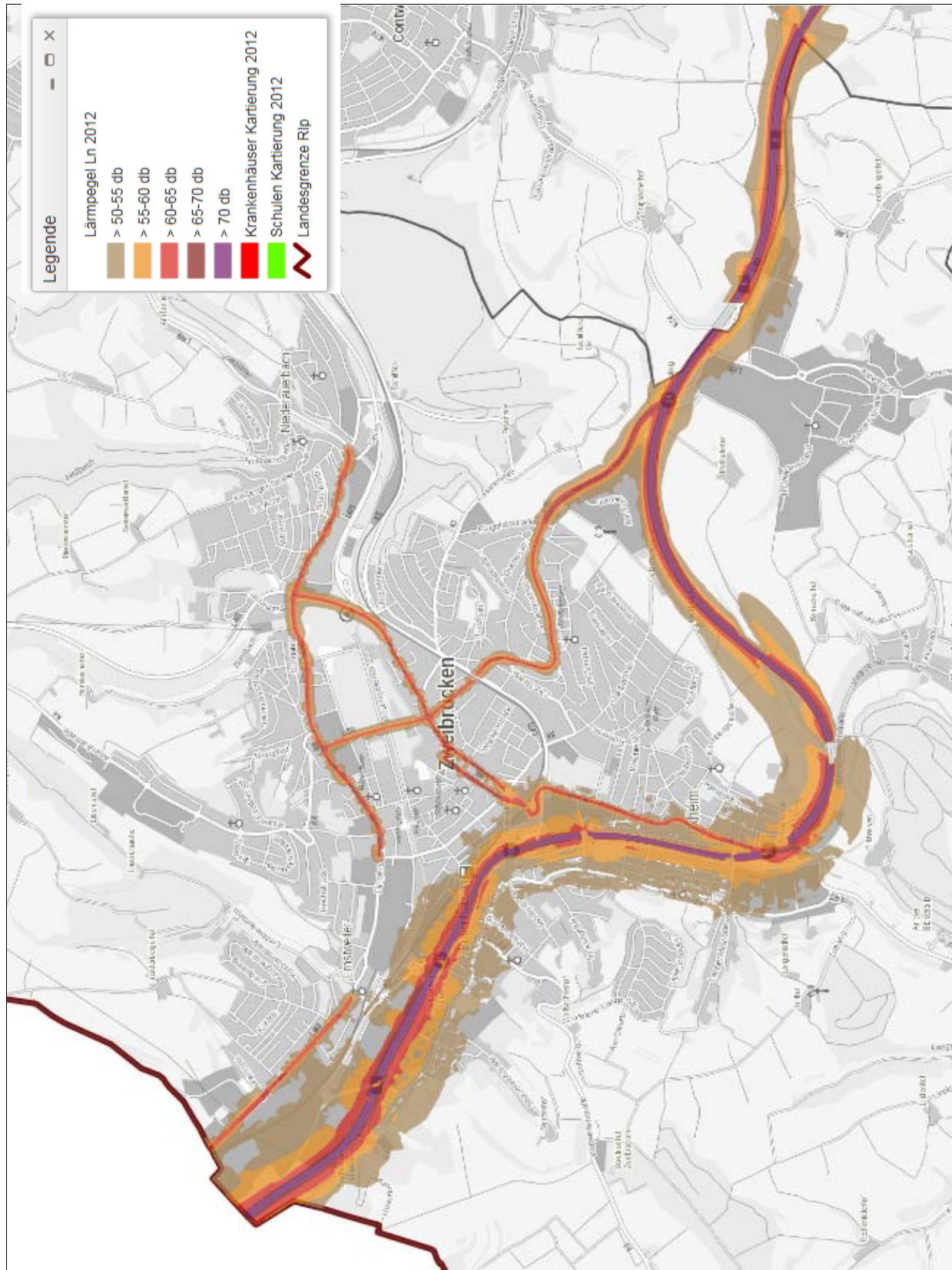


Abb. 3: Lärmkartierung 2012 - L_{Night}

Die Ermittlung der Belastetenzahlen erfolgt nach der „Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB).“

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen

L _{DEN} dB(A)	Belastete Menschen Straßenlärm		L _{Night} dB(A)	Belastete Menschen Straßenlärm	
	gerundet	EU-Rundung		gerundet	EU-Rundung
			über 50 bis 55	2.119,2	2.100
über 55 bis 60	3.482,9	3.500	über 55 bis 60	963,3	1.000
über 60 bis 65	1.468,2	1.500	über 60 bis 65	728,2	700
über 65 bis 70	819,0	800	über 65 bis 70	34,4	0
über 70 bis 75	633,2	600	über 70	0	0
über 75	8,6	0			
Summe	6.411,9	6.400	Summe	3.845,1	3.800

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser ¹

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen		Schulen	Krankenhäuser
		gerundet	EU-Rundung		
55 - 65 dB(A) L _{DEN}	6,54	3.125,9	3.100	5	1
65 - 75 dB(A) L _{DEN}	1,75	706,4	700	1	0
über 75 dB(A) L _{DEN}	0,40	4,1	0	0	0
Summe	8,69	3.836,4	3.800	6	1

¹ 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

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Das Land Rheinland-Pfalz hat für die Lärmaktionsplanung keine Auslöse- bzw. Schwellenwerte festgelegt, bei deren Überschreitung Handlungsbedarf besteht, einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Die Festlegung obliegt den zuständigen Kommunen.

Sie sind aber immer dann 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.

Eine erste Orientierung über den Grad der mit dem Lärm verbundenen Belastung kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Schutzziel	Pegelbereich	Bemerkung
Sehr hohe Belastung • Vermeidung von Gesundheitsgefährdung / Absenkung der Geräuschbelastung auf ein gesundheitlich unbedenkliches Maß	LDEN > 70 dB(A) LNight > 60 dB(A)	Lärmsanierungswerte der VLärmSchR 97 für Mischgebiete werden überschritten Häufig im innerstädtischen Bereich • Vordringlicher Handlungsbedarf
	LDEN ≥ 65 dB(A) LNight ≥ 55 dB(A)	Vorsorgeorientierte Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Misch-, Dorf- und Kerngebiete werden überschritten Sanierungsauslösewerte gem. VLärmSchR 97 können für Wohngebiete überschritten sein • ergänzender Handlungsbedarf
Hohe Belastung • Minderung erheblicher Belästigung	LDEN ≥ 60 dB(A) LNight ≥ 50 dB(A)	Vorsorgeorientierte Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Allgemeine Wohngebiete werden überschritten • Mittel- bis langfristiger Handlungsbedarf
Belastungen/ Belästigungen • Vermeidung von erheblicher Belästigung	LDEN ≥ 55 dB(A) LNight ≥ 45 dB(A)	Vorsorgeorientierte Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Reine Wohngebiete werden überschritten Beeinträchtigung der Wohnqualität durch Belästigungswirkung Orientierungswerte DIN 18005 für Allgemeine Wohngebiete werden überschritten • Langfristiger Handlungsbedarf

Die Beurteilung der Belastungssituation erfolgt für die Stadt Zweibrücken anhand folgender Schwellenwerte für die Dringlichkeit von:

Vordringlicher Handlungsbedarf:

$$L_{DEN} = 70 \text{ dB(A)}$$

$$L_N = 60 \text{ dB(A)}$$

Die Werte entsprechen den Richtwerten der Lärmschutz-Richtlinien-StV für Wohngebiete. Bei einer Überschreitung dieser Werte sind straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Lärmschutz möglich.

Ergänzender Handlungsbedarf:

$$L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}$$

$$L_N = 55 \text{ dB(A)}$$

Die Schwellenwerte für den ergänzenden Handlungsbedarf wurden entsprechend den Empfehlungen des Umweltbundesamtes festgelegt und stellen gesundheitsrelevante Schwellenwerte dar, die auf Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung beruhen. Bei einer Dauerbelastung mit Lärmpegeln oberhalb der Schwellenwerte besteht

ein signifikant erhöhtes Risiko für das Auftreten einer Herz-Kreislaufkrankung bzw. Bluthochdruck aufgrund stressbedingter Reaktionen des Körpers. Bei einer Überschreitung dieser Werte besteht demnach ein kurzfristiger Handlungsbedarf, um die Geräuschbelastung auf ein gesundheitlich unbedenkliches Maß abzusenken.

Die Werte von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts sind deshalb als Auslösewerte für die Lärminderungsplanung im Rahmen der Lärmvorsorge zu sehen und sind zukünftig bei Sanierungsplanungen anzustreben.

Bei einer Überschreitung dieser Auslösewerte ergibt sich für die Gemeinde die Verpflichtung, einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Ein gesetzlicher Anspruch für die belasteten Einwohner auf Lärminderung allein aus der strategischen Lärmkartierung heraus entsteht dadurch jedoch nicht.

In den Lärmkarten sind die Gebiete mit Pegeln oberhalb von $L_{DEN} = 55$ dB(A) und $L_{Night} = 50$ dB(A) dargestellt.

Die Stadt Zweibrücken hatte zum Zeitpunkt der Lärmkartierung 2012 34.064 Einwohner. Die Auswertung der Betroffenheit der Bewohner an den kartierungspflichtigen Hauptverkehrsstraßen ergibt, dass

ganztägig (L_{DEN})	642 Menschen Belastungen von > 70 dB(A) bzw. 1.460 Menschen Belastungen von > 65 dB(A) ausgesetzt sind.
----------------------------	--

nachts (L_{NIGHT})	763 Menschen Belastungen von > 60 dB(A) bzw. 1.726 Menschen Belastungen von > 55 dB(A) ausgesetzt sind.
---------------------------	--

Tagsüber sind insgesamt 710 Wohnungen und eine Schule sehr hohen Belastungen von $L_{DEN} > 65$ dB(A) ausgesetzt. Krankenhäuser liegen nicht in diesem Bereich.

Bei einer Fläche von 2,15 km² ist ca. 3 % der Gemarkungsfläche von Lärmwerten >65 dB(A) betroffen. Der weitaus größte Teil der Bewohner Stadt Zweibrücken ist nicht gesundheitsrelevanten Belastungen ausgesetzt.

Für ca. 4,3% der Bevölkerung der Stadt Zweibrücken ergaben sich jedoch Pegelbereiche von über 65 dB(A) ganztags und für 5,1 % der Bevölkerung über 55 dB(A) nachts, die trotz der relativ geringen Anzahl den dringenden Handlungsbedarf dokumentieren.

2.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Gegenüber der Lärmkartierung 2008, bei der außer einem kurzen Abschnitt der L 469 (Homburger Straße) im Wesentlichen die Verkehrsbelastung durch die A 8 im Vordergrund stand, sind bei der Lärmkartierung 2012 Straßen erfasst, die entsprechend ihrer Straßenklassifizierung das Hauptstraßennetz der Stadt Zweibrücken darstellen. Sie bilden große Teile des Stadtrings sowie die Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz. Sie bündeln somit das Hauptverkehrsaufkommen im Bereich der Innenstadt und ermöglichen somit, dass die Lärmbelastung durch Straßenverkehr in großen Teilen der Stadt auf ein Mindestmaß begrenzt werden kann.

Das Verkehrsaufkommen in der Innenstadt von Zweibrücken ist geprägt von Quell-/Ziel- und Binnenverkehren. Durchgangsverkehrsbeziehungen sind nur in geringem Umfang enthalten und werden in erster Linie über die anbaufreie L 471 abgewickelt,

die die Funktion einer Umgehungsstraße hat. Der Schwerverkehr (einschließlich Busse) besitzt in der Innenstadt von Zweibrücken einen Anteil von 3 bis 5 % am Gesamtverkehrsaufkommen.

Somit ist eine Reduzierung der Lärmbelastung durch eine Verlagerung bzw. Umverteilung von Verkehrsströmen nur zu Lasten bisher geringer belasteter Bereiche möglich.

Im Gebiet der Stadt Zweibrücken bestehen Lärmprobleme / verbesserungsbedürftige Situationen in folgenden Bereichen:

- **A 8 - zwischen Anschlussstelle Zweibrücken-Ernstweiler und Zweibrücken-Ixheim**

Sehr hohe Belastungen bestehen insbesondere im Bereich Bubenhausen (Ende Wolfslochstraße, an A 8 angrenzende Teile von Franck-, Brücken- und Lanzstraße). Im Rahmen der Lärmvorsorge bzw. Lärmsanierung sind hier Lärmschutzwände geplant (vgl. dazu Kap. 3.2).

Die in Ixheim dargestellten sehr hohen Belastungen im Bereich Breitwiesen und Christian-Ott-Straße fallen wegen der in der Kartierung nicht berücksichtigten Lärmschutzwand eigentlich geringer aus (vgl. dazu Kap. 2.1).

- **B 424 – Ortsdurchfahrt Ixheim**
- **L 469 – Homburger Straße, Hofenfelsstraße, Teile der Pirmasenser Straße**
- **L 465 – Alte Ixheimer Straße / Landauer Straße und Fruchtmarktstraße / Lammstraße**

Die Straßen weisen entsprechen wie oben dargestellt entsprechend ihrer Funktion im Straßennetz der Stadt Zweibrücken hohe Verkehrsbelastungen auf. Ein weiterer Grund für die hohen Lärmwerte ist die dort (zumindest abschnittsweise) vorliegende Siedlungs- und Baustruktur mit teilweise sehr engen Straßenräumen von nur 10-15 m) und unmittelbar angrenzender Bebauung. In den genannten Bereichen befindet sich der Großteil der sehr hohen Belastungen ausgesetzten Betroffenen. Im Bereich der L 465 sind in der Kartierung um 3 dB(A) überhöhte Lärmwerte dargestellt (vgl. dazu Kap. 2.1).

Für die L 465 und die L 469 wurden verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsbelastung getroffen (vgl. dazu Kap. 3.2). Außerdem wurden in Teilbereichen im Rahmen der Lärmsanierung durch den Baulastträger (Land) bereits passive Lärmschutzmaßnahmen geprüft und durchgeführt

- **L 480 – Saarlandstraße / Molitor- / Seilerstraße und Steinhauser Straße**

Im Bereich der L 480 sind aufgrund der hier weiter vom Straßenraum abgerückten Bebauung nur wenige Anwohner von sehr hohen Belastungen betroffen. Im Bereich der Steinhauser Straße wurden zudem durch den Baulastträger bereits passive Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt.

3. Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Im Gebiet der Stadt Zweibrücken wurden folgende lärmindernden Maßnahmen in der Vergangenheit umgesetzt:

* *Anmerkung:*

*Durch verschiedene, bei der Erneuerung einer Fahrbahndecke eingesetzte Fahrbahnbeläge (z.B. lärmarmen Asphaltbeton (AC 8) in Regelbauweise oder PMA) kann eine Verbesserung der Lärmsituation erzielt werden. Da eine rechnerische Berücksichtigung der Lärminderung (Korrekturwert D_{Stro} gemäß VBUS) nur für Beläge möglich ist, bei denen eine dauerhafte Lärminderung nachgewiesen ist, handelt es sich bei den folgenden Angaben zur Lärminderung somit nur um **mögliche** Pegelminderungen.*

Maßnahmen in Bereichen mit Lärmproblemen		
A 8	<p>Bestandsausbau der A8 zwischen der Landesgrenze und der AS ZW-Ixheim →(Teil-)Maßnahme aus LAP Stufe 1</p> <p>Der Bestandsausbau der A 8 zwischen Landesgrenze und AS ZW-Ixheim war ursprünglich im Zusammenhang mit dem geplanten Bau von Lärmschutzwänden im Rahmen der Lärmsanierung bzw. –vorsorge (siehe Kap. 3.2) vorgesehen, musste aber aufgrund des schlechten Fahrbahnzustand vorgezogen werden. Beim Ausbau der Fahrbahnen wurde ein lärmindernder Fahrbahnbelag (PMA) eingebaut.</p> <p>→ Lärminderung ca. 5 dB(A)*</p>	2013-15
B 424	<p>Im Stadtgebiet Zweibrücken wurden in der Vergangenheit seitens des Straßenbaulastträgers bereits umfangreiche passive Lärmschutzmaßnahmen sowohl im Rahmen der Lärmvorsorge als auch der Lärmsanierung umgesetzt:</p> <p>Lärmsanierung B 424</p>	1998-2004
L 465	Lärmsanierung Fruchtmarktstraße	Mitte 90er Jahre
L 469	<p>L 469 zwischen Freudenbergerhofstraße und Gottlieb-Daimler Straße</p> <p>Lärmvorsorge (Anfang 80er Jahre) und Lärmsanierung (Ende 90er Jahre)</p> <p>Der Abschnitt der L 469 wurde 2011 seitens des LBM nochmals schalltechnisch überprüft, mit dem Ergebnis, dass die seinerzeit durchgeführten Lärmschutzmaßnahmen weiterhin ausreichend dimensioniert sind. (vgl. Stellungnahme des LBM vom 11.02.2010 zum LAP 2009-11)</p>	80er/90er Jahre
L 469	<p>Homburger Straße →Maßnahmenbereich aus LAP Stufe 1</p> <ul style="list-style-type: none"> Instandsetzung der Fahrbahnoberfläche <p>Im Rahmen der Deckensanierung der L 469 wurde der neue Fahrbahnbelag als Splittmastixasphalt (lärmarmen Asphaltbeton (AC 8) in</p>	2015

	<p>Regelbauweise) ausgeführt.</p> <p>→ Lärminderung ca. 2 bis 3 dB(A)* (vgl. UBA: „Lärmindernde Fahrbahnbeläge“. Stand 2014)</p> <p>• Verkehrslenkung und -umverteilung</p> <p>Durch die Verlängerung der Wilkstraße mit Brückenneubau konnte 2016 die Werkszufahrt der Fa. John Deere für den Schwerverkehr verlagert werden und so die SV-Belastung der L 469 zwischen der Landesgrenze und der Einmündung K2 um 200-300 SV-Fz/d (2-4% des Gesamtaufkommens) reduziert werden.</p> <p>→ Somit konnte im Bereich der Homburger Straße und somit auch in dem in der 1. Stufe der Lärmkartierung betrachteten Abschnitt die Lärmbelastung der Anwohner gesenkt werden.</p> <p>Die im LAP vorgesehene Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h wurde seitens des LBM im Bereich der klassifizierten Straßen ausgeschlossen.</p>	<p>2016</p>
<p>L 465</p>	<p>Alte Ixheimer Straße / Landauer Straße</p> <p>Straßenraumgestaltung / Anlage von Schutzstreifen</p> <p>Die bisher zweistreifig befahrbare Einbahnstraße wurde 2016 umgebaut und die Fahrbahn um einen Fahrstreifen reduziert zugunsten des ruhenden und nicht motorisierten Verkehrs. (Wegfall eines Fahrstreifens zugunsten eines Parkstreifens sowie eines Schutzstreifens für den Radverkehr, Verlegung des Fahrstreifens in die Straßenmitte).</p> <p>→ Durch die Maßnahme konnte die Geschwindigkeit und somit die Lärmbelastung der Anwohner reduziert werden.</p> <p>→ Lärminderung durch Deckensanierung (konventionell): ca. 0,5 bis 1,5 dB(A)*</p> <div data-bbox="316 1256 908 1619"> </div> <div data-bbox="316 1648 908 1968"> </div>	<p>2016/17</p>

<p>Stadt-ge-biet</p>	<p>Verstetigung des Kfz-Verkehrs Erneuerung von Lichtsignalanlagen An folgenden Knotenpunkten wurden die Lichtsignalanlagen erneuert.</p> <ul style="list-style-type: none"> 2 a/b L 469 Alte Ixheimer-Str./ Maxstraße und Fruchtmarkt-str./Maxstraße (2016) 10 L 465 Fruchtmarktstraße/Kaiserstraße (2015) 11 B 424/L 469 - Einmündung Ixheimer Straße (2017) 18 L 469 Hofenfelsstr. / Zeilbäumerstr. (2015) 23 L 469 Homburger-/Saarpfalzstraße (2017) <p>→ Die neue verkehrsabhängige Steuerung mit Kameradetektion ermöglicht eine Verstetigung des Verkehrsablaufs und somit eine Lärmentlastung der Anwohner.</p>	<p>2016-18</p>
<p>Sonstige Maßnahmen</p>		
<p>Stadt-ge-biet</p>	<p>Verkehrsberuhigung/ Geschwindigkeitsbeschränkungen: Ausweitung Tempo 30-Zonen</p> <p>Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, zur Reduzierung der Lärmbelastung, zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie zur Förderung von Fuß- und Radverkehr hat im April 2018 der Stadtrat beschlossen, weitere Tempo 30-Zonen in Wohngebieten auszuweisen.</p> <div data-bbox="316 1106 1241 1760" data-label="Figure"> </div> <p>Im Stadtgebiet Zweibrücken sind somit ca. 5,8 km² (ca. 50% der Siedlungsfläche) als Tempo 30-Zonen ausgewiesen.</p> <p>Außerdem sind 0,17 km² als Verkehrsberuhigter Bereich (VZ 325) ausgewiesen und für weitere 20 Streckenabschnitte bestehen Geschwindigkeitsbeschränkungen (30 bzw. 10 km/h)</p> <p>→ Lärminderung bei Reduktion von 50 auf 30 km/h: -2,7 dB(A)</p>	<p>2018</p>

Stadt- ge- biet	Verstetigung des Kfz-Verkehrs Bau einer Kreisverkehrsanlage im Einmündungsbereich Lanzstraße / Gottlieb-Daimler-Straße → Durch die Baumaßnahme konnte der Rückstau in die Lanzstraße/Unterer Hornbachstaden und die damit verbundene Lärmbelastung der Anlieger reduziert werden.	2017/18
	Bau einer direkten Anbindung von B 424/L 465 zur A8/ Anschlussstelle ZW-Mitte (Rampe Innenstadt-A8) → Durch die Maßnahme wird der Rückstau im Bereich der B424/L465 reduziert.	2019
Stadt- ge- biet	Instandsetzung der Fahrbahnoberfläche Reduzierung der Lärmbelastung durch Erneuerung des Fahrbahnbelags im Rahmen von Straßenunterhaltungs- bzw. -ausbaumaßnahmen → Lärminderung durch konventionelle Sanierung der Fahrbahndecke: 0,5 bis 1,5 dB(A)*	
Stadt- ge- biet	Förderung des ÖPNV: Barrierefreier Umbau von Haltestellen Alte Ixheimer Straße, Homburger Straße	
Stadt- ge- biet	Förderung des Fußgängerverkehrs: Barrierefreie Erneuerung von Lichtsignalanlagen mit akustischen Signalgebern und Blindenleitsystem Maßnahmen siehe oben	
Stadt- ge- biet	Förderung des Fahrradverkehrs: • Verbesserung der Radwegeanbindung der Innenstadt im Einmündungsbereich B 424/L465	2017
	• Einrichtung einer Ladestation für E-Bikes am Herzogplatz	2018

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Folgende Maßnahmen sind für die nächsten 5 Jahre vorgesehen:

Maßnahmen in Bereichen mit Lärmproblemen	
A 8	Lärmschutzmaßnahmen A 8 Fahrtrichtung Pirmasens zwischen AS ZW-Ernstweiler und ZW-Mitte →(Teil-)Maßnahme aus LAP Stufe 1 Nach nunmehr jahrelanger Planungsphase soll nun die Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen erfolgen. In zwei Abschnitten sind Lärmschutzwände vorgesehen. Zuständig für Planung und Bau ist der Lan-

	<p>desbetrieb Mobilität/Autobahnamt Montabaur.</p> <p>Abschnitt 1 (Lärmsanierung): Lärmschutzwand Höhe 4 m /Länge ca. 730m ab AS ZW-Ernstweiler/Bubenhausen Plangenehmigung liegt vor, geplanter Baubeginn Frühjahr 2019</p> <p>Abschnitt 2 (Lärmvorsorge): Lärmschutzwand Höhe 5 m /Länge ca. 960m von Lanzstraße bis AS ZW-Mitte Planfeststellungsverfahren läuft (27.08.-26.09.2018 Auslegung der Planfeststellungsunterlagen)</p> <p>→ Durch die Lärmschutzwände sollen die Grenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete (59 dB(A) tags / 49 dB(A) nachts) eingehalten werden.</p>	Vorauss. 2019
Stadt- gebiet	<p>Verstetigung des Kfz-Verkehrs</p> <p>Erneuerung von Lichtsignalanlagen</p> <p>Die Lichtsignalanlage am Knotenpunkt 6 (L 469 Dinglerstr./ K 6 Bismarckstraße) wird 2019 erneuert (barrierefrei mit akustischen Signalgebern und Blindenleitsystem, LED-Technik)</p> <p>→ Die neue verkehrsabhängige Steuerung mit Kameradetektion ermöglicht eine Verstetigung des Verkehrsablaufs und somit eine Lärmentlastung der Anwohner.</p>	2019
Stadt- gebiet	<p>Bau einer Kreisverkehrsanlage im Einmündungsbereich B 424/L 469 mit Einbeziehung der AS ZW-Ixheim (A8)</p> <p>→ Verbesserung der Verkehrssicherheit, Verstetigung des Verkehrsablaufs</p> <p>→ Verbesserung der Fuß- und Radwegeführung, Sicherung von Querungsstellen</p>	ab 04/2019
Sonstige Maßnahmen		
Stadt- gebiet	<p>Förderung des ÖPNV:</p> <p>Verbesserung des ÖPNV-Angebots durch Bau eines neuen Bahnhofhaltepunkts mit P+R-Parkplatz</p> <p>Verbesserung des ÖPNV-Angebots durch die Einrichtung einer neuen Buslinie nach Ixheim (Fuchslöcher) im Rahmen der Neuausschreibung der Linienbündel für die Stadt Zweibrücken</p>	ab 2020
Stadt- gebiet	<p>Förderung des Fußgängerverkehrs:</p> <p>Barrierefreie Erneuerung von Lichtsignalanlagen mit akustischen Signalgebern und Blindenleitsystem</p> <p>→ Bei jeder Erneuerung einer Lichtsignalanlage</p>	
Stadt- gebiet	<p>Förderung des Fahrradverkehrs:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Radwegeverbindung zwischen Stadt und Umland <p>Entwicklung eines Radwegekonzepts im Rahmen des Stadt-Umland-</p>	ab 2018

	Konzepts Ausbau von Radwegeverbindungen (Oberauerbach - Niederhausen, Anbindung Mörsbach, Mittelbach) <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Radwege in der Innenstadt 	
--	---	--

3.3 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre

Lärmaktionspläne sind zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen aufzustellen. Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen (§ 47d Abs. 2 BImSchG). Dies kann durch Ausweisung von Gebieten als „Ruhige Gebiete“ im Lärmaktionsplan erfolgen.

In Artikel 3 der EU-Umgebungslärmrichtlinie wird unterschieden in **ruhige Gebiete im Ballungsraum** und **ruhige Gebiete auf dem Land**.

Ruhige Gebiete gibt es demnach nicht per se, z.B. aufgrund der akustischen Situation oder anderer Eigenschaften, sondern es bedarf der Definition, Auswahl und Festlegung der ruhigen Gebiete im Ermessen der zuständigen Behörde.

In Gemeinden außerhalb der Ballungsräume sind ruhige Gebiete auf dem Land zu identifizieren. 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 land- und forstwirtschaftliche Nutzung der Gebiete.

Verbindliche Kriterien wie Lärmgrenzwerte oder Mindestgrößen, die zur Bestimmung von ruhigen Gebieten herangezogen werden können, existieren für Deutschland bisher allerdings nicht. Einen Anhaltspunkt für die Festlegung ruhiger Gebiete ist laut Bund/ Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) dann gegeben, wenn Pegelwerte von $L_{DEN}=40$ dB(A) nicht überschritten werden. Hierzu sind großräumige, zusammenhängende Freiräume ohne Siedlungen und Verkehrswege erforderlich, die häufig über das Gemeindegebiet hinausgehen (vgl. *Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) - AG Aktionsplanung: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - aktualisierte Fassung 2017*).

Als Ruhige Gebiete auf dem Land kommen nicht sämtliche lärmarmen Bereiche im Grünen (etwa auch landwirtschaftliche Nutzflächen) in Betracht, sondern nur solche, die bereits jetzt von Menschen als ländliche Erholungsgebiete genutzt werden. Die ruhigen Gebiete sollen dabei den tatsächlichen Bedarf an Erholungsflächen abbilden. Demnach müssen auch nur in dem Ausmaße ruhige Flächen ausgewiesen werden, wie dies zur Erholung der Bevölkerung notwendig ist (vgl. *Wurster, H. et al. (2016): Rechtsgutachten zur Festsetzung und zu den Rechtswirkungen ruhiger Gebiete nach der Umgebungslärmrichtlinie, vorgelegt für das Hessische Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz*).

Außerdem ist es möglich, innerstädtische Erholungsflächen oder Grün- und Erholungsflächen in Wohngebietsnähe 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 Kurgebiete, Krankenhausgebiete, reine und allgemeine Wohngebiete sowie Naturflächen, Grünanlagen, Friedhöfe, Kleingartenanla-

gen und Flächen handeln, die dem Aufenthalt zur Erholung oder zur sozialen Kontaktpflege dienen.

Die Festlegung als ruhiges Gebiet kann unterschiedlich erfolgen:

- als reine Gebietsfestlegung ohne weitere Festlegungen sowie ergänzt durch
- planungsrechtliche Festlegungen oder
- Festlegung von konkreten Maßnahmen

Eine Verpflichtung, im Lärmaktionsplan zwingend konkrete Maßnahmen vorzusehen, besteht nicht, sofern nicht aufgrund einer unmittelbar drohenden oder zumindest zu erwartenden Verschlechterung der Lärmsituation des ruhigen Gebiets Schutzmaßnahmen zu treffen sind.

Bei der Festlegung der zu schützenden „ruhigen Gebieten“ durch die zuständige Behörde handelt es sich um planungsrechtliche Festlegungen. Die jeweils zuständigen Planungsträger sind bei nachfolgenden Planungen verpflichtet, die Festsetzung und den damit verbundenen grundsätzlichen Schutzauftrag zu berücksichtigen (§ 47d Abs. 6 BImSchG i.V.m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG). Dies kann ggf. den Ermessungsspielraum der Planungsträger einschränken, ein Verbot der Lärmerhöhung oder andere zwingende Vorgaben sind damit jedoch nicht verbunden. (vgl. *Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) - AG Aktionsplanung: LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - aktualisierte Fassung 2017 und UBA: Ruhige Gebiete Eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung (2018)*).

Im Rahmen der diesem Lärmaktionsplan zugrunde liegenden Lärmkartierung wurden nur die Lärmbelastung entlang der Hauptverkehrsstraßen mit einer Verkehrsbelastung von über 3 Mio. Kfz/Jahr erfasst und dies nur bis zu einer Lärmbelastung von über 55 dB(A) über den gesamten Tag (L_{DEN}) bzw. über 50 dB(A) nachts (L_{NIGHT}).

Wie oben dargestellt empfiehlt die Bund/ Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) als Anhaltspunkt für die Festlegung ruhiger Gebiete Pegelwerte, die $L_{DEN}=40$ dB(A) nicht überschreiten.

Zur Ermittlung der ruhigen Gebiete reicht die Darstellungstiefe der vorliegenden Lärmkarten alleine somit nicht aus. Dies würde eine flächenhafte Berechnung der Schallimmissionen weiterer Straßen erfordern, was im Rahmen der aktuellen Lärmkartierung/-aktionsplanung nicht realisierbar ist. Die Ausweisung von ruhigen Gebieten wird im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans weiter vertieft.

3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Instandsetzung der Fahrbahnoberfläche

Bei künftigen Maßnahmen zur Instandsetzung der Fahrbahnoberfläche (insbesondere in hochbelasteten Ortsdurchfahrten) soll in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger geprüft werden, inwieweit lärmarme Straßenbeläge eingebaut werden können.

Förderung Umweltverbund

Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes durch Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie des Rad- und Fußverkehrs.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Durch die geplanten Lärmschutzwände an der A 8 zwischen den Anschlussstellen Zweibrücken-Ernstweiler und –Mitte kann die Zahl der betroffenen Einwohner reduziert werden:

tagsüber	108 Einwohner	> 70 dB(A)
	258 Einwohner	> 65 dB(A)
nachts	163 Einwohner	> 60 dB(A)
	454 Einwohner	> 55 dB(A)

Nicht für alle Maßnahmen, wie z. B. für die Verstetigung des Verkehrsflusses oder die Instandsetzung der Fahrbahnoberfläche mit lärmarmen Belägen, ist das Maß der Lärminderung und damit auch die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen rechnerisch nachweisbar, da sie in den Berechnungsvorschriften der VBUS wegen fehlender Korrekturwerte (noch) nicht adäquat abgebildet werden. Jedoch können diese rechnerisch nicht nachweisbaren Maßnahmenwirkungen im Einzelfall großen Einfluss auf die Verminderung der subjektiven Belastungssituation Betroffener haben.

Weitere Maßnahmen wie z. B. die Verkehrsvermeidung oder Verkehrsverlagerung durch Förderung des Umweltverbundes wirken nur sehr langfristig und die lärmindernden Wirkungen sind nur schwer zu quantifizieren.

4. Formelle und finanzielle Informationen

4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan der Stadt Zweibrücken wurde am 19.09.2018 im Stadtrat beschlossen (Aufstellungsbeschluss).

4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan der Stadt Zweibrücken wurde am 22.05.2019 durch Beschluss im Stadtrat abgeschlossen.

4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen

Nach § 47 d Abs. 3 BImSchG werden die Öffentlichkeit sowie die Träger öffentlicher Belange zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört und erhält die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken und Stellungnahmen dazu abzugeben. Die Ergebnisse der Mitwirkung werden bei der Erstellung des Lärmaktionsplans berücksichtigt.

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

- **Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit**

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit an der Aufstellung des Lärmaktionsplanes erfolgte in der Zeit vom 29.10.2018 bis einschließlich 30.11.2018 durch Auslegung der Unterlagen. Ort und Zeit wurden in den Tageszeitungen Die Rheinpfalz und Pfälzischer Merkur ortsüblich bekanntgemacht.

Stellungnahmen von Seiten der Öffentlichkeit wurden **keine** abgegeben.

- **Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonst. Träger öffentlicher Belange**

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange erfolgte ebenfalls in der Zeit vom 29.10.2018 bis einschließlich 30.11.2018. Von insgesamt 39 beteiligten Trägern öffentlicher Belange haben elf eine Stellungnahme abgegeben. Davon haben acht Träger keine Bedenken bzw. sind nicht betroffen, von drei Trägern (Landesbetrieb Mobilität, Untere Wasser-, Abfall- und Bodenschutzbehörde, Abt. 66/Straßen) wurden Hinweise für die Lärmaktionsplanung vorgebracht.

Der Bau- und Umweltausschuss der Stadt Zweibrücken hat sich in seiner Sitzung am 19.02.2019 mit den eingegangenen Stellungnahmen befasst (vgl. Protokoll der öffentlichen Anhörungen in Anlage 2). Die Abwägungsergebnisse wurden in den Entwurf des Lärmaktionsplanes eingearbeitet.

Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (Öffentliche Auslegung)

- **Beteiligung der Öffentlichkeit**

Die Beteiligung der Öffentlichkeit am überarbeiteten Entwurf des Lärmaktionsplans (Öffentliche Auslegung) erfolgte in der Zeit vom 18.03.2019 bis einschließlich 12.04.2019 durch Auslegung der Unterlagen. Ort und Zeit wurden in den Tageszeitungen Die Rheinpfalz und Pfälzischer Merkur ortsüblich bekanntgemacht.

Stellungnahmen von Seiten der Öffentlichkeit wurden **keine** abgegeben.

- **Beteiligung der Behörden und sonst. Träger öffentlicher Belange**

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange erfolgte ebenfalls in der Zeit vom 18.03.2019 bis einschließlich 12.04.2019. Von insgesamt 38 beteiligten Trägern öffentlicher Belange haben 14 eine Stellungnahme abgegeben. Davon haben acht Träger keine Bedenken bzw. sind nicht betroffen, von sechs Trägern (Landesbetrieb Mobilität, Untere Wasser-, Abfall- und Bodenschutzbehörde, Ordnungsamt/ Straßenverkehrswesen, Planungsgemeinschaft Westpfalz, Verkehrsverbund Rhein-Neckar) wurden Hinweise für die Lärmaktionsplanung vorgebracht.

Der Bau- und Umweltausschuss / Rat der Stadt Zweibrücken hat sich in seiner Sitzung am 14.05.2019/ 22.05.2019 mit den eingegangenen Stellungnahmen befasst (vgl. Protokoll der öffentlichen Anhörungen in Anlage 2). Die Abwägungsergebnisse wurden im Lärmaktionsplan berücksichtigt.

4.4 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

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

4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

Kosten für die Aufstellung:

Für die Aufstellung des Lärmaktionsplans sind keine externen Kosten entstanden.

Kosten für die Umsetzung:

Eigene Haushaltsmittel für die Durchführung von Maßnahmen der Lärmaktionsplanung stehen nicht zur Verfügung.

Hohe Kosten sind mit baulichen Maßnahmen im Straßenraum und der Grundsanierung von schadhaften Fahrbahnen verbunden. Diese sind nur auf der Grundlage der Finanzierung durch den jeweiligen Baulastträger (Land und/oder Bund) durchführbar. Entsprechend ist auch der zeitliche Realisierungshorizont davon abhängig.

Eingebettet in bestehende Aufgabenbereiche wie Stadtentwicklung/Sanierung oder Ausbau der verkehrlichen und touristischen Infrastruktur (Ausbau ÖPNV, Bau/ Beschilderung von Radwegen etc.) sind Beiträge zur Zielstellung der Lärmaktionsplanung vorgesehen.

4.6 Weitere finanzielle Informationen

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“).

Lärmschadenskosten ergeben sich aus der Verknüpfung der Lärmbetroffenheit mit spezifischen Lärmschadenskosten.

Durch den Straßenverkehrslärm entstehen in den einzelnen Pegelklassen folgende Gesundheitskosten pro Anwohner:

$L_{\text{DEN}} \text{ dB(A)}$	Belastete Menschen	Lärmschadenskosten [€ pro Anwohner/Jahr]	Lärmschadenskosten pro Pegelbereich
über 55 bis 60	3.482,9	71	247.285,90
über 60 bis 65	1.468,2	121	177.652,20
über 65 bis 70	819,0	171	140.049,00
über 70 bis 75	633,2	272	172.230,40
über 75	8,6	363	3.121,80
Gesamt			740.339,30

4.7 Link zum Aktionsplan im Internet

Der Lärmaktionsplan der Stadt Zweibrücken wird über folgenden Link veröffentlicht:

<https://www.zweibruecken.de/de/politik-verwaltung/aemter/stadtbauamt/stadtplanung/laermaktionsplanung/>

Zweibrücken, 29.05.2019



Dr. Marold Wosnitza
Oberbürgermeister

Anlage 1

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 Nutzung	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen in der Baulast des Bundes und des Landes ¹ sowie bei der Lärmsanierung im Schienenverkehr ²		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ³		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll ⁴	
	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

¹ 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.

² Zum 01.01.2016 erfolgte im Haushaltsgesetz des Bundes eine Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung um 3 dB(A) (vgl. Erläuterungen zum Bundeshaushaltsplan Epl 12 Kapitel 1202 Titel 891 05)

³ Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

⁴ Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503)

Anlage 2

Protokoll der öffentlichen Anhörungen

gemäß Artikel 8 Abs. 7 EU-Umgebungslärmrichtlinie sowie § 47 d Abs. 3 BImSchG

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie fordert ausdrücklich die Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Erstellung der Lärmaktionspläne. Außerdem sind die betroffenen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange im Verfahren zu beteiligen.

Da weder die EU-Umgebungslärmrichtlinie noch das Bundesimmissionsschutzgesetz ein neues eigenständiges Beteiligungsverfahren eingeführt haben, bzw. auch nicht die Anwendung eines bestehenden Verfahrens vorgeben, wird die Lärmaktionsplanung in Zweibrücken in Anlehnung an das Verfahren der Aufstellung von Bauleitplänen durchgeführt. Die entsprechend durchgeführten Verfahrensschritte sind der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen.

Übersicht: Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Lärmaktionsplanung

Aufstellung des Lärmaktionsplans	
Verfahrensschritt	Datum / Zeitspanne
Vorstellung der Lärmkartierung und des Planentwurfs (in öffentlicher Sitzung) Bau- und Umweltausschuss Stadtrat	11.09.2018 19.09.2018
frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit	29.10.2018 bis einschließlich 30.11.2018
Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange	29.10.2018 bis einschließlich 30.11.2018
Beteiligung der Öffentlichkeit (Auslegung)	18.03.2019 bis einschließlich 12.04.2019
Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öf- fentlicher Belange	18.03.2019 bis einschließlich 12.04.2019

Die im Rahmen der angebotenen Mitwirkungsmöglichkeiten von der Öffentlichkeit eingegangenen Anregungen und Bedenken aus allen Verfahrensschritten sind in den nachfolgenden Tabellen zusammengefasst dargestellt. Das Abwägungsergebnis der städtischen Gremien Bau- und Umweltausschuss und Stadtrat zu den einzelnen behandelten Eingaben ist ebenfalls den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen.

Die **frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit** erfolgte in der Zeit vom 29.10.2018 bis 30.11.2018 durch Auslegung der Unterlagen im Rathaus. Diese waren außerdem auf der Internetseite der Stadt Zweibrücken einsehbar. Die Auslegung wurde am 20.10.2018 öffentlich bekannt gemacht.

Von Seiten der Bevölkerung wurden **keine** Stellungnahmen abgegeben.

Die **frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange** erfolgte ebenfalls in der Zeit vom 29.10.2018 bis 30.11.2018.

Mit Mail vom 25.10.2018 wurden 39 Stellen beteiligt, von denen 11 eine Stellungnahme abgegeben haben. Davon haben 8 keine Anmerkungen oder Bedenken zur Planung geäußert.

Die übrigen Stellungnahmen sind einschließlich der Stellungnahme der Verwaltung im Folgenden im Wortlaut wiedergegeben.

Nr.	Name des Trägers öffentlicher Belange / Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung
1	<p>Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz; Stellungnahme vom 17.12.2018 (mit Fristverlängerung)</p> <p>Wie im bisher geführten Schriftverkehr dargelegt, resultieren aus der Lärmaktionsplanung grundsätzlich keine Verpflichtungen für den Straßenbaulastträger von Bundes- und Landesstraßen.</p> <p>Lärmvorsorge und Lärmsanierung sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.</p> <p>Zum Entwurf des Lärmaktionsplanes nehmen wir im Einzelnen wie folgt Stellung:</p> <p>Zu 1.4 Mit dem Bundeshaushaltsgesetz 2016 wurden für bestehende Schienenwege die Auslösewerte der Lärmsanierung um 3 dB(A) abgesenkt. Sie entsprechen nunmehr den Auslösewerte der Lärmsanierung für Bundes- und Landesstraßen. Die Anlage ist entsprechend abzuändern.</p> <p>Zu 3.1 Die bereits vorhandenen Maßnahmen zur Lärminderung sind wie folgt zu ergänzen:</p> <p>Im Stadtbereich von Zweibrücken wurden in der Vergangenheit seitens des Straßenbaulastträgers umfangreiche passive Lärmschutzmaßnahmen sowohl im Rahmen der Lärmvorsorge als auch im Rahmen der Lärmsanierung abgewickelt.</p> <p>B 424: Lärmsanierung (1998-2004) L 465: Fruchtmarktstraße Lärmsanierung (Mitte der 90iger Jahre)</p>	<p><i>Die Werte in Anlage 1 werden entsprechend angepasst.</i></p> <p><i>Maßnahmen werden in Kap. 3.1 entsprechend ergänzt.</i></p>

Lammstraße, Alte Ixheimer Straße und Landauerstraße

Lärmvorsorge (Mitte der 90iger Jahre)

Hinsichtlich **des Einbaus von lärmindernden Fahrbahndecken** zur Lärmreduzierung ist aus der Sicht des Straßenbaulastträgers Folgendes auszuführen:

Die lärmtechnischen Eigenschaften von Fahrbahndecken sind gemäß der 16. BImSchV bei der Berechnung der Emissionspegel von Straßen zu berücksichtigen. Die Berechnungsgrundsätze sind in Nr. „4.4.1.1.3 Straßenoberfläche“ der RLS-90 festgelegt (Korrekturwert D_{Stro}). Tabelle 4 der RLS-90 wurde im Laufe der Jahre durch verschiedene Rundschreiben des BMVI wie folgt ergänzt bzw. aktualisiert:

- Betone nach ZTV Beton-StB 01 mit Waschbetonoberfläche -2 dB(A)
- **Asphaltbetone \leq 0/11 und Splittmastixasphalte 0/8 und 0/11 (ohne Absplittung)** -2 dB(A)
- Lärmarmen Gussasphalt -2 dB(A)
- Offenporige Asphaltdeckschichten (OPA) 0/11 -4 dB(A)
- Offenporige Asphaltdeckschichten (OPA) 0/8 -5 dB(A)

Die angegebenen Korrekturwerte gelten für **Außerortsstraßen** mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit **> 60 km/h**.

Die entsprechenden Vorgaben finden sich auch in der „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen - VBUS“ (Punkt 3.5.3, Tabelle 3) wieder.

Das bedeutet, dass die o.g. Korrekturwerte bei schalltechnischen Berechnungen nach den RLS-90 und der VBUS erst ab einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit größer 60 km/h in Ansatz gebracht werden können.

Beim Einbau derartiger Straßenbeläge **innerorts** haben diese Korrekturwerte keine Gültigkeit. Beispielsweise beträgt der Korrekturwert D_{Stro} für den in der Homburger Straße eingebauten **lärmarmen Asphaltbetons (AC 8) in Regelbauweise** im Bereich von Außerortsstraßen (bei $v > 60$ km/h) -2,0 dB(A), innerorts jedoch nur 0 dB(A). Gemäß VBUS (Punkt 3.5.3, Tabelle 3 *) bzw. RLS-90 können für lärmindernde Straßenoberflächen, bei denen aufgrund neuer bautechnischer Entwicklungen

Aufnahme eines entsprechenden Hinweises, dass durch verschiedene, bei der Erneuerung einer Fahrbahndecke eingesetzte Fahrbahndecke (z.B. lärmarmen Asphaltbeton (AC 8) in Regelbauweise oder PMA) eine Verbesserung der Lärmsituation erzielt werden kann. Da eine rechnerische Berücksichtigung der Lärminderung (Korrekturwert D_{Stro} gemäß VBUS) nur für Beläge möglich ist, bei denen eine dauerhafte Lärminderung nachgewiesen ist, handelt es sich bei den Angaben in Kap. 3.1 somit nur um mögliche Pegelminderungen.

eine **dauerhafte Lärminderung nachgewiesen ist**, auch andere Korrekturwerte DStro berücksichtigt werden.

Für den im Zuge der BAB A 8 eingebauten PMA wurde bisher noch kein Korrekturwert vergeben, so dass hier bei schalltechnischen Berechnungen lediglich ein DStro= 0 dB(A) in Ansatz gebracht werden kann.

Bei den im Lärmaktionsplan für die A 8 und die L 469 angegebenen Lärminderungen handelt es sich somit um **mögliche** Pegelminderungen. Ein rechnerischer Ansatz dieser Werte wäre jedoch fachlich nicht korrekt.

Grundsätzlich kann gesagt werden, dass durch die Erneuerung einer Fahrbahndecke eine Verbesserung der Lärmsituation erzielt werden kann. Einen diesbezüglichen rechnerischen Ansatz sehen weder die RLS-90 noch die VBUS vor.

Hinsichtlich der **Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen** im Innerortsbereich verweisen wir auf die zwischenzeitlich eingeführte, **mit dem MUEEF abgestimmten**, Handreichung des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur vom 3.02.2016, Az.:377-48, 03-17 als damals zuständigen Verkehrsministeriums, zum Vollzug der StVO bei der Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen zu entnehmen (siehe Anlage).

Eine Übersicht der erforderlichen Schritte im Zusammenhang mit der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen finden Sie im beigefügten Ablaufschema.

Anzumerken ist, dass gemäß Schreiben des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur vom 10. Juli 2014 (Az. 377-48.002-10) sowie vom 30. September 2014, zuletzt geändert mit Schreiben vom 22.10.2015, für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen im Zuge von inner- und außerörtlichen Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie andere nicht klassifizierte Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften weiterhin nach StVO / VwV-StVO ein **Zustimmungsvorbehalt der oberen Straßenverkehrsbehörde beim Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz besteht**.

Zu 3.2

Wie im Lärmaktionsplan ausgeführt wurde für

Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Derzeit sind im Bereich der kartierten Hauptverkehrsstraßen keine Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen vorgesehen.

Hinweis wird zur Kenntnis genom-

die geplante Lärmschutzwand im Rahmen der Lärmvorsorge das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Aufgrund der Unwägbarkeiten die mit einem Planfeststellungsverfahren verbunden sind kann jedoch ein konkreter Baubeginn nicht benannt werden.

Zu 3.3

Hinsichtlich der Festlegung von ruhigen Gebieten ist Folgendes anzumerken:

Der § 47d Abs. 2 BImSchG verweist auf die „Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“. Dort ist in Artikel 3 (Begriffsbestimmungen) „ein ruhiges Gebiet auf dem Land“ als Gebiet definiert, das **keinem** Verkehrs-, Industrie- und Gewerbelärm ausgesetzt ist. Gemäß den LAI-Hinweisen vom 9. März 2017 ist als Anhaltspunkt für eine Festlegung ruhiger Gebiete auf dem Land zumindest dann gegeben, wenn Pegelwerte von $L_{DEN} = 40$ dB(A) nicht überschritten werden. Daher sind für die Auswahl ruhiger Gebiete auch Straßen, die **nicht** zu den Hauptverkehrsstraßen zählen mit zu berücksichtigen und ggfls. bei den Berechnungen z.B. in der Lärmkartierung mit einzubeziehen. Der **Schienenverkehrslärm** müsste in diesem Zusammenhang ebenfalls Berücksichtigung finden.

Darüber hinaus müssen Lärmaktionspläne gemäß Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG Angaben über die Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms enthalten. Fehlen derartige Angaben hat das zur Folge, dass u.a. auf den das Gebiet tangierenden bzw. durchquerenden Straßen keine weitere Zunahme des Verkehrs erfolgen darf. Damit wird in die Verkehrsfunktion der Straßen und damit in die Belange des Straßenbaulastträgers eingegriffen und dieser in seiner Planungshoheit in unzulässiger Form eingeschränkt. Falls Sie die Ausweisung ruhiger Gebiete anstreben, sind die Gebiete unter Berücksichtigung der Lärmbelastung in ihrer Lage zunächst zu konkretisieren, die vorhandene und zu erwartende Lärmbeeinträchtigung auch unabhängig von den Hauptverkehrsstraßen zu ermitteln und die Maßnahmen zum Schutz der ruhigen Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu benennen. Gemäß den LAI-Hinweisen kann unter Umständen auch eine Erhöhung des Geräuschpegels zugelassen werden, was jedoch ebenfalls im Lärmaktions-

men.

Im Rahmen der diesem Lärmaktionsplan zugrunde liegenden Lärmkartierung wurden nur die Lärmbelastung entlang der Hauptverkehrsstraßen mit einer Verkehrsbelastung von über 3 Mio. Kfz/Jahr erfasst und dies nur bis zu einer Lärmbelastung von über 55 dB(A) über den gesamten Tag (L_{DEN}) bzw. über 50 dB(A) nachts (L_{NIGHT}).

Zur Ermittlung der ruhigen Gebiete reicht die Darstellungstiefe der vorliegenden Lärmkarten alleine somit nicht aus. Dies würde eine flächenhafte Berechnung der Schallimmissionen weiterer Straßen erfordern, was im Rahmen der aktuellen Lärmkartierung/-aktionsplanung nicht realisierbar ist. Die Ausweisung von ruhigen Gebieten wird im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans weiter vertieft. Die Hinweise werden dann berücksichtigt.

	<p>plan festzuschreiben ist. Die Festsetzung ruhiger Gebiete und die ggfs. vorgesehenen Schutzmaßnahmen bzw. zugelassene Ausnahmeregelungen bitten wir mit uns abzustimmen.</p>	
2	<p>Stadtverwaltung Zweibrücken/Stadtbauamt/ Untere Wasser-/Abfall- und Bodenschutzbehörde Stellungnahme vom 20.11.2018</p> <p>Zum Lärmaktionsplan 2018 (Entwurf) übermitteln wir Ihnen aus abfall-, wasser- und bodenschutzrechtlicher Sicht nachstehende Anmerkungen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Lage der L470 (Seite 1 des Lärmaktionsplanes) konnte nicht ermittelt werden. Evtl. handelt es sich um einen Schreibfehler. 2. Teilabschnitte der Landesstraßen L 465 und L471 befinden sich innerhalb eines Wasserschutzgebietes (WSG Niederauerbach bzw. WSG Birkhausen). Die jeweiligen Rechtsverordnungen sind zu beachten. 3. Sollten bauliche Maßnahmen innerhalb eines festgelegten Überschwemmungsgebietes umgesetzt werden bzw. in Gewässernähe (40m-Bereich bei Gewässer II. Ordnung und 10m-Bereich bei Gew. III. Ordnung) sind die wasserrechtlichen Bestimmungen (WHG / LWG) zu beachten. 4. Außerdem wird auf die Einhaltung der abfallrechtlichen Bestimmungen (z. B. bei teerhaltigen Abfällen / gefährlichen Abfällen) verwiesen. <p>Ggf. sind Einzelmaßnahmen mit der Unteren Abfall-, Wasser- und Bodenschutzbehörde abzustimmen!</p>	<p><i>Redaktionelle Änderung</i></p> <p><i>Die Hinweise 2-4 werden zur Kenntnis genommen und bei möglichen Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung berücksichtigt.</i></p>
3	<p>Stadtverwaltung Zweibrücken/Stadtbauamt/ Sachgebiet 66/Straßen Stellungnahme vom 29.11.2018</p> <p>In Abstimmung mit dem LBM Kaiserslautern und UBZ soll der LSA Knoten 6, L 469 Dingler-/K6 Bismarckstraße im Jahre 2019 auf LAD Technik umgerüstet werden. Weiterhin wird die Anlage, wie bei jeder Erneuerung einer LSA der letzten Jahre, barrierefrei gebaut und mit akustischen Signalgebern und Blindenleitsystem ausgestattet.</p> <p>Die neue verkehrsabhängige Steuerung mit Kameradetektion ermöglicht eine Verstärkung des Verkehrsablaufs und somit eine Lärm-</p>	<p><i>Hinweise werden in Kap. 3.2 als geplante Maßnahme aufgenommen.</i></p>

lastung der Anwohner. Weiterhin werden in Abstimmung mit dem LBM Kaiserslautern und UBZ Deckensanierungen entsprechend bei hochbelasteten Ortsdurchfahrten (B 424, L 465, L 469, L 480) z.B. Splittmastixasphalt (0/8) eingebaut, um einerseits die Dauerhaftigkeit der hochbelasteten Deckschicht zu erhöhen und andererseits trägt diese Bauweise zu einer Lärminderung von ca. 2 bis 3 dB(A) bei.	
---	--

Die **Beteiligung der Öffentlichkeit** erfolgte in der Zeit vom 18.03.2019 bis einschließlich 12.04.2019 durch Auslegung der Unterlagen im Rathaus. Diese waren außerdem auf der Internetseite der Stadt Zweibrücken einsehbar. Die Auslegung wurde am 09.03.2019 öffentlich bekannt gemacht.

Von Seiten der Bevölkerung wurden **keine** Stellungnahmen abgegeben.

Die **Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange** erfolgte ebenfalls in der Zeit vom 18.03.2019 bis einschließlich 12.04.2019.

Mit Mail vom 14.03.2019 wurden 38 Stellen beteiligt, von denen 14 eine Stellungnahme abgegeben haben. Davon haben 8 keine Anmerkungen oder Bedenken zur Planung geäußert.

Die übrigen Stellungnahmen sind einschließlich der Stellungnahme der Verwaltung im Folgenden im Wortlaut wiedergegeben.

Nr.	Name des Trägers öffentlicher Belange / Stellungnahme	Stellungnahme der Verwaltung
1	Stadtverwaltung Zweibrücken/Stadtbauamt/ Untere Wasser-/Abfall- und Bodenschutzbehörde Stellungnahme vom 05.04.2019 Wir [...] verweisen auf unsere Stellungnahme vom 20.11.2018. Im Rahmen der vorgesehenen Einzelmaßnahmen müssen die wasser-, abfall- und bodenschutzrechtlichen Belange geprüft werden.	<i>Die Stellungnahme wurde berücksichtigt. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und bei möglichen Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung berücksichtigt.</i>
2	Stadtverwaltung Zweibrücken Untere Straßenverkehrsbehörde Stellungnahme vom 12.04.2019 Die untere Straßenverkehrsbehörde befürwortet den Lärmaktionsplan. Weiterhin hätte ich noch zur Ergänzung: LSA L 465 (nicht 469) Fruchtmartstr. / Kaiserstr. bereits 2015 erneuert wurde und im gleichen Jahr wurde auch die LSA L 469 Hofenfelsstr./Zeilbäumerstr. erneuert und durch	<i>Hinweise werden in Kap. 3.1 ergänzt.</i>

	<p>eine zweite Fußgängerfurt ergänzt (S. 14).</p> <p>Bau des Überfliegers B 424/L 465 zur A8 (2018/2019) als Entlastung des KVP-Zw-Mitte, Eröffnung voraussichtlich Mai 2019? (S. 15)</p> <p>Zukünftig/aktuell: Bau des KVP-Ixheim ab 04/2019 voraussichtlich 1½ Jahre auch mit verbesserter Radwegeführung und Verbindung L 465 Mittelbacher Str. Querungsinsel. (S 16)</p>	<p><i>Hinweis wird in Kap. 3.2 ergänzt.</i></p>
<p>3</p>	<p>Industrie- und Handelskammer für die Pfalz Stellungnahme vom 04.04.2019</p> <p>Die IHK Pfalz wurde bereits im früheren Verfahren beteiligt und wir haben unsere Hinweise hierzu gegeben, die im aktuellen Planentwurf bei den bestehenden und künftig geplanten Maßnahmen berücksichtigt wurden. Sehen Sie hierzu in der Anlage die beigefügte Stellungnahme vom 2. Mai 2010 sowie das entsprechende Positionspapier der IHK-Arbeitsgemeinschaft Rheinland Pfalz, das nach wie vor Gültigkeit besitzt.</p> <p>Bei den aktuell geplanten Maßnahmen sehen wir zurzeit keine Widersprüche zu unseren Positionen.</p> <p>Grundsätzlich weisen wir darauf hin, dass zu treffende Lärmschutzmaßnahmen sowie die Ausweisung von der sog. "Ruhigen Gebieten" nicht zur Einschränkung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur und des Betriebes von Industrie und Gewerbes führen dürfen. Dabei muss auch berücksichtigt werden, dass bestehende Betriebe, Gewerbeflächen und Infrastruktur auch in Zukunft weiterentwickelt werden müssen und prosperieren dürfen und müssen.</p> <p>Nachrichtlich: Stellungnahme von 2010</p> <p>In der Stellungnahme zur Stufe 1 der Lärmaktionsplanung wurde eine frühzeitige Einbindung von IHK und betroffenen Unternehmen und eine nachhaltige und wirtschaftsfreundliche Ausgestaltung von Maßnahmen zur Reduzierung des Umgebungslärms gefordert.</p> <p>Maßnahmen, die Unternehmen unmittelbar oder mittelbar bei ihrer wirtschaftlichen Betätigung bzw. Entwicklung erheblich behindern, werden abgelehnt.</p> <p>Berücksichtigung der im Positionspapier der IHK („Lärminderung mit Augenmaß“) formulierten Positionen zu 12 Kernthemen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auf verhältnismäßige Maßnahmen setzen • Planungen nicht konterkarieren 	<p><i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Nach derzeitigem Kenntnisstand nicht mit Einschränkungen für die ansässigen Betriebe durch mögliche Maßnahmen zur Lärm-minderung zu rechnen.</i></p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Überregionale Planung ermöglichen • Betriebsfähigkeit von Unternehmen erhalten • Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ermöglichen • Verkehrsinfrastruktur nicht einschränken • Verkehrsflüsse verstetigen • Örtliche Gegebenheiten beachten • Wirkungs- und Kostenabschätzungen der Maßnahmen ausweisen • Einheitliche Lärmindizes anstreben • Qualifizierte Stellungnahmen ermöglichen <p>Planungshilfe anbieten</p>	
4	<p>Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz Stellungnahme vom 12.04.2019</p> <p>Zu 3.2 „Geplante Maßnahmen zur Lärmmin- derung für die nächsten fünf Jahre“ Seite 16 und 17</p> <p>Straßenunterhaltung und -instandsetzung ob- liegen grundsätzlich dem Straßenbaulastträger.</p> <p>Festlegungen wie 2.8. zu Fahrbahnsanierungen oder dem Einbau von lärm mindernden Fahr- bahnbelägen im Zuge von Bundes-, Landes und Kreisstraßen in Lärmaktionsplänen kom- men daher nicht in Betracht.</p> <p>Dies resultiert aus Folgendem:</p> <p>Der Umfang der Straßenbaulast wird im Bundesfernstraßen- (FStrG) und im Landes- straßengesetz (LStrG) geregelt. Nach § 3 Abs.1 Satz 2 FStrG und § 11 Abs.1 Satz 3 LStrG hat der Träger der Straßenbaulast die Straßen nach seiner Leistungsfähigkeit in einem dem regel- mäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zu- stand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Diese Verpflichtung besteht nur im Rahmen der - vor allem finan- ziellen - Leistungsfähigkeit der Straßenbaulastträ- ger. Die finanzielle Leistungsfähigkeit bestimmt sich nach den jeweiligen Haushaltsplanungen und unterliegt somit der Finanzhoheit der Stra- ßenbaulastträger Bundesrepublik Deutschland, Land Rheinland-Pfalz und Landkreisen. Weder für einen Eingriff in die Finanzhoheit der vorge- nannten Baulastträger noch in den Umfang der gesetzlich statuierten Straßenbaulast mittels des Lärmaktionsplanes besteht eine gesetzliche Grundlage.</p> <p>Daher bitten wir, den Punkt „Instandsetzung der Fahrbahnoberfläche“ als geplante Maßnahme für die nächsten fünf Jahre zu streichen.</p>	<p><i>Für die im Lärmaktionsplan ge- nannten Straßen (B 424, L 465, L 469 und L 480) liegt einerseits noch kein konkreter Zeitplan vor, wann (bzw. ob überhaupt) in den nächs- ten fünf Jahren hier Maßnahmen zur Straßenunterhaltung und -instandsetzung vorgesehen sind. Andererseits ist es angesichts der künftigen technischen Entwicklun- gen im Straßenbau sowie auch der rechtlichen Möglichkeiten zur Be- rücksichtigung der Lärmmin- derung dieser Straßenbeläge bei der Lärm- berechnung denkbar, dass andere als der genannte Fahrbahnbelag zum Einsatz kommen können.</i></p> <p><i>Aus diesen Gründen soll die In- standsetzung der Fahrbahnoberflä- che als geplante Maßnahme für die nächsten fünf Jahre gestrichen werden.</i></p> <p><i>Dennoch wird künftig bei anstehen- den Straßenunterhaltung und - instandsetzung der Einbau eines möglichst lärm mindernden Belags in Abstimmung mit dem Landesbe- trieb Mobilität geprüft. Die Fahr- bahninstandsetzung wird daher als langfristige Maßnahme in Kap. 3.4 ergänzt:</i></p> <p><i>Instandsetzung der Fahrbahn- oberfläche</i></p> <p><i>Bei künftigen Maßnahmen zur In- standsetzung der Fahrbahnoberflä- che (insbesondere in hochbelaste- ten Ortsdurchfahrten) soll in Ab-</i></p>

	<p>Zu 3.3</p> <p>Wie im bisherigen Schriftverkehr bereits ausgeführt, bitten wir die Festsetzung ruhiger Gebiete und die ggfs. vorgesehenen Schutzmaßnahmen bzw. zugelassene Ausnahmeregelungen mit uns abzustimmen.</p>	<p><i>stimmung mit dem Straßenbaulastträger geprüft werden, inwieweit lärmarme Straßenbeläge eingebaut werden können.</i></p> <p><i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Ausweisung von ruhigen Gebieten wird im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans weiter vertieft.</i></p>
<p>5</p>	<p>Planungsgemeinschaft Westpfalz Stellungnahme vom 04.04.2019</p> <p>Im Regionalen Raumordnungsplan (ROP) IV Westpfalz wird das funktionale Straßennetz der Region unter den Zielen ZN 40 und Z 41 dargestellt. Die Funktionalität dieses Verkehrsnetzes ist zu sichern und ggf. zu ertüchtigen.</p> <p>Mit dem vorliegenden Maßnahmenkatalog werden die hiervon ausgehenden Belastungen für die Wohnbevölkerung dargestellt und Maßnahmen zur Reduzierung derselben benannt. Ich begrüße alle genannten Maßnahmen zur Reduzierung von Belastungen angrenzender Wohnnutzungen. Die Funktionalität des Regionalen Straßennetzes sehe in den hier betroffenen Abschnitten nicht in Frage gestellt. Ob - und inwieweit, noch ausstehende Erkenntnisse durch bisher fehlende - noch zu erarbeitende - Informationen dazu führen, dass weitere Entlastungen hinsichtlich des Lärms erreichbar sind, bleibt offen. Durch die Einführung von Geschwindigkeitsreduzierungen in bestimmten Abschnitten, kann die v.g. Funktionalität beeinträchtigt werden. Ggf. können zusätzliche und andere Verkehrslenkungsmaßnahmen hierbei ebenfalls Verbesserungen erbringen. Eine Reduzierung von Ziel-Quellverkehr in den Ortslagen kann durch anderweitige städtebauliche Maßnahmen sowie durch Verbesserungen des öffentlichen Personennahverkehrs, geänderte Mobilitätskonzepte, etc. erreicht werden.</p> <p>Lärmschutz entlang der A8 wird durch Geschwindigkeitsreduzierungen, lärmindernde Fahrbahndecken und Lärmschutzwände angestrebt und unterliegt laufender und weiterer Anstrengungen.</p> <p>Insgesamt begrüße ich die laufenden und die weiterhin beabsichtigten Maßnahmen zur Lärminderung in der Stadt Zweibrücken.</p>	<p><i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Derzeit sind keine Maßnahmen vorgesehen, die die Funktionalität des Straßennetzes beeinträchtigen.</i></p>

6	<p>Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH Stellungnahme vom 26.03.2019</p> <p>Die VRN GmbH begrüßt grundsätzlich jene Maßnahmen die dazu dienen sollen, die Lärmbelastung der Wohnbevölkerung, vor allem während der Abend- und Nachtstunden, zu reduzieren.</p> <p>Gegen die von ihnen geplanten Maßnahmen bestehen von Seiten der VRN GmbH keine Einwände.</p> <p>Nach Auffassung der VRN GmbH sollten diese Ziele jedoch keine negativen Auswirkungen auf den ÖPNV haben. Maßnahmen die zu Fahrzeitverlängerungen führen, sollen nach Möglichkeit vermieden werden. Das zuständige Verkehrsunternehmen hat die Fahrzeiten dahingehend ausgerichtet, dass sowohl im Schulverkehr als auch im regulären Linienverkehr optimale Anschlüsse für die Fahrgäste auf andere Buslinien bzw. Bahnverkehre sichergestellt werden. Ohne die Umläufe der Buslinien genauer zu prüfen, geht die VRN GmbH davon aus, dass sich die Fahrzeiten durch eventuelle Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h verlängern bzw. betrieblich notwendige Pufferzeiten wegfallen würden. Im ungünstigsten Fall müsste für eine solche Geschwindigkeitsreduzierung zusätzliches Fahrzeugmaterial zum Einsatz kommen.</p>	<p><i>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Derzeit sind keine Geschwindigkeitsbeschränkungen vorgesehen. Die ausgewiesenen Tempo30-Zonen (vgl. Kap. 3.1) wurden mit den Verkehrsunternehmen abgestimmt.</i></p>
----------	---	--