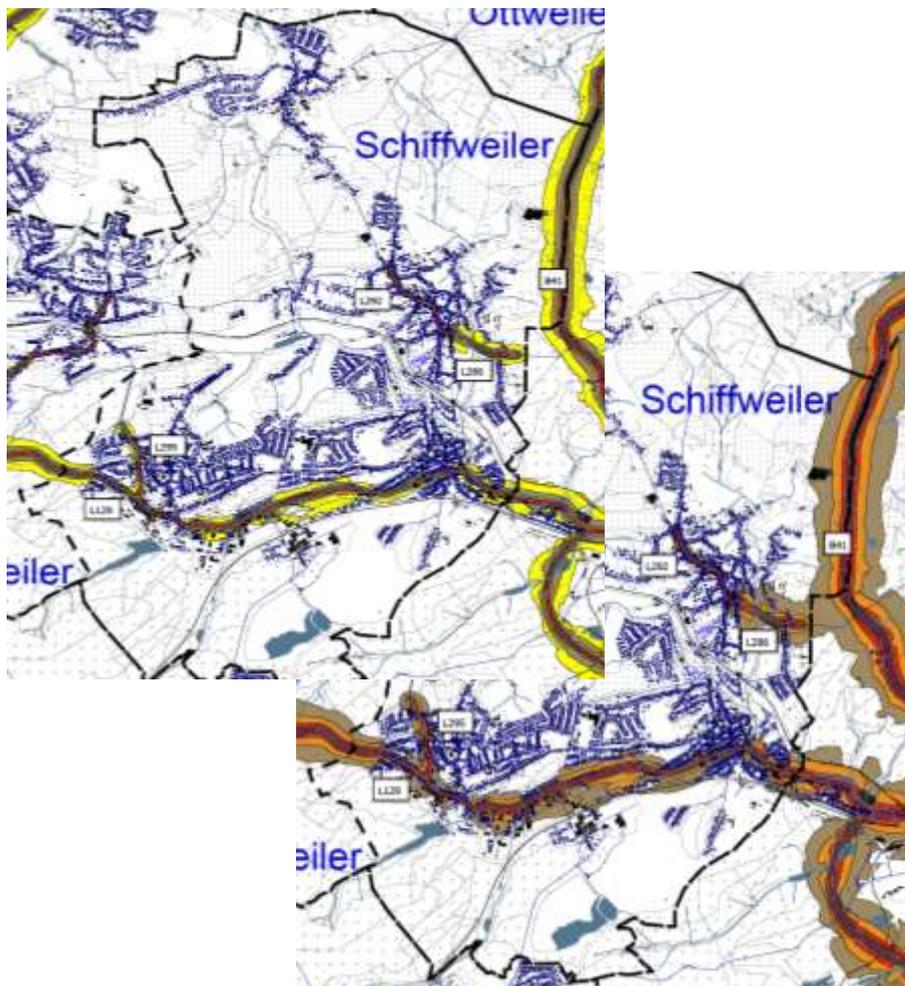




Gemeinde Schiffweiler



Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung
2. Stufe
2013

1. Vorwort zur Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung

Lärm ist ein nicht zu unterschätzendes Umweltproblem unserer heutigen Gesellschaft. Viele Menschen sind täglich während ihrer Arbeits- aber auch während ihrer Freizeit hohen Lärmpegeln ausgesetzt. Eine ständig erhöhte Umgebungslärmbelastung ist nicht nur eine erhebliche Belästigung sondern hat auch Auswirkungen auf die Gesundheit der Betroffenen. Nicht zuletzt führt sie auch zu einer Wertminderung des Eigentums. Als Hauptlärmquellen gelten der Verkehr (Straßen-, Schienen- und Luftverkehr) sowie das Gewerbe.

Am 25. Juni 2002 wurde vom Europäischen Parlament und vom Rat die „Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ („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 zu können. Die Richtlinie sieht ein zeitlich gestaffeltes Vorgehen vor (siehe Tabelle 1).

Die erste Stufe der Lärmkartierung/ Lärmaktionsplanung wurde in den Jahren 2007/2008 bearbeitet. In der zweiten Stufe sind bis zum 30. Juni 2012 und danach alle 5 Jahre Strategische Lärmkarten zu erstellen für Ballungsräume mit einer Einwohnerzahl von mehr als 100.000, 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 ausgearbeitet werden, in denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.

Die Kartierung der Hauptverkehrsstraßen erfolgte im Auftrag des Saarländischen Städte- und Gemeindetags unter Koordination des Ministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz (MUV) landesweit einheitlich durch das Zentrum für Bodenschutz und Flächenhaushaltspolitik (ZBF) am Umwelt-Campus Birkenfeld. Die Kartierung der Haupteisenbahnstrecken erfolgt durch das Eisenbahnbundesamt (EBA). Die Erstellung der Lärmaktionspläne obliegt den Gemeinden.

„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 ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den strategischen Lärmkarten ausgewiesen werden“ (2002/49/EG/Artikel 8 (1)). Der § 47d des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) erwähnt bei der Priorisierung auch die „Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen“ (Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, BGBl. I S. 1794; §47d, (1), Satz 3).

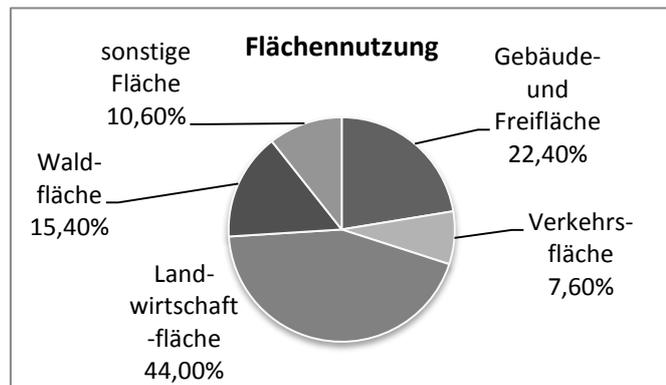
Tabelle 1: Zeitliche Stufen der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie

	Lärmkartierung zum	Lärmaktionsplan zum
Ballungsräume		
>250.000 Einwohner	30.06.2007	18.07.2008
>100.000 Einwohner	30.06.2012	18.07.2013
Hauptverkehrsstraßen		
>6 Mio. Kfz/Jahr	30.06.2007	18.07.2008
>3 Mio. Kfz/Jahr	30.06.2012	18.07.2013
Haupteisenbahnstrecken		
>60.000 Züge/Jahr	30.06.2007	18.07.2008
>30.000 Züge/Jahr	30.06.2012	18.07.2013
Großflughafen		
>50.000 Bewegungen/Jahr	30.06.2007	18.07.2008

2. Beschreibung der Gemeinde

- Die Gemeinde Schiffweiler liegt im östlichen Teil des mittleren Saarlandes im Landkreis Neunkirchen ca. fünf km nordwestlich der Stadt Neunkirchen und 10 km südwestlich von St. Wendel.
- Angrenzende Nachbarkommunen sind:
 - Ottweiler
 - Neunkirchen
 - Friedrichsthal
 - Merchweiler
 - Illingen
- Ausdehnung von W nach O ca. 4,4 km und von N nach S ca. 6,6 km
- Höhenlage: 260-420 m ü. NN
- Die Gemeinde besteht aus vier Ortsteilen mit langer Bergbautradition

Ortsteil	Fläche (ha)
Schiffweiler	755
Heiligenwald	446
Landsweiler-Reden	467
Stennweiler	755
	2.423



- Einwohner: 15.815 (Angabe des Statistischen Landesamtes zum 30.09.2013)
- Bevölkerungsdichte: 742 EW/km²
- Wohngebäude: 5.640; Wohnungen: 8.144 (Statistisches Landesamt 2012)
- Straßenverkehr: kein direkter BAB-Anschluss, Bundesstraße B41 tangiert das Gemeindegebiet im Osten, Hauptverkehrsstraßen überwiegend in der Baulast des Landes
- Schienenverkehr: Erschließung durch zwei Eisenbahnlinien mit zwei DB-Haltepunkten in Schiffweiler und Landsweiler-Reden
- Zwei ausgewiesene Gewerbegebiete befinden sich im südlichen Gemeindegebiet entlang der L129 sowie der „Saarbrücker Straße“
- Zwei ehemalige Bergwerksstandorte im südlichen Gemeindegebiet (Ortsteile Heiligenwald und Landsweiler-Reden) werden aktuell zu einer touristischen und gewerblichen Nutzung entwickelt.
- In der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung waren in der Gemeinde Schiffweiler folgende Gebiete betroffen:
 - Hauptverkehrsstraßen: Landstraße L 129 aus Richtung Neunkirchen-Sinnerthal kommend bis Kreuzung mit der Hauptstraße (Länge des Abschnittes: 620m).
 - Haupteisenbahnlinien: DB-Strecke KBS 680

3. Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen

Folgende Straßenabschnitte in der Gemeinde Schiffweiler sind in der zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung betroffen:

B41	1,4 km	Abzw. L286	Abzw. L128
L295	0,7 km	Abzw. L128	Abzw. L129
L292	0,9 km	Abzw. L286	Abzw. L297
L286	0,6 km	Abzw. L292	Abzw. B41
L129	4,1 km	Abzw. L296	Abzw. B41
Gesamtlänge	7,7 km		

Folgende Verkehrsparameter liegen vor:

Straße	Netzknotenpunkt	DTV	LKW-Anteil	Geschwindigkeit Pkw Km/h	Geschwindigkeit Lkw Km/h
			% (day, evening, night)		
B41	6608072 - 6608095	14.052	41,6	100	80
			12,5		
			7,6		
L295	6608067-6608022	2.548	7,5	50	50
	6608013-6608067	4.700	4,6 2,1 5,3	100	80
L292	6608107-6608031	5.044	10,4 3,1 1,7	50	50
L286	6608107-6608072	7.055	9,1 2,6 1,4	100	80
L129	6608022-6608023	8.900	19,4 5,9 3,1	50	50
	6608023-6608110	10.000	22,9 6,8 3,7	100	80
	6608110-6608024	10.000	22,9 6,8 3,7	50	50
	6608021-6608022	6.263	12,9 3,9 2,1	100	80

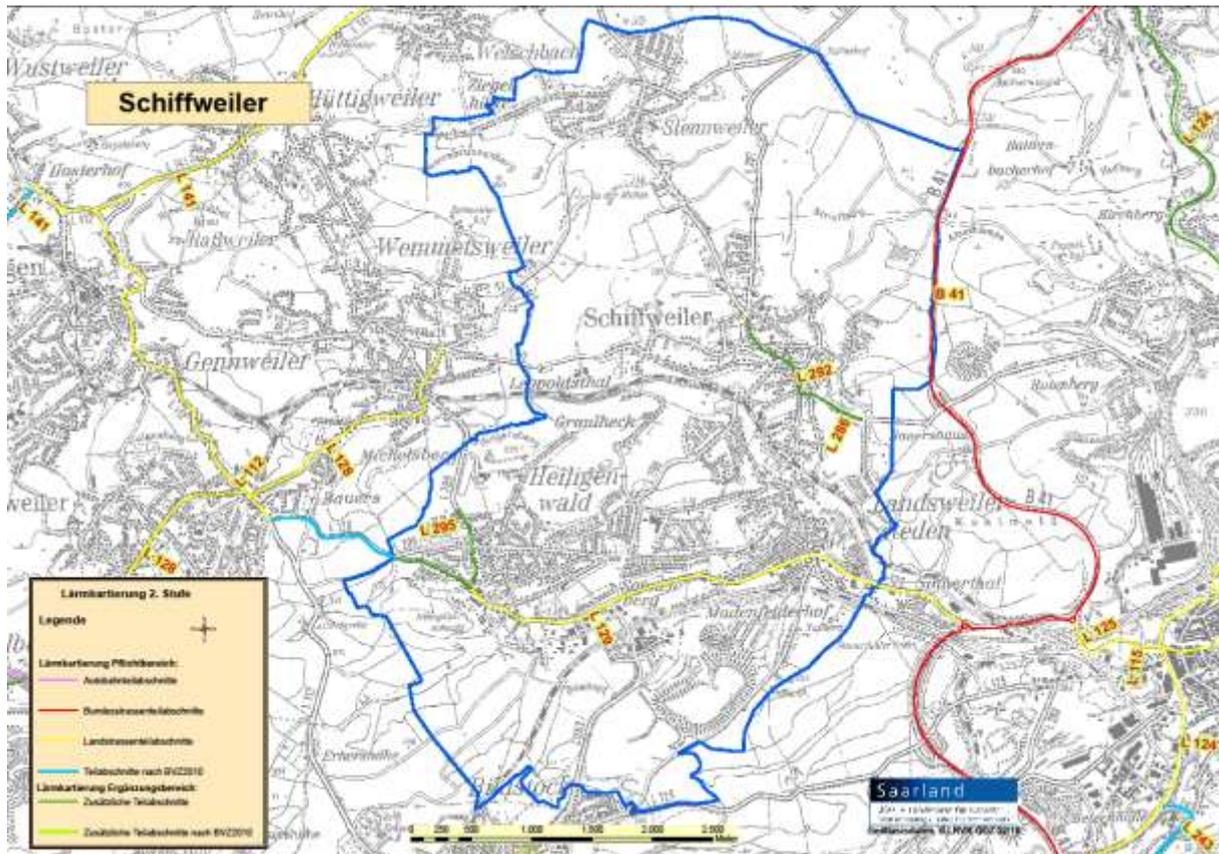


Abbildung 1: Kartierungsumfang innerhalb der Gemeinde Schiffweiler betreffend der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung

4. Zuständige Behörde

Gemäß BImSchG §47e Abs. 1 sind die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden für die Aufstellung des Lärmaktionsplans zuständig.

Gemeinde Schiffweiler
 Rathausstraße 7-11
 66578 Schiffweiler
 Telefon: 06821 – 678 – 23
 Fax: 06821 – 678 – 48
 Mail: gemeinde@schiffweiler.de
 Internet: <http://www.schiffweiler.de>
 Gemeindeschlüssel: 10 0 43 116

Allerdings sind die Gemeinden nicht Träger der Baulast für die Bundes- und Landesstraßen, die im Mittelpunkt der Lärmaktionsplanung stehen. Zuständige Behörde hierfür ist der Landesbetrieb für Straßenbau.

Landesbetrieb für Straßenbau
 Peter-Neuber-Allee 1
 66538 Neunkirchen

5. 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: Strategische Lärmkarten, die gemäß § 47c BImSchG erstellt wurden; Vorliegen der Voraussetzungen des § 47d BImSchG.

6. 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.

Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmvorsorge):

	tags	nachts
Mischgebiete	64 dB (A)	54dB (A)
Wohngebiete	59 dB (A)	49 dB (A)

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 VLärmSchR 97 gelten für bestehende Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes. Die Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmsanierung) betragen seit Juni 2010 :

	tags	nachts
Mischgebiete	69 dB (A)	59 dB (A)
Wohngebiete	67 dB (A)	57 dB (A)

7. Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Abbildungen 2 und 3 (Isophonenkarten) spiegeln die Gesamtbelastung durch Straßenverkehrslärm in der Gemeinde Schiffweiler für die Lärmindikatoren L_{DEN} bzw. L_{Night} wider. Aus der Tabelle 2 sind die Betroffenzahlen ersichtlich.

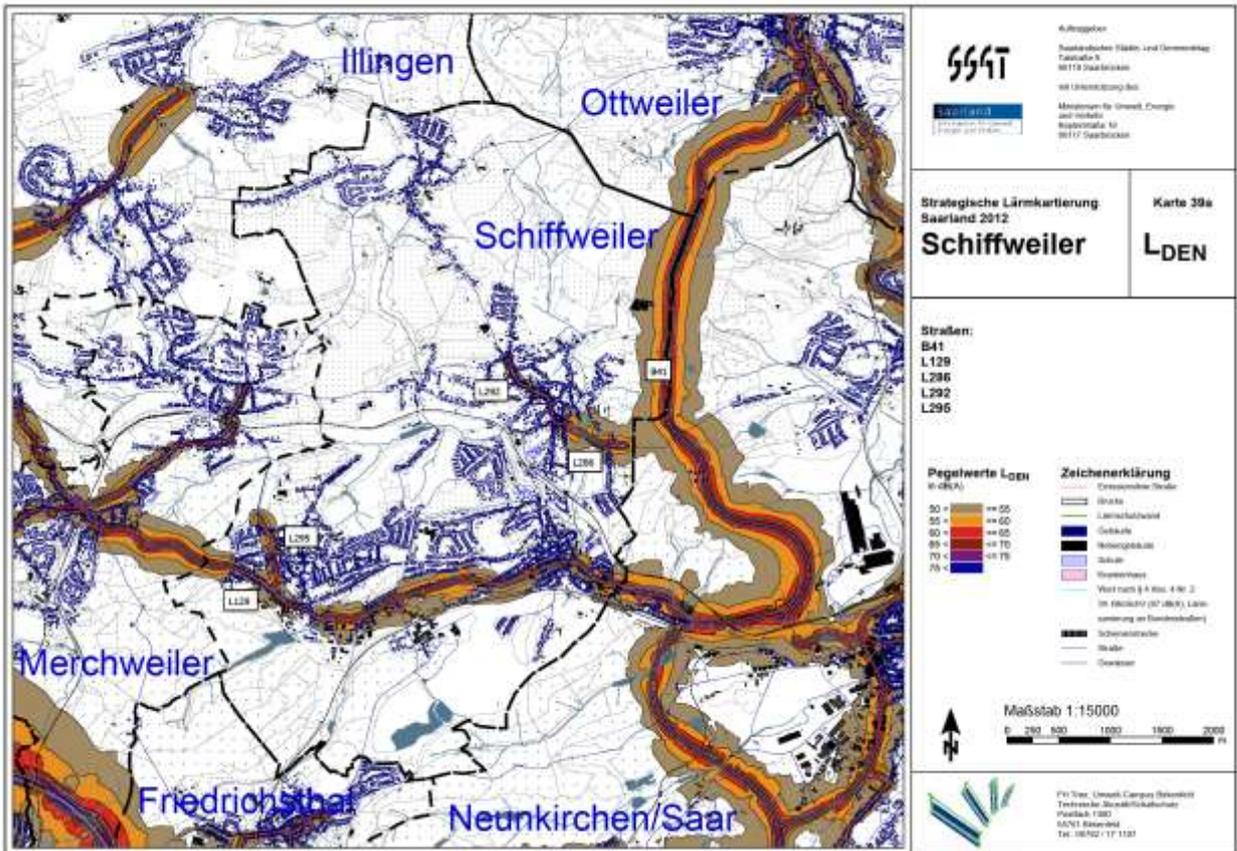


Abbildung 2: Gesamtbelastung Straßenverkehrslärm Gemeinde Schiffweiler, Lärmindikator L_{DEN}

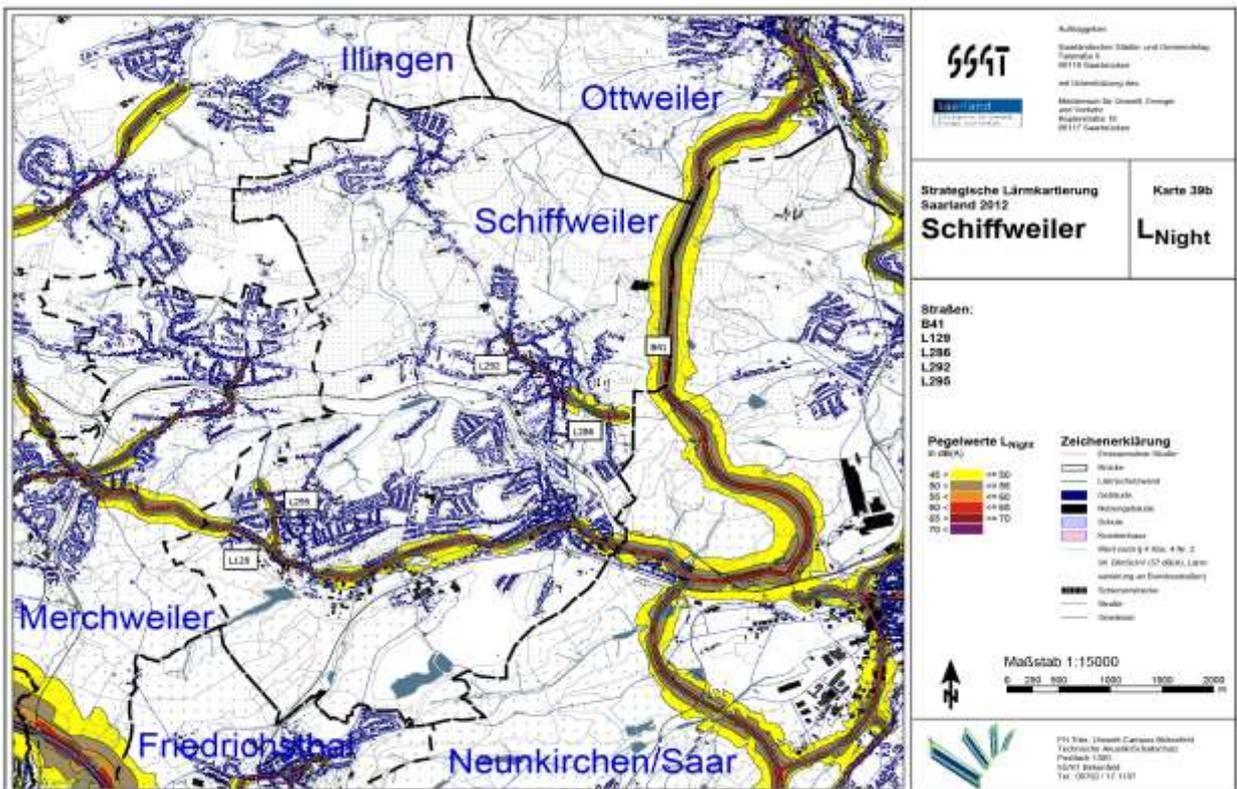


Abbildung 3: Gesamtbelastung Straßenverkehrslärm Gemeinde Schiffweiler, Lärmindikator L_{NIGHT}

Tabelle 2: Werte zur Betroffenheit

Straße	EU-Gebäudestatistik									
	Inter- valle dB(A)	Anzahl der betroffenen Menschen				Schwellen- werte dB(A)	Anzahl der Wohnungen		Anzahl der Schulen	Anzahl der Kranken- häuser
		LDEN		LNight			LDEN		LDEN	LDEN
		Un- gerundet	EU- Rundung	Un- gerundet	EU- Rundung		Un- gerundet	EU- Rundung	Un- gerundet	ungerundet
B41	50-55			0	0	> 55	0	0	0	0
	55-60	1	0	0	0	> 65	0	0	0	0
	60-65	0	0	0	0	> 75	0	0	0	0
	65-70	0	0	0	0					
	70-75	0	0	0	0					
	>75	0	0							
L129	50-55			136	100	> 55	245	200	1	0
	55-60	153	200	132	100	> 65	96	100	0	0
	60-65	139	100	82	100	> 75	0	0	0	0
	65-70	139	100	0	0					
	70-75	56	100	0	0					
	>75	0	0							
L286	50-55			10	0	> 55	24	0	0	0
	55-60	19	0	11	0	> 65	9	0	0	0
	60-65	9	0	8	0	> 75	0	0	0	0
	65-70	11	0	0	0					
	70-75	7	0	0	0					
	>75	0	0							
L292	50-55			50	0	> 55	89	100	0	0
	55-60	30	0	79	100	> 65	46	0	0	0
	60-65	54	100	23	0	> 75	0	0	0	0
	65-70	76	100	0	0					
	70-75	15	0	0	0					
	>75	0	0							
L295	50-55			24	0	> 55	25	0	0	0
	55-60	26	0	2	0	> 65	0	0	0	0
	60-65	23	0	0	0	> 75	0	0	0	0
	65-70	0	0	0	0					
	70-75	0	0	0	0					
	>75	0	0							
B41 L129 L286 L292 L295	50-55			221	200	> 55	389	400	1	0
	55-60	239	200	224	200	> 65	152	200	0	0
	60-65	226	200	113	100	> 75	0	0	0	0
	65-70	227	200	0	0					
	70-75	78	100	0	0					
	>75	0	0							

8. Bewertung der Anzahl Betroffener

Bei der Bewertung der Anzahl der Betroffenen ist zu berücksichtigen, dass sich die vorliegenden Daten lediglich auf den Straßenverkehr als Lärmquelle beziehen, weitere kumulierende Lärmemissionen etwa durch Schienenverkehr und Gewerbebetriebe sind in der vorliegenden Kartierung nicht berücksichtigt.

8.1. Kurzfristiger Handlungsbedarf: Überschreitung der Grenzwerte der Lärmsanierung

Bei Überschreitung der Werte von 70 dB(A) für den Lärmindikator L_{DEN} bzw. 60 dB(A) für den L_{Night} liegt eine Situation mit sehr hoher Belastung vor. Gesundheitliche Auswirkungen sind nicht ausgeschlossen; es besteht kurzfristig dringender Handlungsbedarf.

In den Umgebungen der Straßen L129 sind insgesamt 56 Menschen Pegeln von mehr als 70 dB(A) (L_{DEN}) bzw. 82 Menschen Pegeln von mehr als 60 dB(A) (L_{Night}) ausgesetzt (vgl. Tab. 2). Hier besteht kurzfristig Handlungsbedarf zur Vermeidung einer Gesundheitsgefährdung. Entlang der übrigen kartierten Straßenabschnitte wird kurzfristig kein Handlungsbedarf gesehen; es sind keine oder lediglich eine geringe Anzahl von Personen Pegeln ausgesetzt, die gesundheitliche Beeinträchtigungen hervorrufen können.

Schulen und Krankenhäuser liegen in keinem Gebiet in Pegelbereichen, in denen die Grenzwerte für Lärmsanierungen erreicht oder überschritten werden.

8.2. Mittelfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung gesundheitlicher Gefährdungen

Die Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO), des Umweltbundesamtes (UBA) und des Sachverständigenrates für Umweltfragen (SRU) gehen davon aus, dass bei einer Unterschreitung der Werte von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts eine gesundheitliche Gefährdung vermieden wird.

In den Umgebungen der Straßen L129 und L292 sind insgesamt 216 (L_{DEN}) bzw. 213 (L_{Night}) Menschen in den relevanten Pegelbereichen betroffen ausgesetzt (vgl. Tab. 2). Hier besteht mittelfristig Handlungsbedarf zur Minderung der erheblichen Belästigung.

Entlang der übrigen kartierten Straßenabschnitte wird mittelfristig kein Handlungsbedarf gesehen; es sind keine oder lediglich eine geringe Anzahl von Personen den relevanten Pegelbereichen ausgesetzt.

Schulen und Krankenhäuser sind bei der Betrachtung dieser Pegelbereiche nicht betroffen.

8.3. Langfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung von Belästigungen

Die Empfehlungen des Umweltbundesamtes gehen davon aus, dass bei einer Unterschreitung der Werte von 60 dB(A) tags bzw. 50 dB(A) nachts erhebliche Lärmbelästigungen vermieden werden.

Zur Unterschreitung der o.a. Pegelwerte wären hauptsächlich in der Umgebung der Straßen L129, L292 und L295 Maßnahmen erforderlich ausgesetzt (vgl. Tab. 2). Zum Erreichen dieser Zielwerte ist ein langfristiges, durch Bund und Land zu entwickelndes Verkehrslärmkonzept erforderlich.

9. Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zu Lärminderung

Hierzu wird, im Rahmen der Beteiligung öffentlicher Belange, eine Anfrage beim Landesbetrieb für Straßenbau als Träger der Straßenbaulast gestellt.

10. Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung

Laut §47 Abs. 6 BImSchG sind die in einem Lärmaktionsplan erarbeiteten Maßnahmen „durch Anordnung oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen.“ Sind planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, so haben die zuständigen Planungsträger diese bei ihren Planungen zu berücksichtigen.

Ziel der Lärmaktionsplanung ist eine Verringerung der Gesamtbelastung in dem betrachteten Gebiet. Hinsichtlich der Handlungsoptionen ist eine Prioritätensetzung erforderlich, für die beispielsweise folgende Kriterien in Frage kommen:

- Ausmaß der Pegelüberschreitung,
- Schutzbedürftigkeit und Anzahl der betroffenen Personen,
- Gesamt-Lärmbelastung,
- technischer, zeitlicher und finanzieller Aufwand.

Bei der Festlegung von Schallschutzmaßnahmen sollte, gemäß der LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, dem aktiven Schallschutz durch Maßnahmen an der Quelle und auf dem Ausbreitungsweg (z.B. leiserer Fahrbahnbelag, Schallschirme) Vorrang gegenüber dem passiven Schallschutz durch Maßnahmen beim Empfänger (z.B. Schallschutzfenster) eingeräumt werden.

Grundsätzlich wird in kurz- und mittelfristige Maßnahmen, die sich in der Regel ohne größere städtebauliche Maßnahmen realisieren lassen und langfristige Maßnahmen, die städtebauliche und verkehrsplanerische Maßnahmen umfassen, unterschieden.

Tabelle 3: mögliche Maßnahmen zur Geräuschkürzung und deren Wirksamkeit

Maßnahme	Reduzierung des Lärmpegels um
Verkehrslenkung/Verkehrsmanagement → Halbierung des Verkehrs → Reduzierung des LKW-Anteils von 20% auf 5%	3 dB(A) 3,4 dB(A)
Geschwindigkeitsreduzierung → von 50 auf 30km/h (LKW-Anteil bei 10%)	2,6 dB(A) Mittelungspegel 5 dB(A) Maximalpegel
Verstetigung des Verkehrs (geeignete Ampelschaltungen, Kreisverkehre)	1,5 dB(A) Mittelungspegel 4 dB(A) Maximalpegel
Fahrbahnqualität (offenporiger Asphalt im Vergleich zu Asphaltbeton)	5 dB(A) (LKW) 8 dB(A) (Pkw)

Zahlreiche weitere Maßnahmen im Bereich des Städtebaus, der Straßenraumgestaltung, der Verkehrsmittelnutzung sowie der Verkehrsmitteltechnik können einen Beitrag zur Lärmreduktion leisten; Effizienz und Machbarkeit der jeweiligen Maßnahmen müssen jedoch individuell überprüft werden.

An dieser Stelle muss erneut darauf hingewiesen werden, dass die Gemeinde Schiffweiler kaum Einflussmöglichkeiten auf die Umsetzung der im Folgenden vorgeschlagenen Maßnahmen zur Lärmsanierung hat, da alle im Rahmen der strategischen Lärmkartierung als Hauptlärmquellen identifizierten Straßenabschnitte in der Baulast des Landes bzw. des Bundes liegen.

Weiterhin ist anzunehmen, dass die tatsächliche Lärmbelastung in der Gemeinde Schiffweiler deutlich höher ist, als in der vorliegende Lärmaktionsplanung bisher beurteilt; entscheidende Daten der Lärmkartierung des Eisenbahnbundesamtes zur Bewertung der beiden Eisenbahnlinien liegen noch nicht vor und eine Erfassung der Lärmemissionen verursacht durch das Gewerbe ist in der Lärmkartierung nicht vorgesehen.

Unter Berücksichtigung dieser Ausgangssituation wurden dennoch folgende Vorschläge zu konkreten Maßnahmen aus der Lärmaktionsplanung in der Gemeinde Schiffweiler aufgestellt:

10.1. Kurzfristige Maßnahmen

- Eine kurzfristig umzusetzende und gleichzeitig kostengünstige Maßnahme ist die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (z.B. Tempo 30-Zonen), neben einer Lärmpegelsenkung wirken sich diese Maßnahmen auch positiv auf die Verkehrssicherheit und Luftqualität aus. Denkbar wären diese Maßnahmen entlang der L129 und der L292.
- Straßenbeläge sollten im gesamten Gemeindegebiet in einem ordnungsgemäßen Zustand gehalten werden und Schäden (z.B. Schlaglöcher) zeitnah ausgebessert werden. Lärmquellen, verursacht durch Höhendifferenzen im Straßenbelag (z.B. an Kanaldeckeln) sollten beispielsweise mittels Distanzringen ausgeglichen werden.
- Die Information und Sensibilisierung der Öffentlichkeit zu Themen der Umgebungslärmbelastung (z.B. Hinweise zu einer lärmärmeren Fahrweise) würde grundsätzlich im Rahmen der Möglichkeiten der Kommune liegen.

10.2. Mittel- und langfristige Maßnahmen

- Bei erforderlichen Erneuerungen des Fahrbahnbelages im gesamten Gemeindegebiet sollte grundsätzlich die Möglichkeit des Einbaus lärmindernder Deckschichten geprüft werden.
- Die Möglichkeit des Ersatzes von Ampelanlagen durch Kreisverkehre sollte im Bereich der Kreuzungen L129/L292 und L295/L296 überprüft werden, um eine Verstetigung des Verkehrsflusses zu ermöglichen und lästige Lärmspitzen durch Anfahren und Abbremsen an Ampelanlagen abzumildern.
- Im Bereich der Straßenraumgestaltung würden die Ausweitung von Grünstreifen, Strauchbepflanzungen und Fassadenbegrünungen, insbesondere entlang der Hauptverkehrsstraßen, positive Effekte der Lärmabsorption bringen.
- In Anbetracht der bereits vorhandenen Stromtanksäule im Bereich der L129 sollten Anstrengungen unternommen werden, den Anteil an Elektrofahrzeugen in der Gemeinde Schiffweiler zu erhöhen.
- Fördermöglichkeiten des ÖPNV sind gemeinsam mit den Anbietern vor Ort zu analysieren, gleichzeitig sollte der Einsatz von modernen, lärm- und schadstoffreduzierten Fahrzeugen gefordert werden. Eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr bringt neben der Lärminderung positive Effekte bei der Verkehrssicherheit, Luftqualität, Energie- und CO₂-Einsparung.

10.3. Sonstige Maßnahmen

Eine weitere Maßnahme der Lärmaktionsplanung wäre die gemäß § 47d Abs. 2 BImSchG als Ziel formulierte Ausweisung ruhiger Gebiete und deren Schutz vor Zunahme des Lärms. Die Ausweisung ruhiger Gebiete kann sowohl in bebauten Bereichen (Wohngebiete), als auch unbebauten Gebieten (Erholungsgebiete) erfolgen. Da die aktuell vorliegende Lärmkartierung jedoch lediglich den Straßenverkehrslärm berücksichtigt, für eine Ausweisung ruhiger Gebiete jedoch eine flächendeckende Lärmkartierung unter Berücksichtigung weiterer Lärmemittanten wie Schienen- und Luftverkehr, Gewerbe, Bildungs- und Sporteinrichtungen zwingend notwendig ist, können in der vorliegenden Lärmaktionsplanung keine Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete formuliert werden.

11. Protokolle der öffentlichen Anhörung

Der Aktionsplan wurde am In der Sitzung des Gemeinderates beschlossen. Er ist der Öffentlichkeit durch Auslegung im Zeitraum bekannt gemacht worden.

12. Quellenangaben

- Ministerium für Umwelt- und Verbraucherschutz: Bereitstellung der Daten der landesweiten Lärmkartierung 2012
- Ministerium für Umwelt und Verbraucherschutz - Lärmaktionsplanung- Leitfaden für die Gemeinden des Saarlandes 2012
- Länderausschuss für Immissionsschutz (2007): LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung
- Statistisches Amt Saarland: <http://www.saarland.de/SID-0A2936DD-79E05AE1/11680.htm>

Schiffweiler, 03.02.2015

Der Bürgermeister

gez. Markus Fuchs