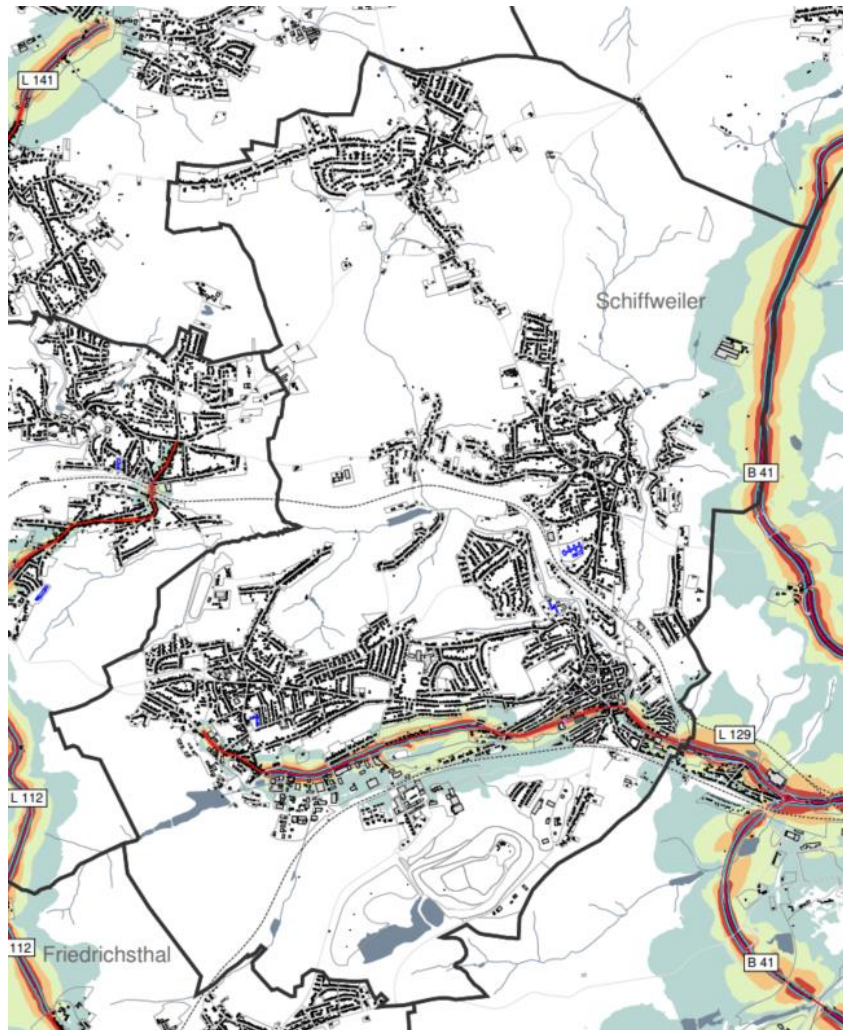




Gemeinde Schiffweiler



Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung
4. Stufe
2024

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“. Neben der Verbesserung der bestehenden Lärmsituation ist das Ziel, ruhige Gebiete vor neuen Lärmquellen oder der Zunahme des Lärms zu schützen.

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. Die erste Stufe der Lärmkartierung/ Lärmaktionsplanung wurde in den Jahren 2007/2008 bearbeitet. Ab diesem Zeitpunkt müssen die Lärmaktionspläne alle 5 Jahre überprüft und gegebenenfalls überarbeitet werden. Grundlage hierfür sind die zur Verfügung gestellten Daten der Lärmkartierung.

Die Kartierung der Hauptverkehrsstraßen erfolgte im Auftrag des saarländischen Städte und Gemeindetages landesweit einheitlich durch das Büro GSB GbR in Nohfelden-Bosen. 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).

Die Gemeinde Schiffweiler hat zuletzt im Jahr 2018 einen Lärmaktionsplan aufgestellt.

2. 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

Telefon: 06821/ 100-0
Fax: 06821/ 100-509

3. Rechtlicher Hintergrund

- Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm („EU-Umgebungslärmrichtlinie“).
- 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.

4. Beschreibung der Gemeinde

- Die Gemeinde Schiffweiler liegt im östlichen Teil des mittleren Saarlandes im Landkreis Neunkirchen ca. 5 km nordwestlich der Stadt Neunkirchen und 10 km südwestlich von St. Wendel.
- Angrenzende Nachbarkommunen sind:
 - Ottweiler
 - Neunkirchen
 - Friedrichsthal
 - Merchweiler
 - Illingen
- Fläche: 21,42 km²

- Höhenlage: 260-420 m ü. NN
- Die Gemeinde besteht aus vier Ortsteilen mit langer Bergbautradition

Ortsteil	Funktion
Schiffweiler	Wohnen, Gewerbe
Heiligenwald	Ehemaliger Bergwerkstandort, Wohnen, Gewerbe, Naherholung
Landsweiler-Reden	Ehemaliger Bergwerkstandort, Wohnen, Gewerbe, Tourismus
Stennweiler	Wohnen, Landwirtschaft

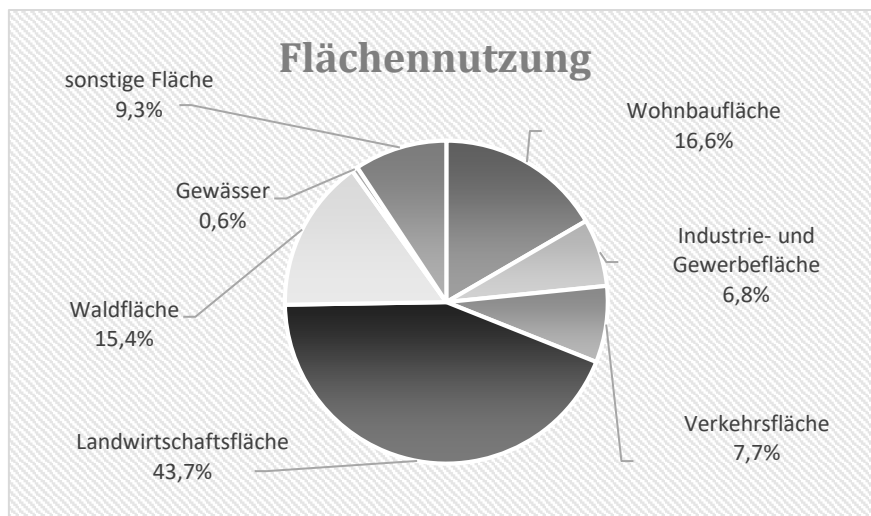


Abbildung 1: Flächennutzung in der Gemeinde Schiffweiler, Quelle: Statistisches Amt 2024, [AV1-4j.indd \(saarland.de\)](#)

- Einwohner: 15.537 (Angabe des Statistischen Landesamtes zum 31.12.2023)
- Bevölkerungsdichte: 725 EW/km²
- 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.

5. Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen

In der vierten Stufe der Lärmaktionsplanung sind Straßen zu berücksichtigen, die ein jährliches Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen KfZ aufweisen, was einer täglichen Verkehrsmenge von 8.219 KfZ entspricht.

Gegenüber der dritten Stufe der Lärmaktionsplanung hat sich die Zahl der betroffenen Straßenabschnitte in der Gemeinde Schiffweiler reduziert.

Betroffene Abschnitte in der Stufe 3:

Bezeichnung	Länge	Von	Bis
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		

Betroffene Abschnitte in der Stufe 4:

Bezeichnung	Länge	Von	Bis
B41	1,4 km	Abzw. L286	Abzw. L128
L129	4,1 km	Abzw. L296	Abzw. B41
Gesamtlänge	5,5 km		

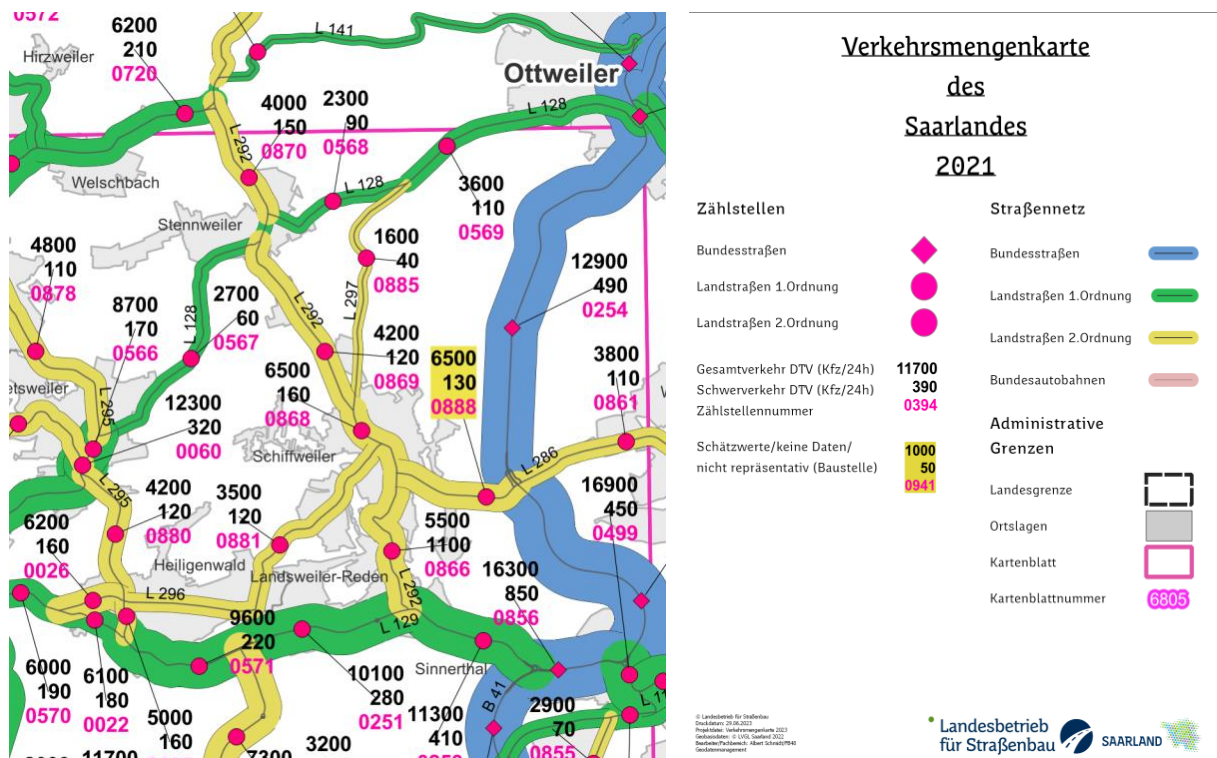


Abbildung 2: Ausschnitt aus der Verkehrsmengenkarte des Saarlandes 2021 (Quelle: [verkehrsmengenkarte_pdf.pdf \(saarland.de\)](https://www.saarland.de/verkehrsmengenkarte_pdf.pdf))

Tabelle 1: Folgende Verkehrsparameter liegen vor (in Klammern: Daten der Stufe 3)

Straße	Netzknotenpunkt	DTV	LKW-Anteil	Geschwindigkeit Pkw Km/h	Geschwindigkeit Lkw Km/h
		In Klammern Werte aus Stufe 3	Anzahl LKW / h (day, evening, night) In Klammern Werte aus Stufe 2		
B41	6608072 - 6608095	12.363 (12.675)	41,8 (39,3) 12,9 (7,1) 8,8 (6,0)	100	80
L129	6608022-6608023	9.717 (10.624)	59,3 (59,3) 34,9 (35,0) 6,8 (6,8)	50	50
	6608023-6608110	10.896 (11.166)	18,6 (18,6) 5,5 (5,5) 3,0 (3,0)	100	80
	6608110-6608024	10.896 (11.166)	18,6 (18,6) 5,5 (5,5) 3,0 (3,0)	50	50
	6608024-6608106	12.170 (6.693)	28,2 (13,1) 7,0 (4,0) 4,0 (2,4)	50 (100)	50 (80)

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 01.08.2020:

	tags	nachts
Mischgebiete	66 dB (A)	56 dB (A)
Wohngebiete	64 dB (A)	54 dB (A)

In der städtebaulichen Planung werden die schalltechnischen Orientierungswerte der

- DIN 18.005, Teil 1 'Schallschutz im Städtebau – Berechnungsverfahren - Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung', Beiblatt 1 /9/ herangezogen. Diese betragen:

	tags	nachts
Mischgebiete	60 dB (A)	50 dB (A)
Wohngebiete	55 dB (A)	45 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} (Day-Evening-Night = 24 Stunden-Wert) bzw. L_{Night} wider. Aus der Tabelle 3 sind die Betroffenenzahlen ersichtlich. Dabei ist zu beachten, dass es sich bei den Daten der Lärmkarten um errechnete Werte anhand der festgestellten Verkehrsmengen handelt und nicht um tatsächlich gemessene Lärmwerte.

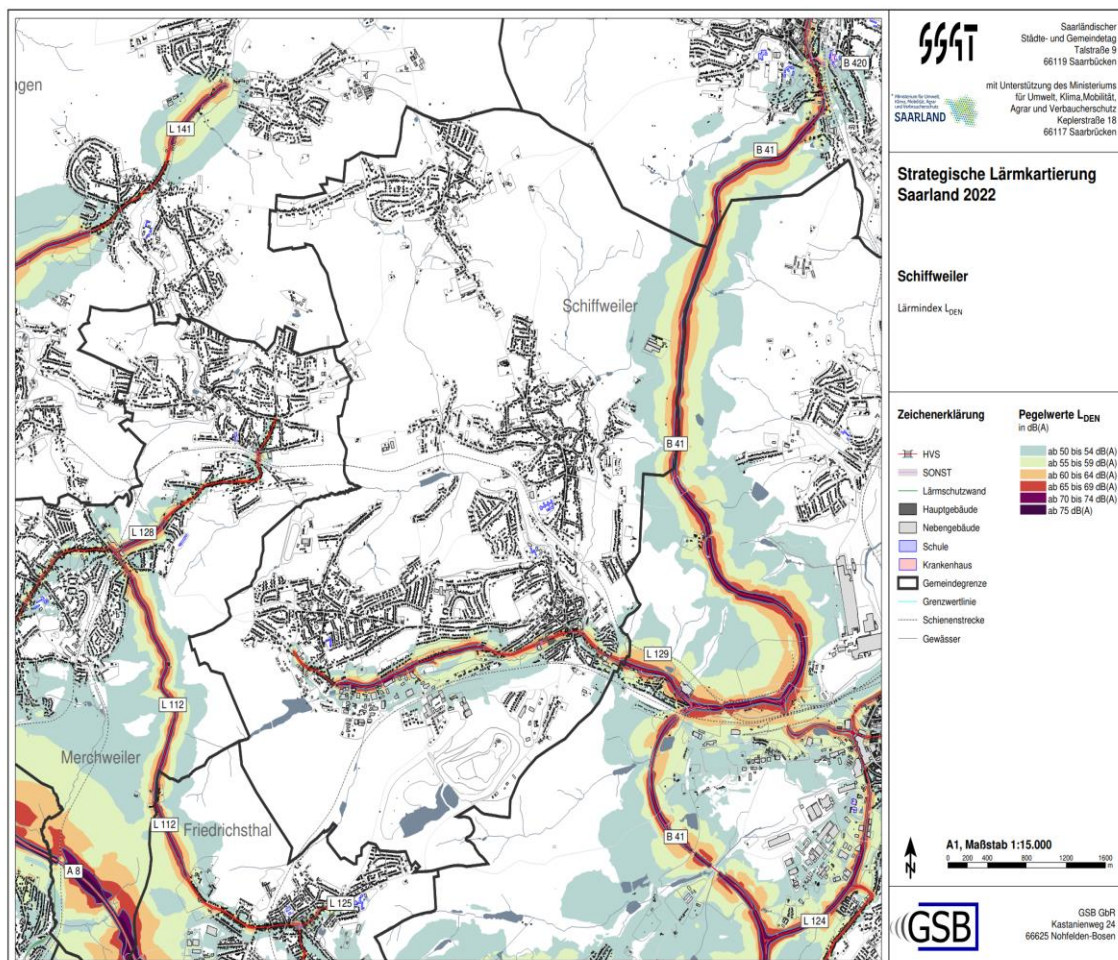


Abbildung 3: Gesamtbelastung Straßenverkehrslärm Gemeinde Schiffweiler, Lärmindikator L_{DEN}

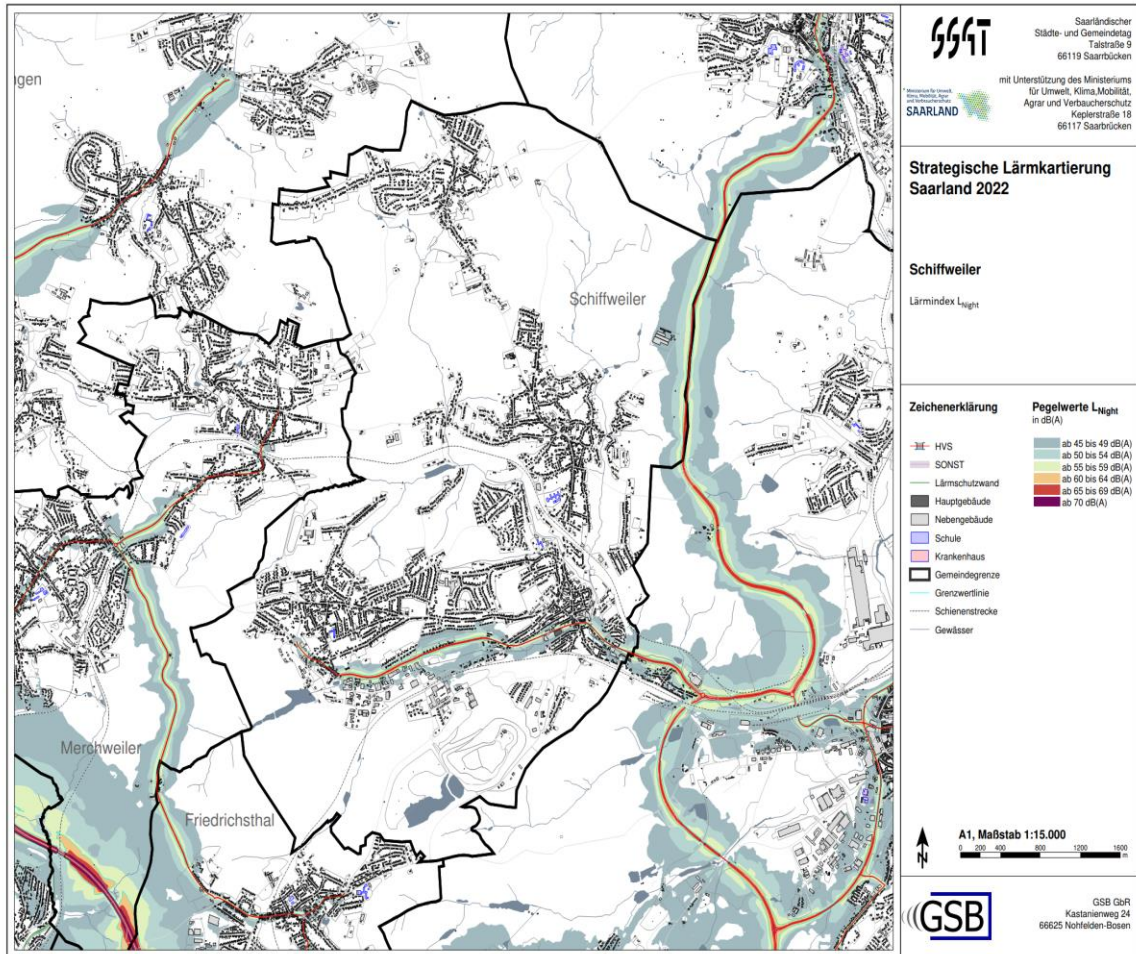


Abbildung 4: Gesamtbelastung Straßenverkehrslärm Gemeinde Schiffweiler, Lärmindikator L_{NIGHT}

Tabelle 2: Werte zur Betroffenheit

Inter- valle dB(A)	Anzahl der betroffenen Menschen				Schwellen- werte dB(A)	Anzahl der Wohnungen		Anzahl der Schulen LDEN Un- gerundet	Anzahl der Kranken- häuser LDEN ungerundet	Betroffene Fläche LDEN In km 2
	LDEN		LNight			LDEN				
	Un- gerundet	EU- Rundung	Un- gerundet	EU- Rundung		Un- gerundet	EU- Rundung			
55-59	313 (0)	300	189 (219)	200	> 55	390 (441)	400	0 (1)	0 (0)	1,06
60-64	177 (279)	200	223 (214)	200	> 65	141 (183)	100	0 (0)	0 (0)	0,29
65-69	228 (209)	200	77 (141)	100	> 75	0 (9)	0	0 (0)	0 (0)	0,04
70-74	64 (206)	100	0 (28)	0						
>75	0 (146)	0	0 (0)	0						
	782 (840)		489 (602)			531		0	0	

Erstmals wurden die Zahlen der Fälle ischämischer Herzkrankheiten (IHD), die geschätzte Zahl der Fälle starker Belästigung (HA) und die geschätzte Zahl der Fälle starker Schlafstörung (HSD) erfasst:

	Anzahl
IHD (LDEN)	0
HA (LDEN)	144
HSD (Lnight)	33

Diese Zahlen dienen dazu, die abstrakten Zahlen zu lärmbelasteten Menschen in konkreten Auswirkungen des Lärms auf die menschliche Gesundheit darzustellen.

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, Flugverkehr und Gewerbebetriebe sind in der vorliegenden Kartierung nicht berücksichtigt. Auch ist zu beachten, dass lediglich eine Bewertung der relevanten Straßenabschnitte (Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Pkw pro Jahr) im Rahmen dieser Lärmaktionsplanung erfolgt.

Es gibt für die Bewertung der Anzahl der Betroffenen im Rahmen der Lärmaktionsplanung keine gesetzlichen Vorgaben. Die Bewertung der Betroffenheit liegt im Ermessen der jeweiligen Gemeinden unter Berücksichtigung der regionalen Gegebenheiten. Eine Orientierungshilfe zur Wahl der Auslösewerte bieten dabei folgende Empfehlungen:

Handlungsziel	LDEN	LNight
SRU Sachverständigenrat für Umweltfragen: 'Für eine entschlossene Umweltpolitik in Deutschland und Europa', Umweltgutachten 2020		
Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen	65 dB(A)	55 dB(A)
Vermeidung erheblicher Belästigungen	55 dB(A)	45 dB(A)
Vermeidung von Belästigungen	50 dB(A)	40 dB(A)
Umweltbundesamt 2022: 'Empfehlungen zu Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung (https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/umgebungslaermrichtlinie/laermaktionsplanung)		
Vermeidung gesundheitlicher Auswirkungen	60 dB(A)	50 dB(A)
Vermeidung erheblicher Belästigungen	55 dB(A)	45 dB(A)
Umweltbundesamt 2019: WHO-Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region, Lärmfachliche Bewertung der neuen Leitlinien der Weltgesundheitsorganisation für Umgebungslärm für die Europäische Region (WHO-Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region (umweltbundesamt.de))		
Vermeidung schädlicher gesundheitlicher Auswirkungen und Beeinträchtigungen des Schlafes	53 dB(A)	45 dB(A)
Baden-Württemberg, Ministerium für Verkehr: Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung, 08.02.2023		
Auslösewert LAP	65 dB(A)	55 dB(A)

Insgesamt ist die Anzahl der durch Lärm Betroffenen Personen in der Gemeinde Schiffweiler als gering zu bewerten. Unter Berücksichtigung des Auslösewertes von 55 dB (A) und somit der Orientierung am unteren Pegelrand der Lärmkartierung, sind ganztags 782 Einwohner (5,0 % der Bevölkerung) und nachts 489 Einwohner (3,1 % der Bevölkerung) von Verkehrslärm betroffen bzw. beeinträchtigt (siehe Tabelle 3).

Ab dem Auslösewert von 60 dB(A) ist von gesundheitlichen Auswirkungen des Verkehrslärms auszugehen. In diesen Pegelbereichen sind ganztags 469 Einwohner (3,0 % der Bevölkerung) und nachts 300 Einwohner (1,9% der Bevölkerung) betroffen.

Die Gesamtanzahl der Betroffenen hat sich gegenüber der Stufe 3 verringert (L_{DEN} : 840; L_{Night} : 602), jedoch sind die Werte aufgrund der Änderung der Berechnungsmethode sowie der für die Lärmkartierung relevanten Straßenabschnitte nicht vergleichbar.

Die grafische Darstellung der Gesamtbelastung durch Verkehrslärm (Abb. 2 und 3) zeigt, dass die gesamte Betroffenheit durch Verkehrslärm auf den Verlauf der L 129 (Itzenplitzstraße und Kreisstraße) beschränkt. Dabei sind die Gebäude der Kreisstraße 82-120 am besonders stark betroffen, weiterhin der Abschnitt der Itzenplitzstraße Hausnummer 1 – 31, sowie der Abschnitt der Kreisstraße 16 – 24 und im Bereich des Klinkenthalcenters (Hsnr. 29).

Entlang der B41 liegt lediglich im Bereich der Gärtnerei Brill eine Betroffenheit im Pegelbereich ab 55 dB(A) vor.

Schulen und Krankenhäuser liegen laut Auswertung in Tabelle 3 nicht in Pegelbereichen, in denen die Grenzwerte für Lärmsanierungen erreicht oder überschritten werden. Im Bereich der Itzenplitzstraße die private Kaufmännische Schule mit Lärmpegeln bis 65 dB(A) betroffen ist (vgl. Abb. 2 und 3).

9. Maßnahmenplanung

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 Lärmbelastung 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.

Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung sind:

- Geschwindigkeitsreduzierung (schnell umsetzbar und kostengünstig)
- Reduzierung der Verkehrsmenge und des LKW-Anteils
- Verstetigung des Verkehrs (z.B. geeignete Ampelschaltungen, Kreisverkehre)
- Erneuerung oder Änderung des Fahrbahnbelags, Vermeidung von Schlaglöchern
- Einsatz lärmgeminderter Fahrzeuge (bzw. Bereifung)
- Errichtung von Lärmschutzwänden

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.

9.1. Bereits vorhandene Maßnahmen zu Lärminderung

In der zweiten und dritten Stufe der Lärmaktionsplanung wurde ein Maßnahmenkatalog erarbeitet, der unter anderem die Ausweisung von Tempo 30- Zonen entlang der L129 und L292 vorsah, sowie die Verstetigung des Verkehrsflusses durch den Bau von Kreisverkehrsplätzen im Bereich der Kreuzungen L129/L292 und L295/L296 und den Einbau von lärmindernden Asphaltbelägen.

Bislang wurde keine dieser Maßnahmen umgesetzt.

Von Seiten des Landesbetriebes für Straßenbau wurde im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Lärmaktionsplanung der Stufe 3 wie folgt Stellung genommen:

„Die Feststellungen und Vorschläge der Kommunen im Rahmen der Lärmaktionsplanung verpflichten den Straßenbaulastträger nicht zu deren Durchführung. Die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen von 30 km/h kommen nur in Betracht, wenn die zulässigen Richtwerte überschritten werden und diese Maßnahme mindestens eine Minderung um 3 dB (A) bewirkt. Die Zuständigkeit hierfür liegt bei der Straßenverkehrsbehörde des Landkreis Neunkirchen.

Lärmindernde Asphaltbeläge haben sowohl in der Asphalttechnologie als auch beim Lärmschutz noch keinen Einzug in das offizielle Regelwerk gefunden, sodass der Landesbetrieb von weiteren Teststrecken absieht.

Zur Umrüstung von Verkehrsknotenpunkten zu Kreisverkehren wären dezidierte Verkehrsuntersuchungen erforderlich.“

Eine Stellungnahme der Kreisverkehrsbehörde liegt nicht vor.

Die allgemeine Erhöhung des Anteils von Elektrofahrzeugen in den vergangenen Jahren dürfte sich innerorts auch auf die Verkehrslärmsituation ausgewirkt haben. Diese Annahme kann jedoch nicht mit Daten belegt werden.

In der Gemeinde Schiffweiler wurden seit der letzten Lärmaktionsplanung weitere Ladesäulen für Elektrofahrzeuge installiert. Aktuell beträgt die Zahl der öffentlichen Ladesäulen 6 (Standorte: Kreisstraße, Klinkenthalcenter; Bahnhofstraße, Pettinger Platz). Weitere 4 sind in Planung (Bildstockstraße, Gondwana; Hansenstraße, Rathaus).

9.2. Geplante Maßnahmen zur Lärminderung

Konkrete Maßnahmenpläne liegen nicht vor. Da sich die Zahl der zu berücksichtigten Straßenabschnitte in der vierten Stufe der Lärmaktionsplanung reduziert hat und die Betroffenheiten durch Verkehrslärm ausschließlich entlang der L 129 auftreten, wären Maßnahmen auch nur für diesen Straßenabschnitt zu planen.

In Anbetracht der Wahrnehmung der Lärmsituation vor Ort und der Erhöhung der Lebensqualität der Bevölkerung sollten Maßnahmen zur Lärminderung auch außerhalb der für die vierte Stufe der Lärmaktionsplanung relevanten Straßenabschnitte in Betracht gezogen werden.

9.2.1. 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. Mit der Reform des Straßenverkehrsgesetzes 2024 wird die Einführung von Tempo-30-Regelungen erleichtert, daher sollte von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht werden.
- 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.

9.2.2. 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.
- Fördermöglichkeiten des ÖPNV sind gemeinsam mit den Anbietern vor Ort zu analysieren, gleichzeitig sollte der Einsatz von modernen, lärm- und schadstoffreduzierten Fahrzeugen im ÖPNV gefordert werden. Eine Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr bringt neben der Lärminderung positive Effekte bei der Verkehrssicherheit, Luftqualität, Energie- und CO₂-Einsparung.

9.3. 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 Lärmemittelen wie Schienen- und Luftverkehr, Gewerbe, Bildungs- und Sporteinrichtungen zwingend notwendig ist, können in der vorliegenden Lärmaktionsplanung keine konkreten Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete formuliert werden.

Vor dem Hintergrund, dass die Belastungen durch Verkehrslärm in der Gemeinde Schiffweiler als gering einzustufen sind und große Teile des ländlichen Gemeindegebietes Lärmpegel aufweisen, die belästigend oder beeinträchtigend eingestuft werden, wird eine gesonderte Ausweisung ruhiger Gebiete als nicht notwendig erachtet wird.

10. Mitwirkung der Öffentlichkeit

Der Entwurf des Lärmaktionsplanes der 4. Stufe wurde in der _____ Sitzung des Gemeinderates am _____ beschlossen.

Die Öffentlichkeit wurde durch Auslegung in den Diensträumen im Zeitraum vom 07.10.2024 bis 04.11.2024 und durch Veröffentlichung auf der Homepage der Gemeinde Schiffweiler beteiligt.

Relevante Träger öffentlicher Belange wurden schriftlich um Stellungnahme gebeten. Während der öffentlichen Auslegung gaben _____ Personen Anmerkungen per E-Mail zu Protokoll. Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gingen _____ schriftliche Rückmeldungen ein.

Die Abwägung durch den Gemeinderat erfolgte in der Sitzung Nr. ____ am _____

Der Lärmaktionsplan wurde in der ____ Sitzung des Gemeinderates am _____ abschließend beschlossen.

11. Quellenangaben (sofern nicht bereits im Textteil zitiert)

- Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz: Bereitstellung der Daten der landesweiten Lärmkartierung 2022
- GSB GbR: Empfehlungen für den Lärmaktionsplan der 4. Runde Gemeinde Schiffweiler vom 10.11.2022
- Bund/Länder- Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (2022): LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung- Dritte Aktualisierung, Stand: 19.09.2022

Schiffweiler, _____

Der Bürgermeister