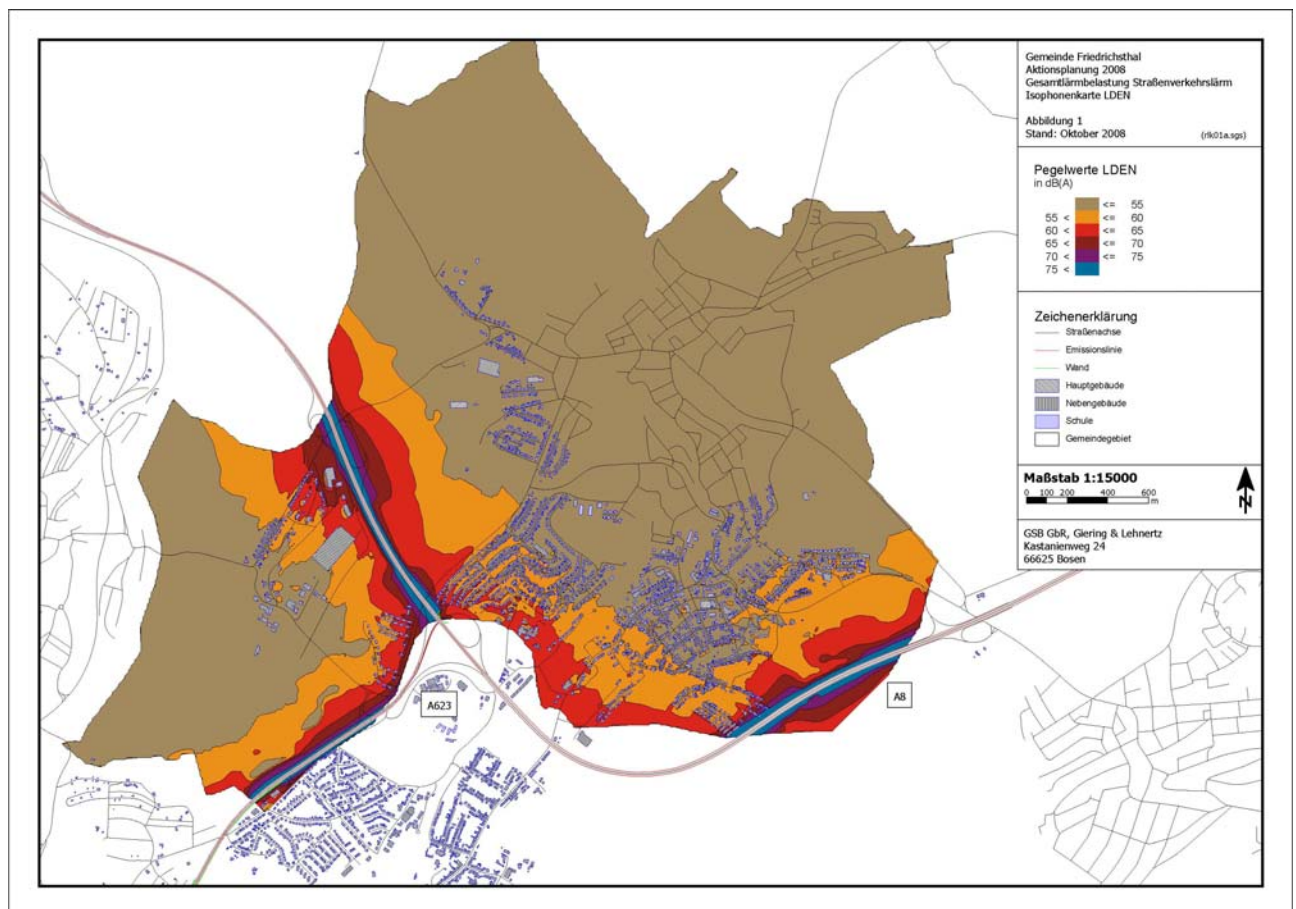


Stadt Friedrichsthal

Aktionsplanung 2008

Bericht zur Information der Öffentlichkeit und zur Weiterleitung an die Europäische Kommission



Inhaltsverzeichnis

Seite

Lärmaktionsplan Stadt Friedrichsthal.....	1
1 Zuständige Behörde.....	1
2 Geltende Grenzwerte.....	1
3 Lärmaktionsplan Hauptverkehrsstraßen	1
3.1 Vorbemerkungen	1
3.2 Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen	2
3.3 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	2
3.4 Bewertung der Anzahl Betroffener	3
3.4.1 Kurzfristiger Handlungsbedarf: Überschreitung der Grenzwerte der Lärmsanierung.....	3
3.4.2 Mittelfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung gesundheitlicher Gefährdungen	3
3.4.3 Langfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung von Belästigungen	5
3.5 Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zu Lärminderung	5
3.6 Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung	5
3.6.1 Kurzfristige Maßnahmen.....	5
3.6.2 Mittel- bis langfristige Maßnahmen	6
3.7 Sonstige Maßnahmen	6
4 Lärmaktionsplan Haupteisenbahnstrecken	7
4.1 Vorbemerkungen	7
4.2 Beschreibung der Haupteisenbahnstrecken	7
4.3 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	7
4.4 Bewertung der Anzahl Betroffener	8
4.4.1 Kurzfristiger Handlungsbedarf: Überschreitung der Grenzwerte der Lärmsanierung.....	8
4.4.2 Mittelfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung gesundheitlicher Gefährdungen	8
4.4.3 Langfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung von Belästigungen	8
4.5 Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zu Lärminderung	9
4.6 Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung	10
5 Öffentlichkeitsbeteiligung	10

Abbildungen

Seite

Abbildung 1	Lärmbelastung Straßenverkehrslärm Stadt Friedrichsthal, Lärmindikator L_{DEN}	4
Abbildung 2	Lärmbelastung Straßenverkehrslärm Stadt Friedrichsthal, Lärmindikator L_{Night}	4
Abbildung 3	Lärmbelastung Schienenverkehr Stadt Friedrichsthal Lärmindikator L_{DEN}	9
Abbildung 4	Lärmbelastung Schienenverkehr Stadt Friedrichsthal Lärmindikator L_{Night}	9

Tabellen

Seite

Tabelle 1	Verkehrsparameter der betroffenen Straßen	2
Tabelle 2	Betroffenenzahl Straße: Menschen	3
Tabelle 3	Betroffenenzahl Straße: Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser, Fläche	3
Tabelle 4	A 623 und A 8: Veränderung der Betroffenheit durch Geschwindigkeitsbegrenzung	5
Tabelle 5	Betroffenenzahl Schiene: Menschen	7
Tabelle 6	Betroffenenzahl Schiene: Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser, Fläche	8

Lärmaktionsplan Stadt Friedrichsthal

1 Zuständige Behörde

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

Stadt Friedrichsthal
Fachbereich III
Bauen und Umwelt
Schmidtbornstraße 12a
66299 Friedrichsthal

Telephon: 06897 8568-0
Fax: 06897 8568-156
Gemeindeschlüssel: 055890

2 Geltende Grenzwerte

Die Grenzwerte für Straßen- und Schienenverkehrslärm im nationalen Recht beziehen sich auf den Beurteilungszeitraum Tag (06.00 bis 22.00 Uhr) bzw. Nacht (22.00 bis 06.00 Uhr). Sie sind gebietsspezifisch und werden hier für Mischgebiete (MI) und Allgemeine Wohngebiete (WA) angegeben.

- 'Verkehrslärmschutzverordnung' (16. BImSchV)
Die Verkehrslärmschutzverordnung gilt für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen. Die Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmvorsorge) betragen für MI 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts bzw. für WA 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts.

Für den Straßenverkehrslärm sind zusätzlich die

- 'Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes' (VLärmSchR 97) auf der Grundlage des Bundeshaushaltsgesetzes einschlägig. Die VLärmSchR 97 gelten für bestehende Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes. Die Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmsanierung) betragen für MI 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts bzw. für WA 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts.

Für den Schienenverkehrslärm sind zusätzlich die

- 'Richtlinien für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes' vom 07.03.2005 einschlägig. Die Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmsanierung) betragen für MI 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts bzw. für WA 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts.

3 Lärmaktionsplan Hauptverkehrsstraßen

3.1 Vorbemerkungen

Im Zuge der Aktionsplanung wurde die Strategische Lärmkartierung für die Stadt Friedrichsthal aktualisiert. Dabei wurden neue Betroffenheitsanalysen durchgeführt.

3.2 Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen

Die betroffenen Straßenabschnitte in der Stadt Friedrichsthal sind¹:

- A 623: ca. 1.350 m (davon ca. 550 m nicht im Stadtgebiet)
- A 8: ca. 3.800 m (davon ca. 1.850 m nicht im Stadtgebiet).

Folgende Verkehrsparameter liegen vor (s. Tabelle 1):

Tabelle 1 Verkehrsparameter der betroffenen Straßen

Straße	Von Netzknoten und Lage	DTV ²	Lkw-Anteil [%]	Geschwindigkeit Pkw [km/h]	Geschwindigkeit Lkw [km/h]
A 623	6608064 Stadtgrenze Südwest bis AS Sulzbach	36.814	8	130	80
A 623	6608074 AS Sulzbach bis AS Sulzbach Altenwald	34.943	9	130	80
A 623	6608073 AS Sulzbach Altenwald bis AD Friedrichsthal	34.943	9	130	80
A 8	6608077 Stadtgrenze bis AS Friedrichsthal	50.489	16	130	80
A 8	6608045 AS Friedrichsthal bis AD Friedrichsthal	51.842	14	130	80
A 8	6608038 AD Friedrichsthal bis Stadtgrenze Ost	52.093	17	130	80

3.3 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Abbildungen 1 und 2 (Isophonenkarten) spiegeln die Belastung durch Straßenverkehrslärm in der Stadt Friedrichsthal für die Lärmindikatoren L_{DEN} bzw. L_{Night} wider. Aus der Tabelle 2 ist die Zahl betroffener Menschen, aus der Tabelle 3 die Zahl betroffener Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser sowie die betroffene Fläche für die Stadt Friedrichsthal insgesamt ersichtlich.

¹ In der 1. Stufe der Lärmkartierung / Lärmaktionsplanung sind nur Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Millionen KFZ / Jahr, d.h. einer DTV von 16.438 KFZ pro Tag zu berücksichtigen. Erst in der 2. Stufe 2012 / 2013 werden auch innerörtliche Straßen untersuchungsrelevant.

² Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke

Tabelle 2 Betroffenenzahl Straße: Menschen

Pegelbereich [dB(A)]	L_{DEN} Zahl betroffener Menschen / Rundung³	L_{Night} Zahl betroffener Menschen /Rundung
50-55	-	571 / 600
55-60	1222 / 1200	99 / 100
60-65	241 / 200	15 / 0
65-70	44 / 0	7 / 0
70-75	14 / 0	0 / 0
>75	1 / 0	-

Tabelle 3 Betroffenenzahl Straße: Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser, Fläche

Schwellenwerte L_{DEN} [dB(A)]	Zahl betroffener Wohnungen / Rundung	Zahl betroffener Schulen	Zahl betroffener Krankenhäuser	Betroffene Fläche [km²]
>55	705 / 700	0	0	2,55
>65	29 / 0	0	0	0,50
>75	1 / 0	0	0	0,18

3.4 Bewertung der Anzahl Betroffener

3.4.1 Kurzfristiger Handlungsbedarf: Überschreitung der Grenzwerte der Lärmsanierung

Bei Überschreitung der Grenzwerte für Lärmsanierung an Bundesstraßen (in der Anpassung auf die Lärmindikatoren L_{DEN} und L_{Night}), die für Mischgebiete, Dorfgebiete und Kerngebiete 73 dB(A) bzw. 62 dB(A) betragen, besteht kurzfristig (2009 / 2010) dringender Handlungsbedarf. Hier ist die Gefahr gesundheitlicher Beeinträchtigungen nicht auszuschließen.

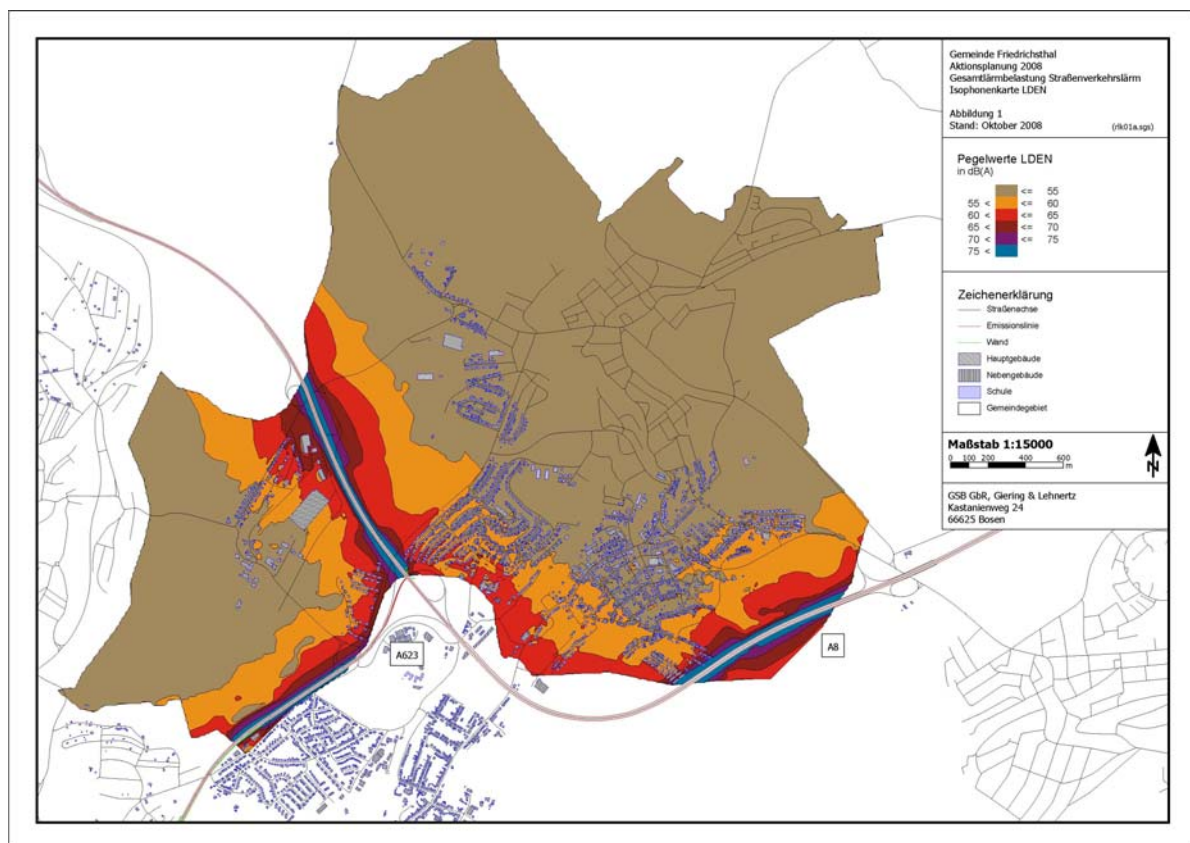
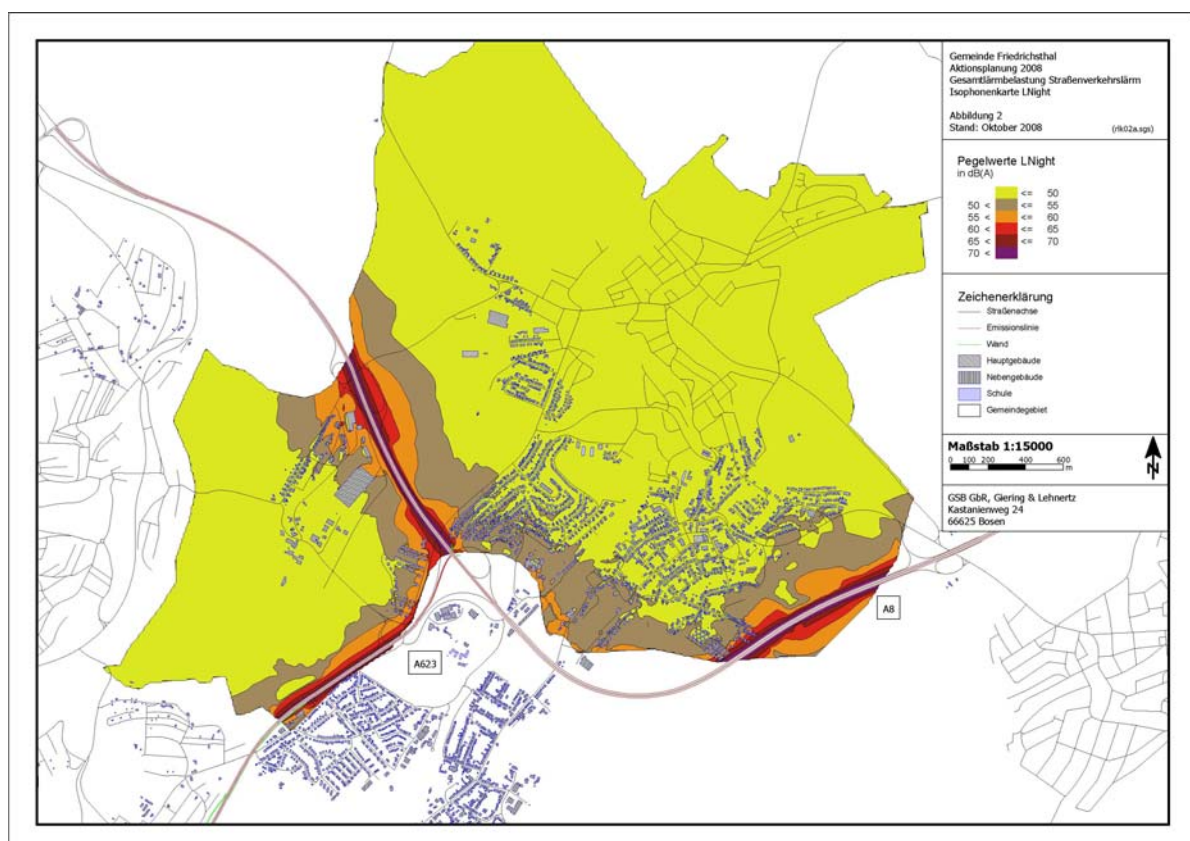
Im Bereich der A 623 ist kurzfristig ein eher geringer Handlungsbedarf zu verzeichnen; im Bereich der A 8 sind Maßnahmen erforderlich. Schulen und Krankenhäuser liegen in keinem Gebiet in Pegelbereichen, in denen gesundheitliche Gefährdungen nicht auszuschließen wären.

3.4.2 Mittelfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung gesundheitlicher Gefährdungen

Die Empfehlungen 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 ausgeschlossen ist.

In der Umgebung der A 623 sowie der A 8 wird mittelfristig Handlungsbedarf gesehen; die Anzahl von Personen, die einer Überschreitungen der Pegelwerte 65 bzw. 55 dB(A) ausgesetzt sind, ist, insbesondere für den Nachtbereich, nicht zu vernachlässigen. Schulen und Krankenhäuser liegen in

³ Die EU-Umgebungslärmrichtlinie sieht für die Angabe der vom Lärm einer zu betrachtenden Hauptverkehrsstraße Betroffenenzahlen eine Rundung auf die nächste Hunderterstelle vor. Das führt, insbesondere bei kurzen Straßenabschnitten und / oder geringen Besiedlungsdichten, zu einer Unterschätzung der Lärmbelastung besonders in den oberen Pegelklassen.

Abbildung 1 Lärmbelastung Straßenverkehrslärm Stadt Friedrichsthal, Lärmindikator L_{DEN} Abbildung 2 Lärmbelastung Straßenverkehrslärm Stadt Friedrichsthal, Lärmindikator L_{Night} 

keinem Gebiet in Pegelbereichen, in denen gesundheitliche Gefährdungen nicht auszuschließen wären.

3.4.3 Langfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung von Belästigungen

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

Zur Unterschreitung der o.a. Pegelwerte wären in der Umgebung aller betroffenen Straßen Maßnahmen erforderlich. Da mit der 2. Stufe der Lärmkartierung und Aktionsplanung weitere Bereiche untersuchungsrelevant sind, sollte zum Erreichen dieser Zielwerte ein langfristiges Verkehrslärmschutzkonzept entwickelt werden.

3.5 Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zu Lärminderung

Im Verlauf der A 623 gibt es im südlichen Bereich eine Lärmschutzwand. Im Verlauf der A 8 ist am Autobahndreieck Friedrichsthal zum Schutz der nördlich gelegenen Bebauung eine Lärmschutzwand vorhanden.

3.6 Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung

3.6.1 Kurzfristige Maßnahmen

Durch den Baulastträger (LfS) sollte überprüft werden, ob an den hochbelasteten Gebäuden im Bereich Knappenstraße passive Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Eine Verbesserung des Schallschutzes im gesamten Betroffenenbereich der Stadt Friedrichsthal könnte durch eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km / h erreicht werden. Hiermit sind die in der Tabelle 4 dargestellten Veränderungen der Betroffenenzahlen erreichbar.

Tabelle 4 A 623 und A 8: Veränderung der Betroffenheit durch Geschwindigkeitsbegrenzung

Intervalle in dB(A)	Betroffene L _{DEN} vorher	Betroffene L _{DEN} nachher	Betroffene L _{DEN} Differenz	Betroffene L _{Night} vorher	Betroffene L _{Night} nachher	Betroffene L _{Night} Differenz
50-55	-	-	-	571	445	-126
55-60	1.222	928	-294	99	77	-22
60-65	241	189	-52	15	12	-3
65-70	44	30	-14	7	6	-1
70-75	14	12	-2	0	0	0
>75	1	0	-1	-	-	-

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung im gesamten Bereich der Stadt Friedrichsthal wirkt sich, insbesondere auf die Verringerung der Anzahl mäßig Betroffener, sehr positiv aus. Die durch die Geschwindigkeitsbegrenzung erreichbare Pegeländerung beträgt auf allen Abschnitten weniger als 2,1 dB. Um die Wirksamkeit der Maßnahmen zu gewährleisten, sind Kontrollen zur Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung unabdingbar.

3.6.2 Mittel- bis langfristige Maßnahmen

Da mit der 2. Stufe der Lärmkartierung und Aktionsplanung weitere Bereiche untersuchungsrelevant sind, wird ohne die Ergebnisse dieser 2. Stufe keine Möglichkeit gesehen, auf eine Einhaltung o.a. Pegelwerte hinzuarbeiten.

3.7 Sonstige Maßnahmen

Die Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit kann durch die Anzeige der momentan gefahrenen Geschwindigkeit des Fahrzeugs bzw. häufigere Kontrollen unterstützt werden.

Der ordnungsgemäße Zustand der Straßenoberflächen ist durch regelmäßige Kontrollen und ggf. Instandsetzungen sicherzustellen. Insbesondere ist auf den ordnungsgemäßen Einbau der Kanaldeckel und Brückenanschlüsse zu achten.

Bei erforderlich werdenden Grunderneuerungen aller Straßen ist zu prüfen, ob lärmgedämmte Deckschichten zum Einsatz kommen können (bspw. OPA oder semidichte Deckschichten).

Die Stadt Friedrichsthal sollte darauf hinarbeiten, durch ein modernes, leistungsfähiges System des öffentlichen und regionalen Personennahverkehrs eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zu erreichen⁴. Auf ausreichende Takt-Zeiten des ÖPNV und eine Abstimmung dessen Fahrzeiten mit den Abfahrtszeiten des Zugverkehrs ist zu achten.

Das bestehende System von Fahrrad- und Fußwegen ist, in Abstimmung auf den ÖPNV, so zu gestalten, dass ein problemloser Wechsel der Verkehrsmittel ermöglicht wird (bspw. durch den Aufbau von Fahrradverleihstationen, Fahrradparkplätzen, Vorrangverkehr für Fahrradfahrer).

Eine Stadtentwicklung hin zum Konzept der 'Stadt der kurzen Wege' ermöglicht ebenfalls eine Reduktion innerstädtischer Verkehre. Einkaufsmöglichkeiten, soziale und medizinische Einrichtungen im Innenstadtbereich dienen auch einer Erhöhung der Attraktivität der Innenstadt. Einkaufszentren auf der 'Grünen Wiese' sollten nach Möglichkeit nicht mehr realisiert werden.

Bei zukünftigen Planungen werden keine Neubaugebiete ohne die Konzeption von Lärmschutzmaßnahmen in lärmbelasteten Bereichen ausgewiesen.

Bei Aufstellung / Fortschreibung eines Verkehrsentwicklungsplans oder großräumiger Verkehrsuntersuchungen werden möglichst frühzeitig Aussagen zur schalltechnischen Verträglichkeit der geplanten Maßnahmen getroffen.

Bei der Erneuerung der kommunalen Fahrzeugflotte und beim Ausschreiben von Leistungen des ÖPNV wird auf den Einsatz lärmarmer Fahrzeuge und lärmgedämmter Reifen geachtet.

Die Bürger werden via Internet bzw. andere Informationsmedien auf Möglichkeiten hingewiesen, zu einer lärmarmeren Fahrweise beizutragen (bspw. lärmgedämmte Reifen einsetzen – zusätzlicher Synergieeffekt der Kraftstoffeinsparung, 'Eco-Drive', Vermeiden unsinniger Fahrten).

⁴ Insbesondere auch bei der zu erwartenden weiteren Verteuerung und Verknappung fossiler Brennstoffe sollte die Stadt Friedrichsthal das Gut Mobilität für ihre Bürger durch einen leistungsfähigen öffentlichen Personenverkehr zur Verfügung stellen.

4 Lärmaktionsplan Haupteisenbahnstrecken

4.1 Vorbemerkungen

Die Durchführung der Lärmkartierung der Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen / Jahr (1. Stufe) liegt im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA). Die Ergebnisse der Lärmkartierung wurden erst zum 30. Juni 2008 veröffentlicht. Unter Berücksichtigung der gesetzlich vorgegebenen Frist zur Aufstellung des Lärmaktionsplans sowie der rechtlichen Rahmenbedingungen ist der Handlungsspielraum der Stadt Friedrichsthal hinsichtlich des Lärmaktionsplans Schiene sehr eingeschränkt. Daher wird im Maßnahmenkatalog nur auf Maßnahmen verwiesen, die im Zuge der 'Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Eisenbahnen des Bundes' sowie des 'Nationalen Verkehrslärmschutzpakets' für die Minderung des Schienenverkehrslärms⁵ bzw. von der Deutschen Bahn bereits durchgeführt wurden bzw. angeregt werden. Die Diskussion weiterer Schallschutzmaßnahmen bleibt der Fortschreibung der Lärmkartierung und Aktionsplanung in spätestens 5 Jahren vorbehalten.

4.2 Beschreibung der Haupteisenbahnstrecken

Bei der betroffenen Haupteisenbahnstrecke handelt es sich um die Strecke Nr. 3511 (Saarbrücken – Neunkirchen). Derzeit wurden noch keine Angaben zur Beschreibung der Haupteisenbahnstrecken durch das Eisenbahn-Bundesamt zur Verfügung gestellt. Bei Vorliegen der entsprechenden Daten kann eine Ergänzung des Aktionsplans vorgenommen werden.

4.3 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Abbildungen 3 und 4 (Isophonenkarten) spiegeln die Belastung durch Schienenverkehrslärm der Haupteisenbahnstrecken in der Stadt Friedrichsthal für die Lärmindikatoren L_{DEN} bzw. L_{Night} wider.

In den Tabellen 5 und 6 sind die Zahlen zu den in der Stadt Friedrichsthal von Schienenverkehrslärm betroffenen Menschen, Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern und zur betroffenen Fläche zusammengestellt.

Tabelle 5 Betroffenenzahl Schiene: Menschen

Pegelbereich [dB(A)]	L_{DEN} Zahl betroffener Menschen	L_{Night} Zahl betroffener Menschen
50-55	-	880
55-60	1.130	190
60-65	250	80
65-70	90	40
70-75	50	10
>75	10	-

⁵ 'Nationales Verkehrslärmschutzpaket, Lärm vermeiden – vor Lärm schützen', Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 02. Februar 2007

Tabelle 6 Betroffenenzahl Schiene: Wohnungen, Schulen, Krankenhäuser, Fläche

Schwellenwerte L_{DEN} [dB(A)]	Zahl betroffener Wohnungen	Zahl betroffener Schulen	Zahl betroffener Krankenhäuser	Betroffene Fläche [km ²]
>55	707	3	0	2,3
>65	63	0	0	0,5
>75	1	0	0	0,2

4.4 Bewertung der Anzahl Betroffener

4.4.1 Kurzfristiger Handlungsbedarf: Überschreitung der Grenzwerte der Lärmsanierung

Bei Überschreitung der Grenzwerte für Lärmsanierung an Eisenbahnen des Bundes (in der Anpassung auf die Lärmindikatoren L_{DEN} und L_{Night}), die für Mischgebiete, Dorfgebiete und Kerngebiete 73 dB(A) bzw. 62 dB(A) betragen, besteht kurzfristig (2009 / 2010) dringender Handlungsbedarf. Hier ist die Gefahr gesundheitlicher Beeinträchtigungen nicht auszuschließen.

Entlang der Haupteisenbahnstrecke besteht kurzfristig Handlungsbedarf; hier gibt es eine größere Anzahl von Menschen, die Pegeln ausgesetzt sind, die gesundheitliche Beeinträchtigungen hervorrufen können. Schulen und Krankenhäuser liegen in keinem Gebiet in Pegelbereichen, in denen die Grenzwerte für Lärmsanierung erreicht oder überschritten würden.

4.4.2 Mittelfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung gesundheitlicher Gefährdungen

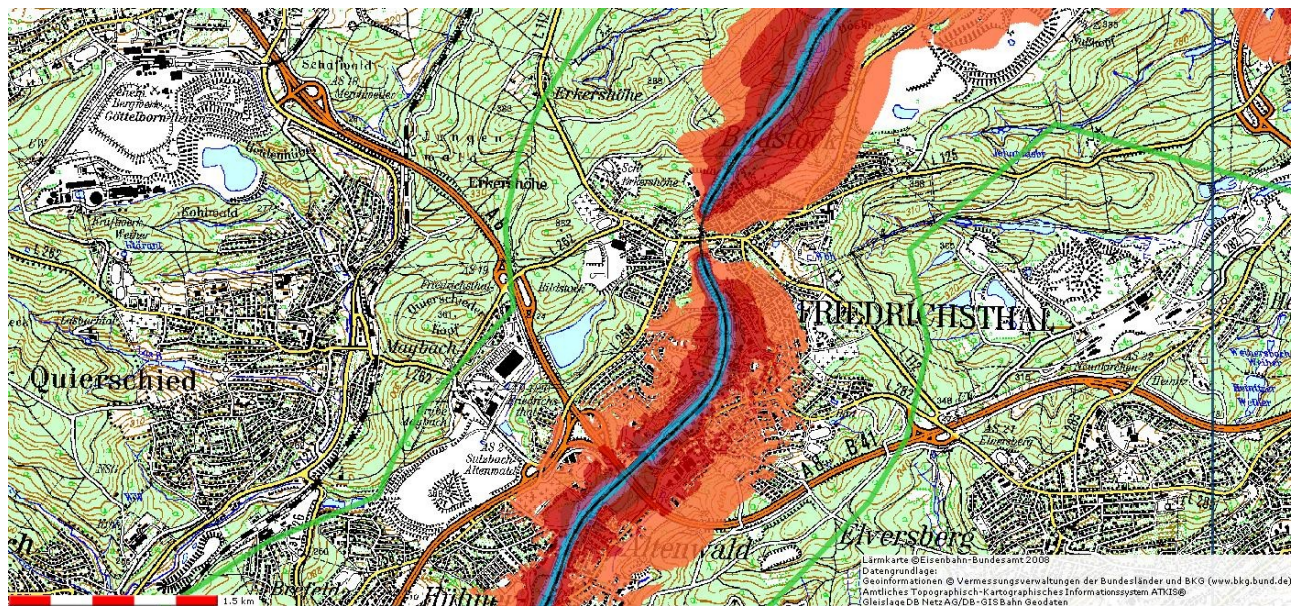
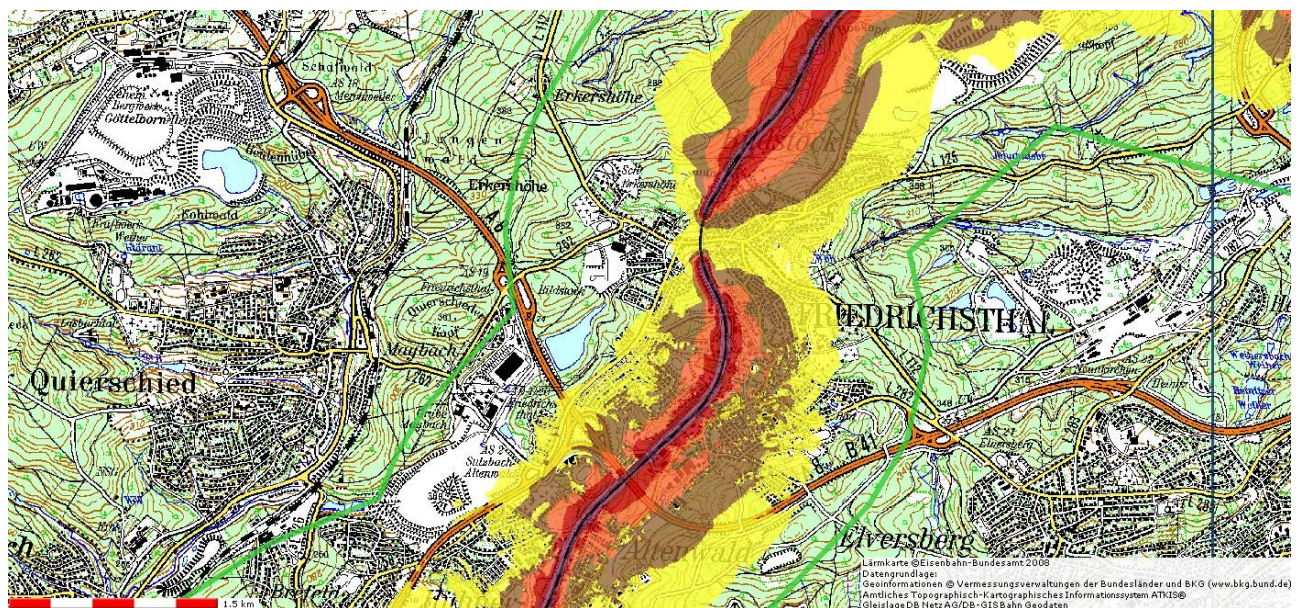
Die Empfehlungen des Umweltbundesamtes (UBA) und des Sachverständigenrates für Umweltfragen (SRU) gehen davon aus, dass bei einer Unterschreitung der Werte von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts eine gesundheitliche Gefährdung vermieden wird.

Im Bereich der Haupteisenbahnstrecke besteht mittelfristig ein erheblicher Bedarf zur Durchführung von Lärminderungsmaßnahmen. Schulen und Krankenhäuser sind nicht von Pegeln (L_{DEN}) über 65 dB(A) betroffen.

4.4.3 Langfristiger Handlungsbedarf: Vermeidung von Belästigungen

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

Zur Unterschreitung der o.a. Pegelwerte würden entlang der gesamten Haupteisenbahnstrecken Maßnahmen erforderlich.

Abbildung 3 Lärmbelastung Schienenverkehr Stadt Friedrichsthal Lärmindikator L_{DEN} Abbildung 4 Lärmbelastung Schienenverkehr Stadt Friedrichsthal Lärmindikator L_{Night} 

4.5 Bereits vorhandene und geplante Maßnahmen zu Lärminderung

Seit 1999 stellt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ein Programm 'Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes' auf. Das Programm umfasste bis 2006 rund 51 Mio Euro jährlich und wurde ab 2007 auf 100 Mio Euro pro Jahr aufgestockt. Zunächst sollen vorrangig Lärmschutzmaßnahmen für besonders stark betroffene Streckenabschnitte an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes durchgeführt werden. Dazu wurde in Zusammenarbeit zwischen BMVBS und Deutscher Bahn (DB) AG eine Ge

samtkonzeption für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen erarbeitet, die die Sanierungsbereiche benennt und eine Prioritätenliste enthält. Für den hier betroffenen Abschnitt (in der Stadt Friedrichsthal und der Gemeinde Sulzbach) wird nach Maßgabe der 'Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes' eine Lärmsanierung durchgeführt werden. Nach Auskunft der DB Projekt-Bau GmbH wird binnen ca. 5 Jahren die Lärmsanierung für die betroffenen Abschnitte abgeschlossen sein. Sofern es möglich ist, werden aktive Maßnahmen (insbesondere Lärmschutzwände) bevorzugt. Die Maßnahmen werden nur zum Schutz von Gebäuden ergriffen, die vor Inkrafttreten des Bundes-Immissionschutzgesetzes (01.04.1974) errichtet wurden oder in Gebieten mit Bebauungsplänen die vor dem Inkrafttreten des BImSchG rechtskräftig wurden, errichtet wurden.

4.6 Maßnahmenkatalog zur Aktionsplanung

Die Möglichkeiten der Stadt Friedrichsthal, Maßnahmen an den Haupteisenbahnstrecken durchzuführen, sind sehr begrenzt, da sie z.B. nicht über entsprechende Flächen und / oder finanzielle Mittel verfügt, aktive Schallschutzmaßnahmen, wie die Errichtung von Lärmschutzwänden, entlang der Strecke zu finanzieren.

Im Rahmen der raumplanerischen Lärmvorsorge (sachgerechte Zuordnung von schutzbedürftigen Wohngebieten und Lärmquelle) sollte eine Vermeidung der Ausweisung schutzwürdiger Wohngebiete ohne ausreichende Schallschutzmaßnahmen in der Nähe von Schienenverkehrswegen (Planungshoheit der Gemeinde) angestrebt werden.

Weitere Maßnahmen an der Quelle, insbesondere technischer Art, werden in den nächsten Jahren durch die DB AG durchgeführt werden.

5 Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen die folgenden Anregungen ein:

Der Aktionsplan wurde im Stadtrat verabschiedet.

Erarbeitet durch



Bosen, den 20.11.2008