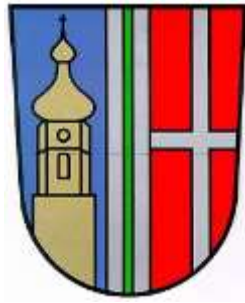


Lärmaktionsplanung der Regierung von Oberbayern

für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen:
Gemeinde Schweitenkirchen – Bundesautobahn A 9

Bericht vom 08.02.2017



Regierung von Oberbayern



Impressum

Lärmaktionsplanung der Regierung von Oberbayern für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen: Gemeinde Schweitenkirchen – Bundesautobahn A 9 – Bericht vom 08.02.2017

Herausgeber

Regierung von Oberbayern
Maximilianstraße 39
80538 München

Telefon: +49 (89) 2176-0
Telefax: +49 (89) 2176-2914
E-Mail: poststelle@reg-ob.bayern.de
Internet: www.regierung-oberbayern.de

Bildnachweis

Bayerisches Landesamt für Umwelt	Abbildung 7, Abbildung 8, Anhang A 2, Anhang A 3 (bearbeitet durch die Regierung von Oberbayern)
Gemeinde Schweitenkirchen	Wappen (Titelseite), Abbildung 1
Regierung von Oberbayern	Logo (Titelseite und Fußzeilen), Abbildung 2, Abbildung 3, Abbildung 4, Abbildung 5, Abbildung 6

Nutzungsbedingungen

Texte, Bilder, Grafiken sowie die Gestaltung dieses Lärmaktionsplans unterliegen dem Urheberrecht. Sie dürfen von Ihnen nur zum privaten und sonstigen eigenen Gebrauch im Rahmen des § 53 Urheberrechtsgesetzes (UrhG) verwendet werden. Eine Vervielfältigung oder Verwendung dieses Lärmaktionsplans oder Teilen davon in anderen elektronischen oder gedruckten Publikationen und deren Veröffentlichung ist nur mit unserer Einwilligung gestattet. Diese erteilen wir auf Anfrage. Weiterhin können Texte, Bilder, Grafiken und sonstige Dateien ganz oder teilweise dem Urheberrecht Dritter unterliegen. Auch über das Bestehen möglicher Rechte Dritter geben wir Ihnen auf Anfrage nähere Auskünfte.



Abbildung 1: Blick auf die Gemeinde Schweitenkirchen (Ortsteil Geisenhausen) und die Bundesautobahn A 9 (Talbrücke Holledau) [1]

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung und Anlass	7
2	Beschreibung der Lärmquelle und der örtlichen Situation	8
2.1	Örtliche Situation und Verkehrsstruktur	8
2.2	Verkehrsaufkommen auf der Autobahn und Entwicklung	11
2.3	Geschwindigkeiten auf der Autobahn.....	11
3	Zuständigkeiten	12
4	Rechtlicher Hintergrund	13
4.1	Lärmaktionsplan	13
4.2	Lärmkarten	17
4.3	Geltende Grenzwerte.....	18
4.3.1	Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung.....	18
4.3.2	Rechtsgrundlagen für den Lärmschutz an Straßen	18
4.3.2.1	Lärmschutz in der Bauleitplanung	19
4.3.2.2	Lärmschutz bei neuen und wesentlich geänderten Verkehrswegen	20
4.3.2.3	Lärmsanierung an bestehenden Straßen durch bauliche Maßnahmen	21
4.3.2.4	Lärmschutz an bestehenden Straßen durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen	22
5	Lärmbelastung in Schweitenkirchen.....	23
5.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten (Isophonenkarten)	23
5.2	Lärmstatistik für die Gemeinde Schweitenkirchen und Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind.....	28
5.2.1	Lärmstatistik für alle Hauptverkehrsstraßen	28
5.2.2	Lärmstatistik für die Autobahn.....	29
6	Lärmminderungsmaßnahmen	30
6.1	Grundsätzlich mögliche Maßnahmen zur Lärmminderung bei Autobahnen.....	30
6.2	Bereits vorhandene Maßnahmen	31
6.2.1	Bei der Kartierung des LfU bereits berücksichtigte Maßnahmen	31
6.2.2	Bereits vorhandene bauliche Maßnahmen der ABDSB	31
6.2.3	Bereits vorhandene straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen	35
6.2.4	Bereits vorhandene Maßnahmen der Gemeinde Schweitenkirchen	35
6.3	Maßnahmen des Lärmaktionsplans: Bereits geplante Maßnahmen sowie Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben (einschließlich langfristige Strategie).....	36
6.3.1	Bereits geplante bzw. in Umsetzung befindliche Maßnahmen der ABDSB	36
6.3.2	Bereits geplante Maßnahmen der Gemeinde Schweitenkirchen	41
7	Ruhige Gebiete.....	42
8	Öffentliche Anhörung und Beteiligung der Öffentlichkeit	43
8.1	Information zum Maßnahmenvorschlag der Gemeinde Schweitenkirchen zur Verbesserung des Lärmschutzes entlang der Bundesautobahn A 9 im Vorfeld der Öffentlichkeitsbeteiligung	43
8.2	Information und Beteiligung der Öffentlichkeit.....	43
8.3	Bewertung der Vorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung.....	44

9	Maßnahmenverwirklichung	46
9.1	Finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen	46
9.1.1	Finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen der bereits vorhandenen Maßnahmen ...	46
9.1.2	Finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen der Maßnahmen des Lärmaktionsplans: Bereits geplante Maßnahmen sowie Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben (einschließlich langfristige Strategie).....	46
9.2	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	47
9.3	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans.....	47
9.4	Zeitlicher Ablauf	47
10	Zusammenfassung	48
11	Einvernehmen nach Art. 8a Abs. 2 Satz 4 BaylmschG.....	53
	Quellenangaben.....	56
	Abbildungsverzeichnis.....	58
	Tabellenverzeichnis.....	59
	Abkürzungsverzeichnis.....	60
Anhang		
A 1	Erläuterung des Bayerischen Landesamts für Umwelt vom 17.12.2014 „Kartierung der Hauptverkehrsstraßen 2012 – Eingangsdaten, Arbeitsschritte, Ergebnisse“	
A 2	Übersichtskarten und Detail-Lärmkarten L_{DEN} und L_{Night}	
A 3	Mit Anmerkungen zur Darstellung der berücksichtigten Schallschutzeinrichtungen ergänzte Detail-Lärmkarten L_{DEN} (Blatt ET 126) und L_{Night} (Blatt ET 126)	
A 4	Zusammenstellung und Bewertung der Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	

1 Einführung und Anlass

Auf Grundlage des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) [2], § 47d BImSchG sind für sämtliche Ballungsräume sowie für sämtliche Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken und der Großflughäfen, Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Gemäß § 47b BImSchG ist eine Hauptverkehrsstraße eine Bundesfernstraße, Landesstraße oder auch sonstige grenzüberschreitende Straße, die jeweils ein Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kfz pro Jahr aufweist.

Durch die 34. BImSchV [3] wird das Ermittlungsverfahren für die Lärmsituation festgelegt. Die 34. BImSchV gilt für die Kartierung von Umgebungslärm und konkretisiert die Anforderungen an Lärmkarten nach § 47c BImSchG. Danach sind bestimmte Pegelbereiche darzustellen und es ist die Anzahl der Menschen innerhalb der jeweiligen Pegelbereiche anzugeben.

Die Gemeinde Schweitenkirchen ist bei der im Jahr 2012 durch das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) für das Gebiet des Freistaates Bayern durchgeführten 2. Stufe der Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen erfasst worden. Durch die Nähe der Bundesautobahn (BAB) A 9 (Nürnberg – München) ist im Gebiet der Gemeinde Schweitenkirchen eine relevante Anzahl von Menschen durch einen erheblichen Lärmpegel belastet. Dies erfordert die Aufstellung eines Lärmaktionsplans zur Regelung von „Lärmproblemen und Lärmauswirkungen“ zumindest für die kartierten Gebiete, in denen die Werte gemäß § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 der 34. BImSchV dargestellt sind. Bei den „Orten“ handelt es sich um das Gebiet um die genannte Hauptlärmquelle, wobei Planungen zum Schutz einzelner Objekte nicht erforderlich sind.

Der Lärmaktionsplan für die Autobahn A 9 für den Bereich der Gemeinde Schweitenkirchen ist aufgrund der vom LfU berechneten Überschreitungen der vom Bayerischen Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) vorgegebenen Anhaltswerte L_{DEN} von 67 dB(A) bzw. L_{Night} von 57 dB(A) für die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung veranlasst.

Im Rahmen der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung war Schweitenkirchen nicht betroffen, da aufgrund der damals maßgeblichen höheren Anhaltswerte L_{DEN} von 70 dB(A) bzw. L_{Night} von 60 dB(A) kein Lärmbrennpunkt gegeben war.

2 Beschreibung der Lärmquelle und der örtlichen Situation

2.1 Örtliche Situation und Verkehrsstruktur

In den nachfolgenden Abbildungen sind der großräumige Verlauf der BAB A 9, der Verlauf in der Gemeinde Schweitenkirchen und der Flächennutzungsplan der Gemeinde Schweitenkirchen dargestellt.

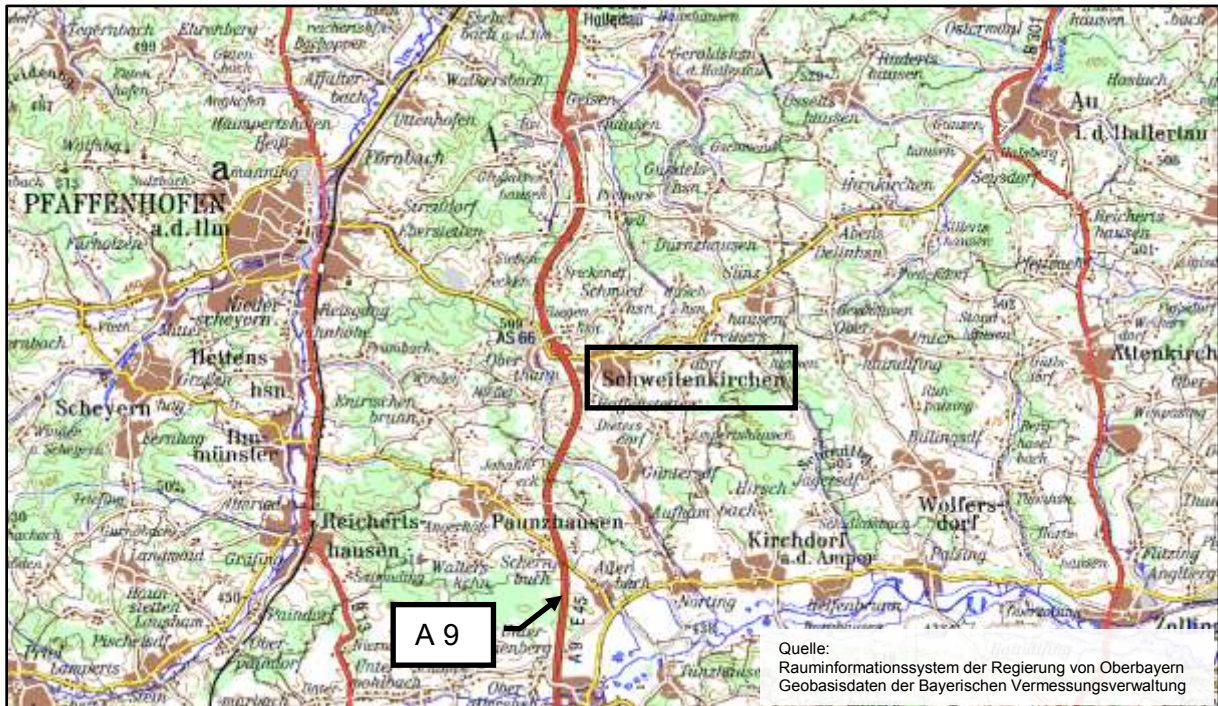


Abbildung 2: Übersichtskarte BAB A 9 [4]



Abbildung 3: Ortskarte Schweitenkirchen [4]

Lärmaktionsplanung für Orte in der Nähe der Bundesautobahn A 9:
Gemeinde Schweitenkirchen

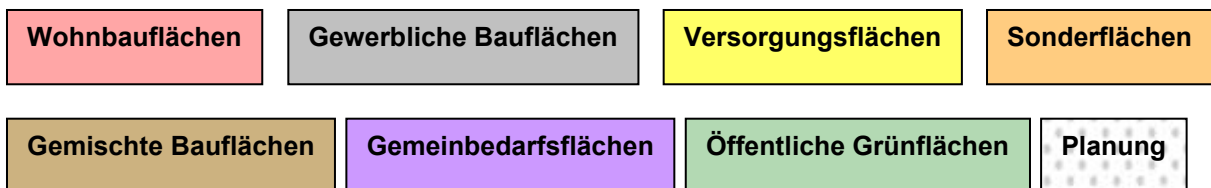


Abbildung 4: Flächennutzungsplan Schweitenkirchen mit Legende [4]

2.2 Verkehrsaufkommen auf der Autobahn und Entwicklung

Das vorhandene und zukünftige Verkehrsaufkommen auf der A 9 im Bereich der Gemeinde Schweitenkirchen ist entsprechend der letzten Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2010 [5] und dem Verkehrsgutachten von Herrn Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 02.08.2007 (Prognose DTV 2025) in folgender Tabelle 1 zusammengefasst [6]:

BAB	Abschnitt	DTV 2010 (Lkw-Anteil Tag/Nacht)	Prognose DTV 2025 (Lkw-Anteil Tag/Nacht)
A 9	AD Holledau – TRM Holledau	94.041 (10 %/21,9 %)	110.000 (11 %/23 %)
	TRM Holledau – AS Pfaffenhofen	97.386 (9,3 %/20,3 %)	110.000 (11 %/23 %)
	AS Pfaffenhofen – AS Allershausen	99.429 (10 %/21,1 %)	114.000 (10 %/20 %)

Tabelle 1: Verkehrsaufkommen an der A 9 im Jahr 2010 [5], sowie Prognosewerte 2025 [6]

AD: Autobahndreieck

AS: Anschlussstelle

DTV: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (in Kfz/24 h)

TRM: Tank- und Rastanlage mit Motel

2.3 Geschwindigkeiten auf der Autobahn

Im Bereich der Gemeinde Schweitenkirchen ist auf der BAB A 9 keine ständige Geschwindigkeitsbegrenzung vorhanden. Auf der A 9 sind in diesem Bereich in beiden Fahrtrichtungen Streckenbeeinflussungsanlagen vorhanden, die situationsbedingt auf die unterschiedlichen Verkehrssituationen reagieren. [6]

3 Zuständigkeiten

Zuständige Behörde im Sinn von § 47e Abs. 1 BImSchG für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen nach § 47d BImSchG für BAB sind in Bayern die (Bezirks-)Regierungen (Art. 8a Abs. 2 Bayerisches Immissionsschutzgesetz [BayImSchG] [7]); im Fall von Schweitenkirchen somit die Regierung von Oberbayern.

Nach Art. 8a Abs. 1 BayImSchG ist das LfU zuständig für die Ausarbeitung der Lärmkarten für die Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen.

Die Umsetzung von Maßnahmen obliegt den jeweiligen Straßenbaulastträgern, dem Bund bzw. dem Freistaat Bayern (Autobahndirektion Südbayern [ABDSB]). Da die im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu betrachtenden Verkehrsanlagen sich nicht in gemeindlicher Baulast befinden, sind für die Umsetzung von Maßnahmen der Lärmaktionsplanung die Kommunen zum überwiegenden Teil nicht zuständig. Dennoch können auch die Kommunen Maßnahmen, die in die kommunale Planungshoheit fallen, wie z. B. Bauleitplanung oder kommunale Schallschutzfensterprogramme, umsetzen.

Die Gemeinden haben die Aufgabe der Lärmaktionsplanung an Bundes- und Staatsstraßen und in Ballungsräumen.

4 Rechtlicher Hintergrund

4.1 Lärmaktionsplan

Die Europäische Kommission hat sich zum Ziel gesetzt, europaweit ein gemeinsames Konzept zur Verminderung von Umgebungslärm festzulegen.

„Umgebungslärm“ sind nach Art. 3 Buchstabe a der Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25.06.2002 (Richtlinie 2002/49/EG) [8] unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden. Die „Umgebungslärmrichtlinie“ zählt darunter Lärm, der durch Straßen-, Schienen- und Flugverkehr sowie durch Industrie- und Gewerbeanlagen verursacht wird. Sog. „Nachbarschaftslärm“ (private Feste, Musik, Singen etc.), der Lärm am Arbeitsplatz und in Verkehrsmitteln, der Lärm von Sportanlagen sowie der Lärm auf Militärgeländen zählen nicht zum Umgebungslärm im Sinne der Richtlinie.

Mit der Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25.06.2002 (Richtlinie 2002/49/EG) wurden die Mitgliedsstaaten verpflichtet, die Lärmbelastung der Bevölkerung in Ballungsräumen, an Hauptverkehrswegen und im Bereich großer Flughäfen zu erfassen und bei problematischen Lärmsituationen Lärmaktionspläne gegen die Lärmbelastung aufzustellen.

Die EG-Richtlinie wurde durch das Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 (Bundesgesetzblatt [BGBl.] I S. 1794) [9] in nationales Recht umgesetzt. Artikel 1 des Gesetzes fügt in das BImSchG einen sechsten Teil – Lärminderungsplanung (§§ 47a - 47f) – ein.

Nach § 47c Abs. 1 Satz 1 BImSchG waren bis zum 30.06.2007 für die Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern, für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Millionen Kfz pro Jahr (ca. 16.400 Kfz/24 h), für Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen pro Jahr (ca. 164 Züge/24 h) und für Großflughäfen Lärmkarten zu fertigen. Bis zum 18.07.2008 waren nach § 47d Abs. 1 Satz 1 BImSchG für Ballungsräume und Orte in der Nähe dieser Verkehrswege bei problematischen Lärmsituationen Lärmaktionspläne aufzustellen (1. Stufe). Für die kleineren Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern und Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kfz pro Jahr (ca. 8.200 Kfz/24 h) galten entsprechende Fristen bis 30.06.2012 für die Kartierung bzw. 18.07.2013 für die Lärmaktionspläne (2. Stufe; vgl. § 47c Abs. 1 Satz 2 BImSchG und § 47d Abs. 1 Satz 2 BImSchG).

Aufgrund der Verzögerungen bei der Umsetzung der EG-Richtlinie in deutsches Recht sowie bei der Festlegung der landesrechtlichen Zuständigkeiten konnten die o. g. Termine nicht eingehalten werden.

Einschlägige Norm für die Ausarbeitung und Durchführung der Lärmaktionspläne ist § 47d BImSchG, der für die Mindestanforderungen an die Lärmaktionspläne auf den Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie verweist.

Wesentliche Bestandteile eines Lärmaktionsplans sind neben der Beschreibung der Lärmbelastungssituation die Benennung von Maßnahmen zur Lärminderung. Hierbei wird unterschieden in:



- Maßnahmen, die aufgrund anderer (Fach-)Planungen unter Einbeziehung von Maßnahmen der Verkehrsbehörden und der kommunalen Bauleitplanung bereits erfolgt oder geplant sind und
- Maßnahmen, die darüber hinaus im Rahmen der Lärmaktionsplanung geprüft und festgelegt werden sollen.

Zeitlich wird differenziert in:

- bereits vorhandene oder kurz vor Umsetzung befindliche Maßnahmen,
- Maßnahmen, die für die nächsten 5 Jahre geplant sind und
- Maßnahmen, die im Rahmen einer langfristigen (Lärminderungs-)Strategie beabsichtigt sind.

Lärmaktionspläne sind verbindliche Handlungskonzepte für die Träger der öffentlichen Verwaltung. Diese haben die Vorgaben des Lärmaktionsplans im Rahmen der jeweils einschlägigen Rechtsvorschriften umzusetzen. Eine unmittelbare Außenwirkung zu Gunsten oder zu Lasten des Bürgers entfalten Lärmaktionspläne nicht.

Je nach Art der im Lärmaktionsplan enthaltenen Vorgaben reicht die Bindungswirkung für die zur Umsetzung zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung gemäß § 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG unterschiedlich weit.

Nach § 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG sind die Maßnahmen, die in Lärmaktionsplänen festgelegt werden, durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach dem BImSchG oder anderen Rechtsvorschriften zwingend durchzusetzen. Beispiele für behördliche Anordnungen bzw. sonstige Entscheidungen sind insbesondere Verkehrsbeschränkungen und -verbote nach § 45 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) [10].

§ 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG enthält zur Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen keine selbstständige Rechtsgrundlage. Die im Lärmaktionsplan vorgesehenen Maßnahmen zur Lärminderung können nur umgesetzt werden, wenn sie nach dem einschlägigen Fachrecht zulässig sind. Liegen die gesetzlichen Voraussetzungen vor, sind die zuständigen Fachbehörden zur Umsetzung verpflichtet. Sofern das Fachrecht der zuständigen Behörde einen Entscheidungsspielraum einräumt, wird dieser durch § 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG i. V. m. dem Maßnahmenanteil des Lärmaktionsplans eingeschränkt, sodass die zuständige Behörde nur in eng begründeten Ausnahmefällen (z. B. aus Gründen der Verhältnismäßigkeit) von der Umsetzung der Maßnahme absehen könnte.

Sind im Lärmaktionsplan planungsrechtliche Festlegungen (insbesondere Verkehrswegeplanung und Schallschutzmaßnahmen in der Bauleitplanung) vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger diese Vorgaben bei ihren Planungen nach § 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG zu berücksichtigen, das heißt diese sind mit den übrigen von der Planung betroffenen öffentlichen und privaten Belangen abzuwägen. Sie nehmen somit die Entscheidung, ob und in welcher Form eine bestimmte (Verkehrs-)Planung erfolgt, nicht vorweg. Planungsrechtliche Festlegungen können alle Ebenen der räumlichen Gesamtplanung (insbesondere Raumordnung, Linienbestimmung von Verkehrswegen sowie Bebauungspläne) betreffen. Die eingeschränkte Bindungswirkung des § 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG erfasst auch andere behördlichen Planungsentscheidungen, welche eine umfassende Abwägung widerstreitender Interessen voraussetzen, wie insbesondere die Planfeststellung von Infrastrukturvorhaben.

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) ist der Bund grundsätzlich verpflichtet, aktive Schallschutzmaßnahmen (z. B. Aufstellung von Lärmschutzwänden) bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der „Verkehrslärmschutzverordnung“ (16. BImSchV) [11] durchzuführen. Weiter werden in der „Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung“ (24. BImSchV) [12] Art und Umfang der notwendigen passiven Schallschutzmaßnahmen für schutzwürdige Räume in baulichen Anlagen festgelegt. Auch nur insoweit können im Lärmaktionsplan Schallschutzmaßnahmen verbindlich festgelegt werden. Darüber hinaus kann der Bund als Träger der Straßenbaulast für BAB im Wege der Lärmaktionsplanung ohne Zustimmung nicht zu weitergehenden Schallschutzmaßnahmen (z. B. Einbau lärmmindernder Fahrbahnbeläge) verpflichtet werden.

Lärmaktionspläne der Regierung bedürfen nach Art. 8a Abs. 2 Satz 4 BayImSchG des Einvernehmens der betroffenen Gemeinden.

Gemäß Umgebungslärmrichtlinie und in Übereinstimmung mit der Richtlinie über den freien Zugang zu Informationen über die Umwelt [13] ist die Öffentlichkeit über die Lärmkarten und Aktionspläne zu informieren. Bei der Ausarbeitung der Aktionspläne ist darüber hinaus auch die Öffentlichkeit anzuhören und deren Mitwirkung sicherzustellen. Bei der Aufstellung der Lärmaktionspläne ist die Öffentlichkeit zu beteiligen und zu unterrichten.

Die Lärmkarten und Lärmaktionspläne sind alle fünf Jahre nach ihrer Erstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten (vgl. § 47c Abs. 4 BImSchG und § 47d Abs. 5 BImSchG).

Haushaltsvorbehalt

Die in den Lärmaktionsplänen enthaltenen Maßnahmen werden im Rahmen vorhandener Stellen und Mittel umgesetzt und lösen keine Ansprüche nach dem Konnexitätsprinzip aus.

Strategische Umweltprüfung (SUP)

Der Lärmaktionsplan enthält keine planungsrechtlichen Vorgaben für Vorhaben nach Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) [14]. Ebenfalls werden keine anderen rechtlichen Vorgaben durch den Plan gesetzt, die zwingend Auswirkungen auf Vorhaben nach Anlage 1 zum UVP haben. Der Plan enthält vielmehr lediglich Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation in verschiedenen Bereichen. Festlegungen mit Bedeutung für spätere Zulassungsentscheidungen werden nicht getroffen. Damit besteht keine Verpflichtung zur Durchführung einer SUP bei der Aufstellung dieses Lärmaktionsplans.

Ablauf der Lärmaktionsplanung

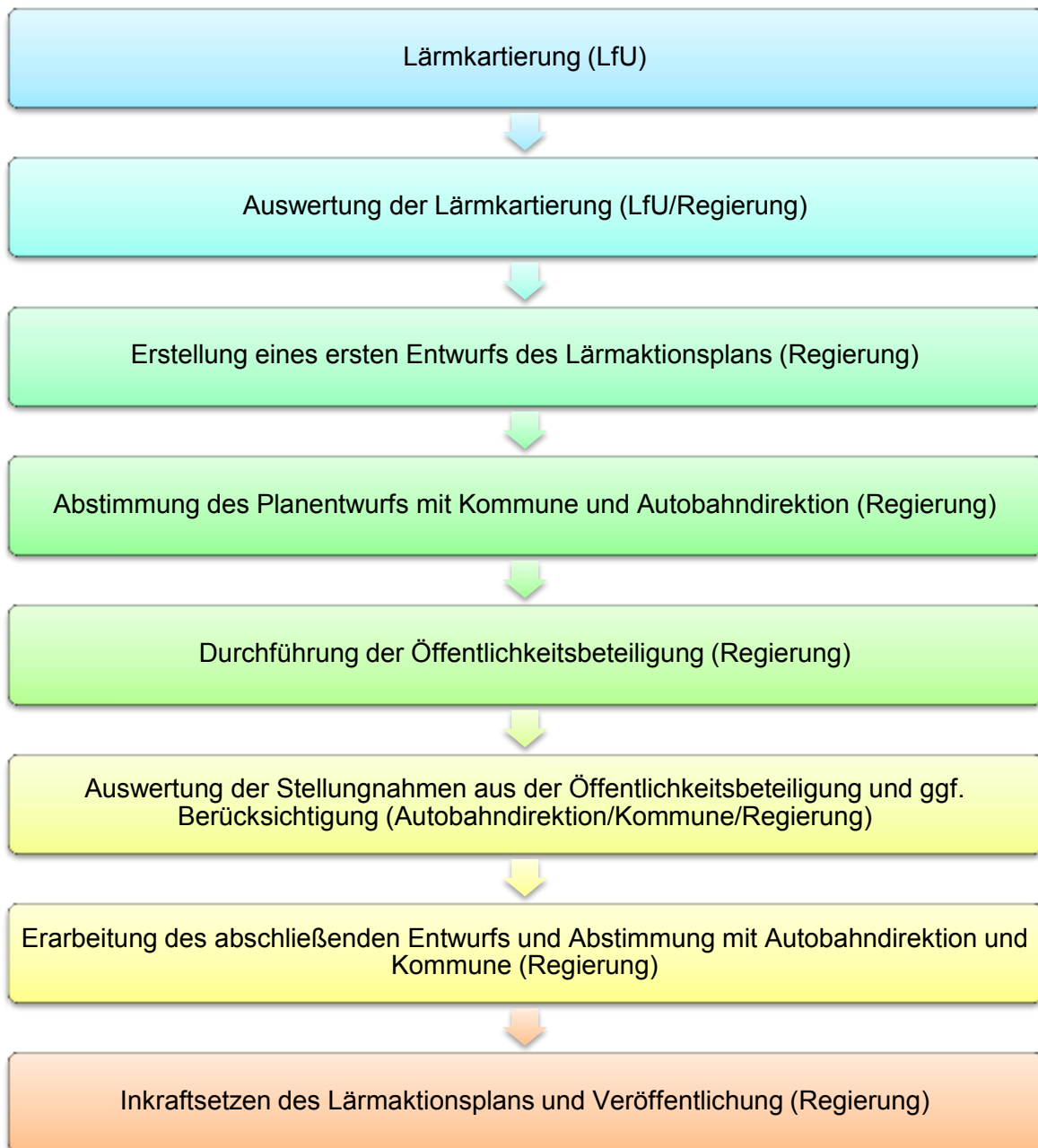


Abbildung 5: Ablauf der Lärmaktionsplanung

4.2 Lärmkarten

Aufbauend auf der Lärmkartierung erfolgt die Lärmaktionsplanung, daher kommt der Lärmkartierung eine besondere Bedeutung zu. Die Anforderungen an die Lärmkarten hat der Bund durch die Verordnung über die Lärmkartierung vom 06.03.2006 (34. BImSchV) festgelegt.

Die bis zur Einführung harmonisierter europäischer Regelungen vorläufigen Berechnungsverfahren für Lärmkarten nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie wurden am 17.08.2006 bekannt gemacht und im Bundesanzeiger Nr. 154a [15] veröffentlicht. Im Einzelnen sind folgende Verfahren anzuwenden:

- VBUS: Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen,
- VBUSch: Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen,
- VBUF: Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen und
- VBUI: Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe

Die Ermittlung der Anzahl der durch Umgebungslärm belasteten Personen und die Größe der belasteten Flächen werden durch die vorläufige Berechnungsmethode VBEB vorgenommen. Einzelheiten hierzu können dem Anhang 1 entnommen werden.

Eine Ermittlung des Lärms durch Messungen ist nach der 34. BImSchV nicht vorgesehen.

Nach den Berechnungsvorschriften werden für Immissionsorte in ca. 4 m Höhe über dem Boden die äquivalenten Dauerschallpegel für die Zeiträume „Tag-Abend-Nacht“ als Index L_{DEN} (Day, Evening, Night) und die „Nacht“ als Index L_{Night} berechnet.

Der Dauerschallpegel L_{DEN} wird aus den Kenngrößen L_{Day} für den Zeitraum von 06:00 bis 18:00 Uhr, $L_{Evening}$ für den Zeitraum von 18:00 bis 22:00 Uhr und L_{Night} für den Zeitraum von 22:00 bis 06:00 Uhr ermittelt; die größere Störwirkung von Geräuschen in den Abend- und Nachtstunden wird dabei durch Zuschläge berücksichtigt.

4.3 Geltende Grenzwerte

4.3.1 Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung

Die Umgebungslärmrichtlinie wie auch die §§ 47a-f BImSchG enthalten keine Grenzwerte und auch keine unmittelbare Rechtsgrundlage für die Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans. Für die Wirkung verweist § 47d Abs. 6 BImSchG auf die entsprechenden Regelungen zu den Luftreinhalteplänen in § 47 Abs. 6 BImSchG, wonach die Umsetzung der festgelegten Maßnahmen auf der Grundlage des jeweiligen Fachrechts durch die jeweils zuständigen Behörden zu erfolgen hat. Die Behörden sind an den Lärmaktionsplan gebunden; eine Ausnahme bilden planerische Festlegungen, diese haben die Planungsträger bei ihren Planungen lediglich zu berücksichtigen (§ 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG).

Auslösewerte für Lärmaktionspläne sind weder durch die EU noch durch den Bund gesetzlich festgelegt. Um die Lärmaktionsplanung auf die Lärmbrennpunkte zu fokussieren, hat das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit – StMUG (jetzt: StMUV) den Regierungen gemäß den überarbeiteten „Hinweisen zur Lärmaktionsplanung in Bayern für die Regierungen“ vom 31.07.2012 [16] für Straßenverkehrslärm als Anhalt die Überschreitung

- eines 24-Stunden-Wertes L_{DEN} von 67 dB(A) oder
- eines Nachtwertes L_{Night} von 57 dB(A)

vorgegeben, wenn gleichzeitig mehr als 50 Einwohner nach VBEB in einem zusammenhängenden Siedlungsgebiet betroffen sind.

Ab diesen Werten wird eine Lärmaktionsplanung in Erwägung gezogen.

Anmerkung:

Für die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung für Hauptverkehrsstraßen auf der Grundlage der Lärmkartierung 2012 sind die o. g. Anhaltswerte für Straßenverkehrslärm heranzuziehen. Die Anhaltswerte für Straßenverkehrslärm wurden mit den o. g. überarbeiteten Hinweisen analog zu den zwischenzeitlich abgesenkten Sanierungsgrenzwerten für Bundes- und Staatsstraßen um 3 dB(A) reduziert.

Zur Bewertung der Lärmbetroffenheit der Bevölkerung wird auf den immissionsschutzfachlich kritischeren **Nachtzeitraum** abgestellt. Das heißt, Grundlage für die Abschätzung der Anzahl der infolge von Schallschutzmaßnahmen an BAB entlasteten Personen ist die Zahl derjenigen Bewohner von Gebäuden mit einer Lärmbelastung nachts (L_{Night}) > 57 dB(A). Damit werden gleichzeitig die betroffenen Gebäude bzw. deren Bewohner mit einer über den gesamten Tageszeitraum gemittelten Lärmbelastung (L_{DEN}) > 67 dB(A) erfasst, da an diesen Gebäuden auch der Wert L_{Night} von 57 dB(A) überschritten wird.

Nur soweit schutzwürdige Nutzungen ausschließlich in der Tagzeit erfolgen (wie z. B. Schule, Kindergarten), wird zur Abschätzung der Betroffenzahlen der L_{DEN} betrachtet.

4.3.2 Rechtsgrundlagen für den Lärmschutz an Straßen

Beim Lärmschutz an Straßen wird grundsätzlich nach Lärmvorsorge und Lärmsanierung unterschieden, wie nachstehendes Schema zeigt. Die Unterscheidung ist insbesondere für die Umsetzbarkeit von Maßnahmen und zur Festlegung von Ansprüchen auf Lärmschutz entscheidend.

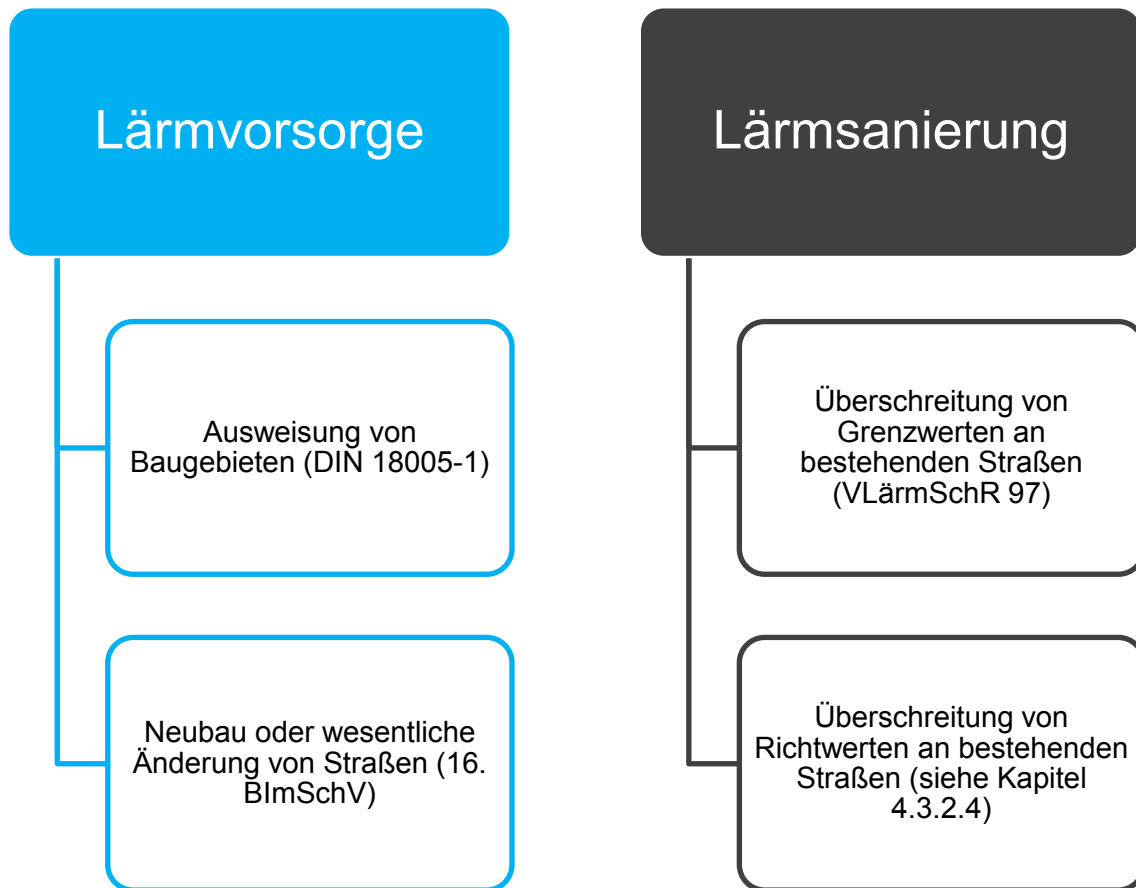


Abbildung 6: Schaubild Lärmschutz an Straßen

Die Lärmvorsorge dient dem Zweck, dem Entstehen erheblicher Belästigungen sowie gesundheitlicher Gefährdungen bei der Ausweisung von Baugebieten und bei Straßenneubauvorhaben bzw. wesentlichen Änderungen bestehender Straßen vorzubeugen und diese zu vermeiden.

Die Lärmsanierung dient dem Zweck, an bestehenden Straßen die Lärmbelastung zu mindern. Sie kann sowohl aus aktiven Lärmschutzmaßnahmen, wie z. B. Lärmschutzwänden, -wällen oder lärmminderndem Asphalt, als auch aus passiven Lärmschutzmaßnahmen, wie z. B. Lärmschutzfenstern und Lüftungseinrichtungen, sowie aus straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen, wie z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen und Verkehrsverboten, bestehen.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind die jeweiligen materiellen Regelungen des nationalen Fachrechts heranzuziehen.

4.3.2.1 Lärmschutz in der Bauleitplanung

Bei der Ausweisung und Änderung von Baugebieten an bestehenden Straßen im Rahmen der Bauleitplanung ist gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 6 und § 9 Abs. 1 Nr. 24 Baugesetzbuch (BauGB) [17] der Schutz vor erheblichen Verkehrslärmeinwirkungen sicherzustellen. Zudem ist ein vorbeugender Schallschutz anzustreben. Hierzu wird die DIN 18005-1 (Schallschutz im Städtebau Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung) [18] zur Anwendung

empfohlen [19]. Für die Beurteilung sind die im Beiblatt 1 zur DIN 18005-1 [20] genannten Orientierungswerte heranzuziehen. Diese sind aus der Sicht des Schallschutzes im Städtebau erwünschte Zielwerte, jedoch keine Grenzwerte. Für die einzelnen Nutzungen sind im Beiblatt 1 zur DIN 18005-1 folgende Orientierungswerte angegeben [20]:

Nutzungen	Orientierungswert in dB(A) tags (06:00 – 22:00 Uhr)	Orientierungswert in dB(A) nachts (22:00 – 06:00 Uhr)
reine Wohngebiete (WR), Wochenendhaus- und Ferienhausgebiete	50	40 bzw. 35
allgemeine Wohngebiete (WA), Kleinsiedlungsgebiete (WS) und Campingplatzgebiete	55	45 bzw. 40
Friedhöfe, Kleingarten- und Parkanlagen	55	55
besondere Wohngebiete (WB)	60	45 bzw. 40
Dorfgebiete (MD) und Mischgebiete (MI)	60	50 bzw. 45
Kerngebiete (MK) und Gewerbegebiete (GE)	65	55 bzw. 50
bei sonstigen Sondergebieten, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart	45 bis 65	35 bis 65

Tabelle 2: Orientierungswerte gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 [20]

Bei zwei angegebenen Nachtwerten soll der niedrigere für Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm sowie für Geräusche von vergleichbaren öffentlichen Betrieben gelten [20]. Das heißt für Verkehrslärm ist der höhere Nachtwert heranzuziehen.

Die Orientierungswerte sollten bereits auf den Rand der Bauflächen oder der überbaubaren Grundstücksflächen in den jeweiligen Baugebieten oder der Flächen sonstiger Nutzung bezogen werden [20].

4.3.2.2 Lärmschutz bei neuen und wesentlich geänderten Verkehrswegen

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen (Straßen und Schienenwegen) sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Der Begriff der schädlichen Umwelteinwirkung wird durch die Immissionsgrenzwerte (sog. Vorsorgengrenzwerte) nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV konkretisiert.

Für die einzelnen Nutzungen sind folgende Immissionsgrenzwerte festgelegt:

Immissionsort	Immissionsgrenzwert in dB(A) tags (06:00-22:00 Uhr)	Immissionsgrenzwert in dB(A) nachts (22:00-06:00 Uhr)
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime	57	47
reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	59	49
Kern-, Dorf-, Mischgebiete	64	54
Gewerbegebiete	69	59

Tabelle 3: Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV [11]

Nach §§ 3 und 4 der 16. BImSchV sind die Beurteilungspegel für Straßen nach Anlage 1 und für Schienenwege nach Anlage 2 dieser Verordnung zu berechnen. Das heißt für die Berechnung von Straßenverkehrslärm sind die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-90) [21] und für Schienenverkehrslärm die Schall 03 [22] heranzuziehen.

Da die Ermittlung der Lärmbelastung durch Straßen nach nationalem Recht nach der RLS-90 erfolgt, können deren Ergebnisse von denen der VBUS zum Teil erheblich abweichen.

Für die Lärmvorsorge sollen aktive Schallschutzmaßnahmen, wie Schallschutzwände/-wälle, lärmindernde Fahrbahnoberflächen oder Einhausungen, eingesetzt werden.

4.3.2.3 Lärmsanierung an bestehenden Straßen durch bauliche Maßnahmen

Nach geltender Rechtslage besteht kein Rechtsanspruch auf eine Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Straßen durch den Baulastträger.

Nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97, Verkehrsblatt [VkBl.] 1997 S. 434 [23]) kann Lärmschutz durch bauliche Maßnahmen an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) jedoch als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Als Lärmschutzmaßnahmen kommen aktive und/oder passive bauliche Maßnahmen in Betracht.

Freiwillige Lärmschutzmaßnahmen setzen nach VLärmSchR 97 voraus, dass die folgenden Immissionsgrenzwerte außen vor Wohn- und Aufenthaltsräumen überschritten werden:

Immissionsort	Immissionsgrenzwert in dB(A) tags (06:00-22:00 Uhr)	Immissionsgrenzwert in dB(A) nachts (22:00-06:00 Uhr)
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	67	57
Kern-, Dorf-, Mischgebiete	69	59
Gewerbegebiete	72	62

Tabelle 4: Abgesenkte Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß Nr. 37.1 der VLärmSchR 97 [23]

Die VLärmSchR 97 wurden mit Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 [24] den Obersten Straßenbaubehörden der Länder bekannt gegeben. Die Anwendung wird auch für Straßen, die nicht in der Baulast des Bundes liegen, empfohlen. Weitere Einzelheiten sind in den VLärmSchR 97 geregelt. Dabei ist zu beachten, dass die Auslösewerte unter Nr. 37.1 der VLärmSchR 97 im Jahr 2010 um 3 dB(A) auf die o. g. Lärmsanierungsgrenzwerte abgesenkt wurden.

4.3.2.4 Lärmschutz an bestehenden Straßen durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

Als straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen kommen grundsätzlich die folgenden Maßnahmen in Betracht:

- Verkehrslenkung
- Lichtzeichenregelung
- Geschwindigkeitsbeschränkungen
- Verkehrsverbote

Ermächtigungsgrundlagen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohn-/Bevölkerung vor Lärm enthält § 45 StVO.

Für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen an bestehenden Straßen sind die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV, VkB1. 2007 S. 767 [25]) maßgebend.

Nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV liegt es im Ermessen der Straßenverkehrsbehörde straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen anzuordnen, wenn die folgenden Immissionsrichtwerte außen vor Wohn- und Aufenthaltsräumen überschritten werden:

Immissionsort	Immissionsrichtwert in dB(A) tags (06:00-22:00 Uhr)	Immissionsrichtwert in dB(A) nachts (22:00-06:00 Uhr)
reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	70	60
Kern-, Dorf-, Mischgebiete	72	62
Gewerbegebiete	75	65

Tabelle 5: Immissionsrichtwerte gemäß Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV [25]

Die aktuelle Rechtsprechung wendet neben diesen Lärmschutz-Richtlinien-StV auch die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV als ermessensauslösende Schwelle (entsprechend) an (siehe auch Kapitel 4.3.2.2).

Bei der Würdigung, ob straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht kommen, ist nicht nur auf die Höhe des Lärmpegels sondern auf alle Umstände des Einzelfalls abzustellen. Ferner dürfen die Maßnahmen nicht zu einer Beschränkung der Widmung durch Untersagung bestimmter Verkehrsarten oder Benutzungszwecken führen (sog. Vorbehalt des Straßenrechts).

5 Lärmbelastung in Schweitenkirchen

5.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten (Isophonenkarten)

Die Lärmimmissionen von Straßen werden unter Berücksichtigung der durchschnittlichen jährlichen Verkehrsbelastung und weiterer Parameter (Lkw-Anteil, Geschwindigkeit, Straßenoberfläche, Steigung, Entfernung, Abschirmung ...) nach festgelegten Verfahren berechnet. Für die Straßen ist dies das vorläufige Berechnungsverfahren VBUS (siehe Kapitel 4.2).

Die Ergebnisse der Lärmkartierung an den BAB werden in Form von Lärmkarten mit einer flächenhaften Isophonendarstellung (Linien gleichen Schalldrucks) der Lärmpegel für 24 Stunden (L_{DEN}) bzw. für die Nacht (L_{Night}) und statistischen Angaben zur Lärmbetroffenheit angezeigt.

Die Darstellung der Lärmpegel [Einheit: dB(A)] erfolgt durch Isophonen (Linien gleichen Schalldrucks), die in den Karten durch die Ränder farbiger Flächen in 5-dB-Klassen dargestellt werden. Zusätzlich ist in der Karte L_{DEN} die 67 dB(A)-Isophone bzw. in der Karte L_{Night} die 57 dB(A)-Isophone abgebildet.

Die Lärmkarten sind im Internet unter der Adresse www.umgebungs-laerm.bayern.de abrufbar.

Die folgenden Abbildungen stellen die Belastungssituation in Schweitenkirchen dar.

Im Anhang A 2 sind ferner die vom LfU erstellten Detail-Lärmkarten L_{DEN} und L_{Night} mit den jeweiligen Übersichtskarten beigefügt. In den Detail-Lärmkarten sind die nach den Kartierungsergebnissen betroffenen schutzwürdigen Gebäude mit einem Pegel $L_{DEN} > 67$ dB(A) und einem Pegel $L_{Night} > 57$ dB(A) gekennzeichnet.

Hinsichtlich der Eingangsdaten, die der Berechnung nach VBUS zugrunde liegen, wird auf die Erläuterungen des LfU im Anhang 1 verwiesen. Insbesondere wurden für die Verkehrsmengen und Lkw-Anteile die Angaben der ABDSB (Straßenverkehrszählung 2010) herangezogen. Entsprechend einer Materialbeschreibung der Straßenbeläge (der ABDSB) hat das LfU Korrekturwerte für unterschiedliche Straßenoberflächen (D_{StrO}) den Straßengeometrien zugewiesen.

Hinweis:

Bei der Erstellung des Lärmaktionsplan-Entwurfs wurde festgestellt, dass bei der Lärmkartierung in Teilbereichen in geringem Umfang Schallschutzeinrichtungen nicht genau erfasst und dargestellt wurden.

Nach Abklärung mit dem für die Lärmkartierung zuständigen LfU hat dies allerdings keine relevanten Auswirkungen auf die Betroffenenanalyse. Eine Überarbeitung der Lärmkartierung ist nicht erforderlich.

Die nachfolgende Abbildung 7, Abbildung 8 sowie der Anhang A 2 zeigen die nicht korrigierte Darstellung der Schallschutzeinrichtungen.

Im Anhang A 3 sind die Bereiche, in denen Schallschutzeinrichtungen nicht genau erfasst und dargestellt wurden, gekennzeichnet.

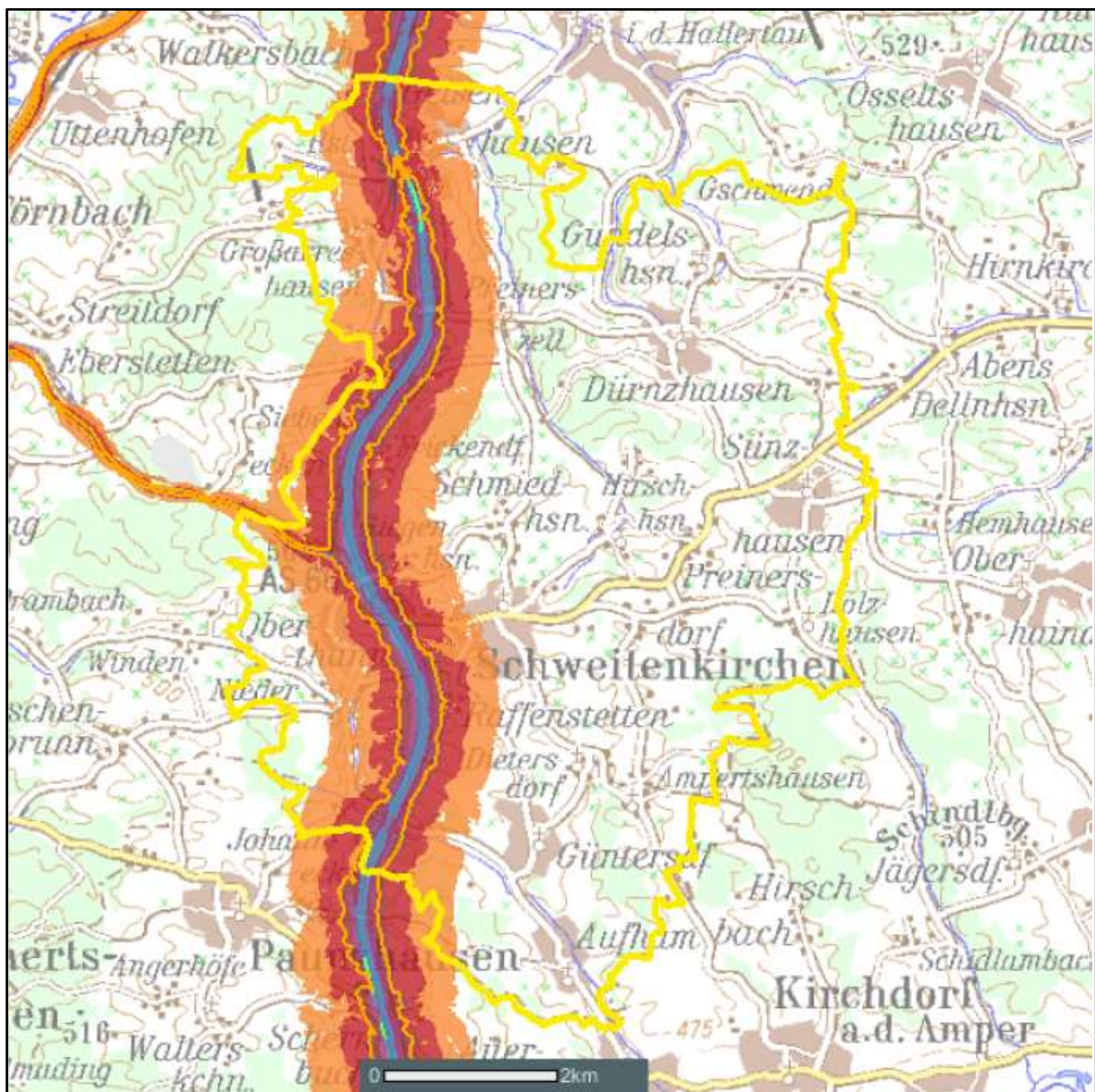


Abbildung 7: Lärmkarte (L_{DEN}) [26]

Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt
Bürgermeister-Ulrich-Straße 160
86179 Augsburg
Telefon: (0821) 9071-0
Fax: (0821) 9071-5556
E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de
Internet: www.lfu.bayern.de

Fachdaten: © Bayerisches Landesamt für Umwelt

Geobasisdaten: Topografische Karten, Luftbilder
© Bayerische Vermessungsverwaltung

www.geodaten.bayern.de
© GeoBasis-DE / BKG 2010
www.bkg.bund.de

Satellitenbild IRS-1 C/D Mosaik
© 2000 GAF AG, EUROMAP
www.gaf.de, www.euromap.de

Legende:

Gemeinde (Navigation)



Suchergebnis



Isophone LDEN 67 dB(A)

**Hauptverkehrsstraßen,
LDEN**



> 55 - 60 dB(A)



> 60 - 65 dB(A)



> 65 - 70 dB(A)



> 70 - 75 dB(A)



> 75 dB(A)



Lärmschutzeinrichtungen

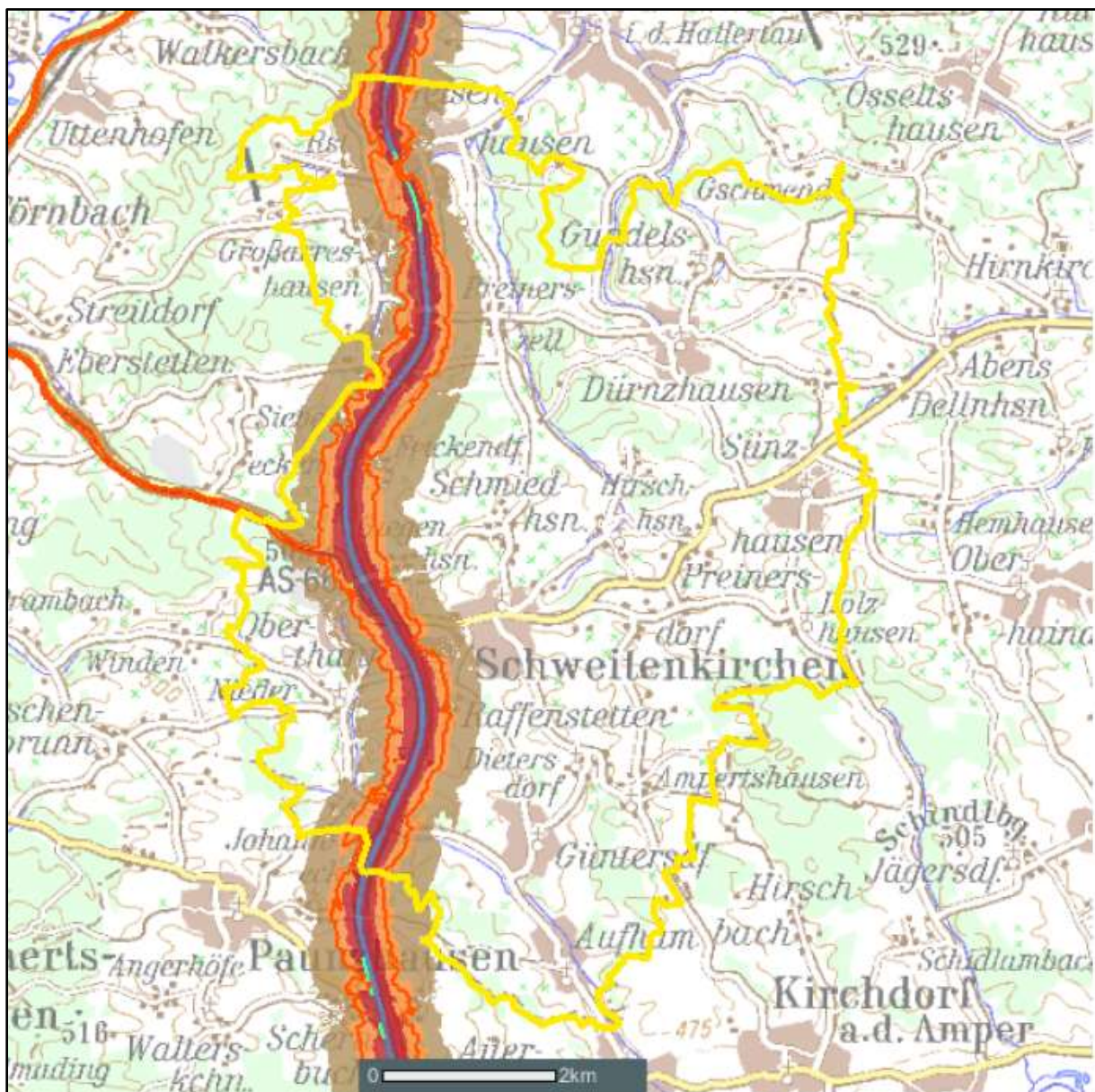


Abbildung 8: Lärmkarte (L_{Night}) [26]

Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt
Bürgermeister-Ulrich-Straße 160
86179 Augsburg
Telefon: (0821) 9071-0
Fax: (0821) 9071-5556
E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de
Internet: www.lfu.bayern.de

Fachdaten: © Bayerisches Landesamt für Umwelt

Geobasisdaten: Topografische Karten, Luftbilder
© Bayerische Vermessungsverwaltung

www.geodaten.bayern.de
© GeoBasis-DE / BKG 2010
www.bkg.bund.de

Satellitenbild IRS-1 C/D Mosaik
© 2000 GAF AG, EUROMAP
www.gaf.de, www.euromap.de

Legende:

Gemeinde (Navigation)



Suchergebnis



Isophone LNight 57 dB(A)

**Hauptverkehrsstraßen,
LNight**



> 50 - 55 dB(A)



> 55 - 60 dB(A)



> 60 - 65 dB(A)



> 65 - 70 dB(A)



> 70 - 75 dB(A)



> 75 dB(A)



Lärmschutzeinrichtungen

5.2 Lärmstatistik für die Gemeinde Schweitenkirchen und Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

5.2.1 Lärmstatistik für alle Hauptverkehrsstraßen

Die nachfolgende Lärmstatistik enthält die von allen Hauptverkehrsstraßen (= Autobahnen sowie Bundes- und Staatsstraßen) in der Gemeinde Schweitenkirchen belasteten Einwohner, Flächen, Schulen und Krankenhäuser.

L_{DEN}		L_{Night}	
Pegelbereich [dB(A)]	Belastete [Einwohner]	Pegelbereich [dB(A)]	Belastete [Einwohner]
-	-	50 < L _{Night} ≤ 55	437
55 < L _{DEN} ≤ 60	633	55 < L _{Night} ≤ 60	124
60 < L _{DEN} ≤ 65	253	60 < L _{Night} ≤ 65	39
65 < L _{DEN} ≤ 70	62	65 < L _{Night} ≤ 70	1
70 < L _{DEN} ≤ 75	19	L _{Night} > 70	0
L _{DEN} > 75	0	-	-
L _{DEN} > 67	51	L _{Night} > 57	88

Tabelle 6: Anzahl nach VBEB der von Straßenlärmpegeln L_{DEN} und L_{Night} belasteten Einwohner an allen Hauptverkehrsstraßen [27]

L_{DEN}			
Pegelbereich [dB(A)]	Belastete Flächen [km ²]	Belastete Schulen [-]	Belastete Krankenhäuser [-]
L _{DEN} > 55	16,36	1	0
L _{DEN} > 65	4,84	0	0
L _{DEN} > 75	1,17	0	0

Tabelle 7: Von Umgebungslärm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Schul- und Krankenhausbauwerke an allen Hauptverkehrsstraßen für die Gemeinde Schweitenkirchen [27, 28, 29]

In der o. g. Lärmstatistik sind – wie bereits ausgeführt – die von allen Hauptverkehrsstraßen (= Autobahnen sowie Bundes- und Staatsstraßen) in der Gemeinde Schweitenkirchen belasteten Einwohner, Flächen, Schulen und Krankenhäuser erfasst.

5.2.2 Lärmstatistik für die Autobahn

Von Seiten des LfU ist eine zusätzliche Auswertung für die BAB A 9 in Schweitenkirchen erfolgt. Daraus ergibt sich die nachfolgende Lärmstatistik:

L_{DEN}		L_{Night}	
Pegelbereich [dB(A)]	Belastete [Einwohner]	Pegelbereich [dB(A)]	Belastete [Einwohner]
-	-	50 < L _{Night} ≤ 55	173
55 < L _{DEN} ≤ 60	121	55 < L _{Night} ≤ 60	93
60 < L _{DEN} ≤ 65	149	60 < L _{Night} ≤ 65	40
65 < L _{DEN} ≤ 70	61	65 < L _{Night} ≤ 70	1
70 < L _{DEN} ≤ 75	20	L _{Night} > 70	0
L _{DEN} > 75	0	-	-
L _{DEN} > 67	51	L _{Night} > 57	84

Tabelle 8: Anzahl nach VBEB der von Straßenlärmpegeln L_{DEN} und L_{Night} belasteten Einwohner an der Autobahn [27]

L_{DEN}			
Pegelbereich [dB(A)]	Belastete Flächen [km ²]	Belastete Schulen [-]	Belastete Krankenhäuser [-]
L _{DEN} > 55	5,74	1	0
L _{DEN} > 65	4,72	0	0
L _{DEN} > 75	1,16	0	0

Tabelle 9: Von Umgebungslärm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Schul- und Krankenhausgebäude an der Autobahn für die Gemeinde Schweitenkirchen [27, 28, 29]

Nach der Auswertung des LfU sind entlang der in der Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern gelegenen Autobahn A 9 in der Gemeinde Schweitenkirchen nach VBEB 51 Einwohner von einem Pegel L_{DEN} > 67 dB(A) bzw. 84 Einwohner von einem Pegel L_{Night} > 57 dB(A) betroffen.

Damit sind im Verlauf der Autobahn A 9 mehr als 50 Einwohner Überschreitungen der Anhaltswerte L_{DEN} von 67 dB(A) bzw. L_{Night} von 57 dB(A) ausgesetzt (siehe Kapitel 4.3.1), so dass von Seiten der Regierung von Oberbayern die Aufstellung eines Lärmaktionsplans an den Autobahnen in Erwägung zu ziehen ist (vgl. Kapitel 3).

Die Aufgabe der Lärmaktionsplanung an Bundes- und Staatsstraßen und in den Ballungsräumen obliegt – wie in Kapitel 3 ausgeführt wurde – den Gemeinden.

6 Lärminderungsmaßnahmen

6.1 Grundsätzlich mögliche Maßnahmen zur Lärminderung bei Autobahnen

Grundsätzlich bieten sich nachfolgende Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung auf Autobahnen an:

- Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge
- Instandsetzung eines vorhandenen schadhafte Fahrbahnbelags (Spurrillen, Schlaglöcher)
- Reduzierung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit
- Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände oder Kombinationen
- Tunnel- oder Troglösungen
- Passiver Schallschutz/Schallschutzfenster
- Schließung von Bebauungslücken und vorgelagerte nicht schutzwürdige Bebauung
- Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Bauleitplanung
- Verringerung der fahrzeugspezifischen Lärmemissionen
- Verkehrsverlagerung auf die Schiene

Maßnahmen wie eine Verlagerung des Verkehrs auf andere Straßen oder eine Reduzierung der Verkehrsstärke durch Verkehrsverbote sind bei BAB in der Regel nicht möglich. Diese Straßen sind genau dafür errichtet worden, um den Verkehr zu bündeln und nachgeordnete Straßen und Ortsdurchfahrten vom Verkehr zu entlasten. Dies gilt insbesondere auch für den Lkw-Verkehr. (Ausnahme: Umleitung des Lkw-Durchgangsverkehrs auf den Münchner Autobahnring A 99 auf der Grundlage des § 40 Abs. 1 BImSchG und § 45 Abs. 1 StVO im Rahmen der Luftreinhalteplanung zur Entlastung der innerstädtischen Abschnitte der A 8, A 9, A 94 und A 96 vor Einwirkungen durch Luftschadstoffe. Damit werden die vorgenannten innerstädtischen Autobahnabschnitte auch vor Verkehrslärmeinwirkungen entlastet.)

Nähere Ausführungen zu den aufgezeigten Maßnahmen und zu den rechtlichen Grundlagen des Lärmschutzes können ferner der Umweltwissen-Publikation „Lärm – Straße und Schiene“ des LfU vom Juli 2014 unter folgender Adresse entnommen werden:

http://www.lfu.bayern.de/umweltwissen/doc/uw_36_laerm_strasse_schiene.pdf

Startseite des LfU:

<http://www.lfu.bayern.de>

Weiterhin können auf den Internetseiten des Umweltbundesamtes (UBA) umfangreiche Informationen zur Verkehrslärminderung abgerufen werden.

Startseite des UBA:

<http://www.umweltbundesamt.de/>



6.2 Bereits vorhandene Maßnahmen

6.2.1 Bei der Kartierung des LfU bereits berücksichtigte Maßnahmen

Das LfU hat im Rahmen der Lärmkartierung Bayern 2012 bei der Ermittlung der Lärmbelastung L_{DEN} und L_{Night} nach VBUS im Gebiet der Gemeinde Schweitenkirchen die in den im Anhang beigefügten Detail-Lärmkarten grün gekennzeichneten (aktiven) Schallschutzeinrichtungen berücksichtigt. Es handelt sich hierbei um die Schallschutzmaßnahmen der ABDSB an der A 9 im Ortsteil Geisenhausen (siehe Kapitel 6.2.2, Maßnahme V1 und Maßnahme V2).

Auf den Hinweis unter Kapitel 5.1 wird hingewiesen.

6.2.2 Bereits vorhandene bauliche Maßnahmen der ABDSB

Nach Angaben der ABDSB wurden in Schweitenkirchen im Rahmen der Lärmvorsorge (Talbrücke Holledau) und der Lärmsanierung (Geisenhausen) Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt. Die Lärmschutzwände auf der Talbrücke Holledau wurden im Vorgriff auf die damals geplanten Lärmvorsorgemaßnahmen (Übergangsregelung) durchgeführt, weil sie im Zuge dringend erforderlicher Sanierungsarbeiten auf der Brücke mit ausgeführt werden konnten (Maßnahme V1). Die darüber hinausgehenden geplanten Lärmvorsorgemaßnahmen konnten aufgrund des Wegfalls der Übergangsregelung nicht ausgeführt werden. Die Lärmsanierung (Geisenhausen) erfolgte als Gemeinschaftsprojekt mit der Gemeinde Schweitenkirchen (Maßnahme V2).

Weiter wurde im Jahr 2014 als lärmmindernde Erhaltungsmaßnahme im Rahmen der Seitenstreifenfreigabe eine dünne Asphaltdeckschicht in Heißbauweise auf Versiegelung – DSH-V in Fahrtrichtung Nürnberg eingebaut (Maßnahme V3).

Anmerkung:

Die sog. „Übergangsregelung“ wurde vom Bundesverkehrsministerium (BMV) mit sofortiger Wirkung zum 01.02.1993 aufgehoben. Für die Lärmvorsorge galten folgende Grenzwerte:

- Misch-/Dorfgebiet: 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts
- Wohngebiet: 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts

Maßnahme V1	Lärmvorsorgemaßnahmen an der Talbrücke Holledau auf Grundlage der Übergangsregelung
Beschreibung	<p>Im Vorgriff auf die damals geplanten Lärmvorsorgemaßnahmen (Übergangsregelung) wurden auf der Ostseite der Talbrücke Holledau aktive Lärmschutzeinrichtungen errichtet:</p> <p style="padding-left: 40px;">km 485,200 bis km 485,630; Wand; 2,4-5,0 m über Fahrbahnoberkante (FOK)</p> <p>Die darüber hinausgehenden geplanten Lärmvorsorgemaßnahmen konnten aufgrund des Wegfalls der Übergangsregelung nicht ausgeführt werden.</p>
Lärminderungswirkung	<p>Für die Lärmvorsorge im Rahmen der Übergangsregelung galten folgende Grenzwerte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Misch-/Dorfgebiet: 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts • Wohngebiet: 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts <p>Die Übergangsregelung wurde vom Bundesverkehrsministerium (BMV) mit sofortiger Wirkung zum 01.02.1993 aufgehoben. Die weiteren geplanten Lärmvorsorgemaßnahmen konnten aufgrund des Wegfalls der Übergangsregelung nicht ausgeführt werden.</p>
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	Die aktive Lärmschutzeinrichtung wurde in der Lärmkartierung durch das LfU berücksichtigt (siehe hierzu auch Hinweis unter Kapitel 5.1).
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	abgeschlossen 1989
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	keine Angabe

Tabelle 10: Vorhandene Maßnahme der ABDSB – V1: Lärmvorsorgemaßnahmen an der Talbrücke Holledau auf Grundlage der Übergangsregelung

Maßnahme V2	Lärmsanierungsmaßnahmen als Gemeinschaftsprojekt mit der Gemeinde Schweitenkirchen
Beschreibung	<p>Folgende Lärmsanierungsmaßnahmen wurden in den Jahren 2004/2005 (Ortsteil Geisenhausen) von der ABDSB als Gemeinschaftsprojekt mit der Gemeinde Schweitenkirchen an der Ostseite der A 9 durchgeführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • km 485,030 bis km 485,200; Wall; 5,0 m über Fahrbahnoberkante (FOK) • km 485,630 bis km 486,210; Wall/Wand; 5,5-6,0 m über FOK <p><i>Hinweis:</i> Es ist zu beachten, dass die Auslösewerte unter Nr. 37.1 der VLärmSchR 97 im Jahr 2010 um 3 dB(A) abgesenkt wurden. Die o. g. Maßnahmen wurden auf die vor 2010 gültigen Lärmsanierungsgrenzwerte bezogen.</p>
Lärminderungswirkung	<p>Die Maßnahmen wurden so vorgesehen, dass die Lärmsanierungsgrenzwerte (vor 2010) überwiegend eingehalten werden. Es galten folgende Grenzwerte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete: 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts • Kern-, Dorf-, Mischgebiete: 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts • Gewerbegebiete: 75 dB(A) tags und 65 dB(A) nachts
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	Die aktiven Lärmschutzeinrichtungen wurden in der Kartierung durch das LfU überwiegend berücksichtigt (siehe hierzu auch Hinweis unter Kapitel 5.1).
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	abgeschlossen 2004/2005
Zuständigkeit	ABDSB mit Gemeinde Schweitenkirchen
Kosten	keine Angabe

Tabelle 11: Vorhandene Maßnahme der ABDSB – V2: Lärmsanierungsmaßnahmen als Gemeinschaftsprojekt mit der Gemeinde Schweitenkirchen

Maßnahme V3	Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags (DSH-V) im Rahmen des Erhaltungsprogramms der A 9/Seitenstreifenfreigabe in Fahrtrichtung Nürnberg
Beschreibung	Als lärmindernde Erhaltungsmaßnahme wurde im Jahr 2014 im Bereich Schweitenkirchen in Fahrtrichtung Nürnberg im Rahmen der Seitenstreifenfreigabe ein DSH-V eingebaut.
Lärminderungswirkung	keine Zuordnung von Lärminderungswerten gemäß RLS-90 (Für den DSH-V ist noch kein Statuspapier der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) veröffentlicht, weswegen noch kein offizieller D_{StrO} -Wert [Korrekturwert für unterschiedliche Straßenoberflächen] vorliegt. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen kann nach Angaben der ABDSB von einer Schallpegelminderung von bis zu 4 dB(A) ausgegangen werden.)
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	keine Angabe; da der Einbau des lärmindernden Fahrbahnbelags nach der Lärmkartierung 2012 erfolgte, ist diese Maßnahme in der Kartierung nicht berücksichtigt
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	Der Einbau erfolgte im Jahr 2014.
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	keine Angabe

Tabelle 12: Vorhandene Maßnahme der ABDSB – V3: Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags (DSH-V) im Rahmen des Erhaltungsprogramms der A 9/Seitenstreifenfreigabe in Fahrtrichtung Nürnberg

6.2.3 Bereits vorhandene straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen

Nach Angaben der ABDSB lagen die Voraussetzungen für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen bislang nicht vor. Es gibt daher keine straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen. Zwischen dem Autobahndreieck Holledau und dem Autobahnkreuz Neufahrn ist durchgängig eine Verkehrsbeeinflussungsanlage vorhanden, die entsprechend der aktuellen Verkehrslage geschaltet werden kann.

Hinweis:

Aufgrund der Öffentlichkeitsbeteiligung wird eine zusätzliche geplante Maßnahme G4 „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen“ in den Lärmaktionsplan aufgenommen (siehe Kapitel 6.3.1).

6.2.4 Bereits vorhandene Maßnahmen der Gemeinde Schweitenkirchen

Die Gemeinde Schweitenkirchen hat die im Verlauf der BAB A 9 vorhandenen rechtskräftigen Bebauungspläne mit Festsetzungen zum Schutz vor Verkehrslärmeinwirkungen durch die Autobahn übermittelt. Es handelt sich hierbei um die Bebauungspläne

- Nr. 6 „Geisenhausen – Kapellenweg“ (1., 2. und 3. Änderung in Kraft getreten am 23.02.2001, 28.05.2004 und 02.11.2009)
- Nr. 50 „Schweitenkirchen-Westleiten“ (in Kraft getreten am 11.06.2014)

Im Rahmen des Bebauungsplans „Geisenhausen – Kapellenweg“ konnte nach Angaben der Gemeinde Schweitenkirchen eine Wall-Wand-Kombination als Lärmschutzmaßnahme erreicht werden. Die Maßnahme befindet sich außerhalb des Umgriffs des Bebauungsplangebietes und wurde durch den Bund durchgeführt, wobei ein Teil der Kosten des Lärmschutzes in die Erschließungskosten mit einfließen. Es handelt sich hierbei um die Maßnahme V2 unter Kapitel 6.2.2.

Die o. g. Bebauungspläne enthalten keine betroffene schutzwürdige Bebauung, an der gemäß der Kartierung des LfU die Anhaltswerte L_{DEN} von 67 dB(A) bzw. L_{Night} von 57 dB(A) überschritten werden und werden deshalb nicht näher betrachtet.

6.3 Maßnahmen des Lärmaktionsplans: Bereits geplante Maßnahmen sowie Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben (einschließlich langfristige Strategie)

6.3.1 Bereits geplante bzw. in Umsetzung befindliche Maßnahmen der ABDSB

Als lärmindernde Erhaltungsmaßnahme war für das Jahr 2016 der Einbau einer dünnen Asphaltdeckschicht in Heißbauweise auf Versiegelung – DSH-V in Fahrtrichtung München im Rahmen der Seitenstreifenfreigabe vorgesehen (Maßnahme G1).

Darüber hinaus ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Art. 1 des Sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes [6. FStrAbÄndG] vom 23. Dezember 2016 [30]) im Bereich der Gemeinde Schweitenkirchen der 8-streifige Ausbau als „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ vorgesehen. Für dieses Projekt gibt es noch keine konkreten Planungen (Maßnahme G2).

Zudem prüft die ABDSB auf Antrag Anliegen von Bürgern, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (Maßnahme G3).

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan für die Bundesautobahn A 9 in Schweitenkirchen (siehe Kapitel 8.3 und Anhang A 4) wurde die Einführung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 km/h vorgeschlagen bzw. empfohlen. Dieser Vorschlag wurde von der Regierung von Oberbayern an die für die Überprüfung und Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen zuständige ABDSB weitergeleitet. Nach Rückmeldung der ABDSB sind für die Ermittlung, Abwägung und Gewichtung des Sachverhalts umfangreiche Arbeiten erforderlich. Darüber hinaus sollen nach Möglichkeit auch die aktuellen Verkehrszahlen aus der Straßenverkehrszählung 2015 in die Betrachtung eingestellt werden. Die ABDSB wird daher voraussichtlich nicht vor Ende 2017 die Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzungen an der A 9 im Bereich der Gemeinde Schweitenkirchen abgeschlossen haben. Die Maßnahme G4 „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen“ wird als bereits geplante bzw. in Umsetzung befindliche Maßnahme der ABDSB in den Lärmaktionsplan aufgenommen.

Diese Maßnahmen werden in den folgenden Tabellen näher erläutert:

<u>Maßnahme G1</u>	Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags (DSH-V) im Rahmen des Erhaltungsprogramms der A 9/Seitenstreifenfreigabe in Fahrtrichtung München
Beschreibung	Als lärmindernde Erhaltungsmaßnahme war für das Jahr 2016 im Bereich Schweitenkirchen in Fahrtrichtung München im Rahmen der Seitenstreifenfreigabe der Einbau eines DSH-V vorgesehen.
Lärminderungswirkung	keine Zuordnung von Lärminderungswerten gemäß RLS-90 (Für den DSH-V ist noch kein Statuspapier der BASt veröffentlicht, weswegen noch kein offizieller D_{St-r0} -Wert [Korrekturwert für unterschiedliche Straßenoberflächen] vorliegt. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen kann nach Angaben der ABDSB von einer Schallpegelminderung von bis zu 4 dB(A) ausgegangen werden.)
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	keine Angabe
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	Der Einbau war für das Jahr 2016 vorgesehen und wurde zwischenzeitlich fertiggestellt.
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	keine Angabe

Tabelle 13: Geplante Maßnahme der ABDSB – G1: Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags (DSH-V) im Rahmen des Erhaltungsprogramms der A 9/Seitenstreifenfreigabe in Fahrtrichtung München

Maßnahme G2	Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des 8-streifigen Ausbaus der BAB A 9
Beschreibung	Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Art. 1 des 6. FStrAbÄndG) ist im Bereich der Gemeinde Schweitenkirchen der 8-streifige Ausbau als „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ vorgesehen. Im Zuge des Ausbaus sind Lärmschutzmaßnahmen nach den Kriterien der Lärmvorsorge vorzusehen. Für dieses Projekt gibt es bislang keine konkreten Planungen, deshalb sind im Moment noch keine Maßnahmen der Lärmvorsorge in Planung oder im Bau.
Lärmminderungswirkung	Im Zuge des Ausbaus sind durch aktive und/oder passive Maßnahmen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV bzw. der Innenraumschutz nach der 24. BImSchV einzuhalten.
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	Im Falle des Ausbaus kann im Ausbaubereich voraussichtlich von einer vollständigen Reduzierung der belasteten Personen, die gemäß der Kartierung des LfU von Überschreitungen der Anhaltswerte L_{DEN} von 67 dB(A) bzw. L_{Night} von 57 dB(A) betroffen sind, ausgegangen werden. Eine nähere Aussage ist aufgrund des aktuellen Verfahrensstands jedoch nicht möglich und nicht veranlasst.
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Art. 1 des 6. FStrAbÄndG) ist im Bereich der Gemeinde Schweitenkirchen der 8-streifige Ausbau als „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ vorgesehen. Für dieses Projekt gibt es noch keine konkreten Planungen.
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	keine Angabe

Tabelle 14: Geplante Maßnahme der ABDSB – G2: Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des 8-streifigen Ausbaus der BAB A 9

Maßnahme G3	Prüfung der Anliegen von Bürgern durch die AB-DSB, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind
Beschreibung	Nach den VLärmSchR 97 kann bei Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte (gemäß Nr. 37.1 VLärm-SchR 97) Lärmschutz durch Maßnahmen an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) als freiwillige Leistung auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Als Lärmschutzmaßnahmen kommen aktive und/oder passive bauliche Maßnahmen in Betracht (siehe Kapitel 4.3.2.3). Auf Antrag von Bürgern prüft die ABDSB, ob die Voraussetzungen für die Lärmsanierung vorliegen (für einzelne Wohngebäude nur passiver Lärmschutz).
Lärminderungswirkung	Aktive und/oder passive Schutzmaßnahmen werden so vorgesehen, dass an förderfähiger schutzwürdiger Bebauung die Lärmsanierungsgrenzwerte möglichst eingehalten werden bzw. der Innenraumschutz gewährleistet ist.
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	-
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	-
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	Abhängig von Art und Umfang der Sanierungsmaßnahme. Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst.

Tabelle 15: Geplante Maßnahme der ABDSB – G3: Prüfung der Anträge von Bürgern auf Lärmsanierung

Maßnahme G4	Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen
Beschreibung	<p>Ziel:</p> <p>a) Die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird durch die ABDSB geprüft.</p> <p>b) Sollte das Ergebnis der Prüfung durch die ABDSB sein, dass die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel ist, so wird diese von der ABDSB angeordnet.</p> <p>Die ABDSB beurteilt in ihrer Funktion als Untere Straßenverkehrsbehörde die entsprechenden Sachverhalte und zu ergreifenden Maßnahmen nach § 45 StVO in eigener Zuständigkeit.</p> <p>Die Geschwindigkeitsbegrenzungen sind dabei jeweils in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (StMI, Oberste Straßenverkehrsbehörde) anzuordnen.</p> <p>Hintergrund:</p> <p>Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan für die Bundesautobahn A 9 in Schweitenkirchen (siehe Kapitel 8.3 und Anhang A 4) wurde die Einführung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 km/h vorgeschlagen bzw. empfohlen. Ermächtigungsgrundlage für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm enthält § 45 StVO. Für die Prüfung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind die Lärmschutz-Richtlinien-StV einschlägig. Die Rechtsprechung wendet neben diesen Lärmschutz-Richtlinien-StV allerdings auch die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV als ermessensauslösende Schwelle an. (siehe Kapitel 4.3.2.4)</p> <p>Nach Rückmeldung der ABDSB sind für die Ermittlung, Abwägung und Gewichtung des Sachverhalts umfangreiche Arbeiten erforderlich. Darüber hinaus sollen nach Möglichkeit auch die aktuellen Verkehrszahlen aus der Straßenverkehrszählung 2015 in die Betrachtung eingestellt werden. Die ABDSB wird daher voraussichtlich nicht vor Ende 2017 die Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzungen an der A 9 im Bereich Schweitenkirchen abgeschlossen haben.</p>
Lärminderungswirkung	Kann erst nach abgeschlossener Prüfung der Geschwindigkeitsbegrenzungen im Einzelfall angegeben werden.
Bewertung/	Kann erst nach abgeschlossener Prüfung der Ge-

Anzahl der entlasteten Personen	schwindigkeitsbegrenzungen im Einzelfall angegeben werden.
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	Die Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzungen an der A 9 im Bereich Schweitenkirchen wird voraussichtlich nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die ABDSB in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das StMI (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet.
Zuständigkeit	ABDSB, Regierung von Oberbayern und StMI
Kosten	Keine Angabe möglich.

Tabelle 16: Geplante Maßnahme der ABDSB – G4: Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen

6.3.2 Bereits geplante Maßnahmen der Gemeinde Schweitenkirchen

Die Gemeinde Schweitenkirchen plant derzeit keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz vor erheblichen Lärmeinwirkungen durch die BAB A 9 [1].

7 Ruhige Gebiete

Nach § 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG soll es auch Ziel der Lärmaktionspläne sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Die Umgebungslärmrichtlinie unterscheidet dabei zwischen „ruhigen Gebieten in einem Ballungsraum“ und „ruhigen Gebieten auf dem Land“. Art. 3 Buchstabe m der Umgebungslärmrichtlinie definiert als „ruhiges Gebiet auf dem Land“ ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist.

Die Festlegung von ruhigen Gebieten erfordert von den zuständigen Behörden bei zukünftigen Planungen eine Berücksichtigung und Abwägung der Belange ruhiger Gebiete und schränkt ggf. ihren Ermessensspielraum ein. Eine in jedem Fall zwingende Vorgabe, etwa im Sinne eines Verbots von lärm erhöhenden Maßnahmen in den ruhigen Gebieten, ist damit jedoch nicht verbunden.

Laut Mitteilung der Gemeinde bestehen keine ruhigen Gebiete in Schweitenkirchen. Deshalb werden derzeit keine ruhigen Gebiete in Schweitenkirchen festgelegt.

8 Öffentliche Anhörung und Beteiligung der Öffentlichkeit

8.1 Information zum Maßnahmenvorschlag der Gemeinde Schweitenkirchen zur Verbesserung des Lärmschutzes entlang der Bundesautobahn A 9 im Vorfeld der Öffentlichkeitsbeteiligung

Seitens der Gemeinde Schweitenkirchen wurde zur Verbesserung des Lärmschutzes entlang der BAB A 9 die Errichtung von Lärmschutzwänden in den Bereichen Frickendorf, Giegenhausen und Raffenstetten vorgeschlagen.

Die ABDSB hat hierfür einen Vorschlag erarbeitet, für den das Bundesverkehrsministerium (BMVI) finanzielle Unterstützung (Verzicht auf Ablösekosten, kostenfreie Bereitstellung der bundeseigenen Grundstücksflächen, Übernahme der Abbruchkosten für die Wände beim späteren 8-streifigen Ausbau, Kostenbeitrag für die Wände, Planung und Ausführung der Maßnahme durch die ABDSB) zugesagt hat. Die verbleibenden Kosten in Höhe von ca. 2,5 Mio. € wären nach Aussage der ABDSB von der Gemeinde Schweitenkirchen zu tragen.

Der von der ABDSB erarbeitete Vorschlag sieht die Errichtung von temporären 3 m hohen Lärmschutzwänden in den Bereichen Frickendorf, Giegenhausen und Raffenstetten vor:

- Frickendorf: von km 488,750 bis km 489,350
- Giegenhausen: von km 490,550 bis km 490,880
- Raffenstetten: von km 491,350 bis km 491,950

Nach einer überschlägigen Prognose würde sich bei Umsetzung der Maßnahme folgende Lärminderungswirkung ergeben:

- Frickendorf: 1,5-4,4 dB(A)
- Giegenhausen: 1,1-6,1 dB(A)
- Raffenstetten: 2,1-7,3 dB(A)

Nach der Prognose der ABDSB würden bei Umsetzung der Maßnahme im Bereich Frickendorf ca. 28 Wohngebäude, im Bereich Giegenhausen ca. 17 Wohngebäude und im Bereich Raffenstetten ca. 100 Wohngebäude profitieren.

Bezogen auf den Anhaltswert L_{Night} von 57 dB(A) würden bei Umsetzung der Maßnahme insgesamt 25 Wohngebäude profitieren. Die Anzahl der belasteten Personen, die von Überschreitungen des o. g. Anhaltswertes betroffen sind, würde sich real um 102 Personen und anteilig nach VBEB um ca. 42 Personen reduzieren.

Bislang ist aus finanziellen Gründen nicht absehbar, ob der Bau der Lärmschutzwände weiterverfolgt wird. Aufgrund bestehender erheblicher Unsicherheiten bzgl. der Durchführbarkeit wird nach Rücksprache mit der Gemeinde Schweitenkirchen der Vorschlag nicht als bereits geplante Maßnahme, sondern nur zur Information mit aufgenommen.

8.2 Information und Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Regierung von Oberbayern hat unter Beteiligung der Gemeinde Schweitenkirchen und der ABDSB den Entwurf des Lärmaktionsplans erstellt. Im Anschluss daran wurde in der Zeit vom 27.05.2016 bis zum 27.06.2016 die Öffentlichkeitsbeteiligung zu diesem Entwurf durchgeführt. Bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist, also bis einschließlich 11.07.2016, konnten Stellungnahmen/Anregungen bei der Regierung von Oberbayern eingereicht werden. Es bestand damit die Möglichkeit, sich konkret mit dem Lärmaktionsplan-

Entwurf zu befassen und durch Vorschläge und Anregungen an der Aufstellung des Lärmaktionsplans mitzuwirken.

Die Bekanntmachung der Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte am 27.05.2016 im Oberbayerischen Amtsblatt durch die Regierung von Oberbayern. Auch in der Gemeinde wurde die Öffentlichkeitsbeteiligung bekannt gegeben. Darüber hinaus erfolgte am 25.05.2016 eine Information der Medien durch die Pressestelle der Regierung von Oberbayern.

Der Planentwurf konnte in der Zeit vom 27.05.2016 bis einschließlich 27.06.2016 bei der Regierung von Oberbayern sowie im Rathaus der Gemeinde Schweitenkirchen eingesehen werden. Des Weiteren konnte der Planentwurf auf den Internetseiten der Regierung von Oberbayern (www.regierung-oberbayern.de) und der Gemeinde Schweitenkirchen (www.schweitenkirchen.de) eingesehen und heruntergeladen werden.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen zum Planentwurf eine Stellungnahme von Bürgern und eine Stellungnahme der Gemeinde Schweitenkirchen ein.

8.3 Bewertung der Vorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen wurden zur Bewertung an die Gemeinde Schweitenkirchen und an die ABDSB weitergeleitet.

Das Ergebnis der Prüfung der Vorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung durch die Gemeinde wurde der Regierung von Oberbayern mit E-Mail vom 20.07.2016 vorgelegt. Die ABDSB hat ihre Bewertung mit E-Mails vom 20.09.2016 und 26.10.2016 übermittelt.

Die Regierung von Oberbayern hat dann alle Anregungen im Rahmen eines sich anschließenden Abwägungsprozesses geprüft und gewürdigt. Im Anhang A 4 sind die Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie das Ergebnis der Bewertung tabellarisch dargestellt.

Hinweis:

Die Regierung von Oberbayern ist nach Art. 8a Abs. 2 BayImSchG zuständige Behörde für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen nach § 47d BImSchG für BAB.

Die Regierung von Oberbayern ist damit zwar die verantwortliche Behörde für die Aufstellung des Lärmaktionsplans, sie ist dies aber nicht für die Durchführung der Maßnahmen selbst. Der Lärmaktionsplan ersetzt keine bestehenden Rechtsgrundlagen oder Verwaltungsverfahren für die Realisierung der Maßnahmen. Ebenso wenig schafft er neue Zuständigkeiten.

Der Regierung von Oberbayern stehen darüber hinaus keine Geldmittel für die Lärmaktionsplanung oder die Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen zur Verfügung.

Nach § 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG sind die Maßnahmen, die in Lärmaktionsplänen festgelegt werden, durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach dem BImSchG oder anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen.

Wie bereits ausgeführt wurde, ist der Bund nur beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) grundsätzlich verpflichtet, Schallschutzmaßnahmen bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der „Verkehrslärm-schutzverordnung“ (16. BImSchV) durchzuführen.

Zusammenfassend wird aufgrund Öffentlichkeitsbeteiligung eine zusätzliche geplante Maßnahme G4 „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen“ in den Lärmaktionsplan aufgenommen (siehe Kapitel 6.3.1).

9 Maßnahmenverwirklichung

Die nachfolgenden Ausführungen betreffen Kosten und Nutzen sowie den zeitlichen Ablauf der im Lärmaktionsplan aufgezeigten Maßnahmen.

9.1 Finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen

9.1.1 Finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen der bereits vorhandenen Maßnahmen

Unter Kapitel 6.2 des Lärmaktionsplans sind die bereits vorhandenen Maßnahmen in der Gemeinde Schweitenkirchen aufgeführt.

Angaben zu den Kosten der Maßnahme V1 „Lärmvorsorgemaßnahmen an der Talbrücke Holledau auf Grundlage der Übergangsregelung“, der Maßnahme V2 „Lärmsanierungsmaßnahmen als Gemeinschaftsprojekt mit der Gemeinde Schweitenkirchen“ und der Maßnahme V3 „Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelags (DSH-V) im Rahmen des Erhaltungsprogramms der A 9/Seitenstreifenfreigabe in Fahrtrichtung Nürnberg“ der ABDSB liegen nicht vor. Die aktiven Lärmschutzeinrichtungen der Maßnahmen V1 und V2 wurden in der Lärmkartierung des LfU berücksichtigt (siehe hierzu auch Hinweis unter Kapitel 5.1). Eine Angabe der durch diese Maßnahmen entlasteten Personen erfolgt deshalb nicht. Die Maßnahme V3 konnte in der Kartierung des LfU nicht berücksichtigt werden, da der Einbau des lärm mindernden Fahrbahnbelags nach der Lärmkartierung 2012 erfolgte. Eine Angabe zur Anzahl der durch die Maßnahme V3 entlasteten Personen liegt nicht vor.

9.1.2 Finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen der Maßnahmen des Lärmaktionsplans: Bereits geplante Maßnahmen sowie Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben (einschließlich langfristige Strategie)

Unter Kapitel 6.3 sind die Maßnahmen des Lärmaktionsplans für die Gemeinde Schweitenkirchen aufgeführt.

Angaben zu den Kosten für den Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelags (DSH-V) im Rahmen des Erhaltungsprogramms der A 9 (Maßnahme G1) sowie eine konkrete Angabe zur Anzahl der durch diese Maßnahme entlasteten Personen liegen nicht vor.

Für die Maßnahme G2 „Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des 8-streifigen Ausbaus der BAB A 9“ liegen keine Angaben zu den Kosten vor. Im Falle eines Ausbaus kann im Ausbaubereich voraussichtlich von einer vollständigen Reduzierung der belasteten Personen, die gemäß der Kartierung des LfU von Überschreitungen der Anhaltswerte L_{DEN} von 67 dB(A) bzw. L_{Night} von 57 dB(A) betroffen sind, ausgegangen werden. Eine nähere Aussage ist aufgrund des aktuellen Verfahrensstands jedoch nicht möglich und nicht veranlasst.

Für die Maßnahme G3 „Prüfung der Anliegen von Bürgern durch die ABDSB, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind“, kann keine Angabe zur Anzahl der Reduzierung der Personen, die Überschreitungen der o. g. Anhaltswerte ausgesetzt sind, erfolgen, da die ABDSB erst auf Antrag von Bürgern prüft, ob die Voraussetzungen für eine Lärmsanierung vorliegen. Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst.

Zur Maßnahme G4 „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen“, kann eine Aussage zur Anzahl der entlasteten Personen erst nach abgeschlossener Prüfung der Geschwindigkeitsbegrenzungen im Einzelfall erfolgen. Zu den Kosten ist ebenfalls keine Angabe möglich.

9.2 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Es liegen keine Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen vor. Durch Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelags (DSH-V) im Rahmen des Erhaltungsprogramms der A 9 (Maßnahme G1) ist von einer Reduzierung der Anzahl der von Überschreitungen der Anhaltswerte L_{DEN} von 67 dB(A) bzw. L_{Night} von 57 dB(A) betroffenen Personen auszugehen. Im Falle des 8-streifigen Ausbaus (Maßnahme G2) kann im Ausbaubereich voraussichtlich von einer vollständigen Reduzierung der belasteten Personen, die Überschreitungen der o. g. Anhaltswerte ausgesetzt sind, ausgegangen werden. Durch die Maßnahme G3 „Prüfung der Anliegen von Bürgern durch die ABDSB, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind“ ist eine weitere bzw. kurzfristigere Reduzierung der Betroffenenzahl möglich. Bei der Maßnahme G4 „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen“ kann erst nach abgeschlossener Prüfung eine Aussage zur Anzahl der entlasteten Personen erfolgen.

9.3 Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Die Lärmkarten werden mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Erstellung überprüft und bei Bedarf überarbeitet (§ 47c Abs. 4 BImSchG). Durch einen Vergleich der überarbeiteten Kartierungsergebnisse mit der Lärmkartierung 2012 wird die Wirksamkeit der Maßnahmen im Lärmaktionsplan überprüft und bewertet. Erforderlichenfalls wird der Lärmaktionsplan für die Gemeinde Schweitenkirchen fortgeschrieben (§ 47d Abs. 5 BImSchG).

9.4 Zeitlicher Ablauf

Unter Kapitel 6.2.2 sind die bereits vorhandenen Maßnahmen der ABDSB aufgeführt. Die Lärmvorsorgemaßnahmen an der Talbrücke Holledau auf Grundlage der Übergangsregelung (Maßnahme V1) wurden 1989 abgeschlossen. Die Lärmsanierungsmaßnahmen als Gemeinschaftsprojekt mit der Gemeinde Schweitenkirchen (Maßnahme V2) wurden 2004/2005 abgeschlossen. Der Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelags (DSH-V) im Rahmen des Erhaltungsprogramms der A 9/Seitenstreifenfreigabe in Fahrtrichtung Nürnberg (Maßnahme V3) erfolgte im Jahr 2014.

In Fahrtrichtung München war der Einbau des lärm mindernden Fahrbahnbelags (DSH-V; Maßnahme G1) für das Jahr 2016 vorgesehen. Der 8-streifige Ausbau der BAB A 9, im Zuge dessen Lärmschutzmaßnahmen nach den Kriterien der Lärmvorsorge vorzusehen sind (Maßnahme G2), ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Art. 1 des 6. FStrAbÄndG) im Bereich der Gemeinde Schweitenkirchen als „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ vorgesehen. Für dieses Projekt gibt es noch keine konkreten Planungen. Die Prüfung der Anliegen von Bürgern durch die ABDSB, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (Maßnahme G3), erfolgt auf Antrag. Die Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzungen an der A 9 im Bereich Schweitenkirchen (Maßnahme G4) wird voraussichtlich nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die ABDSB angeordnet.

10 Zusammenfassung

Rechtlicher Hintergrund

Mit der Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25.06.2002 (Richtlinie 2002/49/EG) wurden die Mitgliedsstaaten verpflichtet, die Lärmbelastung der Bevölkerung in Ballungsräumen, an Hauptverkehrswegen und im Bereich großer Flughäfen zu erfassen und bei problematischen Lärmsituationen Lärmaktionspläne gegen die Lärmbelastung aufzustellen.

Die EG-Richtlinie wurde durch das Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 (BGBl. I S. 1794) in nationales Recht umgesetzt. Artikel 1 des Gesetzes fügt in das BImSchG einen sechsten Teil – Lärminderungsplanung (§§ 47a - 47f) – ein.

Nach § 47c Abs. 1 Satz 1 BImSchG waren bis zum 30.06.2007 für die Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern, für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Millionen Kfz pro Jahr (ca. 16.400 Kfz/24 h), für Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen pro Jahr (ca. 164 Züge/24 h) und für Großflughäfen Lärmkarten zu fertigen. Bis zum 18.07.2008 waren nach § 47d Abs. 1 Satz 1 BImSchG für Ballungsräume und Orte in der Nähe dieser Verkehrswege bei problematischen Lärmsituationen Lärmaktionspläne aufzustellen (1. Stufe). Für die kleineren Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern und Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kfz pro Jahr (ca. 8.200 Kfz/24 h) galten entsprechende Fristen bis 30.06.2012 für die Kartierung bzw. 18.07.2013 für die Lärmaktionspläne (2. Stufe; vgl. § 47c Abs. 1 Satz 2 BImSchG und § 47d Abs. 1 Satz 2 BImSchG).

Aufgrund der Verzögerungen bei der Umsetzung der EG-Richtlinie in deutsches Recht sowie bei der Festlegung der landesrechtlichen Zuständigkeiten konnten die o. g. Termine nicht eingehalten werden.

Grenz- bzw. Auslösewerte

Auslösewerte für Lärmaktionspläne sind weder durch die EU noch durch den Bund gesetzlich festgelegt. Um die Lärmaktionsplanung auf die Lärmbrennpunkte zu fokussieren, hat das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit – StMUG (jetzt: StMUV) den Regierungen gemäß den überarbeiteten „Hinweisen zur Lärmaktionsplanung in Bayern für die Regierungen“ vom 31.07.2012 für Straßenverkehrslärm als Anhalt die Überschreitung

- eines 24-Stunden-Wertes L_{DEN} von 67 dB(A) und
- eines Nachtwertes L_{Night} von 57 dB(A)

vorgegeben, wenn gleichzeitig mehr als 50 Bürger in einem zusammenhängenden Siedlungsgebiet betroffen sind.

Ab diesen Werten wird eine Lärmaktionsplanung in Erwägung gezogen.

Zur Bewertung der Lärmbetroffenheit der Bevölkerung wird auf den immissionsschutzfachlich kritischeren Nachtzeitraum abgestellt. Das heißt, Grundlage für die Abschätzung der Anzahl der infolge von Schallschutzmaßnahmen an BAB entlasteten Personen ist die Zahl derjenigen Bewohner von Gebäuden mit einer Lärmbelastung nachts (L_{Night}) > 57 dB(A). Damit werden gleichzeitig die betroffenen Gebäude bzw. deren Bewohner mit einer über den gesamten Tageszeitraum gemittelten Lärmbelastung (L_{DEN}) > 67 dB(A) erfasst, da an diesen Gebäuden auch der Wert L_{Night} von 57 dB(A) überschritten wird.

Nur soweit schutzwürdige Nutzungen ausschließlich in der Tagzeit erfolgen (wie z. B. Schule, Kindergarten), wird zur Abschätzung der Betroffenenzahlen der L_{DEN} betrachtet.

Zuständige Behörde

Die Aufstellung von Lärmaktionsplänen nach § 47d BImSchG für BAB – auch innerhalb der Ballungsräume – wurde den Regierungen übertragen (Art. 8a Abs. 2 BayImSchG).

Als zuständige Behörde hat die Regierung von Oberbayern den vorliegenden Lärmaktionsplan erstellt.

Beschreibung der örtlichen Situation und der Lärmquelle

Die Gemeinde Schweitenkirchen liegt im Landkreis Pfaffenhofen an der Ilm und hat ca. 5100 Einwohner [31]. Durch das Gemeindegebiet verläuft die BAB A 9 (Nürnberg – München). Auf der BAB A 9 im Bereich Schweitenkirchen liegt folgendes Verkehrsaufkommen vor:

BAB	Abschnitt	DTV 2010 (Lkw-Anteil Tag/Nacht)	Prognose DTV 2025 (Lkw-Anteil Tag/Nacht)
A 9	AD Holledau – TRM Holledau	94.041 (10 %/21,9 %)	110.000 (11 %/23 %)
	TRM Holledau – AS Pfaffenhofen	97.386 (9,3 %/20,3 %)	110.000 (11 %/23 %)
	AS Pfaffenhofen – AS Allershausen	99.429 (10 %/21,1 %)	114.000 (10 %/20 %)

Tabelle 17: Verkehrsaufkommen an der A 9 im Jahr 2010 [5], sowie Prognosewerte 2025 [6]

Im Bereich der Gemeinde Schweitenkirchen ist auf der BAB A 9 keine ständige Geschwindigkeitsbegrenzung vorhanden. Auf der A 9 sind in diesem Bereich in beiden Fahrtrichtungen Streckenbeeinflussungsanlagen vorhanden, die situationsbedingt auf die unterschiedlichen Verkehrssituationen reagieren. [6]

Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten und Bewertung der geschätzten Anzahl der betroffenen Personen

Entlang der in der Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern gelegenen Autobahn A 9 sind in der Gemeinde Schweitenkirchen nach VBE 51 Einwohner von einem Pegel $L_{DEN} > 67$ dB(A) bzw. 84 Einwohner von einem Pegel $L_{Night} > 57$ dB(A) betroffen [27].

Bereits vorhandene Maßnahmen und bereits geplante bzw. in Umsetzung befindliche Maßnahmen mit Angaben zur Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen sowie mit finanziellen Informationen

Bereits vorhandene Maßnahmen

Unter Kapitel 6.2 des Lärmaktionsplans sind die bereits vorhandenen Maßnahmen in der Gemeinde Schweitenkirchen aufgeführt.

Angaben zu den Kosten der Maßnahme V1 „Lärmvorsorgemaßnahmen an der Talbrücke Holledau auf Grundlage der Übergangsregelung“, der Maßnahme V2 „Lärmsanierungsmaßnahmen als Gemeinschaftsprojekt mit der Gemeinde Schweitenkirchen“ und der Maßnahme V3 „Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags (DSH-V) im Rahmen des Erhal-

tungsprogramms der A 9/Seitenstreifenfreigabe in Fahrtrichtung Nürnberg“ der ABDSB liegen nicht vor. Die aktiven Lärmschutzeinrichtungen der Maßnahmen V1 und V2 wurden in der Lärmkartierung des LfU berücksichtigt (siehe hierzu auch Hinweis unter Kapitel 5.1). Eine Angabe der durch diese Maßnahmen entlasteten Personen erfolgt deshalb nicht. Die Maßnahme V3 konnte in der Kartierung des LfU nicht berücksichtigt werden, da der Einbau des lärmindernden Fahrbahnbelags nach der Lärmkartierung 2012 erfolgte. Eine Angabe zur Anzahl der durch die Maßnahme V3 entlasteten Personen liegt nicht vor.

Maßnahmen des Lärmaktionsplans: Bereits geplante Maßnahmen sowie Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben (einschließlich langfristige Strategie)

Der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags (DSH-V) im Rahmen des Erhaltungsprogramms der A 9 (Maßnahme G1) erfolgte wie geplant im Jahr 2016. Nach dem Einbau kann von einer Reduzierung der Anzahl der betroffenen Personen, die gemäß der Kartierung des LfU Überschreitungen der Anhaltswerte L_{DEN} von 67 dB(A) bzw. L_{Night} von 57 dB(A) ausgesetzt sind, ausgegangen werden. Konkrete Angaben hierzu bzw. Angaben zu den Kosten liegen nicht vor.

Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Art. 1 des 6. FStrAbÄndG) ist im Bereich der Gemeinde Schweitenkirchen der 8-streifige Ausbau als „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ vorgesehen. Im Zuge des Ausbaus sind Lärmschutzmaßnahmen nach den Kriterien der Lärmvorsorge vorzusehen (Maßnahme G2). Für dieses Projekt gibt es bislang keine konkreten Planungen. Im Falle des Ausbaus kann im Ausbaubereich voraussichtlich von einer vollständigen Reduzierung der belasteten Personen, die gemäß der Kartierung des LfU von Überschreitungen der Anhaltswerte L_{DEN} von 67 dB(A) bzw. L_{Night} von 57 dB(A) betroffen sind, ausgegangen werden. Eine konkretere Aussage zur Anzahl der entlasteten Personen sowie eine Aussage zu den voraussichtlichen Kosten ist auf Grund des aktuellen Verfahrensstands nicht möglich.

Die Prüfung der Anliegen von Bürgern durch die ABDSB, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind, stellt eine weitere Maßnahme dar (Maßnahme G3). Hier kann keine Angabe zur Anzahl der Reduzierung der Personen, die Überschreitungen der o. g. Anhaltswerte ausgesetzt sind, erfolgen, da die ABDSB erst auf Antrag von Bürgern prüft, ob die Voraussetzungen für eine Lärmsanierung vorliegen. Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst.

Darüber hinaus prüft die ABDSB die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen (Maßnahme G4). Sollte das Ergebnis der Prüfung durch die ABDSB sein, dass die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel ist, so wird diese von der ABDSB angeordnet. Eine Angabe zur Reduzierung der Anzahl der von Überschreitungen der Anhaltswerte betroffenen Personen kann erst nach abgeschlossener Prüfung im Einzelfall angegeben werden. Die Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzungen an der A 9 im Bereich Schweitenkirchen wird voraussichtlich nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die ABDSB in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das StMI (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. Zu den Kosten der Maßnahme G4 können derzeit keine Angaben gemacht werden.

Zusammenfassend verbleiben nach Umsetzung der Maßnahme G1 und der langfristigen Maßnahme G2 des Lärmaktionsplans voraussichtlich keine Personen, die von Überschreitungen der für die Lärmaktionsplanung maßgeblichen Pegel L_{DEN} von 67 dB(A) bzw. L_{Night}

von 57 dB(A) betroffen sind. Durch die Maßnahmen G3 und G4 ist kurz- bzw. mittelfristig eine Reduzierung der Betroffenen möglich.

Ruhige Gebiete

Laut Mitteilung der Gemeinde bestehen keine ruhigen Gebiete in Schweitenkirchen. Deshalb werden derzeit keine ruhigen Gebiete in Schweitenkirchen festgelegt.

Protokoll der öffentlichen Anhörung

Seitens der Gemeinde Schweitenkirchen wurde zur Verbesserung des Lärmschutzes entlang der BAB A 9 bereits im Vorfeld der Öffentlichkeitsbeteiligung die Errichtung von Lärmschutzwänden in den Bereichen Frickendorf, Giegenhausen und Raffenstetten vorgeschlagen. Die ABDSB hat hierfür einen Vorschlag erarbeitet, für den das BMVI finanzielle Unterstützung (Verzicht auf Ablösekosten, kostenfreie Bereitstellung der bundeseigenen Grundstücksflächen, Übernahme der Abbruchkosten für die Wände beim späteren 8-streifigen Ausbau, Kostenbeitrag für die Wände, Planung und Ausführung der Maßnahme durch die ABDSB) zugesagt hat. Die verbleibenden Kosten in Höhe von ca. 2,5 Mio. € wären nach Aussage der ABDSB von der Gemeinde Schweitenkirchen zu tragen. Bislang ist aus finanziellen Gründen nicht absehbar, ob der Bau der Lärmschutzwände weiterverfolgt wird. Aufgrund bestehender erheblicher Unsicherheiten bzgl. der Durchführbarkeit wird nach Rücksprache mit der Gemeinde Schweitenkirchen der Vorschlag nicht als bereits geplante Maßnahme, sondern nur zur Information mit aufgenommen.

Die Regierung von Oberbayern führte eine Öffentlichkeitsbeteiligung durch, in der alle interessierten Bürger die Möglichkeit hatten, durch Anregungen und Vorschläge am Lärmaktionsplan mitzuwirken.

Die Bekanntmachung der Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte am 27.05.2016 im Oberbayerischen Amtsblatt durch die Regierung von Oberbayern. Auch in der Gemeinde wurde die Öffentlichkeitsbeteiligung bekannt gegeben. Darüber hinaus erfolgte am 25.05.2016 eine Information der Medien durch die Pressestelle der Regierung von Oberbayern.

Der Planentwurf konnte vom 27.05.2016 bis einschließlich 27.06.2016 bei der Regierung von Oberbayern sowie im Rathaus der Gemeinde Schweitenkirchen eingesehen werden. Des Weiteren konnte der Planentwurf auf den Internetseiten der Regierung von Oberbayern und der Gemeinde Schweitenkirchen eingesehen und heruntergeladen werden.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen zum Planentwurf eine Stellungnahme von Bürgern und eine Stellungnahme der Gemeinde Schweitenkirchen ein. Im Wesentlichen enthalten die Stellungnahmen folgende Forderungen/Anregungen:

- Vorziehen bzw. baldmöglichste Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des 8-streifigen Ausbaus der A 9 (Maßnahme G2).
- Hinsichtlich des Maßnahmenvorschlags der Gemeinde Schweitenkirchen zur Verbesserung des Lärmschutzes durch die Errichtung von Lärmschutzwänden entlang der A 9 in Bereichen Frickendorf, Giegenhausen und Raffenstetten (Kapitel 8.1) wird von Seiten der Gemeinde eine Übernahme der Restkosten in Höhe von 2,5 Mio. € durch den Straßenbaulastträger der Bundesrepublik Deutschland gefordert.
- Anstatt der Verwendung eines DSH-V wird die Aufbringung eines „Offenporigen Asphalts“ empfohlen. Die Asphaltsschicht ist zudem bei Unterschreitung der gesicherten Lärmverbesserung zu erneuern.
- Ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h in beiden Fahrtrichtungen.
- Sicherstellung der Einhaltung des Feiertags- und Sonntagsfahrverbots für Lkw. Keine Ausnahmeregelungen für Autobahnabschnitte ohne ausreichenden Lärmschutz.

Die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen wurden zur Bewertung an die Gemeinde Schweitenkirchen und an die ABDSB weitergeleitet.

Das Ergebnis der Prüfung der Vorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung durch die Gemeinde wurde der Regierung von Oberbayern mit E-Mail vom 20.07.2016 vorgelegt. Die ABDSB hat ihre Bewertung mit E-Mails vom 20.09.2016 und 26.10.2016 übermittelt.

Die Regierung von Oberbayern hat dann alle Anregungen im Rahmen eines sich anschließenden Abwägungsprozesses geprüft und gewürdigt.

Aufgrund der Öffentlichkeitsbeteiligung wird eine zusätzliche geplante Maßnahme G4 „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen“ in den Lärmaktionsplan aufgenommen.

Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Lärmaktionsplans

Die Lärmkarten werden mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Erstellung überprüft und bei Bedarf überarbeitet (§ 47c Abs. 4 BImSchG). Durch einen Vergleich der überarbeiteten Kartierungsergebnisse mit der Lärmkartierung 2012 wird die Wirksamkeit der Maßnahmen im Lärmaktionsplan überprüft und bewertet. Erforderlichenfalls wird der Lärmaktionsplan für die Gemeinde Schweitenkirchen fortgeschrieben (§ 47d Abs. 5 BImSchG).

11 Einvernehmen nach Art. 8a Abs. 2 Satz 4 BaylmschG

Lärmaktionspläne der Regierung bedürfen nach Art. 8a Abs. 2 Satz 4 BaylmschG des Einvernehmens der betroffenen Gemeinden.

Der Lärmaktionsplan-Entwurf vom 21.12.2016 wurde am 22.12.2016 der Gemeinde Schweitenkirchen mit der Bitte um Erteilung des Einvernehmens übermittelt. Im Anschreiben an die Gemeinde Schweitenkirchen wurde auch ausführlich auf das Schreiben der Gemeinde Schweitenkirchen vom 05.12.2016 zur abschließenden Abstimmung des Lärmaktionsplan-Entwurfs eingegangen.

In ihrem Schreiben vom 05.12.2016 teilte die Gemeinde Schweitenkirchen mit, dass durch die im Lärmaktionsplan verbleibenden Lärmschutzmaßnahmen keine Verbesserung mehr gesehen werden könne. Nach Meinung der Gemeinde verblieben letztendlich keine konkreten Verbesserungsmaßnahmen. Dies wurde wie folgt begründet:

- Maßnahme G1 (Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags (DSH-V) im Rahmen des Erhaltungsprogramms der A 9/Seitenstreifenfreigabe in Fahrtrichtung München): Die Maßnahme G1 wurde bereits umgesetzt, stellt aber aufgrund der Fahrbahnabnutzung keine dauerhafte Lärmverbesserung dar.
- Maßnahme G2 (Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des 8-streifigen Ausbaus der BAB A 9): Die Maßnahme G2 ist zeitlich nicht absehbar und selbst mittelfristig fraglich.
- Maßnahme G3 (Prüfung der Anliegen von Bürgern durch die ABDSB, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die [bezuschusste] Lärmsanierung gegeben sind): Die Maßnahme G3 stellt nur bedingt eine Verbesserung dar, da dies bei Aufenthalt im Freien bzw. bei geöffneten Fenstern nutzlos ist.
- Maßnahme G4 (Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen): Die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird erst geprüft und es lässt sich noch nicht beurteilen, ob diese Prüfung zu einer Verbesserung führt.

Insgesamt würden durch den Lärmaktionsplan keine neuen Feststellungen bzw. Festsetzungen getroffen, die für die Bürgerinnen und Bürger in irgendeiner Weise nutzbringend seien.

Das Schreiben wurde per E-Mail vom 12.12.2016 der ABDSB übermittelt. Es wurde gebeten das Vorbringen der Gemeinde Schweitenkirchen zu überprüfen und zu würdigen. Ferner wurde um Mitteilung gebeten, ob der Gemeinde Schweitenkirchen bzgl. der Umsetzung der geplanten Maßnahmen (z. B. zeitnahe Überprüfung von Geschwindigkeitsbeschränkungen) oder mit zusätzlichen (von der Gemeinde geforderten) Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzwände in den Bereichen Frickendorf, Giegenhausen und Raffenstetten; siehe Kapitel 8.1) entgegen gekommen werden kann.

Die ABDSB hat hierzu mit E-Mail vom 21.12.2016 ausführlich Stellung genommen.

Mit Schreiben der Regierung von Oberbayern vom 22.12.2016 wurde der Gemeinde Schweitenkirchen unter Berücksichtigung der Antwort der ABDSB vom 21.12.2016 zu ihrem Vorbringen Folgendes mitgeteilt:

- Der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags im Zuge der Seitenstreifenfreigabe (Maßnahme G1) stelle keine dauerhafte Lärmverbesserung dar: Durch die Seitenstreifenfreigabe entstand kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Hierzu gibt es eine höchstrichterliche Rechtsprechung mit Urteilen des Bayerischen Verwaltungsgesichtshofs vom 09.08.2012. Um für die Gemeinde trotzdem eine

Verbesserung zu erreichen wurde ein lärmindernder Fahrbahnbelag (DSH-V) eingebaut. In der Lärmberechnung wurde durch die ABDSB – auf der sicheren Seite liegend – ein Korrekturwert D_{StrO} von -2 dB(A) angesetzt, weil noch kein Statuspapier der Bundesanstalt für Straßenwesen mit dem anzusetzenden D_{StrO} -Wert veröffentlicht wurde. Auszugehen ist nach Angabe der ABDSB von einer Lärminderung von bis zu 4 dB(A).

- Der 8-streifige Ausbau der A 9 (Maßnahme G2) sei zeitlich nicht absehbar und selbst mittelfristig fraglich:
Der 8-streifige Ausbau ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 (Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen) als „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ eingestuft. Im Hinblick auf die Vielzahl der anstehenden Projekte war es nach Angaben der ABDSB erforderlich, im Bundesverkehrswegeplan eine Dringlichkeitsreihung zu erstellen. Danach gehört der 8-streifige Ausbau leider nicht zu den sofort umzusetzenden Projekten. Die Umsetzung an sich ist nach Aussage der ABDSB dadurch allerdings nicht „fraglich“, sonst wäre das Projekt nicht in den „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ aufgenommen worden.
- Die Bezuschussung passiver Lärmschutzmaßnahmen (Maßnahme G3) stelle nur bedingt eine Verbesserung dar, da dies bei Aufenthalt im Freien bzw. bei geöffnetem Fenster nutzlos sei:
Diese Aussage ist korrekt. Die ABDSB bittet allerdings um Berücksichtigung, dass die Bezuschussung zum passiven Lärmschutz eine freiwillige Leistung des Bundes im Rahmen vorhandener Haushaltsmittel darstellt, die als zusätzliche Maßnahme dient, wenn sonst keine rechtlichen Möglichkeiten zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen gegeben sind.
- Die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen (Maßnahme G4) werde erst geprüft und es ließe sich nicht beurteilen, ob die Prüfung zu einer Verbesserung führe:
Diese Aussage ist korrekt. Für die Ermittlung, Abwägung und Gewichtung des Sachverhalts sind umfangreiche Arbeiten erforderlich. Zudem sollen nach Möglichkeit auch die aktuellen Verkehrszahlen aus der Straßenverkehrszählung 2015 in die Betrachtung eingestellt werden. Die ABDSB (= zuständige Behörde) wird daher voraussichtlich nicht vor Ende 2017 die Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzungen an der A 9 im Bereich Schweitenkirchen abgeschlossen haben. Um die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung abschließen zu können, wurde zusammen mit der ABDSB entschieden die Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzungen als geplante Maßnahme in den Lärmaktionsplan zu übernehmen. Da Lärmaktionspläne verbindliche Handlungskonzepte für die Träger der öffentlichen Verwaltung sind, ist die ABDSB nach Inkrafttreten eines gültigen Lärmaktionsplans gebunden, die Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzungen durchzuführen. Sollte das Ergebnis der Prüfung durch die ABDSB sein, dass die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel ist, so wird diese im Anschluss daran durch die ABDSB in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern und nach Zustimmung durch das StMI angeordnet.
- Entgegenkommen bei der Umsetzung der geplanten Maßnahmen:
Ein Entgegenkommen bzgl. der Umsetzung der geplanten Maßnahmen ist nicht möglich. Insbesondere ist seitens der ABDSB eine zeitnahe Überprüfung von Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht durchführbar.
- Entgegenkommen mit zusätzlichen (von der Gemeinde Schweitenkirchen geforderten) Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände in den Bereichen Frickendorf, Giegenhausen und Raffenstetten):
Ein weiteres Entgegenkommen über die schon vorliegenden Zusagen des BMVI hinaus bei den zusätzlichen von der Gemeinde geforderten Lärmschutzmaßnahmen in

den Bereichen Frickendorf, Giegenhausen und Raffenstetten ist nicht möglich. Hierzu wird insbesondere auf das Schreiben des StMI vom 14.12.2015 an die Gemeinde Schweitenkirchen verwiesen.

Mit Schreiben vom 25.01.2017 teilte die Gemeinde Schweitenkirchen mit, dass der Entwurf des Lärmaktionsplans vom 21.12.2016 mit dem Schreiben der Regierung von Oberbayern vom 22.12.2016 im Gemeinderat der Gemeinde Schweitenkirchen in der Sitzung vom 24.01.2017 nochmals ausführlich beraten wurde. Der Gemeinderat hat beschlossen, das Einvernehmen nach Art. 8a Abs. 2 Satz 4 BayImSchG zum vorliegenden Lärmaktionsplan-Entwurf zu verweigern. Mit großer Enttäuschung wurden die verbleibenden Maßnahmen und die Ausführungen im Schreiben vom 22.12.2016 zur Kenntnis genommen. Es wird sehr bedauert, dass durch die Lärmaktionsplanung wieder keine Verbesserung für die Bürgerinnen und Bürger erreicht werden konnte.

Die Regierung von Oberbayern nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Die Regierung von Oberbayern ist zwar die verantwortliche Behörde für die Aufstellung des Lärmaktionsplans, sie ist dies aber nicht für die Durchführung der Maßnahmen selbst. Der Lärmaktionsplan ersetzt keine bestehenden Rechtsgrundlagen oder Verwaltungsverfahren für die Realisierung der Maßnahmen. Ebenso wenig schafft er neue Zuständigkeiten. Der Regierung von Oberbayern stehen darüber hinaus keine Geldmittel für die Lärmaktionsplanung oder die Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen zur Verfügung.

Aufgrund der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine zusätzliche geplante Maßnahme G4 „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen“ in den Lärmaktionsplan aufgenommen.

Weitere Lärmschutzmaßnahmen – über die unter Kapitel 6.3.1 genannten bereits geplanten bzw. in Umsetzung befindlichen Maßnahmen der ABDSB hinaus – sind aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen nicht möglich. Insbesondere ist nach Angaben der ABDSB ein weiteres Entgegenkommen über die schon vorliegenden Zusagen des BMVI hinaus bei den zusätzlichen von der Gemeinde geforderten Lärmschutzmaßnahmen in den Bereichen Frickendorf, Giegenhausen und Raffenstetten nicht möglich (siehe Kapitel 8.1).

Eine Änderung des Lärmaktionsplan-Entwurfs vom 21.12.2016 ist somit nicht möglich und nicht veranlasst.

Mit dem o. g. Gemeinderatsbeschluss hat die Gemeinde Schweitenkirchen das gemeindliche Einvernehmen nach Art. 8a Abs. 2 Satz 4 BayImSchG verweigert.

Die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung für die Gemeinde Schweitenkirchen an der BAB A 9 wird deshalb ohne das Einvernehmen der Gemeinde mit dem vorliegenden Bericht abgeschlossen.

Quellenangaben

- [1] Gemeinde Schweitenkirchen
- [2] Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 76 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist
- [3] Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) vom 6. März 2006 (BGBl. I S. 516), die durch Artikel 84 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist
- [4] Rauminformationssystem der Regierung von Oberbayern, Geobasisdaten der Bayerischen Vermessungsverwaltung
- [5] Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr: Straßenverkehrszählung 2010 (SVZ 2010), veröffentlicht unter anderem: www.baysis.bayern.de/web/content/verkehrsdaten/SVZ (Abruf: 05.12.2016)
- [6] Autobahndirektion Südbayern
- [7] Bayerisches Immissionsschutzgesetz (BayImSchG) vom 08. Oktober 1974, das durch § 1 Nr. 170 der Verordnung vom 22. Juli 2014 (GVBl. S. 286) geändert worden ist
- [8] Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
- [9] Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 (BGBl. I S. 1794)
- [10] Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die durch Artikel 2 der Verordnung vom 15. September 2015 (BGBl. I S. 1573) geändert worden ist
- [11] Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) geändert worden ist
- [12] Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV) vom 4. Februar 1997 (BGBl. I S. 172, 1253), die durch Artikel 3 der Verordnung vom 23. September 1997 (BGBl. I S. 2329) geändert worden ist
- [13] Richtlinie 2003/4/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Januar 2003 über den Zugang der Öffentlichkeit zu Umweltinformationen und zur Aufhebung der Richtlinie 90/313/EWG des Rates
- [14] Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), das durch Artikel 2 des Gesetzes vom 20. November 2015 (BGBl. I S. 2053) geändert worden ist
- [15] Bekanntmachung der Vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Abs. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) – Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch) - Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) - Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen (VBUF) - Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe (VBUI) – vom 22. Mai 2006, Bundesanzeiger Nr. 154a ausgegeben am 17. August 2006

- [16] Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit: „Hinweise zur Lärmaktionsplanung in Bayern nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG für die Regierungen“, München, 31.07.2012
- [17] Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), das durch Artikel 6 des Gesetzes vom 20. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1722) geändert worden ist
- [18] DIN 18005-1:2002-07: Schallschutz im Städtebau – Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung
- [19] Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr: Schreiben „Lärmschutz in der Bauleitplanung“, 25.07.2014
- [20] DIN 18005-1 Beiblatt 1:1987-05: Schallschutz im Städtebau; Berechnungsverfahren; Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung
- [21] Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 – RLS-90
- [22] Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03)
- [23] Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97 – vom 27. Mai 1997 mit Änderungen vom 14.02.2007 (Bekanntmachung der Obersten Baubehörde im StMI – OBB) und vom 25.06.2010 (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – BMVBS; Absenkung der Auslösewerte)
- [24] Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997
- [25] Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007 (VKBl. 2007 S. 767)
- [26] Bayerisches Landesamt für Umwelt (Herausgeber), www.umgebungslaerm.bayern.de
- [27] Bayerisches Landesamt für Umwelt
- [28] Bayerisches Landesamt für Umwelt, http://www.lfu.bayern.de/laerm/eg_umgebungslaermrichtlinie/kartierung/doc/betroffene_je_gemeinden_iden_schulen.pdf
- [29] Bayerisches Landesamt für Umwelt, http://www.lfu.bayern.de/laerm/eg_umgebungslaermrichtlinie/kartierung/doc/betroffene_je_gemeinden_iden_krankenhaus.pdf
- [30] Sechstes Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (6. FStrAbÄndG) vom 23. Dezember 2016
- [31] Statistische Ämter des Bundes und der Länder, <http://www.statistikportal.de/Statistik-Portal/gemeindeverz.asp?G=schweitenkirchen>

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Blick auf die Gemeinde Schweitenkirchen (Ortsteil Geisenhausen) und die Bundesautobahn A 9 (Talbrücke Holledau) [1].....	3
Abbildung 2: Übersichtskarte BAB A 9 [4]	8
Abbildung 3: Ortskarte Schweitenkirchen [4]	9
Abbildung 4: Flächennutzungsplan Schweitenkirchen mit Legende [4].....	10
Abbildung 5: Ablauf der Lärmaktionsplanung	16
Abbildung 6: Schaubild Lärmschutz an Straßen	19
Abbildung 7: Lärmkarte (L_{DEN}) [25]	24
Abbildung 8: Lärmkarte (L_{Night}) [25].....	26

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Verkehrsaufkommen an der A 9 im Jahr 2010 [5], sowie Prognosewerte 2025 [6]	11
Tabelle 2:	Orientierungswerte gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 [20]	20
Tabelle 3:	Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV [11].....	21
Tabelle 4:	Abgesenkte Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß Nr. 37.1 der VLärmSchR 97 [23]	21
Tabelle 5:	Immissionsrichtwerte gemäß Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV [25]	22
Tabelle 6:	Anzahl nach VBEB der von Straßenlärmpegeln L_{DEN} und L_{Night} belasteten Einwohner an allen Hauptverkehrsstraßen [27]	28
Tabelle 7:	Von Umgebungslärm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Schul- und Krankenhausgebäude an allen Hauptverkehrsstraßen für die Gemeinde Schweitenkirchen [27, 28, 29].....	28
Tabelle 8:	Anzahl nach VBEB der von Straßenlärmpegeln L_{DEN} und L_{Night} belasteten Einwohner an der Autobahn [27].....	29
Tabelle 9:	Von Umgebungslärm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Schul- und Krankenhausgebäude an der Autobahn für die Gemeinde Schweitenkirchen [27, 28, 29]	29
Tabelle 10:	Vorhandene Maßnahme der ABDSB – V1: Lärmvorsorgemaßnahmen an der Talbrücke Holledau auf Grundlage der Übergangsregelung	32
Tabelle 11:	Vorhandene Maßnahme der ABDSB – V2: Lärmsanierungsmaßnahmen als Gemeinschaftsprojekt mit der Gemeinde Schweitenkirchen	33
Tabelle 12:	Vorhandene Maßnahme der ABDSB – V3: Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags (DSH-V) im Rahmen des Erhaltungsprogramms der A 9/Seitenstreifenfreigabe in Fahrtrichtung Nürnberg	34
Tabelle 13:	Geplante Maßnahme der ABDSB – G1: Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags (DSH-V) im Rahmen des Erhaltungsprogramms der A 9/Seitenstreifenfreigabe in Fahrtrichtung München.....	37
Tabelle 14:	Geplante Maßnahme der ABDSB – G2: Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des 8-streifigen Ausbaus der BAB A 9.....	38
Tabelle 15:	Geplante Maßnahme der ABDSB – G3: Prüfung der Anträge von Bürgern auf Lärmsanierung.....	39
Tabelle 16:	Geplante Maßnahme der ABDSB – G4: Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen	41
Tabelle 17:	Verkehrsaufkommen an der A 9 im Jahr 2010 [5], sowie Prognosewerte 2025 [6]	49

Abkürzungsverzeichnis

ABDSB	Autobahndirektion Südbayern
AD	Autobahndreieck
AS	Anschlussstelle
BAB	Bundesautobahn
BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BMV	Bundesverkehrsministerium
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
dB(A)	Lautstärkeeinheit Dezibel (mit A-Bewertung)
DSH-V	dünne Asphaltdeckschicht in Heißbauweise auf Versiegelung
D _{StrO}	Korrektur nach RLS-90 für unterschiedliche Straßenoberflächen
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EU	Europäische Union
FOK	Fahrbahnoberkante
GE	Gewerbegebiet
LfU	Bayerisches Landesamt für Umwelt
L _{Day}	Lärmindex (A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel für den Zeitraum Tag [06:00 - 18:00 Uhr])
L _{DEN}	Lärmindex (A-bewerteter äquivalenter 24-Stunden-Dauerschallpegel)
L _{Evening}	Lärmindex (A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel für den Zeitraum Abend [18:00 - 22:00 Uhr])
L _{Night}	Lärmindex (A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel für den Zeitraum Nacht [22:00 - 06:00 Uhr])
MD	Dorfgebiet
MI	Mischgebiet
MK	Kerngebiet
StMUG	Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit (jetzt: StMUV)
StMUV	Bayerisches Staatsministerium für Umwelt- und Verbraucherschutz
SUP	Strategische Umweltprüfung
TRM	Tank- und Rastanlage mit Motel
UBA	Umweltbundesamt
VBEB	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBUF	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen
VBUI	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VBUSch	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen
VkBl.	Verkehrsblatt (Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; jetzt: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI))
WA	Allgemeines Wohngebiet
WB	Besonderes Wohngebiet
WR	Reines Wohngebiet
WS	Kleinsiedlungsgebiet

Anhang A 1

Erläuterung des Bayerischen Landesamts für Umwelt vom 17.12.2014 „Kartierung der Hauptverkehrsstraßen 2012 – Eingangsdaten, Arbeitsschritte, Ergebnisse“

Quelle: Bayerisches Landesamt für Umwelt



Kartierung der Hauptverkehrsstraßen 2012 – Eingangsdaten, Arbeitsschritte, Ergebnisse

1 Eingangsdaten

Für das 3-dimensionale schalltechnische Berechnungsmodell wurden Daten aus folgenden Quellen verwendet:

- Bayerisches Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV)
 - Digitales Geländemodell (DGM) mit Gitterweiten von 1 m, 2 m und 5 m
Für das schalltechnische Modell wurde hieraus ein einheitliches DGM mit 1 m Gitterweite interpoliert.
 - Gebäude mit mittlerer Höhe (Level of Detail 1 – LoD1)
 - 2D-Geometrie von Brücken
Nur Brücken mit großer Spannweite oder Höhe wurden akustisch als Brücken modelliert, alle übrigen als Damm.
- Autobahndirektion Südbayern
 - 2D-Straßengeometrien für Autobahnen, Bundes- und Staatsstraßen in staatlicher Baulast zusammen mit insbesondere folgenden Sachattributen (Übergabe via OKSTRA-XML-Schnittstelle):
 - Stationierungsangaben und Straßenbezeichnung
 - Fahrbahnanzahl und Fahrspuranzahl je Fahrtrichtung
Mit Standardwerten für Fahr- und Mittelstreifenspurbreite wurde aus diesen Angaben der Abstand der Mitten der äußeren Fahrspuren berechnet.
 - Verkehrsmengen und Lkw- Anteile für die Zeiträume Tag, Abend und Nacht laut Verkehrszählung 2010
 - Straßenbelag als Materialbeschreibung
Entsprechend der Materialbeschreibung hat das LfU die Korrekturwerte D_{Stro} für Geschwindigkeiten bis 60 km/h bzw. über 60 km/h den Straßengeometrien zugewiesen.
 - 2D-Geometrie von Tunneln
Die Lage der Tunnel wurde vom LfU an Hand von ATKIS-Daten überprüft.
- Städte
2D-Straßengeometrien für Bundes- und Staatsstraßen in kommunaler Baulast, im Wesentlichen die gleichen Sachattribute wie im Fall der übrigen Straßen; fehlende Angaben wie zur Fahrbahn- oder Fahrspuranzahl wurden durch plausible Standardwerte ergänzt.

- Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung
Adressen der Schulen und Krankenhäuser. Durch einen Adressvergleich wurden den Hauptgebäudegrundrissen des LoD1 vom LfU die Eigenschaft Schule und/oder Krankenhaus zugewiesen.
- Daten im Auftrag des LfU ermittelt:
 - 3D-Straßenachsen
Die 3D-Informationen stammen aus einer GPS-Befahrung für das Netz der 1. Kartierungsstufe. Soweit diese vorlagen, bestimmten diese die Höhenlage der Straße. In allen anderen Fällen wurde die Straße an das DGM angepasst.
 - Lärmschutzeinrichtungen
Lage, relative Höhe zur Fahrbahnoberfläche und akustische Eigenschaft der Lärmschutzeinrichtungen wurde aus den Straßenzustandsbildern abgeleitet. In Einzelfällen wurden auch Lärmschutzeinrichtungen aus CAD-Daten übernommen. Danach hatten die Kommunen im Internet die Möglichkeit die Daten zu überprüfen und konnten dem LfU Korrekturen und Ergänzungen mitteilen.
 - Zulässige Höchstgeschwindigkeiten für Pkw und Lkw wurden von der Firma Teleatlas für die Dauer der Kartierung erworben und getrennt nach Beurteilungszeiträumen dem zu kartierenden Straßennetz zugeordnet.
 - Die Anzahl der Hausbewohner wurde adressgenau von den kommunalen Dienstleistern (AKDB, adKomm, Komuna) geliefert und via Adresse ausschließlich den Hauptgebäudegrundrissen des LoD1 zugeordnet.

2 Berechnung

Die schalltechnische Berechnung wurde von der Firma Wölfel mit dem Programm IMMI 2012 entsprechend der Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS [1]) durchgeführt. Der Kartierungsumfang belief sich auf eine Gesamt-Straßenlänge von ca. 7.200 km. Neben einem Pegelraster mit einer Gitterweite von 10 m wurden an allen Wohngebäuden, d.h. Hauptgebäuden denen Hausbewohner zugeordnet worden waren, sowie allen Schulen und Krankenhäusern Fassadenpegel gemäß der Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB [2]) berechnet. Pegelraster und Fassadenpegel wurden in 4 m Höhe über Boden ermittelt.

3 Ergebnisse

Die Ergebnisse der Pegelrasterberechnung sind als Lärmkarten unter www.umgebungslaerm.bayern.de veröffentlicht. In die Lärmkarten ist jeweils die Isophone $L_{DEN} = 67 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} = 57 \text{ dB(A)}$ eingetragen.

Die Auswertungen der Betroffenenanzahlen stehen als Tabellen im PDF-Format auf der Seite http://www.lfu.bayern.de/laerm/eg_umgebungslaermrichtlinie/kartierung/index.htm im Abschnitt Betroffenheitsanalyse zum Download zur Verfügung. Gemäß VBEB wurden bei der Ermittlung der Betroffenenanzahlen die Hausbewohner anteilig auf die Fassadenpegel verteilt. Die Hausbewohneranteile wurden dann in den von der EG-Umgebungslärmrichtlinie vorgegebenen Pegelklassen aufsummiert. Diese Auswertungen wurden in der Lärmdatenbank des LfU durchgeführt.

4 Literaturlinks

[1] VBUS

http://www.stmuv.bayern.de/umwelt/laermschutz/eg_umgebungslaermrichtlinie/doc/1vbus.pdf

[2] VBEB

http://www.stmuv.bayern.de/umwelt/laermschutz/eg_umgebungslaermrichtlinie/doc/vbeb_ba_nz_090207.pdf

Anhang A 2

Übersichtskarten und Detail-Lärmkarten L_{DEN} und L_{Night}

Quelle: Bayerisches Landesamt für Umwelt (Herausgeber)
[© Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung, Fachdaten: Bayerisches Landes-
amt für Umwelt]



Lärmkartierung Bayern 2012

gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Gemeinde Schweitenkirchen

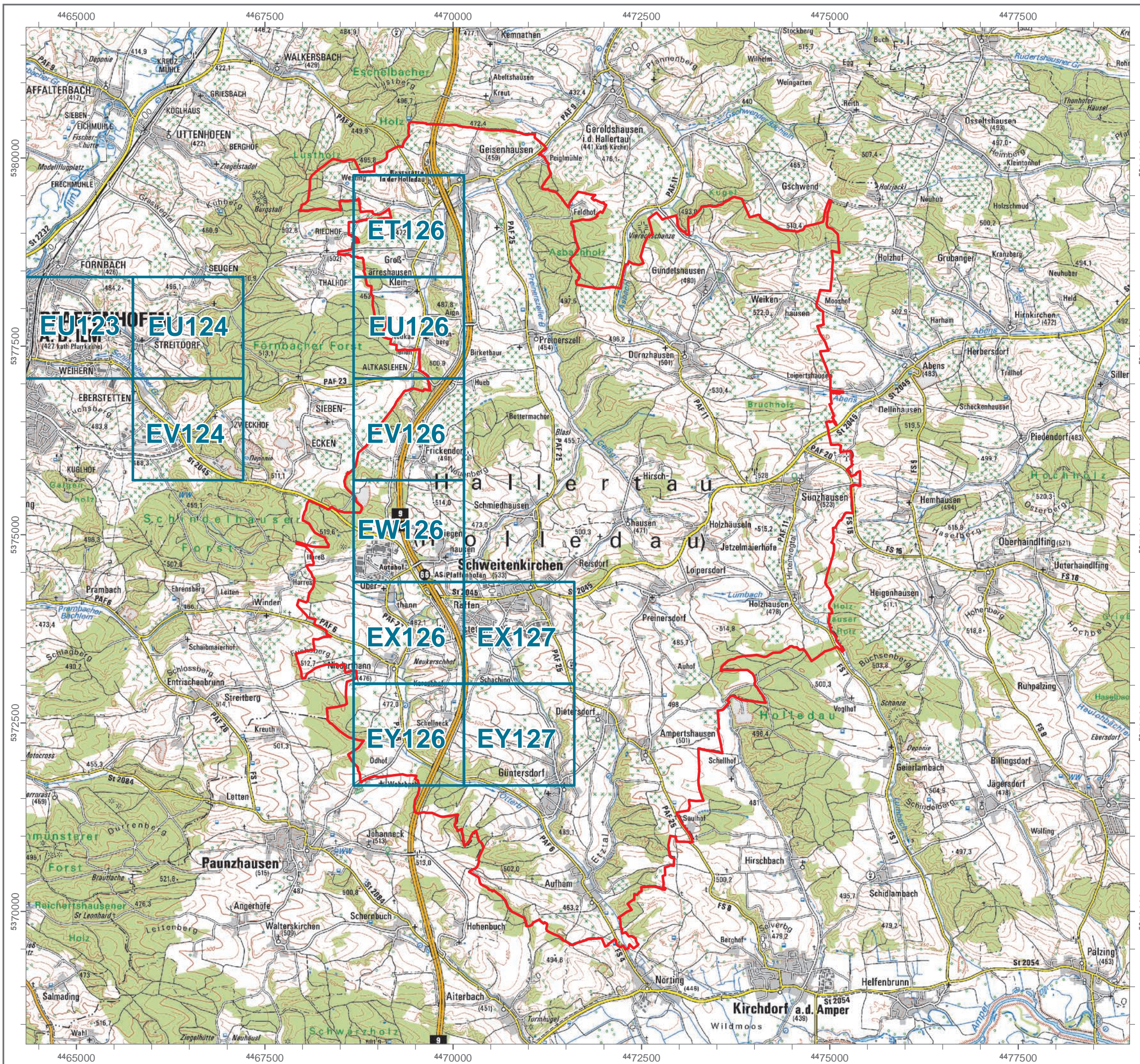
Blattschnittübersicht L_{den}

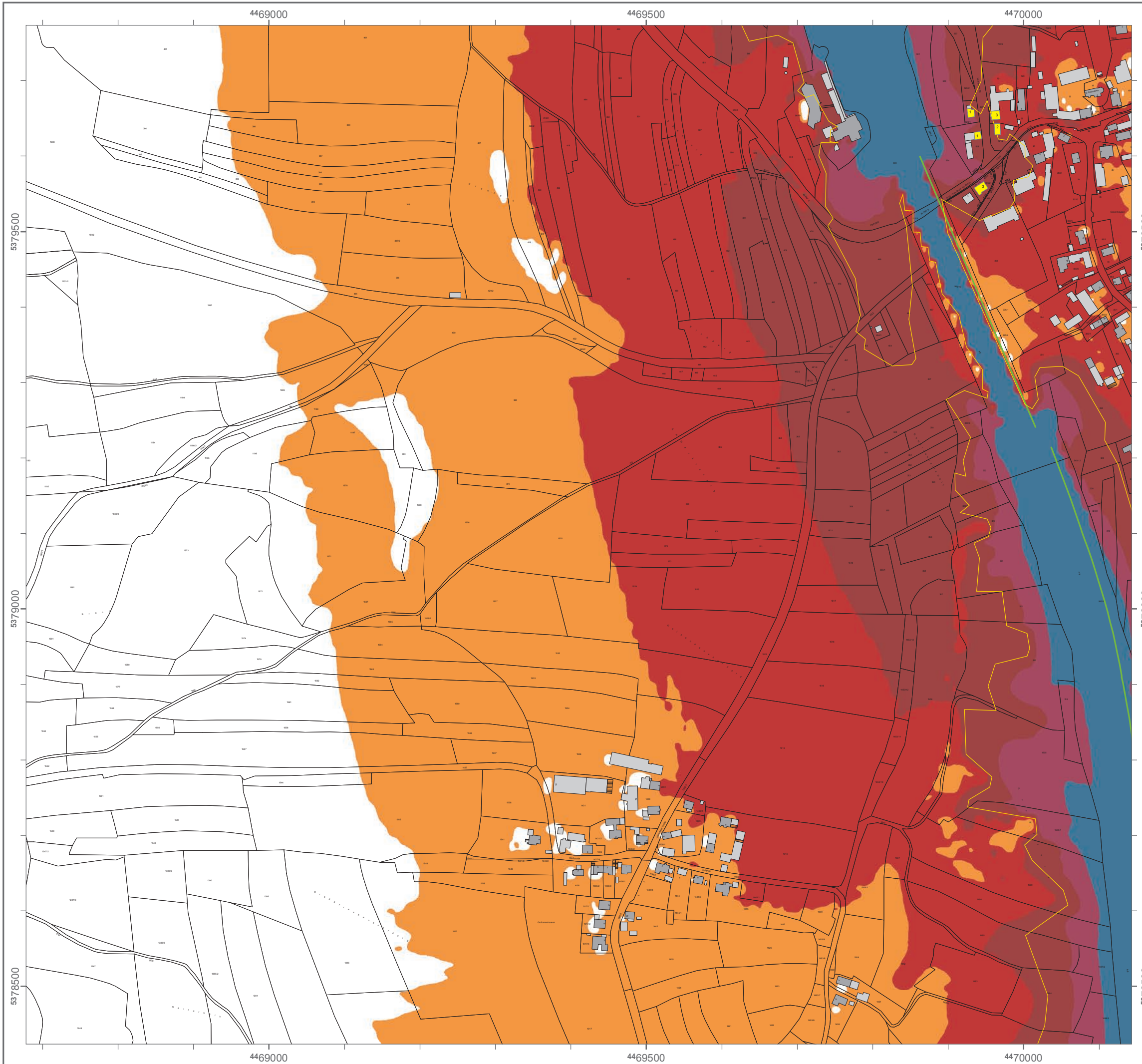


Maßstab 1:50.000

Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160
 86179 Augsburg
 Telefon: 0821 9071-0
 Fax: 0821 9071-5556
 E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de
 Internet: www.lfu.bayern.de

Geobasisdaten: Digitale topographische Karte (DTK)
 © Bayerische Vermessungsverwaltung





Lärmkartierung Bayern 2012

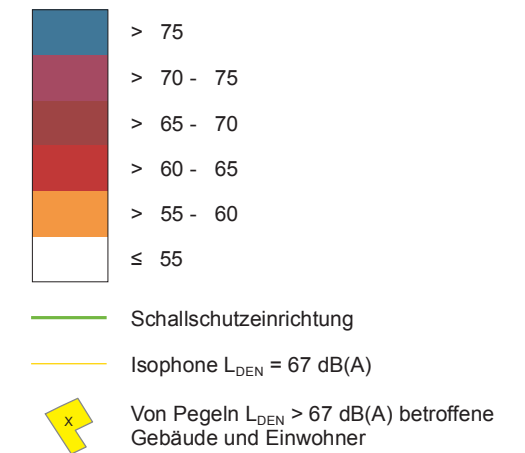
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

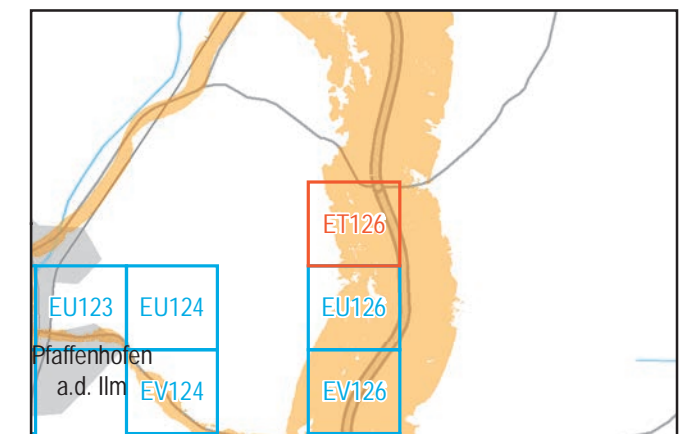
Straßenverkehrslärm 24 Stunden - L_{DEN} in dB(A)

Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.
 Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

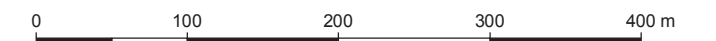
Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:5000



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160
 86179 Augsburg
 Telefon: 0821 9071-0
 Fax: 0821 9071-5556
 E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de
 Internet: www.lfu.bayern.de

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Flurkarte (DFK)
 © Bayerische Vermessungsverwaltung
 Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet.

Lärmkartierung Bayern 2012

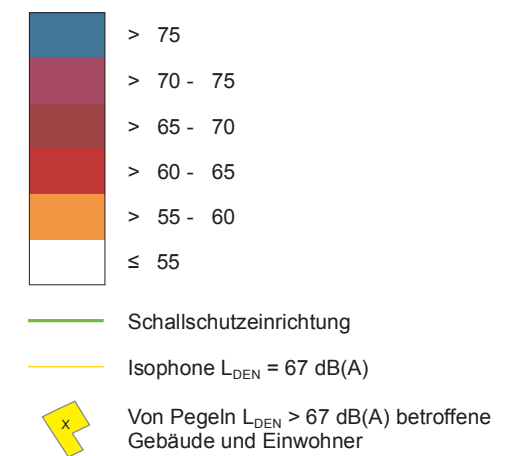
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

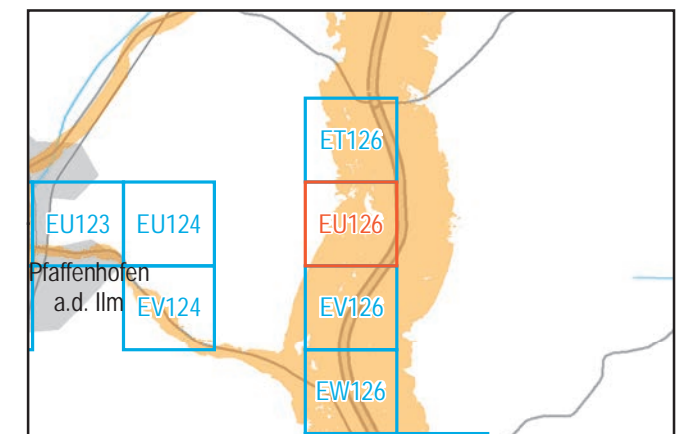
Straßenverkehrslärm 24 Stunden - L_{DEN} in dB(A)

Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.
 Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

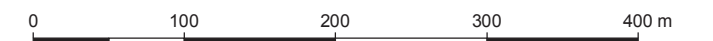
Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



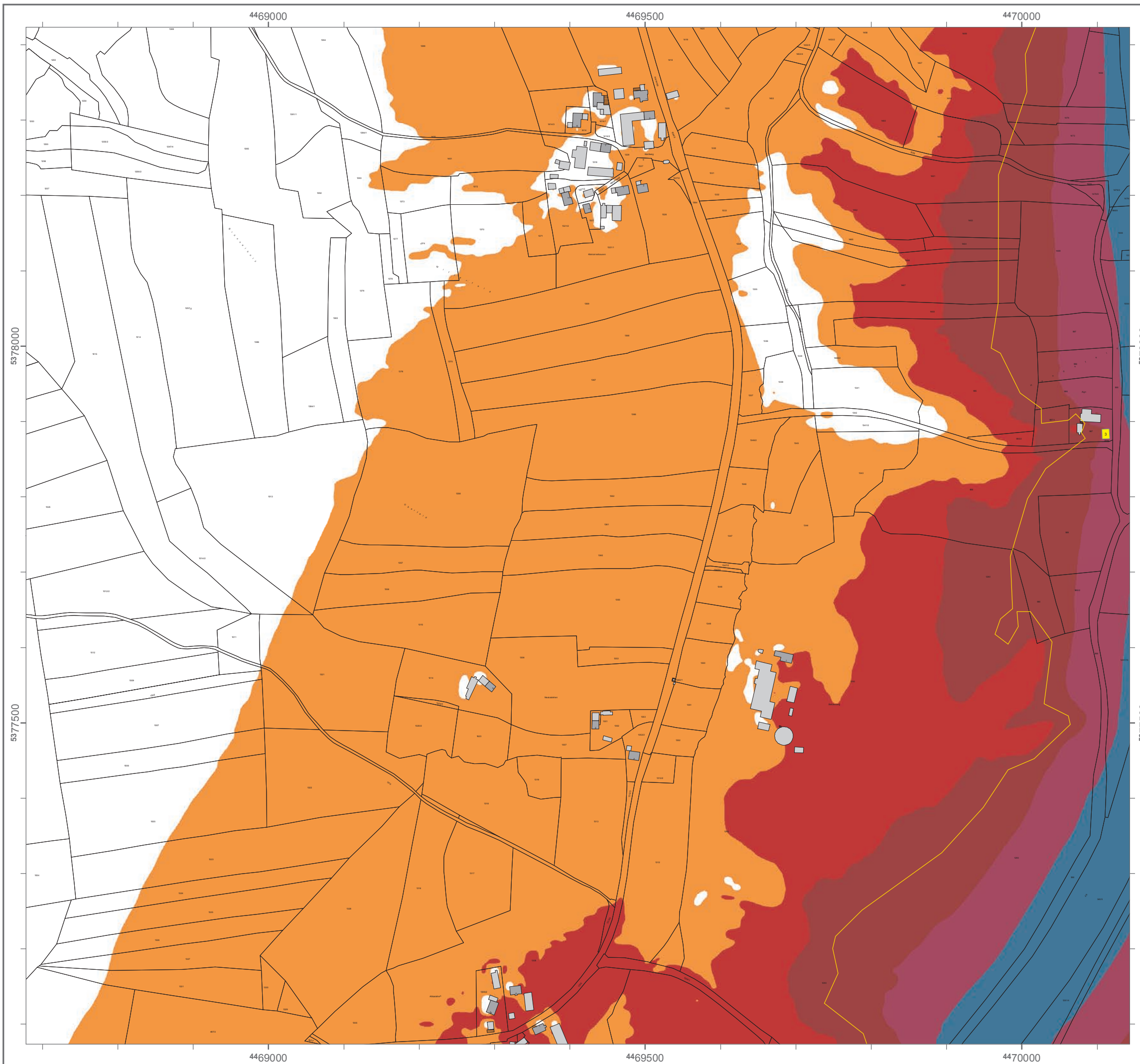
Maßstab 1:5000

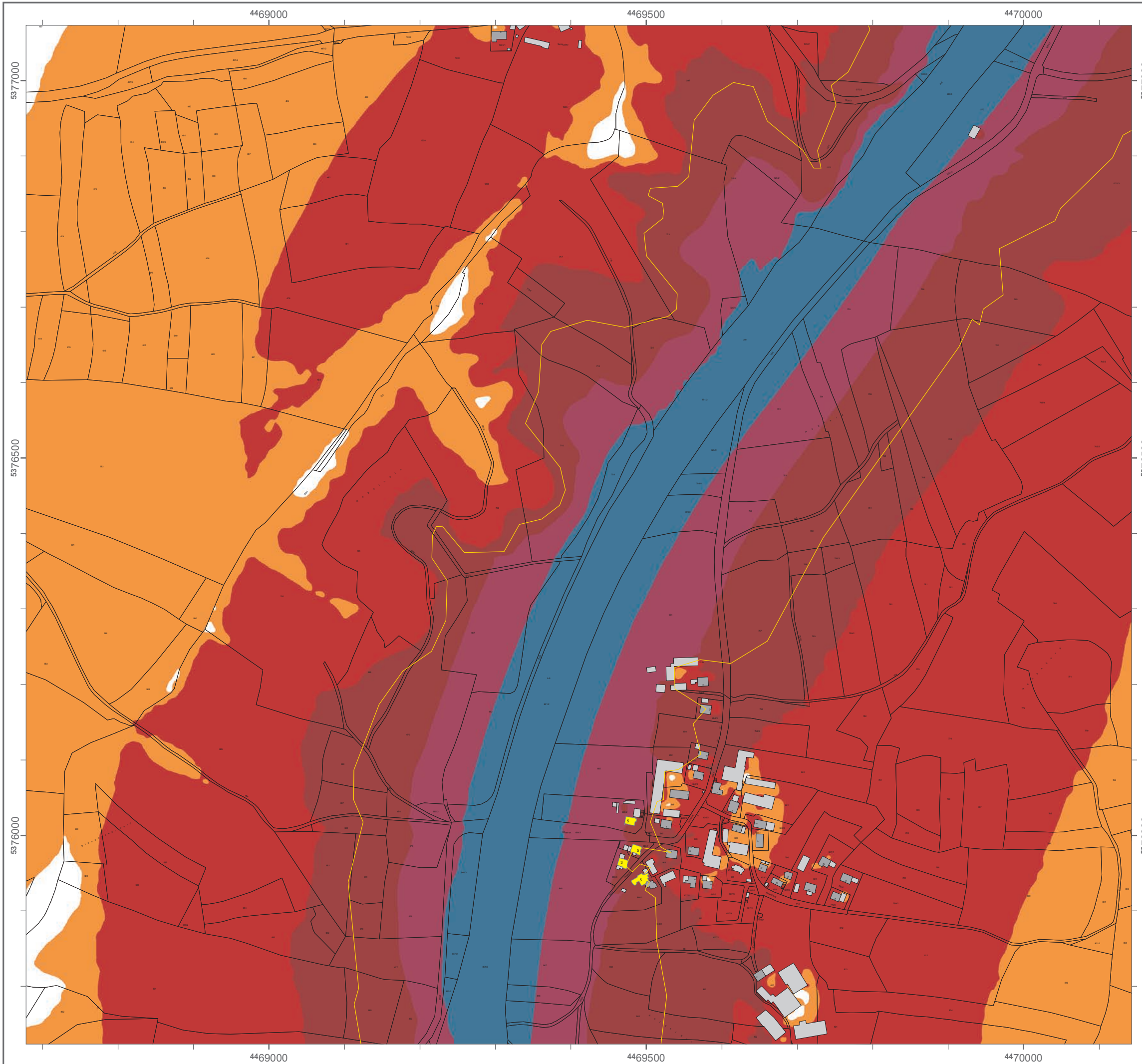


Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160
 86179 Augsburg
 Telefon: 0821 9071-0
 Fax: 0821 9071-5556
 E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de
 Internet: www.lfu.bayern.de

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Flurkarte (DFK)
 © Bayerische Vermessungsverwaltung
 Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet.





Lärmkartierung Bayern 2012

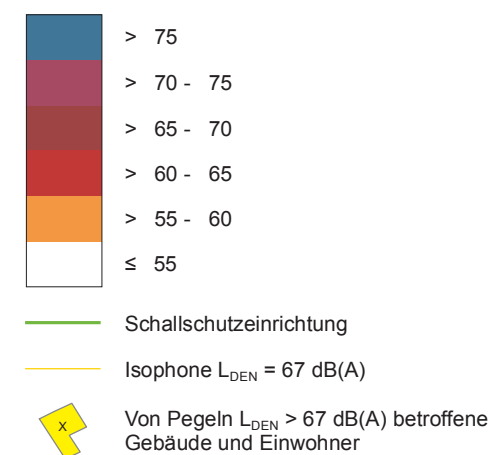
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

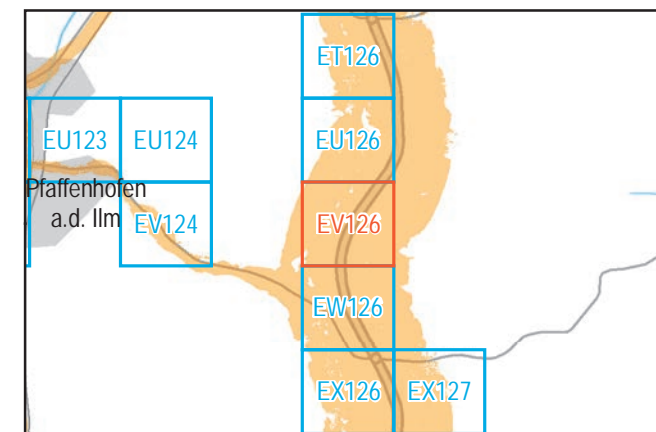
Straßenverkehrslärm 24 Stunden - L_{DEN} in dB(A)

Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.
 Berechnungsprogramm: IMML 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

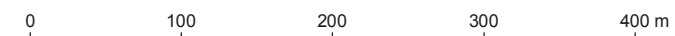
Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:5000



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160
 86179 Augsburg
 Telefon: 0821 9071-0
 Fax: 0821 9071-5556
 E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de
 Internet: www.lfu.bayern.de

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Flurkarte (DFK)
 © Bayerische Vermessungsverwaltung
 Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet.

Lärmkartierung Bayern 2012

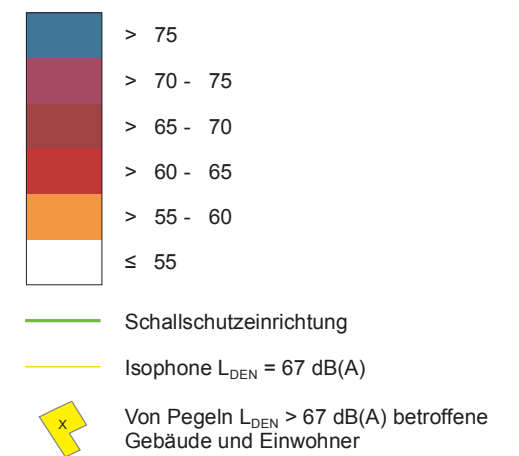
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

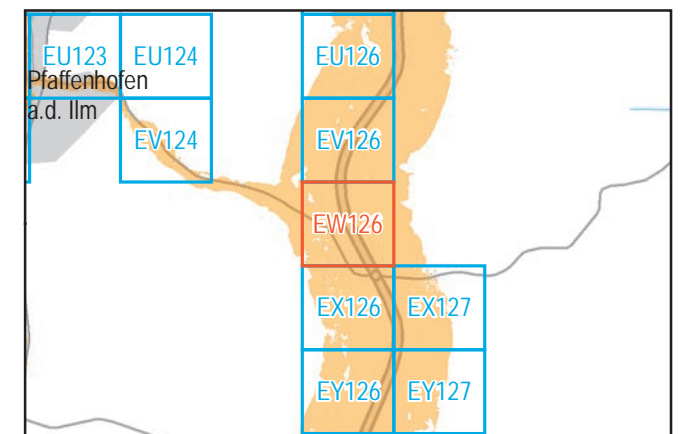
Straßenverkehrslärm 24 Stunden - L_{DEN} in dB(A)

Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.
 Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

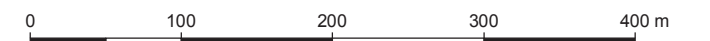
Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



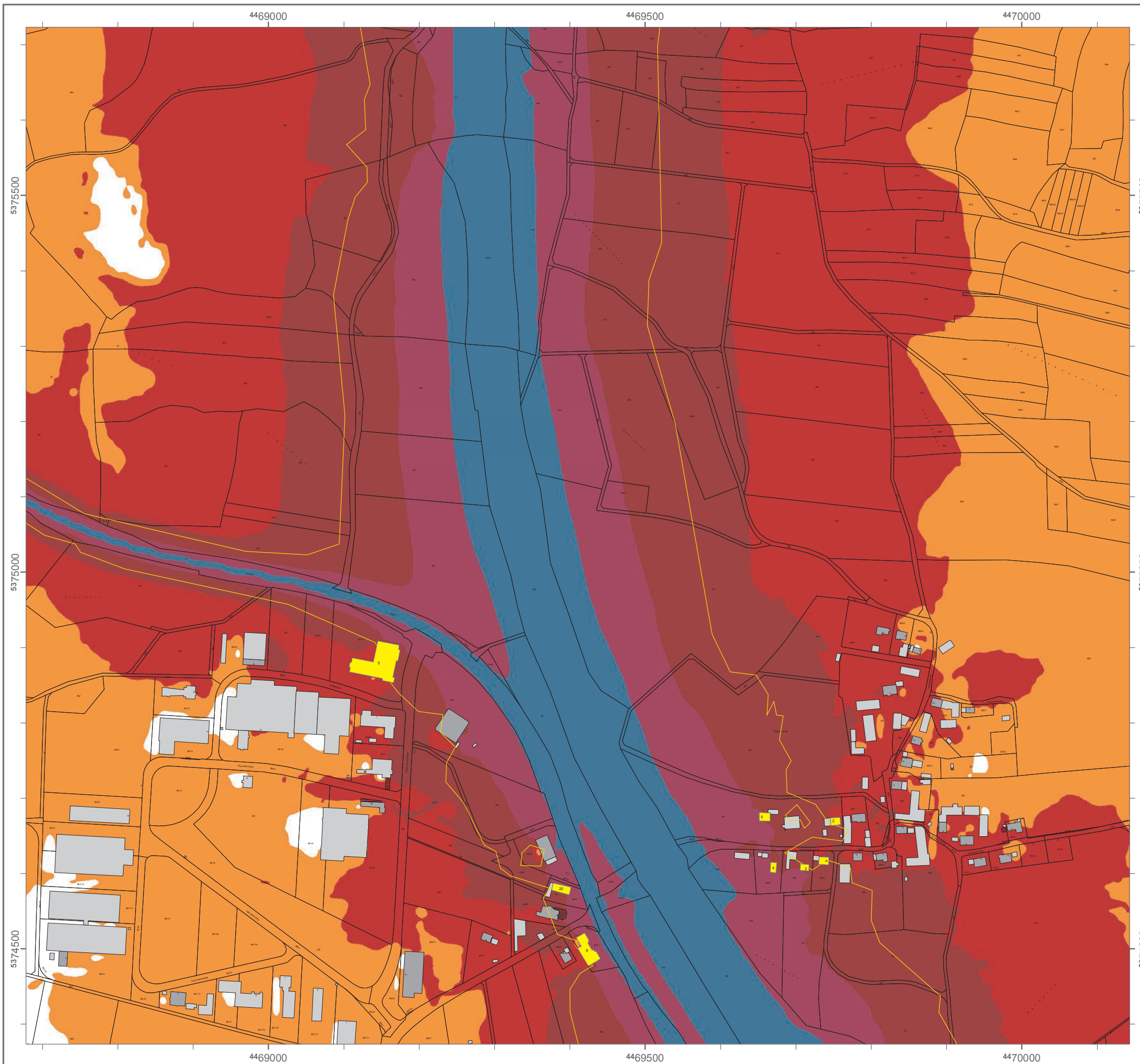
Maßstab 1:5000

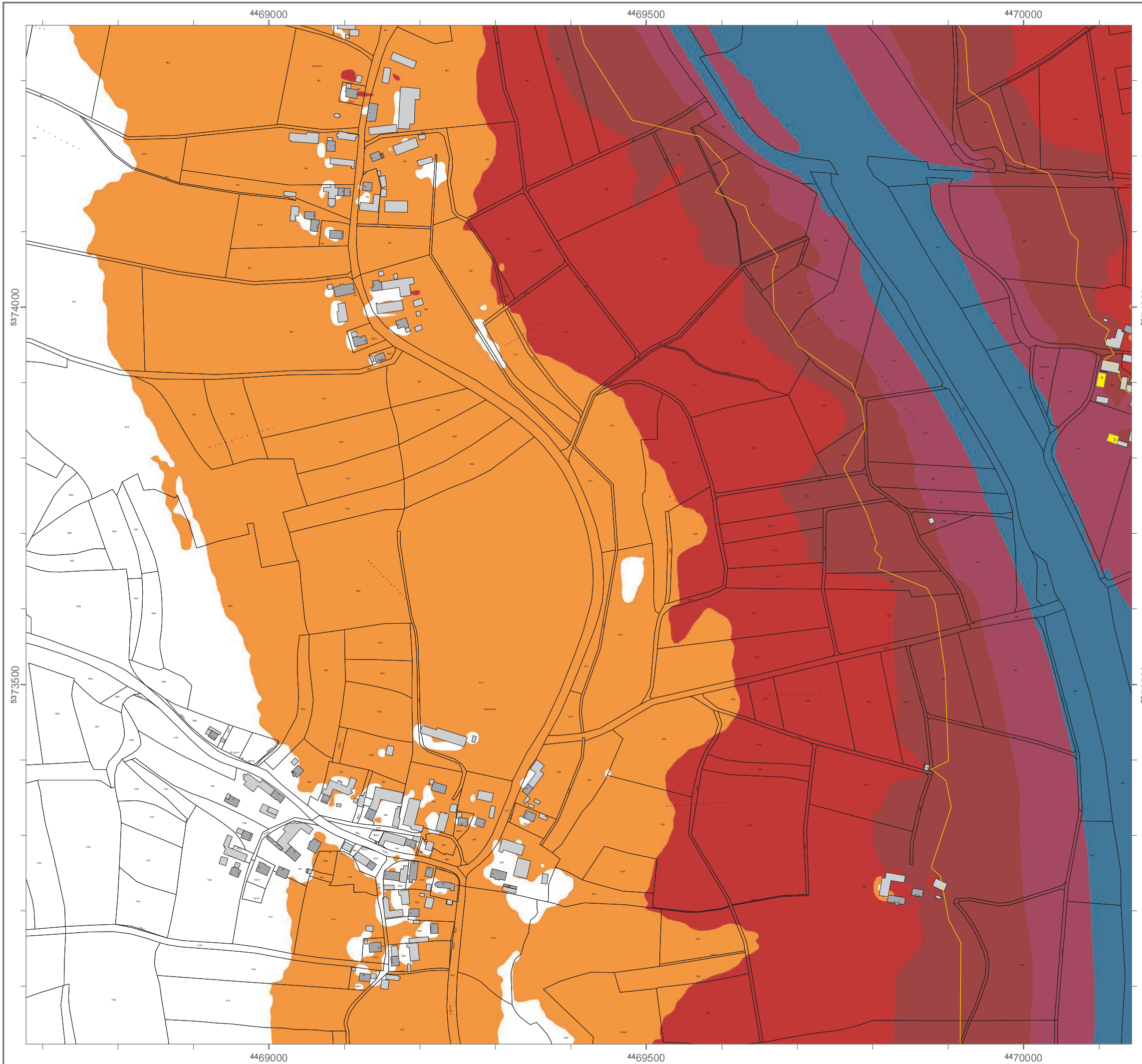


Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160
 86179 Augsburg
 Telefon: 0821 9071-0
 Fax: 0821 9071-5556
 E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de
 Internet: www.lfu.bayern.de

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Flurkarte (DFK)
 © Bayerische Vermessungsverwaltung
 Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet.





Lärmkartierung Bayern 2012

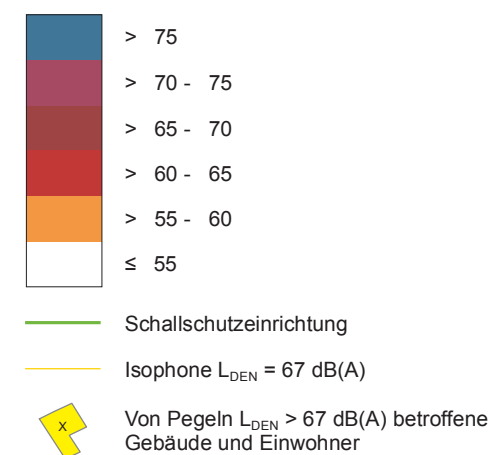
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

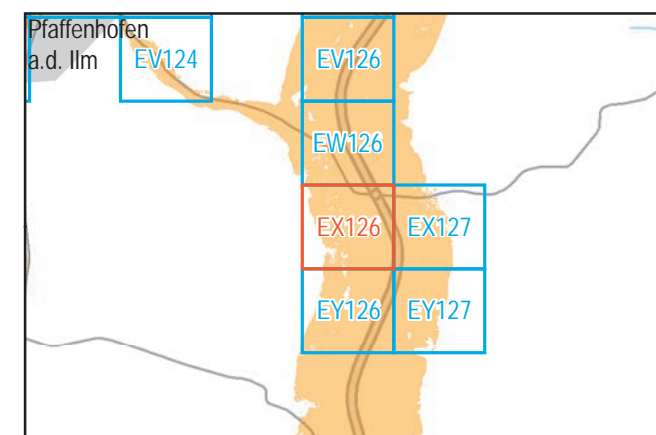
Straßenverkehrslärm 24 Stunden - L_{DEN} in dB(A)

Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.
 Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



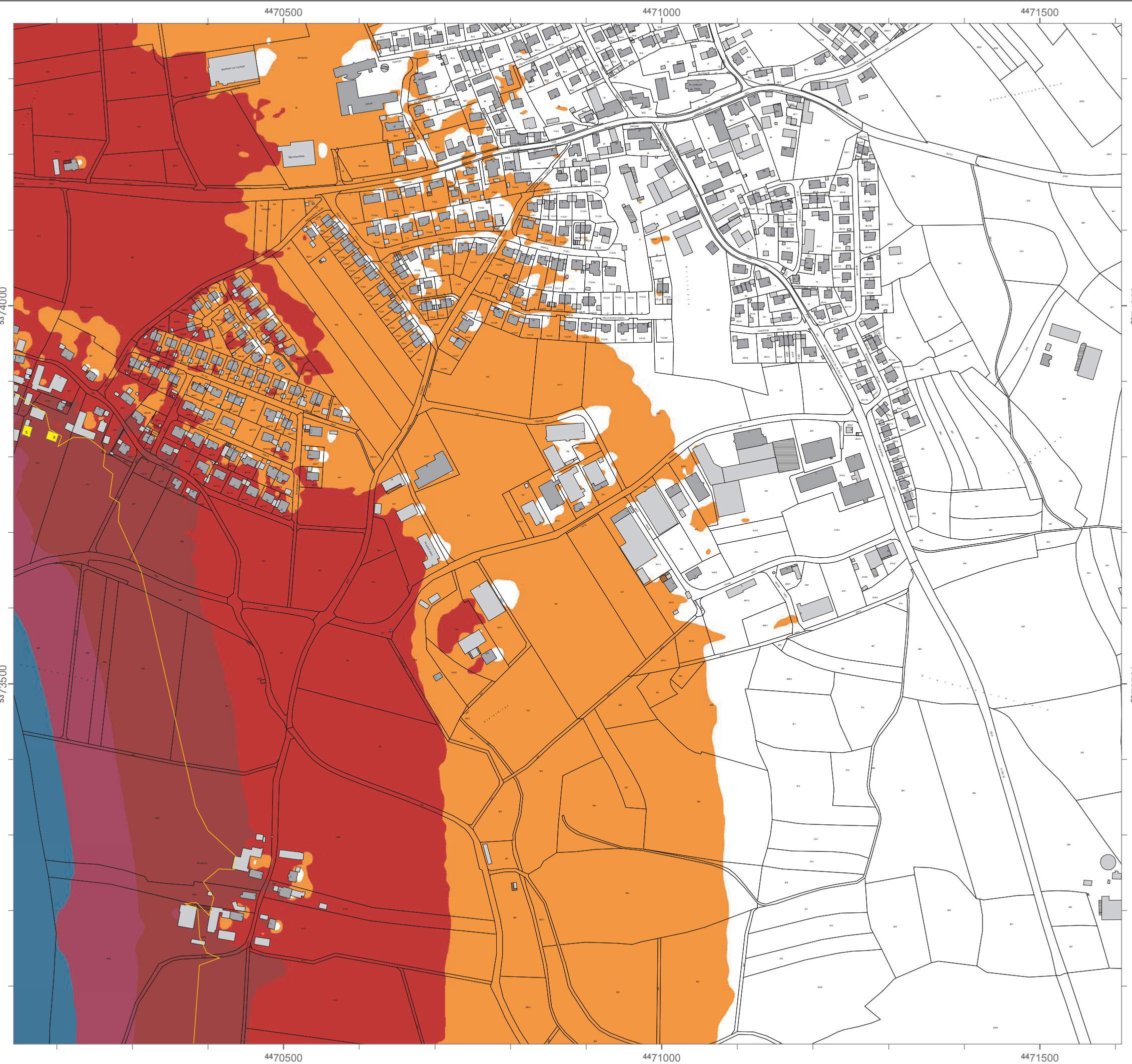
Maßstab 1:5000



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160
 86179 Augsburg
 Telefon: 0821 9071-0
 Fax: 0821 9071-5556
 E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de
 Internet: www.lfu.bayern.de

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Flurkarte (DFK)
 © Bayerische Vermessungsverwaltung
 Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet.



Lärmkartierung Bayern 2012

gemäß Richtlinie 2002/49/EG

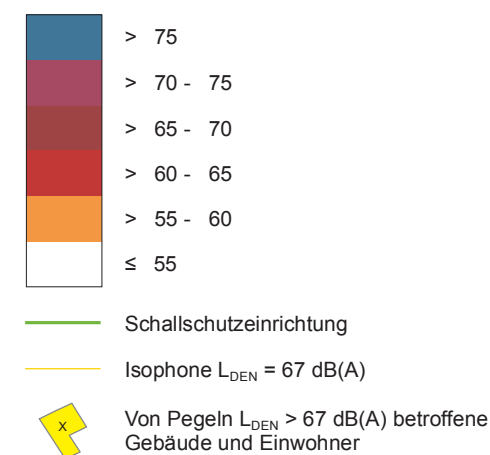
Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

Straßenverkehrslärm 24 Stunden - L_{DEN} in dB(A)

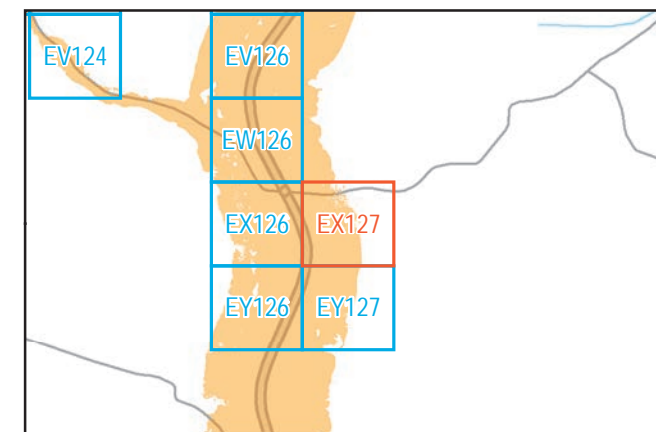
Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.

Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:5000



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160
 86179 Augsburg
 Telefon: 0821 9071-0
 Fax: 0821 9071-5556
 E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de
 Internet: www.lfu.bayern.de

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Flurkarte (DFK)
 © Bayerische Vermessungsverwaltung
 Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet.



Lärmkartierung Bayern 2012

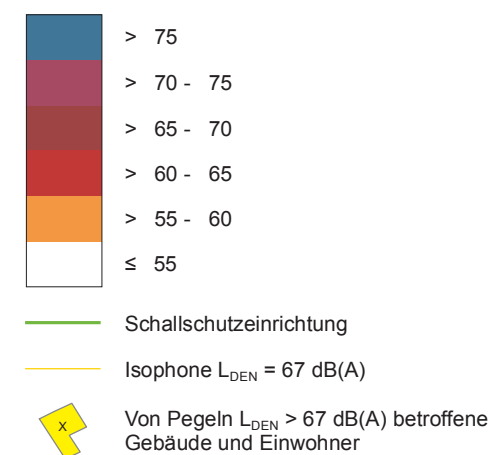
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

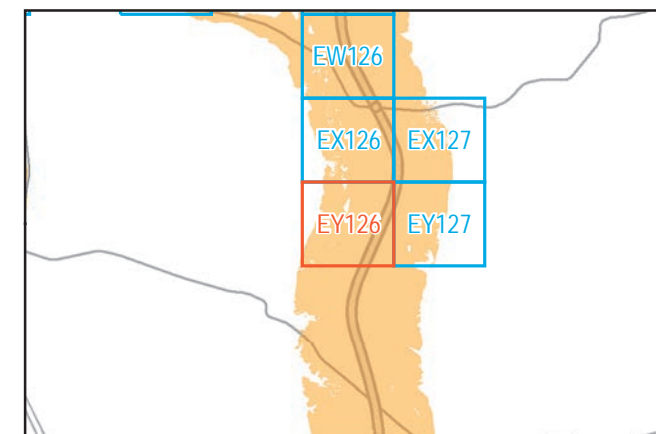
Straßenverkehrslärm 24 Stunden - L_{DEN} in dB(A)

Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 5m
 Berechnungsgebiet: **Kombi** - Entfernung der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.
 Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



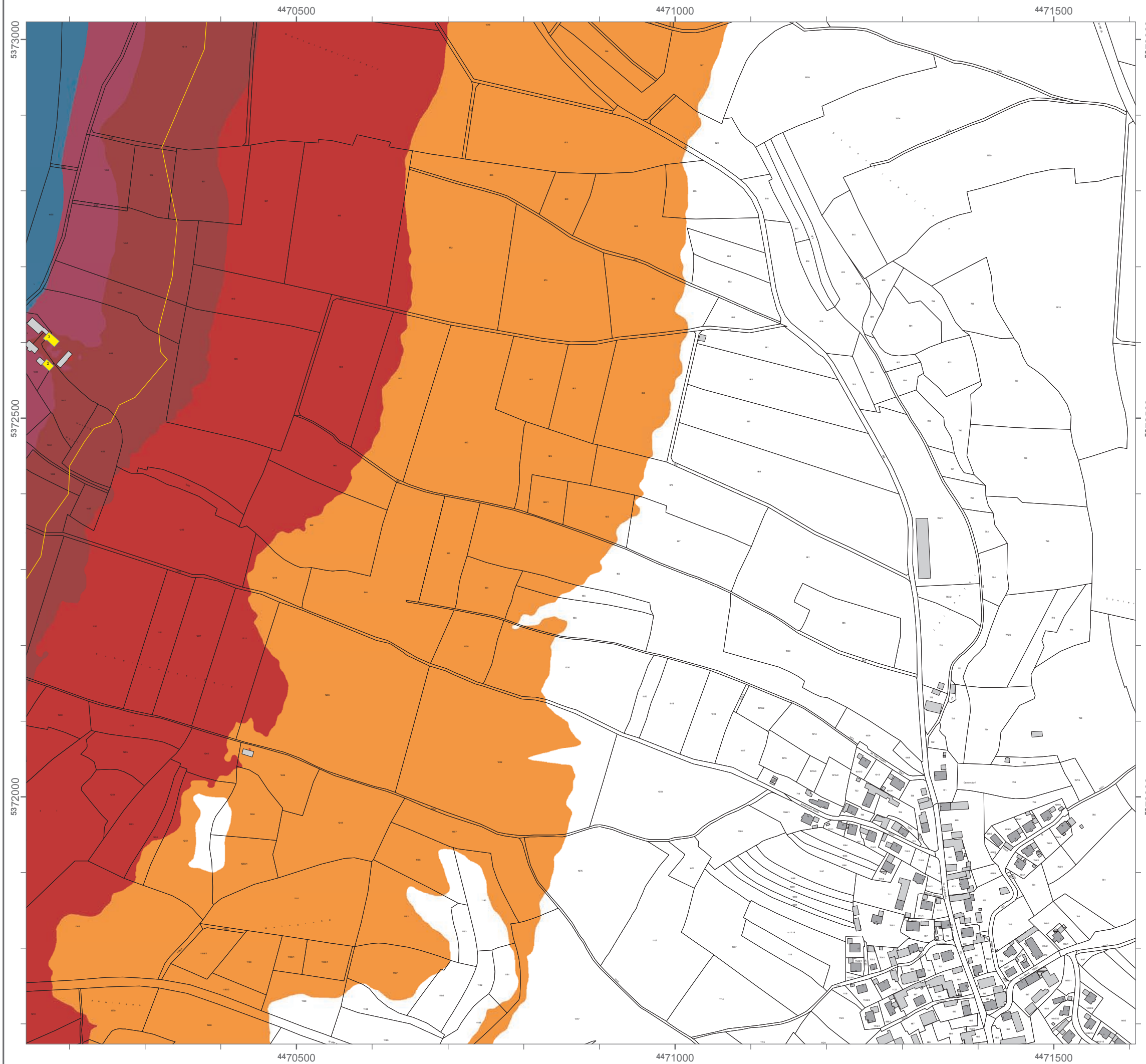
Maßstab 1:5000



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160
 86179 Augsburg
 Telefon: 0821 9071-0
 Fax: 0821 9071-5556
 E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de
 Internet: www.lfu.bayern.de

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Flurkarte (DFK)
 © Bayerische Vermessungsverwaltung
 Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet.



Lärmkartierung Bayern 2012

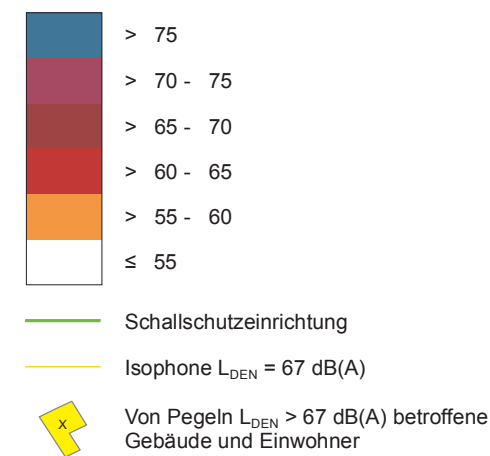
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

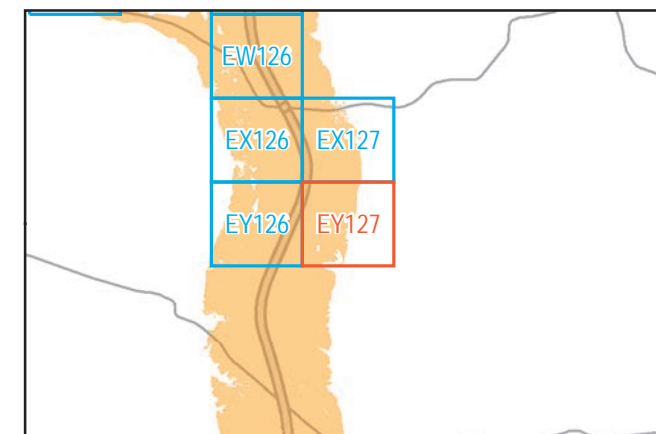
Straßenverkehrslärm 24 Stunden - L_{DEN} in dB(A)

Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.
 Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:5000



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160
 86179 Augsburg
 Telefon: 0821 9071-0
 Fax: 0821 9071-5556
 E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de
 Internet: www.lfu.bayern.de

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Flurkarte (DFK)
 © Bayerische Vermessungsverwaltung
 Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet.

Lärmkartierung Bayern 2012

gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Gemeinde Schweitenkirchen

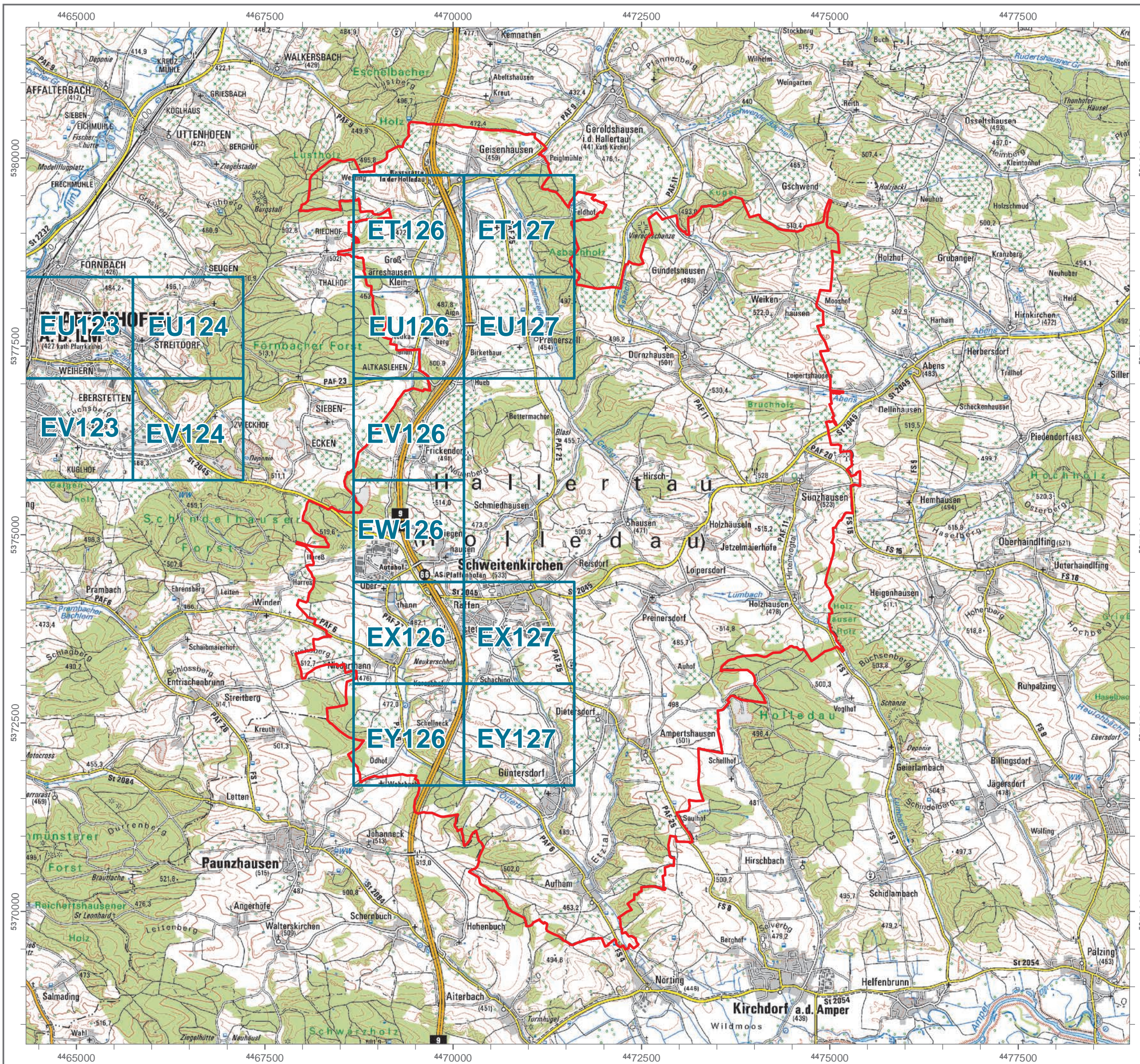
Blattschnittübersicht L_{Night}



Maßstab 1:50.000

Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160
 86179 Augsburg
 Telefon: 0821 9071-0
 Fax: 0821 9071-5556
 E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de
 Internet: www.lfu.bayern.de

Geobasisdaten: Digitale topographische Karte (DTK)
 © Bayerische Vermessungsverwaltung



Lärmkartierung Bayern 2012

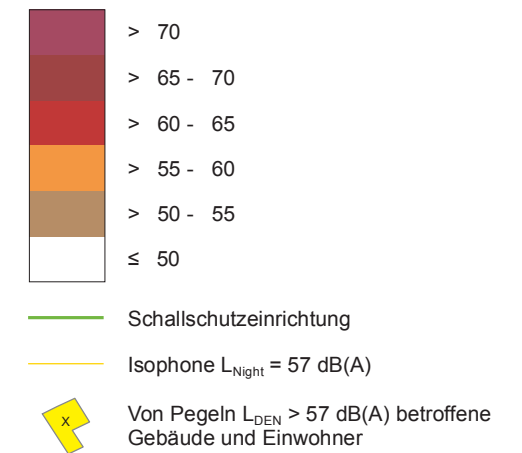
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

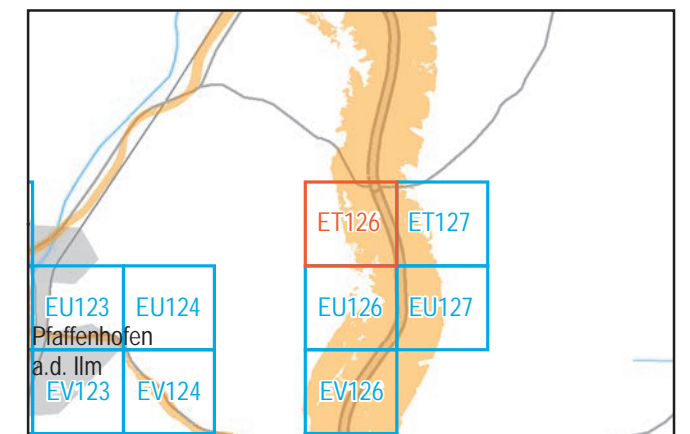
Straßenverkehrslärm 8 Stunden - L_{Night} in dB(A)

Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.
 Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

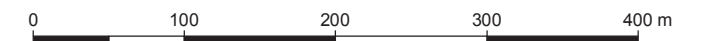
Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



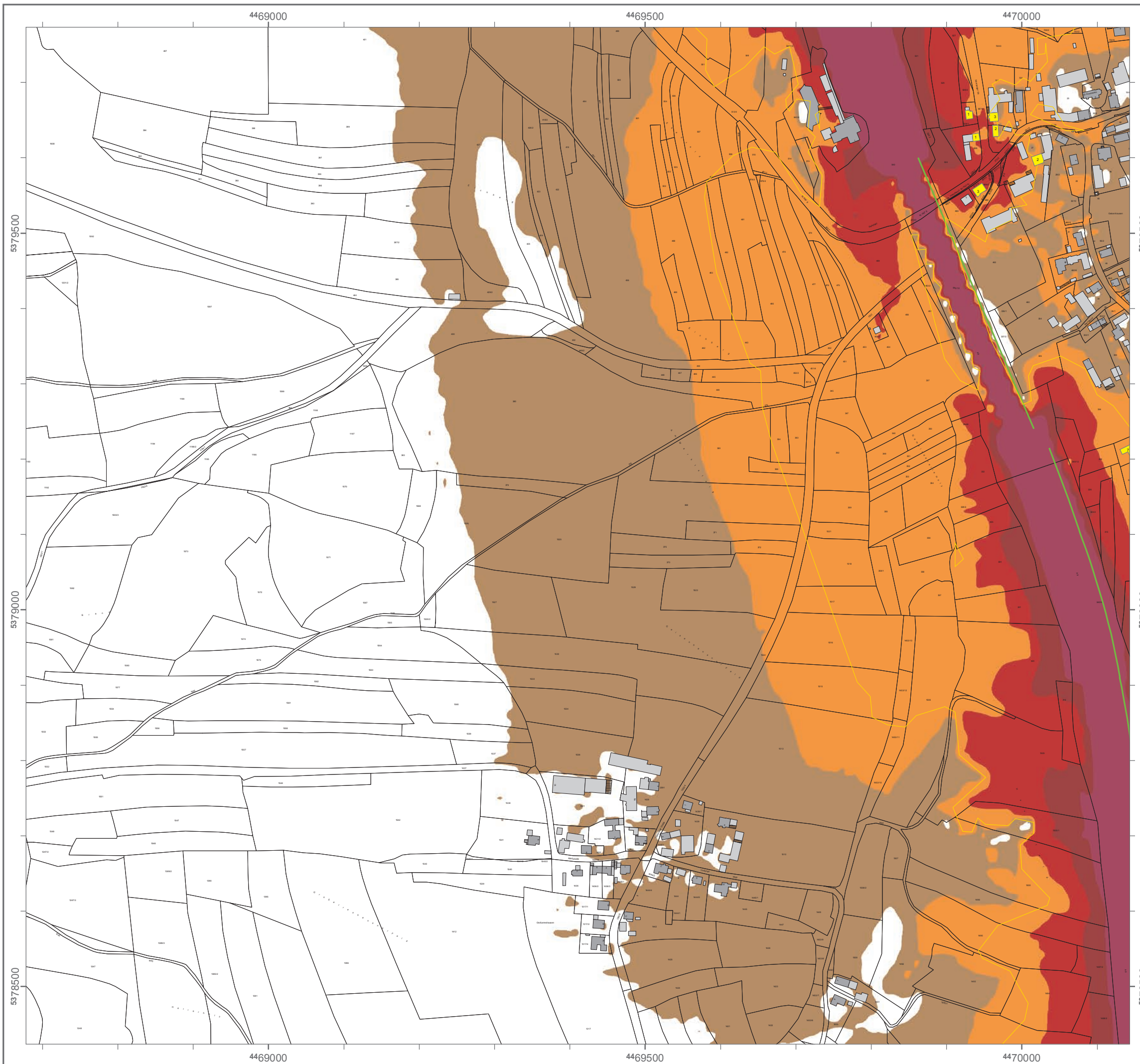
Maßstab 1:5000



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160
 86179 Augsburg
 Telefon: 0821 9071-0
 Fax: 0821 9071-5556
 E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de
 Internet: www.lfu.bayern.de

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Flurkarte (DFK)
 © Bayerische Vermessungsverwaltung
 Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet.



Lärmkartierung Bayern 2012

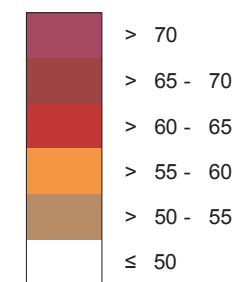
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

Straßenverkehrslärm 8 Stunden - L_{Night} in dB(A)

Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)- L_{DEN} und der 48-dB(A)- L_{Night} Isophone bestimmt wird.
 Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)

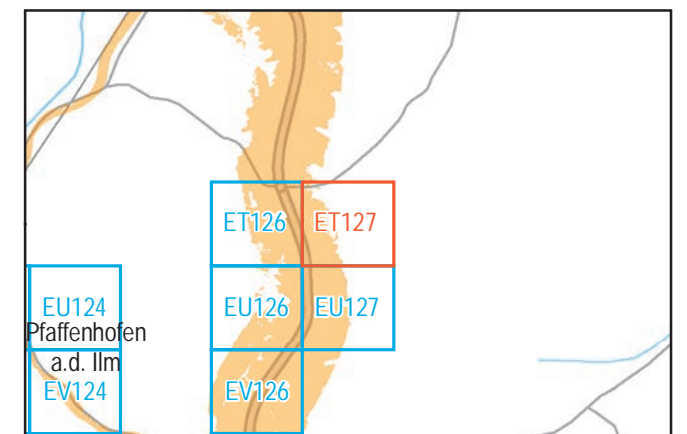


— Schallschutzeinrichtung

— Isophone $L_{Night} = 57$ dB(A)

⊗ Von Pegeln $L_{DEN} > 57$ dB(A) betroffene Gebäude und Einwohner

Übersicht Anschlussblätter



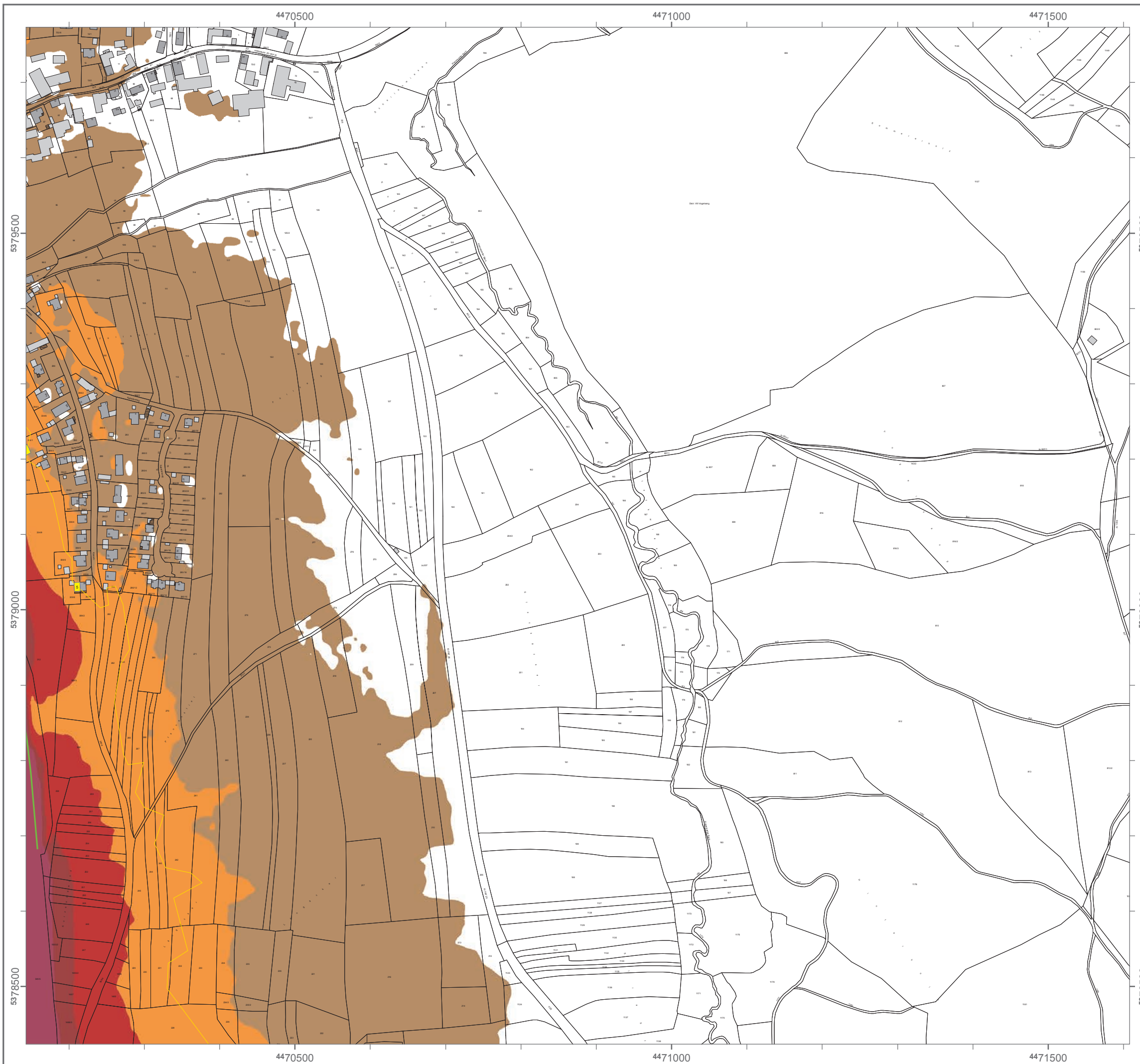
Maßstab 1:5000



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160
 86179 Augsburg
 Telefon: 0821 9071-0
 Fax: 0821 9071-5556
 E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de
 Internet: www.lfu.bayern.de

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Flurkarte (DFK)
 © Bayerische Vermessungsverwaltung
 Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet.



Lärmkartierung Bayern 2012

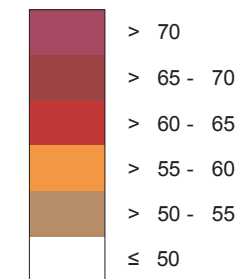
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

Straßenverkehrslärm 8 Stunden - L_{Night} in dB(A)

Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.
 Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)

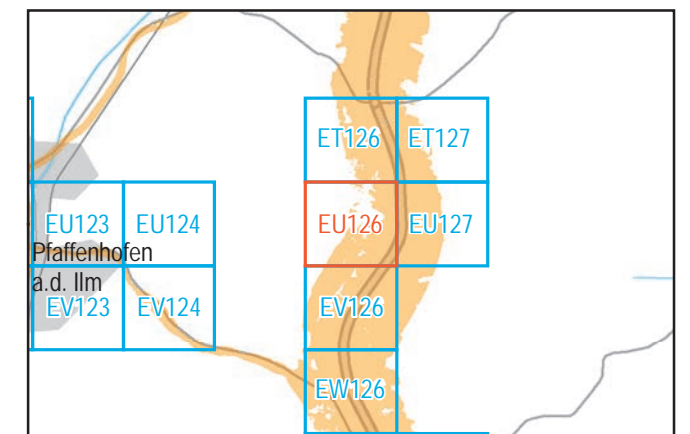


Schallschutzeinrichtung

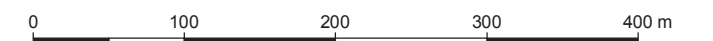
Isophone L_{Night} = 57 dB(A)

Von Pegeln L_{DEN} > 57 dB(A) betroffene Gebäude und Einwohner

Übersicht Anschlussblätter



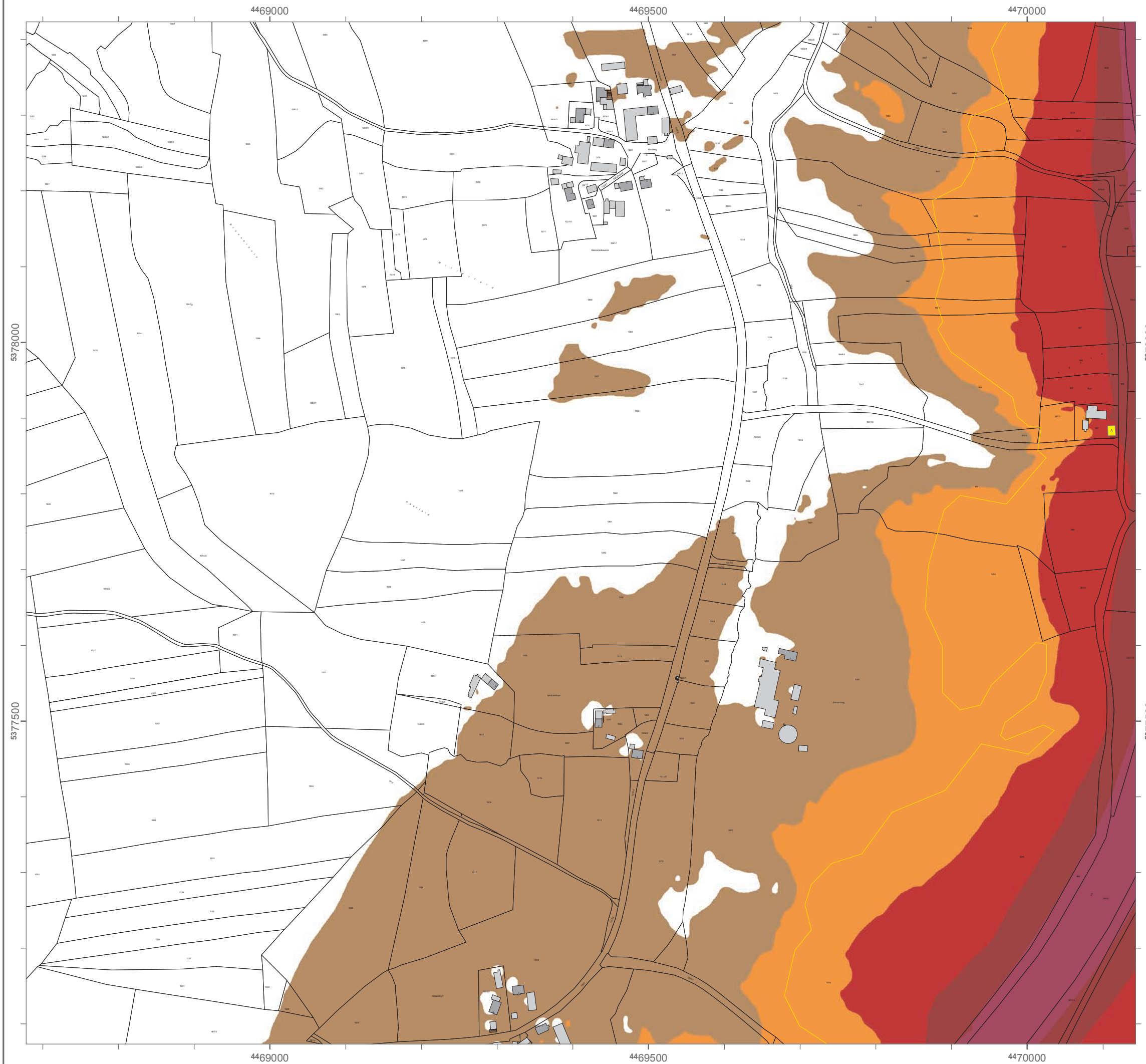
Maßstab 1:5000



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160
 86179 Augsburg
 Telefon: 0821 9071-0
 Fax: 0821 9071-5556
 E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de
 Internet: www.lfu.bayern.de

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Flurkarte (DFK)
 © Bayerische Vermessungsverwaltung
 Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet.



4470500 4471000 4471500

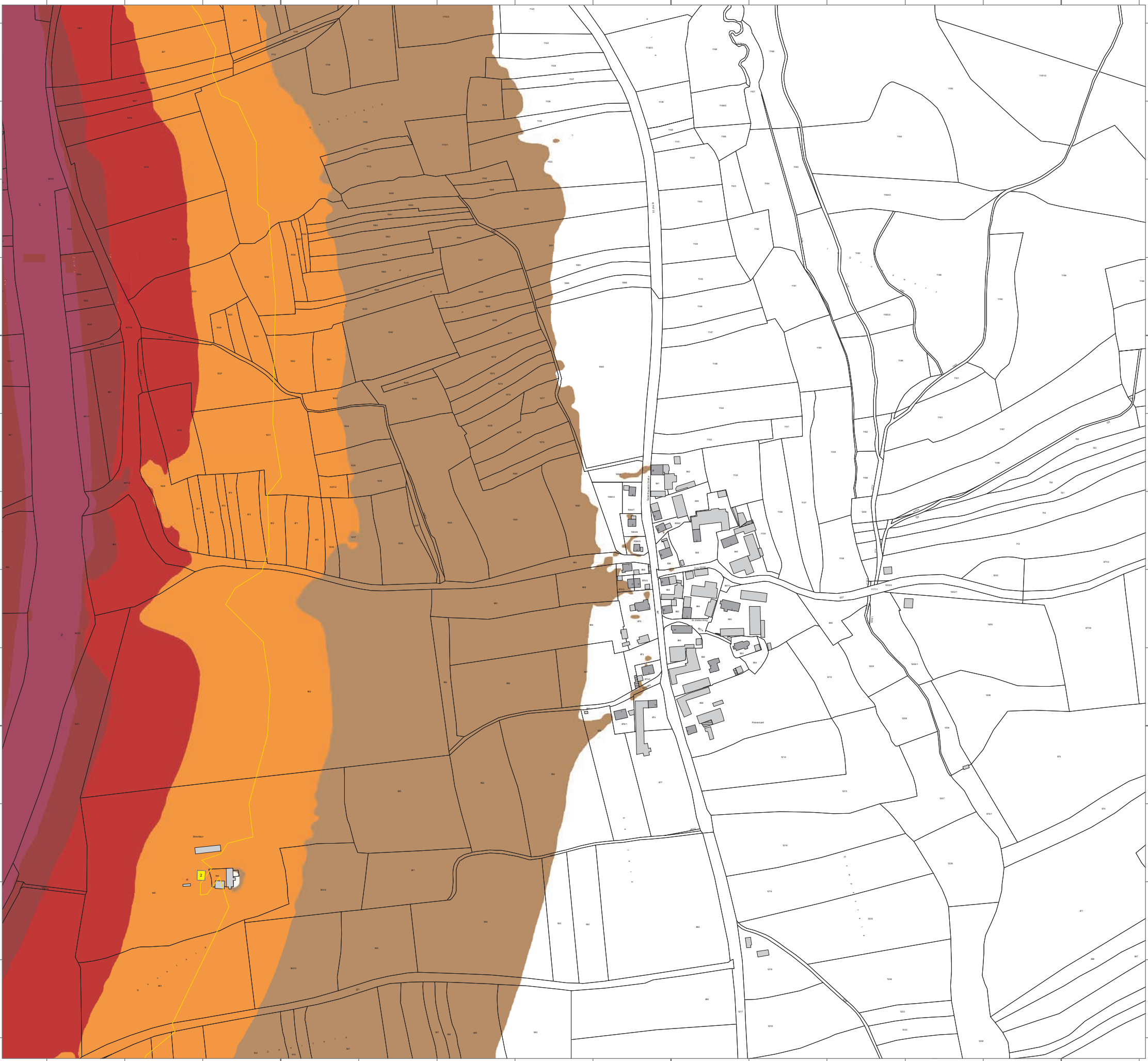
5378000

5378000

5377500

5377500

4470500 4471000 4471500



Lärmkartierung Bayern 2012

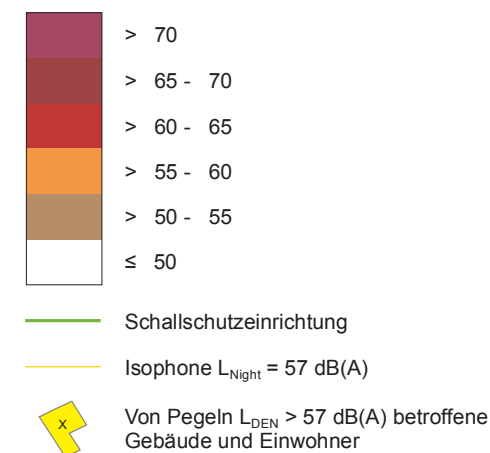
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

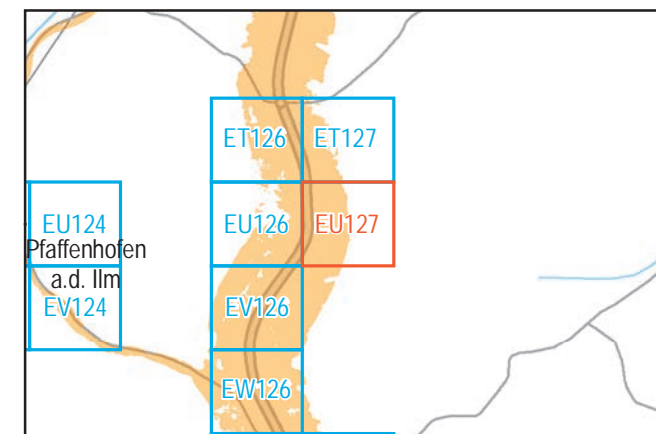
Straßenverkehrslärm 8 Stunden - L_{Night} in dB(A)

Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.
 Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



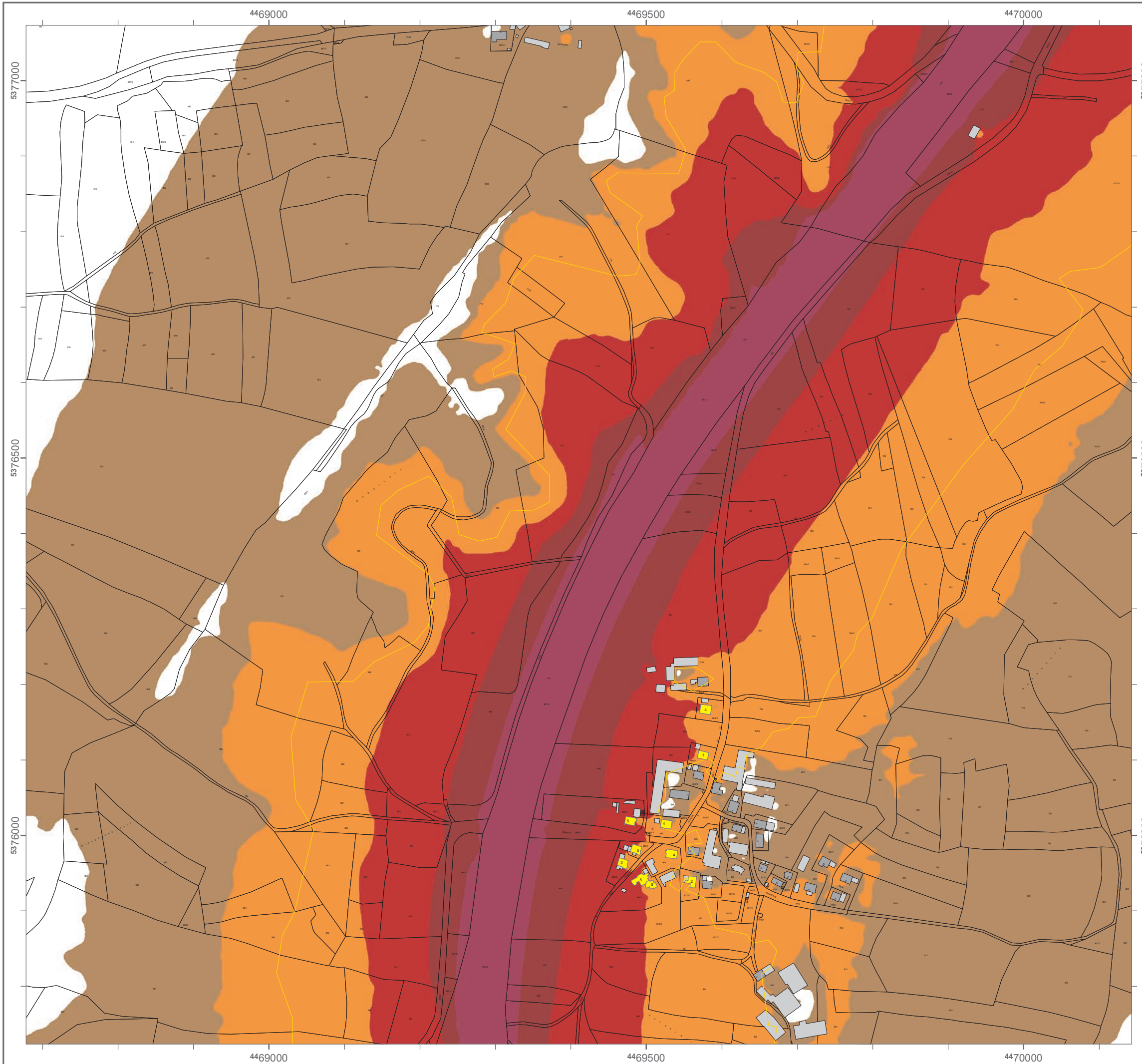
Maßstab 1:5000



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160
 86179 Augsburg
 Telefon: 0821 9071-0
 Fax: 0821 9071-5556
 E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de
 Internet: www.lfu.bayern.de

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Flurkarte (DFK)
 © Bayerische Vermessungsverwaltung
 Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet.



Lärmkartierung Bayern 2012

gemäß Richtlinie 2002/49/EG

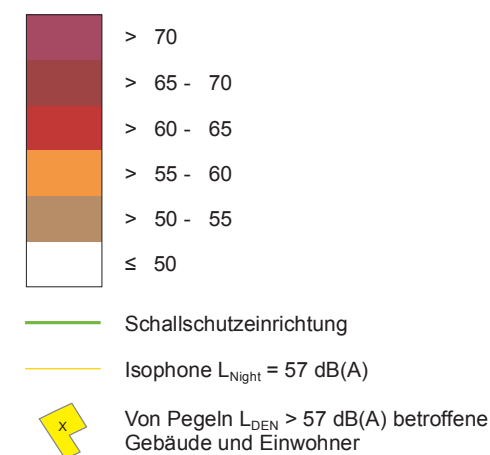
Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

Straßenverkehrslärm 8 Stunden - L_{Night} in dB(A)

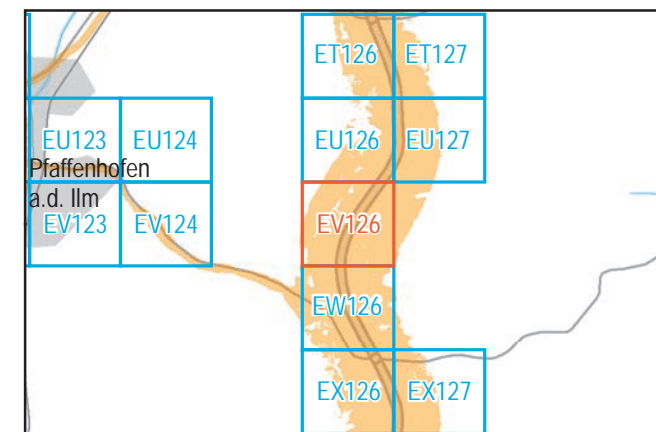
Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.

Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

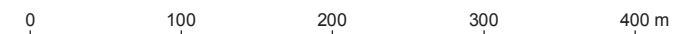
Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:5000



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160
 86179 Augsburg
 Telefon: 0821 9071-0
 Fax: 0821 9071-5556
 E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de
 Internet: www.lfu.bayern.de

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Flurkarte (DFK)
 © Bayerische Vermessungsverwaltung
 Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet.

Lärmkartierung Bayern 2012

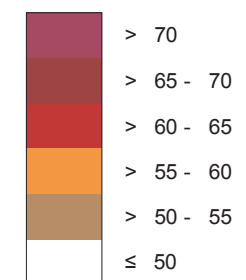
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

Straßenverkehrslärm 8 Stunden - L_{Night} in dB(A)

Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.
 Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)

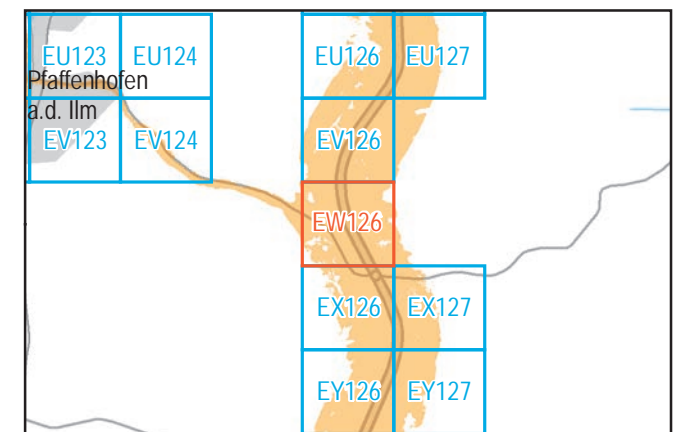


— Schallschutzeinrichtung

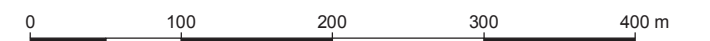
— Isophone L_{Night} = 57 dB(A)

⊗ Von Pegeln L_{DEN} > 57 dB(A) betroffene Gebäude und Einwohner

Übersicht Anschlussblätter



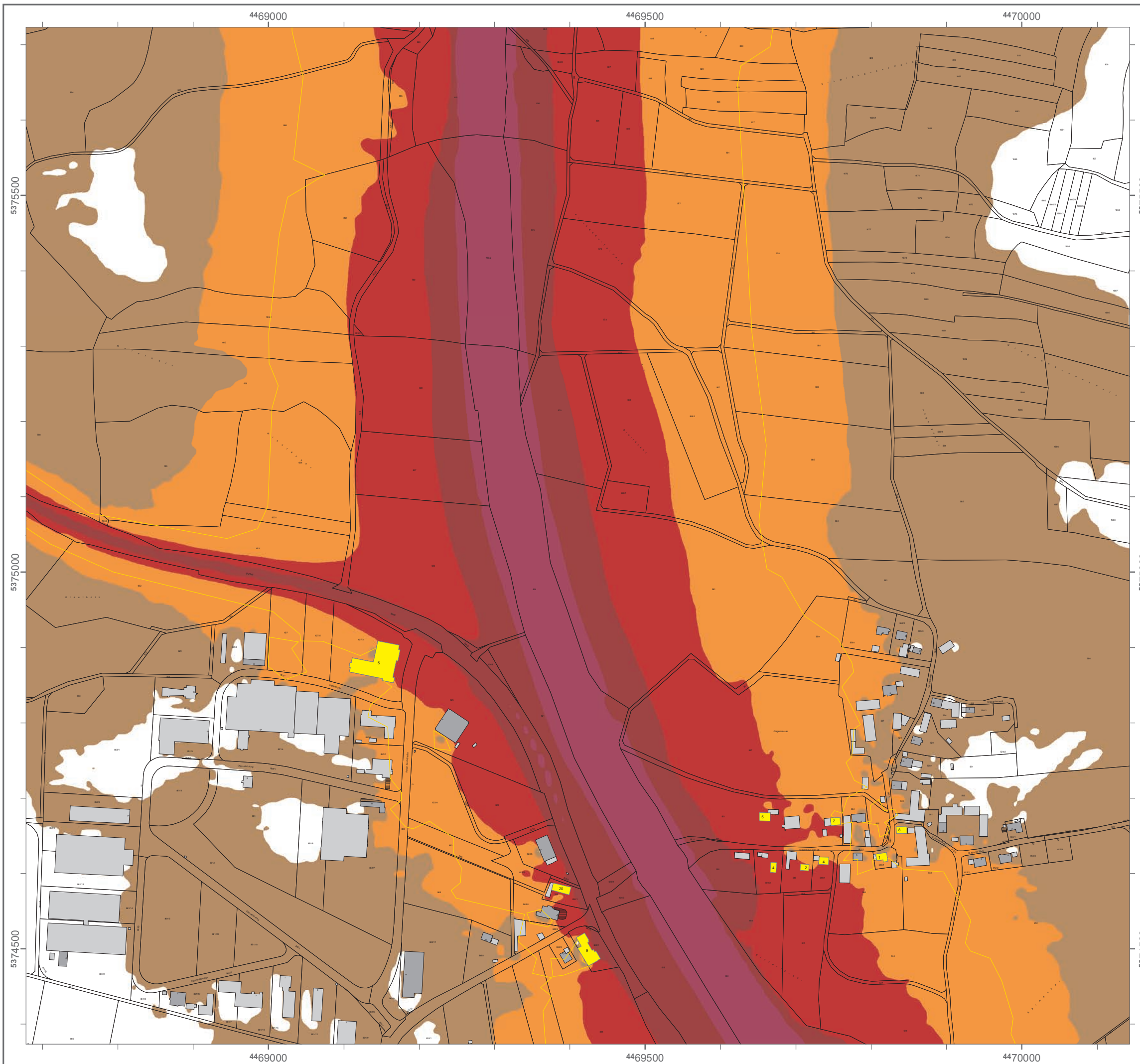
Maßstab 1:5000

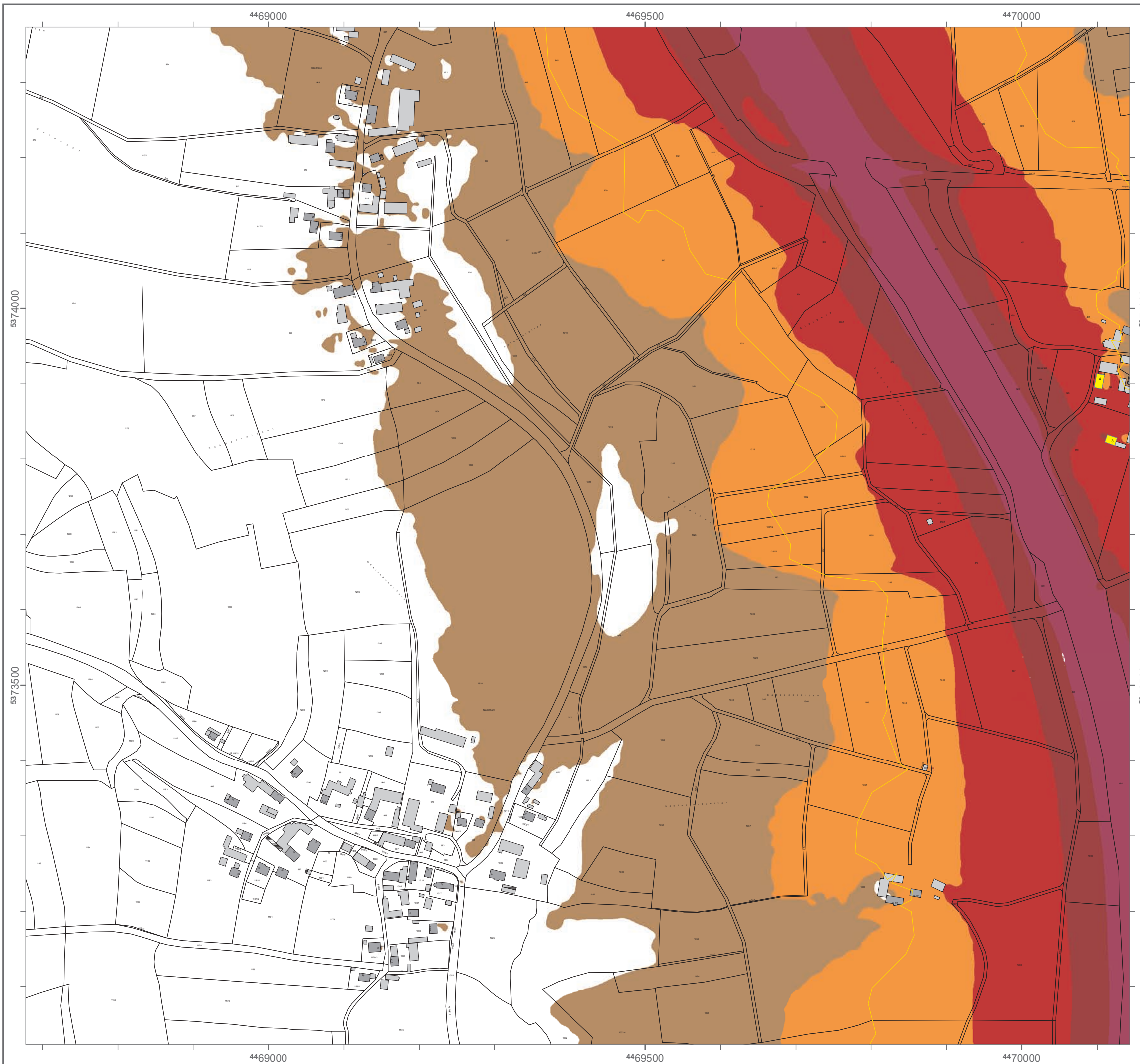


Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160
 86179 Augsburg
 Telefon: 0821 9071-0
 Fax: 0821 9071-5556
 E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de
 Internet: www.lfu.bayern.de

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Flurkarte (DFK)
 © Bayerische Vermessungsverwaltung
 Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet.





Lärmkartierung Bayern 2012

gemäß Richtlinie 2002/49/EG

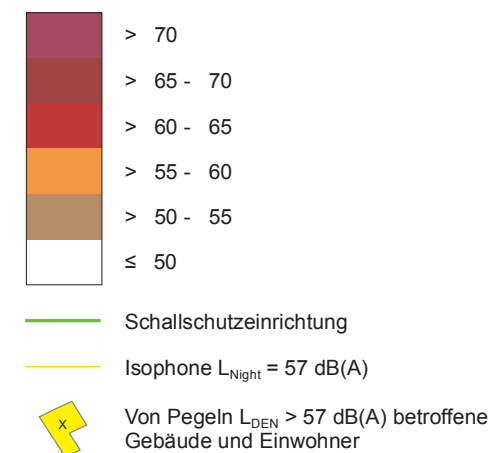
Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

Straßenverkehrslärm 8 Stunden - L_{Night} in dB(A)

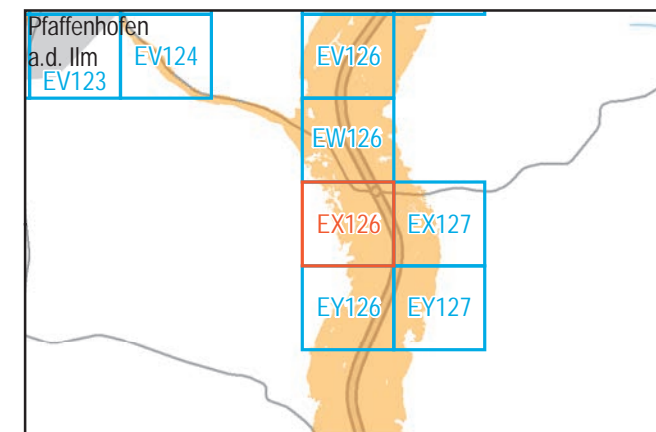
Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.

Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:5000



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160
 86179 Augsburg
 Telefon: 0821 9071-0
 Fax: 0821 9071-5556
 E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de
 Internet: www.lfu.bayern.de

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Flurkarte (DFK)
 © Bayerische Vermessungsverwaltung
 Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet.

Lärmkartierung Bayern 2012

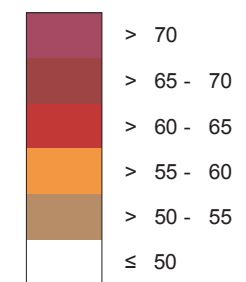
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

Straßenverkehrslärm 8 Stunden - L_{Night} in dB(A)

Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)- L_{DEN} und der 48-dB(A)- L_{Night} Isophone bestimmt wird.
 Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)

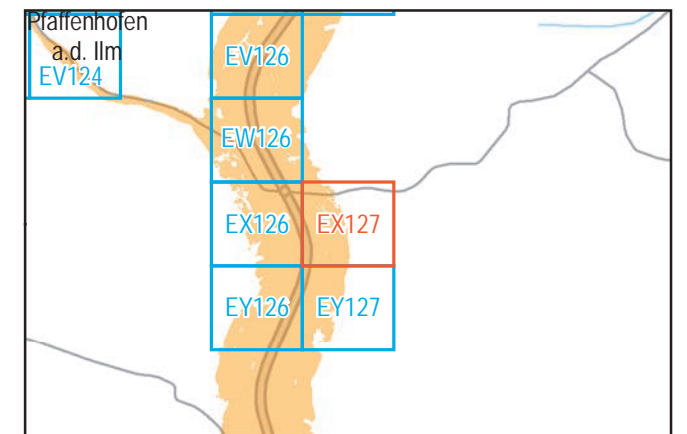


— Schallschutteinrichtung

— Isophone $L_{Night} = 57$ dB(A)

⊗ Von Pegeln $L_{DEN} > 57$ dB(A) betroffene Gebäude und Einwohner

Übersicht Anschlussblätter



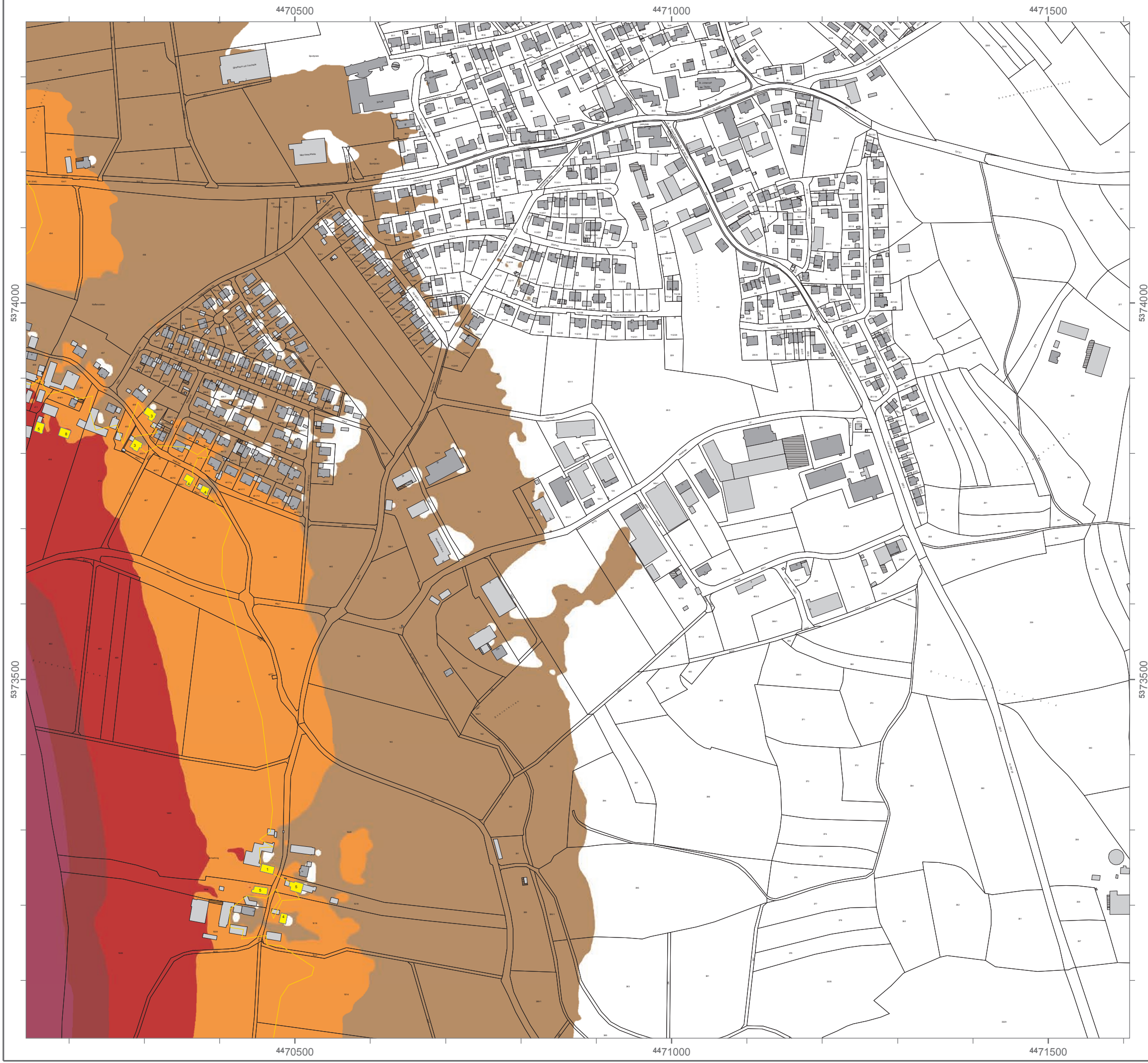
Maßstab 1:5000



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160
 86179 Augsburg
 Telefon: 0821 9071-0
 Fax: 0821 9071-5556
 E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de
 Internet: www.lfu.bayern.de

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Flurkarte (DFK)
 © Bayerische Vermessungsverwaltung
 Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet.



Lärmkartierung Bayern 2012

gemäß Richtlinie 2002/49/EG

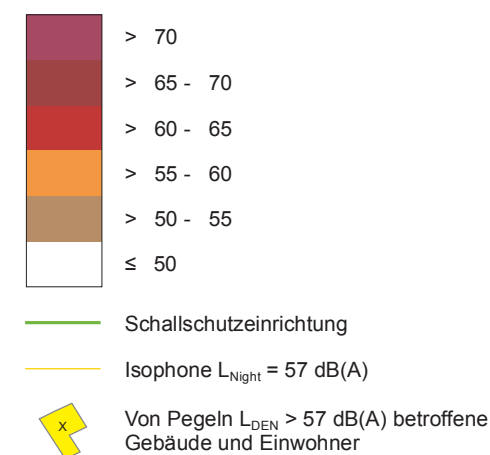
Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

Straßenverkehrslärm 8 Stunden - L_{Night} in dB(A)

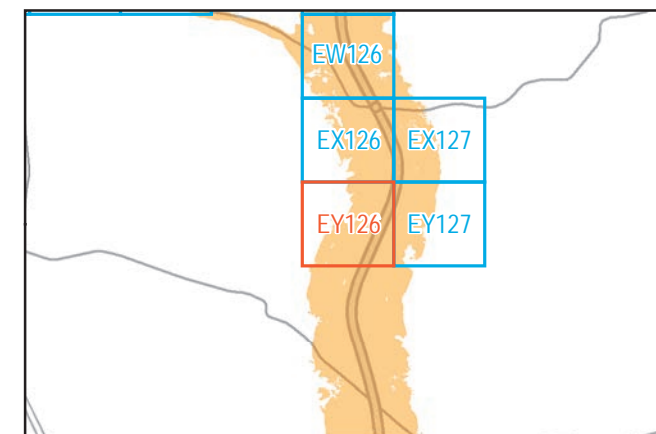
Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.

Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

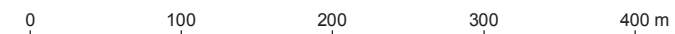
Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



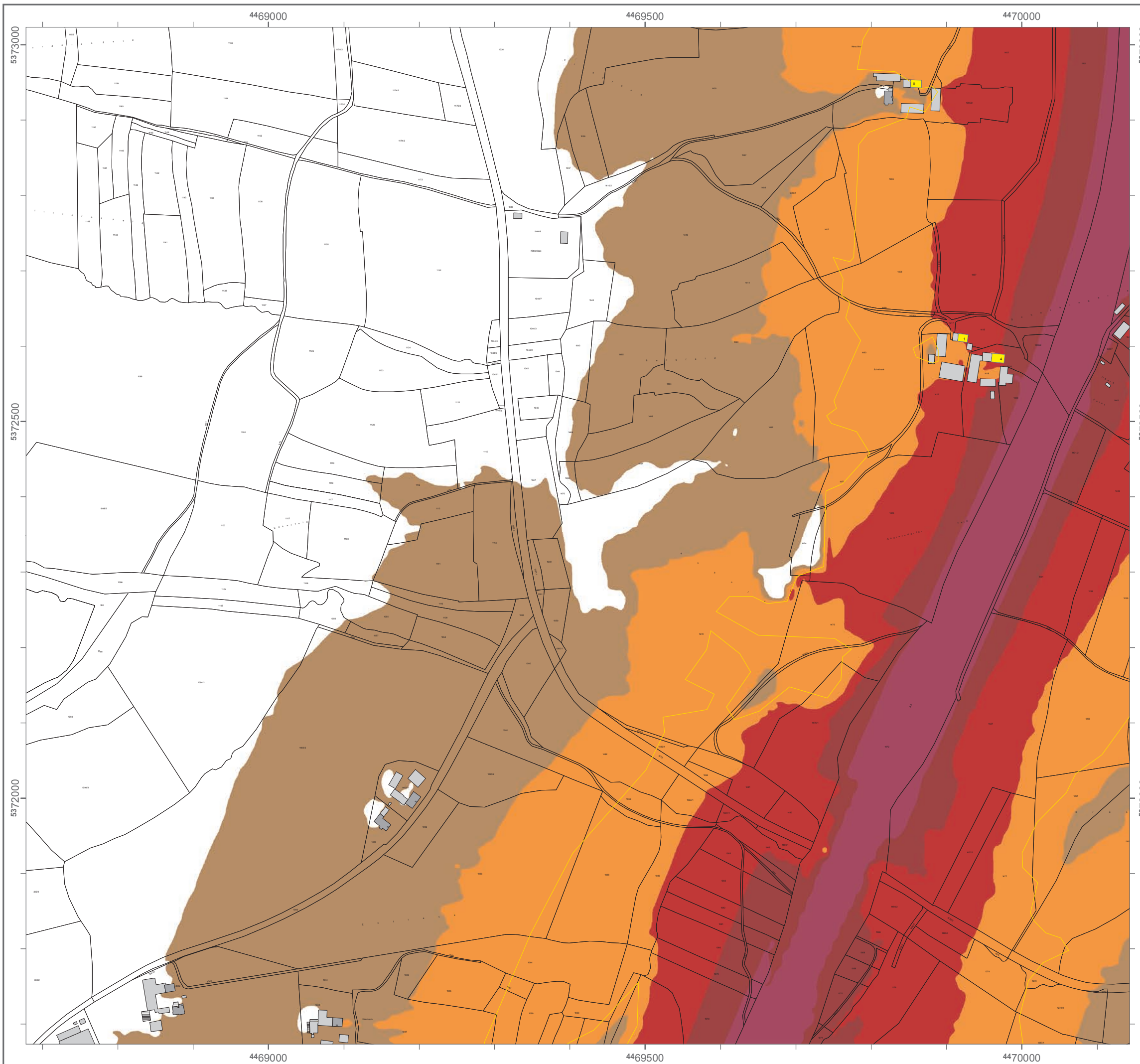
Maßstab 1:5000

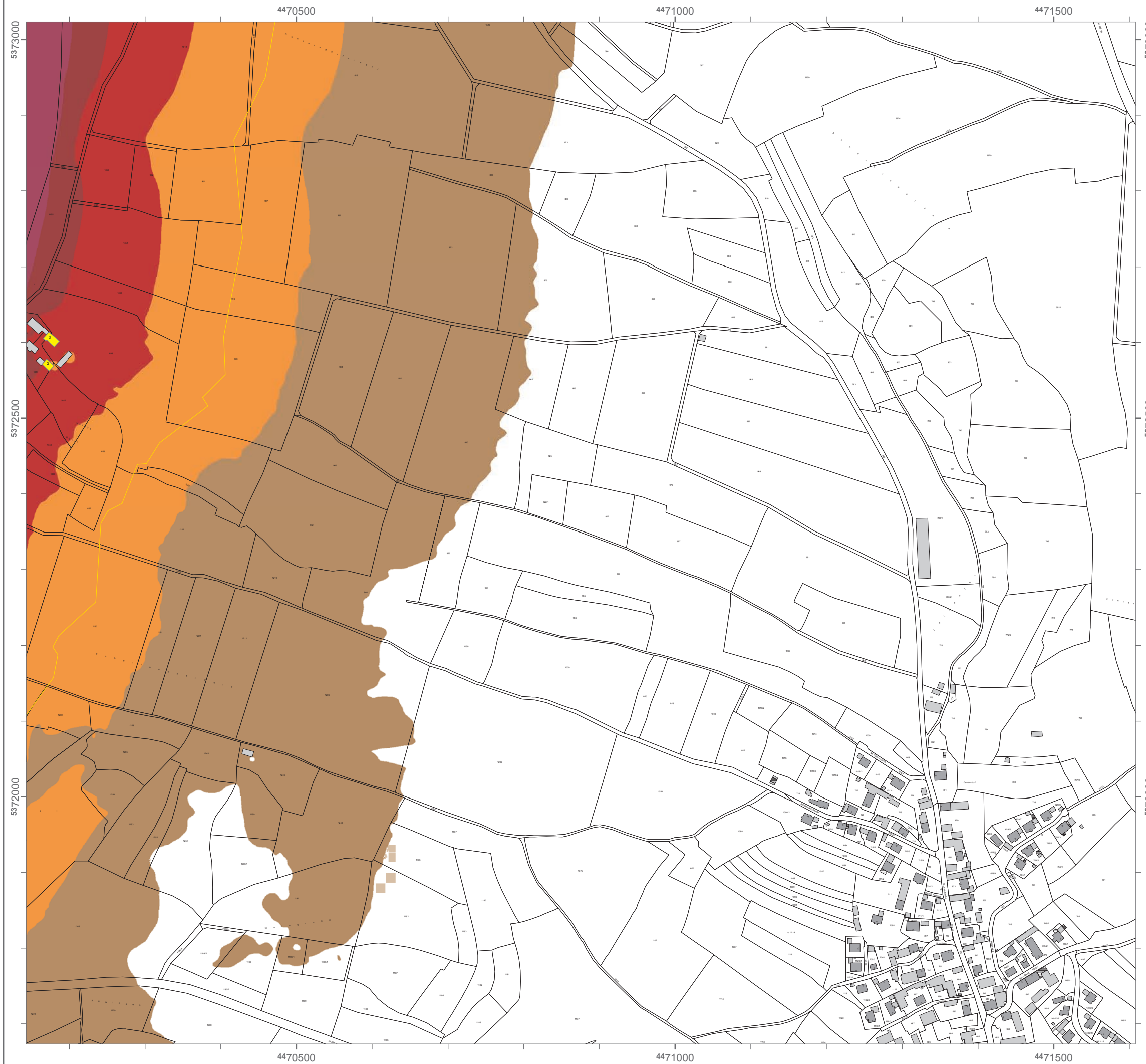


Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160
 86179 Augsburg
 Telefon: 0821 9071-0
 Fax: 0821 9071-5556
 E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de
 Internet: www.lfu.bayern.de

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Flurkarte (DFK)
 © Bayerische Vermessungsverwaltung
 Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet.





Lärmkartierung Bayern 2012

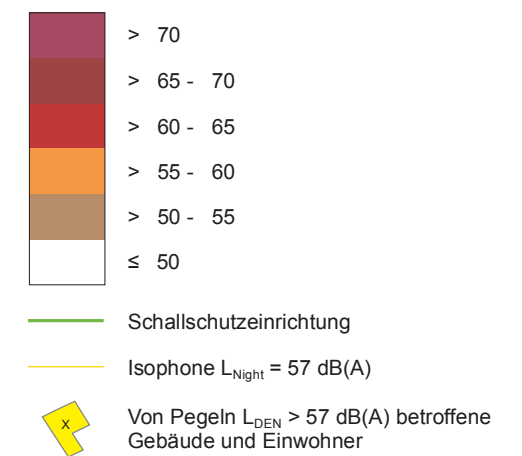
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

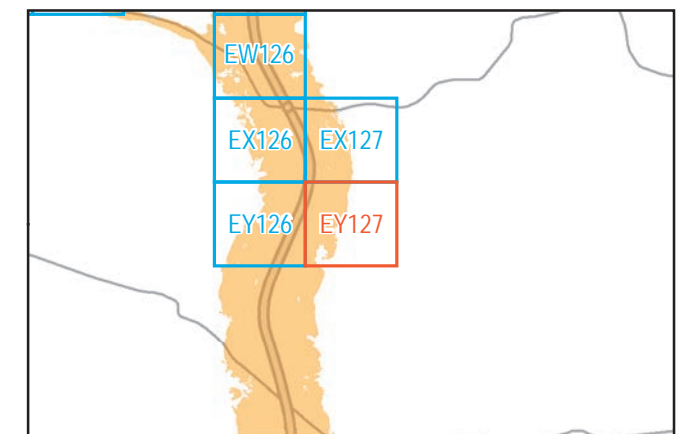
Straßenverkehrslärm 8 Stunden - L_{Night} in dB(A)

Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.
Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

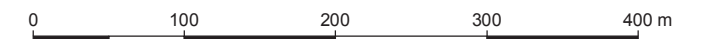
Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:5000



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt
Bürgermeister-Ulrich-Straße 160
86179 Augsburg
Telefon: 0821 9071-0
Fax: 0821 9071-5556
E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de
Internet: www.lfu.bayern.de

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
Max-Planck-Straße 15
97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Flurkarte (DFK)
© Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet.

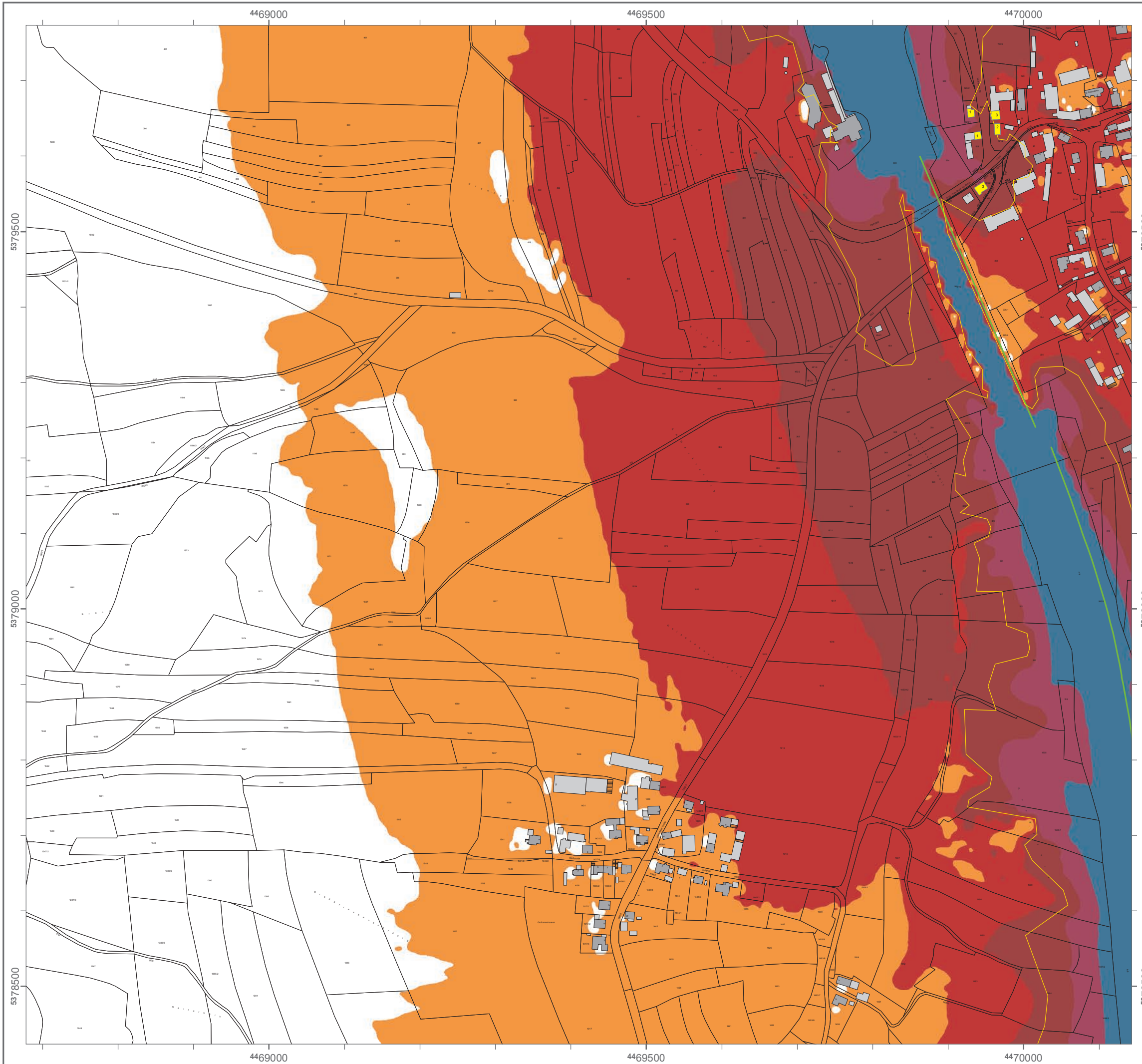
Anhang A 3

Mit Anmerkungen zur Darstellung der berücksichtigten Schallschutzeinrichtungen ergänzte
Detail-Lärmkarten L_{DEN} (Blatt ET 126) und L_{Night} (Blatt ET 126)

Quelle: Bayerisches Landesamt für Umwelt (Herausgeber)
[© Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung, Fachdaten: Bayerisches Landes-
amt für Umwelt]

Ergänzende graphische Bearbeitung durch die Regierung von Oberbayern.





Lärmkartierung Bayern 2012

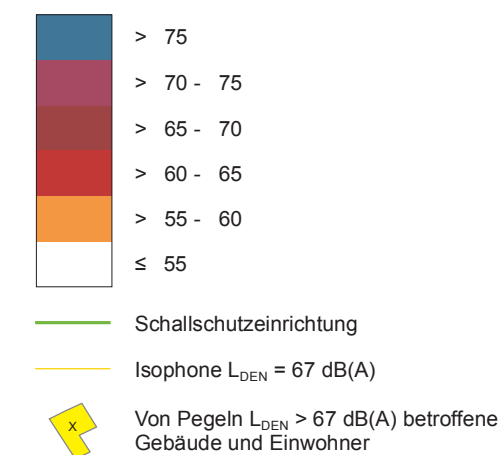
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

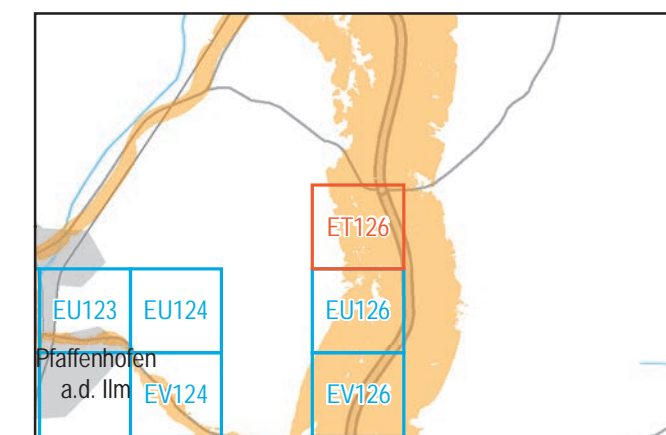
Straßenverkehrslärm 24 Stunden - L_{DEN} in dB(A)

Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.
 Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:5000



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160
 86179 Augsburg
 Telefon: 0821 9071-0
 Fax: 0821 9071-5556
 E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de
 Internet: www.lfu.bayern.de

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Flurkarte (DFK)
 © Bayerische Vermessungsverwaltung
 Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet.

Lärmkartierung Bayern 2012

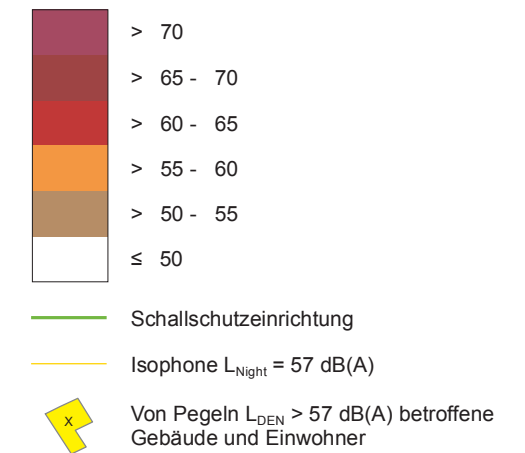
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

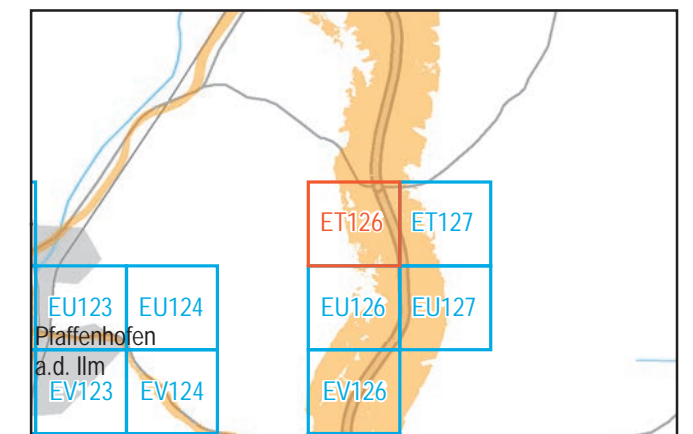
Straßenverkehrslärm 8 Stunden - L_{Night} in dB(A)

Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.
 Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

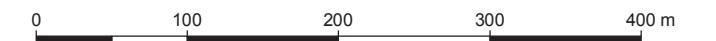
Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



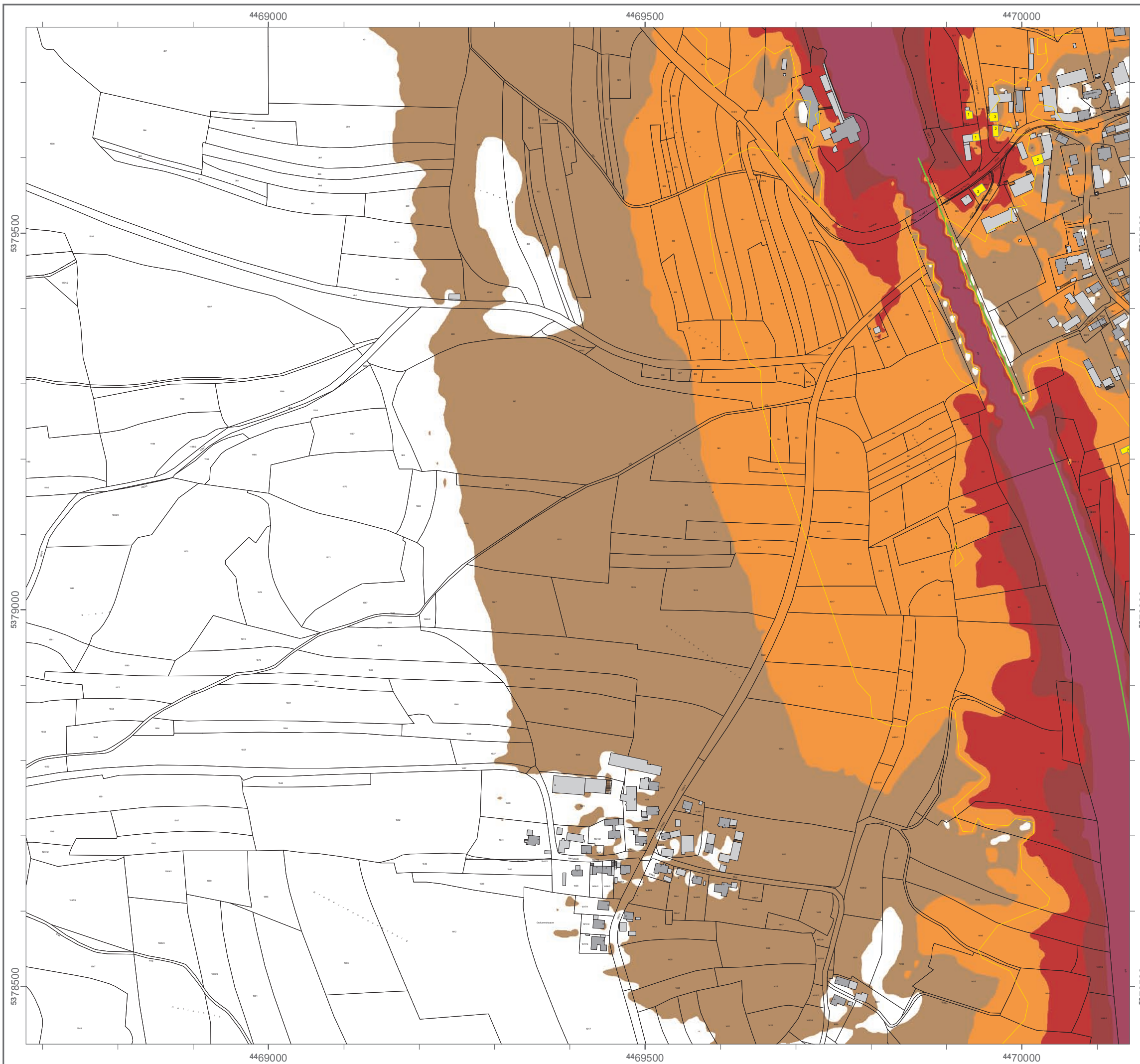
Maßstab 1:5000



Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160
 86179 Augsburg
 Telefon: 0821 9071-0
 Fax: 0821 9071-5556
 E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de
 Internet: www.lfu.bayern.de

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

Geobasisdaten: Digitale Flurkarte (DFK)
 © Bayerische Vermessungsverwaltung
 Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet.



Anhang A 4

Zusammenstellung und Bewertung der Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung



Zusammenstellung und Bewertung der Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

In der Zeit vom 27.05.2016 bis 11.07.2016 sind im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zwei Stellungnahmen zum Lärmaktionsplan der Regierung von Oberbayern für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen: Gemeinde Schweitenkirchen – Bundesautobahn A 9 – Entwurf für die Öffentlichkeitsbeteiligung vom 27.05.2016 eingegangen. Diese wurden den zuständigen Behörden zur Bewertung vorgelegt. In einem sich anschließenden Abwägungsprozess wurden alle Forderungen/Anregungen von der Regierung von Oberbayern geprüft und gewürdigt. Im Folgenden sind die vorgebrachten Forderungen/Anregungen sowie das jeweilige Ergebnis der Bewertung dargestellt.

Lärmaktionsplanung für Orte in der Nähe der Bundesautobahn A 9:
Gemeinde Schweitenkirchen

Bundesautobahn A 9			
Nr.	Anzahl	Forderung/Anregung	Bewertung
1 <i>Gemeinde Schweitenkirchen</i>	1	<p>Es wird beantragt, die Maßnahme G2 (Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des 8-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 9) vorzuziehen und baldmöglichst umzusetzen.</p> <p>Zudem stellt die Gemeinde Schweitenkirchen zu Kapitel 8.1 „Information zum Maßnahmenvorschlag der Gemeinde Schweitenkirchen zur Verbesserung des Lärmschutzes entlang der Bundesautobahn A 9 im Vorfeld der Öffentlichkeitsbeteiligung“ (Verbesserung des Lärmschutzes entlang der Bundesautobahn A 9 durch die Errichtung von Lärmschutzwänden in den Bereichen Frickendorf, Giegenhausen und Raffenstetten) fest, dass die Autobahndirektion Südbayern (ABDSB) bzw. der Bund als Maßnahmenträger/Lärmverursacher für die Kosten des Lärmschutzes aufkommen muss. Betreffend des Lärmschutzes mit den Lärmschutzwänden entlang der Bundesautobahn A 9 und den damit verbundenen Kosten (Restkosten in Höhe von 2,5 Mio. €) wird von Seiten der Gemeinde Schweitenkirchen eine Kostenübernahme durch den Straßenbaulastträger der Bundesrepublik</p>	<p>Die ABDSB führt hierzu aus, dass der 8-streifige Ausbau der A 9 im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Art. 1 des 6. FStrAbÄndG) in den „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*)“ eingestuft ist.</p> <p>Für die WB*-Projekte ist allerdings festzuhalten, dass diese von der Bayerischen Straßenbauverwaltung nicht prioritär vorangetrieben werden können, da zunächst die VB-Projekte (Vordringlicher Bedarf) im Fokus stehen und die verfügbaren Ressourcen voll beanspruchen. Für die VB-Projekte erteilt der Bund mit dem Fernstraßenausbaugesetz einen uneingeschränkten Planungsauftrag, aber selbst innerhalb der Kategorie der VB-Projekte wird eine stufenweise Abarbeitung erforderlich sein.</p> <p>Dem Antrag der Gemeinde auf Vorziehen der Maßnahme G2 kann daher nicht entsprochen werden.</p> <p>Für den Maßnahmenvorschlag der Gemeinde Schweitenkirchen zur Verbesserung des Lärmschutzes entlang der Bundesautobahn A 9 kann nur die vom BMVI zugesagte finanzielle Unterstützung gewährt werden. Eine darüber hinausgehende Kostenbeteiligung ist wegen fehlender Rechtsgrundlage nicht möglich, der Forderung der Gemeinde nach Kostenübernahme kann daher nicht entsprochen werden. [Quelle: ABDSB]</p>

Lärmaktionsplanung für Orte in der Nähe der Bundesautobahn A 9:
Gemeinde Schweitenkirchen

		Deutschland gefordert.	
2 <i>Bürger-Eingabe (Anwohner Ortsteil Giegenhausen)</i>	1	<p>Die Bewohner des Ortsteils Giegenhausen im Gemeindebereich Schweitenkirchen sind einer stetig zunehmenden Lärmbelastung ausgesetzt. Das hohe Verkehrsaufkommen auf der A 9 (meistbefahrene Autobahn?), Ausweitungen und Neuerschließungen von anliegenden Gewerbegebieten, deren Verkehr sich letztlich auf der A 9 wiederfindet, sind die wesentlichen Ursachen dafür. Aus den Ausführungen des Lärmaktionsplan-Entwurfs ist zu entnehmen, dass für den Gemeindebereich Schweitenkirchen Handlungsbedarf zur Verbesserung der Lärmsituation besteht.</p> <p>Die im Lärmaktionsplan-Entwurf beschriebenen bereits vorhandenen bzw. geplanten Maßnahmen reichen nach Meinung der Einwander nicht aus. Zum Beispiel sind die Maßnahme V3 (Einbau eines lärmindernden Fahrbelags (DSH-V) im Rahmen des Erhaltungsprogramms der A 9/Seitenstreifenfreigabe in Fahrtrichtung Nürnberg) und die Maßnahme G1 (Einbau eines lärmindernden Fahrbelags (DSH-V) im Rahmen des Erhaltungsprogramms der A 9/Seitenstreifenfreigabe in Fahrtrichtung München) mit einer prognostizierten</p>	<p>Die Gemeinde Schweitenkirchen stimmt den Einwänden in vollem Umfang zu. Diese decken sich zum Teil mit den gemeindlichen Einwänden.</p> <p>Zu den vorgeschlagenen Maßnahmen nimmt die ABDSB wie folgt Stellung:</p> <p>Zu 1.: Der 8-streifige Ausbau der A 9 ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Art. 1 des 6. FStrAbÄndG) in den „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*)“ eingestuft. Für die WB*-Projekte ist allerdings festzuhalten, dass diese von der Bayerischen Straßenbauverwaltung nicht prioritär vorangetrieben werden können, da zunächst die VB-Projekte (Vordringlicher Bedarf) im Fokus stehen und die verfügbaren Ressourcen voll beanspruchen. Für die VB-Projekte erteilt der Bund mit dem Fernstraßenausbaugesetz einen uneingeschränkten Planungsauftrag, aber selbst innerhalb der Kategorie der VB-Projekte wird eine stufenweise Abarbeitung erforderlich sein. Der Empfehlung, den 8-streifigen Ausbau vorzuziehen und mit konkreten Planungen umgehend zu beginnen, kann daher nicht gefolgt werden.</p> <p>Zu 2.: Aus den Baumaßnahmen für die Seitenstreifenfreigabe ergibt sich kein rechtlicher Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge. Dies wurde durch Abweisung einer hierauf gerichteten Klage (siehe Urteile des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs vom 09.08.2012, Az.: 8 A 10.40048, 8 A 10.40050, 8 A 11.40036) bestätigt.</p>

Lärmaktionsplanung für Orte in der Nähe der Bundesautobahn A 9:
Gemeinde Schweitenkirchen

	<p>Wirkung von 4 dB(A) nur ein unsicherer Beitrag zur Lärminderung. Werte über eine Langzeitwirkung liegen für diese Asphaltdeckschicht nicht vor (Studie Umweltbundesamt, Fachgebiet I 3.3, Texte 20/2014, „Lärmindernde Fahrbahnbeläge“). Technisch sind wirksamere Fahrbahnbeläge möglich!</p> <p>Die unter Maßnahme G3 (Prüfung der Anliegen von Bürgern durch die Autobahndirektion Südbayern [ABDSB], ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind) angesprochenen passiven Schutzmaßnahmen stellen nach Meinung der Einwender keine Alternative dar. Dafür vorgesehene Gelder sind in die weitaus wirksameren und dadurch sinnvolleren „aktiven Maßnahmen“ zu investieren. Passive Maßnahmen, die ja im Wesentlichen eine Lärminderung nur innerhalb der Wohnung bewirken können, sind allerhöchstens als Ergänzung in Betracht zu ziehen. Ein lebenswertes Leben von (steuerzahlenden) Bürgern spielt sich nämlich auch außerhalb der Wohnung (z. B. im Garten) ab.</p> <p>Es wird gebeten für den Bereich Giegenhausen folgende Vorschläge zu</p>	<p>Der offenporige Asphalt zählt zu den aktiven Lärmschutzmaßnahmen, die hier wegen fehlender Rechtsgrundlage nicht umgesetzt werden können. Der Empfehlung, einen offenporigen Asphalt einzubauen, kann daher nicht gefolgt werden.</p> <p>Um dennoch die Situation für die Gemeinde Schweitenkirchen zu verbessern, wurde im Zuge der Erhaltungsmaßnahmen im Rahmen der Seitenstreifenfreigabe 2014 in Fahrtrichtung Nürnberg (Maßnahme V3) und 2016 in Fahrtrichtung München im gesamten Gemeindegebiet von Schweitenkirchen ein lärmindernder Fahrbahnbelag (DSH-V) eingebaut (Maßnahme G1).</p> <p>Zu 3.: Die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird durch die ABDSB geprüft. Sollte das Ergebnis der Prüfung durch die ABDSB sein, dass die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel ist, so wird diese von der ABDSB in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern und nach Zustimmung durch das StMI angeordnet. Diese Überprüfung wurde als geplante Maßnahme G4 „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen“ in den Lärmaktionsplan aufgenommen (siehe Kapitel 6.3.1).</p> <p>Zu 4.: Für die Überwachung der Einhaltung des Feiertags- und Sonntagsfahrverbots für Lkw-Verkehr ist die ABDSB nicht zuständig.</p>
--	--	---

Lärmaktionsplanung für Orte in der Nähe der Bundesautobahn A 9:
Gemeinde Schweitenkirchen

		<p>prüfen:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Es wird empfohlen, den 8-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 9 mit den damit verbundenen Lärmschutzmaßnahmen dringend vorzuziehen und mit konkreten Planungen umgehend zu beginnen.2. Anstatt der Verwendung einer „Dünnen Asphaltdeckschicht in Heißbauweise“ (DSH-V), die nur eine ungesicherte Verbesserung von 4 dB(A) liefert, ist die Verwendung von „Offenporigem Asphalt“ mit einer über den Zeitraum von 8-12 Jahren gesicherten Lärmverbesserung von 5 dB(A) (anfangs sogar 10 dB(A)!) für beide Autobahnrichtungen auf der A 9 zu empfehlen. Die Asphaltdeckungsart ist bei Unterschreitung der gesicherten Lärmverbesserung zu erneuern.3. Eine gantztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h auf der Bundesautobahn A 9 im Bereich Schweitenkirchen in beiden Fahrtrichtungen ist zu empfehlen.4. Die Einhaltung des Feiertags- und Sonntagsfahrverbots für Lkw-Verkehr ist sicherzustellen. Keine	<p>Die Ausnahmeregelungen vom Feiertags- und Sonntagsfahrverbot können nicht davon abhängig gemacht werden, ob auf der jeweiligen Strecke Lärmschutzeinrichtungen vorhanden sind. Für eine solche Forderung fehlt jegliche Rechtsgrundlage. Den Forderungen kann nicht entsprochen werden. Ergänzend wird aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht angemerkt, dass für derartige Einschränkungen der Ausnahmen vom Sonn- und Feiertagsverbot keine Rechtsgrundlage gesehen wird, zumal auch in Ausnahmegenehmigungen der Fahrweg nicht zwingend festgelegt werden muss. Örtlich zuständig für o. g. Ausnahmen ist die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk die Ladung aufgenommen wird oder die Straßenverkehrsbehörde, in deren Bezirk der Antragsteller seinen Wohnort, seinen Sitz oder eine Zweigniederlassung hat. Diese sind auch für die Genehmigung der Leerfahrt zum Beladungsort zuständig, ferner dann, wenn in ihrem Land von der Ausnahmegenehmigung kein Gebrauch gemacht wird oder wenn dort kein Fahrverbot besteht (Art. 47 Abs. 2 Nr. 6 StVO). Insofern ist auch eine Weiterleitung der Stellungnahme durch die Regierung von Oberbayern an eine bestimmte, örtlich zuständige Straßenverkehrsbehörde nicht möglich.</p>
--	--	--	---

Lärmaktionsplanung für Orte in der Nähe der Bundesautobahn A 9:
Gemeinde Schweitenkirchen

		Ausnahmeregelungen Autobahnabschnitte ausreichenden Lärmschutz.	für ohne	
--	--	---	-------------	--