



Stadt Oberasbach - Postfach 1151 - 90519 Oberasbach

Bayerisches Landesamt für Umwelt  
86177 Augsburg



L

Ihr Zeichen:	Unser Zeichen IV/42.4-Für	☎ Telefon (0911) 9691-128	Zimmer-Nr.	Datum
Ihre Nachricht vom 27-8724.3-13736/2009	Auskunft erteilt Herr Fürchtenicht	☎ Fax (0911) 9691-151	212	05.05.2009

### EG-Umgebungslärmrichtlinie; Entwurf eines Lärmaktionsplanes hier: Sachstandsbericht

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Oberasbach hat den Prüfungsprozess hinsichtlich der Aufstellung eines Lärmaktionsplanes mit dem Ergebnis abgeschlossen, dass eine Lärmaktionsplanung durchzuführen ist.

Derzeit wird ein Entwurf eines Lärmaktionsplanes erarbeitet. Dabei sollen zunächst noch einige mögliche Maßnahmen durch ein Ingenieurbüro auf Wirksamkeit und Realisierungsmöglichkeit geprüft werden und dann in die Aktionsplanung einfließen.

Die Daten zur Situation, Rechtsgrundlage und Lärmbelastung sind bereits aufgearbeitet und als Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Birgit Huber  
Erste Bürgermeisterin  
**Anlage**

**II. Durchschrift per Email an:**  
Regierung von Mittelfranken  
([karl.greger@reg-mfr.bayern.de](mailto:karl.greger@reg-mfr.bayern.de))

**Hausanschrift:**  
Rathausplatz 1  
90522 Oberasbach

**Telefon:** Vermittlung (0911) 9691-0  
Durchwahl (0911) 9691 + Nebenstelle  
**Telefax:** (0911) 69 31 74  
**E-mail:** [bauamt@oberasbach.de](mailto:bauamt@oberasbach.de)  
**Internet:** [www.oberasbach.de](http://www.oberasbach.de)

**Konten der Stadtkasse:**  
Nr. 190 100 008 Sparkasse Fürth  
Nr. 137 200 Raiffeisenbank Zirndorf, Zweigst.Altenberg

BLZ 762 500 00  
BLZ 760 696 69

**Sprechzeiten:** Montag bis Freitag von 08.00 bis 12.00 Uhr  
Mittwoch zusätzlich von 13.00 bis 18.00 Uhr

## **Stadt Oberasbach**



## **Entwurf eines Lärmaktionsplanes**

**(§ 47d BImSchG)**

# Inhaltsverzeichnis

[illegible]

## Einführung

Auf Grundlage des § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ist für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr ein Lärmaktionsplan aufzustellen, mit dem Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Durch die Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) wird das Ermittlungsverfahren für die Lärmsituation festgelegt. Danach sind bestimmte Lärmpegelbereiche darzustellen und es ist die Anzahl der Menschen innerhalb der jeweiligen Pegelbereiche anzugeben.

Die Stadt Oberasbach ist bei der im Jahr 2007 durchgeführten Lärmkartierung der Staatsstraße 2245 (Rothenburger Straße) erfasst worden. Es wurde ermittelt, dass eine relevante Anzahl von Menschen durch einen erheblichen Lärmpegel belastet sind, wodurch die Aufstellung eines Aktionsplanes erforderlich ist.

## 1. Allgemeines

### 1.1 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde:

Name der Gemeinde	Stadt Oberasbach
Gemeindeschlüssel	09573122
Postleitzahl	90522
Ort	Oberasbach
Straße, Hausnummer	Rathausplatz 1
Telefon	0911 / 9691 - 128
Fax	0911 / 9691 – 142
E-Mail	laermaktionsplan@oberasbach.de
Ansprechpartner	Herr Kleinlein
Internet	<a href="http://www.oberasbach.de">www.oberasbach.de</a>



## 1.2. Beschreibung der Lärmquelle und der örtlichen Situation

Die Staatsstraße 2245 führt in Ost-West-Richtung von Nürnberg über Oberasbach, Zirndorf, Großhabersdorf über die Frankenhöhe bis nach Leutershausen. Aufgrund der Anbindung durch die Staatsstraße 2409 an die Bundesstraße 14 in Weinzierlein und die Bundesstraße 8 in Ammerndorf, hat die Staatsstraße auch als überregionale Verkehrsachse eine Bedeutung. Der Schwerpunkt liegt jedoch in der regionalen Verbindung des ländlich geprägten Umlandes mit dem Ballungsraum Nürnberg/Fürth.

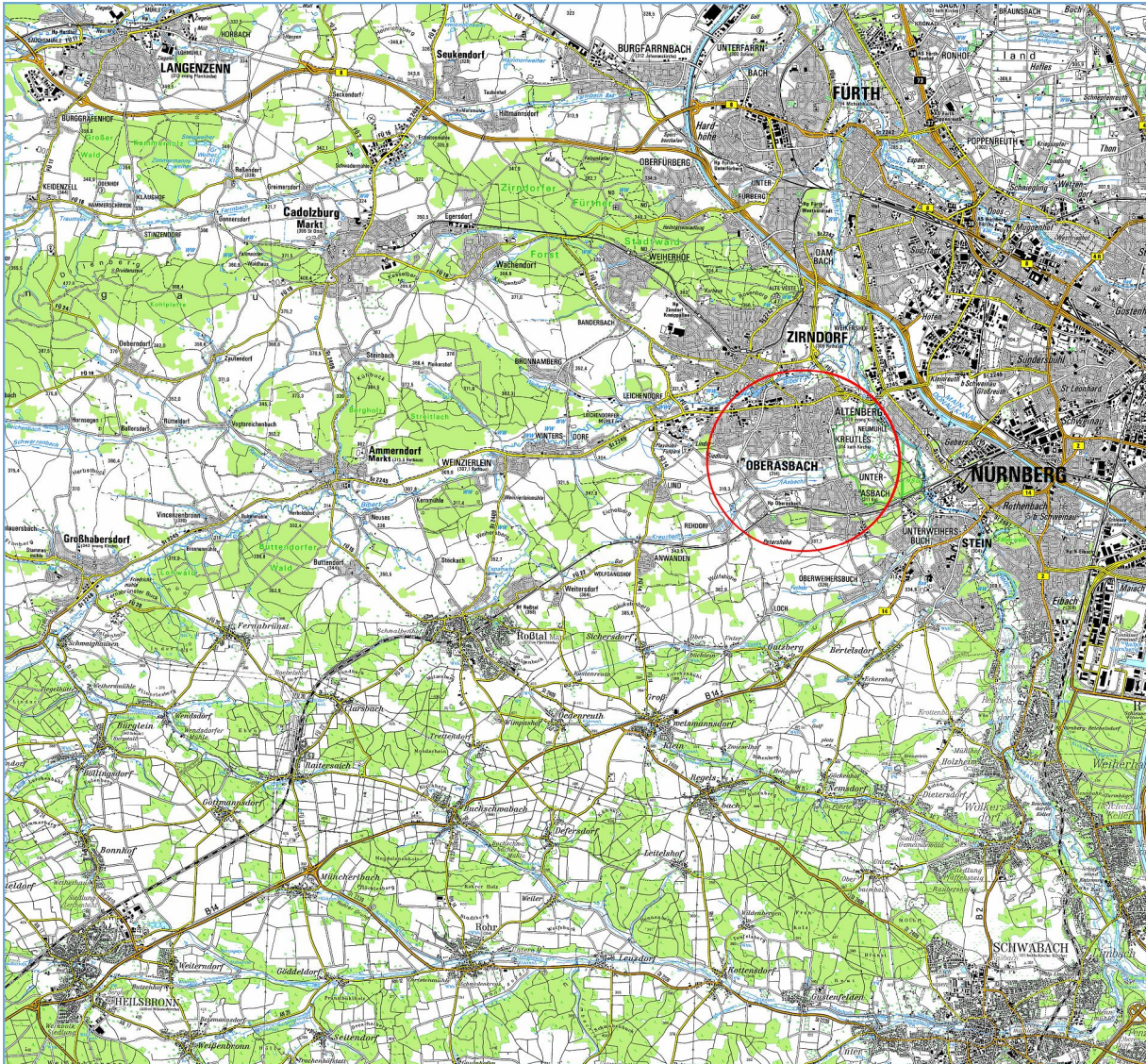


Bild 1: Übersichtsplan

Quelle: DTK50 © LVG Bayern, Nr. 1641/09

(Link: <http://www.geodaten.bayern.de>)

Die Staatsstraße 2245 weist im Verlauf der Ortsdurchfahrt Oberasbach eine unterschiedliche Verkehrsbelastung auf. Die letzte Verkehrszählung aus dem Jahr 2005 ergab eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von 35680 Fahrzeugen am östlichen Ortseingang in Altenberg. Der Lkw-Anteil liegt dabei bei etwa 3,4 Prozent. (Bild 2 u. 3)

Die Verkehrsentwicklung der Ortsdurchfahrt an dieser Zählstelle der letzten 25 Jahre ergibt sich wie folgt:



Jahr	DTV (Kfz/24h)
1980	25228
1985	28221
1990	35266
1995	34220
2000	35234
2005	35680

Neben dem innerörtlichen Verkehr, liegt die Ursache für die Veränderung der Verkehrsbelastung innerhalb der Ortsdurchfahrt insbesondere an der Abzweigung der stark frequentierten Staatsstraße 2242 (Zirndorfer Straße) als direkte Verbindung zwischen Oberasbach und Zirndorf mit einer DTV von 10206 Fahrzeugen. Die Verkehrsstärke dieser Straße ist in den letzten 25 Jahren nahezu konstant geblieben.

Stark gestiegen ist jedoch der Anteil der Kraftfahrzeuge die die Rothenburger Straße lediglich als reine Durchfahrt nutzen. Dies zeigt die Verkehrsmenge an der nächsten Zählstelle, die im Gebiet der Stadt Zirndorf in Höhe der Polizeiinspektion Zirndorf liegt. Hier hat die Verkehrsbelastung seit 1980 um mehr als 90 Prozent auf zuletzt 19189 Kfz/24 h im Jahr 2005 zugenommen.

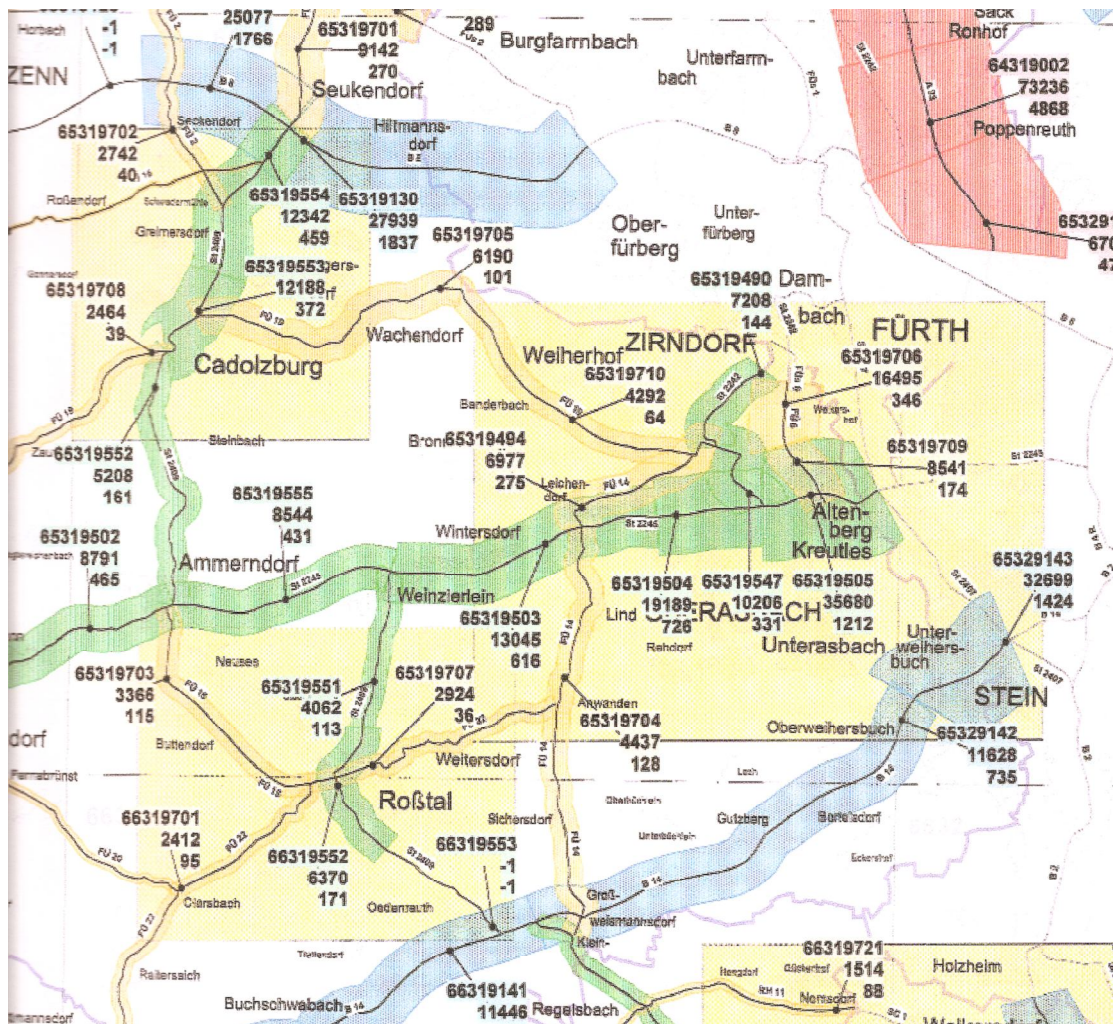


Bild 2: Verkehrsbelastung Zählung 2005 Übersicht  
(Zählstellenangabe: Zählstellennummer, Kfz-Verkehr/24h (DTV), Schwerverkehr/24h)

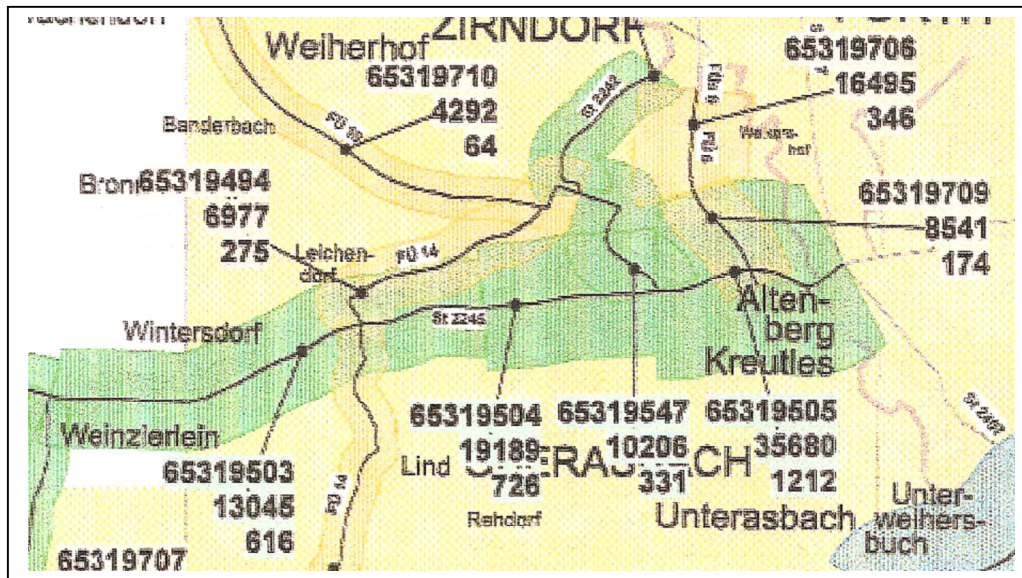


Bild 3: Verkehrsbelastung Zählung 2005 Bereich Oberasbach  
(Zählstellenangabe: Zählstellennummer, Kfz-Verkehr/24h (DTV), Schwerverkehr/24h)

Oberasbach hat ca. 18000 Einwohner. Die Ortsdurchfahrt führt relativ gerade durch den Ortsteil Altenberg. Aufgrund des vierspurigen Ausbaus der Straße ist der Abstand zu den Gebäuden relativ gering, dadurch besteht für die Anwohner eine hohe Lärmbelastung. Entlang der Ortsdurchfahrt ist überwiegend Wohnbebauung betroffen.

## 2. Rechtlicher Hintergrund

### 2.1 Lärmkarten und Lärmaktionsplan

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

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

Die EG-Richtlinie wurde durch das Gesetz vom 24. Juni 2005 (BGBl I S. 1794) in nationales Recht umgesetzt. Artikel 1 des Gesetzes fügt in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) einen sechsten Teil – Lärminderungsplanung (§§ 47a – 47f) – ein.

Nach § 47c BImSchG sind bis zum 30.06.2007 für die Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern, Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (ca. 16.400 Kfz/24h), Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen pro Jahr und Großflughäfen Lärmkarten zu fertigen. Bis zum 18.07.2008 sind nach § 47d BImSchG für diese Ballungsräume und Orte in der Nähe dieser Verkehrswege bei problematischen Lärmsituationen Lärmaktionspläne aufzustellen. Für die kleineren Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern und Hauptverkehrswege mit der Hälfte des Verkehrsaufkommens gelten die entsprechenden Fristen 2012 bzw. 2013.

Die Lärmkarten und Lärmaktionspläne sind alle 5 Jahre nach ihrer Erstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Bei der Aufstellung der Lärmaktionspläne ist die Öffentlichkeit zu beteiligen und zu unterrichten.

Die Anforderungen an die Lärmkarten hat die Bundesregierung durch die Verordnung über die Lärmkartierung vom 06.03.2006 (34. BImSchV, BGBl. I S. 516) 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 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 Anzahl der durch Umgebungslärm belasteten Personen und Flächen wird durch die vorläufige Berechnungsmethode VBEB vorgenommen.

Messungen sind 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 6.00 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 höhere Störwirkung von Geräuschen in den Abend- und Nachtstunden wird dabei durch Zuschläge berücksichtigt.

Auslösewerte für Lärmaktionspläne sind weder durch die EU noch durch die Bundesregierung gesetzlich festgelegt.

Das Eisenbahnbundesamt erstellt die Lärmkarten für Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes.

Nach Art. 8a des Bayerischen Immissionsschutzgesetzes (BayImSchG) ist das Landesamt für Umwelt zuständig für die Ausarbeitung der übrigen Lärmkarten. Die Aufstellung von Lärmaktionsplänen für Bundesautobahnen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen wurde den Regierungen übertragen. Bei den Gemeinden verbleibt die Aufgabe der Aktionsplanung an Bundes- und Staatsstraßen, da diese Straßen mit dem Ziel- und Quellverkehr einen stärkeren örtlichen Bezug haben.

## 2.2 Lärmschutz bei neuen und wesentlich geänderten Verkehrswegen

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

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Veränderung von Verkehrswegen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche 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 (sogenannte Vorsorgegrenzwerte) nach § 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung vom 12.06.1990 (16. BImSchV, BGBl. I S. 1036) konkretisiert.

Für die einzelnen Nutzungen sind folgende Immissionsgrenzwerte festgelegt:

Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime:

Tag: 57 dB(A)      Nacht: 47 dB(A)

Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete:

Tag: 59 dB(A)      Nacht: 49 dB(A)

Misch-, Kern- und Dorfgebiete:

Tag: 64 dB(A)      Nacht: 54 dB(A)

Gewerbegebiete:

Tag: 69 dB(A)      Nacht: 59 dB(A)

Nach § 3 der Verkehrslärmschutzverordnung sind die Beurteilungspegel für Straßen nach Anlage 1 und für Schienenwege nach Anlage 2 dieser Verordnung zu berechnen. Treffen die in den Anlagen getroffenen Voraussetzungen nicht zu (einfache geometrische und verkehrliche Verhältnisse), erfolgt die Berechnung nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (Ausgabe 1990 – RLS 90) bzw. der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03).

### 2.3 Lärmsanierung an bestehenden Verkehrswegen

Nach geltender Rechtslage besteht kein Anspruch auf eine Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Verkehrswegen durch den Baulastträger. Auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen können jedoch im Rahmen der vorhandenen Mittel Zuwendungen für Lärmsanierungsmaßnahmen an vorhandenen Verkehrswegen gewährt werden, wenn folgende Immissionsgrenzwerte außen vor Wohn- und Aufenthaltsräumen überschritten werden:

Krankenhäuser, Kurheime, Altenheime, Wohn- und Kleinsiedlungsgebiete:

Tag: 70 dB(A)      Nacht: 60 dB(A)

Kern-, Dorf- und Mischgebiete:

Tag: 72 dB(A)      Nacht: 62 dB(A)

Gewerbegebiete:

Tag: 75 dB(A)      Nacht: 65 dB(A)

Als Nacht gilt jeweils der Zeitraum von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr.

Einzelheiten regeln die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97, VkBli. 1997, S. 434) i. V. m. der Bekanntmachung der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 14.02.2007 (AllIMBI 2007, S. 208) und die Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes (VkBli. 2005, S. 176).

### 3. Lärmbelastung (Ergebnis der Kartierung gem. 34. BImSchV)

### 3.1 Isophonenkarte

Die Lärmimmissionen von Verkehrswegen werden unter Berücksichtigung der durchschnittlichen jährlichen Verkehrsleistung und weiterer Parameter (Lkw-Anteil, Geschwindigkeit, Straßenoberfläche, Steigung, Entfernung, Abschirmung) nach festgelegten Verfahren berechnet. Für die Straßen ist dies das vorläufige Berechnungsverfahren VBUS (siehe Kap. 2.1).

Die Darstellung der Lärmpegel (Einheit: dB(A)) erfolgt durch Linien gleichen Schalldrucks (Isophonen), die in den Karten durch die Ränder farbiger Flächen in 5-dB-Klassen dargestellt werden.

Die Lärmkarten sind im Internet unter der Adresse [www.umgebungslaerm.bayern.de](http://www.umgebungslaerm.bayern.de) abrufbar. Die Bilder 4 - 5 stellen die Belastungssituation für Oberasbach dar.

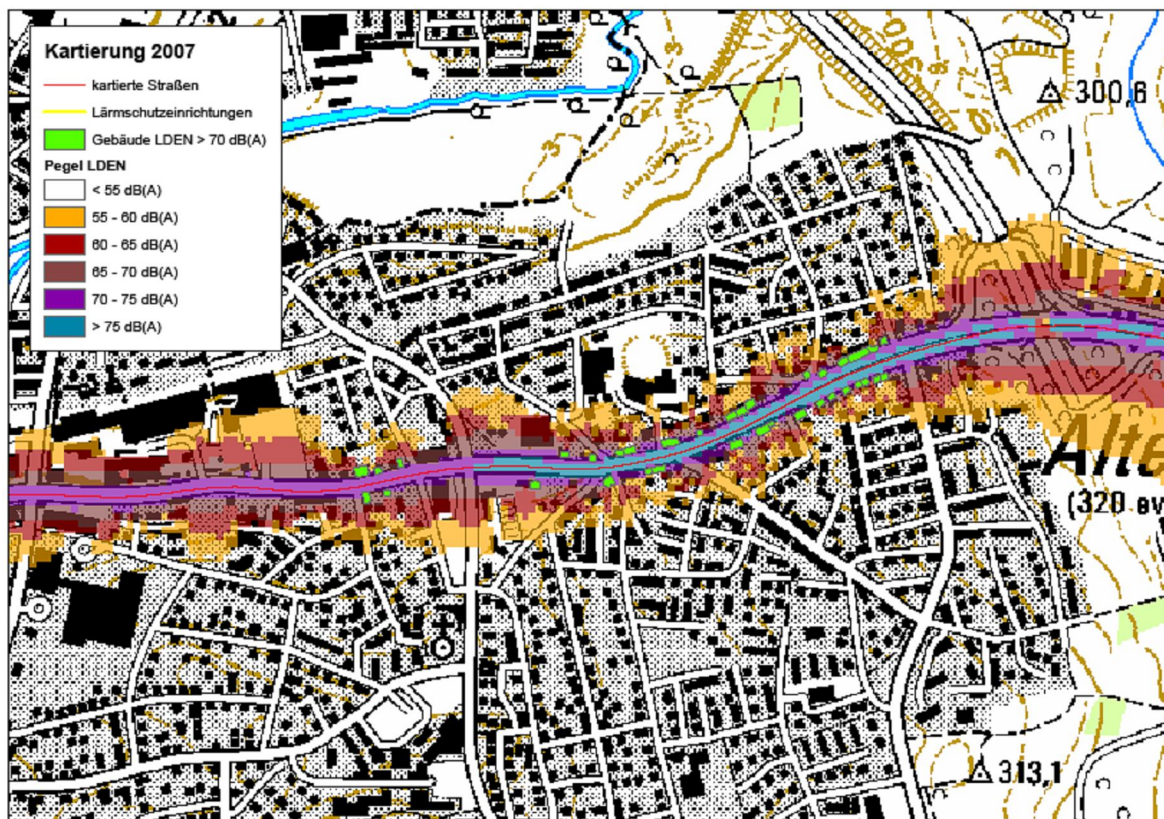


Bild 4: L<sub>Den</sub> Ortsdurchfahrt Oberasbach

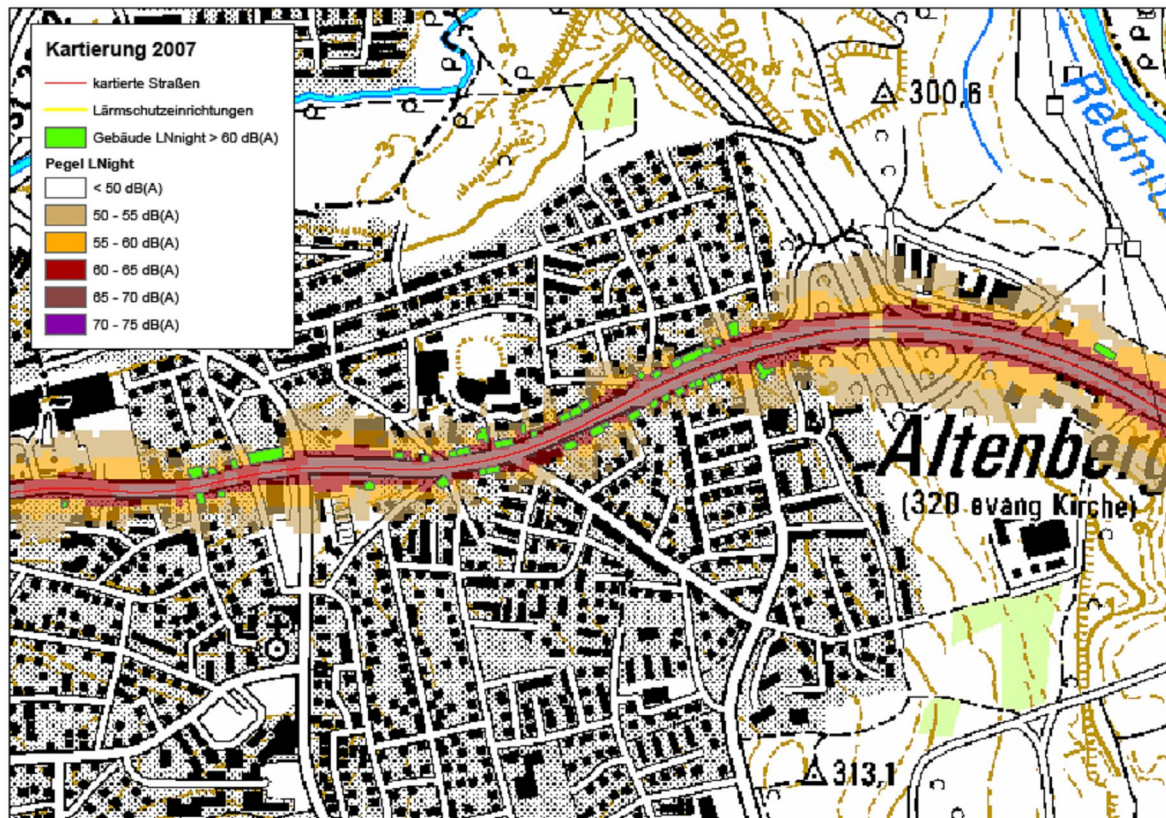


Bild 5:  $L_{\text{Night}}$  Ortsdurchfahrt Oberasbach

### 3.2 Anzahl der betroffenen Personen

Neben den Lärmkarten wurde auch die Anzahl der betroffenen Einwohner in den durch die Kartierungsverordnung (34. BImSchV) vorgegebenen Pegelgrenzen auf Grundlage der Berechnungsvorschrift VBEB ermittelt. Die Personenzahl wird jeweils auf ganze Hunderterstellen auf- oder abgerundet. Die Angabe einer Betroffenheit beginnt bei 50 Einwohnern.

Für die Stadt Oberasbach ergeben sich folgende Betroffenenzahlen:

Pegelbereich $L_{\text{Night}}$ [dB(A)]	>50-55	>55-60	>60-65	>65-70
Einwohnerzahl:	200	200	100	0
Wohnungen (Anzahl)	95	95	48	0
Fläche in km <sup>2</sup>	0,112	0,089	0,061	0,045

Pegelbereich $L_{\text{DEN}}$ [dB(A)]	>55-60	>60-65	>65-70	>70-75
Einwohnerzahl:	200	200	200	100
Wohnungen (Anzahl)	95	95	95	48
Fläche in km <sup>2</sup>	0,178	0,101	0,081	0,062

### 3.3 Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Anzahl an Menschen:

a) die ganztägig sehr hohen Belastungen (> 70 dB(A)) ausgesetzt sind:	100
b) die in der Nacht sehr hohen Belastungen (> 60 dB(A)) ausgesetzt sind:	100
c) die ganztägig hohen Belastungen (> 65 - 70 dB(A)) ausgesetzt sind:	200
d) die in der Nacht sehr hohen Belastungen (> 55 - 60 dB(A)) ausgesetzt sind:	200
e) die ganztägig Belastungen/Belästigungen (55 – 65 dB(A)) ausgesetzt sind:	200
f) die in der Nacht Belastungen/Belästigungen (50 – 55 dB(A)) ausgesetzt sind:	200

Das heißt:

500 Menschen sind ganztägig Pegeln von > 55 dB(A) ausgesetzt, die zu erheblichen Belästigungen führen können.

300 Menschen sind ganztägig Pegeln von > 65 dB(A) ausgesetzt, die zu gesundheitlichen Auswirkungen führen können.

500 Menschen sind nachts Pegeln von > 50 dB(A) ausgesetzt, die zur Beeinträchtigung des Nachtschlafes führen können.

300 Menschen sind nachts Pegeln von > 55 dB(A) ausgesetzt, die dazu führen, dass Nachtschlaf nur bei geschlossenem Fenster möglich ist.