



Bayerisches Landesamt für Umwelt  
Bürgermeister-Ulrich-Str. 160  
86179 Augsburg



Ihre Zeichen / Ihre Nachricht vom	Bitte bei Antwort angeben Unser Zeichen / Ansprechpartner	Telefon / Fax / Zimmer-Nr. / E-Mail	Bayreuth
27-8724.3-13736/2009 23.04.2009	50-8721 Herr Krodel	Telefon (0921) 604 – 1592 Fax (0921) 604 – 4592 Zimmer-Nr. H 408 thomas.krodel@reg-ofr.bayern.de	04.05.2009

## **EG-Richtlinie 2002/49/EG – Bericht zum Stand der Lärmaktionsplanung hier: Lärmaktionsplanung an der BAB 9 im Bereich der Stadt Bayreuth**

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die Bundesautobahn 9 im Bereich der Stadt Bayreuth ist keine Lärmaktionsplanung durchzuführen. Die Gründe dafür werden nachfolgend erläutert:

### Beschreibung der Lärmquelle

Die Bundesautobahn A 9 (Berlin – München ) ist eine sechsstreifige Fernverkehrsverbindung und verläuft östlich von Bayreuth.

Im Jahr 2005 lag die Verkehrsbelastung im Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Bayreuth Süd und Bayreuth Nord bei rund 50.100 Kfz/24 h.

Mit Beschluss vom 12.12.2001 wurde der sechsstreifige Ausbau inkl. umfangreicher Schallschutzmaßnahmen planfestgestellt. Der schalltechnische Nachweis für die Bemessung von Lärmschutzmaßnahmen wurde auf der Grundlage der Verkehrsprognose für das Jahr 2015

<b>Hauptgebäude</b> Ludwigstraße 20 95444 Bayreuth <b>Stadtbus</b> Linie 14 Haltestelle Sternplatz	<b>Telefon</b> (0921)604-0 <b>Telefax</b> (0921)604-1258 <b>E-Mail</b> poststelle@reg-ofr.bayern.de <b>Internet</b> <a href="http://www.regierung.oberfranken.bayern.de">http://www.regierung.oberfranken.bayern.de</a>	<b>Besuchszeiten</b> Mo-Do: 08:00 - 12:00 Uhr 13:00 - 15:30 Uhr Fr: 08:00 - 12:00 Uhr oder nach Vereinbarung	<b>Kontoführende Stelle</b> StOK Bayern in Landshut Kto.-Nr. 743 015 30 BLZ 750 000 00 Dt. Bundesbank Regensburg
--	---	--	--

durchgeführt. Im Einzelnen wurde von folgenden Berechnungsgrundlagen für den Prognosehorizont ausgegangen:

- zwischen AS Bayreuth/Nord und AS Bayreuth/Süd: DTV = 70 000 Kfz/24 h
- südlich AS Bayreuth/Süd: DTV = 65 000 Kfz/24 h
- Lkw-Anteil                      tags              20 %  
   nachts            35 %
- Fahrgeschwindigkeit:  
    Pkw                            130 km/h  
    Lkw                            80 km/h
- Straßenoberfläche:      Offenporige Asphaltdeckschicht ( $D_{StrO} = - 5 \text{ dB(A)}$ )

Über das gesetzlich vorgeschriebene Maß hinaus hat die Stadt Bayreuth als freiwillige Leistung von Bau-km 304+200 bis Bau-km 306+150 Lärmschutzmaßnahmen in Form von Wällen mit einer Höhe zwischen 3,0 m und 5,0 m vorgesehen.

#### Bewertung der Lärmbelastung

Die EG-Umgebungs-lärmrichtlinie gibt keine Immissionswerte vor, ab denen eine Aktionsplanung erforderlich ist. Auch die Bundesregierung hat keine verbindlichen Auslösewerte festgelegt.

Um die Aktionsplanung auf die Lärmbrennpunkte zu fokussieren, wird als Anhalt vom StMUG die Überschreitung

- eines 24-Stunden-Wertes  $L_{DEN}$  von größer 70 dB(A) und/oder
- eines Nachtwertes  $L_{night}$  von größer 60 dB(A)

zugrunde gelegt.

Aus dem Lärmbelastungskataster (Bild 1) ist zu erkennen, dass sich an einzelnen Stellen entlang der Autobahn Überschreitungen der Sanierungswerte für Lärmbrennpunkte ergeben. Dies würde bedeuten, dass die im Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegten Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, die deutlich unterhalb der Sanierungswerte liegen, massiv überschritten wären. Bei genauer Betrachtung der Lärmkartierung ist jedoch zu erkennen, dass folgende Eingangsdaten bei der Berechnung fehlerhaft sind:

- keine Berücksichtigung der offenporigen Asphalttschicht ( $D_{StrO} = - 5 \text{ dB(A)}$ )
- LkW-Anteil ist deutlich höher als bei Straßenverkehrszählung im Jahr 2005
- die Verkehrsstärke entspricht der Straßenverkehrszählung 2005 (DTV = 50.150 Kfz/24 h), unterschreitet aber noch deutlich die Prognoseeingangsdaten des Planfeststellungsbeschlusses (DTV = 70.000 Kfz/24 h)

- teilweise fehlt die Berücksichtigung von Schallschutzmaßnahmen (z. B. Einhausung im Bereich Laineck)

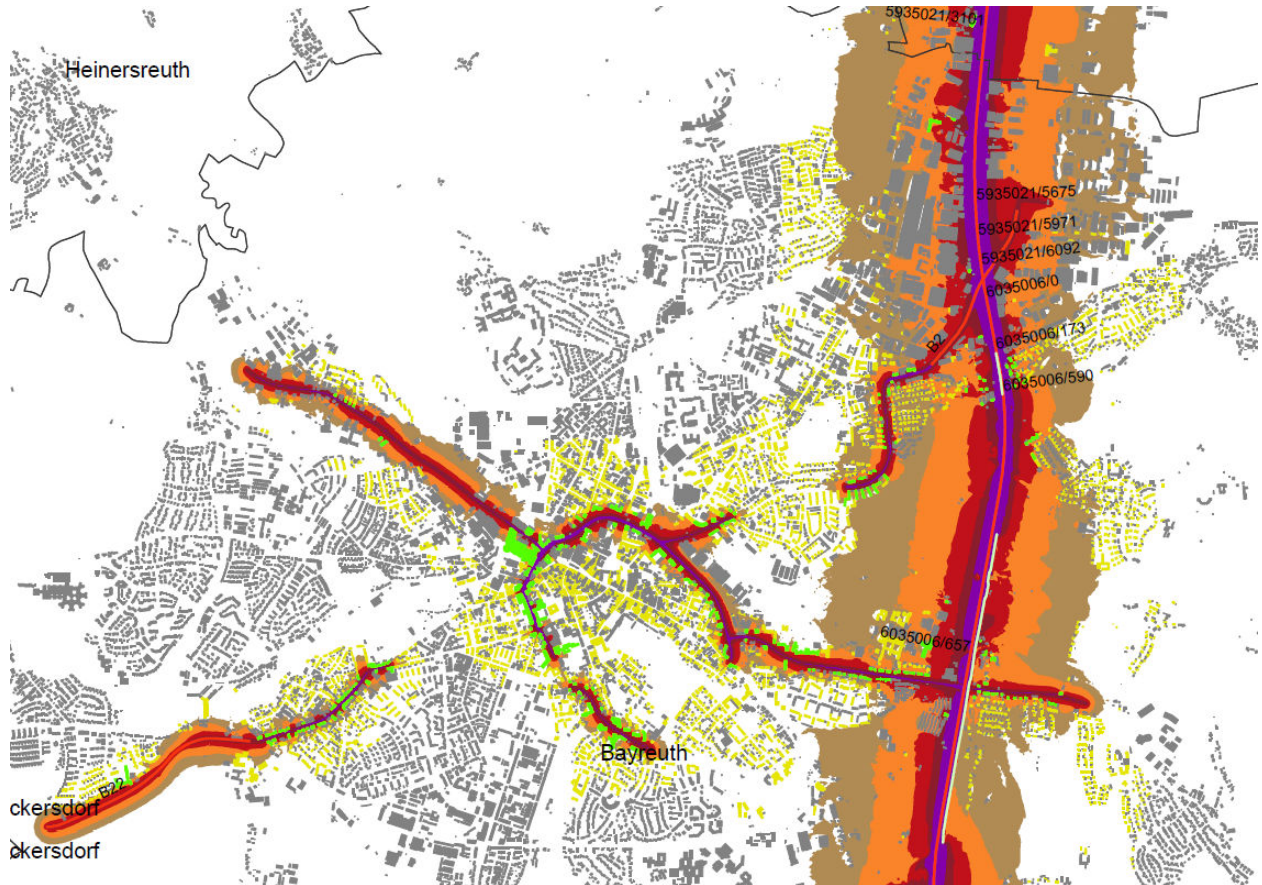


Bild 1: Betroffene Gebäude mit L night > 60 dB(A)

Werden die tatsächlichen Gegebenheiten berücksichtigt, ist mit keinen betroffenen Personen zu rechnen. Dies ergibt sich zwangsläufig auch aus der derzeitigen geringeren Verkehrsstärke (siehe Verkehrszählung 2005) gegenüber dem Planfeststellungsbeschluss, in dem die Vorsorgewerte der 16. BImSchV zu Grunde lagen. Bei einzelnen Gebäuden, an denen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV durch aktive Schallschutzmaßnahmen nicht eingehalten werden konnten, wurden passive Schallschutzmaßnahmen gemäß der 24. BImSchV getroffen. Somit ergibt sich kein Handlungsansatz zur Erstellung eines Aktionsplanes.

gez. Krodel

Krodel  
Technischer Amtmann