

# **Lärmaktionsplan**

nach § 47 d des Bundesimmissionsschutzgesetzes

für den

## **Markt Allersberg**

Landkreis Roth

bezüglich der von der Bundesautobahn

**BAB A 9  
München – Nürnberg – Berlin**

ausgehenden Lärmemissionen

Entwurf  
(Stand Januar 2016)

Regierung von Mittelfranken

Bearbeitung:  
Sachgebiet 50  
Regierung von Mittelfranken  
Promenade 27  
91522 Ansbach

Stand Januar 2016

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
Einführung	4
1. Beschreibung der Lärmquelle und der örtlichen Situation	5
2. Rechtlicher Hintergrund	7
2.1 Lärmkarten und Lärmaktionsplan	7
2.2 Lärmschutz bei neuen und wesentlich veränderten Verkehrswegen	9
2.3 Lärmsanierung an bestehenden Verkehrswegen	10
3. Lärmbelastung in Allersberg	11
3.1 Isophonenkarten	12
3.2 Anzahl der betroffenen Personen nach VBEB	18
3.3 Vom Umgebungslärm belastete Flächen und geschätzte Zahl der belasteten Wohnungen sowie Schul- und Krankenhausgebäude	18
4. Lärminderungsmaßnahmen	19
4.1 Vorhandene oder bereits geplante Maßnahmen	19
4.2 Grundsätzlich mögliche Maßnahmen	19
4.3 Realisierbare Maßnahmen in Allersberg	19
5. Öffentliche Anhörung und Beteiligung der Öffentlichkeit	21
5.1 Information und Beteiligung der Öffentlichkeit	21
5.2 Bewertung der Bürgervorschläge	21
6. Maßnahmenverwirklichung	21

## **Einführung**

Auf Grundlage des § 47d des Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) ist für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr ein Lärmaktionsplan aufzustellen. Durch die 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) wird das Ermittlungsverfahren für die Lärmsituation festgelegt. Danach sind bestimmte Lärmpegelbereiche darzustellen und es ist die Anzahl der Betroffenen innerhalb der jeweiligen Pegelbereiche anzugeben.

Die Lärmkartierung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt hat ergeben, dass auf der Bundesautobahn A 9 im Bereich des Marktes Allersberg mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr verkehren. Auch wurde ermittelt, dass im Bereich des Marktes Allersberg eine relevante Anzahl von Personen einem erheblichen Lärmpegel durch die Bundesautobahn A 9 ausgesetzt ist. Somit ist die Aufstellung eines Aktionsplanes erforderlich.

Aufgrund gesetzlicher Regelungen befasst sich dieser Lärmaktionsplan ausschließlich mit den Lärmemissionen die von der Bundesautobahn A 9 verursacht werden. Der von anderen Straßen (St 2225 und St 2237) bzw. von der Eisenbahnstrecke Nürnberg – München ausgehende Verkehrslärm ist nicht Gegenstand dieser Lärmaktionsplanung.

## 1. Beschreibung der Lärmquelle und der örtlichen Situation

Der Markt Allersberg liegt südlich des Ballungsraums Nürnberg an der Bundesautobahn A 9 (BAB A 9), zwischen den Städten Nürnberg und Ingolstadt. Die BAB durchläuft das Gemeindegebiet auf einer Länge von ca. 8 km.

Die Bundesautobahn A 9 hat im Bereich des Marktes Allersberg eine Verkehrsbelastung von ca. 75.000 Kfz/Tag.

Zusätzlich zum Lärm der Autobahn kommt es innerhalb des Gemeindegebietes von Allersberg noch zu Verkehrslärmbelastungen durch die Staatsstraßen 2227 und 2225 sowie durch die parallel zur Autobahn verlaufende ICE-Neubaustrecke Nürnberg – München.

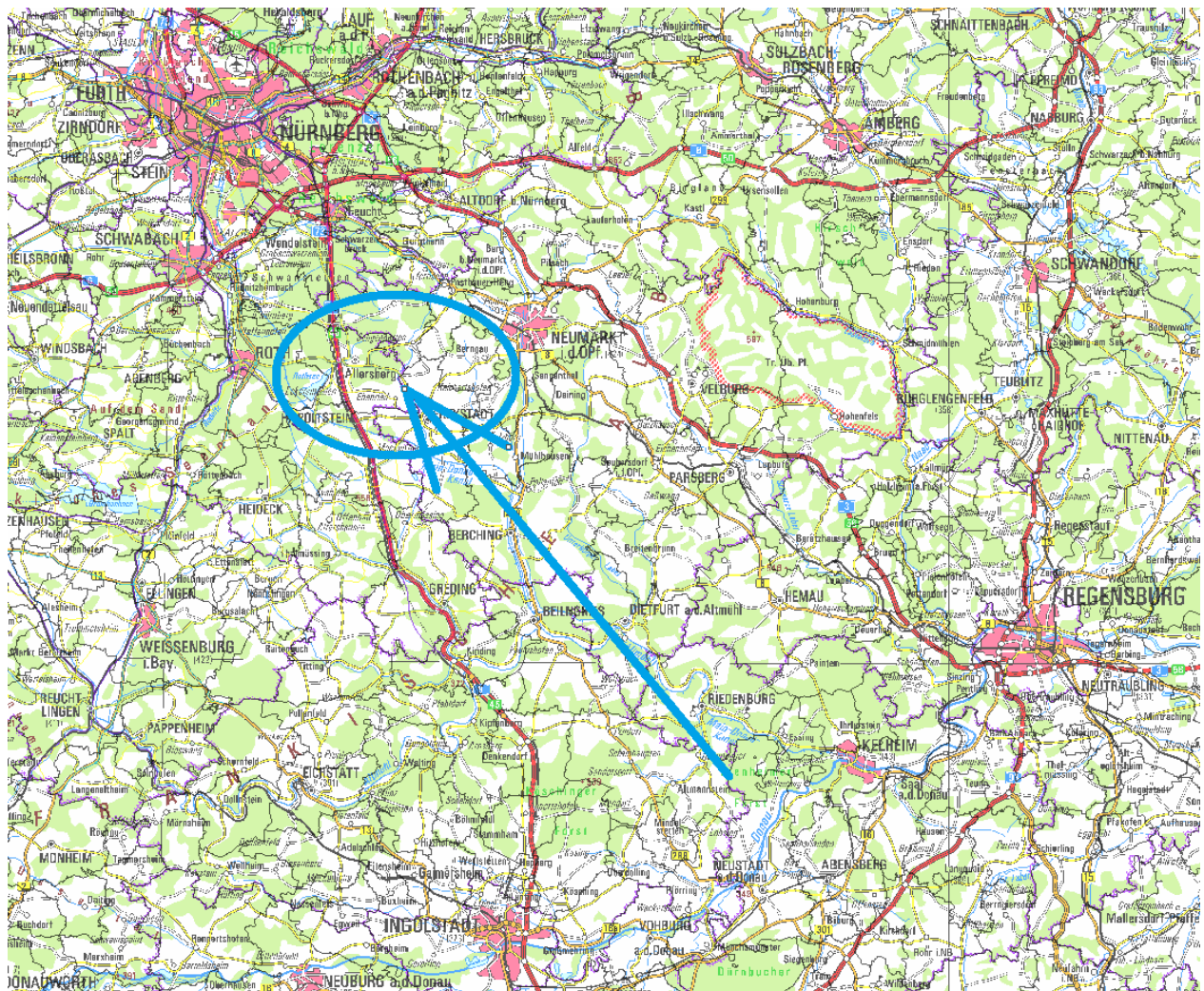


Abb. 1: Übersichtskarte  
Geodatenbasissystem © Bayer. Vermessungsverwaltung

Regierung von Mittelfranken - SG 50 Technischer Umweltschutz  
Lärmaktionsplan für den Markt Allersberg

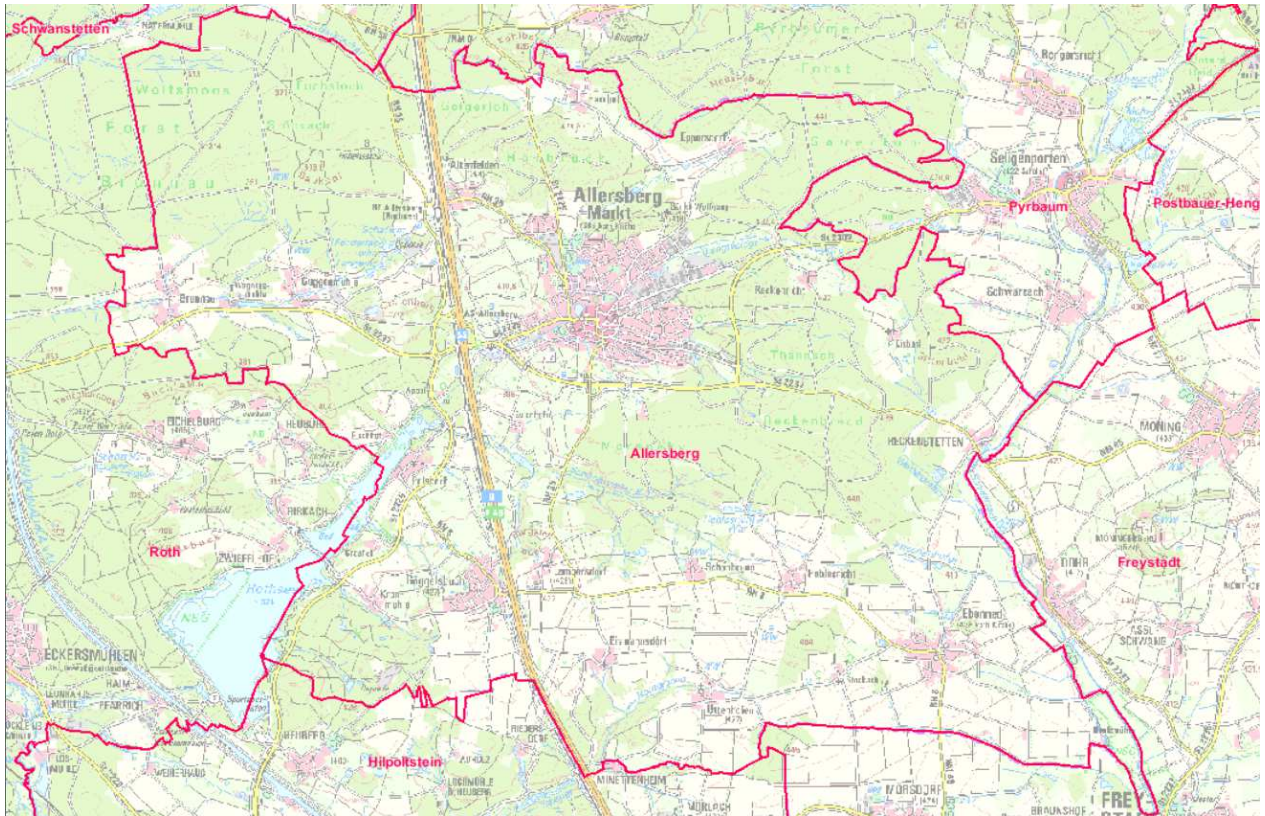


Abb. 2: Übersichtsplan Gemeindegebiet Markt Allersberg  
Geodatenbasissystem © Bayer. Vermessungsverwaltung

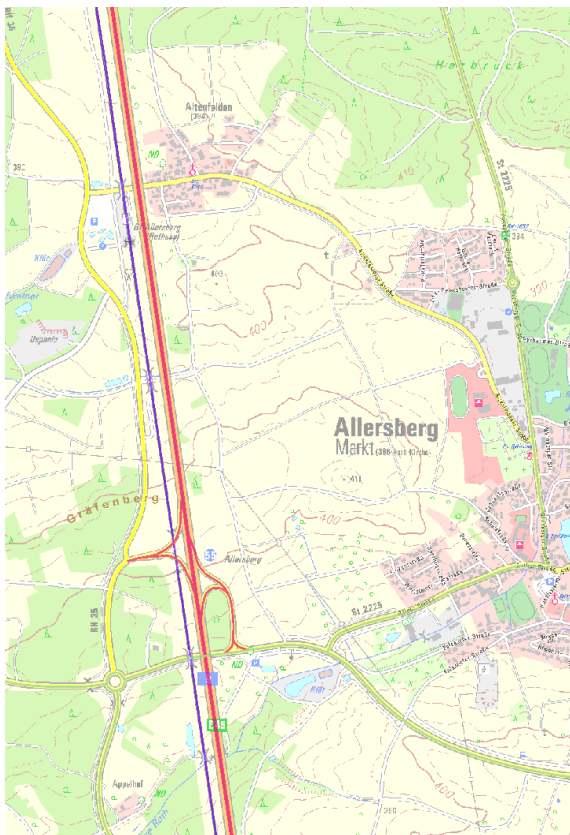


Abb. 3: Lageplan Altenfelden und Allersberg  
Geodatenbasissystem © Bayer. Vermessungsverwaltung

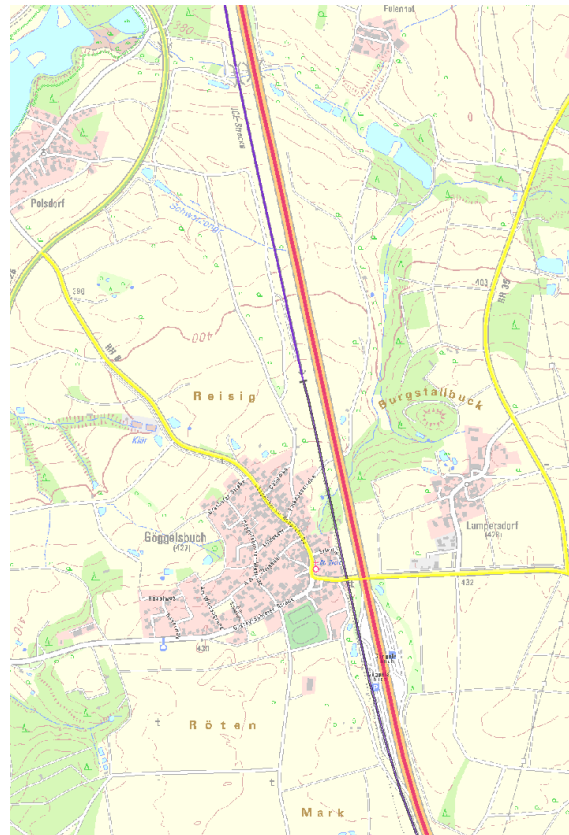


Abb. 4: Lageplan Göggersbuch und Lampersdorf  
Geodatenbasissystem © Bayer. Vermessungsverwaltung

## **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 Mitgliedsstaaten verpflichtet, die Lärmbelastung der Bevölkerung in Ballungsräumen, an Hauptverkehrswegen und im Bereich großer Flughäfen zu erfassen und bei problematischen Lärmsituationen Lärmaktionspläne aufzustellen.

Die EG-Richtlinie wurde durch das Gesetz vom 24. Juni 2005 (BGBl I S. 1794) in nationales Recht umgesetzt.

Nach § 47c in Verbindung mit § 47b Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) sind u. a. für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (ca. 8.200 Kfz/24 h) Lärmkarten zu fertigen. Nach § 47d BImSchG sind für Orte in der Nähe dieser Verkehrswege bei problematischen Lärmsituationen Lärmaktionspläne aufzustellen. Eine problematische Lärmsituation wird angenommen, wenn 50 oder mehr Betroffene Lärmpegeln oberhalb festzulegender Anhaltswerte ausgesetzt sind.

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

Die Ermittlung der maßgeblichen Lärmwerte erfolgt nach der vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), die Ermittlung der Anzahl der durch Umgebungslärm belasteten Personen nach der vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahl durch Umgebungslärm (VBEB).

Nach der 34. Bundesimmissionsschutzverordnung (34.BImSchV) werden für diese Lärmkarten jeweils ein 24-Stunden-Wert  $L_{DEN}$  (day, evening, night) und ein 8-Stunden-Wert  $L_{Night}$  für die Nachtzeit 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 höhere Störwirkung von Geräuschen in den Abend- und Nachtstunden wird hierbei durch einen Zuschlag von 5 dB(A) bzw. 10 dB(A) berücksichtigt.

Die Berechnungen wurden vom Bayer. Landesamt für Umwelt (LfU) durchgeführt. Messungen sind im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht vorgesehen.

Zuständig für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen sind in Bayern für Bundesautobahnen die Regierungen, für Bundes- und Staatsstraßen die Gemeinden (§ 47e Abs. 1 BImSchG i.V.m. Art. 8a Abs. 2 Satz 1 BayImSchG).

Lärmaktionspläne für Hauptverkehrsstraßen, die von den Regierungen erstellt werden, bedürfen des Einvernehmens der betroffenen Gemeinden (Art. 8a Abs. 2 BayImSchG).

Auslösewerte für Lärmaktionspläne sind weder durch die EU noch durch die Bundesregierung gesetzlich festgelegt. Um die Lärmaktionsplanung auf die Lärmbrennpunkte zu fokussieren, empfiehlt das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz bei Hauptverkehrsstraßen als Anhaltswerte die Überschreitung

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

zugrunde zu legen, wenn gleichzeitig 50 oder mehr Bürger betroffen sind. Ab diesen Werten wird eine Aktionsplanung in Erwägung gezogen.

Den Regierungen sind diese Anhaltswerte verwaltungsintern vorgegeben.

Die im Rahmen der Lärmkartierung ermittelten Pegel dienen der Ermittlung und Beschreibung von Lärmschwerpunkten bzw. von Lärmbetroffenheiten. Die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen erfolgt dagegen nach den Vorgaben des nationalen Fachrechts, z. B. beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (s. Kapitel 2.2) oder bei einer Lärmsanierung nach den Vorgaben der VLärmSchR97 (s. Kapitel 2.3).



## 2.2 Lärmschutz bei neuen und wesentlich geänderten Verkehrswegen

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

Werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten ist davon auszugehen, dass kein Lärmschwerpunkt im Sinne der Lärmaktionsplanung vorhanden ist.

Für die einzelnen Nutzungen sind folgende Immissionsgrenzwerte festgelegt:

Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime:	tags: 57 dB(A)	nachts: 47 dB(A)
Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete:	tags: 59 dB(A)	nachts: 49 dB(A)
Mischgebiete, Kerngebiete und Dorfgebiete:	tags: 64 dB(A)	nachts: 54 dB(A)
Gewerbegebiete:	tags: 69 dB(A)	nachts: 59 dB(A)

Als Tag gilt hierbei jeweils der Zeitraum von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr, als Nacht der Zeitraum von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr.

Nach § 3 der 16. BImSchV sind die Beurteilungspegel für Straßen nach Anlage 1 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).

### **Hinweis:**

**Die nach der 16. BImSchV ermittelten Lärmwerte können nicht mit den Lärmwerten der VBUS, die Grenzwerte der 16. BImSchV können nicht mit den Anhaltswerten zur Lärmaktionsplanung gleichgesetzt werden. Sowohl das Berechnungsverfahren als auch die Beurteilungsgrundlagen weichen voneinander ab (z. B.  $L_{DEN}$  als 24-Stunden-Wert mit Zuschlägen für abends und nachts,  $L_{Tag}$  als 16-Stunden-Wert ohne Zuschläge).**

### 2.3 Lärmsanierung an bestehenden Verkehrswegen

Nach geltender Rechtslage besteht kein Rechtsanspruch 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 Straßen gewährt werden, wenn die folgenden Immissionsgrenzwerte außen vor Wohn- und Aufenthaltsräumen überschritten werden:

Krankenhäuser, Kurheime, Altenheime, Wohn- und Kleinsiedlungsgebiete:	tags: 67 dB(A)	nachts: 57 dB(A)
Mischgebiete, Kerngebiete und Dorfgebiete:	tags: 69 dB(A)	nachts: 59 dB(A)
Gewerbegebiete:	tags: 72 dB(A)	nachts: 62 dB(A)

Als Tag gilt hierbei jeweils der Zeitraum von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr, als Nacht der Zeitraum von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr.

Die Berechnungen erfolgen nach der RLS 90.

Die Autobahndirektionen und staatlichen Bauämter führen seit geraumer Zeit auf freiwilliger Basis ein Lärmsanierungsprogramm durch. Einzelheiten regelt die Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR97).

#### **Hinweis:**

**Die nach der RLS 90 errechneten Lärmwerte können nicht mit den Lärmwerten der VBUS, die oben genannten Sanierungswerte nicht mit den Anhaltswerten zur Lärmaktionsplanung gleichgesetzt werden. Sowohl das Berechnungsverfahren als auch die Beurteilungsgrundlagen weichen voneinander ab (z. B.  $L_{DEN}$  als 24-Stunden-Wert mit Zuschlägen für abends und nachts,  $L_{Tag}$  als 16-Stunden-Wert ohne Zuschläge).**

### **3. Lärmbelastung in der Marktgemeinde Allersberg**

Bei der Ermittlung der Lärmbelastung wurden neben der Verkehrszusammensetzung, der zulässigen Geschwindigkeit, und der Fahrbahnoberfläche auch das Geländeprofil, die umgebende Bebauung, eventuell vorhandene Lärmschutzeinrichtungen, mögliche Reflexionen und die Entfernung zu den einzelnen Immissionsorten berücksichtigt. Die Berechnungen erfolgten entsprechend den Vorgaben der 34. Bundesimmissionsschutz-Verordnung nach dem „vorläufige Berechnungsverfahren VBUS“ (vgl 2.1).

Messungen sind im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht vorgesehen.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung an Hauptverkehrsstraßen liegen in Form von Lärmkarten mit einer flächenhaften Isophonendarstellung der Lärmpegel für 24 Stunden ( $L_{DEN}$ ) bzw. für den Nachtzeitraum ( $L_{Night}$ ) sowie als statistische Auswertung zur Lärmbetroffenheit für den Ballungsraum vor, wobei die Lärmbelastung in 5 dB(A) Schritten angegeben wird.

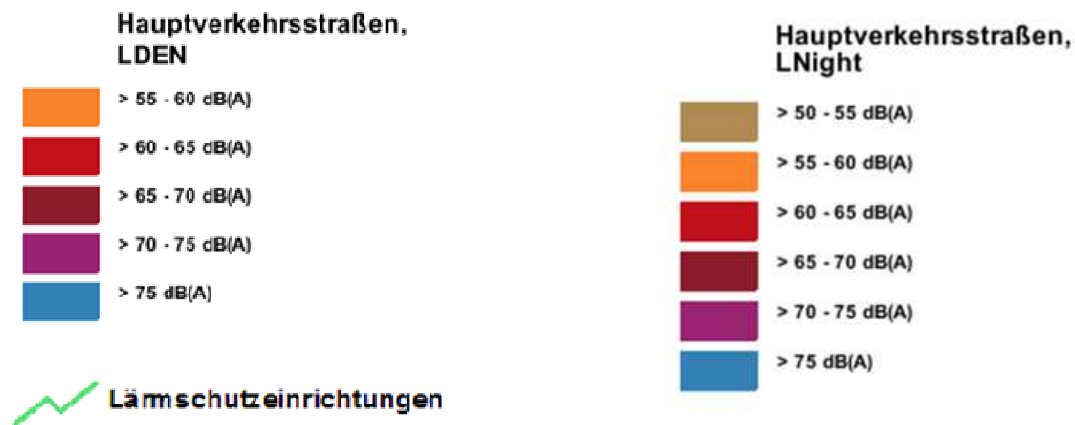


Abb. 5: Legende zu den Isophonendarstellungen

Werte von unter 55 dB(A)  $L_{DEN}$  bzw. unter 50 dB(A)  $L_{Night}$  liegen unterhalb des Erfassungsbereichs der Umgebungslärmrichtlinie und werden nicht dargestellt.

Die Ermittlung der Anzahl der Belasteten erfolgte nach den Regularien der VBEB. Hierbei werden Berechnungspunkte nach einem vorgegebenen Verteilungsverfahren auf der Häuserfassade verteilt. Jedem Berechnungspunkt wird ein Einwohneranteil zugerechnet. Die Summe dieser Einwohneranteile im gleichen Pegelbereich ergibt die Betroffenenanzahl.

Die Lärmkarten sowie die dazugehörigen statistischen Auswertungen finden Sie auch auf den Internetseiten des LfU ([www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)) unter den Thema Lärm/Lärmbelastung/Umgebungslärm. Hier finden Sie auch viele weitere Informationen zum Thema Lärm und zum Thema Lärmaktionsplanung.

### 3.1 Isophonenkarten

Wie die Übersichtskarten für die Belastung für den 24-Stundenzeitraum sowie für die Nachtzeit zeigen liegen weite Teile des Gemeindegebietes, insbesondere Allersberg selbst, außerhalb des Belastungsbandes das sich beiderseits der A 9 ausbreitet und das den Erfassungsbereich der EG-Umgebungslärmrichtlinie darstellt.

Stark betroffen sind, trotz der schon vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen, die Ortsteile Altenfelden im Norden und Göggelsbuch im Süden des zu untersuchenden Bereiches. Hier kommt es auch zu Überschreitungen der Anhaltswerte für die Nachtzeit (rote Isophone in den Abb. 9 und 12) sowie für den 24-Stunden-Beurteilungszeitraum (orange Isophone in den Abb. 9 und 12). Nur knapp unterschritten werden die Anhaltswerte in Lampersdorf.

Zu deutlichen Belastungen kommt es auch noch in Eismannsdorf, Eulenhof und Polsdorf.

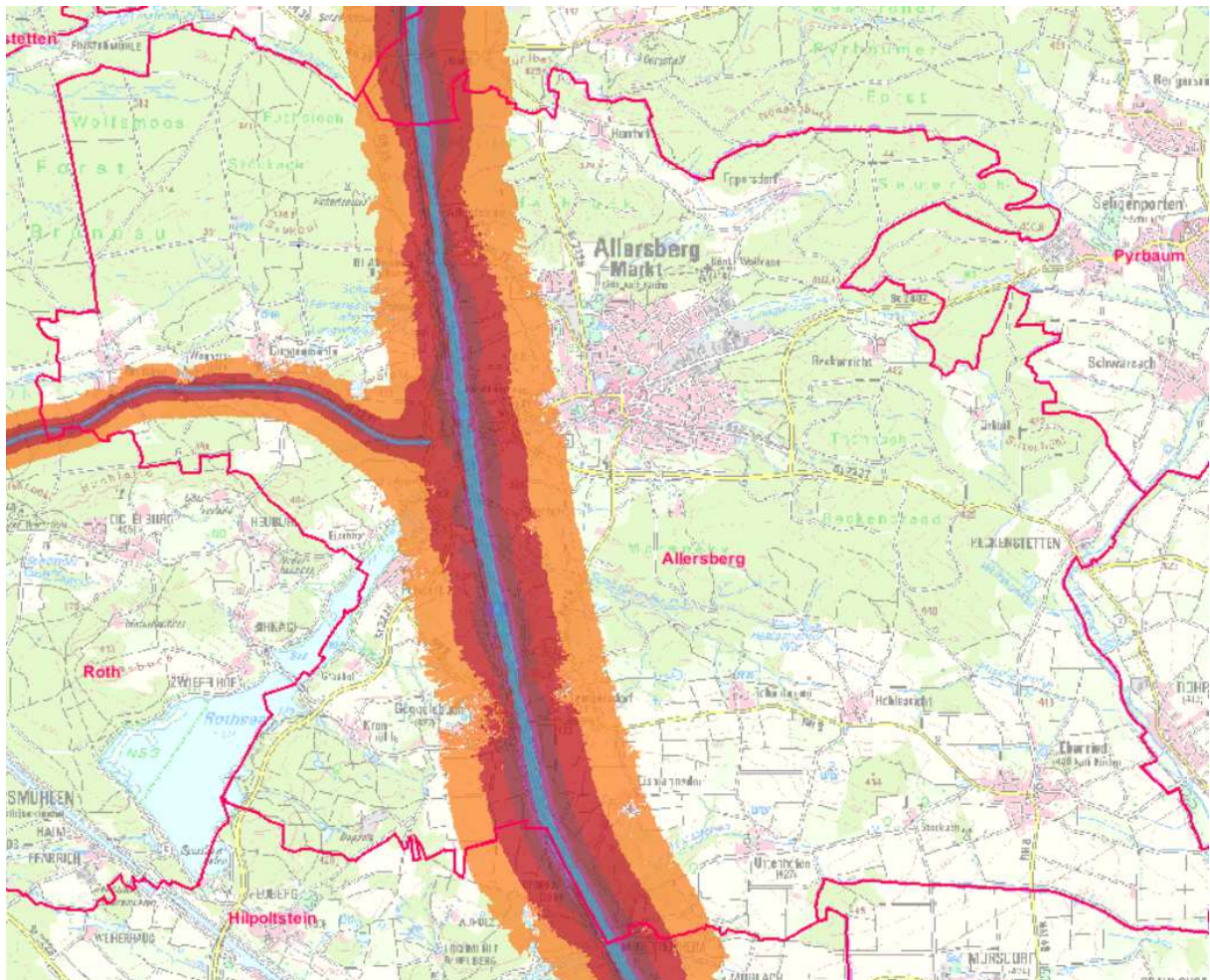


Abb. 6: Straßenverkehrslärm 24-Stunden  $L_{DEN}$  in dB(A); Übersicht \*)

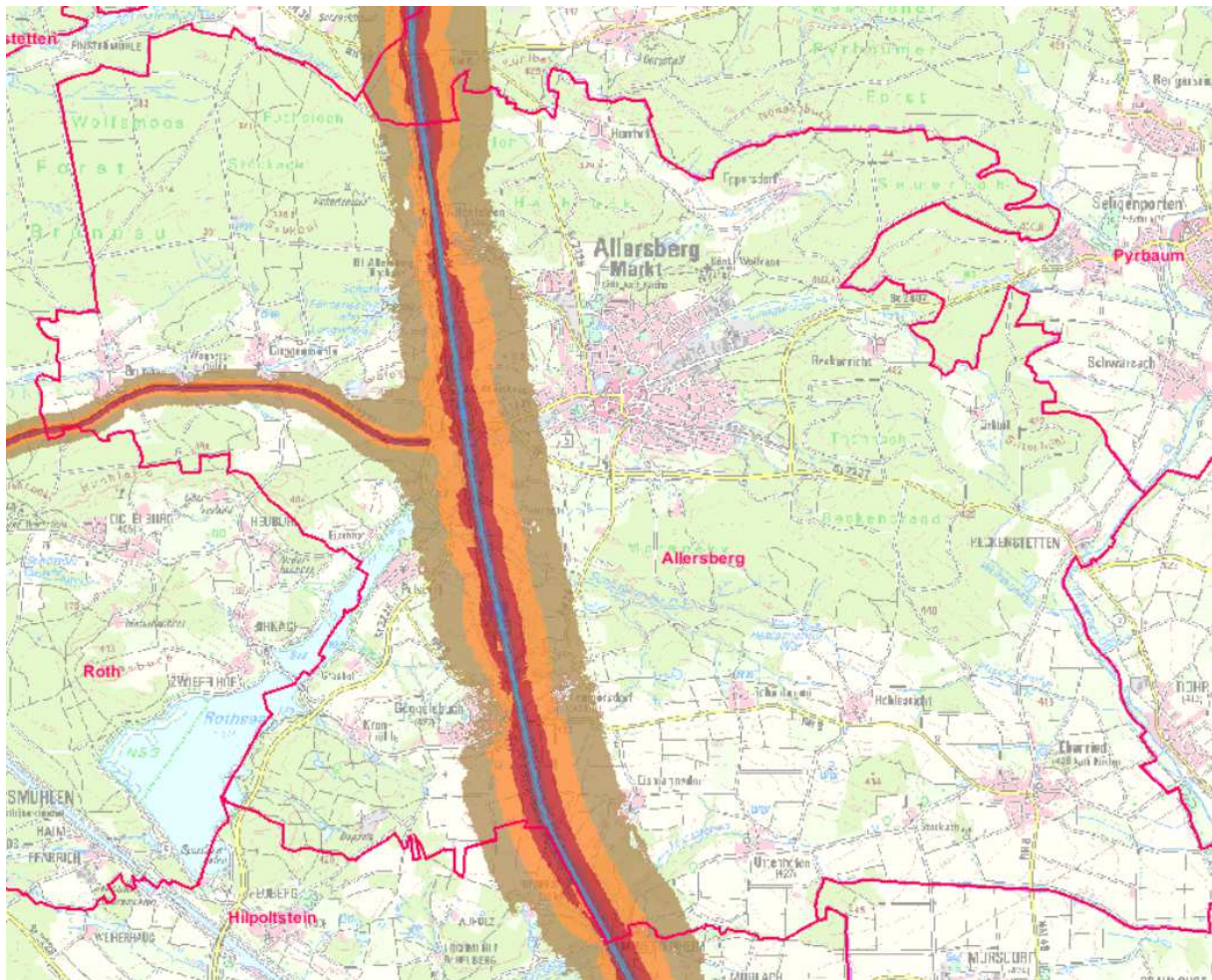


Abb. 7: Straßenverkehrslärm 8-Stunden L<sub>Night</sub> in dB(A); Übersicht\*)

\*)  
Geodatenbasissystem © Bayer. Vermessungsverwaltung;  
Fachdaten © Bayer. Landesamt für Umwelt

In Altenfelden reicht die Bebauung bis auf wenige Meter an die A 9 heran. Trotz einer vorhandenen Lärmschutzwand wird ein Pegel von 67 dB(A) für den  $L_{DEN}$  an 5 Wohngebäuden um bis zu 1,5 dB(A) überschritten, der Anhaltswert für den  $L_{Night}$  von 57 dB(A) wird an 17 Gebäuden um bis zu 4 dB(A) überschritten.

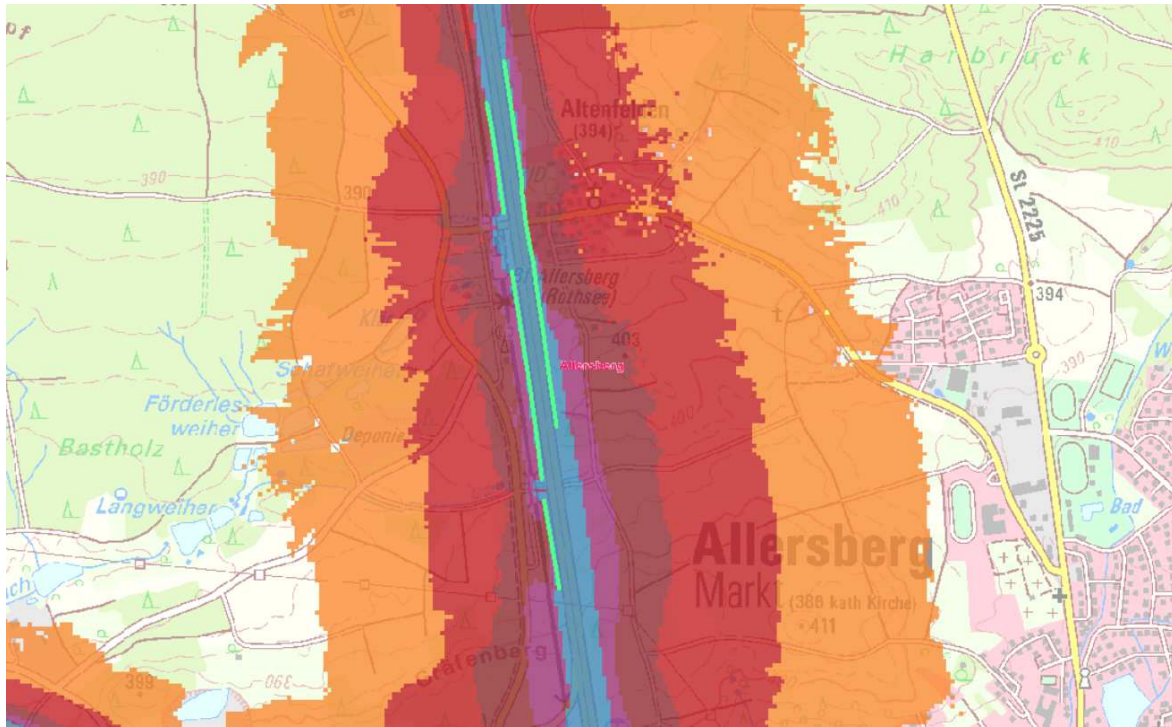


Abb. 8: Straßenverkehrslärm 24-Stunden  $L_{DEN}$  in dB(A); Bereich Altenfelden und Allersberg \*)

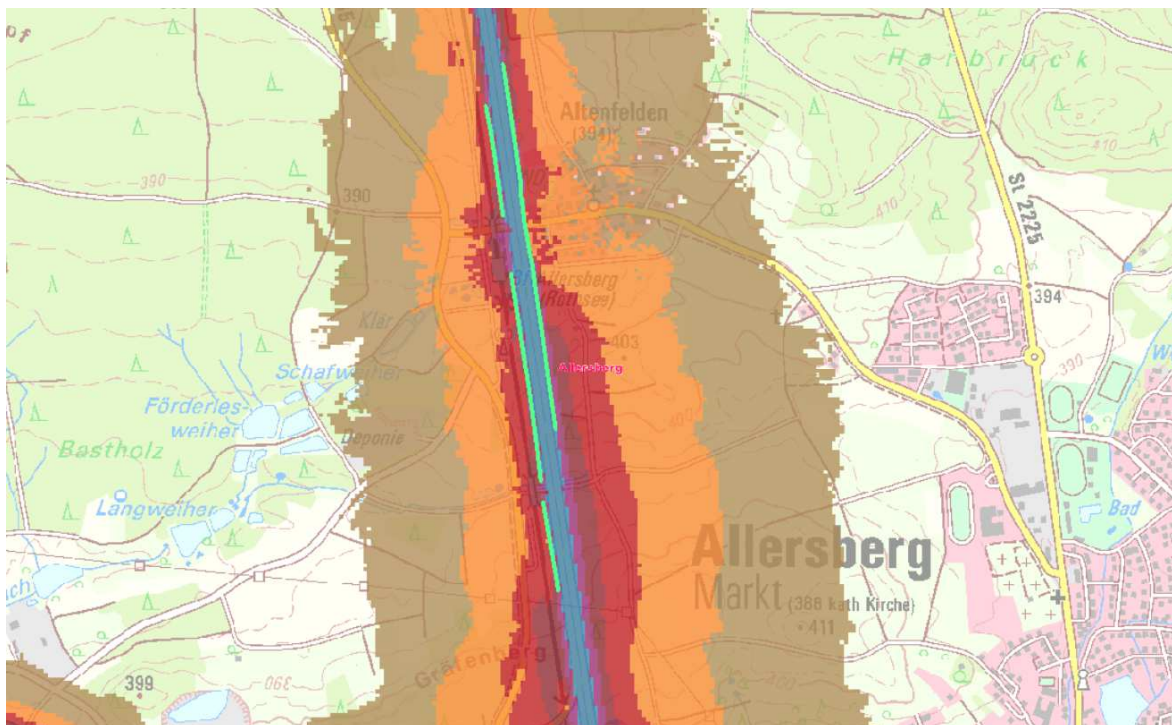


Abb. 9: Straßenverkehrslärm 8-Stunden  $L_{Night}$  in dB(A); Bereich Altenfelden und Allersberg \*)

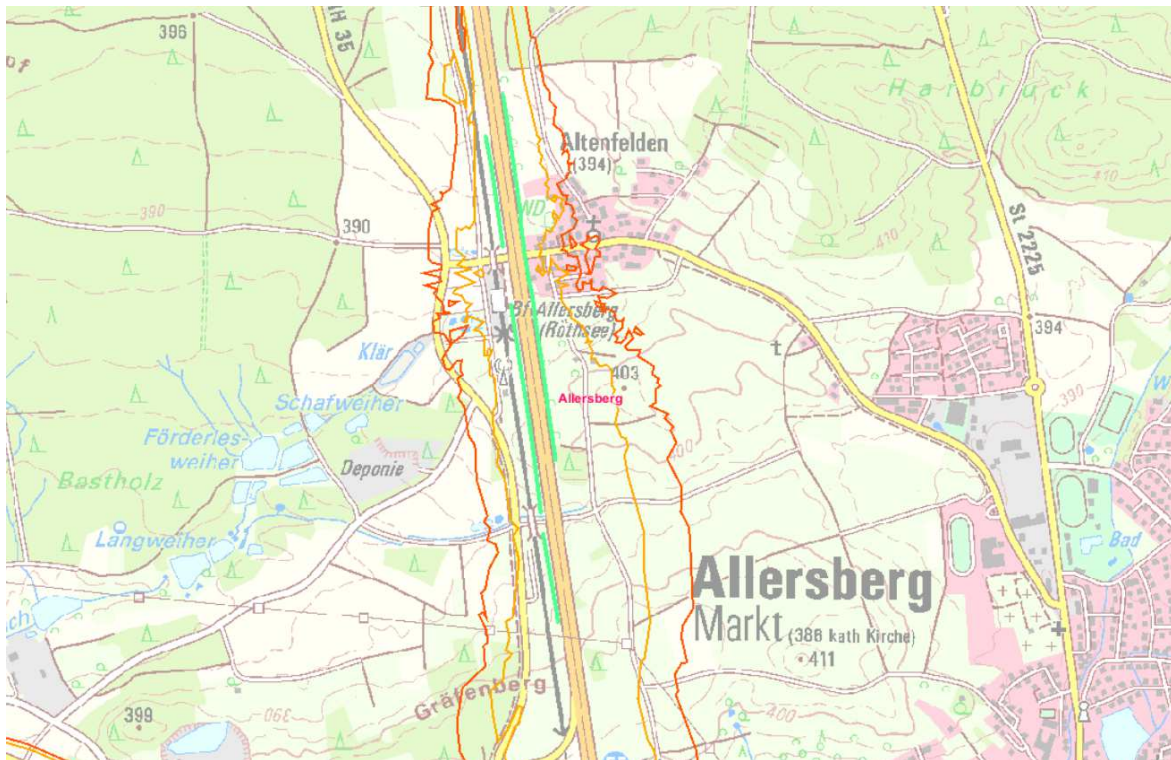


Abb. 10: Isophonendarstellung für  $L_{DEN} = 67 \text{ dB(A)}$  (orange) und  $L_{Night} = 57 \text{ dB(A)}$  (rot); Bereich: Allersberg \*)

\*)  
Geodatenbasissystem © Bayer. Vermessungsverwaltung;  
Fachdaten © Bayer. Landesamt für Umwelt

In Göggelsbuch kommt es zu Maximalpegeln von 70 dB(A) für den  $L_{DEN}$  und 62 dB(A) für den  $L_{Night}$ . Der Anhaltswerte für den  $L_{DEN}$  wird in Göggelsbuch an 6 Wohngebäuden überschritten, der für den  $L_{Night}$  wird an 16 Gebäuden erreicht bzw. überschritten.

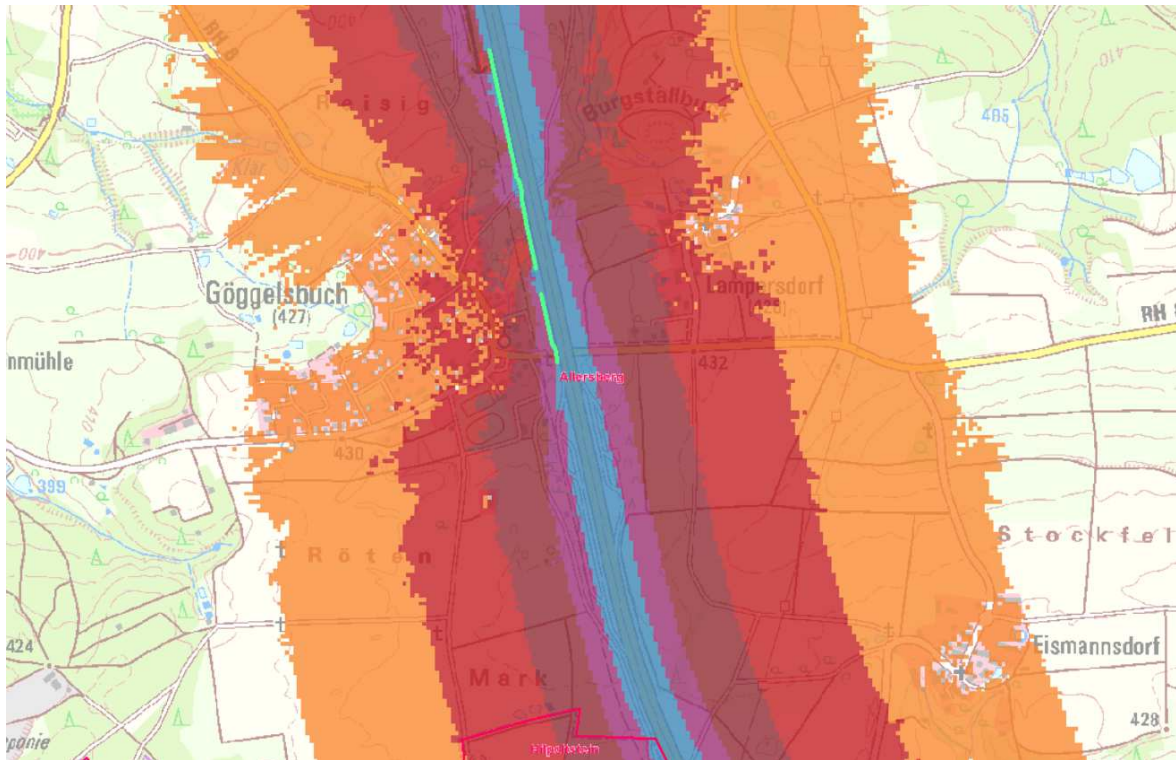


Abb. 11: Straßenverkehrslärm 24-Stunden  $L_{DEN}$  in dB(A); Bereich Göggelsbuch \*)

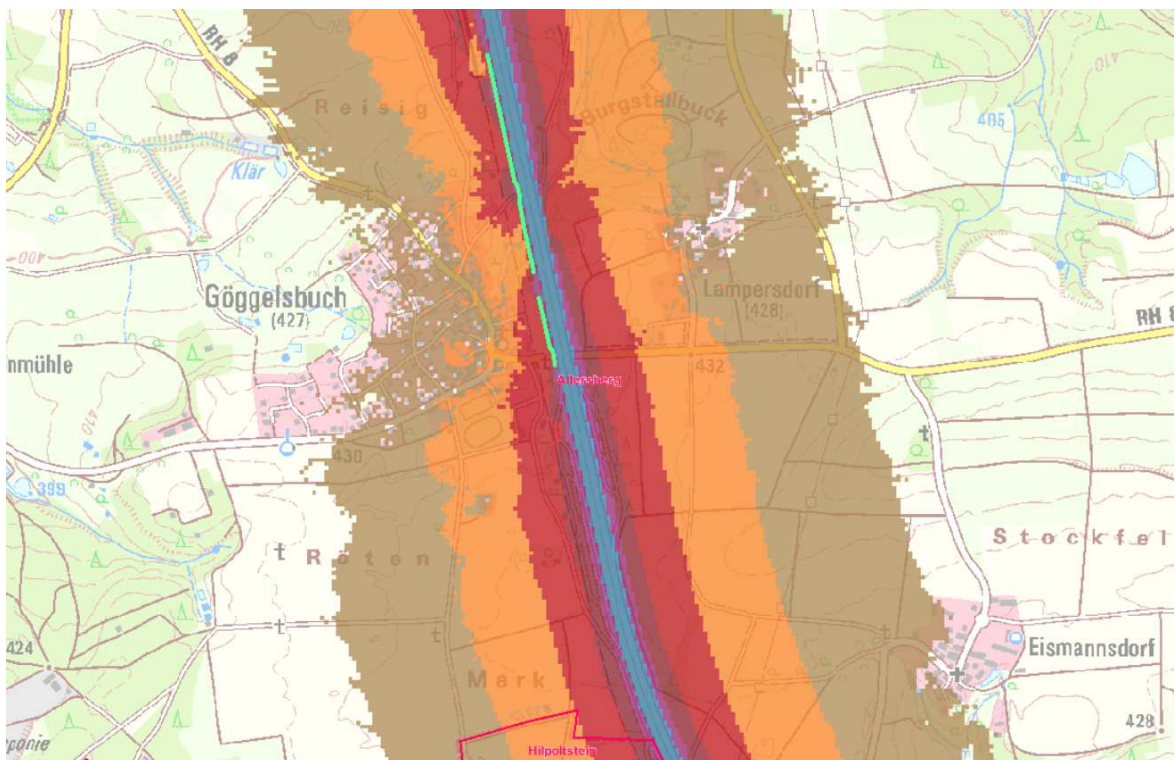


Abb. 12: Straßenverkehrslärm 8-Stunden  $L_{Night}$  in dB(A); Bereich Göggelsbuch \*)



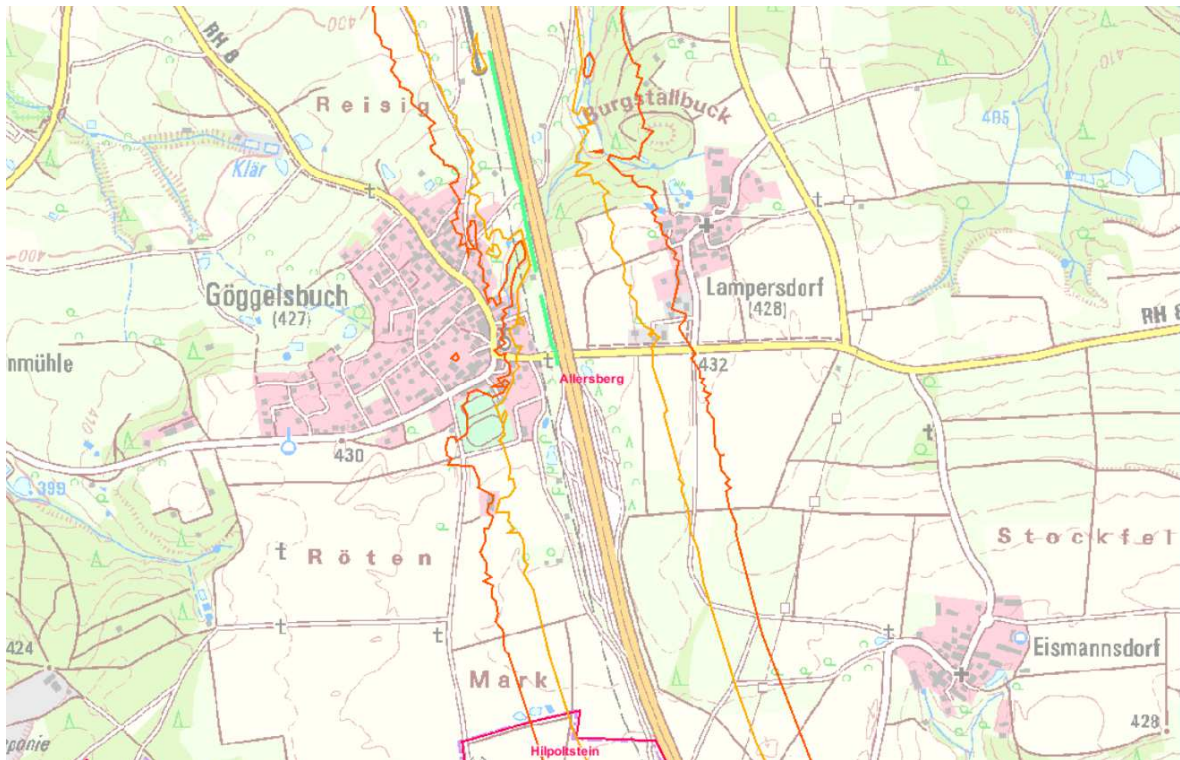


Abb. 13: Isophonendarstellung für  $L_{DEN} = 67 \text{ dB(A)}$  (orange) und  $L_{Night} = 57 \text{ dB(A)}$  (rot); Bereich Gögelsbuch \*)

\*)  
Geodatenbasissystem © Bayer. Vermessungsverwaltung;  
Fachdaten © Bayer. Landesamt für Umwelt

**3.2 Anzahl der vom Lärm der BAB A 9 betroffenen Personen nach VBEB**  
(jeweils auf 100 Betroffene gerundet)

L <sub>DEN</sub>	
Pegelbereich [dB(A)]	Betroffene
55 ≤ L <sub>DEN</sub> ≤ 60	200
60 ≤ L <sub>DEN</sub> < 65	200
65 ≤ L <sub>DEN</sub> < 70	0
70 ≤ L <sub>DEN</sub> < 75	0
75 ≤ L <sub>DEN</sub>	0
L <sub>DEN</sub> ≥ 67 dB(A)	13

L <sub>Night</sub>	
Pegelbereich [dB(A)]	Betroffene
50 ≤ L <sub>Night</sub> < 55	300
55 ≤ L <sub>Night</sub> < 60	100
60 ≤ L <sub>Night</sub> < 65	0
65 ≤ L <sub>Night</sub> < 70	0
70 ≤ L <sub>Night</sub>	0
L <sub>Night</sub> ≥ 57 dB(A)	52

Datenbasis © Bayer. Landesamt für Umwelt 2013

**3.3 Vom Umgebungslärm belastete Schul- und Krankenhausgebäude**

Pegelbereich	belastete Schulgebäude	belastete Krankenhausgebäude
L <sub>DEN</sub> > 55 dB(A)	0	0
L <sub>DEN</sub> > 65 dB(A)	0	0
L <sub>DEN</sub> > 75 dB(A)	0	0

Datenbasis © Bayer. Landesamt für Umwelt 2013

## **4. Lärminderungsmaßnahmen**

### **4.1 Vorhandene oder bereits geplante Maßnahmen**

Im Bereich der Ortschaften Altenfelden, Allersberg und Göggelsbuch wurden bereits Lärmschutzwände und -wälle entlang der Autobahn errichtet.

Im Rahmen des Ausbaus der PWC-Anlage südlich von Göggelsbuch wurde der vorhandene Lärmschutzwall von 3 m auf 6 m erhöht. Dieser zusätzliche Lärmschutz ist in den Berechnungen noch nicht berücksichtigt. Des Weiteren ist von der Autobahndirektion Nordbayern beabsichtigt auch die Lärmschutzwand auf der Überführung über die Göggelsbacher Hauptstraße (Kreisstraße RH 8) an die neue Höhe des Walls anzupassen.

Im Bereich von Altenfelden soll bei der nächsten Erneuerung der Fahrbahnoberfläche ein lärmindernder Belag zum Einsatz kommen.

An einzelnen Gebäuden wurden auch bereits Lärmschutzfenster eingebaut.

### **4.2 Grundsätzlich mögliche Maßnahmen**

Prinzipiell bieten sich folgende Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung an Straßen an:

- Reduzierung der Verkehrsstärke
- Verlagerung des Verkehrs auf leistungsfähige Straßen
- Lärmarme Fahrbahnbeläge
- Reduzierung der Geschwindigkeiten
- Tunnel- oder Troglösungen
- Lärmschuttwälle, Lärmschutzwände oder Kombinationen davon
- Vorgelagerte, nicht schutzwürdige Bebauung
- Schließung von Bebauungslücken
- Festlegungen im Rahmen der Bauleitplanung (lärmorientierte Bebauung etc.)
- Passiver Schallschutz (Lärmschutzfenster)
- Maßnahmen an den Fahrzeugen

### **4.3 Realisierbare Maßnahmen**

Eine Verlagerung des Verkehrs oder eine Reduzierung der Verkehrsstärke ist bei Bundesautobahnen nicht möglich. Diese Straßen sind genau dafür errichtet worden, um den Verkehr zu bündeln und nachgeordnete Straßen und Ortsdurchfahrten vom Verkehr zu entlasten.

Der Einbau von lärmarmen Fahrbahnbelägen ist ein geeignetes und in den letzten Jahren verstärkt angewandtes Mittel, um den Lärm an der Quelle zu reduzieren. Insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten auf Autobahnen und Schnellstraßen hat sich diese Maßnahme bewährt. Zumindest im Bereich von Altenfelden soll dies bei einer erforderlichen Fahrbahnerneuerung umgesetzt werden.

Durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h in der besonders kritischen Nachtzeit könnte der Lärmpegel um ca. 1-2 dB(A) gesenkt werden.

Zu überprüfen wäre, ob die vorhandenen Lärmschutzwälle und -wände in Teilbereichen erhöht bzw. in ihrer Ausdehnung erweitert werden könnten, um eine bessere Abschirmwirkung zu erreichen.

Bei der Ausweisung neuer Wohnbauflächen ist auf ausreichenden Lärmschutz zu achten. Soweit möglich sind die Wohnbauflächen durch aktive Maßnahmen zu schützen, um ein ungestörtes Wohnen zu ermöglichen. Wohnungen sind so zu planen, dass Ruhe- und Aufenthaltsräume auf der lärmabgewandten Seite errichtet werden.

In Bereichen, in denen trotz überhöhter Pegel in absehbarer Zeit keine anderen Maßnahmen verwirklicht werden, könnten durch den Einbau von Lärmschutzfenstern, wo erforderlich auch mit Zwangsbelüftungsanlagen, zumindest innerhalb der Wohnungen gesunde Wohnverhältnisse geschaffen werden.

Am wirkungsvollsten sind sicherlich Maßnahmen an der Lärmquelle, damit bereits die Entstehung des Lärms verhindert werden kann. So wurden und werden Vorschriften zur Bauartzulassung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen bezüglich des max. zulässigen Lärmpegels laufend angepasst und verschärft. Auch hierdurch ist zumindest langfristig mit einer Reduzierung des Lärmpegels zu rechnen.

Hinweis:

Bei bestehenden Verkehrswegen besteht ohne wesentliche, bauliche Änderungen im Sinne der 16. BImSchV kein Rechtsanspruch auf eine Lärmsanierung. Alle hier aufgeführten Maßnahmen sind nur im Rahmen einer freiwilligen Sanierungsmaßnahme umsetzbar.

## **5. Öffentliche Anhörung und Beteiligung der Öffentlichkeit**

### **5.1 Information und Beteiligung der Öffentlichkeit**

In der Zeit vom 25.11.2015 bis zum 23.12.2015 fand die nach § 47d Abs. 3 BImSchG erforderliche Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplans für den von der Bundesautobahn A 9 im Bereich des Marktes Allersberg ausgehenden Verkehrslärms statt. In dieser Zeit war ein Entwurf des Lärmaktionsplans – Stand November 2015 – auf der Internetseite der Regierung von Mittelfranken eingestellt. Außerdem konnte der LAP in Papierform in den Räumen der Regierung von Mittelfranken eingesehen werden.

Bis zum 11.01.2016 konnten sowohl online per E-Mail als auch schriftlich Stellungnahmen zum Lärmaktionsplan für den Markt Allersberg abgegeben werden. Es gingen 4 Stellungnahmen ein.

### **5.2 Bewertung der eingegangenen Vorschläge**

Die Stellungnahmen betrafen ausschließlich den Bereich Göggersbuch. Neben einer Verbesserung der Lärmschirme wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung sowie das Aufbringen von lärmindernden Fahrbahnbelägen gefordert (s. hierzu auch Kapitel 4.3).

Außerdem gab es Rückfragen bezüglich des Berechnungsverfahrens. Diese sehr speziellen Fragen wurden direkt beantwortet.

## **6. Maßnahmenverwirklichung**

Nach Auskunft der Autobahndirektion Nordbayern soll die Lärmschutzwand über der Überführung der Kreisstraße RH 8 erhöht werden. Ein Zeitpunkt hierzu ist jedoch noch nicht bekannt.

Im Bereich von Altenfelden soll im Rahmen der nächsten, turnunsmäßigen Fahrbahnerneuerung ein lärmindernder Fahrbahnbelag zum Einsatz kommen.

Weitere konkrete Maßnahmen, insbesondere lärmindernde Fahrbahnbeläge im Bereich Göggersbuch und/oder eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der BAB A 9, sind nach hiesiger Kenntnis nicht geplant.