

Lärmaktionsplan

nach § 47d des Bundesimmissionsschutzgesetzes

für die

Gemeinde Schwaig b. Nürnberg

Landkreis Nürnberger Land

bezüglich der von der Bundesautobahn

**BAB A3
Frankfurt – Nürnberg - Passau**

ausgehenden Lärmemissionen

Regierung von Mittelfranken

Bearbeitung:
Sachgebiet 50
Regierung von Mittelfranken
Promenade 27
91522 Ansbach

Stand Dezember 2015

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 Schwaig	11
3.1 Isophonenkarten	12
3.2 Anzahl der betroffenen Personen nach VBEB	15
3.3 Vom Umgebungslärm belastete Flächen und geschätzte Zahl der belasteten Wohnungen, sowie Schul- und Krankenhausgebäude	15
4. Lärminderungsmaßnahmen	16
4.1 Vorhandene oder bereits geplante Maßnahmen	16
4.2 Grundsätzlich mögliche Maßnahmen	16
4.3 Realisierbare Maßnahmen in Schwaig b. Nürnberg	15
5. Öffentliche Anhörung und Beteiligung der Öffentlichkeit	18
5.1 Information und Beteiligung der Öffentlichkeit	18
5.2 Bewertung der Bürgervorschläge	18
6. Maßnahmenverwirklichung	18

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 Bundesimmissionsschutzgesetzes (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 3 im Bereich der Gemeinde Schwaig b. Nürnberg mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr verkehren. Auch wurde ermittelt, dass in Schwaig b. Nürnberg eine relevante Anzahl von Menschen einen erheblichen Lärmpegel durch die Bundesautobahn A 3 ausgesetzt ist. Somit ist die Aufstellung eines Aktionsplanes erforderlich.

Aufgrund gesetzlicher Regelungen befasst sich dieser Lärmaktionsplan ausschließlich mit den Lärmemissionen die von Bundesautobahnen verursacht werden. Der von der Bundesstraße B 14 und der Staatsstraße St 2241 sowie der von den beiden Eisenbahnlinien Nürnberg – Bayreuth/Schwandorf und Nürnberg – Hartmannshof ausgehende Verkehrslärm ist nicht Gegenstand dieser Lärmaktionsplanung.

1. Beschreibung der Lärmquelle und der örtlichen Situation

Die Gemeinde Schwaig b. Nbg. grenzt direkt an den östlichen Stadtrand von Nürnberg an. Die Trasse der Bundesautobahn A 3 verläuft annähernd auf der Gemeindegrenze (s. Abb.2).

Das Gemeindegebiet gliedert sich hauptsächlich in zwei Ortsteile. Südlich der Pegnitz befindet sich der Ortsteil Schwaig, nördlich der Pegnitz befindet sich der Ortsteil Behringersdorf. Beide Ortsteile werden sowohl von weiteren Hauptverkehrsstraßen als auch von Eisenbahnstrecken durchzogen und sind daher vielfältigen Verkehrslärmimmissionen ausgesetzt.

Die Bundesautobahn (BAB) A 3 hat im Bereich der Gemeinde Schwaig b. Nbg. zwischen dem Autobahnkreuz Nürnberg und der Anschlussstelle Nürnberg-Nord eine Verkehrsbelastung von ca. 100.000 Kfz/Tag und einen Lkw-Anteil von ca. 13 % tagsüber und ca. 32 % nachts.

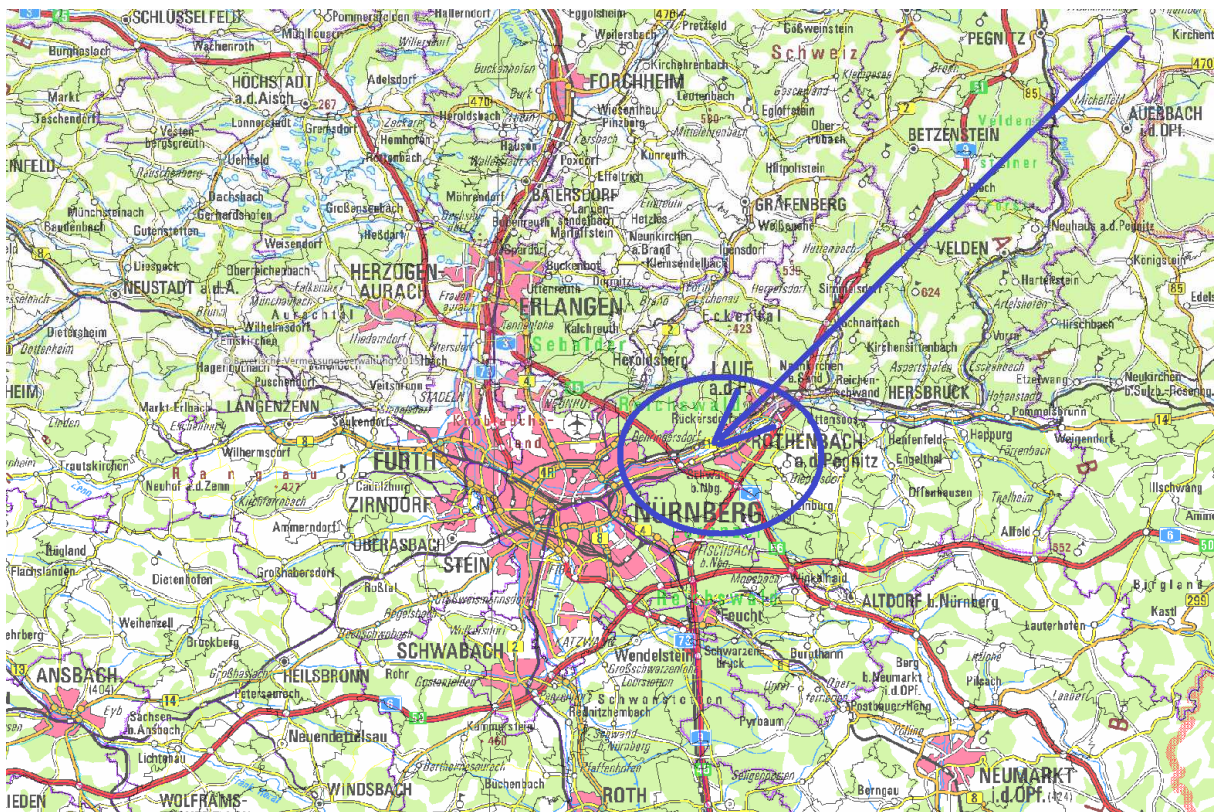


Abb. 1: Übersichtskarte

Datengrundlage: © Geodatenbasissystem Bayer. Vermessungsverwaltung

Regierung von Mittelfranken - SG 50 Technischer Umweltschutz
Lärmaktionsplan für die Gemeinde Schwaig b. Nürnberg

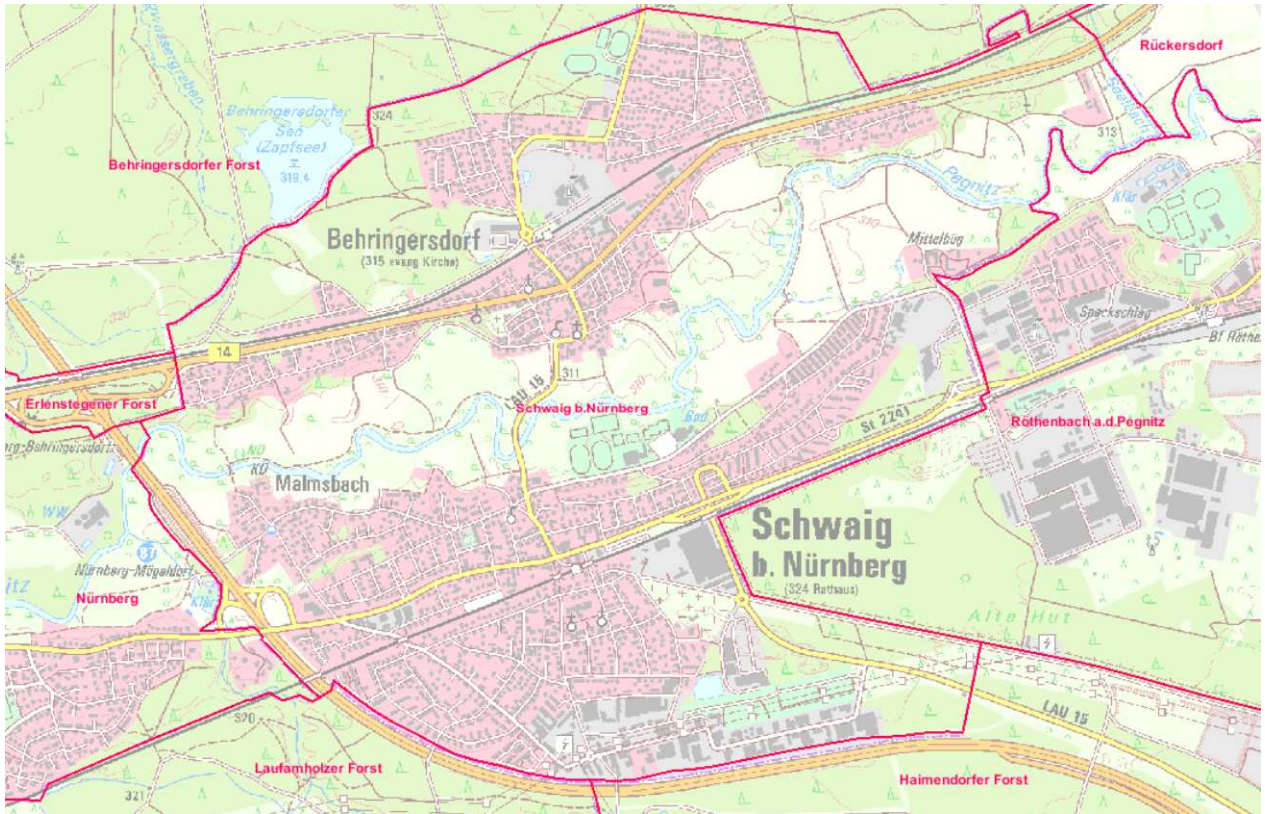


Abb. 2: Gemeinde Schwaig b. Nürnberg
Datengrundlage: © Geodatenbasissystem Bayer. Vermessungsverwaltung

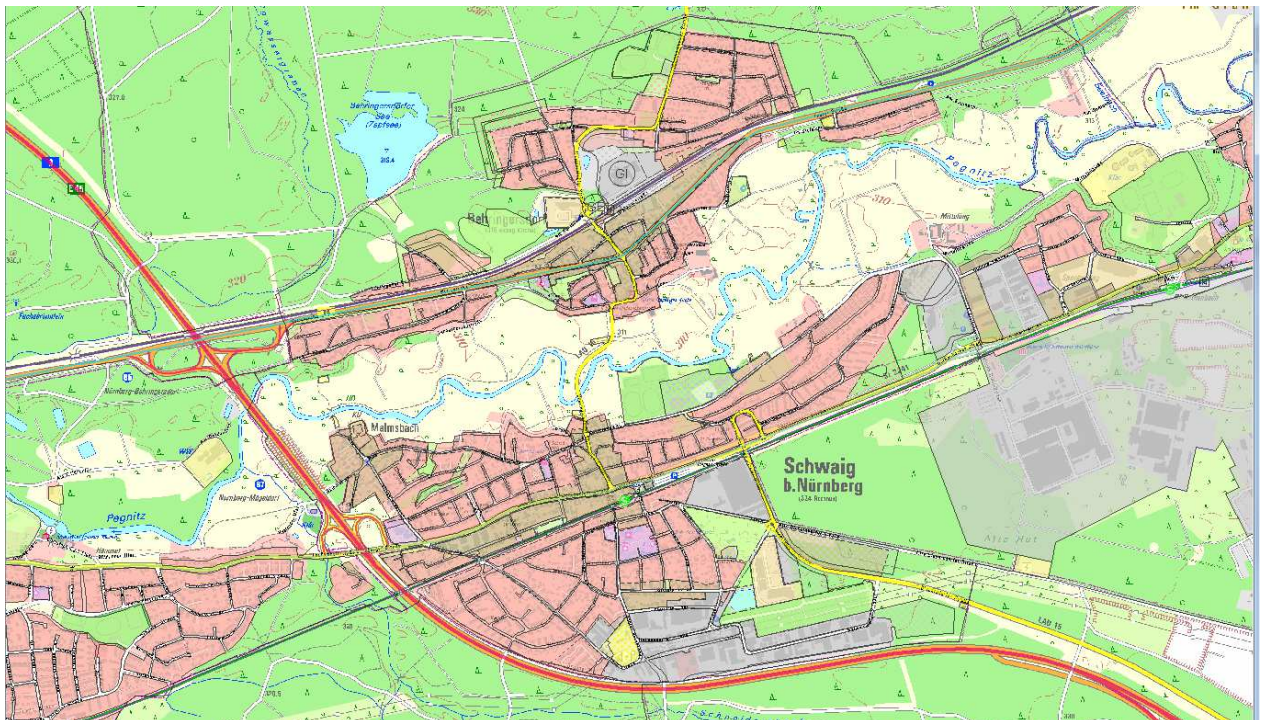


Abb. 3: Auszug aus dem Flächennutzungsplan für Schwaig b. Nbg.
Datengrundlage: © Geodatenbasissystem Bayer. Vermessungsverwaltung

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 worden.

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 und, wenn gleichzeitig 50 oder mehr Bürger betroffen sind, die Notwendigkeit eines Lärmaktionsplanes zu prüfen.

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 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 (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 Gemeinde Schwaig b. Nürnberg

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. 4: 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 Isophonen der Anhaltswerte sind, soweit dargestellt, in den nachfolgenden Abbildungen für den L_{DEN} bei 67 dB(A) als orange Linie sowie für den L_{Night} bei 57 dB(A) als rote Linie eingezeichnet.

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) unter den Thema Lärm/Lärmbelastung/Umgebungslärm. Hier finden Sie auch viele weitere Informationen zum Thema Lärm und zum Thema Lärmaktionsplanung.

3.1 Isophonenkarten

In weiten Teilen von Schwaig b. Nbg. liegt die Lärmbelastung für den 24-Stunden-Beurteilungszeitraum (L_{DEN}) unter 60 dB(A). Der Bereich starker Lärmbelastung ($L_{DEN} > 67$ dB(A)) ist auf einen relativ schmalen Streifen entlang der Autobahn, bzw. auf die direkten Anlieger an der Bundesstraße 14 sowie an der Staatsstraße 2241 beschränkt. Bedingt durch den Lärm der Autobahn kommt es an ca. 50 Wohnhäusern zu Pegeln von über 67 dB(A) L_{DEN} , an 20 Wohnhäusern werden sogar Pegel von 70 dB(A) L_{DEN} überschritten.

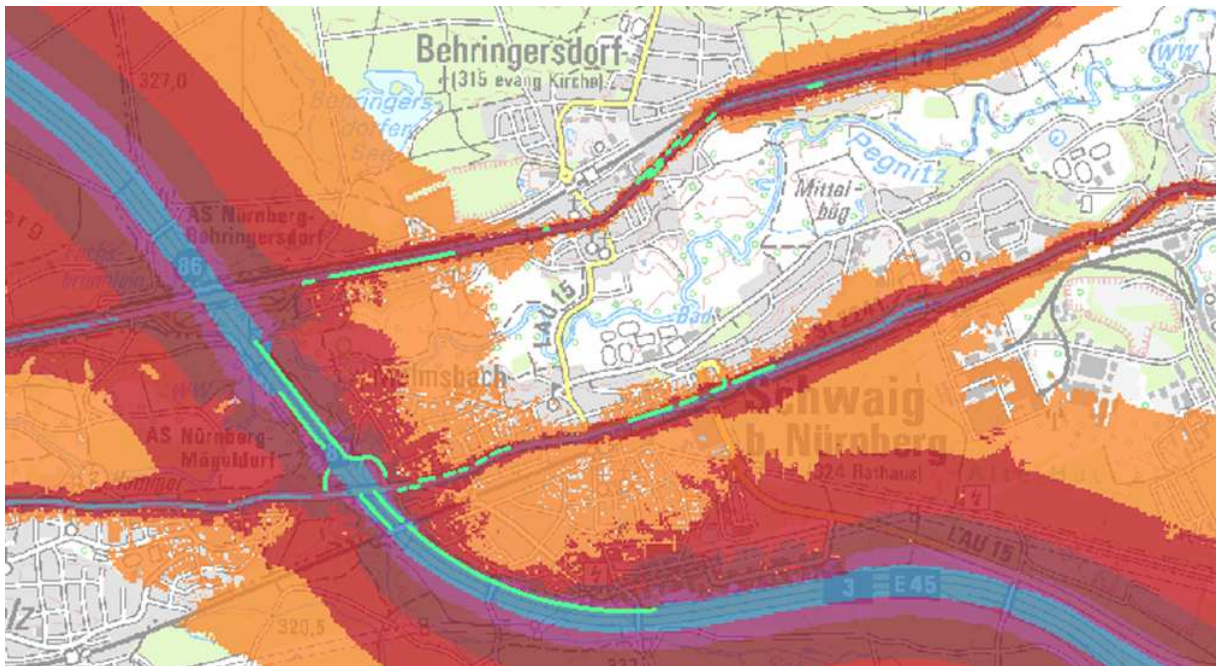


Abb. 5: Straßenverkehrslärm 24-Stunden L_{DEN} in dB(A) - Übersicht
© Geodatenbasissystem Bayer. Vermessungsverwaltung; Fachdaten Bayer. Landesamt für Umwelt

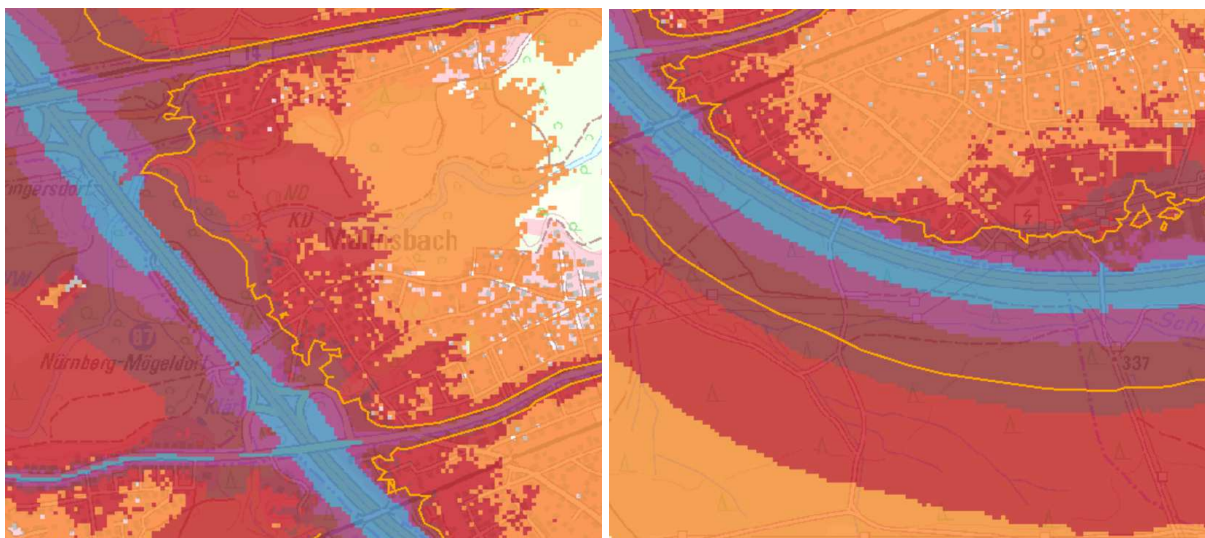


Abb. 6 und 7: Straßenverkehrslärm 24-Stunden L_{DEN} in dB(A)
© Geodatenbasissystem Bayer. Vermessungsverwaltung; Fachdaten Bayer. Landesamt für Umwelt

Nachts ist der Ortsteil Schwaig, zumindest südlich der Bahnlinie, großflächig Pegeln von über 50 dB(A) L_{Night} durch die BAB ausgesetzt. Im Ortsteil Behringersdorf beschränkt sich dieser Bereich auf wenige Häuser im äußersten Westen der Bebauung.

Der besonders belastet Bereich mit Pegeln von über 57 dB(A) L_{Night} (rote Linie) betrifft ca. 150 Gebäude. 11 Gebäude sind sogar Pegeln von über 65 dB(A) L_{Night} (dunkelrote Einfärbung) ausgesetzt. Diese Gebäude befinden sich ausnahmslos südöstlich der Anschlussstelle Nürnberg-Mögeldorf. Negativ wirkt sich hier aus, dass die Lärmschutzwände entlang der Autobahn wegen der erforderlichen Aus- und Einfahrtsspur an der Anschlussstelle Nürnberg-Mögeldorf nur lückenhaft vorhanden sind.

Bei den stark belasteten Bereichen im Südosten von Schwaig, die nicht durch eine Lärmschutzwand abgeschirmt werden, handelt es sich um eine gewerblich genutzte Fläche.

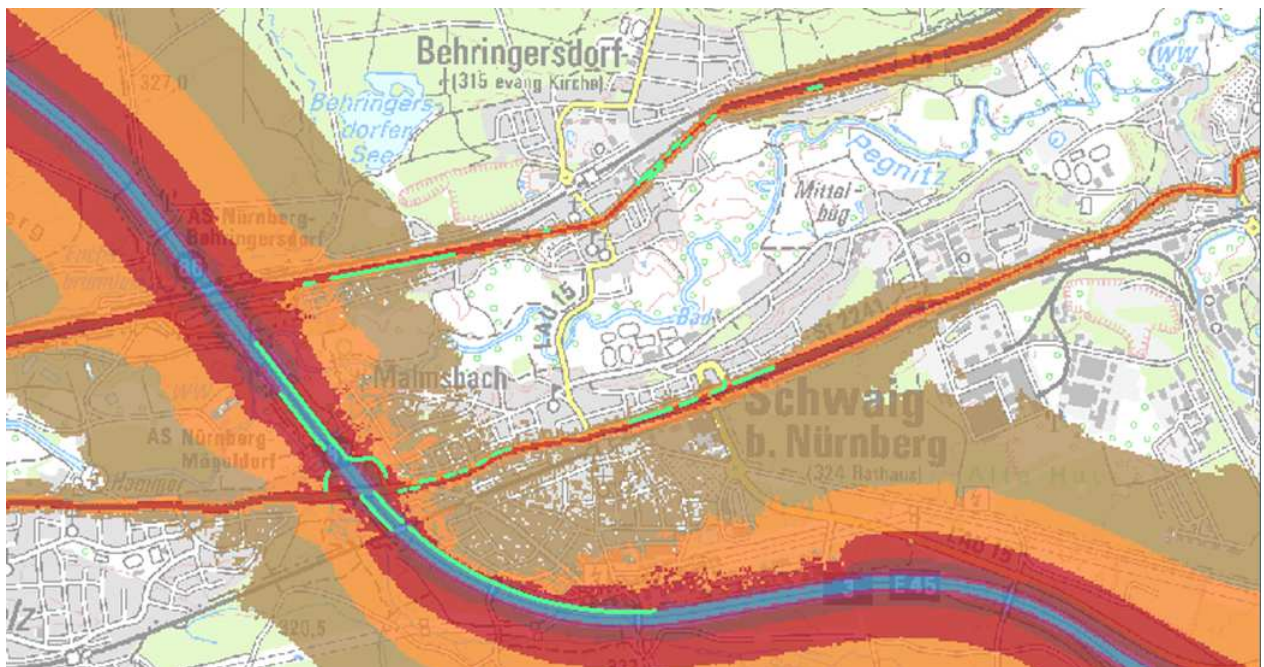


Abb. 8: Straßenverkehrslärm 8-Stunden L_{Night} in dB(A) - Übersicht

© Geodatenbasissystem Bayer. Vermessungsverwaltung; Fachdaten Bayer. Landesamt für Umwelt

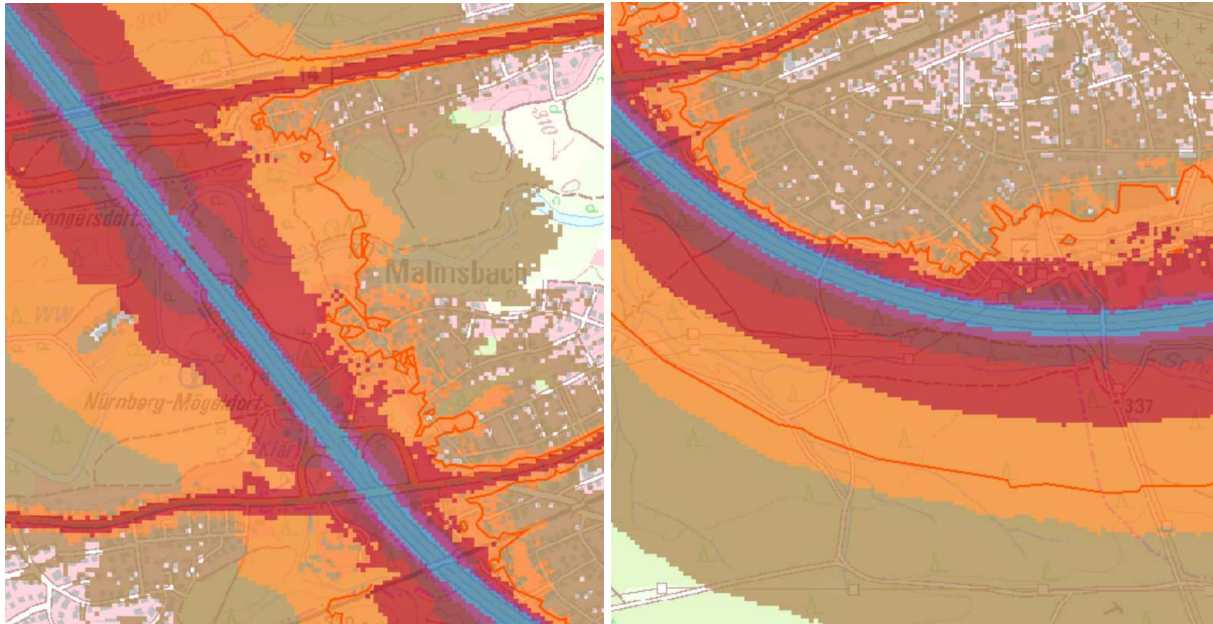


Abb. 9 und 109: Straßenverkehrslärm 8-Stunden L_{Night} in dB(A)
© Geodatenbasissystem Bayer. Vermessungsverwaltung; Fachdaten Bayer. Landesamt für Umwelt

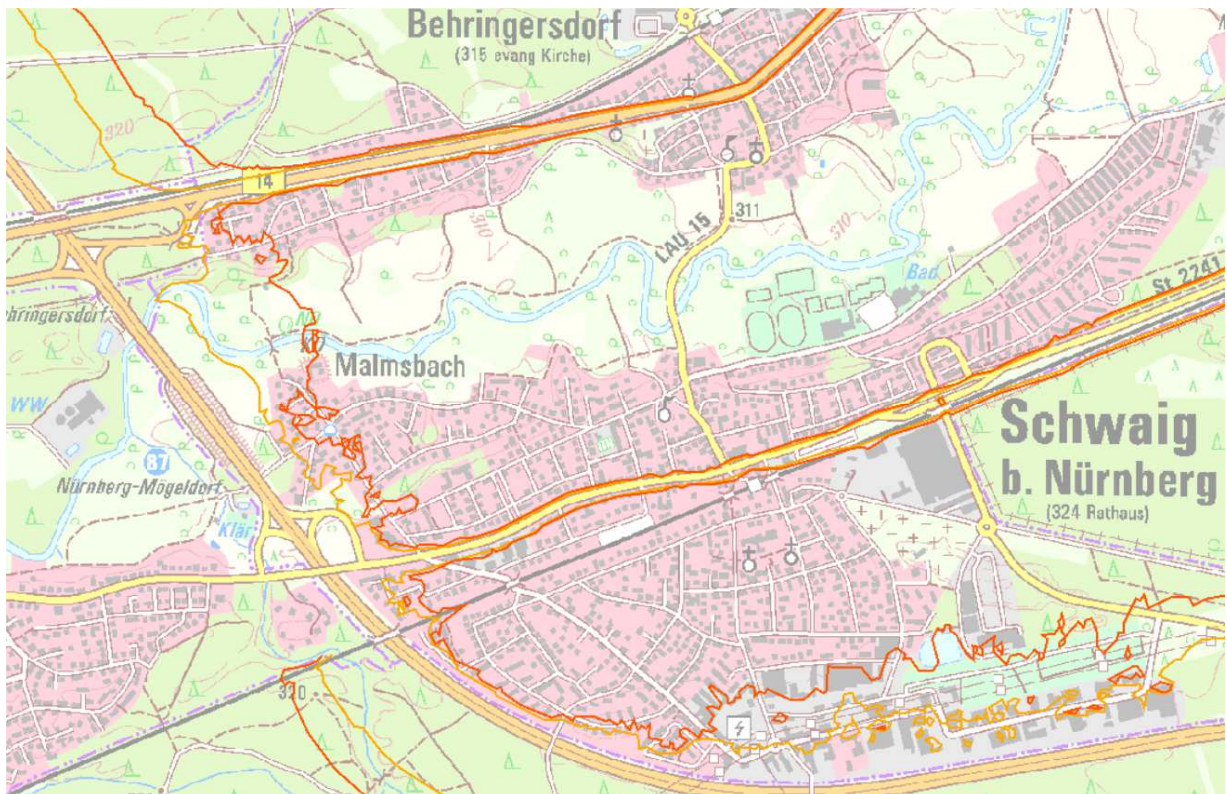


Abb. 11: Isophonendarstellung für den $L_{DEN} = 67$ dB(A) (orange) und $L_{Night} = 57$ dB(A) (rot)
© Geodatenbasissystem Bayer. Vermessungsverwaltung; Fachdaten Bayer. Landesamt für Umwelt

3.2 Anzahl der betroffenen Personen nach VBEB
(jeweils auf 100 Betroffene gerundet)

L _{DEN}	
Pegelbereich [dB(A)]	belastete Einwohner
$55 \leq L_{DEN} \leq 60$	2600
$60 \leq L_{DEN} < 65$	1200
$65 \leq L_{DEN} < 70$	400
$70 \leq L_{DEN} < 75$	0
$75 \leq L_{DEN}$	0
$L_{DEN} \geq 67 \text{ dB(A)}$	174

L _{Night}	
Pegelbereich [dB(A)]	belastete Einwohner
$50 \leq L_{Night} < 55$	2000
$55 \leq L_{Night} < 60$	700
$60 \leq L_{Night} < 65$	100
$65 \leq L_{Night} < 70$	0
$70 \leq L_{Night}$	0
$L_{Night} \geq 57 \text{ dB(A)}$	364

© Bayer. Landesamt für Umwelt 2014

3.3 Vom Umgebungslärm belastete Schul- und Krankenhausgebäude

Pegelbereich	belastete Schulgebäude	belastete Krankenhausgebäude
$L_{DEN} > 55 \text{ dB(A)}$	2	0
$L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$	0	0
$L_{DEN} > 75 \text{ dB(A)}$	0	0

© Bayer. Landesamt für Umwelt 2014

4. Lärminderungsmaßnahmen

4.1 Vorhandene oder bereits geplante Maßnahmen

Entlang der BAB wurde bereits eine Vielzahl von Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt.

Im südlichen Bereich, bis zur Anschlussstelle Nürnberg-Mögeldorf (St 2241), wurde ein Lärmschutzwall aufgeschüttet. Dieser wurde im Bereich der Wohnbebauung durch eine aufgesetzte Lärmschutzwand ergänzt.

Im Bereich der Anschlussstelle Mögeldorf sowie nördlich davon, bis zur Anschlussstelle Behringersdorf, wurden Lärmschutzwände aufgestellt.

Außerdem wurde im Bereich der Gemeinde Schwaig b. Nürnberg die max. zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der BAB aus Gründen der Verkehrssicherheit auf 120 km/h beschränkt. Diese Beschränkung wirkt sich auch positiv auf die Lärmemission aus.

Von Seiten der Gemeinde Schwaig wurden im Rahmen der Bauleitplanung teilweise Festlegungen zum Einbau von Schallschutzfenstern sowie zur lärmabgewandten Ausrichtung von Aufenthaltsräumen getroffen.

In wie weit in den besonders betroffenen Gebäuden bereits Lärmschutzfenster eingebaut sind ist nicht bekannt.

4.2 Grundsätzlich mögliche Maßnahmen

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

- Reduzierung der Verkehrsstärke
- Lärmarme Fahrbahnbeläge („Flüsterasphalt“)
- Reduzierung der Geschwindigkeiten
- Tunnel- oder Troglösungen
- Lärmschutzwälle, 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 in Schwaig b. Nbg.

Eine Verlagerung des Verkehrs oder eine Reduzierung der Verkehrsstärke ist bei Bundesautobahnen nicht möglich. Diese Straßen sind genau dafür errichtet worden 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.

Spätestens wenn die Fahrbahnoberfläche aus technischen Gründen erneuert werden muss, sollte in Siedlungsnähe der Einbau lärmarmen Fahrbahnbeläge geprüft werden. Je nach Wahl des Fahrbahnbelages und nach Zustand des Ausgangsbelages können Pegelminde- rungen von bis zu 5 dB(A) erreicht werden.

In Teilbereichen, z. B. an der Anschlussstelle Mögeldorf könnten die vorhandenen Lärm- schutzwände ergänzt werden (neue LSW entlang des Innenbogens der Ausfahrt und/oder auf der Brücke über die BAB). Hierdurch könnte der Lärm der Autobahn der aus Richtung Norden in die Wohnbereiche am Glasschleifweg einwirkt, abgemindert werden.

Nördlich der Anschlussstelle Mögeldorf könnten die dortigen Wandelemente erhöht werden. Eine zusätzliche Lärmschutzwand entlang der Ausfahrt an der Anschlussstelle Behringers- dorf würde die Wohnsiedlung südlich der B 14 abschirmen.

Durch eine weitere Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, ggf. beschränkt auf die Nachtzeit, könnte der Lärmpegel um weitere 1 bis 2 dB(A) gesenkt werden.

Bei der Ausweisung neuer Wohnbauflächen ist auf ausreichenden Lärmschutz zu achten. Soweit möglich sind die Wohnbauflächen durch aktive Maßnahmen zu schützen, um ein un- gestörtes Wohnen zu ermöglichen. Wohnungen sind so zu planen, dass Ruhe- und Aufent- haltsräume 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 Wohn- verhältnisse geschaffen werden.

Am wirkungsvollsten sind sicherlich Maßnahmen an der Lärmquelle, damit bereits die Ent- stehung des Lärms verhindert werden kann. So wurden und werden Vorschriften zur Bauart- zulassung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen bezüglich des max. zulässigen Lärmpegels laufend angepasst und verschärft. Auch hierdurch ist zumindest langfristig mit einer Reduzie- rung 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 Maß- nahmen wären nur im Rahmen einer freiwilligen Sanierungsmaßnahme umsetzbar.

5. Öffentliche Anhörung und Beteiligung der Öffentlichkeit

5.1 Information und Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Öffentlichkeit wurde im Internet auf den Seiten der Regierung von Mittelfranken und auf den Seiten der Gemeinde Schwaig b. Nürnberg sowie durch Veröffentlichung im Amtsblatt der Regierung von Mittelfranken und durch Aushang in der Gemeinde informiert.

Der Entwurf des Lärmaktionsplanes – Stand Juli 2015 – lag bei der Gemeinde Schwaig b. Nürnberg sowie bei der Regierung von Mittelfranken in der Zeit vom 30.07. bis einschließlich 10.09.2015 zur Einsichtnahme aus. Außerdem war der Entwurf auf der Internetseite der Regierung von Mittelfranken eingestellt.

In dieser Zeit konnten Anregungen zu diesem Lärmaktionsplan sowohl schriftlich als auch per E-Mail eingereicht werden.

Es gingen weder bei der Gemeinde noch bei der Regierung Äußerungen zum Entwurf des Lärmaktionsplanes ein.

5.2 Bewertung der eingegangenen Vorschläge

- keine Vorschläge eingegangen

6. Maßnahmenverwirklichung

Die Autobahndirektion Nordbayern beabsichtigt 2016 ein Genehmigungsverfahren für die Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen zu beantragen. Im Rahmen dieses Verfahrens soll geprüft werden mit welchen Maßnahmen eine Reduzierung der von der Bundesautobahn A 3 ausgehenden Lärmbelastung im Gemeindegebiet von Schwaig b. Nbg. erzielt werden könnte. Die Gemeinde Schwaig b. Nbg. wird an diesem Verfahren beteiligt.