

Lärmaktionsplan der Regierung von Oberbayern

für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen:
Gemeinde Siegsdorf – Bundesautobahn A 8

vom 10.03.2017



Regierung von Oberbayern



Impressum

Lärmaktionsplan der Regierung von Oberbayern für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen: Gemeinde Siegsdorf - Bundesautobahn A 8 vom 10.03.2017

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

Gemeinde Siegsdorf	Wappen Titelseite, Abbildung 1
Bayerisches Landesamt für Umwelt	Abbildung 7, Abbildung 8, Anhang 2
Regierung von Oberbayern	Logo (Titelseite und Fußzeile), 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: Anschlussstelle Schweinbach an der Bundesautobahn A 8 [1]

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung und Anlass	6
2	Beschreibung der Lärmquelle und der örtlichen Situation	7
2.1	Örtliche Situation und Verkehrsstruktur	7
2.2	Verkehrsaufkommen auf der Autobahn und Entwicklung	10
2.3	Geschwindigkeiten auf der Autobahn.....	10
3	Zuständigkeiten	11
4	Rechtlicher Hintergrund	12
4.1	Lärmaktionsplan	12
4.2	Lärmkarten	16
4.3	Geltende Grenzwerte.....	17
4.3.1	Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung.....	17
4.3.2	Rechtsgrundlagen für den Lärmschutz an Straßen	17
4.3.2.1	Lärmschutz in der Bauleitplanung.....	18
4.3.2.2	Lärmschutz bei neuen und wesentlich geänderten Verkehrswegen	19
4.3.2.3	Lärmsanierung an bestehenden Straßen durch bauliche Maßnahmen	20
4.3.2.4	Lärmschutz an bestehenden Straßen durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen	21
5	Lärmbelastung in Siegsdorf	22
5.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten (Isophonenkarten)	22
5.2	Lärmstatistik für die Gemeinde Siegsdorf und Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind.....	27
5.2.1	Lärmstatistik für alle Hauptverkehrsstraßen	27
5.2.2	Lärmstatistik für die Autobahn.....	28
6	Lärmminderungsmaßnahmen	29
6.1	Grundsätzlich mögliche Maßnahmen zur Lärmminderung bei Autobahnen.....	29
6.2	Bereits vorhandene Maßnahmen	30
6.2.1	Bei der Kartierung des LfU bereits berücksichtigte Maßnahmen	30
6.2.2	Bereits vorhandene bauliche Maßnahmen der ABDSB.....	30
6.2.3	Bereits vorhandene straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen	31
6.2.4	Bereits vorhandene Maßnahmen der Gemeinde Siegsdorf.....	31
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 Siegsdorf.....	40
6.4	Sonstige bereits geplante Maßnahmen.....	41
7	Ruhige Gebiete.....	42
8	Öffentliche Anhörung und Beteiligung der Öffentlichkeit	43
8.1	Information und Beteiligung der Öffentlichkeit	43
8.2	Bewertung der Vorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	43
9	Maßnahmenverwirklichung	45
9.1	Finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen.....	45

9.1.1	Finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen der bereits vorhandenen Maßnahmen	45
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).....	45
9.2	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	46
9.3	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	46
9.4	Zeitlicher Ablauf	46
10	Zusammenfassung	48
11	Einvernehmen nach Art. 8a Abs. 2 Satz 4 BayImSchG.....	53
	Quellenangaben.....	54
	Abbildungsverzeichnis.....	56
	Tabellenverzeichnis.....	57
	Abkürzungsverzeichnis.....	58
Anhang		
A 1	Erläuterung des LfU vom 17.12.2014 „Kartierung der Hauptverkehrsstraßen 2012 – Eingangsdaten, Arbeitsschritte, Ergebnisse“	
A 2	Übersichtskarten und Detail-Lärmkarten L_{DEN} und L_{Night}	
A 3	Bewertung der Einwendungen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan	

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. Gem. § 47b BImSchG ist eine Hauptverkehrsstraße eine Bundesfernstraße, Landesstraße oder auch sonstige grenzüberschreitende Straße, die jeweils ein Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen 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 Siegsdorf 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 A 8 (München – Salzburg) ist im Gebiet der Gemeinde Siegsdorf 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 gem. § 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 8 für den Bereich der Gemeinde Siegsdorf ist aufgrund der vom LfU berechneten Überschreitungen der vom Bayerischen Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit - StMUG (jetzt 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 Siegsdorf 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 Bundesautobahn A 8, der Verlauf in der Gemeinde Siegsdorf und der Flächennutzungsplan der Gemeinde Siegsdorf dargestellt.

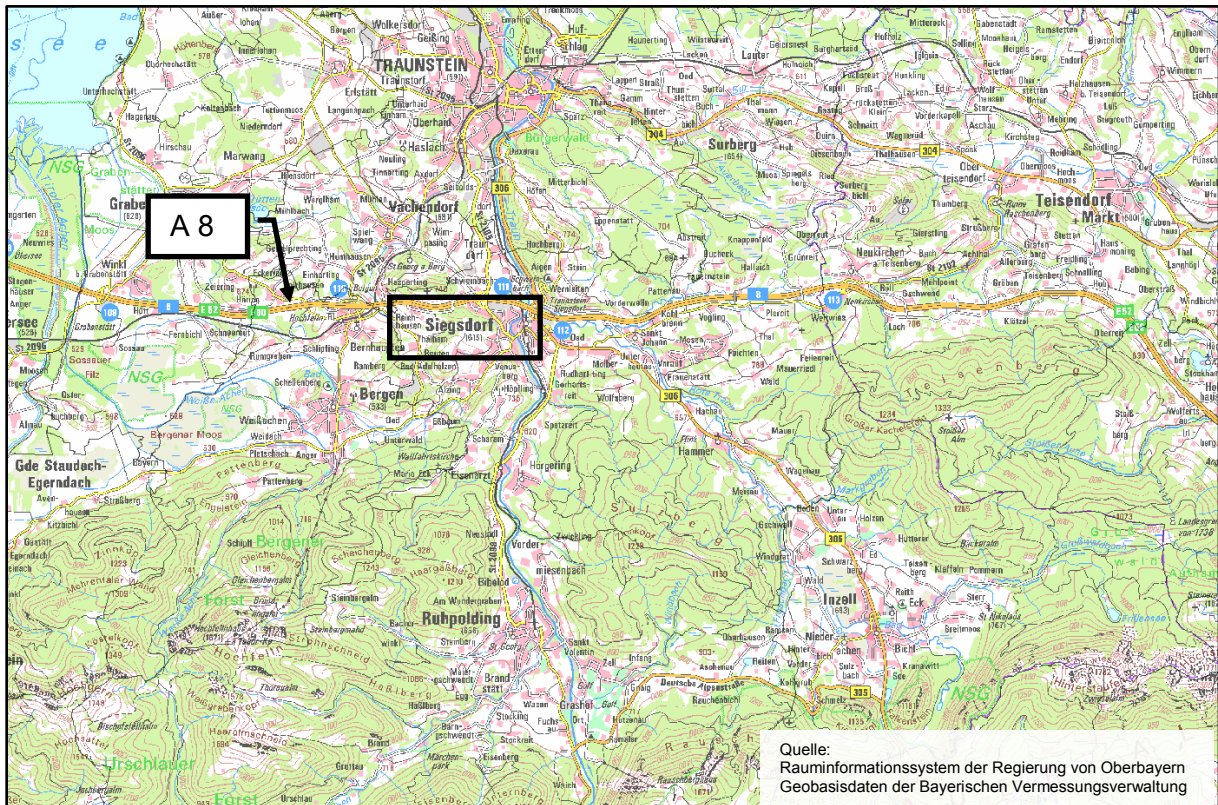


Abbildung 2: Übersichtskarte Bundesautobahn A 8 [4]

Lärmaktionsplan für Orte in Nähe der Bundesautobahn A 8:
Gemeinde Siegsdorf

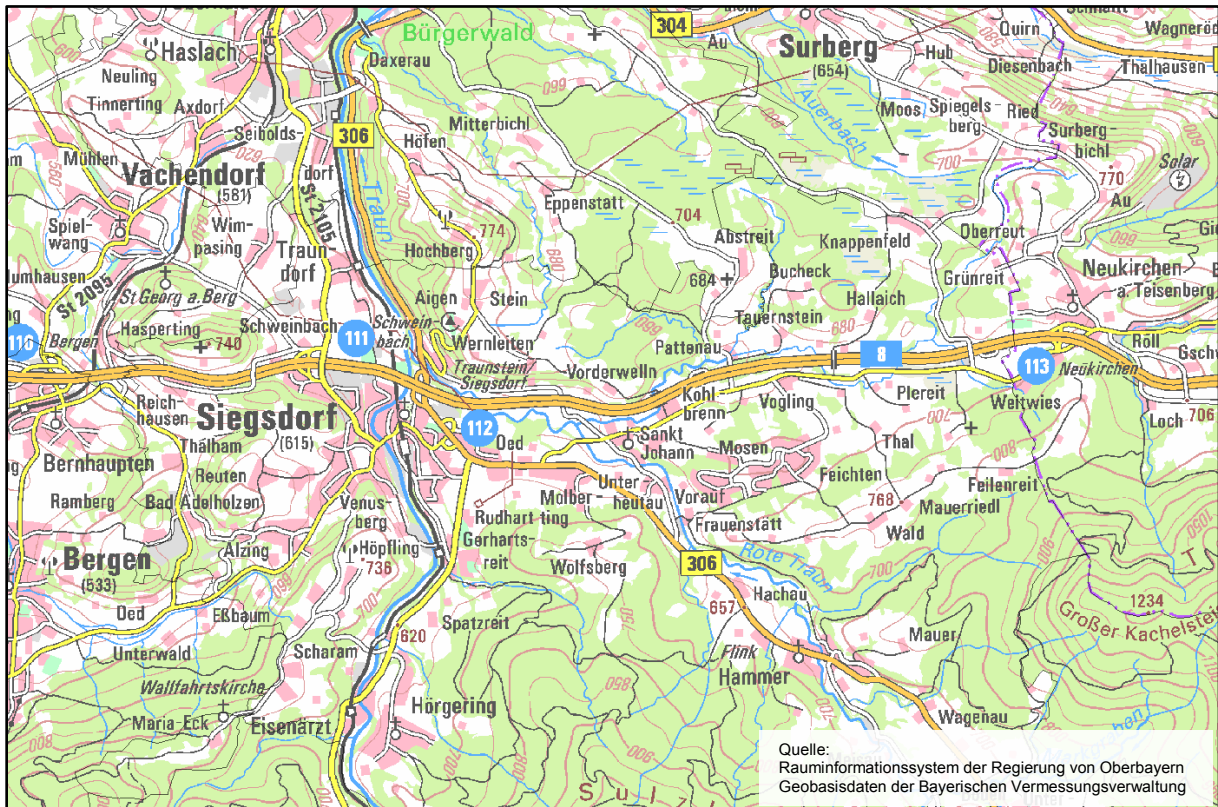


Abbildung 3: Ortskarte Siegsdorf [4]

Lärmaktionsplan für Orte in Nähe der Bundesautobahn A 8:
Gemeinde Siegsdorf

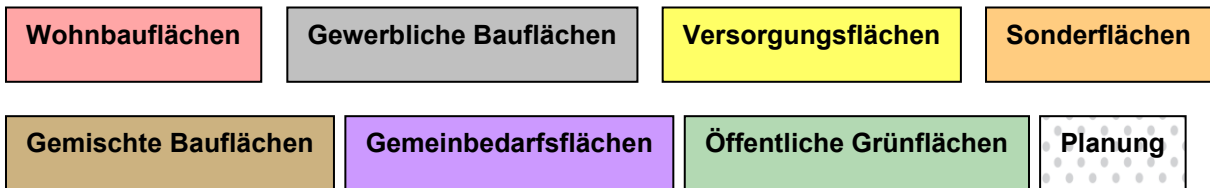
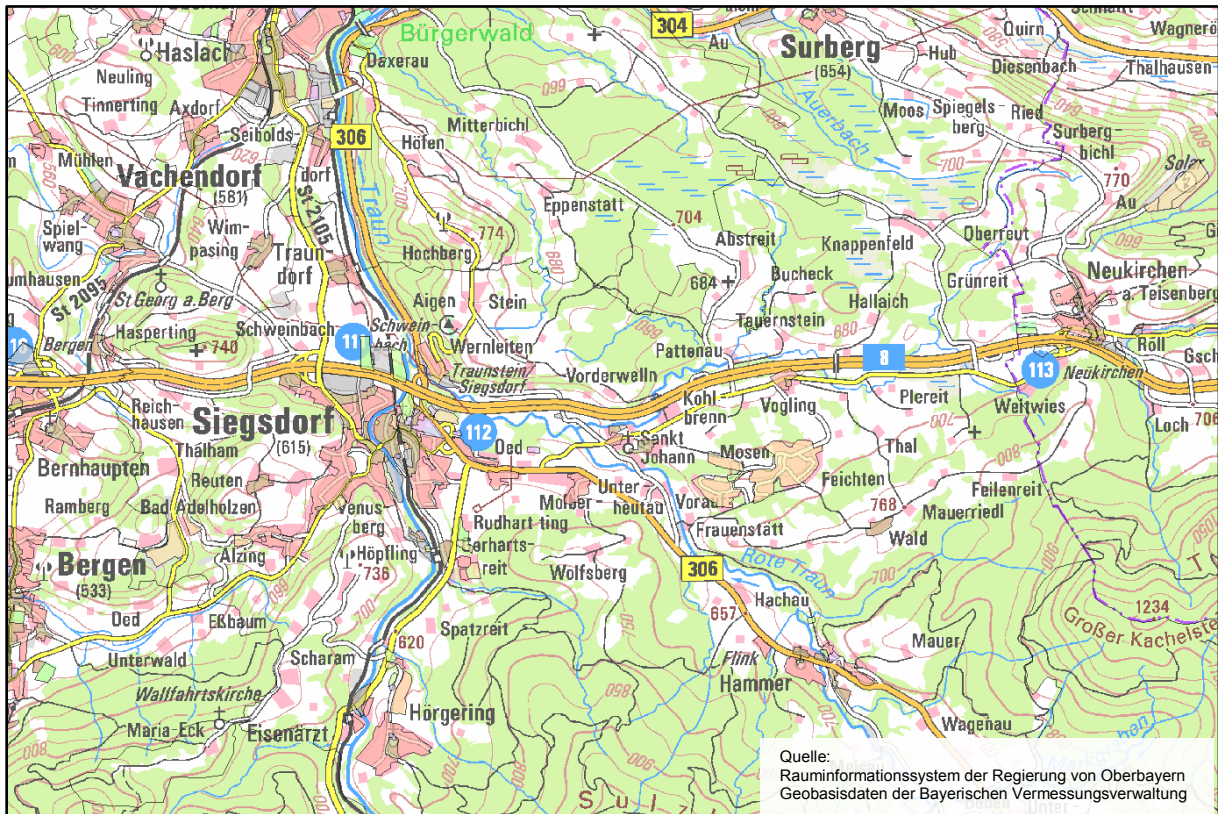


Abbildung 4: Flächennutzungsplan Siegsdorf mit Legende [4]

2.2 Verkehrsaufkommen auf der Autobahn und Entwicklung

Nach der letzten Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2010 liegt auf der Bundesautobahn A 8 Ost folgendes Verkehrsaufkommen vor [5]:

Bundesautobahn	Abschnitt	DTV 2010 (Lkw-Anteil Tag/Nacht in %)	Prognose DTV 2030 (Lkw-Anteil Tag/Nacht in %)
A 8 Ost	AS Bergen – AS Schweinbach	49.341 (14,6/31,9)	56.000 (10,9/23)
	AS Schweinbach – AS Traunstein / Siegsdorf	49.341 (14,6/31,9)	57.600 (10,9/23)
	AS Traunstein / Siegsdorf – AS Neukirchen	43.273 (14,6/31,9)	51.200 (11,7/24)

Tabelle 1: Verkehrsaufkommen an der A 8 im Jahr 2010, sowie Prognosewerte 2030 [5]

AS: Anschlussstelle

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

2.3 Geschwindigkeiten auf der Autobahn

Im Bereich Siegsdorf ist auf der A 8 keine dauerhafte Geschwindigkeitsbeschränkung vorhanden. Durch die in beiden Fahrrichtungen vorhandene Streckenbeeinflussungsanlage wird situationsbedingt auf das Verkehrsaufkommen reagiert [5].

3 Zuständigkeiten

Zuständige Behörde im Sinn von § 47e Abs. 1 BImSchG für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen nach § 47d BImSchG für Bundesautobahnen sind in Bayern die (Bezirks-) Regierungen (Art. 8a Abs. 2 Bayerisches Immissionsschutzgesetz [BayImSchG] [6]); im Fall von Siegsdorf 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) [7] 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 (BGBl. I S. 1794) [8] in nationales Recht umgesetzt. Artikel 1 des Gesetzes fügt in das BImSchG einen sechsten Teil – Lärminderungsplanung (§§ 47a - 47f) – ein.

Nach § 47c 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 Kraftfahrzeugen 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 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 Kraftfahrzeugen pro Jahr (ca. 8.200 Kfz/24 h) gelten entsprechende Fristen bis 30.06.2012 für die Kartierung bzw. 18.07.2013 für die Lärmaktionspläne (2. Stufe).

Aufgrund der Verzögerungen bei der Umsetzung der EG-Richtlinie in deutsches Recht sowie bei der Festlegung der landesrechtlichen Zuständigkeiten können bzw. 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 zugunsten oder zulasten 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. Es gibt hierbei zwei Möglichkeiten.

Nach der ersten Möglichkeit gemäß § 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) [9].

Die im Lärmaktionsplan vorgesehenen Maßnahmen zur Lärminderung können nur umgesetzt werden, wenn sie nach dem einschlägigen Fachrecht zulässig sind. Liegen die gesetzlichen Voraussetzungen der jeweiligen Ermächtigungsgrundlage aus dem Fachrecht vor, sind die zuständigen Fachbehörden zur Umsetzung verpflichtet.

Nach der zweiten Möglichkeit im Rahmen der Bindungswirkung haben gemäß § 47 d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG, sofern im Lärmaktionsplan planungsrechtliche Festlegungen (insb. Verkehrswegeplanung, Schallschutzmaßnahmen in der Bauleitplanung) vorgesehen sind, die zuständigen Planungsträger diese Vorgaben bei ihren späteren Planungen zu berücksichtigen, d. h. 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 (insb. 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 insb. die Planfeststellung von Infrastrukturvorhaben.

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Autobahnen (= Bundesfernstraßen) ist der Bund grundsätzlich verpflichtet, aktive Schallschutzmaßnahmen (z. B. Aufstellung von Lärmschutzwänden) bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der „Verkehrslärmschutzverordnung“ (16. BImSchV) [10] durchzuführen. Weiter werden in der „Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung“ (24. BImSchV) [11] 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 Bundesau-

tobahnen 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 BaylmschG des Einvernehmens der betroffenen Gemeinden.

Gem. Umgebungslärmrichtlinie und in Übereinstimmung mit der Richtlinie über den freien Zugang zu Informationen über die Umwelt [12] 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 (vgl. Art. 8a Abs. 3 BaylmschG) 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 (UVPG) [13]. Ebenfalls werden keine anderen rechtlichen Vorgaben durch den Plan gesetzt, die zwingend Auswirkungen auf Vorhaben nach Anlage 1 zum UVPG 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

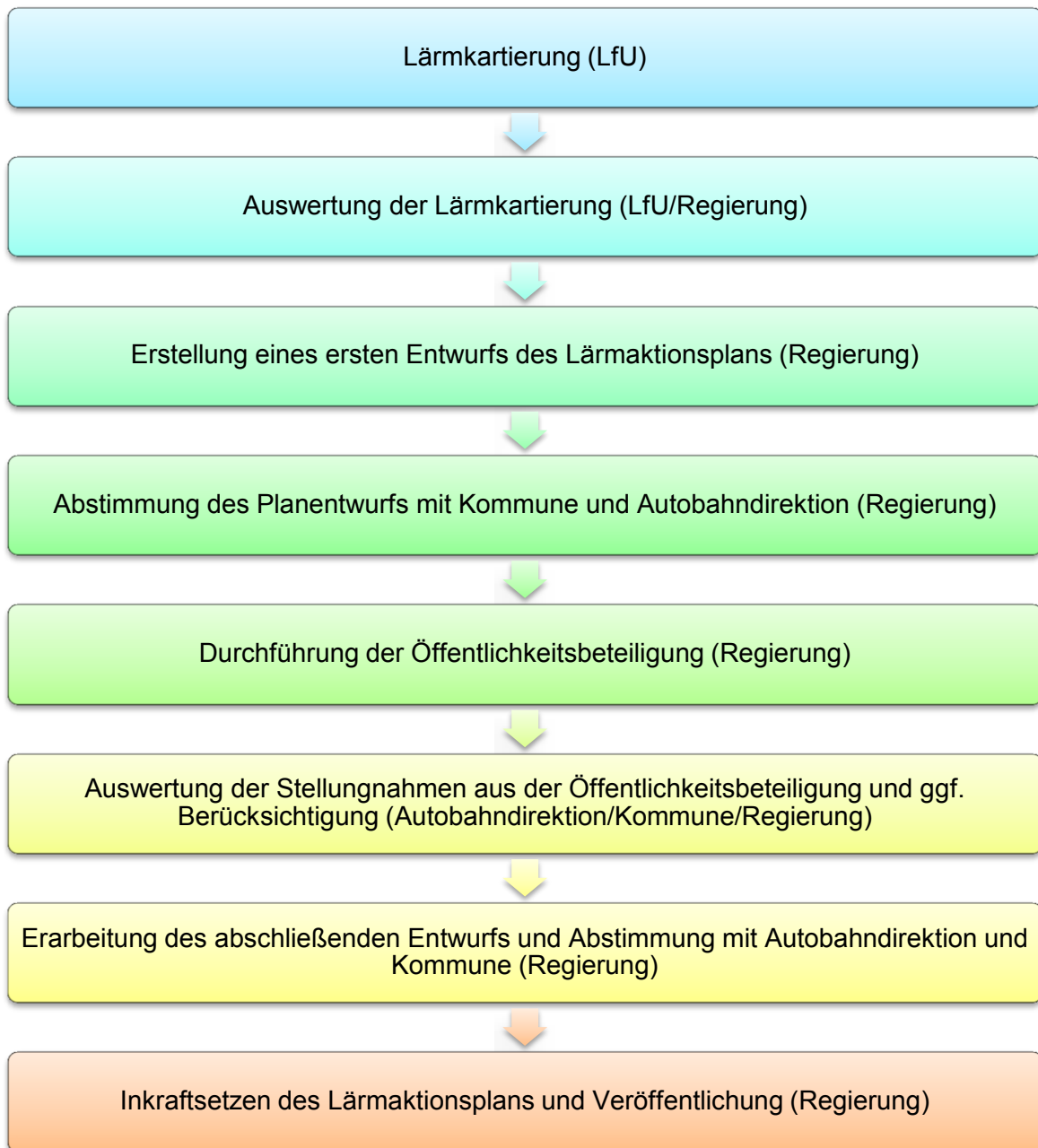


Abbildung 5: Ablauf der Lärmaktionsplanung

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, BGBl. I S. 516) festgelegt.

Die bis zur Einführung harmonisierter europäischer Regelungen vorläufigen Berechnungsmethoden für Lärmkarten nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie wurden am 17.08.2006 bekannt gemacht und im Bundesanzeiger Nr. 154a [14] 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 [15] vorgenommen. Einzelheiten hierzu können dem Anhang 1 entnommen werden.

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

Nach den Berechnungsmethoden 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 gem. 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. D. h., Grundlage für die Abschätzung der Anzahl der infolge von Schallschutzmaßnahmen an Bundesautobahnen 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.

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.

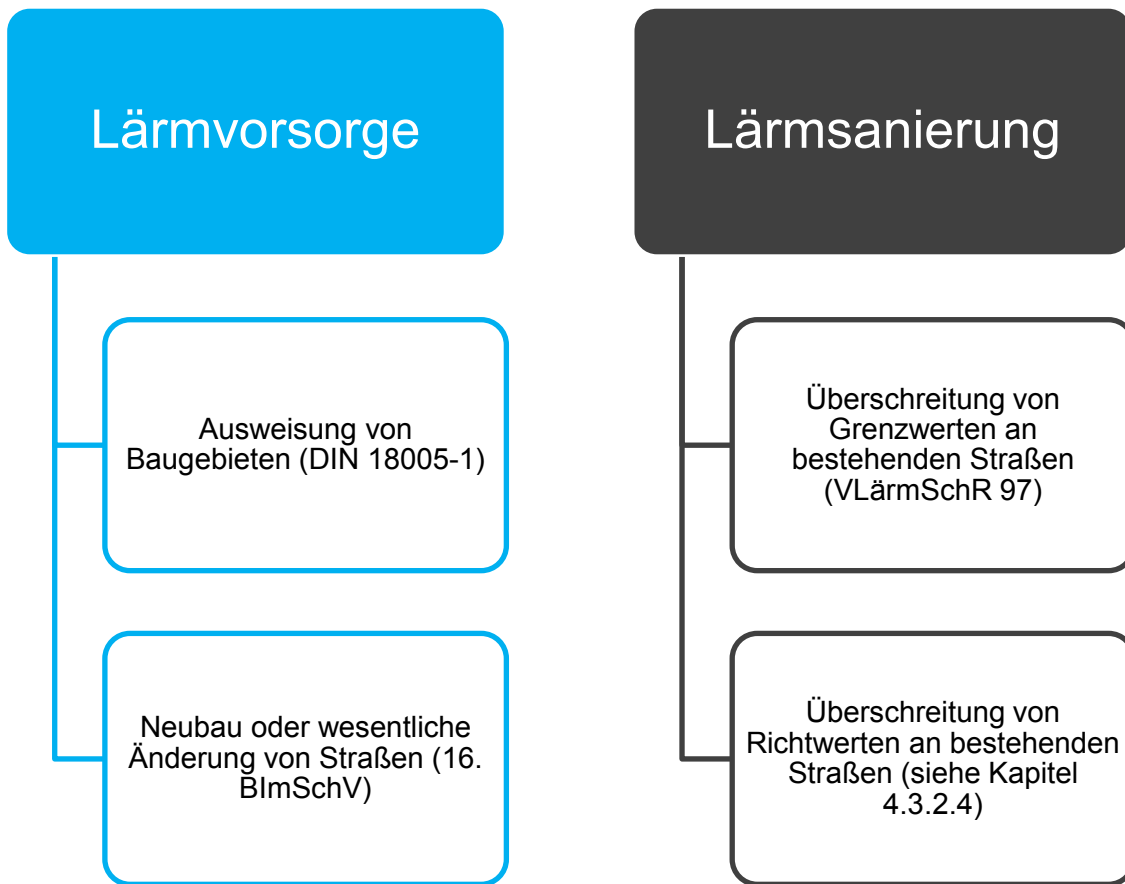


Abbildung 6: Schaubild Lärmschutz an Straßen

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 lärminderndem 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:

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 gem. 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. D. h. 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.

4.3.2.2 Lärmschutz bei neuen und wesentlich geänderten Verkehrswegen

Gem. § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen (Straßen und Schienenwegen) sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsrgeräusche 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
Wohngebiete, Kleinsied- lungsgebiete	59	49
Kern-, Misch-, Dorfgebiete	64	54
Gewerbegebiete	69	59

Tabelle 3: Immissionsgrenzwerte gem. 16. BImSchV [10]

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. D. h. für die Berechnung von Straßenverkehrslärm sind die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-90) [21] und für Schienenverkehrslärm die „Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen“ (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 z. T. 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, VkB1. 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, Kleinsied- lungsgebiete	67	57
Kern-, Misch-, Dorfgebiete	69	59
Gewerbegebiete	72	62

Tabelle 4: Abgesenkte Lärmsanierungsgrenzwerte gem. Nr. 37.1 der VLärm-SchR 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 und
- 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)
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	70	60
Kern-, Misch-, Dorfgebiete	72	62
Gewerbegebiete	75	65

Tabelle 5: Immissionsrichtwerte gem. 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 Siegsdorf

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 Kap. 4.2).

Die Ergebnisse der Lärmkartierung an den Bundesautobahnen 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 Lärm-betroffenheit 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.umgebungslaerm.bayern.de abrufbar.

Die folgenden Abbildungen stellen die Belastungssituation in Siegsdorf dar.

Im Anhang 2 sind ferner die vom LfU erstellten Detail-Lärmkarten L_{DEN} und L_{Night} mit den jeweiligen Übersichtskarten beigelegt. 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) gelb 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.

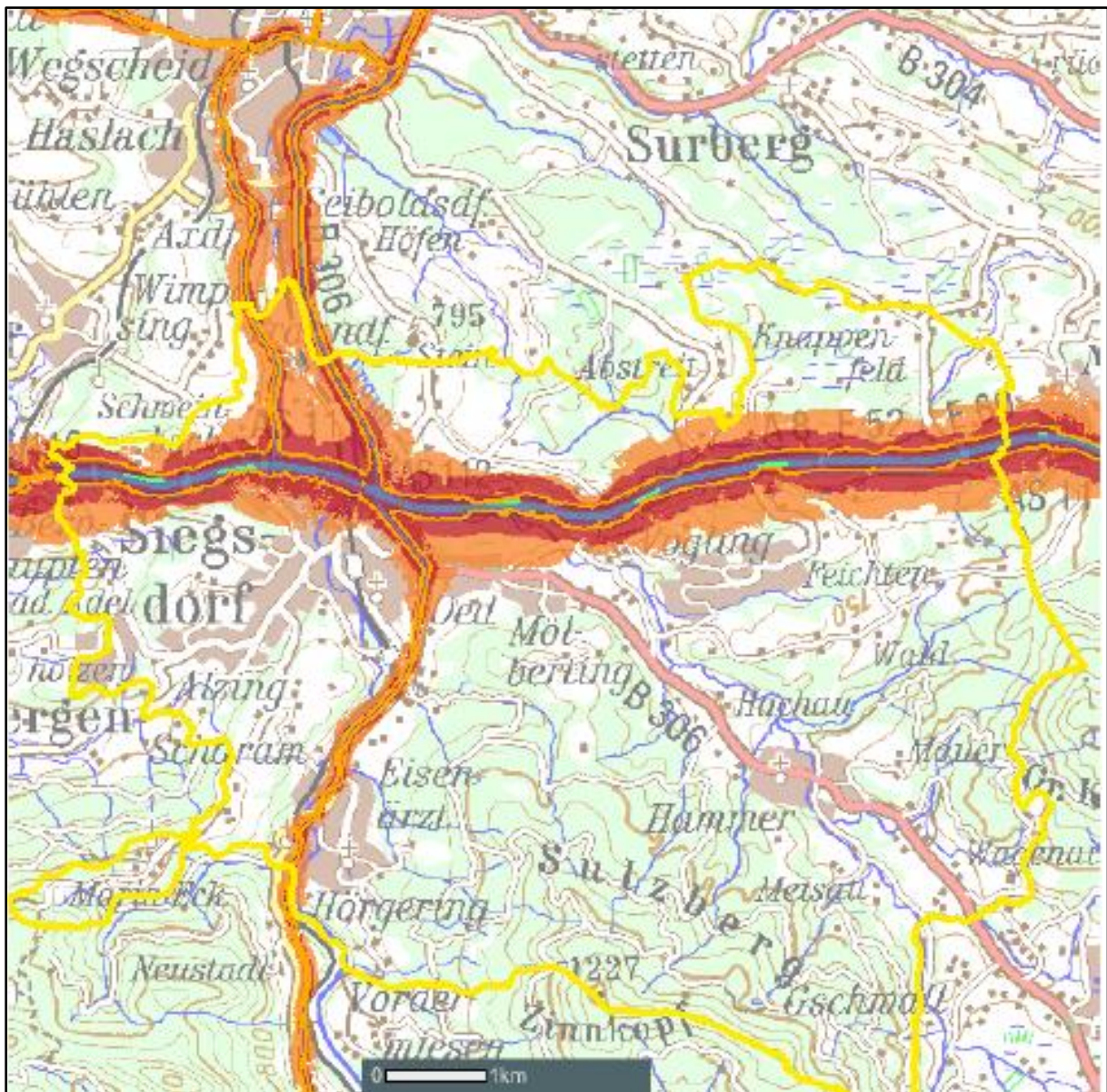


Abbildung 7: Lärmkarte (L_{DEN}) [26]

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

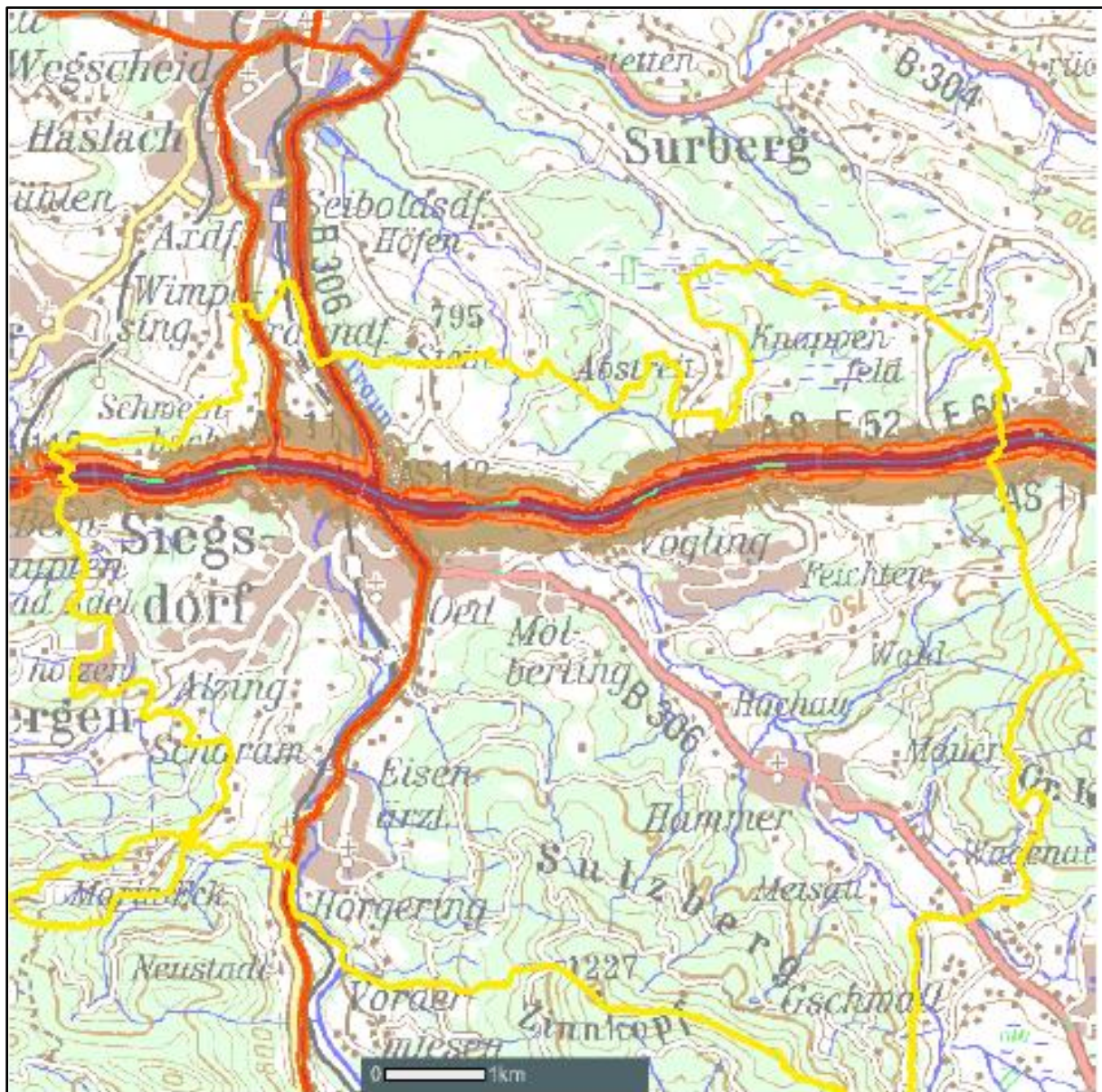


Abbildung 8: Lärmkarte (L_{Night}) [26]

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 Siegsdorf 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 Siegsdorf belasteten Einwohner, Flächen, Schulen und Krankenhäuser.

L_{DEN}		L_{Night}	
Pegelbereich [dB(A)]	Belastete [Einwohner]	Pegelbereich [dB(A)]	Belastete [Einwohner]
-	-	50 < L _{Night} ≤ 55	727
55 < L _{DEN} ≤ 60	960	55 < L _{Night} ≤ 60	269
60 < L _{DEN} ≤ 65	481	60 < L _{Night} ≤ 65	66
65 < L _{DEN} ≤ 70	150	65 < L _{Night} ≤ 70	19
70 < L _{DEN} ≤ 75	40	L _{Night} > 70	0
L _{DEN} > 75	13	-	-
L _{DEN} > 67	137	L _{Night} > 57	209

Tabelle 6: Anzahl nach VBEB der von Straßenlärmpegeln L_{DEN} und L_{Night} belasteten Einwohner an allen Hauptverkehrsstraßen [27], [28]

L_{DEN}			
Pegelbereich [dB(A)]	Belastete Flächen [km ²]	Belastete Schulen [-]	Belastete Krankenhäuser [-]
L _{DEN} > 55	11,48	0	0
L _{DEN} > 65	3,22	0	0
L _{DEN} > 75	0,78	0	0

Tabelle 7: Von Umgebungslärm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Schul- und Krankenhausbauwerke an allen Hauptverkehrsstraßen für die Gemeinde Siegsdorf [27], [29], [30]

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

5.2.2 Lärmstatistik für die Autobahn

Von Seiten des LfU ist eine zusätzliche Auswertung für die Bundesautobahn A 8 in Siegsdorf erfolgt. Daraus ergibt sich die nachfolgende Lärmstatistik:

L_{DEN}		L_{Night}	
Pegelbereich [dB(A)]	Belastete Einwohner [Einwohner]	Pegelbereich [dB(A)]	Belastete Einwohner [Einwohner]
	A 8		A 8
-	-	50 < L _{Night} ≤ 55	414
55 < L _{DEN} ≤ 60	357	55 < L _{Night} ≤ 60	190
60 < L _{DEN} ≤ 65	334	60 < L _{Night} ≤ 65	33
65 < L _{DEN} ≤ 70	90	65 < L _{Night} ≤ 70	5
70 < L _{DEN} ≤ 75	11	L _{Night} > 70	0
L _{DEN} > 75	2	-	-
L _{DEN} > 67	59	L _{Night} > 57	122

Tabelle 8: Anzahl nach VBEB der von Straßenlärmpegeln L_{DEN} und L_{Night} belasteten Einwohner an der Autobahn [31]

L_{DEN}			
Pegelbereich [dB(A)]	Belastete Flächen [km ²]	Belastete Schulen [-]	Belastete Krankenhäuser [-]
	A 8	A 8	A 8
L _{DEN} > 55	5,72	0	0
L _{DEN} > 65	2,75	0	0
L _{DEN} > 75	0,70	0	0

Tabelle 9: Von Umgebungslärm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Schul- und Krankenhausbauwerke an der Autobahn für die Gemeinde Siegsdorf [32]

Nach der Auswertung des LfU [31] sind entlang der in der Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern gelegenen Autobahn in der Gemeinde Siegsdorf nach VBEB 59 Einwohner von einem Pegel L_{DEN} > 67 dB(A) bzw. 122 Einwohner von einem Pegel L_{Night} > 57 dB(A) betroffen.

Damit sind im Verlauf der Autobahn A 8 mehr als 50 Einwohner Überschreitungen der Anhaltswerte L_{DEN} von 67 dB(A) bzw. L_{Night} von 57 dB(A) ausgesetzt (siehe Kap. 4.3.1), so dass von Seiten der Regierung von Oberbayern die Aufstellung eines Lärmaktionsplans an der Autobahn in Erwägung zu ziehen ist (vgl. Kap. 3).

Die Aufgabe der Lärmaktionsplanung an Bundes- und Staatsstraßen und in den Ballungsräumen obliegt – wie in Kap. 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 schadhaften 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 Bundesautobahnen i. d. R. 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 Bayerischen Landesamtes für Umwelt (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 Siegsdorf die in den im Anhang beigefügten Detail-Lärmkarten grün gekennzeichneten (aktiven) „Schallschutzeinrichtungen“ berücksichtigt. Es handelt sich hierbei um die „Schallschutzeinrichtungen“ an der A 8 in Daxlberg, Schweinbach, Vitzthum, Vogling sowie im Bereich Kohlbrenn.

Nach Mitteilung der Gemeinde Siegsdorf sind die in den im Anhang beigefügten Detaillärmkarten HA 178, HA 179 (Ortsteil Daxlberg) sowie HA 182 (Ortsteil Kohlbrenn) grün gekennzeichneten „Schallschutzeinrichtungen“ nicht als künstliche Bauwerke in der Natur vorhanden. Hierzu führt das LfU aus, dass die Erfassung der Lärmschutzeinrichtungen im Rahmen der Kartierung anhand von Straßenzustandsbildern erfolgte. Teilweise konnte anhand der Bilder nicht unterschieden werden, ob es sich um einen Lärmschutzwall oder um einen Geländeeinschnitt handelt. Für die Lärmberechnung spielt dies jedoch keine Rolle, da die Höhe der kartierten Wälle und Wände relativ zur Straßenoberfläche bestimmt wurde. Sofern also ein Wall kartiert wurde, in der Realität jedoch ein Geländeeinschnitt vorliegt (z. B. in Form einer Böschung) „schluckt“ das bestehende Geländemodell den Wall. Dies ist bei den genannten Fällen im Bereich Daxlberg und im Bereich Kohlbrenn der Fall [33].

Nach Aussage der Gemeinde handelt es sich bei den Schallschutzeinrichtungen in Schweinbach, Vitzthum und Vogling um künstlich errichtete private bzw. gemeindliche Schallschutzeinrichtungen. Die Wälle wurden mit der Beteiligung der ABDSB genehmigt.

6.2.2 Bereits vorhandene bauliche Maßnahmen der ABDSB

Nach Angaben der ABDSB sind im Bestand der Gemeinde Siegsdorf keine aktiven baulichen Lärmschutzmaßnahmen der Autobahndirektion vorhanden.

An zwei Anwesen im Bereich der Gemeinde Siegsdorf (Reichhausener Str., Paulfischer) wurden im Rahmen der Lärmsanierung passive Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt [5].

Maßnahme V1	Passive Lärmsanierungsmaßnahmen an zwei Anwesen Reichhausener Str. und Paulfischer
Beschreibung	Im Rahmen der Lärmsanierung wurden an zwei Anwesen in der Gemeinde Siegsdorf passive Lärmsanierungsmaßnahmen bezuschusst.
Lärminderungswirkung	Diese Maßnahmen gewährleisten Lärmschutz im Innenraum.
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	Durch diese Maßnahme reduziert sich die Anzahl der belasteten Personen, die von Überschreitungen der Anhaltswerte $L_{DEN} > 67 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} > 57 \text{ dB(A)}$ betroffen sind, real um 10 Personen und anteilig nach VBEB um ca. 7 Personen
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	Die Maßnahmen sind bereits abgeschlossen.
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	Passive Lärmschutzeinrichtungen werden mit bis zu 75% der Gesamtkosten bezuschusst.

Tabelle 10: Vorhandene Maßnahme der ABDSB – V1: Passive Lärmsanierungsmaßnahmen für die zwei Anwesen Reichhausener Str. und Paulfischer

6.2.3 Bereits vorhandene straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen

Im Bereich Siegsdorf ist auf der A 8 nach Mitteilung der ABDSB keine dauerhafte Geschwindigkeitsbeschränkung vorhanden. Durch die in beiden Fahrtrichtungen vorhandene Streckenbeeinflussungsanlage wird situationsbedingt auf das Verkehrsaufkommen reagiert.

6.2.4 Bereits vorhandene Maßnahmen der Gemeinde Siegsdorf

Die Gemeinde Siegsdorf hat die im Verlauf der Bundesautobahn A 8 vorhandenen, rechtskräftigen Bebauungspläne „Siegsdorf-Seelau einschließlich Änderung/Erweiterung“, „St. Johann - Erweiterung“ sowie „Vogling-Prüll einschließlich Erweiterung“ [1] übermittelt. Diese enthalten betroffene schutzwürdige Bebauung, an der gem. der Kartierung des LfU die Anhaltswerte L_{DEN} von 67 dB(A) bzw. L_{Night} von 57 dB(A) überschritten werden.

Die genannten Bebauungspläne enthalten Festsetzungen zum Lärmschutz. Die in den Bebauungsplänen festgesetzten aktiven Schallschutzeinrichtungen sind bereits vorhanden. In der Kartierung des LfU wurden allerdings nur die in den Bebauungsplänen „Siegsdorf-Seelau einschließlich Änderung/Erweiterung“ und „Vogling-Prüll einschließlich Erweiterung“ vorgesehenen aktiven Schallschutzeinrichtungen berücksichtigt.

Anderweitige Maßnahmen zum Schutz vor Lärmeinwirkungen durch die Bundesautobahn A 8 in Siegsdorf wurden von der Gemeinde bisher nicht vorgesehen.

Nach Mitteilung der Gemeinde Siegsdorf werden insgesamt 17 weitere Anwesen von der Isophone L_{Night} 57 dB(A) erfasst, allerdings seien diese in der Kartierung des LfU nicht entsprechend gekennzeichnet. Das LfU hat die Angelegenheit überprüft und das Ergebnis der Gemeinde übermittelt. Die Überprüfung hat ergeben, dass an elf von der Gemeinde genannten Anwesen, der Pegel $L_{Night} < 57 \text{ dB(A)}$ ist und deshalb die Erfassung als „nicht-betroffenes“ Gebäude korrekt ist. An den weiteren sechs Gebäuden ist eine Überschreitung

des Pegels L_{Night} von 57 dB(A) nach Aussage des LfU zumindest „sehr wahrscheinlich“. Dieser Sachverhalt wird in der nächsten Kartierungsstufe im Jahr 2017 durch das LfU entsprechend berücksichtigt und die Kartierung korrigiert. In den betroffenen Gebäuden leben derzeit insgesamt 17 Personen.

Darüber hinaus, teilte die Gemeinde Siegsdorf als schutzwürdige Nutzung, die ausschließlich in der Tagzeit erfolgt, den kirchlichen Kindergarten St. Marien mit.

Zu den obigen Mitteilungen der Gemeinde wird Folgendes angemerkt:

Bei der Errichtung des Kindergartens war baulicher Schallschutz nach der DIN 4109 [34] so vorzusehen, dass für Aufenthaltsräume ein ausreichender Innenraumschutz gewährleistet wird. Bei der DIN 4109 handelt es sich um eine technische Regel aus der Liste der technischen Baubestimmungen die aufgrund des Art. 3 Abs. 2 Satz 1 Bayerische Bauordnung (BayBO) [35] grundsätzlich zu beachten ist.

Ferner sind – wie bereits oben ausgeführt – die Lärmkarten und auch die Lärmaktionspläne alle fünf Jahre nach ihrer Erstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten (vgl. § 47c Abs. 4 BImSchG und § 47d Abs. 5 BImSchG). Die Mitteilungen der Gemeinde werden dabei entsprechend berücksichtigt.

Die o. g. Bebauungspläne der Gemeinde Siegsdorf werden als vorhandene Maßnahmen in die nachfolgenden Tabellen aufgenommen.

Die in den Bebauungsplänen enthaltenen Festsetzungen zum Lärmschutz werden in der Beschreibung näher erläutert. Im Weiteren wird aufgezeigt, ob bzw. inwieweit für die betroffene schutzwürdige Bebauung Lärmschutzfestsetzungen vorgesehen sind. Für die Abschätzung der entlasteten Personen werden die berichtigten Angaben der Gemeinde Siegsdorf zu den Einwohnerzahlen zugrunde gelegt.

Maßnahme V2	Bebauungsplan „Siegsdorf-Seelau“ [1] (in Kraft getreten am 27.02.1997) und „Siegsdorf-Seelau Änderung/Erweiterung“ (in Kraft getreten am 28.02.2002)
Beschreibung	<p>Die Bebauungspläne „Siegsdorf-Seelau“ und „Siegsdorf-Seelau Änderung/Erweiterung“ setzen als Art der baulichen Nutzung für FINr. 125/2, 125/3 und 125/9 ein Allgemeines Wohngebiet (WA) und für den restlichen Geltungsbereich der Bebauungspläne ein Mischgebiet (MI) fest. Die Bebauungspläne enthalten Festsetzungen zum Lärmschutz.</p> <p>Im Bebauungsplan „Siegsdorf-Seelau“ ist ein Lärmschutzwall (Walloberkante 5 m über Fahrbahnoberfläche) planlich festgesetzt.</p> <p>Im Bebauungsplan „Siegsdorf-Seelau Änderung / Erweiterung“ ist zusätzlich zum obigen Lärmschutzwall festgesetzt, dass im Bedarfsfall Lärmschutzwände in Höhe und Ausführung nach den einschlägigen Vorschriften aufzusetzen sind.</p>
Lärminderungswirkung	Durch die festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen werden der Schutz vor erheblichen Lärmeinwirkungen durch die angrenzende Bundesautobahn A 8 bzw. die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt.
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	Die Lärmschutzwälle sind vorhanden und wurden bei der Kartierung durch das LfU bereits erfasst. Deshalb ergibt sich keine zusätzliche Reduzierung der Anzahl der betroffenen Personen, die Überschreitungen der Anhaltswerte L_{DEN} von 67 dB(A) bzw. L_{Night} von 57 dB(A) ausgesetzt sind.
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	rechtskräftige Bebauungspläne - in Kraft getreten am 27.02.1997 und 28.02.2002
Zuständigkeit	Gemeinde Siegsdorf
Kosten	Keine Angaben

Tabelle 11: Vorhandene Maßnahme der Gemeinde Siegsdorf – V2: Bebauungsplan „Siegsdorf-Seelau“ und „Siegsdorf-Seelau Änderung/Erweiterung“ [1]

Maßnahme V3	Bebauungsplan „St. Johann - Erweiterung“ [1] (in Kraft getreten am 26.03.2010)
Beschreibung	<p>Der Bebauungsplan „St. Johann - Erweiterung“ setzt als Art der baulichen Nutzung ein Mischgebiet (MI) und ein Gewerbegebiet (GE) fest. Der Bebauungsplan enthält Festsetzungen zum Lärmschutz.</p> <p>Im Bebauungsplan sind eine Lärmschutzwand (Oberkante 5,0 m über natürlichem Gelände), ein Schutzwall mit aufgesetzter Gabione (Oberkante 5,0 m über natürlichem Gelände) sowie Fassaden mit Anforderung an den baulichen Schallschutz gem. Lärmpegelbereich IV/V nach DIN 4109 planlich festgesetzt.</p>
Lärmminderungswirkung	Durch die festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen werden der Schutz vor erheblichen Lärmeinwirkungen durch die angrenzende Bundesautobahn A 8 bzw. die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt.
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	<p>Die Lärmschutzfestsetzungen gelten auch für betroffene schutzwürdige Bebauung an der Neukirchener Straße, an der gem. der Kartierung des LfU die Anhaltswerte L_{DEN} von 67 dB(A) bzw. L_{Night} von 57 dB(A) überschritten werden.</p> <p>Der Bebauungsplan ist rechtskräftig. Wenn der Bebauungsplan umgesetzt wird, gilt die festgesetzte Schallschutzmaßnahme.</p> <p>Die Anzahl der belasteten Personen, die Überschreitungen der o. g. Anhaltswerte ausgesetzt sind, reduziert sich dann real um 4 Personen und anteilig nach VBEB um ca. 2 Personen.</p> <p>Nach Angaben der Gemeinde wurde die festgesetzte Lärmschutzeinrichtung errichtet. In der Kartierung wurde diese jedoch nicht als Schallschutzeinrichtung dargestellt.</p>
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	rechtskräftiger Bebauungsplan - in Kraft getreten am 26.03.2010
Zuständigkeit	Gemeinde Siegsdorf
Kosten	Keine Angaben

Tabelle 12: Vorhandene Maßnahme der Gemeinde Siegsdorf – V3: Bebauungsplan „St. Johann Erweiterung“ [1]

Maßnahme V4	Bebauungsplan „Vogling-Prüll“ (in Kraft getreten am 31.08.1995), „Vogling-Prüll Erweiterung“ (in Kraft getreten am 25.05.2000) und Vogling-Prüll Erweiterung“ (in Kraft getreten am 25.07.2004) [1]
Beschreibung	Die Bebauungspläne „Vogling-Prüll“ und „Vogling-Prüll Erweiterung“ setzen als Art der baulichen Nutzung für das Baugebiet mit Ausnahme der FINr. 808 ein Allgemeines Wohngebiet (WA) und für die FINr. 808 ein Mischgebiet (MI) fest. Die Bebauungspläne enthalten Festsetzungen zum Lärmschutz. In den Bebauungsplänen ist ein Lärmschutzwall (Oberkante bis zu 4,5 m über natürlichem Gelände) planlich festgesetzt. Zudem sind in den Erweiterungsplänen Festsetzungen zu passiven Schallschutzvorkehrungen für die den Straßen zugewandten Gebäudeseiten (nördlich bzw. östlich) aufgenommen.
Lärmminderungswirkung	Durch die festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen werden der Schutz vor erheblichen Lärmeinwirkungen durch die angrenzende Bundesautobahn A 8 bzw. die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt.
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	Die Lärmschutzfestsetzungen gelten auch für betroffene schutzwürdige Bebauung an der Voglinger Straße, Daxasträße und Vogelwald, an der gem. der Kartierung des LfU die Anhaltswerte L_{DEN} von 67 dB(A) bzw. L_{Night} von 57 dB(A) überschritten werden. Nach Angaben der Gemeinde wurden die festgesetzten Lärmschutzeinrichtungen errichtet. In der Kartierung wurde jedoch der westliche Teil des Lärmschutzwalles im Bereich Voglinger Straße und Daxasträße sowie die passiven Schallschutzeinrichtungen im Bereich Vogelwald nicht als Schallschutzeinrichtungen berücksichtigt. Durch die passiven Lärmschutzeinrichtungen reduziert sich die Anzahl der belasteten Personen für Vogelwald, die Überschreitungen der o. g. Anhaltswerte ausgesetzt sind, real um 7 Personen und anteilig nach VBEB um ca. 2 Personen. Eine Abschätzung der Anzahl der entlasteten Personen im Bereich des in der Kartierung nicht berücksichtigten Lärmschutzwalls (Voglinger Straße und Daxasträße) ist nicht möglich. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass sich auch hier die Betroffenenanzahl reduziert.
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	rechtskräftige Bebauungspläne - in Kraft getreten am 31.08.1995, 25.05.2000 und 25.07.2008
Zuständigkeit	Gemeinde Siegsdorf
Kosten	Keine Angaben

Tabelle 13: Vorhandene Maßnahme der Gemeinde Siegsdorf – V4: Bebauungsplan „Vogling-Prüll“ und „Vogling-Prüll Erweiterung“ [1]

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

An der Bundesautobahn A 8 Ost Rosenheim – Landesgrenze ist im Bereich der Gemeinde Siegsdorf von Seiten der ABDSB der 6-streifige Ausbau geplant (Maßnahme G1).

Zudem prüft die ABDSB auf Antrag Anliegen von Bürgern, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (Maßnahme G2).

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden als Maßnahmen zur Verbesserung des Lärmschutzes Beschränkungen der Höchstgeschwindigkeit auf max. 100 km/h bzw. 120 km/h auf der A 8 gefordert. Diese Forderungen wurden 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 8 im Bereich der Gemeinde Siegsdorf abgeschlossen haben. Die Maßnahme G3 „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:

Maßnahme G1	6-streifiger Ausbau der Bundesautobahn A 8 zwischen Rosenheim und Bundesgrenze; Abschnitt Reichhausen - Vogling
Beschreibung	Die A 8 Ost soll wegen der veralteten Substanz, ungenügender Trassierung, fehlender Seitenstreifen und Kapazitätsengpässen, vor allem im Urlaubsverkehr, 6-streifig ausgebaut werden. Im Zuge der Ausbaumaßnahme ist Lärmschutz nach den Kriterien der Lärmvorsorge vorzusehen. Dazu werden in Bereichen, wo dies erforderlich ist, im Zuge des Ausbaus aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Soweit passive Maßnahmen erforderlich sind, richten sich die Festlegungen nach den Regelungen der 24. BImSchV.
Lärminderungswirkung	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	Durch den geplanten Ausbau kann im Ausbaubereich von einer vollständigen Reduzierung der betroffenen 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 konkrete Angabe zur Anzahl der durch diese Maßnahme entlasteten Personen ist aufgrund des aktuellen Verfahrensstands jedoch nicht möglich.
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	Erstellung der Vorentwurfsunterlagen bis Anfang 2017
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	Betrag 71 Mio. € gem. Kostenschätzung

Tabelle 14: Geplante Maßnahme der ABDSB – G1: 6-streifiger Ausbau der Bundesautobahn A 8 Ost zwischen Rosenheim und Bundesgrenze

Maßnahme G2	Prüfung der Anliegen von Bürgern durch die ABDSB, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind
Beschreibung	<p>Nach den VLärmSchR 97 kann bei Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte (gem. Nr. 37.1 VLärmSchR 97) Lärmschutz durch bauliche 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 Kap. 4.3.2.3).</p> <p>Auf Antrag von Bürgern prüft die ABDSB, ob die Voraussetzungen für die Lärmsanierung vorliegen (für einzelne Wohngebäude nur passiver Schallschutz).</p> <p><u>Anmerkung:</u> Der Antrag von Bürgern kann unabhängig vom Verfahrens – bzw. Planungsstand der Maßnahmen G1 (6-streifiger Ausbau der A 8) und G3 (Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen) gestellt werden.</p>
Lärminderungswirkung	Aktive und/oder passive Schutzmaßnahmen werden so vorgesehen, dass an förderfähiger schutzwürdiger Bebauung die Lärmsanierungsgrenzwerte eingehalten werden bzw. der Innenraumschutz gewährleistet ist.
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	-
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	-
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	<p>Abhängig von Art und Umfang der Sanierungsmaßnahme.</p> <p>Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderliche Maßnahme bezuschusst.</p>

Tabelle 15: Geplante Maßnahme der ABDSB – G2: Prüfung der Anträge von Bürgern auf Lärmsanierung

Maßnahme G3	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 BAB A 8 in Siegsdorf (siehe Anhang A 3) wurde die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf max. 100 km/h bzw. 120 km/h gefordert.</p> <p>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 8 im Bereich Siegsdorf 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 8 im Bereich Siegsdorf 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 – G3: Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen

6.3.2 Bereits geplante Maßnahmen der Gemeinde Siegsdorf

Die Gemeinde Siegsdorf plant derzeit keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz vor erheblichen Lärmeinwirkungen durch die Bundesautobahn A 8 [1].

6.4 Sonstige bereits geplante Maßnahmen

Nach Angabe der Gemeinde plant ein privater Antragssteller, den bereits vorhandenen, in der Kartierung berücksichtigten privaten Lärmschutzwall in Vitzthum in westliche Richtung zu erweitern.

Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass durch die Erweiterung des vorhandenen Lärmschutzwalls eine relevante Lärminderungswirkung erzielt wird. Eine genauere Abschätzung ist nicht möglich, da keine Detailangaben zur geplanten Erweiterung vorliegen.

Bei entsprechender Ausführung des Lärmschutzwalls könnte sich die Anzahl der belasteten Personen, die Überschreitungen der Anhaltswerte L_{DEN} von 67 dB(A) bzw. L_{Night} von 57 dB(A) ausgesetzt sind, real um bis zu 5 Personen und anteilig nach VBEB um bis zu 2 Personen reduzieren.

Derzeit liegt der Antrag auf Baugenehmigung beim Landratsamt vor.

Da es sich um eine private Maßnahme handelt, wird diese nur zur Information in den Plan mit aufgenommen.

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

Nach den Angaben der Gemeinde Siegsdorf befinden sich auf dem Gebiet der Gemeinde keine ruhigen Gebiete.

8 Öffentliche Anhörung und Beteiligung der Öffentlichkeit

8.1 Information und Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Regierung von Oberbayern hat unter Beteiligung der Gemeinde Siegsdorf und der AB-DSB den Entwurf des Lärmaktionsplans erstellt. Im Anschluss daran wurde in der Zeit vom 30. Oktober 2015 bis 30. November 2015 die Öffentlichkeitsbeteiligung zu diesem Entwurf durchgeführt. Bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist, also bis einschließlich 14. Dezember 2015, konnten Stellungnahmen/Anregungen bei der Regierung von Oberbayern eingereicht werden. Es bestand 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 30.10.2015 im Oberbayerischen Amtsblatt durch die Regierung von Oberbayern. Auch in der Gemeinde Siegsdorf wurde die Bekanntmachung ausgehängt. Darüber hinaus erfolgte am 26.10.2015 eine Information der Medien durch die Pressestelle der Regierung von Oberbayern.

Der Planentwurf konnte vom 30.10.2015 bis einschließlich 30.11.2015 bei der Regierung von Oberbayern und bei der Gemeinde Siegsdorf eingesehen werden. Des Weiteren konnte der Planentwurf auf den Internetseiten der Regierung von Oberbayern und der Gemeinde Siegsdorf eingesehen und heruntergeladen werden.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen dazu 2 Stellungnahmen/Anregungen von Bürgern der Gemeinde Siegsdorf, eine Stellungnahme des Bund Naturschutzes Kreisgruppe Traunstein, sowie eine Stellungnahme und ein Gemeinderatsbeschluss der Gemeinde Siegsdorf ein.

8.2 Bewertung der Vorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen/Anregungen der Bürger wurden zur Bewertung an die Gemeinde Siegsdorf und an die ABDSB weitergeleitet.

Sowohl die Gemeinde Siegsdorf (mit E-Mail vom 04.02.2016) als auch die ABDSB (mit E-Mail vom 16.03.2016) haben die eingegangenen Stellungnahmen/Anregungen der Bürger geprüft und dazu Stellung genommen.

Die Regierung von Oberbayern hat dann alle Stellungnahmen/Anregungen im Rahmen eines sich anschließenden Abwägungsprozesses geprüft und gewürdigt. Im Anhang 3 sind die vorgebrachten Forderungen bzw. Anregungen sowie das Ergebnis der Bewertung dargestellt.

Ergänzend zur Bewertung im Anhang 3 wird auf Folgendes hingewiesen:

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 Autobahnen (= Bundesfernstraßen) grundsätzlich verpflichtet, Schallschutzmaßnahmen bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der „Verkehrslärmschutzverordnung“ (16. BImSchV) durchzuführen.

Zusammenfassend wird aufgrund der Öffentlichkeitsbeteiligung eine zusätzliche geplante Maßnahme G3 „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 Kap. 6.2 des Lärmaktionsplans sind die bereits vorhandenen Maßnahmen in der Gemeinde Siegsdorf aufgeführt.

Angaben zu den Kosten der passiven Lärmsanierungsmaßnahmen an der A 8 im Bereich Reichhausener Straße und Paulfischer (Maßnahme V1) liegen nicht vor, diese wurden jedoch mit bis zu 75 % der Gesamtkosten von der ABDSB bezuschusst. Die Anzahl der belasteten Personen, die Überschreitungen des Anhaltswertes L_{Night} von 57 dB(A) ausgesetzt sind, reduziert sich durch diese Maßnahme real um 10 Personen und anteilig nach VBEB um ca. 7 Personen.

Konkrete Angaben zu den Kosten der in den rechtskräftigen Bebauungsplänen „Siegsdorf-Seelau“ (Maßnahme V2), „St. Johann Erweiterung“ (Maßnahme V3) und „Vogling-Prüll“ (Maßnahme V4) enthaltenen Festsetzungen zum Lärmschutz liegen nicht vor.

Eine Angabe der durch die Maßnahme V2 entlasteten Personen erfolgt nicht, da die Lärmschutzwälle bereits bei der Kartierung durch das LfU berücksichtigt wurden.

Durch die Maßnahme V3 reduziert sich die Anzahl der belasteten Personen, die Überschreitungen der Anhaltswerte ausgesetzt sind, real um 4 Personen und anteilig nach VBEB um ca. 2 Personen.

Der in der Kartierung nicht berücksichtigte Teil des Lärmschutzwalles im Bereich Vogliner Str. und DaxasträÙe, sowie die passiven Schallschutzeinrichtungen im Bereich Vogelwald der Maßnahme V4 reduzieren die Anzahl der belasteten Personen, die Überschreitungen der Anhaltswerte ausgesetzt sind, real um 7 Personen und anteilig nach VBEB um ca. 2 Personen.

Durch die vorhandene Streckenverkehrsbeeinflussungsanlage in beiden Fahrtrichtungen wird situationsbedingt auf das Verkehrsaufkommen reagiert. Eine Angabe zu Kosten/Nutzen kann deshalb nicht erfolgen.

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 Kap. 6.3 sind die Maßnahmen des Lärmaktionsplans für die Gemeinde Siegsdorf aufgeführt.

Nach Angaben der ABDSB werden die Gesamtkosten, inklusive der Kosten für den Lärmschutz, für den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 8 zwischen Rosenheim und Bundesgrenze im Abschnitt Reichhausen – Vogling (Maßnahme G1) gem. Kostenschätzung 71 Mio. € betragen.

Nach dem Ausbau kann im Ausbaubereich voraussichtlich von einer vollständigen Reduzierung der betroffenen Personen, die gem. Kartierung des LfU Überschreitungen der Anhaltswerte L_{DEN} von 67 dB(A) bzw. L_{Night} von 57 dB(A) ausgesetzt sind, ausgegangen werden.

Eine konkrete Angabe zur Anzahl der durch diese Maßnahme entlasteten Personen ist aufgrund des aktuellen Verfahrensstands jedoch nicht möglich.

Für die Maßnahme G2 „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 G3 „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

Durch die vorhandenen aktiven und passiven Maßnahmen V1, V3 und V4 (siehe Kap. 6.2.2 und 6.2.4), die in der Lärmkartierung nicht erfasst wurden, reduziert sich die Anzahl der belasteten Personen real um 21 Personen und anteilig nach VBEB um ca. 11 Personen.

Nach Umsetzung der geplanten Maßnahme G1 des Lärmaktionsplans (siehe Kap. 6.3) kann im Ausbaubereich voraussichtlich von einer vollständigen Reduzierung der Betroffenen ausgegangen werden. Durch die Maßnahme G2 „Prüfung der Anliegen von Bürgern durch die ABDSB, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind“ ist ebenfalls eine Reduzierung der Betroffenenzahl – auch außerhalb des Ausbaubereichs der Maßnahme G1 – möglich.

Bei der Maßnahme G3 „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen“ kann erst nach abgeschlossener Prüfung eine Aussage zur Anzahl der entlasteten Personen erfolgen.

Nach Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans (siehe Kap. 6.3) bleiben voraussichtlich keine Personen, die von Überschreitungen des maßgeblichen Pegels L_{Night} von 57 dB(A) betroffen sind.

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 Siegsdorf fortgeschrieben (§ 47d Abs. 5 BImSchG).

9.4 Zeitlicher Ablauf

Unter Kapitel 6.2.2 ist die bereits vorhandene Maßnahme V1 der ABDSB aufgeführt. Die passiven Lärmsanierungsmaßnahmen an den zwei Anwesen Reichhausener Str. und Paulfischer sind bereits abgeschlossen.

Unter Kap. 6.2.4 sind die bereits vorhandenen Maßnahmen V2 (Bebauungsplan Siegsdorf-Seelau und Siegsdorf-Seelau Änderung/Erweiterung), V3 (Bebauungsplan St.-Johann-Erweiterung) und V4 (Bebauungsplan Vogling-Prüll und Vogling-Prüll Erweiterung) der Gemeinde Siegsdorf aufgeführt. Die Bebauungspläne sind allesamt in Kraft getreten. Laut Angabe der Gemeinde Siegsdorf wurden die festgesetzten Lärmschutzeinrichtungen errichtet.

Der zeitliche Ablauf der Maßnahmen des Lärmaktionsplans (Kap. 6.3) stellt sich wie folgt dar:

Für den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 8 zwischen Rosenheim und Bundesgrenze im Abschnitt Reichhausen – Vogling (Maßnahme G1) werden bis Ende 2016 die Vorwurfsunterlagen erstellt. Angaben bis wann die Lärmschutzmaßnahmen im Zuge dieser Maßnahme umgesetzt werden, liegen nicht vor.

Die Prüfung der Anliegen von Bürgern durch die ABDSB, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (Maßnahme G2), erfolgt auf Antrag.

Die Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzungen an der A 8 im Bereich Siegsdorf (Maßnahme G3) 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 (Bundesgesetzblatt (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 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 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) gelten entsprechende Fristen bis 30.06.2012 für die Kartierung bzw. 18.07.2013 für die Lärmaktionspläne (2. Stufe).

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 gem. 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) 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.

Zur Bewertung der Lärmbetroffenheit der Bevölkerung wird auf den immissionsschutzfachlich kritischeren Nachtzeitraum abgestellt. D. h., 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 BaylmschG).

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

Beschreibung der örtlichen Situation und der Lärmquelle

Die Gemeinde Siegsdorf liegt im Landkreis Traunstein im Regierungsbezirk Oberbayern und hat ca. 8228 Einwohner [36]. Durch das Gemeindegebiet verläuft die BAB A 8 Ost (München – Salzburg). Auf der BAB A 8 liegen folgende Verkehrsaufkommen vor:

Bundesautobahn	Abschnitt	DTV 2010 (Lkw-Anteil Tag/Nacht in %)	Prognose DTV 2030 (Lkw-Anteil Tag/Nacht in %)
A 8 Ost	AS Bergen – AS Schweinbach	49.341 (14,6/31,9)	56.000 (10,9/23)
	AS Schweinbach – AS Traunstein / Siegsdorf	49.341 (14,6/31,9)	57.600 (10,9/23)
	AS Traunstein / Siegsdorf – AS Neukirchen	43.273 (14,6/31,9)	51.200 (11,7/24)

Tabelle 17: Verkehrsaufkommen an der A 8 im Jahr 2010, sowie Prognosewerte 2030 [5]

AS: Anschlussstelle

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

Im Bereich Siegsdorf ist auf der A 8 keine dauerhafte Geschwindigkeitsbeschränkung vorhanden. Durch die in beiden Fahrrichtungen vorhandene Streckenbeeinflussungsanlage wird situationsbedingt auf das Verkehrsaufkommen reagiert [5].

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 8 Ost sind in der Gemeinde Siegsdorf nach VBEB 59 Einwohner von einem Pegel L_{DEN} von 67 dB(A) bzw. 122 Einwohner von einem Pegel L_{Night} von 57 dB(A) betroffen.

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

Das LfU hat im Rahmen der Lärmkartierung Bayern 2012 die vorhandenen (aktiven) Schallschutzeinrichtungen an der A 8 Ost in Daxelberg, Schweinbach, Vitzthum, Vogling sowie im Bereich Kohlbrenn berücksichtigt. Finanzielle Informationen hierzu liegen nicht vor.

Im Rahmen der Lärmsanierung wurden von der ABDSB an zwei Anwesen in der Gemeinde Siegsdorf passive Lärmsanierungsmaßnahmen bezuschusst. Finanzielle Informationen liegen hierzu nicht vor, allerdings werden passive Lärmschutzeinrichtungen mit bis zu 75 % der Gesamtkosten bezuschusst (Maßnahme V1). Durch diese Maßnahme reduziert sich die Anzahl der betroffenen Personen, die gem. der Kartierung des LfU Überschreitungen des Anhaltswertes L_{Night} von 57 dB(A) ausgesetzt sind, um ca. 7 Personen nach VBEB.

Von Seiten der Gemeinde Siegsdorf wurden im Rahmen der Bauleitplanung Maßnahmen zum Schutz vor Lärmeinwirkungen durch die Autobahn A 8 festgesetzt (Maßnahmen V2, V3 und V4). Angaben zu den Kosten der in den rechtskräftigen Bebauungsplänen enthaltenen Festsetzungen zum Lärmschutz existieren nicht. Die Bebauungspläne wurden bereits umgesetzt. Die Maßnahme V2 (Lärmschutzwall) wurde bereits bei der Kartierung durch das LfU berücksichtigt. Die Anzahl der belasteten Personen, die Überschreitungen des Anhaltswertes L_{Night} von 57 dB(A) ausgesetzt sind, reduziert sich durch die Maßnahme V3 nach VBEB um ca. 2 Personen. Durch die Maßnahme V4 werden weitere 2 nach VBEB betroffene Personen entlastet. Die vorhandenen Maßnahmen V1, V3 und V4 wurden bei der Kartierung nicht berücksichtigt.

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

Die ABDSB plant den 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 8 Ost zwischen Rosenheim und Bundesgrenze im Abschnitt Reichhausen – Vogling (Maßnahme G1). Im Zuge des Ausbaus werden aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Nach dem Ausbau kann voraussichtlich von einer vollständigen Reduzierung der betroffenen Personen, die gem. der Kartierung des LfU Überschreitungen des Anhaltswertes L_{Night} von 57 dB(A) ausgesetzt sind, im Ausbaubereich ausgegangen werden. Nach Angaben der ABDSB werden die Gesamtkosten, inklusive der Kosten für den Lärmschutz, für den 6-streifigen Ausbau der BAB A 8 Ost zwischen Rosenheim und Bundesgrenze im Abschnitt Reichhausen – Vogling gem. Kostenschätzung 71 Mio. € betragen.

Eine weitere Maßnahme stellt die Prüfung der Anliegen von Bürgern durch die ABDSB dar, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (Maßnahme G2). Hier kann keine Angabe zur Anzahl der Reduzierung der Personen, die Überschreitungen des o. g. Anhaltswertes 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 G3). 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 erfolgen. Die Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzungen an der A 8 im Bereich Siegsdorf wird voraussicht-

lich 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 G3 können derzeit keine Angaben gemacht werden.

Zusammenfassend kann nach Umsetzung der Maßnahme G1 des Lärmaktionsplans im Ausbaubereich von einer vollständigen Reduzierung der Betroffenen ausgegangen werden. Durch die Maßnahmen G2 und G3 ist bereits kurzfristig eine Reduzierung der Betroffenen möglich.

Nach Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans verbleiben voraussichtlich keine Personen, die von Überschreitungen des maßgeblichen Pegels L_{Night} von 57 dB(A) betroffen sind.

Ruhige Gebiete

Nach Angabe der Gemeinde Siegsdorf befinden sich auf dem Gemeindegebiet keine ruhigen Gebiete [1].

Protokoll der öffentlichen Anhörung

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 30.10.2015 im Oberbayerischen Amtsblatt durch die Regierung von Oberbayern. Auch in der Gemeinde Siegsdorf wurde die Bekanntmachung ausgehängt. Darüber hinaus erfolgte am 26.10.2015 eine Information der Medien durch die Pressestelle der Regierung von Oberbayern.

Der Planentwurf konnte vom 30.10.2015 bis einschließlich 30.11.2015 bei der Regierung von Oberbayern und bei der Gemeinde Siegsdorf eingesehen werden. Des Weiteren konnte der Planentwurf auf den Internetseiten der Regierung von Oberbayern und der Gemeinde Siegsdorf eingesehen und heruntergeladen werden.

Bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist, das heißt bis einschließlich 14.12.2015 konnten schriftlich oder per E-Mail Stellungnahmen/Anregungen zum Lärmaktionsplanentwurf abgegeben werden.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen 2 Stellungnahmen/Anregungen von Bürgern der Gemeinde Siegsdorf, eine Stellungnahme des Bund Naturschutzes Kreisgruppe Traunstein, sowie eine Stellungnahme und ein Gemeinderatsbeschluss der Gemeinde Siegsdorf ein.

Folgende wesentlichen Forderungen bzw. Anregungen, die im Zusammenhang mit den Verkehrslärmeinwirkungen der BAB A 8 stehen, wurden vorgebracht:

- Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h
- bauliche Lärmschutzmaßnahmen
- maßvoller 4+2 Ausbau (4-streifige Autobahn mit Anbau eines Standstreifens je Richtungsfahrbahn)
- kein 6+2 Ausbau (6-streifiger Ausbau mit einem Standstreifen je Richtungsfahrbahn)
- allgemeine Kritikpunkte zum Lärmaktionsplan

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

Die Eingaben und Stellungnahme wurden von der Gemeinde Siegsdorf mit E-Mail vom 04.02.2016 bewertet.

Das Ergebnis der Prüfung der Vorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung durch die AB-DSB wurde der Regierung von Oberbayern mit E-Mails vom 16.03.2016 und 26.10.2016 vorgelegt.

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 G3 „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 Siegsdorf fortgeschrieben (§ 47d Abs. 5 BImSchG).

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

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

Der Lärmaktionsplan-Entwurf vom 27.12.2016 wurde am 27.12.2016 der Gemeinde Siegsdorf mit der Bitte um Erteilung des Einvernehmens übermittelt.

Die Gemeinde Siegsdorf teilte mit E-Mail vom 07.02.2017 mit, dass der Gemeinderat in seiner öffentlichen Sitzung am 06.02.2017 sein Einvernehmen zum Lärmaktionsplan-Entwurf vom 27.12.2016 nach Art. 8a Abs. 2 Satz 4 BayImSchG erteilt hat.

Quellenangaben

- [1] Angaben der Gemeinde Siegsdorf
- [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] Angaben der Autobahndirektion Südbayern
- [6] Bayerisches Immissionsschutzgesetz (BayImSchG) vom 08. Oktober 1974, das durch § 1 Nr. 170 der Verordnung vom 22. Juli 2014 (GVBl S. 286) geändert worden ist
- [7] Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
- [8] Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 (BGBl. I S. 1794)
- [9] 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
- [10] 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
- [11] 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
- [12] 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
- [13] 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
- [14] 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
- [15] Bekanntmachung der Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastungszahlen durch Umgebungslärm (VBEB) – vom 09. Februar 2007
- [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] Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – 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, www.umgebungslaerm.bayern.de
- [27] Bayerisches Landesamt für Umwelt, Auswertung „OBB_MRoad_Flächen_Betroffene_pro_Gemeinde.xlsx“
- [28] Bayerisches Landesamt für Umwelt, Kartierung der bayerischen Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von mehr als 8.200 Kfz (Verkehrszählung 2010) – Gemeinden bei denen durch Straßenlärmpegel $L_{DEN} > 67$ dB(A) oder $L_{Night} > 57$ dB(A) mehr als 50 Einwohner nach VBEB betroffen sind, Stand 08/2010
- [29] Bayerisches Landesamt für Umwelt, http://www.lfu.bayern.de/laerm/eg_umgebungslaermrichtlinie/kartierung/doc/betroffene_je_gemeinden_lden_schulen.pdf
- [30] Bayerisches Landesamt für Umwelt, http://www.lfu.bayern.de/laerm/eg_umgebungslaermrichtlinie/kartierung/doc/betroffene_je_gemeinden_lden_krankenhaus.pdf
- [31] Bayerisches Landesamt für Umwelt, Auswertung „EW_Statistik_BAB_neu.xlsx“
- [32] Bayerisches Landesamt für Umwelt, Auswertung „Flächenauswertung alle BAB_Gemeinden.xlsx“, „SchKhs_Statistik_BAB.xlsx“
- [33] Schreiben des Landesamt für Umweltschutz (LfU) an die Gemeinde Siegsdorf vom 07. Februar 2014
- [34] DIN 4109, November 1989, „Schallschutz im Hochbau“
- [35] Bayerische Bauordnung (BayBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. August 2007 (GVBl S. 588) zuletzt geändert durch § 3 Gesetz zur Änderung des Baukammergesetzes, des Gesetzes über das öffentliche Versorgungswesen und der Bayerischen Bauordnung vom 24. Juli 2015 (GVBl S. 296)
- [36] Statistische Ämter des Bundes und der Länder, <http://www.statistikportal.de/Statistik-Portal/gemeindeverz.asp?G=siegsdorf>

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Anschlussstelle Schweinbach an der Bundesautobahn A 8 [1]	3
Abbildung 2: Übersichtskarte Bundesautobahn A 8 [4]	7
Abbildung 3: Ortskarte Siegsdorf [4]	8
Abbildung 4: Flächennutzungsplan Siegsdorf mit Legende [4]	9
Abbildung 5: Ablauf der Lärmaktionsplanung	15
Abbildung 6: Schaubild Lärmschutz an Straßen	18
Abbildung 7: Lärmkarte (L_{DEN}) [26]	23
Abbildung 8: Lärmkarte (L_{Night}) [26]	25

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Verkehrsaufkommen an der A 8 im Jahr 2010, sowie Prognosewerte 2030 [5]	10
Tabelle 2:	Orientierungswerte gem. Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 [20]	19
Tabelle 3:	Immissionsgrenzwerte gem. 16. BImSchV [10].....	20
Tabelle 4:	Abgesenkte Lärmsanierungsgrenzwerte gem. Nr. 37.1 der VLärmSchR 97 [23]	20
Tabelle 5:	Immissionsrichtwerte gem. Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV [25]	21
Tabelle 6:	Anzahl nach VBEB der von Straßenlärmpegeln L_{DEN} und L_{Night} belasteten Einwohner an allen Hauptverkehrsstraßen [27], [28].....	27
Tabelle 7:	Von Umgebungslärm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Schul- und Krankenhausgebäude an allen Hauptverkehrsstraßen für die Gemeinde Siegsdorf [27], [29], [30]	27
Tabelle 8:	Anzahl nach VBEB der von Straßenlärmpegeln L_{DEN} und L_{Night} belasteten Einwohner an der Autobahn [31].....	28
Tabelle 9:	Von Umgebungslärm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Schul- und Krankenhausgebäude an der Autobahn für die Gemeinde Siegsdorf [32]	28
Tabelle 10:	Vorhandene Maßnahme der ABDSB – V1: Passive Lärmsanierungsmaßnahmen für die zwei Anwesen Reichhausener Str. und Paulfischer.....	31
Tabelle 11:	Vorhandene Maßnahme der Gemeinde Siegsdorf – V2: Bebauungsplan „Siegsdorf-Seelau“ und „Siegsdorf-Seelau Änderung/Erweiterung“ [1]	33
Tabelle 12:	Vorhandene Maßnahme der Gemeinde Siegsdorf – V3: Bebauungsplan „St. Johann Erweiterung“ [1]	34
Tabelle 13:	Vorhandene Maßnahme der Gemeinde Siegsdorf – V4: Bebauungsplan „Vogling-Prüll“ und „Vogling-Prüll Erweiterung“ [1].....	35
Tabelle 14:	Geplante Maßnahme der ABDSB – G1: 6-streifiger Ausbau der Bundesautobahn A 8 Ost zwischen Rosenheim und Bundesgrenze.....	37
Tabelle 15:	Geplante Maßnahme der ABDSB – G2: Prüfung der Anträge von Bürgern auf Lärmsanierung.....	38
Tabelle 16:	Geplante Maßnahme der ABDSB – G3: Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen	40
Tabelle 17:	Verkehrsaufkommen an der A 8 im Jahr 2010, sowie Prognosewerte 2030 [5]	49

Abkürzungsverzeichnis

ABDSB	Autobahndirektion Südbayern
AS	Anschlussstelle
BAB	Bundesautobahn
BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (jetzt: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI))
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
dB(A)	Lautstärkeeinheit Dezibel (mit A-Bewertung)
D _{StrO}	Korrektur nach RLS-90 für unterschiedliche Straßenoberflächen
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EU	Europäische Union
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
OBB	Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
StMI	Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
StMUG	Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit (jetzt: StMUV)
StMUV	Bayerisches Staatsministerium für Umwelt- und Verbraucherschutz
SUP	Strategische Umweltprüfung
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 LfU vom 17.12.2014 „Kartierung der Hauptverkehrsstraßen 2012 – Eingangdaten, Arbeitsschritte, Ergebnisse“

Quelle: Bayerisches Landesamt für Umwelt (LfU)



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 Teletlas 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]

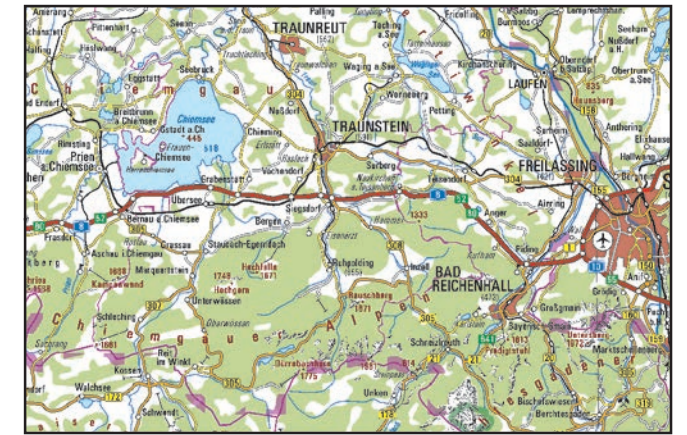


Lärmkartierung Bayern 2012

gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Gemeinde Siegsdorf

Blattschnittübersicht L_{den}

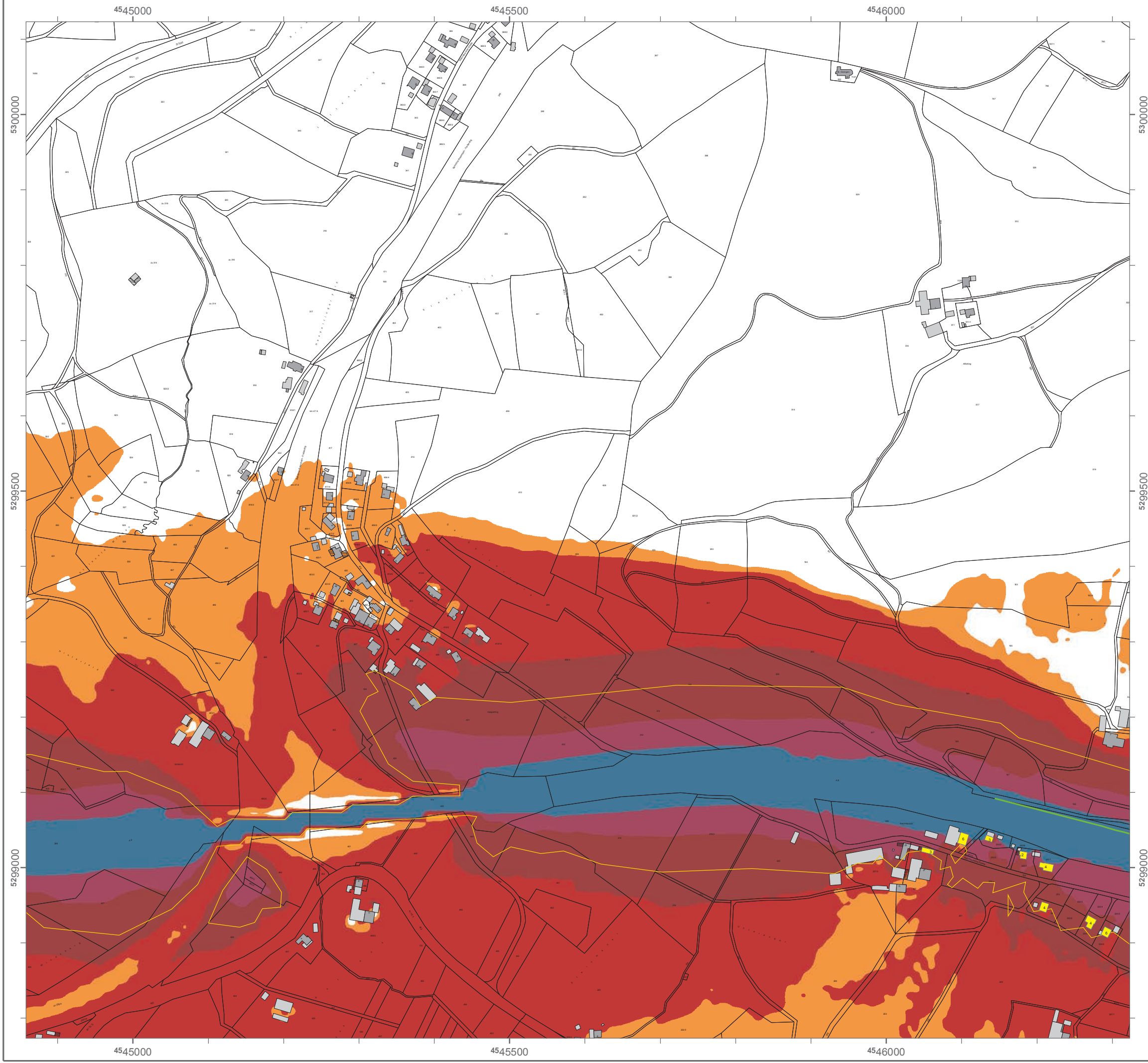


Maßstab 1:40.000

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

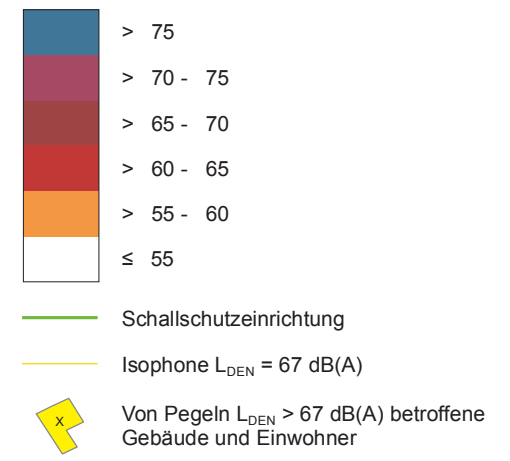
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

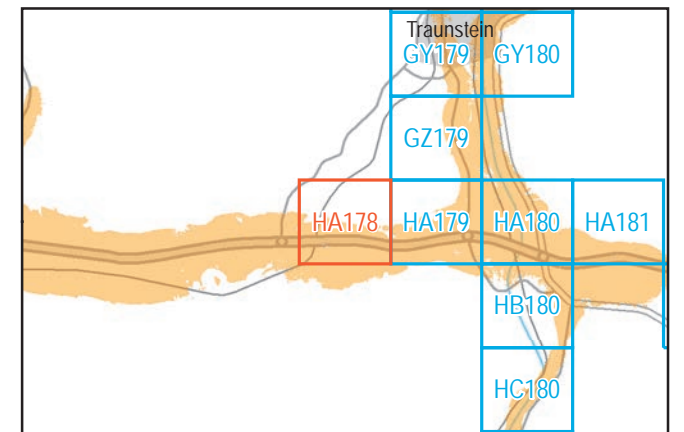
Straßenverkehrslärm 24 Stunden - L_{DEN} in dB(A)

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

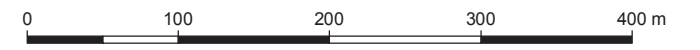
Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



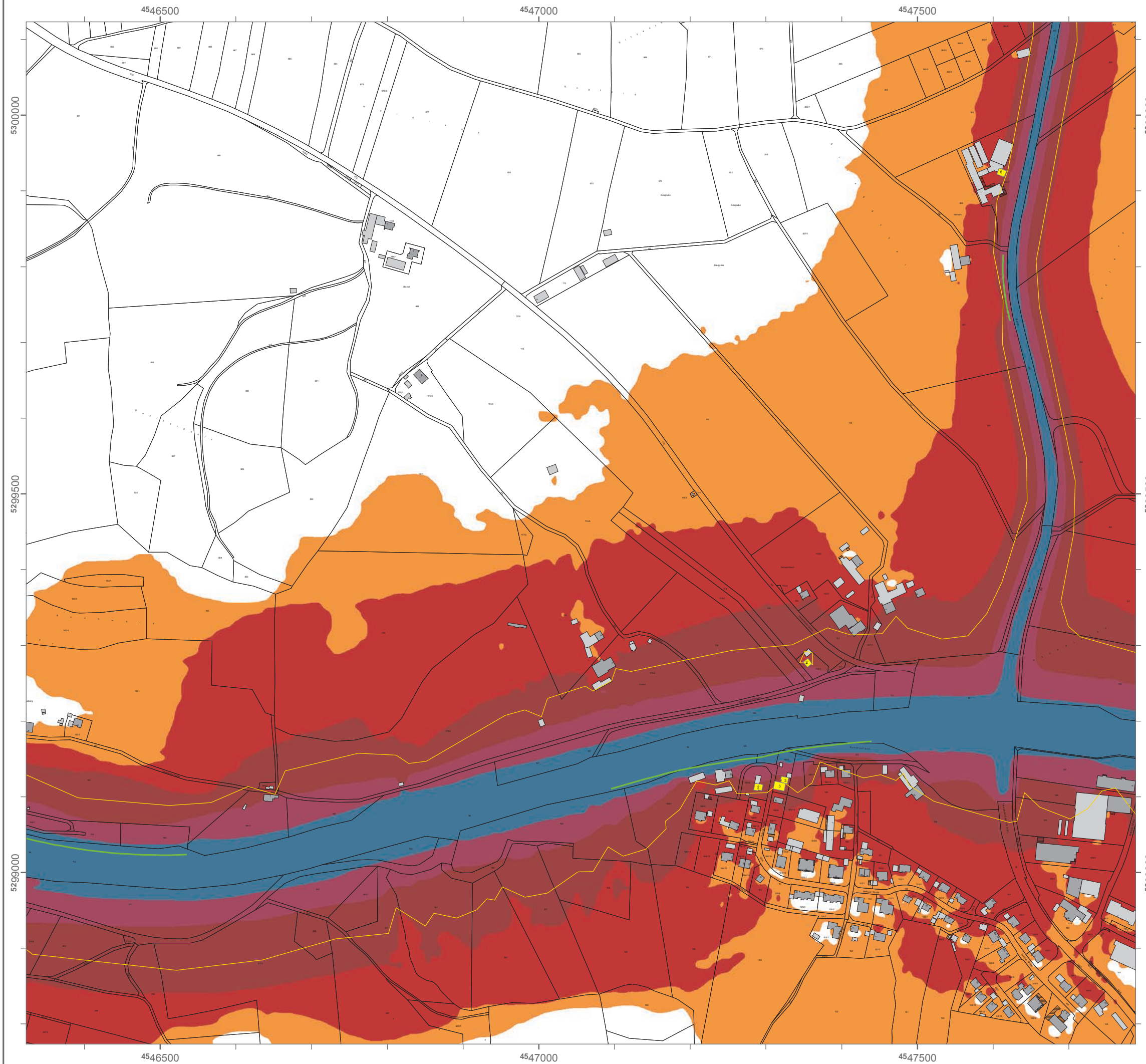
Maßstab 1:5000



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

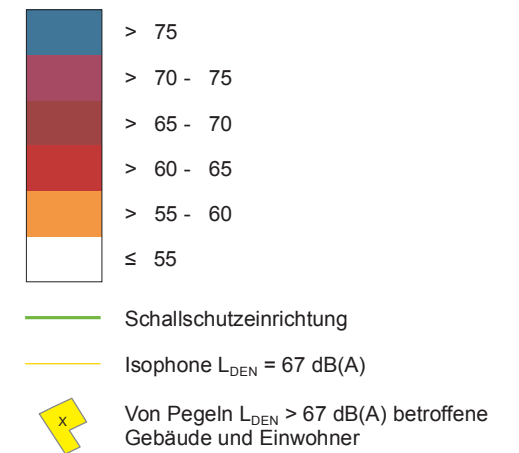
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

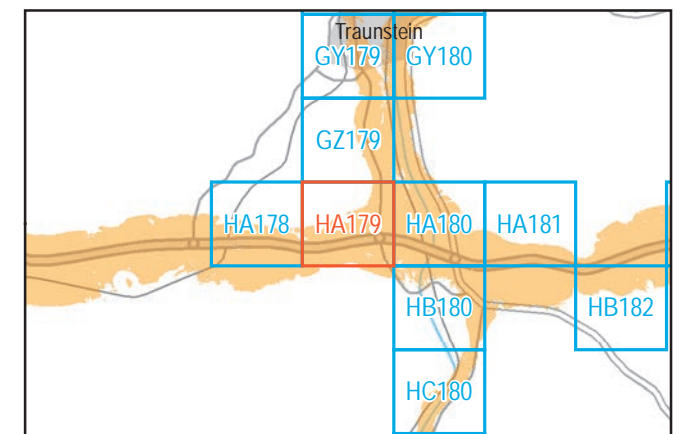
Straßenverkehrslärm 24 Stunden - L_{DEN} in dB(A)

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

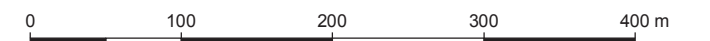
Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



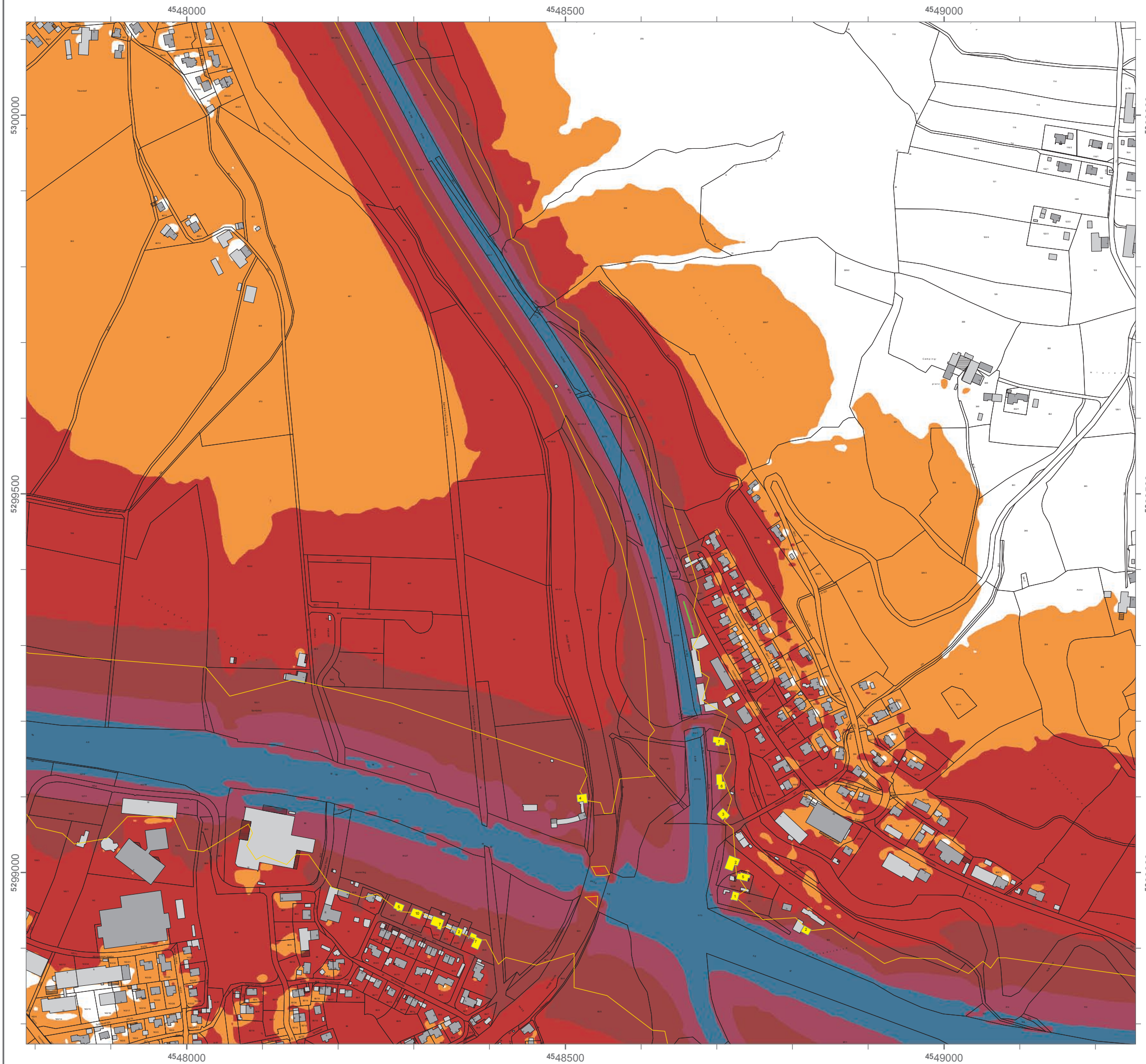
Maßstab 1:5000



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

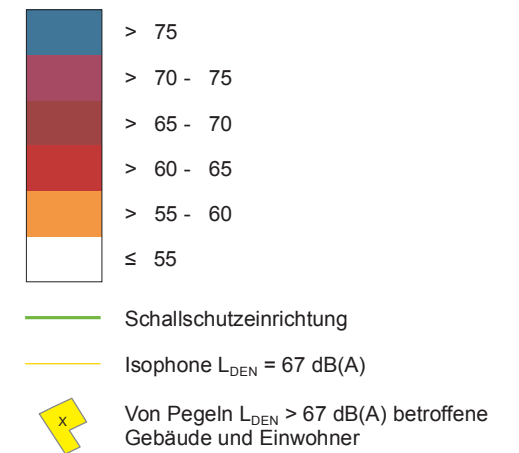
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

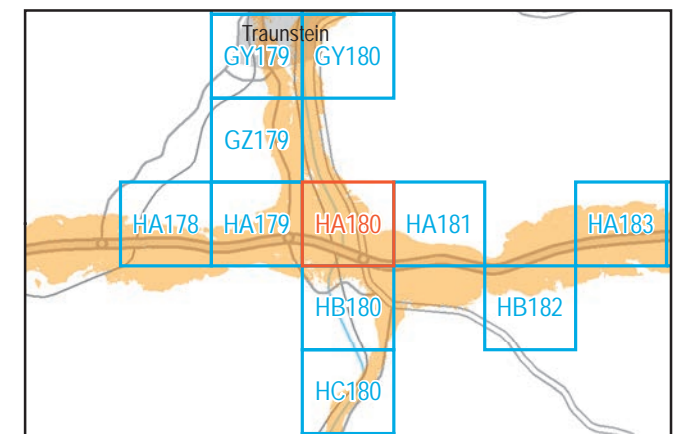
Straßenverkehrslärm 24 Stunden - L_{DEN} in dB(A)

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

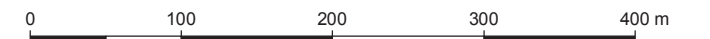
Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



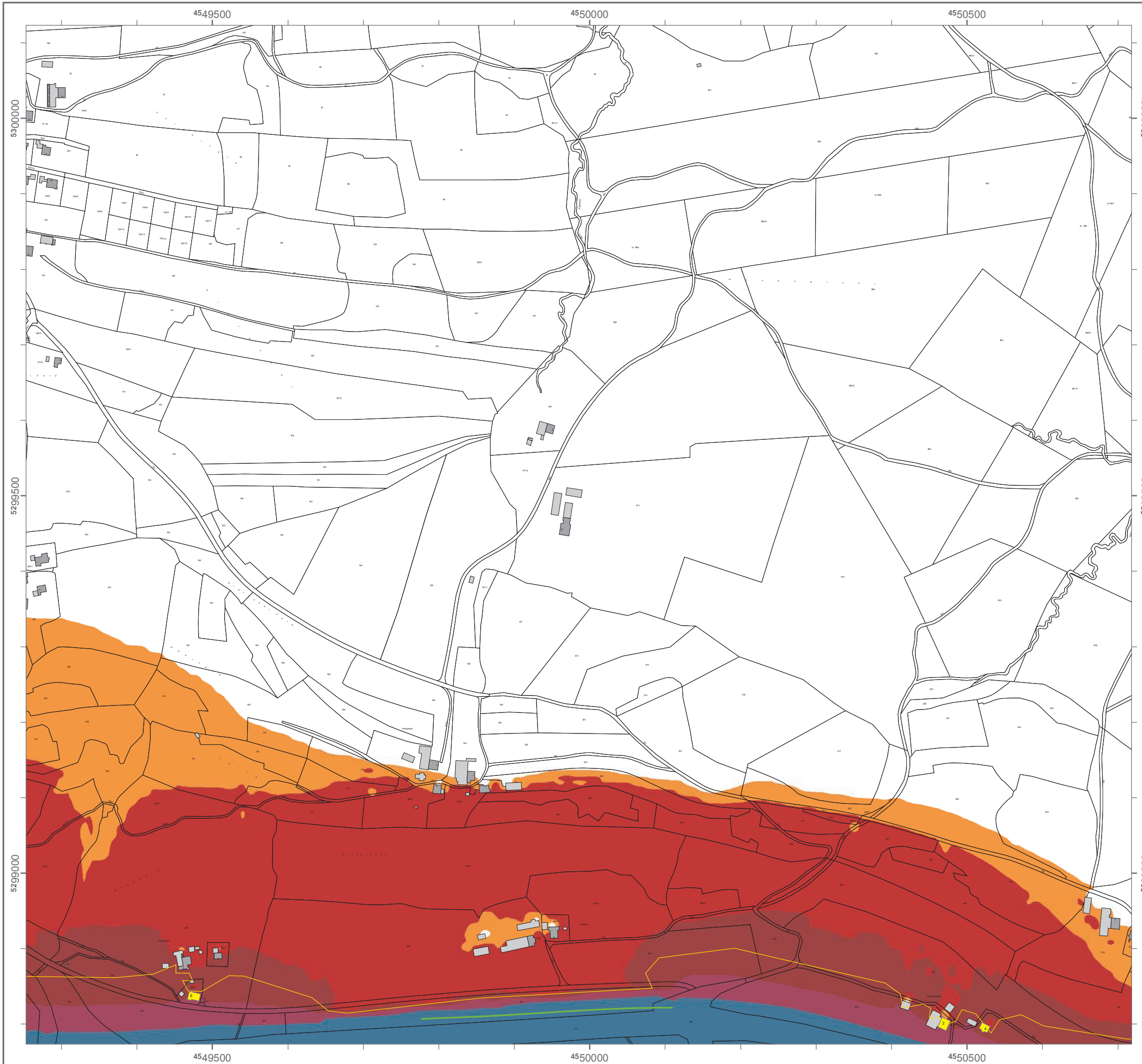
Maßstab 1:5000



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

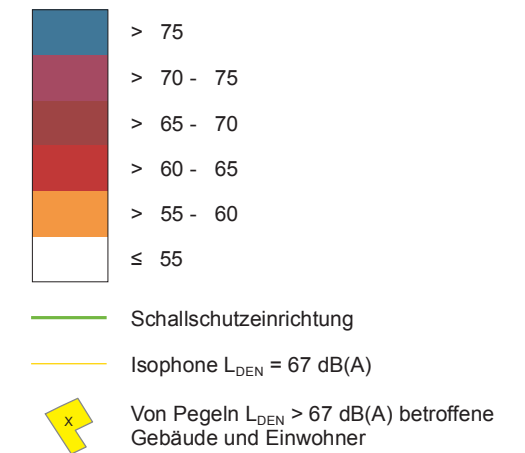
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

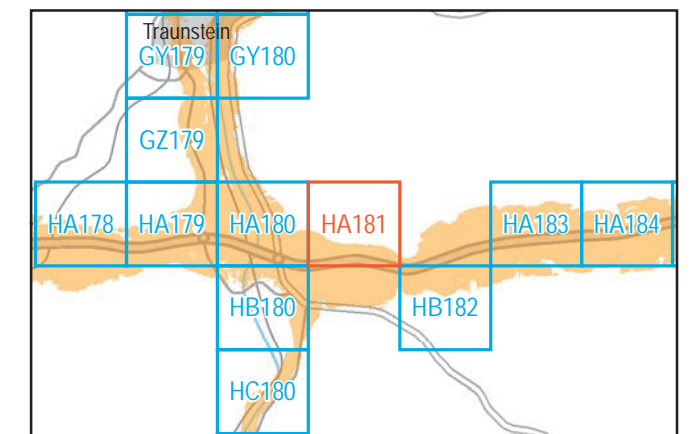
Straßenverkehrslärm 24 Stunden - L_{DEN} in dB(A)

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

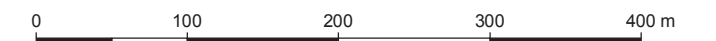
Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



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

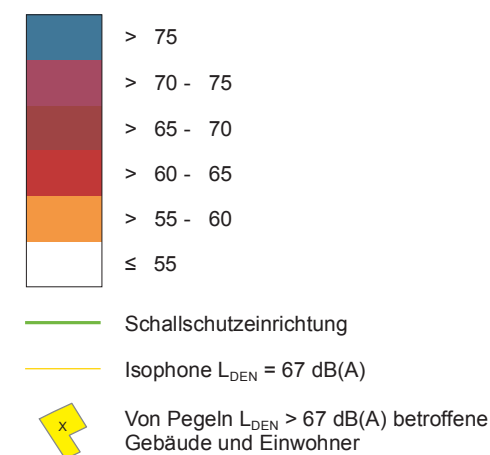
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

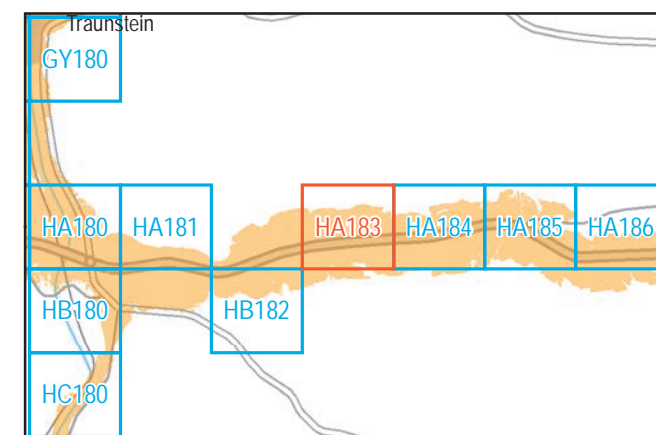
Straßenverkehrslärm 24 Stunden - L_{DEN} in dB(A)

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

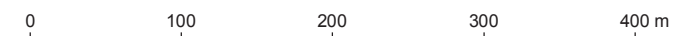
Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



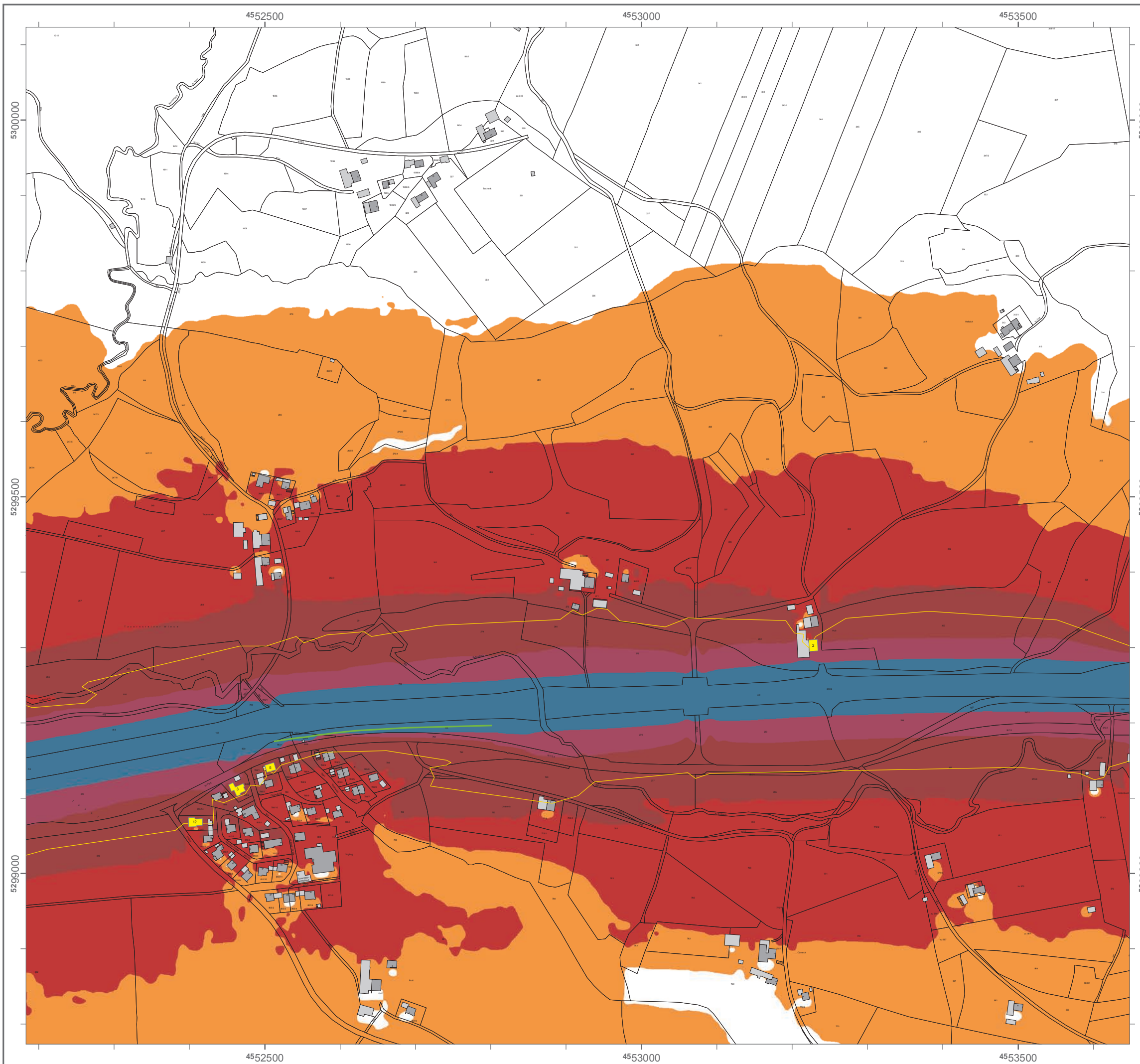
Maßstab 1:5000



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

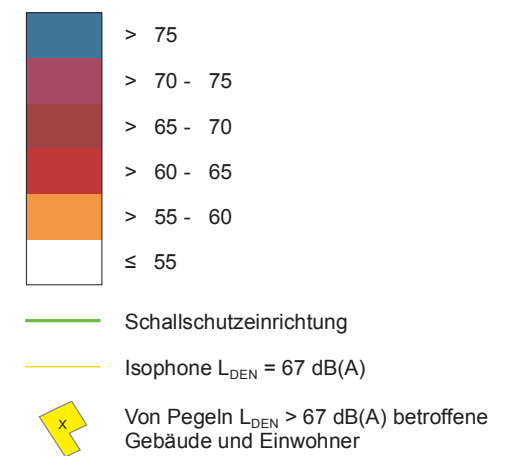
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

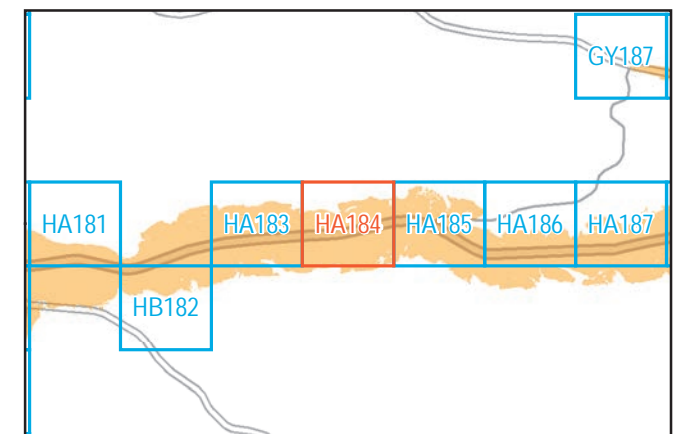
Straßenverkehrslärm 24 Stunden - L_{DEN} in dB(A)

Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 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



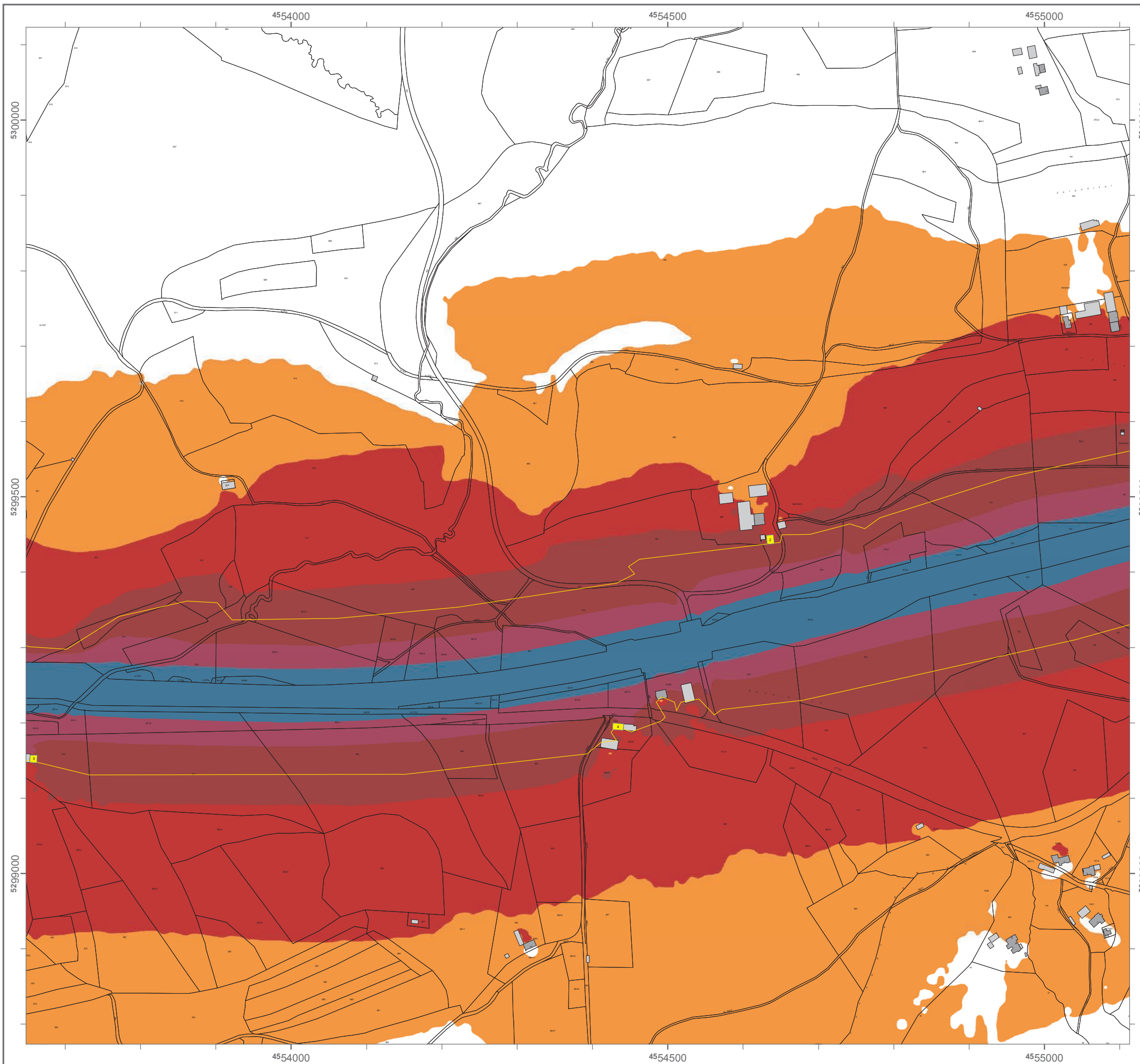
Maßstab 1:5000



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

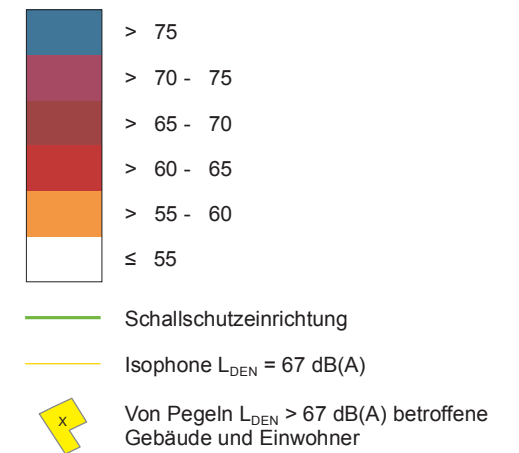
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

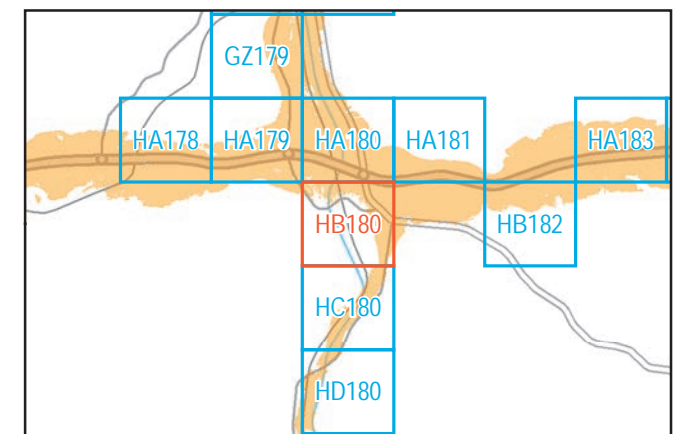
Straßenverkehrslärm 24 Stunden - L_{DEN} in dB(A)

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

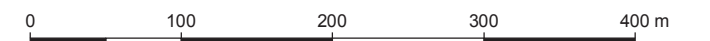
Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



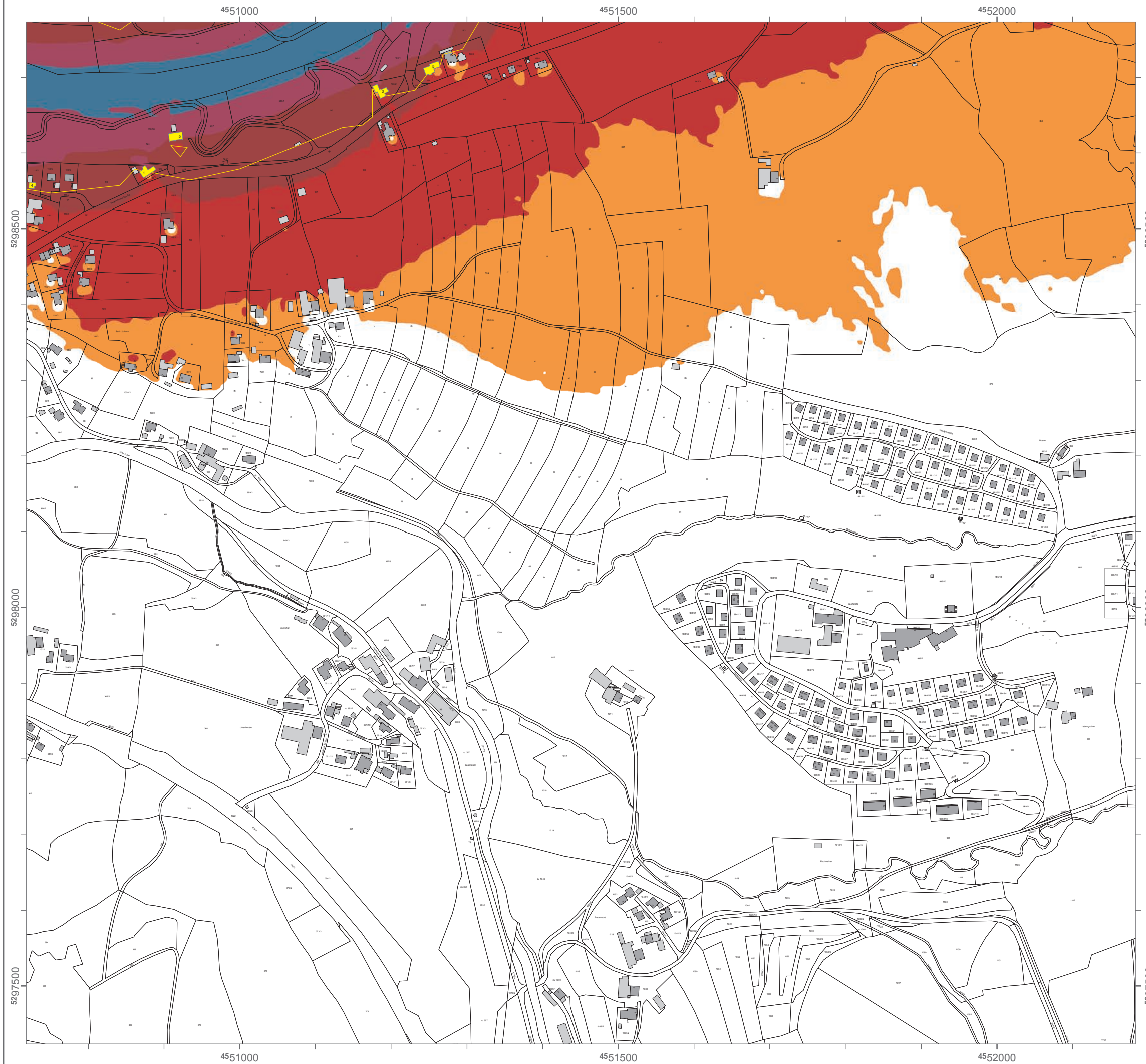
Maßstab 1:5000



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

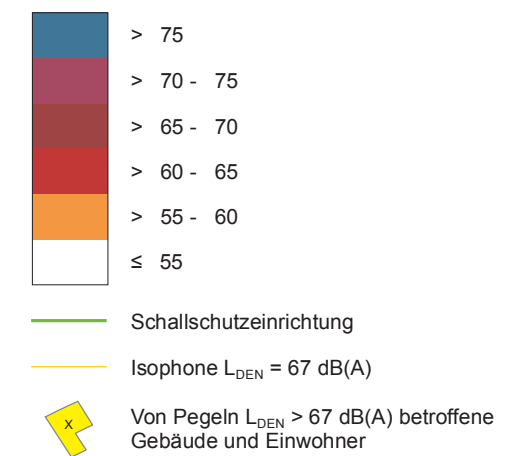
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

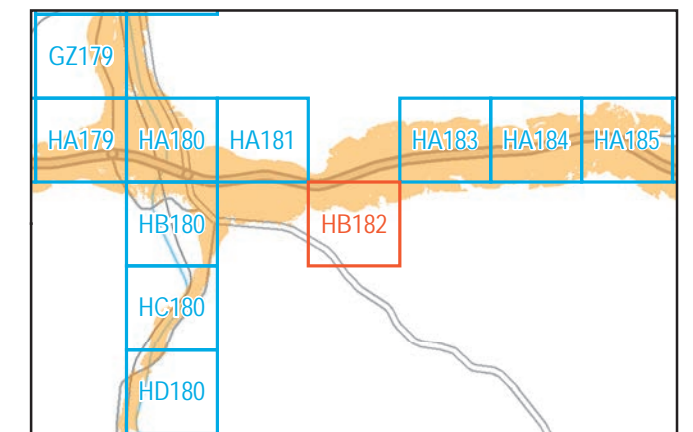
Straßenverkehrslärm 24 Stunden - L_{DEN} in dB(A)

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

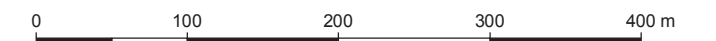
Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



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

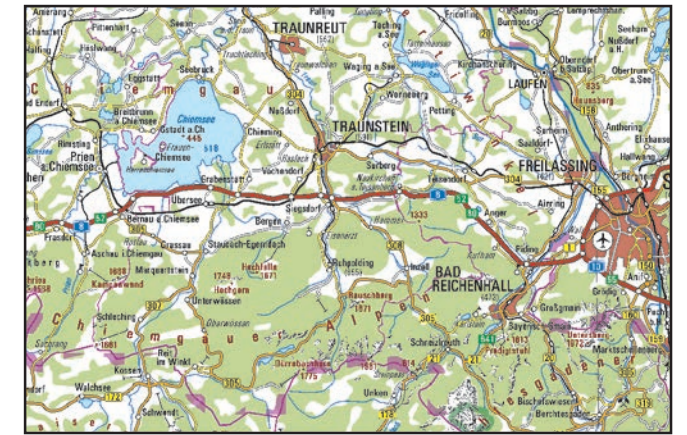
Geobasisdaten: Digitale Flurkarte (DFK)
 © Bayerische Vermessungsverwaltung
 Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet.

Lärmkartierung Bayern 2012

gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Gemeinde Siegsdorf

Blattschnittübersicht L_{Night}

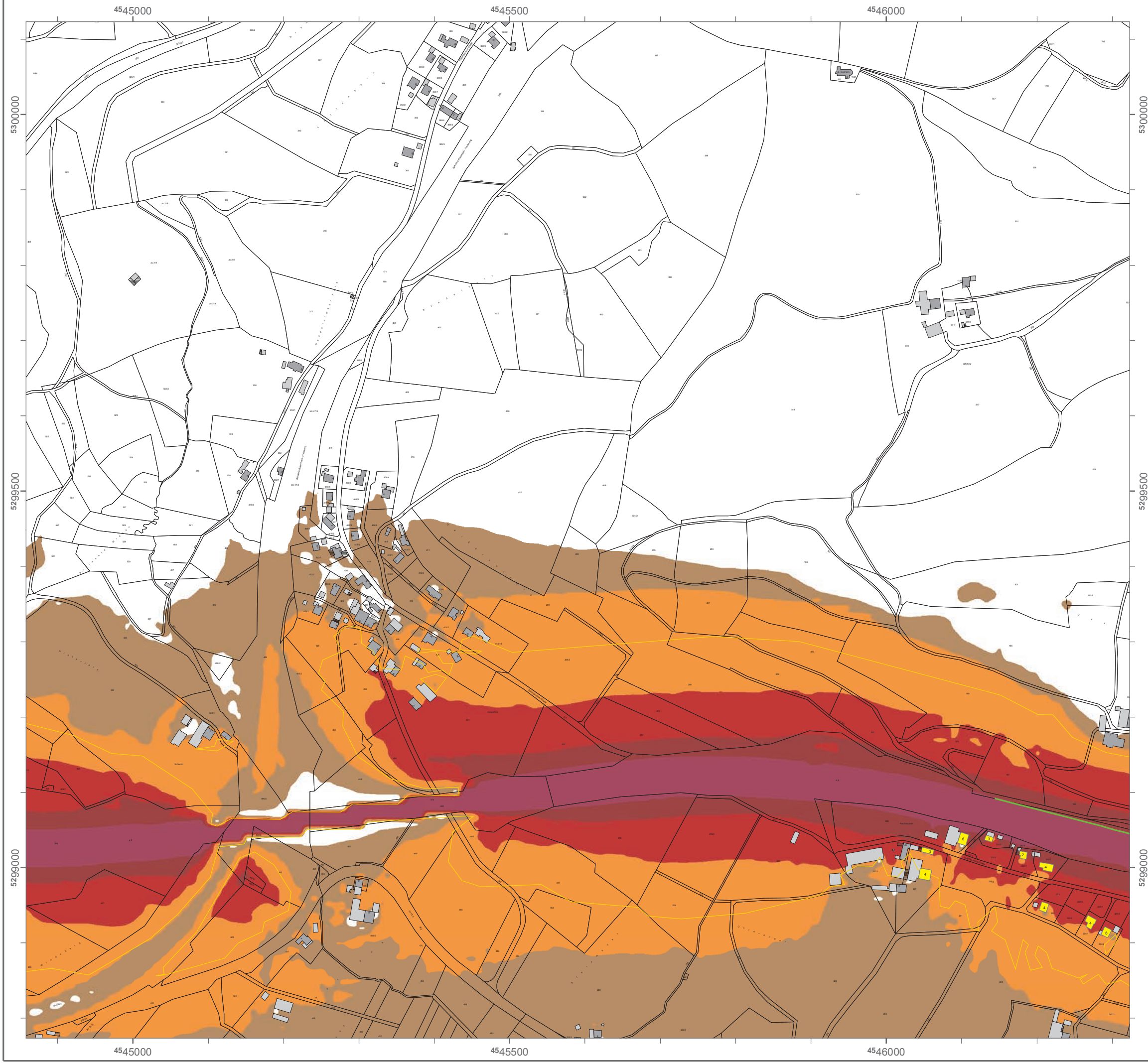


Maßstab 1:40.000

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

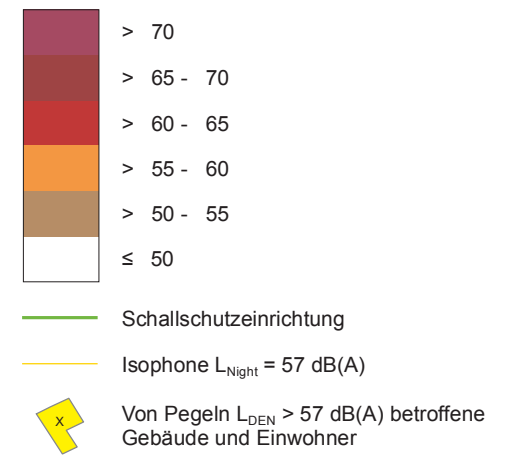
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

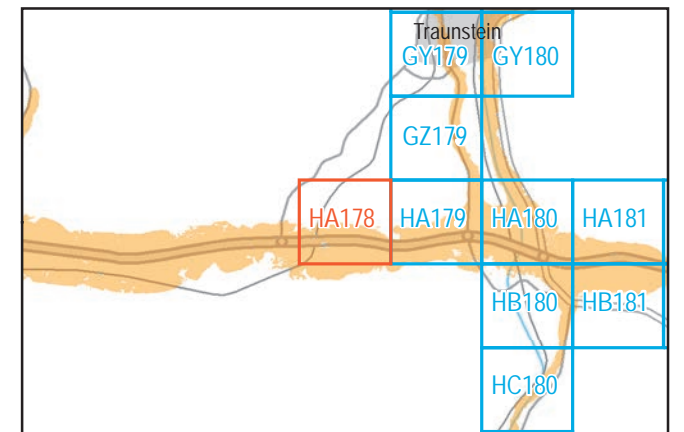
Straßenverkehrslärm 8 Stunden - L_{Night} in dB(A)

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



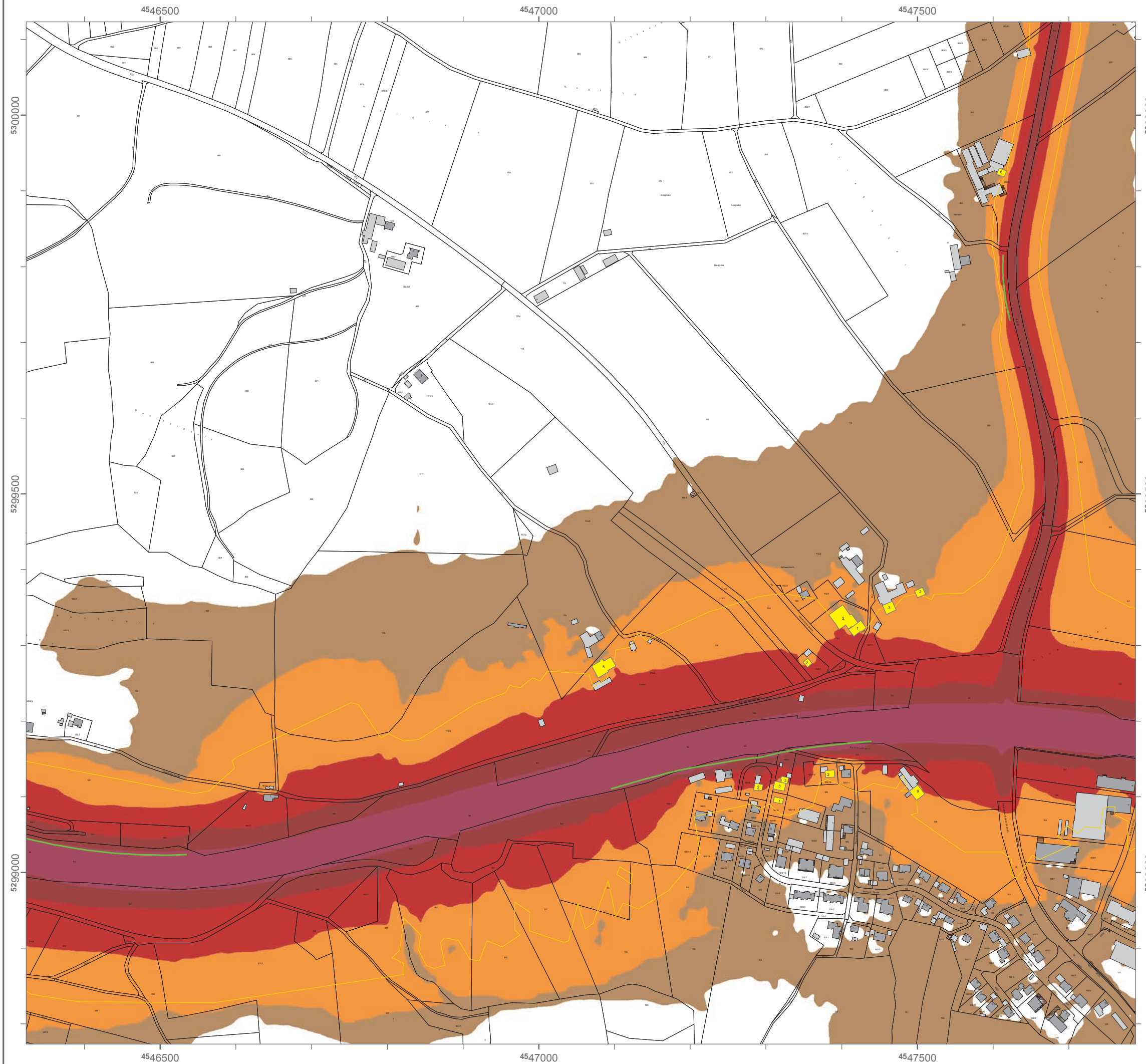
Maßstab 1:5000



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

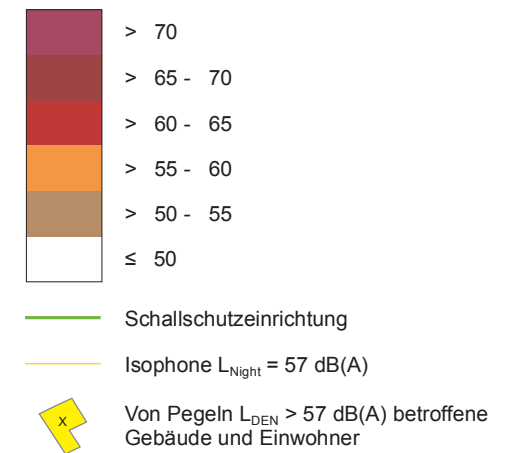
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

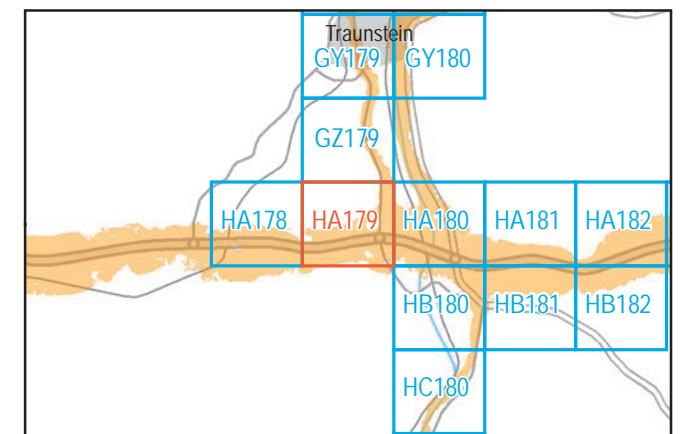
Straßenverkehrslärm 8 Stunden - L_{Night} in dB(A)

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

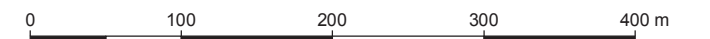
Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



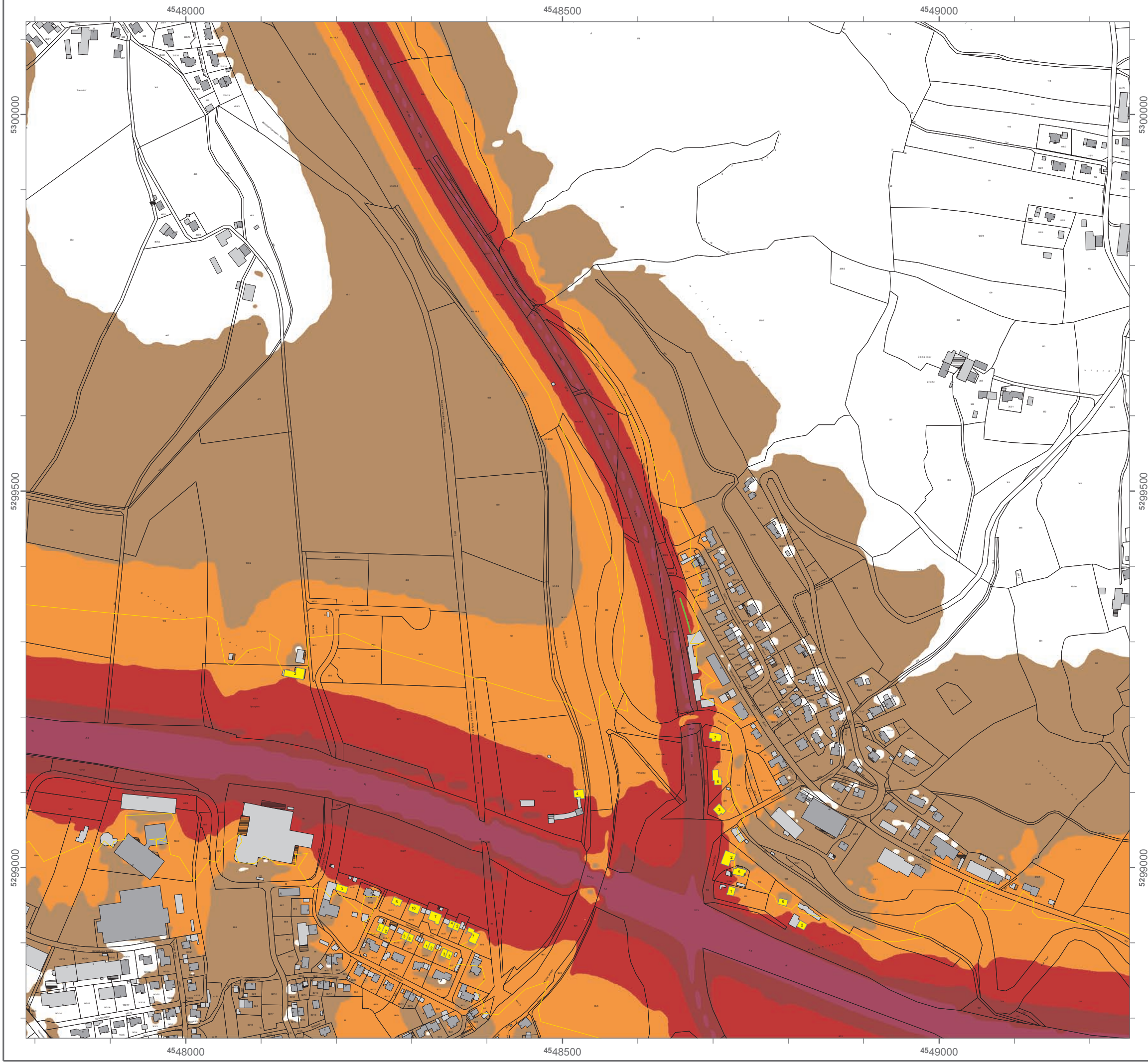
Maßstab 1:5000



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

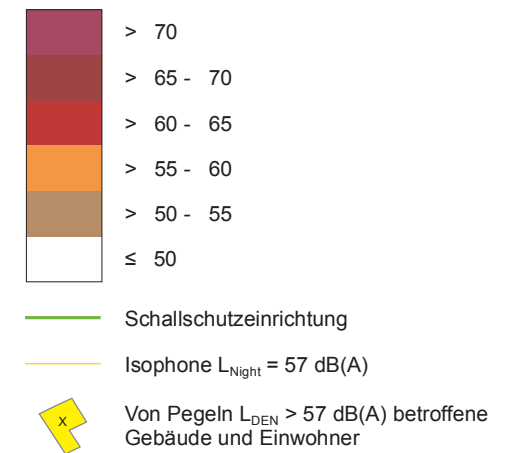
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

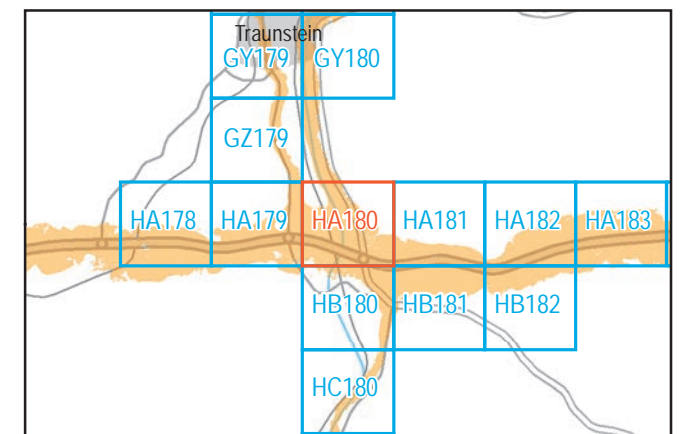
Straßenverkehrslärm 8 Stunden - L_{Night} in dB(A)

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

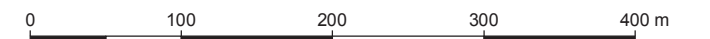
Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



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

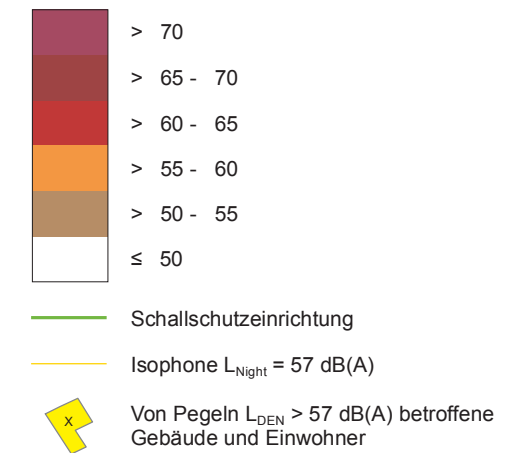
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

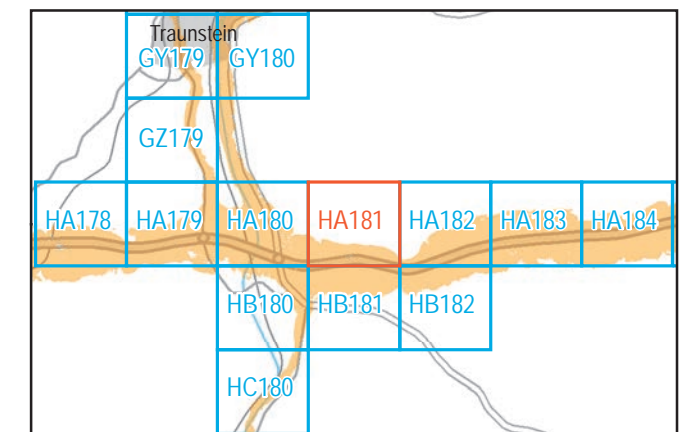
Straßenverkehrslärm 8 Stunden - L_{Night} in dB(A)

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

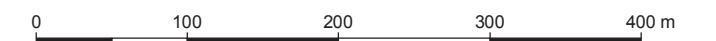
Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



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.

Lärmkartierung Bayern 2012

gemäß Richtlinie 2002/49/EG

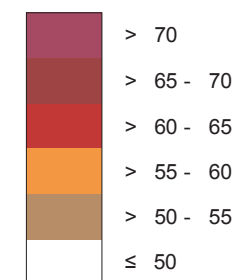
Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

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)

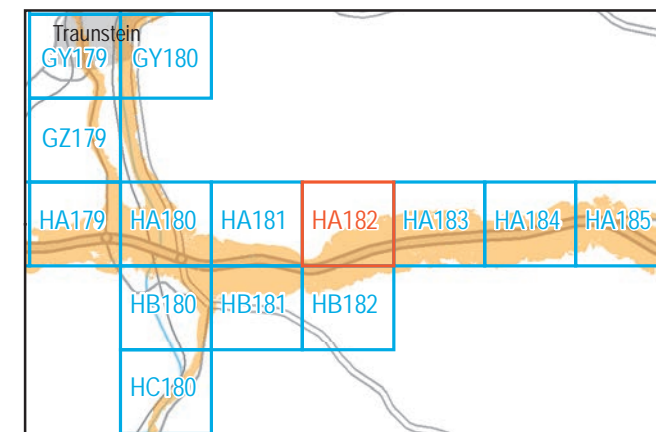


— Schallschutzeinrichtung

— Isophone L_{Night} = 57 dB(A)

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

Übersicht Anschlussblätter



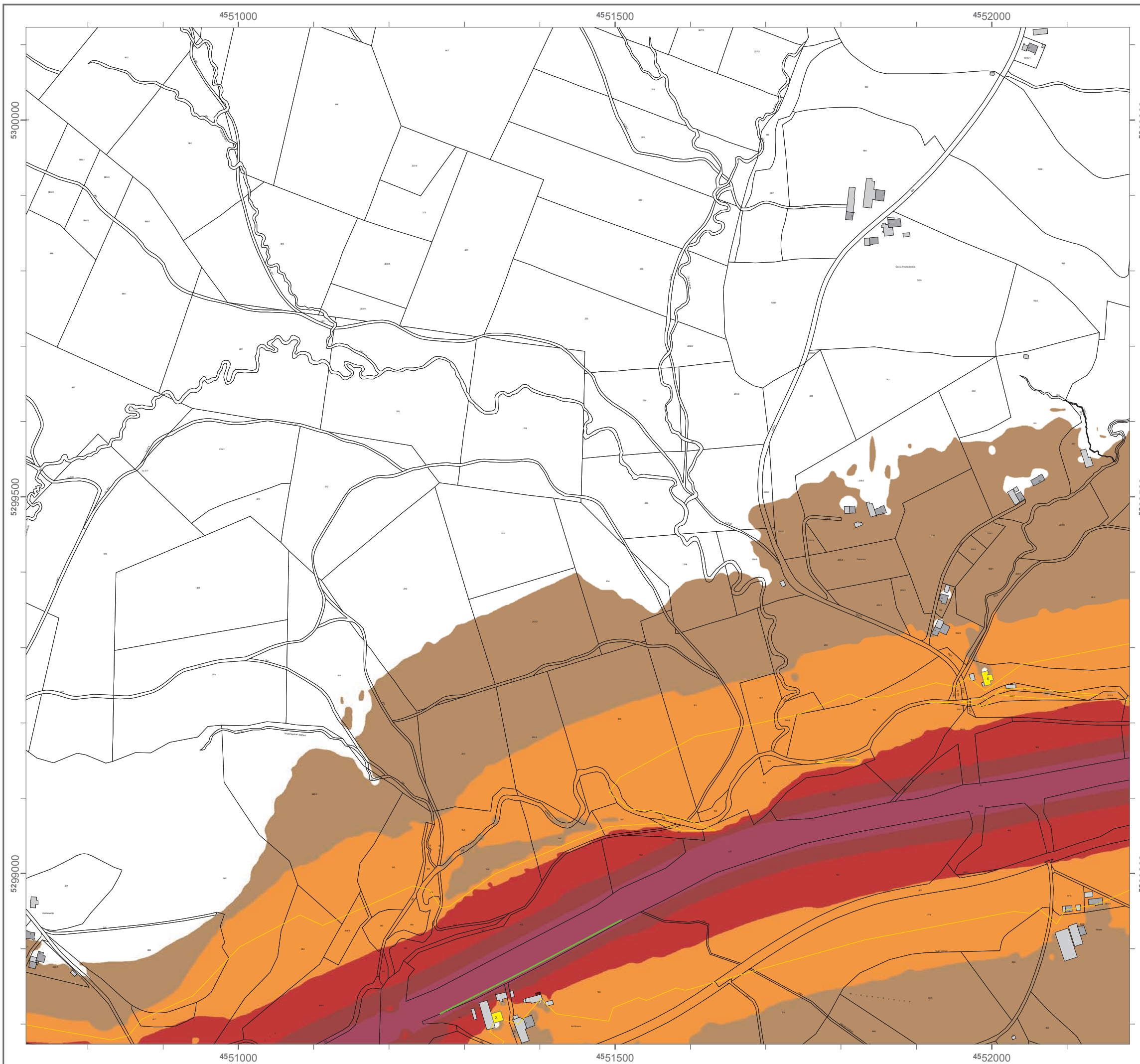
Maßstab 1:5000



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

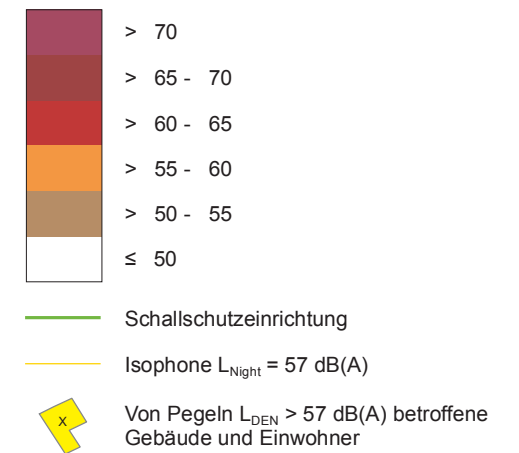
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

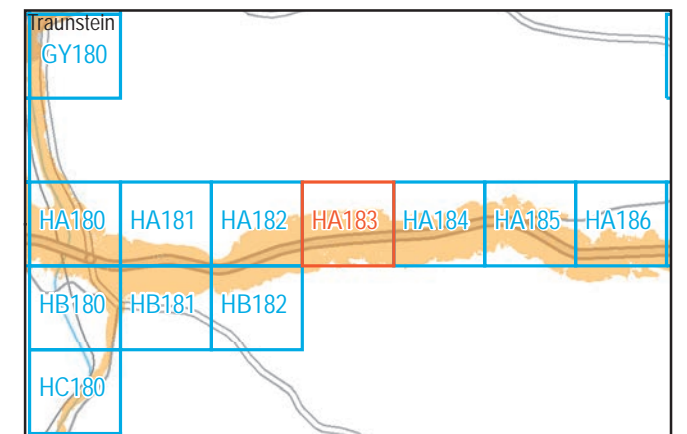
Straßenverkehrslärm 8 Stunden - L_{Night} in dB(A)

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

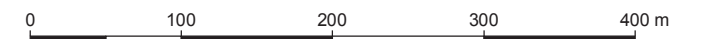
Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



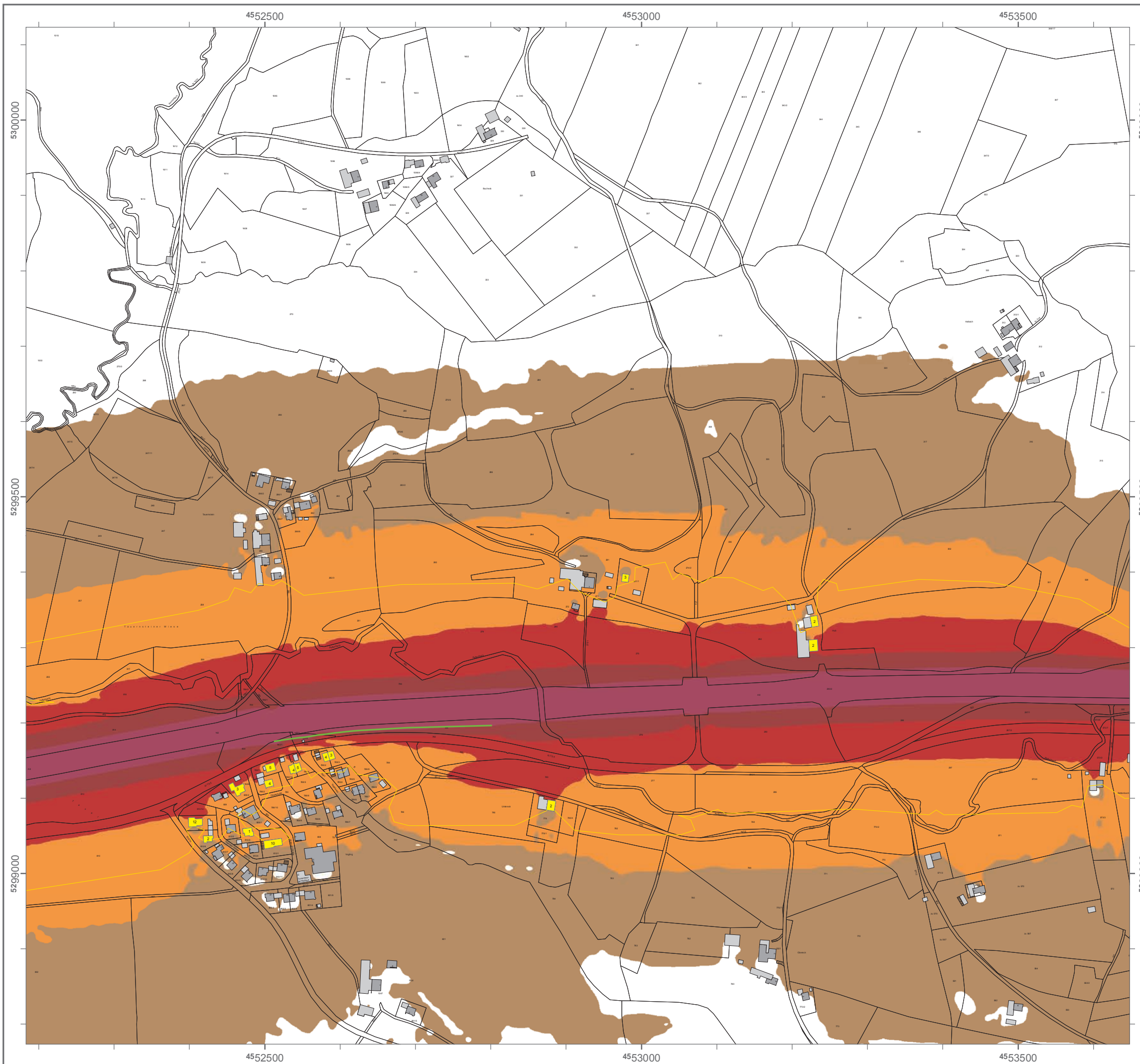
Maßstab 1:5000



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

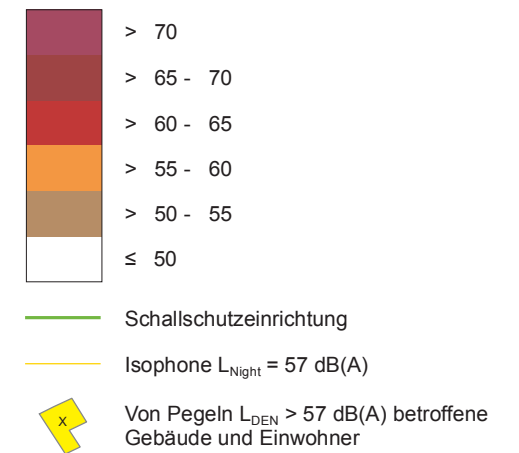
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

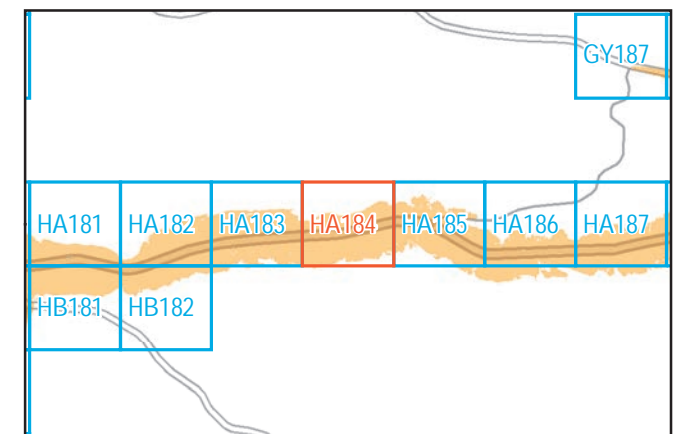
Straßenverkehrslärm 8 Stunden - L_{Night} in dB(A)

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

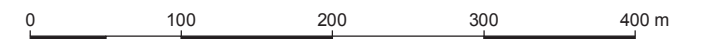
Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



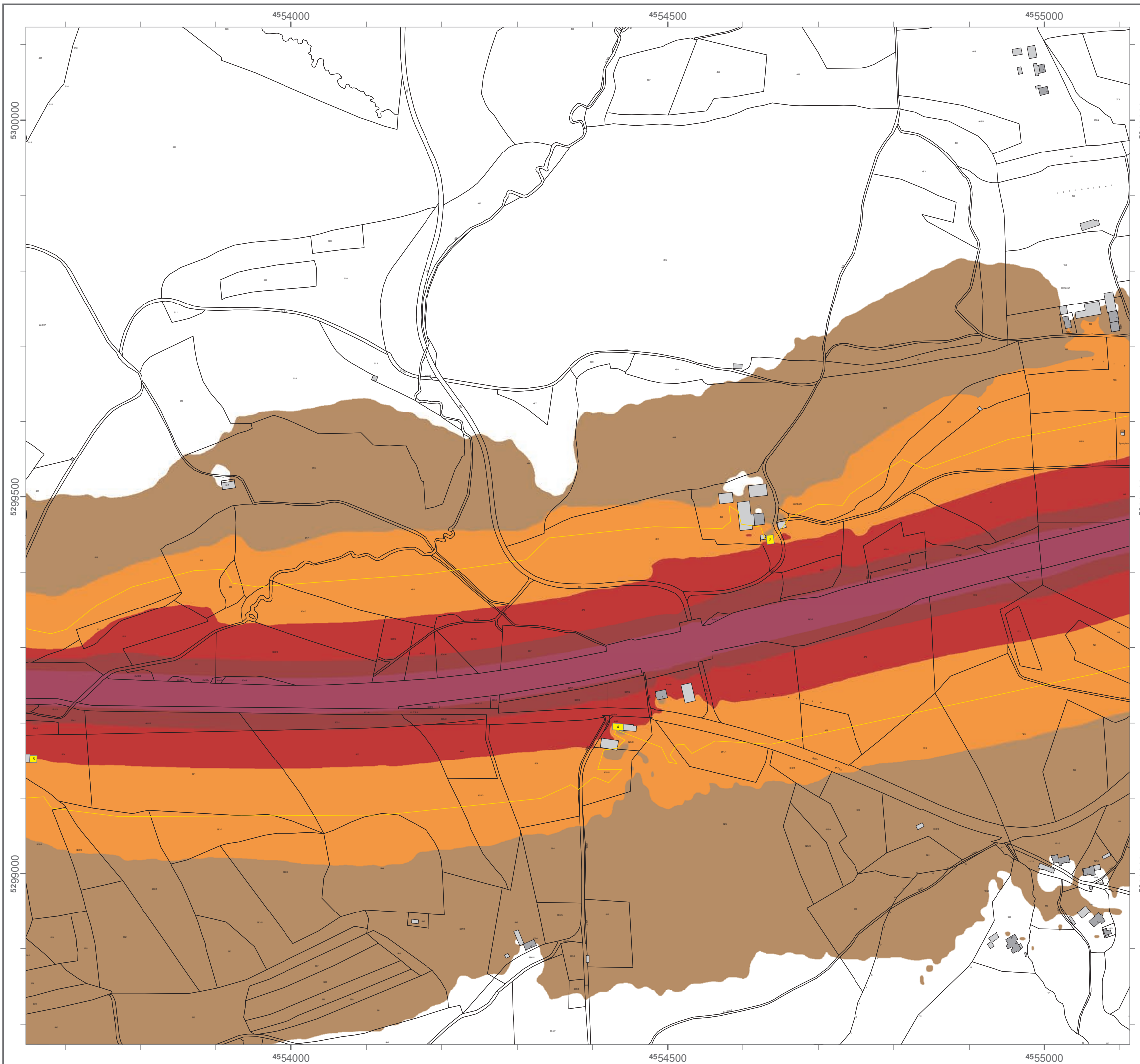
Maßstab 1:5000



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

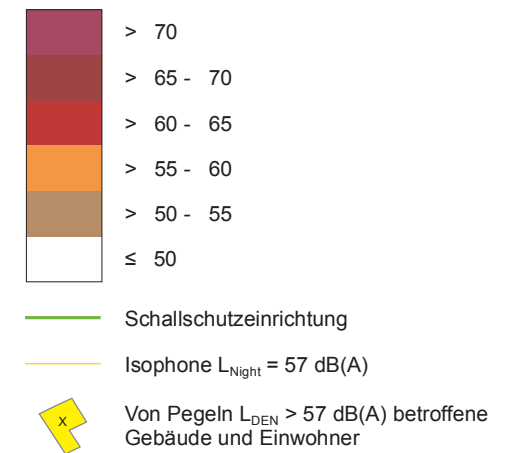
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

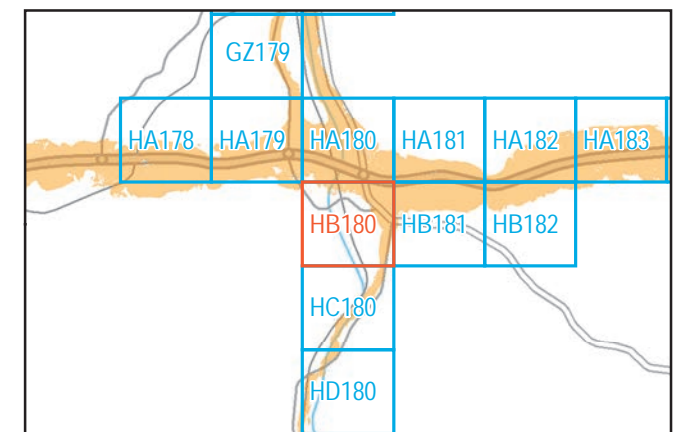
Straßenverkehrslärm 8 Stunden - L_{Night} in dB(A)

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

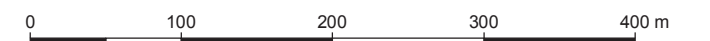
Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



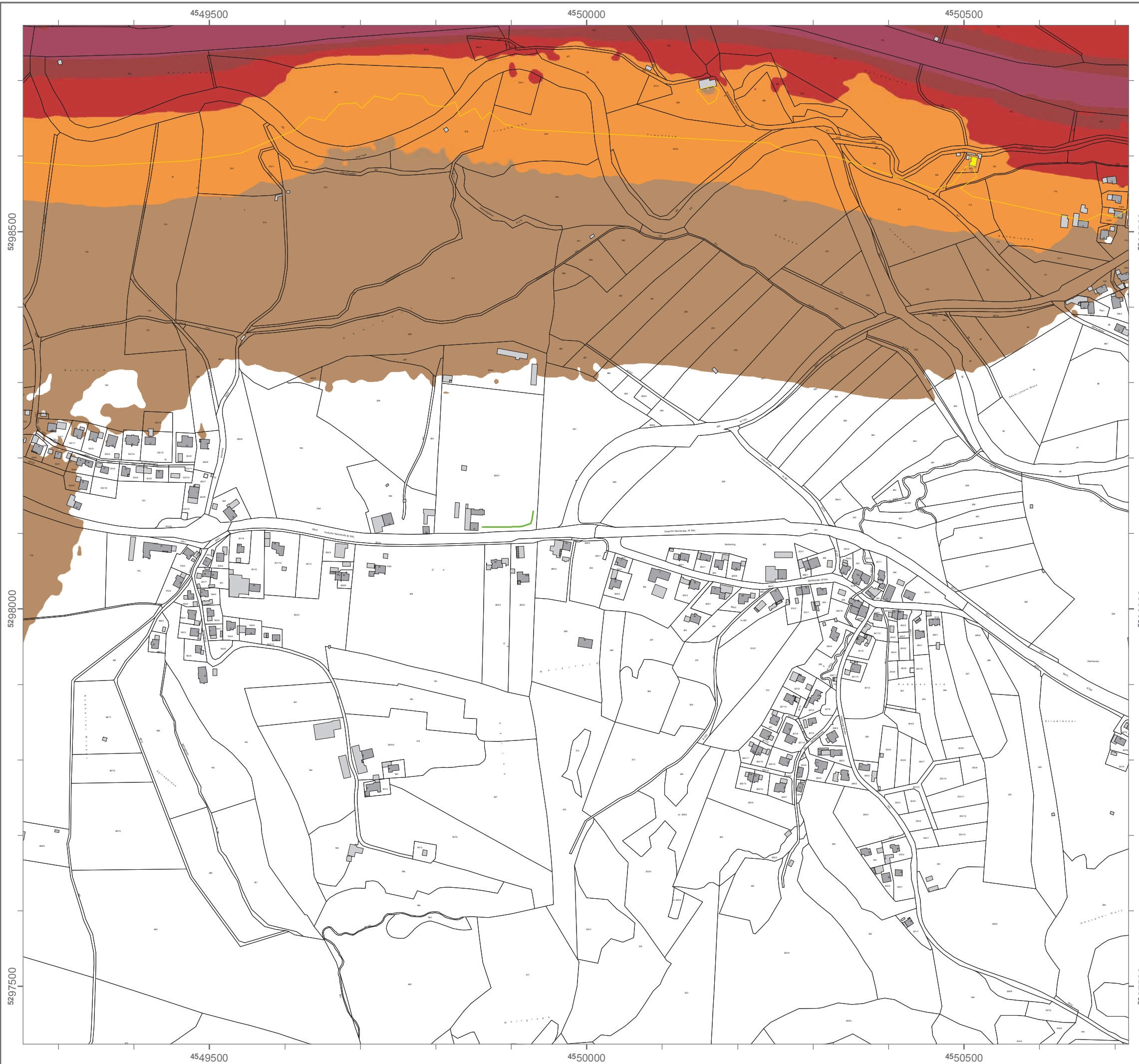
Maßstab 1:5000



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

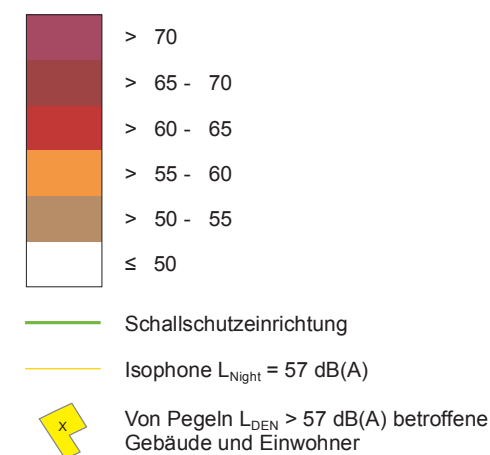
Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

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

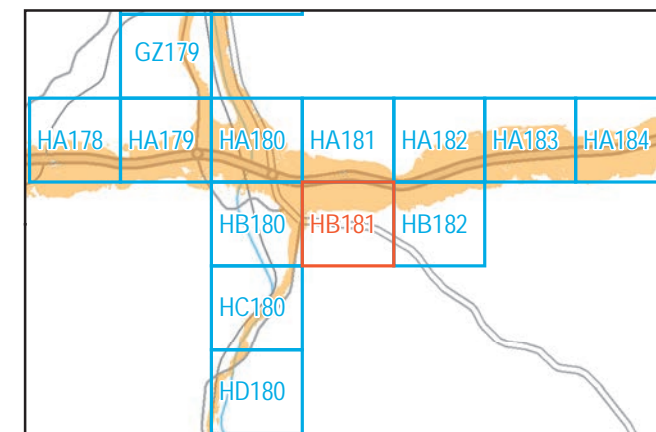
Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.

Berechnungsprogramm: IMM1 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



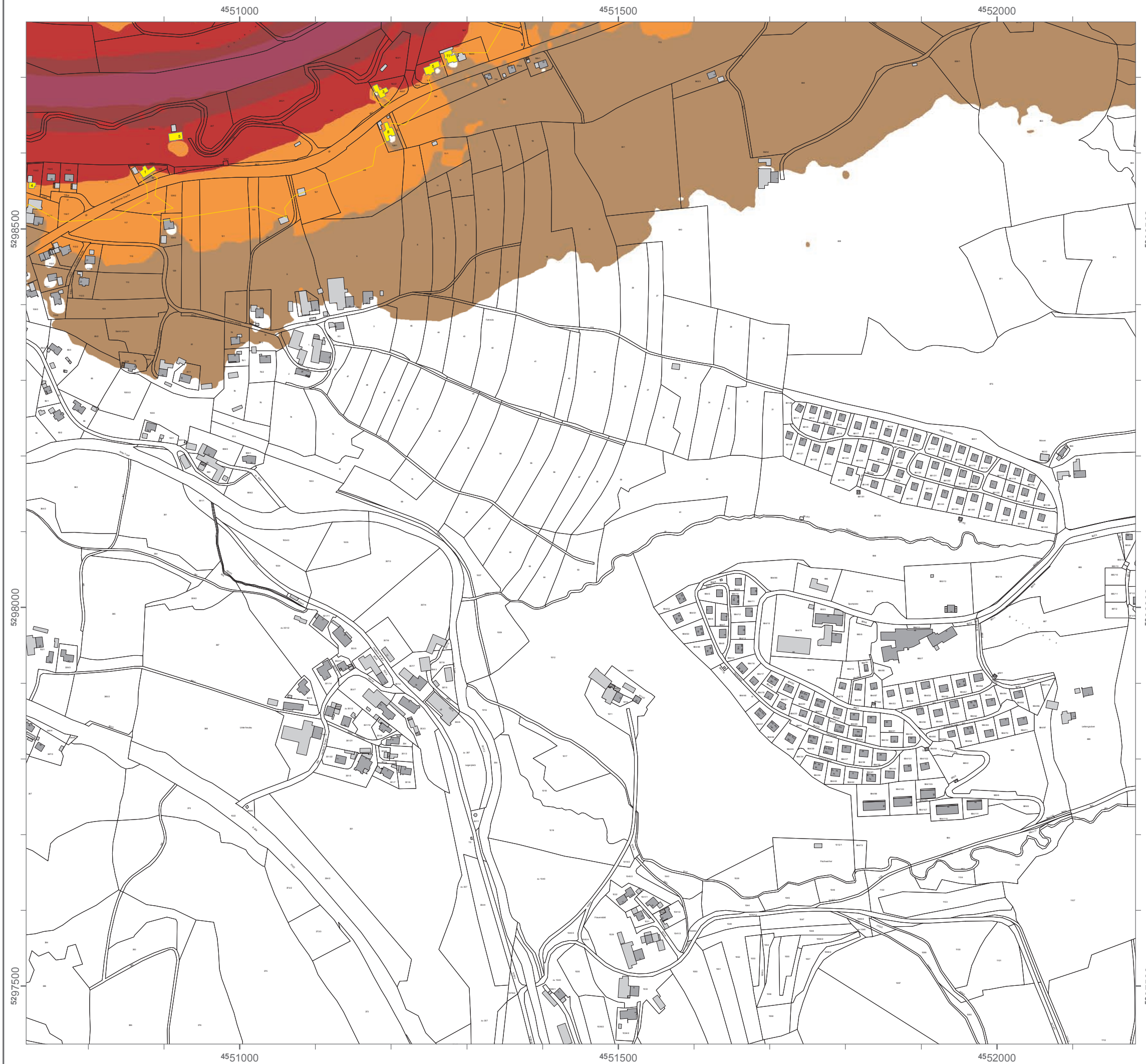
Maßstab 1:5000



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

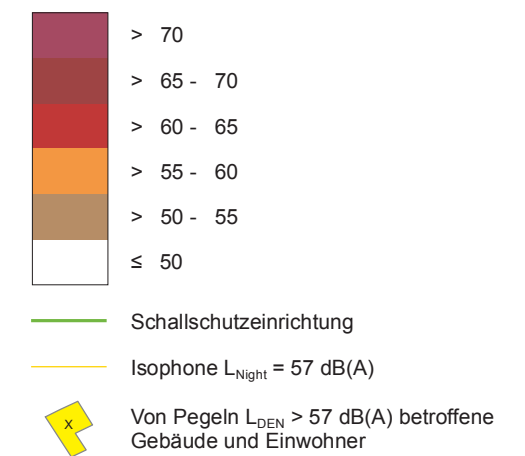
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

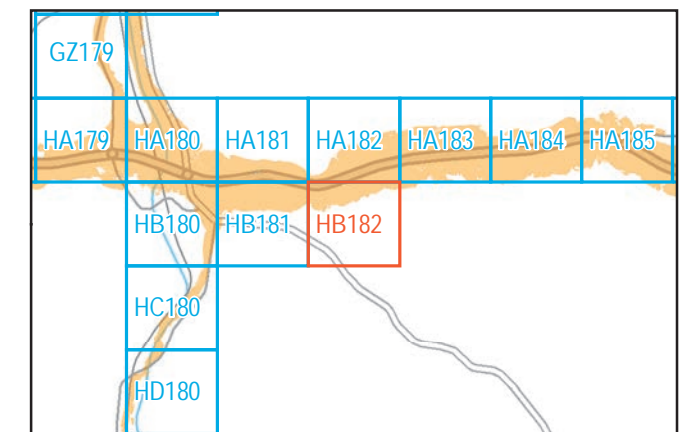
Straßenverkehrslärm 8 Stunden - L_{Night} in dB(A)

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

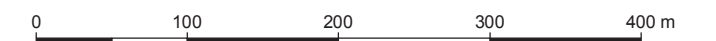
Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



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

Bewertung der Einwendungen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum
Lärmaktionsplan



Nr. 1: Gemeinderatsbeschluss vom 29.06.2009 (Gemeinde Siegsdorf)

Grundsätzliche Position der Gemeinde sowie spezielle Anforderungen zur Planung des Autobahnausbaus der A 8	Bewertung
<ul style="list-style-type: none"> Die Gemeinde Siegsdorf sieht die notwendige Instandsetzung und Sanierung der Autobahn A 8 inklusive der Brückenbauwerke als unumgänglich an und unterstützt die Einstufung der dafür notwendigen Maßnahmen in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes. 	<p>Die ABDSB führt hierzu und zu den folgenden Punkten aus, dass der notwendige Ausbau der A 8 bei der derzeit laufenden Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes vom Land Bayern zur Bewertung angemeldet wurde. Die Bewertung der einzelnen Projekte wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vorgenommen. Letztendlich bleibt abzuwarten, in welche Dringlichkeit die A 8 in diesem Abschnitt eingestuft wird.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Die Gemeinde Siegsdorf liegt in einem der landschaftlich reizvollsten Gebiete Deutschlands. Die rechtlichen und technischen Rahmenvorgaben für die Planung des Autobahnausbaus sind jedoch zu eng, um dieser Tatsache in der Umsetzung gestalterisch und baulich Rechnung zu tragen. 	<p>Im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung wird auf eine orts- und landschaftsgerechte Einbindung der Maßnahme geachtet.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Die Gemeinde Siegsdorf kennt bis heute keine Verkehrsentwicklungsprognose und ihre Ausgangsdaten, die einen Vollausbau der (6+2 Lösung) rechtfertigen. Für die Gemeinde ist es ausschlaggebend, dass die Bauabwicklung, aber auch zukünftige Bau- oder Unterhaltsmaßnahmen, auf den vorhandenen Fahrbahnbreiten 4-spurig abzuwickeln ist. 	<p>Der Ausbau erfolgt unter Berücksichtigung der vorhersehbaren Verkehrsentwicklung und der angestrebten Verkehrsqualität sowie baubetrieblichen und betrieblichen Aspekten. Der zukünftige Fahrbahnquerschnitt wird eine 4+0-Verkehrsführung abwickeln können.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Die Gemeinde Siegsdorf fordert einen optimalen Lärmschutz für die Anwohner unabhängig von der Art und Größe des Autobahnausbaus auch über die gesetzlichen Vorgaben hinaus. 	<p>Der Anspruch auf Lärmvorsorge richtet sich nach den gesetzlichen Vorgaben des Bundesimmissionsschutzgesetzes und der 16. BImSchV unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Die Gemeinde Siegsdorf fordert auch weiterhin ein Tempolimit von max. 100 bzw. 120 km/h zumindest für den im Gemeindegebiet verlaufenden Teil der Autobahn. Auch hier sind die rechtlichen Vorgaben für die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung zu eng gefasst und räumen den berechtigten Interessen der Anwohner zum Schutz vor Immissionen ein zu geringes Gewicht ein. 	<p>Die ABDSB hat geprüft, ob auf Grundlage der Unfallsituation eine Geschwindigkeitsreduzierung gerechtfertigt ist. Durch die vorhandene Streckenbeeinflussungsanlage kann verkehrsunabhängig auf die jeweils vorherrschende Situation reagiert werden. Durch die vorhandene Streckenbeeinflussungsanlage ist die Unfallsituation eher unauffällig. Eine anerkannte Unfallhäufungsstelle ist auf der A 8 im Bereich Siegsdorf nicht vorhanden. Deshalb lässt sich eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht begründen.</p> <p>Die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen zum Schutz vor Verkehrslärm wird durch die ABDSB noch geprüft. Hierbei sollen nach Möglichkeit auch die aktuellen Verkehrszahlen aus der Straßenverkehrszählung 2015</p>

	in die Betrachtung eingestellt werden. 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 G3 „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen“ in den Lärmaktionsplan aufgenommen (siehe Kapitel 6.3.1).
<ul style="list-style-type: none"> Die Gemeinde Siegsdorf fordert einen auf das absolute Minimum reduzierten Flächenverbrauch zum Schutz ihrer kleinstrukturierten Landwirtschaft. 	Der Flächenbedarf für den Ausbau der A 8 wird unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben auf das notwendigste Maß beschränkt.
<ul style="list-style-type: none"> Der Anbau von Standstreifen zur Erhöhung der Sicherheit, nicht nur für den fließenden Verkehr sondern insbesondere für die Sicherheitskräfte wie z.B. unserer örtlichen freiwilligen Feuerwehren 	Der zukünftige Ausbauquerschnitt der A 8 erhält gem. der Richtlinien für die Anlage von Autobahnen (RAA) einen Standstreifen.
<ul style="list-style-type: none"> Erarbeitung von Planungsstudien für den Bau einer Einhausung bzw. eines Tunnels im Bereich Reichhausen bis zur Ausfahrt Schweinbach aufgrund der spezifischen topographischen Situation der Wohnbebauung und des Geländeeinschnittes zwischen Thann- und Daxlberg. 	Bereits im Rahmen des Planungsdialogs wurden derartige große Tunnellösungen als unwirtschaftlich verworfen. Die besondere Topographie wird bei den Lärmberechnungen berücksichtigt.
<ul style="list-style-type: none"> Einsatz des OPA-Belages für einen optimalen Schutz der Oberlieger und der Einzelanwesen. 	Das derzeitige Lärmschutzkonzept sieht für die A 8 neben Lärmschutzwällen und -wänden einen lärmindernden Fahrbelag mit einem Minderungsfaktor von – 5 dB(A) vor.
<ul style="list-style-type: none"> Berücksichtigung der besonderen Lage und des Ortsbildes insbesondere bei der Planung der Ausfahrten Schweinbach und Siegsdorf sowie des Schallschutzes in diesem Bereich 	Bei der Lärmschutzplanung wird die besondere Situation der beiden Anschlussstellen berücksichtigt.

Tabelle 1: Bewertung des Gemeinderatsbeschlusses vom 29.06.2009 übermittelt mit E-Mail vom 04.02.2016



Nr. 2: Bürger-Eingabe (Anwohner Weiher, Siegsdorf)

Forderung bzw. Anregung	Bewertung
<p>Antrag zur Verbesserung der Lärmsituation für ein Anwesen in Weiher, Gemeinde Siegsdorf, da gemäß Kartierung gesundheitsgefährdende Lärmpegel auftreten (Überschreitung der Anhaltwerte). Bitte wirksame Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung in die Wege zu leiten, Verweis auf die problematische geografische Situation (Höhenlage Autobahn / Wohnhaus).</p>	<p>Die Gemeinde Siegsdorf bestätigt die vorgebrachten Einwände.</p> <p>Laut ABDSB wird bei der weiteren Ausbauplanung der A 8 und den dazu gehörigen Lärmschutzmaßnahmen die besondere topographische Situation des Anwesens berücksichtigt.</p> <p>Die Vorentwurfsplanung sieht im Bereich Weiher hochabsorbierende Lärmschutzwände mit Höhen zwischen 2,5m bis 4,0m vor.</p> <p>Für den Ist-Zustand prüft die ABDSB auf Antrag von Bürgern, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (siehe Maßnahme G2).</p> <p>Zudem prüft die ABDSB die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen zum Schutz vor Verkehrslärm. Hierbei sollen nach Möglichkeit auch die aktuellen Verkehrszahlen aus der Straßenverkehrszählung 2015 in die Betrachtung eingestellt werden. 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 G3 „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen“ in den Lärmaktionsplan aufgenommen (siehe Kapitel 6.3.1).</p>

Tabelle 2: Bewertung Bürger-Eingabe Nr. 2



Nr. 3: Bürger-Eingabe (Anwohner Daburgerstraße, Siegsdorf)

Forderung bzw. Anregung	Bewertung
<ul style="list-style-type: none"> Die Anhaltswerte $L_{DEN} > 67$ dB(A) und $L_{Night} > 57$ dB(A) gewährleisten keinen Gesundheitsschutz. 	<p>In der Rechtsprechung werden als gesundheitsgefährdende Werte Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts genannt. Eine konkrete gesetzliche Vorgabe für gesundheitsgefährdende Werte existiert allerdings nicht.</p> <p>Die Anhaltswerte von $L_{DEN} > 67$ dB(A) und $L_{Night} > 57$ dB(A) wurden den Regierungen für die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung vom Bayerischen Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) vorgegeben. Diese entsprechen den abgesenkten Sanierungsgrenzwerten für Bundes- und Staatsstraßen.</p> <p>Für den Lärmschutz bei Neubau bzw. wesentlicher Änderung von Straßen gilt als Rechtsgrundlage das Bundesimmissionsschutzgesetz, konkretisiert durch die 16. BImSchV und den darin enthaltenen Immissionsgrenzwerten. Die v. g. Anhaltswerte sind hier nicht maßgebend.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Da im Zuge der Lärmaktionsplanung (LAP) keine kurzfristigen Lärmschutzmaßnahmen im Sinne der Lärmvorsorge getroffen werden, stellt dies einen Verstoß gegen den Gleichheitsgrundsatz und das Recht auf Gesundheit dar. 	<p>Der in §§ 41 bis 43 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) enthaltene Rechtsanspruch auf Lärmschutz, der sog. Lärmvorsorge, gilt nur beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen (wie z.B. beim 6-streifigen Ausbau der A 8). Demgegenüber stellt die sog. Lärmsanierung für Lärmschutz an bestehenden Straßen eine freiwillige Leistung des Bundes dar.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Der LAP-Entwurf ist in seiner sprachlichen Gestaltung nicht geeignet von Laien verstanden zu werden. 	<p>Von Seiten der Gemeinde wird die sprachliche Gestaltung ebenfalls moniert.</p> <p>Die Lärmaktionsplanung stellt in der Summe einen komplexen Sachverhalt dar. Entscheidend sind aber die Maßnahmen. Zur besseren Verständlichkeit wurde dort gezielt die tabellarische Form gewählt.</p>

<ul style="list-style-type: none"> • Was bedeutet „im Rahmen der LAP sind die jeweiligen materiellen Regelungen des nationalen Rechts heranzuziehen“? 	<p>Der LAP stellt lediglich ein Handlungskonzept für die Träger öffentlicher Verwaltungen dar. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen der jeweiligen gültigen Rechtsvorschriften. Das sind für den Lärmschutz an Straßen das BImSchG, die 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV), die Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR) und die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärm-schutz-Richtlinie-StV).</p> <p>Bei Bauleitplanung sind das Baugesetzbuch (BauGB) und die DIN 18005-1 (Schallschutz im Städtebau) zu beachten.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Was bedeutet Stand der Technik? Wer entscheidet den Stand der Technik? Welcher Stichtag gilt? 	<p>Der Stand der Technik ist eine Technikklausel und stellt die technischen Möglichkeiten zu einem bestimmten Zeitpunkt, basierend auf gesicherten Erkenntnissen von Wissenschaft und Technik dar.</p> <p>Der Stand der Technik zur Vermeidung bzw. Verminderung von Umweltauswirkungen entwickelt sich in einem kontinuierlichen Prozess weiter.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • „Für die Lärmvorsorge sollen aktive Schallschutzmaßnahmen, wie ... eingesetzt werden.“ Dies ist eine klare Aussage zu einer Ungleichbehandlung, wenn gleichzeitig Grenzwerte für eine Lärmsanierung höher liegen als die Werte, die Lärmvorsorge auslösen, und obendrein die Mittel für die Lärmsanierung an bestehenden Straßen als eine „freiwillige Leistung auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen“ definiert werden. 	<p>Die Gemeinde Siegsdorf vertritt die gleiche Auffassung.</p> <p>Die ABDSB führt hierzu aus, dass die Festlegung der unterschiedlichen Grenzwerte von Lärmvorsorge und Lärmsanierung im Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) liegt.</p>

<ul style="list-style-type: none"> Die Tatsache, dass bei der Lärmaktionsplanung vorläufige Berechnungsverfahren, hier VBEB bzw. VBUS, angewendet werden, aber „die Ermittlung der Lärmbelastung durch Straßen nach nationalem Recht nach der RLS-90 erfolgt“ und somit „deren Ergebnisse von denen der VBUS z.T. erheblich abweichen können“, macht es den Bürgern unmöglich Ergebnisse nach VBEB bzw. VBUS mit den Ergebnissen nach RLS-90 miteinander zu vergleichen. „Die Lärmimmissionen von Straßen werden ... nach festgelegten Verfahren (VBUS) berechnet.“ Die Bewertung für die Anzahl der betroffenen Anwohner erfolgt nach VBEB. Sind diese Berechnungsverfahren miteinander vergleichbar? Kommt man zu vergleichbaren Ergebnissen? 	<p>Die „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)“ gilt nicht für Schallberechnungen nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV). Sie ist angelehnt an die „Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS90)“, wurde jedoch an die Erfordernisse der Anhänge I und II der Richtlinie 2002/49/EG angepasst. Die VBUS ist bis zur verbindlichen Einführung eines harmonisierten Berechnungsverfahrens gemäß Artikel 5 Abs. 1 Satz 2 der Richtlinie 2002/49/EG anzuwenden. Entscheidend für den Lärmschutz an Straßen sind jedoch die nationalen Vorgaben für die Lärmvorsorge bzw. Lärmsanierung und das festgelegte Berechnungsverfahren nach RLS-90. Mittels der durch die VBUS berechneten Lärmindizes erfolgt die Ermittlung der lärmbelasteten Menschen sowie der lärmbelasteten Flächen durch die „Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB)“.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Offensichtlich wurde die RLS-90 den tatsächlichen Zuständen auf den deutschen Autobahnen angepasst. Die Lärmberechnung erfolgt nicht mehr mit einer angenommenen PKW-Geschwindigkeit von 130 km/h, sondern mit 145 km/h. Diese Änderung muss in den LAP Siegsdorf aufgenommen werden. 	<p>Sowohl die RLS-90 als auch die VBUS berücksichtigen für die Lärmberechnung eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h (Pkw) bzw. 80 km/h (Lkw) jedoch eine Mindestgeschwindigkeit von 30 km/h (Pkw/Lkw). Die Gemeinde Siegsdorf verweist in diesem Zusammenhang auf die geforderte Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h, siehe u. a. Stellungnahme vom 11.12.2015.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Die Lärmkartierungen weisen keine Höhenlinien auf. Somit ist nicht zu erkennen, ob sich beabsichtigte Lärmschutzmaßnahmen in Hang- und Höhenlagen lärmreduzierend auswirken würden. 	<p>Bei der Erstellung der Lärmkarten fließt u. a. das Geländemodell in die Berechnung mit ein. Dadurch werden entsprechend Hang- und Höhenlagen berücksichtigt. Inwiefern sich beabsichtigte Lärmschutzmaßnahmen lärmreduzierend auswirken würden, lässt sich nur durch Berechnungen ermitteln. Visuell ist dies nicht anhand von Höhenlinien in den Lärmkarten möglich.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Die Ausführungen zum L_{DEN} „... die größere Störwirkung von Geräuschen in den Abend- und Nachtstunden wird dabei durch Zuschläge berücksichtigt“, sind nicht nachvollziehbar. Wie werden die Zuschläge definiert? Wie wirken sie sich auf den Dauerschallpegel aus? 	<p>Der Tag-Abend-Nacht-Pegel L_{DEN} setzt sich aus einer zeitlich bewerteten logarithmischen Addition der A-bewerteten äquivalenten Dauerschallpegel L_{day}, $L_{evening}$ und L_{night} zusammen. Dabei wird für den $L_{evening}$ ein Zuschlag von 5 dB und für den L_{night} ein Zuschlag von 10 dB gegeben. Durch die Zuschläge wird die Störsensibilität der Abend- und Nachtstunden berücksichtigt.</p>



<ul style="list-style-type: none"> • „Entsprechend einer Materialbeschreibung der Straßenbeläge (der ABDSB) hat das LfU Korrekturwerte für unterschiedliche Straßenoberflächen (D_{StrO}) den Straßengeometrien zugewiesen.“ Welche Straßenbeläge? Welche Korrekturwerte? Welche konkreten Auswirkungen? 	<p>Gemäß den Kartierungsunterlagen sind verschiedene Deckschichten (u. a. Splittmastixasphalt, Asphaltbeton etc.) im Bereich der Gemeinde Siegsdorf verbaut. Diese wurden bei der Berechnung entsprechend berücksichtigt. Aus den Unterlagen ergibt sich ein Korrekturwert (D_{StrO}) von 0 bis -2 dB je nach Fahrbelag.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Es ist nicht nachvollziehbar, warum in Siegsdorf die Grund- und Mittelschule, der Kindergarten St. Marien und der Kindergarten der Firma Brückner nicht über den $L_{\text{DEN}} > 67$ dB(A), verursacht von der A 8, belastet sind. 	<p>Laut Aussage der Gemeinde werden die Einrichtungen nachts nicht genutzt. Insoweit besteht nur ein Schutzanspruch in der Tagzeit, somit ist nur der L_{DEN} zur Bewertung heranzuziehen.</p> <p>Wie der Lärmkarte Blatt HB 180 (L_{DEN}) im Anhang des Lärmaktionsplans zu entnehmen ist, befindet sich die Grund- und Mittelschule in einem Pegelbereich teils ≤ 55 dB(A) und teils zwischen 55 bis 65 dB(A).</p> <p>Der Kindergarten St.-Marien befindet sich gemäß Lärmkarte Blatt HB 180 (L_{DEN}) in einem Pegelbereich von 60 bis 65 dB(A). Weiterhin ist bei der Errichtung des Kindergartens, wie bereits unter 6.2.4 des Lärmaktionsplans erwähnt, baulicher Schallschutz nach der DIN 4109 so vorzusehen gewesen, dass für Aufenthaltsräume ein ausreichender Innenraumschutz gewährleistet wird.</p> <p>Der Kindergarten der Firma Brückner befindet sich, wie in Lärmkarte Blatt HA 180 (L_{DEN}) ersichtlich ist, in einem Pegelbereich von 60 bis 65 dB(A).</p> <p>Entsprechend den Lärmkarten sind somit die o. g. Einrichtungen nicht von Überschreitungen des Anhaltswertes $L_{\text{DEN}} > 67$ dB(A) betroffen.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Für die Neuerrichtung des KiGa St. Marien muss für die Aufenthaltsräume ein ausreichender Innenraumschutz gewährleistet sein. Was ist mit dem Außenbereich? 	<p>Die Gemeinde Siegsdorf führt hierzu aus, dass laut Lärmgutachten zur Bebauungsplan-Änderung zum Neubau des KiGa St. Marien (Steger & Partner v. 21.07.2014) zwar der „Zielwert“ von 55 dB(A) trotz Lärmschutzwand nicht erreicht wird. Es entsteht jedoch ein größerer Bereich, in welchem zumindest Beurteilungspegel von weniger als 60 dB(A) auftreten.</p> <p>Der Außenbereich wurde entsprechend obiger Aussage der Gemeinde bei der Änderung des Bebauungsplans gutachtlich untersucht. Letztlich obliegt es der Gemeinde im Zuge der Bauleitplanung im Sinne der Vorsorge entsprechende Lärmschutzmaßnahmen gegen Ver-</p>

	<p>kehrslärm festzusetzen. Dies ist seitens der Gemeinde auch erfolgt.</p> <p>Bei Heranrücken von Bebauung an die Autobahn und unter Berücksichtigung ihres Bestandsschutzes, ist es nicht Aufgabe der für die Autobahn zuständigen Autobahndirektion entsprechende Lärmschutzmaßnahmen zu veranlassen.</p>
<ul style="list-style-type: none">• Unter 6.1 wird erläutert, warum es aus Gründen der Luftreinhaltung möglich ist den LKW-Verkehr von bestimmten innerstädtischen Autobahnabschnitten umzuleiten. Damit werden diese Abschnitte auch von Lärm entlastet. In Siegsdorf wird eine LAP ausgelöst, weil die Lärmbelastung und damit die Gesundheitsgefährdung für eine bestimmte Anzahl von Anwohnern zu hoch ist. Umleitungen sind nicht möglich, aber Geschwindigkeitsbegrenzungen sind in Kapitel 6.1 als mögliche Lärminderungsmaßnahme aufgeführt. Dies ist für die Gemeinde Siegsdorf umzusetzen, denn Gesundheitsschädigungen durch Luftschadstoffe und Gesundheitsschädigungen durch Lärmbelastungen sind wohl als gleichwertig einzustufen?	<p>Dem schließt sich die Gemeinde vollinhaltlich an.</p> <p>Die ABDSB hat geprüft, ob auf Grundlage der Unfallsituation eine Geschwindigkeitsreduzierung gerechtfertigt ist. Durch die vorhandene Streckenbeeinflussungsanlage kann verkehrsunabhängig auf die jeweils vorherrschende Situation reagiert werden. Durch die vorhandene Streckenbeeinflussungsanlage ist die Unfallsituation eher unauffällig. Eine anerkannte Unfallhäufungsstelle ist auf der A 8 im Bereich Siegsdorf nicht vorhanden. Deshalb lässt sich eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht begründen.</p> <p>Die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen zum Schutz vor Verkehrslärm wird durch die ABDSB noch geprüft. Hierbei sollen nach Möglichkeit auch die aktuellen Verkehrszahlen aus der Straßenverkehrszählung 2015 in die Betrachtung eingestellt werden. 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 G3 „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen“ in den Lärmaktionsplan aufgenommen (siehe Kapitel 6.3.1).</p>

<ul style="list-style-type: none"> Schallschutzeinrichtungen baulicher Art wurden an der A 8 z.T. bereits auf private bzw. gemeindliche Initiative hin errichtet, weil der Leidensdruck durch die Lärmbelastung für die Betroffenen sehr hoch war. Im vorliegenden Entwurf zur LAP Siegsdorf wurde nicht ermittelt, wie viele Personen durch diese (hpts.) Wälle entlastet werden. Diese Bereiche hätten ansonsten in der LAP der Regierung von Oberbayern miteinbezogen werden müssen. Wenn diese privaten bzw. gemeindlich errichteten Maßnahmen dazu beitragen den L_{Night} auf unter 57 dB(A) zu drücken, sollten die Errichter dieser Bauwerke einen finanziellen Ausgleich erhalten 	<p>Der Vorschlag wird seitens der Gemeinde unterstützt (falls der Schallschutz an der BAB nicht sowieso eine Voraussetzung war um schutzwürdige Bebauung errichten zu können).</p> <p>Nach Aussage der Gemeinde handelt es sich bei den in der Kartierung berücksichtigten Schallschutzeinrichtungen in Schweinbach, Vitzthum und Vogling um künstlich errichtete private bzw. gemeindliche Schallschutzeinrichtungen (siehe Kap. 6.2.1).</p> <p>Eine nachträgliche Entschädigung von freiwillig errichteten Anlagen zu Lasten des Bundes ist nach Aussage der ABDSB aufgrund fehlender Rechtsgrundlage nicht möglich.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Der 6-streifige Ausbau der A 8 wird hier als bereits geplante bzw. in Umsetzung befindliche Maßnahme der ABDSB angeführt. Dies kann nicht sein, da der Tabelle 14 zu entnehmen ist, dass die Vorentwurfsunterlagen erst bis Ende 2016 erstellt sein werden. Die Umsetzung der entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen wird somit nicht in dem zeitlichen Rahmen erfolgen, wie es die Umgebungslärmrichtlinie eigentlich beabsichtigt. Zudem ist die Aussage in Tabelle 14 unter dem Punkt „Bewertung / Anzahl der entlasteten Personen“, dass „durch den Ausbau im Ausbaubereich von einer vollständigen Reduzierung ausgegangen werden kann“, spekulativ, zumal es anschließend heißt, dass „eine konkrete Angabe zur Anzahl der durch diese Maßnahme entlasteten Personen aufgrund des aktuellen Verfahrensstandes nicht möglich ist.“ Wieso können aber konkrete Kosten genannt werden (71 Mio. €)? 	<p>Die bauliche Umsetzung des Streckenausbaus und damit auch der Lärmschutzmaßnahmen ist abhängig von den weiteren Verfahrensschritten und dem straßenrechtlichen Genehmigungsverfahren.</p> <p>Zunächst bleiben die laufende Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes und deren Einstufung des geplanten Ausbaus der A 8 abzuwarten.</p> <p>Ziel der Lärmschutzplanung ist es, dass – sofern dies mit vertretbaren Maß möglich ist – an allen Wohngebäuden die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden.</p> <p>Die genannten Kosten entsprechen den Kostenschätzungen des Planungsabschnittes Reichhausen – Vogling.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Da aufgrund des derzeitigen frühen Planungsstandes auch keine konkreten Aussagen getroffen werden, welche Lärmschutzmaßnahmen im Zuge des 6+2 Ausbaues der A 8 geplant sind, wird auch hier die EU-Umgebungslärmrichtlinie nicht erfüllt. Eine Beteiligung der Öffentlichkeit kann zudem nur erfolgen, wenn konkrete Pläne bzw. Maßnahmen vorgelegt werden. 	<p>Die ABDSB führt hierzu aus, dass sich im Rahmen der weiteren Planungsschritte die Lärmschutzplanungen konkretisieren werden. Zunächst ist jedoch die in Bearbeitung befindliche Vorentwurfsplanung abzuschließen und die Zustimmung der vorgesetzten Behörden abzuwarten.</p> <p><i>Hinweis: Als Maßnahme G1 wird im Lärmaktionsplan der 6-streifige Ausbau der Bundesautobahn A 8 angeführt. Unter dem hier genannten 6+2 Ausbau wird eben dieser verstanden. D.h., die Autobahn wird von derzeit 4 Fahrspuren (zwei Fahrspuren je Richtungsfahrbahn) auf 6 Fahrspuren erweitert, zuzüglich einem</i></p>

	<i>Standstreifen je Richtungsfahrbahn. Ein 8-streifiger Ausbau der A 8 im Bereich der Gemeinde Siegsdorf ist nach Aussage der ABDSB nicht geplant.</i>
<ul style="list-style-type: none"> Auch hier wird von entlasteten Personen gesprochen. Wie würde sich die Entlastung nach RLS-90 darstellen? 	Aufgrund des frühen Planungsstandes können nach Aussage der ABDSB derzeit noch keine konkreten Entlastungsangaben gemacht werden.
<ul style="list-style-type: none"> Richtet sich die vermutete Entlastung im Zuge des Ausbaus nach der Verkehrszählung 2010 oder nach der Verkehrsprognose 2030? 	Lärmvorsorgemaßnahmen werden derzeit unter Zugrundelegung eines Prognosehorizontes 2030 geplant.
<ul style="list-style-type: none"> Zudem stellt sich die Frage, warum im LAP Siegsdorf eine Maßnahme (6+2 Ausbau der A 8) aufgeführt wird, deren Realisierung in den nächsten fünf Jahren unwahrscheinlich ist, die für den Bundesverkehrswegeplan BVWP 2015 neu bewertet wird, für die nach den Verkehrsprognosen 2030 verkehrlich kein Bedarf besteht und für die somit ein ungünstiges Nutzen-Kosten-Verhältnis besteht. 	Der 6-streifige Ausbau der A 8 wurde nach Mitteilung der ABDSB bei der derzeit laufenden Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes vom Land Bayern zur Bewertung angemeldet. Die Bewertung der einzelnen Projekte wird vom BMVI vorgenommen. Letztendlich bleibt abzuwarten, welchen Ausbaubedarf der Bund festlegt und in welche Dringlichkeit die A 8 in diesem Abschnitt eingestuft wird.
<ul style="list-style-type: none"> Bei der Neuerrichtung von Straßen sieht der Gesetzgeber Lärmschutz durch eine entsprechende Trassenführung (Abrücken von der Wohnbebauung) vor. Bei einem 6+2 Ausbau der A 8 ist dies im Bereich Siegsdorf jedoch nicht möglich, weil Bebauung bereits nah an die bestehende Autobahntrasse herangeht. Eine 36 m breite Autobahn auf engstem Raum durch einen Ort zu planen sollte deswegen aufgegeben werden. Lärm kann nur auf schmälere Fahrbahnen und mit Geschwindigkeitsbegrenzungen für die Anwohner, v.a. in Hang- und Höhenlagen, auf akzeptable Werte begrenzt werden. Für die Lärmaktionsplanung (LAP) für Siegsdorf ist der 6+2 Ausbau der A 8 keine Alternative zu anderen möglichen Lösungen, wie einem 4+2 Ausbau auf 28 m und Lärmschutzmaßnahmen, die tatsächlich Gesundheitsschutz gewährleisten. 	<p>Die Gemeinde Siegsdorf verweist hierzu auf ihren Gemeinderatsbeschluss vom 29.06.2009 zur grundsätzlichen Position der Gemeinde Siegsdorf und speziellen Anforderungen zur Planung des Autobahnausbaus der A 8 (siehe auch Bewertung Nr. 1).</p> <p>Die Festlegung des Ausbaquerschnittes erfolgt, gemäß ABDSB, unter Berücksichtigung der vorhersehbaren Verkehrsentwicklung und der angestrebten Verkehrsqualität sowie baubetrieblichen und betrieblichen Aspekten.</p> <p><i>Hinweis: Sofern unter dem hier vorgebrachten 4+2 Ausbau zu verstehen ist, dass die derzeitige 4-spurige Autobahn A 8 im Bereich der Gemeinde Siegsdorf (zwei Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn) um einen Standstreifen je Richtungsfahrbahn erweitert werden soll, erfüllt dies nicht die Voraussetzungen für eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV. Eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV mit entsprechenden Anforderungen an die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte wäre eine Erweiterung der Straße um einen Fahrstreifen.</i></p>

Tabelle 3: Bewertung Bürger-Eingabe Nr. 3

Nr. 4: Bund Naturschutz Kreisgruppe Traunstein

Forderung bzw. Anregung	Bewertung
<p>Der Bund Naturschutz Kreisgruppe Traunstein (BN) lehnt den Maßnahmenkatalog als völlig unzureichend ab. Es müssen unbedingt bauliche Maßnahmen vorgesehen werden, falls der Ausbau der A 8 nicht erfolgen wird.</p>	<p>Die Gemeinde schließt sich diesem Kritikpunkt an und verweist auf Ihre Stellungnahme vom 11.12.2015 zum Lärmaktionsplan (siehe u. a. Eingabe). Grundsätzlich fordert sie hierbei eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf max. 120 km/h.</p> <p>Die ABDSB führt hierzu aus, dass der 6-streifige Ausbau der A 8 bei der derzeit laufenden Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes vom Land Bayern zur Bewertung angemeldet wurde. Die Bewertung der einzelnen Projekte wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vorgenommen. Letztendlich bleibt abzuwarten, welchen Ausbaubedarf der Bund festlegt und in welche Dringlichkeit die A 8 in diesem Abschnitt eingestuft wird.</p> <p>Die ABDSB prüft auf Antrag von Bürgern, siehe Maßnahme G2, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die bezuschusste Lärmsanierung gegeben sind.</p>
<p>Einen 6+2 Ausbau hält der Bund Naturschutz als Lärmsanierungsmaßnahme für völlig ungeeignet. Durch einen 6-streifigen Ausbau wird durch eine verstärkte Attraktivität der Verkehr und damit auch der Lärm erhöht.</p> <p>Eine erste Maßnahme zur Lärmvermeidung wäre daher ein maßvoller 4+2 Ausbau, wobei in allen Abschnitten bis zur Landesgrenze die Prognosezahlen einen 4+2 Ausbau rechtfertigen.</p> <p>Bei einem 6+2 Ausbau wird es keine Geschwindigkeitsbegrenzungen geben, Lärmschutzmaßnahmen werden aber lediglich für 130 km/h / 80 km/h für PKW / Lkw ausgelegt. Da die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten (vor allem auch der Lkws) wesentlich höher liegen, würden teure Lärmschutzmaßnahmen keine optimalen Verbesserungen bringen.</p> <p>Durch die Reflexion des Schalls an Lärmschutzwänden ist im Gegenteil zu befürchten, dass für einzelne, etwas höher gelegene Gebäude eine Lärmsteigerung zu erwarten ist.</p>	<p>Die Gemeinde Siegsdorf verweist hierzu auf ihren Gemeinderatsbeschluss vom 29.06.2009 zur grundsätzlichen Position der Gemeinde Siegsdorf und speziellen Anforderungen zur Planung des Autobahnausbaus der A 8.</p> <p>Die ABDSB weist darauf hin, dass der 6-streifige Ausbau die Grundlage für umfangreiche Lärmvorsorgemaßnahmen ist.</p> <p>Mit einem 6-streifigen Ausbau ist sicherlich eine Attraktivitätssteigerung – ggfs. auch mit einer möglichen Verkehrszunahme - verbunden.</p> <p>Die Festlegung des Ausbauquerschnittes erfolgt unter Berücksichtigung der vorhersehbaren Verkehrsentwicklung und der angestrebten Verkehrsqualität sowie baubetrieblichen und betrieblichen Aspekten.</p> <p>Ausbauvorhaben werden i.d.R. ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen geplant. Zur Berechnung von Lärmschutzvorkehrungen werden hierbei die in der RLS-90 genannten Geschwindigkeiten herangezogen.</p> <p>Die bisher geplanten Lärmschutzmaßnahmen im Zuge der A 8 Ausbauplanungen führen zu einer erheblichen Verringerung der Immissionsbelastung.</p>



	<p>Lärmschutzwände werden bei gegenüberliegender Bebauung i.d.R. hochabsorbierend ausgeführt und führen zu keiner hörbaren Lärmsteigerung.</p>
<p>Der BN fordert für einen nachhaltigen Lärmschutz den Verzicht auf den 6+2 Ausbau, eine sofortige Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 120 / 80 (Pkw / Lkw) und baldmöglichst geeignete Lärmschutzmaßnahmen für alle betroffenen Gebäude oder Ortsteile auch ohne den wesentlichen Ausbau der A 8. Lärmvorsorge und Lärmsanierung muss rechtlich und fördertechisch gleichgestellt werden.</p>	<p>Die Gemeinde Siegsdorf verweist hierzu wieder auf den oben angeführten Gemeinderatsbeschluss vom 29.06.2009 zur grundsätzlichen Position der Gemeinde Siegsdorf und speziellen Anforderungen zur Planung des Autobahnausbaus der A 8.</p> <p>Wie von Seiten der ABDSB (= die für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen zuständige untere Verkehrsbehörde) bereits ausgeführt, wurde der 6-streifige Ausbau der A 8 bei der derzeit laufenden Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes vom Land Bayern zur Bewertung angemeldet. Die Bewertung der einzelnen Projekte wird vom BMVI vorgenommen. Letztendlich bleibt abzuwarten, welchen Ausbaubedarf der Bund festlegt.</p> <p>Die ABDSB hat geprüft, ob auf Grundlage der Unfallsituation eine Geschwindigkeitsreduzierung gerechtfertigt ist. Durch die vorhandene Streckenbeeinflussungsanlage kann verkehrsunabhängig auf die jeweils vorherrschende Situation reagiert werden. Durch die vorhandene Streckenbeeinflussungsanlage ist die Unfallsituation eher unauffällig. Eine anerkannte Unfallhäufungsstelle ist auf der A 8 im Bereich Siegsdorf nicht vorhanden. Deshalb lässt sich eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht begründen.</p> <p>Die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen zum Schutz vor Verkehrslärm wird durch die ABDSB noch geprüft. Hierbei sollen nach Möglichkeit auch die aktuellen Verkehrszahlen aus der Straßenverkehrszählung 2015 in die Betrachtung eingestellt werden. 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 G3 „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen</p>

	<p>Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen“ in den Lärmaktionsplan aufgenommen (siehe Kapitel 6.3.1).</p> <p>Die Festlegung der Rahmenbedingungen für Lärmsanierung und Lärmvorsorge liegt im Zuständigkeitsbereich des BMVI.</p>
--	---

Tabelle 4: Bewertung Eingabe Bund Naturschutz Nr. 4

Nr. 5: Eingabe Gemeinde Siegsdorf vom 11.12.2015

Forderung bzw. Anregung	Bewertung
<p>Grundsätzlich wird die Forderung einer generellen Geschwindigkeitsbeschränkung auf max. 120 km/h gestellt. Im Einzelnen wird dies wie folgt begründet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Die Geschwindigkeitsbeschränkung ist Lärmschutz.</u> Die Bürger der Gemeinde Siegsdorf sind in hohem Maße von Lärmbelästigung betroffen. Die als touristische Attraktion gebaute Autobahn grenzt nicht nur unmittelbar an die Wohnbereiche unserer Ortschaft, sie führt sogar mitten durch sie hindurch. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung wird diese Umweltbelästigung, die vom Bundesgesundheitsamt als besonders gesundheitsgefährdend eingeschätzt wird, in spürbarer Weise sofort und ohne weitere Kosten verringern. • <u>Die Geschwindigkeitsbeschränkung ist Klimaschutz und entlastet die Umwelt.</u> Die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h führt zu einer erheblichen Verringerung des klimaschädlichen Schadstoffausstoßes und zu einer Senkung des Energieverbrauchs. Dies wird durch Gutachten des Umweltbundesamtes nachdrücklich belegt. • <u>Die Geschwindigkeitsbeschränkung erhöht die Sicherheit.</u> Die A 8 zwischen Rosenheim und Piding ist eine der wenigen Autobahnen ohne Standstreifen, hier besteht ein erhöhtes Unfallrisiko, besonders im Fall einer Panne. Auf dieser Voralpenautobahn stellen Schnee und Eis, die enge Führung der Kurvenradien und die Gefällestrrecken zusätzliche Risiken dar, die mit zunehmendem Tempo exponentiell ansteigen. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung wird hier einen dramatischen Rückgang dieser Risiken bewirken. • <u>Die Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf dieser standstreifenlosen Autobahn erhöht die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer</u> und erleichtert unbestreitbar die Arbeit von Polizei und Rettungsmannschaften. Auf den A 8-Streckenabschnitten der Gemeinden Piding und Anger wurde die Geschwindigkeitsbegrenzung bereits angeordnet. Hier erwarten wir eine Gleichbehandlung aller Anliegergemeinden und bitten Sie, die Geschwindigkeitsbegrenzung auch für den A 8-Streckenabschnitt anzuordnen, der durch unsere Gemeinde führt. 	<p>Die Regierung von Oberbayern unterstützt eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf max. 120 km/h. Unter Berücksichtigung der aktuellen Rechtsprechung hat die Regierung von Oberbayern die ABDSB gebeten, Geschwindigkeitsbegrenzungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Verkehrslärm, erneut zu prüfen.</p> <p>Die ABDSB prüft die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen zum Schutz vor Verkehrslärm. Hierbei sollen nach Möglichkeit auch die aktuellen Verkehrszahlen aus der Straßenverkehrszählung 2015 in die Betrachtung eingestellt werden. 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 G3 „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen“ in den Lärmaktionsplan aufgenommen (siehe Kapitel 6.3.1).</p> <p>Ob auf Grundlage der Unfallsituation eine Geschwindigkeitsreduzierung gerechtfertigt ist hat die ABDSB bereits geprüft. Durch die vorhandene Streckenbeeinflussungsanlage kann verkehrabhängig auf die jeweils vorherrschende Situation reagiert werden. Durch die vorhandene Streckenbeeinflussungsanlage ist die Unfallsituation eher unauffällig. Eine anerkannte Unfallhäufungsstelle ist auf der A 8 im Bereich Siegsdorf nicht vorhanden. Deshalb lässt sich eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht begründen.</p>



<ul style="list-style-type: none">• <u>Die Geschwindigkeitsbeschränkung verbessert den Verkehrsfluss.</u> Der Wechsel zwischen geschwindigkeitsbegrenzten Autobahnabschnitten und Autobahnabschnitten ohne Geschwindigkeitsbegrenzung führt zu Brems- und Beschleunigungsprozessen, die den Verkehrsfluss behindern und für unnötige Staus sorgen. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 120 km/h wird den Verkehrsfluss dauerhaft verbessern und eine höhere Fahrzeugfrequenz und Verkehrsdichte erlauben. Es wird seltener zu einem Stau kommen, die anliegenden Gemeinden werden seltener von Stauumfahrungen betroffen sein.• <u>Die Geschwindigkeitsbeschränkung sofort.</u> Eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 120 km/h kann wegen des vorhandenen Verkehrssystemes sofort und ohne weitere Kosten für den A 8-Abschnitt angeordnet werden, der durch unsere Gemeinde führt. Von dieser einfachen Maßnahme profitieren alle: die Pendler, Urlauber und Berufskraftfahrer, die auf der A 8 unterwegs sind, genauso wie die Anwohner der angrenzenden Gemeinden, Polizei, Feuerwehr und Rettungsmannschaften.	
---	--

Tabelle 5: Bewertung Gemeinde-Eingabe Nr. 5