

# Lärmaktionsplanung der Regierung von Oberbayern

für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen:  
Gemeinde Allershausen – Bundesautobahn A 9

Bericht vom 06.02.2017



Regierung von Oberbayern



## Impressum

Lärmaktionsplanung der Regierung von Oberbayern für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen: Gemeinde Allershausen – Bundesautobahn A 9 – Bericht vom 06.02.2017

### 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](mailto:poststelle@reg-ob.bayern.de)  
Internet: [www.regierung-oberbayern.de](http://www.regierung-oberbayern.de)

### Bildnachweis

Bayerisches Landesamt für Umwelt	Abbildung 6, Abbildung 7, Anhang A 2, Anhang A 3 (bearbeitet durch die Regierung von Oberbayern)
Gemeinde Allershausen	Wappen (Titelseite)
Regierung von Oberbayern	Logo (Titelseite und Fußzeilen), Abbildung 1, Abbildung 2, Abbildung 3, Abbildung 4, Abbildung 5

### 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.

## Inhaltsverzeichnis

1	Einführung und Anlass .....	5
2	Beschreibung der Lärmquelle und der örtlichen Situation .....	6
2.1	Örtliche Situation und Verkehrsstruktur .....	6
2.2	Verkehrsaufkommen auf der Autobahn und Entwicklung .....	9
2.3	Geschwindigkeiten auf der Autobahn.....	9
3	Zuständigkeiten .....	10
4	Rechtlicher Hintergrund .....	11
4.1	Lärmaktionsplan .....	11
4.2	Lärmkarten .....	15
4.3	Geltende Grenzwerte.....	16
4.3.1	Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung.....	16
4.3.2	Rechtsgrundlagen für den Lärmschutz an Straßen .....	16
4.3.2.1	Lärmschutz in der Bauleitplanung.....	17
4.3.2.2	Lärmschutz bei neuen und wesentlich geänderten Verkehrswegen .....	18
4.3.2.3	Lärmsanierung an bestehenden Straßen durch bauliche Maßnahmen .....	19
4.3.2.4	Lärmschutz an bestehenden Straßen durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen .....	20
5	Lärmbelastung in Allershausen.....	21
5.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten (Isophonenkarten) .....	21
5.2	Lärmstatistik für die Gemeinde Allershausen und Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind .....	26
5.2.1	Lärmstatistik für alle Hauptverkehrsstraßen .....	26
5.2.2	Lärmstatistik für die Autobahn.....	27
6	Lärmminderungsmaßnahmen .....	28
6.1	Grundsätzlich mögliche Maßnahmen zur Lärmminderung bei Autobahnen.....	28
6.2	Bereits vorhandene Maßnahmen .....	29
6.2.1	Bei der Kartierung des LfU bereits berücksichtigte Maßnahmen .....	29
6.2.2	Bereits vorhandene bauliche Maßnahmen der ABDSB .....	29
6.2.3	Bereits vorhandene straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen .....	32
6.2.4	Bereits vorhandene Maßnahmen der Gemeinde Allershausen .....	32
6.3	Maßnahmen des Lärmaktionsplans: Bereits geplante Maßnahmen sowie Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben (einschließlich langfristige Strategie).....	39
6.3.1	Bereits geplante bzw. in Umsetzung befindliche Maßnahmen der ABDSB .....	39
6.3.2	Bereits geplante Maßnahmen der Gemeinde Allershausen .....	43
7	Ruhige Gebiete.....	44
8	Öffentliche Anhörung und Beteiligung der Öffentlichkeit .....	45
8.1	Information und Beteiligung der Öffentlichkeit .....	45
8.2	Bewertung der Vorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung .....	45
9	Maßnahmenverwirklichung .....	47
9.1	Finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen .....	47

9.1.1	Finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen der bereits vorhandenen Maßnahmen ...	47
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).....	47
9.2	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen .....	48
9.3	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans.....	48
9.4	Zeitlicher Ablauf .....	48
10	Zusammenfassung .....	50
11	Einvernehmen nach Art. 8a Abs. 2 Satz 4 BayImSchG.....	54
	Quellenangaben.....	55
	Abbildungsverzeichnis.....	57
	Tabellenverzeichnis.....	58
	Abkürzungsverzeichnis.....	59
Anhang		
A 1	Erläuterung des Bayerischen Landesamts für Umwelt vom 17.12.2014 „Kartierung der Hauptverkehrsstraßen 2012 – Eingangsdaten, Arbeitsschritte, Ergebnisse“	
A 2	Übersichtskarten und Detail-Lärmkarten $L_{DEN}$ und $L_{Night}$	
A 3	Mit Anmerkungen zur Darstellung der berücksichtigten Schallschutzeinrichtungen ergänzte Detail-Lärmkarten $L_{DEN}$ (Blatt FD 126) und $L_{Night}$ (Blatt FD 126)	
A 4	Zusammenstellung und Bewertung der Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	

## 1 Einführung und Anlass

Auf Grundlage des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) [1], § 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. Gemäß § 47b BImSchG ist eine Hauptverkehrsstraße eine Bundesfernstraße, Landesstraße oder auch sonstige grenzüberschreitende Straße, die jeweils ein Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kfz pro Jahr aufweist.

Durch die 34. BImSchV [2] 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 Allershausen 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 (BAB) A 9 (Nürnberg – München) ist im Gebiet der Gemeinde Allershausen 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 gemäß § 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 9 für den Bereich der Gemeinde Allershausen ist aufgrund der vom LfU berechneten Überschreitungen der vom Bayerischen Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (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 Allershausen 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 BAB A 9, der Verlauf in der Gemeinde Allershausen und der Flächennutzungsplan der Gemeinde Allershausen dargestellt.

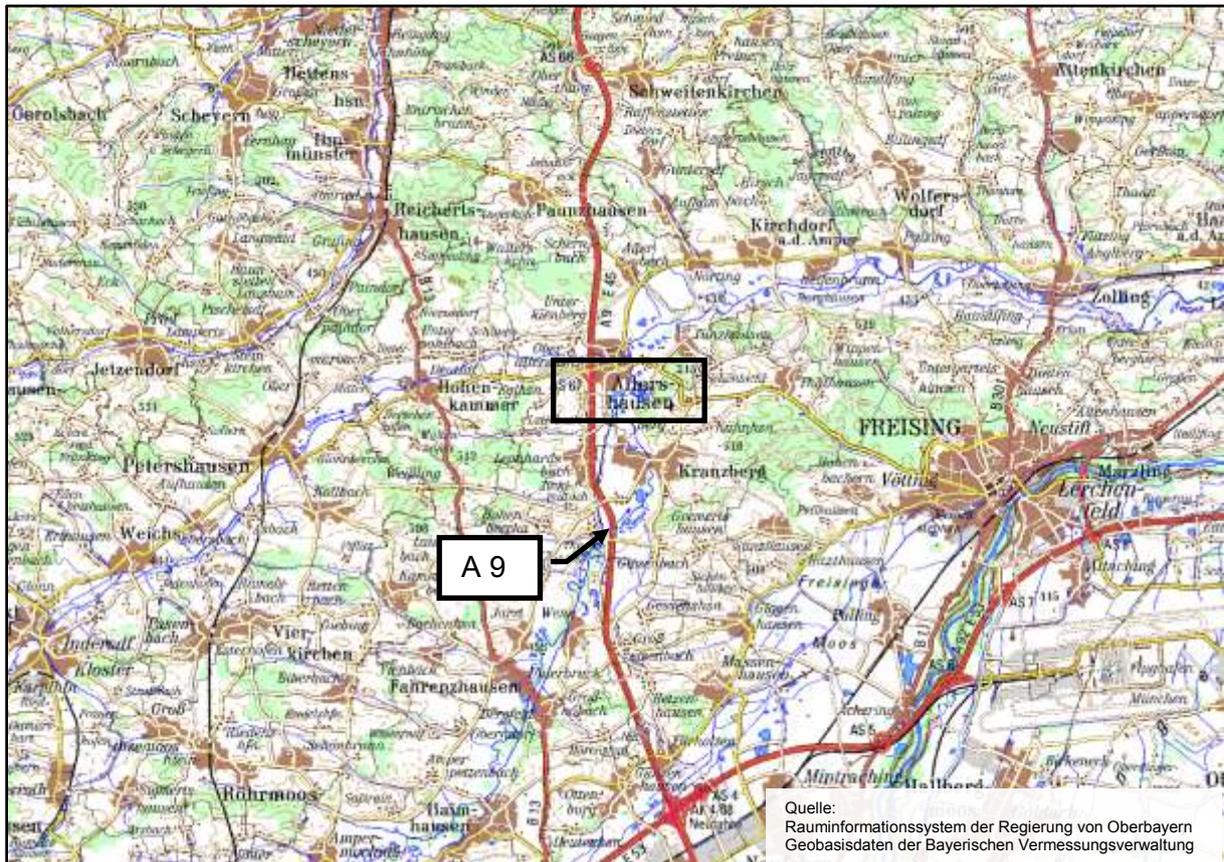
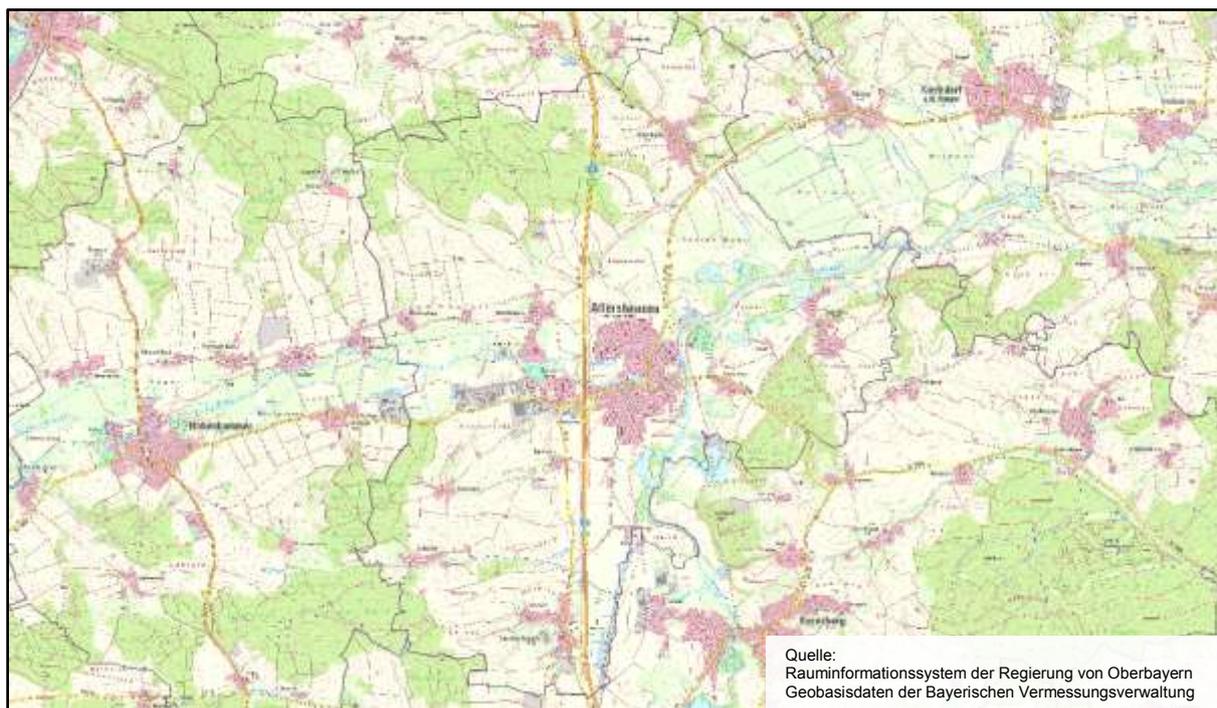


Abbildung 1: Übersichtskarte BAB A 9 [3]



**Abbildung 2: Ortskarte Allershausen [3]**

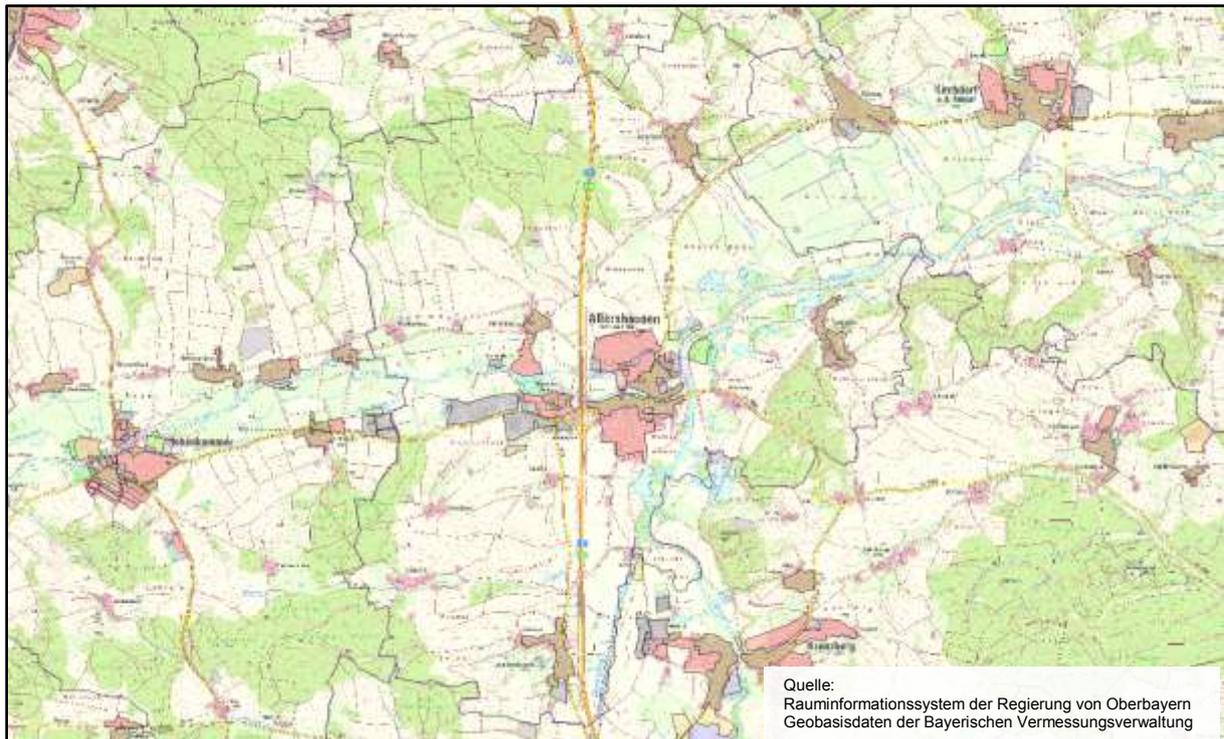


Abbildung 3: Flächennutzungsplan Allershausen mit Legende [3]

## 2.2 Verkehrsaufkommen auf der Autobahn und Entwicklung

Das vorhandene und zukünftige Verkehrsaufkommen auf der A 9 im Bereich der Gemeinde Allershausen ist entsprechend der letzten Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2010 [4] und dem Verkehrsgutachten von Herrn Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 02.08.2007 (Prognose DTV 2025) in folgender Tabelle zusammengefasst [5]:

BAB	Abschnitt	DTV 2010 (Lkw-Anteil Tag/Nacht)	Prognose DTV 2025 (Lkw-Anteil Tag/Nacht)
A 9	AS Pfaffenhofen – AS Allershausen	99.429 (10 %/21,1 %)	114.000 (10 %/20 %)
	AS Allershausen – AK Neufahrn	104.220 (10 %/19,9 %)	119.000 (10 %/20 %)

**Tabelle 1: Verkehrsaufkommen an der A 9 im Jahr 2010 [4], sowie Prognosewerte 2025 [5]**

AK: Autobahnkreuz

AS: Anschlussstelle

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

## 2.3 Geschwindigkeiten auf der Autobahn

Im Bereich der Gemeinde Allershausen ist auf der BAB A 9 keine ständige Geschwindigkeitsbegrenzung vorhanden. Auf der A 9 sind in diesem Bereich in beiden Fahrrichtungen Streckenbeeinflussungsanlagen vorhanden, die situationsbedingt auf die unterschiedlichen Verkehrssituationen reagieren. [5]

### **3 Zuständigkeiten**

Zuständige Behörde im Sinn von § 47e Abs. 1 BImSchG für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen nach § 47d BImSchG für BAB sind in Bayern die (Bezirks-)Regierungen (Art. 8a Abs. 2 Bayerisches Immissionsschutzgesetz [BayImSchG] [6]); im Fall von Allershausen 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 (Bundesgesetzblatt [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 Abs. 1 Satz 1 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 Abs. 1 Satz 1 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) galten entsprechende Fristen bis 30.06.2012 für die Kartierung bzw. 18.07.2013 für die Lärmaktionspläne (2. Stufe; vgl. § 47c Abs. 1 Satz 2 BImSchG und § 47d Abs. 1 Satz 2 BImSchG).

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.

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 der 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 zu Gunsten oder zu Lasten 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.

Nach § 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].

§ 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG enthält zur Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen keine selbstständige Rechtsgrundlage. Die im Lärmaktionsplan vorgesehenen Maßnahmen zur Lärminderung können nur umgesetzt werden, wenn sie nach dem einschlägigen Fachrecht zulässig sind. Liegen die gesetzlichen Voraussetzungen vor, sind die zuständigen Fachbehörden zur Umsetzung verpflichtet. Sofern das Fachrecht der zuständigen Behörde einen Entscheidungsspielraum einräumt, wird dieser durch § 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG i. V. m. dem Maßnahmenanteil des Lärmaktionsplans eingeschränkt, sodass die zuständige Behörde nur in eng begründeten Ausnahmefällen (z. B. aus Gründen der Verhältnismäßigkeit) von der Umsetzung der Maßnahme absehen könnte.

Sind im Lärmaktionsplan planungsrechtliche Festlegungen (insbesondere Verkehrswegeplanung und Schallschutzmaßnahmen in der Bauleitplanung) vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger diese Vorgaben bei ihren Planungen nach § 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG zu berücksichtigen, das heißt 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 (insbesondere 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 insbesondere die Planfeststellung von Infrastrukturvorhaben.

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) 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 BAB im Wege der Lärmaktionsplanung ohne Zustimmung nicht zu weitergehenden Schallschutzmaßnahmen (z. B. Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge) verpflichtet werden.

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

Gemäß 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 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 (UVP) [13]. Ebenfalls werden keine anderen rechtlichen Vorgaben durch den Plan gesetzt, die zwingend Auswirkungen auf Vorhaben nach Anlage 1 zum UVP 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

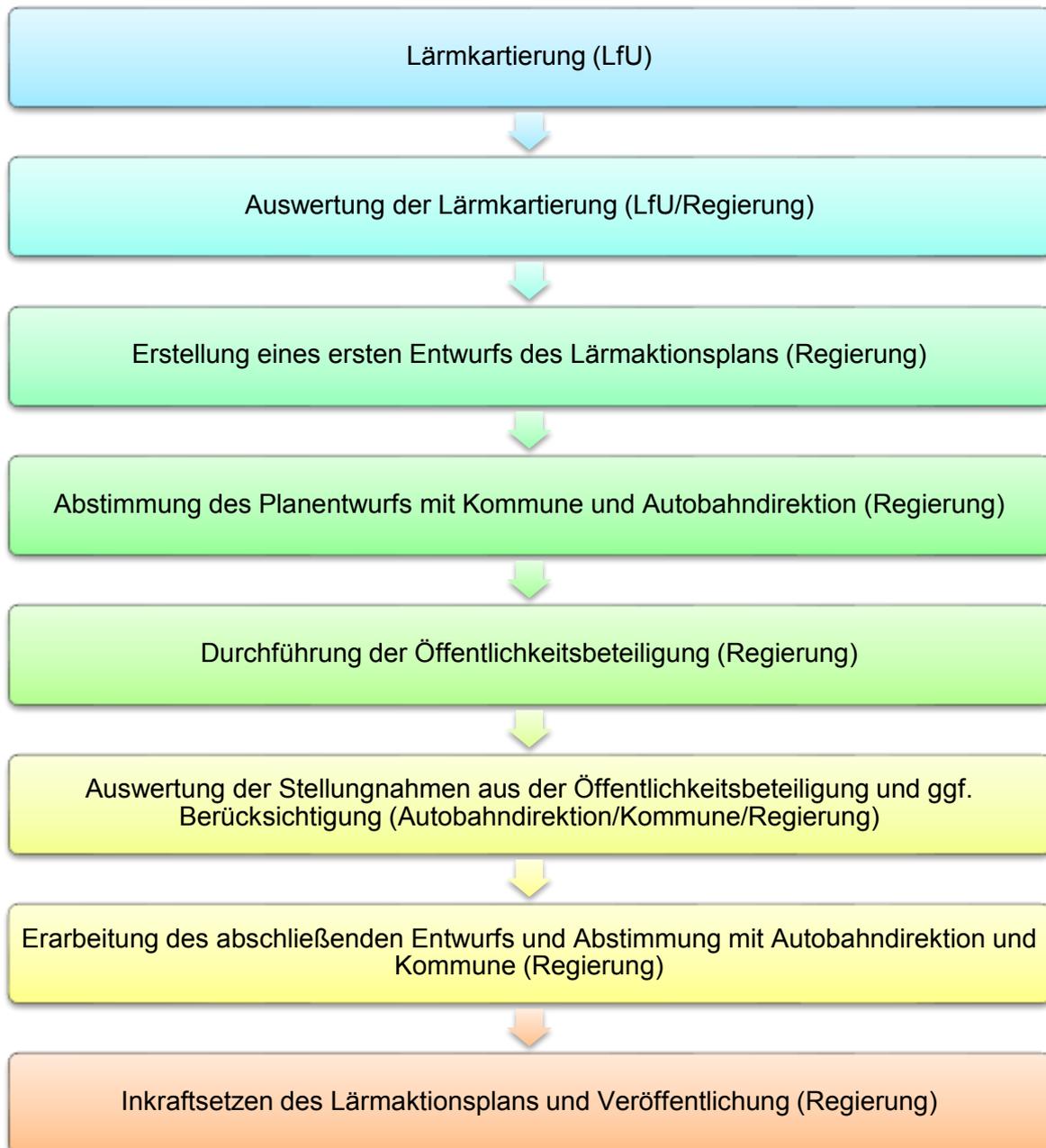


Abbildung 4: Ablauf der Lärmaktionsplanung

## 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) festgelegt.

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

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

Nach den Berechnungsvorschriften werden für Immissionsorte in ca. 4 m Höhe über dem Boden die äquivalenten Dauerschallpegel für die Zeiträume „Tag-Abend-Nacht“ als Index  $L_{DEN}$  (Day, Evening, Night) und die „Nacht“ als Index  $L_{Night}$  berechnet.

Der Dauerschallpegel  $L_{DEN}$  wird aus den Kenngrößen  $L_{Day}$  für den Zeitraum von 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 gemäß den überarbeiteten „Hinweisen zur Lärmaktionsplanung in Bayern für die Regierungen“ vom 31.07.2012 [15] 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:*

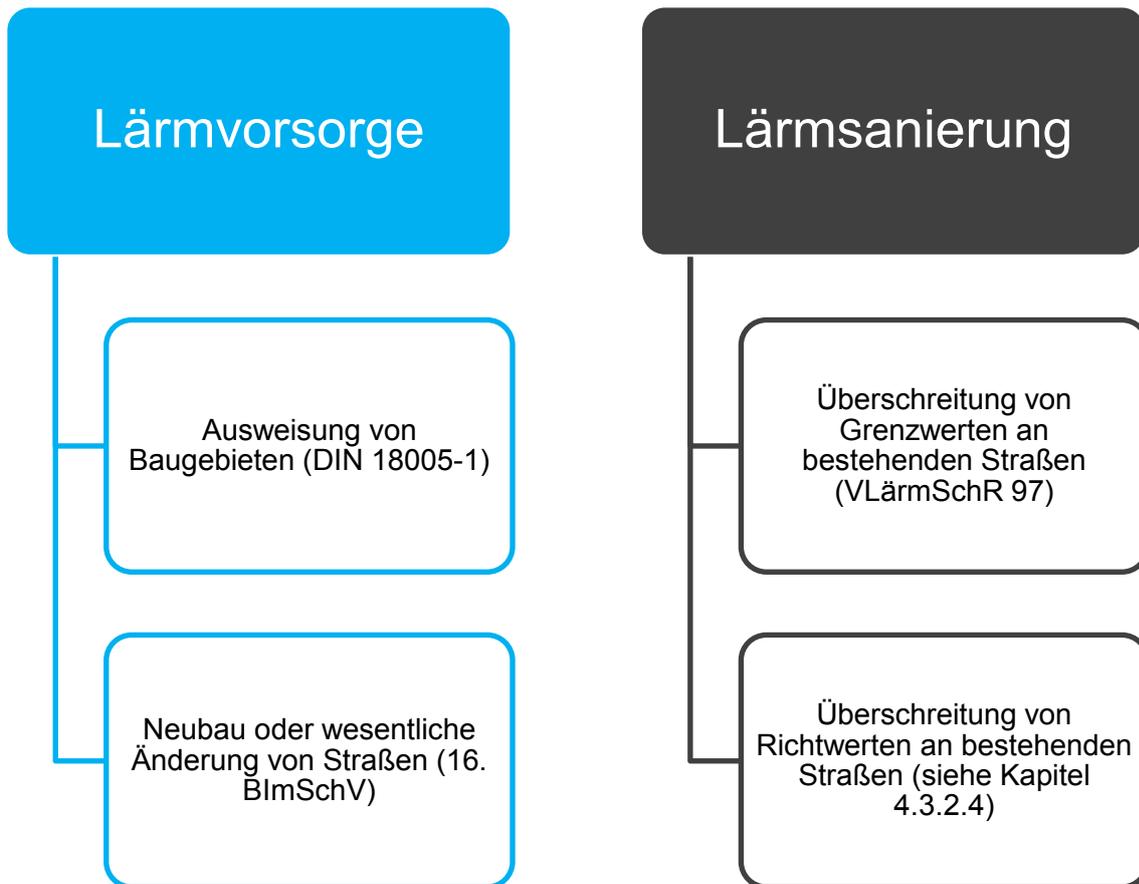
Für die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung für Hauptverkehrsstraßen auf der Grundlage der Lärmkartierung 2012 sind die o. g. Anhaltswerte für Straßenverkehrslärm heranzuziehen. Die Anhaltswerte für Straßenverkehrslärm wurden mit den o. g. überarbeiteten Hinweisen analog zu den zwischenzeitlich abgesenkten Sanierungsgrenzwerten für Bundes- und Staatsstraßen um 3 dB(A) reduziert.

Zur Bewertung der Lärmbetroffenheit der Bevölkerung wird auf den immissionsschutzfachlich kritischeren **Nachtzeitraum** abgestellt. Das heißt, 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.

#### 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 5: 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 lärmminderndem 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) [16] 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) [17] zur Anwendung

empfohlen [18]. Für die Beurteilung sind die im Beiblatt 1 zur DIN 18005-1 [19] 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 [19]:

<b>Nutzungen</b>	<b>Orientierungswert in dB(A) tags (06:00 – 22:00 Uhr)</b>	<b>Orientierungswert in dB(A) nachts (22:00 – 06:00 Uhr)</b>
<b>reine Wohngebiete (WR), Wochenendhaus- und Ferienhausgebiete</b>	50	40 bzw. 35
<b>allgemeine Wohngebiete (WA), Kleinsiedlungsgebiete (WS) und Campingplatzgebiete</b>	55	45 bzw. 40
<b>Friedhöfe, Kleingarten- und Parkanlagen</b>	55	55
<b>besondere Wohngebiete (WB)</b>	60	45 bzw. 40
<b>Dorfgebiete (MD) und Mischgebiete (MI)</b>	60	50 bzw. 45
<b>Kerngebiete (MK) und Gewerbegebiete (GE)</b>	65	55 bzw. 50
<b>bei sonstigen Sondergebieten, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart</b>	45 bis 65	35 bis 65

**Tabelle 2: Orientierungswerte gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 [19]**

Bei zwei angegebenen Nachtwerten soll der niedrigere für Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm sowie für Geräusche von vergleichbaren öffentlichen Betrieben gelten [19]. Das heißt 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 [19].

#### **4.3.2.2 Lärmschutz bei neuen und wesentlich geänderten Verkehrswegen**

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen (Straßen und Schienenwegen) sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche 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
reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsied- lungsgebiete	59	49
Kern-, Dorf-, Mischgebiete	64	54
Gewerbegebiete	69	59

**Tabelle 3: Immissionsgrenzwerte gemäß 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. Das heißt für die Berechnung von Straßenverkehrslärm sind die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-90) [20] und für Schienenverkehrslärm die Schall 03 (Schall 03) [21] heranzuziehen.

Da die Ermittlung der Lärmbelastung durch Straßen nach nationalem Recht nach der RLS-90 erfolgt, können deren Ergebnisse von denen der VBUS zum Teil 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, Verkehrsblatt [VkB.] 1997 S. 434 [22]) 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-, Dorf-, Mischgebiete	69	59
Gewerbegebiete	72	62

**Tabelle 4: Abgesenkte Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß Nr. 37.1 der VLärm-SchR 97 [22]**

Die VLärmSchR 97 wurden mit Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 [23] 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
- 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 [24]) 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)
reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	70	60
Kern-, Dorf-, Mischgebiete	72	62
Gewerbegebiete	75	65

**Tabelle 5: Immissionsrichtwerte gemäß Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV [24]**

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 Allershausen

### 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 Kapitel 4.2).

Die Ergebnisse der Lärmkartierung an den BAB 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 Lärmbetroffenheit 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](http://www.umgebungslaerm.bayern.de) abrufbar.

Die folgenden Abbildungen stellen die Belastungssituation in Allershausen dar.

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

#### *Hinweis:*

Bei der Erstellung des Lärmaktionsplan-Entwurfs wurde festgestellt, dass bei der Lärmkartierung in Teilbereichen in geringem Umfang Schallschutzeinrichtungen nicht genau erfasst und dargestellt wurden.

Nach Abklärung mit dem für die Lärmkartierung zuständigen LfU hat dies allerdings keine relevanten Auswirkungen auf die Betroffenenanalyse. Eine Überarbeitung der Lärmkartierung ist nicht erforderlich.

Die nachfolgende Abbildung 6, Abbildung 7 sowie der Anhang A 2 zeigen die nicht korrigierte Darstellung der Schallschutzeinrichtungen.

Im Anhang A 3 sind die Bereiche, in denen Schallschutzeinrichtungen nicht genau erfasst und dargestellt wurden, gekennzeichnet.

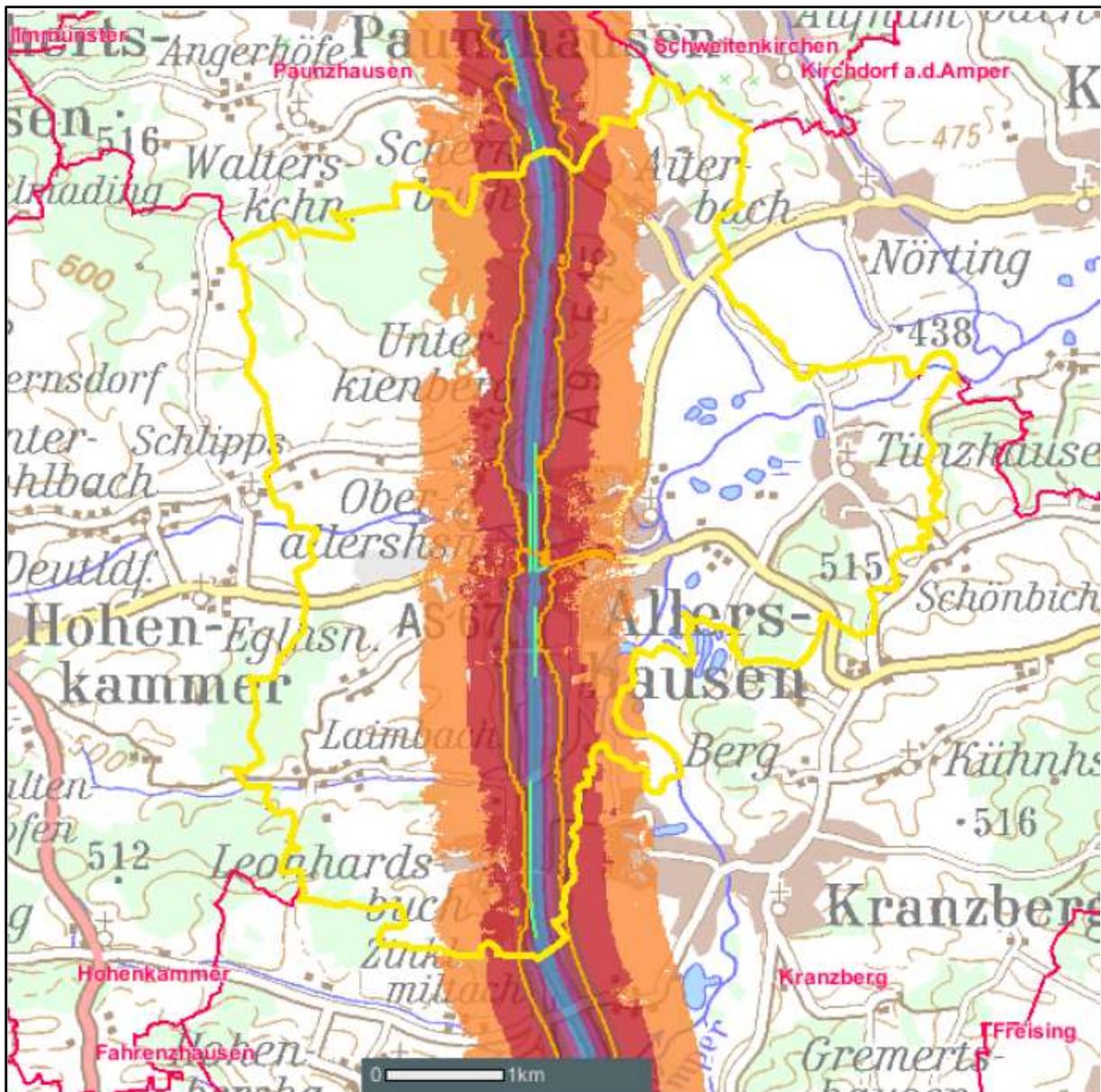


Abbildung 6: Lärmkarte ( $L_{DEN}$ ) [25]

**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](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

**Fachdaten:** © Bayerisches Landesamt für Umwelt

**Geobasisdaten:** Topografische Karten, Luftbilder  
© Bayerische Vermessungsverwaltung

[www.geodaten.bayern.de](http://www.geodaten.bayern.de)  
© GeoBasis-DE / BKG 2010  
[www.bkg.bund.de](http://www.bkg.bund.de)

Satellitenbild IRS-1 C/D Mosaik  
© 2000 GAF AG, EUROMAP  
[www.gaf.de](http://www.gaf.de), [www.euromap.de](http://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

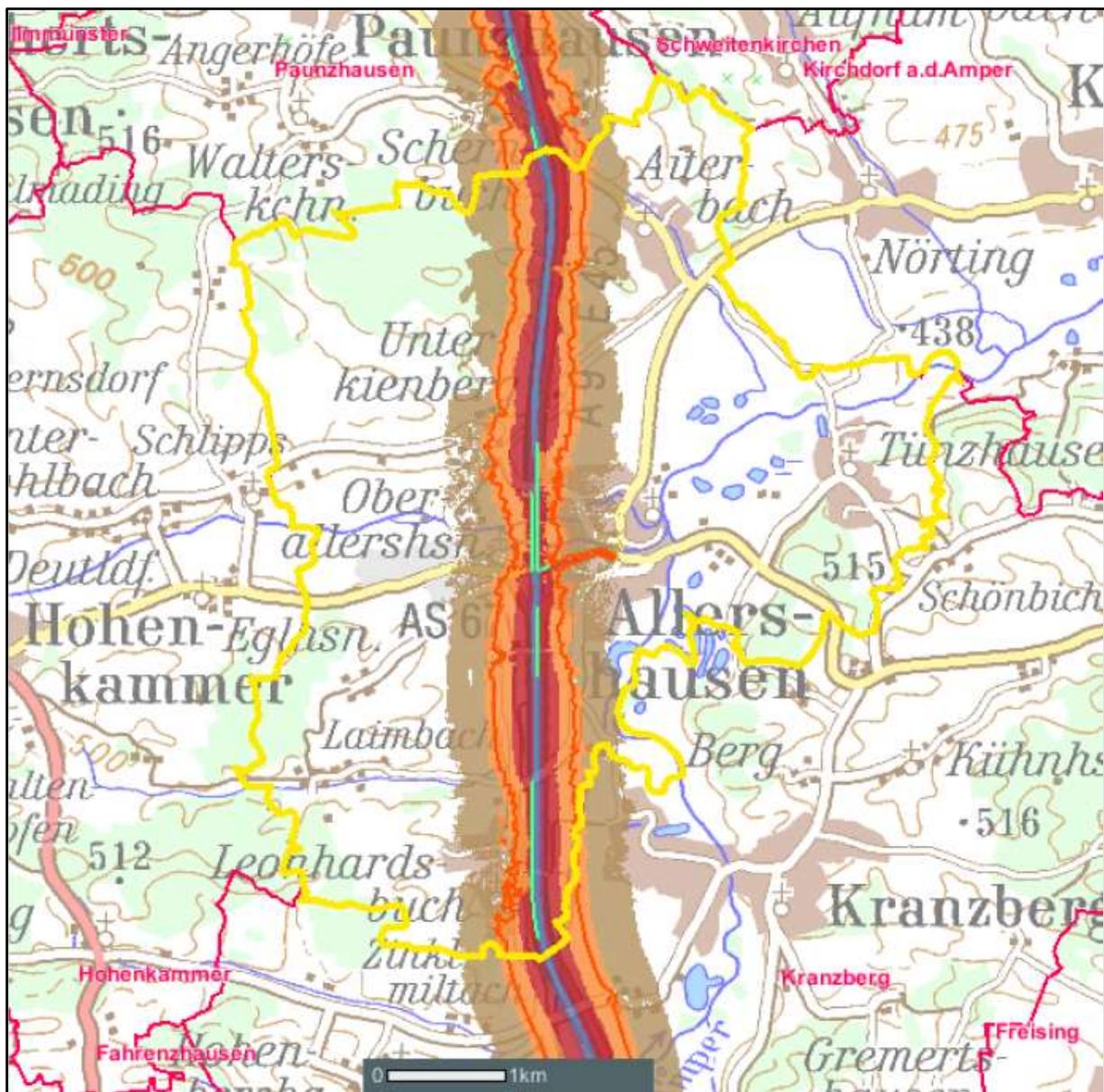


Abbildung 7: Lärmkarte ( $L_{Night}$ ) [25]

**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](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

**Fachdaten:** © Bayerisches Landesamt für Umwelt

**Geobasisdaten:** Topografische Karten, Luftbilder  
© Bayerische Vermessungsverwaltung

[www.geodaten.bayern.de](http://www.geodaten.bayern.de)  
© GeoBasis-DE / BKG 2010  
[www.bkg.bund.de](http://www.bkg.bund.de)

Satellitenbild IRS-1 C/D Mosaik  
© 2000 GAF AG, EUROMAP  
[www.gaf.de](http://www.gaf.de), [www.euromap.de](http://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 Allershausen 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 Allershausen belasteten Einwohner, Flächen, Schulen und Krankenhäuser.

<b>L<sub>DEN</sub></b>		<b>L<sub>Night</sub></b>	
Pegelbereich [dB(A)]	Belastete [Einwohner]	Pegelbereich [dB(A)]	Belastete [Einwohner]
-	-	50 < L <sub>Night</sub> ≤ 55	1219
55 < L <sub>DEN</sub> ≤ 60	1761	55 < L <sub>Night</sub> ≤ 60	264
60 < L <sub>DEN</sub> ≤ 65	657	60 < L <sub>Night</sub> ≤ 65	18
65 < L <sub>DEN</sub> ≤ 70	93	65 < L <sub>Night</sub> ≤ 70	0
70 < L <sub>DEN</sub> ≤ 75	4	L <sub>Night</sub> > 70	0
L <sub>DEN</sub> > 75	0	-	-
L <sub>DEN</sub> > 67	46	L <sub>Night</sub> > 57	106

**Tabelle 6: Anzahl nach VBEB der von Straßenlärmpegeln L<sub>DEN</sub> und L<sub>Night</sub> belasteten Einwohner an allen Hauptverkehrsstraßen [26]**

<b>L<sub>DEN</sub></b>			
Pegelbereich [dB(A)]	Belastete Flächen [km <sup>2</sup> ]	Belastete Schulen [-]	Belastete Krankenhäuser [-]
L <sub>DEN</sub> > 55	11,11	1	0
L <sub>DEN</sub> > 65	3,38	0	0
L <sub>DEN</sub> > 75	0,77	0	0

**Tabelle 7: Von Umgebungslärm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Schul- und Krankenhausbauwerke an allen Hauptverkehrsstraßen für die Gemeinde Allershausen [26, 27, 28]**

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

## 5.2.2 Lärmstatistik für die Autobahn

Von Seiten des LfU ist eine zusätzliche Auswertung für die BAB A 9 in Allershausen erfolgt. Daraus ergibt sich die nachfolgende Lärmstatistik:

<b>L<sub>DEN</sub></b>		<b>L<sub>Night</sub></b>	
Pegelbereich [dB(A)]	Belastete [Einwohner]	Pegelbereich [dB(A)]	Belastete [Einwohner]
-	-	50 < L <sub>Night</sub> ≤ 55	455
55 < L <sub>DEN</sub> ≤ 60	266	55 < L <sub>Night</sub> ≤ 60	205
60 < L <sub>DEN</sub> ≤ 65	434	60 < L <sub>Night</sub> ≤ 65	15
65 < L <sub>DEN</sub> ≤ 70	60	65 < L <sub>Night</sub> ≤ 70	0
70 < L <sub>DEN</sub> ≤ 75	3	L <sub>Night</sub> > 70	0
L <sub>DEN</sub> > 75	0	-	-
L <sub>DEN</sub> > 67	25	L <sub>Night</sub> > 57	71

**Tabelle 8: Anzahl nach VBEB der von Straßenlärmpegeln L<sub>DEN</sub> und L<sub>Night</sub> belasteten Einwohner an der Autobahn [26]**

<b>L<sub>DEN</sub></b>			
Pegelbereich [dB(A)]	Belastete Flächen [km <sup>2</sup> ]	Belastete Schulen [-]	Belastete Krankenhäuser [-]
L <sub>DEN</sub> > 55	4,02	1	0
L <sub>DEN</sub> > 65	3,30	0	0
L <sub>DEN</sub> > 75	0,77	0	0

**Tabelle 9: Von Umgebungslärm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Schul- und Krankenhausgebäude an der Autobahn für die Gemeinde Allershausen [26]**

Nach der Auswertung des LfU sind entlang der in der Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern gelegenen Autobahn in der Gemeinde Allershausen nach VBEB 25 Einwohner von einem Pegel L<sub>DEN</sub> > 67 dB(A) bzw. 71 Einwohner von einem Pegel L<sub>Night</sub> > 57 dB(A) betroffen.

Damit sind im Verlauf der Autobahn A 9 mehr als 50 Einwohner Überschreitungen des Anhaltswertes L<sub>Night</sub> von 57 dB(A) ausgesetzt (siehe Kapitel 4.3.1), so dass von Seiten der Regierung von Oberbayern die Aufstellung eines Lärmaktionsplans an den Autobahnen in Erwägung zu ziehen ist (vgl. Kapitel 3).

Die Aufgabe der Lärmaktionsplanung an Bundes- und Staatsstraßen und in den Ballungsräumen obliegt – wie in Kapitel 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 schadhafte 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 BAB in der Regel 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](http://www.lfu.bayern.de/umweltwissen/doc/uw_36_laerm_strasse_schiene.pdf)

Startseite des 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 Allershausen die in den im Anhang beigefügten Detail-Lärmkarten grün gekennzeichneten (aktiven) Schallschutzeinrichtungen berücksichtigt. Es handelt sich hierbei im Wesentlichen um Schallschutzmaßnahmen der ABDSB an der A 9 (siehe Kapitel 6.2.2, Maßnahme V1).

Auf den Hinweis unter Kapitel 5.1 wird hingewiesen.

### **6.2.2 Bereits vorhandene bauliche Maßnahmen der ABDSB**

Nach Angaben der ABDSB erfolgte gegen Ende der 1970er-Jahre der 6-streifige Ausbau der A 9 (Verkehrsfreigabe Dezember 1979). Auf Grundlage der sog. Übergangsregelung wurden später (1984/1985 und 1990/1991) Lärmvorsorgemaßnahmen durchgeführt (Maßnahme V1). Als lärm mindernde Erhaltungsmaßnahme wurde im Jahr 2012 im Rahmen der Seitenstreifenfreigabe eine dünne Asphaltdeckschicht in Heißbauweise auf Versiegelung – DSH-V eingebaut (Maßnahme V2).

#### *Anmerkung:*

Vor Bekanntmachung der Übergangsregelung im Dezember 1982 gab es praktisch keine Möglichkeit in einem Planfeststellungsverfahren Lärmschutz festzusetzen, weil die dafür notwendigen Rechtsgrundlagen fehlten (vor allem die Festsetzung von Grenzwerten). Hier setzte die Übergangsregelung mit der verbindlichen Vorgabe von Grenzwerten an. Sie bot nicht nur die Möglichkeit Lärmschutz im Rahmen der Lärmvorsorge in gerade laufenden Verfahren festzulegen, sondern darüber hinaus konnten Lärmschutzmaßnahmen (Lärmvorsorge) auch für bereits ausgebaute Streckenabschnitte, bei denen im Planfeststellungsverfahren keine abschließende Regelung getroffen worden war, durchgeführt werden. Die Übergangsregelung wurde vom Bundesverkehrsministerium mit sofortiger Wirkung zum 01.02.1993 aufgehoben. Maßnahmen, deren Vorentwurf genehmigt oder deren Pläne im Planfeststellungsverfahren ausgelegt worden sind, konnten noch abgeschlossen werden. Für die Lärmvorsorge galten folgende Grenzwerte:

- Misch-/Dorfgebiet: 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts
- Wohngebiet: 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts

<b>Maßnahme V1</b>	<b>Lärmvorsorgemaßnahmen auf Grundlage der Übergangsregelung</b>
<b>Beschreibung</b>	<p>Ende der 1970er-Jahre erfolgte der 6-streifige Ausbau der A 9 (Verkehrsfreigabe Dezember 1979). Auf Grundlage der Übergangsregelung wurden in den Jahren 1984/1985 und 1990/1991 folgende Lärmvorsorgemaßnahmen in der Gemeinde Allershausen (Ortsteile Allershausen und Leonhardsbuch) durchgeführt:</p> <p>Westseite der Autobahn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• km 499,050 bis km 499,280; Wall; 6,5 m über Fahrbahnoberkante (FOK)</li> <li>• km 499,280 bis km 499,320; Wand; 4,0 m über FOK</li> <li>• km 499,320 bis km 499,520; Wall; 7,0 m über FOK</li> <li>• km 499,520 bis km 499,590; Wand; 4,0 m über FOK</li> <li>• km 499,590 bis km 499,870; Wall; 7,0 m über FOK</li> <li>• km 501,500 bis km 502,860; Wall; 3,8-6,8 m über FOK</li> </ul> <p>Ostseite der Autobahn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• km 498,600 bis km 499,270; Wall; 6,5 m über FOK</li> <li>• km 499,270 bis km 499,320; Wand; 4,0 m über FOK</li> <li>• km 499,320 bis km 499,520; Wall; 6,0 m über FOK</li> <li>• km 499,520 bis km 499,590; Wand, 4,0 m über FOK</li> <li>• km 499,590 bis km 499,840; Wall; 6,0 m über FOK</li> <li>• km 499,840 bis km 500,600; Wall/Wand; 6,0-6,5 m über FOK</li> </ul> <p>Darüber hinaus wurde auch noch passiver Lärmschutz vorgesehen, weil die Wälle und Wände aus Gründen des Ortsbildes nicht beliebig hoch ausgeführt werden durften.</p>
<b>Lärminderungswirkung</b>	<p>Die Maßnahmen wurden so vorgesehen, dass die Lärmvorsorgewerte der Übergangsregelung überwiegend eingehalten wurden bzw. der Innenraumschutz gewährleistet wurde. Es galten folgende Grenzwerte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Misch-/Dorfgebiet: 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts</li> <li>• Wohngebiet: 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts</li> </ul>
<b>Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen</b>	<p>Die aktiven Lärmschutzeinrichtungen wurden in der Lärmkartierung durch das LfU berücksichtigt (siehe hierzu auch Hinweis unter Kapitel 5.1).</p>

<b>Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan</b>	Allershausen-Nord: 1984/1985 Allershausen-Süd, Leonhardsbuch: 1990/1991
<b>Zuständigkeit</b>	ABDSB
<b>Kosten</b>	keine Angabe

**Tabelle 10: Vorhandene Maßnahme der ABDSB – V1: Lärmvorsorgemaßnahmen auf Grundlage der Übergangsregelung**

<b><u>Maßnahme V2</u></b>	<b>Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags (DSH-V) im Rahmen des Erhaltungsprogramms der A 9/Seitenstreifenfreigabe</b>
<b>Beschreibung</b>	Als lärmindernde Erhaltungsmaßnahme wurde im Jahr 2012 im Bereich Allershausen im Rahmen der Seitenstreifenfreigabe ein DSH-V eingebaut.
<b>Lärminderungswirkung</b>	keine Zuordnung von Lärminderungswerten gemäß RLS-90 (Für den DSH-V ist noch kein Statuspapier der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) veröffentlicht, weswegen noch kein offizieller $D_{\text{StrO}}$ -Wert [Korrekturwert für unterschiedliche Straßenoberflächen] vorliegt. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen kann nach Angaben der ABDSB von einer Schallpegelminderung von bis zu 4 dB(A) ausgegangen werden.)
<b>Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen</b>	keine Angabe
<b>Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan</b>	Der Einbau erfolgte im Jahr 2012.
<b>Zuständigkeit</b>	ABDSB
<b>Kosten</b>	keine Angabe

**Tabelle 11: Vorhandene Maßnahme der ABDSB – V2: Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags (DSH-V) im Rahmen des Erhaltungsprogramms der A 9/Seitenstreifenfreigabe**

### 6.2.3 Bereits vorhandene straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen

Im Bereich der Gemeinde Allershausen ist auf der BAB A 9 keine ständige Geschwindigkeitsbegrenzung vorhanden. Es sind jedoch in beiden Fahrtrichtungen Streckenbeeinflussungsanlagen vorhanden, die situationsbedingt auf die unterschiedlichen Verkehrssituationen reagieren (siehe Kapitel 2.3). Die Streckenbeeinflussungsanlagen zeigen keine ständigen Geschwindigkeitsbegrenzungen an.

### 6.2.4 Bereits vorhandene Maßnahmen der Gemeinde Allershausen

Die Gemeinde Allershausen hat die im Verlauf der BAB A 9 vorhandenen geltenden Bebauungspläne übermittelt. Dabei enthalten die nachfolgend aufgeführten Bebauungspläne betroffene schutzwürdige Bebauung, an der gemäß der Kartierung des LfU die Anhaltswerte  $L_{DEN}$  von 67 dB(A) bzw.  $L_{Night}$  von 57 dB(A) überschritten werden [29]:

- Bebauungsplan „Kohlstattfeld“ (in Kraft getreten am 14.12.1982)
- Bebauungsplan „Breimannfeld“ (in Kraft getreten am 23.09.1991)
- Bebauungsplan „Münchner Straße“ einschließlich Änderung (in Kraft getreten am 15.08.1998, Änderung am 02.12.2015)
- Bebauungsplan „Eggenberger Feld“ einschließlich Änderung (in Kraft getreten am 30.11.1983, Änderung am 27.07.2004)

Die genannten Bebauungspläne enthalten Festsetzungen/Hinweise zum Lärmschutz. Nach Angabe der Gemeinde wurden die in den Bebauungsplänen festgesetzten Maßnahmen der Gemeinde ausgeführt. Die Festsetzungen für den Lärmschutz (z. B. Schallschutzfenster oder „keine Aufenthaltsräume“) werden in der Regel in den entsprechenden Genehmigungsverfahren geprüft [29].

Anderweitige Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz vor Lärmeinwirkungen durch die BAB A 9 in Allershausen wurden von der Gemeinde bisher nicht vorgesehen.

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

Die in den Bebauungsplänen enthaltenen Festsetzungen/Hinweise zum Lärmschutz werden in der Beschreibung näher erläutert. Im Weiteren wird aufgezeigt, ob bzw. inwieweit für die betroffene schutzwürdige Bebauung Lärmschutzfestsetzungen vorgesehen sind. Ferner erfolgt eine Abschätzung der entlasteten Personen.

<b>Maßnahme V1</b>	<b>Bebauungsplan „Kohlstattfeld“ (in Kraft getreten am 14.12.1982)</b>
<b>Beschreibung</b>	<p>Der Bebauungsplan „Kohlstattfeld“ setzt als Art der baulichen Nutzung ein Allgemeines Wohngebiet (WA) fest. Der Bebauungsplan enthält unter Ziff. 1.49, 1.64 und 2.13 Festsetzungen zum Lärmschutz:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.49: Planzeichen „Aufschüttung (Schallschutzwall)“</li> <li>• 1.64: Der Lärmschutzwall ist innerhalb von drei Jahren auf seiner gesamten Länge mit einer Mindesthöhe von 3 m über Fahrbahnoberkante der BAB A 9 zu errichten. Die Mindesthöhe darf auch durch Modellierarbeiten an keiner Stelle unterschritten werden.</li> <li>• 2.13: Um die Gewährung der Nachtruhe zu sichern, sind Schlaf- und Kinderzimmer auf die der BAB A 9 abgewandten Seite der Wohnhäuser, das heißt im vorliegenden Fall nach Osten bzw. Süden zu orientieren. Fenster dieser Zimmer sind ebenfalls auf der Ost- bzw. Südseite der einzelnen Wohngebäude anzuordnen, Zweitfenster von Schlaf- und Kinderzimmern können ausnahmsweise auch auf der Nordseite der Wohngebäude angeordnet werden, falls dies aus zwingenden Gründen der Grundrissgestaltung notwendig ist.</li> </ul>
<b>Lärminderungswirkung</b>	Durch die festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen werden der Schutz vor erheblichen Lärmeinwirkungen durch die angrenzende BAB A 9 bzw. die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt.
<b>Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen</b>	Die Festsetzungen des Bebauungsplans gelten auch für ein betroffenes schutzwürdiges Gebäude am Amsehweg, an dem gemäß der Kartierung des LfU der Anhaltswert $L_{\text{Night}}$ von 57 dB(A) überschritten wird. Bei Umsetzung der Lärmschutzfestsetzungen des gültigen Bebauungsplans reduziert sich die Anzahl der betroffenen Personen, die einer Überschreitung des o. g. Anhaltswertes ausgesetzt sind, real um 2 Personen und anteilig nach VBEB um ca. 1 Person.
<b>Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan</b>	Gültiger Bebauungsplan – in Kraft getreten am 14.12.1982
<b>Zuständigkeit</b>	Gemeinde Allershausen
<b>Kosten</b>	Angabe nicht möglich.

**Tabelle 12: Vorhandene Maßnahme der Gemeinde Allershausen – V1: Bebauungsplan „Kohlstattfeld“**

<b>Maßnahme V2</b>	<b>Bebauungsplan „Breimannfeld“ (in Kraft getreten am 23.09.1991)</b>
<b>Beschreibung</b>	<p>Der Bebauungsplan „Breimannfeld“ setzt als Art der baulichen Nutzung ein Allgemeines Wohngebiet (WA) und im westlichen Bereich ein eingeschränktes Gewerbegebiet (eGE) fest. Der Bebauungsplan enthält unter Ziff. 3.71, 3.72 und 3.73 Festsetzungen zum Lärmschutz:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.71: Um die Gewährung der Nachtruhe zu sichern, sind Schlaf- und Kinderzimmer auf die der BAB A 9 abgewandten Seite der Wohnhäuser zu legen, das heißt im vorliegenden Fall nach Osten zu orientieren. Die Fenster dieser Zimmer sind ebenfalls auf der Ostseite der einzelnen Wohngebäude anzuordnen. Zweitfenster von Schlaf- und Kinderzimmern können ausnahmsweise auch auf der Nord- bzw. Südseite der Gebäude angeordnet werden, falls dies aus zwingenden Gründen der Grundrissgestaltung notwendig ist. Diese Fenster müssen dann allerdings den Anforderungen der Schallschutzklasse 2 nach der VDI-Richtlinie 2719 [30] entsprechen.</li> <li>• 3.72: Für die erste Gebäudereihe zur Autobahn hin und an der Westseite der zweiten Gebäudereihe sind Fenster bis zu 2 m<sup>2</sup> nach der Schallschutzklasse 1 und Fenster und Türen über 2 m<sup>2</sup> Gesamtfläche nach der Schallschutzklasse 2 und mechanische Lüftungseinrichtungen in Schlaf- und Kinderzimmern, die auch bei geschlossenen Fenstern einen ausreichenden Luftaustausch gewährleisten, vorzusehen.</li> <li>• 3.73: In den Dachgeschossen der ersten Gebäudereihe zur Autobahn dürfen ausschließlich nur Fenster von Nebenräumen nach Westen, also zur Autobahn hin orientiert werden. Es handelt sich hierbei um folgende Räume: Flure und Treppenhäuser, Vorratsräume und Abstellräume, Toiletten und Bäder, Küchen, jedoch nicht Wohnküchen und Hauswirtschaftsräume. Die Fenster und nach außen führende Türen der übrigen schutzbedürftigen Wohnräume im Dachgeschoss dieser Gebäude müssen der Schallschutzklasse 2 nach VDI-Richtlinie 2719 entsprechen.</li> </ul>
<b>Lärminderungswirkung</b>	<p>Durch die festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen werden der Schutz vor erheblichen Lärmeinwirkungen durch die angrenzende BAB A 9 bzw. die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt.</p>

<b>Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen</b>	Die Festsetzungen des Bebauungsplans gelten auch für betroffene schutzwürdige Gebäude am Breimannweg und an der Franz-Galitz-Straße, an denen gemäß der Kartierung des LfU der Anhaltswert $L_{Night}$ von 57 dB(A) überschritten wird. Bei Umsetzung der Lärmschutzfestsetzungen des gültigen Bebauungsplans reduziert sich die Anzahl der betroffenen Personen, die einer Überschreitung des o. g. Anhaltwertes ausgesetzt sind, real um 36 und anteilig nach VBEB um ca. 9 Personen.
<b>Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan</b>	Gültiger Bebauungsplan – in Kraft getreten am 23.09.1991
<b>Zuständigkeit</b>	Gemeinde Allershausen
<b>Kosten</b>	Angabe nicht möglich.

**Tabelle 13: Vorhandene Maßnahme der Gemeinde Allershausen – V2: Bebauungsplan „Breimannfeld“**

<b>Maßnahme V3</b>	<b>Bebauungsplan „Münchner Straße“ einschließlich Änderung (in Kraft getreten am 15.08.1998, Änderung am 02.12.2015)</b>
<b>Beschreibung</b>	Der Bebauungsplan „Münchner Straße“ setzt als Art der baulichen Nutzung ein Allgemeines Wohngebiet (WA), ein Misch-/Dorfgebiet (MI/MD) und ein Gewerbegebiet (GE) fest. Der Bebauungsplan enthält unter Ziff. 6.1.2 einen Hinweis zum Lärmschutz: Planzeichen „anbaufreie Zone entlang der BAB A 9“. Die Änderung des Bebauungsplans enthält keine weiteren Festsetzungen/Hinweise zum Lärmschutz.
<b>Lärminderungswirkung</b>	Durch die „anbaufreie Zone entlang der BAB A 9“ ergeben sich ein größerer Abstand der Wohnbebauung zur Autobahn und damit geringere Lärmeinwirkungen.
<b>Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen</b>	Der Bebauungsplan enthält betroffene schutzwürdige Gebäude an der Münchner Straße und an der Robert-Koch-Straße, an denen gemäß der Kartierung des LfU die Anhaltswerte $L_{DEN}$ von 67 dB(A) bzw. $L_{Night}$ von 57 dB(A) überschritten werden. Der Bebauungsplan ist gültig und die „anbaufreie Zone“ wurde beachtet. Die Anzahl der betroffenen Personen reduziert sich deshalb nicht.
<b>Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan</b>	Gültiger Bebauungsplan – in Kraft getreten am 15.08.1998, Änderung am 02.12.2015
<b>Zuständigkeit</b>	Gemeinde Allershausen
<b>Kosten</b>	Angabe nicht möglich.

**Tabelle 14: Vorhandene Maßnahme der Gemeinde Allershausen – V3: Bebauungsplan „Münchner Straße“**

<b>Maßnahme V4</b>	<b>Bebauungsplan „Eggenberger Feld“ einschließlich Änderung (in Kraft getreten am 30.11.1983, Änderung am 27.07.2004)</b>
<b>Beschreibung</b>	<p>Der Bebauungsplan „Eggenberger Feld“ setzt als Art der baulichen Nutzung ein Allgemeines Wohngebiet (WA) fest. Der Bebauungsplan enthält unter Ziff. 1.49, 1.65 und 2.43 Festsetzungen zum Lärmschutz:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.49: Planzeichen – Aufschüttung Lärmschutzwall</li> <li>• 1.65: Der Lärmschutzwall ist auf seiner gesamten Länge mit einer Mindesthöhe von 4 m über Oberkante der Fahrbahn der BAB A 9 zu errichten. Die Mindesthöhe darf auch durch Modellarbeiten an keiner Stelle unterschritten werden.</li> <li>• 2.43: Um die Gewährung der Nachtruhe zu sichern sind, sind Schlaf- und Kinderzimmer auf die der BAB A 9 abgewandten Seite der Wohnhäuser zu legen. Das heißt im vorliegenden Fall nach Osten zu orientieren. Die Fenster dieser Zimmer sind ebenfalls auf der Ostseite der einzelnen Wohngebäude anzuordnen. Zweitfenster von Schlaf- und Kinderzimmern können ausnahmsweise auch auf der Nord- und Südseite der Wohngebäude angeordnet werden, falls dies aus zwingenden Gründen der Grundrissgestaltung notwendig ist.</li> </ul> <p>Die Änderung des Bebauungsplans enthält folgende Festsetzung zum Lärmschutz: Planzeichen – Aufschüttung Lärmschutzwall wurde von 4,00 m auf 5,50 m erhöht</p>
<b>Lärminderungswirkung</b>	Durch die festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen werden der Schutz vor erheblichen Lärmeinwirkungen durch die angrenzende BAB A 9 bzw. die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt.
<b>Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen</b>	<p>Die Festsetzungen des Bebauungsplans (einschließlich Änderung) gelten auch für betroffene schutzwürdige Gebäude am Blumenweg, an denen gemäß der Kartierung des LfU der Anhaltswert <math>L_{Night}</math> von 57 dB(A) überschritten wird.</p> <p>Der Bebauungsplan (einschließlich Änderung) ist gültig. Bei Umsetzung der Lärmschutzfestsetzungen des gültigen Bebauungsplans reduziert sich die Anzahl der betroffenen Personen, die einer Überschreitung des o. g. Anhaltswertes ausgesetzt sind, real um 7 Personen und anteilig nach VBEb um ca. 1 Person.</p>
<b>Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan</b>	Gültiger Bebauungsplan – in Kraft getreten am 30.11.1983, Änderung am 27.07.2004
<b>Zuständigkeit</b>	Gemeinde Allershausen

<b>Kosten</b>	Angabe nicht möglich.
---------------	-----------------------

**Tabelle 15: Vorhandene Maßnahme der Gemeinde Allershausen – V4: Bebauungsplan „Eggenberger Feld“ einschließlich Änderung**

### **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**

Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Art. 1 des Sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes [6. FStrAbÄndG] vom 23. Dezember 2016 [31]) ist im Bereich der Gemeinde Allershausen der 8-streifige Ausbau als „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ vorgesehen. Für dieses Projekt gibt es noch keine konkreten Planungen (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 zum Lärmaktionsplan für die BAB A 9 in Allershausen (siehe Kapitel 8.2 und Anhang A 4) wurde die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung vorgeschlagen. Dieser Vorschlag wurde 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 9 im Bereich der Gemeinde Allershausen 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:

<b>Maßnahme G1</b>	<b>Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des 8-streifigen Ausbaus der BAB A 9</b>
<b>Beschreibung</b>	Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Art. 1 des 6. FStrAbÄndG) ist im Bereich der Gemeinde Allershausen der 8-streifige Ausbau als „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ vorgesehen. Im Zuge des Ausbaus sind Lärmschutzmaßnahmen nach den Kriterien der Lärmvorsorge vorzusehen. Für dieses Projekt gibt es bislang keine konkreten Planungen, deshalb sind im Moment noch keine Maßnahmen der Lärmvorsorge in Planung oder im Bau.
<b>Lärminderungswirkung</b>	Im Zuge des Ausbaus sind durch aktive und/oder passive Maßnahmen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV bzw. der Innenraumschutz nach der 24. BImSchV einzuhalten.
<b>Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen</b>	Im Falle des Ausbaus kann im Ausbaubereich voraussichtlich von einer vollständigen Reduzierung der belasteten 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 nähere Aussage ist aufgrund des aktuellen Verfahrensstands derzeit nicht möglich.
<b>Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan</b>	Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Art. 1 des 6. FStrAbÄndG) ist im Bereich der Gemeinde Allershausen der 8-streifige Ausbau als „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ vorgesehen. Für dieses Projekt gibt es noch keine konkreten Planungen.
<b>Zuständigkeit</b>	ABDSB
<b>Kosten</b>	keine Angabe

**Tabelle 16: Geplante Maßnahme der ABDSB – G1: Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des 8-streifigen Ausbaus der BAB A 9**

<b>Maßnahme G2</b>	<b>Prüfung der Anliegen von Bürgern durch die AB-DSB, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind</b>
<b>Beschreibung</b>	Nach den VLärmSchR 97 kann bei Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte (gemäß Nr. 37.1 VLärmSchR 97) Lärmschutz durch 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 Kapitel 4.3.2.3). Auf Antrag von Bürgern prüft die ABDSB, ob die Voraussetzungen für die Lärmsanierung vorliegen (für einzelne Wohngebäude nur passiver Lärmschutz).
<b>Lärmminderungswirkung</b>	Aktive und/oder passive Schutzmaßnahmen werden so vorgesehen, dass an förderfähiger schutzwürdiger Bebauung die Lärmsanierungsgrenzwerte möglichst eingehalten werden bzw. der Innenraumschutz gewährleistet ist.
<b>Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen</b>	-
<b>Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan</b>	-
<b>Zuständigkeit</b>	ABDSB
<b>Kosten</b>	Abhängig von Art und Umfang der Sanierungsmaßnahme. Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst.

**Tabelle 17: Geplante Maßnahme der ABDSB – G2: Prüfung der Anträge von Bürgern auf Lärmsanierung**

<b>Maßnahme G3</b>	<b>Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen</b>
<b>Beschreibung</b>	<p><b>Ziel:</b></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><b>Hintergrund:</b></p> <p>Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan für die BAB A 9 in Allershausen (siehe Kapitel 8.2 und Anhang A 4) wurde die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung vorgeschlagen. 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 9 im Bereich Allershausen abgeschlossen haben.</p>
<b>Lärminderungswirkung</b>	Kann erst nach abgeschlossener Prüfung der Geschwindigkeitsbegrenzungen im Einzelfall angegeben werden.
<b>Bewertung/ Anzahl der entlasteten Perso-</b>	Kann erst nach abgeschlossener Prüfung der Geschwindigkeitsbegrenzungen im Einzelfall angegeben

<b>nen</b>	werden.
<b>Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan</b>	Die Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzungen an der A 9 im Bereich Allershausen 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.
<b>Zuständigkeit</b>	ABDSB, Regierung von Oberbayern und StMI
<b>Kosten</b>	Keine Angabe möglich.

**Tabelle 18: Geplante Maßnahme der ABDSB – G3: Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen**

### **6.3.2 Bereits geplante Maßnahmen der Gemeinde Allershausen**

Die Gemeinde Allershausen plant derzeit keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz vor erheblichen Lärmeinwirkungen durch die BAB A 9 [29].

## **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.

Laut Mitteilung der Gemeinde bestehen keine ruhigen Gebiete in Allershausen. Deshalb werden derzeit keine ruhigen Gebiete in Allershausen festgelegt.

## **8 Öffentliche Anhörung und Beteiligung der Öffentlichkeit**

### **8.1 Information und Beteiligung der Öffentlichkeit**

Die Regierung von Oberbayern hat unter Beteiligung der Gemeinde Allershausen und der ABDSB den Entwurf des Lärmaktionsplans erstellt. Im Anschluss daran wurde in der Zeit vom 01.04.2016 bis zum 02.05.2016 die Öffentlichkeitsbeteiligung zu diesem Entwurf durchgeführt. Bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist, also bis einschließlich 17.05.2016, konnten Stellungnahmen/Anregungen bei der Regierung von Oberbayern eingereicht werden. Es bestand damit 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 01.04.2016 im Oberbayerischen Amtsblatt durch die Regierung von Oberbayern. Auch in der Gemeinde wurde die Öffentlichkeitsbeteiligung bekannt gegeben. Darüber hinaus erfolgte am 29.03.2016 eine Information der Medien durch die Pressestelle der Regierung von Oberbayern.

Der Planentwurf konnte in der Zeit vom 01.04.2016 bis einschließlich 02.05.2016 bei der Regierung von Oberbayern sowie im Rathaus der Gemeinde Allershausen eingesehen werden. Des Weiteren konnte der Planentwurf auf den Internetseiten der Regierung von Oberbayern ([www.regierung-oberbayern.de](http://www.regierung-oberbayern.de)) und der Gemeinde Allershausen ([www.allershausen.de](http://www.allershausen.de)) eingesehen und heruntergeladen werden.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen dazu sechs Stellungnahmen von Bürgern der Gemeinde Allershausen ein.

### **8.2 Bewertung der Vorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung**

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

Sowohl die Gemeinde Allershausen (E-Mail vom 23.06.2016) als auch die ABDSB (E-Mails vom 11.07.2016, 20.09.2016 und 26.10.2016) 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 A 4 sind die vorgebrachten Forderungen bzw. Anregungen sowie das Ergebnis der Bewertung dargestellt.

#### *Hinweis:*

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 durchgeführten 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 Kapitel 6.2 des Lärmaktionsplans sind die bereits vorhandenen Maßnahmen in der Gemeinde Allershausen aufgeführt.

Angaben zu den Kosten der Lärmvorsorgemaßnahmen auf Grundlage der Übergangsregelung (Maßnahme V1 der ABDSB) liegen nicht vor. Eine Angabe der durch diese Maßnahmen entlasteten Personen erfolgt nicht, da die Maßnahmen in der Kartierung des LfU bereits berücksichtigt wurden.

Zu den Kosten des Einbaus eines lärmindernden Fahrbahnbelags (DSH-V) im Rahmen des Erhaltungsprogramms der A 9/Seitenstreifenfreigabe (Maßnahme V2 der ABDSB) liegen keine Angaben vor. Für den DSH-V ist noch kein Statuspapier der BASt veröffentlicht, weswegen noch kein offizieller  $D_{\text{Stro}}$ -Wert vorliegt. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen kann nach Angaben der ABDSB von einer Schallpegelminderung von bis zu 4 dB(A) ausgegangen werden. Eine konkrete Angabe zur Anzahl der durch diese Maßnahme entlasteten Personen liegt nicht vor.

Konkrete Angaben zu den Kosten der in den geltenden Bebauungsplänen der Gemeinde Allershausen (Maßnahmen V1, V2, V3 und V4 der Gemeinde) enthaltenen Festsetzungen zum Lärmschutz sind nicht möglich, da die Kosten vom Einzelfall abhängen. Die Bebauungspläne sind gültig und die festgesetzten Maßnahmen wurden nach Angabe der Gemeinde Allershausen ausgeführt. Die Anzahl der belasteten Personen, die Überschreitungen des Anhaltswertes  $L_{\text{Night}}$  von 57 dB(A) ausgesetzt sind, reduziert sich deshalb real um 45 Personen und anteilig nach VBEB um ca. 11 Personen. In den Bebauungsplänen festgesetzte passive Lärmschutzmaßnahmen wurden in der Kartierung des LfU nicht berücksichtigt.

#### 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 Kapitel 6.3 sind die Maßnahmen des Lärmaktionsplans für die Gemeinde Allershausen aufgeführt.

Angaben zu den Kosten der Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des 8-streifigen Ausbaus der BAB A 9 (Maßnahme G1) liegen nicht vor, da es für dieses Projekt noch keine konkreten Planungen gibt. Auch eine nähere Aussage zur Anzahl der durch diese Maßnahme entlasteten Personen ist aufgrund des aktuellen Verfahrensstands nicht möglich. Im Falle des Ausbaus und den damit verbundenen Lärmschutzmaßnahmen kann im Ausbaubereich voraussichtlich von einer vollständigen Reduzierung der belasteten Personen, die gemäß der Kartierung des LfU von Überschreitungen der Anhaltswerte  $L_{\text{DEN}}$  von 67 dB(A) bzw.  $L_{\text{Night}}$  von 57 dB(A) betroffen sind, ausgegangen werden.

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

Es liegen keine Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen durch die vorhandenen Maßnahmen V1 und V2 der ABDSB vor. Durch die geltenden Bebauungspläne der Gemeinde Allershausen (Maßnahmen V1, V2, V3 und V4 der Gemeinde) reduziert sich Anzahl der belasteten Personen, die Überschreitungen des Anhaltswertes  $L_{\text{Night}}$  von 57 dB(A) ausgesetzt sind, real um 45 Personen und anteilig nach VBEB um ca. 11 Personen.

Nach Umsetzung der geplanten Maßnahme G1 „Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des 8-streifigen Ausbaus der BAB A 9“ kann im Ausbaubereich voraussichtlich von einer vollständigen Reduzierung der belasteten Personen, die gemäß der Kartierung des LfU von Überschreitungen der Anhaltswerte  $L_{\text{DEN}}$  von 67 dB(A) bzw.  $L_{\text{Night}}$  von 57 dB(A) betroffen sind, 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 eine weitere bzw. kurzfristige Reduzierung der Betroffenenanzahl 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.

## 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 Allershausen fortgeschrieben (§ 47d Abs. 5 BImSchG).

## 9.4 Zeitlicher Ablauf

Unter Kapitel 6.2.2 sind die vorhandenen baulichen Maßnahmen V1 „Lärmvorsorgemaßnahmen auf Grundlage der Übergangsregelung“ und V2 „Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelags (DSH-V) im Rahmen des Erhaltungsprogramms der A 9/Seitenstreifenfreigabe“ der ABDSB aufgeführt. Dabei wurden die Lärmvorsorgemaßnahmen in Allershausen-Nord in den Jahren 1984/1985 und in Allershausen-Süd, Leonhardsbuch in den Jahren 1990/1991 durchgeführt. Der Einbau des lärm mindernden Fahrbahnbelags erfolgte im Jahr 2012. Die Bebauungspläne der Gemeinde (Maßnahmen V1, V2, V3 und V4 der Gemeinde) mit Festsetzungen/Hinweisen zum Lärmschutz (Kapitel 6.2.4) sind gültig:

- Bebauungsplan „Kohlstattfeld“ (Maßnahme V1): 14.12.1982
- Bebauungsplan „Breimannfeld“ (Maßnahme V2): 23.09.1991
- Bebauungsplan „Münchner Straße“ einschließlich Änderung (Maßnahme V3): 15.08.1998, Änderung am 02.12.2015

- Bebauungsplan „Eggenberger Feld“ einschließlich Änderung (Maßnahme V4):  
30.11.1983, Änderung am 27.07.2004

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

Der 8-streifige Ausbau der BAB A 9, im Zuge dessen Lärmschutzmaßnahmen nach den Kriterien der Lärmvorsorge vorzusehen sind (Maßnahme G1), ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Art. 1 des 6. FStrAbÄndG) im Bereich der Gemeinde Allershausen als „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ vorgesehen. Für dieses Projekt gibt es bislang keine konkreten Planungen.

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 9 im Bereich Allershausen (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 (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 Abs. 1 Satz 1 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 Abs. 1 Satz 1 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) galten entsprechende Fristen bis 30.06.2012 für die Kartierung bzw. 18.07.2013 für die Lärmaktionspläne (2. Stufe; vgl. § 47c Abs. 1 Satz 2 BImSchG und § 47d Abs. 1 Satz 2 BImSchG).

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 gemäß 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) und
- eines Nachtwertes  $L_{Night}$  von 57 dB(A)

vorgegeben, wenn gleichzeitig mehr als 50 Bürger 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. Das heißt, 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 BayImSchG).

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

### **Beschreibung der örtlichen Situation und der Lärmquelle**

Die Gemeinde Allershausen liegt im Landkreis Freising im Regierungsbezirk Oberbayern und hat ca. 5500 Einwohner [32]. Durch das Gemeindegebiet verläuft die BAB A 9 (Nürnberg – München). Auf der BAB A 9 im Bereich Allershausen liegt folgendes Verkehrsaufkommen vor:

<b>BAB</b>	<b>Abschnitt</b>	<b>DTV 2010 (Lkw-Anteil Tag/Nacht)</b>	<b>Prognose DTV 2025 (Lkw-Anteil Tag/Nacht)</b>
<b>A 9</b>	AS Pfaffenhofen – AS Allershausen	99.429 (10 %/21,1 %)	114.000 (10 %/20 %)
	AS Allershausen – AK Neufahrn	104.220 (10 %/19,9 %)	119.000 (10 %/20 %)

**Tabelle 19: Verkehrsaufkommen an der A 9 im Jahr 2010 [4], sowie Prognosewerte 2025 [5]**

Im Bereich der Gemeinde Allershausen ist auf der BAB A 9 keine ständige Geschwindigkeitsbegrenzung vorhanden. Auf der A 9 sind in diesem Bereich in beiden Fahrtrichtungen Streckenbeeinflussungsanlagen vorhanden, die situationsbedingt auf die unterschiedlichen Verkehrssituationen reagieren. [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 9 sind in der Gemeinde Allershausen nach VBEB 25 Einwohner von einem Pegel  $L_{DEN}$  von 67 dB(A) bzw. 71 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*

Unter Kapitel 6.2 des Lärmaktionsplans sind die bereits vorhandenen Maßnahmen in der Gemeinde Allershausen aufgeführt.

Angaben zu den Kosten der Lärmvorsorgemaßnahmen auf Grundlage der Übergangsregelung (Maßnahme V1 der ABDSB) liegen nicht vor. Eine Angabe der durch diese Maßnahme entlasteten Personen erfolgt nicht, da die Lärmvorsorgemaßnahmen in der Kartierung des LfU bereits berücksichtigt wurden.

Im Jahr 2012 wurde als lärm mindernde Erhaltungsmaßnahme ein DSH-V eingebaut (Maßnahme V2 der ABDSB). Dies wurde in der Kartierung des LfU nicht berücksichtigt. Eine kon-

krete Angabe zur Anzahl der durch diese Maßnahme entlasteten Personen liegt nicht vor. Finanzielle Informationen hierzu liegen ebenfalls nicht vor.

Von Seiten der Gemeinde Allershausen wurden im Rahmen der Bauleitplanung Festsetzungen/Hinweise zum Schutz vor Lärmeinwirkungen durch die Autobahn A 9 aufgenommen (Maßnahmen V1, V2, V3 und V4 der Gemeinde). Angaben zu den Kosten der in den geltenden Bebauungsplänen enthaltenen Festsetzungen/Hinweisen zum Lärmschutz existieren nicht. Die festgesetzten Maßnahmen wurden nach Angabe der Gemeinde Allershausen ausgeführt. Die Anzahl der belasteten Personen, die Überschreitungen des Anhaltswertes  $L_{\text{Night}}$  von 57 dB(A) ausgesetzt sind, reduziert sich deshalb real um 45 Personen und anteilig nach VBEB um ca. 11 Personen. In den Bebauungsplänen festgesetzte passive Lärmschutzmaßnahmen wurden in der Kartierung des LfU nicht berücksichtigt.

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

Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Art. 1 des 6. FStrAbÄndG) ist im Bereich der Gemeinde Allershausen der 8-streifige Ausbau als „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ vorgesehen. Im Zuge des Ausbaus sind Lärmschutzmaßnahmen nach den Kriterien der Lärmvorsorge vorzusehen (Maßnahme G1). Für dieses Projekt gibt es bislang keine konkreten Planungen. Im Falle des Ausbaus kann im Ausbaubereich voraussichtlich von einer vollständigen Reduzierung der belasteten Personen, die gemäß der Kartierung des LfU von Überschreitungen der Anhaltswerte  $L_{\text{DEN}}$  von 67 dB(A) bzw.  $L_{\text{Night}}$  von 57 dB(A) betroffen sind, ausgegangen werden. Eine konkretere Aussage zur Anzahl der entlasteten Personen sowie eine Aussage zu den voraussichtlichen Kosten ist auf Grund des aktuellen Verfahrensstands nicht möglich.

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 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.

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 angegeben werden. Die Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzungen an der A 9 im Bereich Allershausen 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. Zu den Kosten der Maßnahme G3 können derzeit keine Angaben gemacht werden.

Zusammenfassend kann nach Umsetzung der langfristigen Maßnahme G1 des Lärmaktionsplans im Ausbaubereich voraussichtlich von einer vollständigen Reduzierung der Betroffenen ausgegangen werden. Durch die Maßnahmen G2 und G3 ist kurz- bzw. mittelfristig eine Reduzierung der Betroffenen möglich.

### **Ruhige Gebiete**

Laut Mitteilung der Gemeinde bestehen keine ruhigen Gebiete in Allershausen. Deshalb werden derzeit keine ruhigen Gebiete in Allershausen festgelegt.

### **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 01.04.2016 im Oberbayerischen Amtsblatt durch die Regierung von Oberbayern. Auch in der Gemeinde wurde die Öffentlichkeitsbeteiligung bekannt gegeben. Darüber hinaus erfolgte am 29.03.2016 eine Information der Medien durch die Pressestelle der Regierung von Oberbayern.

Der Planentwurf konnte in der Zeit vom 01.04.2016 bis einschließlich 02.05.2016 bei der Regierung von Oberbayern sowie im Rathaus der Gemeinde Allershausen eingesehen werden. Des Weiteren konnte der Planentwurf auf den Internetseiten der Regierung von Oberbayern und der Gemeinde Allershausen eingesehen und heruntergeladen werden.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen dazu sechs Stellungnahmen von Bürgern der Gemeinde Allershausen ein. Im Wesentlichen enthalten die Stellungnahmen folgende Forderungen/Anregungen:

- Verbesserung der Lärmsituation an einzelnen Anwesen
- Berücksichtigung von einzelnen Anwesen in der Lärmkartierung bzw. im Lärmaktionsplan
- Aufbringung von Flüsterbeton auf der gesamten Strecke im Gemeindebereich
- (nächtliche) Geschwindigkeitsbegrenzung
- passive Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden
- Verlängerung/Erhöhung des bestehenden Lärmschutzwalls
- Änderung der aufgebrachten Fahrbahnmarkierung
- kleinere Maßnahmen, wie Heckenbepflanzungen

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

Sowohl die Gemeinde Allershausen (E-Mail vom 23.06.2016) als auch die ABDSB (E-Mails vom 11.07.2016, 20.09.2016 und 26.10.2016) 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.

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

## **11 Einvernehmen nach Art. 8a Abs. 2 Satz 4 BaylmschG**

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

Der Lärmaktionsplan-Entwurf vom 09.12.2016 wurde am 09.12.2016 der Gemeinde Allershausen mit der Bitte um Erteilung des Einvernehmens übermittelt.

Die Gemeinde Allershausen übermittelte mit E-Mail vom 31.01.2017 einen Auszug aus der Niederschrift über die Sitzung des Gemeinderats Allershausen am 24.01.2017. Vom Gemeinderat wurde folgender Beschluss gefasst:

„Weil die Belange der betroffenen Bürger nicht ausreichend gewürdigt wurden und keine Maßnahmen zur Lärminderung erkennbar sind, lehnt es der Gemeinderat ab, das Einvernehmen nach Art. 8a Abs. 2 Satz 4 BaylmschG zum Lärmaktionsplan der BAB A 9, Bereich Allershausen, herzustellen.“

Die Regierung von Oberbayern nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Die Regierung von Oberbayern ist 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.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan-Entwurf gingen sechs Stellungnahmen von Bürgern der Gemeinde Allershausen ein. Diese wurden zur Bewertung an die Gemeinde Allershausen und die ABDSB weitergeleitet. Sowohl die Gemeinde Allershausen (E-Mail vom 23.06.2016) als auch die ABDSB (E-Mails vom 11.07.2016, 20.09.2016 und 26.10.2016) 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 A 4 sind die vorgebrachten Forderungen bzw. Anregungen sowie das Ergebnis der Bewertung dargestellt.

Aufgrund der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine zusätzliche geplante Maßnahme G3 „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen“ in den Lärmaktionsplan aufgenommen.

Weitere Lärmschutzmaßnahmen – über die unter Kapitel 6.3.1 genannten bereits geplanten bzw. in Umsetzung befindlichen Maßnahmen der ABDSB hinaus – sind aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen nicht möglich.

Eine Änderung des Lärmaktionsplan-Entwurfs vom 09.12.2016 ist somit nicht möglich und nicht veranlasst.

Nach dem o. g. Gemeinderatsbeschluss hat die Gemeinde Allershausen das gemeindliche Einvernehmen nach Art. 8a Abs. 2 Satz 4 BaylmschG nicht erteilt.

Die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung für die Gemeinde Allershausen an der BAB A 9 wird deshalb ohne das Einvernehmen der Gemeinde mit dem vorliegenden Bericht abgeschlossen.



## Quellenangaben

- [1] 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
- [2] 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
- [3] Rauminformationssystem der Regierung von Oberbayern, Geobasisdaten der Bayerischen Vermessungsverwaltung
- [4] Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr: Straßenverkehrszählung 2010 (SVZ 2010), veröffentlicht unter anderem: [www.baysis.bayern.de/web/content/verkehrsdaten/SVZ](http://www.baysis.bayern.de/web/content/verkehrsdaten/SVZ) (Abruf: 24.11.2016)
- [5] 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] 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

- [16] 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
- [17] DIN 18005-1:2002-07: Schallschutz im Städtebau – Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung
- [18] Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr: Schreiben „Lärmschutz in der Bauleitplanung“, 25.07.2014
- [19] DIN 18005-1 Beiblatt 1:1987-05: Schallschutz im Städtebau; Berechnungsverfahren; Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung
- [20] Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 – RLS-90
- [21] Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03)
- [22] 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)
- [23] Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997
- [24] Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007 (VKBl. 2007 S. 767)
- [25] Bayerisches Landesamt für Umwelt (Herausgeber), [www.umgebungslaerm.bayern.de](http://www.umgebungslaerm.bayern.de)
- [26] Bayerisches Landesamt für Umwelt
- [27] Bayerisches Landesamt für Umwelt,  
[http://www.lfu.bayern.de/laerm/eg\\_umgebungslaermrichtlinie/kartierung/doc/betroffene\\_je\\_gemeinden\\_lden\\_schulen.pdf](http://www.lfu.bayern.de/laerm/eg_umgebungslaermrichtlinie/kartierung/doc/betroffene_je_gemeinden_lden_schulen.pdf)
- [28] Bayerisches Landesamt für Umwelt,  
[http://www.lfu.bayern.de/laerm/eg\\_umgebungslaermrichtlinie/kartierung/doc/betroffene\\_je\\_gemeinden\\_lden\\_krankenhaus.pdf](http://www.lfu.bayern.de/laerm/eg_umgebungslaermrichtlinie/kartierung/doc/betroffene_je_gemeinden_lden_krankenhaus.pdf)
- [29] Gemeinde Allershausen
- [30] Technische Regel VDI 2719:1987-08: Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen
- [31] Sechstes Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (6. FStrAbÄndG) vom 23. Dezember 2016
- [32] Statistische Ämter des Bundes und der Länder, <http://www.statistikportal.de/Statistik-Portal/gemeindeverz.asp?G=allershausen>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersichtskarte BAB A 9 [3] .....	6
Abbildung 2: Ortskarte Allershausen [3] .....	7
Abbildung 3: Flächennutzungsplan Allershausen mit Legende [3].....	8
Abbildung 4: Ablauf der Lärmaktionsplanung .....	14
Abbildung 5: Schaubild Lärmschutz an Straßen .....	17
Abbildung 6: Lärmkarte ( $L_{DEN}$ ) [25] .....	22
Abbildung 7: Lärmkarte ( $L_{Night}$ ) [25].....	24

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Verkehrsaufkommen an der A 9 im Jahr 2010 [4], sowie Prognosewerte 2025 [5] .....	9
Tabelle 2:	Orientierungswerte gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 [19] .....	18
Tabelle 3:	Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV [10].....	19
Tabelle 4:	Abgesenkte Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß Nr. 37.1 der VLärmSchR 97 [22] .....	19
Tabelle 5:	Immissionsrichtwerte gemäß Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV [24] ....	20
Tabelle 6:	Anzahl nach VBEB der von Straßenlärmpegeln $L_{DEN}$ und $L_{Night}$ belasteten Einwohner an allen Hauptverkehrsstraßen [26] .....	26
Tabelle 7:	Von Umgebungslärm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Schul- und Krankenhausgebäude an allen Hauptverkehrsstraßen für die Gemeinde Allershausen [26, 27, 28] .....	26
Tabelle 8:	Anzahl nach VBEB der von Straßenlärmpegeln $L_{DEN}$ und $L_{Night}$ belasteten Einwohner an der Autobahn [26].....	27
Tabelle 9:	Von Umgebungslärm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Schul- und Krankenhausgebäude an der Autobahn für die Gemeinde Allershausen [26] .....	27
Tabelle 10:	Vorhandene Maßnahme der ABDSB – V1: Lärmvorsorgemaßnahmen auf Grundlage der Übergangsregelung.....	31
Tabelle 11:	Vorhandene Maßnahme der ABDSB – V2: Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags (DSH-V) im Rahmen des Erhaltungsprogramms der A 9/Seitenstreifenfreigabe.....	31
Tabelle 12:	Vorhandene Maßnahme der Gemeinde Allershausen – V1: Bebauungsplan „Kohlstattfeld“ .....	33
Tabelle 13:	Vorhandene Maßnahme der Gemeinde Allershausen – V2: Bebauungsplan „Breimannfeld“ .....	35
Tabelle 14:	Vorhandene Maßnahme der Gemeinde Allershausen – V3: Bebauungsplan „Münchner Straße“ .....	36
Tabelle 15:	Vorhandene Maßnahme der Gemeinde Allershausen – V4: Bebauungsplan „Eggenberger Feld“ einschließlich Änderung .....	38
Tabelle 16:	Geplante Maßnahme der ABDSB – G1: Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des 8-streifigen Ausbaus der BAB A 9.....	40
Tabelle 17:	Geplante Maßnahme der ABDSB – G2: Prüfung der Anträge von Bürgern auf Lärmsanierung.....	41
Tabelle 18:	Geplante Maßnahme der ABDSB – G3: Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen .....	43
Tabelle 19:	Verkehrsaufkommen an der A 9 im Jahr 2010 [4], sowie Prognosewerte 2025 [5] .....	51

## Abkürzungsverzeichnis

ABDSB	Autobahndirektion Südbayern
AK	Autobahnkreuz
AS	Anschlussstelle
BAB	Bundesautobahn
BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
BGBI.	Bundesgesetzblatt
dB(A)	Lautstärkeeinheit Dezibel (mit A-Bewertung)
D <sub>StrO</sub>	Korrektur nach RLS-90 für unterschiedliche Straßenoberflächen
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
eGE	Eingeschränktes Gewerbegebiet
EU	Europäische Union
FOK	Fahrbahnoberkante
GE	Gewerbegebiet
LfU	Bayerisches Landesamt für Umwelt
L <sub>Day</sub>	Lärmindex (A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel für den Zeitraum Tag [06:00 - 18:00 Uhr])
L <sub>DEN</sub>	Lärmindex (A-bewerteter äquivalenter 24-Stunden-Dauerschallpegel)
L <sub>Evening</sub>	Lärmindex (A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel für den Zeitraum Abend [18:00 - 22:00 Uhr])
L <sub>Night</sub>	Lärmindex (A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel für den Zeitraum Nacht [22:00 - 06:00 Uhr])
MD	Dorfgebiet
MI	Mischgebiet
MK	Kerngebiet
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
VkBI.	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 Bayerischen Landesamts für Umwelt vom 17.12.2014 „Kartierung der Hauptverkehrsstraßen 2012 – Eingangsdaten, Arbeitsschritte, Ergebnisse“

Quelle: Bayerisches Landesamt für Umwelt



## 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  $D_{\text{Stro}}$  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](http://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](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](http://www.stmuv.bayern.de/umwelt/laermschutz/eg_umgebungslaermrichtlinie/doc/1vbus.pdf)

[2] VBEB

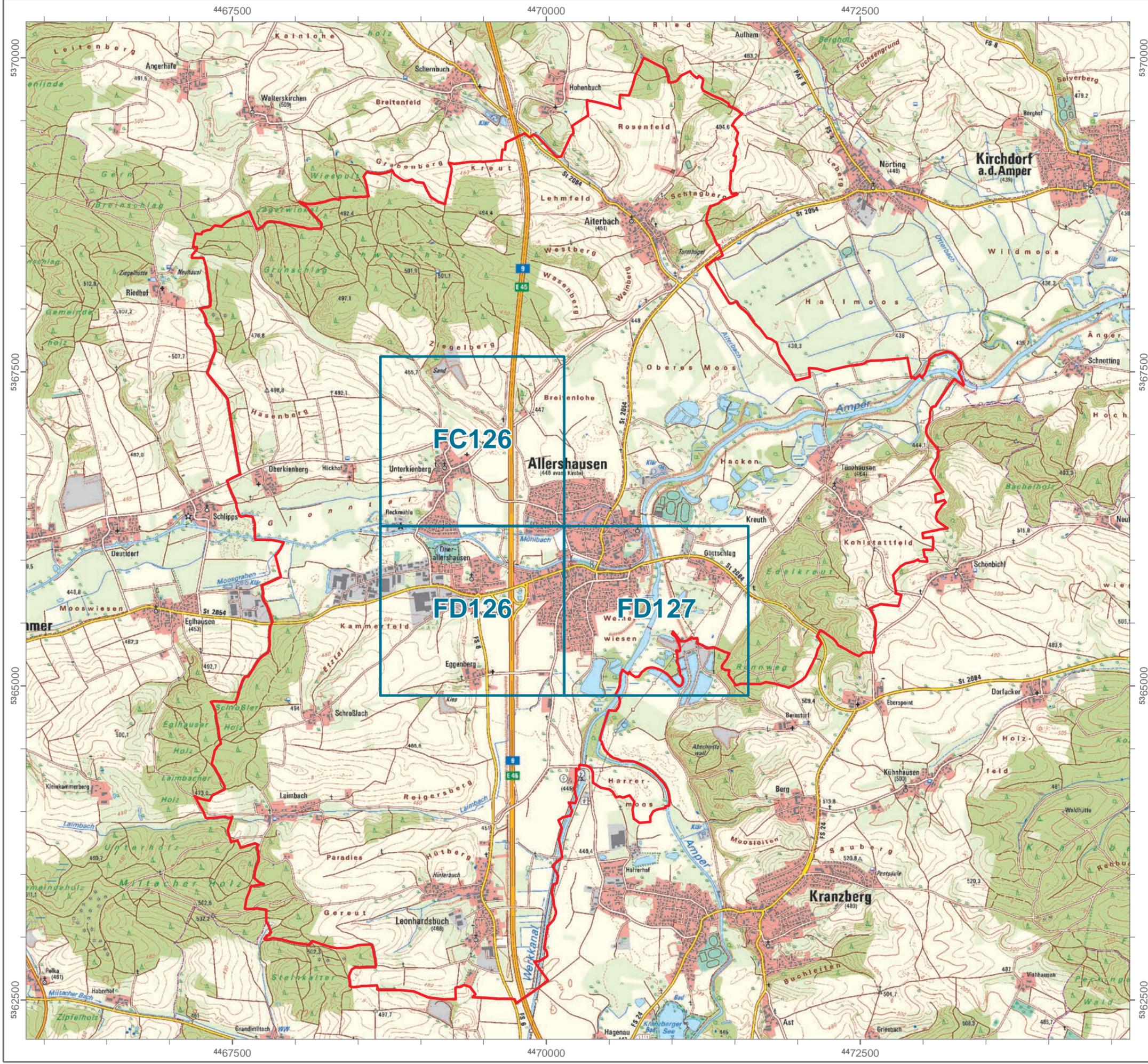
[http://www.stmuv.bayern.de/umwelt/laermschutz/eg\\_umgebungslaermrichtlinie/doc/vbeb\\_ba\\_nz\\_090207.pdf](http://www.stmuv.bayern.de/umwelt/laermschutz/eg_umgebungslaermrichtlinie/doc/vbeb_ba_nz_090207.pdf)

## 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]



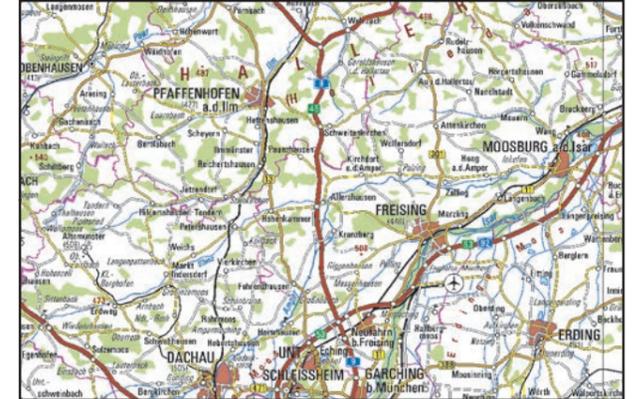


### Lärmkartierung Bayern 2012

gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Gemeinde Allershausen

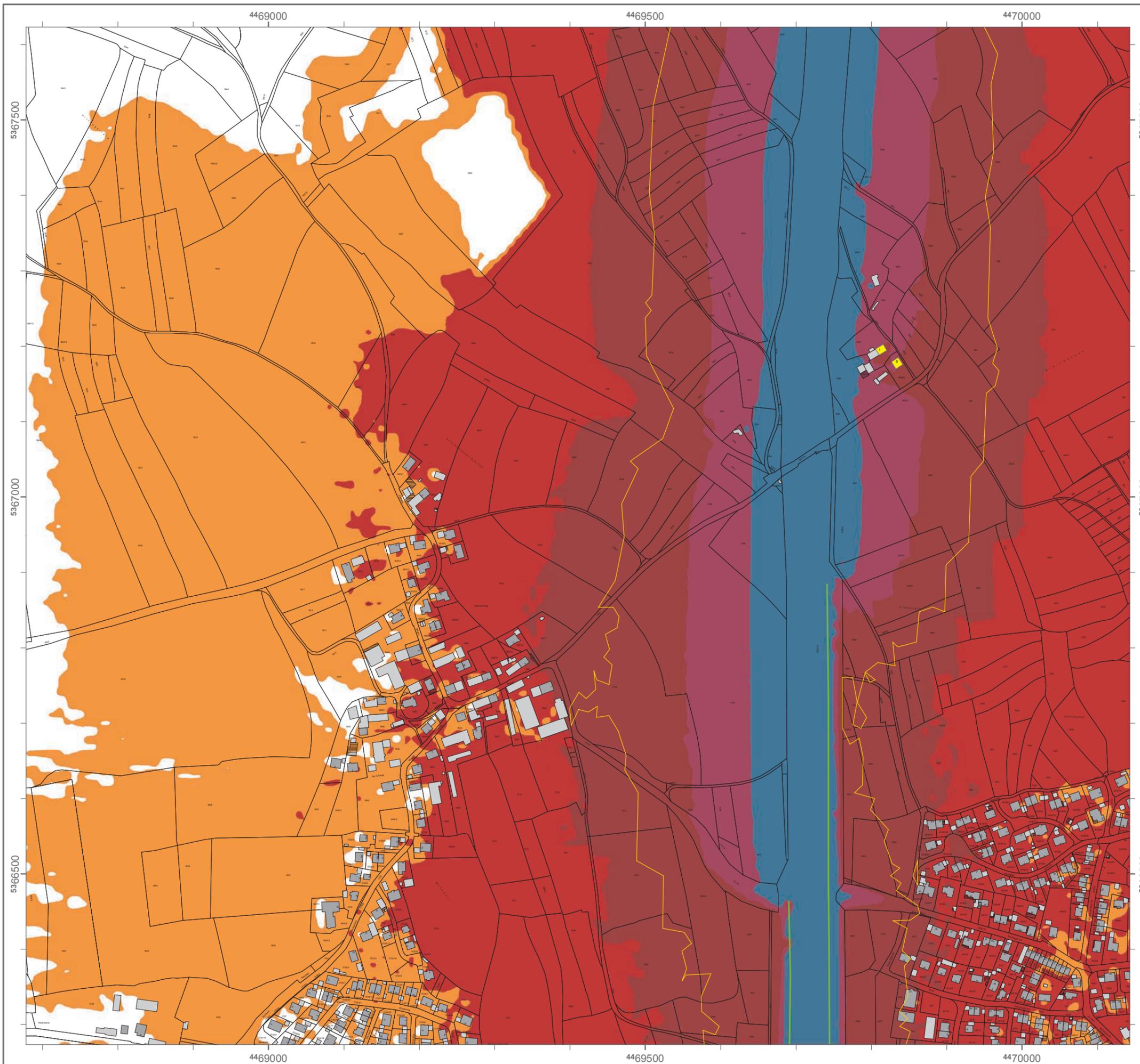
Blattschnittübersicht L<sub>DEN</sub>



Maßstab 1:30.000

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](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

Geobasisdaten: Digitale topographische Karte (DTK)  
 © Bayerische Vermessungsverwaltung



### Lärmkartierung Bayern 2012

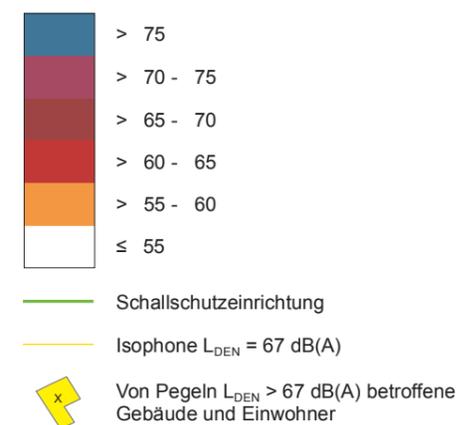
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

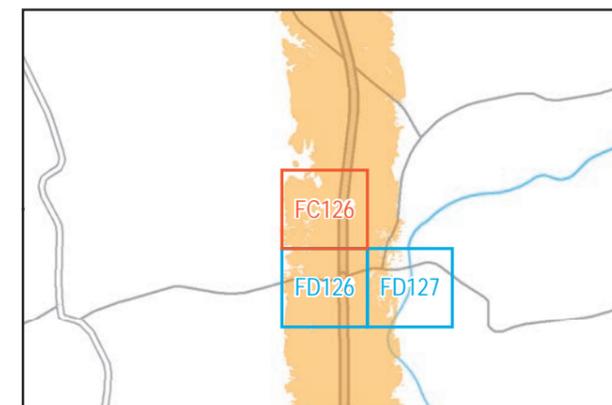
### Straßenverkehrslärm 24 Stunden - L<sub>DEN</sub> in dB(A)

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<sub>DEN</sub> und der 48-dB(A)-L<sub>Night</sub> Isophone bestimmt wird.  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



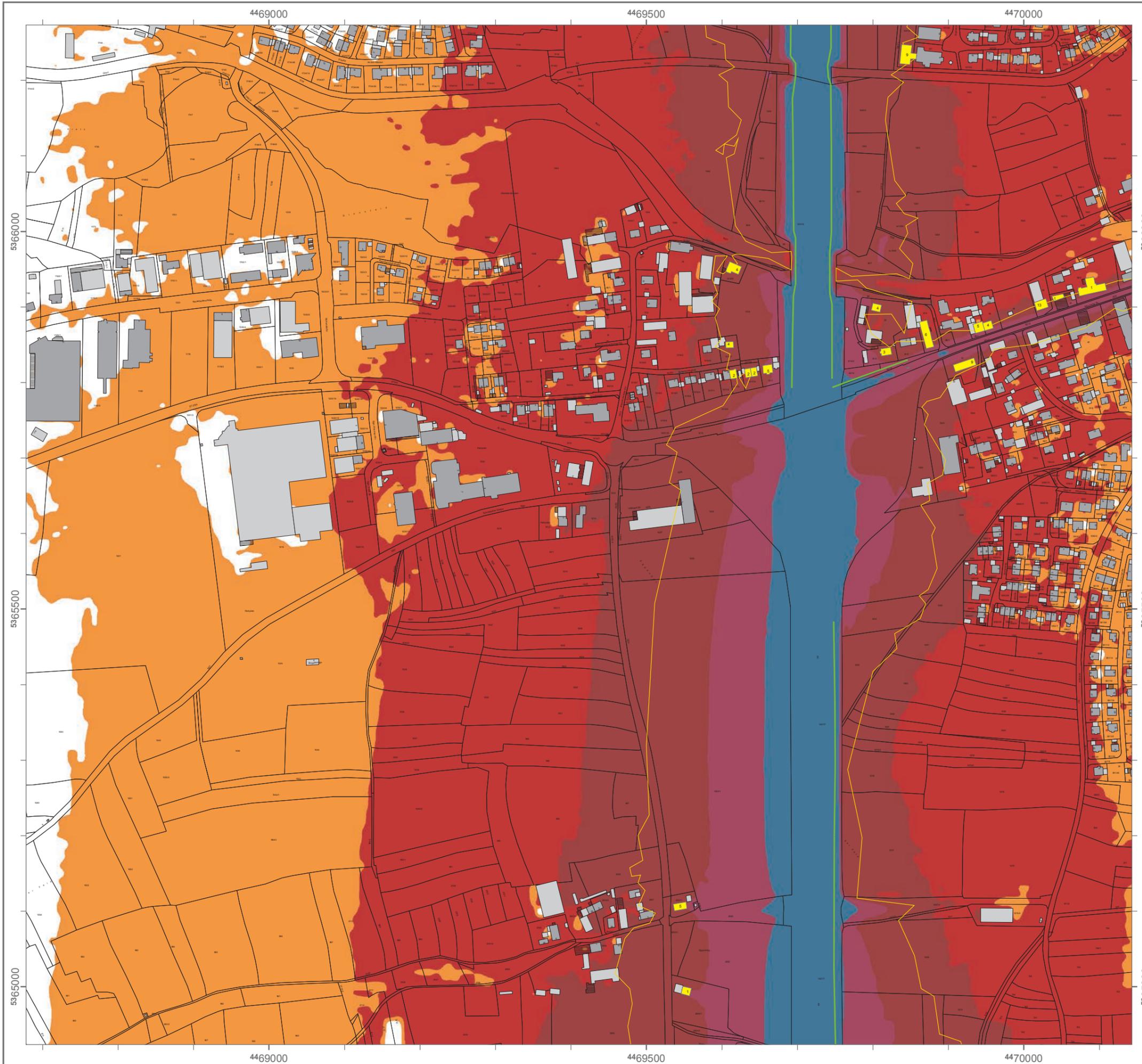
Maßstab 1:5000



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](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://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

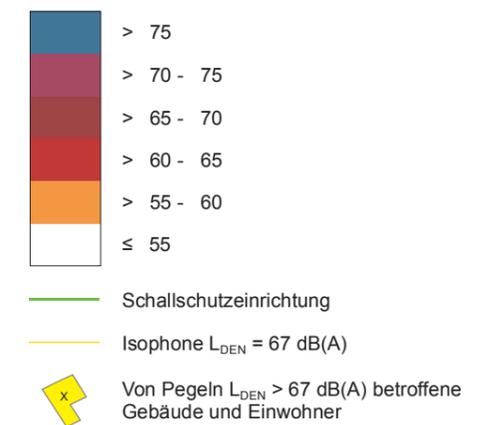
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

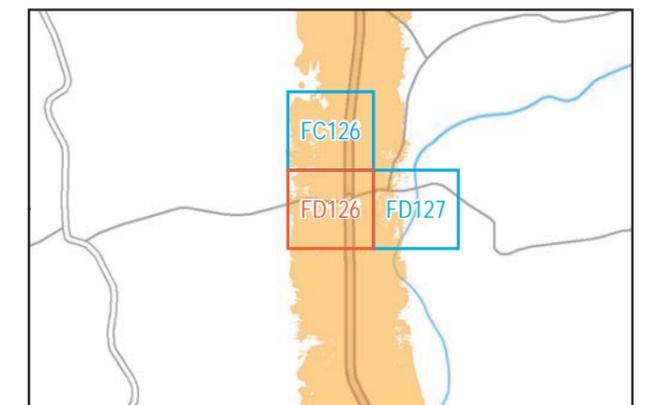
### Straßenverkehrslärm 24 Stunden - L<sub>DEN</sub> in dB(A)

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<sub>DEN</sub> und der 48-dB(A)-L<sub>Night</sub> Isophone bestimmt wird.  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

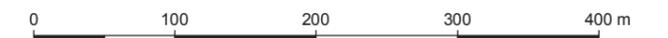
### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### 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](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://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.

4470500 4471000 4471500

5366000

5366000

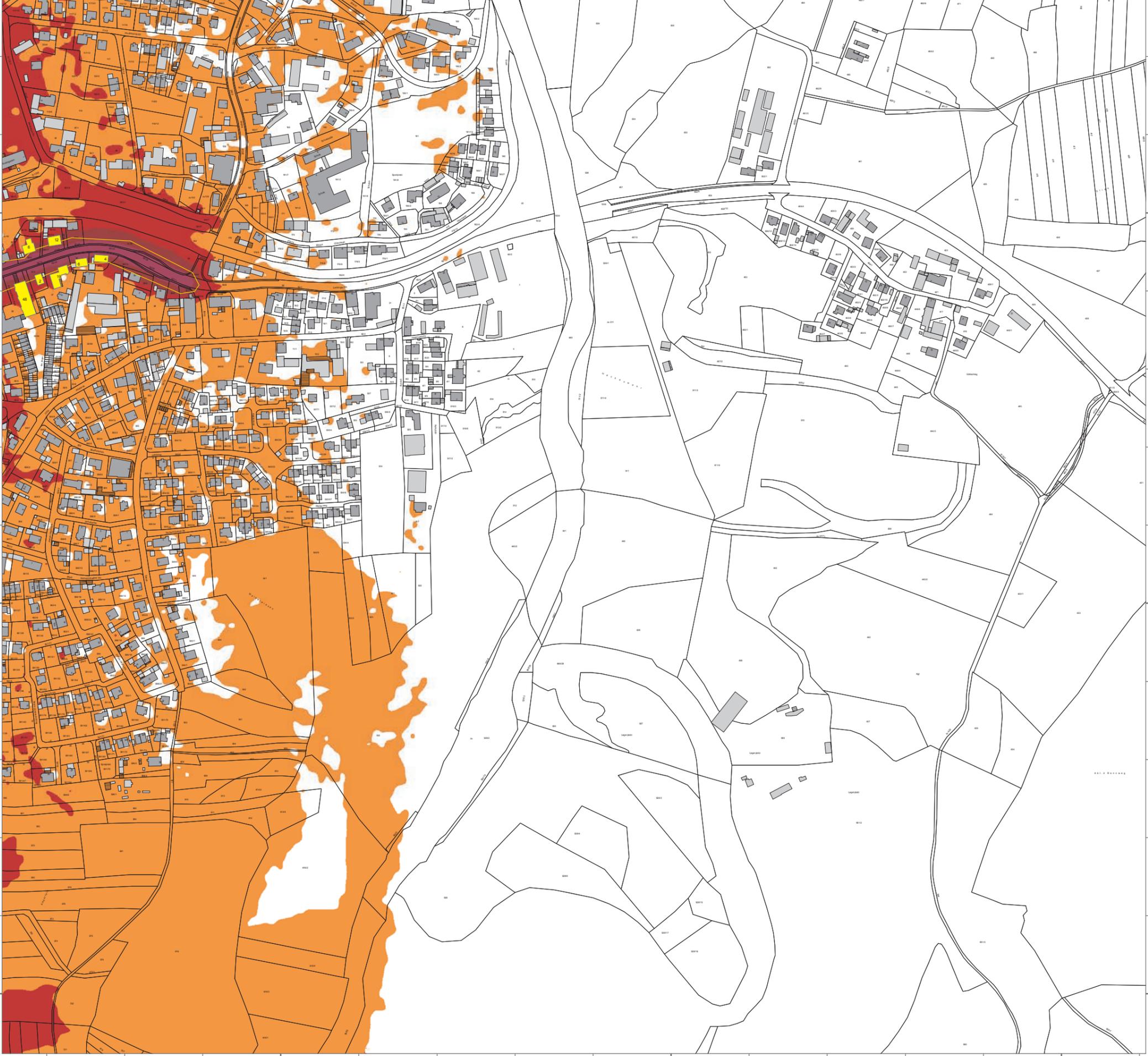
5365500

5365500

5365000

5365000

4470500 4471000 4471500



### Lärmkartierung Bayern 2012

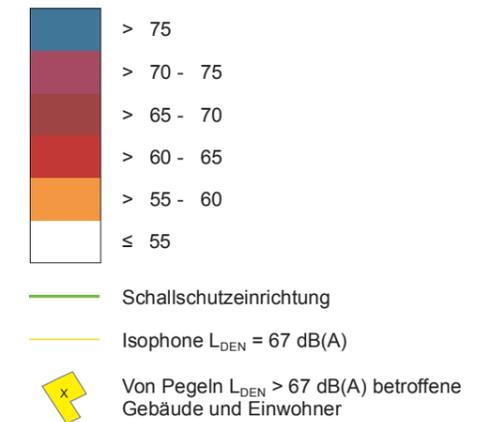
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

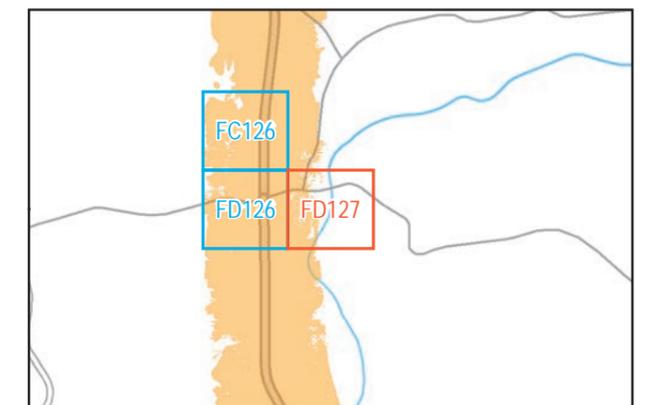
### Straßenverkehrslärm 24 Stunden - L<sub>DEN</sub> in dB(A)

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<sub>DEN</sub> und der 48-dB(A)-L<sub>Night</sub> 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](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://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.

4467500 4470000 4472500

5370000

5370000

5367500

5367500

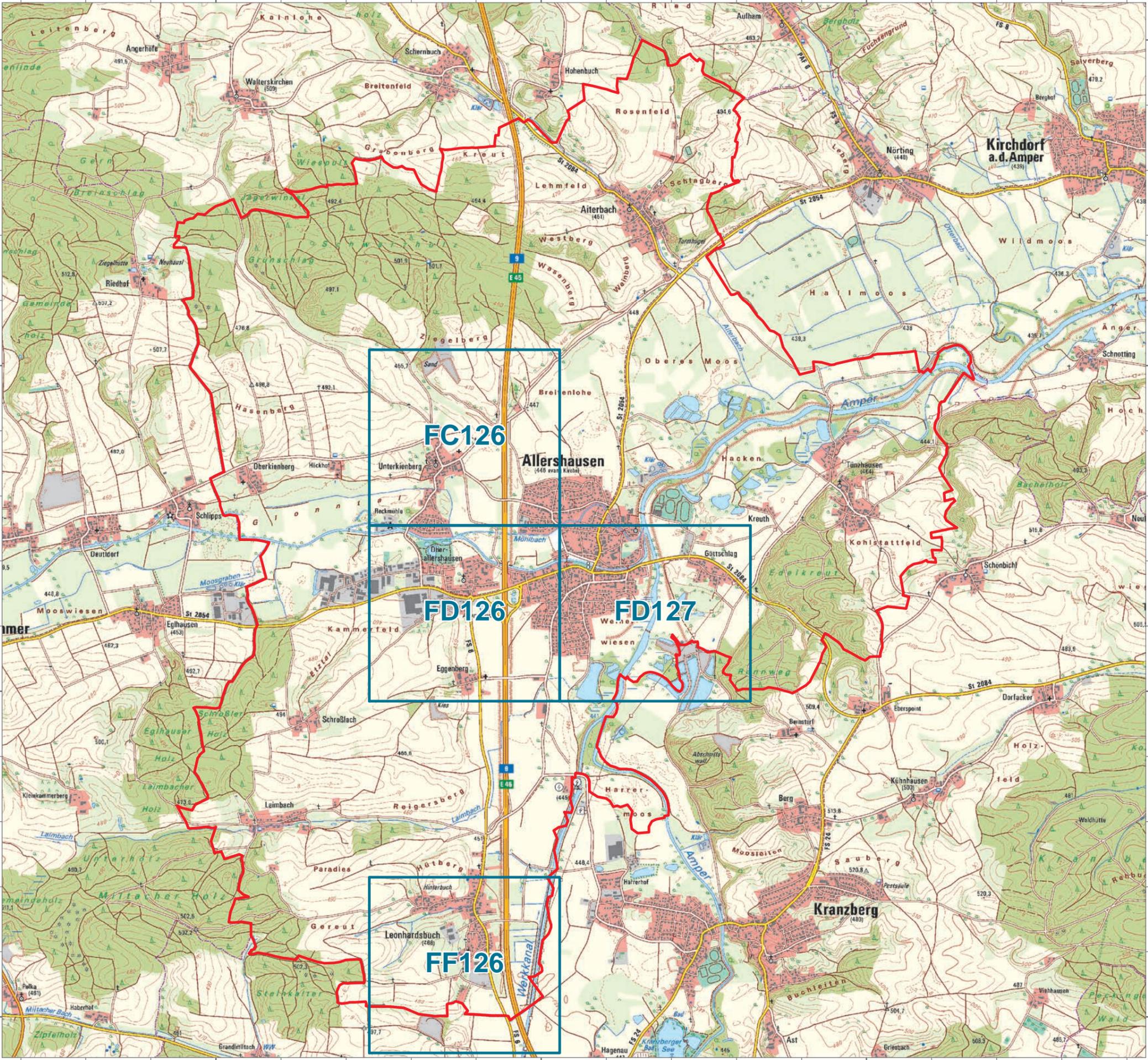
5365000

5365000

5362500

5362500

4467500 4470000 4472500



### Lärmkartierung Bayern 2012

gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Gemeinde Allershausen

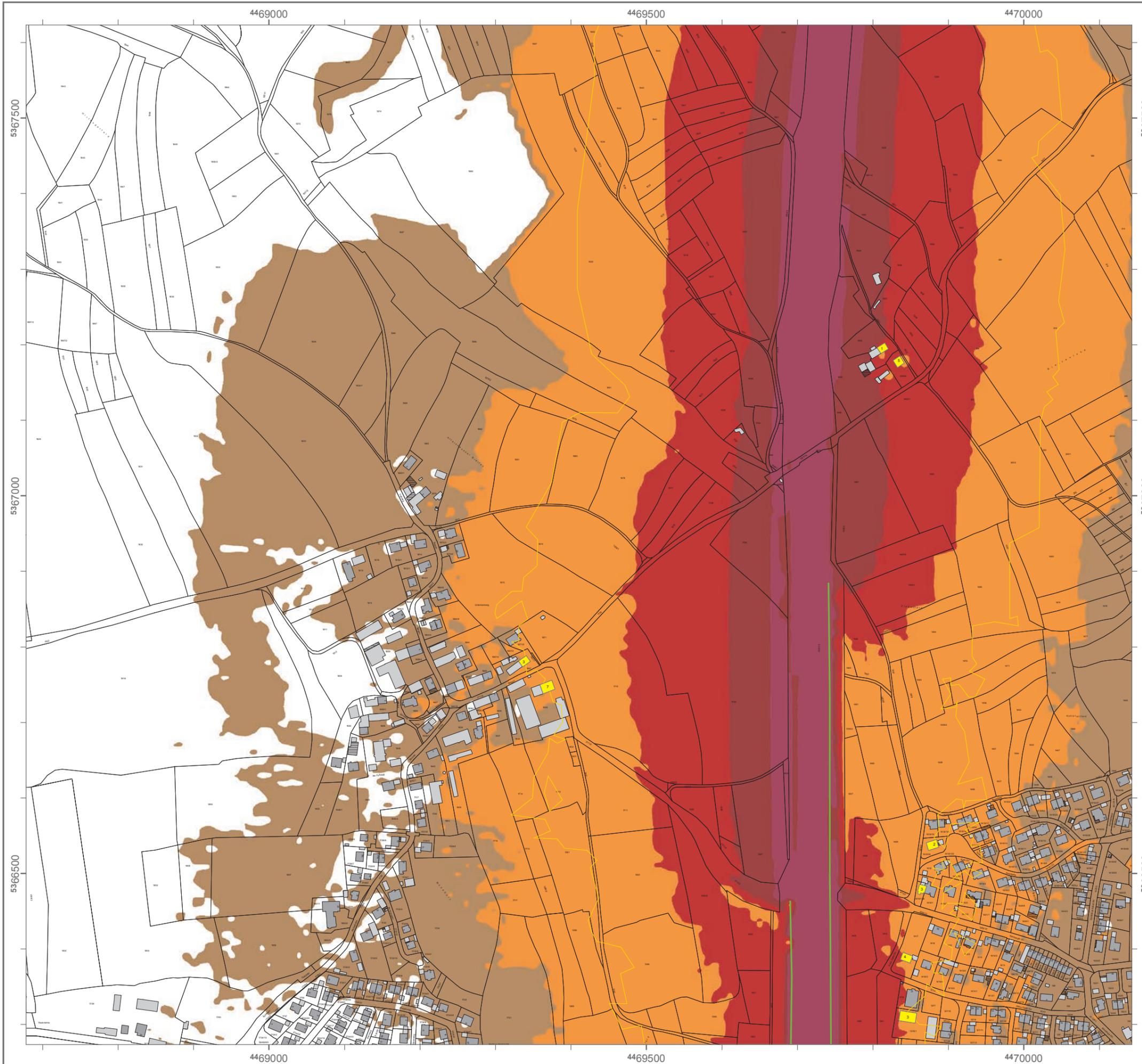
Blattschnittübersicht L<sub>Night</sub>



Maßstab 1:30.000

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](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
Internet: [www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)

Geobasisdaten: Digitale topographische Karte (DTK)  
© Bayerische Vermessungsverwaltung



## Lärmkartierung Bayern 2012

gemäß Richtlinie 2002/49/EG

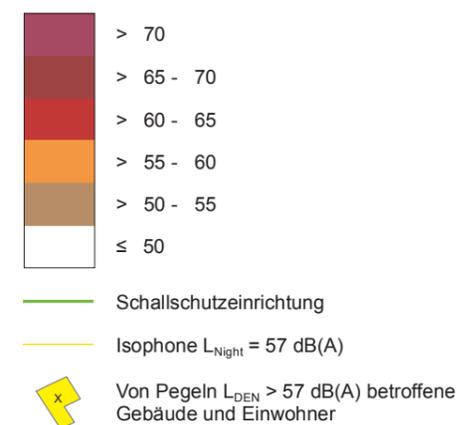
Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

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

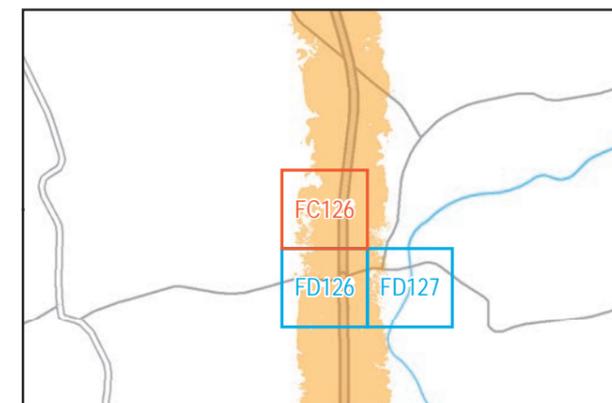
Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)- $L_{DEN}$  und der 48-dB(A)- $L_{Night}$  Isophone bestimmt wird.

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

### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



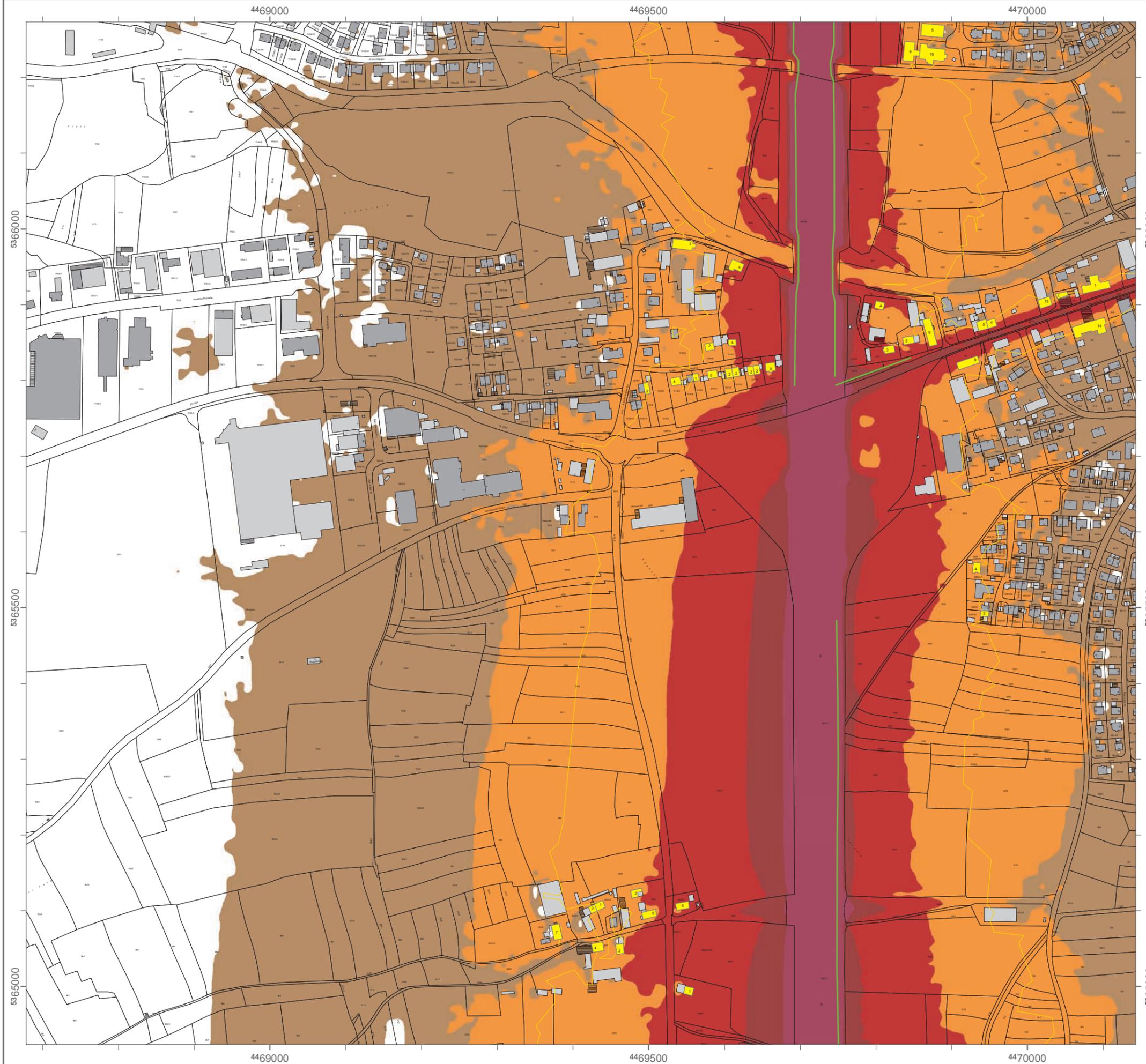
Maßstab 1:5000



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](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://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

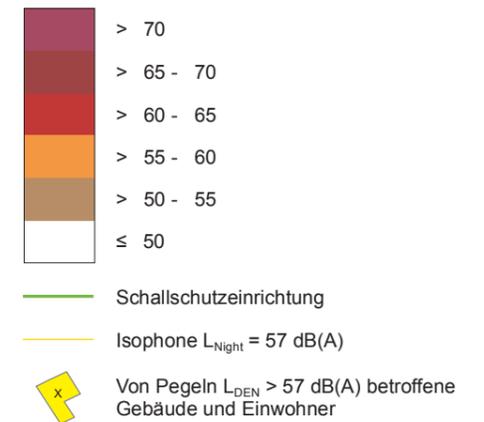
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

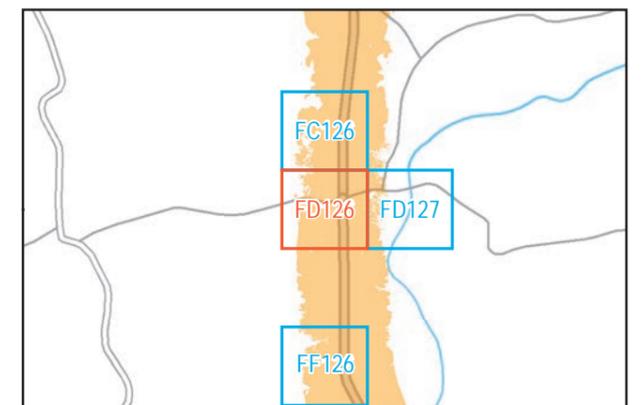
### Straßenverkehrslärm 8 Stunden - L<sub>Night</sub> in dB(A)

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<sub>DEN</sub> und der 48-dB(A)-L<sub>Night</sub> Isophone bestimmt wird.  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

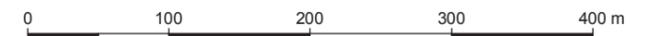
### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### 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](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://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

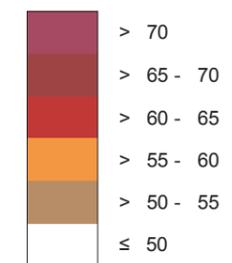
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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)

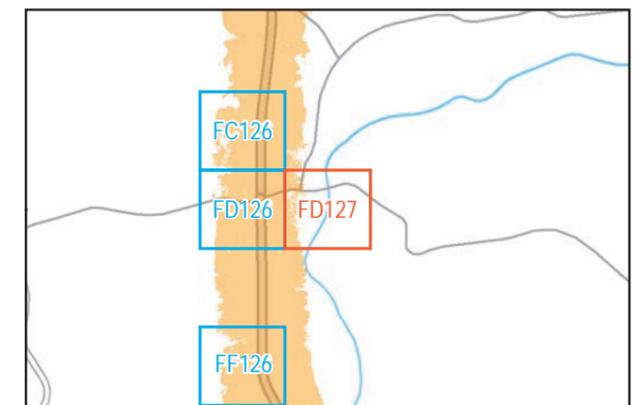


— Schallschutteinrichtung

— Isophone  $L_{Night} = 57$  dB(A)

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

### Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:5000

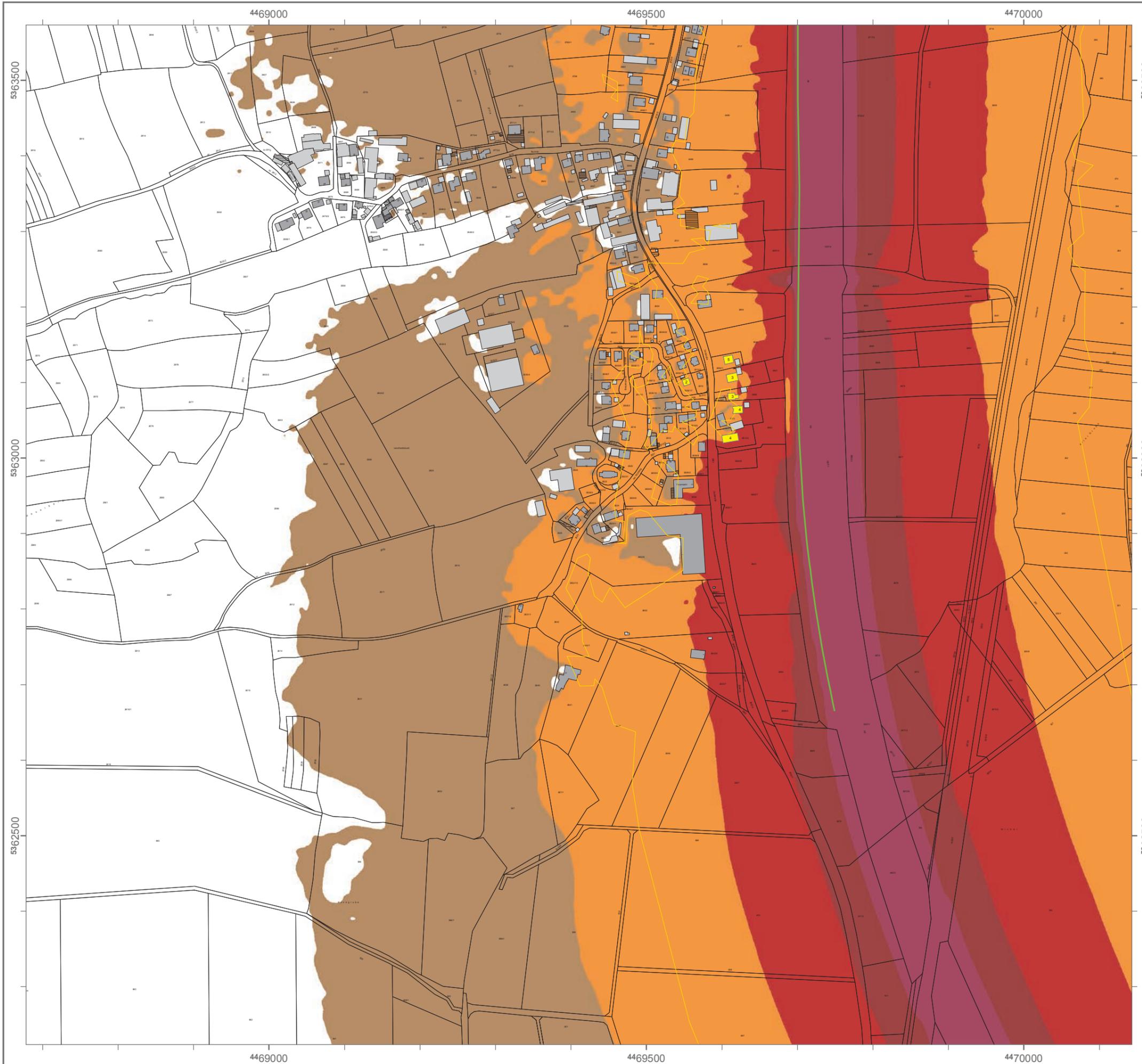


Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt  
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160  
 86179 Augsburg  
 Telefon: 0821 9071-0  
 Fax: 0821 9071-5556  
 E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de  
 Internet: www.lfu.bayern.de

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

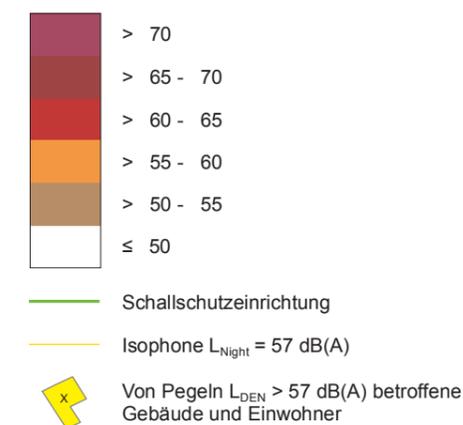
Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

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

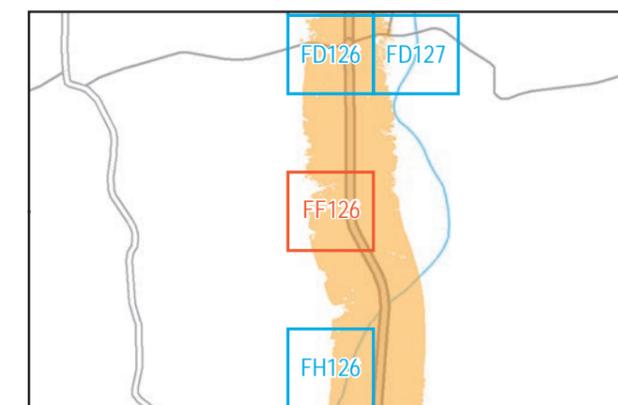
Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010  
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände  
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m  
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)- $L_{DEN}$  und der 48-dB(A)- $L_{Night}$  Isophone bestimmt wird.

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](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://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.

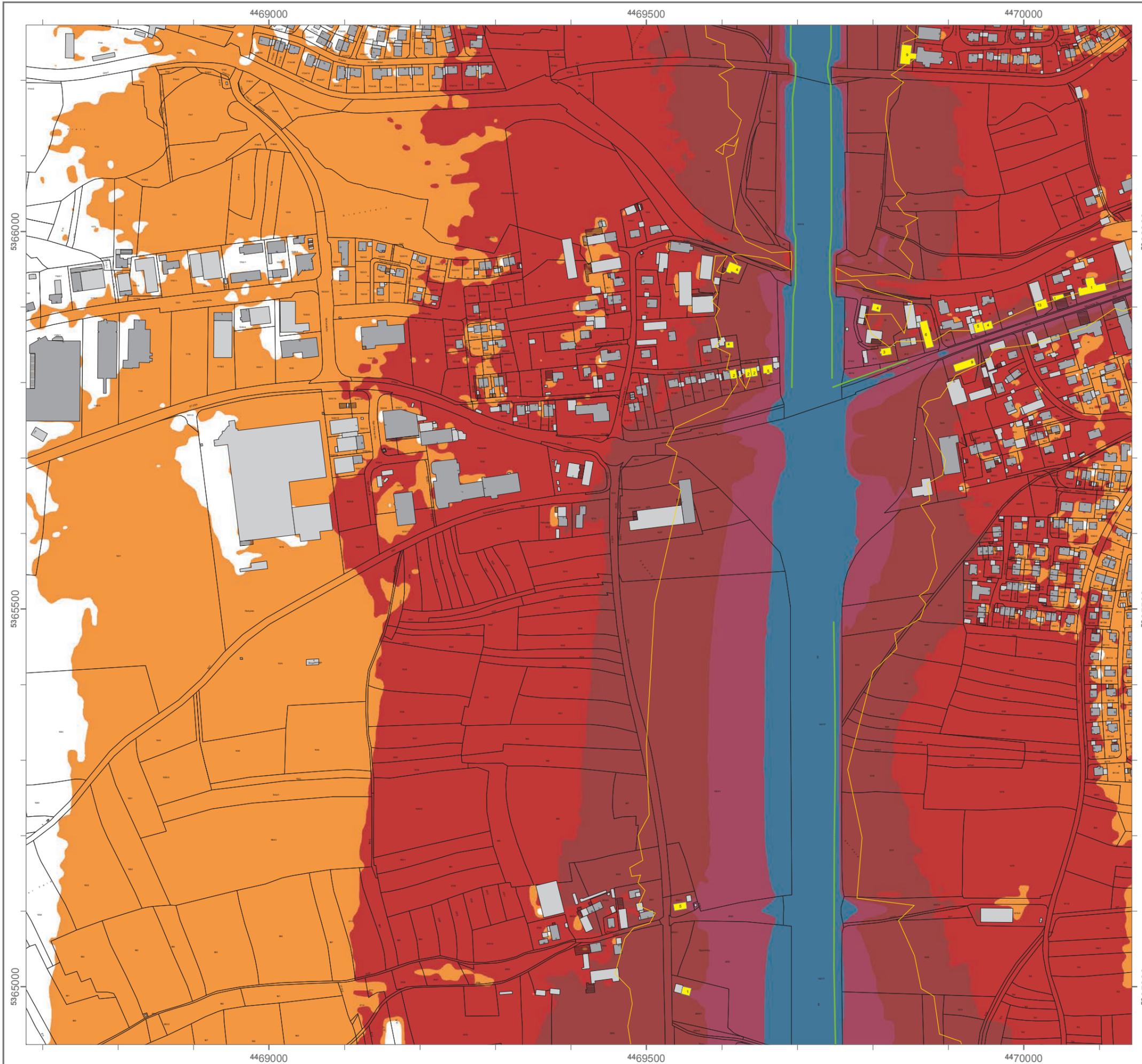
### **Anhang A 3**

Mit Anmerkungen zur Darstellung der berücksichtigten Schallschutzeinrichtungen ergänzte  
Detail-Lärmkarten  $L_{DEN}$  (Blatt FD 126) und  $L_{Night}$  (Blatt FD 126)

Quelle: Bayerisches Landesamt für Umwelt (Herausgeber)  
[© Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung, Fachdaten: Bayerisches Landes-  
amt für Umwelt]

Ergänzende graphische Bearbeitung durch die Regierung von Oberbayern.





## Lärmkartierung Bayern 2012

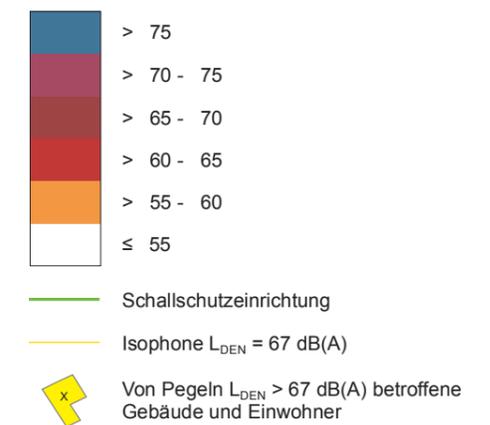
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

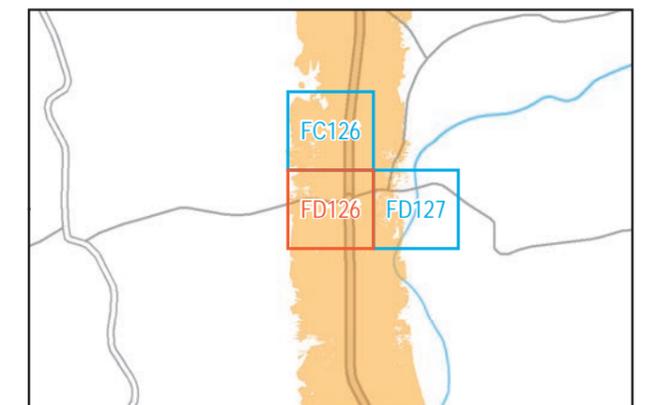
### Straßenverkehrslärm 24 Stunden - L<sub>DEN</sub> in dB(A)

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<sub>DEN</sub> und der 48-dB(A)-L<sub>Night</sub> Isophone bestimmt wird.  
 Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

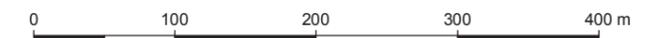
### Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



### Übersicht Anschlussblätter



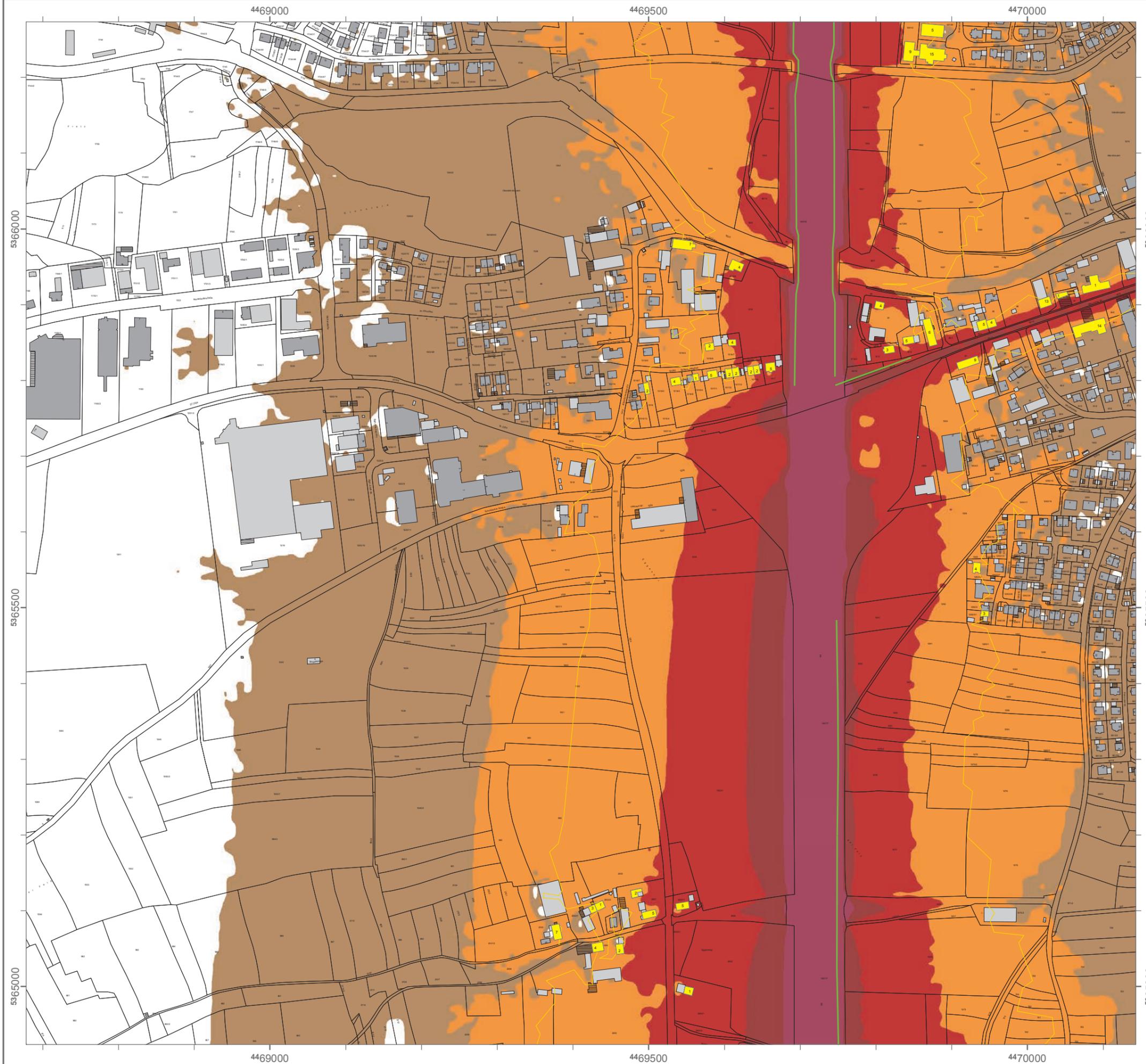
Maßstab 1:5000



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](mailto:poststelle@lfu.bayern.de)  
 Internet: [www.lfu.bayern.de](http://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

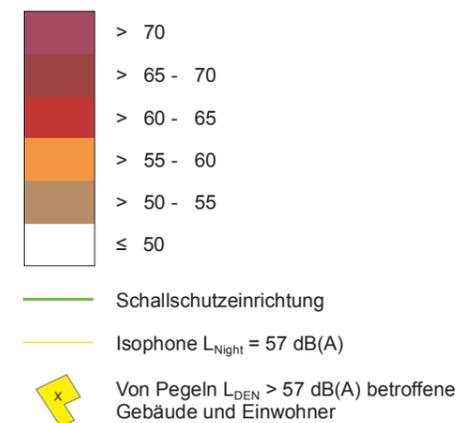
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

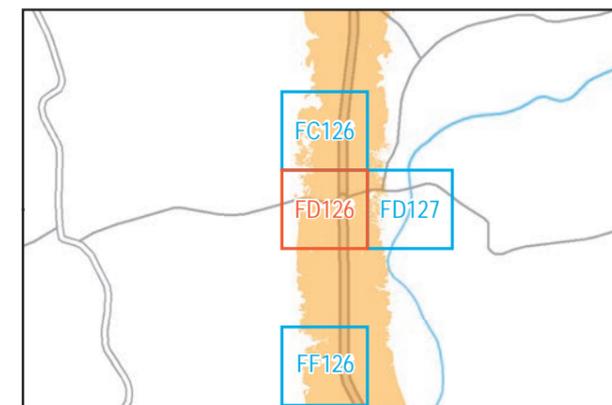
### Straßenverkehrslärm 8 Stunden - L<sub>Night</sub> in dB(A)

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<sub>DEN</sub> und der 48-dB(A)-L<sub>Night</sub> 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 4**

Zusammenstellung und Bewertung der Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung



### **Zusammenstellung und Bewertung der Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung**

In der Zeit vom 01.04.2016 bis 17.05.2016 sind im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sechs Stellungnahmen von Bürgern der Gemeinde Allershausen zum Lärmaktionsplan der Regierung von Oberbayern für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen: Gemeinde Allershausen – Bundesautobahn A 9 – Entwurf für die Öffentlichkeitsbeteiligung vom 01.04.2016 eingegangen. Diese wurden den zuständigen Behörden (Autobahndirektion Südbayern und Gemeinde Allershausen) zur Bewertung vorgelegt. In einem sich anschließenden Abwägungsprozess wurden alle Forderungen/Anregungen von der Regierung von Oberbayern geprüft und gewürdigt. Im Folgenden sind die vorgebrachten Forderungen/Anregungen sowie das jeweilige Ergebnis der Bewertung dargestellt.

Lärmaktionsplanung für Orte in der Nähe der Bundesautobahn A 9:  
Gemeinde Allershausen

<b>Bundesautobahn A 9</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Forderung/Anregung</b>	<b>Bewertung</b>
1  <i>Bürger-Eingabe (Anwohner Ortsteil Leonhardsbuch, Allershausen)</i>	1	Es wird ein Antrag auf Verbesserung der Lärmsituation für die Anwesen des Einwenders in Allershausen, Ortsteil Leonhardsbuch gestellt, da an diesen Gebäuden gemäß der Lärmkartierung des Bayerischen Landesamts für Umwelt der Anhaltswert $L_{Night}$ von 57 dB(A) überschritten wird.	<p>Die Gemeinde Allershausen unterstützt den Antrag des Einwenders. Lärmschutzmaßnahmen durch die Gemeinde Allershausen sind nicht vorgesehen.</p> <p>Die Anwesen des Einwenders liegen nach Angabe der Autobahndirektion Südbayern in einem Mischgebiet, das heißt nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) betragen die Immissionsgrenzwerte für die Lärmsanierung hier 69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht (siehe Kapitel 4.3.2.3). Diese Grenzwerte sind nicht überschritten. Für eine Verbesserung der Lärmsituation fehlt daher die rechtliche Grundlage, so dass dem Antrag nicht stattgegeben werden kann, auch wenn die Gemeinde Allershausen den Einwendungen zustimmt.</p> <p>Weiter teilt die Autobahndirektion Südbayern mit, dass in diesem Bereich bereits Lärmschutz (Wall) im Rahmen der Lärmvorsorge errichtet (Maßnahme V1 der Autobahndirektion Südbayern) wurde. Zudem wurde im Zuge der Erhaltungsmaßnahmen im Rahmen der Seitenstreifenfreigabe ein Lärm mindernder Fahrbahnbelag (DSH-V) eingebaut (Maßnahme V2 der Autobahndirektion Südbayern).</p> <p>Darüber hinaus prüft die Autobahndirektion Südbayern die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen (Maßnahme G3). Sollte das Ergebnis der Prüfung durch die Autobahndirektion Südbayern sein, dass die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung zum Schutz der</p>

Lärmaktionsplanung für Orte in der Nähe der Bundesautobahn A 9:  
Gemeinde Allershausen

			<p>Wohnbevölkerung vor Lärm ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel ist, so wird diese von der Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr angeordnet. Sofern eine Geschwindigkeitsbegrenzung eingeführt wird, wirkt sich diese ggf. auch positiv auf die Lärmsituation an den Anwesen des Einwenders aus.</p>
<p>2</p> <p><i>Bürger-Eingabe (Anwohner Ortsteil Leonhardsbuch, Allershausen)</i></p>	1	<p>Zur Lärmkartierung 2012 wird vom Einwender angemerkt, dass ein Anwesen in Allershausen, Ortsteil Leonhardsbuch nicht berücksichtigt wurde, da dieses erst 2012 errichtet wurde.</p> <p>Im Haus des Einwenders sind u. a. auch Schlafzimmer an der Ostseite (zur Autobahn hin) vorhanden. Es wird deshalb schon alleine aus Gründen der Gesundheit und Nachtruhe um Überprüfung von Lärmschutzmaßnahmen gebeten.</p> <p>Laut Lärmkartierung liegt das Haus des Einwenders zur Hälfte im Pegelbereich <math>L_{Night}</math> von 55 bis 60 dB(A) und zur anderen Hälfte im Pegelbereich von 60 bis 65 dB(A).</p>	<p>Von Seiten der Gemeinde Allershausen werden die Angaben des Einwenders bestätigt und um Berücksichtigung in den Lärmkarten gebeten.</p> <p>Die Lärmkartierung für die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde durch das Bayerische Landesamt für Umwelt im Jahr 2012 abgeschlossen. Da die Eingangsdaten älter sind, wurde das 2012 errichtete Anwesen des Einwenders in der Lärmkartierung nicht erfasst. Anhand der in den Lärmkarten dargestellten Pegelbereiche kann allerdings eine Abschätzung getroffen werden, von welchen Lärmpegeln das Anwesen betroffen ist. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass zwischenzeitlich ein Lärm mindernder Fahrbahnbelag (DSH-V) eingebaut (Maßnahme V2 der Autobahndirektion Südbayern) wurde, der in der Kartierung noch nicht berücksichtigt wurde.</p> <p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass bei der Errichtung des Gebäudes im Jahr 2012 baulicher Schallschutz nach der DIN 4109 so vorzusehen war, dass für Aufenthaltsräume ein ausreichender Innenraumschutz gewährleistet wird.</p> <p>Das Anwesen des Einwenders liegt nach Angabe der Autobahndirektion Südbayern in einem Mischgebiet, das</p>

Lärmaktionsplanung für Orte in der Nähe der Bundesautobahn A 9:  
Gemeinde Allershausen

---

			<p>heißt nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) betragen die Immissionsgrenzwerte für die Lärmsanierung hier 69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht (siehe Kapitel 4.3.2.3). Diese Grenzwerte sind nicht überschritten. Es ist daher keine Überprüfung von Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Dem Antrag kann nicht stattgegeben werden.</p> <p>Weiter teilt die Autobahndirektion Südbayern mit, dass in diesem Bereich bereits Lärmschutz (Wall) im Rahmen der Lärmvorsorge errichtet (Maßnahme V1 der Autobahndirektion Südbayern) wurde. Zudem wurde im Zuge der Erhaltungsmaßnahmen im Rahmen der Seitenstreifenfreigabe ein Lärm mindernder Fahrbahnbelag (DSH-V) eingebaut (Maßnahme V2 der Autobahndirektion Südbayern).</p> <p>Darüber hinaus prüft die Autobahndirektion Südbayern die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen (Maßnahme G3). Sollte das Ergebnis der Prüfung durch die Autobahndirektion Südbayern sein, dass die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel ist, so wird diese von der Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr angeordnet. Sofern eine Geschwindigkeitsbegrenzung eingeführt wird, wirkt sich diese ggf. auch positiv auf die Lärmsituation am Anwesen des Einwenders aus.</p>
--	--	--	---

Lärmaktionsplanung für Orte in der Nähe der Bundesautobahn A 9:  
Gemeinde Allershausen

			Nach § 47c Abs. 4 BImSchG werden die Lärmkarten mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Erstellung überprüft und bei Bedarf überarbeitet. Es ist davon auszugehen, dass das Bayerische Landesamt für Umwelt, als hierfür zuständige Behörde, das Anwesen des Einwenders im Rahmen der nächsten Kartierungsstufe entsprechend berücksichtigen wird.
3 <i>Bürger-Eingabe (Anwohner Ortsteil Leonhardsbuch, Allershausen)</i>	1	Gegen die Feststellung in der Lärmkartierung des Bayerischen Landesamts für Umwelt wird Einspruch erhoben, da das Anwesen des Einwenders in Allershausen, Ortsteil Leonhardsbuch nicht als von Überschreitungen der Beurteilungspegel betroffenes Gebäude gekennzeichnet wurde. Begründet wird dies durch unzureichenden Schutz der Wohneinheit vor den Lärmeinwirkungen der angrenzenden Bundesautobahn A 9. Es wird um Berücksichtigung und Aufnahme der Wohneinheit in den Lärmaktionsplan gebeten.	<p>Die Gemeinde Allershausen bestätigt die Ausführungen des Einwenders. Lärmschutzmaßnahmen durch die Gemeinde Allershausen sind nicht vorgesehen.</p> <p>Nach der Lärmkartierung des Bayerischen Landesamts für Umwelt wird am hier gegenständlichen Anwesen ein Pegel <math>L_{Night}</math> von 57 dB(A) überschritten. Das Gebäude ist in der Lärmkarte „<math>L_{Night}</math>“ entsprechend gekennzeichnet. Der Anhaltswert <math>L_{DEN}</math> von 67 dB(A) wird dagegen nicht überschritten, sodass auch keine Kennzeichnung in der Lärmkarte „<math>L_{DEN}</math>“ erfolgte.</p> <p>Das Anwesen des Einwenders liegt nach Angabe der Autobahndirektion Südbayern in einem Mischgebiet, das heißt nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) betragen die Immissionsgrenzwerte für die Lärmsanierung hier 69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht (siehe Kapitel 4.3.2.3). Diese Grenzwerte sind nicht überschritten.</p> <p>Weiter teilt die Autobahndirektion Südbayern mit, dass in diesem Bereich bereits Lärmschutz (Wall) im Rahmen der Lärmvorsorge errichtet (Maßnahme V1 der Autobahndirektion Südbayern) wurde. Zudem wurde im Zuge der Erhaltungsmaßnahmen im Rahmen der</p>

Lärmaktionsplanung für Orte in der Nähe der Bundesautobahn A 9:  
Gemeinde Allershausen

			<p>Seitenstreifenfreigabe ein Lärm mindernder Fahrbahnbelag (DSH-V) eingebaut (Maßnahme V2 der Autobahndirektion Südbayern).</p> <p>Darüber hinaus prüft die Autobahndirektion Südbayern die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen (Maßnahme G3). Sollte das Ergebnis der Prüfung durch die Autobahndirektion Südbayern sein, dass die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel ist, so wird diese von der Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr angeordnet. Sofern eine Geschwindigkeitsbegrenzung eingeführt wird, wirkt sich diese ggf. auch positiv auf die Lärmsituation am Anwesen des Einwenders aus.</p>
<p>4</p> <p><i>Bürger-Eingabe (Anwohner Ortsteil Leonhardsbuch, Allershausen)</i></p>	1	<p>Die Einwender sind Anlieger der Dorfstraße in Allershausen. Zur Lärmreduktion in Allershausen werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Flüsterbeton auf der gesamten Strecke im Gemeindebereich</li> </ul>	<p>Die Vorschläge werden von der Gemeinde Allershausen unterstützt. Eine Verlängerung und Erhöhung des Lärmschutzwalls werden als nötig angesehen.</p> <p>Die Autobahndirektion Südbayern nimmt zu den Maßnahmenvorschläge wie folgt Stellung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Zuge der Erhaltungsmaßnahmen im Rahmen der Seitenstreifenfreigabe wurde 2012 im gesamten Gemeindegebiet von Allershausen ein Lärm mindernder Fahrbahnbelag (DSH-V) eingebaut (Maßnahme V2 der Autobahndirektion Südbayern). Es ist nicht ersichtlich, warum dieser neue Fahrbahnbelag ersetzt werden sollte. Es gibt dafür</li> </ul>

Lärmaktionsplanung für Orte in der Nähe der Bundesautobahn A 9:  
Gemeinde Allershausen

		<ul style="list-style-type: none"><li>• nächtliche Geschwindigkeitsreduktion, wie z. B. im Bereich Garching b.München</li></ul>	<p>keine rechtliche Grundlage, weil die Grenzwerte für die Lärmsanierung nicht überschritten sind. Der Antrag wird daher abgelehnt, auch wenn die Gemeinde Allershausen ihn unterstützt.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Die Kriterien für die Anordnung eines nächtlichen Tempolimits sind in Allershausen nach den bisherigen Prüfungen der Autobahndirektion Südbayern nicht erfüllt. Dies wurde zuletzt im März 2012 mit den Zahlen der Straßenverkehrszählung (SVZ) 2010 überprüft und der Gemeinde mitgeteilt. Nachdem inzwischen ein Lärm mindernder Fahrbahnbelag (DSH-V), der eine Lärmpegelminderung von bis zu 4 dB(A) bewirkt, eingebaut wurde (Maßnahme V2 der Autobahndirektion Südbayern), ist voraussichtlich auch nicht zu erwarten, dass mit den Zahlen der SVZ 2015 die Kriterien erfüllt werden. Eine Überprüfung der Situation ist aber erst möglich, wenn die Zahlen der SVZ 2015 vorliegen.<p>Unter Berücksichtigung der Zahlen der SVZ 2015 prüft die Autobahndirektion Südbayern (erneut) die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen. Sollte das Ergebnis der Prüfung durch die Autobahndirektion Südbayern sein, dass die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel ist, so wird diese von der Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr angeordnet. Diese Überprüfung wurde als geplante Maßnahme G3 „Prüfung und bei Vorliegen</p></li></ul>
--	--	---	--

Lärmaktionsplanung für Orte in der Nähe der Bundesautobahn A 9:  
Gemeinde Allershausen

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schallschutzverstärkung an Fenstern, Türen und Hauswänden</li> <li>• südliche Verlängerung des bestehenden Walls</li> </ul>	<p>der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen“ in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Anwesen des Einwenders liegt in einem Mischgebiet, das heißt nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) betragen die Grenzwerte für die Lärmsanierung hier 69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht. Diese Grenzwerte sind nicht überschritten. Es besteht daher kein rechtlicher Anspruch auf die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen. Dem Antrag kann nicht stattgegeben werden, auch wenn die Gemeinde Allershausen ihn unterstützt.</li> <li>• In diesem Bereich wurde bereits Lärmschutz im Rahmen der Lärmvorsorge (Wall) errichtet (Maßnahme V1 der Autobahndirektion Südbayern). Die Grenzwerte der Lärmsanierung sind eingehalten. Für weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen gibt es daher keine rechtliche Grundlage. Dem Antrag und der zusätzlichen Forderung der Gemeinde nach Erhöhung der Lärmschutzeinrichtungen kann nicht stattgegeben werden.</li> </ul>
5	1	<p>Von Seiten des Einwenders wird vorgebracht, dass sich die Lärmsituation seit dem Seitenstreifenausbau und der Anbringung der neuen Fahrbahnmarkierung, vor allem in den Nachtstunden, deutlich verschlechtert hat, da die Geräusche, die beim Überfahren der Fahrbahnmarkierung entstehen, als</p>	<p>Nach Aussage der Gemeinde Allershausen entsteht beim Überfahren der Fahrbahnmarkierungen ein heller störender Pfeifton. Auch ansonsten werden die Aussagen des Bürgers durch die Gemeinde bestätigt.</p> <p>Das Anwesen des Einwenders liegt nach Angabe der Autobahndirektion Südbayern im Außenbereich, das heißt nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an</p>

Lärmaktionsplanung für Orte in der Nähe der Bundesautobahn A 9:  
Gemeinde Allershausen

	<p>störend empfunden werden. Da weitere Lärmschutzmaßnahmen vor dem achtspurigen Ausbau vermutlich nur dann umgesetzt werden können, wenn die anliegenden Kommunen alle Vorbereitungen (Grunderwerb etc.) treffen und damit äußerst unwahrscheinlich und unrealistisch sind, wird zumindest um eine Geschwindigkeitsbegrenzung gebeten. Dies würde zwar keinem optimalen Lärmschutz entsprechen – wäre jedoch sicherlich eine kleine Verbesserung und noch dazu ohne großen finanziellen Aufwand. Darüber hinaus könnten noch diverse kleinere Maßnahmen, wie z. B. Heckenbepflanzungen o. Ä. vorgenommen werden, auch wenn diese nur zur Lärmdämmung und nicht zum Lärmschutz beitragen. Auch diese Maßnahmen könnten ohne großen finanziellen Aufwand umgesetzt werden.</p>	<p>Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) betragen die Immissionsgrenzwerte für die Lärmsanierung hier 69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht (siehe Kapitel 4.3.2.3). Diese Grenzwerte sind nicht überschritten. Weiter teilt die Autobahndirektion Südbayern mit, dass in diesem Bereich im Zuge der Erhaltungsmaßnahmen im Rahmen der Seitenstreifenfreigabe ein Lärm mindernder Fahrbahnbelag (DSH-V) eingebaut wurde (Maßnahme V2 der Autobahndirektion Südbayern).  Zu den Fahrbahngeräuschen merkt die Autobahndirektion Südbayern an, dass in diesem Bereich eine Agglomerat-Markierung aufgebracht wurde. Diese ist zum einen Stand der Technik und zum anderen aus Sicherheitsgründen zu bevorzugen, vor allem wegen Nachtsichtbarkeit und Sichtbarkeit bei Nässe. Auch für Motorradfahrer erhöht der bessere Wasserabfluss dieser Markierung die Verkehrssicherheit.  Forderung nach (nächtlichem) Tempolimit: Die Kriterien für die Anordnung eines (nächtlichen) Tempolimits sind nach Aussage der Autobahndirektion Südbayern nach den bisherigen Prüfungen in Allershausen nicht erfüllt. Dies wurde zuletzt im März 2012 mit den Zahlen der Straßenverkehrszählung (SVZ) 2010 überprüft und der Gemeinde mitgeteilt. Nachdem inzwischen ein Lärm mindernder Fahrbahnbelag (DSH-V), der eine Lärmpegelminderung von bis zu 4 dB(A) bewirkt, eingebaut wurde, ist voraussichtlich auch nicht zu erwarten, dass mit den Zahlen der SVZ 2015 die Kriterien erfüllt werden. Eine Überprüfung der Situation ist aber erst möglich, wenn die</p>
--	---	--

Lärmaktionsplanung für Orte in der Nähe der Bundesautobahn A 9:  
Gemeinde Allershausen

			<p>Zahlen der SVZ 2015 vorliegen. Unter Berücksichtigung der Zahlen der SVZ 2015 prüft die Autobahndirektion Südbayern (erneut) die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen. Sollte das Ergebnis der Prüfung durch die Autobahndirektion Südbayern sein, dass die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel ist, so wird diese von der Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr angeordnet. Diese Überprüfung wurde als geplante Maßnahme G3 „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen“ in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p> <p>Forderung nach Heckenbepflanzung: Zu dieser Forderung teilt die Autobahndirektion Südbayern mit, dass Bepflanzungen grundsätzlich in den Berechnungen zur Lärmbelastung nicht berücksichtigt werden. Sie bewirken keine Lärminderung, es kann nur ein besserer Sichtschutz erreicht werden. Die Bepflanzungen zur Seitenstreifenfreigabe im Bereich Allershausen sind abgeschlossen. Weitere Pflanzungen können wegen der Kabeltrassen, dem geplanten Wildsperrzaun, der Kamerastandorte und der Grenzabstände zu Nachbargrundstücken nicht durchgeführt werden. Dem Antrag kann daher nicht stattgegeben werden.</p>
6 <i>Bürger-Eingabe</i>	1	Es wird um Aufnahme des Einfamilienhauses des Einwenders in Allershausen, Ortsteil Leonhardsbuch in	<p>Von der Gemeinde Allershausen wird der Antrag unterstützt. Nach der Lärmkartierung des Bayerischen Landesamts für</p>

Lärmaktionsplanung für Orte in der Nähe der Bundesautobahn A 9:  
Gemeinde Allershausen

<p>(Anwohner Ortsteil Leonhardsbuch, Allershausen)</p>		<p>den Lärmaktionsplan gebeten, da die Schlafräume in Richtung Autobahn liegen und ein Schlafen bei offenem Fenster ohne Lärmeinfluss nicht möglich ist.</p>	<p>Umwelt wird am hier gegenständlichen Anwesen weder ein Pegel <math>L_{\text{Night}}</math> von 57 dB(A) noch ein Pegel <math>L_{\text{DEN}}</math> von 67 dB(A) überschritten. Dementsprechend ist das Gebäude in den Lärmkarten nicht als von Überschreitungen der Anhaltswerte betroffenes Gebäude gekennzeichnet.</p> <p>Das Anwesen des Einwenders liegt nach Angabe der Autobahndirektion Südbayern in einem Mischgebiet, das heißt nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) betragen die Immissionsgrenzwerte für die Lärmsanierung hier 69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht (siehe Kapitel 4.3.2.3). Diese Grenzwerte sind nicht überschritten.</p> <p>Weiter teilt die Autobahndirektion Südbayern mit, dass in diesem Bereich bereits Lärmschutz (Wall) im Rahmen der Lärmvorsorge errichtet (Maßnahme V1 der Autobahndirektion Südbayern) wurde. Zudem wurde im Zuge der Erhaltungsmaßnahmen im Rahmen der Seitenstreifenfreigabe ein Lärm mindernder Fahrbahnbelag (DSH-V) eingebaut (Maßnahme V2 der Autobahndirektion Südbayern).</p> <p>Darüber hinaus prüft die Autobahndirektion Südbayern die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen (Maßnahme G3). Sollte das Ergebnis der Prüfung durch die Autobahndirektion Südbayern sein, dass die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel ist, so wird diese von der Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern und nach Zustimmung durch das</p>
--	--	--	---

Lärmaktionsplanung für Orte in der Nähe der Bundesautobahn A 9:  
Gemeinde Allershausen

---

			Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr angeordnet. Sofern eine Geschwindigkeitsbegrenzung eingeführt wird, wirkt sich diese ggf. auch positiv auf die Lärmsituation am Anwesen des Einwenders aus.
--	--	--	--