

Lärmaktionsplan

nach § 47 d des Bundesimmissionsschutzgesetzes

für die

Stadt Altdorf b. Nürnberg

Landkreis Nürnberger Land

bezüglich der von den Bundesautobahnen

**BAB A3
Frankfurt – Nürnberg – Passau**

und

**BAB A6
Mannheim – Nürnberg – Prag**

ausgehenden Lärmemissionen

Regierung von Mittelfranken

Bearbeitung:
Sachgebiet 50
Regierung von Mittelfranken
Promenade 27
91522 Ansbach

Stand Januar 2016

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Einführung	4
1. Beschreibung der Lärmquelle und der örtlichen Situation	5
2. Rechtlicher Hintergrund	7
2.1 Lärmkarten und Lärmaktionsplan	7
2.2 Lärmschutz bei neuen und wesentlich veränderten Verkehrswegen	9
2.3 Lärmsanierung an bestehenden Verkehrswegen	10
3. Lärmbelastung in Altdorf	11
3.1 Isophonenkarten	12
3.2 Anzahl der betroffenen Personen nach VBEB	17
3.3 Vom Umgebungslärm belastete Flächen und geschätzte Zahl der belasteten Wohnungen sowie Schul- und Krankenhausgebäude	17
4. Lärminderungsmaßnahmen	18
4.1 Vorhandene oder bereits geplante Maßnahmen	18
4.2 Grundsätzlich mögliche Maßnahmen	18
4.3 Realisierbare Maßnahmen in Altdorf b. Nürnberg	18
5. Öffentliche Anhörung und Beteiligung der Öffentlichkeit	20
5.1 Information und Beteiligung der Öffentlichkeit	20
5.2 Bewertung der Bürgervorschläge	20
6. Maßnahmenverwirklichung	21

Einführung

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

Die Lärmkartierung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt hat ergeben, dass auf den Bundesautobahnen A 3 und A 6 im Bereich der Stadt Altdorf b. Nürnberg jeweils mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr verkehren. Auch wurde ermittelt, dass in Altdorf b. Nürnberg eine relevante Anzahl von Menschen einem erheblichen Lärmpegel durch die Bundesautobahnen ausgesetzt ist. Somit ist die Aufstellung eines Aktionsplanes erforderlich.

Aufgrund gesetzlicher Regelungen befasst sich dieser Lärmaktionsplan ausschließlich mit den Lärmemissionen die von den Bundesautobahnen verursacht werden. Der von anderen Verkehrswegen ausgehende Lärm ist nicht Gegenstand dieser Lärmaktionsplanung.

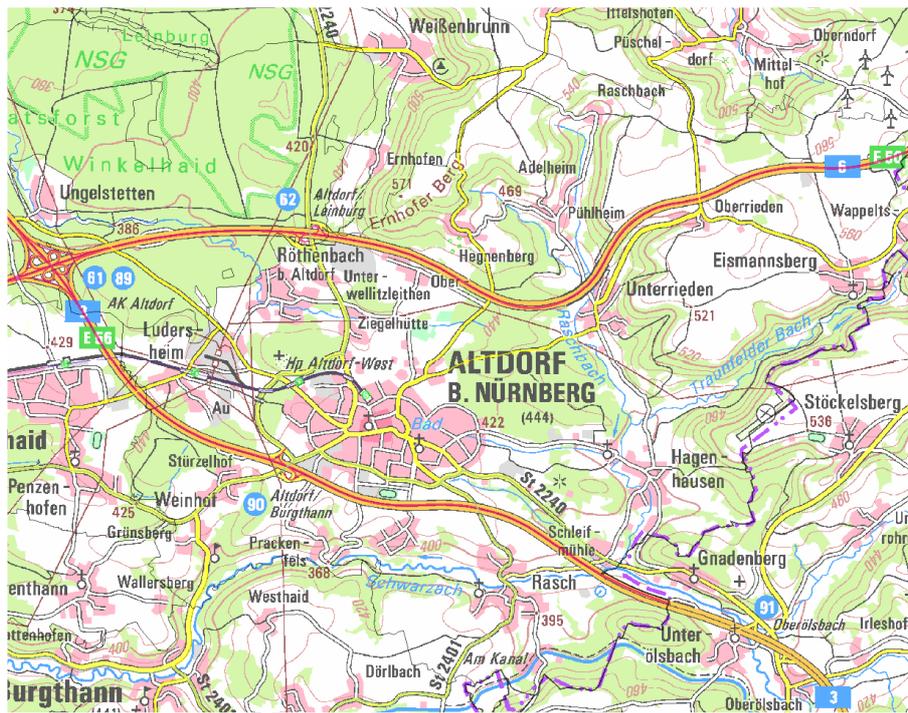


Abb. 2: Übersichtsplan Altdorf b. Nürnberg
Datengrundlage: © Geodatenbasissystem Bayer. Vermessungsverwaltung

2. Rechtlicher Hintergrund

2.1 Lärmkarten und Lärmaktionsplan

Die Europäische Kommission hat sich zum Ziel gesetzt, europaweit ein gemeinsames Konzept zur Verminderung von Umgebungslärm festzulegen.

Mit der Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25.06.2002 (Richtlinie 2002/49/EG) wurden die Mitgliedsstaaten verpflichtet, die Lärmbelastung der Bevölkerung in Ballungsräumen, an Hauptverkehrswegen und im Bereich großer Flughäfen zu erfassen und bei problematischen Lärmsituationen Lärmaktionspläne aufzustellen.

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

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

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

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

Nach der 34. Bundesimmissionsschutzverordnung (34.BImSchV) werden für diese Lärmkarten jeweils ein 24-Stunden-Wert L_{DEN} (day, evening, night) und ein 8-Stunden-Wert L_{Night} für die Nachtzeit berechnet.

Der Dauerschallpegel L_{DEN} wird aus den Kenngrößen L_{Day} für den Zeitraum von 06.00 bis 18.00 Uhr, $L_{Evening}$ für den Zeitraum von 18.00 bis 22.00 Uhr und L_{Night} für den Zeitraum von 22.00 bis 06.00 Uhr ermittelt; die höhere Störwirkung von Geräuschen in den Abend- und Nachtstunden wird hierbei durch einen Zuschlag von 5 dB(A) bzw. 10 dB(A) berücksichtigt.

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

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

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

Auslösewerte für Lärmaktionspläne sind weder durch die EU noch durch die Bundesregierung gesetzlich festgelegt worden.

Um die Lärmaktionsplanung auf die Lärmbrennpunkte zu fokussieren, empfiehlt das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz bei Hauptverkehrsstraßen als Anhaltswerte die Überschreitung

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

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

Den Regierungen sind diese Anhaltswerte verwaltungsintern vorgegeben.

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

2.2 Lärmschutz bei neuen und wesentlich geänderten Verkehrswegen

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Der Begriff der schädlichen Umwelteinwirkung wird durch die Immissionsgrenzwerte (sog. Vorsorgegrenzwerte) nach § 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung vom 12.06.1990 (16. BImSchV, BGBl. I S. 1036) konkretisiert.

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

Für die einzelnen Nutzungen sind folgende Immissionsgrenzwerte festgelegt:

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

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

Nach § 3 der 16. BImSchV sind die Beurteilungspegel für Straßen nach Anlage 1 dieser Verordnung zu berechnen. Treffen die in den Anlagen getroffenen Voraussetzungen nicht zu (einfache geometrische und verkehrliche Verhältnisse), erfolgt die Berechnung nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (Ausgabe 1990 – RLS 90).

Hinweis:

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

2.3 Lärmsanierung an bestehenden Verkehrswegen

Nach geltender Rechtslage besteht kein Rechtsanspruch auf eine Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Verkehrswegen durch den Baulastträger. Auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen können jedoch im Rahmen der vorhandenen Mittel Zuwendungen für Lärmsanierungsmaßnahmen an vorhandenen Straßen gewährt werden, wenn die folgenden Immissionsgrenzwerte außen vor Wohn- und Aufenthaltsräumen überschritten werden:

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

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

Die Berechnungen erfolgen nach der RLS 90.

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

Hinweis:

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

3. Lärmbelastung in der Stadt Altdorf b. Nürnberg

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

Messungen sind im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht vorgesehen.

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

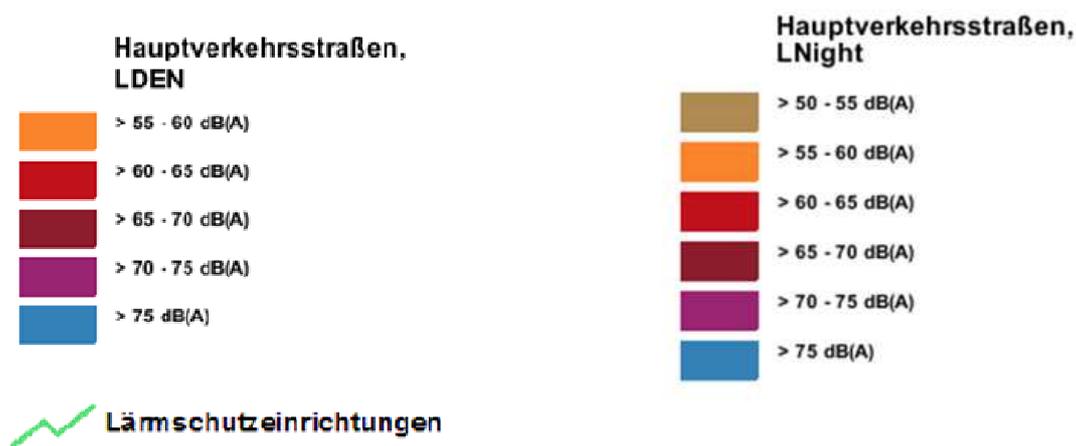


Abb. 3: Legende zu den Isophonendarstellungen

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

Die Isophonen der Anhaltswerte werden in den Abbildungen 6 – 19 für den L_{DEN} bei 67 dB(A) als orange Linie sowie für den L_{Night} bei 57 dB(A) als rote Linie dargestellt.

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

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

3.1 Isophonenkarten

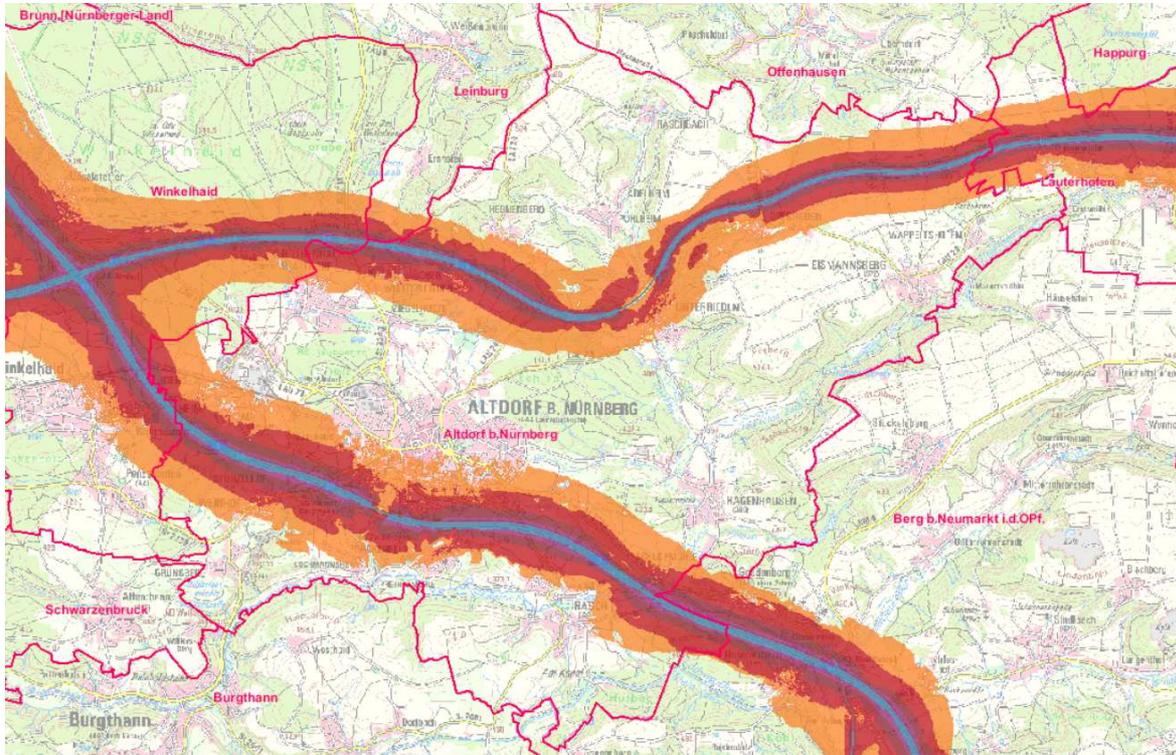


Abb. 4: Straßenverkehrslärm 24-Stunden L_{den} in dB(A) - Übersicht für das Stadtgebiet
© Geodatenbasissystem Bayer. Vermessungsverwaltung; Fachdaten Bayer. Landesamt für Umwelt

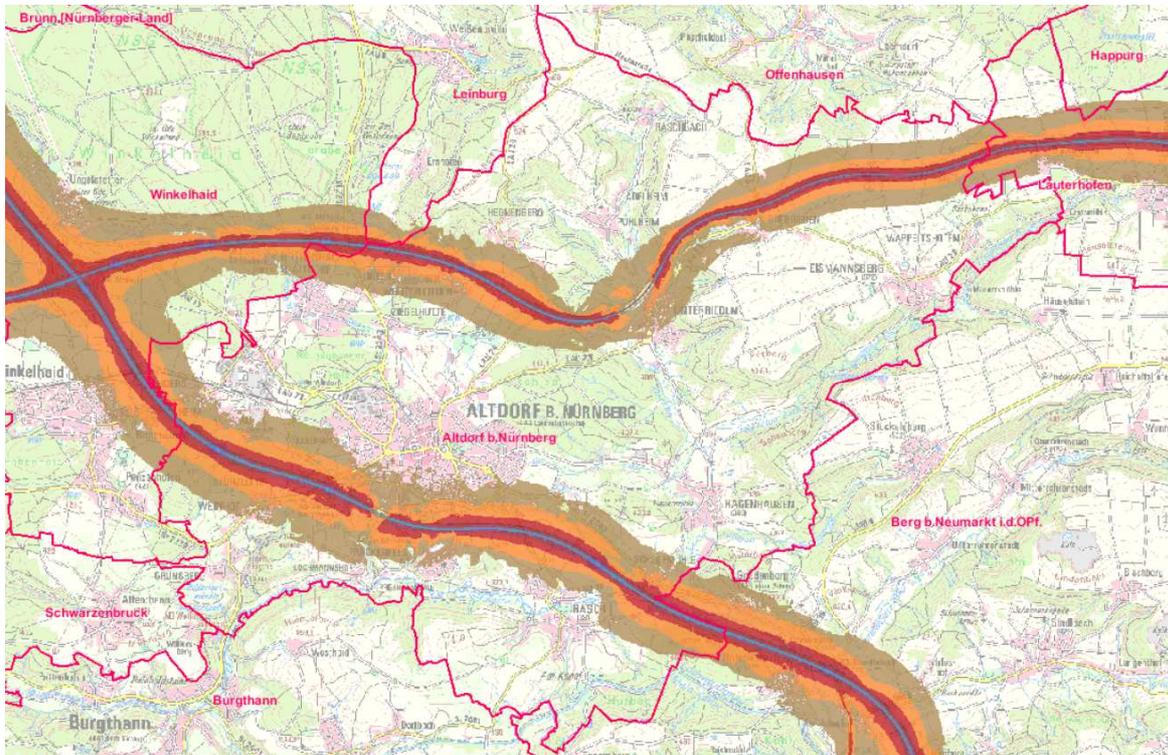


Abb. 5: Straßenverkehrslärm 8-Stunden L_{night} in dB(A) - Übersicht für das Stadtgebiet
© Geodatenbasissystem Bayer. Vermessungsverwaltung; Fachdaten Bayer. Landesamt für Umwelt

Entlang der BAB A6 kommt es vor allem im Ortsteil Oberwellitzleithen zu Überschreitungen der Anhaltswerte. Der gesamte Ortsteil ist erhöhten Pegeln ausgesetzt. In der Spitze liegt die Belastung bei 71 dB(A) für den L_{DEN} und bei 63 dB(A) für den L_{Night} . Die Anhaltswerte werden an 15 Gebäuden überschritten.

In Unterwellitzleithen liegen die Belastungen bei $L_{DEN} < 60$ dB(A) und bei $L_{Night} < 55$ dB(A).

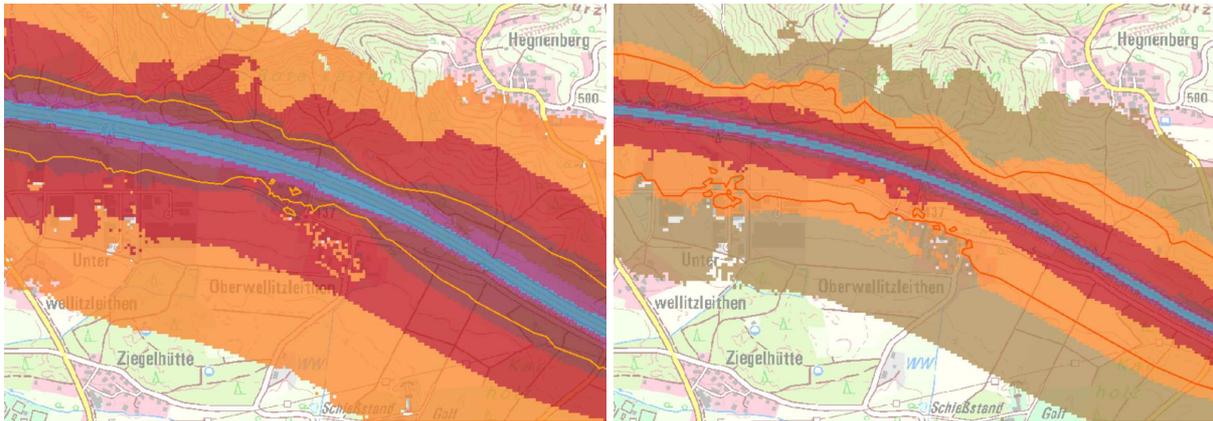


Abb. 6 und 7: Isophonendarstellung an der A 6 bei Oberwellitzleithen

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

Bei Unterrieden verläuft die A 6 auf einer sehr hohen Talbrücke. Dies bewirkt eine günstigere Verteilung des Lärms und somit eine geringere Lärmbelastung in Unterrieden als dies vom Abstand her zu erwarten wäre. Trotzdem kommt es in Unterrieden an 4 Gebäuden zu Pegeln von bis zu 59 dB(A) nachts. Der Anhaltswerte für den L_{DEN} wird flächendeckend eingehalten.

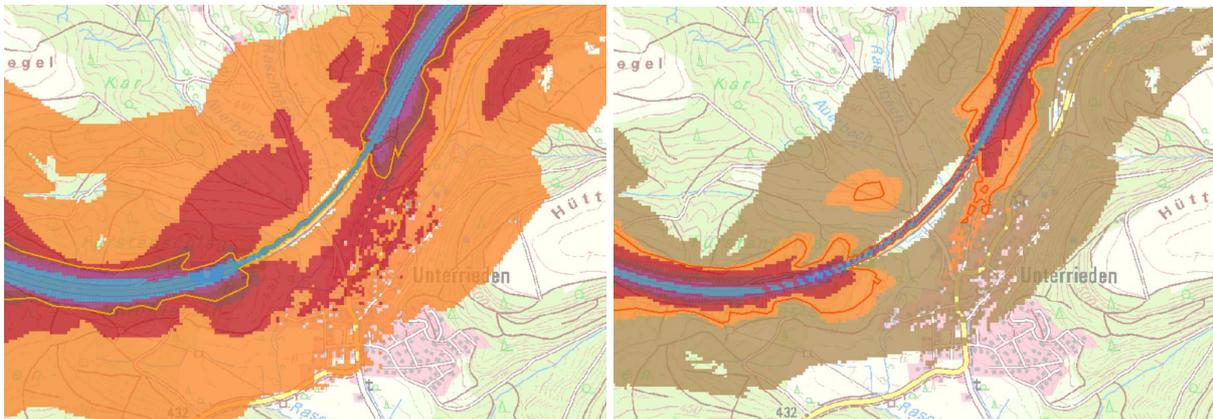


Abb. 8 und 9: Isophonendarstellung an der A 6 bei Unterrieden

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

In Oberrieden wird der Anhaltswert für den L_{Night} an zwei Anwesen erreicht aber nicht überschritten.

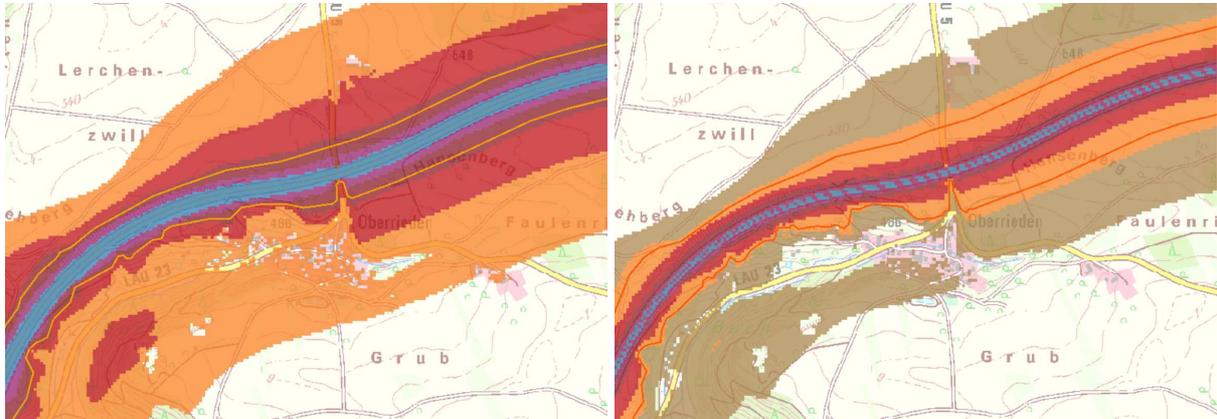


Abb. 10 und 11: Isophonendarstellung an der A 6 bei Oberrieden
© Geodatenbasissystem Bayer. Vermessungsverwaltung; Fachdaten Bayer. Landesamt für Umwelt

Zu Lärmbelastungen kommt es auch in Ludersheim. Die Anhaltswerte werden jedoch in der Regel unterschritten. Einzig an einem Wohngebäude in einen Gewerbegebiet kommt es zu einer geringfügigen Überschreitung des Anhaltswertes für den L_{Night} .

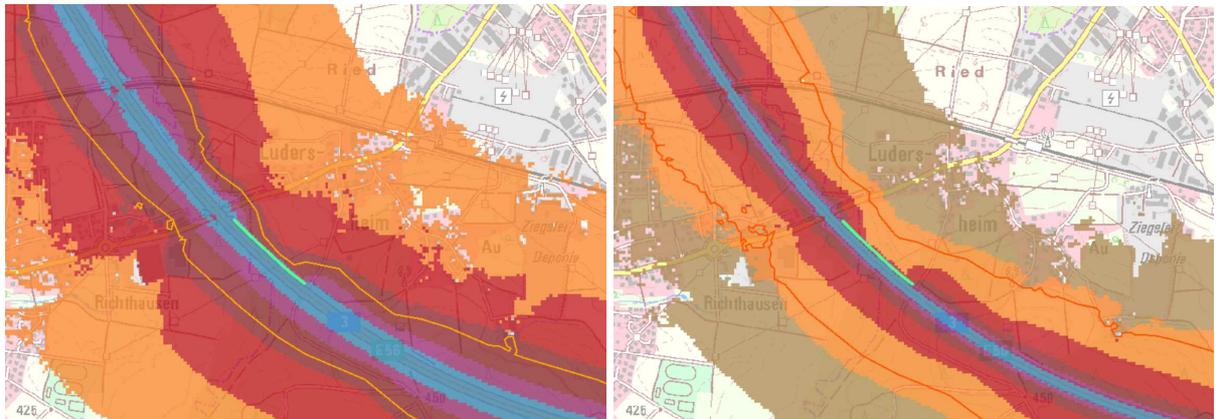


Abb. 12 und 13: Isophonendarstellung an der A 3 bei Ludersheim
© Geodatenbasissystem Bayer. Vermessungsverwaltung; Fachdaten Bayer. Landesamt für Umwelt

Zum Teil erheblichen Lärmbelastigungen ist der Ortsteil Stürzelhof ausgesetzt. Der Anhaltswert für den L_{Night} von 57 dB(A) wird an 9 bewohnten Gebäuden um bis zu 3 dB(A) überschritten, an einem Gebäude beträgt der L_{Night} sogar 65 dB(A). Hier wird mit 72 dB(A) sogar der Anhaltswerte für den L_{DEN} überschritten.

Im Ortsteil Weinhof kommt es ebenfalls zu erhöhten Pegeln, die Anhaltswerte werden jedoch deutlich unterschritten.

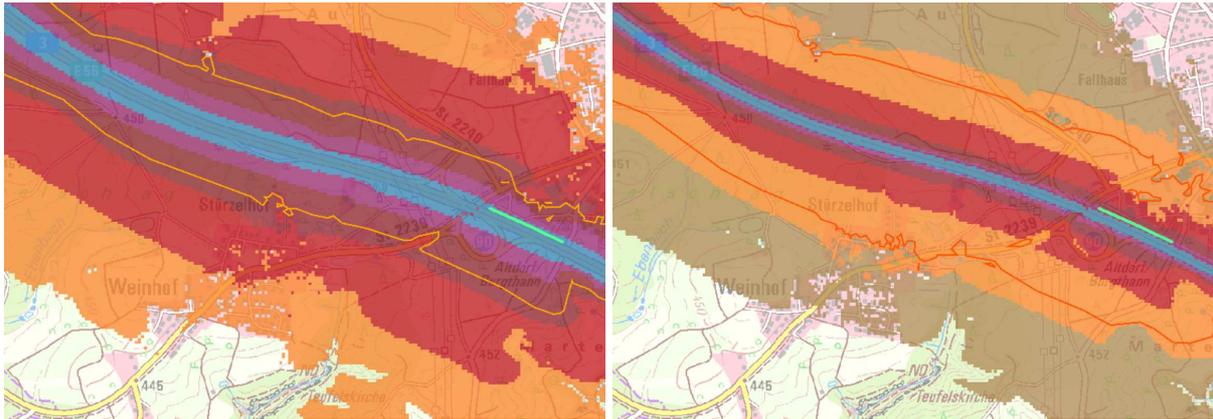


Abb. 14 und 15: Isophonendarstellung an der A 3 bei Stürzelhof
© Geodatenbasissystem Bayer. Vermessungsverwaltung; Fachdaten Bayer. Landesamt für Umwelt

In Altdorf selbst wurden Pegel oberhalb der Anhaltswerte an einem Seniorenheim sowie an einzelnen Wohngebäuden in einem Gewerbegebiet ermittelt.

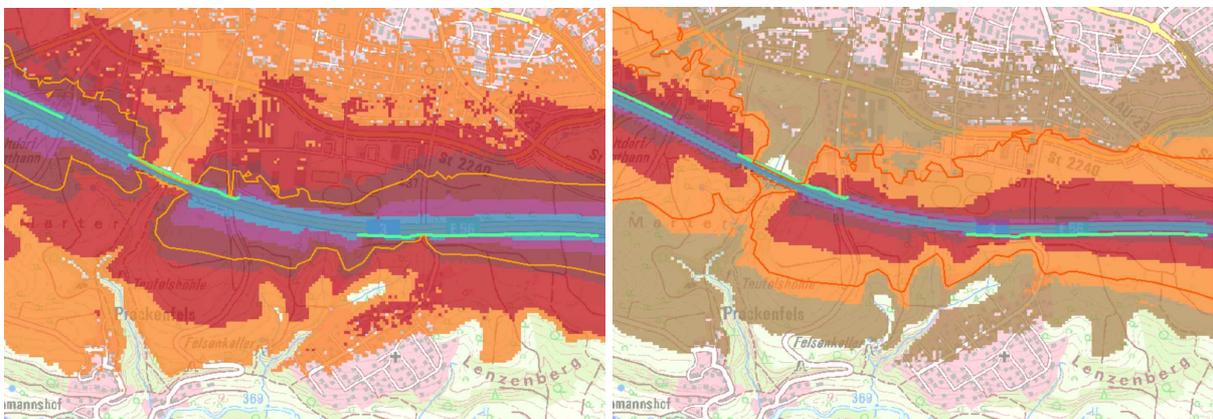


Abb. 16 und 17: Isophonendarstellung an der A 3 südlich von Altdorf
© Geodatenbasissystem Bayer. Vermessungsverwaltung; Fachdaten Bayer. Landesamt für Umwelt

Ein deutlicher Lärmschwerpunkt wurde vom LfU für den Ortsteil Schleifmühle ermittelt. Dieser Ortsteil war flächendeckend Pegeln von über 60 dB(A) für den L_{DEN} und 55 dB(A) für den L_{Night} ausgesetzt. Die Anhaltswerte für den L_{Night} wurden an 20 Wohngebäuden überschritten. Die Maximalpegel lagen bei 70 dB(A) für den L_{DEN} und 62,5 dB(A) für den L_{Night} . Bei diesen Berechnungen konnte jedoch die neue Lärmschutzwand im Bereich der Schwarzachtalstraße (LAU 29) noch nicht mit berücksichtigt werden. Die Belastung dürfte sich mittlerweile merklich verringert haben.

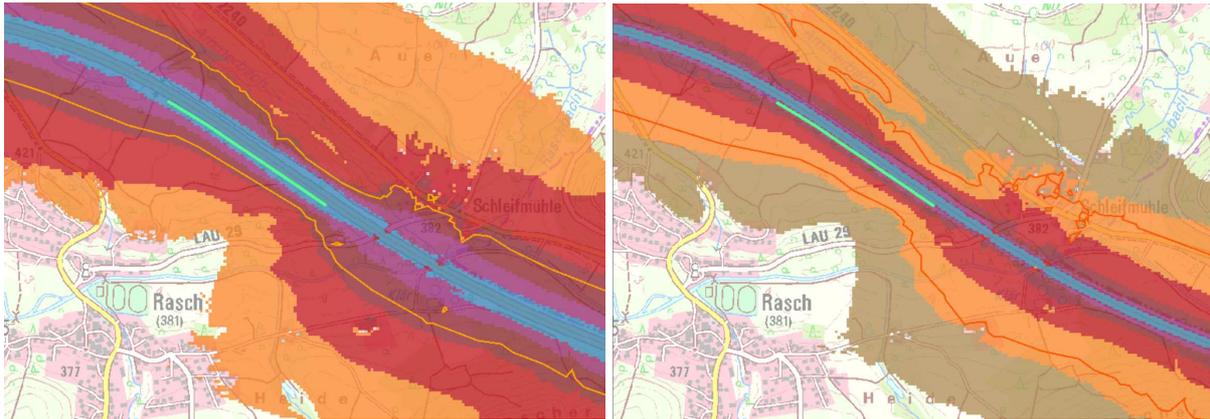


Abb. 18 und 19: Isophonendarstellung an der A 3 bei Rasch und Schleifmühle
© Geodatenbasissystem Bayer. Vermessungsverwaltung; Fachdaten Bayer. Landesamt für Umwelt

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

L _{DEN}	
Pegelbereich [dB(A)]	belastete Einwohner
$55 \leq L_{DEN} \leq 60$	2100
$60 \leq L_{DEN} < 65$	500
$65 \leq L_{DEN} < 70$	100
$70 \leq L_{DEN} < 75$	0
$75 \leq L_{DEN}$	0
$L_{DEN} \geq 67 \text{ dB(A)}$	27

L _{Night}	
Pegelbereich [dB(A)]	belastete Einwohner
$50 \leq L_{Night} < 55$	1300
$55 \leq L_{Night} < 60$	300
$60 \leq L_{Night} < 65$	0
$65 \leq L_{Night} < 70$	0
$70 \leq L_{Night}$	0
$L_{Night} \geq 57 \text{ dB(A)}$	120

© Bayer. Landesamt für Umwelt 2014

3.3 Vom Umgebungslärm belastete Schul- und Krankenhausgebäude

Pegelbereich	belastete Schulgebäude	belastete Krankenhausgebäude
$L_{DEN} > 55 \text{ dB(A)}$	3	0
$L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$	0	0
$L_{DEN} > 75 \text{ dB(A)}$	0	0

© Bayer. Landesamt für Umwelt 2014

4. Lärminderungsmaßnahmen

4.1 Vorhandene oder bereits geplante Maßnahmen

Entlang der A 3 sind bereits mehrere Lärmschutzwände bzw. – wälle vorhanden welche die Ortsteile Ludersheim und Rasch sowie den Wohnbereich „Am Lenzenberg“ abschirmen.

2013 wurde eine neue ca. 500 m lange und 4 m hohe Lärmschutzwand im Bereich des Ortsteils Schleifmühle errichtet, die in den bisherigen Lärmberechnungen noch nicht berücksichtigt ist.

Ebenfalls nicht berücksichtigt sind die Lärmschutzwände nördlich der St 2240 (Jakob-Baier-Straße) welche die Bebauung an der Donellus- und an der Beegstraße abschirmen.

Inwieweit in den besonders betroffenen Gebäuden bereits Lärmschutzfenster eingebaut sind ist nicht bekannt.

4.2 Grundsätzlich mögliche Maßnahmen

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

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

4.3 Realisierbare Maßnahmen

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

Der Einbau von lärmarmen Fahrbahnbelägen ist ein geeignetes und in den letzten Jahren verstärkt angewandtes Mittel, um den Lärm an der Quelle zu reduzieren. Insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten auf Autobahnen und Schnellstraßen hat sich diese Maßnahme bewährt.

Spätestens wenn die Fahrbahnoberfläche aus technischen Gründen erneuert werden muss, sollte in Siedlungsnähe der Einbau lärmarmen Fahrbahnbeläges geprüft werden. Je nach Wahl des Fahrbahnbeläges und nach Zustand des Ausgangsbeläges können Pegelminderungen von bis zu 5 dB(A) erreicht werden.

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

Zu überprüfen wäre, ob die vorhandenen Lärmschutzwälle und -wände in Teilbereichen erhöht und/oder verlängert werden können, um deren Abschirmwirkung noch zu verbessern.

Ob die Lärmschutzwand bei Schleifmühle ausreichend ist, kann erst nach Vorlage der nächsten Kartierung beurteilt werden.

Der Bau aktiver Lärmschutzmaßnahmen (Wall oder Wand) sollte geprüft werden entlang der A6 bei Oberwellitzleithen sowie entlang der A 3 bei Stürzelhof und in der Nähe des Seniorenheimes.

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

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

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

Hinweis:

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

5. Öffentliche Anhörung und Beteiligung der Öffentlichkeit

5.1 Information und Beteiligung der Öffentlichkeit

In der Zeit vom 25.11.2015 bis zum 23.12.2015 fand die nach § 47d Abs. 3 BImSchG erforderliche Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplans für den von Bundesautobahnen A 3 und A 6 im Bereich der Stadt Altdorf b. Nürnberg ausgehenden Verkehrslärms statt. In dieser Zeit war ein Entwurf des Lärmaktionsplans – Stand November 2015 – auf der Internetseite der Regierung von Mittelfranken eingestellt. Außerdem konnte der LAP in Papierform sowohl im Rathaus der Stadt Altdorf als auch in den Räumen der Regierung von Mittelfranken eingesehen werden.

Interessierte Bürger konnten bis zum 11.01.2016 sowohl online per E-Mail als auch schriftlich Stellungnahmen zum Lärmaktionsplan für die Stadt Altdorf abgeben. Es gingen insgesamt 22 Stellungnahmen ein.

5.2 Bewertung der eingegangenen Vorschläge

Ein großer Teil der Beteiligungen betrafen die Auswirkung der neuen Lärmschutzwand bei Schleifmühle. Hier wurde von Betroffenen aus Rasch bemängelt, dass es durch diese Wand zu einer deutlichen Pegelerhöhung in Rasch gekommen ist.

Hierzu ist zu bemerken, dass es bei einer einmaligen Reflexion an dieser Lärmschutzwand maximal zu einer Verdoppelung und somit zu einer Pegelerhöhung von 3 dB(A) in Rasch kommen kann.

Die ermittelten Lärmpegel in Rasch liegen derzeit, mit Ausnahme einzelner Gebäude am nördlichen und östlichen Ortsrand, im Bereich von $L_{DEN} < 55$ dB(A) bzw. $L_{Night} < 50$ dB(A) und somit außerhalb des Erfassungsbereichs der Lärmaktionsplanung und weit unterhalb der Anhaltswerte – siehe hierzu Abb. 18 und 19.

Auch bei einem 3 dB(A) höheren Lärmpegel wären die Anhaltswerte noch deutlich unterschritten.

Die Auswirkungen der Lärmschutzwand in Richtung Rasch sind im Rahmen der nächsten Lärmkartierung zu berücksichtigen. Insbesondere ist zu überprüfen, welchen Reflexions-/ bzw. Absorptionsgrad die Wand aufweist.

Für den Stadtteil Oberwellitzleiten wurde vielfach eine Lärmschutzwand entlang der A 6 gefordert. Dieser Wunsch ist zwar verständlich und nachvollziehbar, es besteht jedoch derzeit bei bestehenden Verkehrswegen kein Rechtsanspruch auf die Einhaltung irgendwelcher Lärmpegel und somit auch keine Verpflichtung gegenüber Dritten eine Lärmschutzwand zu bauen.

Dies gilt ebenso für ein gefordertes Tempolimit zur Nachtzeit, dem Aufbringen lärmindernder Fahrbahnbeläge oder einer geschlossenen Lärmschutzwand bzw. eines Walles im Bereich von Altdorf, nördlich der A3.

6. Maßnahmenverwirklichung

Von der Autobahndirektion Nordbayern wurde in letzter Zeit eine Lärmschutzwand zur Entlastung des Stadtteiles Schleifmühle errichtet. Durch diese Maßnahmen dürfte sich die Lärmsituation in Schleifmühle deutlich verbessert haben. In der vorliegenden Kartierung konnte diese Maßnahmen noch nicht berücksichtigt werden.

Im Rahmen der nächsten Kartierung sind auch die Auswirkungen der Lärmschutzwand bei Schleifmühle auf die Ortschaft Rasch zu berücksichtigen (Reflexion des Verkehrslärms an der Wand in Richtung Rasch)

Die Autobahndirektion Nordbayern wird gebeten zu überprüfen, ob im Bereich von Oberwelitzleiten eine Lärmsanierung im Rahmen des Sanierungsprogramms des Bundes möglich ist.

Weitere konkrete Maßnahmen sind nach hiesiger Kenntnis weder von der Stadt Altdorf noch von der Autobahndirektion Nordbayern geplant.