

<b>Beschlussvorlage</b>	<b>Vorlage-Nr:</b>	<b>003/0008/2007</b>
	<b>Erstelldatum:</b>	<b>12.02.2007</b>
	<b>Aktenzeichen:</b>	<b>Ref. 3 D/Mei</b>
<b>Vollzug der Immissionsschutzgesetze; Bericht zur aktuellen Lage bezüglich der Umgebungslärmrichtlinie</b>		
<b>Referat für Umwelt, Verbraucherschutz, Ordnung und Recht Verfasser: Herr Dietlmeier</b>		
<b>Beratungsfolge</b>	<b>01.03.2007</b>	<b>Umweltausschuss</b>

## Beschlussvorschlag:

Die für die Hauptverkehrsstraßen in Amberg erhobenen Daten als Grundlage einer Lärmkartierung des Bayer. Landesamtes für Umwelt nach der EU-Umgebungslärm-Richtlinie werden zur Kenntnis genommen.

## Sachstandsbericht:

Die Richtlinie Nr. 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (EU-Umgebungslärm-Richtlinie-EU-ULR) vom 25. Juni 2002 wurde durch die §§ 47 a – f BImSchG vom 24.06.2005 (BGBl. I S. 1794) in deutsches Recht umgesetzt. Einzelheiten regelt die am 16.03.2006 in Kraft getretene Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV (BGBl. I Seite 516).

Danach sind zunächst bis Mitte 2007 Lärmkarten für große Ballungsräume sowie für die am stärksten befahrenen Hauptverkehrswege und für Großflughäfen auszuarbeiten. In einer 2. Stufe ab 2012 – und danach mindestens alle fünf Jahre – müssen die Lärmkarten zusätzlich für weitere Ballungsräume sowie für sämtliche Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken ausgearbeitet bzw. aktualisiert werden (siehe Tabelle).

<b>Bereich</b>	<b>Stufe 1: 2007</b>	<b>Stufe 2: 2012 + alle 5 Jahre</b>
Ballungsräume	> 250.000 Einwohner	> 100.000 Einwohner
Hauptverkehrsstraßen	> 6 Mio. Kfz/Jahr	> 3 Mio. Kfz/Jahr
Hauptschienenwege	> 60.000 Züge/Jahr	> 30.000 Züge/Jahr
Großflughäfen	> 50.000 Bewegungen/Jahr	> 50.000 Bewegungen/Jahr

Für Bayern bedeutet dies, dass schon für Stufe 1 bis Mitte 2007

- die Ballungsräume Augsburg, München und Nürnberg,
- ca. 3000 km Hauptverkehrsstraßen,
- ca. 800 km Schienenwege sowie
- die zwei Großflughäfen München und Nürnberg

kartiert werden müssen. Von dieser ersten Kartierungsphase sind rund 500 Gemeinden in Bayern betroffen, so auch die Stadt Amberg, wobei für die Kartierung der Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume nach der bisherigen Planung der Staatsregierung das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) zuständig ist.

Das dafür erforderliche Datenmaterial bzw. die Angaben zu den zu kartierenden Straßen, den Lärmschutzeinrichtungen entlang dieser Straßen, zum Geländeverlauf, zur Bebauung und zur Zahl der benachbarten Anwohner, müssen die betroffenen Kommunen dem LfU bereitstellen.

Im Einzelnen werden hierzu folgende Daten benötigt:

1. Straßen:

- stündliche Verkehrsmengen aufgeteilt nach Tag – (6-18 Uhr), Abend- (18-22 Uhr) und Nachtzeitraum (22-6 Uhr),
- Verkehrszusammensetzung (Lkw-Anteil), aufgeteilt nach den o. g. Zeiträumen,
- Angaben zu zulässigen Höchstgeschwindigkeiten,
- Angaben zur Straßenbreite, zur Anzahl der Fahrspuren und der Straßenoberfläche

2. Lärmschutzeinrichtungen:

- Lage der Lärmschutzeinrichtungen (Verlauf der Längsachse in x-y-Koordinaten),
- Relative Höhe über der Fahrbahn, ggf. Kronenbreite (Wall).

3. Dreidimensionales Gelände- und Gebäudemodell

4. Bewohner pro Gebäude

Zunächst waren die Bundes- oder Staatsstraßen zu ermitteln, die in der Baulast der Kommune liegen und das Kriterium einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von mehr als 16.400 Kfz (= > 6 Mio. Kfz/Jahr) erfüllen.

$DTV_{2005}$  = Zählwerte des Staatlichen Bauamtes Amberg-Sulzbach von 2005 bzw. Zählwerte der Stadt Amberg von 1997 mit dem Prognosefaktor hochgerechnet auf das Jahr 2005

M = Maßgebliche stündliche Verkehrsstärke

p = LKW-Anteil

Anhand der vorstehenden Kriterien werden für das **Stadtgebiet Amberg** die Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Fahrzeugen pro Jahr durch die jeweiligen Straßenbaulastträger für Staatsstraßen und Bundesstraßen erhoben:

**a) Straßenabschnitte von Staatsstraßen in der Baulast der Stadt Amberg**

(1) Kaiser-Wilhelm-Ring zwischen Sulzbacher Straße und Eglseer Straße;

St 2040 (km 11,965 – km 12,180)

$DTV_{2005} \sim 20.700$  Kfz/24h;  $M_{tags} \sim 1.283$  Kfz/h;  $p_{tags} < 10$  %;

$M_{abends} \sim 869$  Kfz/h;  $p_{abends} \sim 15$  %;  $M_{nachts} \sim 290$  Kfz/h;  $p_{nachts} \sim 10$  %;

zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km /h; Gussasphalt;

max. 5 % Steigung;

13.0 – 19,25 m Breite (4 Fahrstreifen, z. T. mit Abbiegespuren);

(2) Kaiser-Wilhelm-Ring zwischen Eglseer Straße und Fleurystraße;

St 2040 (km 12,180 – km 12,290)

$DTV_{2005} \sim 18.600$  Kfz/24h;  $M_{tags} \sim 1.153$  Kfz/h;  $p_{tags} < 10$  %;

$M_{abends} \sim 781$  Kfz/h;  $p_{abends} \sim 15$  %;  $M_{nachts} \sim 260$  Kfz/h;  $p_{nachts} \sim 10$  %;

zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km /h; Gussasphalt;

max. 2 % Steigung;

13.0 m Breite (4 Fahrstreifen);

- (3) Drahthammerstraße zwischen Schießstätteweg und Merzstraße;  
 St 2165 (km 52,470 – km 52,900)  
 DTV<sub>2005</sub> ~ 17.300 Kfz/24h;  $M_{\text{tags}} \sim 1.072$  Kfz/h;  $p_{\text{tags}} < 10$  %;  
 $M_{\text{abends}} \sim 727$  Kfz/h;  $p_{\text{abends}} \sim 15$  %;  $M_{\text{nachts}} \sim 242$  Kfz/h;  $p_{\text{nachts}} \sim 10$  %;  
 zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km /h; Gussasphalt;  
 max. 1,5 % Steigung;  
 6,5 – 9,5 m Breite (2 Fahrstreifen, z. T. mit Abbiegespur);
- (4) Drahthammerstraße zwischen Merzstraße und Kümmersbrucker Straße;  
 St 2165 (km 52,297 – km 52,470)  
 DTV<sub>2005</sub> ~ 16.600 Kfz/24h;  $M_{\text{tags}} \sim 1.029$  Kfz/h;  $p_{\text{tags}} < 10$  %;  
 $M_{\text{abends}} \sim 697$  Kfz/h;  $p_{\text{abends}} \sim 15$  %;  $M_{\text{nachts}} \sim 232$  Kfz/h;  $p_{\text{nachts}} \sim 10$  %;  
 zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km /h; Gussasphalt;  
 max. 1 % Steigung;  
 6,5 – 19 m Breite (2 Fahrstreifen, z. T. mit Abbiegespur);

#### **b) Straßenabschnitte von Bundesstraßen in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland**

- (1) Kurfürstenring/Kaiser-Wilhelm-Ring/Nürnberger Straße (B 85)  
 DTV<sub>2005</sub> 22.707 Kfz/24h
- (2) Regensburger Straße zwischen Kreisverkehr und Stadtgrenze (B 85)  
 DTV<sub>2005</sub> 20.379 Kfz/24h
- (3) B 299 Bayreuther Straße zwischen Erzbergbrücke und Neumühle  
 DTV<sub>2005</sub> 17.017 Kfz/24 h

Derzeit wird das weitere Datenmaterial erhoben und dem LfU übermittelt, das hieraus die Lärmkartierung für den jeweiligen Zuständigkeitsbereich erstellen wird.

Die fertigen Lärmkarten werden über Internet und Aushänge öffentlich zugänglich gemacht. Anhand von farbigen Isophonenbändern – von hellgrün über rot bis dunkelblau – wird jedermann ablesen können, welcher Lärmbelastung (Beurteilungspegel L) sein Wohnhaus ausgesetzt ist. Diese Informationen werden auch den Kommunen für eine vorausschauende Bauleit- und Stadtentwicklungsplanung als Orientierungshilfe dienen.

Der Beurteilungspegel L ist ein Mitteilungspegel mit Zu- oder Abschlägen (je nach Lärmart). Er dient zur Kennzeichnung der Stärke von Geräuschen mit zeitlich veränderlichen Schallpegeln. Stärke und Dauer jedes Schallereignisses innerhalb des Mitteilungszeitraums gehen in seine Höhe ein. Einzelne Geräuschspitzen können also deutlich über den berechneten Beurteilungspegeln liegen.

Beurteilungspegel werden angegeben für die Zeiträume:

- Tag (6.00 – 22.00 Uhr) und
- Nacht (22.00 – 6.00 Uhr)

Die Lärmkarten dienen darüber hinaus als Grundlage für „Lärmaktionspläne“, die im Gefolge einer Kartierung aufzustellen sind. In den Aktionsplänen können Maßnahmen zur Verbesserung der Geräuschsituation festgelegt werden. Dabei sollen im Rahmen der vorhandenen rechtlichen Regelungen und der verfügbaren Finanzierungsprogramme verschiedene kurz-, mittel- oder langfristig wirksame Maßnahmen miteinander kombiniert werden.

.....  
(Dietlmeier, Ltd. Rechtsdirektor)

**Anlage:** Lageplan der Zählstellen Amberg M = 1 : 50.000

Verteiler:

Mitglieder Umweltausschuss  
Referat 3, Referat 5  
Amt 3.2  
zum Akt Beschlussvorlagen  
Reg. Akt