

Lärmaktionsplan der Regierung von Oberbayern



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

vom 18.07.2017

Regierung von Oberbayern



Impressum

Lärmaktionsplan der Regierung von Oberbayern für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen: Gemeinde Irschenberg – Bundesautobahn A8 – vom 18.07.2017

Herausgeber

Regierung von Oberbayern
Maximilianstraße 39
80538 München

Telefon: +49 (89) 2176-0
Telefax: +49 (89) 2176-2914
E-Mail: poststelle@reg-ob.bayern.de
Internet: www.regierung-oberbayern.de

Bildnachweis

Gemeinde Irschenberg	Wappen Titelseite, Abbildung 1
Bayerisches Landesamt für Umwelt	Abbildung 7, Abbildung 8, Anhang 2
Regierung von Oberbayern	Logo (Titelseite und Fußzeile), Abbildung 2, Abbildung 3, Abbildung 4, Abbildung 5, Abbildung 6

Nutzungsbedingungen

Texte, Bilder, Grafiken sowie die Gestaltung dieses Lärmaktionsplans unterliegen dem Urheberrecht. Sie dürfen von Ihnen nur zum privaten und sonstigen eigenen Gebrauch im Rahmen des § 53 Urheberrechtsgesetzes (UrhG) verwendet werden. Eine Vervielfältigung oder Verwendung dieses Lärmaktionsplans oder Teilen davon in anderen elektronischen oder gedruckten Publikationen und deren Veröffentlichung ist nur mit unserer Einwilligung gestattet. Diese erteilen wir auf Anfrage. Weiterhin können Texte, Bilder, Grafiken und sonstige Dateien ganz oder teilweise dem Urheberrecht Dritter unterliegen. Auch über das Bestehen möglicher Rechte Dritter geben wir Ihnen auf Anfrage nähere Auskünfte.



Abbildung 1: Blick auf die Bundesautobahn A 8 und Wallfahrtskirche Wilparting [1]

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung und Anlass	6
2	Beschreibung der Lärmquelle und der örtlichen Situation	7
2.1	Örtliche Situation und Verkehrsstruktur	7
2.2	Verkehrsaufkommen auf der Autobahn und Entwicklung	10
2.3	Geschwindigkeiten auf der Autobahn.....	10
3	Zuständigkeiten	11
4	Rechtlicher Hintergrund	12
4.1	Lärmaktionsplan	12
4.2	Lärmkarten	16
4.3	Geltende Grenzwerte.....	17
4.3.1	Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung.....	17
4.3.2	Rechtsgrundlagen für den Lärmschutz an Straßen	17
4.3.2.1	Lärmschutz in der Bauleitplanung.....	18
4.3.2.2	Lärmschutz bei neuen und wesentlich geänderten Verkehrswegen	19
4.3.2.3	Lärmsanierung an bestehenden Straßen durch bauliche Maßnahmen	20
4.3.2.4	Lärmschutz an bestehenden Straßen durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen.....	21
5	Lärmbelastung in Irschenberg.....	22
5.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten (Isophonenkarten)	22
5.2	Lärmstatistik für die Gemeinde Irschenberg und Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind.....	27
5.2.1	Lärmstatistik für alle Hauptverkehrsstraßen	27
5.2.2	Lärmstatistik für die Autobahn.....	28
6	Lärmminderungsmaßnahmen	29
6.1	Grundsätzlich mögliche Maßnahmen zur Lärmminderung bei Autobahnen.....	29
6.2	Bereits vorhandene Maßnahmen	30
6.2.1	Bei der Kartierung des LfU bereits berücksichtigte Maßnahmen	30
6.2.2	Bereits vorhandene bauliche Maßnahmen der ABDSB.....	30
6.2.3	Bereits vorhandene straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen	31
6.2.4	Bereits vorhandene Maßnahmen der Gemeinde Irschenberg	31
6.3	Maßnahmen des Lärmaktionsplans: Bereits geplante Maßnahmen sowie Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben (einschließlich langfristige Strategie).....	32
6.3.1	Bereits geplante bzw. in Umsetzung befindliche Maßnahmen der ABDSB	32
6.3.2	Bereits geplante Maßnahmen der Gemeinde Irschenberg	36
7	Ruhige Gebiete.....	37
8	Öffentliche Anhörung und Beteiligung der Öffentlichkeit	38
8.1	Bereits im Vorfeld der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebrachter Maßnahmevorschlag: Vorschlag der Gemeinde Irschenberg zur Verbesserung des Lärmschutzes entlang der Bundesautobahn A 8.....	38
8.2	Information und Beteiligung der Öffentlichkeit.....	39
8.3	Bewertung der Vorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung.....	39

9	Maßnahmenverwirklichung	40
9.1	Finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen	40
9.1.1	Finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen der bereits vorhandenen Maßnahmen.....	40
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)	41
9.2	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	41
9.3	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	41
9.4	Zeitlicher Ablauf	42
10	Zusammenfassung	43
11	Einvernehmen nach Art. 8a Abs. 2 Satz 4 BaylmschG	48
	Quellenangaben	49
	Abbildungsverzeichnis	51
	Tabellenverzeichnis	52
	Abkürzungsverzeichnis	53
Anhang		
A 1	Erläuterung des LfU vom 17.12.2014 „Kartierung der Hauptverkehrsstraßen 2012 – Eingangsdaten, Arbeitsschritte, Ergebnisse“	
A 2	Übersichtskarten und Detail-Lärmkarten L _{DEN} und L _{Night}	
A 3	Bewertung der Einwendungen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan	

1 Einführung und Anlass

Auf Grundlage des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) [2], § 47d BImSchG sind für sämtliche Ballungsräume sowie für sämtliche Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken und der Großflughäfen Lärmaktionspläne aufzustellen mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Gem. § 47b BImSchG ist eine Hauptverkehrsstraße eine Bundesfernstraße, Landesstraße oder auch sonstige grenzüberschreitende Straße, die jeweils ein Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr aufweist.

Durch die 34. BImSchV [3] wird das Ermittlungsverfahren für die Lärmsituation festgelegt. Die 34. BImSchV gilt für die Kartierung von Umgebungslärm und konkretisiert die Anforderungen an Lärmkarten nach § 47c BImSchG. Danach sind bestimmte Pegelbereiche darzustellen und es ist die Anzahl der Menschen innerhalb der jeweiligen Pegelbereiche anzugeben.

Die Gemeinde Irschenberg 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 8 (München – Salzburg) ist im Gebiet der Gemeinde Irschenberg eine relevante Anzahl von Menschen durch einen erheblichen Lärmpegel belastet. Dies erfordert die Aufstellung eines Lärmaktionsplans zur Regelung von „Lärmproblemen und Lärmauswirkungen“ zumindest für die kartierten Gebiete, in denen die Werte gem. § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 der 34. BImSchV dargestellt sind. Bei den „Orten“ handelt es sich um das Gebiet um die genannte Hauptlärmquelle, wobei Planungen zum Schutz einzelner Objekte nicht erforderlich sind.

Der Lärmaktionsplan für die Autobahn A 8 für den Bereich der Gemeinde Irschenberg 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 Irschenberg nicht betroffen, da aufgrund der damals maßgeblichen höheren Anhaltswerte L_{DEN} von 70 dB(A) bzw. L_{Night} von 60 dB(A) kein Lärmbrennpunkt gegeben war.

2 Beschreibung der Lärmquelle und der örtlichen Situation

2.1 Örtliche Situation und Verkehrsstruktur

In den nachfolgenden Abbildungen sind der großräumige Verlauf der Bundesautobahn A 8, der Verlauf in der Gemeinde Irschenberg und der Flächennutzungsplan der Gemeinde Irschenberg dargestellt.

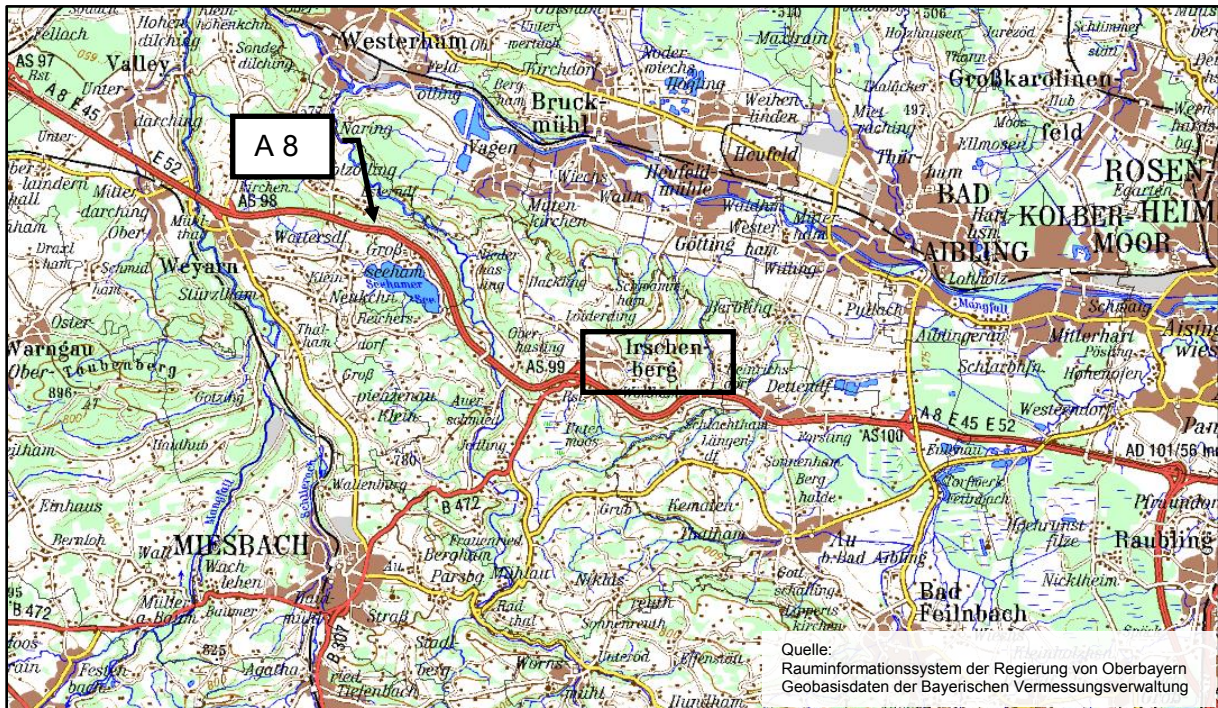


Abbildung 2: Übersichtskarte Bundesautobahn A 8 [4]

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

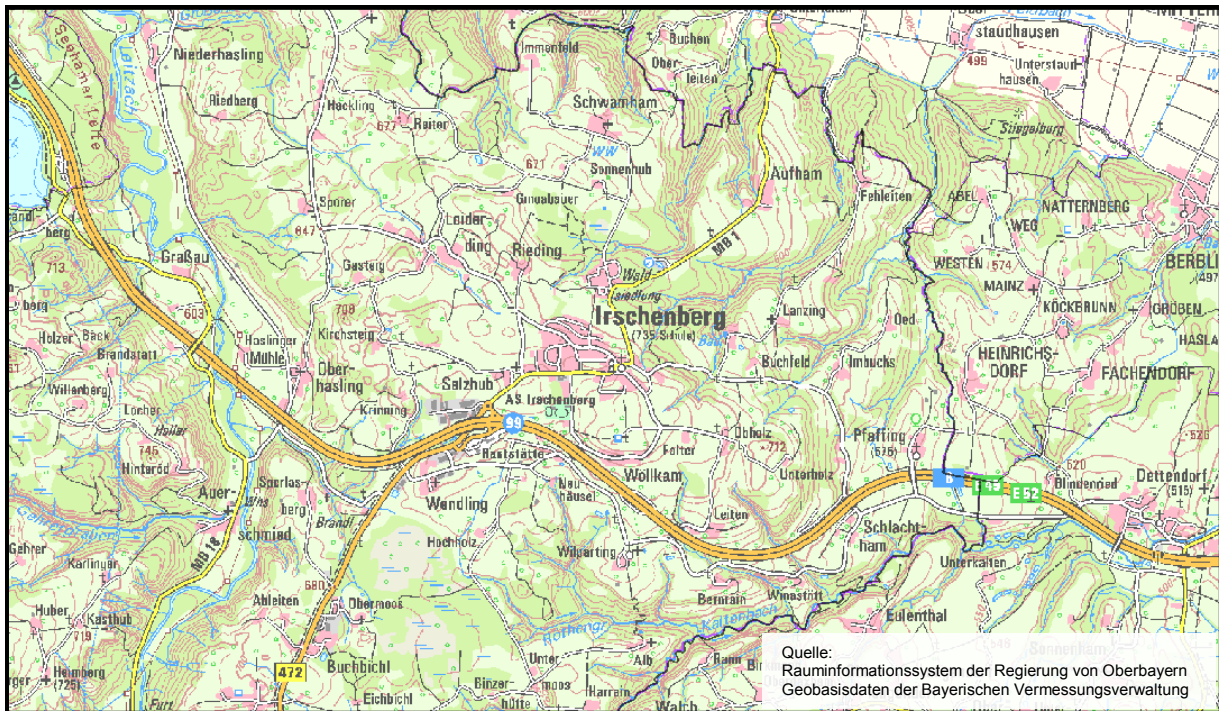


Abbildung 3: Ortskarte Irschenberg [4]

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

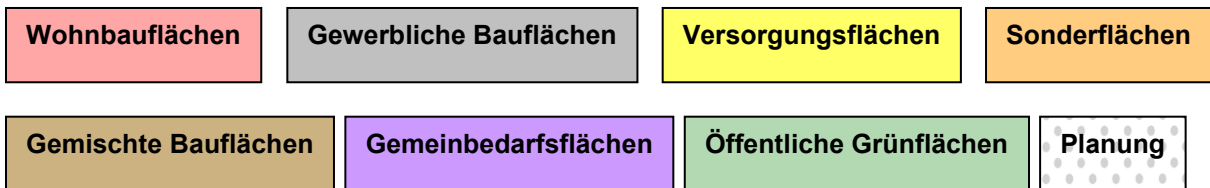


Abbildung 4: Flächennutzungsplan Irschenberg mit Legende [4]

2.2 Verkehrsaufkommen auf der Autobahn und Entwicklung

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

Bundesautobahn	Abschnitt	DTV 2010 (Lkw-Anteil Tag/Nacht in %)	Prognose DTV 2030 (Lkw-Anteil Tag/Nacht in %)
A 8	AS Weyarn – AS Irschenberg	78.400 (11,8/25,7)	88.500 (12,8/24,7)
	AS Irschenberg – AS Bad Aibling	80.820 (11,8/25,7)	91.000 (12,4/24,1)

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

AS: Anschlussstelle

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

2.3 Geschwindigkeiten auf der Autobahn

Die Geschwindigkeiten auf der Autobahn A 8 im Bereich Irschenberg sind folgendermaßen geregelt [5]:

- Fahrtrichtung Salzburg:
 - von km 31,549 bis km 41,714 Geschwindigkeitsbegrenzung 120 km/h Grundversorgung ganztags in der Streckenbeeinflussungsanlage aus Gründen der Verkehrssicherheit
 - von km 41,714 bis km 46,207 Geschwindigkeitsbegrenzung 100 km/h Grundversorgung ganztags in der Streckenbeeinflussungsanlage aus Gründen der Verkehrssicherheit
- Fahrtrichtung München:
 - von km 45,160 bis km 42,200 vorübergehend angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzung 100 km/h ganztags in der Streckenbeeinflussungsanlage aus Gründen der Verkehrssicherheit wegen Aufhebung des vormals vor 2004 bestandenen LKW-Überholverbots
 - von km 42,200 bis km 39,000 Geschwindigkeitsbegrenzung 100 km/h Grundversorgung ganztags in der Streckenbeeinflussungsanlage aus Gründen der Verkehrssicherheit
 - von km 39,000 bis km 35,250 Geschwindigkeitsbegrenzung 130 km/h Grundversorgung ganztags in der Streckenbeeinflussungsanlage aus Gründen der Verkehrssicherheit

3 Zuständigkeiten

Zuständige Behörde im Sinne von § 47e Abs. 1 BImSchG für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen nach § 47d BImSchG für Bundesautobahnen sind in Bayern die (Bezirks-) Regierungen (Art. 8a Abs. 2 Bayerisches Immissionsschutzgesetz (BayImSchG) [6]); im Fall von Irschenberg 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, d.h. hier dem Bund bzw. wegen der Ausführung dieser Bundesverwaltung durch die Länder, der Autobahndirektion Südbayern [ABDSB] als zuständige Landesbehörde. 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 BImSchG waren bis zum 30.06.2007 für die Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern, für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (ca. 16.400 Kfz/24 h), für Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen pro Jahr (ca. 164 Züge/24 h) und für Großflughäfen Lärmkarten zu fertigen. Bis zum 18.07.2008 waren nach § 47d BImSchG für Ballungsräume und Orte in der Nähe dieser Verkehrswege bei problematischen Lärmsituationen Lärmaktionspläne aufzustellen (1. Stufe). Für die kleineren Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern und Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (ca. 8.200 Kfz/24 h) gelten entsprechende Fristen bis 30.06.2012 für die Kartierung bzw. 18.07.2013 für die Lärmaktionspläne (2. Stufe).

Aufgrund der Verzögerungen bei der Umsetzung der EG-Richtlinie in deutsches Recht sowie bei der Festlegung der landesrechtlichen Zuständigkeiten können bzw. konnten die o. g. Termine nicht eingehalten werden.

Einschlägige Norm für die Ausarbeitung und Durchführung der Lärmaktionspläne ist § 47d BImSchG, der für die Mindestanforderungen an die Lärmaktionspläne auf den Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie verweist.

Wesentliche Bestandteile eines Lärmaktionsplans sind neben der Beschreibung der Lärmbelastungssituation die Benennung von Maßnahmen zur Lärminderung. Hierbei wird unterschieden in:

- Maßnahmen, die aufgrund anderer (Fach-)Planungen unter Einbeziehung von Maßnahmen der Verkehrsbehörden und der kommunalen Bauleitplanung bereits erfolgt oder geplant sind und

- Maßnahmen, die darüber hinaus im Rahmen der Lärmaktionsplanung geprüft und festgelegt werden sollen.

Zeitlich wird differenziert in:

- bereits vorhandene oder kurz vor Umsetzung befindliche Maßnahmen,
- Maßnahmen, die für die nächsten 5 Jahre geplant sind und
- Maßnahmen, die im Rahmen einer langfristigen (Lärminderungs-)Strategie beabsichtigt sind.

Lärmaktionspläne sind verbindliche Handlungskonzepte für die Träger der öffentlichen Verwaltung. Diese haben die Vorgaben des Lärmaktionsplans im Rahmen der jeweils einschlägigen Rechtsvorschriften umzusetzen. Eine unmittelbare Außenwirkung zugunsten oder 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. Es gibt hierbei zwei Möglichkeiten.

Nach der ersten Möglichkeit gemäß § 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG sind die Maßnahmen, die in Lärmaktionsplänen festgelegt werden durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach dem BImSchG oder anderen Rechtsvorschriften zwingend durchzusetzen. Beispiele für behördliche Anordnungen bzw. sonstige Entscheidungen sind insbesondere Verkehrsbeschränkungen und -verbote nach § 45 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) [9].

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

Nach der zweiten Möglichkeit im Rahmen der Bindungswirkung haben gemäß § 47 d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG, sofern im Lärmaktionsplan planungsrechtliche Festlegungen (insb. Verkehrswegeplanung, Schallschutzmaßnahmen in der Bauleitplanung) vorgesehen sind, die zuständigen Planungsträger diese Vorgaben bei ihren späteren Planungen zu berücksichtigen, d. h. diese sind mit den übrigen von der Planung betroffenen öffentlichen und privaten Belangen abzuwägen. Sie nehmen somit die Entscheidung, ob und in welcher Form eine bestimmte (Verkehrs-)Planung erfolgt, nicht vorweg. Planungsrechtliche Festlegungen können alle Ebenen der räumlichen Gesamtplanung (insb. Raumordnung, Linienbestimmung von Verkehrswegen sowie Bebauungspläne) betreffen. Die eingeschränkte Bindungswirkung des § 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG erfasst auch andere behördlichen Planungsentscheidungen, welche eine umfassende Abwägung widerstreitender Interessen voraussetzen, wie insb. die Planfeststellung von Infrastrukturvorhaben.

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

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

Gem. Umgebungslärmrichtlinie und in Übereinstimmung mit der Richtlinie über den freien Zugang zu Informationen über die Umwelt [12] ist die Öffentlichkeit über die Lärmkarten und Aktionspläne zu informieren. Bei der Ausarbeitung der Aktionspläne ist darüber hinaus auch die Öffentlichkeit anzuhören und deren Mitwirkung sicherzustellen. Bei der Aufstellung der Lärmaktionspläne ist die Öffentlichkeit zu beteiligen und zu unterrichten.

Die Lärmkarten und Lärmaktionspläne sind alle fünf Jahre nach ihrer Erstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten (vgl. § 47c Abs. 4 BImSchG und § 47d Abs. 5 BImSchG).

Haushaltsvorbehalt

Die in den Lärmaktionsplänen enthaltenen Maßnahmen werden im Rahmen vorhandener Stellen und Mittel umgesetzt und lösen keine Ansprüche nach dem Konnexitätsprinzip aus.

Strategische Umweltprüfung (SUP)

Der Lärmaktionsplan enthält keine planungsrechtlichen Vorgaben für Vorhaben nach Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) [13]. Ebenfalls werden keine anderen rechtlichen Vorgaben durch den Plan gesetzt, die zwingend Auswirkungen auf Vorhaben nach Anlage 1 zum UVPG haben. Der Plan enthält vielmehr lediglich Einzelmaßnahmen zur Verbesserung in verschiedenen Bereichen. Festlegungen mit Bedeutung für spätere Zulassungsentscheidungen werden nicht getroffen. Damit besteht keine Verpflichtung zur Durchführung einer SUP bei der Aufstellung dieses Lärmaktionsplans.

Ablauf der Lärmaktionsplanung

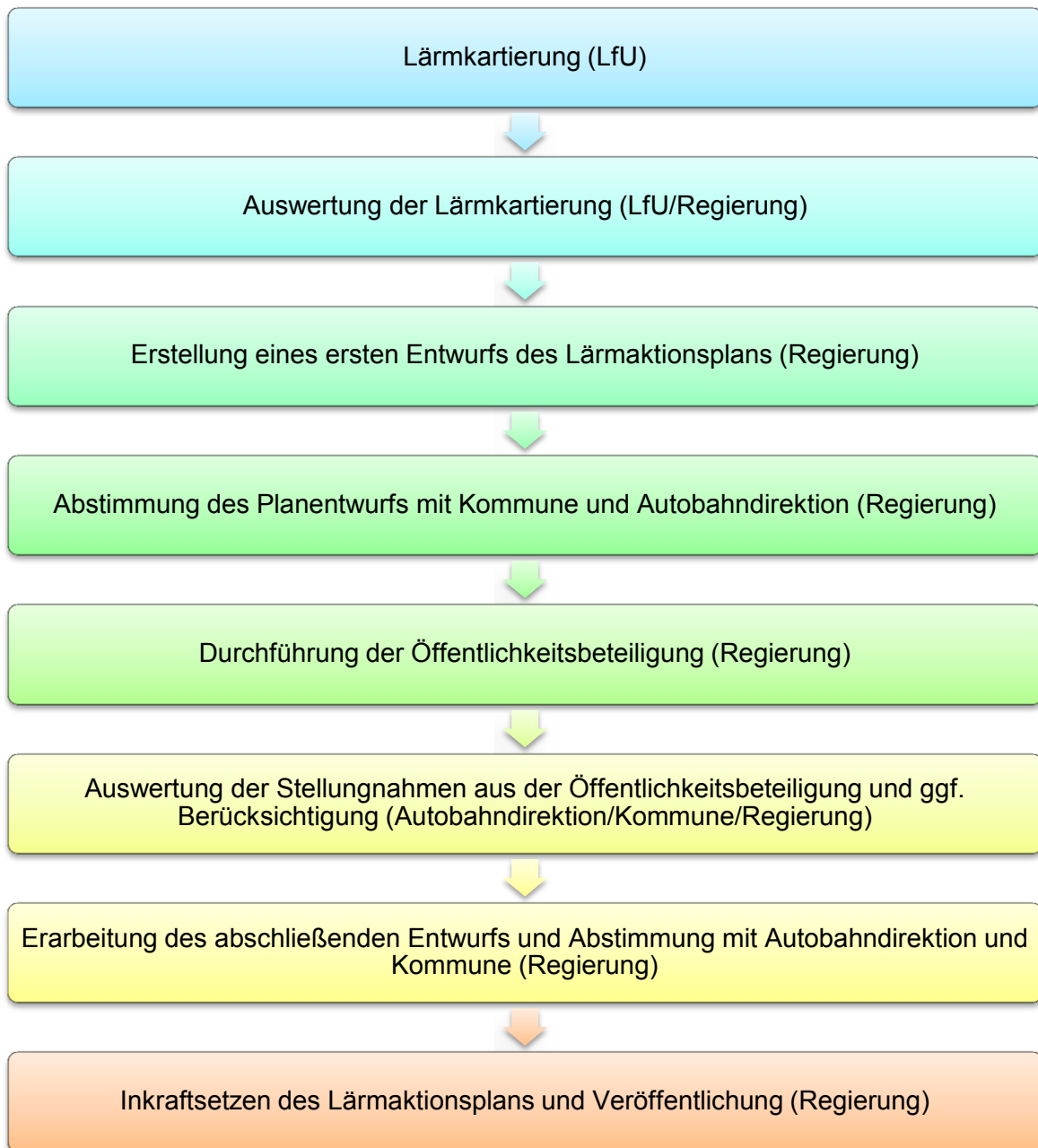


Abbildung 5: Ablauf der Lärmaktionsplanung

4.2 Lärmkarten

Aufbauend auf der Lärmkartierung erfolgt die Lärmaktionsplanung, daher kommt der Lärmkartierung eine besondere Bedeutung zu. Die Anforderungen an die Lärmkarten hat der Bund durch die Verordnung über die Lärmkartierung vom 06.03.2006 (34. BImSchV, BGBl. I S. 516) festgelegt.

Die bis zur Einführung harmonisierter europäischer Regelungen vorläufigen Berechnungsmethoden für Lärmkarten nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie wurden am 17.08.2006 bekannt gemacht und im Bundesanzeiger Nr. 154a [14] veröffentlicht. Im Einzelnen sind folgende Verfahren anzuwenden:

- VBUS: Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen,
- VBUSch: Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen,
- VBUF: Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen und
- VBUI: Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe

Die Ermittlung der Anzahl der durch Umgebungslärm belasteten Personen und die Größe der belasteten Flächen werden durch die vorläufige Berechnungsmethode VBEB [15] vorgenommen. Einzelheiten hierzu können dem Anhang 1 entnommen werden.

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

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

Der Dauerschallpegel L_{DEN} wird aus den Kenngrößen L_{Day} für den Zeitraum von 06:00 bis 18:00 Uhr, $L_{Evening}$ für den Zeitraum von 18:00 bis 22:00 Uhr und L_{Night} für den Zeitraum von 22:00 bis 06:00 Uhr ermittelt; die größere Störwirkung von Geräuschen in den Abend- und Nachtstunden wird dabei durch Zuschläge berücksichtigt.

4.3 Geltende Grenzwerte

4.3.1 Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung

Die Umgebungslärmrichtlinie wie auch die §§ 47a-f BImSchG enthalten keine Grenzwerte und auch keine unmittelbare Rechtsgrundlage für die Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans. Für die Wirkung verweist § 47d Abs. 6 BImSchG auf die entsprechenden Regelungen zu den Luftreinhalteplänen in § 47 Abs. 6 BImSchG, wonach die Umsetzung der festgelegten Maßnahmen auf der Grundlage des jeweiligen Fachrechts durch die jeweils zuständigen Behörden zu erfolgen hat. Die Behörden sind an den Lärmaktionsplan gebunden; eine Ausnahme bilden planerische Festlegungen, diese haben die Planungsträger bei ihren Planungen lediglich zu berücksichtigen (§ 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG).

Auslösewerte für Lärmaktionspläne sind weder durch die EU noch durch den Bund gesetzlich festgelegt. Um die Lärmaktionsplanung auf die Lärmbrennpunkte zu fokussieren, hat das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit – StMUG (jetzt: StMUV) den Regierungen gem. den überarbeiteten „Hinweisen zur Lärmaktionsplanung in Bayern für die Regierungen“ vom 31.07.2012 [16] für Straßenverkehrslärm als Anhalt die Überschreitung

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

vorgegeben, wenn gleichzeitig mehr als 50 Einwohner nach VBEB in einem zusammenhängenden Siedlungsgebiet betroffen sind.

Ab diesen Werten wird eine Lärmaktionsplanung in Erwägung gezogen.

Anmerkung:

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

Zur Bewertung der Lärmbetroffenheit der Bevölkerung wird auf den immissionsschutzfachlich kritischeren **Nachtzeitraum** abgestellt. D. h., Grundlage für die Abschätzung der Anzahl der infolge von Schallschutzmaßnahmen an Bundesautobahnen entlasteten Personen ist die Zahl derjenigen Bewohner von Gebäuden mit einer Lärmbelastung nachts (L_{Night}) > 57 dB(A). Damit werden gleichzeitig die betroffenen Gebäude bzw. deren Bewohner mit einer über den gesamten Tageszeitraum gemittelten Lärmbelastung (L_{DEN}) > 67 dB(A) erfasst, da an diesen Gebäuden auch der Wert L_{Night} von 57 dB(A) überschritten wird.

Nur soweit schutzwürdige Nutzungen ausschließlich in der Tagzeit erfolgen (wie z. B. Schule, Kindergarten), wird zur Abschätzung der Betroffenenzahlen der L_{DEN} betrachtet.

4.3.2 Rechtsgrundlagen für den Lärmschutz an Straßen

Beim Lärmschutz an Straßen wird grundsätzlich nach Lärmvorsorge und Lärmsanierung unterschieden, wie nachstehendes Schema zeigt. Die Unterscheidung ist insb. für die Umsetzbarkeit von Maßnahmen und zur Festlegung von Ansprüchen auf Lärmschutz entscheidend.

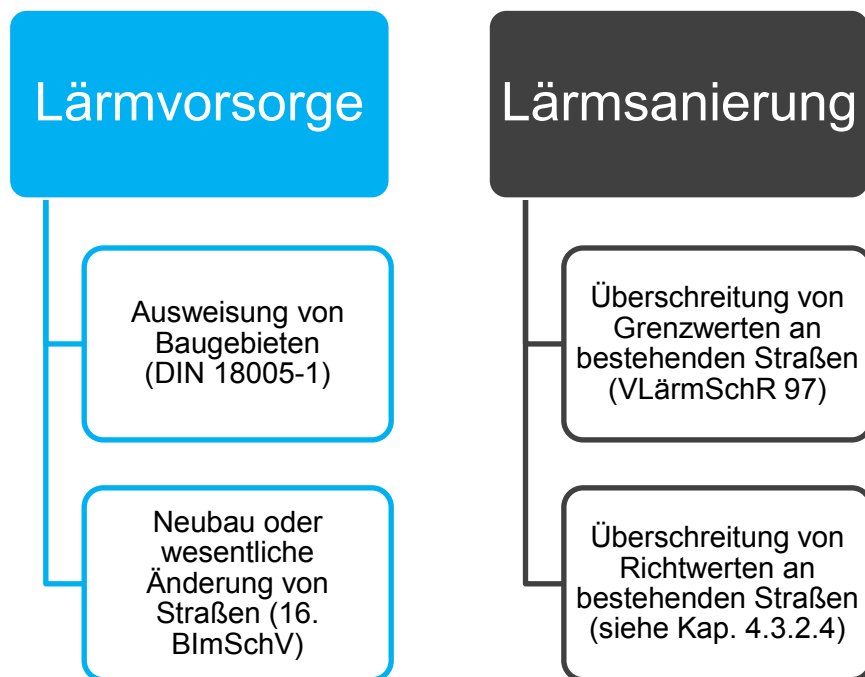


Abbildung 6: Schaubild Lärmschutz an Straßen

Die Lärmvorsorge dient dem Zweck, dem Entstehen erheblicher Belästigungen sowie gesundheitlicher Gefährdungen bei der Ausweisung von Baugebieten und bei Straßenneubauvorhaben bzw. wesentlichen Änderungen bestehender Straßen vorzubeugen und diese zu vermeiden.

Die Lärmsanierung dient dem Zweck, an bestehenden Straßen die Lärmbelastung zu mindern. Sie kann sowohl aus aktiven Lärmschutzmaßnahmen, wie z. B. Lärmschutzwänden, -wällen oder lärminderndem Asphalt, als auch aus passiven Lärmschutzmaßnahmen, wie z. B. Lärmschutzfenstern und Lüftungseinrichtungen, sowie aus straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen, wie z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen und Verkehrsverboten, bestehen.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind die jeweiligen materiellen Regelungen des nationalen Fachrechts heranzuziehen.

4.3.2.1 Lärmschutz in der Bauleitplanung

Bei der Ausweisung und Änderung von Baugebieten an bestehenden Straßen im Rahmen der Bauleitplanung ist gem. § 5 Abs. 2 Nr. 6 und § 9 Abs. 1 Nr. 24 Baugesetzbuch (BauGB) [17] der Schutz vor erheblichen Verkehrslärmeinwirkungen sicherzustellen. Zudem ist ein vorbeugender Schallschutz anzustreben. Hierzu wird die DIN 18005-1 (Schallschutz im Städtebau Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung) [18] zur Anwendung empfohlen [19]. Für die Beurteilung sind die im Beiblatt 1 zur DIN 18005-1 [20] genannten Orientierungswerte heranzuziehen. Diese sind aus der Sicht des Schallschutzes im Städtebau erwünschte Zielwerte, jedoch keine Grenzwerte. Für die einzelnen Nutzungen sind im Beiblatt 1 zur DIN 18005-1 folgende Orientierungswerte angegeben:

Nutzungen	Orientierungswert in dB(A) tags (06:00-22:00 Uhr)	Orientierungswert in dB(A) nachts (22:00-06:00 Uhr)
reine Wohngebiete (WR), Wochenendhaus- und Fe- riehausgebiete	50	40 bzw. 35
allgemeine Wohngebiete (WA), Kleinsiedlungsge- biete (WS) und Camping- platzgebiete	55	45 bzw. 40
Friedhöfe, Kleingarten- und Parkanlagen	55	55
besondere Wohngebiete (WB)	60	45 bzw. 40
Dorfgebiete (MD) und Mischgebiete (MI)	60	50 bzw. 45
Kerngebiete (MK) und Gewerbegebiete (GE)	65	55 bzw. 50
bei sonstigen Sonderge- bieten, soweit sie schutz- bedürftig sind, je nach Nutzungsart	45 bis 65	35 bis 65

Tabelle 2: Orientierungswerte gem. Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 [20]

Bei zwei angegebenen Nachtwerten soll der niedrigere für Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm sowie für Geräusche von vergleichbaren öffentlichen Betrieben gelten. D. h. für Verkehrslärm ist der höhere Nachtwert heranzuziehen.

Die Orientierungswerte sollten bereits auf den Rand der Bauflächen oder der überbaubaren Grundstücksflächen in den jeweiligen Baugebieten oder der Flächen sonstiger Nutzung bezogen werden.

4.3.2.2 Lärmschutz bei neuen und wesentlich geänderten Verkehrswegen

Gem. § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen (Straßen und Schienenwegen) sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch 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 16. BImSchV konkretisiert.

Für die einzelnen Nutzungen sind folgende Immissionsgrenzwerte festgelegt:

Immissionsort	Immissionsgrenzwert in dB(A) tags (06:00-22:00 Uhr)	Immissionsgrenzwert in dB(A) nachts (22:00-06:00 Uhr)
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime	57	47
Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	59	49
Kern-, Misch-, Dorfgebiete	64	54
Gewerbegebiete	69	59

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

Nach §§ 3 und 4 der 16. BImSchV sind die Beurteilungspegel für Straßen nach Anlage 1 und für Schienenwege nach Anlage 2 dieser Verordnung zu berechnen. D. h. für die Berechnung von Straßenverkehrslärm sind die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-90) [21] und für Schienenverkehrslärm die „Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen“ (Schall 03) [22] heranzuziehen.

Da die Ermittlung der Lärmbelastung durch Straßen nach nationalem Recht nach der RLS-90 erfolgt, können deren Ergebnisse von denen der VBUS z. T. erheblich abweichen.

Für die Lärmvorsorge sollen aktive Schallschutzmaßnahmen, wie Schallschutzwände/-wälle, lärmindernde Fahrbahnoberflächen oder Einhausungen, eingesetzt werden.

4.3.2.3 Lärmsanierung an bestehenden Straßen durch bauliche Maßnahmen

Nach geltender Rechtslage besteht kein Rechtsanspruch auf eine Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Straßen durch den Baulastträger.

Nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97, VkBf. 1997 S. 434 [23]) kann Lärmschutz durch bauliche Maßnahmen an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) jedoch als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Als Lärmschutzmaßnahmen kommen aktive und/oder passive bauliche Maßnahmen in Betracht.

Freiwillige Lärmschutzmaßnahmen setzen nach VLärmSchR 97 voraus, dass die folgenden Immissionsgrenzwerte außen vor Wohn- und Aufenthaltsräumen überschritten werden:

Immissionsort	Immissionsgrenzwert in dB(A) tags (06:00-22:00 Uhr)	Immissionsgrenzwert in dB(A) nachts (22:00-06:00 Uhr)
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	67	57
Kern-, Misch-, Dorfgebiete	69	59
Gewerbegebiete	72	62

Tabelle 4: Abgesenkte Lärmsanierungsgrenzwerte gem. Nr. 37.1 der VLärmSchR 97 [23]

Die VLärmSchR 97 wurden mit Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 [24] den Obersten Straßenbaubehörden der Länder bekannt gegeben. Die Anwendung wird auch für Straßen, die nicht in der Baulast des Bundes liegen, empfohlen. Weitere Einzelheiten sind in den VLärmSchR 97 geregelt. Dabei ist zu beachten, dass die Auslösewerte unter Nr. 37.1 der VLärmSchR 97 im Jahr 2010 um 3 dB(A) auf die o. g. Lärmsanierungsgrenzwerte abgesenkt wurden.

4.3.2.4 Lärmschutz an bestehenden Straßen durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

Als straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen kommen grundsätzlich die folgenden Maßnahmen in Betracht:

- Verkehrslenkung,
- Lichtzeichenregelung,
- Geschwindigkeitsbeschränkungen und
- Verkehrsverbote.

Ermächtigungsgrundlagen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohn-/Bevölkerung vor Lärm enthält § 45 StVO.

Für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen an bestehenden Straßen sind die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV, VkB1. 2007 S. 767 [25]) maßgebend.

Nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV liegt es im Ermessen der Straßenverkehrsbehörde straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen anzuordnen, wenn die folgenden Immissionsrichtwerte außen vor Wohn- und Aufenthaltsräumen überschritten werden:

Immissionsort	Immissionsrichtwert in dB(A) tags (06:00-22:00 Uhr)	Immissionsrichtwert in dB(A) nachts (22:00-06:00 Uhr)
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	70	60
Kern-, Misch-, Dorfgebiete	72	62
Gewerbegebiete	75	65

Tabelle 5: Immissionsrichtwerte gem. Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV [25]

Die aktuelle Rechtsprechung wendet neben diesen Lärmschutz-Richtlinien-StV auch die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV als ermessensauslösende Schwelle (entsprechend) an (siehe auch Kap. 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 Irschenberg

5.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten (Isophonenkarten)

Die Lärmimmissionen von Straßen werden unter Berücksichtigung der durchschnittlichen jährlichen Verkehrsbelastung und weiterer Parameter (Lkw-Anteil, Geschwindigkeit, Straßenoberfläche, Steigung, Entfernung, Abschirmung ...) nach festgelegten Verfahren berechnet. Für die Straßen ist dies das vorläufige Berechnungsverfahren VBUS (siehe Kap. 4.2).

Die Ergebnisse der Lärmkartierung an den Bundesautobahnen werden in Form von Lärmkarten mit einer flächenhaften Isophonendarstellung (Linien gleichen Schalldrucks) der Lärmpegel für 24 Stunden (L_{DEN}) bzw. für die Nacht (L_{Night}) und statistischen Angaben zur Lärm-betroffenheit angezeigt.

Die Darstellung der Lärmpegel [Einheit: dB(A)] erfolgt durch Isophonen (Linien gleichen Schalldrucks), die in den Karten durch die Ränder farbiger Flächen in 5-dB-Klassen dargestellt werden. Zusätzlich ist in der Karte L_{DEN} die 67 dB(A)-Isophone bzw. in der Karte L_{Night} die 57 dB(A)-Isophone abgebildet.

Die Lärmkarten sind im Internet unter der Adresse www.umgebungs-laerm.bayern.de abrufbar.

Die folgenden Abbildungen stellen die Belastungssituation in Irschenberg dar.

Im Anhang 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 (Verkehrszählung 2010) herangezogen. Entsprechend einer Materialbeschreibung der Straßenbeläge (der ABDSB) hat das LfU Korrekturwerte für unterschiedliche Straßenoberflächen (D_{StrO}) den Straßengeometrien zugewiesen.

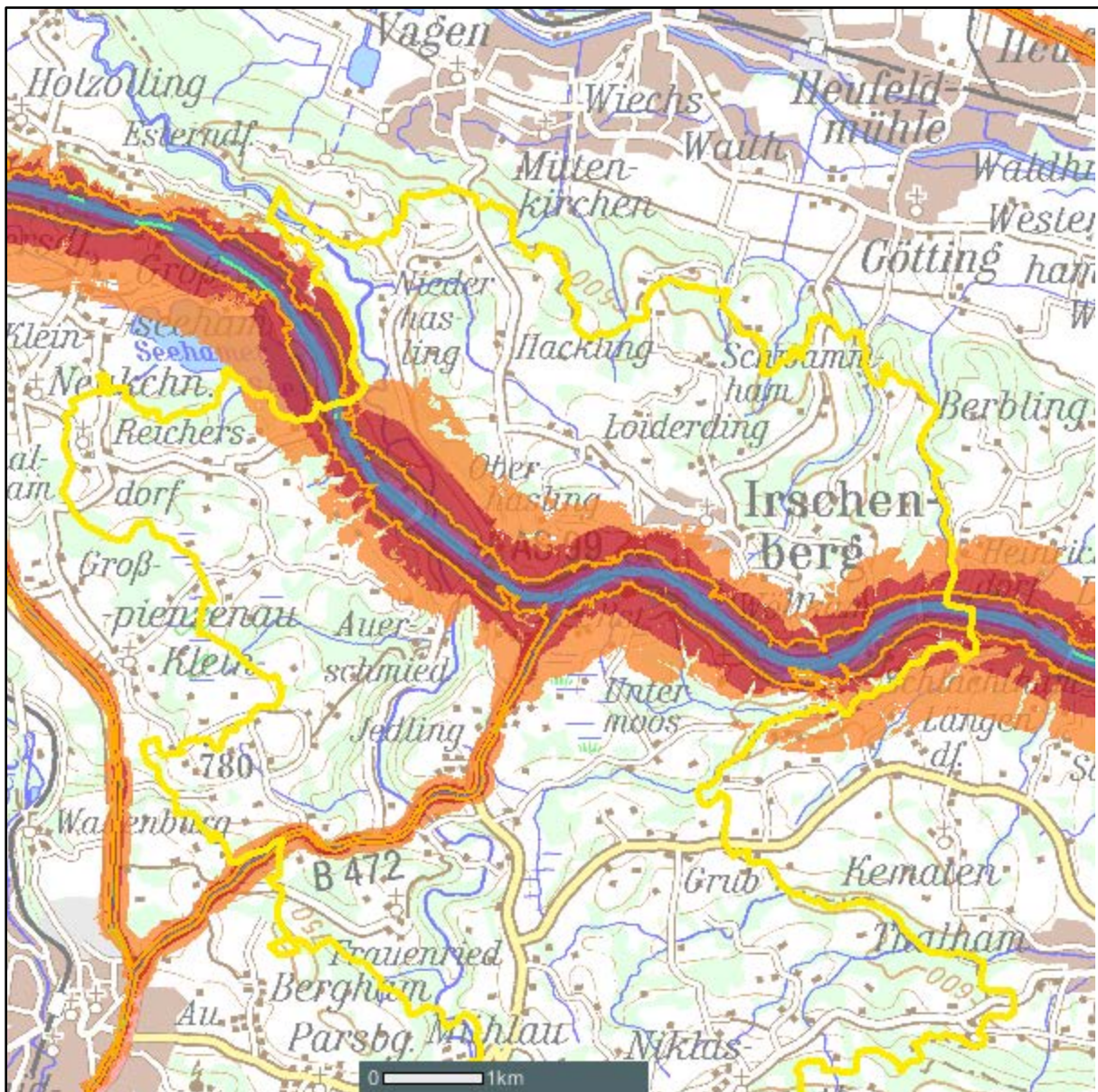


Abbildung 7: Lärmkarte (L_{DEN}) [26]

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

Fachdaten: © Bayerisches Landesamt für Umwelt

Geobasisdaten: Topografische Karten, Luftbilder
© Bayerische Vermessungsverwaltung

www.geodaten.bayern.de
© GeoBasis-DE / BKG 2010
www.bkg.bund.de

Satellitenbild IRS-1 C/D Mosaik
© 2000 GAF AG, EUROMAP
www.gaf.de, www.euromap.de

Legende:

Gemeinde (Navigation)



Suchergebnis



Isophone Lden 67 dB(A)

**Hauptverkehrsstraßen,
Lden**



> 55 - 60 dB(A)



> 60 - 65 dB(A)



> 65 - 70 dB(A)



> 70 - 75 dB(A)



> 75 dB(A)



Lärmschutzeinrichtungen

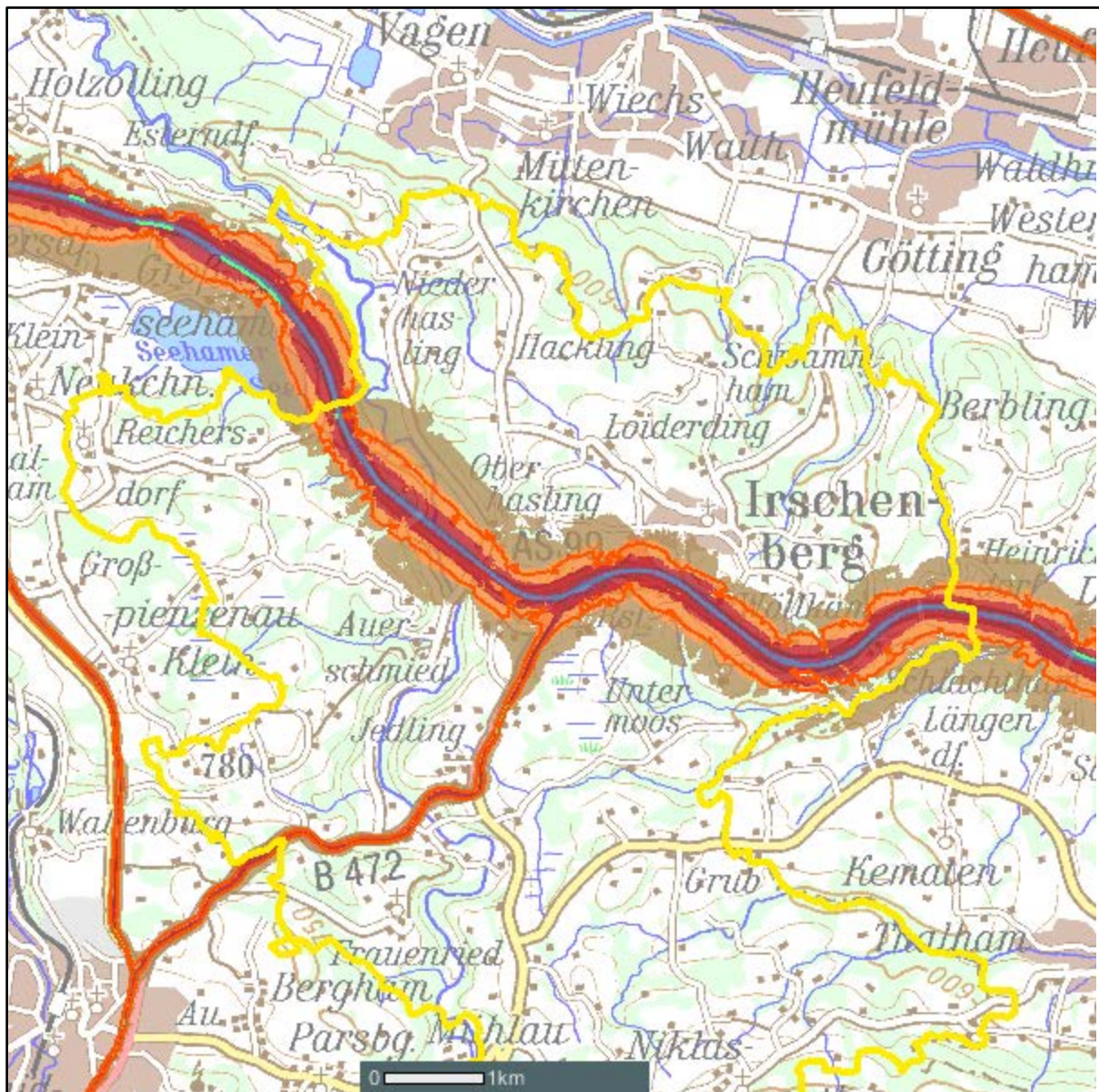


Abbildung 8: Lärmkarte (L_{Night}) [26]

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

Fachdaten: © Bayerisches Landesamt für Umwelt

Geobasisdaten: Topografische Karten, Luftbilder
© Bayerische Vermessungsverwaltung

www.geodaten.bayern.de
© GeoBasis-DE / BKG 2010
www.bkg.bund.de

Satellitenbild IRS-1 C/D Mosaik
© 2000 GAF AG, EUROMAP
www.gaf.de, www.euromap.de

Legende:

Gemeinde (Navigation)



Suchergebnis



Isophone LNight 57 dB(A)

**Hauptverkehrsstraßen,
LNight**



> 50 - 55 dB(A)



> 55 - 60 dB(A)



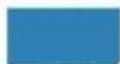
> 60 - 65 dB(A)



> 65 - 70 dB(A)



> 70 - 75 dB(A)



> 75 dB(A)



Lärmschutzeinrichtungen

5.2 Lärmstatistik für die Gemeinde Irschenberg 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 Irschenberg belasteten Einwohner, Flächen, Schulen und Krankenhäuser.

L_{DEN}		L_{Night}	
Pegelbereich [dB(A)]	Belastete [Einwohner]	Pegelbereich [dB(A)]	Belastete [Einwohner]
-		50 < L _{Night} ≤ 55	168
55 < L _{DEN} ≤ 60	205	55 < L _{Night} ≤ 60	123
60 < L _{DEN} ≤ 65	157	60 < L _{Night} ≤ 65	49
65 < L _{DEN} ≤ 70	82	65 < L _{Night} ≤ 70	4
70 < L _{DEN} ≤ 75	33	L _{Night} > 70	0
L _{DEN} > 75	1	-	
L _{DEN} > 67	69	L _{Night} > 57	120

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

L_{DEN}			
Pegelbereich [dB(A)]	Belastete Flächen [km ²]	Belastete Schulen [-]	Belastete Krankenhäuser [-]
L _{DEN} > 55	11,39	1	0
L _{DEN} > 65	3,95	0	0
L _{DEN} > 75	0,93	0	0

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

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

5.2.2 Lärmstatistik für die Autobahn

Von Seiten des LfU ist eine zusätzliche Auswertung für die Bundesautobahn A 8 im Bereich von Irschenberg erfolgt. Daraus ergibt sich die nachfolgende Lärmstatistik:

L_{DEN}		L_{Night}	
Pegelbereich [dB(A)]	Belastete [Einwohner]	Pegelbereich [dB(A)]	Belastete [Einwohner]
	A 8		A 8
-		50 < L _{Night} ≤ 55	77
55 < L _{DEN} ≤ 60	51	55 < L _{Night} ≤ 60	104
60 < L _{DEN} ≤ 65	99	60 < L _{Night} ≤ 65	45
65 < L _{DEN} ≤ 70	72	65 < L _{Night} ≤ 70	5
70 < L _{DEN} ≤ 75	32	L _{Night} > 70	0
L _{DEN} > 75	1	-	
L _{DEN} > 67	63	L _{Night} > 57	111

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

L_{DEN}			
Pegelbereich [dB(A)]	Belastete Flächen [km ²]	Belastete Schulen [-]	Belastete Krankenhäuser [-]
	A 8	A 8	A 8
L _{DEN} > 55	4,58	0	0
L _{DEN} > 65	3,63	0	0
L _{DEN} > 75	0,88	0	0

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

Nach der Auswertung des LfU [31] sind entlang der in der Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern gelegenen Autobahn in der Gemeinde Irschenberg nach VBEB 63 Einwohner von einem Pegel L_{DEN} > 67 dB(A) bzw. 111 Einwohner von einem Pegel L_{Night} > 57 dB(A) betroffen.

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

Die Aufgabe der Lärmaktionsplanung an Bundes- und Staatsstraßen und in den Ballungsräumen obliegt – wie in Kap. 3 ausgeführt wurde – den Gemeinden.

6 Lärminderungsmaßnahmen

6.1 Grundsätzlich mögliche Maßnahmen zur Lärminderung bei Autobahnen

Grundsätzlich bieten sich nachfolgende Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung auf Autobahnen an:

- Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge
- Instandsetzung eines vorhandenen 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 Bundesautobahnen i. d. R. nicht möglich. Diese Straßen sind genau dafür errichtet worden, um den Verkehr zu bündeln und nachgeordnete Straßen und Ortsdurchfahrten vom Verkehr zu entlasten. Dies gilt insbesondere auch für den Lkw-Verkehr.

Nähere Ausführungen zu den aufgezeigten Maßnahmen und zu den rechtlichen Grundlagen des Lärmschutzes können ferner der Umweltwissen-Publikation „Lärm – Straße und Schiene“ des LfU vom Juli 2014 unter folgender Adresse entnommen werden:

http://www.lfu.bayern.de/umweltwissen/doc/uw_36_laerm_strasse_schiene.pdf

Startseite des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (LfU):

<http://www.lfu.bayern.de>

Weiterhin können auf den Internetseiten des Umweltbundesamtes (UBA) umfangreiche Informationen zur Verkehrslärminderung abgerufen werden.

Startseite des UBA:

<http://www.umweltbundesamt.de/>

6.2 Bereits vorhandene Maßnahmen

6.2.1 Bei der Kartierung des LfU bereits berücksichtigte Maßnahmen

Das LfU hat im Rahmen der Lärmkartierung Bayern 2012 bei der Ermittlung der Lärmbelastung L_{DEN} und L_{Night} nach VBUS im Gebiet der Gemeinde Irschenberg die in den im Anhang beigefügten Detail-Lärmkarten grün gekennzeichnete (aktive) Schallschutzeinrichtung berücksichtigt. Es handelt sich hierbei um die Schallschutzeinrichtung an der A 8 in Irschenberg am Brandlberg [1].

Laut Aussage der ABDSB handelt es sich bei der o.g. Schallschutzeinrichtung um eine Lärmschutzwand der Autobahndirektion, die ungefähr von Strecken-km 37,625 bis 37,690 an der A 8 verläuft. Die Lärmschutzanlage besteht aus einer ca. 65 m langen Lärmschutzwand mit einer Höhe von im Mittel 3,30 m.

6.2.2 Bereits vorhandene bauliche Maßnahmen der ABDSB

Nach Angabe der Autobahndirektion Südbayern wurden an vier Anwesen im Bereich der Gemeinde Irschenberg (davon jeweils eins in Graßau und Leiten sowie zwei in Schlachtham) passive Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung durchgeführt. Außerdem wurde zwischenzeitlich im Bereich des Ortsteils Wöllkam eine aktive Lärmschutzeinrichtung fertiggestellt, die zum Zeitpunkt der Öffentlichkeitsbeteiligung noch als geplante Maßnahme im Lärmaktionsplanentwurf enthalten war.

Maßnahme V1	Passive Lärmsanierungsmaßnahmen an vier Anwesen in Graßau, Leiten und Schlachtham
Beschreibung	Im Rahmen der Lärmsanierung wurden an vier Anwesen der Gemeinde Irschenberg passive Lärmsanierungsmaßnahmen bezuschusst bzw. ist die Zusage der ABDSB erfolgt.
Lärminderungswirkung	Durch diese Maßnahmen wird Lärmschutz im Innenraum gewährleistet.
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	Durch diese Maßnahmen reduziert sich die Anzahl der belasteten Personen, die von Überschreitungen der Anhaltswerte $L_{DEN} = 67 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} = 57 \text{ dB(A)}$ betroffen sind, real um 18 Personen und anteilig nach VBEB um ca. 10 Personen
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	Die Maßnahmen sind bereits abgeschlossen bzw. es sind Zusagen der ABDSB erfolgt.
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	Passive Lärmschutzeinrichtungen werden mit bis zu 75% der Gesamtkosten bezuschusst.

Tabelle 10: Vorhandene Maßnahme der ABDSB – V1: Passive Lärmsanierungsmaßnahme für vier Anwesen in Graßau, Leiten und Schlachtham

<u>Maßnahme V2</u>	Aktive Lärmschutzanlage an der A 8 München – Rosenheim zum Schutz des Ortsteils Wöllkam der Gemeinde Irschenberg im Rahmen der Lärmsanierung
Beschreibung	Die Maßnahme umfasst eine aktive Lärmschutzanlage von Strecken-km 42,057 bis 42,772 entlang der Richtungsfahrbahn Rosenheim – München. Der Lärmschutz setzt sich aus einem rd. 440 m langen Wall-Wand-Abschnitt mit einer Gesamthöhe bis maximal 7,5 m über Fahrbahnrand und einem rd. 275 m langen Wallabschnitt mit einer Höhe bis 4,5 m über Fahrbahnrand zusammen.
Lärminderungswirkung	Die Lärmschutzeinrichtungen bewirken eine Senkung der Lärmpegel um bis zu 5,3 dB(A).
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	Durch die Lärmschutzanlage reduziert sich die Anzahl der belasteten Personen, die Überschreitungen der Anhaltswerte von $L_{DEN} = 67$ dB(A) bzw. $L_{Night} = 57$ dB(A) ausgesetzt sind. Eine genaue Angabe der Anzahl der entlasteten Personen ist nicht möglich.
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	Die Maßnahme wurde 2015 fertiggestellt
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	Betrag ca. 0,9 Mio. €

Tabelle 11: Vorhandene Maßnahme der ABDSB – V2: Aktive Lärmsanierungsmaßnahme im Bereich Wöllkam [33]

6.2.3 Bereits vorhandene straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen

Auf der Bundesautobahn A 8 sind im Bereich Irschenberg keine straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen vorhanden.

Die unter Ziffer 2.3 aufgeführten aktuellen Geschwindigkeitsregelungen sind aus Gründen der Verkehrssicherheit angeordnet. Wie sich ein eventueller Ausbau des Irschenbergs (Beseitigung der besonderen Gefahrenlage nach der StVO) bzw. Änderungen bei den Überholverboten für LKWs auf die Geschwindigkeitsregelungen auswirken werden, ist momentan nicht abzusehen.

6.2.4 Bereits vorhandene Maßnahmen der Gemeinde Irschenberg

Von Seiten der Gemeinde Irschenberg wurde als Lärmschutzmaßnahme im Bebauungsplan für das nördlich der A 8 gelegene Gewerbegebiet Salzhub festgesetzt, dass dort Betriebswohnungen unzulässig sind. Aktive Schallschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände wurden nicht gefordert. Auch passive Schallschutzmaßnahmen wurden in keinem Bebauungsplan entlang der A 8 festgesetzt.

Ein Schallschutzfensterprogramm wurde von der Gemeinde nicht durchgeführt. Der Gemeinderat hat dies zuletzt im Herbst 2013 abgelehnt.

Zudem, teilte die Gemeinde Irschenberg als schutzwürdige Nutzung, die ausschließlich in der Tagzeit erfolgt, den Betriebskindergarten der Firma Dinzler in Wendling 15 mit.

Zum Vorbringen der Gemeinde wird Folgendes angemerkt:

Es ist davon auszugehen, dass beim Kindergarten baulicher Schallschutz nach DIN 4109 [34] vorgesehen wurde und für Aufenthaltsräume ausreichender Innenraumschutz gewährleistet ist. Bei der DIN 4109 handelt es sich um eine technische Regel aus der Liste der technischen Baubestimmungen, die aufgrund des Art. 3 Abs. 2 Satz 1 BayBO [35] grundsätzlich zu beachten sind.

Ferner sind die Lärmkarten und auch die Lärmaktionspläne alle fünf Jahre nach ihrer Erstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten (vgl. § 47c Abs. 4 BImSchG und § 47d Abs. 5 BImSchG). Die Mitteilung der Gemeinde wird dabei entsprechend berücksichtigt.

Darüber hinaus übermittelte die Gemeinde die berichtigten Angaben zu den Einwohnerzahlen. Diese werden der Abschätzung der entlasteten Personen nach VBEB zugrunde gelegt.

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

Anmerkung:

Während der Lärmaktionsplanung für die Gemeinde Irschenberg wurde vom Bundestag ein neuer Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen beschlossen (Art. 1 des 6. FStrAbÄndG). Hierdurch ergeben sich im Vergleich zum Lärmaktionsplan für die Öffentlichkeitsbeteiligung (Stand 22.01.2016) Änderungen der geplanten Maßnahmen der ABDSB. Ursprünglich war im bisherigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen der 8-streifige Ausbau der A 8 im „Weiteren Bedarf“ eingestuft (ehemals Maßnahme G4 des Lärmaktionsplans für die Öffentlichkeitsbeteiligung, Stand 22.01.2016). Im Rahmen der Erhaltungsmaßnahme im Bereich Leitzachsenke – Dettendorf waren Lärmvorsorgemaßnahmen (ehemals Maßnahme G3) sowie im Rahmen des Erhaltungsprogramms Deckenerneuerungen auf der gesamten Strecke (AK München-Süd – AD Inntal) (ehemals Maßnahme G1) geplant.

Im neuen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist der 8-streifige Ausbau der Autobahn A 8 nun im Bereich AK München-Süd - AD Inntal mit der Dringlichkeit „Vordringlicher Bedarf zur Engpassbeseitigung“ enthalten. Aufgrund der v. g. Änderung wird die ehemals geplante Maßnahme G1 von Seiten der ABDSB nicht weiter verfolgt. Das Projekt „Erhaltungsmaßnahme“ im Bereich Leitzachsenke - Dettendorf (ehemals Maßnahme G3) wurde gestoppt und wird im Rahmen des 8-streifigen Ausbaus weiter geplant. Die ehemals geplanten Maßnahmen G1 und G3 werden daher im aktuellen Lärmaktionsplan der Gemeinde Irschenberg nicht mehr aufgeführt.

Ferner wurde die ehemals geplante Maßnahme G2 „Neubau einer aktiven Lärmschutzanlage zum Schutz des Ortsteils Wöllkam im Rahmen der Lärmsanierung“ zwischenzeitlich fertiggestellt und ist nunmehr als vorhandene Maßnahme V2 im Lärmaktionsplan aufgeführt.

Somit ergeben sich nunmehr folgende geplante bzw. in Umsetzung befindliche Maßnahmen der ABDSB:

An der Bundesautobahn A 8 AK München Süd - AD Inntal sind von Seiten der ABDSB Lärmvorsorgemaßnahmen im Rahmen des 8-streifigen Ausbaus der Autobahn im Bereich AK München-Süd – AD Inntal (ehemals Maßnahme G4, jetzt **Maßnahme G1**) vorgesehen. Wei-

terhin prüft die ABDSB auf Antrag das Anliegen von Bürgern, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (ehemals Maßnahme G5, jetzt **Maßnahme G2**). An der A 8 im Bereich Irschenberg sind bereits aus Gründen der Verkehrssicherheit Geschwindigkeitsbegrenzungen vorhanden (siehe Ziffer 2.3). Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden zudem Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen gefordert. Die ABDSB prüft deshalb unter Berücksichtigung der aktuellen Rechtsprechung, ob die Voraussetzungen für Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen vorliegen und Geschwindigkeitsbegrenzungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Verkehrslärm angeordnet werden können (neue **Maßnahme G3**).

Die o. g. Maßnahmen werden in den folgenden Tabellen näher erläutert:

Maßnahme G1	Lärmvorsorgemaßnahmen im Rahmen des 8-streifigen Ausbaus der BAB A 8 im Bereich AK München Süd und AD Inntal
Beschreibung	Der geplante 8-streifige Ausbau der A 8 im Bereich zwischen dem AK München Süd und dem AD Inntal ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in der Dringlichkeit „Vordringlicher Bedarf zur Engpassbeseitigung“ enthalten. Im Zuge des Ausbaus der A 8 ist Lärmschutz nach den Kriterien der Lärmvorsorge vorzusehen (16. BImSchV). In Bereichen, wo dies erforderlich ist, müssen aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen werden. Soweit passive Maßnahmen erforderlich sind, richten sich die Festlegungen nach den Regelungen der 24. BImSchV.
Lärminderungswirkung	Durch aktive und/oder passive Maßnahmen sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten.
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	Es kann im Ausbaubereich voraussichtlich von einer vollständigen Reduzierung der belasteten Personen, die gem. der Kartierung des LfU von Überschreitungen der Anhaltswerte $L_{DEN} = 67 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} = 57 \text{ dB(A)}$ betroffen sind, ausgegangen werden. Eine nähere Aussage ist aufgrund des frühen Verfahrensstands jedoch nicht möglich und nicht veranlasst.
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	Derzeit werden die Vorentwurfsunterlagen für den Abschnitt Leitzachsenke bis Dettendorf (Irschenberg) erstellt.
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	keine Angabe

Tabelle 12: Geplante Maßnahme der ABDSB – G1: Lärmvorsorgemaßnahmen im Rahmen des 8-streifigen Ausbaus der A 8 im Bereich zwischen AK München Süd und AD Inntal [5]

<u>Maßnahme G2</u>	Prüfung der Anliegen von Bürgern durch die ABDSB, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind
Beschreibung	Nach den VLärmSchR 97 kann bei Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte (gem. 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 Kap. 4.3.2.3). Auf Antrag von Bürgern prüft die ABDSB, ob die Voraussetzungen für die Lärmsanierung vorliegen.
Lärminderungswirkung	Aktive und/oder passive Schutzmaßnahmen werden so vorgesehen, dass an förderfähiger schutzwürdiger Bebauung die Lärmsanierungsgrenzwerte eingehalten werden bzw. der Innenraumschutz gewährleistet ist.
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	-
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	-
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	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 13: Geplante Maßnahme der ABDSB – G2: Prüfung der Anträge von Bürgern auf Lärmsanierung [5]

Maßnahme G3	Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen
Beschreibung	<p>Ziel:</p> <p>a) Die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird durch die ABDSB geprüft.</p> <p>b) Sollte das Ergebnis der Prüfung durch die ABDSB sein, dass die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel ist, so wird diese von der ABDSB angeordnet.</p> <p>Die ABDSB beurteilt in ihrer Funktion als Untere Straßenverkehrsbehörde die entsprechenden Sachverhalte und zu ergreifenden Maßnahmen nach § 45 StVO in eigener Zuständigkeit.</p> <p>Die Geschwindigkeitsbegrenzungen sind dabei jeweils in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (StMI, Oberste Straßenverkehrsbehörde) anzuordnen.</p> <p>Hintergrund:</p> <p>An der A 8 im Bereich Irschenberg sind bereits aus Gründen der Verkehrssicherheit Geschwindigkeitsbegrenzungen vorhanden (siehe Ziffer 2.3). Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden zudem Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen gefordert. Die ABDSB prüft deshalb unter Berücksichtigung der aktuellen Rechtsprechung, ob die Voraussetzungen für Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Lärmschutzgründen vorliegen und Geschwindigkeitsbegrenzungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Verkehrslärm angeordnet werden.</p> <p>Ermächtigungsgrundlage für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm enthält § 45 StVO. Für die Prüfung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind die Lärmschutz-Richtlinien-StV einschlägig. Die Rechtsprechung wendet neben diesen Lärmschutz-Richtlinien-StV allerdings auch die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV als ermessensauslösende Schwelle an. (siehe Kapitel 4.3.2.4)</p> <p>Nach Rückmeldung der ABDSB sind für die Ermittlung, Abwägung und Gewichtung des Sachverhalts umfangreiche Arbeiten erforderlich. Darüber hinaus sollen nach Möglichkeit auch die aktuellen Verkehrszahlen aus der Straßenverkehrszählung 2015 in die Betrachtung ein gestellt werden. Die ABDSB wird daher voraussichtlich</p>

	nicht vor Ende 2017 die Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzungen an der A 8 im Bereich Irschenberg abgeschlossen haben.
Lärminderungswirkung	Kann erst nach abgeschlossener Prüfung der Geschwindigkeitsbegrenzungen im Einzelfall angegeben werden.
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	Kann erst nach abgeschlossener Prüfung der Geschwindigkeitsbegrenzungen im Einzelfall angegeben werden.
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	Die Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzungen an der A 8 im Bereich Irschenberg wird voraussichtlich nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die ABDSB in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das StMI (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet.
Zuständigkeit	ABDSB, Regierung von Oberbayern und StMI
Kosten	Keine Angabe möglich.

Tabelle 14: Geplante Maßnahme der ABDSB – G3: Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen

6.3.2 Bereits geplante Maßnahmen der Gemeinde Irschenberg

Die Gemeinde Irschenberg plant derzeit keine Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz vor erheblichen Lärmeinwirkungen durch die Bundesautobahn A 8 [1]. Nach Angaben der Gemeinde sind auch keine Bebauungspläne mit Lärmschutzfestsetzungen geplant.

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 Sinn eines Verbots von lärm erhöhenden Maßnahmen in den ruhigen Gebieten, ist damit jedoch nicht verbunden.

In einer ersten Abstimmung mit der Gemeinde brachte diese die am Nordhang des Ortes gelegene reine Wohnsiedlung mit den Straßenbezeichnungen Loiderdinger Straße, Bäckerleiten, Am Buchhölzl, Pfarrleiten und Waldsiedlung als ein potentiell ruhiges Gebiet vor. Bei einer näheren Überprüfung durch die Gemeinde stellte sich jedoch heraus, dass die seitlich in Nord-Südrichtung verlaufende Kreisstraße MB 1 mit ihrem hohen Verkehrsaufkommen (6000 – 9000 Fahrzeuge täglich), dem sehr hohen LKW-Anteil und der bis zu 20 Prozent steilen Straße sehr viel Lärm verursacht, der unmittelbar in die o. g. Wohnsiedlung abstrahlt.

Bezogen auf die Autobahnlärmeinwirkungen der A 8 wäre es grundsätzlich vorstellbar, die o. g. von der Gemeinde angegebene reine Wohnsiedlung als ruhiges Gebiet auszuweisen. In Anbetracht der Aussage der Gemeinde zur in Nord-Südrichtung vorbeilaufenden Kreisstraße MB1 und unter Berücksichtigung des Summenpegels der Verkehrslärmeinwirkungen (BAB A 8 und MB 1) scheint das am Nordhang des Ortes gelegene Wohngebiet für die Ausweisung eines „ruhigen Gebietes“ jedoch nicht geeignet, daher wird von einer Ausweisung abgesehen.

Somit bestehen keine „ruhigen Gebiete“ auf dem Gebiet der Gemeinde Irschenberg.

8 Öffentliche Anhörung und Beteiligung der Öffentlichkeit

8.1 Bereits im Vorfeld der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebrachter Maßnahmen- vorschlag: Vorschlag der Gemeinde Irschenberg zur Verbesserung des Lärm- schutzes entlang der Bundesautobahn A 8

Zum Schutz ihrer Bevölkerung schlägt die Gemeinde Irschenberg vor, dass für die nahe der Autobahn gelegenen Häuser Lärmschutzwände errichtet werden sollen. Als besonders vorrangig sieht die Gemeinde den Schutz bei den Anwesen Graßau 1 und 1 a, Am Sportplatz 2 in Irschenberg, Wöllkam 10 und 11, Leiten 1 und 2 sowie Schlachtham 1 und 2. Nach Angabe der Gemeinde liegen bis auf die beiden Häuser in Wöllkam alle höher als die Fahrbahn der A 8 und sind der Ausbreitung des Lärms nach oben schutzlos ausgeliefert. Eine Lärmschutzwand ist aus Sicht der Gemeinde technisch überall möglich und nach kurzer Planungs- und Genehmigungszeit spätestens 2015 realisierbar. Die Gemeinde bittet die Regierung von Oberbayern sich dafür einzusetzen.

Für die nachfolgenden Anwesen stellt sich die Situation zwischenzeitlich wie folgt dar:

Für das Anwesen Graßau 1 ist bereits im Vorfeld der Lärmaktionsplanung die Zusage für passiven Lärmschutz durch die ABDSB erfolgt. Für das Anwesen Leiten 1 wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung ein Antrag auf Prüfung, ob die Voraussetzungen für die bezuschusste Lärmsanierung gegeben sind, gestellt. Für Schlachtham 2 wurde im Jahr 2016 ebenfalls ein Antrag direkt an die ABDSB auf Prüfung, ob die Voraussetzungen für die bezuschusste Lärmsanierung gegeben sind, gestellt. Zwischenzeitlich sind nach Aussage der ABDSB für die Anwesen Leiten 1 und Schlachtham 2 passive Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt worden.

Zudem bemängelt die Gemeinde Irschenberg das Aufbringen von stark lärmverursachenden Trennungsstrichen auf der Autobahn A 8 zwischen Irschenberg und Holzkirchen. Durch das Aufbringen der Trennungsstriche zwischen allen Fahrbahnen sei der Lärmpegel der Autobahn um 3 – 5 dB(A) gestiegen. Jeder Spurwechsel sei nun im Umkreis von 500 m deutlich gesondert hörbar. Nachts hebe sich der neue fast knallende Lärm noch stärker von dem vorhandenen Umgebungslärm ab als tagsüber. Abhilfe könne nur geschaffen werden, wenn die Trennungsstriche zwischen den Fahrbahnen wieder entfernt würden. Nach Auffassung der Gemeinde rechtfertigt das bekannte Unfallgeschehen den zusätzlichen Lärm auf keinen Fall, da das unbeabsichtigte Wechseln der Fahrbahn, z.B. wegen Sekundenschlaf, als Unfallursache keine Rolle spielt.

Laut Aussage der ABDSB werden zur Verbesserung der Verkehrssicherheit seit Jahren im Bereich der Autobahndirektion Südbayern Leitlinien zur Fahrbahntrennung nach ZTV-M grundsätzlich als Markierung Typ II ausgeführt. Derartige Leitlinien wurden auch im Bereich des Irschenbergs verwendet.

Als Typ II werden Markierungssysteme bezeichnet, die eine erhöhte Nachtsichtbarkeit bei Nässe aufweisen. Dieser Effekt entsteht dadurch, dass Teile (Agglomerate) aus der flachen Oberfläche der Markierung herausragen. Aufgrund der dadurch erzielten Drainagewirkung ergibt sich insbesondere bei Nässe eine deutlich bessere visuelle Erkennbarkeit der Fahrbahnmarkierung als bei herkömmlichen Systemen. Nach Applikation der Markierung ist es möglich, dass kurzzeitig eine leicht erhöhte Geräuschemission entsteht, diese nimmt jedoch erfahrungsgemäß im Laufe der Befahrung ab.

8.2 Information und Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Regierung von Oberbayern hat unter Beteiligung der Gemeinde Irschenberg und der ABDSB den Entwurf des Lärmaktionsplans erstellt. Im Anschluss daran wurde in der Zeit vom 22. Januar 2016 bis 22. Februar 2016 die Öffentlichkeitsbeteiligung zu diesem Entwurf durchgeführt. Bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist, also bis einschließlich 07. März 2016, konnten Stellungnahmen/Anregungen bei der Regierung von Oberbayern eingereicht werden. Es bestand die Möglichkeit, sich konkret mit dem Lärmaktionsplan-Entwurf zu befassen und durch Vorschläge und Anregungen an der Aufstellung des Lärmaktionsplans mitzuwirken.

Die Bekanntmachung der Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte am 22.01.2016 im Oberbayerischen Amtsblatt durch die Regierung von Oberbayern. Auch in der Gemeinde Irschenberg wurde die Bekanntmachung ausgehängt. Darüber hinaus erfolgte am 19.01.2016 eine Information der Medien durch die Pressestelle der Regierung von Oberbayern.

Der Planentwurf konnte vom 22.01.2016 bis einschließlich 22.02.2016 bei der Regierung von Oberbayern und bei der Gemeinde Irschenberg eingesehen werden. Des Weiteren konnte der Planentwurf auf den Internetseiten der Regierung von Oberbayern und der Gemeinde Irschenberg eingesehen und heruntergeladen werden.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen zum Lärmaktionsplanentwurf insgesamt 20 Stellungnahmen/Anregungen von Bürgern der Gemeinde Irschenberg sowie eine Stellungnahme mit Gemeinderatsbeschluss der Gemeinde Irschenberg ein. Des Weiteren wurden bei der Gemeinde Irschenberg Rückfragen während der Öffentlichkeitsbeteiligung gestellt, welche die Gemeinde zur Beantwortung an die Regierung von Oberbayern weitergeleitet hat.

8.3 Bewertung der Vorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

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

Sowohl die Gemeinde Irschenberg (mit E-Mail vom 01.04.2016) als auch die ABDSB (mit E-Mail vom 21.04.2016) haben die eingegangenen Stellungnahmen und Anregungen der Bürger geprüft und dazu Stellung genommen.

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

Ergänzend zur Bewertung im Anhang 3 wird auf Folgendes hingewiesen:

Die Regierung von Oberbayern ist nach Art. 8a Abs. 2 BayImSchG zuständige Behörde für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen nach § 47d BImSchG für BAB.

Die Regierung von Oberbayern ist damit zwar die verantwortliche Behörde für die Aufstellung des Lärmaktionsplans, sie ist dies aber nicht für die Durchführung der Maßnahmen selbst. Der Lärmaktionsplan ersetzt keine bestehenden Rechtsgrundlagen oder Verwaltungsverfahren für die Realisierung der Maßnahmen. Ebenso wenig schafft er neue Zuständigkeiten.

Der Regierung von Oberbayern stehen darüber hinaus keine Geldmittel für die Lärmaktionsplanung oder die Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen zur Verfügung.

Nach § 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG sind die Maßnahmen, die in Lärmaktionsplänen festgelegt werden, durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach dem BImSchG oder anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen.

Wie bereits ausgeführt wurde, ist der Bund nur beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Autobahnen (= Bundesfernstraßen) grundsätzlich verpflichtet, Schallschutzmaßnahmen bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der „Verkehrslärmschutzverordnung“ (16. BImSchV) durchzuführen.

Zusammenfassend wird aufgrund der Öffentlichkeitsbeteiligung eine zusätzliche geplante Maßnahme G3 (Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen) in den Lärmaktionsplan aufgenommen (siehe Kap. 6.3.1)

9 Maßnahmenverwirklichung

Die nachfolgenden Ausführungen betreffen Kosten und Nutzen sowie den zeitlichen Ablauf der im Lärmaktionsplan aufgezeigten Maßnahmen.

9.1 Finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen

9.1.1 Finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen der bereits vorhandenen Maßnahmen

Unter Kap. 6.2 des Lärmaktionsplans sind die bereits vorhandenen Maßnahmen in der Gemeinde Irschenberg aufgeführt.

Angaben zu den Kosten der „Schallschutzeinrichtung“ an der A 8 im Bereich Brandlberg liegen nicht vor. Eine Angabe der durch diese Maßnahme entlasteten Personen erfolgt nicht, da die „Schallschutzeinrichtung“ bei der Kartierung des LfU bereits berücksichtigt wurde.

Konkrete Angaben zu den Kosten der passiven Lärmsanierungsmaßnahme an vier Anwesen in Graßau, Leiten und Schlachtham (Maßnahme V1) liegen nicht vor, diese wurden bzw. werden jedoch mit bis zu 75 % der Gesamtkosten bezuschusst. Durch diese passive Maßnahme, die in der Lärmkartierung nicht berücksichtigt wurde, reduziert sich die Anzahl der belasteten Personen, die Überschreitungen der Anhaltswerte $L_{DEN} = 67 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} = 57 \text{ dB(A)}$ ausgesetzt sind, real um 18 Personen und anteilig nach VBEB um ca. 10 Personen.

Die Kosten für die aktive Lärmschutzanlage an der A 8 zum Schutz des Ortsteils Wöllkam (Maßnahme V2) belaufen sich auf ca. 0,9 Mio. €. Da die Lärmschutzanlage erst im Jahr 2015 fertiggestellt wurde, ist diese in der Kartierung noch nicht berücksichtigt worden. Durch diese Maßnahme reduziert sich ebenfalls die Anzahl der belasteten Personen, die Überschreitungen der Anhaltswerte von $L_{DEN} = 67 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} = 57 \text{ dB(A)}$ ausgesetzt sind. Eine genaue Angabe der Anzahl der entlasteten Personen ist nicht möglich.

Die Geschwindigkeitsbegrenzungen – siehe Kap. 6.2.3 i. V. m. 2.3 – auf der BAB A 8 im Bereich Irschenberg sind aus Gründen der Verkehrssicherheit (nicht aus Lärmschutzgründen) angeordnet. Angaben zu Kosten/Nutzen erfolgen deshalb nicht.

9.1.2 Finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen der Maßnahmen des Lärmaktionsplans: Bereits geplante Maßnahmen sowie Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben (einschließlich langfristige Strategie)

Unter Kap. 6.3 sind die Maßnahmen des Lärmaktionsplans für die Gemeinde Irschenberg aufgeführt.

Angaben zu den Kosten für die Lärmvorsorgemaßnahmen im Rahmen des 8-streifigen Ausbaus der BAB A 8 (Maßnahme G1) liegen nicht vor. Es kann im Ausbaubereich voraussichtlich von einer vollständigen Reduzierung der belasteten Personen, die gem. Kartierung des LfU von Überschreitungen der Anhaltswerte $L_{DEN} = 67$ dB(A) bzw. $L_{Night} = 57$ 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 überprüft, ob die Voraussetzungen für eine Lärmsanierung vorliegen. Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst.

Zur Maßnahme G3 „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen“ kann eine Aussage zur Anzahl der entlasteten Personen erst nach abgeschlossener Prüfung der Geschwindigkeitsbegrenzungen im Einzelfall erfolgen. Zu den Kosten ist ebenfalls keine Angabe möglich.

9.2 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Durch die vorhandene passive Maßnahmen V1 (siehe Kap. 6.2), die in der Kartierung nicht berücksichtigt wurden, reduziert sich die Anzahl der betroffenen Personen real um 18 Personen und anteilig nach VBEB um ca. 10 Personen. Eine weitere Reduzierung ist durch die Maßnahme V2 (Lärmschutzanlage Wöllkam), die zwischenzeitlich fertiggestellt in der Kartierung aber noch nicht berücksichtigt wurde, erfolgt. Eine genaue Angabe der Anzahl der entlasteten Personen ist nicht möglich.

Durch den 8-streifigen Ausbau der A 8 zwischen AK München Süd und AD Inntal (Maßnahme G1) kann im Ausbaubereich voraussichtlich von einer vollständigen Reduzierung der belasteten Personen ausgegangen werden. Auch hierzu ist eine nähere Aussage aufgrund des frühen Verfahrensstands nicht möglich.

Durch die Maßnahme G2 „Prüfung der Anliegen von Bürgern durch die ABDSB, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind“, ist ebenfalls eine Reduzierung der Betroffenenanzahl möglich.

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

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

9.3 Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Die Lärmkarten werden mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Erstellung überprüft und bei Bedarf überarbeitet (§ 47c Abs. 4 BImSchG). Durch einen Vergleich der

überarbeiteten Kartierungsergebnisse mit der Lärmkartierung 2012 wird die Wirksamkeit der Maßnahmen im Lärmaktionsplan überprüft und bewertet. Erforderlichenfalls wird der Lärmaktionsplan für die Gemeinde Irschenberg fortgeschrieben (§ 47d Abs. 5 BImSchG).

9.4 Zeitlicher Ablauf

Unter Kap. 6.2.2 sind die bereits vorhandenen Maßnahmen V1 und V2 aufgeführt. Die passiven Lärmsanierungsmaßnahmen (siehe Maßnahme V1) sind laut ABDSB bereits abgeschlossen bzw. die Bezuschussung wurde bereits zugesagt. Die Lärmschutzanlage (Maßnahme V2) in Wöllkam wurde im Jahr 2015 fertiggestellt.

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

Der 8-streifige Ausbau der BAB A 8 im Bereich AK München-Süd und AD Inntal ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in der Dringlichkeit „Vordringlicher Bedarf zur Engpassbeseitigung“ enthalten. Für den 8-streifigen Ausbau im Bereich Leitzachsenke – Dettendorf (Maßnahme G1) und die hierfür erforderlichen Lärmvorsorgemaßnahmen werden derzeit die Vorentwurfsunterlagen erstellt. Angaben bis wann die Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden liegen nicht vor.

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

Die Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzungen an der A 8 im Bereich der Gemeinde Irschenberg (Maßnahme G3) wird voraussichtlich nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die ABDSB angeordnet.

10 Zusammenfassung

Rechtlicher Hintergrund

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

Die EG-Richtlinie wurde durch das Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 (Bundesgesetzblatt (BGBl.) I S. 1794) in nationales Recht umgesetzt. Artikel 1 des Gesetzes fügt in das BImSchG einen sechsten Teil – Lärminderungsplanung (§§ 47a - 47f) – ein.

Nach § 47c BImSchG waren bis zum 30.06.2007 für die Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern, für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Millionen Kfz pro Jahr (ca. 16.400 Kfz/24 h), für Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen pro Jahr (ca. 164 Züge/24 h) und für Großflughäfen Lärmkarten zu fertigen. Bis zum 18.07.2008 waren nach § 47d BImSchG für Ballungsräume und Orte in der Nähe dieser Verkehrswege bei problematischen Lärmsituationen Lärmaktionspläne aufzustellen (1. Stufe). Für die kleineren Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern und Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kfz pro Jahr (ca. 8.200 Kfz/24 h) gelten entsprechende Fristen bis 30.06.2012 für die Kartierung bzw. 18.07.2013 für die Lärmaktionspläne (2. Stufe).

Aufgrund der Verzögerungen bei der Umsetzung der EG-Richtlinie in deutsches Recht sowie bei der Festlegung der landesrechtlichen Zuständigkeiten können bzw. konnten die o. g. Termine nicht eingehalten werden.

Grenz- bzw. Auslösewerte

Auslösewerte für Lärmaktionspläne sind weder durch die EU noch durch den Bund gesetzlich festgelegt. Um die Lärmaktionsplanung auf die Lärmbrennpunkte zu fokussieren, hat das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit – StMUG (jetzt: StMUV) den Regierungen gem. den überarbeiteten „Hinweisen zur Lärmaktionsplanung in Bayern für die Regierungen“ vom 31.07.2012 für Straßenverkehrslärm als Anhalt die Überschreitung

- eines 24-Stunden-Wertes L_{DEN} von 67 dB(A) 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 BaylmschG).

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

Beschreibung der örtlichen Situation und der Lärmquelle

Die Gemeinde Irschenberg liegt im Landkreis Miesbach im Regierungsbezirk Oberbayern und hat ca. 3197 Einwohner [36]. Durch das Gemeindegebiet verläuft die BAB A 8 (München – Salzburg). Auf der BAB A 8 im Bereich Irschenberg liegt folgendes Verkehrsaufkommen vor:

Bundesautobahn	Abschnitt	DTV 2010 (Lkw-Anteil Tag/Nacht in %)	Prognose DTV 2030 (Lkw-Anteil Tag/Nacht in %)
A 8	AS Weyarn – AS Irschenberg	78.400 (11,8/25,7)	88.500 (12,8/24,7)
	AS Irschenberg – AS Bad Aibling	80.820 (11,8/25,7)	91.000 (12,4/24,1)

Tabelle 15: Verkehrsaufkommen an der A 8 im Jahr 2010, sowie Prognosewerte 2030 [5]

AS: Anschlussstelle

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

Die Geschwindigkeiten auf der Autobahn A 8 im Bereich Irschenberg sind folgendermaßen geregelt [5]:

- Fahrtrichtung Salzburg:
 - von km 31,549 bis km 41,714 Geschwindigkeitsbegrenzung 120 km/h Grundversorgung ganztags in der Streckenbeeinflussungsanlage aus Gründen der Verkehrssicherheit
 - von km 41,714 bis km 46,207 Geschwindigkeitsbegrenzung 100 km/h Grundversorgung ganztags in der Streckenbeeinflussungsanlage aus Gründen der Verkehrssicherheit
- Fahrtrichtung München:
 - von km 45,160 bis km 42,200 vorübergehend angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzung 100 km/h ganztags in der Streckenbeeinflussungsanlage aus Gründen der Verkehrssicherheit wegen Aufhebung des vormals vor 2004 bestandenen LKW-Überholverbots
 - von km 42,200 bis km 39,000 Geschwindigkeitsbegrenzung 100 km/h Grundversorgung ganztags in der Streckenbeeinflussungsanlage aus Gründen der Verkehrssicherheit
 - von km 39,000 bis km 35,250 Geschwindigkeitsbegrenzung 130 km/h Grundversorgung ganztags in der Streckenbeeinflussungsanlage aus Gründen der Verkehrssicherheit

Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten und Bewertung der geschätzten Anzahl der betroffenen Personen

Entlang der in der Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern gelegenen Autobahn A 8 sind in der Gemeinde Irschenberg nach VBEb 63 Einwohner von einem Pegel $L_{DEN} > 67$ dB(A) bzw. 111 Einwohner von einem Pegel $L_{Night} > 57$ dB(A) betroffen.

Bereits vorhandene Maßnahmen und bereits geplante bzw. in Umsetzung befindliche Maßnahmen mit Angaben zur Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen sowie mit finanziellen Informationen

Bereits vorhandene Maßnahmen

Das LfU hat im Rahmen der Lärmkartierung Bayern 2012 die vorhandene (aktive) Schallschutzeinrichtung an der A 8 in Irschenberg am Brandlberg berücksichtigt. Finanzielle Informationen liegen nicht vor.

Im Rahmen der Lärmsanierung (Maßnahme V1) wurde an vier Anwesen in der Gemeinde Irschenberg passiver Lärmschutz durchgeführt bzw. die Zusage erteilt. Finanzielle Informationen liegen hierzu nicht vor, allerdings werden passive Lärmschutzeinrichtungen mit bis zu 75 % der Gesamtkosten bezuschusst. Durch diese Maßnahme reduziert sich die Anzahl der belasteten Personen, die gemäß Kartierung des LfU Überschreitungen des Anhaltswertes L_{Night} von 57 dB(A) ausgesetzt sind, anteilig nach VBEb um ca. 10 Personen.

Zum Schutz des Ortes Wöllkam in der Gemeinde Irschenberg wurde im Jahr 2015 eine aktive Lärmschutzanlage an der A 8 errichtet (Maßnahme V2). Die Kosten belaufen sich auf ca. 0,9 Mio. €. Da die Lärmschutzanlage in der Kartierung noch nicht berücksichtigt wurde, reduziert sich die Anzahl der belasteten Personen, die Überschreitungen der Anhaltswerte von $L_{DEN} = 67$ dB(A) bzw. $L_{Night} = 57$ dB(A) ausgesetzt sind. Eine genaue Angabe der Anzahl der entlasteten Personen ist nicht möglich.

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

Im Rahmen des 8-streifigen Ausbaus der BAB A 8 im Bereich AK München-Süd und AD Inntal (Maßnahme G1), der im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in der Dringlichkeit „Vordringlicher Bedarf zur Engpassbeseitigung“ enthalten ist, ist Lärmschutz nach den Kriterien der Lärmvorsorge (16. BImSchV) vorzusehen. Für den Bereich Leitzachsenke – Dettendorf werden derzeit die Vorentwurfsunterlagen erstellt. Es kann im Ausbaubereich voraussichtlich von einer vollständigen Reduzierung der belasteten Personen, die gem. Kartierung des LfU von Überschreitungen des Anhaltswertes L_{Night} von 57 dB(A) betroffen sind, ausgegangen werden. Finanzielle Angaben liegen aufgrund des frühen Verfahrensstands nicht vor.

Eine weitere Maßnahme stellt die Prüfung der Anliegen von Bürgern durch die ABDSB dar, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (Maßnahme G2). Hier kann keine Angabe zur Anzahl der Reduzierung der Personen, die Überschreitungen des o. g. Anhaltswertes ausgesetzt sind, erfolgen, da die ABDSB erst auf Antrag von Bürgern prüft, ob die Voraussetzungen für eine Lärmsanierung vorliegen. Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst.

Darüber hinaus prüft die ABDSB die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen (Maßnahme G3). Sollte das Ergebnis der Prüfung durch die ABDSB sein, dass die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel ist, so wird diese von der ABDSB angeordnet. Eine Angabe zur Reduzierung der Anzahl der von Überschreitungen der Anhaltswerte betroffenen Personen kann erst nach abgeschlossener Prüfung im Einzelfall erfolgen. Die Prü-

fung von Geschwindigkeitsbegrenzungen an der A 8 im Bereich Irschenberg 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 Maßnahme G1 des Lärmaktionsplans im Ausbaubereich von einer vollständigen Reduzierung der Betroffenen ausgegangen werden. Durch die Maßnahme G2 und G3 ist bereits kurzfristig eine Reduzierung der Betroffenen möglich. Somit verbleiben nach Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans voraussichtlich keine Personen, die von Überschreitungen des maßgeblichen Pegels $L_{Night} > 57$ dB(A) betroffen sind.

Ruhige Gebiete

Nach Abstimmung mit der Gemeinde Irschenberg befinden sich auf dem Gemeindegebiet keine ruhigen Gebiete.

Protokoll der öffentlichen Anhörung

Bereits im Vorfeld der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden von der Gemeinde Irschenberg (siehe Kapitel 8.1) Vorschläge zur Verbesserung des Lärmschutzes entlang der BAB A 8 vorgebracht. Die Gemeinde Irschenberg schlug für nahe der Autobahn gelegene Häuser vor Lärmschutzwände zu errichten. Des Weiteren bemängelte die Gemeinde das Aufbringen von lärmverursachenden Trennungsstrichen auf der Autobahn.

Die ABDSB hat zum Vorbringen der Gemeinde Stellung genommen.

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 22.01.2016 im Oberbayerischen Amtsblatt durch die Regierung von Oberbayern. Auch in der Gemeinde Irschenberg wurde die Bekanntmachung ausgehängt. Darüber hinaus erfolgte am 19.01.2016 eine Information der Medien durch die Pressestelle der Regierung von Oberbayern.

Der Planentwurf konnte vom 22.01.2016 bis einschließlich 22.02.2016 bei der Regierung von Oberbayern und bei der Gemeinde Irschenberg eingesehen werden. Des Weiteren konnte der Planentwurf auf den Internetseiten der Regierung von Oberbayern und der Gemeinde Irschenberg eingesehen und heruntergeladen werden.

Bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist, das heißt bis einschließlich 07.03.2016 konnten schriftlich oder per E-Mail Stellungnahmen/Anregungen zum Lärmaktionsplanentwurf abgegeben werden.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen dazu insgesamt 20 Stellungnahmen/Anregungen von Bürgern der Gemeinde Irschenberg sowie eine Stellungnahme mit Gemeinderatsbeschluss der Gemeinde Irschenberg ein. Des Weiteren wurden bei der Gemeinde Irschenberg Rückfragen während der Öffentlichkeitsbeteiligung gestellt, welche die Gemeinde zur Beantwortung an die Regierung von Oberbayern weitergeleitet hat.

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

- Geschwindigkeitsbegrenzung
- Flüsterasphalt
- Generell wirkungsvoller Lärmschutz (insb. aktive Lärmschutzmaßnahmen)
- Anträge auf Prüfung passiver Lärmsanierung

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

Die Eingaben und Stellungnahmen wurden von der Gemeinde Irschenberg mit E-Mail vom 01.04.2016 bewertet.

Das Ergebnis der Prüfung der Vorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung durch die ABDSB wurde der Regierung von Oberbayern mit E-Mail vom 21.04.2016 vorgelegt.

Die Regierung von Oberbayern hat dann alle Anregungen im Rahmen eines sich anschließenden Abwägungsprozesses geprüft und gewürdigt.

Aufgrund der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde 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 Irschenberg 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 01.06.2017 wurde am 02.06.2017 der Gemeinde Irschenberg mit der Bitte um Erteilung des Einvernehmens übermittelt.

Gemäß dem mit E-Mail vom 11.07.2017 übermittelten beglaubigten Auszug aus der öffentlichen Sitzung des Gemeinderates Irschenberg vom 19.06.2017 hat der Gemeinderat Irschenberg sein Einvernehmen nach Art. 8a Abs. 2 Satz 4 BaylmschG zum Lärmaktionsplan der Regierung von Oberbayern erteilt.

Quellenangaben

- [1] Angaben der Gemeinde Irschenberg
- [2] Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 76 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist
- [3] Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) 6. März 2006 (BGBl. I S. 516), die durch Artikel 84 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist
- [4] Rauminformationssystem der Regierung von Oberbayern, Geobasisdaten der Bayerischen Vermessungsverwaltung
- [5] Angaben der Autobahndirektion Südbayern
- [6] Bayerisches Immissionsschutzgesetz (BayImSchG) vom 08. Oktober 1974, das durch § 1 Nr. 170 der Verordnung vom 22. Juli 2014 (GVBl S. 286) geändert worden ist
- [7] Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
- [8] Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 (BGBl. I S. 1794)
- [9] Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die durch Artikel 2 der Verordnung vom 15. September 2015 (BGBl. I S. 1573) geändert worden ist
- [10] Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) geändert worden ist
- [11] Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV) vom 4. Februar 1997 (BGBl. I S. 172, 1253), die durch Artikel 3 der Verordnung vom 23. September 1997 (BGBl. I S. 2329) geändert worden ist
- [12] Richtlinie 2003/4/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Januar 2003 über den Zugang der Öffentlichkeit zu Umweltinformationen und zur Aufhebung der Richtlinie 90/313/EWG des Rates
- [13] Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), das durch Artikel 2 des Gesetzes vom 20. November 2015 (BGBl. I S. 2053) geändert worden ist
- [14] Bekanntmachung der Vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Abs. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) – Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch) - Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) - Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen (VBUF) - Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe (VBUI) – vom 22. Mai 2006, Bundesanzeiger Nr. 154a ausgegeben am 17. August 2006
- [15] Bekanntmachung der Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastungszahlen durch Umgebungslärm (VBEB) – vom 09. Februar 2007
- [16] Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit: „Hinweise zur Lärmaktionsplanung in Bayern nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG für die Regierungen“, München, 31.07.2012

- [17] Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), das durch Artikel 6 des Gesetzes vom 20. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1722) geändert worden ist
- [18] DIN 18005-1:2002-07: Schallschutz im Städtebau – Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung
- [19] Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr: Schreiben „Lärmschutz in der Bauleitplanung“, 25.07.2014
- [20] DIN 18005-1 Beiblatt 1:1987-05: Schallschutz im Städtebau; Berechnungsverfahren; Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung
- [21] Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 – RLS-90
- [22] Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03
- [23] Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97 – vom 27. Mai 1997 mit Änderungen vom 14.02.2007 (Bekanntmachung der Obersten Baubehörde im StMI – OBB) und vom 25.06.2010 (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – BMVBS; Absenkung der Auslösewerte)
- [24] Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997
- [25] Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007 (VKBl. 2007 S. 767)
- [26] Bayerisches Landesamt für Umwelt, www.umgebungslaerm.bayern.de
- [27] Bayerisches Landesamt für Umwelt, Auswertung „OBB_MRoad_Flächen_Betroffene_pro_Gemeinde.xlsx“
- [28] Bayerisches Landesamt für Umwelt, Kartierung der bayerischen Hauptverkehrsstraßen außerhalb der Ballungsräume mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von mehr als 8.200 Kfz (Verkehrszählung 2010) – Gemeinden bei denen durch Straßenlärmpegel $L_{DEN} > 67$ dB(A) oder $L_{Night} > 57$ dB(A) mehr als 50 Einwohner nach VBEB betroffen sind, Stand 08/2010
- [29] Bayerisches Landesamt für Umwelt, http://www.lfu.bayern.de/laerm/eg_umgebungslaermrichtlinie/kartierung/doc/betroffene_je_gemeinden_lden_schulen.pdf
- [30] Bayerisches Landesamt für Umwelt, http://www.lfu.bayern.de/laerm/eg_umgebungslaermrichtlinie/kartierung/doc/betroffene_je_gemeinden_lden_krankenhaus.pdf
- [31] Bayerisches Landesamt für Umwelt, Auswertung „EW_Statistik_BAB_neu.xlsx“
- [32] Bayerisches Landesamt für Umwelt, Auswertung „Flächenauswertung alle BAB_Gemeinden.xlsx“, „SchKhs_Statistik_BAB.xlsx“
- [33] Erläuterungsbericht (Unterlage 1) der Autobahndirektion Südbayern für A 8 München – Rosenheim, Neubau eines Lärmschutzes für den Ortsteil Wöllkam der Gemeinde Irschenberg
- [34] DIN 4109, November 1989, „Schallschutz im Hochbau“
- [35] Bayerische Bauordnung (BayBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. August 2007 (GVBl S. 588) zuletzt geändert durch § 3 Gesetz zur Änderung des Baukammergesetzes, des Gesetzes über das öffentliche Versorgungswesen und der Bayerischen Bauordnung vom 24. Juli 2015 (GVBl S. 296)
- [36] Statistische Ämter des Bundes und der Länder, <http://www.statistikportal.de/Statistik-Portal/gemeindeverz.asp?G=irschenberg>

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Blick auf die Bundesautobahn A 8 und Wallfahrtskirche Wilparting [1].....	3
Abbildung 2: Übersichtskarte Bundesautobahn A 8 [4].....	7
Abbildung 3: Ortskarte Irschenberg [4].....	8
Abbildung 4: Flächennutzungsplan Irschenberg mit Legende [4].....	9
Abbildung 5: Ablauf der Lärmaktionsplanung	15
Abbildung 6: Schaubild Lärmschutz an Straßen	18
Abbildung 7: Lärmkarte (L_{DEN}) [26]	23
Abbildung 8: Lärmkarte (L_{Night}) [26].....	25

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Verkehrsaufkommen an der A 8 im Jahr 2010, sowie Prognosewerte 2030 [5]	10
Tabelle 2:	Orientierungswerte gem. Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 [20]	19
Tabelle 3:	Immissionsgrenzwerte gem. 16. BImSchV [10].....	20
Tabelle 4:	Abgesenkte Lärmsanierungsgrenzwerte gem. Nr. 37.1 der VLärmSchR 97 [23]	20
Tabelle 5:	Immissionsrichtwerte gem. Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV [25]	21
Tabelle 6:	Anzahl nach VBEB der von Straßenlärmpegeln L_{DEN} und L_{Night} belasteten Einwohner an allen Hauptverkehrsstraßen [27], [28].....	27
Tabelle 7:	Von Umgebungslärm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Schul- und Krankenhausgebäude an allen Hauptverkehrsstraßen für die Gemeinde Irschenberg [27], [29], [30].....	27
Tabelle 8:	Anzahl nach VBEB der von Straßenlärmpegeln L_{DEN} und L_{Night} belasteten Einwohner an der Autobahn [31].....	28
Tabelle 9:	Von Umgebungslärm belastete Fläche und geschätzte Zahl der Schul- und Krankenhausgebäude an der Autobahn für die Gemeinde Irschenberg [32].....	28
Tabelle 10:	Vorhandene Maßnahme der ABDSB – V1: Passive Lärmsanierungsmaßnahme für vier Anwesen in Graßau, Leiten und Schlachtham.....	30
Tabelle 11:	Vorhandene Maßnahme der ABDSB – V2: Aktive Lärmsanierungsmaßnahme im Bereich Wöllkam [33]	31
Tabelle 12:	Geplante Maßnahme der ABDSB – G1: Lärmvorsorgemaßnahmen im Rahmen des 8-streifigen Ausbaus der A 8 im Bereich zwischen AK München Süd und AD Inntal [5]	33
Tabelle 13:	Geplante Maßnahme der ABDSB – G2: Prüfung der Anträge von Bürgern auf Lärmsanierung [5]	34
Tabelle 14:	Geplante Maßnahme der ABDSB – G3: Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen	36
Tabelle 15:	Verkehrsaufkommen an der A 8 im Jahr 2010, sowie Prognosewerte 2030 [5]	44

Abkürzungsverzeichnis

ABDSB	Autobahndirektion Südbayern
AD	Autobahndreieck
AK	Autobahnkreuz
AS	Anschlussstelle
BAB	Bundesautobahn
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (jetzt: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI))
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
dB(A)	Lautstärkeeinheit Dezibel (mit A-Bewertung)
D _{StrO}	Korrektur nach RLS-90 für unterschiedliche Straßenoberflächen
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EU	Europäische Union
GE	Gewerbegebiet
GVBl.	Bayerisches Gesetz- und Verordnungsblatt
LfU	Bayerisches Landesamt für Umwelt
L _{Day}	Lärmindex (A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel für den Zeitraum Tag [06:00 - 18:00 Uhr])
L _{DEN}	Lärmindex (A-bewerteter äquivalenter 24-Stunden-Dauerschallpegel)
L _{Evening}	Lärmindex (A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel für den Zeitraum Abend [18:00 - 22:00 Uhr])
L _{Night}	Lärmindex (A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel für den Zeitraum Nacht [22:00 - 06:00 Uhr])
MD	Dorfgebiet
MI	Mischgebiet
MK	Kerngebiet
OBB	Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
StMI	Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
StMUG	Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit (jetzt: StMUV)
StMUV	Bayerisches Staatsministerium für Umwelt- und Verbraucherschutz
SUP	Strategische Umweltprüfung
UBA	Umweltbundesamt
VBEB	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBUF	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen
VBUI	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VBUSch	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen
VkBl.	Verkehrsblatt (Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; jetzt: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI))
WA	Allgemeines Wohngebiet
WB	Besonderes Wohngebiet
WR	Reines Wohngebiet
WS	Kleinsiedlungsgebiet

Anhang A 1

Erläuterung des LfU vom 17.12.2014 „Kartierung der Hauptverkehrsstraßen 2012 – Eingangdaten, Arbeitsschritte, Ergebnisse“

Quelle: Bayerisches Landesamt für Umwelt (LfU)



Kartierung der Hauptverkehrsstraßen 2012 – Eingangsdaten, Arbeitsschritte, Ergebnisse

1 Eingangsdaten

Für das 3-dimensionale schalltechnische Berechnungsmodell wurden Daten aus folgenden Quellen verwendet:

- Bayerisches Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung (LDBV)
 - Digitales Geländemodell (DGM) mit Gitterweiten von 1 m, 2 m und 5 m
Für das schalltechnische Modell wurde hieraus ein einheitliches DGM mit 1 m Gitterweite interpoliert.
 - Gebäude mit mittlerer Höhe (Level of Detail 1 – LoD1)
 - 2D-Geometrie von Brücken
Nur Brücken mit großer Spannweite oder Höhe wurden akustisch als Brücken modelliert, alle übrigen als Damm.
- Autobahndirektion Südbayern
 - 2D-Straßengeometrien für Autobahnen, Bundes- und Staatsstraßen in staatlicher Baulast zusammen mit insbesondere folgenden Sachattributen (Übergabe via OKSTRA-XML-Schnittstelle):
 - Stationierungsangaben und Straßenbezeichnung
 - Fahrbahnanzahl und Fahrspuranzahl je Fahrtrichtung
Mit Standardwerten für Fahr- und Mittelstreifenspurbreite wurde aus diesen Angaben der Abstand der Mitten der äußeren Fahrspuren berechnet.
 - Verkehrsmengen und Lkw- Anteile für die Zeiträume Tag, Abend und Nacht laut Verkehrszählung 2010
 - Straßenbelag als Materialbeschreibung
Entsprechend der Materialbeschreibung hat das LfU die Korrekturwerte D_{Stro} für Geschwindigkeiten bis 60 km/h bzw. über 60 km/h den Straßengeometrien zugewiesen.
 - 2D-Geometrie von Tunneln
Die Lage der Tunnel wurde vom LfU an Hand von ATKIS-Daten überprüft.
- Städte
2D-Straßengeometrien für Bundes- und Staatsstraßen in kommunaler Baulast, im Wesentlichen die gleichen Sachattribute wie im Fall der übrigen Straßen; fehlende Angaben wie zur Fahrbahn- oder Fahrspuranzahl wurden durch plausible Standardwerte ergänzt.

- Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung
Adressen der Schulen und Krankenhäuser. Durch einen Adressvergleich wurden den Hauptgebäudegrundrissen des LoD1 vom LfU die Eigenschaft Schule und/oder Krankenhaus zugewiesen.
- Daten im Auftrag des LfU ermittelt:
 - 3D-Straßenachsen
Die 3D-Informationen stammen aus einer GPS-Befahrung für das Netz der 1. Kartierungsstufe. Soweit diese vorlagen, bestimmten diese die Höhenlage der Straße. In allen anderen Fällen wurde die Straße an das DGM angepasst.
 - Lärmschutzeinrichtungen
Lage, relative Höhe zur Fahrbahnoberfläche und akustische Eigenschaft der Lärmschutzeinrichtungen wurde aus den Straßenzustandsbildern abgeleitet. In Einzelfällen wurden auch Lärmschutzeinrichtungen aus CAD-Daten übernommen. Danach hatten die Kommunen im Internet die Möglichkeit die Daten zu überprüfen und konnten dem LfU Korrekturen und Ergänzungen mitteilen.
 - Zulässige Höchstgeschwindigkeiten für Pkw und Lkw wurden von der Firma Teleatlas für die Dauer der Kartierung erworben und getrennt nach Beurteilungszeiträumen dem zu kartierenden Straßennetz zugeordnet.
 - Die Anzahl der Hausbewohner wurde adressgenau von den kommunalen Dienstleistern (AKDB, adKomm, Komuna) geliefert und via Adresse ausschließlich den Hauptgebäudegrundrissen des LoD1 zugeordnet.

2 Berechnung

Die schalltechnische Berechnung wurde von der Firma Wölfel mit dem Programm IMMI 2012 entsprechend der Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS [1]) durchgeführt. Der Kartierungsumfang belief sich auf eine Gesamt-Straßenlänge von ca. 7.200 km. Neben einem Pegelraster mit einer Gitterweite von 10 m wurden an allen Wohngebäuden, d.h. Hauptgebäuden denen Hausbewohner zugeordnet worden waren, sowie allen Schulen und Krankenhäusern Fassadenpegel gemäß der Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB [2]) berechnet. Pegelraster und Fassadenpegel wurden in 4 m Höhe über Boden ermittelt.

3 Ergebnisse

Die Ergebnisse der Pegelrasterberechnung sind als Lärmkarten unter www.umgebungslaerm.bayern.de veröffentlicht. In die Lärmkarten ist jeweils die Isophone $L_{DEN} = 67 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} = 57 \text{ dB(A)}$ eingetragen.

Die Auswertungen der Betroffenenanzahlen stehen als Tabellen im PDF-Format auf der Seite http://www.lfu.bayern.de/laerm/eg_umgebungslaermrichtlinie/kartierung/index.htm im Abschnitt Betroffenheitsanalyse zum Download zur Verfügung. Gemäß VBEB wurden bei der Ermittlung der Betroffenenanzahlen die Hausbewohner anteilig auf die Fassadenpegel verteilt. Die Hausbewohneranteile wurden dann in den von der EG-Umgebungslärmrichtlinie vorgegebenen Pegelklassen aufsummiert. Diese Auswertungen wurden in der Lärmdatenbank des LfU durchgeführt.

4 Literaturlinks

[1] VBUS

http://www.stmuv.bayern.de/umwelt/laermschutz/eg_umgebungslaermrichtlinie/doc/1vbus.pdf

[2] VBEB

http://www.stmuv.bayern.de/umwelt/laermschutz/eg_umgebungslaermrichtlinie/doc/vbeb_ba_nz_090207.pdf

Anhang A 2

Übersichtskarten und Detail-Lärmkarten L_{DEN} und L_{Night}

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



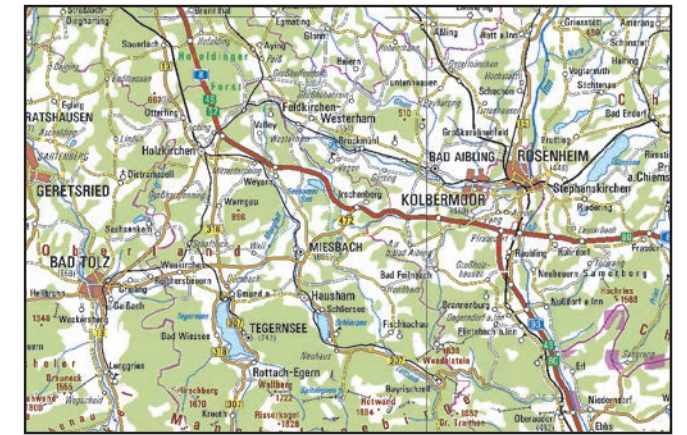


Lärmkartierung Bayern 2012

gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Gemeinde Irschenberg

Blattschnittübersicht L_{Den}



Maßstab 1:40.000

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

Geobasisdaten: Digitale topographische Karte (DTK)
© Bayerische Vermessungsverwaltung

Lärmkartierung Bayern 2012

gemäß Richtlinie 2002/49/EG

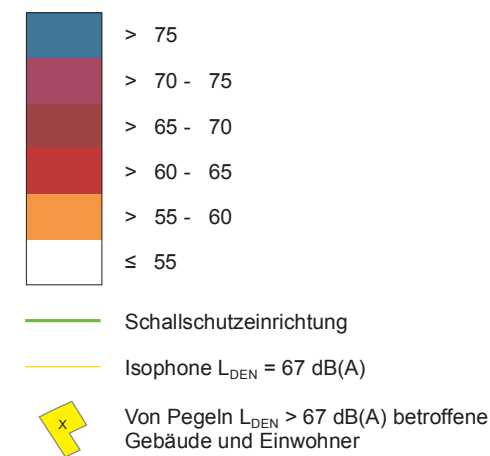
Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

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

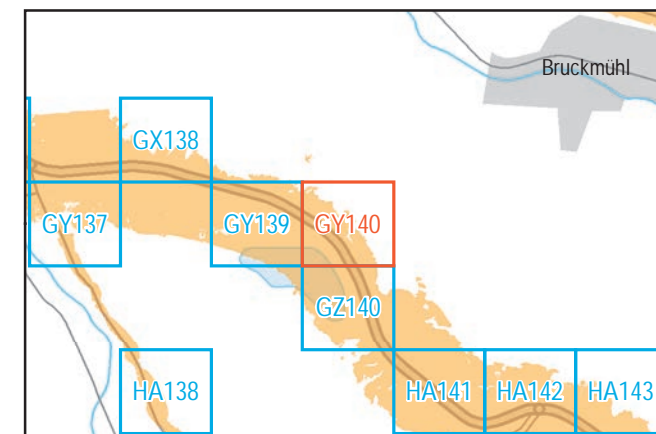
Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.

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

Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



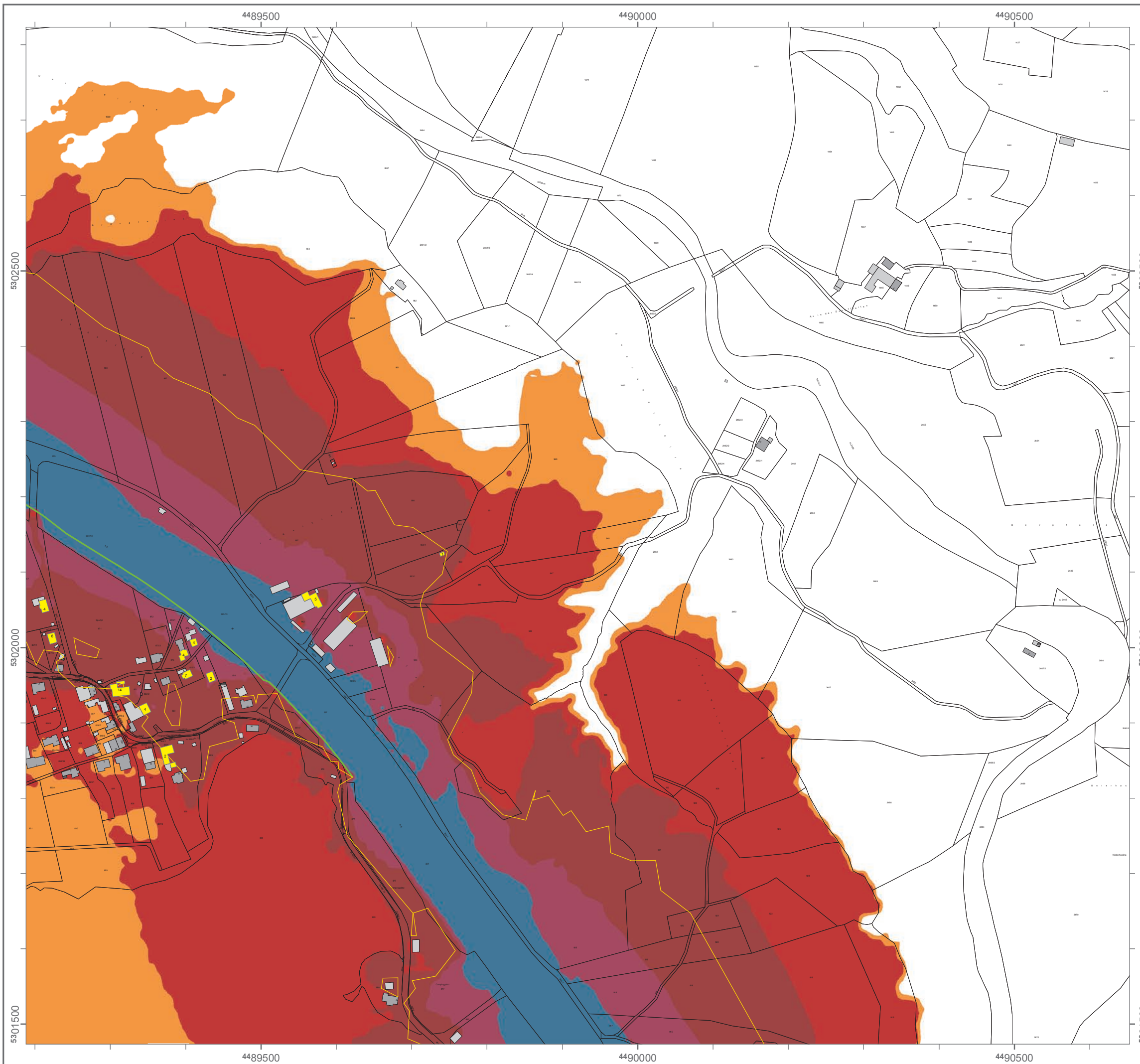
Maßstab 1:5000

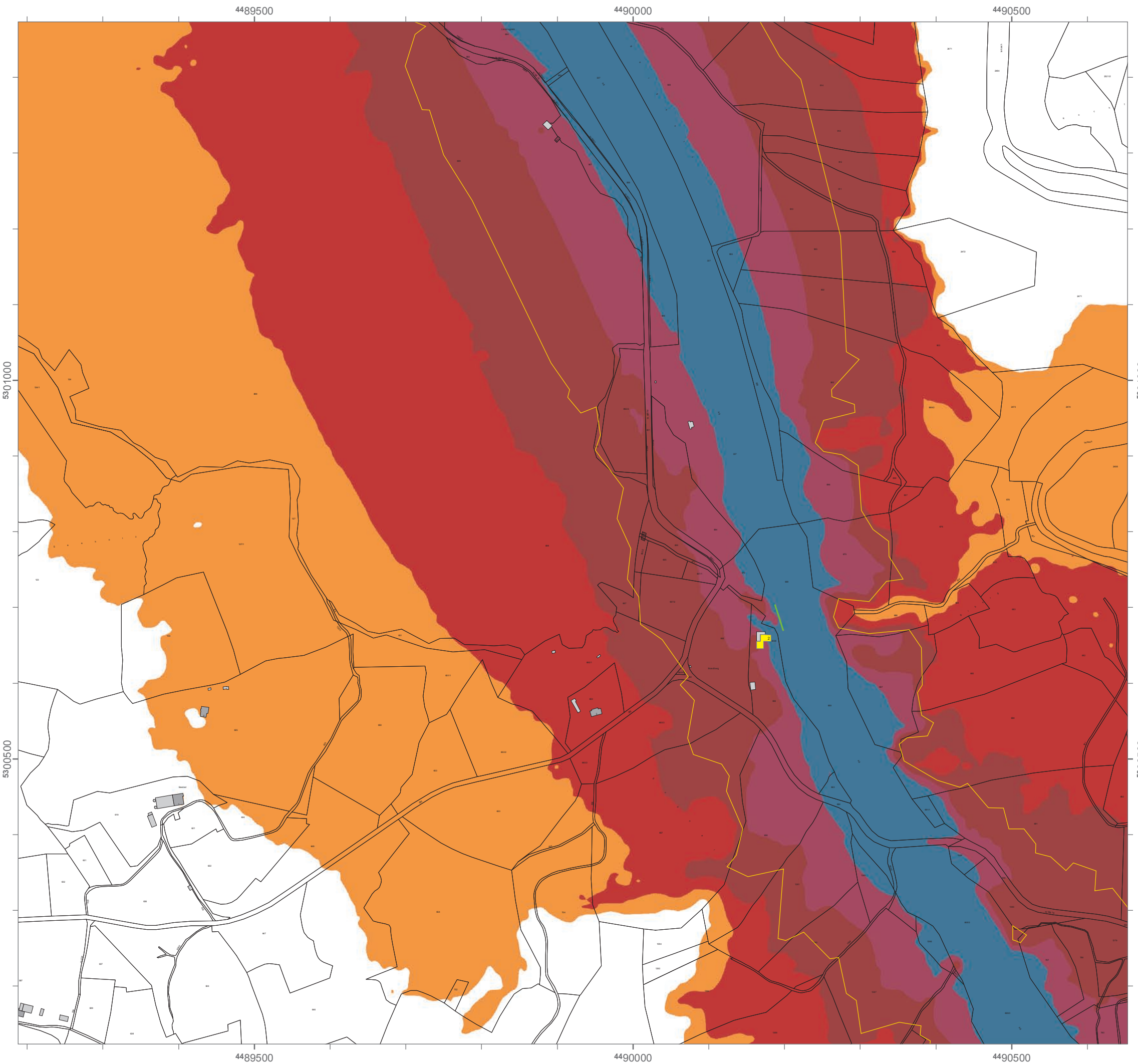


Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160
 86179 Augsburg
 Telefon: 0821 9071-0
 Fax: 0821 9071-5556
 E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de
 Internet: www.lfu.bayern.de

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

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





Lärmkartierung Bayern 2012

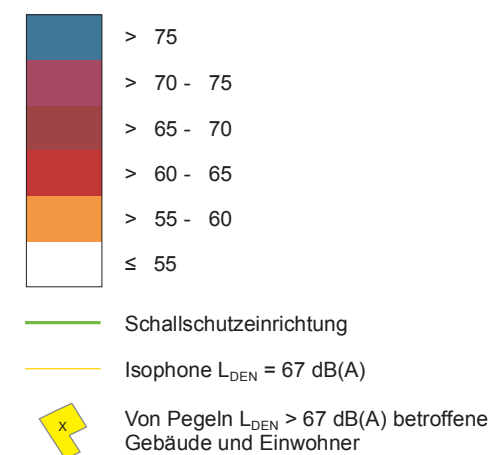
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

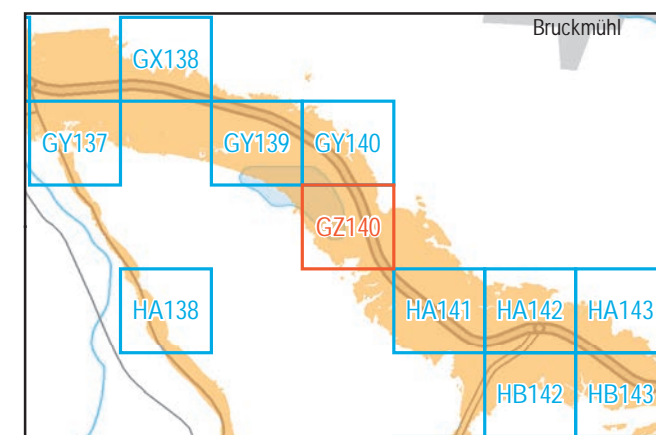
Straßenverkehrslärm 24 Stunden - L_{DEN} in dB(A)

Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.
 Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



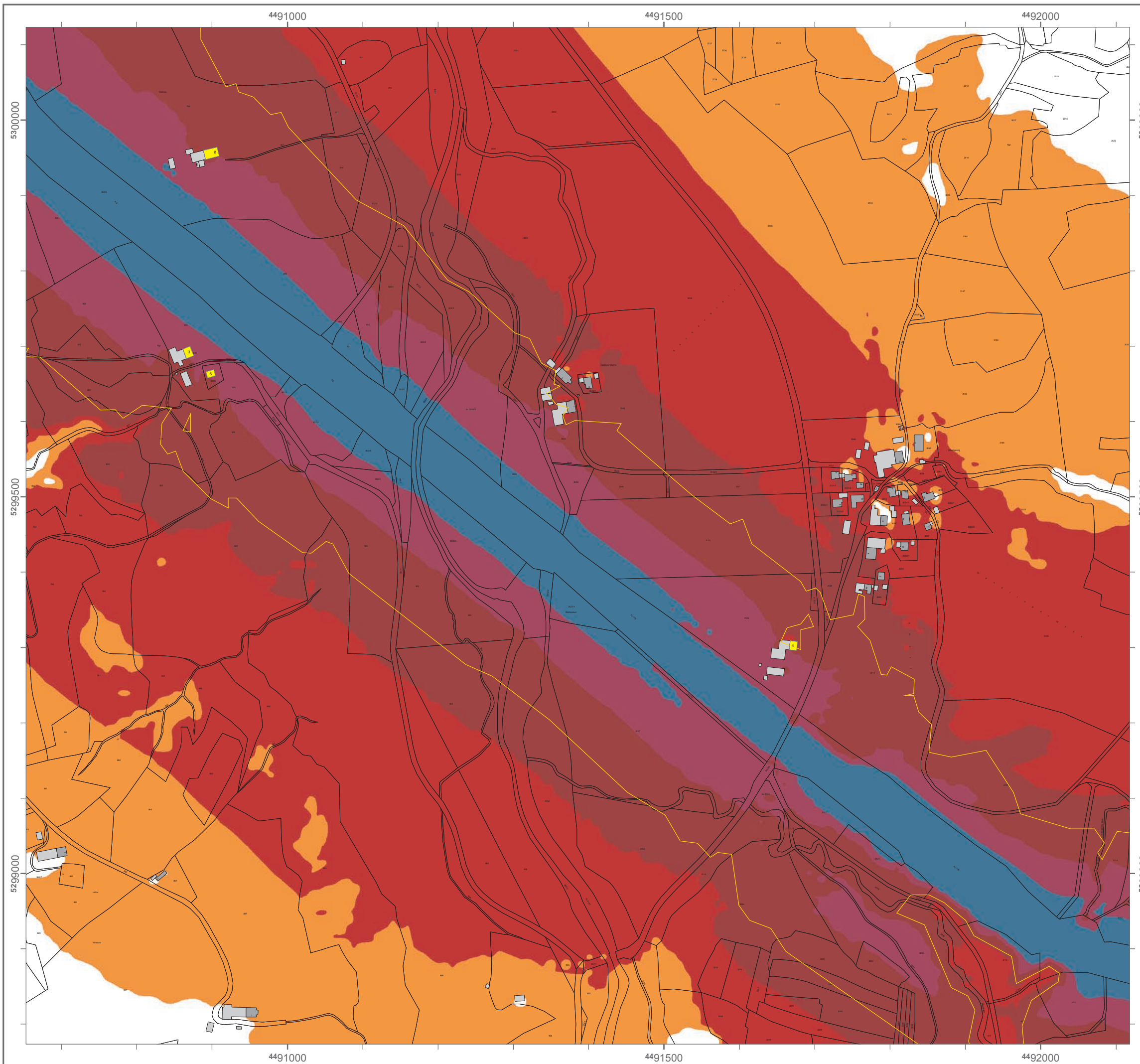
Maßstab 1:5000



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

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

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



Lärmkartierung Bayern 2012

gemäß Richtlinie 2002/49/EG

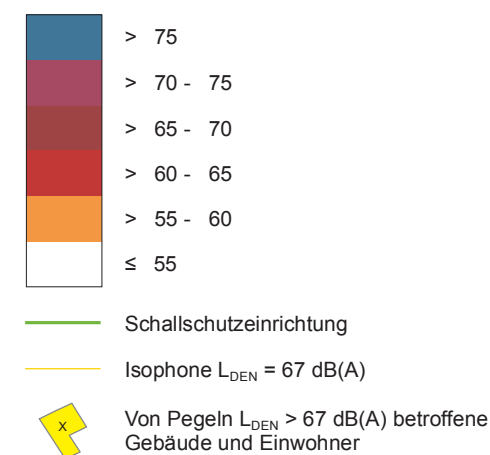
Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

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

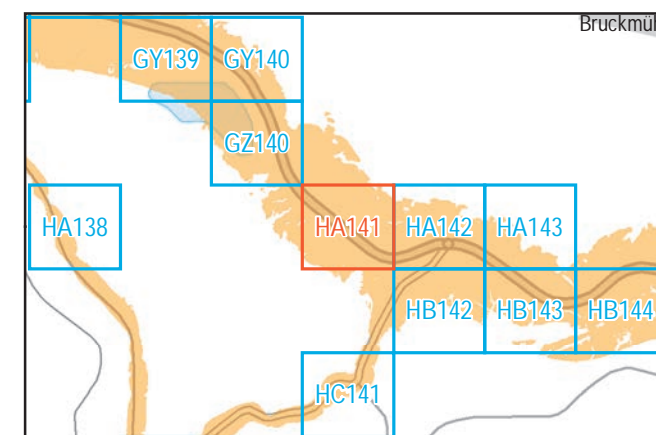
Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.

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

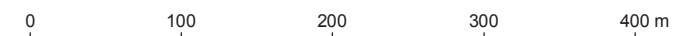
Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



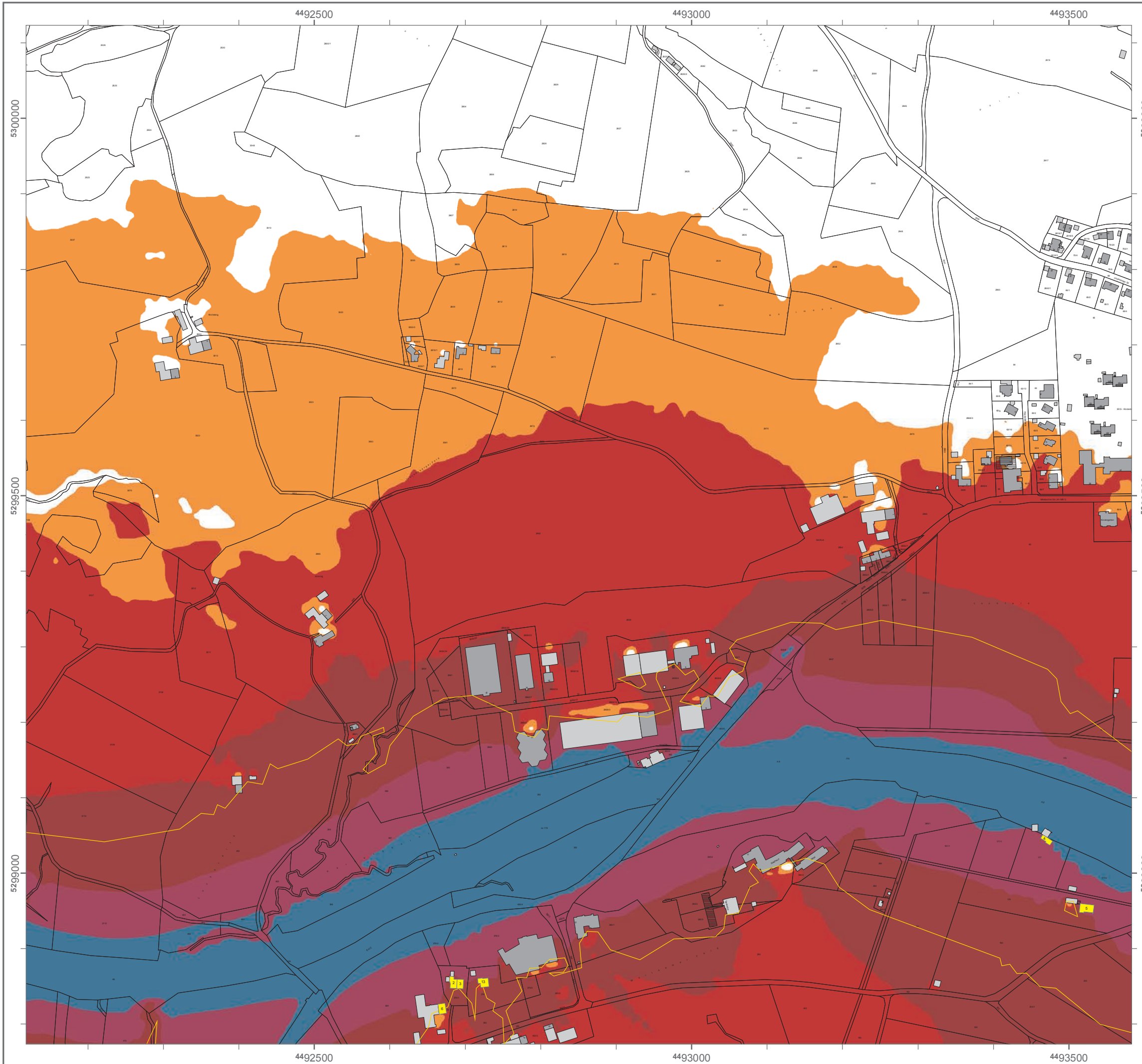
Maßstab 1:5000



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

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

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



Lärmkartierung Bayern 2012

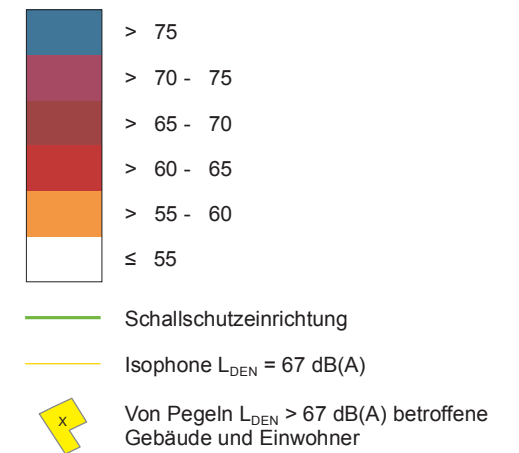
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

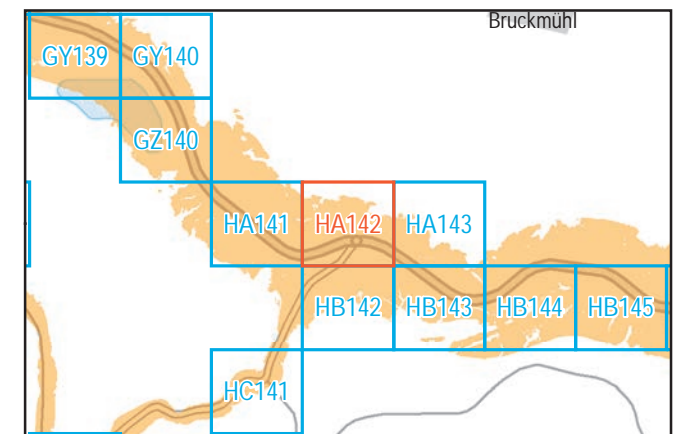
Straßenverkehrslärm 24 Stunden - L_{DEN} in dB(A)

Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.
 Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

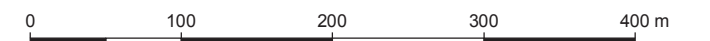
Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



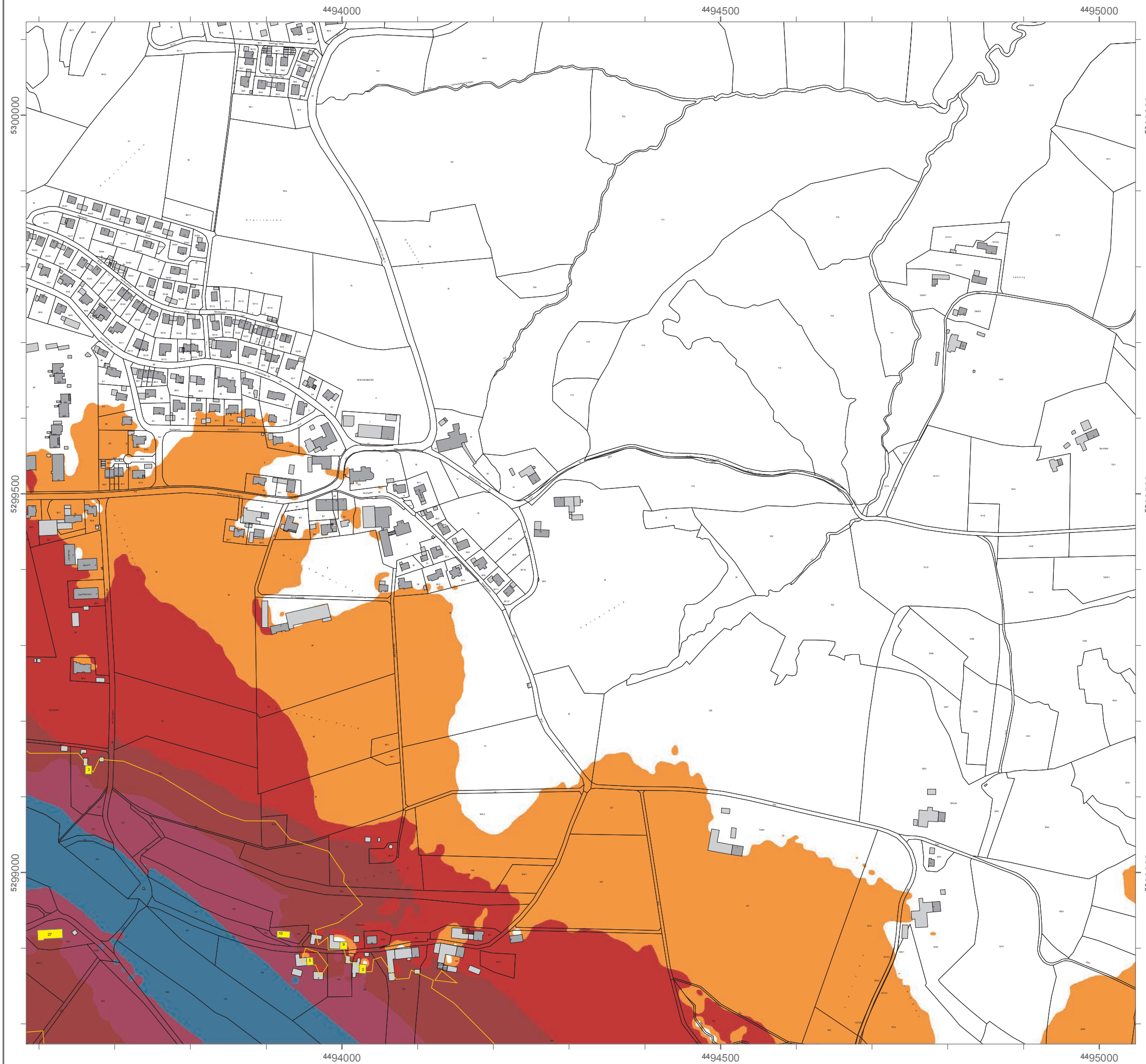
Maßstab 1:5000



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

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

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



Lärmkartierung Bayern 2012

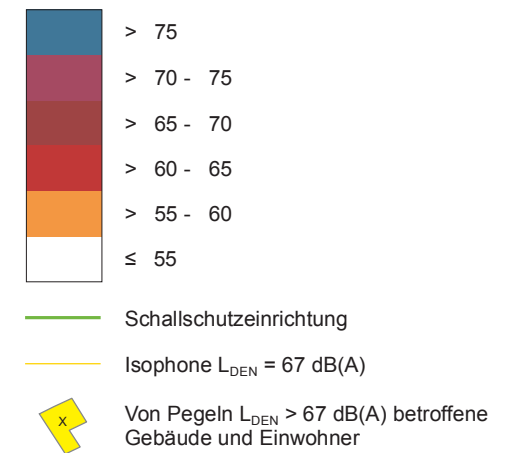
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

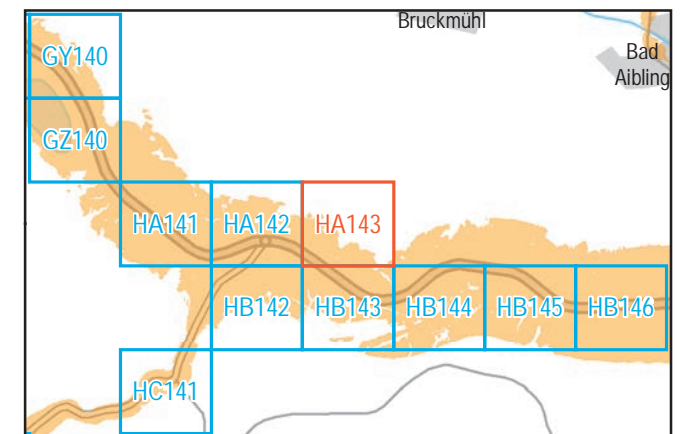
Straßenverkehrslärm 24 Stunden - L_{DEN} in dB(A)

Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.
 Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

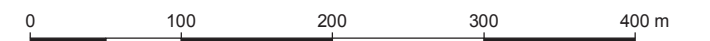
Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



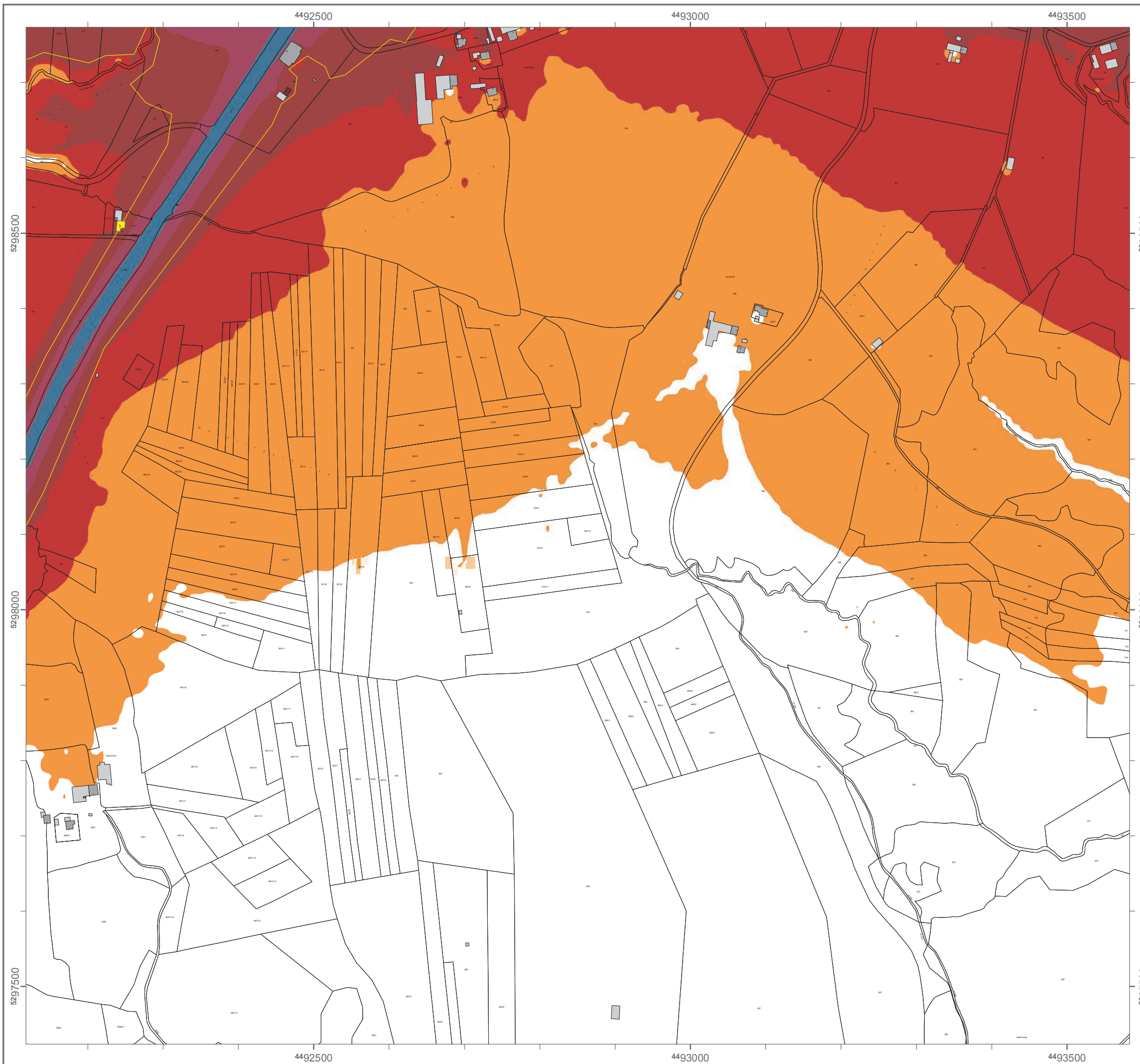
Maßstab 1:5000



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

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

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



Lärmkartierung Bayern 2012

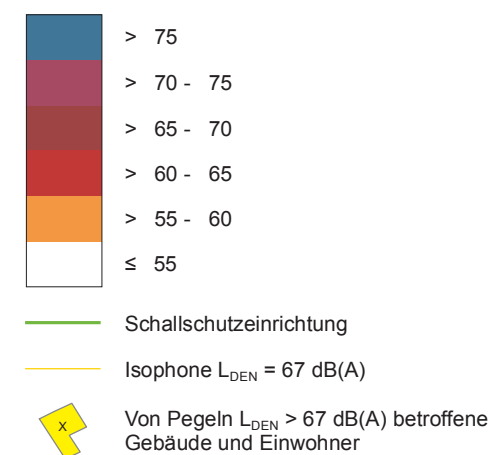
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

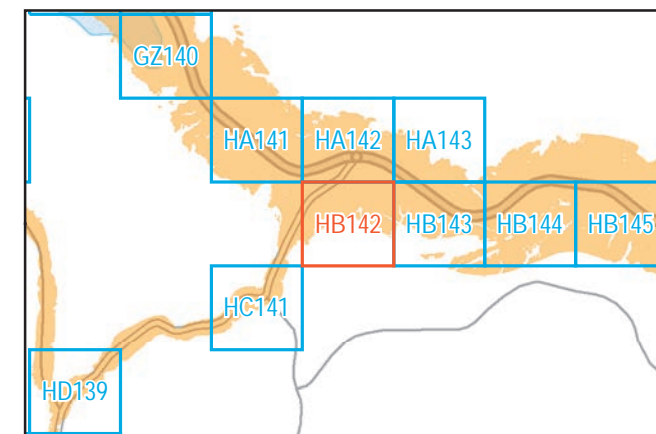
Straßenverkehrslärm 24 Stunden - L_{DEN} in dB(A)

Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.
 Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:5000



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

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

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

Lärmkartierung Bayern 2012

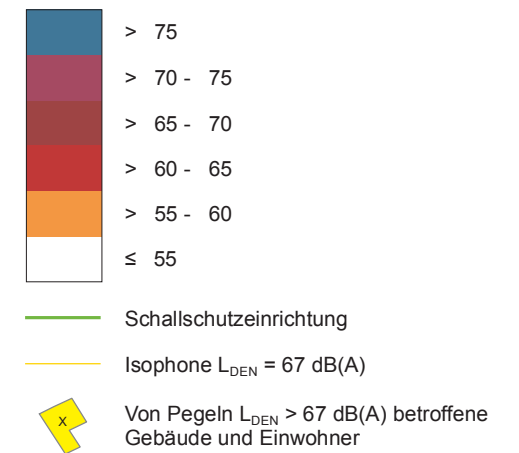
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

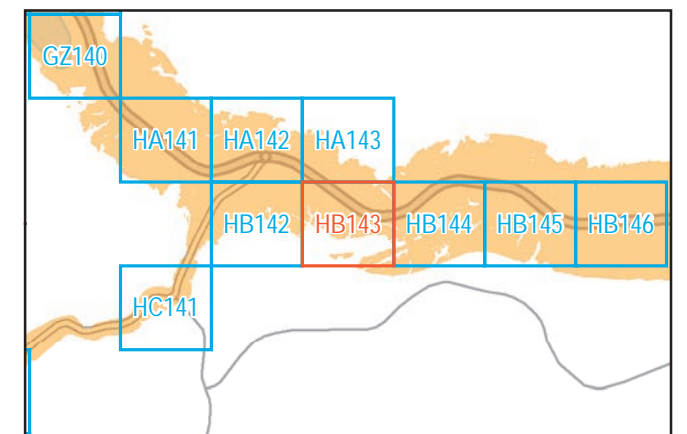
Straßenverkehrslärm 24 Stunden - L_{DEN} in dB(A)

Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.
 Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



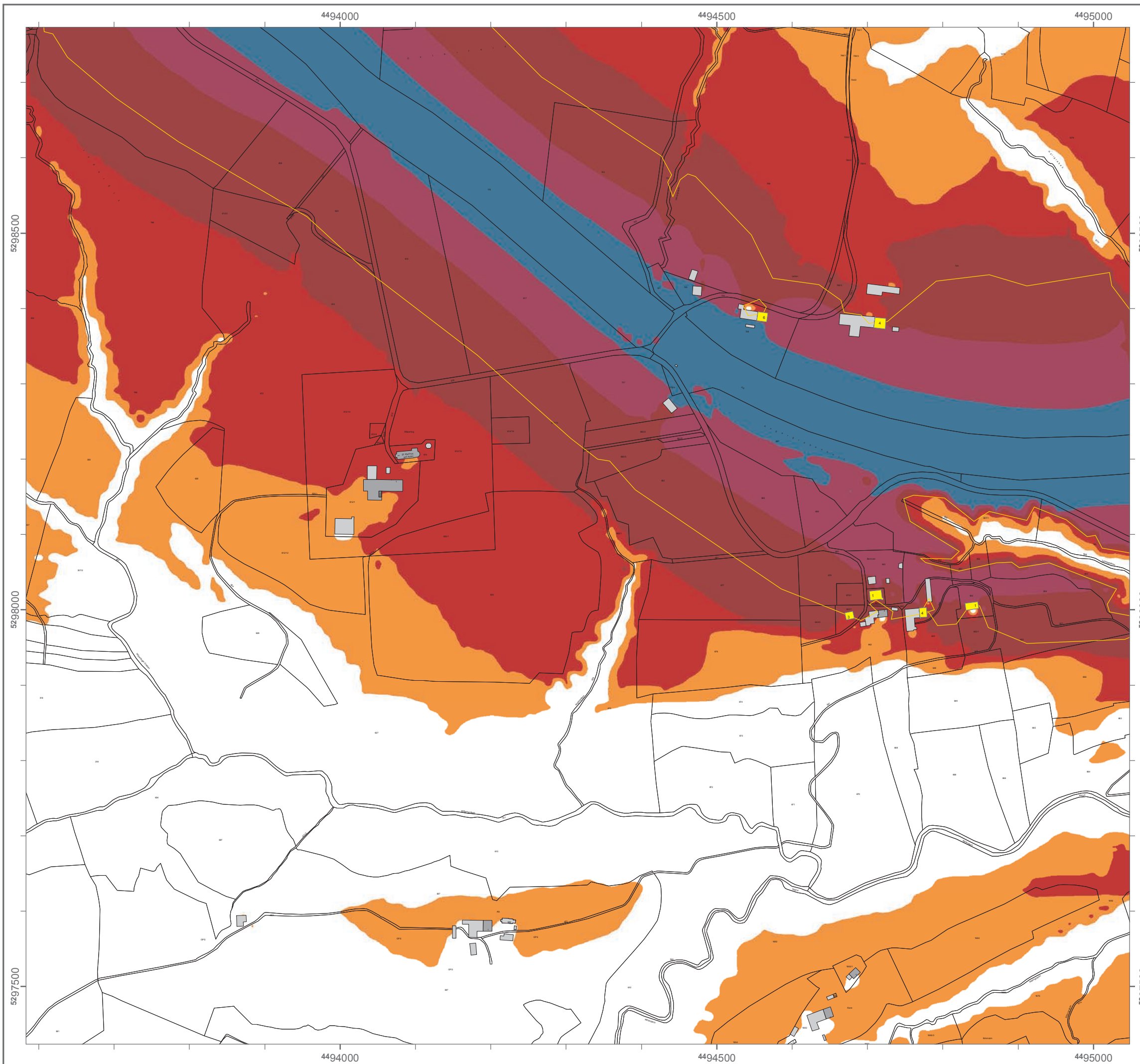
Maßstab 1:5000



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

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

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



4495500

4496000

4496500

5298500

5298500

5298000

5298000

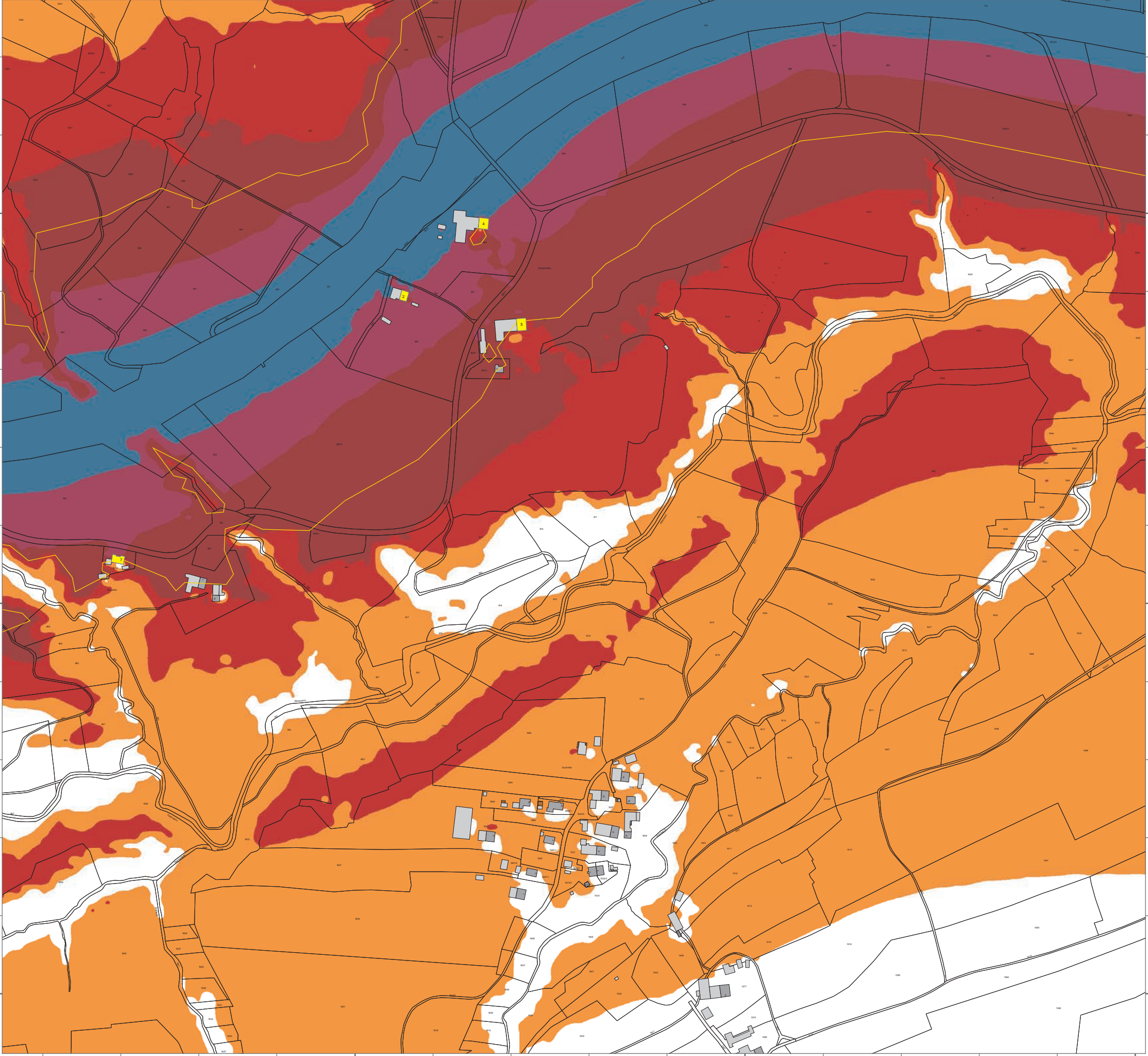
5297500

5297500

4495500

4496000

4496500



Lärmkartierung Bayern 2012

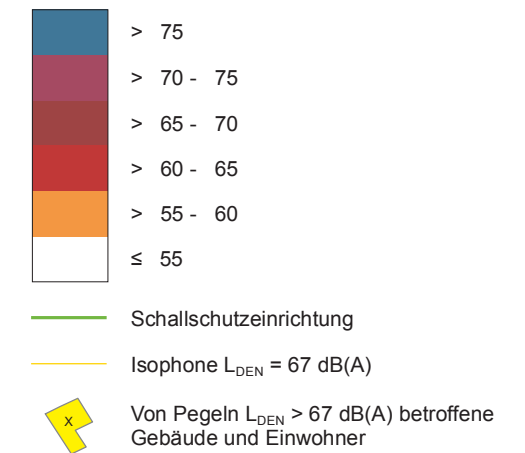
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

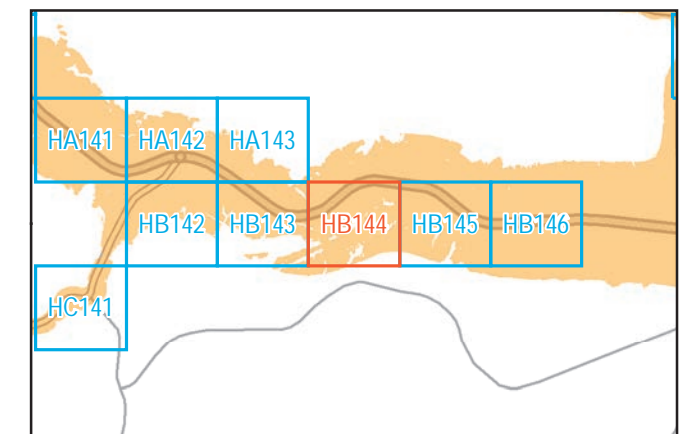
Straßenverkehrslärm 24 Stunden - L_{DEN} in dB(A)

Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.
 Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

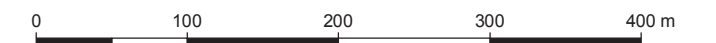
Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:5000



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

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

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

Lärmkartierung Bayern 2012

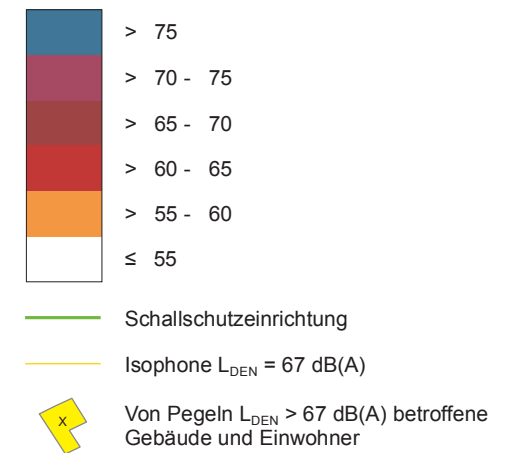
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

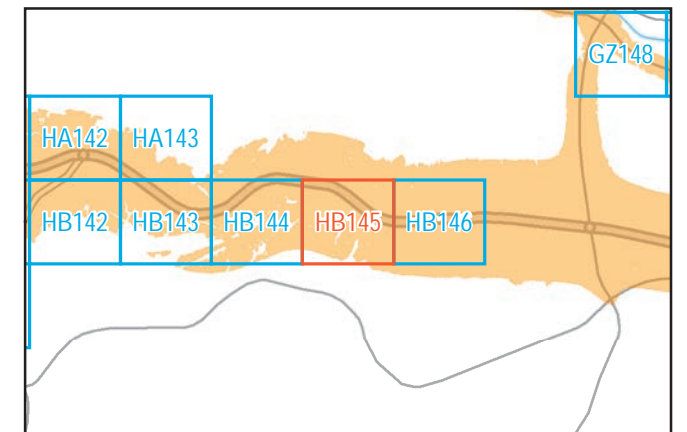
Straßenverkehrslärm 24 Stunden - L_{DEN} in dB(A)

Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.
 Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

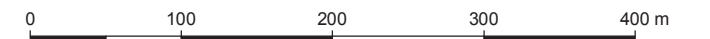
Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



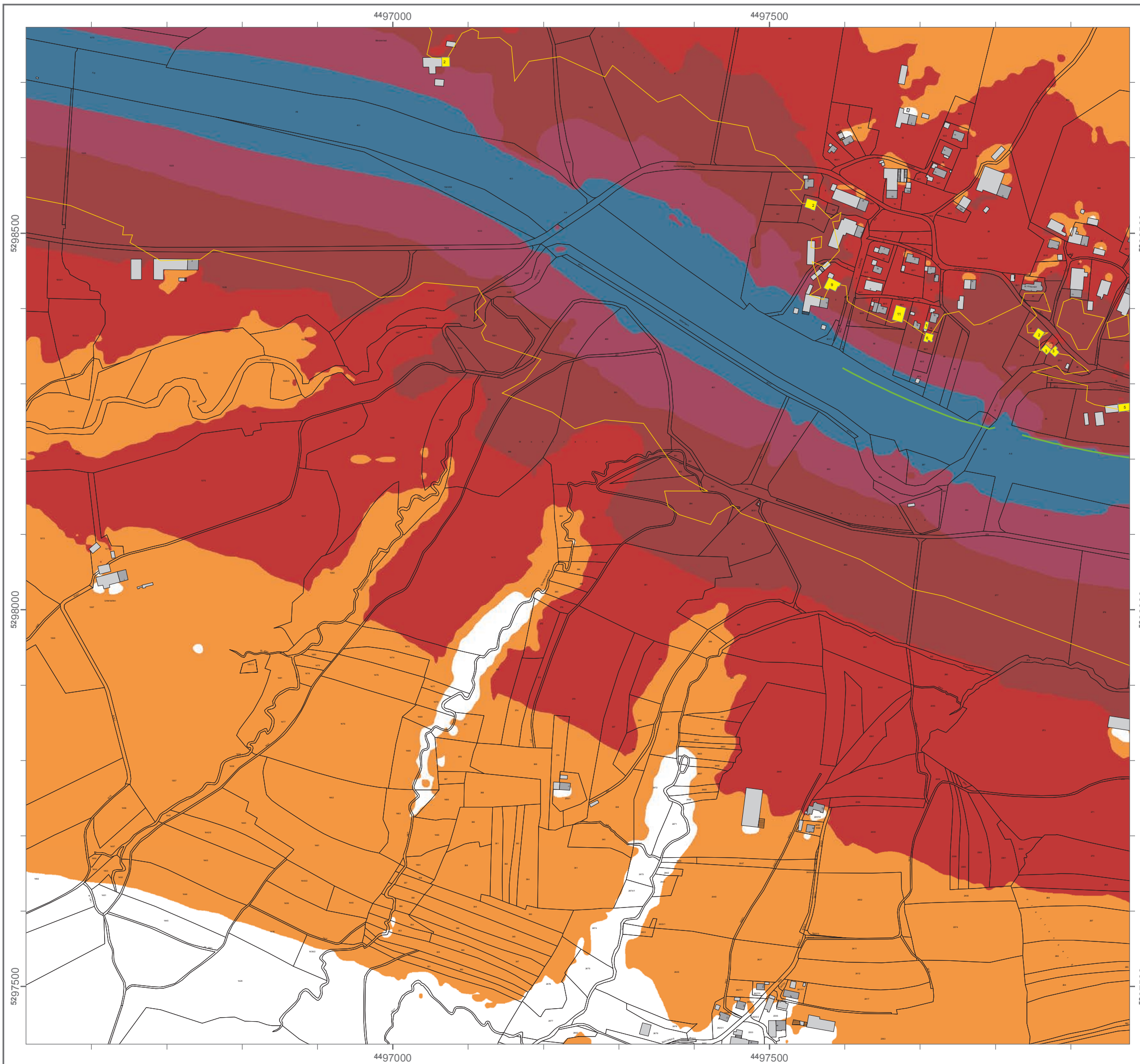
Maßstab 1:5000

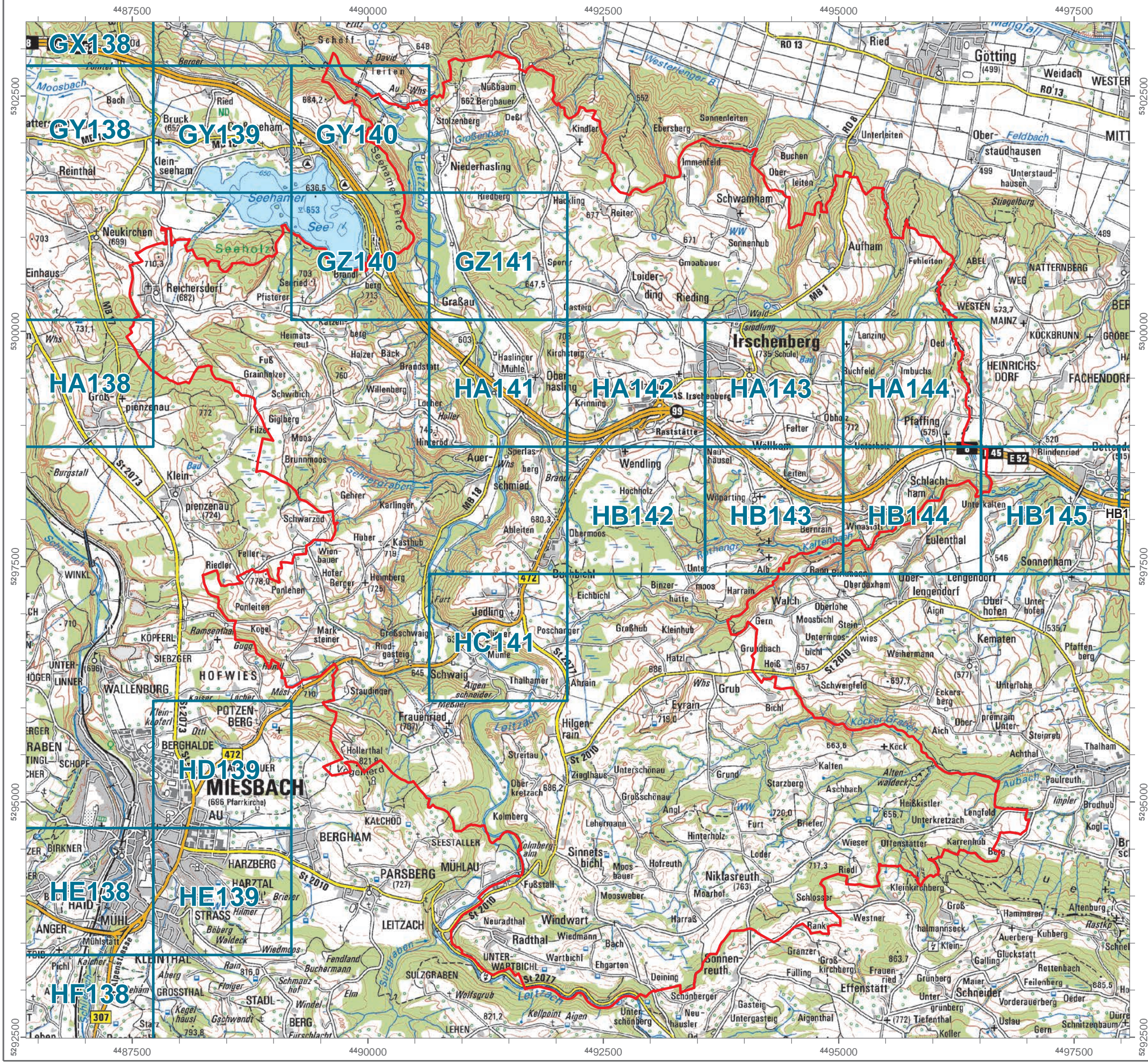


Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160
 86179 Augsburg
 Telefon: 0821 9071-0
 Fax: 0821 9071-5556
 E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de
 Internet: www.lfu.bayern.de

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

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



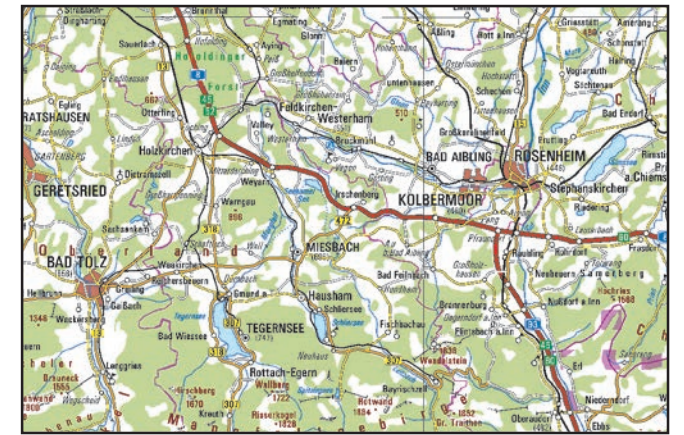


Lärmkartierung Bayern 2012

gemäß Richtlinie 2002/49/EG

Gemeinde Irschenberg

Blattschnittübersicht L_{Night}



Maßstab 1:40.000

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

Geobasisdaten: Digitale topographische Karte (DTK)
© Bayerische Vermessungsverwaltung

Lärmkartierung Bayern 2012

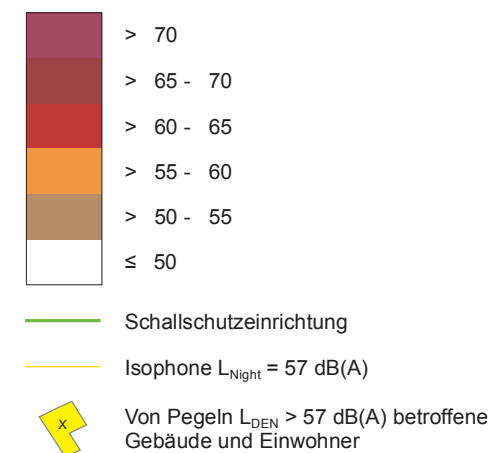
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

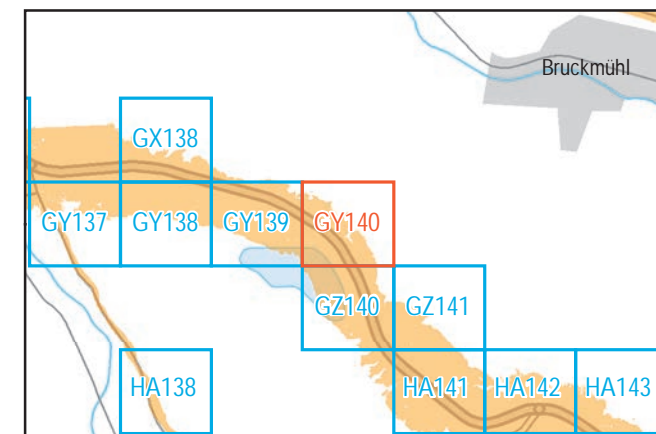
Straßenverkehrslärm 8 Stunden - L_{Night} in dB(A)

Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.
 Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



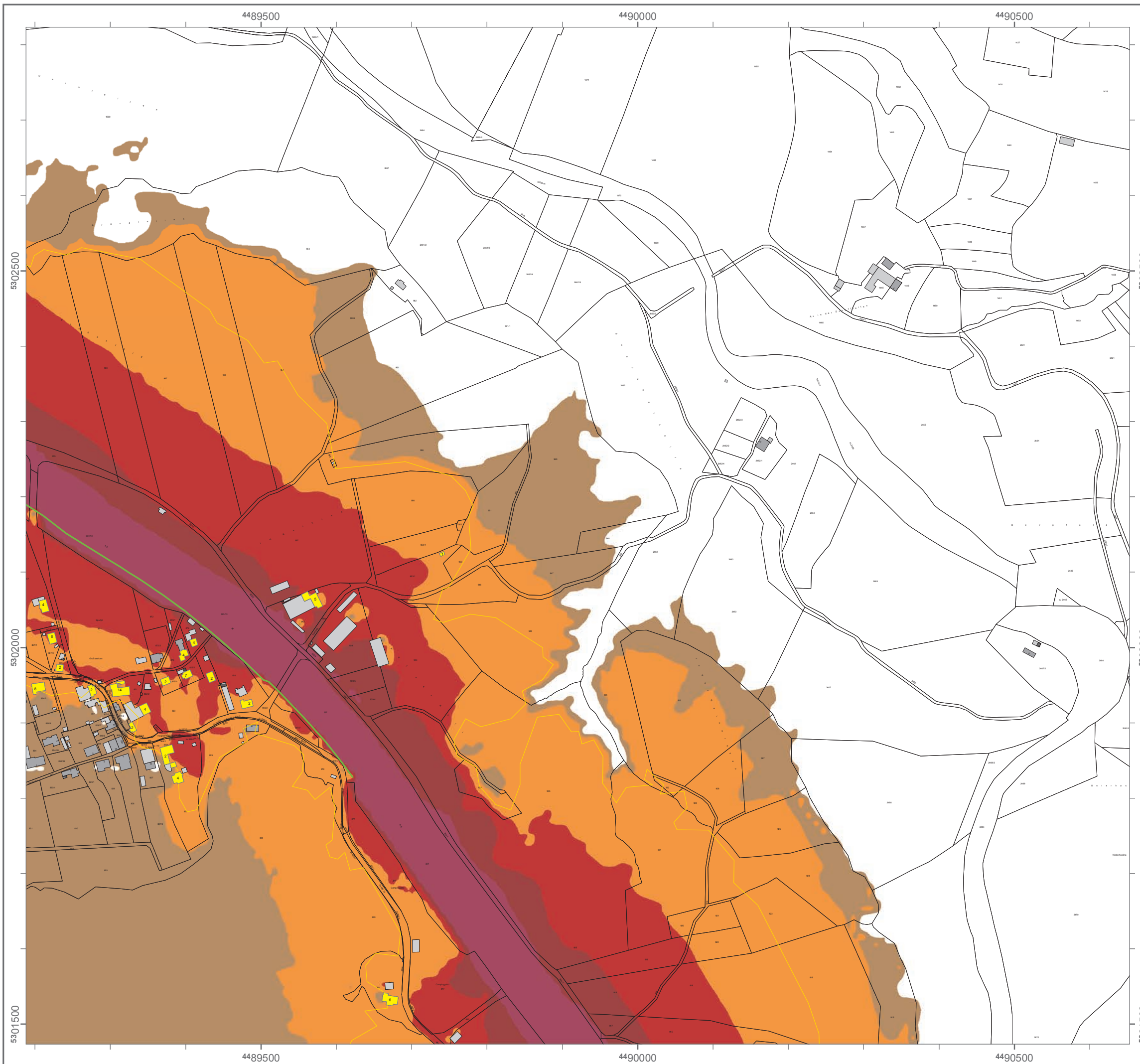
Maßstab 1:5000

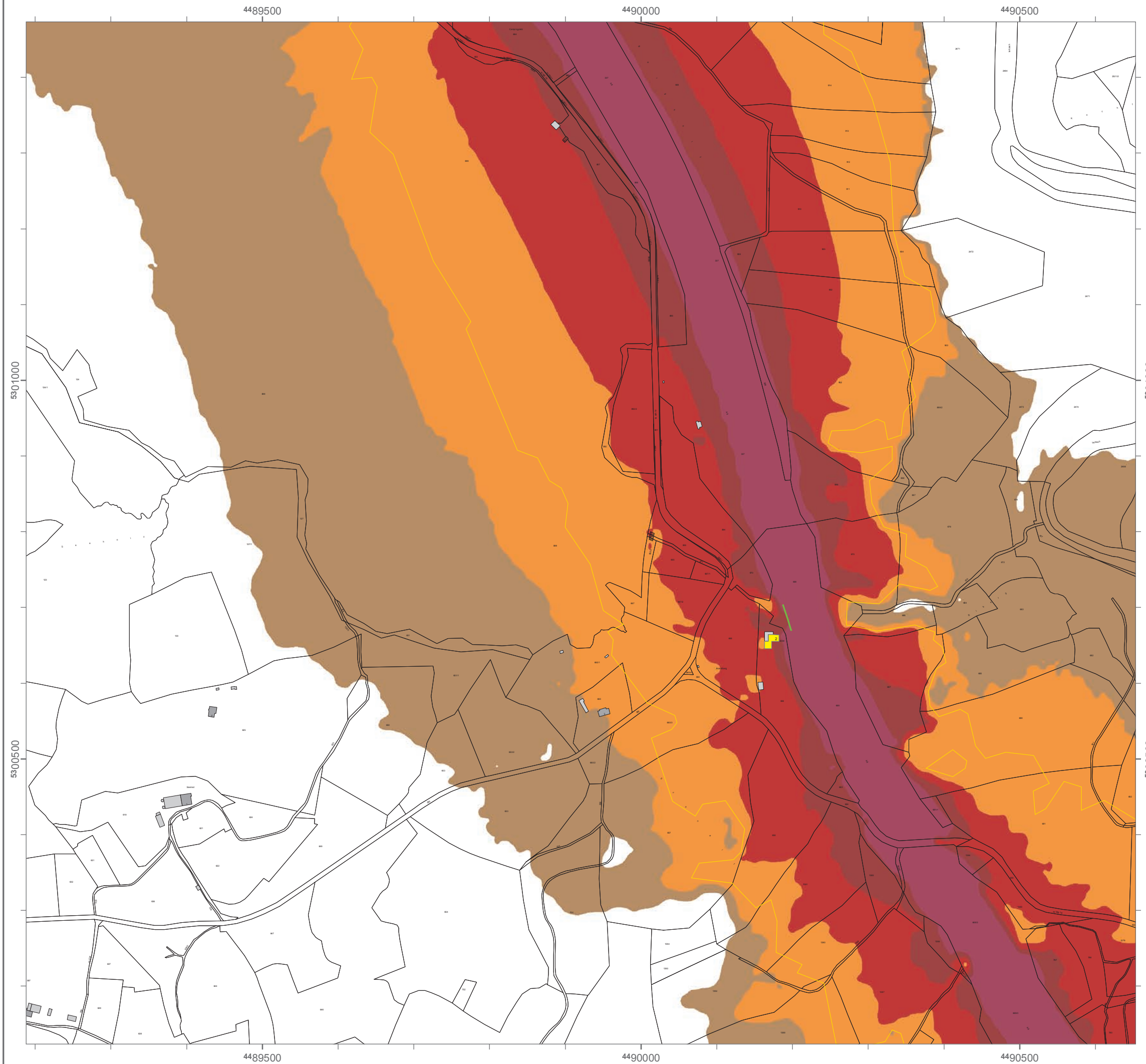


Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160
 86179 Augsburg
 Telefon: 0821 9071-0
 Fax: 0821 9071-5556
 E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de
 Internet: www.lfu.bayern.de

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

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





Lärmkartierung Bayern 2012

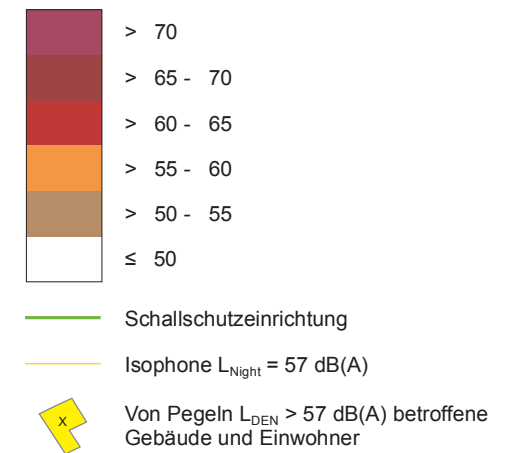
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

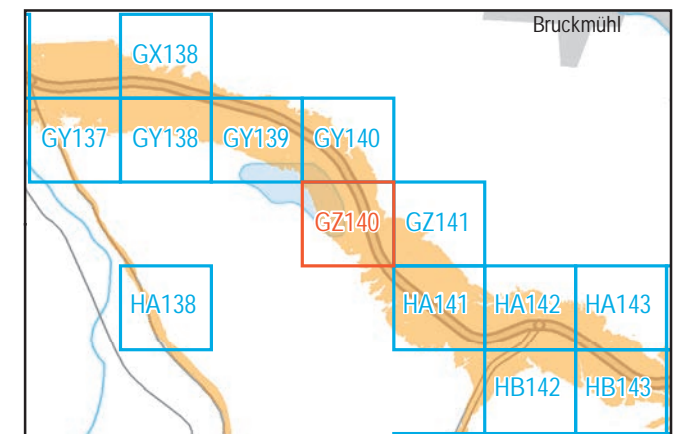
Straßenverkehrslärm 8 Stunden - L_{Night} in dB(A)

Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.
 Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

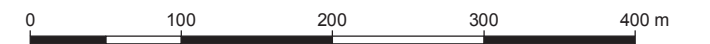
Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:5000



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

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

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



Lärmkartierung Bayern 2012

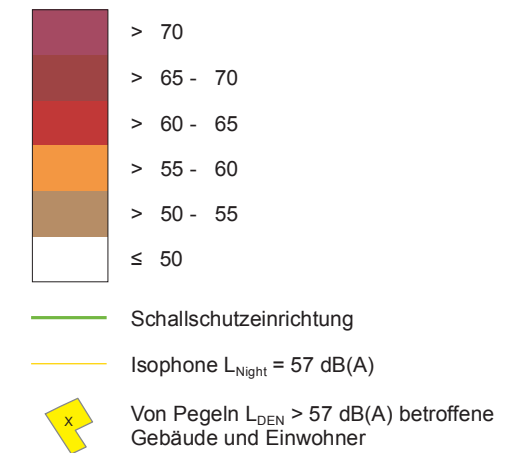
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

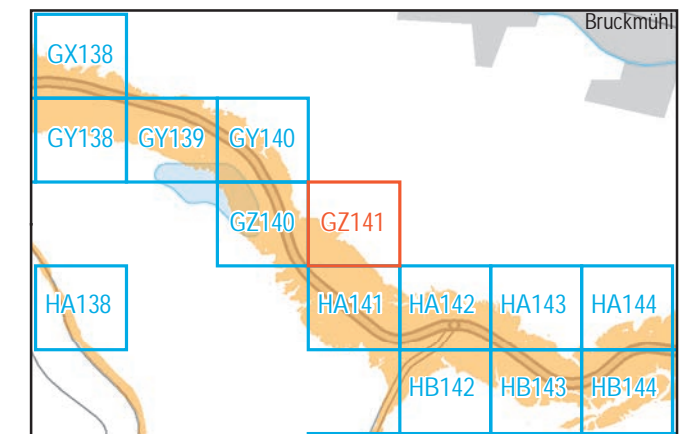
Straßenverkehrslärm 8 Stunden - L_{Night} in dB(A)

Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.
 Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



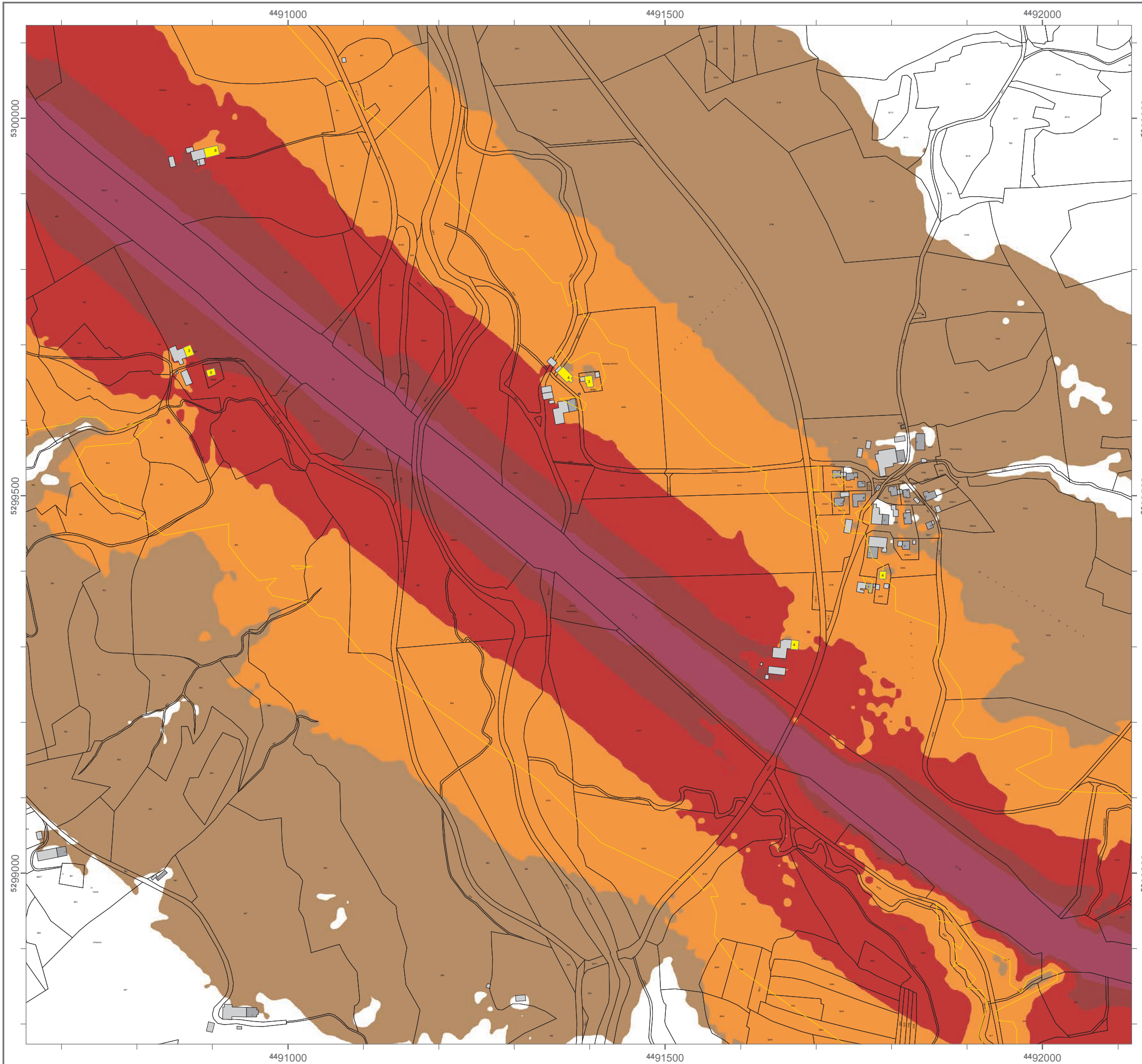
Maßstab 1:5000



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

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

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



Lärmkartierung Bayern 2012

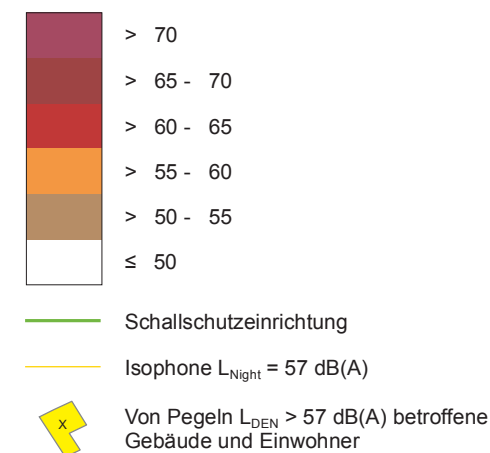
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

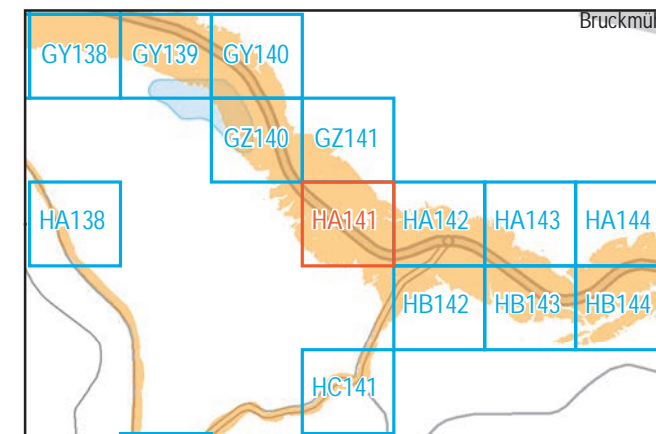
Straßenverkehrslärm 8 Stunden - L_{Night} in dB(A)

Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.
 Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



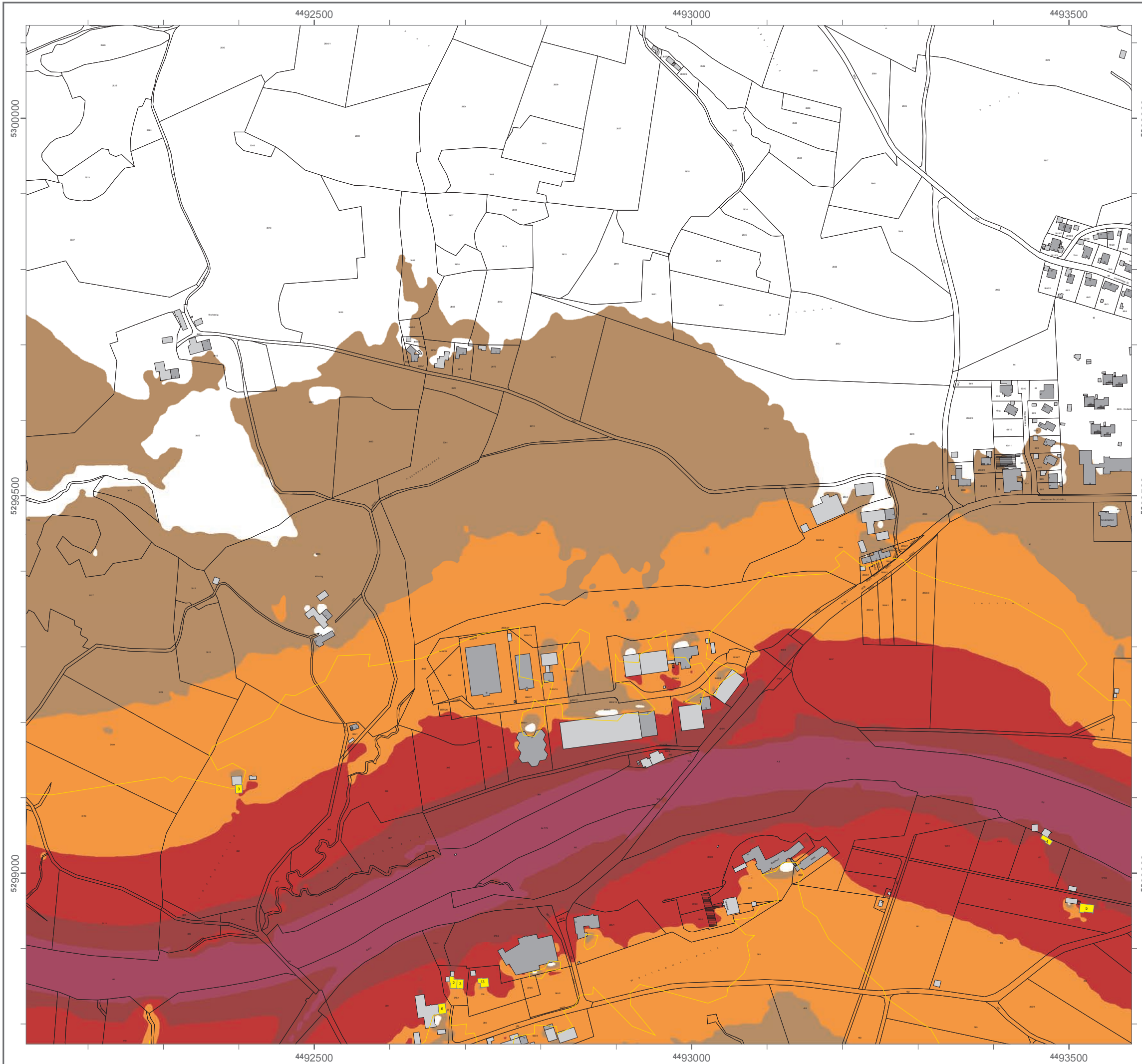
Maßstab 1:5000



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

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

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



Lärmkartierung Bayern 2012

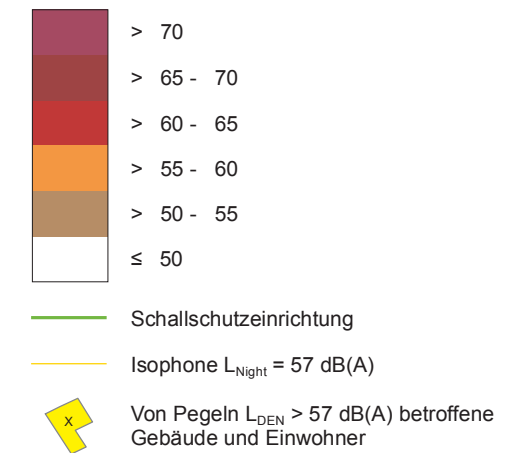
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

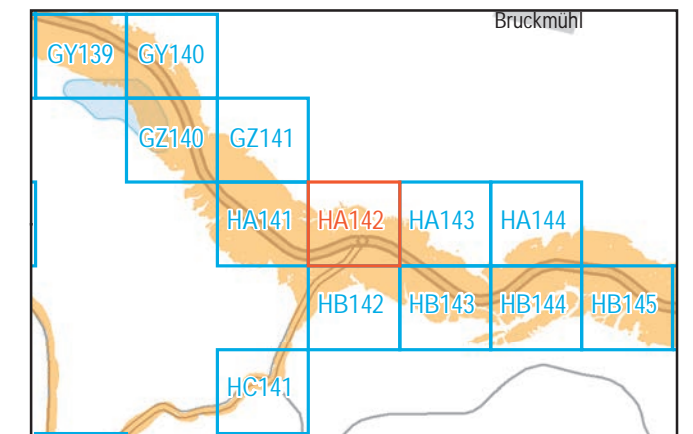
Straßenverkehrslärm 8 Stunden - L_{Night} in dB(A)

Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.
 Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

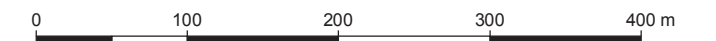
Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



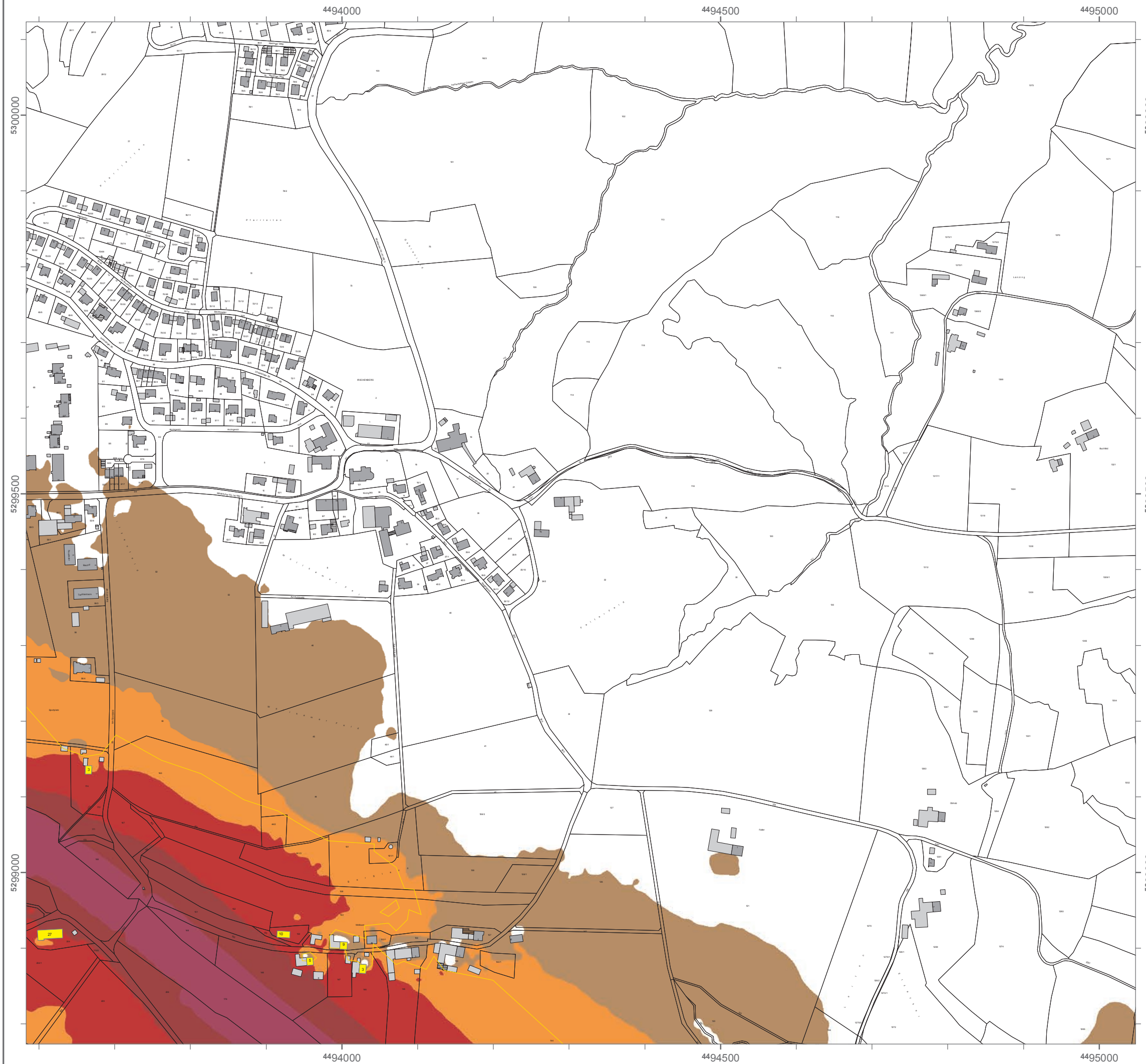
Maßstab 1:5000



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

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

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



Lärmkartierung Bayern 2012

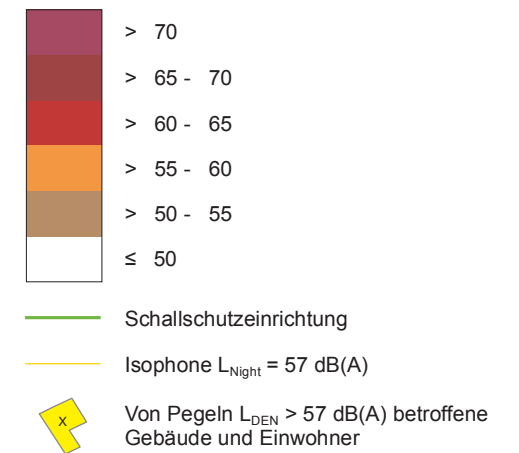
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

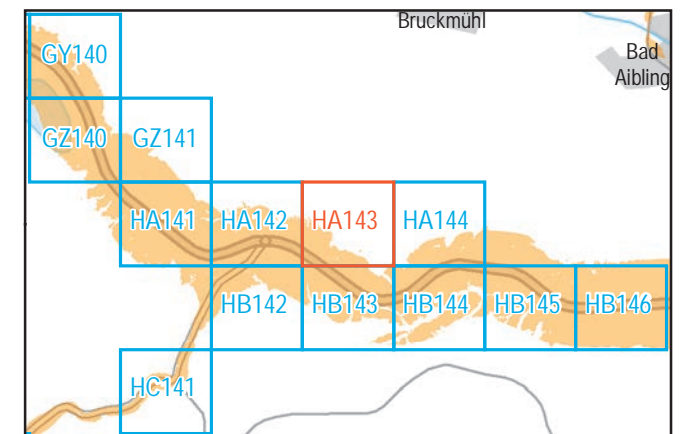
Straßenverkehrslärm 8 Stunden - L_{Night} in dB(A)

Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.
 Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:5000



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

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

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

Lärmkartierung Bayern 2012

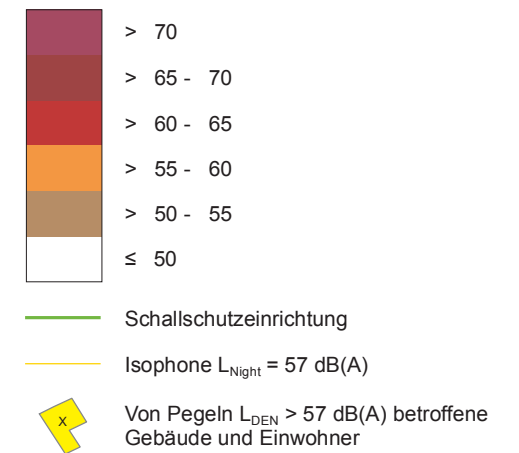
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

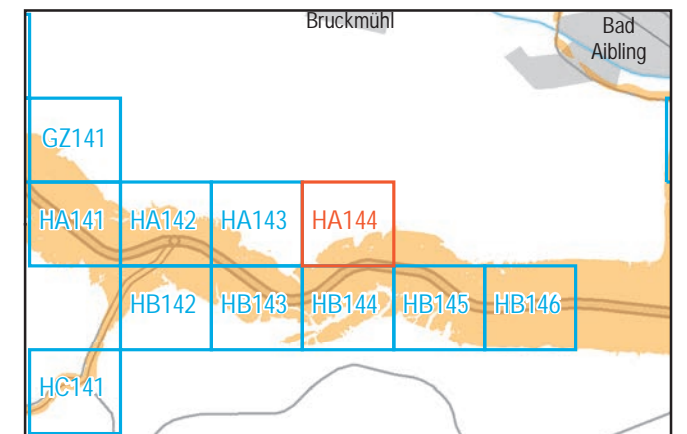
Straßenverkehrslärm 8 Stunden - L_{Night} in dB(A)

Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.
 Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

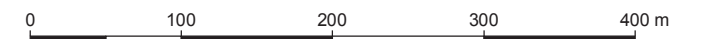
Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



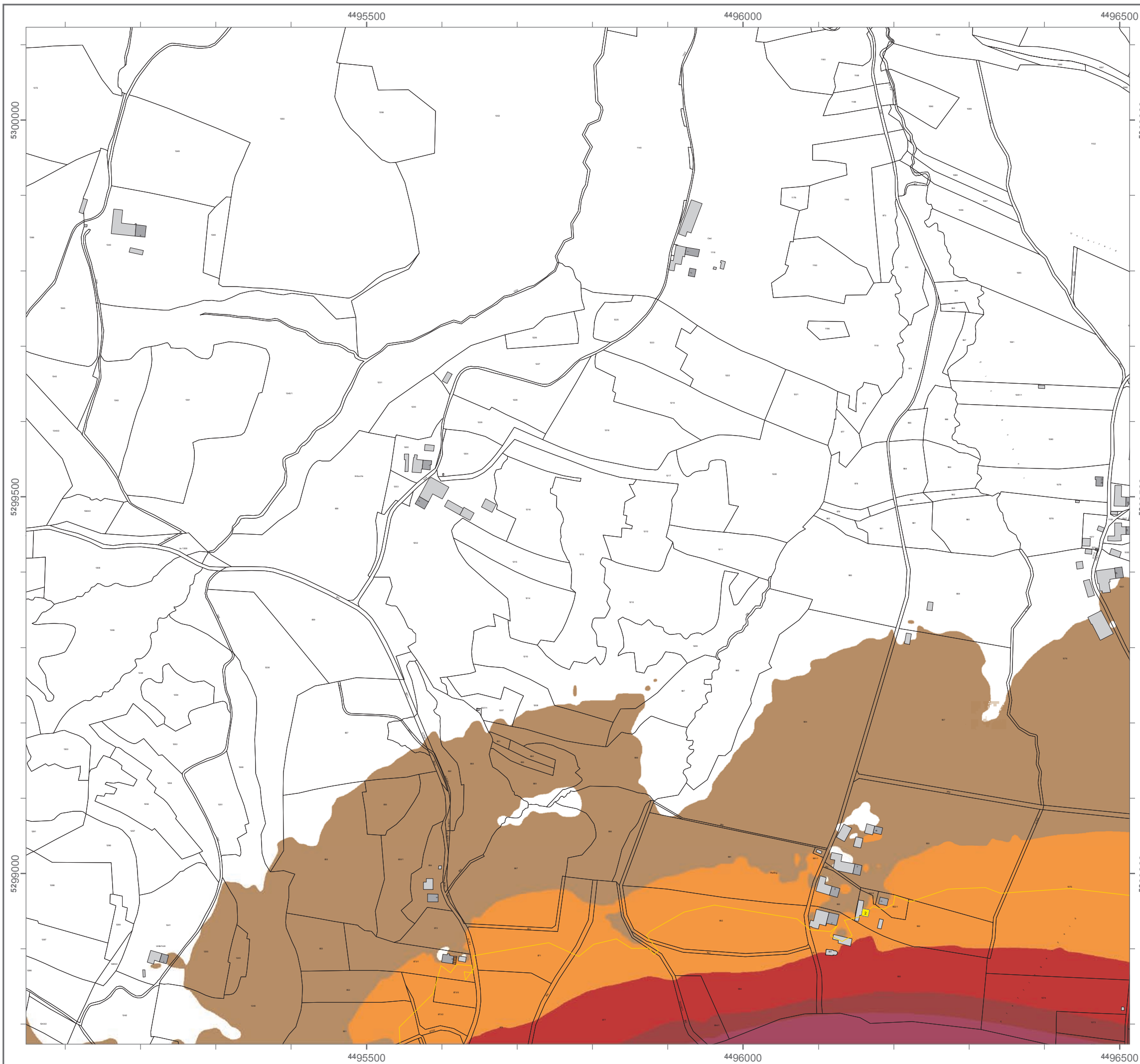
Maßstab 1:5000

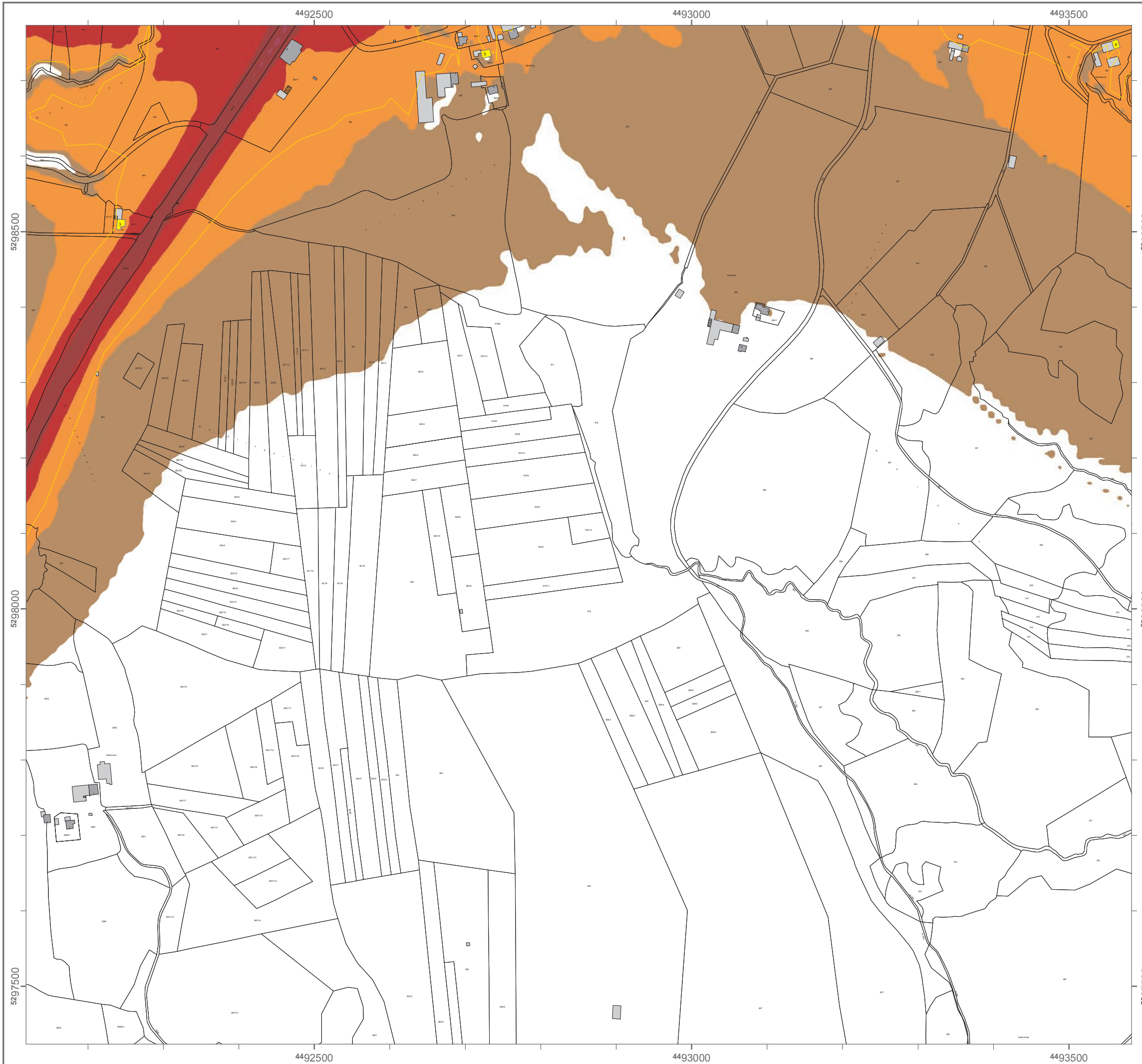


Herausgeber: Bayerisches Landesamt für Umwelt
 Bürgermeister-Ulrich-Straße 160
 86179 Augsburg
 Telefon: 0821 9071-0
 Fax: 0821 9071-5556
 E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de
 Internet: www.lfu.bayern.de

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

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





Lärmkartierung Bayern 2012

gemäß Richtlinie 2002/49/EG

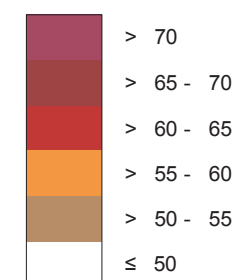
Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kfz/Jahr außerhalb der Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern

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

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

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

Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)

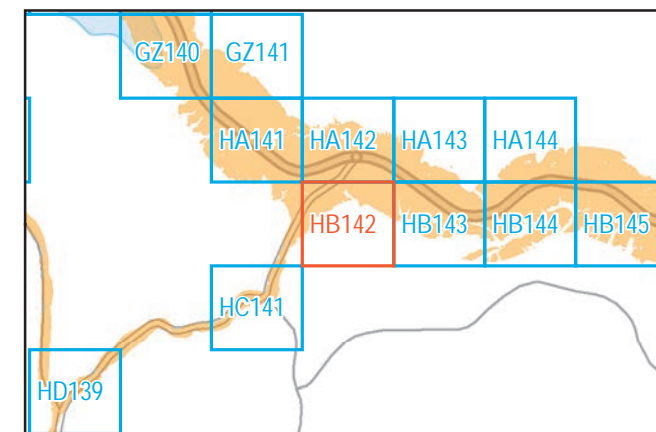


— Schallschutzeinrichtung

— Isophone L_{Night} = 57 dB(A)

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

Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:5000



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

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

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

Lärmkartierung Bayern 2012

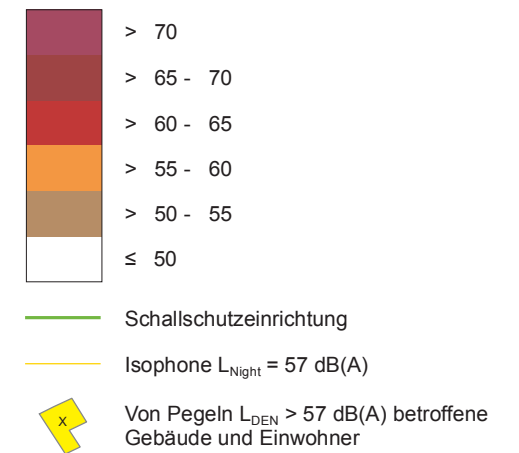
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

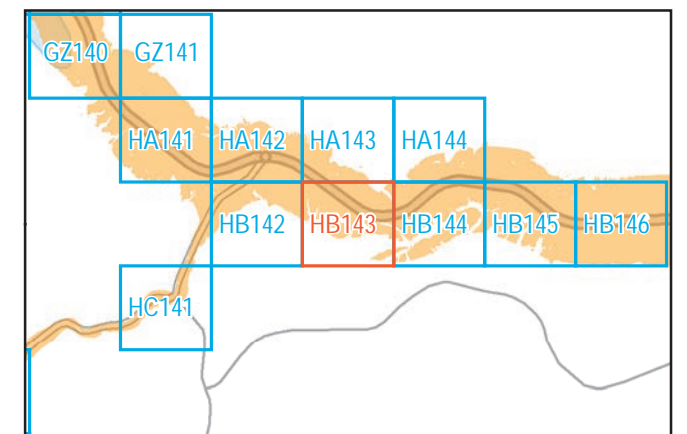
Straßenverkehrslärm 8 Stunden - L_{Night} in dB(A)

Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.
 Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

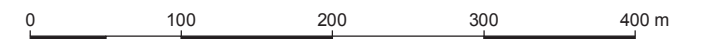
Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



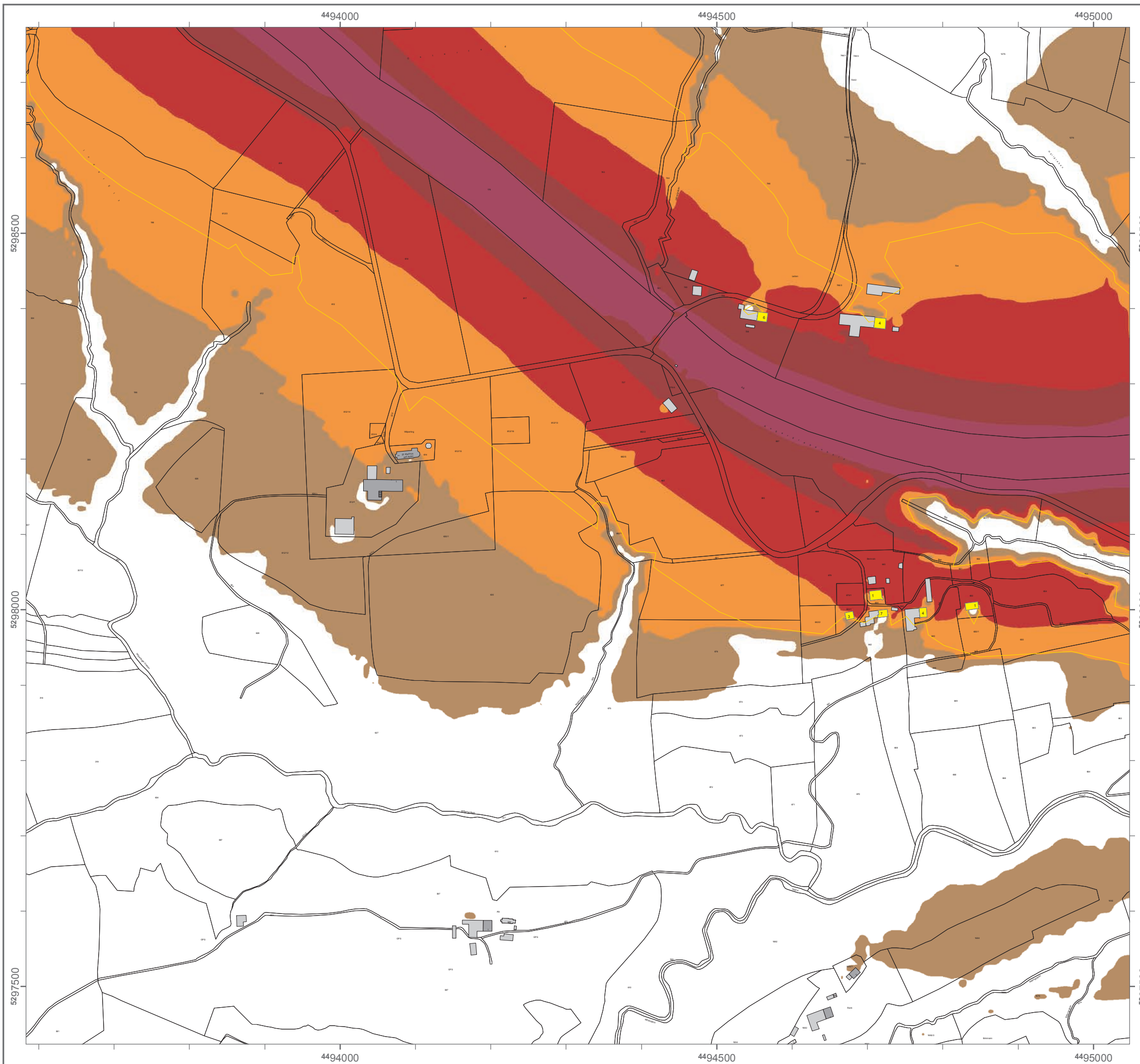
Maßstab 1:5000



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

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

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



Lärmkartierung Bayern 2012

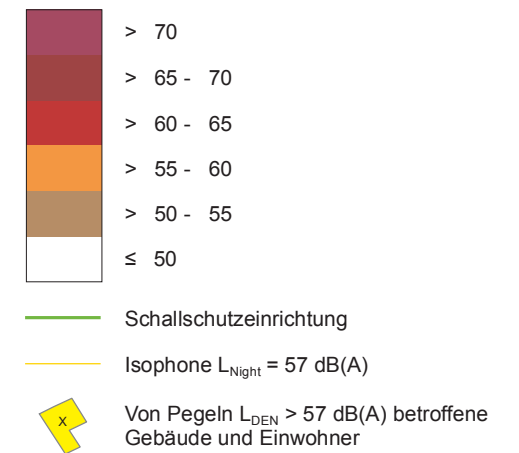
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

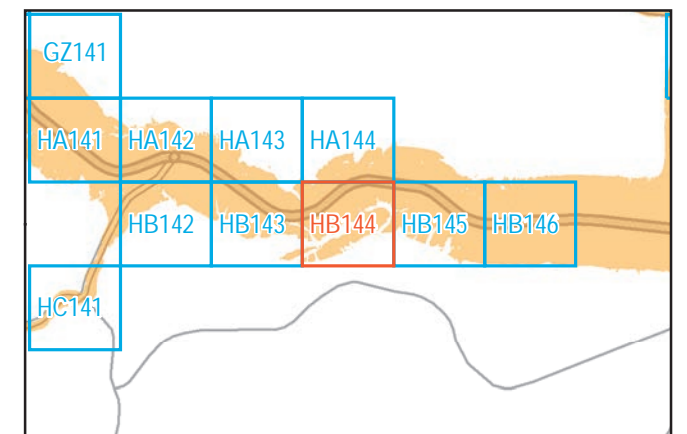
Straßenverkehrslärm 8 Stunden - L_{Night} in dB(A)

Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
 Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m
 Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.
 Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

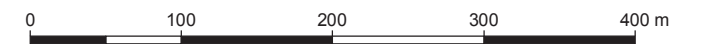
Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



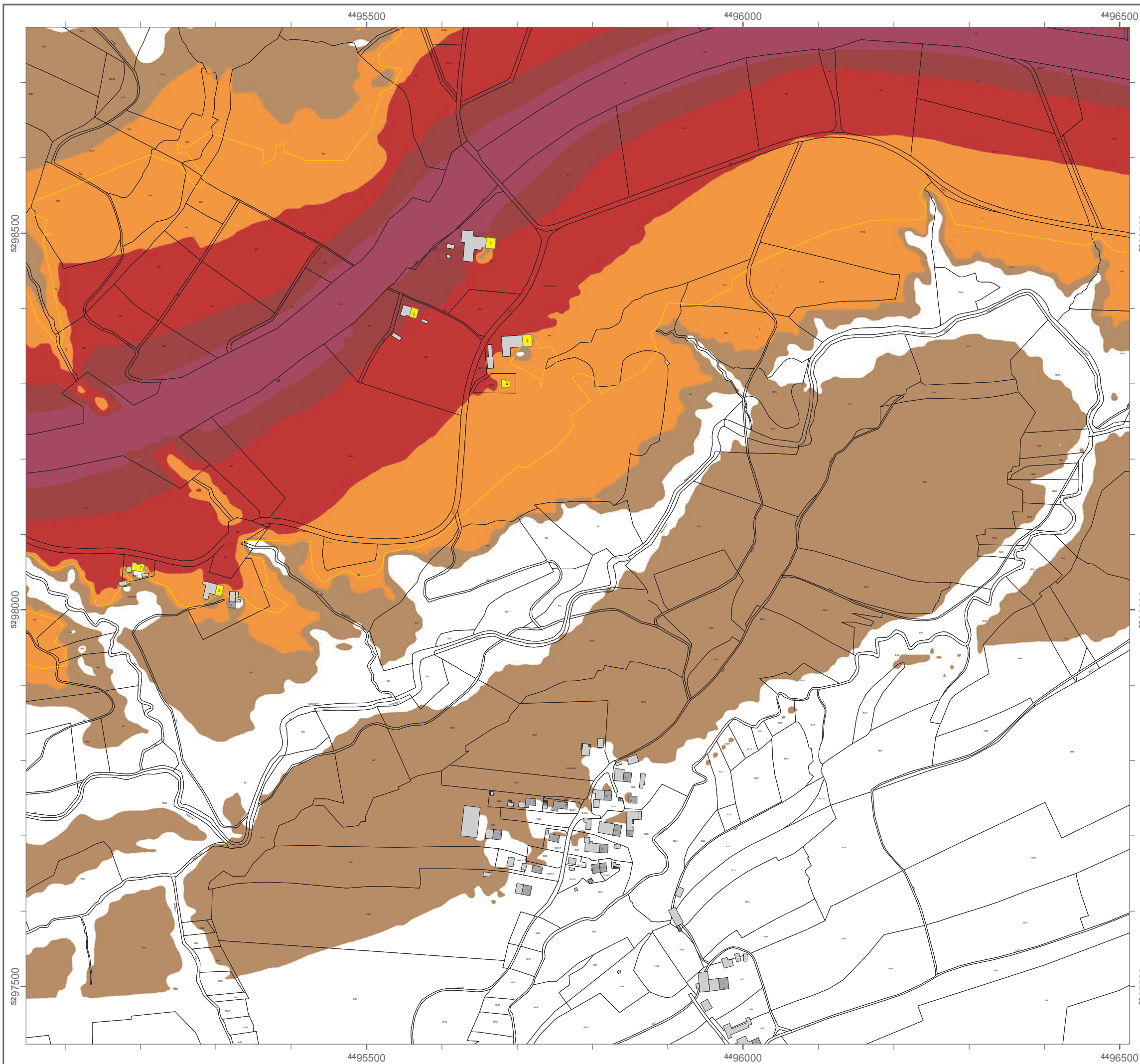
Maßstab 1:5000



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

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
 Max-Planck-Straße 15
 97204 Höchberg

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



4497000 4497500

5298500

5298500

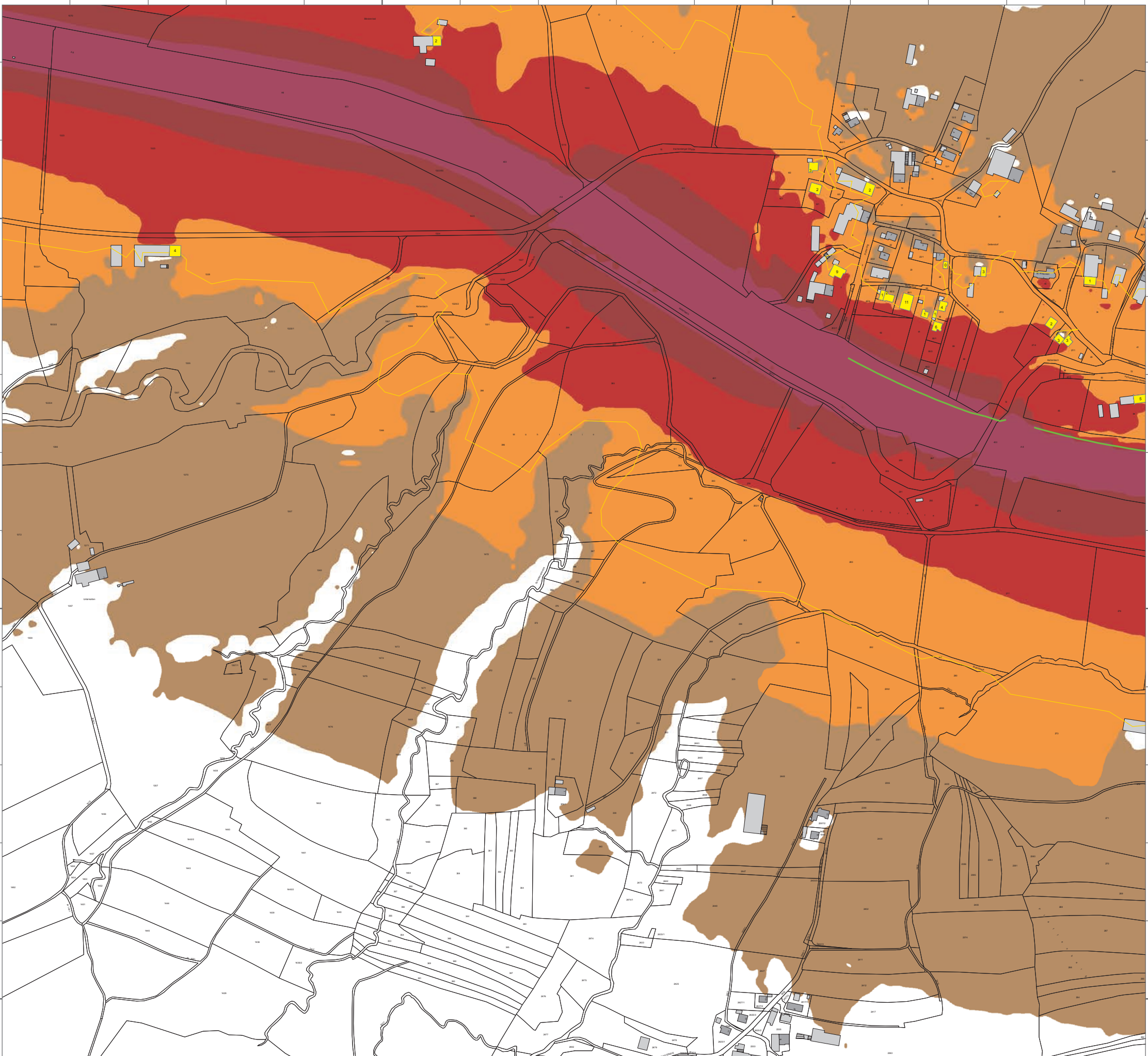
5298000

5298000

5297500

5297500

4497000 4497500



Lärmkartierung Bayern 2012

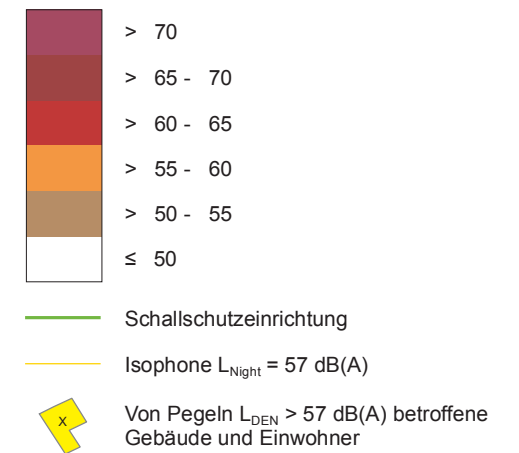
gemäß Richtlinie 2002/49/EG

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

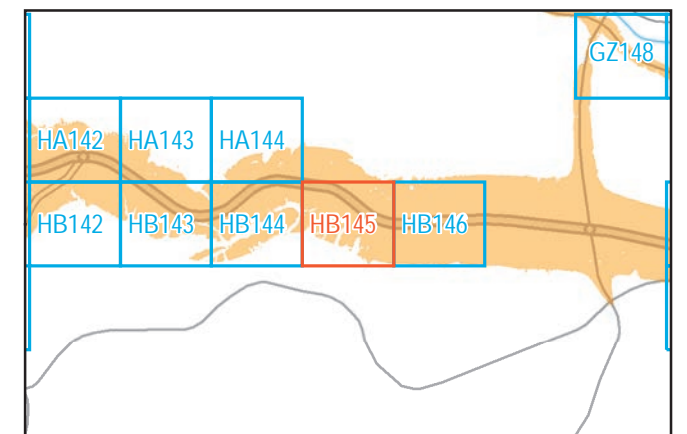
Straßenverkehrslärm 8 Stunden - L_{Night} in dB(A)

Verkehrsdaten: Offizielle Verkehrszählung, Stand 2010
Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
Berechnungsraster: 10 m x 10 m
Berechnungsgebiet: Korridor entlang der Hauptverkehrsstraßen, der von der Einhüllenden der 53-dB(A)-L_{DEN} und der 48-dB(A)-L_{Night} Isophone bestimmt wird.
Berechnungsprogramm: IMMI 2012-1, Wölfel Meßsysteme Software GmbH+Co. KG

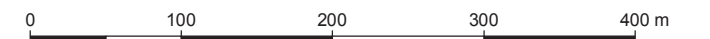
Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)



Übersicht Anschlussblätter



Maßstab 1:5000



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

In Zusammenarbeit mit: Wölfel Beratende Ingenieure GmbH+Co. KG
Max-Planck-Straße 15
97204 Höchberg

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

Anhang A 3

Bewertung der Einwendungen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan

Während der Lärmaktionsplanung für die Gemeinde Irschenberg wurde vom Bundestag ein neuer Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen beschlossen (Art. 1 des 6.FStrAbÄndG). Hierdurch ergeben sich im Vergleich zum Lärmaktionsplan für die Öffentlichkeitsbeteiligung (Stand 22.01.2016) Änderungen der geplanten Maßnahmen der ABDSB. Ursprünglich war im bisherigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen der 8-streifige Ausbau der A 8 im „Weiteren Bedarf“ eingestuft (ehemals Maßnahme G4 des Lärmaktionsplans für die Öffentlichkeitsbeteiligung, Stand 22.01.2016). Im Rahmen der Erhaltungsmaßnahme im Bereich Leitzachsenke – Dettendorf waren Lärmvorsorgemaßnahmen (ehemals Maßnahme G3) sowie im Rahmen des Erhaltungsprogramms Deckenerneuerungen auf der gesamten Strecke (AK München-Süd – AD Inntal) (ehemals Maßnahme G1) geplant. Im neuen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist der 8-streifige Ausbau der Autobahn A 8 nun im Bereich AK München-Süd – AD Inntal mit der Dringlichkeit „Vordringlicher Bedarf zur Engpassbeseitigung“ enthalten. Aufgrund der v. g. Änderung wird die ehemals geplante Maßnahme G1 von Seiten der ABDSB nicht weiter verfolgt. Das Projekt „Erhaltungsmaßnahme“ im Bereich Leitzachsenke - Dettendorf (ehemals Maßnahme G3) wurde gestoppt und wird im Rahmen des 8-streifigen Ausbaus weiter geplant. Die ehemals geplanten Maßnahmen G1 und G3 werden daher im aktuellen Lärmaktionsplan der Gemeinde Irschenberg nicht mehr aufgeführt. Ferner wurde die ehemals geplante Maßnahme G2 „Neubau einer aktiven Lärmschutzanlage zum Schutz des Ortsteils Wöllkam im Rahmen der Lärmsanierung“ zwischenzeitlich fertiggestellt und ist nunmehr als vorhandene Maßnahme V2 im Lärmaktionsplan aufgeführt.

Anmerkung:

Die Einwendungen / Anmerkungen werden nur in anonymisierter Form angegeben. Es werden keine Namen bzw. exakten Adressen genannt.



Nr. 1: Bürger-Eingabe (Anwohner Brandlberg, Irschenberg)

Forderung bzw. Anregung	Bewertung
<p>Am Wohnhaus ist bereits eine Lärmschutzwand in Richtung Autobahn angebracht. Das Problem ist, dass der Schall seitlich noch sehr stark zum Wohngebäude dringt. Deshalb wird eine Verlängerung der Lärmschutzwand gefordert. Diese sollte abgewinkelt enden, damit der seitliche Lärm nicht mehr ungehindert wie bisher an das Wohnhaus gelangen kann.</p>	<p>Die Gemeinde Irschenberg führt hierzu aus, dass insbesondere in Richtung Westen die Wandverlängerung dringend geboten ist. Dort ist kein Geländeschutz vorhanden und zudem kommt der Lärm aus dieser Hauptwindrichtung. Im angeführten Wohnhaus sind zwei Personen mit Hauptwohnsitz gemeldet.</p> <p>Für die BAB A 8 ist im Bereich zwischen AK München-Süd und dem AD Inntal der 8-streifige Ausbau geplant (siehe Maßnahme G1). Dieser löst grundsätzlich Lärmvorsorge nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) aus. In den Bereichen wo Lärmvorsorge erforderlich wird, werden aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen geplant.</p> <p>Zudem teilte die ABDBS mit, dass die Gebäude Brandlberg 1 und 2 im Planungsabschnitt der nachträglichen Lärmvorsorge an der BAB A 8 im Bereich der Gemeinde Weyarn (siehe hierzu auch die Maßnahme G1 des Lärmaktionsplans der Gemeinde Weyarn) liegen. Im Bereich von Brandlberg ist ein lärmindernder Fahrbahnbelag mit einer Lärminderung von 2 dB(A) vorgesehen. Sollten die Lärmvorsorgegrenzwerte dadurch nicht eingehalten werden, besteht zusätzlich ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen.</p>

Tabelle 1: Bewertung Bürger-Eingabe Nr. 1

Nr. 2: Bürger-Eingabe (Anwohner Grasau, Irschenberg)

Forderung bzw. Anregung	Bewertung
<p>Die in Maßnahme V1 genannten passiven Lärmsanierungsmaßnahmen am Anwesen Grasau sind weder abgeschlossen noch begonnen. Zusage für den Einbau von Schallschutzfenstern liegt vor, momentan noch in der Angebotsphase bzw. Klärung genauer Umfang der Kostenübernahme.</p>	<p>Laut ABDSB liegt die Zusage für den Einbau von Schallschutzfenstern bereits vor. Die Anwohner werden gebeten sich mit der ABDSB in Verbindung zu setzen.</p>
<p>Im August 2013 wurde in Fahrtrichtung Salzburg der rechte Fahrstreifen erneuert und neue Markierungsstreifen aufgebracht. Die neuen Streifen erzeugen beim Überfahren noch eine zusätzliche Lärmquelle die das sonore Brummen der Motoren bzw. den Lärm der Reifen durchschneidet. Der Fahrbahnbelag ist seit der Erneuerung beim Befahren von LKWs als auch bei PKWs lauter geworden.</p>	<p>Auf dieses Problem wies die Gemeinde Irschenberg schon bei früherer Gelegenheit hin. Es ist nach wie vor vorhanden.</p> <p>Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit werden laut ABDSB Leitlinien zur Fahrbahntrennung nach ZTV-M grundsätzlich als Markierung Typ II ausgeführt. Derartige Leitlinien wurden auch im Bereich des Irschenbergs verwendet. Als Typ II werden Markierungssysteme bezeichnet, die eine erhöhte Nachtsichtbarkeit bei Nässe aufweisen. Dieser Effekt entsteht dadurch, dass Teile (Agglomerate) aus der flachen Oberfläche der Markierung herausragen. Aufgrund der dadurch erzielten Drainagewirkung ergibt sich insbesondere bei Nässe eine deutlich bessere visuelle Erkennbarkeit der Fahrbahnmarkierung als bei herkömmlichen Systemen. Nach Applikation der Markierung ist es möglich, dass kurzzeitig eine leicht erhöhte Geräuschemission entsteht, diese nimmt jedoch erfahrungsgemäß im Laufe der Befahrung ab.</p>
<p>Lärmvorsorgemaßnahme im Rahmen der Erhaltungsmaßnahme (Maßnahme G3) im Bereich Leitzachsenke, Fahrtrichtung Salzburg, geplant ab km 38,5. Nach Möglichkeit den aktiven Lärmschutz (evtl. Wall/Wand-Kombination) ca. 200 m in Richtung km 38,0 verschieben. Einfahrgeräusch ist sehr laut und zu nah an Wohnbebauung.</p>	<p>Die Verlängerung des Lärmschutzes ist laut der Gemeinde Irschenberg über die Leitzachsenke hinaus dringend zum Schutz der beiden Häuser in Graßau geboten.</p> <p>Das Projekt „Erhaltungsmaßnahme“ (ehemals Maßnahme G3 des Lärmaktionsplans für die Öffentlichkeitsbeteiligung) wurde aufgrund der aktuellen Dringlichkeitseinstufung des 8-streifigen Ausbaus der BAB A 8 im Bereich AK München-Süd und AD Inntal im neuen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Art. 1 des 6.FStrAbÄndG) gestoppt (siehe hierzu auch Anmerkung unter Kapitel 6.3.1 des Lärmaktionsplans).</p> <p>Der nunmehr im „vordringlichen Bedarf zur Engpassbeseitigung“ eingestufte 8-streifige Ausbau der BAB A 8 im Bereich Irschenberg (siehe Maßnahme G1) löst grundsätzlich Lärmvorsorge nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) aus. In Bereichen,</p>



	<p>wo Lärmvorsorge erforderlich wird, werden aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen geprüft. Über die Form der Lärmschutzmaßnahme kann laut ABDSB zum jetzigen Stand der Planung noch keine Aussage getroffen werden.</p>
<p>Die Geschwindigkeitsbegrenzung (siehe Kap. 2.3) auf 100 km/h in Fahrtrichtung Salzburg könnte von km 41,714 auf ca. km 37,0 (Parkplatz Seehamer See) vorverlegt werden. Unfallschwerpunkte Leitzachsenke und Steigungsstrecke Irschenberg könnten somit eventuell auch etwas entschärft werden. Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h in Fahrtrichtung München könnte von km 39,0 auf ebenfalls ca. km 37,0 (Parkplatz Seehamer See) verlängert werden. Nach der jetzigen Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h auf 130 km/h bei km 39,0 wird am Bergaufstück in Fahrtrichtung München stark beschleunigt, was die Lärmbelastung zusätzlich verstärkt. Eine Verringerung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 km/h wäre eventuell auch schon hilfreich („bei 130 km/h wird eh nicht geblitzt“).</p>	<p>Die Gemeinde Irschenberg sieht den Sprung von 100 km/h auf 120 km/h als sinnvoller an als die jetzige Freigabe auf 130 km/h. Auch auf der Gegenfahrbahn ist jetzt 120 km/h erlaubt.</p> <p>Eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist immer eine Einzelfallbetrachtung, bei der die Voraussetzungen nach § 45 Abs. 9 StVO für jede Fahrtrichtung getrennt untersucht werden muss. In der Leitzachsenke besteht nach Aussage der ABDSB keine Unfallhäufungsstelle. Die aktuelle Unfallbetrachtung lässt eine Änderung der bestehenden Geschwindigkeitsregelungen nach der StVO nicht begründen.</p> <p>Die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen zum Schutz vor Verkehrslärm wird durch die ABDSB noch geprüft. Hierbei sollen nach Möglichkeit auch die aktuellen Verkehrszahlen aus der Straßenverkehrszählung 2015 in die Betrachtung eingestellt werden. Sollte das Ergebnis der Prüfung durch die ABDSB sein, dass die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel ist, so wird diese von der ABDSB in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern und nach Zustimmung durch das StMI angeordnet. Diese Überprüfung wurde als geplante Maßnahme G3 „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen“ in den Lärmaktionsplan aufgenommen (siehe Kapitel 6.3.1).</p>
<p>Ende 2015 wurde u.a. zwischen km 38,0 und km 39,0 in Fahrtrichtung Salzburg der komplette Böschungsbewuchs und Baumbestand gerodet. Die Lärmbelastung ist dadurch nochmals gestiegen. Der Bewuchs war ein natürlicher Lärmschutz, Sichtschutz und „Luftfilter“. Gibt es einen bestimmten Grund für diese Abholzung? Ist eine neue Bepflanzung geplant?</p>	<p>In diesem Bereich hält die Gemeinde Irschenberg eine Lärmschutzmaßnahme für unbedingt erforderlich.</p> <p>Die ABDSB führt hierzu aus, dass der Straßenbetriebsdienst zur Aufrechterhaltung eines verkehrssicheren Zustands und zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs verpflichtet ist, Gehölze im Straßenrandbereich, die in das Lichtraumprofil und in Sichtflächen hineinragen, zurückzuschneiden oder auf Stock zu setzen. Im Zuge der Baumkontrolle wurden in diesem</p>

	<p>Bereich vermehrt Bäume mit sichtbarem Substanzverlust festgestellt. Zudem war die Zugänglichkeit zu einem Regenrückhaltebecken durch verstärkten Überhang an Gehölzen eingeschränkt.</p> <p>Ein seitliches Einkürzen ist oft nicht mehr möglich, da der typische Habitus der Gehölze in überalterten Gehölzbeständen nicht erhalten werden kann.</p> <p>Die beste Art, einen neuen, verjüngten Gehölzaufbau zu erhalten, ist das "auf-den-Stocksetzen" der Gehölze im Winter. Die Böschungen wirken unmittelbar nach dieser Maßnahme "abgeholzt und kahl". Doch bereits im Frühjahr treiben die Gehölze wieder kräftig aus und bilden nach kurzer Zeit wieder geschlossene, voll funktionsfähige Gehölzbestände.</p> <p>Eine Erhöhung der Lärmbelastung durch Abholzung des Böschungsbewuchses ist nicht gegeben.</p>
--	--

Tabelle 2: Bewertung Bürger-Eingabe Nr. 2

Nr. 3: Bürger-Eingaben (Anwohner Haslinger Mühle, Irschenberg)

Forderung bzw. Anregung	Bewertung
<p>Das Angebot der ABDSB, für einen Zuschuss von 75 % für Lärmschutzfenster, klingt für die Bürger und Bürgerinnen des Ortsteils Haslinger Mühle, für das Leben in den Häusern angemessen. Dadurch wären ein angenehmerer Schlaf und eine ruhigere Wohnatmosphäre kein Wunschdenken mehr.</p>	<p>Dem stimmt die Gemeinde Irschenberg zu.</p> <p>Die ABDSB nimmt die Aussage der Bürger und Bürgerinnen des Ortsteils Haslinger Mühle zur Kenntnis.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass die ABDSB auf Antrag von Bürgern prüft, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (siehe Maßnahme G2). Somit können die Bürger der Haslinger Mühle einen entsprechenden Antrag an die ABDSB stellen.</p>
<p>Das Leben spielt sich nicht nur in den Häusern, respektive Wohnungen, und/oder bei geschlossenem Fenster ab. Jeder besitzt einen Garten oder Balkon, den alle auch gerne nutzen. Aktuell ist es aber nur eingeschränkt möglich, da eine erhebliche Lärmbelastung durch die Autobahn besteht. Durch den geplanten Ausbau der A 8 wird der Lärm sicherlich noch steigen. Wie aus der beiliegenden Karte ersichtlich ist, liegen die Wohnhäuser jetzt schon in dem Bereich mit einer durchschnittlichen Lärmbelastung von 60 – 70 dB(A), und das nicht nur am Tag, sondern eben auch zu nachtschlafender Zeit. Gesundheitsbelastend ist ein Wert ab 57 dB(A). Die Anwohner der Haslinger Mühle möchten ihren Kindern und Enkelkindern eine angenehme und gesunde Kindheit bieten, in der sie die Natur und ihre Umgebung genießen können und das ohne ständig dem massiven Lärm der Autobahn ausgesetzt zu sein. Ihnen ist bewusst, dass ein Teil von ihnen aus freien Stücken in dieses Gebiet nahe der Autobahn gezogen ist, andere Familien jedoch seit Generationen in Besitz der betroffenen Häuser sind.</p>	<p>Der geplante 8-streifige Ausbau der BAB A 8 im Bereich AK München-Süd – AD Inntal (Maßnahme G1) löst grundsätzlich Lärmvorsorge nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) aus. In Bereichen, wo Lärmvorsorge erforderlich wird, werden aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen geprüft.</p> <p>Sofern die Voraussetzungen für aktive Schallschutzmaßnahmen vorliegen, erfolgt dadurch auch ein entsprechender Schutz der Freibereiche.</p>
<p>Die Einwander fordern Maßnahmen zur Lärmreduzierung (Flüsterbelag, Geschwindigkeitsgrenzung im Bereich des Gefälles bzw. der Steigung des Irschenberg, Bau einer Lärmschutzwand), damit sie, ihre Kinder und Enkelkinder keine Schäden durch den Lärm von der Autobahn davontragen.</p>	<p>Diese Forderungen sind durch die Ortskenntnis der Gemeinde Irschenberg berechtigt. Aus Sicht der Gemeinde hilft auf der Gegenseite bei Graßau auf Dauer nur eine Lärmschutzwand, die nach Westen über den Fluss Leitzach hinausgeht. Dadurch würde auch ein weiteres Gebäude in Graßau geschützt, das massiv vom Lärm betroffen ist.</p> <p>Im Rahmen des geplanten 8-streifigen Ausbaus werden Lärmvorsorgemaßnahmen geprüft (siehe oben).</p> <p>Eine Beschränkung der zulässigen Höchstge-</p>



	<p>schwindigkeit ist immer eine Einzelfallbetrachtung, bei der die Voraussetzungen nach § 45 Abs. 9 StVO für jede Fahrtrichtung getrennt untersucht werden muss. In der Leitzachschenke besteht keine Unfallhäufungsstelle. Die aktuelle Unfallbetrachtung lässt eine Änderung der bestehenden Geschwindigkeitsregelungen nach der StVO nicht begründen.</p> <p>Allerdings prüft die ABDSB die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen zum Schutz vor Verkehrslärm. Hierbei sollen nach Möglichkeit auch die aktuellen Verkehrszahlen aus der Straßenverkehrszählung 2015 in die Betrachtung eingestellt werden. Sollte das Ergebnis der Prüfung durch die ABDSB sein, dass die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel ist, so wird diese von der ABDSB in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern und nach Zustimmung durch das StMI angeordnet. Diese Überprüfung wurde als geplante Maßnahme G3 „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen“ in den Lärmaktionsplan aufgenommen (siehe Kapitel 6.3.1).</p>
--	--

Tabelle 3: Bewertung Bürger-Eingaben Nr. 3

Nr. 4: Bürger-Eingaben (Anwohner Oberhasling, Irschenberg)

Forderung bzw. Anregung	Bewertung
<p>Das Angebot für einen Zuschuss von 75 % für Lärmschutzfenster klingt für das Leben der Bürger aus Oberhasling in den Häusern als angemessen. Dadurch wäre ein angenehmer Schlaf und eine ruhige Wohnatmosphäre gewährleistet. Jedoch spielt sich das Leben nicht nur in den Häusern und Wohnungen ab. Fast jeder besitzt einen großen Garten, den die Bürger auch gerne nutzen. Momentan ist es aber nur eingeschränkt möglich, da sie durch die Autobahn einer erheblichen Lärmbelastung ausgesetzt sind. Diese wird durch den geplanten Ausbau der A 8 noch extremer, wie der beiliegenden Karte mit dem eingezeichneten Ort entnommen werden kann. Oberhasling liegt überwiegend im roten/violetten Bereich der Messungen. D. h., die Bürger sind einer durchschnittlichen Lärmbelastung von 60 bis 65 dB(A) ausgesetzt. Gesundheitsbelastend ist ein Wert ab 57 dB(A).</p> <p>Die Anwohner möchten ihren Kindern und auch Enkelkindern eine angenehme Kindheit bieten, in der sie die Natur und ihre Umgebung genießen können und das ohne dem ständigen Lärm der Autobahn ausgesetzt zu sein. Ihnen ist bewusst, dass einige von ihnen aus eigenen Stücken in dieses Gebiet gezogen sind, die anderen jedoch nicht.</p> <p>Eine Lärmschutzwand ist aus Sicht der Einwender unumgänglich, damit die Kinder / Enkelkinder keine Schäden davon tragen.</p>	<p>Die Gemeinde Irschenberg meldet hierzu, dass derzeit in Oberhasling 58 Personen mit Hauptwohnsitz wohnen. Die Autobahn verläuft bei Oberhasling herausgehoben aus dem Gelände und braucht deshalb unbedingt einen Lärmschutz. Anders kann der etwas höher als die Fahrbahn gelegene Ort nicht geschützt werden.</p> <p>Der geplante 8-streifige Ausbau der A 8 im Bereich Irschenberg löst grundsätzlich Lärmvorsorge nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) aus. In Bereichen, wo Lärmvorsorge erforderlich wird, werden aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen geprüft.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass die ABDSB auf Antrag von Bürgern prüft, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (siehe Maßnahme G2). Somit können die Bürger aus Oberhasling einen entsprechenden Antrag an die ABDSB stellen.</p>

Tabelle 4: Bewertung Bürger-Eingaben Nr. 4



Nr. 5: Bürger-Eingabe (Anwohner Oberhasling, Irschenberg)

Forderung bzw. Anregung	Bewertung
<p>Da der Ort Oberhasling nur einige 100 m von der Autobahn A 8 entfernt ist, haben die Einwender schon beim Bau ihres Hauses 1990 aus gesundheitlichen Gründen in Schlaf- und Wohnräumen Schallschutzfenster eingebaut – ohne eine Förderung dafür zu erhalten. Schallschutzfenster bringen jedoch nur etwas, wenn man sich im Haus befindet und diese geschlossen sind. Wer schläft, bis auf ein paar Ausnahmen im Winter, bei geschlossenen Fenstern? Zudem sind Schallschutzfenster für Garten und Terrasse wirkungslos.</p>	<p>Die Lärmsanierung behandelt den Lärmschutz an bestehenden Straßen. Gemäß den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen“ (VLärmSchR 97) können an bestehenden Bundesfernstraßen auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen Lärmsanierungsmaßnahmen als freiwillige Leistung durchgeführt werden. Dies setzt voraus, dass der Beurteilungspegel den entsprechenden, im Bundeshaushalt festgelegten Grenzwert übersteigt. Bei Neubauten werden passive Lärmschutzmaßnahmen nicht gefördert, da die Beeinträchtigung durch Straßenverkehrslärm bekannt ist. Hier ist der Bauherr selbst für den baulichen Schallschutz zuständig.</p>
<p>Seit dieser Zeit hat die Lärmbelastung aufgrund der Autobahn insbesondere nachts massiv zugenommen. Seit dem Jahr 2000 hat vor allem der Schwerlastverkehr stetig zugenommen und – egal ob Tag oder Nacht – die Geräuschbelastung ist rund um die Uhr präsent und viel zu hoch! Eine Folge des permanent hohen Lärmpegels ist auch, dass vermehrt Kopfschmerzen und unruhiger Schlaf auftreten.</p>	<p>Die Steigerung des nächtlichen LKW-Verkehrs wird durch die Ortskenntnis der Gemeinde Irschenberg bestätigt. Dieser Fakt ist aus Sicht der Gemeinde zu wenig in die Karten für die nächtliche 57 dB(A) - Grenze eingerechnet. Es ist an den Steigungsstrecken am Irschenberg nachts etwa gleich laut wie am Tag.</p> <p>Die Verkehrszahlen der im Turnus von fünf Jahren stattfindenden Straßenverkehrszählung zeigen, dass die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) insgesamt seit dem Jahr 2000 zwar zugenommen hat, der Schwerverkehr hingegen stagnierte im Zeitraum 2000 bis 2010.</p> <p>Laut ABDSB wurde eine Berechnung der Immissionswerte an dem Grundstück des Einwenders durchgeführt. Als Immissionsgrenzwerte für die Realisierung von freiwilligen Lärmschutzmaßnahmen gelten dabei gemäß Verkehrslärmschutzrichtlinie (VLärmSchR 97) für Dorf- und Mischgebiete tagsüber 69 dB(A) und nachts 59 dB(A). Die Berechnung zeigt, dass an dem Grundstück diese Grenzwerte weder tags noch nachts erreicht werden. Daher sind die Voraussetzungen zur Lärmsanierung nicht erfüllt. Eine Bezuschussung von passiven Lärmschutzeinrichtungen kann daher leider nicht zugesagt werden.</p> <p>Im Rahmen des geplanten 8-streifigen Ausbaus der BAB A 8 im Bereich Irschenberg ergibt sich jedoch ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen nach der Verkehrs-</p>



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

	<p>lärmschutzverordnung (16. BImSchV). Nach dieser müssen die im Vergleich zur Lärmsanierung um 5 dB(A) niedrigeren Immissionsgrenzwerte für Kern-, Dorf- und Mischgebiete von tagsüber 64 dB(A) und nachts 54 dB(A) für das Anwesen der Einwohner eingehalten werden.</p>
<p>Bei dem bevorstehenden Ausbau und der Brückensanierung der A 8 ist daher ein aktiver Lärmschutz zwingend notwendig. Um einen sinnvollen und langfristigen Lärmschutz zu erhalten muss die Lärmschutzwand durchgängig vom Autobahnkilometer 40,0 bis zum Autobahnkilometer 39,0 verlaufen, da nur so für die Anwohner eine zeitnahe Lärmentlastung und für nachfolgende Generationen gesunder Lebensraum entsteht. Die Anwohner haben vor einigen Wochen persönlich die Wirkung des Lärmschutzes in Irschenberg/Wöllkam überprüft und sind von der „neuen Ruhe“ in Wöllkam begeistert, obwohl auch hier die Lärmschutzwand noch etwas verlängert werden müsste, um eine optimale Wirkung zu erzielen.</p>	<p>Diese Forderung entspricht dem Beschluss des Gemeinderates vom 14.03.2016.</p> <p>Der geplante 8-streifige Ausbau der A 8 im Bereich Irschenberg löst grundsätzlich Lärmvorsorge nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) aus. In Bereichen, wo Lärmvorsorge erforderlich wird, werden aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen geprüft. Über die Form der Lärmschutzmaßnahme kann zum jetzigen Stand der Planung noch keine Aussage getroffen werden.</p> <p>Die Lärmschutzanlage in Wöllkam wird beim 8-streifigen Ausbau der A 8 nach Aussage der ABDSB in diesem Bereich den neuen Gegebenheiten angepasst.</p>
<p>Außerdem ist unbedingt zu berücksichtigen, dass bei einem vierspurigen Ausbau der Autobahn der Verkehr noch weiter zunimmt und somit auch die Lärmbelastung am Tag einen Pegel von 64 dB(A) und in der Nacht einen Wert von 54 dB(A) übersteigt (laut 16. BImSchV § 2 Abs. 1). Zusätzlich wird gefordert, die Lärmschutzberechnungen mit aussagekräftigen Messungen vor Ort zu belegen.</p>	<p>Die Gemeinde Irschenberg merkt hierzu an, dass die Zunahme des Verkehrs bei den Lärmschutzberechnungen zu berücksichtigen ist.</p> <p>Der Lärmvorsorge im Rahmen der geplanten Ausbaumaßnahme wird die Verkehrsprognose für das Jahr 2030 zugrunde gelegt. Demnach wird eine Zunahme des Verkehrs bei der Bemessung der Lärmschutzanlagen berücksichtigt.</p> <p>Die 16. BImSchV schreibt vor, dass Beurteilungspegel zu berechnen sind. Das diesbezügliche Berechnungsverfahren ist in den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90) geregelt. Bei der Berechnung der Immissionen wird, ausgehend von den über die Tagzeit bzw. Nachtzeit gemittelten Schallemissionspegeln $L_{m,E}$ (Tag/Nacht), für jeden Emittenten (jede Schallquelle) separat der Beurteilungspegel am Immissionsort (IO) ermittelt. In das Berechnungsverfahren fließen Randbedingungen wie die Lage und Höhe der Lärmquelle (Autobahn), Verkehrsmenge und Straßenoberfläche, Abschirmungen, Geländehöhen (z.B. Einschnittslagen, Dämme, Höhenrücken), und die Schallimmissionsorte (Fenster der Häuser) ein. Die Windrichtung wird für den ungünstigs-</p>



	ten Fall mitberücksichtigt. Messungen werden nicht vorgenommen, da deren Ergebnisse aufgrund äußerer Einflüsse (z.B. Wetter, Verkehrsgeschehen) nicht reproduzierbar bzw. bei geplanten Straßen nicht durchführbar sind.
Da es an vielen Streckenabschnitten entlang der deutschen Autobahnen bereits aktiven Lärmschutz gibt, sind entsprechende Maßnahmen auch hier vorzusehen. Eine Alternative mit Lärmschutzfenstern kann keine sinnvolle Lösung sein.	Bei der geplanten Ausbaumaßnahme werden Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge geprüft (siehe oben). Dabei haben aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Wälle, Wände) Vorrang vor passiven Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzfenster). Die Festlegung erfolgt unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit.

Tabelle 5: Bewertung Bürger-Eingabe Nr. 5

Nr. 6: Bürger-Eingabe (Anwohner Auerschmied, Irschenberg)

Forderung bzw. Anregung	Bewertung
<p>Der Ort Auerschmied befindet sich nur wenige hundert Meter Luftlinie von der Autobahn entfernt, vergleichsweise wie Wöllkam, Oberhasling. Bis zum Sturm Wiebke im Jahr 1990 war Auerschmied durch eine dichte Waldfront besser von Autobahnlärm abgeschirmt. Seit dieser Zeit hat sich der Lärmpegel je nach Windlage gefühlsmäßig deutlich erhöht. Es liegen zwar keine Messwerte vor, doch in bestimmten Schneisen dürfte der Lärmpegel dem in Oberhasling ähneln. Besonderheit: In dem anliegenden Autobahnabschnitt befindet sich die lange Steigung zum Irschenberg, was stärkere Motor- und Bremsgeräusche bedingt. Eine Anregung wäre beidseitig einen Lärmschutz zu installieren, der beide gegenüberliegende Ortsteile schützt. Sinnvoll wäre es den Wall bereits ab Kringing bis zur Höhe Seehamer See durchzuführen.</p>	<p>Die Gemeinde Irschenberg teilte hierzu mit, dass in Auerschmied ca. 100 Personen leben. Es gibt eine größere Gaststätte mit Fremdenzimmern. Weil zwei Anwesen in Graßau nur durch eine lange Lärmwand geschützt werden können, wird ein durchgezogener Lärmschutz auf der Südseite der Autobahn empfohlen.</p> <p>Zum Vorbringen wird darauf hingewiesen, dass im Berechnungsverfahren für den Lärmschutz die Steigungsverhältnisse und deren Auswirkungen berücksichtigt werden.</p> <p>Der geplante 8-streifige Ausbau der A 8 im Bereich Irschenberg löst grundsätzlich Lärmvorsorge nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) aus. In Bereichen, wo Lärmvorsorge erforderlich wird, werden aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen geprüft.</p>
<p>Der Lärmschutz sollte absorbierend sein, damit die Lärmbelastung nicht steigt und sich wenige hundert Meter nach dem Schutzwall senkt und so dem eigentlichen Ziel entgegenwirkt.</p>	<p>Der Gemeinderat der Gemeinde Irschenberg sprach sich gegen reflektierende Lärmschutzwände aus.</p> <p>Laut ABDSB kann über die Form der Lärmschutzmaßnahme zum jetzigen Stand der Planung noch keine Aussage getroffen werden. Jedoch werden bei beidseitiger Bebauung i. d. R. absorbierende Lärmschutzwände errichtet.</p>

Tabelle 6: Bewertung Bürger-Eingabe Nr. 6



Nr. 7: Bürger-Eingabe (Anwohner Kringing, Irschenberg)

Forderung bzw. Anregung	Bewertung
<p>Die Einwender weisen darauf hin, dass ihr Wohnhaus auf Blatt HA 142 von der „gelben Linie“ (Iso-$L_{\text{Night}} > 57 \text{ dB(A)}$) betroffen ist und berücksichtigt werden muss. Ferner bestehen starke Beeinträchtigungen durch Feinstaub, Reifenabrieb und Abgasgestank. Daher wird eine Einhausung der Autobahn gefordert.</p>	<p>In dem Gebäude der Einwender wohnen laut Gemeinde drei Personen mit Hauptwohnsitz. Die Einhausung war die Forderung des Arbeitskreises Lärm- und Umweltschutz der Gemeinde. Die Gemeinde geht heute davon aus, dass Lärmschutzwälle und –wände dazu beitragen, den Feinstaub, die Abgase und den Reifenabrieb in Fahrbahnnähe zu belassen, weil der Windabtrieb durch sie blockiert wird. Zu bedenken ist immer, dass die Fahrbahn beim Ausbau in diesem Bereich komplett in Richtung Norden verbreitert wird und daher viel näher an das Haus der Einwender heranrückt.</p> <p>Gemäß Kartierung des LfU wurde das Gebäude der Einwender als betroffenes Gebäude (in den Lärmkarten gelb markiert) erfasst und somit berücksichtigt. Die Anzahl der betroffenen Bewohner des Hauses, die einem $L_{\text{Night}} > 57 \text{ dB(A)}$ ausgesetzt sind, stimmen mit den gemeldeten Einwohnerzahlen der Gemeinde überein.</p> <p>Der geplante 8-streifige Ausbau der A 8 im Bereich Irschenberg löst grundsätzlich Lärmvorsorge nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) aus. In Bereichen, wo Lärmvorsorge erforderlich wird, werden aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen geprüft.</p> <p>Eine Einhausung kommt laut ABDSB aus Gründen der Wirtschaftlichkeit im Bereich Irschenberg nicht in Frage. Eine Reduzierung der Ausbreitung von Feinstaub kann auch durch die Errichtung von Lärmschutzwällen und –wänden erreicht werden.</p>

Tabelle 7: Bewertung Bürger-Eingabe Nr. 7



Nr. 8: Bürger-Eingaben (Anwohner Krinning, Irschenberg)

Forderung bzw. Anregung	Bewertung
Die Anwohner des Ortsteils Krinning fordern im Zuge der Erweiterung der A 8 am Irschenberg einen wirkungsvollen Lärmschutz.	<p>In den Häusern der Einwender in Krinning wohnen laut Gemeinde 11 Personen. Sie wären Nutznießer von Lärmschutzmaßnahmen für das Gebäude der v. g. Einwender (Bürger-Eingabe-Nr. 7) und für den Ort Oberhasling (Bürger-Eingabe-Nr. 5).</p> <p>Die ABDSB weist auch hier darauf hin, dass der geplante 8-streifige Ausbau der A 8 im Bereich Irschenberg grundsätzlich Lärmvorsorge nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) auslöst. In Bereichen, wo Lärmvorsorge erforderlich wird, werden aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen geprüft.</p>

Tabelle 8: Bewertung Bürger-Eingaben Nr. 8

Nr. 9: Bürger-Eingabe (Anwohner Salzhub, Irschenberg)

Forderung bzw. Anregung	Bewertung
<p>Der Einwender bewohnt mit seiner Familie ein Anwesen in Salzhub und stellt fest, dass in den vergangenen 25 Jahren der Lärmpegel durch Verkehr an der A 8 massiv zugenommen hat. Da davon ausgegangen werden muss, dass die Autobahn A 8 in den kommenden Jahren auf mindestens 4 Spuren erweitert wird, wird auch der Lärmpegel nochmals steigen. Deshalb wird Antrag auf Prüfung und Bewilligung einer 75% Bezuschussung zu Lärmschutzfenstern gestellt.</p>	<p>In den Häusern der Einwender leben, laut Angabe der Gemeinde, sechs Personen mit Hauptwohnsitz. Auch in diesem Bereich ist die komplette Verbreiterung in Richtung Norden geplant. Die Autobahn rückt dadurch näher an Salzhub heran, als es in den jetzigen Karten dargestellt ist. Für die Zukunft geht die Gemeinde bei den genannten Anwesen in Salzhub von einer nächtlichen Belastung von 57 dB(A) aus.</p> <p>Die ABDSB hat eine Berechnung der Immissionswerte an den Grundstücken der Antragssteller in Salzhub durchgeführt. Als Immissionsgrenzwerte für die Realisierung von freiwilligen Lärmschutzmaßnahmen gelten dabei gemäß Verkehrslärmschutzrichtlinie (VLärmSchR 97) für Mischgebiete tagsüber 69 dB(A) und nachts 59 dB(A). Die Berechnung zeigte, dass an den o. g. Grundstücken diese Grenzwerte weder tags noch nachts erreicht werden. Daher sind die Voraussetzungen zur Lärmsanierung nicht erfüllt. Eine Bezuschussung von passiven Lärmschutzeinrichtungen kann daher leider nicht zugesagt werden. Dies wurde dem Einwender bereits schriftlich durch die ABDSB mitgeteilt.</p> <p>Die ABDSB weist jedoch darauf hin, dass sich im Rahmen des geplanten 8-streifigen Ausbaus der BAB A 8 im Bereich Irschenberg ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ergibt. Nach dieser müssen die im Vergleich zur Lärmsanierung um 5 dB(A) niedrigeren Immissionsgrenzwerte für Kern-, Dorf- und Mischgebiete von tagsüber 64 dB(A) und nachts 54 dB(A) für das Anwesen der Einwender eingehalten werden.</p>

Tabelle 9: Bewertung Bürger-Eingabe Nr. 9



Nr. 10: Bürger-Eingabe (Anwohner Salzhub, Irschenberg)

Forderung bzw. Anregung	Bewertung
<p>Der Einwender stellt fest, dass in den vergangenen zwei Jahren das Verkehrsaufkommen auf dem in nächster Nähe gelegenen Autobahnabschnitt der A 8 und der damit verbundene Lärm erheblich zugenommen haben. Besonders die Wochentage, an denen fast immer sehr viele LKWs diese Strecke passieren, bringen eine unangenehme Lärmbelastigung mit sich. Auch die Mieter, die das Erdgeschoss des Hauses bewohnen, fühlen sich durch den von der Autobahn herrührenden Lärm zeitweise extrem gestört. Da davon ausgegangen werden muss, dass die Autobahn in den kommenden Jahren auf mindestens vier Spuren erweitert werden wird, was nochmals eine deutliche Zunahme des Lärmpegels bedeutet, plant der Einwender eine Lärmsanierung in Form des Einbaus neuer Fenster mit entsprechenden Schallschutzeigenschaften, um seine Immobilie künftig ohne Lärmbelastigung von außen bewohnen zu können und außerdem die Gefahr eines häufigen Mieterwechsels aufgrund der Lärmsituation zu vermeiden.</p> <p>Der Einwender geht davon aus, dass sein Vorhaben förderwürdig ist. Deshalb bittet er um Mitteilung, wie in dieser Angelegenheit weiter zu verfahren ist bzw. ob und an welche Stelle ein eventuell erforderlicher förmlicher Antrag auf Bezuschussung der oben beschriebenen geplanten Maßnahme zu richten ist.</p>	<p>Die ABDSB hat eine Berechnung der Immissionswerte an dem Grundstück des Einwenders durchgeführt.</p> <p>Als Immissionsgrenzwerte für die Realisierung von freiwilligen Lärmschutzmaßnahmen gelten dabei gemäß Verkehrslärmschutzrichtlinie (VLärmSchR 97) für Mischgebiete tagsüber 69 dB(A) und nachts 59 dB(A).</p> <p>Die Berechnung zeigte dabei jedoch, dass am Grundstück diese Grenzwerte weder tags noch nachts erreicht werden.</p> <p>Daher sind die Voraussetzungen zur Lärmsanierung nicht erfüllt.</p> <p>Eine Bezuschussung von passiven Lärmschutzzeineinrichtungen kann daher leider nicht zugesagt werden. Dies wurde dem Einwender bereits schriftlich durch die ABDSB mitgeteilt.</p> <p>Die ABDSB weist jedoch darauf hin, dass sich im Rahmen des geplanten 8-streifigen Ausbaus der BAB A 8 im Bereich Irschenberg jedoch ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ergibt.</p> <p>Nach dieser müssen die im Vergleich zur Lärmsanierung um 5 dB(A) niedrigeren Immissionsgrenzwerte für Kern-, Dorf- und Mischgebiete von tagsüber 64 dB(A) und nachts 54 dB(A) für das Anwesen der Einwender eingehalten werden. Insofern kann davon ausgegangen werden, dass durch diese geplante Maßnahme eine Verbesserung der Lärmsituation entsteht.</p> <p>Die Gemeinde Irschenberg teilte hierzu mit, dass die Isophone $L_{\text{Night}} = 57 \text{ dB(A)}$ nachts direkt an der Südseite des Hauses in Salzhub anliegt. Da nachts von weiter steigendem Lärm insbesondere durch die Zunahme der LKWs auszugehen ist, hält die Gemeinde einen Zuschuss zu Lärmschutzfenstern für gerecht. Die Berechnung der Autobahndirektion von 59 dB(A) rechnet offenbar eine erst noch auszuführende Maßnahme wie Einbau von Flüsterasphalt mit ein. Dies ist nicht rechtskonform. Die Praxis zeigt außerdem, dass dieser Flüsterasphalt nach drei- vier Jahren seine lärm-mindernde Wirkung komplett verliert. In der Summe halten wir die 57 dB(A)-Linie für maßgeblich und die Anliegerforderung für berechtigt.</p>



	<p>Wegen der unmittelbar am Haus des Einwenders in Salzhub vorbeiführenden Kreisstraße MB 1 kommt es zu einer summarisch höheren Lärmbelastung als durch die Autobahn allein.</p> <p>Zum Vorbringen der Gemeinde wird angemerkt, dass im Rahmen der Kartierung durch das LfU betroffene Gebäude an denen die Anhaltswerte L_{DEN} von 67 dB(A) bzw. L_{Night} von 57 dB(A) überschritten werden in den Lärmkarten gelb markiert sind. Die Darstellung der Isophonen ist lediglich zur Orientierung eingezeichnet, in welchem Bereich Pegel gleich 67 / 57 dB(A) auftreten.</p> <p>Maßgebend für den „Anspruch“ auf Lärmsanierung sind nicht die o. g. Anhaltswerte für die Lärmaktionsplanung sondern die Sanierungsgrenzwerte der VLärmSchR 97. Diese betragen entsprechend dem Ansatz der ABDSB für Mischgebiete 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts.</p> <p>Weiterhin ist anzumerken, dass bei der Feststellung, ob die Voraussetzungen für die bezuschusste Lärmsanierung gegeben sind, auf die aktuelle Sachlage abgestellt wird u. a. das aktuelle Verkehrsaufkommen. Eine evtl. Lärminderung durch einen zukünftigen lärmindernden Fahrbahnbelag wird nicht berücksichtigt. Bei der Bemessung des Umfangs der Lärmsanierungsmaßnahme wird jedoch die künftige Verkehrsmenge zu Grunde gelegt. Ein Anspruch auf Lärmsanierung ergibt sich im vorliegenden Fall gemäß obiger Ausführung der ABDSB nicht.</p> <p>Wie bereits von der ABDSB ausgeführt, besteht allerdings im Rahmen des geplanten 8-streifigen Ausbaus der BAB A 8 im Bereich AK München-Süd – AD Inntal ein Anspruch auf Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV.</p>
--	--

Tabelle 10: Bewertung Bürger-Eingabe Nr. 10

Nr. 11: Bürger-Eingabe (Anwohner Salzhub, Irschenberg)

Forderung bzw. Anregung	Bewertung
<p>Die erstellte Lärmkarte entspricht nicht den tatsächlichen Gegebenheiten. Bei den ermittelten Lärmwerten, handelt es sich um ein computergestütztes Programm, das den Abstand bzw. die topographischen Gegebenheiten neben der Autobahn berücksichtigt. Dieses entspricht aus nachfolgenden Gründen nicht den tatsächlichen Gegebenheiten:</p>	<p>Die Gemeinde sieht die Problematik beim künftigen Ausbau der Autobahn auf 4 Spuren mit Standspuren. Zudem soll die Verbreiterung komplett in Richtung des Ortes Salzhub erfolgen. Die Lärmpläne müssten unbedingt dieses Szenarium darstellen, bevor jetzt Ablehnungen für Schutzmaßnahmen ausgesprochen werden.</p> <p>Die Lärmkarten werden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt mithilfe eines Berechnungsprogramms erstellt. Bei der Berechnung werden neben dem Gelände, der Bebauung und den Lärmschutzeinrichtungen die Verkehrszusammensetzung, Geschwindigkeiten und Fahrbahnoberflächen als wesentliche schalltechnische Einflussgrößen berücksichtigt.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Keine gemessenen Werte vor Ort 	<p>Messungen unterliegen hohen Schwankungen und sind demnach nicht reproduzierbar. Deshalb werden die Lärmimmissionen von Straßen im Regelfall berechnet.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Bei dem Autobahnabschnitt im Gemeindebereich Irschenberg handelt es sich um eine erhebliche Steigungsstrecke mit erhöhten Motordrehzahlen, besonders bei LKW. 	<p>Die Lärmimmissionen von Straßen werden unter Berücksichtigung der durchschnittlichen jährlichen Verkehrsbelastung und weiterer Parameter (Steigung, Lkw-Anteil, Geschwindigkeit, Straßenoberfläche, Entfernung, Abschirmung...) berechnet. Damit wird bei der Berechnung auch die Steigung mit erhöhten Motordrehzahlen berücksichtigt.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Inversions- und Föhnwetterlagen verändern die Lärmwerte erheblich. Da diese hier sehr oft auftreten, sollte diese in die Berechnung mit einfließen. 	<p>Bei der Lärmpegelberechnung werden günstigste Ausbreitungsbedingungen (Mitwindsituationen und Temperaturinversion) für den Schall mit einbezogen.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Die Lärmkarte sollte zwischen der Autobahnausfahrt und dem Ort Irschenberg, auch auf die nördlich Seite der Kreisstraße MB1 angepasst werden. 	<p>Im Rahmen der 2. Stufe der Lärmkartierung wurden Bundesautobahnen, Bundes- und Staatsstraßen erfasst, deren Verkehrsaufkommen größer 8200 Kfz / 24h war. Kreisstraßen werden bei der Lärmkartierung nicht berücksichtigt. Somit geben die Lärmkarten im Bereich der Autobahnausfahrt und dem Ortsteil Irschenberg nur den von der Autobahn ausgehenden Verkehrslärm wieder. Eine Überarbeitung der Lärmkarte ist damit nicht veranlasst.</p>

Tabelle 11: Bewertung Bürger-Eingabe Nr. 11



Nr. 12: Bürger-Eingabe (Anwohner Am Sportplatz, Irschenberg)

Forderung bzw. Anregung	Bewertung
<p>Die lärmbeeinträchtigten Anwohner möchten die Gemeindeverwaltung auf die derzeit noch sehr unbefriedigende Situation hinweisen. Auf einen beschränkten Teil des Ortsteiles Wöllkam der Gemeinde Irschenberg wurde in den letzten beiden Jahren ein Lärmschutzwall mit einer Lärmschutzwand errichtet. Noch vor der Höhe des Grundstückes wurde diese Lärmschutzwand allerdings bereits abgeflacht und hört dann an der Unterführung der nach Wendling bzw. Wilparting führenden Straße, also noch vor dem Grundstück der Einwander, bereits ganz auf. Gerade auf und ab dieser Höhe der Unterführung dringt der ganze Verkehrslärm geballt in den Ortsbereich Irschenberg und speziell auf das nächstgelegene Anwesen der Einwander ein. Die vorgeschriebenen Grenzwerte zur Vermeidung gesundheitlicher Schäden werden dabei zu keiner Zeit eingehalten. Die Anwohner bitten die Gemeinde, sie daher im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten für einen weiteren Ausbau von Lärmschutzmaßnahmen zu unterstützen.</p>	<p>Die Gemeinde Irschenberg spricht sich für die Fortsetzung der Lärmschutzwand von Wöllkam in Richtung Westen aus, damit auch der sehr laute und über der Fahrbahn liegende Bereich Am Sportplatz geschützt ist.</p> <p>Der geplante 8-streifige Ausbau der A 8 im Bereich Irschenberg löst grundsätzlich Lärmvorsorge nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) aus. In Bereichen, wo Lärmvorsorge erforderlich wird, werden aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen geprüft.</p> <p>Die ABDSB teilte mit, dass im Zuge dessen auch die Lärmschutzanlage bei Wöllkam den neuen Gegebenheiten angepasst wird. Über die Form der Lärmschutzmaßnahme kann zum jetzigen Stand der Planung noch keine Aussage getroffen werden.</p>

Tabelle 12: Bewertung Bürger-Eingabe Nr. 12



Nr. 13: Bürger-Eingaben (Anwohner Wöllkam, Irschenberg)

Forderung bzw. Anregung	Bewertung
<p>Zum Betrieb einer Autobahn sollten nicht nur der Ausbau und die Instandhaltung einer Fahrbahn gehören. Es sollte vielmehr das gesamte Umfeld berücksichtigt werden. Es besteht der Eindruck, dass hier mehr auf den Verkehrsteilnehmer geschaut wird und nicht auf die Gesamtheit und am allerwenigsten auf die lärmgeplagten Anwohner. So wie von der Autobahndirektion Südbayern Ausbaumaßnahmen, Instandhaltungsmaßnahmen und Betriebsmaßnahmen durchgeführt werden, sollte es eine Selbstverständlichkeit sein, auch die Lärmbelastung abzustellen. Zum Schutz der Anlieger sollen deshalb entsprechende Lärmschutzmaßnahmen in den stark belasteten Bereichen errichtet werden.</p>	<p>Der explizite Schutz der Gebäude in Wöllkam, die sehr nahe an der Autobahn stehen, ist laut der Gemeinde Irschenberg dringend zeitnah auszuführen.</p> <p>Der geplante 8-streifige Ausbau der A 8 im Bereich Irschenberg löst grundsätzlich Lärmvorsorge nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) aus. In Bereichen, wo Lärmvorsorge erforderlich wird, werden aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen geprüft.</p> <p>Im Zuge dessen wird laut ABDSB auch die Lärmschutzanlage bei Wöllkam den neuen Gegebenheiten angepasst.</p>

Tabelle 13: Bewertung Bürger-Eingaben Nr. 13

Nr. 14: Bürger-Eingaben (Anwohner Neuhäusel, Irschenberg)

Forderung bzw. Anregung	Bewertung
<p>Durch die konstante Lärmbelastung von ca. 70 dB(A) ist es fast unmöglich die freie Zeit im Garten zu genießen. Bei offenem Fenster (z.B. durch Lüften) steigt auch die Lautstärke im Haus auf einen unangenehmen, fast unerträglichen Wert an. An Wochentagen ist die Lärmbelastung durch die starke Zunahme des Schwerlastverkehrs deutlich angestiegen. Auch an Wochenenden und Feiertagen, sowie bei Beginn der Ferienreisewellen steigt die Lärmbelastung auf ein Maximum an. Dies lässt auch in den Abend- und Nachtstunden nur geringfügig nach, da sich der Verkehr kaum reduziert.</p>	<p>Die Gemeinde Irschenberg teilte hierzu mit, dass der Verkehr in den Nächten von Freitag auf Samstag stark zugenommen hat. Bis etwa 2012 war dieser nur zu Ferienzeiten vorhanden. Auch der jährlich steigende LKW-Verkehr, der sich zusätzlich in die Nachtzeiten verlagert hat, ist in den Karten für die Grenze 57 dB(A) L_{Night} nicht ausreichend berücksichtigt. Der Unterschied zwischen den Plänen für die Tag- und Nachtzeit ist für den Bereich am Irschenberg zu groß. Die LKWs dominieren hier den Lärm eindeutig.</p> <p>Die Kartierung durch das LfU basiert auf den Straßenverkehrszählungen aus dem Jahr 2010. In der nächsten Kartierungsrunde – die für 2017 geplant ist – werden die aktuellen Straßenverkehrszählungen von 2015 für das schalltechnische Berechnungsmodell herangezogen. Damit wird auch einer evtl. Verkehrszunahme Rechnung getragen.</p>
<p>Wegen der einseitigen Errichtung des Lärmschutzwalls ist die Lautstärke auf der südlichen Seite bei bestimmten Witterungsverhältnissen weiterhin angestiegen. Bei Regen oder Nebel ist die Belastung besonders hoch.</p>	<p>Die Gemeinde Irschenberg ging davon aus, dass bei Wöllkam eine absorbierende Wand montiert wurde. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre dies ein erheblicher Mangel.</p> <p>Laut ABDSB wurden bei der Lärmschutzmaßnahme bei Wöllkam hochabsorbierende Wandelemente verwendet. Damit werden Reflexionen weitestgehend vermieden. Der verbleibende Reflexionsanteil ist zwar rechnerisch vorhanden, jedoch so gering, dass er für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar ist.</p>
<p>Durch den geplanten 8-spurigen Ausbau der A 8 im Bereich Wöllkam ist die Errichtung einer durchgehenden, beidseitigen Lärmschutzwand die effektivste Maßnahme gegen die Lärmbelastung. Auch sollte die Lärmverfrachtung durch den meist wehenden Wind rund um den Irschenberg nicht unterschätzt werden. Damit auch die nachfolgenden Generationen der Familie eine angenehme Wohnsituation vorfinden können, sind Lärmschutzmaßnahmen unumgänglich.</p>	<p>Diese Forderung deckt sich mit dem Gemeinderatsbeschluss der Gemeinde Irschenberg vom 14.03.2016.</p> <p>Nach Angabe der ABDSB löst der geplante 8-streifige Ausbau der A 8 im Bereich Irschenberg grundsätzlich Lärmvorsorge nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) aus. In Bereichen, wo Lärmvorsorge erforderlich wird, werden aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen geprüft.</p> <p>Im Zuge der Lärmvorsorgemaßnahmen wird auch die Lärmschutzanlage bei Wöllkam den neuen Gegebenheiten angepasst. Über die Form der Lärmschutzmaßnahme kann zum jetzigen Stand der Planung noch keine Aussage getroffen werden.</p>



	<p>Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) schreibt vor, dass Beurteilungspegel zu berechnen sind. Das diesbezügliche Berechnungsverfahren ist in den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-90) geregelt. In das Berechnungsverfahren fließen Randbedingungen wie die Lage und Höhe der Lärmquelle (Autobahn), Verkehrsmenge und Straßenoberfläche, Abschirmungen, Geländehöhen (z.B. Einschnittslagen, Dämme, Höhenrücken), und die Schallimmissionsorte (Fenster der Häuser) ein. Die Windrichtung wird für den ungünstigsten Fall mitberücksichtigt.</p>
--	---

Tabelle 14: Bewertung Bürger-Eingaben Nr. 14

Nr. 15: Bürger-Eingaben (Anwohner Wöllkam, Irschenberg)

Forderung bzw. Anregung	Bewertung
<p>Die Anwohner verweisen auf ihre Betroffenheit durch Autobahnlärm und bitten folgende Punkte zu prüfen und eine Verbesserung der Situation zu erreichen.</p>	<p>Die Gemeinde Irschenberg führt hierzu aus, dass nach deren Unterlagen beide Gebäude in Wöllkam sowohl tags als auch nachts betroffen sind.</p> <p>Laut Kartierung des LfU ist lediglich eines der genannten Anwesen gelb markiert. Dementsprechend ist nur eines der Gebäude von einer Überschreitung der Anhaltswerte $L_{DEN} > 67$ dB(A) bzw. $L_{Night} > 57$ dB(A) betroffen. Eine Betroffenheit durch Autobahnlärm liegt dennoch vor, allerdings nach den Kriterien der Lärmaktionsplanung nur bei einem Gebäude.</p>
<p>Die neu erstellte Lärmschutzwand/Wand-Kombination sollte dringend nach Osten erweitert werden. Die Holzwandaufbauten reichen nicht bis zum Erdwallende, sondern enden weiter vorher. Dabei wird die Schallausbreitung nicht verhindert und die hohe Lärmbelastigung aus diesem Bereich, v.a. durch LKWs auf der Steigung am Irschenberg, nicht eingedämmt.</p>	<p>Die Gemeinde Irschenberg teilte mit, dass sich bei einer Ortsbegehung die Darstellung der Einwender bestätigte. Eine Verlängerung der Lärmwand in Richtung Osten ist notwendig.</p> <p>Die neu errichtete Lärmschutzanlage wurde laut ABDSB nach den Grundsätzen der Lärm-sanierung geplant und entsprechend den Genehmigungsunterlagen gebaut. Dabei gelten andere Grenzwerte (69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht für Dorf- und Mischgebiete) als die für die Lärmvorsorge gültigen 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht für Dorf- und Mischgebiete.</p> <p>Der 8-streifige Ausbau der A 8 im Bereich Irschenberg löst grundsätzlich Lärmvorsorge nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) aus. In Bereichen, wo Lärmvorsorge erforderlich wird, werden aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen geprüft.</p> <p>Im Zuge dessen wird auch die Lärmschutzanlage bei Wöllkam den neuen Gegebenheiten angepasst. Über die Form der Lärmschutzmaßnahme kann zum jetzigen Stand der Planung noch keine Aussage getroffen werden.</p>
<p>Der Abschluss der Lärmschutzwand/Wand-Kombination im Westen auf Höhe Unterführung Wöllkam sollte optimiert werden. Die derzeit montierten Elemente werden stufenweise niedriger. Ein ausreichender Lärmschutz der Anwohner ist somit leider nicht erreicht worden. Eine Verlängerung auch in diesem Bereich wäre wünschenswert.</p>	<p>Laut Angabe der Gemeinde Irschenberg verläuft die Autobahn nach dem Ende der Lärmschutzwand weiterhin bergauf. Durch die niedrigen Wandelemente und weil sie zur Fahrbahn hingebogen wurden anstatt von ihr weg, wird der Lärm von dort nicht abgeschirmt. Bei Westwind dringt der Lärm deshalb ohne Widerstand hinter die Lärmwand und durchzieht den ganzen Ort. Eine Verbesserung ist notwendig zur Rechtfertigung der hohen Investition.</p> <p>Die Lärmschutzanlage wurde laut ABDSB vom</p>

	<p>Vorentwurf bis zur baurechtlichen Genehmigung in Form eines Negativtests lagemäßig optimiert, d.h. näher zur Lärmquelle hin. Dadurch konnte die Wandhöhe reduziert werden.</p> <p>Die baurechtlich genehmigte Planung sah ursprünglich einen geradlinigen Verlauf der Lärmschutzwand mit stufenweiser Abtreppung am westlichen Ende vor. Auf Wunsch der Anlieger wurde der Abschluss der Lärmschutzwand im Westen im Grundriss bogenförmig zur Autobahn hin ausgeführt.</p> <p>Im Zuge der Lärmvorsorgemaßnahmen wird die Lärmschutzanlage bei Wöllkam den neuen Gegebenheiten angepasst (siehe oben).</p>
<p>Im Rahmen der Planung „Optimierung Lärmschutzwand Wöllkam West“ bitten die Anwohner zu prüfen, ob eine Fahrbahnverbreiterung unter der dortigen Autobahnbrücke möglich ist.</p>	<p>Dieser Punkt ist bereits laut Gemeinde mit der Autobahndirektion geklärt.</p> <p>Im Rahmen des 8-streifigen Ausbaus werden die Brückenbauwerke erneuert. Falls von Seiten der Gemeinde Irschenberg Änderungswünsche bei der unterführten Gemeindeverbindungsstraße Wöllkam – Wilparting besteht, können diese mit der Autobahndirektion Südbayern abgestimmt werden. Die Gemeinde Irschenberg hat sich bereits mit dem Wunsch der Verbreiterung der Unterführung der GVS mit der ABDBS in Verbindung gesetzt. Die Planung sieht momentan eine Vergrößerung der lichten Weite auf 10,10 m gemäß dem Standardquerschnitt von Gemeindeverbindungsstraßen von 6,50 m sowie eine lichte Höhe von mindestens 4,50 m vor. Bei einer Querschnittsbreite von 6,50 m ist ein Begegnungsverkehr möglich.</p>

Tabelle 15: Bewertung Bürger-Eingaben Nr. 15

Nr. 16: Bürger-Eingaben (Anwohner Wöllkam, Irschenberg)

Forderung bzw. Anregung	Bewertung
<p>Leider ist der Autobahnlärm im Ortsteil Wöllkam, Gemeinde Irschenberg, trotz der gebauten Lärmschutzwand kaum gesunken. Da die Lärmschutzwand nicht wie ursprünglich geplant (erster Planentwurf), gebaut wurde, ist das jetzige Ergebnis nicht zufriedenstellend. Hier muss dringend nachgebessert werden.</p>	<p>Wie bei der vorgenannten Einwendung aus Wöllkam, sieht die Gemeinde Irschenberg die Notwendigkeit für eine Verbesserung an den beiden Enden der Lärmschutzwand.</p> <p>Die neu errichtete Lärmschutzanlage wurde nach den Grundsätzen der Lärmsanierung geplant und entsprechend den Genehmigungsunterlagen gebaut. Dabei gelten andere Grenzwerte (69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts für Dorf- und Mischgebiete) als die für die Lärmvorsorge gültigen 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts für Dorf- und Mischgebiete. Der 8-streifige Ausbau der A 8 im Bereich Irschenberg löst grundsätzlich Lärmvorsorge nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) aus. In Bereichen, wo Lärmvorsorge erforderlich wird, werden aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen geprüft. Im Zuge dessen wird auch die Lärmschutzanlage bei Wöllkam den neuen Gegebenheiten angepasst.</p>
<p>Die Lärmschutzwand muss verlängert werden um einen Lärmschutz des gesamten Ortsteils Wöllkam zu gewährleisten.</p>	<p>Die Gemeinde Irschenberg teilte auch hierzu mit, dass sich bei einer Ortsbegehung die Darstellung der Einwender bestätigte. Eine Verlängerung der Lärmschutzwand in Richtung Osten ist notwendig.</p> <p>Laut ABDSB kann über die Form der Lärmschutzanlage zum jetzigen Stand der Planung noch keine Aussage getroffen werden.</p>
<p>Da die Einwender freiwillig einen Teil ihres Grundstücks zum Bau der Lärmschutzwand zur Verfügung gestellt haben, ist das Resultat nicht akzeptabel (Lärmpegel nahezu unverändert).</p>	<p>Der Einwender gibt nach Aussage der Gemeinde Irschenberg zutreffend wieder, dass es am Haus der Einwender in Wöllkam trotz der Nähe zur Schutzwand erstaunlich laut ist und allenfalls eine enttäuschend geringe Lärmreduzierung erreicht wurde. Die Ursache ist nach Überzeugung der Gemeinde der falsche Abschluss der Lärmwand im Westen.</p> <p>Die baurechtlich durch ein Negativattest genehmigte Planung sah laut ABDSB ursprünglich einen geradlinigen Verlauf der Lärmschutzwand mit stufenweiser Abtreppung am westlichen Ende vor. Auf Wunsch der Anlieger wurde der Abschluss der Lärmschutzwand im Westen bogenförmig zur Autobahn hin ausgeführt. Die Form des Abschlusses der Lärmschutzanlage hat keinen Einfluss auf die Lärmausbreitung.</p>

Tabelle 16: Bewertung Bürger-Eingaben Nr. 16



Nr. 17: Bürger-Eingabe (Anwohner Leiten, Irschenberg)

Forderung bzw. Anregung	Bewertung
<p>Der Anwohner fordert von den Betreibern der Autobahn (ABDSB) für sein Anwesen eine aktive Lärmschutzwand, die den Lärm nicht verlagert sondern schluckt (Wände mit einer Neigung zur südlichen Straßenseite). Wenn das technisch nicht möglich ist (wegen der Höhe) wäre eine zweite Wand in der Mittelspur zu errichten, ebenfalls nach Süden geneigt.</p>	<p>Die Süd- und Ostseite des Hauses der Einwender ist laut Gemeinde wegen der Lage hoch über der Fahrbahn extrem belastet. Der Lärmschutz ist zwar technisch schwierig zu erreichen, doch liegen mit Sicherheit über vergleichbare Fälle Möglichkeiten zur Überwindung der Probleme vor.</p> <p>Der geplante 8-streifige Ausbau der A 8 im Bereich Irschenberg löst grundsätzlich Lärmvorsorge nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) aus. In Bereichen, wo Lärmvorsorge erforderlich wird, werden aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen geprüft.</p> <p>Über die Form der Lärmschutzmaßnahme kann zum jetzigen Stand der Planung noch keine Aussage getroffen werden.</p>
<p>Zusätzlich will der Anwohner für seinen Wohnraum Lärmschutzfenster beantragen, möchte aber schriftlich, dass der Außenbereich extra in Form einer Lärmschutzwand zu entschädigen ist.</p>	<p>Es wurde von Seiten der ABDSB eine Berechnung der Immissionswerte an dem Grundstück des Einwenders durchgeführt.</p> <p>Als Immissionsgrenzwerte für die Realisierung von freiwilligen Lärmschutzmaßnahmen gelten dabei gemäß Verkehrslärmschutzrichtlinie (VLärmSchR 97) für Dorf- und Mischgebiete tagsüber 69 dB(A) und nachts 59 dB(A).</p> <p>Die Berechnung zeigt, dass an dem o. g. Grundstück der Nachtwert überschritten wird. Daher sind die Voraussetzungen zur Lärmsanierung teilweise erfüllt.</p> <p>Laut ABDSB ist die Lärmsanierungsmaßnahme bereits abgeschlossen.</p>

Tabelle 17: Bewertung Bürger-Eingabe Nr. 17

Nr. 18: Bürger-Eingaben (Anwohner Bernrain, Irschenberg)

Forderung bzw. Anregung	Bewertung
<p>Da der Verkehr und somit der Lärm auf der Autobahn in den letzten Jahrzehnten ständig zunahm, sind Lärm- und Immissionsschutzmaßnahmen dringend notwendig, sei es durch Einhausung, Wälle, Wände oder/und sogenannten Flüsterasphalt.</p>	<p>Die Gemeinde Irschenberg teilte im Rahmen der Bewertung mit, dass der Ort Bernrain im Zuge des Ausbaus der A 8 zwischen Leitzachsenke und Dettendorf eine Lärmschutzwand erhalten solle.</p> <p>Die ABDSB weist darauf hin, dass der geplante 8-streifige Ausbau der A 8 im Bereich Irschenberg grundsätzlich Lärmvorsorge nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) auslöst. In Bereichen, wo Lärmvorsorge erforderlich wird, werden aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen geprüft. Über die Form der Lärmschutzmaßnahme kann zum jetzigen Stand der Planung noch keine Aussage getroffen werden.</p>
<p>Die oft erwähnten Lärmschutzfenster bieten keinen Schutz bei Aufenthalt im Freien, also auch auf Balkon oder Terrasse. Außerdem sind sie für Personen, die bei offenem Fenster schlafen bedeutungslos. Die Gemeinde Irschenberg wird gebeten, dass sie sich für effektive Maßnahmen einsetzt, die auch baldmöglichst verwirklicht werden.</p>	<p>Die Bürger sollten, gemäß Forderung der Gemeinde, den Zuschuss für die Lärmschutzfenster weiterhin erhalten. Durch den Einbau von Lüftungsgeräten mit Lärmschutz kann die Luftqualität in den Zimmern erheblich verbessert werden. Auch dafür müsste eine Zuwendung von 75 % zur Verfügung stehen.</p> <p>Neben Lärmschutzfenstern können laut ABDSB auch Lüftungsgeräte im Rahmen der Lärmsanierung beantragt und mit bis zu 75 % der Gesamtkosten bezuschusst werden.</p>

Tabelle 18: Bewertung Bürger-Eingabe Nr. 18



Nr. 19: Bürger-Eingaben (Anwohner Schlachtham, Irschenberg)

Forderung bzw. Anregung	Bewertung
<p>Die Bürgerinnen und Bürger des Ortsteils Schlachtham, Gemeinde Irschenberg, beantragen die Prüfung des Vorschlages zum Bau einer Lärmschutzwand entlang der A 8.</p> <p>Das Angebot für einen Zuschuss von 75 % für Lärmschutzfenster klingt für das Leben in den Häusern angemessen. Dadurch wäre ein angenehmer Schlaf und eine ruhige Wohnatmosphäre gewährleistet. Jedoch spielt sich das Leben nicht nur in den Häusern und Wohnungen ab. Fast jeder besitzt einen Balkon, den die Bürger auch gerne nutzen würden. Momentan ist es aber nur eingeschränkt möglich, da sie durch die Autobahn einer erheblichen Lärmbelastung ausgesetzt sind. Diese wird durch den geplanten Ausbau der A 8 noch extremer. Schlachtham liegt überwiegend im roten/violetten Bereich der Lärmkartierung. Das heißt, die Bürger sind einer durchschnittlichen Lärmbelastung von 60 – 65 dB(A) ausgesetzt. Gesundheitsbelastend ist ein Wert ab 57 dB(A). Nachteinsätze der Feuerwehren und Rettungsdienste bei Unfällen stören erheblich den nötigen gesunden Schlaf, auch Reparatur und Wartungsarbeiten bei Nacht, um den reibungslosen Verkehr bei Tage aufrecht zu erhalten, stören empfindlich die Nachtruhe durch Lärm und Lichteinfall. Die Feinstaubbelastung und die Müllmengen sind auch immer wieder eine neue Herausforderung, welche die Lebensqualität erheblich belastet.</p> <p>Auch der finanzielle Aspekt ist nicht unerheblich. Der Wertverlust der Häuser und landwirtschaftlichen Anwesen durch die – offene Autobahn – birgt auch eine starke psychische Belastung. Wertverlust unserer Immobilien und Mietminderung bei Vermietung. Die Anwohner möchten ihren Kindern und auch Enkelkindern eine angenehme Kindheit bieten, in der sie die Natur und ihre Umgebung genießen können. Es ist den Anwohnern durchaus bewusst, dass einige von ihnen aus eigenen Stücken in dieses Gebiet gezogen sind, die anderen jedoch nicht. Die meisten Häuser und landwirtschaftlichen Anwesen waren schon vor dem Autobahnbau da. Aus all diesen Gründen ist der Bau einer Lärmschutzwand unumgänglich, um für die bestehenden Generationen und nachkommenden Generationen ein lebenswertes Wohnen in Schlachtham zu schaffen.</p>	<p>Der Bau der von den Bürgern vorgeschlagenen Lärmschutzwand entspricht auch dem Willen des Gemeinderates der Gemeinde Irschenberg. Die Lärmschutzwand darf nicht reflektieren, damit der Lärm nicht auf der gegenüberliegenden Seite zunimmt.</p> <p>Der geplante 8-streifige Ausbau der A 8 im Bereich Irschenberg löst laut ABDSB grundsätzlich Lärmvorsorge nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) aus. In Bereichen, wo Lärmvorsorge erforderlich wird, werden aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen geprüft.</p> <p>Über die Form der Lärmschutzmaßnahme kann zum jetzigen Stand der Planung noch keine Aussage getroffen werden.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass die ABDSB auf Antrag von Bürgern prüft, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (siehe Maßnahme G2). Somit können die Bürger aus Schlachtham einen entsprechenden Antrag bei der ABDSB stellen.</p>

Tabelle 19: Bewertung Bürger-Eingabe Nr. 19



Nr. 20: Bürger-Eingaben (Anwohner Schlachtham, Irschenberg)

Forderung bzw. Anregung	Bewertung
<p>Aufgrund der 1. Ausbaumaßnahme der Autobahn A 8 zwischen Bad Aibling und Weyarn im Gemeindebereich Irschenberg, fordern die Anwohner eine Lärmschutzmaßnahme für ihr Grundstück/Haus.</p>	<p>Ein Anspruch auf nachträgliche Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen aufgrund einer fehlgeschlagenen Verkehrsprognose setzt voraus, dass ein Planfeststellungsbeschluss für den nach 1974 planfestgestellten Ausbau vorgelegen hat und die Verkehrsfreigabe nicht länger als 30 Jahre zurück liegt. Leider treffen diese Voraussetzungen im betreffenden Abschnitt nicht vollumfänglich zu.</p>
<p>Die Einwender weisen darauf hin, dass sich ihr Wohnhaus nach dem bei der Gemeinde Irschenberg vorliegenden Lärmgutachten in vollem Umfang in der lärmbelasteten Zone befindet und die Lärmbelastung mit dem Ausbau der bestehenden Autobahn von 3 auf 4 Fahrspuren noch zunehmen wird. Nicht nur die Lärmbelästigung wird zunehmen sondern auch die Luftschadstoffe. Diese wären eventuell durch eine Lärmschutzmaßnahme auch etwas geringer.</p>	<p>Nach Angabe der Gemeinde Irschenberg stellt sich hier das Problem, dass die Lärmkartierung von drei Fahrspuren ausgeht und nicht von vier. Auch die Zunahme des Verkehrs ist nicht berücksichtigt. Der Gemeinderat fordert deshalb auch für den Bereich des Hauses der Einwender Lärmschutz.</p> <p>Der geplante 8-streifige Ausbau der A 8 im Bereich Irschenberg löst grundsätzlich Lärmvorsorge nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) aus. In Bereichen, wo Lärmvorsorge erforderlich wird, werden aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen geprüft.</p> <p>Die Lärmschutzanlagen im Rahmen der Lärmvorsorge werden auf die zukünftigen 8 Fahrstreifen sowie die Verkehrsprognose von 2030 dimensioniert.</p> <p>Eine Verbreitung von Luftschadstoffen kann durch die Errichtung von Lärmschutzanlagen reduziert werden.</p>

Tabelle 20: Bewertung Bürger-Eingabe Nr. 20



Nr. 21: Eingabe der Gemeinde Irschenberg

Forderung bzw. Anregung	Bewertung
<p>Die Gemeinde Irschenberg unterstützt die Forderungen ihrer Bürger mit Nachdruck. Sie mussten bisher unter der Autobahn viel leiden, weil sie meist in Einzelanwesen wohnen, für die keine Schutzmaßnahmen ergriffen wurden, obwohl die Lärmbelastung enorm hoch ist.</p> <p>In seiner Sitzung vom 14.03.2016 befasste sich der Gemeinderat der Gemeinde Irschenberg mit dem Lärmaktionsplan der Regierung von Oberbayern entlang der Bundesautobahn A 8. Die Gemeinde fordert einen kompletten Lärmschutz im Rahmen der bevorstehenden Verbreiterung der Autobahn im gesamten Gemeindegebiet zwischen der Unterführung der MB 18 im Westen und der Grenze nach Dettendorf im Osten. Auf andere Weise kann den Bewohnern der vielen einzeln stehenden sehr nahe an der Autobahn gelegenen Häusern nicht geholfen werden. Wichtig ist, dass die Lärmschutzwände den Lärm aufnehmen und ihn nicht reflektieren. Die Bürger der Gemeinde Irschenberg sind mit der Ausführung der Wand beim Ort Wöllkam nicht einverstanden, weil sie das vorgenannte Kriterium nicht erfüllt und zudem verlängert werden muss.</p> <p>Bei Wendling an der B 472 sind zusätzlich auch die Außenwände in Richtung Süden lärmabsorbierend auszubilden, damit der Lärm der B 472 nicht auf das Dorf Wendling zurückgeworfen wird.</p>	<p>Der geplante 8-streifige Ausbau der A 8 im Bereich Irschenberg löst grundsätzlich Lärmvorsorge nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) aus. In Bereichen, wo Lärmvorsorge erforderlich wird, werden aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen geprüft.</p> <p>Ein Vollschutz über das gesamte Gemeindegebiet Irschenberg entlang der A 8 in Form von aktiven Maßnahmen kann pauschal nicht zugesagt werden, sondern bedarf grundsätzlich einer Wirtschaftlichkeitsprüfung. Aufgrund der Verhältnismäßigkeit können Einzelanwesen häufig nur durch passive Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden.</p> <p>Über Art und Umfang von Lärmschutzmaßnahmen können zum jetzigen Stand der Planung noch keine Aussagen gemacht werden.</p>

Tabelle 21: Bewertung Bürger-Eingabe Nr. 21



Nr. 22: Bürgeranfragen (Bürger, Irschenberg)

Forderung bzw. Anregung	Bewertung
<p>Verliert ein Bürger den Anspruch auf weitergehenden Lärmschutz, wenn er den Zuschuss für Schallschutzfenster in Anspruch nimmt?</p>	<p>Für eine Antragstellung für passive Lärmschutzmaßnahmen sind die Immissionsgrenzwerte der Lärmsanierung ausschlaggebend. Im Zuge der Berechnung von Beurteilungsspiegeln für die Lärmsanierung finden bereits umgesetzte Maßnahmen (bzw. deren Lärmminde- rungswirkung) wie hier die Maßnahme V2 „Neubau einer aktiven Lärmschutzanlage an der A 8 München – Rosenheim zum Schutz des Ortsteils Wöllkam der Gemeinde Irschen- berg im Rahmen der Lärmsanierung“ Eingang. Im Zuge des 8-streifigen Ausbaus der BAB A 8 im Bereich AK München-Süd und AD Inntal (Maßnahme G1) sind die Immissionsgrenz- werte der Lärmvorsorge gemäß 16. BImSchV ausschlaggebend und werden daher eigens dafür berechnet. Der maßgebende Immission- sort ist gemäß Punkt 10.7 der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstra- ßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97 – an der Außenfassade der zu schützenden Räume. Der rechtliche Anspruch auf Einhaltung der entsprechenden Grenzwerte der Lärmvorsorge bleibt dabei auch bei vorheriger Beantragung von Erstattungen für passive Lärmschutzmaß- nahmen bestehen.</p>
<p>Werden nur die Fenster an Wohn- und Schlaf- zimmern mit 75 % bezuschusst aber kein Bad oder keine Küche und kein Flur?</p>	<p>Zum Lärmschutz durch bauliche Anlagen im Fall der Lärmsanierung heißt es in den VLärmSchR 97 unter Punkt 37.2 (1) folgen- dermaßen: „In baulichen Anlagen werden Räume geschützt, die ganz oder überwiegend zum Wohnen, Unterrichten (...) bestimmt sind.“ Unter Punkt 37.2 (2) ist weiter ausgeführt: „Außer Betracht bleiben (...) Bäder, Toiletten, Treppenhäuser, Flure und Lagerräume.“</p>
<p>Gibt es Fristen für die Antragstellung?</p>	<p>Die Antragstellung soll gemäß VLärmSchR 97, Punkt 42 in der Regel vor Durchführung der Lärmschutzmaßnahmen an der baulichen Anlage erfolgen. Nachträglich gestellte Anträ- ge können in Ausnahmefällen berücksichtigt werden.</p>

Tabelle 22: Bewertung Bürger-Eingabe Nr. 22

