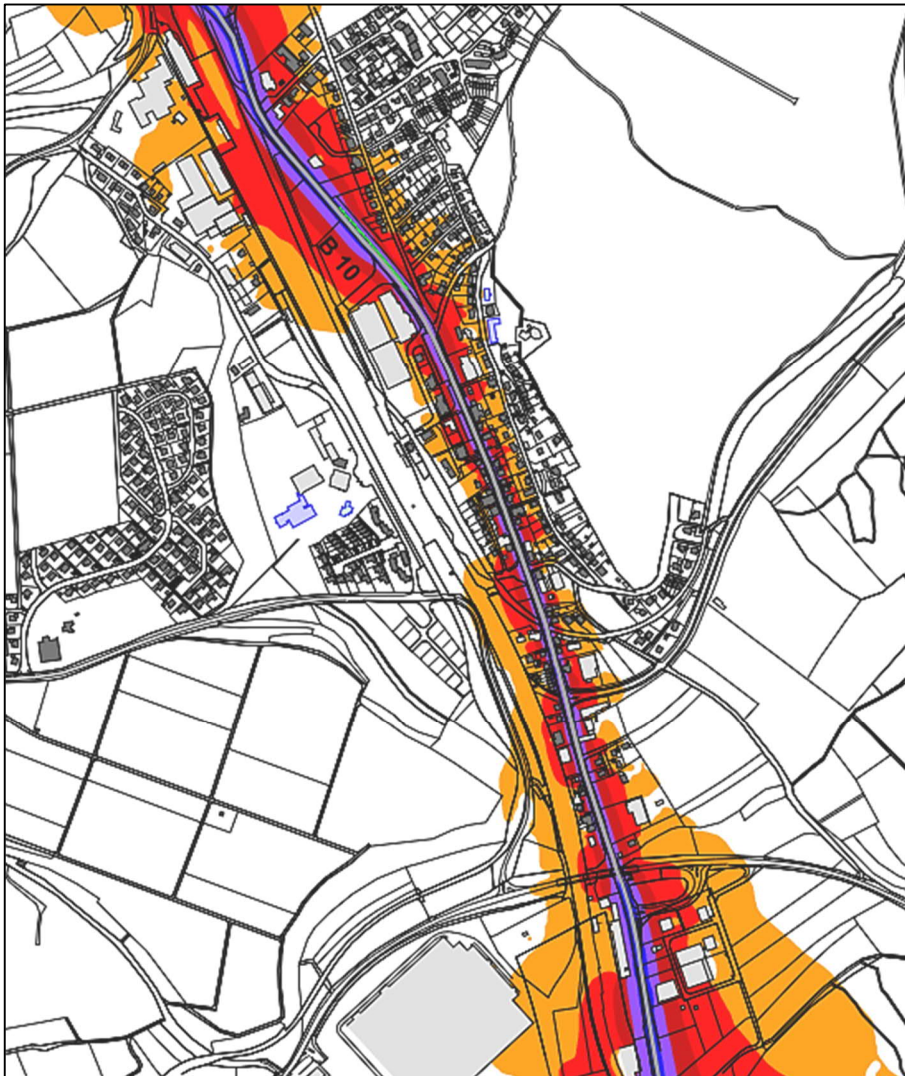


Gemeinde Amstetten

Lärmaktionsplanung Stufe 3



Gemeinde Amstetten

Lärmaktionsplanung Stufe 3

BERNARD Gruppe ZT GmbH
ein Unternehmen der **BERNARD** Gruppe
Dresden

Impressum

Auftraggeber

Gemeinde Amstetten
Lonetalstraße 19
73340 Amstetten

Auftragnehmer

BERNARD Gruppe ZT GmbH
Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen
ein Unternehmen der **BERNARD** Gruppe
Kändlerstraße 1
01129 Dresden
Telefon 0351 85349 0
Telefax 0351 85349 77

www.bernard-gruppe.com
info@bernard-gruppe.com

Bearbeiter

Dr.-Ing. Uwe Frost

Dresden, 29.06.2021

INHALT

	Seite	
1	AUFGABENSTELLUNG	1
2	VORGEHENSWEISE LÄRMAKTIONSPLANUNG	3
	2.1 Allgemeines	3
	2.2 Lärmkarten	4
	2.3 Lärmaktionsplan	5
	2.4 Zuständige Behörde und Öffentlichkeitsbeteiligung	5
3	UNTERSUCHUNGSGEBIET	7
4	STRASSENVERKEHR 2019	8
	4.1 Vorkartierung LUBW zur Lärmaktionsplanung Stufe 3	8
	4.2 Aktualisierte Lärmkartierung	9
	4.2.1 Berechnungsgrundlagen	9
	4.2.2 Eingangsdaten Straßenverkehr	9
	4.3 Berechnungsergebnisse	10
	4.3.1 Beurteilung der örtlichen Situation an Hand der Rasterlärmkarten	10
	4.3.2 Beurteilung der örtlichen Situation an Hand der Betroffenenheiten	11
	4.3.3 Lärmschwerpunkte	13
	4.4 Vergleich Kartierungsergebnisse Stufe 3/ Stufe 2	14
	4.5 Validierung und Umsetzung Lärmaktionsplanung Stufe 2	14
	4.6 Maßnahmenkonzept Lärmaktionsplan Stufe 3	16
	4.6.1 Ortsumfahrung (langfristig, > 5 Jahre)	16
	4.6.2 Passive Schallschutzmaßnahmen	17
	4.6.3 Begleitende Konzepte	17
5	RUHIGE GEBIETE	18
6	ZUSAMMENFASSUNG	20

ABBILDUNGEN

	Seite
Abbildung 1: Übersicht Gemeinde Amstetten	7
Abbildung 2: Amstetten Lärmkartierung Stufe 3 laut LUBW – L _{DEN} (links) und L _{Night} (rechts)	8
Abbildung 3: Lage bestehende Geschwindigkeitsüberwachungen	15
Abbildung 4: Lageplan Ortsumfahrung Amstetten	16

TABELLEN

Tabelle 1: Betroffenheitsstatistik Amstetten, Straßenverkehrslärm	12
Tabelle 2: Umsetzungsstand des Maßnahmenkonzeptes des Lärmaktionsplans Stufe 2	14

ANLAGEN

Anlage 1.1	Lärmkartierung Straßenverkehr L _{DEN} (0:00 – 24:00 Uhr)
Anlage 1.2	Lärmkartierung Straßenverkehr L _{Night} (22:00 – 06:00 Uhr)
Anlage 2.1	Hotspots Straßenverkehr L _{DEN} (0:00 – 24:00 Uhr)
Anlage 2.2	Hotspots Straßenverkehr L _{Night} (22:00 – 06:00 Uhr)

1 AUFGABENSTELLUNG

Die Gemeinde Amstetten ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen im Zuge der Bundesstraße B 10 verpflichtet im Rahmen der EU-Umgebungslärmrichtlinie eine Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung zur Stufe 3 durchzuführen. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie ist über das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG §§ 47 a - f) und die Verordnung zur Lärmkartierung (34. BImSchV (Bundes-Immissionsschutzverordnung)) in nationales Recht umgesetzt. Mit der Richtlinie soll im Rahmen der Europäischen Union ein gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.

Die Stufe 3 stellt im Wesentlichen eine Prüfung und eine Validierung der Kartierungsergebnisse der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) und bei Identifikation von Lärmschwerpunkte die Erörterung von Lärminderungsmaßnahmen dar.

Die strategischen Lärmkarten sind für Ballungsräume über 100.000 Einwohner, für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (DTV = 8.200 Kfz/24h), für Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr sowie für Großflughäfen zu erstellen.

Für die Gemeinde Amstetten ist die Beeinträchtigung durch Straßenverkehrslärm auf allen Straßen im Stadtgebiet, die im Querschnitt einen durchschnittlichen Tagesverkehr (Montag bis Sonntag, Mittelwert eines ganzen Jahres) von 8.200 Kfz/24h und mehr aufweisen, zu untersuchen. Dies trifft auf die Bundesstraße B 10 von Geislingen bis Lonsee zu.

Die Lärmkartierung für die Immissionsquelle des Straßenverkehrslärms beinhaltet die Lärmpegel L_{DEN} (Tag-Abend-Nacht, 24 Stunden-Wert) und L_{Night} (Nacht, 22:00 – 6:00 Uhr) in einer Höhe von 4,00 m und wird auf Basis aktuell vorliegender Verkehrsdaten erstellt. Mit Hilfe der Lärmkartierungen sind räumliche Bereiche mit hohen Lärmpegeln und vielen betroffenen Einwohnern, sog. Lärmschwerpunkte, zu analysieren, die im Weiteren für die Definition von Lärminderungsmaßnahmen die Ausgangsbasis bilden.

In den Anhängen der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Anhang IV – VI) sind die Mindestanforderungen an die Lärmkartierung sowie an die Aktionspläne (Inhalt, Umfang) formuliert.

2 VORGEHENSWEISE LÄRMAKTIONSPLANUNG

2.1 Allgemeines

Am 25.06.2002 wurde vom Europäischen Parlament und vom Rat die „Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ (EU-Umgebungslärmrichtlinie) verabschiedet. Mit ihr soll im Rahmen der Europäischen Union ein gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.

Dazu soll in einem ersten Schritt die Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten und Betroffenheitsanalysen ermittelt und die Öffentlichkeit über das Ausmaß informiert werden. In einem zweiten Schritt sind auf Grundlage der Lärmkarten konkrete Maßnahmen auszuarbeiten, um die Lärmbelastung zu verringern bzw. nicht weiter ansteigen zu lassen. Die Richtlinie sieht ein zeitlich gestaffeltes Vorgehen vor:

1. Stufe: strategische Lärmkarten für Ballungsräume über 250.000 Einwohner, Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (DTV von 16.400 Kfz/24h), Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 60.000 Zügen pro Jahr sowie Großflughäfen (50.000 Bewegungen pro Jahr)
Termin der Lärmkarten: 30.06.2007
Termin Aktionspläne: 18.07.2008
2. Stufe: strategische Lärmkarten für Ballungsräume über 100.000 Einwohner, Hauptverkehrsstraße mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr sowie Großflughäfen
Termin der Lärmkarten: 30.06.2012
Termin Aktionspläne: 18.07.2013

3. Stufe: strategische Lärmkarten für Ballungsräume über 100.000 Einwohner, Hauptverkehrsstraße mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr sowie Großflughäfen

Termin der Lärmkarten: 30.06.2017, danach alle 5 Jahre

Termin Aktionspläne: 18.07.2018, danach alle 5 Jahre

Die vorliegende Lärmaktionsplanung betrifft die 3. Stufe und konzentriert sich auf den Straßenverkehrslärm. Der Schienenverkehrslärm wird zentral vom Eisenbahnbundesausschuss behandelt und obliegt nicht der Gemeinde Amstetten.

2.2 Lärmkarten

Die Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm erfolgt anhand von Lärmkarten. Im Anhang IV der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind Mindestanforderungen an die Lärmkarten formuliert:

- Darstellung der Lärmsituation, ausgedrückt durch einen Lärmindex (L_{DEN} , L_{Night})
- Überschreitungen von festgelegten Grenzwerten
- geschätzte Anzahl an Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern, die einem bestimmten Wert eines Lärmindex ausgesetzt sind
- geschätzte Anzahl der Menschen in einem lärmbelasteten Gebiet

Die Lärmkarten können der Öffentlichkeit als Grafik oder in Tabellenform vorgelegt werden. Dargestellt werden die Lärmindizes für den Tag-Abend-Nacht-Pegel L_{DEN} und den Nacht-Pegel L_{NIGHT} in dB(A), jeweils in einer Höhe von 4,00 m.

2.3 Lärmaktionsplan

Ausgehend von den Ergebnissen der Lärmkartierung sind Aktions- bzw. Maßnahmenpläne auszuarbeiten, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt bzw. gemindert werden können.

Die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes ist nicht an ein Überschreiten von Grenzwerten geknüpft, sondern mit einem bestimmten Verkehrsaufkommen oder mit dem Merkmal „Ballungsraum“ verbunden.

Aus den § 47c und 47d des BImSchG ergibt sich für den einzelnen Bürger kein konkreter Rechtsanspruch auf Einhaltung bestimmter Lärmgrenzwerte. Durch die Festlegungen in den Lärmaktionsplänen wird kein Rechtsanspruch Einzelner begründet, da keine unmittelbare Außenwirkung erzielt wird und somit keine Klagebefugnis für die Bürger besteht. Die Ergebnisse und Maßnahmenvorschläge sind im Weiteren von der Gemeinde Amstetten mit dem zuständigen Baulastträger der lärmverursachenden Straße zu erörtern und im Rahmen der nationalen Rechtsgrundlagen und verfügbarer Haushaltsmittel nach Möglichkeit umzusetzen.

Die in den Plänen genannten Maßnahmen sind in das Ermessen der zuständigen Behörde bzw. des zuständigen Baulastträgers gestellt, sollten aber insbesondere auf die Prioritäten eingehen, die sich ggf. aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer Kriterien ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den strategischen Lärmkarten ausgewiesen werden. Der § 47d des BImSchG erwähnt bei der Priorisierung auch die Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen.

2.4 Zuständige Behörde und Öffentlichkeitsbeteiligung

Gemäß § 47e des BImSchG sind die zuständigen Behörden für die Lärmaktionsplanung die Gemeinden (oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden). Zuständig für die Aufstellung des Lärmaktionsplanes ist: Gemeinde Amstetten, Lonetalstraße 19, 73340 Amstetten.

Der § 47d Abs. 3 des BImSchG sieht, bezugnehmend auf den Artikel 8 Abs. 7 der Richtlinie, eine Mitwirkung der Öffentlichkeit vor:

„Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die betroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen.“

Art und Umfang der Öffentlichkeitsbeteiligung sind nicht explizit geregelt, können sich aber an dem Verfahren zur Bauleitplanung orientieren.

Die Gemeinde Amstetten informierte die Öffentlichkeit über die Lärmaktionsplanung Stufe 3 im Zuge der öffentlichen Gemeinderatssitzung am 28.06.2021. Eine Beteiligung der Bevölkerung im Rahmen einer öffentlichen Auslegung des Berichtsentwurfs wurde in der Sitzung beschlossen. Zeitgleich wird den Behörden und Trägern öffentlicher Belange die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben.

3 UNTERSUCHUNGSGEBIET

Die Gemeinde Amstetten befindet sich im Osten von Baden-Württemberg im Alb-Donau-Kreis. Derzeit leben in Amstetten 4.098 Einwohner¹. Das Gemeindegebiet umfasst eine Fläche von ca. 50 km².

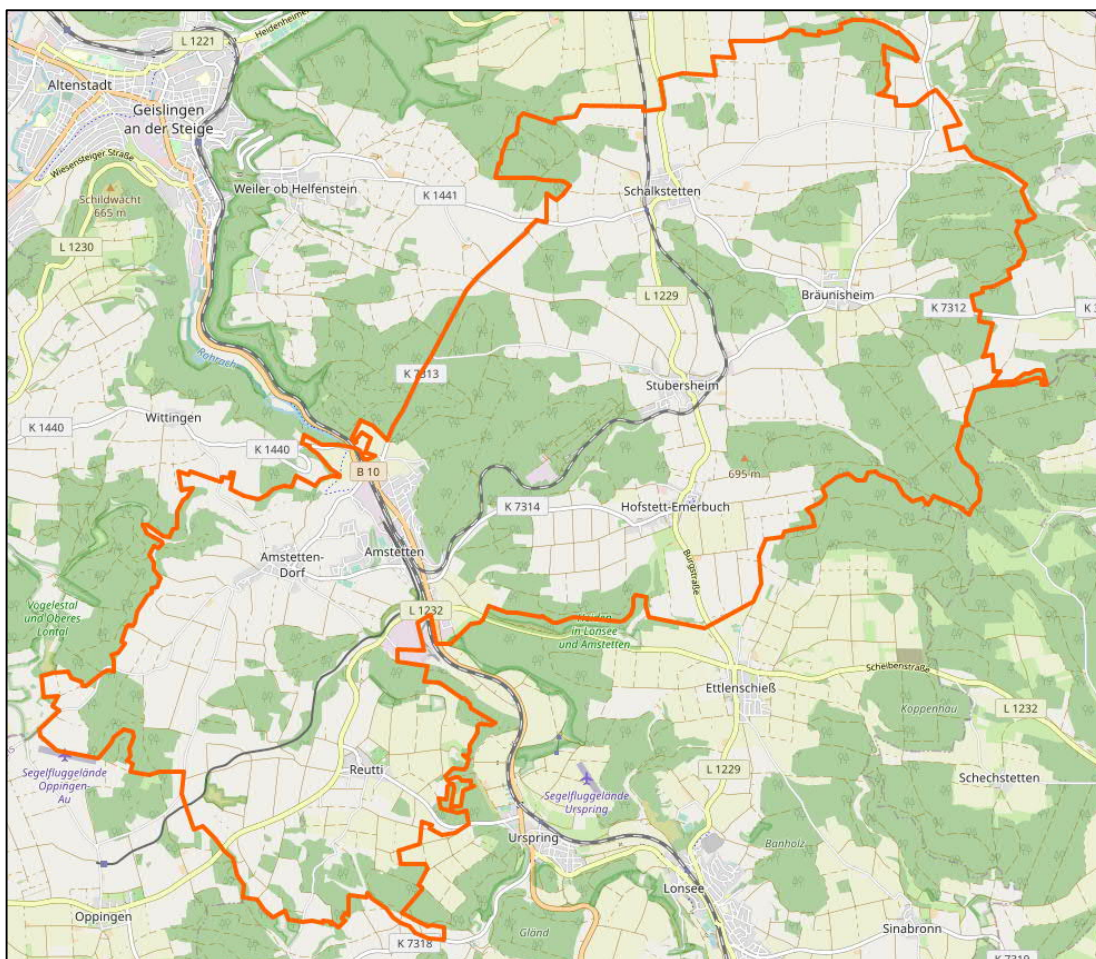


Abbildung 1: Übersicht Gemeinde Amstetten²

Wie bereits eingangs erwähnt, sind in Amstetten die Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr (Ortsdurchfahrt B 10, vgl. Abb. 1) in der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen. Nachfolgend sind die aktuellen Verkehrsbelastungen in der Gemeinde aufgeführt.

¹ <http://www.amstetten.de/statistik.html>, Stand 31. Dezember 2020

² © OpenStreetMap-Mitwirkende

4 STRASSENVERKEHR 2019

4.1 Vorkartierung LUBW zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) hat zur Lärmaktionsplanung Stufe 3 landesweit eine Vorkartierung und Betroffenheitsanalyse erstellt³. Diese basiert auf Verkehrsdaten aus der bundesweiten Verkehrserhebung des Jahres 2015 (Straßenverkehrszählung SVZ 2015⁴). Auf Grundlage dieser Daten wurden betroffene Gemeinden mit Verkehrsbelastungen oberhalb von 8.200 Kfz/24h ermittelt und zur Erstellung eines Lärmaktionsplans aufgefordert. Die Abbildung 2 zeigt den Kartierungsumfang nach den Angaben des LUBW für den Straßenverkehrslärm in Amstetten. Andere Straßen im Stadtgebiet weisen laut LUBW nicht die Mindestbelastung von 8.200 Kfz/24h auf und sind folglich nicht kartiert.

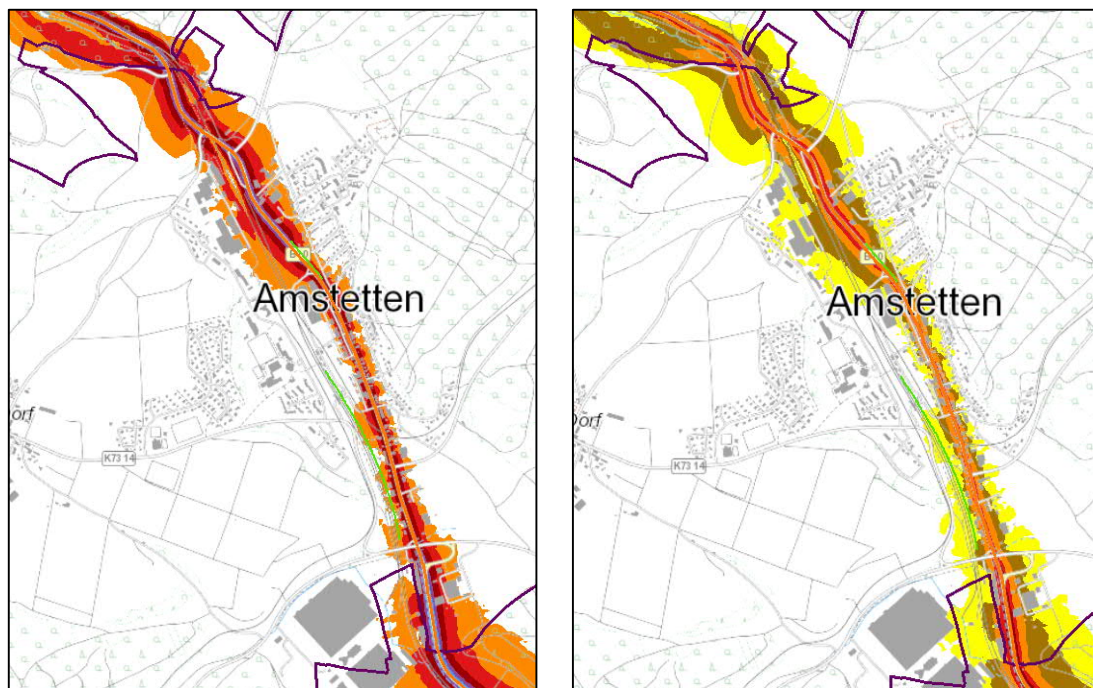


Abbildung 2: Amstetten Lärmkartierung Stufe 3 laut LUBW⁵ – L_{DEN} (links) und L_{Night} (rechts)

³ siehe Homepage LUBW: <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/laerm-und-erschuetterungen/laermkarten>

⁴ siehe Homepage der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch-Gladbach: https://www.bast.de/BASt_2017/DE/Statistik/Verkehrsdaten/2015/SVZ-2015-Daten.html

⁵ Quelle: LUBW Lärmkartierung B.-W. 2017: Ausschnitt aus L_{DEN}-/ L_{Night}-Karte für Amstetten

Die bestehende Lärmkartierung wurde anhand der im Folgenden aufgeführten Arbeits- und Berechnungsgrundlagen sowie aktueller Verkehrszahlen überarbeitet und aktualisiert.

4.2 Aktualisierte Lärmkartierung

4.2.1 Berechnungsgrundlagen

Das Modell der Lärmaktionsplanung Stufe 2 wurde im Programmsystem Soundplan 8.2 der Firma Braunstein und Berndt für die Lärmaktionsplanung der Stufe 3 fortgeschrieben.

Die Berechnungen zu den beiliegenden Rasterlärmkarten basieren auf den vorläufigen Berechnungsvorschriften für den Umgebungslärm, hier explizit: VBUS (Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen, Bundesanzeiger Nr. 154 vom 17. August 2006).

4.2.2 Eingangsdaten Straßenverkehr

Als Ausgangsbasis für die Aktualisierung der Lärmkartierung des Straßenverkehrslärms dienen die Verkehrserhebungen Baden-Württembergs aus dem Jahr 2019 (Verkehrsmonitoring). Auf der B 10 im Gemeindegebiet Amstetten befindet sich die Zählstelle 7425 1100. Eine eigenständige Verkehrserhebung erfolgte für den Lärmaktionsplan Stufe 3 nicht. Als Eingangsdaten für die Lärmberechnung wird der durchschnittliche tägliche Verkehr eines Jahres von Montag bis Sonntag (DTV) benötigt. Demnach ist eine Verkehrsbelastung von 13.710 Kfz/ 24h mit einem Schwerververkehrsanteil von 9,6 % Grundlage für die Lärmkartierung zur Stufe 3.

4.3 Berechnungsergebnisse

4.3.1 Beurteilung der örtlichen Situation an Hand der Rasterlärmkarten

Die Berechnungsergebnisse sind in Form von Rasterlärmkarten grafisch dargestellt. Dabei basieren die Lärmpegel auf europaweit harmonisierten Berechnungsverfahren und sind infolge von verschiedenen Berechnungsverfahren nur sehr beschränkt direkt mit in Deutschland vorhandenen Grenz- und Richtwerten vergleichbar. Die Unterschiede in den Lärmpegeln nach EU-Umgebungslärmrichtlinie und nach nationalen Vorschriften liegen in unterschiedlichen Berechnungszeiträumen und Abschlägen.

Auslösewerte der Lärmaktionsplanung sind die Belastungsschwellen, bei deren Erreichen Lärmschutzmaßnahmen in Betracht gezogen oder ergriffen werden sollten. In der Umgebungslärmrichtlinie sind keine Festlegungen zu diesen Werten enthalten, d. h. es sind keine Schwellwerte für die Erfordernis einer Lärmaktionsplanung definiert. Auch die nationale Gesetzgebung gibt keine Auslösekriterien vor.

Im Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr, Baden-Württemberg vom 29.10.2018 zur Lärmaktionsplanung⁶ werden Hinweise gegeben, wann und wie Lärmaktionspläne zu erstellen sind. Danach sind zunächst alle kartierten Gebiete mit Betroffenen oberhalb von 55 dB(A) L_{DEN} und oberhalb von 50 dB(A) L_{Night} in der Pflicht eine Lärmaktionsplanung durchzuführen. Als Kartierungspflichtig werden jene Gebiete bzw. Orte betrachtet, die mehr als 50 Betroffene aufweisen. Laut der Statistik der LUBW ist dies für Amstetten der Fall (vgl. Abschnitt 4.1, Tabelle 1).

Auf jeden Fall sind dabei Bereiche mit hoher Lärmbelastung zu berücksichtigen. Dies entspricht den Schwellwerten zur Gesundheitsrelevanz von über 65 dB(A) L_{DEN} und über 55 dB(A) L_{Night} .

Vordringlicher Handlungsbedarf besteht bei sehr hohen Lärmbelastungen von mehr als 70 dB(A) L_{DEN} und mehr als 60 dB(A) L_{Night} .

⁶ https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Datien/PDF/181029_Kooperationserlass_Laermaktionsplanung_BW.pdf

Folgende Lärmkarten wurden für den Straßenverkehrslärm in Amstetten erstellt:

Anl. 1.1 Lärmkartierung Straßenverkehr L_{DEN} (0 – 24 Uhr)

Anl. 1.2 Lärmkartierung Straßenverkehr L_{Night} (22 – 6 Uhr)

L_{DEN} und L_{Night} weisen in der Formgebung Ähnlichkeiten auf, L_{DEN} neigt zu größerer Ausbreitung in der Fläche, L_{Night} verstärkt tendenziell Räume mit hohen Lärmbelastungen.

4.3.2 Beurteilung der örtlichen Situation an Hand der Betroffenheiten

Um aus den Ergebnissen der Lärmkartierung Maßnahmen für die Lärmaktionsplanung ableiten zu können, müssen die Lärmkarten mit den Einwohnerzahlen kombiniert werden.

Mit Hilfe der aktuell gemeldeten Einwohnerdaten je Gebäude wurde die Situation aktuell bewertet. Die nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie geforderte Statistik über die Zahl der betroffenen Einwohner, Wohnungen, Krankenhäuser und Schulen sowie für die betroffenen Flächen wurde für die Intervalle zwischen 50 und über 75 dB(A) in 5dB(A)-Schritten in der folgenden Tabelle 2 dargestellt.

Anhand der konkreten Werte ergeben sich 100 Betroffene über den ganzen Tag mit ≥ 65 dB(A) und 135 Betroffene in der Nacht mit ≥ 55 dB(A).

Entsprechend der Anforderungen nach EU-Umgebungslärmrichtlinie sind die betroffenen Einwohner auf 100 zu runden. Damit ergeben sich oberhalb der maßgebenden Schwellwerte von $L_{DEN} = 65$ dB(A) gerundet ebenfalls 100 belastete Einwohner und $L_{Night} = 55$ dB(A) rund 200 Betroffene.

Gemeinde Amstetten

Lärmaktionsplanung Stufe 3

Tabelle 1: Betroffenheitsstatistik Amstetten, Straßenverkehrslärm

Name	Intervalle [dB(A)]	Größe [km ²]		Einwohner ⁸		Anzahl Wohnungen ⁷		Anzahl Schulen		Anzahl Krankenhäuser		Anzahl Kindergärten	
		L _{DEN}	L _{Night}	L _{DEN}	L _{Night}	L _{DEN}	L _{Night}	L _{DEN}	L _{Night}	L _{DEN}	L _{Night}	L _{DEN}	L _{Night}
Amstetten	50 - 55	1,64	0,56	630	129	300	61	1	-	-	-	-	-
	55 - 60	0,81	0,24	212	72	101	34	1	-	-	1	-	-
	60 - 65	0,38	0,14	88	51	42	24	-	-	-	-	-	-
	65 - 70	0,17	0,10	62	12	30	6	-	-	-	-	-	-
	70 - 75	0,13	0,02	34	-	16	-	-	-	-	-	-	-
	> 75	0,08	0,00	4	-	2	-	-	-	-	-	-	-

⁷ Anzahl an Wohnungen per Umrechnung mit 2,1 EW/Wohnung ermittelt.

⁸ Einwohner zugeordnet nach dem Pegel des Fassadenabschnitts.

4.3.3 Lärmschwerpunkte

Zur weiteren Analyse der Betroffenheiten wurden Lärmschwerpunkte bzw. sog. Hot-Spot-Bereiche berechnet. Mit diesen werden Bereiche mit einer hohen Anzahl von Betroffenen in Verbindung mit hohen Lärmpegeln identifiziert.

Aus der Hot-Spot-Analyse können Lärmschwerpunkte identifiziert und die Priorisierung der Maßnahmen der Lärmaktionsplanung festgelegt werden. Entsprechend der Lärmpegelangabe für sehr hohe Lärmbelastungen und eines vordringlichen Handlungsbedarfs werden die Lärmschwerpunkte für Lärmpegel von $L_{DEN} > 70$ dB(A) und $L_{NIGHT} > 60$ dB(A) bestimmt. Kurzfristiges Ziel ist es deshalb, für diese Bereiche eine spürbare Verminderung der Lärmbelastung zu erreichen.

Anl. 2 In Amstetten ergeben sich als maßgebende Lärmschwerpunkte der Bereich B 10 zwischen Anbindung K 7314 und Bahnquerung und der zentrale B 10-Abschnitt zwischen dem Knotenpunkt Am Bahnhof und Am Postacker. Die dazugehörigen Hot-Spot-Karten für die Lärmpegel L_{DEN} und L_{Night} zeigt Anlage 2.

Für alle genannten Lärmschwerpunkte gilt es, bevorzugt realisierbare Lärmminierungsmaßnahmen zu erörtern und bei Bedarf festzuschreiben. Die Ausweisung von Lärmschwerpunkten sagt nicht, dass es woanders keine bedeutsamen Einzelbetroffenheiten gibt. Maßgabe des Lärmaktionsplans ist es jedoch, zunächst die größeren Lärmschwerpunkte zu betrachten.

4.4 Vergleich Kartierungsergebnisse Stufe 3/ Stufe 2

Gegenüber der Lärmkartierung der Stufe 2 hat das Verkehrsaufkommen auf der Bundesstraße B 10 leicht zugenommen⁹. Gleichzeitig konnte durch die Fahrbahnerneuerung eine Lärminderung von minus 2 dB(A) berücksichtigt werden. In Stufe 3 haben sich daher die Betroffenen oberhalb von 65 dB(A) in der Nacht etwa halbiert. Ebenso hat sich die Anzahl der Betroffenen für $L_{DEN} > 70$ dB(A) verringert.

4.5 Validierung und Umsetzung Lärmaktionsplanung Stufe 2

Das Maßnahmenkonzept zur Lärminderung der Lärmaktionsplanung Stufe 2 beinhaltete eine Fahrbahndeckenerneuerung mit lärmminderndem Belag sowie eine Sanierung der Schachtdeckel im Fahrbahnbereich. Des Weiteren war die Unterstützung des Tempo-50-Gebots durch eine automatisierte Geschwindigkeitsüberwachung im südlichen Ortsbereich (beidseitige Geschwindigkeitserfassung) geplant.

In der folgenden Tabelle ist der Umsetzungsstand des bisherigen Maßnahmenkonzeptes aufgeführt.

Tabelle 2: Umsetzungsstand des Maßnahmenkonzeptes des Lärmaktionsplans Stufe 2

Maßnahme LAP 2	Umsetzungsstand
Erneuerung Fahrbahnbelag mit lärmmindernder Deckschicht	Fahrbahndeckenerneuerung (Einbau Splitt-Mastix-Asphalt) im Jahr 2015
Anpassung Schachtdeckel im Fahrbahnbereich	umgesetzt
Geschwindigkeitsüberwachung	Antrag vom Landratsamt abgelehnt, stattdessen Kauf und Aufstellung durch die Gemeinde von zwei Tempowarnern

Die Lage der bestehenden Geschwindigkeitsüberwachung und -anzeigen ist in Abbildung 3 dargestellt

⁹ Stufe 2 → eigene Zählung 2014: ~ 13.200 Kfz/24h; Stufe 3 → VM 2019: ~ 13.700 Kfz/24h

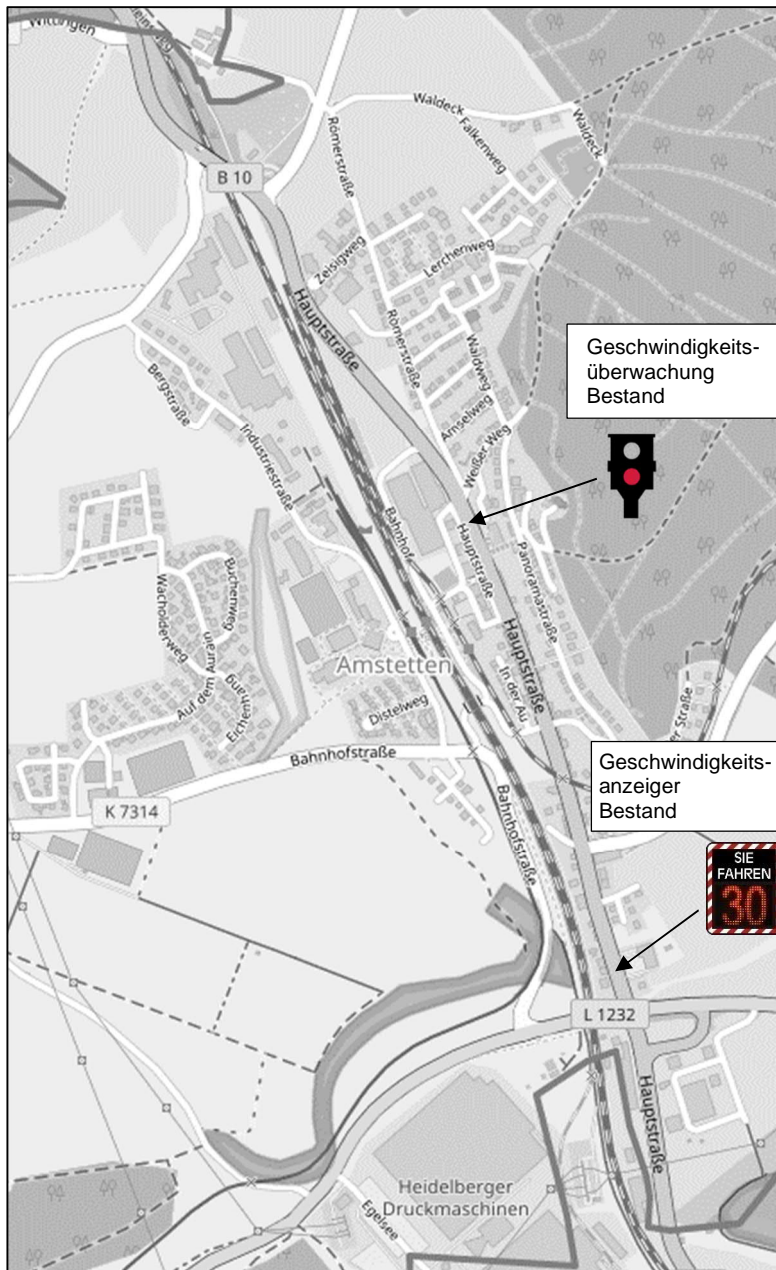


Abbildung 3: Lage bestehende Geschwindigkeitsüberwachungen
(© OpenStreetMap-Mitwirkende)

4.6 Maßnahmenkonzept Lärmaktionsplan Stufe 3

Das Maßnahmenkonzept zur Lärminderung beinhaltet eine perspektivische Maßnahme des Straßenbaus (Ortsumfahrung) sowie Vorschläge für passiven Schallschutz und begleitende Konzepte.

4.6.1 Ortsumfahrung (langfristig, > 5 Jahre)

Die Ortsumfahrung Amstetten ist im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs gemeinsam mit der Ortsumfahrung Lonsee eingestuft worden¹⁰ (vgl. Abbildung 4). Laut Projektinformationssystem des BVWP wird aufgrund der Ortsumfahrung von einer deutlichen Reduzierung des Verkehrs auf der Ortsdurchfahrt Amstetten ausgegangen (ca. minus 10.000 Kfz/24h), wodurch eine signifikante Lärmentlastung erzielt würde.

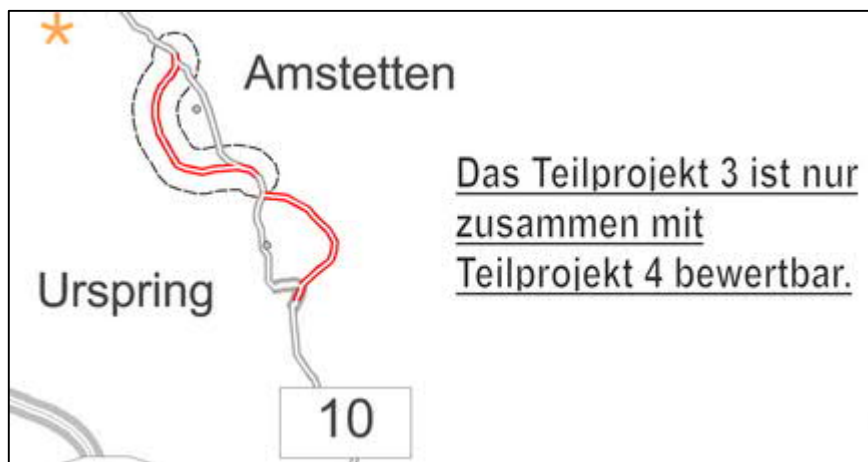


Abbildung 4: Lageplan Ortsumfahrung Amstetten¹¹

¹⁰ Quelle: <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B10-G80-BW-T3-BW/B10-G80-BW-T3-BW.html>

¹¹ <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/uebersichtskarten/BW/B10-G80-BW/subprojects/B10-G80-BW-T3-BW/ssp//B10-G80-BW-T3-BW.png>

4.6.2 Passive Schallschutzmaßnahmen

Soweit keine aktiven Maßnahmen zur Vermeidung, Verlagerung oder Verminderung von Lärmbelastungen möglich sind, kommt passiver Schallschutz in Betracht. Lärmschutzmaßnahmen erfolgen dabei an der zu schützenden baulichen Anlage (Objektschutz). Am effektivsten lassen sich Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Fenster erwirken, dies betrifft insbesondere ältere Gebäude. An bestehenden Straßen sind bei Überschreitung von Lärmsanierungswerten Zuschüsse für den Einbau von Lärmschutzfenstern als freiwillige Leistung des Baulastträgers möglich. Deren Bewilligung ist von verfügbaren Haushaltsmitteln abhängig und bedarf einer formalen Antragsstellung und schalltechnischen Prüfberechnung (nach RLS-19).

Passive Schallschutzmaßnahmen kommen vor allem in der Ortsdurchfahrt in Betracht. Hier kann zusätzlich im Rahmen der Bauleitplanung bei Neubau oder umfangreichen Sanierungsmaßnahmen die Auflage erteilt werden, dass Aufenthaltsräume auf der lärmabgewandten Seite angeordnet werden sollen.

4.6.3 Begleitende Konzepte

Um die Lärmsituation im gesamten Gemeindegebiet zu verbessern, bedarf es **weitergehender / begleitender Maßnahmen**, die über die Maßnahmen in den Lärmschwerpunkten hinausgehen. Dazu dient eine nachhaltige und konsequente Nutzung alternativer Verkehrsmittel und damit einhergehend die Reduzierung des Individualverkehrs, was für den Lärmaktionsplan der Stufe 3 vorgeschlagen wird. Langfristig gesehen sollte daher der Ausbau des ÖPNV¹² und die Etablierung alternativer Mobilitätskonzepte (z.B. Car-Sharing und Bürgerbus) in den Fokus genommen werden.

¹² inkl. Prüfung behindertengerechter Standards

5 RUHIGE GEBIETE

Die Umgebungslärmrichtlinie nennt die Identifizierung sogenannter ruhiger Gebiete, welche im Sinne der Lärmvorsorge vor der Zunahme von Lärm geschützt werden sollen. Es werden jedoch keine konkreten Anhaltspunkte für die Festlegung solcher ruhigen Gebiete aufgezeigt. Es wird lediglich das Kriterium genannt, dass ein ruhiges Gebiet auf dem Land ein

„von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist,“¹³

ist.

Es ist jedoch anzunehmen, dass die Ausweisung von ruhigen Gebieten hauptsächlich für Ballungsräume relevant ist, da hier die Wege zu Erholungsräumen deutlich länger sind als dies in Kleinstädten oder Gemeinden der Fall ist.

Die Gemeinde Amstetten orientiert sich bei der Lärmaktionsplanung an den gesetzlichen Mindestanforderungen, wonach nur die maßgeblichen Abschnitte der Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/ Jahr betrachtet werden. Daher liegt keine flächendeckende Kartierung der Lärmbelastung des Gemeindegebietes vor, welche jedoch für die detaillierte Identifizierung von ruhigen Gebieten, vor allem innerhalb des bebauten Stadtgebietes, nötig wäre. Die Ermittlung solch einer umfassenden Datengrundlage ist jedoch durch den erheblichen zeitlichen und finanziellen Aufwand nicht zu rechtfertigen.

¹³ Umweltbundesamt (2018): Ruhige Gebiete – Eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung, S.4, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/181005_uba_fb_ruhigegebiete_bf_150.pdf

Für ruhige Gebiete liegt der Schwerpunkt bei der Vermeidung der Lärmzunahme und weniger bei der Verringerung vorhandener Lärmbelastungen. Um ruhige Gebiete dauerhaft gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen, müssen diese in allen Planungen, die potenziell die Lärmbelastung nachhaltig negativ beeinflussen können, berücksichtigt werden. Der Schwerpunkt liegt somit hier bei der Bauleitplanung, Verkehrsplanung und der Flächennutzungsplanung. Weitere konkrete Maßnahmen sind für diese Gebiete aktuell nicht erforderlich.

6 ZUSAMMENFASSUNG

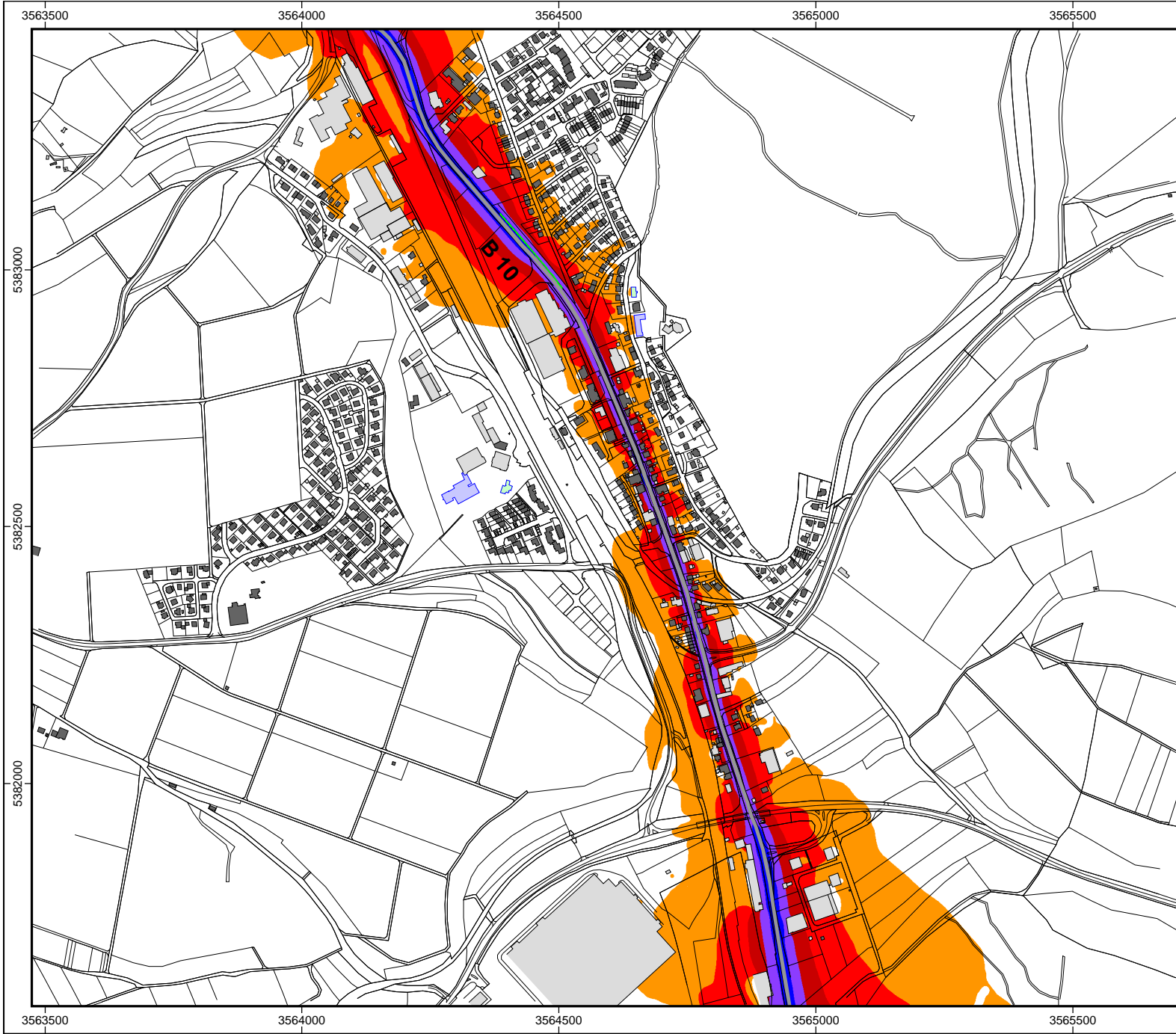
Für die Gemeinde Amstetten wurde nach den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie eine Lärmaktionsplanung der Stufe 3 erarbeitet. Hierfür wurden anhand aktueller Verkehrsdaten Lärmkarten für den Straßenverkehr sowie eine Betroffenheitsanalyse (Schwerpunkte) erarbeitet und auf diesen Ergebnissen basierend ein vorläufiges Maßnahmenkonzept erstellt. Es wurden zwei maßgebende Lärmschwerpunkte identifiziert. Die Behandlung der Lärmschwerpunkte sieht kurz- sowie langfristige Minderungsmaßnahmen für die Bundesstraße B 10 vor.

Die Öffentlichkeit wird über den vorliegenden Lärmaktionsplan (Entwurfassung) im Rahmen einer öffentlichen Gemeinderatssitzung und Auslegung informiert und beteiligt. Parallel werden Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange eingeholt.

Die Reduzierung des Verkehrslärms erfordert eine ständige Anstrengung seitens der Gemeinde sowie der zuständigen Baulastträger und Fachbehörden. Die Aufstellung des Lärmaktionsplanes sollte nicht als Pflichtaufgabe, sondern als Chance zu einer nachhaltigen Verbesserung der Lebensbedingungen gesehen werden. Lärmaktionspläne sind turnusgemäß zu überprüfen und zu aktualisieren.

Aufgestellt: Dresden, 29.06.2021

BERNARD Gruppe ZT GmbH



Auftraggeber:
 Gemeinde Amstetten
 Projekt: Lärmaktionsplanung Stufe 3
 Projekt-Nr. P501188



Anlage
1.1

Lärmkartierung Straßenverkehr
 Zeitbereich Tag (0 - 24 Uhr)

Berechnung in 4 m über Grund

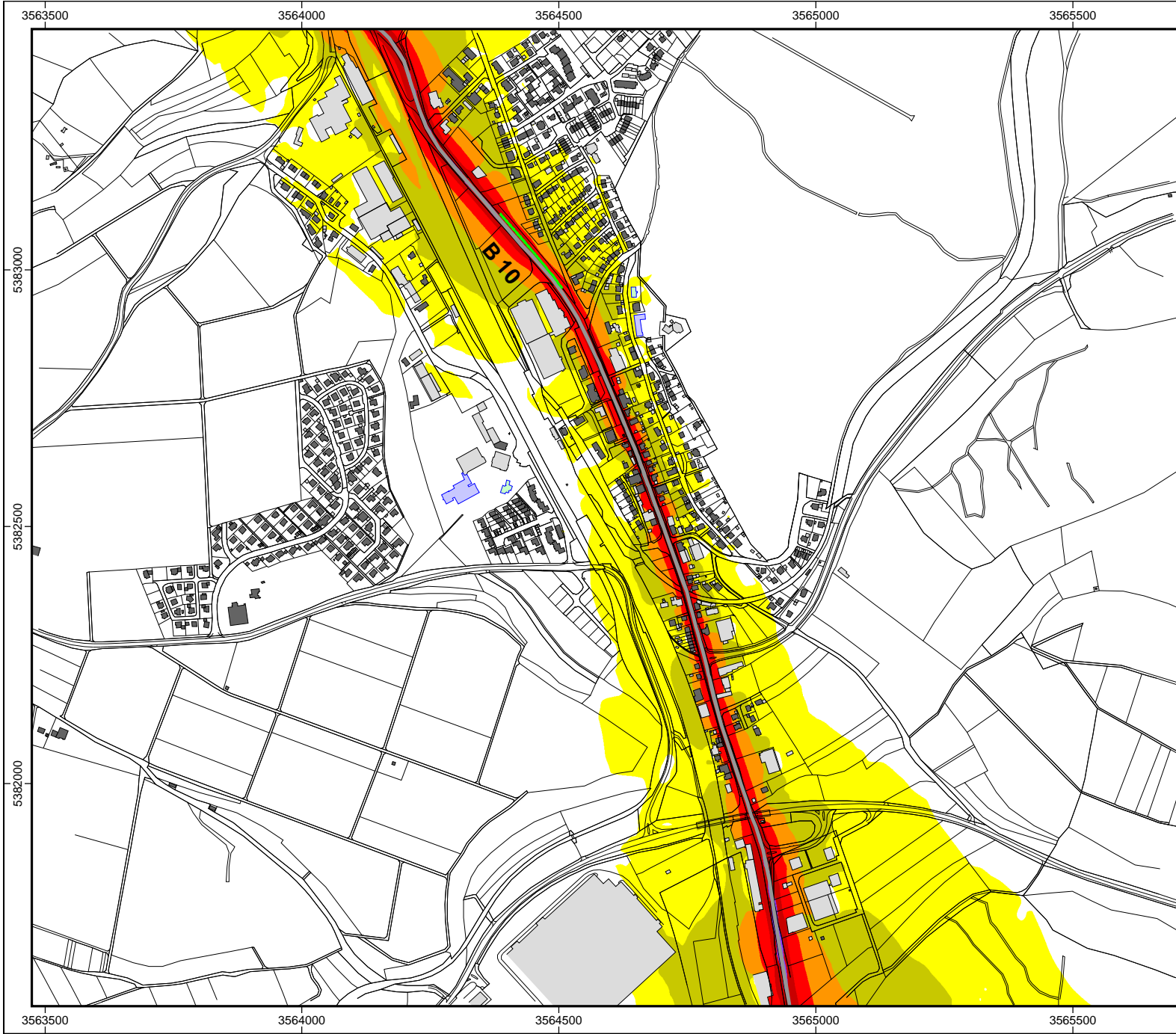
Bearbeiter: Gr, Fr
 Erstellt am: 14.06.2021
 Bearbeitet mit SoundPLAN 8.2, Update 07.06.2021
 Ergebnis-Nummer 10

Pegelwerte Lden in dB(A)	Zeichenerklärung
<= 55	Straßenoberfläche
55 - 60	Hauptgebäude
60 - 65	Nebengebäude
65 - 70	Lärmschutzwall
70 - 75	Schule
> 75	Kindergarten



Maßstab 1:11000
 0 50 100 200 300 400 m





Auftraggeber:
 Gemeinde Amstetten
 Projekt: Lärmaktionsplanung Stufe 3
 Projekt-Nr. P501188



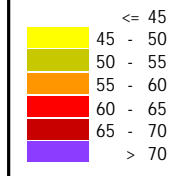
Anlage
1.2

Lärmkartierung Straßenverkehr
 Zeitbereich Nacht (22 - 6 Uhr)

Berechnung in 4 m über Grund

Bearbeiter: Gr, Fr
 Erstellt am: 14.06.2021
 Bearbeitet mit SoundPLAN 8.2, Update 07.06.2021
 Ergebnis-Nummer 10

Pegelwerte Ln
 in dB(A)

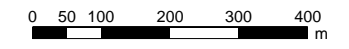


Zeichenerklärung

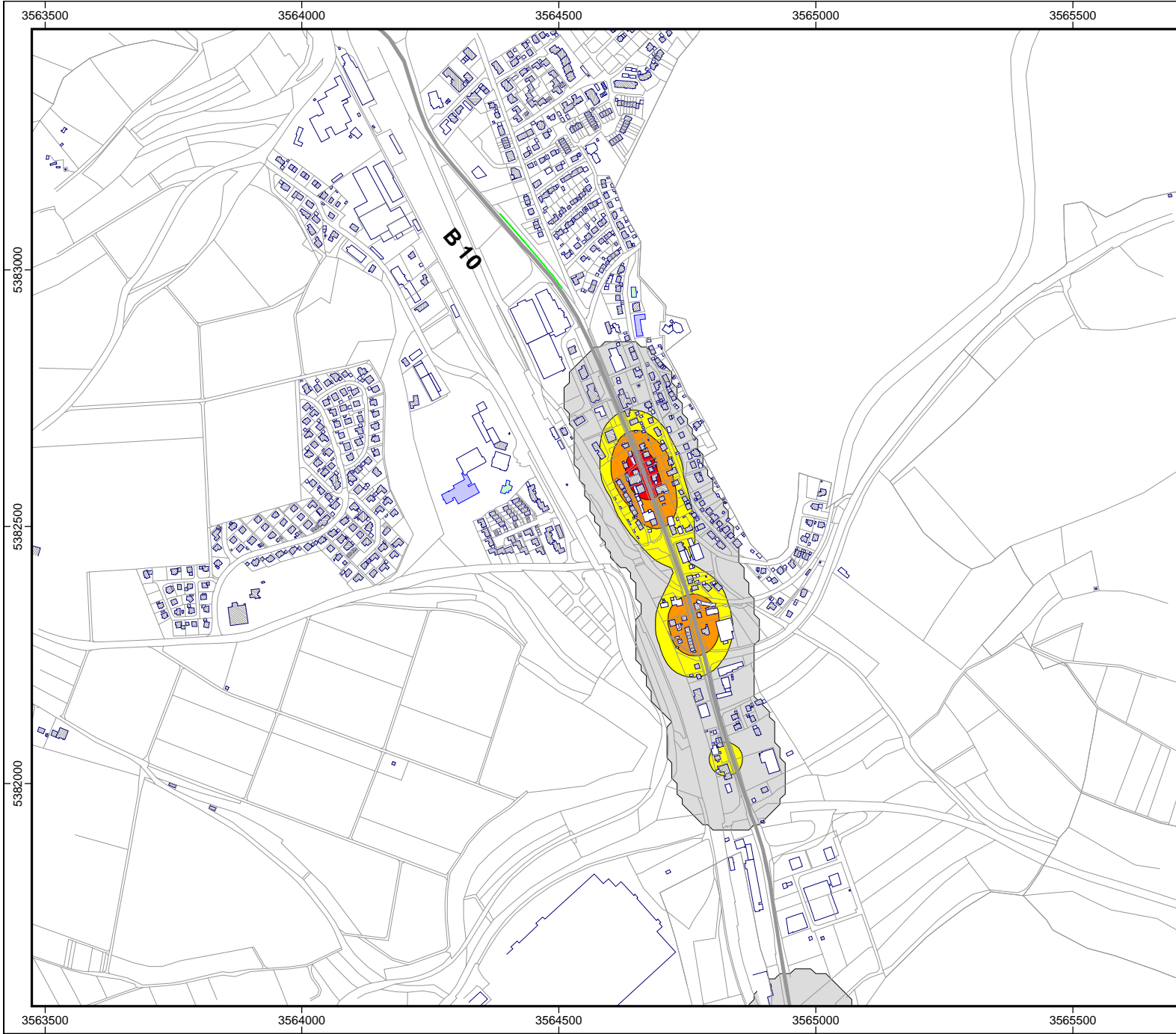
- Straßenoberfläche
- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Lärmschutzwall
- Schule
- Kindergarten



Maßstab 1:11000



BERNARD
 GRUPPE



Auftraggeber:
 Gemeinde Amstetten
 Projekt: Lärmaktionsplanung Stufe 3
 Projekt-Nr. P501188



Anlage
2.1

Hotspots Straßenverkehr
 Zeitbereich Tag (0 - 24 Uhr)

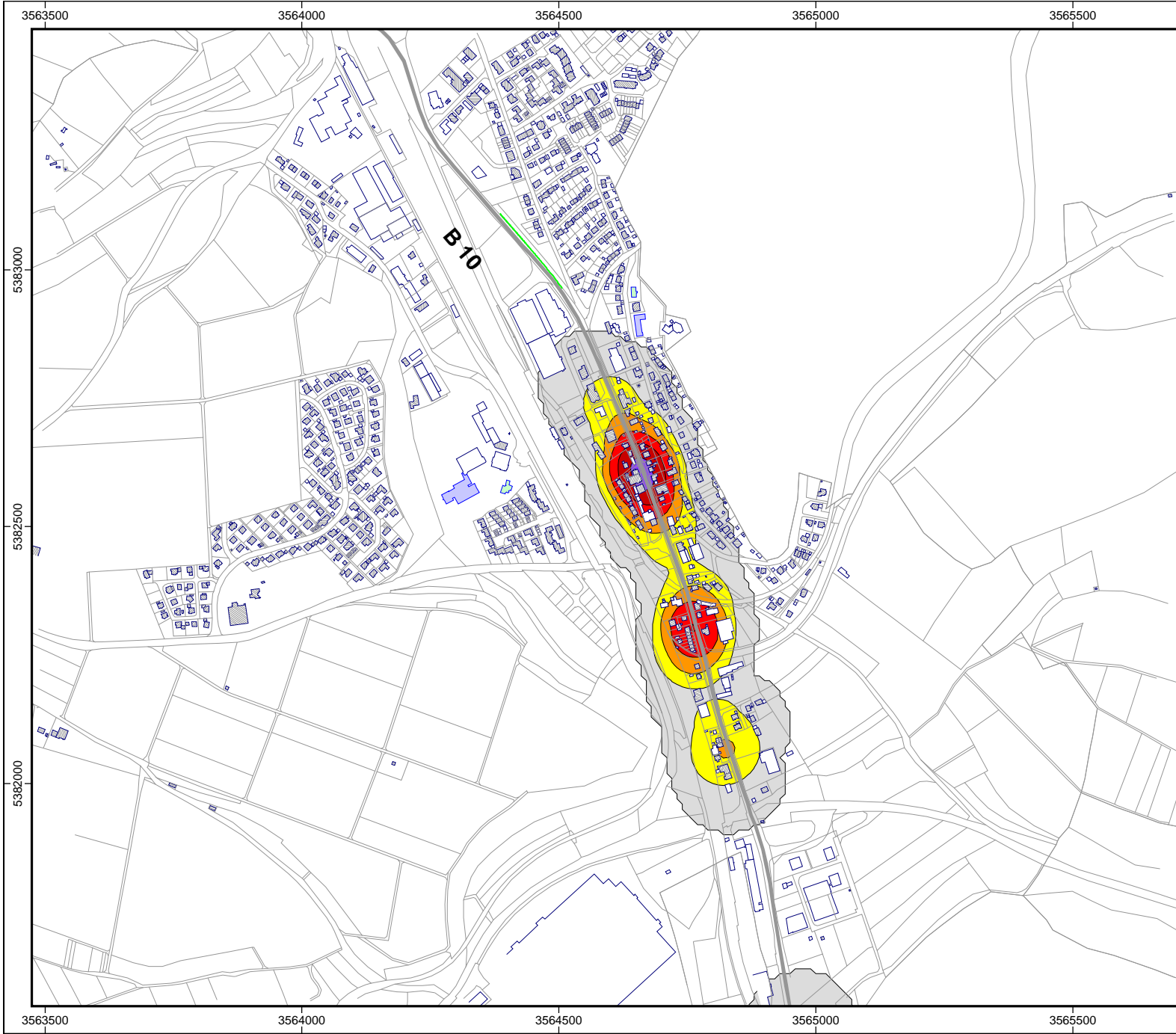
Bearbeiter: Gr, Fr
 Erstellt am: 14.06.2021
 Bearbeitet mit SoundPLAN 8.2, Update 07.06.2021
 Ergebnis-Nummer 100

Über Schwellenwert	Zeichenerklärung
$L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ in EW/km ²	
0 < ≤ 250	— Straßenoberfläche
250 < ≤ 500	▨ Hauptgebäude
500 < ≤ 750	▭ Nebengebäude
750 < ≤ 1000	— Lärmschutzwall
1000 <	▭ Schule
	▭ Kindergarten



Maßstab 1:11000
 0 50 100 200 300 400 m

BERNARD
 GRUPPE



Auftraggeber:
 Gemeinde Amstetten
 Projekt: Lärmaktionsplanung Stufe 3
 Projekt-Nr. P501188



Anlage
2.2

Hotspots Straßenverkehr
 Zeitbereich Nacht (22 - 6 Uhr)

Bearbeiter: Gr, Fr
 Erstellt am: 14.06.2021
 Bearbeitet mit SoundPLAN 8.2, Update 07.06.2021
 Ergebnis-Nummer 100

Über Schwellenwert $L_N > 60 \text{ dB(A)}$ in EW/km²

0 <	≤ 250
250 <	≤ 500
500 <	≤ 750
750 <	≤ 1000
1000 <	≤ 1250
1250 <	

— Straßenoberfläche
 ▨ Hauptgebäude
 □ Nebengebäude
 — Lärmschutzwall
 □ Schule
 □ Kindergarten



Maßstab 1:11000
 0 50 100 200 300 400 m

BERNARD
 GRUPPE