

ENTWURF

Lärmaktionsplan

**gemäß § 47d Bundes-
Immissionsschutzgesetz**

der Stadt Schweinfurt

Stand:

20.10.2010

in Zusammenarbeit mit

accon
ENVIRONMENTAL CONSULTANTS

Gewerbering 5 – 86926 Greifenberg

1. Allgemeines

1.1 Beschreibung der Stadt Schweinfurt sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind

Anfang der 90er Jahre geriet die Kugellagerstadt am Main in die negativen Schlagzeilen. Durch den Abbau von nahezu 10.000 Arbeitsplätzen in der Industrie stieg die Arbeitslosenquote in der Stadt auf fast 20 % und Schweinfurt erlangte als „Krisenregion Nr. 1 in Westdeutschland“ traurige Berühmtheit. Nun macht Schweinfurt wieder von sich reden: als dynamischste Stadt Deutschlands (Quelle: Zukunfts-Atlas des Schweizer Forschungsunternehmens Prognos).

Ein wesentlicher Bestandteil des Maßnahmenkatalogs war die Verbesserung der Verkehrsanbindung. Die direkten Anschlüsse an die A 70 und A 71 wurden realisiert und bilden nun einen der Standortvorteile Schweinfurts. Davon profitiert ganz besonders der neue Industrie- und Gewerbepark Maintal – das Leitprojekt des Strukturwandels. Auf dem Areal von rund 150 Hektar investierten unterschiedlichste Wirtschaftsunternehmen seit seiner Erschließung im Jahr 1998 mehr als 75 Millionen Euro und schufen mehr als 2.200 Arbeitsplätze.

Schweinfurt ist als Zentrum der europäischen Wälzlagerindustrie noch immer eine der bedeutendsten Industriestädte in Bayern. Und die Stadt bekennt sich auch eindeutig zu seiner industriellen Geschichte und den örtlichen Industriebetrieben. Unabhängig davon war es ein besonderes Anliegen der Standortoffensive, der Monostruktur Schweinfurts entgegenzuwirken und ein „zweites Standbein“ zu schaffen.

Mit dem Museum Georg Schäfer wurde ein erster Grundstein für die Entwicklung der Stadt Schweinfurt als touristische Destination gelegt. Das Museum beherbergt die bedeutendste private Gemäldesammlung der deutschen Malerei des 19. Jahrhunderts und zieht Besucher aus ganz Deutschland in die Stadt. In den folgenden Jahren wurde auf der Maininsel – in Sichtweite des Museums – zur Komplettierung der touristischen Infrastruktur ein Konferenzzentrum und ein Hotelkomplex errichtet. Seit dem Jahre 2009 schließlich gewährt die Kunsthalle im ehemaligen Ernst-Sachs-Bad zwei Dauer- und regelmäßigen Sonderausstellungen Unterkunft.

Mit dem Lärmaktionsplan beabsichtigt die Stadt die Lebensqualität ihrer Bewohner durch die Reduzierung von Lärm weiter zu erhöhen.

Die Lärmkartierung der Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Mio. Kfz/Jahr erfolgte für das Bundesland Bayern

(landesweit) durch das Bayerische Landesamt für Umweltschutz (LfU). Der zugrunde gelegte Straßendatensatz (Status Quo 2005) wurde im Rahmen der Lärmaktionsplanung durch die Stadt erweitert und aktualisiert:

Der diesem Aktionsplan zugrunde liegende Datensatz umfasst alle Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen und die kommunalen Hauptverkehrsstraßen, die von mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr genutzt werden. Zu den kartierten Strecken zählen:

- A 70;
- B 26 Landwehrstraße, Friedrich-Ebert-Straße;
- B 286 Hahnenhügelbrücke, Landwehrstraße, Friedrich-Ebert-Straße;
- B 303 Niederwerrner Straße, Am Oberen Marienbach;
- St 2272 Paul-Rummert-Ring, Brückenstraße, Maxbrücke, Ludwigbrücke;
- St 2280 Deutschhöfer Straße;
- sowie Franz-Josef-Strauß-Brücke, John-F.-Kennedy-Ring, Paul-Gerhardt-Straße, Gretel-Baumbach-Straße, Hauptbahnhofstraße, Hans-Böckler-Straße, Robert-Bosch-Straße, Rudolf-Diesel-Straße, Schultesstraße, Fischerrain, Rusterberg, Schweinfurter Straße und Schützenstraße.

Das Fehlen von aus der Sicht der Stadt Schweinfurt ebenfalls dem Kriterium 6 Mio. Kfz/Jahr entsprechender Bundesstraßenteile (z. B. Würzburger Straße oder Ernst-Sachs-Straße in Oberndorf) hat die Verwaltung am 22.07.2008 gegenüber dem LfU moniert. Das LfU verwies jedoch auf die von ihm anzuwendenden Daten aus der offiziellen Verkehrszählung 2005 (ein Berechnungsverfahren, welches sich vom Schweinfurter Modell unterscheidet) und die sich daraus ergebenden (niedrigeren) Werte. Die Kartierung dieser Abschnitte erfolge erst 2012. Von Aussagen zur B 26 in Oberndorf wird deshalb in diesem Plan abgesehen.

Die Lärmquelle Schienenverkehr ist im Stadtgebiet von Schweinfurt in der 1. Stufe der Lärmaktionsplanung im Sinne des § 47 d BImSchG nicht relevant (wegen nicht ausreichender Auslastung der Strecken).

Die Regierung von Unterfranken (zuständig für die A 70) beabsichtigt, keinen Lärmaktionsplan für die Autobahn im Stadtgebiet aufzustellen, da ein Autobahn-Lärmbrennpunkt im Stadtgebiet nicht feststellbar sei. In den Jahren nach 2012 erfolge eine erneute Prüfung, ob der Gesamtgeräuschpegel z. B. der B 26 durch die A 70 wesentlich beeinflusst wird.

1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Stadt Schweinfurt

Amt für öffentliche Ordnung und Umweltfragen

Markt 1

97421 Schweinfurt

Gemeindeschlüssel: 09 662 000

Tel: 09721-51-0

Fax: 09721-51-266

www.schweinfurt.de

1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG¹ sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz² Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.

1.4 Geltende Grenzwerte

Geltende nationale Grenzwerte sind in der Anlage 1 zusammengefasst.

Die Auslösewerte für die Aktionsplanung wurden von der Stadt Schweinfurt gemäß Empfehlung des Landes Bayern festgelegt auf

$L_{DEN} = 70 \text{ dB(A)}$ und

$L_{Night} = 60 \text{ dB(A)}$

wobei L_{DEN} den (A-bewerteten³ äquivalenten) Dauerschallpegel in Dezibel beschreibt für die Zeit von 0:00 bis 24:00 Uhr ($DEN = \text{day/evening/night}$) und L_{Night} den (A-bewerteten äquivalenten) Dauerschallpegel in Dezibel in der Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr.

¹ Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie, ULR), Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 189/12 vom 18.07.2002

² Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz, BImSchG) vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721, 1193) in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. Dezember 2006 (BGBl. I S. 3180)

³ Bei der A-Bewertung von Geräuschen wird berücksichtigt, dass das menschliche Ohr tiefe und sehr hohe Töne weniger laut wahrnimmt als mittlere Töne. Der Schall wird entsprechend seiner Frequenz unterschiedlich gewichtet.

2. Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Die Fassadenpegel wurden auf der Grundlage eines gemäß Beschluss des Bau- und Umweltausschusses der Stadt Schweinfurt vom 17.07.2008 erweiterten und aktualisierten Straßen-Datensatzes berechnet. Die im Folgenden genannten Zahlen weichen daher von den vom LfU veröffentlichten Zahlen ab.

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Menschen

L_{DEN} dB(A)	Belastete Menschen Straßenlärm	L_{Night} dB(A)	Belastete Menschen Straßenlärm
über 55 bis 60	890	über 50 bis 55	740
über 60 bis 65	660	über 55 bis 60	610
über 65 bis 70	630	über 60 bis 65	420
über 70 bis 75	380	über 65 bis 70	170
über 75	90	über 70	0
Summe	2650	Summe	1940

Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Flächen und Wohnungen

L_{DEN} dB(A)	Fläche km²	Wohnungen
über 55 bis 65	4,8	790
über 65 bis 75	1,5	530
über 75	0,5	50
Summe	6,8	1370

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Für eine Bewertung der Lärmsituation können die Angaben in den vorhandenen Regelwerken (siehe Anlage 2) zur Orientierung herangezogen werden.

470 Menschen sind ganztägig sehr hohen Belastungen durch Straßenverkehrslärm ausgesetzt und 590 Menschen sind nachts sehr hohen Belastungen durch Straßenverkehrslärm ausgesetzt.

1.100 Menschen sind ganztägig hohen Belastungen durch Straßenverkehrslärm ausgesetzt und 1.200 Menschen sind nachts hohen Belastungen durch Straßenverkehrslärm ausgesetzt.

Hinweis: Ein gesetzlicher Anspruch für die belasteten Einwohner auf Lärminderung allein aus der strategischen Lärmkartierung entsteht jedoch nicht.

2.3 Angaben von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Die Lärmproblempunkte (Hot Spots) und verbesserungsbedürftigen Situationen wurden durch die Analyse der Lärmkarten, Konfliktkarten, Betroffenenstatistiken und mit Hilfe eines speziellen Lärmbewertungsmaßes differenziert ausgewertet. Details hierzu können dem Gutachten zum Lärmaktionsplan (Anlage 3) entnommen werden. Zusammengefasst ist festzustellen:

Auf dem Gebiet der Stadt Schweinfurt bestehen Lärmprobleme in folgenden Bereichen

(Überschreitungen der Auslösewerte und gleichzeitig hohe Einwohnerdichte):

- Landwehrstraße
von Hauptbahnhofstraße bis Friedrich-Ebert-Straße
- Friedrich-Ebert-Straße
von Kornacherstraße bis Niederwerrner Straße
- Niederwerrnerstraße
von Franz-Schubert-Straße bis Nikolaus-Hofmann-Straße und
von Schelmsrasen bis Friedhofstraße

Verbesserungsbedürftige Situationen liegen in folgenden Bereichen vor (Überschreitungen der Auslösewerte):

- Schultesstraße / Fischerrain / Rusterberg
- Deutschhöfer Straße
- Am Oberen Marienbach

3. Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Das Amt für öffentliche Ordnung und Umweltfragen der Stadt Schweinfurt hat bereits vor vielen Jahren begonnen, mit zahlreichen Tempo-30-Zonen Umweltschutz durch verkehrliche Anordnungen zu praktizieren. Nahezu alle Wohnquartiere sind inzwischen entsprechend ausgeschildert.

Daneben erfolgten auch sogenannte Streckenverbote (Geschwindigkeitsbegrenzungen wie z.B. an der Staatsstraße 2280 im Bereich des Deutschhofes oder in der Zellerstraße im Umfeld des Stadtteils Haardt). Für den Stadtteil Oberndorf wurde bereits im Jahr 2005 vom Stadtrat ein Nachtfahrverbot für LKW verfügt.

Für die Parkhäuser besteht ein Parkleitsystem. Überflüssiger Parksuchverkehr soll damit vermieden werden.

Das Hochbauamt der Stadt Schweinfurt hat in den letzten Jahren dem Schallschutz bei folgenden Baumaßnahmen erhöhte Bedeutung zugemessen:

- Anbau Friederike-Schäfer-Heim (Schallschutzfassade zu Fischerrain, Rusterberg und Bahnstrecke Schweinfurt-Bamberg)
- Neubau Jugendgästehaus (Schallschutzverglasung zur Bahnstrecke Schweinfurt-Bamberg)
- Neugestaltung Mainlande Schweinfurt, Bauabschnitt 1 (Errichtung einer Sicht- und Schallschutzwand zur Bahnstrecke Schweinfurt-Bamberg)

Das Tiefbauamt der Stadt Schweinfurt sieht die Lärmvermeidung als verkehrspolitische und verkehrsplanerische Aufgabe.

So ist der Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge bereits in der Deutschhöfer Straße (St 2280) zwischen „Am Gottesberg“ und „Hochfeldstraße“ sowie der Hennebergstraße (zwischen Mainberger- und Gustav-Adolf-Straße) erfolgt. Schallschutzwälle bzw. -wände werden im Rahmen von neuen Wohnbaugebieten eingeplant. Schallschutzwälle sind bereits vorhanden an der Deutschhöfer Straße (St 2280) entlang des Wohngebietes Deutschhof.

Bereits seit 1986 bzw. 1991 fördert der Baulastträger für die Bundesstraßen in bestimmten Abschnitten der B 26, 286 und 303 den Einbau von Schallschutzfenstern einschl. schallgedämmten Lüftungseinrichtungen durch einen Zuschuss in Höhe von 75 % der zuwendungsfähigen Kosten (diese Leistung des Bundes ist allerdings freiwillig und erfolgt nur auf Antrag des Hauseigentümers).

Auch mit der Lichtsignalsteuerungsplanung wird versucht, den Verkehrsfluss - neben den verkehrssicherheitsrechtlichen Belangen - günstig zu beeinflussen.

Das Stadtplanungsamt der Stadt Schweinfurt strebt, um das Umsteigen vom Pkw auf das Fahrrad attraktiver zu machen und damit auch den Verkehrslärm zu reduzieren, einen sukzessiven Ausbau des Radverkehrsnetzes im Stadtgebiet an. Gemäß Radverkehrskonzept erfolgt 2010 im Zuge von Straßenumbaumaßnahmen ein wichtiger Lückenschluss im Bereich Niederwerrner Straße. Kurz- bis mittelfristig sei eine bessere Radverkehrsanbindung der Innenstadt an die Nachbargemeinde Sennfeld sowie das Gewerbegebiet Hafen angestrebt. Weitere Verbesserungen plane man im Zuge von Straßenerhaltungs- und -umbaumaßnahmen sowie in neuen Baugebieten.

Die Lokale Agenda 21 hat, auch um den Lärmpegel im Stadtgebiet nachhaltig zu minimieren, die Schriften „Grüne Bänder“ und „Lebendige Altstadt“ erarbeitet. Der Stadtrat hat diese Schriften am 17.01.2008 einstimmig zur Prüfung und gegebenenfalls zur Aufnahme in die Planung an die Stadtverwaltung überwiesen. Das Stadtplanungsamt hat Teile davon (z. B. Ausbau des Mainufers, Grüngürtel um die Altstadt zur Wohnumfeldverbesserung) bereits aufgegriffen. Besonders die von der Lokalen Agenda 21 vorgeschlagene Grünverbindung nach Westen soll den Bewohnern der Altstadt und des Gründerzeit-Viertels mehr Ruhe auf ihren Wegen und Abstand vom Verkehr bringen.

Derzeit erhebt eine Arbeitsgruppe der Lokalen Agenda 21 den ruhenden Verkehr in der Innenstadt und befragt Parkende nach ihren innerstädtischen Aktionsradien. Der Bericht der Arbeitsgruppe lag jedoch bis Ende September noch nicht vor. Als Ergebnis der gewonnenen Erkenntnisse und den daraus abgeleiteten Vorschlägen erwartet die Lokale Agenda 21 eine ruhigere, anwohnerfreundlichere Innenstadt.

Das Staatliche Bauamt hat derzeit und in näherer Zukunft (noch) keine Maßnahmen geplant, die der Lärminderung im Stadtgebiet dienen. In der Vergangenheit seien jedoch bereits Lärmsanierungsmaßnahmen erfolgt. In einem Teilbereich der Niederwerrner Straße (Friedhofstraße bis An den Schanzen) übernahm das Staatliche Bauamt bereits die Mehrkosten für lärmabsorbierenden Splittmastix.

Die Stadtwerke Schweinfurt haben zum Fahrplanwechsel im September 2009 das Stadtbushafangebot insbesondere auf der Linie 62 weiter verdichtet und die Abfahrtszeiten den Wünschen der potenziellen Fahrgäste angepasst.

3.2 Vorgeschlagene Maßnahmen zur Lärminderung

M1: Umgestaltung der Niederwerrner Straße im Bereich zwischen Am Obertor und Rosbrunnstrasse <ul style="list-style-type: none">• lärmoptimierter Asphalt• beidseitiger Rad- und Fußweg• Ausbau des Grünstreifen
M2: Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Bereich Fischerrain, Schultesstraße und Rusterberg
M3: Geschwindigkeitsanzeigetafel zur Kontrolle und Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer
M4: Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nachts in der Landwehrstraße und Friedrich-Ebert-Straße (Übergangsmaßnahme bis M5 umgesetzt wird)
M5: Lärmoptimierter Asphalt in der Landwehrstraße und Friedrich-Ebert-Straße Sobald eine Fahrbahnsanierung ansteht, soll ein lärmoptimierter Asphalt eingebaut werden.
M6: Lärmoptimierter Asphalt in der Deutschhöfer Straße

3.3 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz

Die Gemeinden haben die Aufgabe, „Ruhige Gebiete“ im Sinne des § 47 d Abs. 2 Satz 2 BImSchG festzusetzen. Feste Kriterien für ruhige Gebiete gibt es jedoch bislang nicht. Die Festsetzung „Ruhiger Gebiete“ bleibt daher einer Aktualisierung dieses Planes oder seiner Überarbeitung vorbehalten.

3.4 Vorgeschlagene langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

S1: Verstetigung des Verkehrsflusses durch Verbesserung der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, z.B. durch Optimierung der Lichtsignalanlagen (Grüne Welle); Dadurch Vermeidung von Schleichverkehren durch Wohngebiete
S2: Verwendung lärmoptimierten Asphaltes - Sanierungsbedürftige Straßen sollen

nach Möglichkeit stets mit einem lärmoptimierten Asphalt ausgestattet werden
S3: Reduzierung des Parksuchverkehrs durch Erhöhung der Parkplatzkapazität in der Innenstadt entsprechende Ausschilderung (Parkhausleitsystem)
S4: Einrichtung von Park&Ride-Parkplätzen (speziell vor der Landwehrstraße)
S5: Optimierung/Ausbau des ÖPNV
S6: Erstellung eines Straßenzustandsberichtes mit Vorgaben für Straßenerhaltungsmaßnahmen (klappernde Schachtabdeckungen, Straßenschäden usw.)

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen bei vollständiger Umsetzung aller vorgeschlagenen Maßnahmen (vgl. Ziffer 3.2)

<p>M1: Umgestaltung der Niederwerrner Straße</p> <p>Die Zahl der Einwohner, die in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel von $L_{DEN} > 70$ dB(A) auftreten, sinkt um 50 (100 %).</p> <p>Die Zahl der Einwohner, die in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel von $L_{Night} > 60$ dB(A) auftreten, sinkt um 60 (99 %).</p> <p>Durch die Verlegung der Fahrstreifen zur Fahrbahnmitte vergrößert sich der Abstand zwischen Quelle und Empfänger. Dadurch reduzieren sich die Fassadenpegel, somit auch die Betroffenen.</p>
<p>M2: Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h (Fischerrain, Schultesstraße, Rusterberg)</p> <p>Die Zahl der Einwohner, die in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel von $L_{DEN} > 70$ dB(A) auftreten, sinkt um 35 (64 %).</p> <p>Die Zahl der Einwohner, die in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel von $L_{Night} > 60$ dB(A) auftreten, sinkt um 20 (34 %).</p>
<p>M3: Geschwindigkeitsanzeigetafel</p> <p>Keine direkte lärmindernde Wirkung, aber notwendig, um die Verkehrsteilnehmer zu sensibilisieren.</p>
<p>M4: Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nachts in der Landwehrstraße und Friedrich-Ebert-Straße</p>

Landwehrstraße:

Die Zahl der Einwohner, die in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel von $L_{DEN} > 70$ dB(A) auftreten, sinkt um 20 (10 %).

Die Zahl der Einwohner, die in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel von $L_{Night} > 60$ dB(A) auftreten, sinkt um 45 (19 %).

Friedrich-Ebert-Straße:

Die Zahl der Einwohner, die in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel von $L_{DEN} > 70$ dB(A) auftreten, sinkt um 10 (10 %).

Die Zahl der Einwohner, die in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel von $L_{Night} > 60$ dB(A) auftreten, sinkt um 40 (29 %).

M5: Lärmoptimierter Asphalt auf der Landwehr- und Friedrich-Ebert-Straße**Landwehrstraße:**

Die Zahl der Einwohner, die in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel von $L_{DEN} > 70$ dB(A) auftreten, sinkt um 95 (44 %).

Die Zahl der Einwohner, die in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel von $L_{Night} > 60$ dB(A) auftreten, sinkt um 60 (25 %).

Die Zahl der Einwohner, die in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel von $L_{DEN} > 75$ dB(A) auftreten, sinkt um 90 (100 %).

Die Zahl der Einwohner, die in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel von $L_{Night} > 65$ dB(A) auftreten, sinkt um 165 (100 %).

Friedrich-Ebert-Straße:

Die Zahl der Einwohner, die in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel von $L_{DEN} > 70$ dB(A) auftreten, sinkt um 120 (97 %).

Die Zahl der Einwohner, die in Wohnungen leben, vor deren Fenstern Fassadenpegel von $L_{Night} > 60$ dB(A) auftreten, sinkt um 130 (92 %).

M6: Lärmoptimierter Asphalt auf der Deutschhöfer Straße

Alle Personen im Einflussbereich der Straße werden entlastet, nicht nur die Hochbelasteten in der ersten Bebauungsreihe.

4. Formelle und finanzielle Informationen

4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplans

Hinweis: Datum wird nach Beschlussfassung eingetragen

4.2 Aufträge und Beschlüsse des Stadtrates

Hinweis: Aufträge und Beschlüsse werden nach Beschlussfassung eingetragen

4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Protokoll der öffentlichen Anhörungen

Der Entwurf des Lärmaktionsplans liegt in der Zeit von 24.01.2011 bis einschließlich 07.03.2011 im Amt für öffentliche Ordnung und Umweltfragen der Stadt Schweinfurt, Markt 1, Zimmer 311, zur Einsicht aus. Zusätzlich kann der Aktionsplan über das Internet abgerufen werden unter

www.schweinfurt.de/leben/umweltverkehr/index.html.

Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans können bis zum Ende der Auslegungszeit schriftlich oder zur Niederschrift im Amt für öffentliche Ordnung und Umweltfragen abgegeben werden.

4.4 Umweltverträglichkeitsprüfung

Gemäß des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist für Lärmaktionspläne nach § 47d BImSchG unter bestimmten Umständen eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bzw. eine strategische Umweltprüfung (SUP) durchzuführen. Der momentan aufgestellte Lärmaktionsplan enthält keine Vorhaben, die in Anlage 1 des UVPG aufgeführt sind.

Demnach muss für den Lärmaktionsplan zurzeit keine Umweltprüfung oder Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden.

4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplans

a) Die Aufstellung des Aktionsplanes erfolgte mit eigenen Kräften der Stadtverwaltung Schweinfurt und unter Einbeziehung des Ingenieurbüros ACCON Environmental Consultants aus Greifenberg. Das Ingenieurbüro wird für seine Dienste einen Betrag von 21.420,00 Euro brutto abrechnen, wobei zu diesen Diensten auch die Kartierung der kommunalen Hauptverkehrsstraßen, die von mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr genutzt werden, zählt. Die Kartierung von Autobahn, Bundes- und

Landesstraßen, die von mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr genutzt werden, übernahm das LfU. Hier entstanden keine Kosten für die Stadt Schweinfurt.

b) Zu den Maßnahmen gemäß Ziffer 3.2 ist festzustellen:

M1: Umgestaltung Niederwerrner Straße

Im Vergleich zu herkömmlichem Asphalt ist der lärmoptimierte Asphalt nur geringfügig teurer. Wenn ohnehin eine „grundhafte Straßenerneuerung“ ansteht und lärmoptimierter Asphalt eingebaut wird, können dem Lärmschutz keine bzw. nur sehr geringe Mehrkosten zugerechnet werden. Aussagen zu den Kosten für den Aus- beziehungsweise Umbau sind nicht möglich, da es a) an einem Planungsauftrag fehlt und es b) das Staatliche Bauamt zu beteiligen ist.

M2: Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Bereich Fischerrain, Schultesstraße und Rusterberg

Kosten entstehen für die Beschilderung und die Öffentlichkeitsarbeit. Für die Überwachung der Geschwindigkeitsbeschränkung soll die Polizei um Unterstützung gebeten werden. Kosten siehe M4.

M3: Geschwindigkeitsanzeigetafel

Kosten entstehen für die Geschwindigkeitsanzeigetafel, den Transport und die Aufstellung, eventuell auch für Öffentlichkeitsarbeit. Die Kosten für eine Anzeigetafel betragen ca. 4.000 Euro.

M4: Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nachts in Landwehrstraße und Friedrich-Ebert-Straße

Kosten entstehen für die Beschilderung und die Öffentlichkeitsarbeit. Für die Überwachung der Geschwindigkeitsbeschränkung soll die Polizei um Unterstützung gebeten werden. Kosten entstehen auch für den Rückbau, nachdem die Maßnahme M5 umgesetzt wurde. Für die Maßnahmen unter M2 und M4 ist zusammen mit Kosten in Höhe von ca. 7.000 Euro zu rechnen. Zusätzlich dürften (nicht unerhebliche) Kosten für die Anpassung der Signalsteuerungen anfallen.

M5 und M6 Sanierung von Landwehrstraße, Friedrich-Ebert-Straße und Deutschhöfer Straße mit lärmoptimiertem Asphalt

Im Vergleich zu herkömmlichem Asphalt ist der lärmoptimierte Asphalt nur geringfügig teurer. Wenn ohnehin eine „grundhafte Straßenerneuerung“ ansteht und lärmoptimierter Asphalt eingebaut wird, können dem Lärmschutz keine bzw. nur sehr geringe Mehrkosten zugerechnet werden.

Das Bauverwaltungsamt der Stadt Schweinfurt wurde um eine Stellungnahme zu einer möglichen Beteiligung der Anlieger an den Kosten lärmoptimierten Asphalts gebeten. Es teilte mit: Für Maßnahmen an den Fahrbahnen der Landwehr-, Friedrich-Ebert-, Niederwerrner- und Deutschhöfer Straße sowie Am Oberen Marienbach können - soweit keine Überbreiten vorliegen - Ausbaubeiträge nach den Vorschriften des Kommunalabgabengesetzes und der Ausbaubeitragsatzung nicht erhoben werden (klassifizierte Straßen). Im Bereich "Rusterberg / Fischerrain / Schultesstraße" handle es sich um Ortstraßen, deren Baulast der Stadt Schweinfurt obliegt. Sie gelten hinsichtlich ihrer Funktion als Hauptverkehrsstraßen im Sinne des § 7 Abs. 3 Nr. 3 Ausbaubeitragsatzung. Nach der aktuellen Rechtsprechung stelle das Aufbringen eines lärmmindernden Fahrbahnbelages (z. B. einer Splitt-Mastix-Decke) zur Erzielung einer Geräuschminderung eine beitragsfähige Verbesserungsmaßnahme dar. Ausbaubeiträge könnten hier erhoben werden. Im Einzelfall hänge die Beitragsfähigkeit einer Verbesserungsmaßnahme jedoch auch davon ab, ob diese die gesamte Straße umfasst (ggf. abschnittsweise durchgeführt) oder nur eine untergeordnete Teilstrecke. Eine pauschale Beurteilung der Beitragsfähigkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen ist deshalb nicht möglich. Sie bleibt einer Einzelfallbeurteilung vorbehalten. Hinweis: Auch bei einer Beitragserhebung kann die Stadt lediglich 20 v. H. des Aufwandes auf die beitragspflichtigen Grundstücke des Abrechnungsgebietes verteilen.

4.6 Link zum Aktionsplan im Internet

www.schweinfurt.de/leben/umweltverkehr/index.htm

Stadt Schweinfurt, **Datum Beschluss Stadtrat**

Sebastian Remelé
Oberbürgermeister

Anlagen:

- Anlage 1 Übersicht Immissionsgrenzwerte und Immissionsrichtwerte
- Anlage 2 Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen
- Anlage 3 Schalltechnisches Gutachten zur Lärmaktionsplanung
- Anlage 4 **Unterlagen zur Öffentlichkeitsbeteiligung (werden noch beigefügt)**

Anlage 1

Übersicht Immissionsgrenzwerte und Immissionsrichtwerte

Übersicht über Immissionsgrenz- und richtwerte im Bereich des Lärmschutzes

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für eine Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden. Sie beruhen auf anderen Ermittlungsverfahren als die strategischen Lärmkarten zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den dort als L_{DEN} und L_{Night} dargestellten Werten. Im Einzelfall sind daher zur Prüfung der Immissionsgrenz- und richtwerte Berechnungen für den jeweiligen Immissionsort notwendig. Eine überschlägige Übertragung der nationalen Grenzwerte auf L_{DEN} und L_{Night} wurde durch das Bundesumweltministerium durchgeführt (siehe Anlage der „Hinweise zur Lärmkartierung der Bund / Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz www.umwelt.schleswig-holstein.de/U/LR/de/regelwerke)

Anwendungsbereich	Grenzwerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ^{5,6}		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ⁸		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll ⁹	
	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)
Nutzung	70	60	57	47	45	35
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete	70	60	59	49	50	35
reine Wohngebiete	70	60	59	49	55	40
allgemeine Wohngebiete	72	62	64	54	60	45
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	75	65	69	59	65	50
Gewerbegebiete					70	70
Industriegebiete						

Für die Bewertung der Lärmsituation an Flugplätzen sind die Werte des „Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm“ in der Fassung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) heranzuziehen.

⁵ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VktBl 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665

⁶ Die Immissionsgrenzwerte der VLärmSchR 97 werden auch bei der Lärmsanierung beim Schienenverkehr herangezogen.

⁷ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

⁸ Verkehrsraumverordnung - 16. BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

⁹ Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMBI Nr. 26/1998 S. 503)

Anlage 2**Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen**

Aus: Leitfaden für die Aufstellung von Aktionsplänen zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie (Tabelle 3), Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein, Kiel, ohne Datum

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
> 70 dB(A) L_{DEN} ⁴ > 60 dB(A) L_{Night} ⁵	sehr hohe Belastung	Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97 ⁶ können überschritten sein. Lärmbeeinträchtigungen, die im Einzelfall straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen auslösen können
65-70 dB(A) L_{DEN} 55-60 dB(A) L_{Night}	hohe Belastung	Vorsorgewerte gemäß 16. BImSchV ⁷ für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete können überschritten sein. Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neubau und wesentlicher Änderung in o.g. Gebieten Lärmschutz aus kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (SRU7 ⁸)
< 65 dB(A) L_{DEN} < 55 dB(A) L_{Night}	Belastung / Belästigung	Vorsorgewerte für reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete der 16. BImSchV können überschritten sein Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neubau und wesentlicher Änderung in o.g. Gebieten Lärmschutz aus Mittelfristiges Handlungsziel zur Prävention bei 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts (SRU) langfristig anzustrebender Pegel als Vorsorgeziel bei 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts (SRU)

⁴ L_{DEN} : Lärmbelastung, gemittelt über Tag, Abend und Nacht mit Zuschlägen für den Abend und die Nacht gem. 34 BImSchV

⁵ L_{Night} : Lärmbelastung, gemittelt über Nacht gem. 34 BImSchV

⁶ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97 -

⁷ Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV

⁸ Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen; Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14 / 2300

Anlage 3**Schalltechnisches Gutachten zur Lärmaktionsplanung**

"Stadt Schweinfurt Lärmaktionsplanung gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz, Schalltechnische Untersuchung", Untersuchungsbericht ACB-Bericht-Nr. ACB-1109-4720/20, ACCON Environmental Consultants (ehemals ACCON GmbH), Greifenberg, 16.11.2009

Hinweis: wird noch beigefügt. Auf die Auslegung gemäß Ziffer 4.3 wird verwiesen.