

STADT OBERLUNGWITZ

Landkreis Zwickau



Lärmaktionsplan ohne Maßnahmenplan 2018

Stadt Oberlungwitz

Inhalt

1	Einleitung.....	4
2	Lärmkartierung im Freistaat Sachsen.....	4
3	Rechtliche Grundlagen der Lärmaktionsplanung.....	5
4	Fachliche Grundlagen der Lärmaktionsplanung.....	5
5	Verpflichtung zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes.....	6
6	Zielstellung, Vorteile und Nutzen der Lärmaktionsplanung.....	6
7	Ergebnisse der Lärmkartierung.....	7
8	Lärmaktionsplanung gemäß §47d Bundes-Immissionsschutzgesetz.....	8
8.1	Allgemeine Angaben.....	8
8.1.1	Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde.....	8
8.1.2	Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahn-strecken oder Großflughäfen und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird	8
8.1.3	Rechtlicher Hintergrund.....	9
8.2	Bewertung der Ist-Situation.....	10
8.2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten.....	10
8.2.2	Bewertung der Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind**.....	11
8.2.3	Angabe vorhandener Lärmprobleme und verbesserungsbedürftiger Situationen.....	11
8.3	Maßnahmenplanung.....	12
8.3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung.....	12
8.3.2	Begründung, dass in den nächsten fünf Jahren im Ergebnis sachgerechter Abwägung keine Maßnahmen seitens der Stadt Oberlungwitz geplant sind.....	12
8.3.3	Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm.....	12
8.3.4	Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz.....	12
8.4	Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Aktionsplans	13
8.4.1	Bekanntmachung der Erarbeitung bzw. turnusmäßigen Überprüfung des Lärmaktionsplans und der Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	13
8.4.2	Auslegung des Entwurfs des Lärmaktionsplans bzw. bei bereits bestehendem LAP der überarbeiten Version.....	13
8.4.3	Art der öffentlichen Mitwirkung.....	13
8.4.4	Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	13
8.5	Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan (falls verfügbar).....	14
8.6	Evaluierung des Lärmaktionsplans.....	14
9	Zusammenfassung.....	14
10	Inkrafttreten des Lärmaktionsplans.....	15
10.1	Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten.....	15
10.2	Information der Öffentlichkeit über das Inkrafttreten.....	15

10.3 Link zum Aktionsplan im Internet:	15
11 Anlagenverzeichnis.....	16

1 Einleitung

Die Lärmbelastung ist ein alltägliches und eines der größten Umweltprobleme unserer heutigen Zeit. Durch die Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie) wurden für die Lärmbekämpfung wichtige Impulse gesetzt. Hierdurch sind Städte und Gemeinden verpflichtet, Lärmbelastungen in Ballungsräumen sowie entlang von stark frequentierten Verkehrsstraßen zu ermitteln und in Lärmkarten darzustellen.

Unter Einbindung der Öffentlichkeit sollen dann Lärmaktionspläne erarbeitet werden. Mit den darin festgelegten Maßnahmen sollen die Lärmbelastung langfristig gesenkt, Brennpunkte entschärft und bislang ruhige Gebiete vor einer Verlärmung geschützt werden.

Aufgrund der Tatsache, dass sowohl die Lärmkarten als auch die Lärmaktionspläne aller fünf Jahre zu aktualisieren sind, handelt es sich hierbei um einen fortlaufenden und dynamischen Prozess zur Auseinandersetzung mit und Bekämpfung der lokalen Lärmsituation im Rahmen der Möglichkeiten.

2 Lärmkartierung im Freistaat Sachsen

Mit Umsetzung der Umgebungsrichtlinie in deutsches Recht durch Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) und dem Erlass der 34. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) sind für Ballungsräume über 100.000 Einwohner sowie Hauptlärmquellen die Geräuschbelastung in Lärmkarten darzustellen und die Zahl der lärmbeeinträchtigten Anwohner zu ermitteln. Außerhalb der Ballungsräume sind Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen über 3 Millionen Kraftfahrzeuge, Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zugfahrten pro Jahr und Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen im Jahr in die Lärmkartierung mit einzubeziehen.

Zur Ermittlung des Umgebungslärms und der daraus resultierenden Zahl der belasteten Anwohner wurden durch den Gesetzgeber spezielle Berechnungsvorschriften erlassen, mit deren Hilfe im Rahmen komplexer Schallausbreitungsberechnungen für jede Geräuschart die Lärmbelastung auf Basis der Vielzahl unterschiedlicher Eingangsgrößen ermittelt wird.

Neben Lärmkarten, die für die drei großen Ballungsräume Dresden, Leipzig und Chemnitz im Freistaat Sachsen existieren, unterliegen auch alle Autobahnen sowie stärker befahrenen Bundes- und Staatsstraßen in über 200 Städten und Gemeinden der Kartierungspflicht, insgesamt handelt es sich hierbei um Hauptverkehrsstraßen mit einer Länge von etwa 1.500 km. Die Länge der zu untersuchenden Haupteisenbahnstrecke liegt bei knapp 400 km, hinzu kommt noch die Kartierungspflicht für den Großflughafen Leipzig-Halle. Die Ermittlung der Lärmbelastung erfolgt unabhängig von der Gebietsnutzung, d.h. sowohl für bewohnte als auch unbewohnte Bereiche.

Die gesetzliche Zuständigkeit für die Lärmkartierung liegt in Sachsen bei den Kommunen, auf deren Gebiet die Hauptlärmquellen liegen. Eine Ausnahme bilden hierbei die Eisenbahnstrecken, diese liegen in der Verantwortung des Eisenbahn-Bundesamtes. Trotz der kommunalen Zuständigkeit wurde für Anrainergemeinden von Hauptverkehrsstraßen eine Möglichkeit geschaffen, die

Kartierung zentral durch das Sächsische Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG) in Dresden vorzubereiten und umzusetzen.

3 Rechtliche Grundlagen der Lärmaktionsplanung

Die EU-Umgebungsrichtlinie wurde in der Bundesrepublik durch §§ 47a-f des BImSchG (Sechster Teil: Lärminderungsplanung) und die 34. BImSchV (Verordnung über die Lärmkartierung) rechtlich umgesetzt.

Die wesentlichen Aufgaben, die sich daraus ergeben, sind:

- Ermittlung der Schallausbreitung und Lärmbetroffenheit sowie deren graphische Darstellung in Lärmkarten sowie die
- Zusammenstellung von Maßnahmen zur Vermeidung bzw. langfristigen Verminderung von Lärmbelastungen in Lärmaktionsplänen.

Grundlage für die einheitliche Berechnungsvorschrift ist die CNOSSOS-EU.

Für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Fahrzeugen pro Jahr, das entspricht einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von rund 8.200 Kzf/ Tag, schreibt §47d BImSchG die Erstellung von Lärmaktionsplänen vor. Bei der Erstellung dieser Lärmaktionspläne ist die Bevölkerung rechtzeitig und effektiv zu beteiligen.

Die Überprüfung und ggf. Überarbeitung der Pläne hat spätestens aller fünf Jahre und zusätzlich bei Bedarf, z.B. durch bedeutsame Entwicklungen, die die Lärmsituation betreffen, zu erfolgen. Die Lärmaktionsplanung (LAP) ist somit ein dynamischer, stetig fortschreitender Prozess.

Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie schreibt hierbei Mindestanforderungen an den Inhalt der Aktionspläne vor, die bei der Erstellung zu beachten sind. Darüber hinaus nennt Anhang VI der Richtlinie Daten, welche in der Berichterstattung an die EU-Kommission einfließen müssen.

4 Fachliche Grundlagen der Lärmaktionsplanung

Die Ergebnisse der Lärmkartierung sind eine zentrale Basis für die LAP. Aber auch andere Informationsquellen beinhalten wichtige Grundlagen für die Erstellung von Lärmaktionsplänen bzw. liefern Anhaltspunkte hierfür. Deshalb empfiehlt es sich, folgende Informationen und Unterlagen sollten im Vorfeld zur Ermittlung der vollständigen Belastungsschwerpunkte im Gemeindegebiet mit heranzuziehen:

- Ergebnisse der Lärmkartierung
- Kenntnisse bzw. Hinweise auf weitere relevante Lärmquellen im Gemeindegebiet
- Hinweise der Bevölkerung, sowohl im Nachgang zur Lärmkartierung als auch bei der Lärmaktionsplanung
- andere kommunale Planungen (z.B. Bauleitplanung)
- Informationen anderer Behörden (z.B. Straßenbaulastträger)
- ggf. vorhandene und zu schützende ruhige Gebiete.

5 Verpflichtung zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes

Im Freistaat Sachsen sind nach §47e Abs. 1 BImSchG die Gemeinden, sowohl in Ballungsräumen als auch entlang von Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken zuständig für die Lärmaktionsplanung, hierbei erfolgt allerdings eine fachliche Unterstützung durch die entsprechenden Landesbehörden. Öffentliche Eisenbahninfrastrukturunternehmen (DB AG) sind sogar gesetzlich zur Mitwirkung verpflichtet.

Grundsätzlich müssen sich somit alle Gemeinden mit dem Verfahren der Lärmaktionsplanung auseinandersetzen, in denen sich im Ergebnis der Lärmkartierung Geräuschimmissionen auf bewohnten Gebieten einwirken und das unabhängig von der Höhe der Immission und der Anzahl der Betroffenen.

Der Lärmaktionsplan muss allerdings nicht zwingendermaßen durch ein externes Planungsbüro aufgestellt werden. Zudem kann im Ergebnis der Lärmaktionsplanung auch festgestellt werden, dass aufgrund nur unerheblicher Betroffenheit oder sonstiger plausibler Begründung weitere Planungsschritte zur Festlegung von Lärminderungsmaßnahmen nicht notwendig sind, da den Gemeinden bei der Ausgestaltung des Lärmaktionsplanes ein hoher Gestaltungsspielraum eingeräumt wird, vgl. hierzu § 47d Abs. 1 BImSchG. Dies setzt allerdings einen ordnungsgemäßen Abwägungsprozess unter Beteiligung der Öffentlichkeit voraus.

Die Stadt Oberlungwitz hat im Rahmen der Lärmaktionsplanung 2013 nach entsprechender Vorprüfung für den Bereich der B 180 beschlossen, dass die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes nicht notwendig ist und hierzu entsprechende Beschlüsse gefasst. Da in die Betrachtung der Lärmkartierung 2017/2018 auch Bereiche der B173 eingeflossen sind, wurde sich entschieden, einen entsprechenden Lärmaktionsplan zu erstellen.

6 Zielstellung, Vorteile und Nutzen der Lärmaktionsplanung

Dort, wo die Lärmbelastung gesundheitliche Auswirkungen haben kann, besteht das Ziel der Lärmaktionsplanung darin, eine Minderung bzw. Vermeidung von Umgebungslärm zu erreichen. Dazu sind in der Lärmaktionsplanung geeignete Maßnahmen zur langfristigen Absenkung der Belastung zusammenzustellen und aufzuzeigen. Gleichzeitig sollten Flächen, deren Nutzung mit einer hohen Ruheerwartung verbunden ist, als „ruhige Gebiete“ erhalten und vor einer weiteren Verlärmung geschützt werden.

Durch die Einbeziehung und Beteiligung der Öffentlichkeit besteht die Möglichkeit, die Betroffenen selbst in die Lärmaktionsplanung mit einzubeziehen, gleichzeitig aber auch die Akzeptanz zu steigern. Dass damit auch gewisse Erwartungshaltungen zur Maßnahmenumsetzung einhergehen, sollte beachtet werden. Um eine konstruktive Mitwirkung von betroffenen externen Behörden zu erwirken, sollten diese frühzeitig am Verfahren mit beteiligt werden.

Mit der Festschreibung von Maßnahmen und der Aufstellung von Lärmaktionsplänen entfalten diese eine verwaltungsinterne Bindungswirkung, nach pflichtgemäßem Ermessen der Gemeinde kann aber auch ein Lärmaktionsplan ohne Maßnahmenplan aufgestellt werden.

7 Ergebnisse der Lärmkartierung

Für die Stadt Oberlungwitz wurde die Lärmkartierung vom Sächsischen Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG) in Dresden vorgenommen. Hierfür trat die Stadt Oberlungwitz dem Rahmenvertrag über die landeszentrale Vergabe der Lärmkartierung 2017 in Umsetzung der EU-Umgebungsrichtlinie vom 12.10.2015 zwischen dem Freistaat Sachsen, vertreten durch das LfULG und dem Sächsischen Städte- und Gemeindetag bei.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung zeigen, dass die höchsten Lärmbetroffenheiten entlang der stark befahrenen innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, d.h. im Bereich der B173 und B180 zu finden sind. Die hier ermittelten Pegelwerte liegen oftmals erheblich über den Grenzen zur Gesundheitsrelevanz von 55 dB(A) in der Nacht und 65 dB(A) am Tag.

Bei den Lärmberechnungen zur EU-Umgebungsärmrichtlinie wird die Lärmsituation mit Hilfe zweier Lärmindikatoren beschrieben. Das Ergebnis der Ausbreitungsberechnung wird dabei in Form flächenhafter Isophonendarstellungen als äquivalenter Dauerschallpegel in Dezibel (dB(A)) für eine Höhe von 4 m über Gelände angegeben.

Die Isophonenbänder zeigen die flächenhafte Wiedergabe der Schallausbreitung für den Lärmindex L_{DEN} (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) oder den Lärmindex L_{Night} an.

Der L_{DEN} ist ein mittlerer Pegel über das gesamte Jahr und beschreibt die Belastung über 24 Stunden – Day Evening Night- Der L_{DEN} dient zur Bewertung der allgemeinen Lärmbelastung.

Der L_{Night} beschreibt den Umgebungslärm im Jahresmittel zur Nachtzeit (Belastung von 22:00 Uhr – 06:00 Uhr). Der L_{Night} dient zur Bewertung von Schlafstörungen.

Aus der Lärmkartierung ergaben sich für die Stadt Oberlungwitz die folgenden Daten:

Tab 1. Anzahl Belasteter (geschätzte Zahl der vom Umgebungslärm betroffenen Menschen)

Pegelklasse in dB (A)	L_{DEN} (24 Stunden)	L_{Night} (22-06 Uhr)
über 50 bis 55	---	209
über 55 bis 60	198	178
über 60 bis 65	217	61
über 65 bis 70	161	0
über 70 bis 75	24	0
über 75	0	---
SUMME	600	448

Tab 2. Geschätzte Anzahl der von Umgebungslärm belasteten Flächen, der betroffenen Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

L_{DEN} dB (A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
> 55 dB (A)	0,5703	286	2	0
> 65 dB (A)	0,1966	89	0	0
> 75 dB (A)	0,0003	0	0	0

Bei der Anzahl der Belasteten handelt es sich um die geschätzte Anzahl der Betroffenen für das Gemeindegebiet der Stadt Oberlungwitz. Die Fläche bezeichnet die betroffenen Flächen auf dem Gemeindegebiet. Die Anzahl der Wohnungen wurde ebenfalls anhand vorliegender Einwohnerzahlen abgeschätzt. Die Schulen wurden in der Anzahl der Gebäude ohne Nebengebäude dargestellt.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung können über den interaktiven Kartenservice IDA mittels über den folgenden Link: <https://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/25996.htm> eingesehen oder per Direktlink <https://www.umwelt.sachsen.de/umwelt.infosysteme.ida/p/laerm> heruntergeladen werden. Die Lärmkarten für den Straßenverkehr werden hierbei ab einem Maßstab größer 1:20.000 angezeigt.

Die Lärmkarten für die Stadt Oberlungwitz sind in den **Anlagen 4-7** zur Übersicht dargestellt. In der **Anlage 2** findet sich eine Hilfestellung zur Interpretation der Ergebnisse der Lärmkartierung im Internet-Kartendienst des LfULG.

8 Lärmaktionsplanung gemäß §47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

8.1 Allgemeine Angaben

8.1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde

Name der Stadt/Gemeinde:	Stadt Oberlungwitz
Gemeindekennziffer:	14524230
Ansprechpartner:	Herr Thomas Hetzel
Adresse:	Stadtverwaltung Oberlungwitz, Hofer Straße 203, 09353 Oberlungwitz
Email/Telefon:	t.hetzel.rathaus@oberlungwitz.de / 03723-40526
Internetadresse:	www.oberlungwitz.de

8.1.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird

Die Stadt Oberlungwitz, eine Gemeinde mit ca. 5.900 Einwohnern und einer Fläche von 14,68 km², liegt im Osten des Landkreises Zwickau in Sachsen. Die Umgebung ist länglich geprägt.

Straßenverkehrslärm (Hauptverkehrsstraßen)

Die dominierenden Hauptlärmquellen sind die B173 und die B180.

Die B173 verläuft in Ost-West-Ausrichtung auf der gesamten Länge des Stadtgebietes mit z.T. engstehender angrenzender Wohnbebauung. Zum Teil passieren pro Tag über 9.000 Kfz die B173, die insbesondere als Verbindungsstrecke zwischen Chemnitz und Zwickau stark frequentiert ist. Ursprünglich war im Bundesverkehrswegeplan vorgesehen, nördlich des Stadtgebietes von Oberlungwitz eine Umgehungsstraße zu bauen (B173 NEU), diese Maßnahme wurde allerdings aus dem Bundesverkehrswegeplan gestrichen.

Schwerpunkt der Lärmbelastung bildet der Kreuzungsbereich B173/B180 im westlichen Gemeindegebiet der Stadt Oberlungwitz.

Es befinden sich im Untersuchungsgebiet allerdings auch weitere relevante Geräuschquellen, so u.a. die S242, S252, K7304, K7330 und weitere Gemeindestraßen, von denen der ausgehende Verkehrslärm allerdings nicht bekannt ist. Bezugnehmend auf die gesamtstädtische Lärmsituation spielen diese Straßen allerdings dennoch eine nicht zu vernachlässigende Rolle, da sie oft als Umleitungsstraßen genutzt werden und direkte Anwohner auch bei geringeren Verkehrsstärken von Lärm nicht unwesentlich betroffen sein können.

Schienenlärm/ Haupteisenbahnstrecken

Im Norden des Gemeindegebietes verläuft die Bahnstrecke Chemnitz – Zwickau. Die Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung wurden unter Punkt 8.2.1 mit dargestellt.

Fluglärm

Im Betrachtungsgebiet der Gemeinde Oberlungwitz sind keine Flugplätze zu verzeichnen und keine Probleme festgestellt

Gewerblicher Lärm

Parallel zur Lärmaktionsplanung der Stadt Oberlungwitz findet durch die Stadt Hohenstein-Ernstthal, deren Oberbürgermeister derzeit Vorsitzender des Zweckverbandes Am Sachsenring ist, eine Betrachtung der Lärmbelastung im Bereich des Fahrsicherheitszentrums (FSZ) am Sachsenring statt, dies allerdings unabhängig von der gesetzlich vorgeschriebenen Lärmaktionsplanung. Auf Grundlage der Ergebnisse soll ein geeigneter Maßnahmeplan für den Bereich des FSZ im Gewerbegebiet Am Sachsenring erarbeitet werden.

Weitere Lärmquellen

Weitere Lärmquellen sind nicht bekannt.

8.1.3 Rechtlicher Hintergrund

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren nationaler Umsetzung in §§ 47 a -f BImSchG.

8.1.4 Geltende Grenzwerte

Es wird auf **Anlage 3** des Lärmaktionsplanes verwiesen.

8.2 Bewertung der Ist-Situation

8.2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Tab.1: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm betroffenen Menschen

Pegelklasse in dB(A)	Straßenlärm		Schienenlärm*	
	L _{DEN} (24 Stunden)		L _{Night} (22-06 Uhr)	
über 50 bis 55	-----		209	1
über 55 bis 60	198	4	178	0
über 60 bis 65	217	0	61	0
über 65 bis 70	161	0	0	0
über 70 (bis 75)	24	0	0	0
über 75	0	0	-----	
Summe	600	4	448	1

Tab.2: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der betroffenen Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
	Straßenlärm				Schienenlärm*			
> 55 dB(A)	0,5703	286	2	0	0,45	3	0	0
> 65 dB(A)	0,1966	89	0	0	0,12	0	0	0
> 75 dB(A)	0,0003	0	0	0	0,03	0	0	0

**sofern in der Gemeinde kartierungspflichtige Haupteisenbahnstrecken vorhanden sind und im Rahmen der Lärmkartierung durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) untersucht wurden. Dies dient ausschließlich als Zusatzinformation für die Gemeinde (z.B. zur Identifikation von Gebieten mit Mehrfachbelastung durch Straße und Schiene). Die Lärmaktionsplanung (LAP) an Haupteisenbahnstrecken erfolgt bundesweit durch das Eisenbahn-Bundesamt. Es ist der Gemeinde freigestellt, den LAP des EBA durch Maßnahmen in eigener Zuständigkeit zu ergänzen. Sofern dies nicht beabsichtigt ist, beschränkt sich der vorliegende Aktionsplan auf Straßenlärm.*

Link zu den Lärmkarten zum Straßenverkehr:

<https://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/25996.htm>

<https://umwelt.sachsen.de/umwelt/infosysteme/ida/p/laerm>

Link zu den Lärmkarten des Eisenbahnbundesamtes:

https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/laermkartierung_node.html

Link zum Lärmaktionsplan des Eisenbahnbundesamtes:

<https://www.eba.bund.de/lap>

Die entsprechenden Übersichtskarten (Betroffenheitskarten und Lärmkarten) des Eisenbahnbundesamtes sind diesem Lärmaktionsplan als **Anlagen 8-11** beigefügt.

8.2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind**

Gesundheitliche Relevanz:

185 Menschen sind ganztägig Lärmpegeln von > 65 dB(A) ausgesetzt, die bei Dauerbelastung zu negativen gesundheitlichen Auswirkungen führen können.

239 Menschen sind nachts Lärmpegeln von > 55 dB(A) ausgesetzt, die bei Dauerbelastung zu negativen gesundheitlichen Auswirkungen führen können.

Belästigung:

600 Menschen sind ganztägig Lärmpegeln von > 55 dB(A) ausgesetzt, die zu Belästigungen führen können.

448 Menschen sind nachts Lärmpegeln von > 50 dB(A) ausgesetzt, die zu Belästigungen und zu Beeinträchtigung des Nachtschlafes führen können.

***betrifft ausschließlich Straßenlärm, da die Beurteilung des Schienenverkehrslärms an Haupteisenbahnstrecken bereits im bundesweiten Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes erfolgt. Kartierungspflichtige Schienenstrecken von nicht bundeseigenen Eisenbahnen sind nicht vorhanden. Es ist jeder Gemeinde freigestellt, dennoch Maßnahmen gegen Schienenlärm in ihrem Aktionsplan zu ergänzen, sofern diese in eigener Zuständigkeit realisiert werden. Auch ein Querverweis auf den Aktionsplan des EBA ist möglich.*

8.2.3 Angabe vorhandener Lärmprobleme und verbesserungsbedürftiger Situationen

Die größte Problematik ergibt sich aus dem Lärm, der aus dem Verkehr auf der B173 und B180 resultiert, da sich insbesondere die B173 durch die gesamte Ortslage zieht und sich unmittelbar an der B173 ein Großteil der Wohnbebauung befindet. Hervorzuheben ist hierbei der Kreuzungsbereich B173/ B180 im westlichen Gemeindegebiet.

Folgende schützenswerte, ruhige Gebiete mit hoher Ruheerwartung oder Erholungsfunktion sind im Plangebiet vorhanden:

- Landschaftsschutzgebiet Hirschgrund
- Gebiet rund um den Henny-Teich
- Stadtpark Oberlungwitz im Bereich Robert-Koch-Straße/ Erlbacher Straße

Zum Sachstand Gewerbegebiet am Sachsenring vgl. Ausführungen unter Punkt 8.1.2.

8.3 Maßnahmenplanung

8.3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Im Plangebiet wurden in der Vergangenheit keine lärmindernden Maßnahmen umgesetzt

Im Plangebiet wurden folgende lärmindernden Maßnahmen in der Vergangenheit umgesetzt

Maßnahme	Maßnahmenträger	Zeitraum der Realisierung
Anpassung von Schachtabdeckungen im Bereich B173/ B180 (Waldenburger Straße)	Wad GmbH/ LASuV	2018
Anschreiben an Anwohner B173 zur Ermittlung der Maßnahmen des passiven Lärmschutzes für die Lärmsanierung der B173 Ortsdurchfahrt Oberlungwitz, Hinweis auf Möglichkeit des Förderfähigkeit des Austausches bzw. des Einbaus von Schalldämmlüftern	LASuV, NL Plauen	2018 (begonnen)

8.3.2 Begründung, dass in den nächsten fünf Jahren im Ergebnis sachgerechter Abwägung keine Maßnahmen seitens der Stadt Oberlungwitz geplant sind

Aufgrund der alleinigen Zuständigkeit nichtgemeindlicher Straßenbaulastträger beschränkt sich die Einflussnahme auf verkehrsrechtliche Forderungen an das Landesamt für Straßen und Verkehr Niederlassung Plauen. Es ist allerdings bekannt, dass es Studien und Überlegungen gibt, im Bereich der Knotenpunkte B180/B173 im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes 2030 Umbaumaßnahmen zu realisieren. Die Planung und Umsetzung dieser Maßnahmen liegt außerhalb des Zuständigkeitsbereiches der Gemeinde Oberlungwitz, so dass die Aufstellung eines umsetzbaren Maßnahmenplanes für die Stadt Oberlungwitz nicht möglich ist.

8.3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

Es wird auf die Ausführungen unter Punkt 8.3.2 verwiesen.

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

Das bestehende Landschaftsschutzgebiet „Hirschgrund“ soll mit seiner hohen Ruheerwartung und Erholungsfunktion vor weiterer Verlärmung geschützt werden. Auch im Bereich des Henny-Teiches und des Stadtparkes Oberlungwitz sollen entsprechende ruhige Aufenthaltsbereiche erhalten bleiben. Dies ist als übergreifende Aufgabe der Verwaltung zu begreifen. Gegenwärtig besteht kein Anhaltspunkt für eine Zunahme von Lärm in oben genannten Bereichen, somit sind hier keine gesonderten Maßnahmen vorzusehen.

8.4 Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Aktionsplans

8.4.1 Bekanntmachung der Erarbeitung bzw. turnusmäßigen Überprüfung des Lärmaktionsplans und der Mitwirkung der Öffentlichkeit

am: 04.12.2018 wie: Amtsblatt der Stadt Oberlungwitz

8.4.2 Auslegung des Entwurfs des Lärmaktionsplans bzw. bei bereits bestehendem LAP der überarbeiteten Version

vom: 04.12.2018 bis: 04.01.2018 wo: Stadtverwaltung Oberlungwitz, Hofer Straße 203, 09353 Oberlungwitz

8.4.3 Art der öffentlichen Mitwirkung

- Öffentliche Veranstaltung am: ---
- Beratung in gemeindlichen Gremien mit Rederecht für die Öffentlichkeit am: 08.01.2019, 19:00 Uhr, Rathaus Stadt Oberlungwitz, Hofer Straße 203, 09353 Oberlungwitz, Zimmer 25
- Sonstige Maßnahmen zur Mitwirkung der Öffentlichkeit:
Art: --- am: ---

8.4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Anzahl der eingegangenen Stellungnahmen: keine

Art der Würdigung und Konsequenzen der eingegangenen Vorschläge für die Aktionsplanung:

8.5 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan (falls verfügbar)

Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans:

keine, da eigene Bearbeitung

8.6 Evaluierung des Lärmaktionsplans

Eine Evaluierung des Lärmaktionsplanes findet auf Grund des fehlenden Maßnahmenplanes turnusmäßig in 5 Jahren wieder statt.

9 Zusammenfassung

In Auswertung der Lärmkartierung muss für die Stadt Oberlungwitz festgestellt werden, dass geschätzt 185 Menschen ganztägig einem Lärmpegel von mehr als 65 db(A) ausgesetzt sind, was wiederum bei entsprechender Dauerbelastung zu negativen gesundheitlichen Auswirkungen führen kann.

Weiterhin sind 239 Menschen nachts einem Lärmpegel >55 db(A) ausgesetzt, was bei Dauerbelastung ebenfalls negative gesundheitliche Auswirkungen nach sich ziehen kann.

Die hier festgestellte Lärmproblematik ist bekannt, kann allerdings kurzfristig nicht gelöst werden.

Kleinere Maßnahmen, wie zum Beispiel die Anpassung von Schachtabdeckungen konnten dafür sorgen, dass sich die Lärmbelästigung minimal verbessert hat. Zudem wurden im Jahr 2018 betroffene Anwohner angeschrieben und darüber informiert, dass die Möglichkeit besteht, sich den Austausch bzw. den Einbau von Schalldämmlüftern fördern zu lassen. Welche Ergebnisse die Erfassung zum jetzigen Zeitpunkt gebracht hat und wie viele Betroffene von dieser Möglichkeit Gebrauch machen, ist nicht bekannt, wird aber im Rahmen des dynamischen Prozesses der Lärmaktionsplanung weiter verfolgt.

Eine wirkliche Entlastung könnten bauliche Maßnahmen im Bereich der B173/ B180 bringen, dies liegt allerdings im Zuständigkeitsbereich nichtgemeindlicher Straßenbaulastträger.

Von daher soll im Ergebnis der Beurteilung der aktuellen Umgebungslärmsituation in der Stadt Oberlungwitz ein Lärmaktionsplan ohne Maßnahmenplan beschlossen werden.

10 Inkrafttreten des Lärmaktionsplans

10.1 Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten

am: 29.01.2019
(11.02.2019) **durch:** Beschluss des Stadtrates der Stadt Oberlungwitz
(Veröffentlichung im Amtsblatt der Stadt Oberlungwitz)

falls Fertigstellung noch nicht abgeschlossen werden konnte:

voraussichtlicher Abschluss des Verfahrens:

10.2 Information der Öffentlichkeit über das Inkrafttreten

ist erfolgt am: 11.02.2019 im Amtsblatt der Stadt Oberlungwitz

10.3 Link zum Aktionsplan im Internet:

<http://www.oberlungwitz.de/laermaktionsplanung.htm>

Ort, Datum

Oberlungwitz, d. 30.01.2019

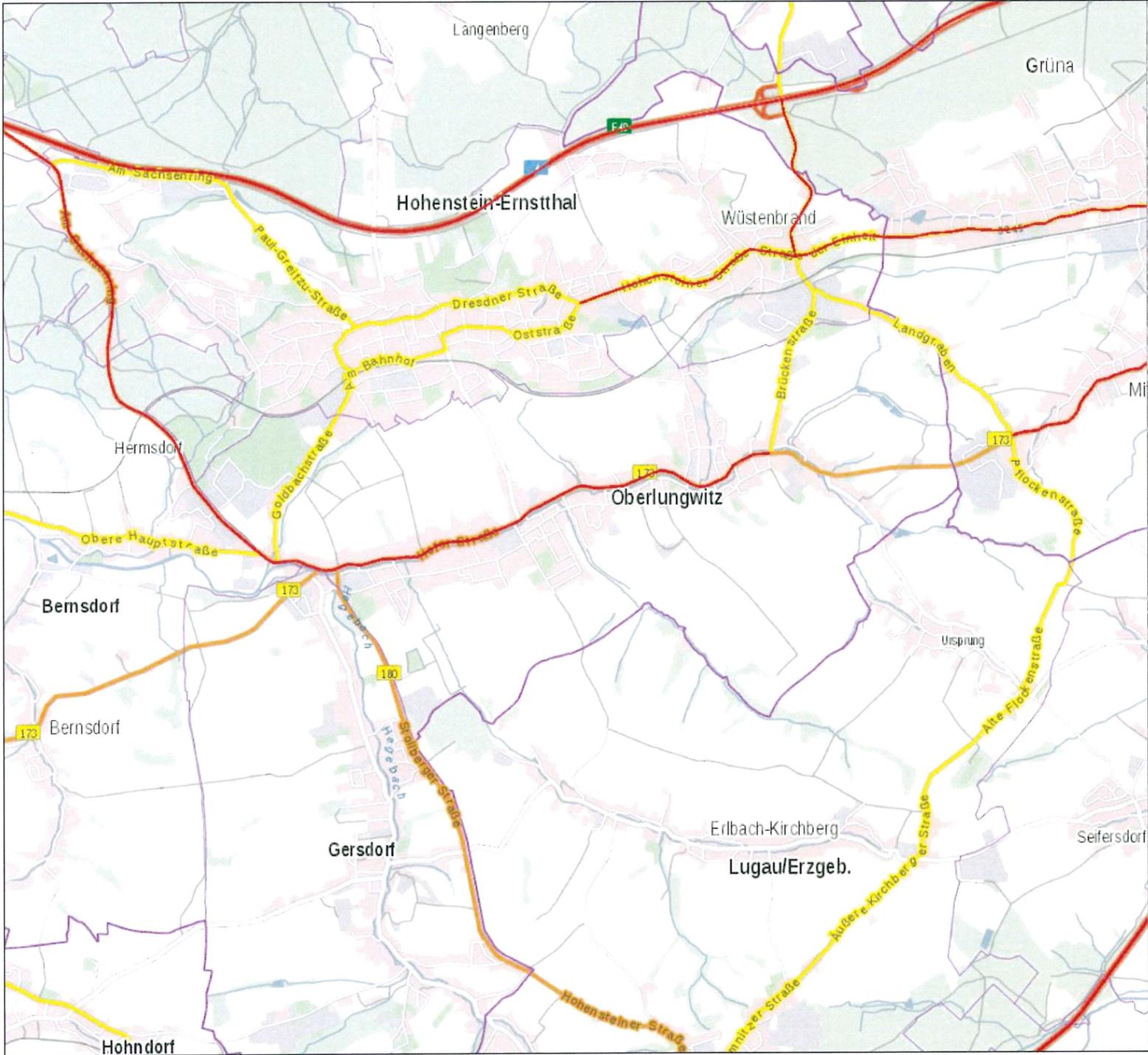
Name/Funktion

— Thomas Hetzel - Bürgermeister

11 Anlagenverzeichnis

- Anlage 1 Übersicht kartierungspflichtiger Bereich Gemeindegebiet Oberlungwitz
- Anlage 2 Hilfestellung zur Interpretation der Ergebnisse der Lärmkartierung im Internet-Kartendienst des Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (https://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/download/laerm_licht_mobilfunk/Merkblatt_Interpretation_Laermkarten.pdf)
- Anlage 3 Übersicht über Immissionsgrenz-, Auslöse- und Richtwerte im Bereich des Lärmschutzes
- Anlage 4 Lärmkartierung 2017, Gemeinde Oberlungwitz, Bereich B180 (Waldenburger Straße) bis K7330 (Poststraße), Pegel L_{DEN}
- Anlage 5 Lärmkartierung 2017, Gemeinde Oberlungwitz, Bereich K7330 (Poststraße) bis S242 (Limbacher Straße), Pegel L_{DEN}
- Anlage 6 Lärmkartierung 2017, Gemeinde Oberlungwitz, Bereich B180 (Waldenburger Straße) bis K7330 (Poststraße), Pegel L_{Night}
- Anlage 7 Lärmkartierung 2017, Gemeinde Oberlungwitz, Bereich K7330 (Poststraße) bis S242 (Limbacher Straße), Pegel L_{Night}
- Anlage 8 Umgebungslärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes, Blattnummer 5051, Lärmkarte L_{DEN}
- Anlage 9 Umgebungslärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes, Blattnummer 5051, Lärmkarte L_{Night}
- Anlage 10 Umgebungslärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes, Blattnummer 5051, Betroffenheitskarte L_{DEN}
- Anlage 11 Umgebungslärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes, Blattnummer 5051, Betroffenheitskarte L_{Night}

**Anlage 1 Übersicht kartierungspflichtiger Bereich
Gemeindegebiet Oberlungwitz**



- Legende**
-  **Basiskarte Sachsen**
 - Kartierungsgebiet**
 -  Ballungsraum
 -  kartierte Straßen

0 250 500750 m
 Maßstab 1 : 33.500



Fachdaten: ©LfULG
 Basisdaten: ©GeoSN

Stand: 03.12.2018

**Anlage 2 Hilfestellung zur Interpretation der
Ergebnisse der Lärmkartierung im
Internet-Kartendienst des Landesamtes
für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie**

Hinweise für die Strategische Lärmkartierung

Hilfestellung zur Interpretation der Ergebnisse der Lärmkartierung im Internet-Kartendienst des LfULG

Anlass und Zweck der Strategischen Lärmkartierung:

Häufig sind Bürger in ihrem Wohnumfeld durch Lärmeinwirkungen betroffen. Die EU hat es sich zum Ziel gesetzt, schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder diese zu mindern. Dazu wurde bereits im Jahr 2002 die „Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ (Umgebungslärmrichtlinie) erlassen. Diese Richtlinie ist 2005 mit den §§ 47a bis 47f Bundes-Immissionsschutzgesetz und in der 34. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Verordnung über die Lärmkartierung) in deutsches Recht umgesetzt worden. Die genannten Regelungen sehen vor, dass die Lärmbelastung in Ballungsräumen und im Einwirkungsbereich von definierten Hauptlärmquellen nach einheitlichen Methoden zu ermitteln und in Lärmkarten darzustellen ist, dass die Öffentlichkeit über die Belastungen und die Auswirkungen informiert wird und dass auf der Grundlage der Lärmkarten Lärmaktionspläne aufzustellen sind. Diese Aktionspläne haben das Ziel, die Lärmbelastungen langfristig zu vermindern bzw. einen weiteren Anstieg der Belastung zu verhindern.

Der erste Schritt – die Ermittlung der Lärmbelastung – ist für die jetzige Umsetzungsstufe abgeschlossen. Als Ergebnis liegen Lärmkarten sowie Angaben zur Zahl der in den jeweiligen Pegelbereichen betroffenen Bewohner und ergänzende statistische Angaben vor. Die folgende kurz gefasste Darstellung soll Ihnen helfen, die Ergebnisse der Kartierung, die im Internet-Kartendienst des LfULG veröffentlicht werden, richtig zu verstehen und zu interpretieren.

Was war zu kartieren?

Im Rahmen der Lärmkartierung 2017 waren Lärmkarten anzufertigen für Ballungsräume mit mehr als 100 000 Einwohnern (in Sachsen betrifft dies Dresden, Leipzig und Chemnitz), für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, für Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zugfahrten pro Jahr sowie für Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen im Jahr (davon betroffen ist der Flughafen Leipzig-Halle). Grundlage für die Kartierungspflicht ist die Überschreitung der vorgenannten Mengenschwellen im Jahr vor der Kartierung. Die Lärmkartierung ist in einem Turnus von fünf Jahren fortzuschreiben.

Was ist in den Lärmkarten dargestellt?

Aus den Lärmkarten ist die Höhe der Geräuschbelastung im Einwirkungsbereich der untersuchten Hauptlärmquellen ersichtlich. Es ist zu beachten, dass die Belastung für jede Geräuschart (Straße, Schiene, Flug) getrennt ausgewiesen wird. Durch unterschiedliche farbliche Darstellung der verlärmten Fläche ist die Höhe der Belastung, unterteilt in Pegelklassen von je 5 Dezibel, gekennzeichnet. Die Farbzunordnung ist einheitlich festgelegt und aus der Legende der Lärmkarte ersichtlich. Ist ein Gebiet nicht farbig hinterlegt, so liegen die Geräuscheinwirkungen dort unterhalb der von der EU für die Lärmkartierung vorgegeben Pegelgrenzen von 55 dB(A) für den 24 Stunden-Pegel L_{DEN} oder 50 dB(A) für den Nachtlärmpegel L_{NIGHT} (optional können die Nachtpegel auch bereits ab 45 dB(A) dargestellt werden).

Schallpegel Nachtwerte (22:00 - 6:00 h)

Pegelklassen L_{NIGHT}

	> 45 - 50 dB(A)
	> 50 - 55 dB(A)
	> 55 - 60 dB(A)
	> 60 - 65 dB(A)
	> 65 - 70 dB(A)
	> 70 dB(A)

Schallpegel 24-Werte (Day/Evening/Night)

Pegelklassen L_{DEN}

	> 55 - 60 dB(A)
	> 60 - 65 dB(A)
	> 65 - 70 dB(A)
	> 70 - 75 dB(A)
	> 75 dB(A)

Die angegebenen Werte wurden – so sehen es die für die Lärmkartierung geltenden Berechnungsvorschriften vor - für eine Höhe von 4 Metern über dem Erdboden bestimmt. Das bedeutet, dass insbesondere in mehrgeschossigen Gebäuden nahe einer Schallquelle in den anderen Etagen auch abweichende Pegelwerte anliegen können, als in den Lärmkarten dargestellt.

Bitte beachten Sie, dass auf der interaktiven Lärmkarte für den Straßenverkehr die Pegelbänder für L_{DEN} und L_{NIGHT} erst ab einem Maßstab kleiner 1:25.000 angezeigt werden. Für den Fluglärm werden die Pegelbänder ab einem Maßstab von 1:200.000 dargestellt.

Welche Bedeutung haben die Kenngrößen L_{DEN} und L_{NIGHT} ?

Die zur Kennzeichnung der Lärmbelastung in den Strategischen Lärmkarten zu verwendenden Größen sind in der EU-Umgebungslärmrichtlinie definiert. Es handelt sich um den 24-Stunden Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} (DEN = Day/Evening/Night) und um den Nachtlärmindex L_{NIGHT} . Diese Lärmindizes werden auf Basis einer Vielzahl von Eingangsgrößen, die die Situation vor Ort realitätsnah abbilden, rechnerisch ermittelt. Hierzu wurden durch den Gesetzgeber für jede Lärmart spezielle Berechnungsvorschriften erlassen. L_{DEN} und L_{NIGHT} , angegeben in dB(A) (Dezibel, A-bewertet), quantifizieren die mittlere durchschnittliche Belastung über ein Jahr.

Als Beurteilungszeiträume sind in Deutschland „Tag“ (06.00 bis 18.00 Uhr), „Abend“ (18.00 bis 22.00 Uhr) und „Nacht“ (22.00 bis 06.00 Uhr) festgelegt. Bei dem Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} handelt es sich um einen 24- Stunden-Mittelwert, wobei die Schallereignisse in Abhängigkeit von dem Zeitraum, in dem diese auftreten, unterschiedlich gewichtet in die Bestimmung eingehen. Um die höhere Störwirkung in den Ruhezeiten zu berücksichtigen, fließen Schallereignisse, die während des Abendzeitraumes auftreten, mit einem Pegelzuschlag von 5 dB und Schallereignisse, die während des Nachtzeitraumes auftreten, mit einem Pegelzuschlag von 10 dB in die Berechnung ein.

Die Lärmindizes nach EU-Umgebungslärmrichtlinie unterscheiden sich definitionsgemäß von den in Deutschland für die Beurteilung der Lärmbelastung geltenden Beurteilungspegeln. Allerdings können die nach EU-Umgebungslärmrichtlinie ermittelten Pegel (insbesondere der L_{NIGHT} -Wert) zum orientierenden Vergleich mit bundesdeutschen Richt- oder Grenzwerten herangezogen werden. Zur Durchsetzung eines eventuellen Rechtsanspruches müssen jedoch noch weitergehende Betrachtungen, i.d.R. eine zusätzliche Berechnung nach dem im bundesdeutschen Regelwerk verankerten Berechnungsvorschriften erfolgen. Allerdings kann dabei auf die bereits im Rahmen der Lärmkartierung erstellten Berechnungsmodelle zurückgegriffen werden.

Wie werden L_{DEN} und L_{NIGHT} bestimmt?

In den Lärmkarten ist die mittlere Belastung eines Jahres im Einwirkungsbereich der kartierten Lärmquellen dargestellt. Da die messtechnische Ermittlung der Lärmbelastung über ein ganzes Jahr im flächendeckenden Raster weder möglich noch anhand der Regelwerke zulässig ist, werden L_{DEN} und L_{NIGHT} rechnerisch bestimmt. Das erfolgte auf der Grundlage von für jede Lärmart verbindlich vorgegebenen Berechnungsvorschriften mit zertifizierten Schallberechnungsprogrammen. Besonderer Wert ist darauf zu legen, dass es sich bei den zur Berechnung verwendeten Eingangsdaten (dies sind z.B. Angaben zum Gelände, zu Verkehrswegen, zur Verkehrsbelegung, zu Schallschirmen, zur Bebauung, hausgenaue Einwohnerzahlen u.v.m.) um sorgfältig ermittelte, aktuelle Angaben handelt.

Die so berechneten Schallpegel spiegeln die tatsächliche Belastungssituation realitätsnah wider.

Welche weiteren Angaben wurden bei der Lärmkartierung ermittelt?

Ausgewiesen wird zusätzlich die Zahl der Menschen, die in Gebäuden wohnen, in denen der Pegel in 4 Metern Höhe in der jeweils angegebenen Pegelklasse liegt. Diese Werte werden als „Betroffenheitszahlen“ bezeichnet. Die Betroffenheiten basieren auf hausgenauen Einwohnerzahlen und wurden nach der anzuwendenden „Vorläufigen Berechnungsmethode zur

Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm“ (VBEB) ausgehend von einer Gleichverteilung der Hausbewohner auf alle Fassadenteile hochgerechnet. Die Betroffenheitszahlen werden aufsummiert auf die Gesamtgemeinde veröffentlicht. Weiterhin ermittelt wurden lärmbeeinträchtigte Schulen und Krankenhäuser, die geschätzte Zahl betroffener Wohnungen und die Gesamtfläche der oberhalb von 55, 65 und 75 dB(A) verlärmten Gebiete.

Aus der interaktiven Lärmkarte können die Betroffenheitszahlen mittels des Info-Buttons  per Klick in das Gebiet der gewünschten Gemeinde über die Objektübersicht abgerufen werden.

Werden alle Lärmquellen durch die Kartierung erfasst?

In die Lärmkartierung einbezogen werden gemäß dem durch die EU-Umgebungslärmrichtlinie vorgegebenen strategischen Ansatz nur die eingangs genannten Hauptlärmquellen. Darüber hinaus müssen diese bestimmte Mengenschwellen der Einwohnerzahl bzw. Verkehrsbelegung überschreiten: 100.000 Einwohner für Ballungsräume, 3 Millionen Kfz/Jahr beim Straßenverkehr, 30.000 Zugfahrten pro Jahr beim Schienenverkehr und 50.000 Flugbewegungen/Jahr für Flughäfen. Alle anderen Geräuschquellen (z.B. Industrie- und Gewerbelärm außerhalb der Ballungsräume, Nachbarschaftslärm, Sport- und Freizeitlärm, Lärm am Arbeitsplatz) fallen nicht unter die Definition der „Hauptlärmquellen“ nach EU-Umgebungslärmrichtlinie und somit nicht unter den Geltungsbereich der Richtlinie. Gleiches gilt für Verkehrslärm unterhalb der Mengenschwellen. Das bedeutet jedoch nicht, dass nicht kartierte Quellen zwangsläufig bei der sich anschließenden Lärmaktionsplanung außen vor bleiben müssen. Wenn eine nicht kartierte Quelle maßgeblich zur Gesamtbelastung beiträgt, so sollte diese trotzdem Berücksichtigung finden (entweder durch die Abschätzung der von ihr ausgehenden Belastung oder durch eine Zusatzkartierung).

Weiterhin ist zu beachten, dass in den Lärmkarten jede Lärmart (d.h. Straße, Schiene und Flugverkehr) getrennt dargestellt wird. Eine summarische Gesamtlärmbetrachtung ist nicht vorgesehen und aufgrund der unterschiedlichen Wahrnehmung der Geräuscharten nur bedingt realisierbar.

Wie wirken sich Geräuschbelastungen auf den Menschen aus?

Die Höhe der Geräuschbelastung und damit die Werte der Lärmindizes werden von zahlreichen Faktoren bestimmt. Einflussfaktoren sind z.B. bei Straßenverkehrsgeräuschen die Verkehrsbelegung einer Straße, der Schwerverkehrsanteil, die Art des Fahrbahnbelages, die zulässige Höchstgeschwindigkeit und die Längsneigung der Straße. Darüber hinaus werden die Werte beeinflusst durch die Lage des Fahrweges im Gelände, durch die Entfernung zwischen Schallquelle und Immissionsort, durch die umliegende Bebauung und durch Hindernisse auf dem Schallausbreitungsweg. Das subjektive Störungsempfinden der Menschen ist – bei gleichem Pegel - sehr unterschiedlich ausgeprägt und schwankt von Person zu Person. Es hängt außerdem z.B. stark von der Tageszeit ab. In der Regel ist die Belästigungswirkung umso größer, je lauter die einwirkenden Geräusche sind. Sie ist im Allgemeinen in den Abend- bzw. Nacht-Zeiträumen höher, in denen vorzugsweise Ruhe, Erholung und Schlaf gesucht werden. Dieser Tatsache wird bei der Bestimmung des Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} und insbesondere durch die getrennte Angabe eines Wertes für den Nachtlärmindex L_{NIGHT} Rechnung getragen.

Unterhalb der in den Lärmkarten dargestellten Pegelwerte ist die Belästigungswirkung einwirkender Geräusche eher gering, sie kann aber insbesondere während der Nacht trotzdem vorhanden sein, gerade auch durch einzelne Geräuschspitzen. Es ist medizinisch belegt, dass dauerhafte Geräuschbelastungen über 65 dB(A) am Tag bzw. von mehr als 55 dB(A) in der Nacht das Risiko gesundheitlicher Beeinträchtigung signifikant erhöhen. Solche chronischen Lärmeinwirkungen beeinflussen als Stressfaktor das Herz-Kreislauf-System in negativer Weise und erhöhen damit das Herzinfarkt-Risiko bzw. das Risiko, an Bluthochdruck zu erkranken. Bei Geräuschbelastungen unterhalb dieser gesundheitsrelevanten Pegelwerte dominiert dagegen die Belästigungswirkung.

Gehörschäden sind durch verkehrsbedingten Umweltlärm nicht zu erwarten, auch nicht bei Dauerbelastungen. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen der Bundesregierung hat in seinem Sondergutachten „Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen“ als wichtiges

kurzfristiges Umwelthandlungsziel die Verringerung der Geräuschbelastung unter 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) auf ein gesundheitlich unbedenkliches Maß empfohlen.

Welches sind die nächsten Schritte?

Die Erarbeitung der Lärmkarten und die Ermittlung der Betroffenheitszahlen bilden die Basis für eine weitergehende Auseinandersetzung mit der örtlichen Lärmbelastung. Nach der Information der Öffentlichkeit über die Kartierungsergebnisse sind die Gemeinden mit Lärmbetroffenheiten zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans verpflichtet. Für die Haupteisenbahnstrecken übernimmt diese Aufgabe das Eisenbahn-Bundesamt. Sofern im Ergebnis der Lärmkartierung gesundheitsrelevante Belastungen festgestellt wurden und eine sachgerechte Abwägung zum Ergebnis kommt, dass relevante Lärmprobleme vorhanden sind, so im Rahmen der Lärmaktionsplanung ein Maßnahmenplan zu beschließen. Darin sind kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen zur Senkung der Geräuschbelastung festzuschreiben. Die Bevölkerung ist in die Aufstellung und Überarbeitung von Lärmaktionsplänen aktiv einzubinden und muss rechtzeitig und effektiv aufgefordert werden, Vorschläge zu unterbreiten. Ebenso sind betroffene Fachbehörden und insbesondere Maßnahmenträger im Verfahren zu beteiligen. Die Auswahl der Gebiete, die in die Lärmaktionsplanung einzubeziehen sind, sowie Art und Umfang möglicher Maßnahmen hängen dabei sehr stark von den örtlichen Bedingungen und Zielvorgaben ab. Für stärker belastete Orte ist ggf. die Umsetzung ganzer Maßnahmenbündel erforderlich, so dass eine deutlich lärmindernde Wirkung erst längerfristig nach Realisierung mehrerer Einzelmaßnahmen eintritt. Allerdings bildet der Lärmaktionsplan keine eigenständige Rechtsgrundlage, um eine dort verankerte Lärmschutzmaßnahme auch umzusetzen. Die Umsetzung hat nach gültigem bundesdeutschem Regelwerken durch die zuständigen Behörden zu erfolgen. Dabei ist der Lärmaktionsplan bei allen anderen Planungen abwägungsrelevant. Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung sind alle fünf Jahre zu überprüfen und fortzuschreiben. Der EU-Kommission ist mit Stichtag 18. Juli 2018 Bericht über den aktuellen Stand der Lärmaktionsplanung zu erstatten.

Noch Fragen?

Für methodische Fragen zur Lärmkartierung steht Ihnen das LfULG gerne zur Verfügung. Bitte wenden Sie sich mit inhaltlichen Detailfragen zu den Lärmkarten an die zuständige Stadt bzw. Gemeindeverwaltung.

**Anlage 3 Übersicht über Immissionsgrenz-,
Auslöse- und Richtwerte im Bereich des
Lärmschutzes**

Übersicht über Immissionsgrenz-, Auslöse- 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 Übertragung der nationalen Grenzwerte auf L_{DEN} und L_{Night} wurde durch das Bundes-Umweltministerium durchgeführt (siehe <http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df3/envt0ec5a/>)

Anwendungsbereich Nutzung	Richtwerte, bei deren Überschreitung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Betracht kommen ¹		Auslösewerte für die Lärmsanierung an Straßen in Baulast des Bundes ^{2,3}		Grenzwerte für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen (Lärmvorsorge) ⁴		Richtwerte für Anlagen im Sinne des BImSchG, deren Einhaltung sichergestellt werden soll ⁵	
	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)
Krankenhäuser, Schulen, Altenheime, Kurgebiete	70	60	67	57	57	47	45	35
reine Wohngebiete	70	60	67	57	59	49	50	35
allgemeine Wohngebiete	70	60	67	57	59	49	55	40
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	72	62	69	59	64	54	60	45
Gewerbegebiete	75	65	72	62	69	59	65	50
Industriegebiete							70	70

Für die Bewertung der Lärmsituation an Flugplätzen sind die Werte §2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) zu beachten.

¹ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11. 2007

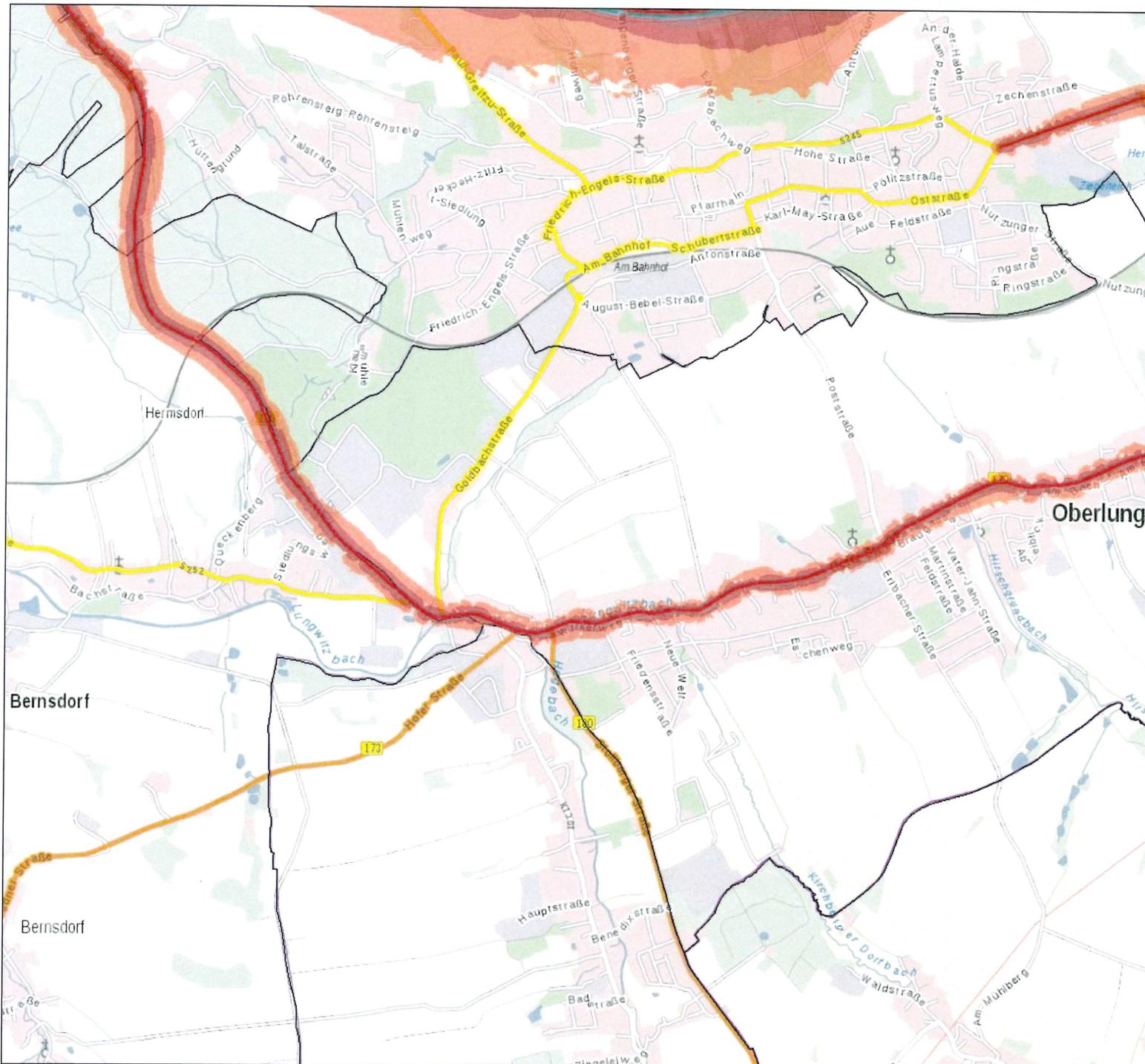
² Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97, VkB1 1997 S. 434; 04.08.2006 S. 665

³ Die Auslösewerte der VLärmSchR 97 gelten nicht für die Lärmsanierung beim Schienenverkehr.

⁴ Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036)

⁵ Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - (TA Lärm) vom 26.08.1998 (GMB1 Nr. 26/1998 S. 503)

**Anlage 4 Lärmkartierung 2017, Gemeinde
Oberlungwitz, Bereich B180
(Waldenburger Straße) bis K7330
(Poststraße), Pegel L_{DEN}**



Legende

 Basiskarte Sachsen

Belastete je Gemeinde



Strassen Schallpegel (24 h)

 >55-60 dB(A)

 >60-65 dB(A)

 >65-70 dB(A)

 >70-75 dB(A)

 >75 dB(A)

Kartierungsgebiet

 Ballungsraum

 kartierte Straßen

0 250 500 m
Maßstab 1 : 18.500



Fachdaten: ©LfULG
Basisdaten: ©GeoSN

Stand: 03.12.2018

**Anlage 5 Lärmkartierung 2017, Gemeinde
Oberlungwitz, Bereich K7330 (Poststraße)
bis S242 (Limbacher Straße), Pegel L_{DEN}**



Legende

 **Basiskarte Sachsen**

Belastete je Gemeinde

 **Strassen Schallpegel (24 h)**

 >55-60 dB(A)

 >60-65 dB(A)

 >65-70 dB(A)

 >70-75 dB(A)

 >75 dB(A)

Kartierungsgebiet

 Ballungsraum

 kartierte Straßen

0 250 500 m

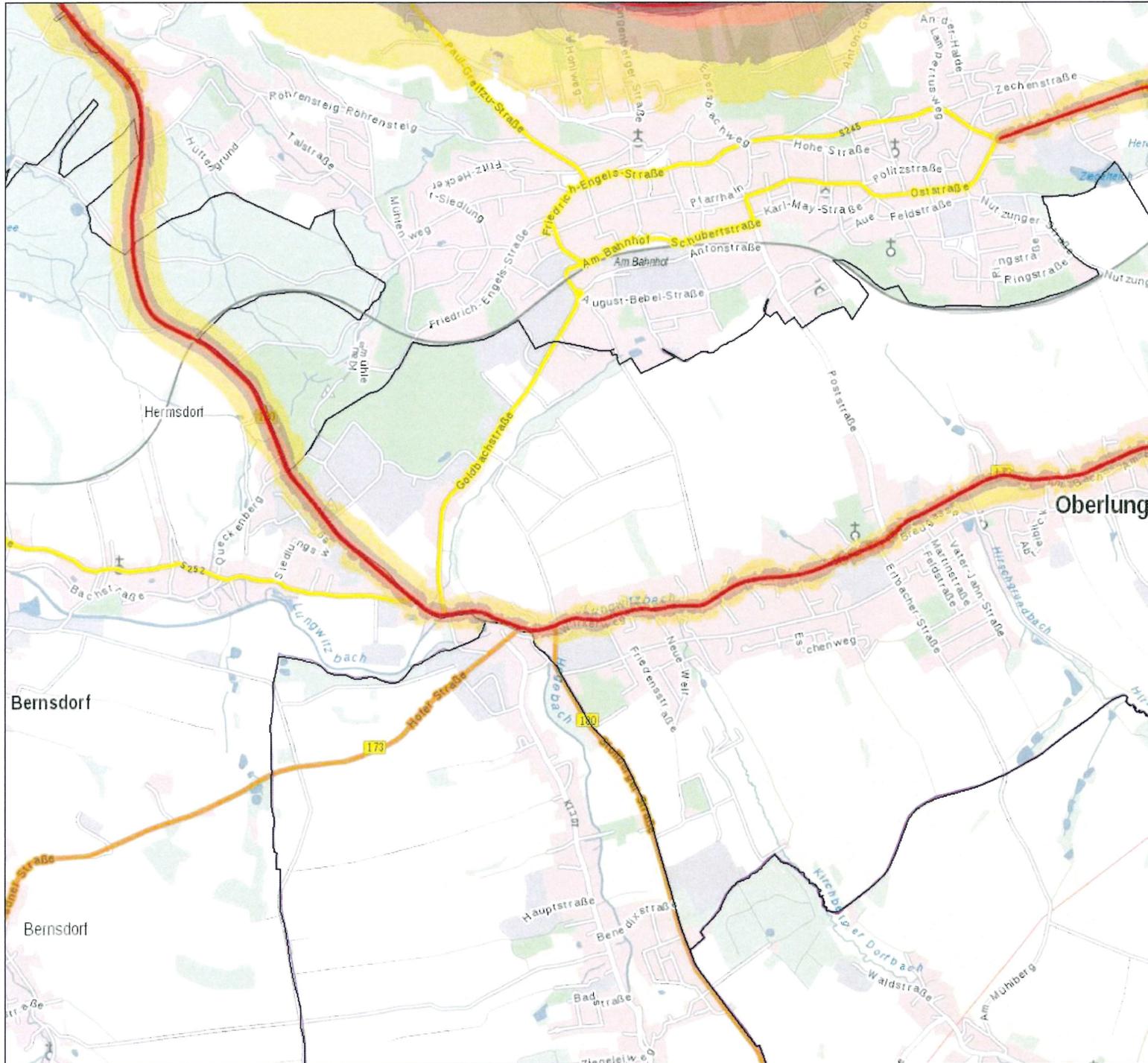
Maßstab 1 : 18 500



Fachdaten: ©LfULG
Basisdaten: ©GeoSN

Stand: 03.12.2018

**Anlage 6 Lärmkartierung 2017, Gemeinde
Oberlungwitz, Bereich B180
(Waldenburger Straße) bis K7330
(Poststraße), Pegel L_{Night}**



Legende

 **Basiskarte Sachsen**

Belastete je Gemeinde



Strassen Schallpegel nachts (22-6 Uhr)

 >45-50 dB(A)

 >50-55 dB(A)

 >55-60 dB(A)

 >60-65 dB(A)

 >65-70 dB(A)

 >70 dB(A)

Kartierungsgebiet

 Ballungsraum

 kartierte Straßen

0 250 500 m
Maßstab 1 : 18 500



Fachdaten: ©LfULG
Basisdaten: ©GeoSN

Stand: 03.12.2018

**Anlage 7 Lärmkartierung 2017, Gemeinde
Oberlungwitz, Bereich K7330 (Poststraße)
bis S242 (Limbacher Straße), Pegel L_{Night}**



Legende

Basiskarte Sachsen

Belastete je Gemeinde

Strassen Schallpegel (24 h)

>55-60 dB(A)

>60-65 dB(A)

>65-70 dB(A)

>70-75 dB(A)

>75 dB(A)

Kartierungsgebiet

Ballungsraum

kartierte Straßen

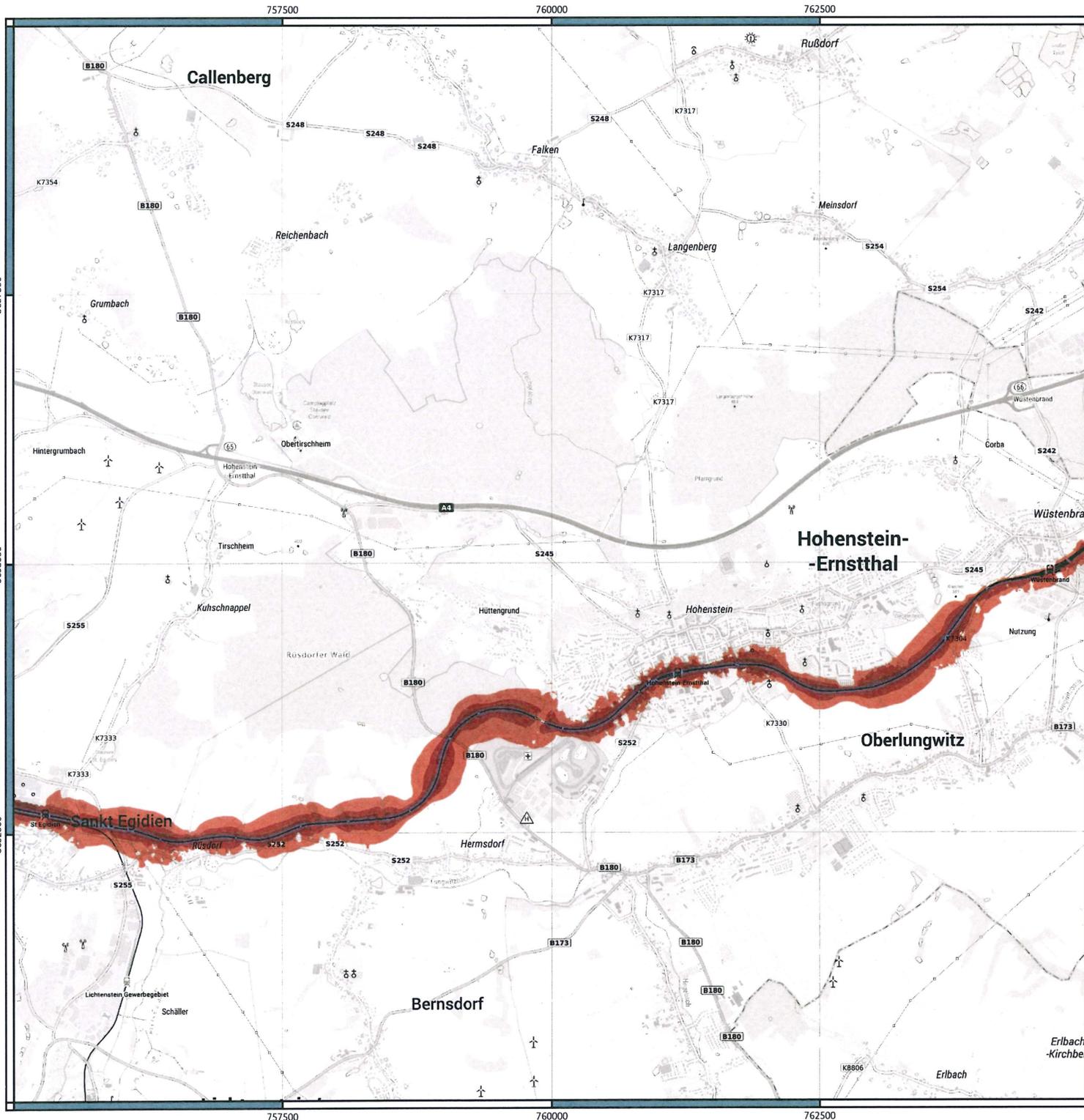
0 250 500 m
Maßstab 1 : 18.500



Fachdaten: ©LfULG
Basisdaten: ©GeoSN

Stand: 03.12.2018

**Anlage 8 Umgebungslärmkartierung des
Eisenbahn-Bundesamtes an
Schienenwegen von Eisenbahnen des
Bundes, Blattnummer 5051, Lärmkarte
L_{DEN}**



Eisenbahn-Bundesamt

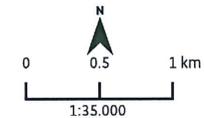
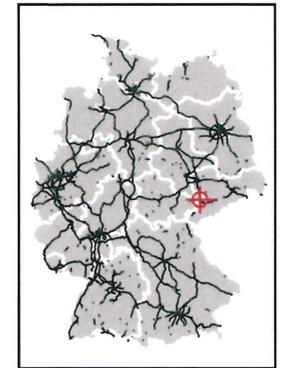
Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes – Runde 3 (30.06.2017)

Haupteisenbahnstrecken (mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr)
Blattnummer: 5051

Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L-_{DEN})

- >75 dB(A)
- >70–75 dB(A)
- >65–70 dB(A)
- >60–65 dB(A)
- >55–60 dB(A)

Übersichtskarte



Quellen

© Eisenbahn-Bundesamt (2017)
© DB Netz AG, Bahn-Geodaten/Infrastrukturdaten (2016)
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen:
http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

Berechnungsvorschrift

VBUSch

Haftungshinweis

Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der dargestellten Informationen. Aus der Nutzung dieser Informationen abgeleitete Haftungsansprüche gegen das Eisenbahn-Bundesamt sind ausgeschlossen. Dies gilt nicht im Falle einer Verletzung des Lebens, des Körpers und der Gesundheit.

Koordinatensystem

ETRS89 / UTM Zone 32N

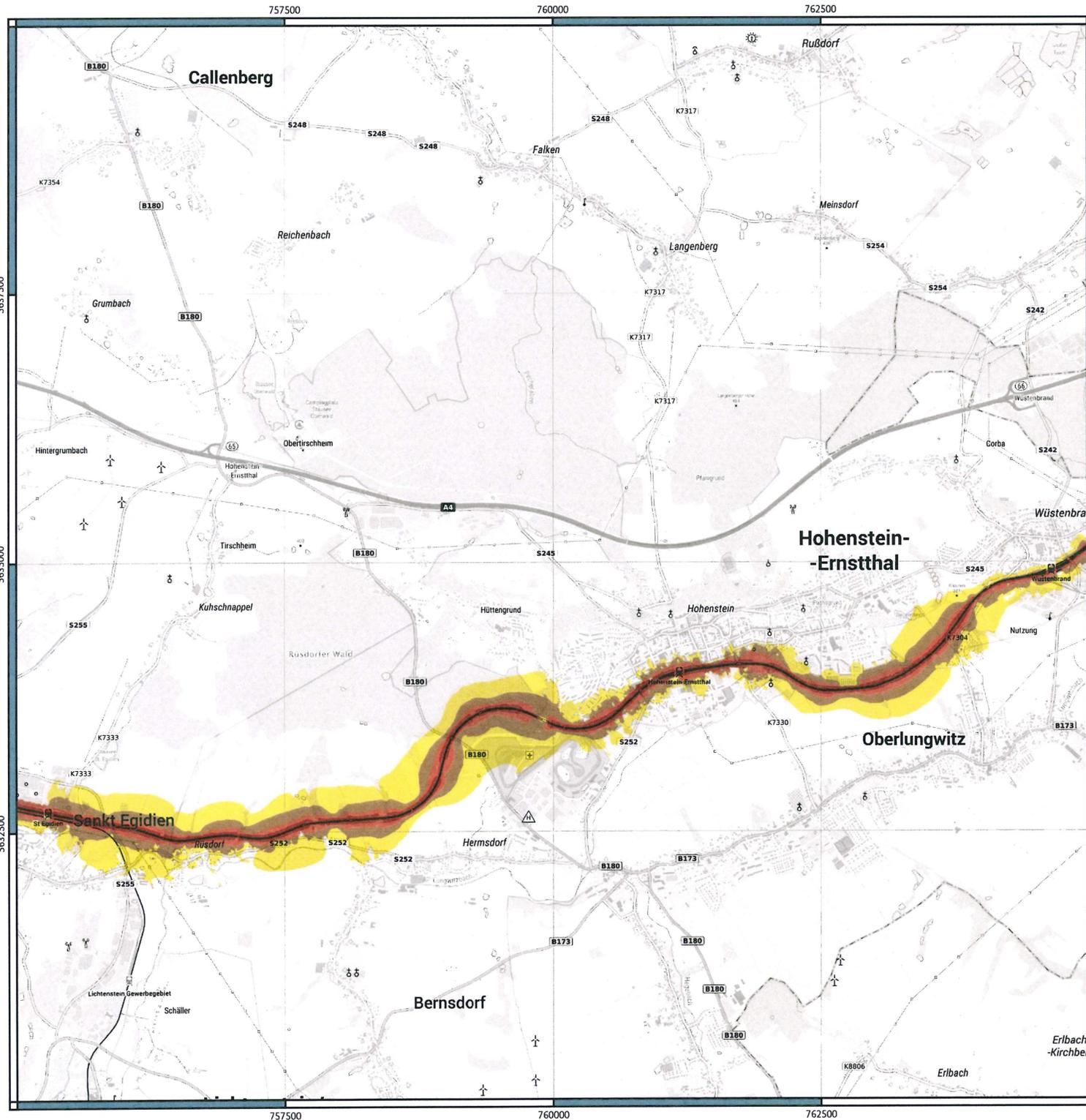
Nutzungshinweis

Die Nutzung der Karten wird für die Geofachdaten des Eisenbahn-Bundesamtes durch die Verordnung zur Festlegung der Nutzungsbestimmungen für die Bereitstellung von Geodaten des Bundes (GeoNutZV- www.gesetze-im-internet.de/geonutzv/) vom 19. März 2013 (Bundesgesetzblatt Jahrgang 2013 Teil I Nr. 14) geregelt. Für die Hintergrundkarte gelten die Bestimmungen der Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0- www.govdata.de/dl-de/by-2-0.

Impressum

Eisenbahn-Bundesamt
Referat 53: Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung und Geoinformation
Heinemannstraße 6
53175 Bonn
ref53@eba.bund.de
<https://www.eba.bund.de>
Kartographische Bearbeitung: M. Serbest
Datum der Erstellung: 01.06.2018

**Anlage 9 Umgebungslärmkartierung des
Eisenbahn-Bundesamtes an
Schienenwegen von Eisenbahnen des
Bundes, Blattnummer 5051, Lärmkarte
L_{Night}**



Eisenbahn-Bundesamt

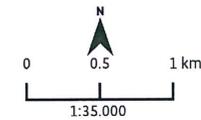
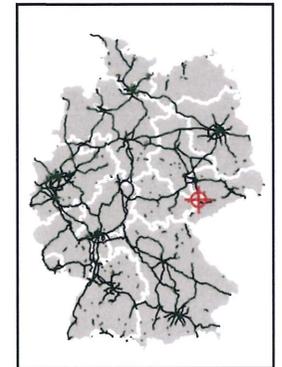
Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes – Runde 3 (30.06.2017)

Haupteisenbahnstrecken (mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr)
Blattnummer: 5051

Nacht-Lärmindex (L_{Night})

- >70 dB(A)
- >65–70 dB(A)
- >60–65 dB(A)
- >55–60 dB(A)
- >50–55 dB(A)
- >45–50 dB(A)

Übersichtskarte



Quellen

© Eisenbahn-Bundesamt (2017)
© DB Netz AG, Bahn-Geodaten/Infrastrukturdaten (2016)
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen:
http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

Berechnungsvorschrift

VBUSch

Haftungshinweis

Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der dargestellten Informationen. Aus der Nutzung dieser Informationen abgeleitete Haftungsansprüche gegen das Eisenbahn-Bundesamt sind ausgeschlossen. Dies gilt nicht im Falle einer Verletzung des Lebens, des Körpers und der Gesundheit.

Koordinatensystem

ETRS89 / UTM Zone 32N

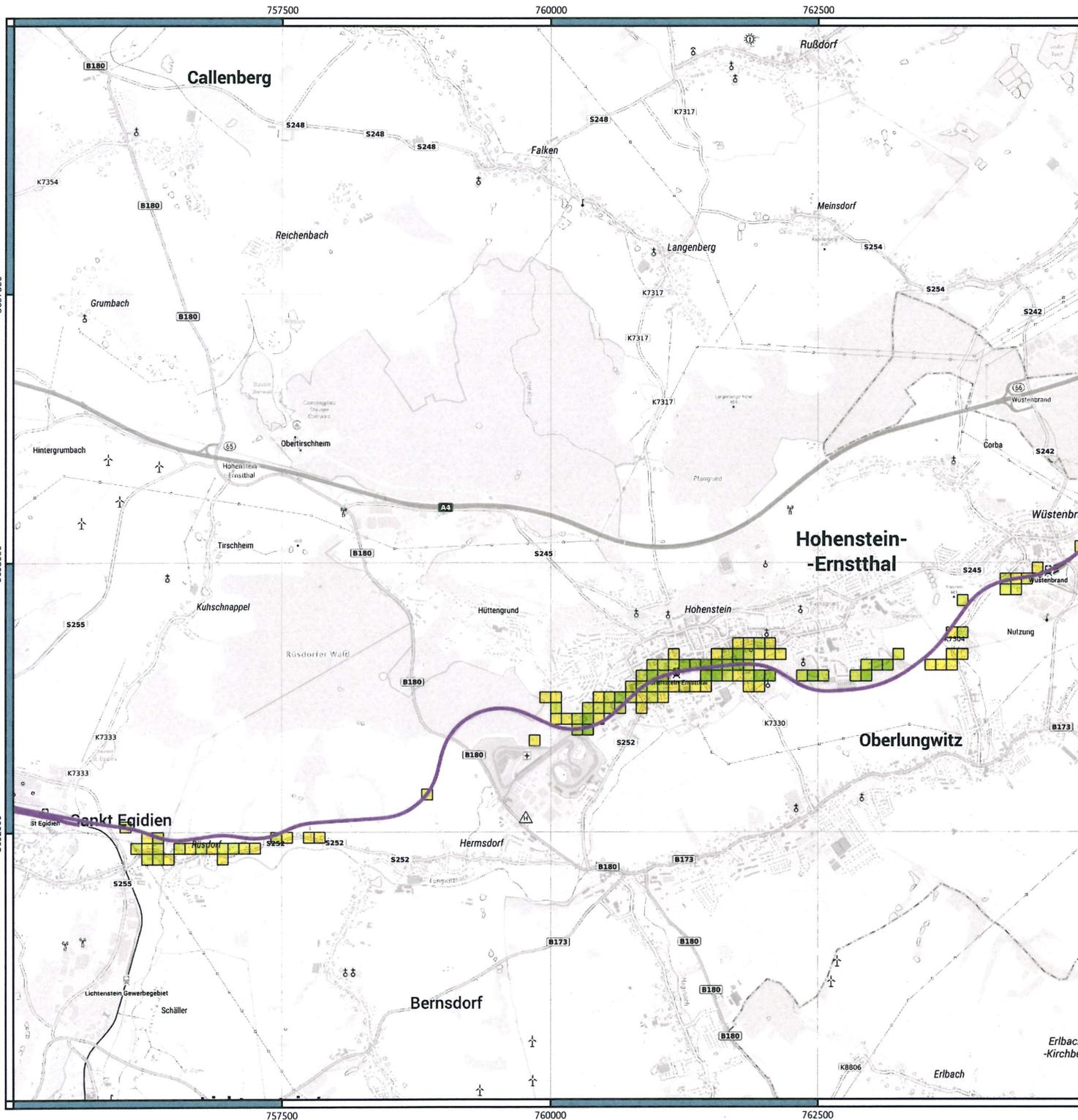
Nutzungshinweis

Die Nutzung der Karten wird für die Geofachdaten des Eisenbahn-Bundesamtes durch die Verordnung zur Festlegung der Nutzungsbestimmungen für die Bereitstellung von Geodaten des Bundes (GeoNutzV - www.gesetze-im-internet.de/geonutzv/) vom 19. März 2013 (Bundesgesetzblatt Jahrgang 2013 Teil I Nr. 14) geregelt. Für die Hintergrundkarte gelten die Bestimmungen der Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 - www.govdata.de/dl-de/by-2-0.

Impressum

Eisenbahn-Bundesamt
Referat 53: Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung und Geoinformation
Heinemannstraße 6
53175 Bonn
ref53@eba.bund.de
<https://www.eba.bund.de>
Kartographische Bearbeitung: M. Serbest
Datum der Erstellung: 01.06.2018

**Anlage 10 Umgebungslärmkartierung des
Eisenbahn-Bundesamtes an
Schienenwegen von Eisenbahnen des
Bundes, Blattnummer 5051,
Betroffenheitskarte L_{DEN}**



Eisenbahn-Bundesamt

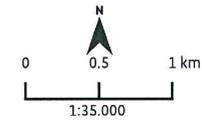
Umgebungslärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes – Runde 3 (30.06.2017)

Haupteisenbahnstrecken (mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr)
Blattnummer: 5051

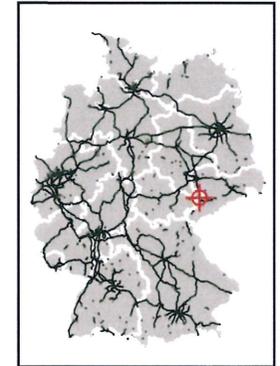
Tag-Abend-Nacht-Lärmkennziffer (L_{den})



Haupteisenbahnstrecken



Übersichtskarte



Quellen

© Eisenbahn-Bundesamt (2017)
© DB Netz AG, Bahn-Geodaten/Infrastrukturdaten (2016)
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen:
http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

Berechnungsvorschrift

Siehe Berechnungsformel im Lärmaktionsplan Teil A 2017/2018

Haftungshinweis

Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der dargestellten Informationen. Aus der Nutzung dieser Informationen abgeleitete Haftungsansprüche gegen das Eisenbahn-Bundesamt sind ausgeschlossen. Dies gilt nicht im Falle einer Verletzung des Lebens, des Körpers und der Gesundheit.

Koordinatensystem

ETRS89 / UTM Zone 32N

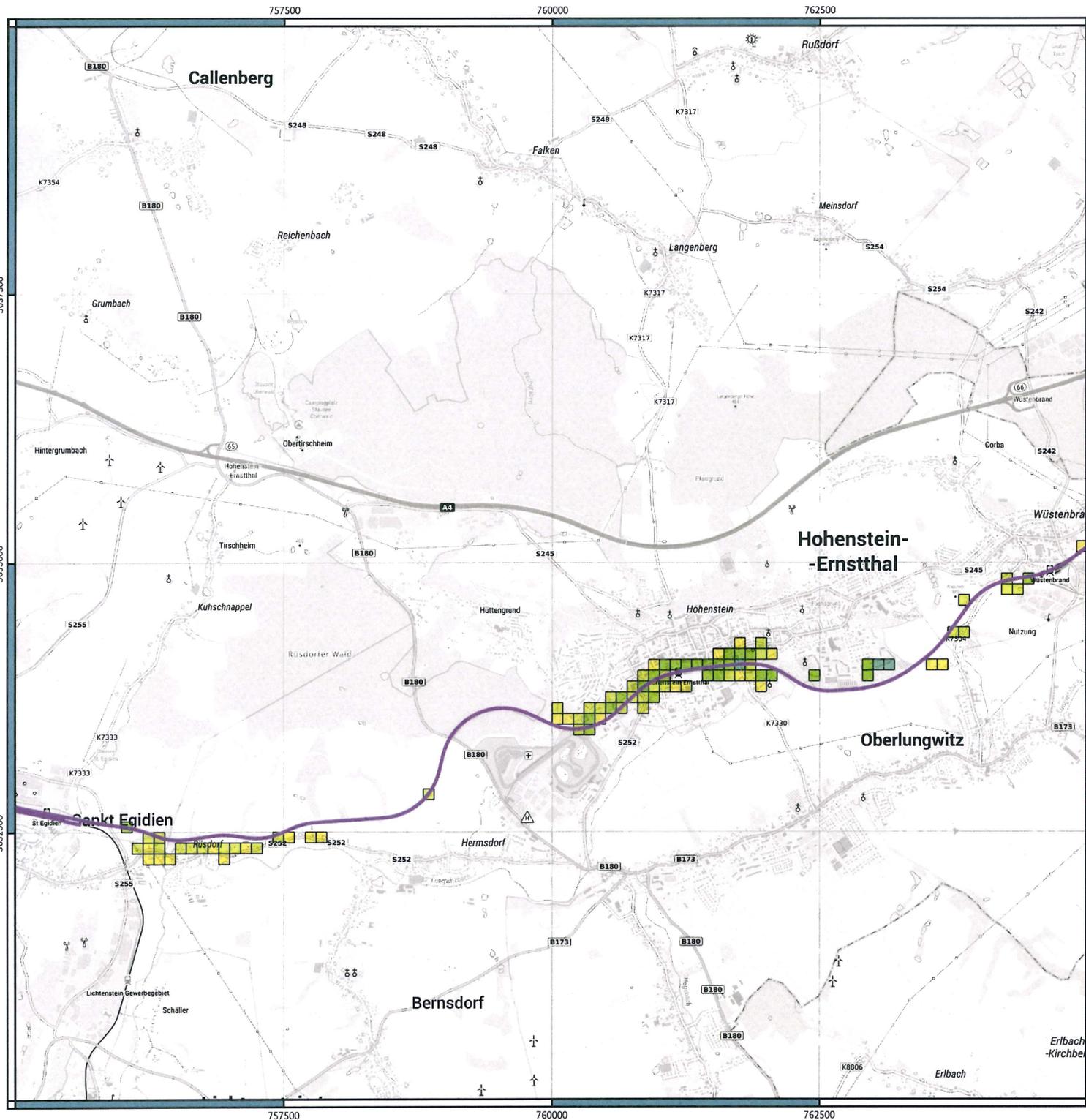
Nutzungshinweis

Die Nutzung der Karten wird für die Geofachdaten des Eisenbahn-Bundesamtes durch die Verordnung zur Festlegung der Nutzungsbestimmungen für die Bereitstellung von Geodaten des Bundes (GeoNutZV - www.gesetze-im-internet.de/geonutzv/) vom 19. März 2013 (Bundesgesetzblatt Jahrgang 2013 Teil I Nr. 14) geregelt. Für die Hintergrundkarte gelten die Bestimmungen der Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0 - www.govdata.de/dl-de/by-2-0

Impressum

Eisenbahn-Bundesamt
Referat 53: Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung und Geoinformation
Heinemannstraße 6
53175 Bonn
ref53@eba.bund.de
<https://www.eba.bund.de>
Kartographische Bearbeitung: M. Serbest
Datum der Erstellung: 01.06.2018

**Anlage 11 Umgebungslärmkartierung des
Eisenbahn-Bundesamtes an
Schienenwegen von Eisenbahnen des
Bundes, Blattnummer 5051,
Betroffenheitskarte L_{Night}**

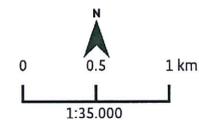


Eisenbahn-Bundesamt

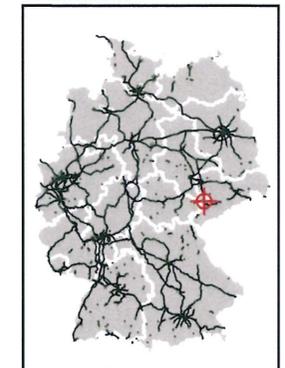
Umgebungsärmkartierung an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes – Runde 3 (30.06.2017)

Haupteisenbahnstrecken (mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr)
Blattnummer: 5051

Nacht-Lärmkennziffer (L_{Night})



Übersichtskarte



Quellen

© Eisenbahn-Bundesamt (2017)
© DB Netz AG, Bahn-Geodaten/Infrastrukturdaten (2016)
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen:
http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datencquellen_TopPlus_Open.pdf

Berechnungsvorschrift

Siehe Berechnungsformel im Lärmaktionsplan Teil A 2017/2018

Haftungshinweis

Das Eisenbahn-Bundesamt übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit der dargestellten Informationen. Aus der Nutzung dieser Informationen abgeleitete Haftungsansprüche gegen das Eisenbahn-Bundesamt sind ausgeschlossen. Dies gilt nicht im Falle einer Verletzung des Lebens, des Körpers und der Gesundheit

Koordinatensystem

ETRS89 / UTM Zone 32N

Nutzungshinweis

Die Nutzung der Karten wird für die Geofachdaten des Eisenbahn-Bundesamtes durch die Verordnung zur Festlegung der Nutzungsbestimmungen für die Bereitstellung von Geodaten des Bundes (GeoNutzV- www.gesetze-im-internet.de/geonutzv/) vom 19. März 2013 (Bundesgesetzblatt Jahrgang 2013 Teil I Nr. 14) geregelt. Für die Hintergrundkarte gelten die Bestimmungen der Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0- www.govdata.de/dl-de/by-2-0

Impressum

Eisenbahn-Bundesamt
Referat 53: Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung und Geoinformation
Heinemannstraße 6
53175 Bonn
ref53@eba.bund.de
<https://www.eba.bund.de>
Kartographische Bearbeitung: M. Serbest
Datum der Erstellung: 01.06.2018