

# **Lärmaktionsplan**

nach § 47d des Bundesimmissionsschutzgesetzes

für die

## **Stadt Baierdorf**

**Landkreis Erlangen-Höchstadt**

bezüglich der von der Bundesautobahn

**BAB A73  
Nürnberg – Bamberg - Suhl**

**ausgehenden Lärmemissionen**

**Regierung von Mittelfranken**

Bearbeitung:  
Sachgebiet 50  
Regierung von Mittelfranken  
Promenade 27  
91522 Ansbach

Stand November 2015

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
Einführung	4
1. Beschreibung der Lärmquelle und der örtlichen Situation	5
2. Rechtlicher Hintergrund	7
2.1 Lärmkarten und Lärmaktionsplan	7
2.2 Lärmschutz bei neuen und wesentlich veränderten Verkehrswegen	9
2.3 Lärmsanierung an bestehenden Verkehrswegen	10
3. Lärmbelastung in Baiersdorf	11
3.1 Isophonenkarten	12
3.2 Anzahl der betroffenen Personen nach VBEB	15
3.3 Vom Umgebungslärm belastete Flächen und geschätzte Zahl der belasteten Wohnungen, sowie Schul- und Krankenhausgebäude	15
4. Lärminderungsmaßnahmen	16
4.1 Vorhandene oder bereits geplante Maßnahmen	16
4.2 Weitere mögliche Maßnahmen	16
5. Öffentliche Anhörung und Beteiligung der Öffentlichkeit	18
5.1 Information und Beteiligung der Öffentlichkeit	18
5.2 Bewertung der Bürgervorschläge	18
6. Maßnahmenverwirklichung	18

## **Einführung**

Auf Grundlage des § 47d des Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) ist für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr ein Lärmaktionsplan aufzustellen. Durch die 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) wird das Ermittlungsverfahren für die Lärmsituation festgelegt. Danach sind bestimmte Lärmpegelbereiche darzustellen und es ist die Anzahl der Betroffenen innerhalb der jeweiligen Pegelbereiche anzugeben.

Die Lärmkartierung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt hat ergeben, dass auf der Bundesautobahn A 73 im Bereich der Stadt Baiersdorf mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr verkehren. Auch wurde ermittelt, dass in der Stadt Baiersdorf eine relevante Anzahl von Personen einen erheblichen Lärmpegel durch die Bundesautobahn A 73 ausgesetzt ist. Somit ist die Aufstellung eines Aktionsplanes erforderlich.

Aufgrund gesetzlicher Regelungen befasst sich dieser Lärmaktionsplan ausschließlich mit den Lärmemissionen die von der Bundesautobahn A 73 verursacht werden. Der von anderen Straßen bzw. von der Eisenbahnstrecke Nürnberg – Bamberg ausgehende Verkehrslärm ist nicht Gegenstand dieser Lärmaktionsplanung.

## 1. Beschreibung der Lärmquelle und der örtlichen Situation

Die Stadt Baiersdorf liegt nördlich des Ballungsraums Nürnberg an der Bundesautobahn A 73 (BAB A 73), zwischen den Städten Erlangen und Bamberg.

Die Bundesautobahn A 73 hat im Bereich der Stadt Baiersdorf eine Verkehrsbelastung von ca. 60.000 Kfz/Tag und einem Lkw-Anteil von tagsüber ca. 9% und von nachts ca. 20%.

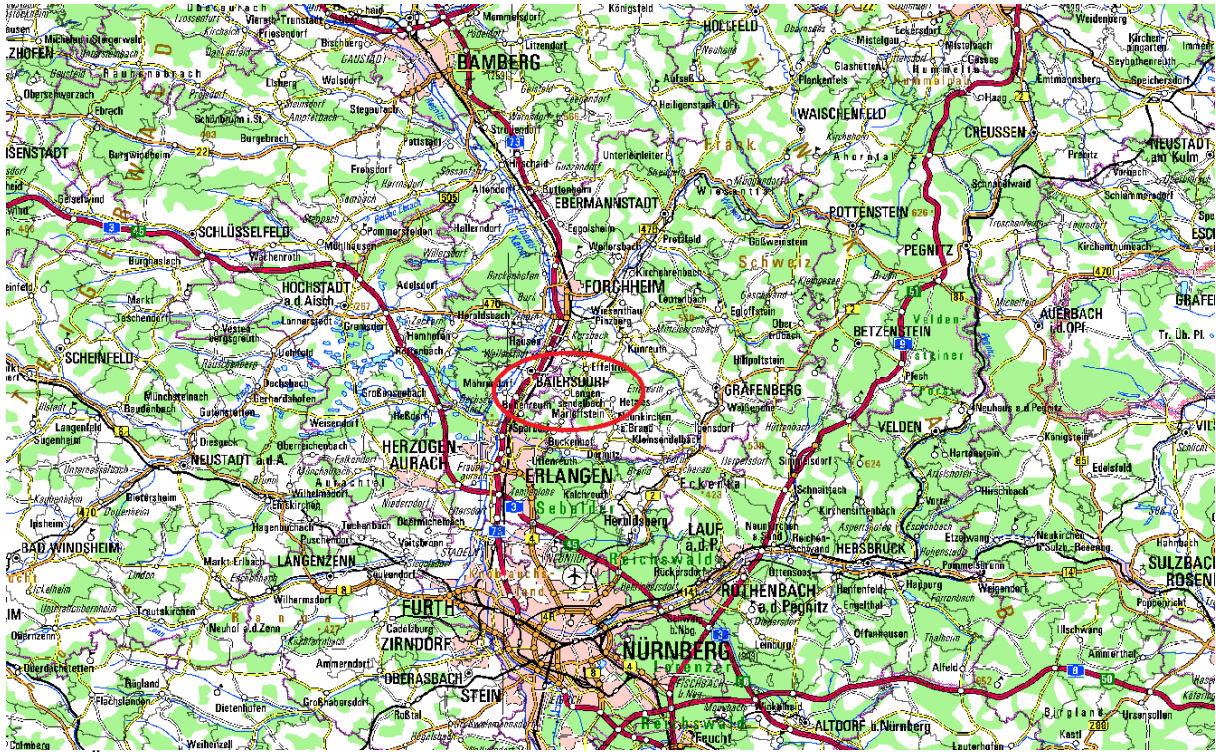


Abb. 1: Übersichtskarte  
Geodatenbasissystem © Bayer. Vermessungsverwaltung

Der Hauptsiedlungsbereich von Baiersdorf liegt westlich der BAB. Die Wohnbebauung reicht in weiten Teilen bis an die BAB heran, ist in diesen Teilen jedoch durch eine Wand vom Lärm der BAB abgeschirmt.

Östlich der Autobahn befinden sich, mit Ausnahme eines Wohngebietes im Bereich des Bahnhofs, ausschließlich gewerblich oder landwirtschaftlich genutzte Flächen. Die Ortsteile Hagenau und Igelsdorf liegen außerhalb des direkten Einwirkungsbereichs der BAB.

Zusätzlich zum Lärm der Autobahn kommt es innerhalb des Stadtgebietes von Baiersdorf noch zu Verkehrslärmbelastungen durch die Staatsstraße 2244 sowie durch die Bahnstrecke Nürnberg – Fürth – Bamberg (Teil der ICE—Neubaustrecke München-Berlin).



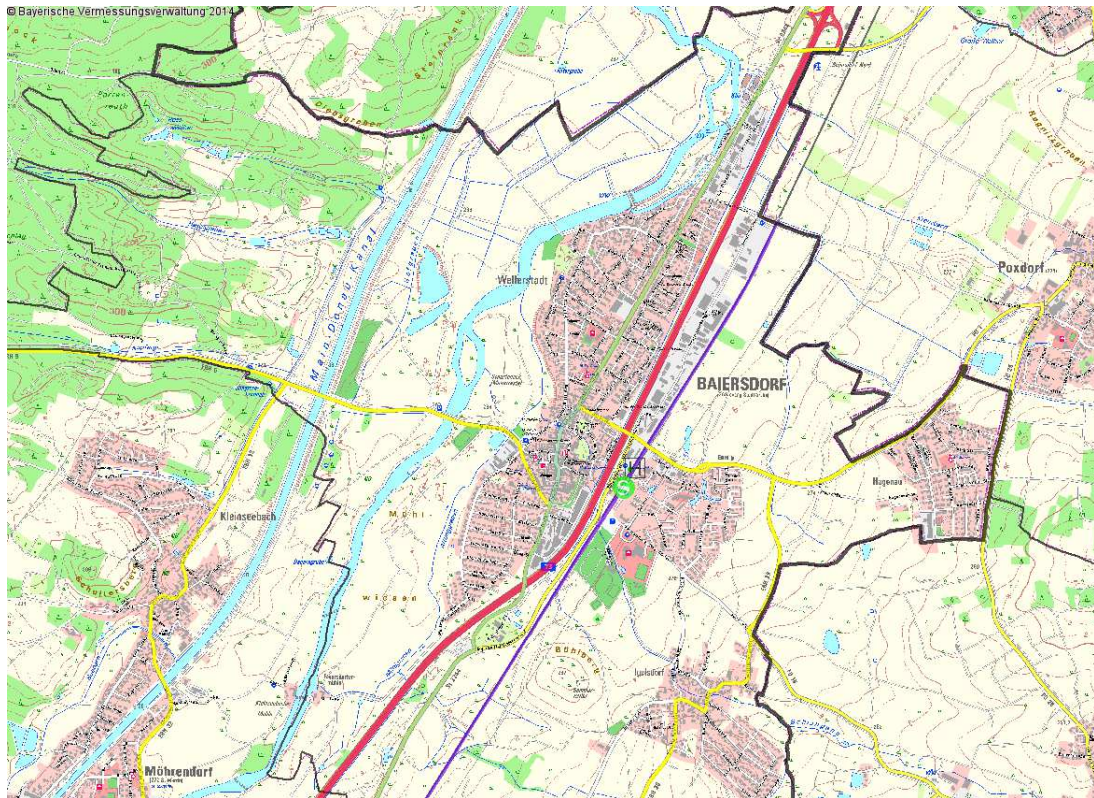


Abb. 2: Übersichtsplan Stadt Baiersdorf  
Geodatenbasissystem © Bayer. Vermessungsverwaltung

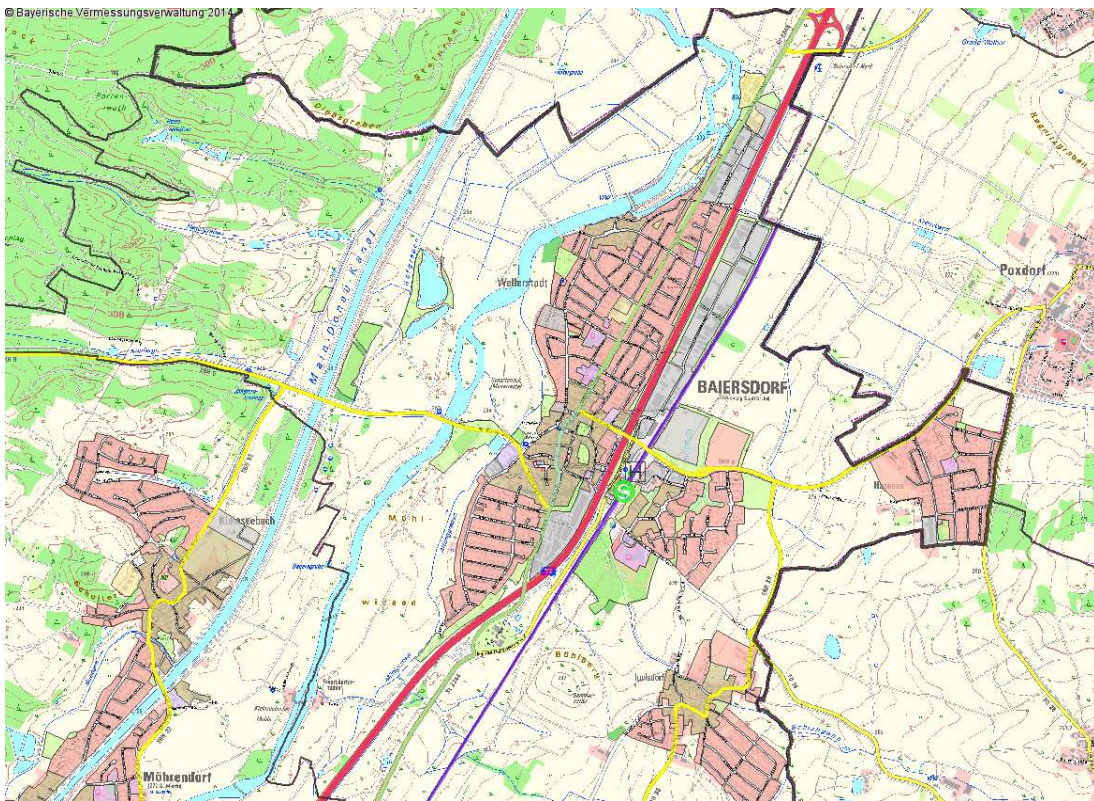


Abb. 3: Flächennutzungsplan Baiersdorf  
Geodatenbasissystem © Bayer. Vermessungsverwaltung

## **2. Rechtlicher Hintergrund**

### **2.1 Lärmkarten und Lärmaktionsplan**

Die Europäische Kommission hat sich zum Ziel gesetzt, europaweit ein gemeinsames Konzept zur Verminderung von Umgebungslärm festzulegen.

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

Die EG-Richtlinie wurde durch das Gesetz vom 24. Juni 2005 (BGBl I S. 1794) in nationales Recht umgesetzt.

Nach § 47c in Verbindung mit § 47b Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) sind u. a. für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (ca. 8.200 Kfz/24 h) Lärmkarten zu fertigen. Nach § 47d BImSchG sind für Orte in der Nähe dieser Verkehrswege bei problematischen Lärmsituationen Lärmaktionspläne aufzustellen. Eine problematische Lärmsituation wird angenommen, wenn 50 oder mehr Betroffene Lärmpegeln oberhalb festzulegender Anhaltswerte ausgesetzt sind.

Die Lärmkarten und Lärmaktionspläne sind mindestens alle fünf Jahre nach ihrer Erstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Bei der Aufstellung der Lärmaktionspläne ist die Öffentlichkeit zu beteiligen und zu unterrichten.

Die Ermittlung der maßgeblichen Lärmwerte erfolgt nach der vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), die Ermittlung der Anzahl der durch Umgebungslärm belasteten Personen nach der vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahl durch Umgebungslärm (VBEB).

Nach der 34. Bundesimmissionsschutzverordnung (34.BImSchV) werden für diese Lärmkarten jeweils ein 24-Stunden-Wert  $L_{DEN}$  (day, evening, night) und ein 8-Stunden-Wert  $L_{Night}$  für die Nachtzeit berechnet.

Der Dauerschallpegel  $L_{DEN}$  wird aus den Kenngrößen  $L_{Day}$  für den Zeitraum von 06.00 bis 18.00 Uhr,  $L_{Evening}$  für den Zeitraum von 18.00 bis 22.00 Uhr und  $L_{Night}$  für den Zeitraum von 22.00 bis 06.00 Uhr ermittelt; die höhere Störwirkung von Geräuschen in den Abend- und Nachtstunden wird hierbei durch einen Zuschlag von 5 dB(A) bzw. 10 dB(A) berücksichtigt.

Die Berechnungen wurden vom Bayer. Landesamt für Umwelt (LfU) durchgeführt. Messungen sind im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht vorgesehen.

Zuständig für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen sind in Bayern für Bundesautobahnen die Regierungen, für Bundes- und Staatsstraßen die Gemeinden (§ 47e Abs. 1 BImSchG i.V.m. Art. 8a Abs. 2 Satz 1 BayImSchG).

Lärmaktionspläne für Hauptverkehrsstraßen, die von den Regierungen erstellt werden, bedürfen des Einvernehmens der betroffenen Gemeinden (Art. 8a Abs. 2 BayImSchG).



Auslösewerte für Lärmaktionspläne sind weder durch die EU noch durch die Bundesregierung gesetzlich festgelegt worden.

Um die Lärmaktionsplanung auf die Lärmbrennpunkte zu fokussieren, empfiehlt das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz bei Hauptverkehrsstraßen als Anhaltswerte die Überschreitung

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

zugrunde zu legen und, wenn gleichzeitig 50 oder mehr Bürger betroffen sind, die Notwendigkeit eines Lärmaktionsplanes zu prüfen.

Den Regierungen sind diese Anhaltswerte verwaltungsintern vorgegeben.

Die im Rahmen der Lärmkartierung ermittelten Pegel dienen der Ermittlung und Beschreibung von Lärmschwerpunkten bzw. von Lärmbetroffenheiten. Die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen erfolgt dagegen nach den Vorgaben des nationalen Fachrechts, z. B. beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (s. Kapitel 2.2) oder bei einer Lärmsanierung nach den Vorgaben der VLärmSchR97 (s. Kapitel 2.3).



## 2.2 Lärmschutz bei neuen und wesentlich geänderten Verkehrswegen

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Der Begriff der schädlichen Umwelteinwirkung wird durch die Immissionsgrenzwerte (sog. Vorsorgegrenzwerte) nach § 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung vom 12.06.1990 (16. BImSchV, BGBl. I S. 1036) konkretisiert.

Werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten ist davon auszugehen, dass kein Lärmschwerpunkt im Sinne der Lärmaktionsplanung vorhanden ist.

Für die einzelnen Nutzungen sind folgende Immissionsgrenzwerte festgelegt:

Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime:	tags: 57 dB(A)	nachts: 47 dB(A)
Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete:	tags: 59 dB(A)	nachts: 49 dB(A)
Mischgebiete, Kerngebiete und Dorfgebiete:	tags: 64 dB(A)	nachts: 54 dB(A)
Gewerbegebiete:	tags: 69 dB(A)	nachts: 59 dB(A)

Als Tag gilt hierbei jeweils der Zeitraum von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr, als Nacht der Zeitraum von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr.

Nach § 3 der 16. BImSchV sind die Beurteilungspegel für Straßen nach Anlage 1 dieser Verordnung zu berechnen. Treffen die in den Anlagen getroffenen Voraussetzungen nicht zu (einfache geometrische und verkehrliche Verhältnisse), erfolgt die Berechnung nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (Ausgabe 1990 – RLS 90).

### **Hinweis:**

**Die nach der 16. BImSchV ermittelten Lärmwerte können nicht mit den Lärmwerten der VBUS, die Grenzwerte der 16. BImSchV können nicht mit den Anhaltswerten zur Lärmaktionsplanung gleichgesetzt werden. Sowohl das Berechnungsverfahren als auch die Beurteilungsgrundlagen weichen voneinander ab (z. B.  $L_{DEN}$  als 24-Stunden-Wert mit Zuschlägen für abends und nachts,  $L_{Tag}$  als 16-Stunden-Wert ohne Zuschläge).**

### 2.3 Lärmsanierung an bestehenden Verkehrswegen

Nach geltender Rechtslage besteht kein Rechtsanspruch auf eine Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Verkehrswegen durch den Baulastträger. Auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen können jedoch im Rahmen der vorhandenen Mittel Zuwendungen für Lärmsanierungsmaßnahmen an vorhandenen Straßen gewährt werden, wenn die folgenden Immissionsgrenzwerte außen vor Wohn- und Aufenthaltsräumen überschritten werden:

Krankenhäuser, Kurheime, Altenheime, Wohn- und Kleinsiedlungsgebiete:	tags: 67 dB(A)	nachts: 57 dB(A)
Mischgebiete, Kerngebiete und Dorfgebiete:	tags: 69 dB(A)	nachts: 59 dB(A)
Gewerbegebiete:	tags: 72 dB(A)	nachts: 62 dB(A)

Als Tag gilt hierbei jeweils der Zeitraum von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr, als Nacht der Zeitraum von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr.

Die Berechnungen erfolgen nach der RLS 90.

Die Autobahndirektionen und staatlichen Bauämter führen seit geraumer Zeit auf freiwilliger Basis ein Lärmsanierungsprogramm durch. Einzelheiten regelt die Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR97).

#### **Hinweis:**

**Die nach der RLS 90 errechneten Lärmwerte können nicht mit den Lärmwerten der VBUS, die oben genannten Sanierungswerte nicht mit den Anhaltswerten zur Lärmaktionsplanung gleichgesetzt werden. Sowohl das Berechnungsverfahren als auch die Beurteilungsgrundlagen weichen voneinander ab (z. B.  $L_{DEN}$  als 24-Stunden-Wert mit Zuschlägen für abends und nachts,  $L_{Tag}$  als 16-Stunden-Wert ohne Zuschläge).**

### 3. Lärmbelastung in der Stadt Baiersdorf

Bei der Ermittlung der Lärmbelastung wurden neben der Verkehrszusammensetzung, der zulässigen Geschwindigkeit, und der Fahrbahnoberfläche auch das Geländeprofil, die umgebende Bebauung, eventuell vorhandene Lärmschutzeinrichtungen, mögliche Reflexionen und die Entfernung zu den einzelnen Immissionsorten berücksichtigt. Die Berechnungen erfolgten entsprechend den Vorgaben der 34. Bundesimmissionsschutz-Verordnung nach dem „vorläufige Berechnungsverfahren VBUS“ (vgl 2.1).

Messungen sind im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht vorgesehen.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung an Hauptverkehrsstraßen liegen in Form von Lärmkarten mit einer flächenhaften Isophonendarstellung der Lärmpegel für 24 Stunden ( $L_{DEN}$ ) bzw. für den Nachtzeitraum ( $L_{Night}$ ) sowie als statistische Auswertung zur Lärmbetroffenheit für den Ballungsraum vor, wobei die Lärmbelastung in 5 dB(A) Schritten angegeben wird.



Abb. 4: Legende zu den Isophonendarstellungen

Werte von unter 55 dB(A)  $L_{DEN}$  bzw. unter 50 dB(A)  $L_{Night}$  liegen unterhalb des Erfassungsbereichs der Umgebungslärmrichtlinie und werden nicht dargestellt.

Die Isophonen der Anhaltswerte werden für den  $L_{DEN}$  bei 67 dB(A) als orange Linie sowie für den  $L_{Night}$  bei 57 dB(A) als rote Linie dargestellt.

Die Ermittlung der Anzahl der Belasteten erfolgte nach den Regularien der VBEB. Hierbei werden Berechnungspunkte nach einem vorgegebenen Verteilungsverfahren auf der Häuserfassade verteilt. Jedem Berechnungspunkt wird ein Einwohneranteil zugerechnet. Die Summe dieser Einwohneranteile im gleichen Pegelbereich ergibt die Betroffenenanzahl.

Die Lärmkarten sowie die dazugehörigen statistischen Auswertungen finden Sie auch auf den Internetseiten des LfU ([www.lfu.bayern.de](http://www.lfu.bayern.de)) unter den Thema Lärm/Lärmbelastung/Umgebungslärm. Hier finden Sie auch viele weitere Informationen zum Thema Lärm und zum Thema Lärmaktionsplanung.

### 3.1 Isophonenkarten

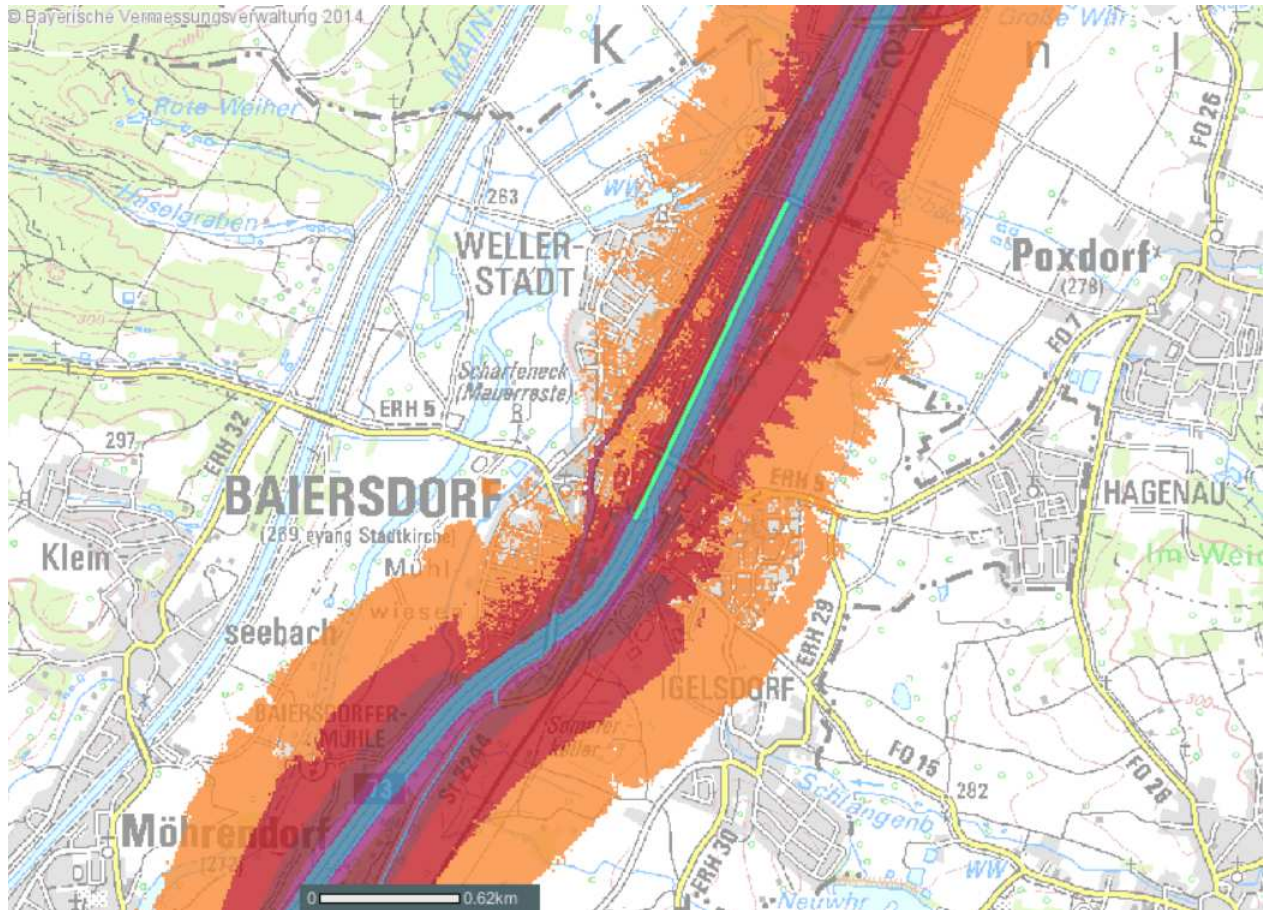


Abb. 5: Straßenverkehrslärm 24-Stunden L<sub>den</sub> in dB(A)

Geodatenbasissystem © Bayer. Vermessungsverwaltung;  
Fachdaten © Bayer. Landesamt für Umwelt



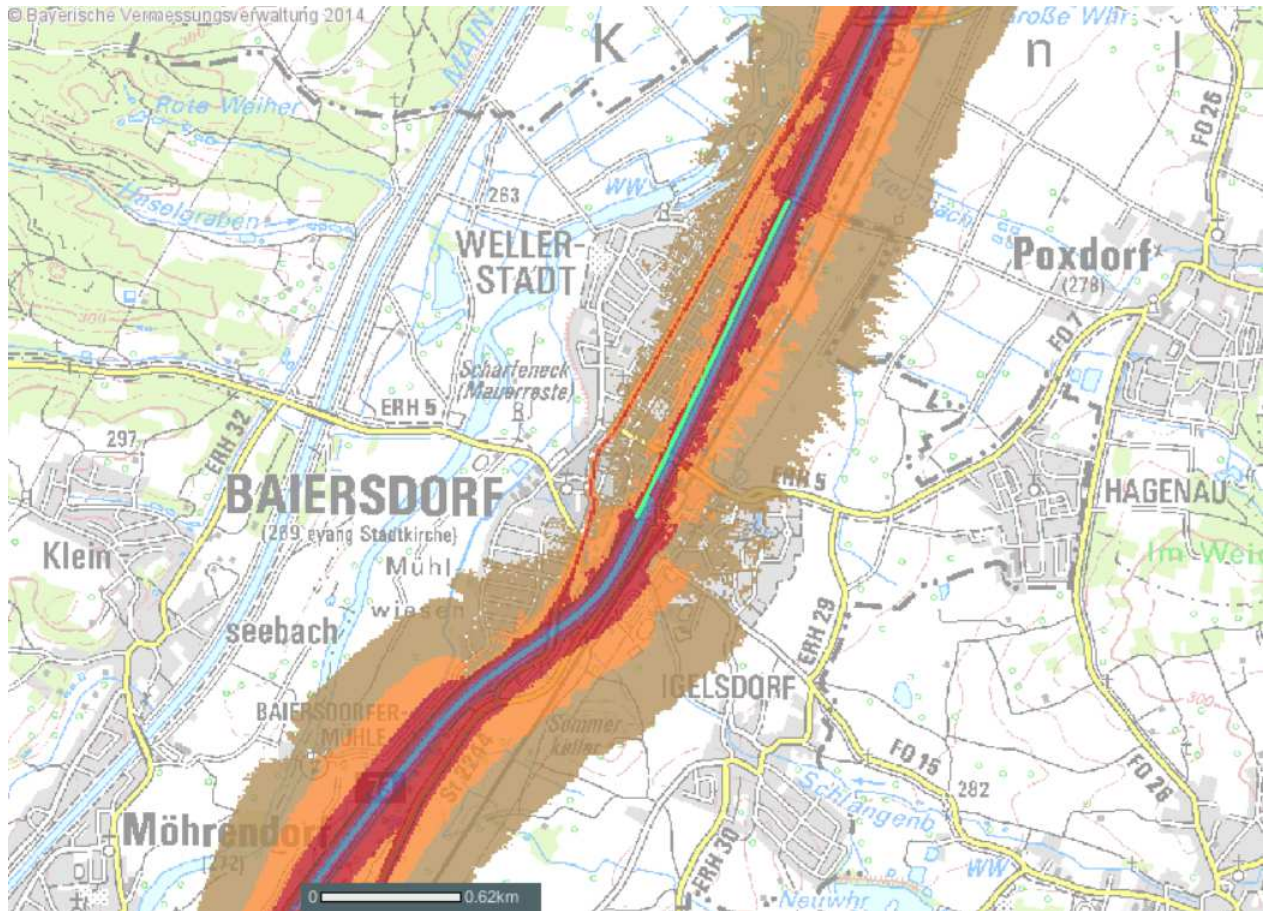


Abb. 6: Straßenverkehrslärm 8-Stunden  $L_{Night}$  in dB(A)

Geodatenbasissystem © Bayer. Vermessungsverwaltung;  
Fachdaten © Bayer. Landesamt für Umwelt

Trotz der bereits vorhandenen Lärmschutzwand westlich der Autobahn kommt es in der ersten Häuserzeile hinter der Wand durchgehend zu Pegeln von  $L_{DEN} > 67$  dB(A) bzw.  $L_{Night} > 57$  dB(A).

Besonders betroffen ist der Bereich Königsberger Straße und Siemensstraße. Hier kommt es in der Spitze zu Pegelbelastungen von  $L_{DEN} = 73$  dB(A) bzw.  $L_{Night} = 65$  dB(A).



Die nachfolgend dargestellten orangen Linien entsprechen einem Pegel von 67 dB(A) für den  $L_{DEN}$ , die roten Linien entsprechen 57 dB(A) für den  $L_{night}$ .



Abb 7: Detail Baiersdorf Nord \*)



Abb 8: Detail Baiersdorf Mitte \*)



Abb 9: Detail Baiersdorf Süd \*)

\*)  
Geodatenbasissystem © Bayer. Vermessungsverwaltung;  
Fachdaten © Bayer. Landesamt für Umwelt

**3.2 Anzahl der betroffenen Personen nach VBEB**  
(jeweils auf 100 Betroffene gerundet)

$L_{DEN}$		$L_{Night}$	
Pegelbereich [dB(A)]	belastete Einwohner	Pegelbereich [dB(A)]	belastete Einwohner
	Gesamt		Gesamt
$55 \leq L_{DEN} \leq 60$	1900	$50 \leq L_{Night} < 55$	1600
$60 \leq L_{DEN} < 65$	1000	$55 \leq L_{Night} < 60$	500
$65 \leq L_{DEN} < 70$	300	$60 \leq L_{Night} < 65$	100
$70 \leq L_{DEN} < 75$	0	$65 \leq L_{Night} < 70$	0
$75 \leq L_{DEN}$	0	$70 \leq L_{Night}$	0
$L_{DEN} \geq 67 \text{ dB(A)}$	200	$L_{Night} \geq 57 \text{ dB(A)}$	300

Datenbasis © Bayer. Landesamt für Umwelt 2013

**3.3 Vom Umgebungslärm belastete Schul- und Krankenhausgebäude**

Pegelbereich	belastete Schulgebäude	belastete Krankenhausgebäude
$L_{DEN} > 55 \text{ dB(A)}$	4	0
$L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$	0	0
$L_{DEN} > 75 \text{ dB(A)}$	0	0

Datenbasis © Bayer. Landesamt für Umwelt 2013

## **4. Lärminderungsmaßnahmen**

### **4.1 Vorhandene oder bereits geplante Maßnahmen**

Westlich der BAB befindet sich bereits jetzt eine ca. 5 m hohe Lärmschutzwand bzw. ein Lärmschutzwall, welche den Ortskern von Baiersdorf auf einer Länge von insg. 1,6 km vom Verkehrslärm abschirmt.

Östlich des Bahnhofs wird die dortige Wohnbebauung ebenfalls durch einen ca. 5 m hohen Lärmschutzwall abgeschirmt.



Lärmschutzwand westl. der BAB



Lärmschutzwall östlich des Bahnhofbereiches

Außerdem ist die max. Höchstgeschwindigkeit auf der BAB im Bereich der Stadt Baiersdorf auf 100 km/h beschränkt, was ebenfalls bereits zu einer Lärmreduzierung beiträgt.

In den Jahren 2008 und 2010 wurde ein lärmindernder Fahrbahnbelag aufgebracht.

Im Rahmen einer Lärmsanierung der BAB A 73 plant die Autobahndirektion Nordbayern innerhalb des Stadtgebietes von Baiersdorf die dort bereits vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen zu verbessern. Die vorhandene Lärmschutzwand soll auf ca. 7 m, der Wall durch eine Wand-/Wallkombination auf 9 m erhöht werden. Außerdem sollen die Abschirmmaßnahmen sowohl nach Norden als auch nach Süden verlängert werden.

In wie weit in den besonders betroffenen Gebäuden bereits Lärmschutzfenster eingebaut sind ist nicht bekannt.

### **4.2. Weitere mögliche Maßnahmen:**

Durch eine weitere Geschwindigkeitsreduzierung von 100 km/h auf 80 km/h könnte der Lärmpegel um ca. 1 dB(A) gesenkt werden. Eine höhere Pegelminderung ist nicht zu erwarten, da der Lärmpegel, vor allem in der Nachtzeit, durch den Lkw-Verkehr dominiert ist und für Lkw bereits derzeit eine allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h gilt.

Der Einbau von lärmarmen Fahrbahnbelägen ist ein geeignetes und in den letzten Jahren verstärkt angewandtes Mittel, um den Lärm an der Quelle zu reduzieren. Insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten auf Autobahnen und Schnellstraßen hat sich diese Maßnahme bewährt.

Spätestens wenn die Fahrbahnoberfläche aus technischen Gründen erneuert werden muss, sollte geprüft werden, ob durch die Wahl eines anderen Fahrbahnbelages die lärmindernde Wirkung des derzeit verwendeten Belages noch verbessert werden kann.

Bei der Ausweisung neuer Wohnbauflächen ist auf ausreichenden Lärmschutz zu achten. Soweit möglich sind die Wohnbauflächen durch aktive Maßnahmen zu schützen, um ein ungestörtes Wohnen zu ermöglichen. Wohnungen sind so zu planen, dass Ruhe- und Aufenthaltsräume auf der lärmabgewandten Seite errichtet werden.

In Bereichen, in denen trotz überhöhter Pegel in absehbarer Zeit keine anderen Maßnahmen verwirklicht werden, könnten durch den Einbau von Lärmschutzfenstern, wo erforderlich, auch mit Zwangsbelüftungsanlagen, zumindest innerhalb der Wohnungen gesunde Wohnverhältnisse geschaffen werden.

Am wirkungsvollsten sind sicherlich Maßnahmen an der Quelle, um schon die Entstehung des Lärms zu verhindern. Die Vorschriften zur Bauartzulassung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen wurden und werden bezüglich des max. zulässigen Lärmpegels laufend angepasst und verschärft. Auch hierdurch ist zumindest langfristig mit einer Reduzierung des Lärmpegels zu rechnen.

Hinweis:

Bei bestehenden Verkehrswegen besteht ohne wesentliche, bauliche Änderungen im Sinne der 16. BImSchV kein Rechtsanspruch auf eine Lärmsanierung. Alle hier aufgeführten Maßnahmen wären nur im Rahmen einer freiwilligen Sanierungsmaßnahme umsetzbar.

## **5. Öffentliche Anhörung und Beteiligung der Öffentlichkeit**

### **5.1 Information und Beteiligung der Öffentlichkeit**

In der Zeit vom 15.07.2015 bis zum 31.08.2015 fand die nach § 47d Abs. 3 BImSchG erforderliche Beteiligung der Öffentlichkeit statt. In dieser Zeit konnten sowohl online per E-Mail als auch schriftlich Stellungnahmen zum Lärmaktionsplan für die Stadt Baiersdorf bezüglich des von der Bundesautobahn A 73 ausgehenden Verkehrslärms abgegeben werden. Zu diesem Zweck war ein Entwurf des Lärmaktionsplans – Stand Juli 2015 – sowohl auf der Internetseite der Regierung von Mittelfranken eingestellt. Außerdem konnte der LAP in Papierform sowohl im Rathaus der Stadt Baiersdorf als auch in den Räumen der Regierung von Mittelfranken eingesehen werden. Neben der Stadt Baiersdorf und dem Bund Naturschutz haben sich 6 Einzelpersonen bzw. Familien an der Aufstellung des Lärmaktionsplanes beteiligt.

### **5.2 Bewertung der eingegangenen Vorschläge**

Von Seiten der Öffentlichkeit wurden eine Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzwand bzw. des Lärmschutzwalls und eine Verlängerung der Abschirmmaßnahmen nach Norden und Süden gefordert. Außerdem wurde vorgeschlagen auch auf der Galgenbrücke eine Lärmschutzwand zu errichten und auf der BAB eine maximale Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h, zumindest zur Nachtzeit, festzulegen.

Mehrere Äußerungen betrafen den innerörtlichen Verkehr, eine Buslinie sowie den Schienenlärm und somit Maßnahmen die im Rahmen eines Lärmaktionsplanes der Stadt bzw. des Eisenbahnbundesamtes zu regeln wären. Diese Belange wurden daher nicht erörtert.

## **6. Maßnahmenverwirklichung**

Die Autobahndirektion Nordbayern beabsichtigt entlang der BAB A 73 die vorhandene Lärmschutzwand auf 7 m zu erhöhen und um über 50 m nach Süden zu verlängern. Außerdem plant die Autobahndirektion Nordbayern den vorhandenen Wall durch eine Wall-/Wandkombination mit einer Gesamthöhe von 9,0 m zu ersetzen. Dieser Wall soll dann, mit abnehmender Höhe, um über 100 m nach Norden verlängert werden.

Nach Auskunft der Autobahndirektion Nordbayern soll für diese Maßnahmen Anfang 2016 ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden. In diesem Verfahren kann dann sicherlich auch die Forderung nach einem Lärmschutz auf der Galgenbrücke mit erörtert werden.

Somit sind die Hauptforderungen der Bürger die sich an der Lärmaktionsplanung beteiligt hatten, soweit sie den Lärm der BAB A 73 betrafen, weitgehend berücksichtigt.