

Lärmaktionsplan

nach § 47 d des Bundesimmissionsschutzgesetzes

für die

Gemeinde Oberdachstetten

Landkreis Ansbach



bezüglich der von der Eisenbahnstrecke

5321 Würzburg - Treuchtlingen

ausgehenden Lärmemissionen

Regierung von Mittelfranken
Dezember 2012

Regierung von Mittelfranken - SG 50 Technischer Umweltschutz
Lärmaktionsplan für Schienenwege in Oberdachstetten

Titelbild: Bahnhof Oberdachstetten, von der Straßenbrücke aus östlicher Richtung

Bearbeitung:
Sachgebiet 50
Regierung von Mittelfranken
Promenade 27
91522 Ansbach

Inhaltsverzeichnis	Seite
Einführung	4
1. Beschreibung der Lärmquelle und der örtlichen Situation	5
1.1 Bahnlinie Nr. 5321 Würzburg-Treuchtlingen	5
1.2 Verkehrslärm in Oberdachstetten	6
1.3 Lärmsituation in den betroffenen Ortsteilen	7
2. Rechtlicher Hintergrund	13
2.1 Lärmkarten und Lärmaktionsplan	13
2.2 Lärmschutz bei neuen und wesentlich veränderten Verkehrswegen	15
2.3 Lärmsanierung an bestehenden Verkehrswegen	16
3. Lärmbelastung in Oberdachstetten	17
3.1 Isophonenkarten	17
3.2 Anzahl der betroffenen Personen nach VBEB	20
3.3 Vom Umgebungslärm belastete Flächen und geschätzte Zahl der belasteten Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude	20
4. Lärminderungsmaßnahmen	21
4.1 Vorhandene oder bereits geplante Maßnahmen	21
4.2 Grundsätzlich mögliche Maßnahmen	21
4.3 Realisierbare Maßnahmen in Oberdachstetten	23
5. Öffentliche Anhörung und Beteiligung der Öffentlichkeit	25
5.1 Information und Beteiligung der Öffentlichkeit	25
5.2 Bewertung der Bürgervorschläge	25
6. Maßnahmenverwirklichung	26
Zusammenfassung	27

Einführung

Auf Grundlage des § 47d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr sowie bei Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60.000 Zügen pro Jahr ein Lärmaktionsplan aufzustellen, mit dem Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Durch die Verordnung über die Lärmkartierung (34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes - 34. BImSchV) wird das Ermittlungsverfahren für die Lärmsituation festgelegt. Danach sind bestimmte Lärmpegelbereiche darzustellen, und es ist die Anzahl der belasteten Personen innerhalb der jeweiligen Pegelbereiche anzugeben.

Für die Bahnstrecke Würzburg-Ansbach ist bei der Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes festgestellt worden, dass das Verkehrsaufkommen über der o. g. Anzahl von 60.000 Zügen pro Jahr liegt. Zudem wurde ermittelt, dass im Gemeindegebiet Oberdachstetten eine relevante Anzahl von Menschen durch einen erheblichen Lärmpegel belastet ist. Daher ist die Aufstellung eines Aktionsplanes erforderlich.

1. Beschreibung der Lärmquelle und der örtlichen Situation

1.1 Bahnlinie Nr. 5321 Würzburg-Treuchtlingen

Auf der Bahnlinie Nr. 5321 Würzburg-Treuchtlingen verkehren im Nahverkehr von den frühen Morgenstunden bis in die Nachtzeit im Stundentakt Regionalzüge von Würzburg nach Treuchtlingen und umgekehrt mit Halt am Bahnhof Oberdachstetten. Die Regionalbahnlinie ist in den Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) eingegliedert.

Die Bahnlinie Würzburg-Treuchtlingen hat große Bedeutung im deutschen und europäischen Nord-Süd-Fernverkehr. Auf der Strecke verkehren täglich mehrere Intercity-Express-Züge aus Hamburg und Bremen nach München und zurück (ohne Halt zwischen Würzburg und Augsburg) sowie einige Fernverkehrszüge mit Halt in Ansbach und teilweise in Steinach bei Rothenburg o. d. Tauber.

Sehr stark belastet ist die Strecke Würzburg-Treuchtlingen tagsüber und auch nachts durch den Güterverkehr. Sie dient als Parallel- und Ausweichstrecke für die noch stärker befahrene Strecke von Würzburg über Nürnberg nach München. Bedeutende Teile des Güterverkehrs von Norddeutschland in Richtung München laufen über diese Strecke, deren Kapazität dadurch weitgehend ausgeschöpft ist.

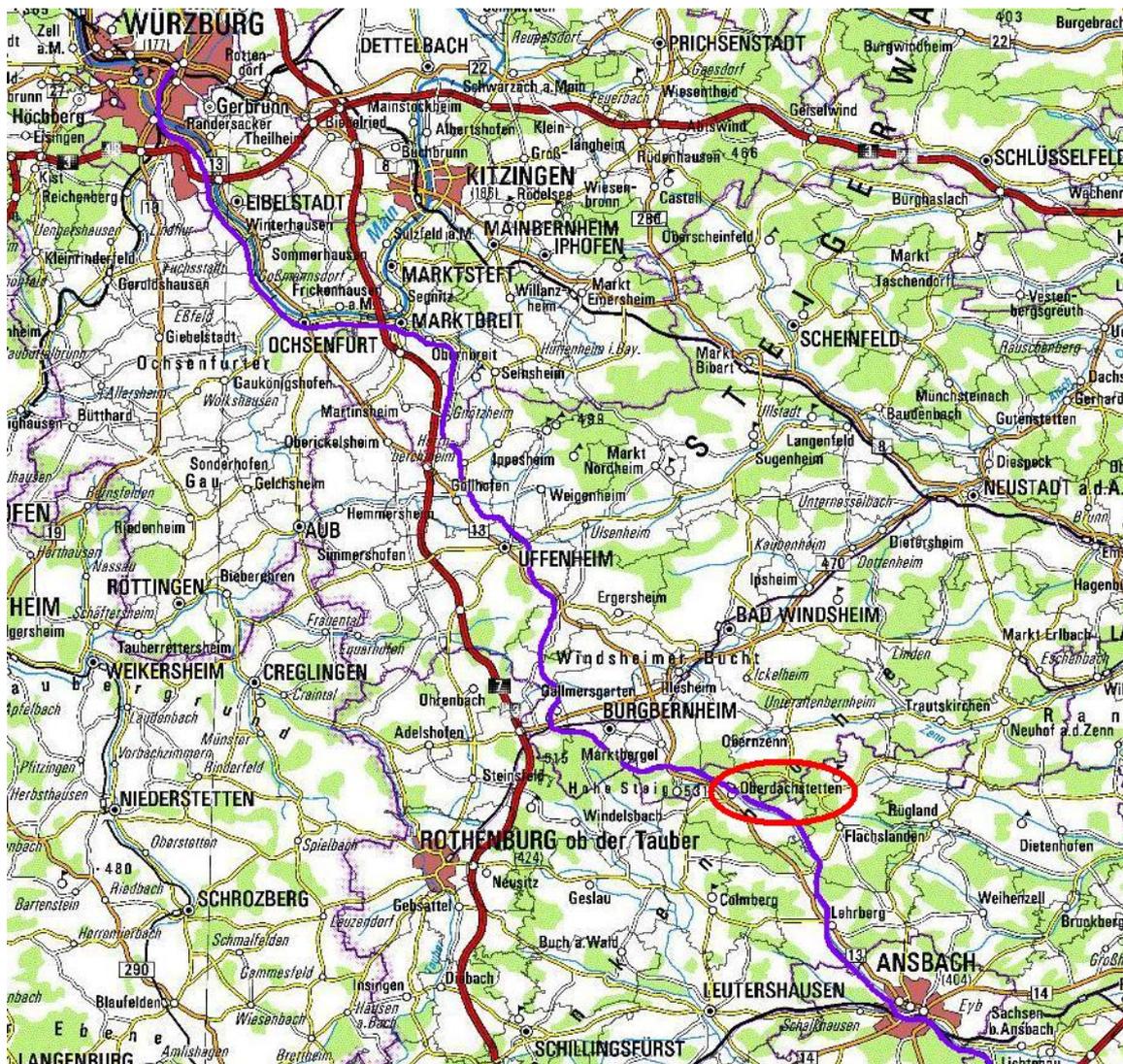


Abb. 1: Übersichtsplan der Bahnlinie Nr. 5321 Würzburg-Treuchtlingen (lila) zwischen Würzburg und Ansbach (Quelle: Rauminformationssystem RIS-View)

1.2 Verkehrslärm in Oberdachstetten

Die Gemeinde Oberdachstetten liegt ca. 18 km nördlich von Ansbach im Naturpark Frankenhöhe am Oberlauf der Fränkischen Rezat, der als Haupt-Verkehrsachsen die Bundesstraße B 13 und die Eisenbahnstrecke Würzburg-Treuchtlingen folgen.

Die Gemeinde Oberdachstetten hat 1.675 Einwohner (Stand 2009), von denen etwa 75 % im Hauptort Oberdachstetten, die anderen in den neun kleineren Ortsteilen wohnen.

Die Bahnlinie Nr. 5321 Würzburg-Treuchtlingen verläuft, dem Oberlauf der Fränkischen Rezat von Nordwest nach Südost folgend, unmittelbar nördlich des Ortszentrums durch den Hauptort Oberdachstetten. Die nördlich der Bahnlinie gelegenen Ortsteile sind über eine Straßenbrücke an das Ortszentrum angeschlossen.

Der Hauptort Oberdachstetten ist zusätzlich durch die im Südosten unmittelbar an der Ortschaft vorbeiführende Bundesstraße 13 stark durch Verkehrslärm belastet. Zudem verläuft die Staatsstraße St 2245 (historisch als "Hochstraße" bekannt) von Nürnberg nach Rothenburg ob der Tauber durch das Ortszentrum von Oberdachstetten und überquert die Bahnstrecke Würzburg-Treuchtlingen südöstlich des Bahnhofs.

Außer dem Hauptort Oberdachstetten liegen unmittelbar an der Bahnlinie Würzburg-Treuchtlingen südöstlich von Oberdachstetten noch die Weiler Lerchenbergsmühle und Lerchenbergshof mit jeweils ca. 5 Einwohnern sowie die Ortsteile Mitteldachstetten und Dörflein mit ca. 130 bzw. 40 Einwohnern.

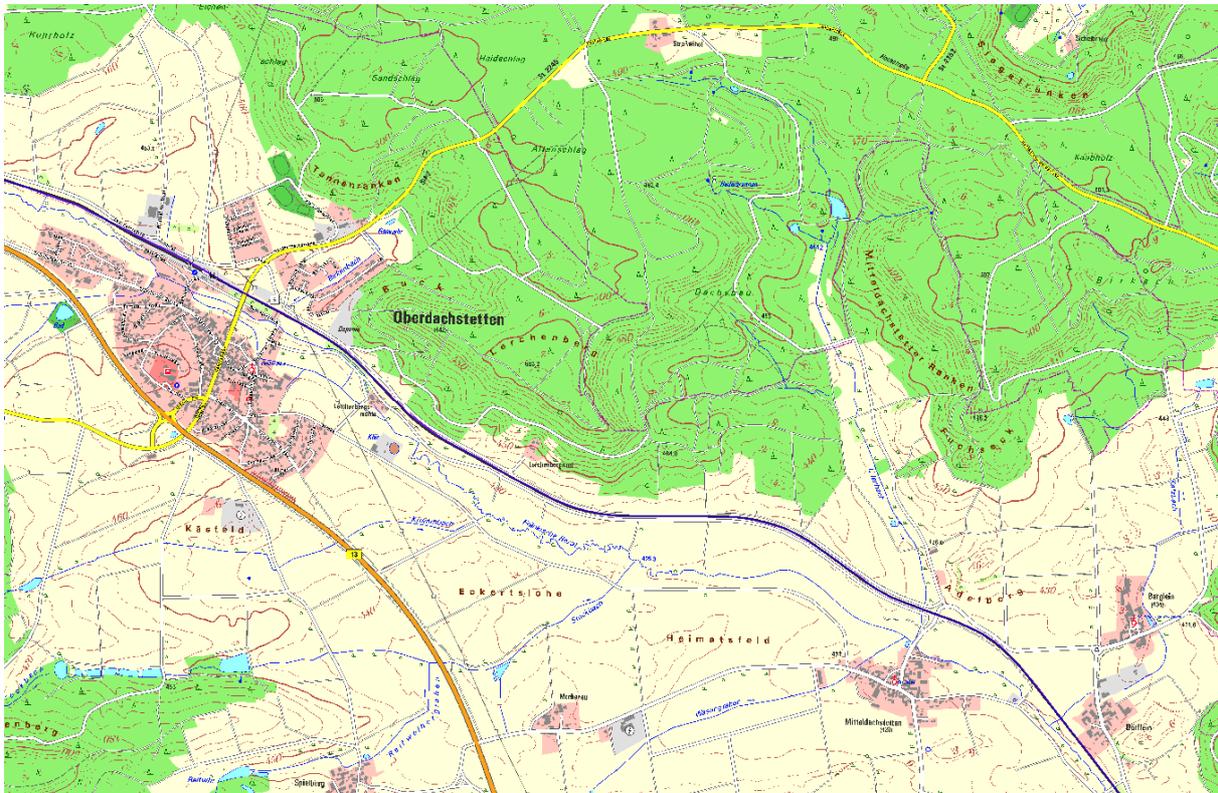


Abb. 2: Ortsplan der Gemeinde Oberdachstetten (Hauptort und durch die Bahnlinie betroffene südöstliche Ortsteile) mit Bahnlinie Würzburg-Treuchtlingen (lila), Bundesstraße B13 (orange) und "Hochstraße" St 2245 (gelb) (Quelle: Rauminformationssystem RIS-View)

1.3 Lärmsituation in den betroffenen Ortsteilen

Der weitaus größte Teil der vom Bahnlärm betroffenen Einwohner der Gemeinde wohnt im von der Bahnlinie Würzburg-Treuchtlingen durchzogenen Hauptort **Oberdachstetten**.

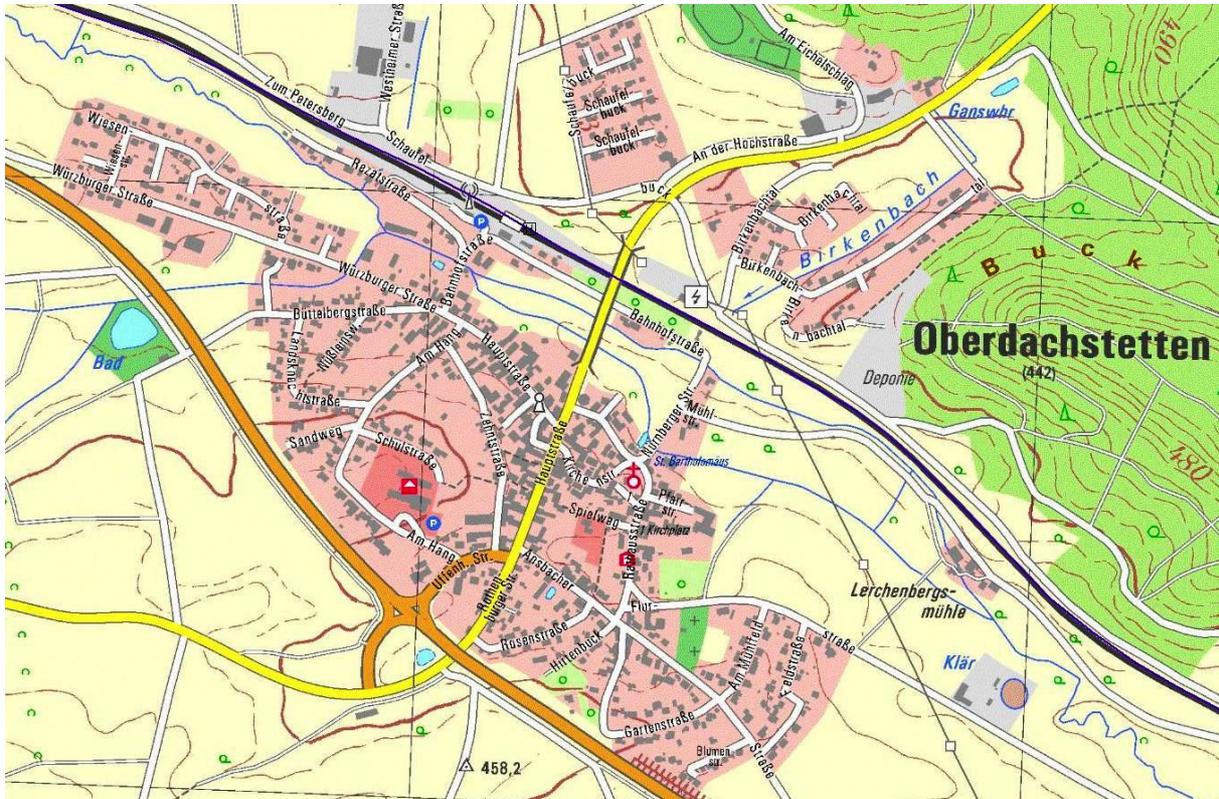


Abb. 3: Ortsplan von Oberdachstetten mit Bahnlinie Würzburg-Treuchtlingen (lila), Bundesstraße B13 (orange) und "Hochstraße" St 2245 (gelb) (Quelle: Rauminformationssystem RIS-View)



Abb. 4: Luftbild von Oberdachstetten mit Bahnlinie Würzburg-Treuchtlingen (lila) (Quelle: Rauminformationssystem RIS-View)

Wie dem Flächennutzungsplan zu entnehmen ist, reichen beidseits der Bahnlinie einige Wohnbauflächen (rosa dargestellt) sehr nahe an die Bahnstrecke heran. In der Ortsmitte befinden sich entlang der Bahnlinie hauptsächlich gemischte Bauflächen (braun), die jedoch ebenfalls einen hohen Anteil an Wohngebäuden aufweisen. Vor allem am westlichen Ortsrand befinden sich bestehende und geplante Gewerbeflächen (grau).

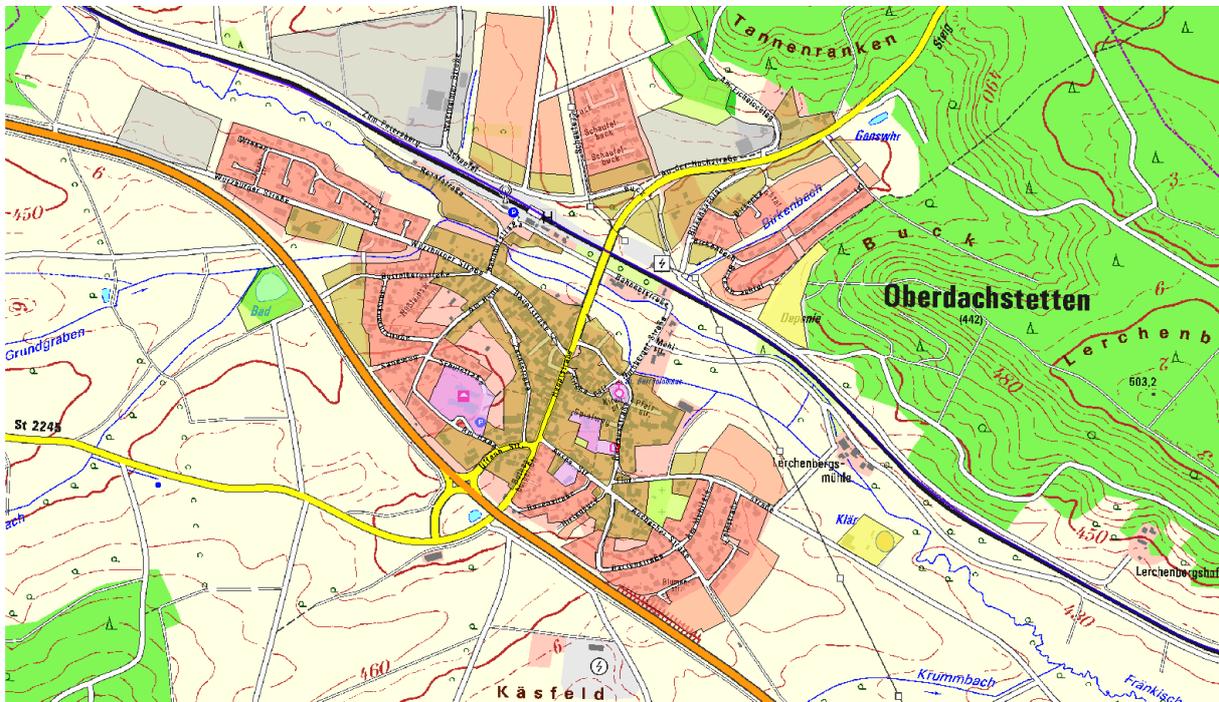


Abb. 5: Flächennutzungsplan von Oberdachstetten mit Bahnlinie Würzburg-Treuchtlingen (lila), Bundesstraße B13 (orange) und "Hochstraße" St 2245 (gelb)
(Quelle: Rauminformationssystem RIS-View)

Im **Hauptort Oberdachstetten** befinden sich in der Nähe der Bahnlinie Wohnhäuser hauptsächlich in folgenden Bereichen:

- A) Im Bereich des Bebauungsplans Oberdachstetten-West in der parallel zur Bahnlinie verlaufenden Wiesenstraße und der Würzburger Straße (Allgemeines Wohngebiet) liegen etwa 40 Wohnhäuser, die durch den Bahnlärm stark belastet sind - in der Mehrzahl Einfamilienhäuser - in einer Entfernung von ca. 100 m bis ca. 250 m zur Bahnlinie. Dazwischen befinden sich nur die Talauen der Fränkischen Rezat, so dass freie Schallabstrahlung stattfindet (s. Foto 1 auf S. 9).
- B) In der Nähe des Bahnhofs befinden sich in der in geringem Abstand zur Bahnlinie parallel zu ihr verlaufenden Rezatstraße und in der Bahnhofstraße jeweils ca. 10 Wohnhäuser älteren Baustils in einem Mischgebiet. Diese sind in der Rezatstraße nur durch die Straße und einen schmalen Grünstreifen von der Bahnlinie getrennt, in der Bahnhofstraße zum Teil unmittelbar an der Bahnlinie gelegen, und dadurch durch den Bahnlärm sehr stark belastet (s. Fotos 2 und 3 auf S. 9).

Regierung von Mittelfranken - SG 50 Technischer Umweltschutz
Lärmaktionsplan für Schienenwege in Oberdachstetten



Foto 1: Baugebiet Oberdachstetten-West



Foto 2: Wohnhäuser in der Rezatstraße



Foto 3: Wohnhäuser in der Bahnhofstraße

- C) Im Ortszentrum in der Hauptstraße und im Gebiet um die Evangelische Kirche (Kirchen-, Pfarr- und Nürnberger Straße) befinden sich insgesamt ca. 50 meist ältere Wohnhäuser in ca. 150 - 250 m Entfernung von der Bahnlinie und nur durch die Rezatauen von dieser getrennt. Aufgrund der freien Schallabstrahlung sind auch diese einer starken Belastung durch den Bahnlärm ausgesetzt (s. Fotos 4 und 5).
Einige Wohngebäude liegen entlang der Nürnberger Straße, die vom östlichen Rand des Ortszentrums aus senkrecht auf die Bahnlinie zu führt (in Foto 5 am linken Bildrand); das am nächsten zur Bahnlinie gelegene Wohnhaus ist nur ca. 60 m von dieser entfernt.



Foto 4: Wohnhäuser in der Hauptstraße, von der Straßenbrücke der St 2245 aus fotografiert



Foto 5: Wohnhäuser in der Nürnberger Straße (linker Bildrand), Kirchenstraße und Pfarrstraße
(Das Wohnhaus im Vordergrund gehört noch zur Bahnhofstraße.)

- D) Nördlich der Bahnlinie befinden sich im Geltungsbereich des Bebauungsplans Schaufelbuck ca. 35 Einfamilienhäuser, von denen etwa 5 durch den Bahnlärm stark belastet sind. Das nächstgelegene bereits gebaute Wohnhaus befindet sich in einer Entfernung von ca. 140 m von der Bahnlinie. Bei mehreren noch nicht bebauten Baugrundstücken ist die Entfernung zur Bahnlinie mit ca. 100 m noch geringer (Foto 6).
Auch die vereinzelt stehenden Wohngebäude an den nördlich der Bahnlinie unmittelbar parallel zu ihr führenden Straßen Schaufelbuck und Zum Petersberg sind durch den Bahnlärm stark belastet.



Foto 6: Wohnhäuser im Bereich des Bebauungsplans Schaufelbuck

- E) Ebenfalls nördlich der Bahnlinie wurden im Geltungsbereich des Bebauungsplans Birkenbachtal ca. 30 Einfamilienhäuser errichtet, von denen etwa 15 durch den Bahnlärm stark belastet sind. Das nächstgelegene Wohnhaus befindet sich in einer Entfernung von ca. 65 m von der Bahnlinie. Bei einigen noch nicht bebauten Baugrundstücken beträgt die Entfernung zur Bahnlinie nur ca. 30 m (Foto 7).



Foto 7: Wohnhäuser im Bereich des Bebauungsplans Birkenbachtal,
im Vordergrund das DB-Umspannwerk

Stark durch den Bahnlärm belastet sind auch die einzelnen Wohnhäuser in den südöstlich von Oberdachstetten gelegenen Weilern **Lerchenbergsmühle** und **Lerchenbergshof** in einer Entfernung zur Bahnlinie von ca. 50 m bzw. 150 m.

Im etwa 3 km südöstlich von Oberdachstetten gelegenen **Ortsteil Mitteldachstetten** (ca. 130 Einwohner, s. Abb. 2 auf S. 6) beträgt der Abstand der am nächsten zur Bahnlinie gelegenen Wohnhäuser ca. 180 m. Zwischen der Bahnlinie und der Ortschaft befinden sich nur die Talauen der Fränkischen Rezat, d. h. es herrscht freie Schallabstrahlung. Daher sind etwa 10 Wohnhäuser stark durch den Bahnlärm belastet (Foto 8, vgl. Ortsplan Abb. 2).



Foto 8: Ortsteil Mitteldachstetten mit Bahnlinie

Auch im **Ortsteil Dörflein** (ca. 40 Einwohner) sind etwa 10 Wohnhäuser durch den Bahnlärm stark belastet. Die nächstgelegenen Wohnhäuser haben eine Entfernung von nur ca. 75 m von der Bahnlinie (Foto 9, vgl. Ortsplan Abb. 2).



Foto 9: Ortsteile Dörflein (rechts) und Berglein (links im Hintergrund) mit Bahnlinie

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 gegen die Lärmbelastung aufzustellen.

Die EG-Richtlinie wurde durch das Gesetz vom 24. Juni 2005 (BGBl I S. 1794) in nationales Recht umgesetzt. Artikel 1 dieses Gesetzes fügt in das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) einen sechsten Teil - Lärminderungsplanung (§§ 47 a – f) - ein.

Nach § 47 c BImSchG sind bis zum 30.06.2007 für die Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern, Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr (ca. 16.400 Kfz/24 h), Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen pro Jahr und Großflughäfen Lärmkarten zu fertigen. Bis zum 18.07.2008 sind nach § 47 d BImSchG für diese Ballungsräume und Orte in der Nähe dieser Verkehrswege bei problematischen Lärmsituationen Lärmaktionspläne aufzustellen.

Für die kleineren Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern und Hauptverkehrswege mit der Hälfte des o. g. Verkehrsaufkommens gelten entsprechende Fristen bis 2012 bzw. 2013.

Die Lärmkarten und Lärmaktionspläne sind 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 Anforderungen an die Lärmkarten hat die Bundesregierung durch die Verordnung über die Lärmkartierung vom 06.03.2006 (34. BImSchV, BGBl. I, S. 516) festgelegt.

Lärmmessungen sind nach der 34. BImSchV nicht vorgesehen.

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

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

Die Ermittlung der Anzahl der durch Umgebungslärm belasteten Personen und die Größe der belasteten Flächen wird durch die vorläufige Berechnungsmethode VBEB vorgenommen:

- VBEB: Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm.

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

Der Dauerschallpegel L_{DEN} wird aus den Kenngrößen L_{Day} für den Zeitraum von 06.00 bis 18.00 Uhr, $L_{Evening}$ für den Zeitraum von 18.00 bis 22.00 Uhr und L_{Night} für den Zeitraum von 22.00 bis 06.00 Uhr ermittelt; die höhere Störwirkung von Geräuschen in den Abend- und Nachtstunden wird dabei durch Zuschläge berücksichtigt.

Gemäß § 47 e Abs. 3 BImSchG ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig für die Ausarbeitung der Lärmkarten für Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes.

Nach Art. 8 a des Bayerischen Immissionsschutzgesetzes (BayImSchG) ist das Landesamt für Umwelt zuständig für die Ausarbeitung der übrigen Lärmkarten.

Die Aufstellung von Lärmaktionsplänen für Bundesautobahnen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen - auch innerhalb der Ballungsräume - wurde den Regierungen übertragen. Bei den Gemeinden verbleibt die Aufgabe der Aktionsplanung an Bundes- und Staatsstraßen und in Ballungsräumen.

Auslösewerte für Lärmaktionspläne sind weder durch die EU noch durch die Bundesregierung gesetzlich festgelegt. Um die Lärmaktionsplanung auf die Lärmbrennpunkte zu fokussieren, empfiehlt das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit als Anhaltswerte die Überschreitung

- eines 24-Stunden-Wertes L_{DEN} von größer **70 dB(A)** und
- eines Nachtwertes L_{Night} von größer **60 dB(A)**

zu Grunde zu legen, wenn gleichzeitig mehr als 50 Bürger betroffen sind. Ab diesen Werten wird eine Aktionsplanung in Erwägung gezogen.

Den Regierungen wurden diese Anhaltswerte verwaltungsintern vorgegeben.

Lärmaktionspläne der Regierungen für Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, die Maßnahmen mit Einfluss auf den Eisenbahnverkehr vorsehen, bedürfen des Einvernehmens des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie; Lärmaktionspläne der Regierungen bedürfen ferner des Einvernehmens der betroffenen Gemeinden (Art. 8 a Abs. 2 BayImSchG).

Die Bahn AG als Betreiberin des Schienennetzes kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung ohne Zustimmung nicht zu Schallschutzmaßnahmen verpflichtet werden. Lediglich beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenverkehrswegen ist die Bahn AG verpflichtet, Schallschutzmaßnahmen wie sie sich aus den Bestimmungen der „Verkehrslärmschutzverordnung“ (16. BImSchV) und der „Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung“ (24. BImSchV) ergeben, durchzuführen.

2.2 Lärmschutz bei neuen und wesentlich geänderten Verkehrswegen

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

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche 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. Vorsorgengrenzwerte) nach § 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung vom 12.06.1990 (16. BImSchV, BGBl. I S. 1036) konkretisiert.

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, Kern- und Dorfgebiete:	tags: 64 dB(A)	nachts: 54 dB(A)
Gewerbegebiete:	tags: 69 dB(A)	nachts: 59 dB(A)

Als Tag gilt jeweils der Zeitraum von 06.00 Uhr bis 22:00 Uhr, als Nacht der Zeitraum von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr.

Nach § 3 der Verkehrslärmschutzverordnung sind die Beurteilungspegel für Straßen nach Anlage 1 und für Schienenwege nach Anlage 2 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) bzw. der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03 - Ausgabe 1990).

Bei der Lärmaktionsplanung wird die Lärmbelastung durch Schienenfahrzeuge nach der VBUSch ermittelt. Da sich dieses Berechnungsverfahren von der nach nationalem Recht anzuwendenden „Schall 03“ deutlich unterscheidet, können die Ergebnisse zum Teil erheblich abweichen. Allein wegen des gemäß der "Schall 03" anzuwendenden „Schienenbonus“ ergeben sich nach nationalem Recht i. d. R. um 5 dB(A) niedrigere Immissionspegel als nach der VBUSch.

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 Verkehrswegen gewährt werden, wenn außen vor Wohn- und Aufenthaltsräumen die folgenden Immissionsgrenzwerte überschritten werden:

Krankenhäuser, Kurheime, Altenheime, Wohn- und Kleinsiedlungsgebiete:	tags: 70 dB(A)	nachts: 60 dB(A)
Mischgebiete, Kern- und Dorfgebiete:	tags: 72 dB(A)	nachts: 62 dB(A)
Gewerbegebiete:	tags: 75 dB(A)	nachts: 65 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 06.00 Uhr.

Die Bahn AG führt seit geraumer Zeit auf freiwilliger Basis ein Lärmsanierungsprogramm an Bundesschienenwegen durch, bei dem auch Kommunen in Bayern – ohne Rechtsanspruch – in den Genuss von Schallschutzmaßnahmen kommen können. Einzelheiten regelt die Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes (VkBf. 2005, S. 176). Näheres hierzu finden Sie im Internetauftritt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung unter www.bmvbs.de.

Die Berechnungen für die Lärmsanierung erfolgen nach den Vorgaben der "Schall 03". Bei der Lärmaktionsplanung wird die Lärmbelastung durch Schienenfahrzeuge nach der VBUSch ermittelt. Daher können die Ergebnisse von denen der nach nationalem Recht nach der „Schall 03“ ermittelten Lärmbelastung zum Teil erheblich abweichen. Allein wegen des sogenannten „Schienenbonus“ ergeben sich nach nationalem Recht i. d. R. um 5 dB(A) niedrigere Immissionspegel als nach der VBUSch.

3. Lärmbelastung in Oberdachstetten

3.1 Isophonenkarten

Die Lärmimmissionen von Schienenverkehrswegen werden unter Berücksichtigung der durchschnittlichen jährlichen Verkehrsbelastung und weiterer Parameter (Zugart, Zuglänge, Geschwindigkeit, Fahrbahnart, etc.) nach einem festgelegten Berechnungsverfahren, der VBUSch, berechnet (vgl. Kap. 2.1).

Die Ergebnisse der Lärmkartierung an Schienenwegen des Bundes liegen in Form von Lärmkarten mit einer flächenhaften Isophonendarstellung der Lärmpegel für 24 Stunden (L_{DEN}) bzw. für die Nacht (L_{Night}) sowie als statistische Auswertung zur Lärmbetroffenheit vor.

Die folgenden Abbildungen zeigen die äquivalenten Dauerschallpegel für den Bereich der Gemeinde Oberdachstetten als Isophonenbänder für die Zeiträume Tag-Abend-Nacht als L_{DEN} (Day, Evening, Night) und für die Nacht als L_{Night} (vgl. Kap. 2.1).

Die Lärmkarten des Eisenbahn-Bundesamtes sind im Internet unter der Adresse <http://laermkartierung.eisenbahn-bundesamt.de> abrufbar. Hier finden Sie auch nähere Informationen zu den physikalischen Grundlagen und Berechnungsverfahren der Lärmkartierung.

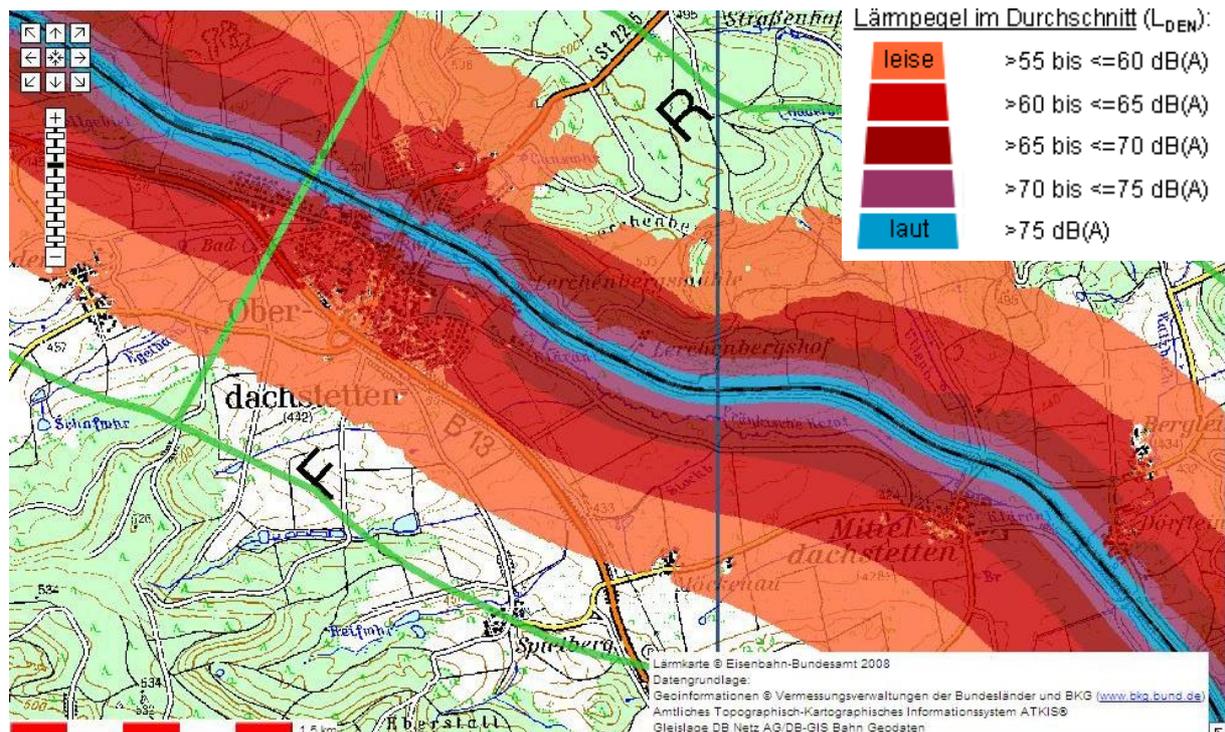


Abb. 6: Isophonenkarte Schienenlärm 24-Stunden L_{DEN} in Oberdachstetten
Datengrundlage: © Eisenbahn-Bundesamt 2008

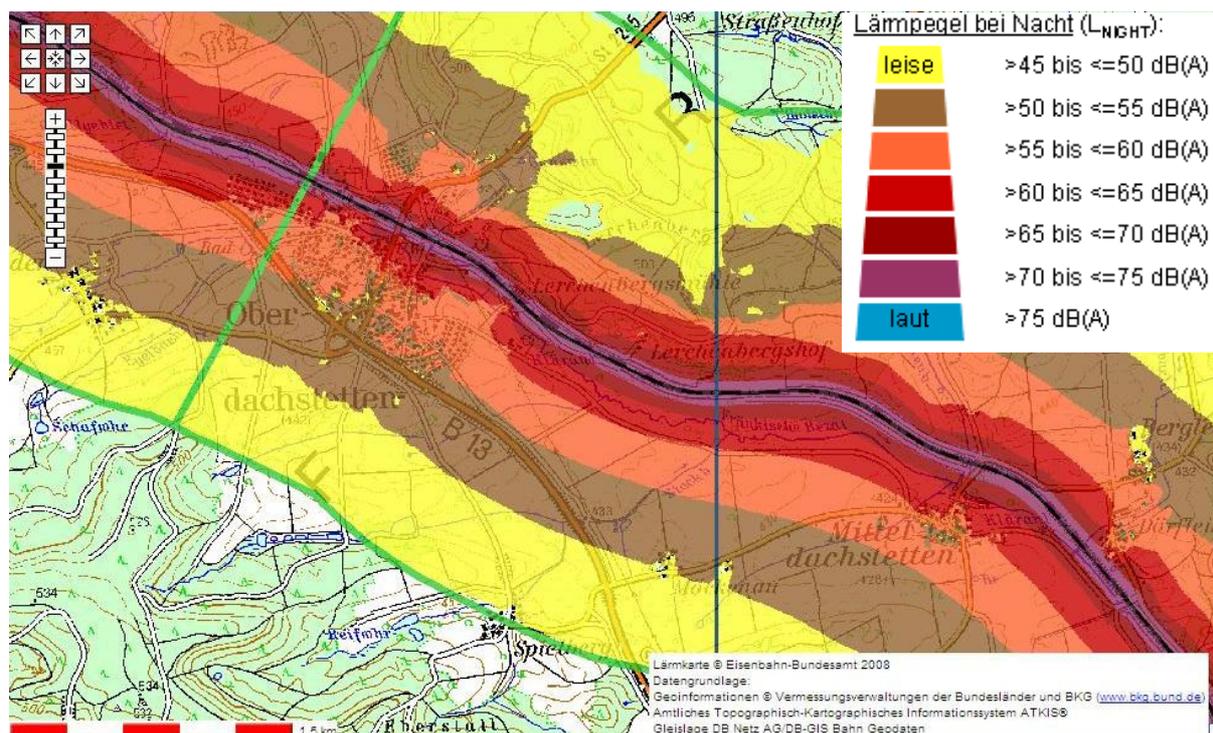


Abb. 7: Isophonenkarte Schienenlärm 8-Stunden L_{Night} in Oberdachstetten
Datengrundlage: © Eisenbahn-Bundesamt 2008

Als stark vom Schienenlärm belastet gelten Wohngebäude, die ganztags $L_{\text{DEN}} > 70$ dB(A) und in der Nachtzeit $L_{\text{Night}} > 60$ dB(A) ausgesetzt sind.

Die Werte für den L_{Night} sind in Oberdachstetten auf Grund der geringeren Verkehrsbelastung nachts durchwegs um ca. 6 dB(A) geringer als die für den L_{DEN} . Da jedoch der Auslösewert für den L_{Night} um 10 dB(A) niedriger ist als der für den L_{DEN} , wird - wie auch der Vergleich der Darstellungen für den L_{DEN} und den L_{Night} zeigt - bei allen Wohngebäuden, an denen der Auslösewert für den L_{DEN} von 70 dB(A) überschritten ist, auch der L_{Night} -Auslösewert von 60 dB(A) überschritten. Deshalb kann sich im Folgenden die Erörterung der Situation auf die Belastung in der Nachtzeit beschränken.

Wie die Detailkarte (Abb. 8 auf der folgenden Seite) zeigt, erstreckt sich der durch den Bahnlärm stark belastete Bereich mit einem Lärmpegel nachts über 60 dB(A) im Wesentlichen auf das Wohngebiet Oberdachstetten-West, die Wohnhäuser in der Nähe des Bahnhofs, den nördlichen Bereich des Ortszentrums sowie die nördlich der Bahnlinie gelegenen Wohngebiete Schaufelbuck und Birkenbachtal (vgl. Kap. 1.3).

Die am stärksten vom Schienenlärm belasten Wohngebäude (L_{Night} von bis zu 82 dB(A)) befinden sich hauptsächlich in der Nähe des Bahnhofs in den entlang der Bahnlinie angelegten Straßenzügen (Bahnhofsstraße und Rezatstraße) und liegen direkt an der Bahnlinie bzw. sind nur durch die Straße von dieser getrennt. Auch einige direkt an der Bahnlinie gelegene Wohngebäude in den Straßen Schaufelbuck und Zum Petersberg sowie in der Nürnberger Straße sind mit einem L_{Night} von 70 bis 75 dB(A) sehr stark vom Schienenlärm belastet.

Im Bereich des Bebauungsplanes Oberdachstetten-West ist die nördliche Häuserzeile nur ca. 100 m von der Bahnlinie entfernt, wodurch bei etwa 40 Wohnhäusern der Auslösewert für L_{Night} von 60 dB(A) überschritten wird (L_{Night} bis 66 dB(A)). Auch im Bereich der Bebauungspläne Schaufelbuck und Birkenbachtal liegt an den der Bahnlinie nächstgelegenen Wohnhäusern ein L_{Night} von bis zu 68 dB(A) vor.

Das Ortszentrum befindet sich in etwas größerer Entfernung südlich der Rezatauen, wodurch nur die nördlichsten Wohnhäuser einen L_{Night} von etwas über 60 dB(A) aufweisen.

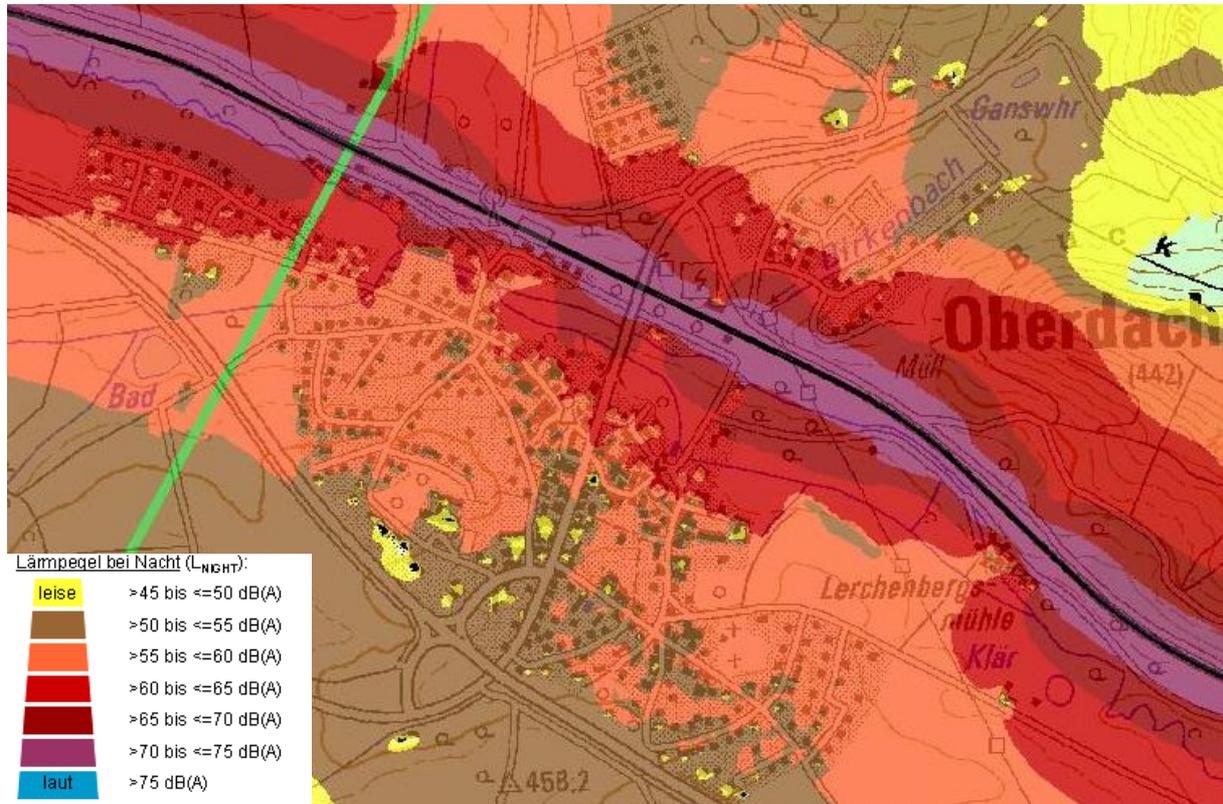


Abb. 8: Isophonenkarte Schienenlärm 8-Stunden L_{Night} in Oberdachstetten (Hauptort)
Datengrundlage: © Eisenbahn-Bundesamt 2008

In den südöstlich von Oberdachstetten gelegenen Ortsteilen Mitteldachstetten und Dörflein sind jeweils etwa 10 Wohnhäuser mit einem L_{Night} von 60 bis 67 dB(A) durch den Schienenlärm belastet (s. Abb. 9).

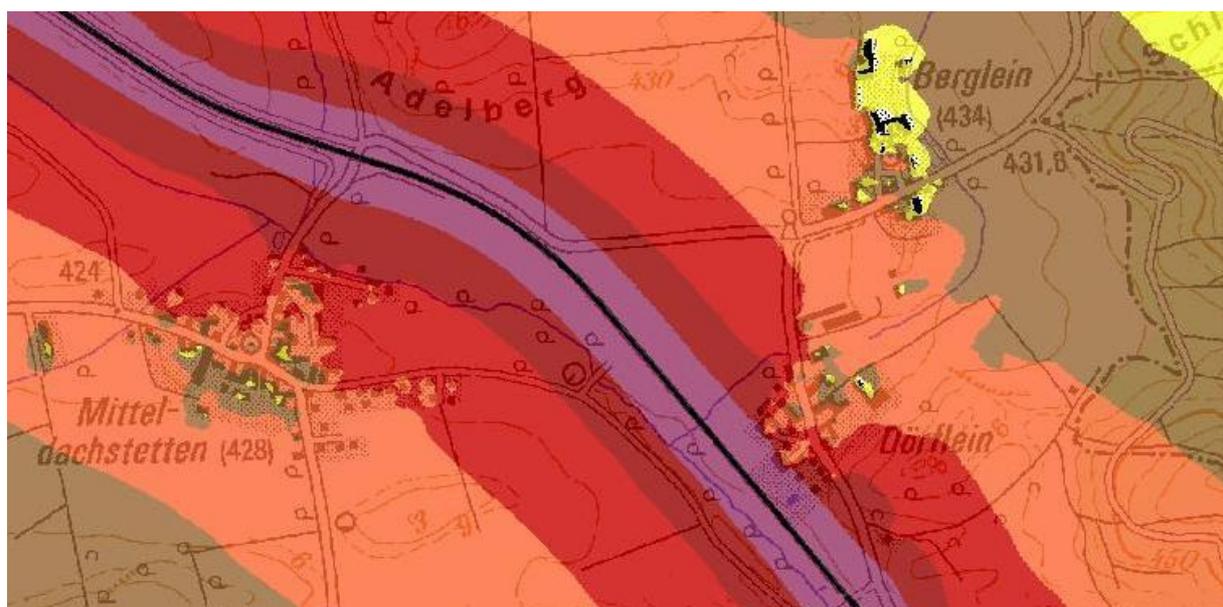


Abb. 9: Isophonenkarte Schienenlärm 8-Stunden L_{Night} in den Ortsteilen Mitteldachstetten u. Dörflein
(Datengrundlage: © Eisenbahn-Bundesamt 2008)

3.2 Anzahl der betroffenen Personen

Die Einwohnerzahlen pro Gebäude waren für die Berechnungen in der Regel nicht verfügbar. Die Anzahl der belasteten Einwohner wurde durch das Eisenbahn-Bundesamt nach der "Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm" (VBEB) auf Grundlage der Wohnfläche pro Gebäude ermittelt (vgl. Kap. 2.1).

L _{DEN}	
Pegelbereich [dB(A)]	belastete Einwohner
55 < L _{DEN} ≤ 60	930
60 < L _{DEN} ≤ 65	880
65 < L _{DEN} ≤ 70	290
70 < L _{DEN} ≤ 75	60
L _{DEN} > 75 dB(A)	40
L _{DEN} > 70 dB(A)	100

L _{Night}	
Pegelbereich [dB(A)]	belastete Einwohner
45 < L _{Night} ≤ 50	550
50 < L _{Night} ≤ 55	1050
55 < L _{Night} ≤ 60	720
60 < L _{Night} ≤ 65	220
65 < L _{Night} ≤ 70	50
L _{Night} > 70 dB(A)	30
L _{Night} > 60 dB(A)	300

Datengrundlage: © Eisenbahn-Bundesamt 2008

Mit dieser Berechnungsmethode ergeben sich im Falle von Oberdachstetten offensichtlich zu hohe Zahlen für die belasteten Einwohner. So liegt die Summe der "belasteten Einwohner nachts" mit 2620 deutlich höher als die Einwohnerzahl der gesamten Gemeinde. Da die Gemeinde Oberdachstetten nur 1675 Einwohner hat und diese nicht alle vom Bahnlärm betroffen sind, müssen die tatsächlichen Zahlen der belasteten Einwohner weitaus geringer sein.

3.3 Von Umgebungslärm belastete Flächen und geschätzte Zahl der belasteten Wohnungen, Schul- und Krankenhausgebäude

Pegelbereich	belastete Fläche	belastete Wohnungen	belastete Schulgebäude	belastete Krankenhausgebäude
L _{DEN} > 55 dB(A)	13,78 km ²	1037	3	0
L _{DEN} > 65 dB(A)	4,55 km ²	177	0	0
L _{DEN} > 75 dB(A)	0,98 km ²	15	0	0

Datengrundlage: © Eisenbahn-Bundesamt 2008

Anmerkung: Bei der Auswertung der betroffenen Schulen und Krankenhäuser wurden alle Einzelgebäude betrachtet. Bei einem Schulkomplex aus drei Gebäuden wurden somit drei Schulgebäude in die Auswertung einbezogen.

4. Lärminderungsmaßnahmen

4.1 Vorhandene oder bereits geplante Maßnahmen

Eine Lärmsanierung der Eisenbahnstrecke Würzburg-Treuchtlingen im Bereich der Gemeinde Oberdachstetten durch die DB AG ist noch nicht erfolgt und auch nicht zeitnah vorgesehen.

Auch von Seiten der Gemeinde Oberdachstetten wurden bisher keine Maßnahmen durchgeführt, um den von der Bahnlinie ausgehenden Lärm zu mindern.

Im Bebauungsplan Oberdachstetten-West war ursprünglich ein Lärmschutzwall vorgesehen, jedoch haben die Anwohner auf diesen "Fremdkörper" in den Rezatauen verzichtet.

Im Bebauungsplan Schaufelbuck sind für die südliche und östliche Bauzeile Vorkehrungen für den Schallschutz (z. B. Anordnung der besonders ruhebedürftigen Räume an der schallabgewandten Gebäudeseite, Einbau von Fenstern und Türen mit erhöhter Luftschalldämmung) vorgeschrieben.

Im Bebauungsplan Birkenbachtal ist an der Südseite ein Lärmschutzwall in Teilbereichen eingeplant, aber noch nicht errichtet.

4.2 Grundsätzlich mögliche Maßnahmen

Folgende Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung bieten sich grundsätzlich an:

- a) Einsatz lärmarmen Fahrzeuge
- b) Reduzierung der Geschwindigkeiten
- c) Abstandsvergrößerung
- d) Lärmschutzwälle, -wände oder Kombinationen davon
- e) Verglasung von Gebäudezwischenräumen
- f) Vorgelagerte, nicht schutzwürdige Bebauung
- g) Schalltechnische Optimierung der Gleise oder des Gleisbettes
- h) Passiver Schallschutz (Lärmschutzfenster etc.)
- i) Festlegungen im Rahmen der Bauleitplanung (lärmorientierte Bebauung etc.)

a) Lärmindernde Maßnahmen an Schienenfahrzeugen, insbesondere an Güterwaggons, sind derzeit in der Erprobung und dürften zukünftig verstärkt zum Einsatz kommen. Gerade der Einsatz lärmarmen Bremssysteme an Güterwaggons soll laut Aussage des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) mittelfristig zu deutlichen Pegelminderungen führen (s. hierzu Internetauftritt des BMVBS www.bmvbs.de oder unter www.leiser-gueterverkehr.de).

Im Rahmen eines Pilotprojektes sollen bis zu 5.000 vorhandene Güterwaggons auf lärmarme Bremssysteme umgerüstet werden. Des Weiteren soll durch eine emissionsabhängige Trassenpreisgestaltung ein Anreiz geschaffen werden, weitere Güterzugwaggons schallschutztechnisch zu optimieren. Angesichts von derzeit ca. 180.000 in Deutschland registrierten Güterwaggons (ca. 600.000 bis 700.000 in Europa) kann eine Umsetzung dieser Maßnahme nur in einem längeren Zeitrahmen und unter Einbindung aller beteiligter Logistikunternehmen, wenn möglich auf internationaler Basis, zum Erfolg führen.

Neben neuen Bremssystemen werden im Rahmen des Konjunkturprogramms II auch andere Maßnahmen an den Fahrzeugen, wie Radabsorber und neue Drehgestelle, sowie an der Schiene erprobt.

b) Für einen Eingriff in den Bahnverkehr (Verminderung der Zugzahlen, Nachtfahrverbote, Geschwindigkeitsbegrenzungen etc.) aus Lärmschutzgründen gibt es derzeit keine rechtliche Handhabe. Eine derartige Forderung ist bei der derzeitigen Gesetzeslage nicht durchsetzbar.

c) Für die Eisenbahnstrecke Würzburg-Treuchtlingen sind keine Pläne bekannt, die eine Verschiebung der Trasse zum Inhalt haben. Eine Abstandsvergrößerung zwischen Bahntrasse und Wohnbereichen als Lärminderungsmaßnahme scheidet damit aus.

d) Durch die Errichtung von Lärmschutzwänden bzw. Lärmschutzwällen kann, je nach Lage, Höhe und Länge der Wand, eine Pegelminderung von bis zu 10 dB(A) erzielt werden. Am wirksamsten wäre eine derartige Einrichtung in unmittelbarer Nähe zum Gleis. Konkrete Pläne, eine Lärmschutzwand oder einen Lärmschutzwall zu errichten, sind nicht bekannt.

e) Die Verglasung von Gebäudewohnbereichen bietet sich nur in günstig gelagerten Einzelfällen bei nahe nebeneinander stehenden Gebäuden als wirksame Schutzmaßnahme für die dahinter liegenden Gebäude an. Sie ist für die erste, der Bahnlinie am nächsten gelegene Häuserzeile unwirksam.

f) Für eine vorgelagerte, nicht schutzwürdige Bebauung aus Gründen des Lärmschutzes muss ausreichend bebaubarer Zwischenraum und ein wirtschaftliches Interesse an den zu errichtenden Gebäuden vorhanden sein, da ansonsten die Errichtung einer Lärmschutzwand bzw. eines Lärmschutzwalles die kostengünstigere Lösung darstellt.

g) Eine gewisse Lärminderung könnte durch das sog. "besonders überwachte Gleis" erfolgen. Hierbei werden durch häufigeres Abschleifen der Schienen kleine Unebenheiten in der Schienenoberfläche geglättet, was zu einer Reduzierung der Laufgeräusche der Räder führt. Das Abschleifen der Gleise sorgt jedoch nicht für eine dauerhafte Lärmreduzierung, sondern muss häufig (mehrmals pro Jahr) wiederholt werden, wobei es durch das nächtliche Abschleifen zu zusätzlichen Lärmbelastungen kommt. Diese Maßnahme wird im Bereich der Gemeinde Oberdachstetten bisher nicht angewandt.

h) 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.

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

Die Zuständigkeit für die fachrechtliche Bewertung und Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes liegt fast ausschließlich beim Bundesverkehrsministerium, beim Eisenbahn-Bundesamt sowie bei der DB Netz AG. Lediglich einzelne, in die kommunale Planungshoheit fallende Maßnahmen, wie z. B. die Bauleitplanung, können unmittelbar in einen Lärmaktionsplan eingebracht und umgesetzt werden.

4.3 Realisierbare Maßnahmen in Oberdachstetten

Die am stärksten vom Schienenlärm belasten Wohngebäude befinden sich hauptsächlich in der Nähe des Bahnhofs in den unmittelbar parallel zur Bahnlinie gelegenen Straßenzügen Bahnhofstraße und Rezatstraße. Um diese Häuser wirksam abzuschirmen, wäre die Errichtung einer Lärmschutzwand entlang der Bahnlinie mit einer Länge von ca. 700 m (vom westlichen Ende der Rezatstraße bis zur Straßenbrücke der St 2245) zu empfehlen. Mit einer Verlängerung um weitere ca. 600 m in östlicher Richtung würde diese Lärmschutzwand auch das in etwas größerer Entfernung südlich der Rezatauen gelegene Ortszentrum, dessen nördlichste Wohnhäuser einen L_{Night} von etwas über 60 dB(A) aufweisen, vom Schienenlärm abschirmen.

Für eine Lärmschutzwand wären Kosten in Höhe von ca. 300 €/m² Wandfläche anzusetzen. Bei einem vorhandenen Verkehrsweg besteht jedoch kein Rechtsanspruch auf die Errichtung von Lärmschutzwänden gegenüber der Bahn AG.

Für die direkt an der Bahnlinie gelegenen vereinzelt Wohngebäude in den Straßen Schaufelbuck und Zum Petersberg sowie in der Nürnberger Straße bietet sich der Einbau von Lärmschutzfenstern (ggf. verbunden mit Zwangsbelüftungsanlagen) an, um zumindest innerhalb der Wohnungen gesunde Wohnverhältnisse zu schaffen. Ebenso bietet sich wegen der wenigen betroffenen Einwohner für die jeweils ca. 10 stark belasteten Wohnhäuser in den Ortsteilen Mitteldachstetten und Dörflein sowie in den Weilern Lerchenbergsmühle und Lerchenbergshof, an denen der Auslösewert nachts von 60 dB(A) überschritten wird, der Einbau von Lärmschutzfenstern an. Auch für den Einbau von Lärmschutzfenstern besteht jedoch bei einem vorhandenen Verkehrsweg kein Rechtsanspruch.

Durch das "besonders überwachte Gleis" könnte der Schienenlärm um bis zu 3 dB(A) gemindert werden. Die Kosten belaufen sich hierbei auf ca. 10 € pro m Gleis und Jahr. Die technische Durchführbarkeit wäre ggf. zu prüfen. Auch hier besteht jedoch kein rechtlicher Anspruch auf Durchführung dieser Maßnahme.

Maßnahmen im Rahmen der Bauleitplanung:

Wie bereits in Kapitel 4.1 erwähnt, hat die Gemeinde Oberdachstetten in Bebauungsplänen teilweise bereits Festsetzungen zum Schutz der Anwohner vor dem Bahnlärm getroffen. Die in den Bebauungsplänen festgesetzten Maßnahmen wurden jedoch größtenteils noch nicht ausgeführt.

Im Bereich des Bebauungsplanes Oberdachstetten-West ist die nördliche Häuserzeile in der Wiesenstraße nur ca. 100 m von der Bahnlinie entfernt. Dort war ursprünglich ein - aus der Sicht des Lärmschutzes erforderlicher - Lärmschutzwall vorgesehen, jedoch haben die Anwohner auf diesen "Fremdkörper" in den Rezatauen verzichtet. Alternativ dazu könnte untersucht werden, ob der Bau einer niedrigen, sogenannten schienennahen Lärmschutzwand möglich und ausreichend ist.

Im Bebauungsplan Schaufelbuck ist die südliche Bauzeile als Mischgebiet ausgewiesen. Dieser Bereich ist bis auf ein Wohnhaus noch nicht bebaut. Dort errichtete Gewerbegebäude (evtl. mit Gebäudewandwänden) oder ein Lärmschutzwall könnten für eine wirksame Abschirmung der weiter entfernt liegenden Wohnhäuser sorgen. Zudem sind in dem Bebauungsplan für die südliche und östliche Bauzeile Vorkehrungen für den Schallschutz vorgeschrieben (z. B. Anordnung der besonders ruhebedürftigen Räume an der schallabgewandten Gebäudeseite, Einbau von Fenstern und Türen mit erhöhtem Schalldämmmaß).

Im Bebauungsplan Birkenbachtal ist an der Südseite ein Lärmschutzwall in Teilbereichen eingeplant, aber noch nicht gebaut. Auf Grund der äußerst geringen Entfernung einiger Baugrundstücke von der Bahnlinie (z. T. nur ca. 30 m) ist dieser dringend erforderlich und sollte baldmöglichst - eventuell in abgewandelter Form hinter dem DB Umspannwerk - errichtet werden.

Der Lärmschutz im Bereich der genannten Bebauungspläne ist, wie in den Festsetzungen der Bebauungspläne festgelegt, durch die Gemeinde sicherzustellen.

Bei künftigen Bebauungsplänen in der Nähe der Bahnlinie sind Maßnahmen zum Schutz der Anwohner vor dem Bahnlärm verstärkt zu berücksichtigen.

5. Öffentliche Anhörung und Beteiligung der Öffentlichkeit

5.1 Information und Beteiligung der Öffentlichkeit

Der Entwurf des Lärmaktionsplanes für die Gemeinde Oberdachstetten vom Juli 2011 war in der Zeit vom 01.09.2011 bis zum 28.09.2011 bei der Regierung von Mittelfranken und bei der Gemeinde Oberdachstetten öffentlich ausgelegt. Außerdem war der Entwurf in dieser Zeit auf den Seiten der Regierung von Mittelfranken im Internet einzusehen.

Die Auslegung wurde im Amtsblatt der Regierung von Mittelfranken Nr. 17/2011 vom 19.08.2011 bekannt gemacht. Außerdem wurde auf die Öffentlichkeitsbeteiligung auf den Internetseiten der Regierung von Mittelfranken hingewiesen.

In der Zeit vom 01.09.2011 bis zum 13.10.2011 konnten Vorschläge und Anregungen zum ausliegenden Entwurf eingereicht werden.

5.2 Bewertung der Bürgervorschläge

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gingen keine Stellungnahmen ein.

6. Maßnahmenverwirklichung

Im Jahre 2010 waren in Deutschland ca. 13.000 neuere Güterwaggons mit lärmarmen Bremssystemen registriert.

Die Umrüstung vorhandener Güterwaggons mit lärmarmen Bremssystemen wird derzeit in Angriff genommen. 5.000 Güterwaggons sollen im Rahmen eines Pilotprojektes mit diesen Systemen ausgestattet werden.

Insgesamt sind in Deutschland ca. 150.000 bis 180.000 Güterwaggons umzurüsten. Die Kosten hierfür belaufen sich lt. Bundesverkehrsministerium auf ca. 700 Mio. Euro. Bei Verwendung des wesentlich günstigeren Systems "LL-Sohle" würden sich diese Kosten auf ca. 300 Mio. Euro reduzieren, dieses System besitzt derzeit jedoch noch keine Zulassung.

Mittelfristig könnte durch die Umrüstung der bestehenden Güterwaggonflotte bzw. durch die Anschaffung neuer, lärmarmer Güterwaggons eine Lärminderung von bis zu 10 dB(A) erzielt werden.

Um die Umrüstung auf freiwilliger Basis zu beschleunigen, soll ab Ende 2012 ein lärmabhängiges Trassenpreissystem eingeführt werden.

Im Rahmen eines freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes werden an Bundesfernstraßen und an Eisenbahnstrecken des Bundes Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt (Lärmschutzwände bzw. -wälle, Lärmschutzfenster). Für Maßnahmen an Eisenbahnstrecken stehen derzeit pro Jahr 100 Millionen Euro zur Verfügung, die nach einem vorgegebenen Vergabeschlüssel, abhängig von der Anzahl der betroffenen Personen und der Höhe des Lärmpegels, verteilt werden.

Entsprechend dem bundesweiten Gesamtkonzept sind solche Streckenabschnitte bevorzugt zu sanieren, bei denen die Wirkung von Lärmschutzmaßnahmen besonders hoch ist. Die Orte zwischen Lehrberg und Ippesheim an der Bahnlinie 5321 Würzburg-Treuchtlingen sind in der Anlage 3 zum Gesamtkonzept mit einer relativ niedrigen Priorisierungskennzahl enthalten. Deshalb kann mit einer kurzfristigen Umsetzung von Sanierungsmaßnahmen im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms des Bundes leider nicht gerechnet werden.

Zusammenfassung

(Angaben nach Anhang VI der Richtlinie 2002/49/EG)

Lärmaktionsplan für Schienenwege in Oberdachstetten

1. Beschreibung der Eisenbahnstrecke:

Fernverbindungen (ICE) Hamburg/Bremen - Würzburg - Treuchtlingen - München
Regionalverbindungen Würzburg - Ansbach - Treuchtlingen
Güterzugverbindungen Nord-Mitteldeutschland - Würzburg - Treuchtlingen - Südbayern - Alpen-Transit

2. Umgebung der Bahnstrecke:

Die Gemeinde Oberdachstetten liegt 18 km nördlich von Ansbach im Tal der Fränkischen Rezat, durch das als Haupt-Verkehrsachsen die Eisenbahnstrecke Würzburg-Treuchtlingen und die Bundesstraße 13 verlaufen. Das zwischen der Bahnlinie und der Bundesstraße eingeschlossene Ortszentrum von Oberdachstetten ist sehr stark vom Verkehrslärm belastet.

3. Durchgeführte Lärmschutzmaßnahmen:

Seitens der Bahn AG wurden in Flachsländern noch keine gezielten Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt. Im derzeitigen Lärmsanierungsprogramm der Bahn ist die Gemeinde Oberdachstetten nur nachrangig aufgeführt.

Von Seiten der Gemeinde Oberdachstetten wurden in Bebauungsplänen Maßnahmen zum Schutz vor Bahnlärm zum Teil eingeplant, bisher jedoch noch nicht durchgeführt.

4. Berechnungs- oder Messmethoden:

Die durchgeführten Berechnungen erfolgten nach den Vorgaben der 34. BImSchV, der VBUSch sowie der VBEB.

5. Ermittelte Lärmbelastung:

L _{DEN}	
Pegelbereich [dB(A)]	belastete Einwohner
55 < L _{DEN} ≤ 60	930
60 < L _{DEN} ≤ 65	880
65 < L _{DEN} ≤ 70	290
70 < L _{DEN} ≤ 75	60
L _{DEN} > 75 dB(A)	40
L _{DEN} > 70 dB(A)	100

L _{Night}	
Pegelbereich [dB(A)]	belastete Einwohner
45 < L _{Night} ≤ 50	550
50 < L _{Night} ≤ 55	1050
55 < L _{Night} ≤ 60	720
60 < L _{Night} ≤ 65	220
65 < L _{Night} ≤ 70	50
L _{Night} > 70 dB(A)	30
L _{Night} > 60 dB(A)	300

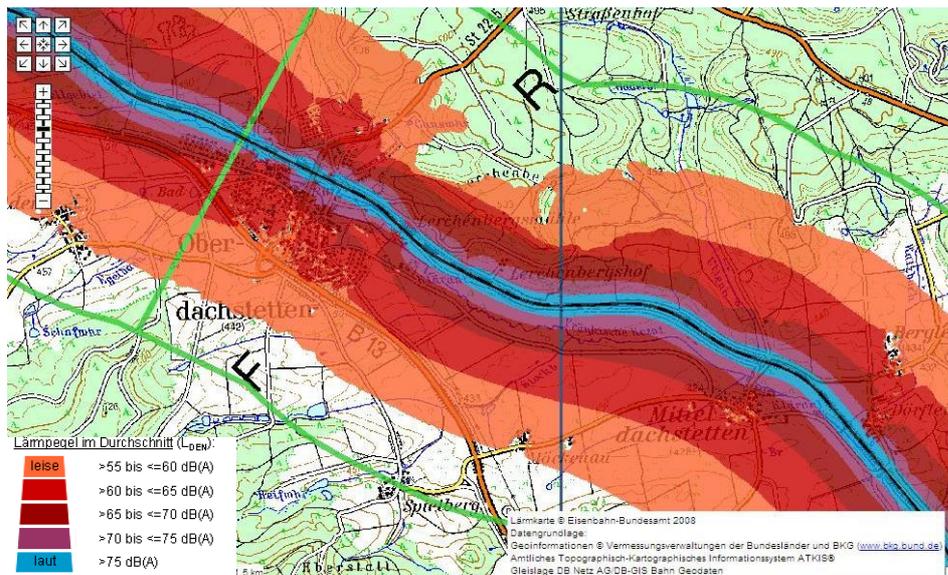
Datengrundlage: © Eisenbahn-Bundesamt 2008
(Zahlen auf 100 gerundet, 0* entspricht < 50)

Regierung von Mittelfranken - SG 50 Technischer Umweltschutz
Lärmaktionsplan für Schienenwege in Oberdachstetten

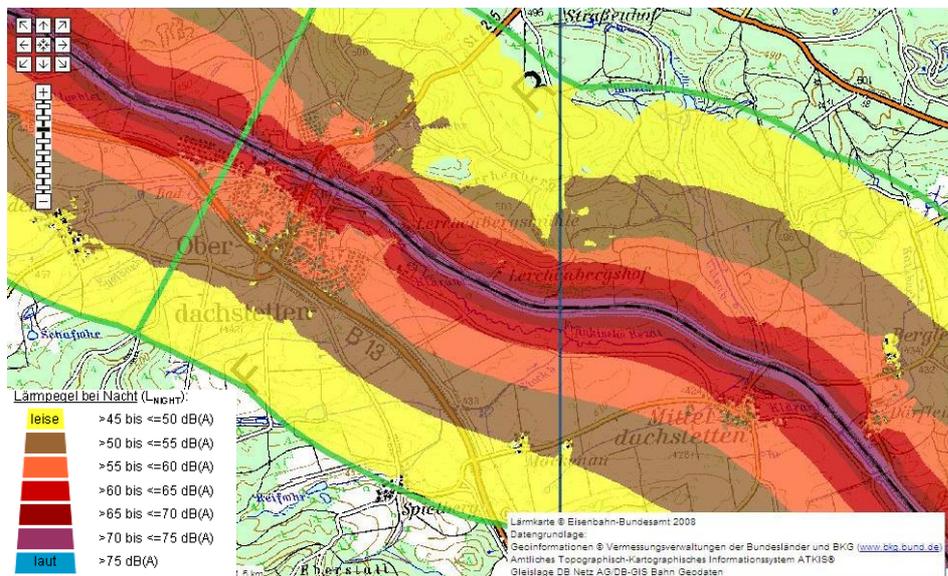
Pegelbereich	belastete Fläche	belastete Wohnungen	belastete Schulgebäude	belastete Krankenhausbauwerke
$L_{DEN} > 55 \text{ dB(A)}$	13,78 km ²	1037	3	0
$L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$	4,55 km ²	177	0	0
$L_{DEN} > 75 \text{ dB(A)}$	0,98 km ²	15	0	0

Datengrundlage: © Eisenbahn-Bundesamt 2008

6. Isophonenkarten:



Schienenlärm 24-Stunden L_{DEN}



Schienenlärm 8-Stunden L_{Night}

Datengrundlage: © Eisenbahn-Bundesamt 2008