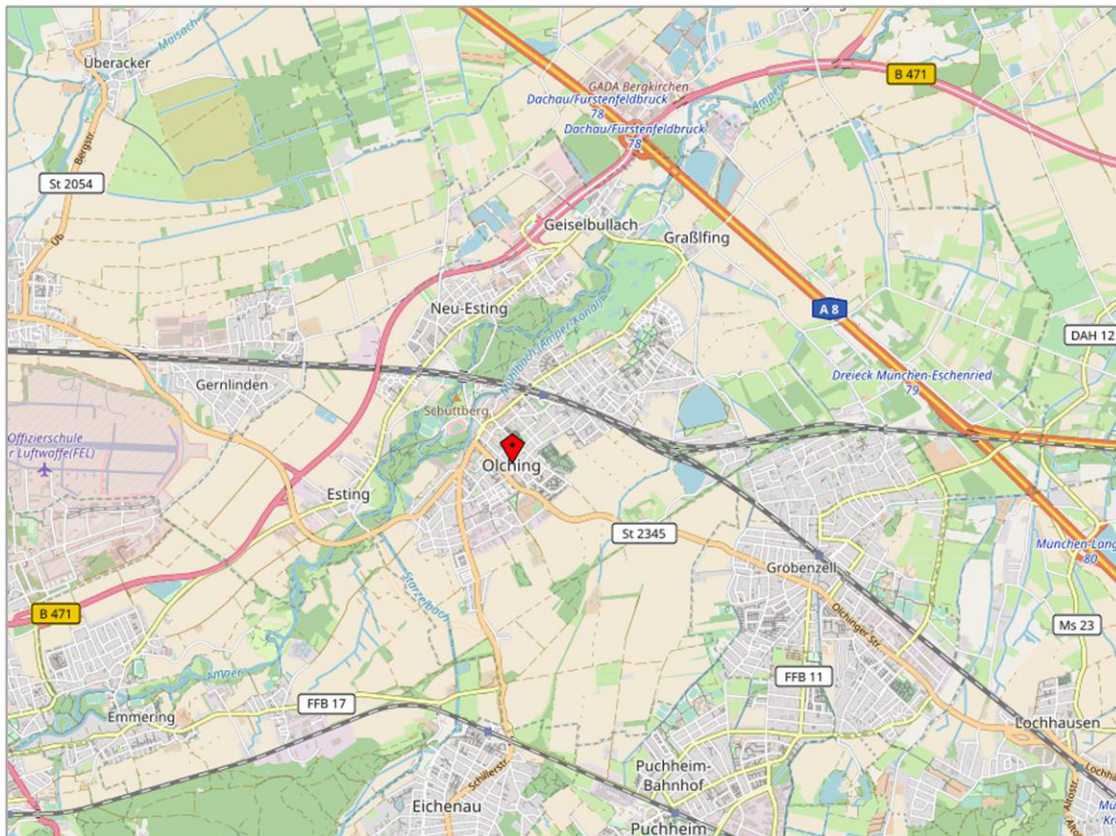


Stadt Olching Lärmaktionsplanung 3. Stufe gemäß § 47 d Bundes- Immissionsschutzgesetz



Bericht-Nr.: ACB-0621-8456/10

Datum 07.06.2021

Titel: Stadt Olching – Lärmaktionsplanung 3. Stufe
gemäß § 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz

Auftraggeber: Stadt Olching
Rebhuhnstraße 18
82140 Olching

Auftrag vom: 10.09.2018

Bericht-Nr.: ACB-0621-8456/10

Umfang: 33 Seiten und 3 Anlagen

Datum: 07.06.2021

Bearbeiter: B. Sc. Sebastian Hagenah

Diese Unterlage ist für den Auftraggeber bestimmt und darf nur insgesamt kopiert und verwendet werden.
Bei Veröffentlichung dieser Unterlage (auch auszugsweise) hat der Auftraggeber sicherzustellen, dass die veröffentlichten Inhalte keine datenschutzrechtlichen Bestimmungen verletzen.

Inhalt

Quellenverzeichnis	4
Abkürzungsverzeichnis	6
1 Situation und Aufgabenstellung	7
2 Beschreibung des Untersuchungsraums	9
3 Grundlagen	10
3.1 Rechtliche Grundlagen.....	10
3.2 Auslösewerte bei der Lärmaktionsplanung	13
4 Eingangsdaten zur Lärmkartierung	14
4.1 Hauptverkehrsstraßen.....	14
4.2 Bahnstrecken.....	15
5 Lärmanalyse entlang der untersuchten Hauptverkehrsstraßen	17
5.1 Lärmkarten entlang der Hauptverkehrsstraßen.....	17
5.2 Betroffenheitsstatistik entlang der Hauptverkehrsstraßen.....	17
5.3 Betroffene Einwohner und Gebäude über den Auslösewerten	18
5.4 Kennzeichnung von Konfliktbereichen.....	18
6 Lärmanalyse entlang der untersuchten Schienenstrecken	20
6.1 Lärmkarten entlang der Schienenstrecken.....	21
6.2 Betroffenheitsstatistik entlang der Bahnstrecken 5561 und 5560.....	21
7 Ortsumfahrung Olching	22
8 Minderungsmaßnahmen	24
8.1 Innerörtliche Minderungsmaßnahmen	24
8.2 Maßnahmen Außerorts.....	27
9 Maßnahmenpaket	27
10 Ruhige Gebiete	28
11 Öffentlichkeitsbeteiligung	28
12 Zusammenfassung	29
Anlagen	33

Quellenverzeichnis

- [1] Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L189/12);
- [2] Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 (BGBl. I S. 1794);
- [3] Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (BImSchG - Bundes-Immissionsschutzgesetz), in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 103 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist;
- [4] Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – (Verordnung über die Lärmkartierung - 34. BImSchV) vom 6. März 2006 (BGBl. I. 2006 S. 516);
- [5] Bekanntmachung der Vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Abs. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) - Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) - vom 22. Mai 2006, Bundesanzeiger Nr. 154a vom 17. August 2006;
- [6] Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vom 9. Februar 2007 (nicht amtliche Fassung der Bekanntmachung im Bundesanzeiger Nr. 75 vom 20. April 2007);
- [7] CadnaA, EDV-Programm zur Berechnung von Lärmimmissionen im Freien, Version 2019, DataKustik GmbH, Gilching;
- [8] Straßenverkehrszählung 2010, Verkehrsmengen-Atlas Bayern, Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, Stand: März 2012;
- [9] Daten der Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen 2017 der LfU, übermittelt von der Stadt Olching;
- [10] Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung – BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 133), geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 466);
- [11] Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg (Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung), Ministerium für Verkehr Baden Württemberg, 29.10.2018;
- [12] Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bonn, 23.11.2007;
- [13] Zugzahlen der Bahnstrecken 5561/5560 Olching – München Nord Forstweg, Bereich Hochholzweg, Deutsche Bahn AG, 11.03.2019;
- [14] Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) geändert worden ist;
- [15] Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung, Stadt Olching, 04.04.2017;

- [16] Verkehrsgutachten von Prof. Kurzak zur Ortsumfahrung der Stadt Olching, Stand 2007, zur Verfügung gestellt von StBA Freising am 06.03.2019;
- [17] TUNE ULR Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie, Arbeitspaket 3: Ruhige Gebiete, Umweltforschungsplan des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Texte 74/2015, im Auftrag des Umweltbundesamtes, Dessau, September 2015;
- [18] Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes (Teil A), Eisenbahnbundesamt, 11.01.2018;

Abkürzungsverzeichnis

BlmSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BlmSchV	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BMUB	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit
DTV	Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke
LfU	Bayerisches Landesamt für Umwelt
L _{Day}	äquivalenter Dauerschallpegel im Beurteilungszeitraum Tag (6:00 bis 18:00 Uhr)
L _{DEN}	Lärmindex Day-Evening-Night gemäß 34. BlmSchV § 2, Abs. 2
L _{Evening}	äquivalenter Dauerschallpegel im Beurteilungszeitraum Abend (18:00 bis 22:00 Uhr)
L _{m,E}	Emissionspegel (Mittelungspegel in 4 m Höhe und 25 m Abstand von der Schallquelle)
L _{Night}	äquivalenter Dauerschallpegel im Beurteilungszeitraum Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
StMI	Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
StMUV	Bayerisches Staatsministerium für Umwelt- und Verbraucherschutz (früher: Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit – StMUG)
TÖB	Träger öffentlicher Belange
ULR	Umgebungslärmrichtlinie
VBEB	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen

1 Situation und Aufgabenstellung

Gemäß der Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (2002/49/EG, ULR [1]) muss die Belastung durch Umgebungslärm ermittelt und in Form von Lärmkarten dargestellt werden. Die Erhebung der Lärmbelastung dient unter anderem der Information der Öffentlichkeit. In einem zweiten Schritt, anschließend an die Lärmkartierung, sind Lärmaktionspläne zu erstellen, mit dem Ziel den Umgebungslärm soweit erforderlich zu verhindern und zu mindern.

Durch das „Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ [2] und die Einfügung des § 47a-f in das Bundes-Immissionsschutzgesetz [3] wurde die Europäische Richtlinie in nationales Recht umgesetzt. In Bezug auf die gestellten Mindestanforderungen an die Lärmkarten und die Berichterstattung an die Europäische Kommission bezieht sich das Gesetz direkt auf die relevanten Anhänge der Europäischen Richtlinie.

Gemäß § 47d BImSchG [3] sollen die Gemeinden oder die zuständigen Behörden im Anschluss an die strategische Lärmkartierung Aktionspläne zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen ausarbeiten. Ziel dieser Aktionspläne soll sein, die Lärmbelastung zu reduzieren und die Anzahl der betroffenen Menschen zu mindern. Die Aktionspläne sollen Hilfestellung bei unterschiedlichen Planungen im Untersuchungsraum geben und den vorhandenen Lärmbelastungen durch geeignete Maßnahmen begegnen.

Die dritte Stufe der Lärmkartierung nach EU-Umgebungslärmrichtlinie für das Hauptstraßennetz in Bayern wurde im Januar 2019 durch das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) veröffentlicht.

Gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie (bzw. deren Umsetzung in nationales Recht) sind hierin alle klassifizierte Straßen (Autobahnen, Bundesstraßen, Landes- bzw. Staatsstraßen) mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kfz pro Jahr (entspricht einer Durchschnittlichen Täglichen Verkehrsstärke (DTV) von ca. 8.200 Kfz/24h) enthalten. Für die Stadt Olching sind dies:

- die Bundesautobahnen BAB A 8 und A 99
- die Bundesstraße B 471
- die Staatsstraßen St 2345 (Fürstenfeldbrücker Str., Münchner Str. und Hauptstr.) und St 2069 (Roggensteiner Str.)

Kartierungsumfang und Berechnungsergebnisse können dem im Internet veröffentlichten „Lärmbelastungskataster Bayern“ entnommen werden. Die ACCON GmbH wurde von der Stadt Olching beauftragt, sie bei der Erstellung eines Lärmaktionsplans zu unterstützen. Hierfür sind zunächst die Ergebnisse der LfU-Lärmkartierung zu analysieren und Konfliktbereiche aufzuzeigen. In einem zweiten Schritt sollen dann für die ausgewiesenen Konfliktbereiche Maßnahmen zur Lärminderung und Lärmvermeidung geplant und auf ihr Lärminderungspotential hin untersucht werden. Die Stadt Olching hat sich ferner dazu entschieden den Kartierungsumfang zu erweitern und die Bahnstrecken 5561 und 5560 im Südosten der Gemarkung zu untersuchen und deren Geräuschbelastung darzustellen.

Zuständig für die Lärmaktionsplanung entlang von Haupteisenbahnstrecken ist seit dem 01. Januar 2015 das Eisenbahnbundesamt (EBA). Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat einen Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes erstellt, dieser besteht aus zwei Teilen. Teil A beinhaltet die Kartierungsergebnisse sowie die erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung. Im Jahr 2018 wurde Teil B der Lärmaktionsplanung veröffentlicht.

Der Prozess der Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes wurde mit der Veröffentlichung des Lärmaktionsplans Teil B am 18. Juli 2018 für die aktuelle Runde 3 beendet. Die Dokumente können unter <https://www.eba.bund.de/lap> abgerufen werden. Auf Wunsch verschickt das Eisenbahn-Bundesamt auch eine Druckversion per Post.

2 Beschreibung des Untersuchungsraums

Im Süden Bayerns, ca. 20 km westlich von München liegt die Stadt Olching im Landkreis Fürstenfeldbruck. Zur Stadt Olching zählen die Stadtteile Esting, Geiselbullach, Graßfing und Neu-Esting. Die Gemarkung der Stadt Olching umfasst eine Fläche von ca. 29,9 km², auf welcher 28.232 Menschen leben (Stand 30.04.2020), dies entspricht einer durchschnittlichen Bevölkerungsdichte von 944 Einwohner/innen pro km².

Die wichtigsten, überregionalen Verbindungen sind die Bundesautobahnen A 8 und A 99 sowie die Bundesstraße B 471. Die Stadt Olching liegt in der Metropolregion München und ist an den Haltestellen Olching und Esting durch die S-Bahnlinie S3 an den Münchner Verkehrs- und Tarifverbund angeschlossen.

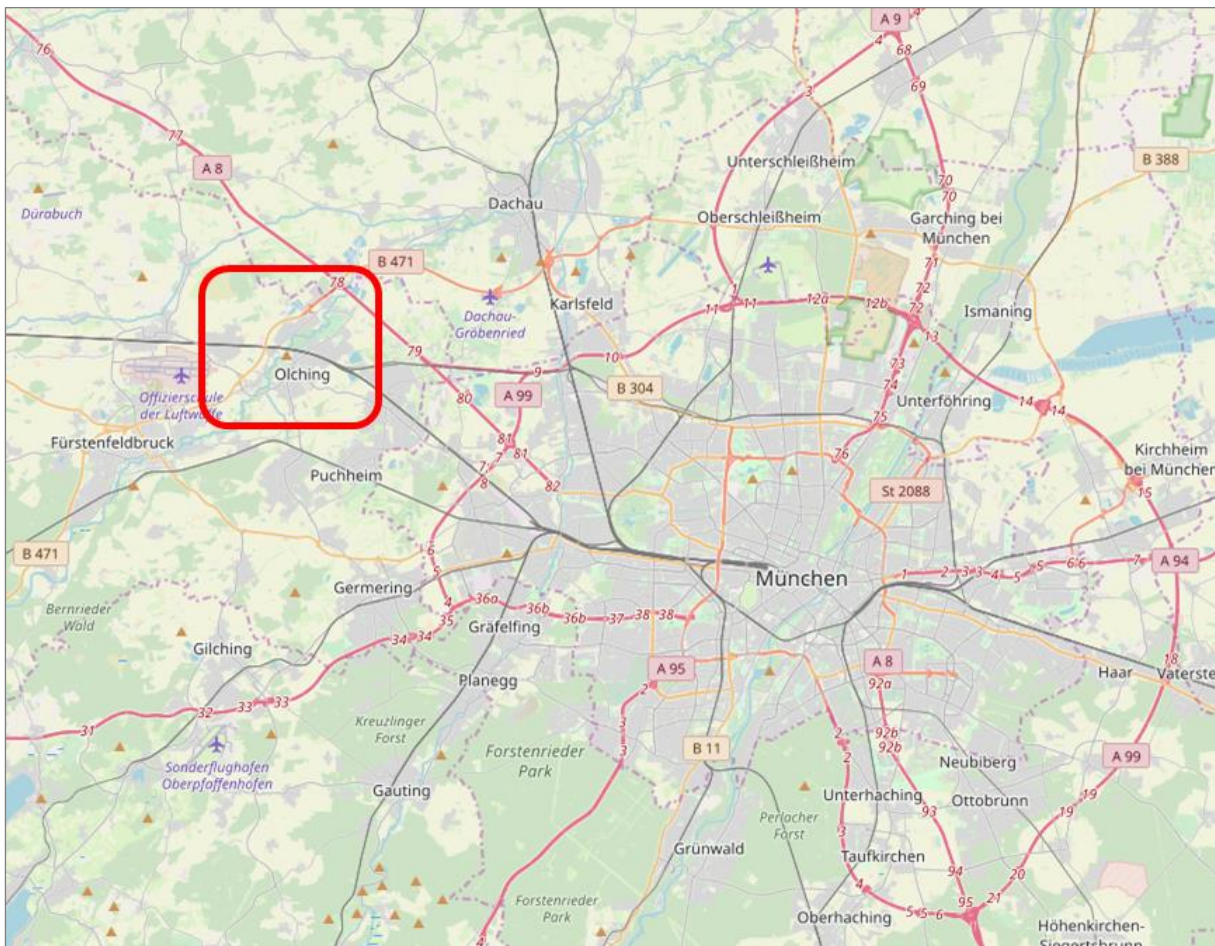


Abbildung 1: Lage des Untersuchungsraums (Quelle: www.openstreetmap.org)

3 Grundlagen

3.1 Rechtliche Grundlagen

Die rechtlichen Grundlagen sind in den folgenden beiden Tabellen stichpunktartig zusammengefasst. Die Mindestanforderungen an die Lärmaktionspläne und Zuständigkeiten zur Erstellung eines Lärmaktionsplans sind in Tabelle 3 dargestellt.

Tabelle 1: Rechtliche Grundlagen – Umgebungslärmrichtlinie [1]

Umgebungslärmrichtlinie	Bemerkung
Art. 8 ULR	Aktionspläne
Anhang V ULR	Mindestanforderungen

Tabelle 2: Mindestanforderungen für Aktionspläne gemäß Anhang V der ULR [1]

BImSchG	Bemerkung
§ 47c BImSchG	Lärmkarten
§ 47d BImSchG	Lärmaktionspläne
§ 47d Abs. 1 BImSchG	Die Stadt Olching hat sich im Jahr 2019 dazu entschieden einen Lärmaktionsplan 3. Stufe der Kartierung aufzustellen; Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kfz/Jahr.
§ 47d Abs. 2 BImSchG	Anforderungen Lärmaktionsplan: Anhang V der ULR [1], siehe auch Tabelle 3
§ 47d Abs. 3 BImSchG	Öffentlichkeit wird gehört, Mitwirkung
§ 47d Abs. 5 BImSchG	Überprüfung und sofern erforderlich Überarbeitung der Lärmaktionspläne bei bedeutsamen Entwicklungen, spätestens jedoch nach 5 Jahren.
§ 47d Abs. 7 BImSchG	Meldung an BMU oder eine von ihm benannte Stelle

Tabelle 3: Mindestanforderungen für Aktionspläne gemäß Anhang V der ULR [1]

Mindestanforderungen	Bemerkung
Beschreibung des Ballungsraumes, der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind	Siehe Kapitel 2
Bis 31.12.2020: Zuständige Behörde für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen entlang von Bundes- und Staatsstraßen	Stadt Olching Amt für Bauen und Stadtentwicklung Rebhuhnstraße 18 82140 Olching
Seit 01.01.2021: Zuständige Behörde für die Aufstellung eines zentralen Lärmaktionsplans für Hauptverkehrsstraßen außerhalb von Ballungsräumen, Bundesautobahnen in Ballungsräumen und Haupteisenbahnstrecken (ausgenommen Haupteisenbahnstrecken des Bundes)	Regierung von Oberfranken Auf Antrag einer Gemeinde kann die Regierung von Oberfranken ihr durch Rechtsverordnung die Zuständigkeit für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans für Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken (ausgenommen Haupteisenbahnstrecken des Bundes) für nicht gemeindeübergreifende Fälle übertragen (Art. 2 Abs. 3 Satz 3 i. V. m. Satz 1 BaylmschG). Die Übertragung der Zuständigkeit für die weitere Erstellung des Lärmaktionsplans wurde der Stadt Olching von der Regierung von Oberfranken erteilt. Hinweis: Nach den zum Zeitpunkt des Beginns der Lärmaktionsplanung gültigen Zuständigkeitsregelungen war die Stadt Olching zuständige Behörde für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans für Bundes- und Staatsstraßen (vgl. § 47e Abs. 1 BImSchG i. V. m. Art. 8a Abs. 2 Satz 1 BaylmschG [alte Fassung]). Seit dem 01. Januar 2021 gilt die neue oben dargestellte Zuständigkeitsregelung.
Zuständige Behörde für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen für Großflughäfen	Zuständige Regierung für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans nach § 47d BImSchG für einen Großflughafen ist diejenige Regierung, der die luftrechtlichen Aufgaben für diesen übertragen sind.
Zuständige Behörde zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen entlang der Haupteisenbahnstrecken des Bundes	Eisenbahnbundesamt Heinemannstraße 6 53175 Bonn
Rechtlicher Hintergrund	§ 47d BImSchG [3]
Grenzwerte gemäß Art. 5 ULR	Die Auslösewerte wurden gemäß der Empfehlung des StMUV berücksichtigt: LDEN > 67 dB(A) und / oder LNight > 57 dB(A)
Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung	Eingangsdaten siehe Kapitel 4 Auswertungen siehe Kapitel 5

Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen	siehe Kapitel 5.2 und 5.4
Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 Abs. 7 ULR	<p>Der Lärmaktionsplan wurde vom 12.11.2019 bis zum 12.12.2019 im Rathaus Olching öffentlich ausgelegt, zudem bestand die Möglichkeit den Lärmaktionsplan auf der Homepage der Stadt einzusehen. Die Öffentlichkeit erhielt während der Auslegungsphase die Möglichkeit Anregungen und Bedenken zum Entwurf zu äußern.</p> <p>Die Träger öffentlicher Belange wurden von der Stadt Olching zeitgleich angeschrieben und aufgefordert innerhalb von 4 Wochen eine Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans abzugeben.</p> <p>Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit wurden dem Stadtrat Olching (vgl. Anlage 1) am 29.10.2020 dargelegt und durch den Stadtrat abgewogen.</p>
Bereits vorhandene oder geplante Lärminderungsmaßnahmen	<p>Lärmschutzwälle und -wände entlang den Bundesautobahnen A8 und A99 sowie der Bundesstraße B471.</p> <p>Eine Schallschutzwand an der Staatstr. St 2345 (Münchner Str.) an der südlichen Ortseinfahrt von Olching.</p>
Von den Behörden geplante Maßnahmen für die nächsten 5 Jahre, einschließlich Schutz Ruhiger Gebiete	<p>Ortsumfahrung Olching: Auf Gemarkung der Stadt Olching ist derzeit eine Ortsumfahrung im Zuge der Staatsstraße St 2069 in Vorbereitung, welche die Staatsstraße St 2069 (Roggensteiner Str.) und die St. 2345 (Hauptstr.) sowie den Roßhaupter Platz entlasten soll. Aufgrund aktueller Erkenntnisse bzgl. der Hochwassersituation im Trassenbereich der geplanten Ortsumfahrung, beabsichtigt das Staatliche Bauamt Freising in nächster Zeit ein Planänderungsverfahren bei der Regierung von Oberbayern zu beantragen. (siehe Kapitel 7 und Ausführungen des Staatlichen Bauamts Freising in Anlage 1)</p> <p>Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Sanierung des Straßenbelags innerorts mit lärmarmen Fahrbahnoberfläche: Im Zuge der anstehenden Fahrbahnsanierung der St 2345 Hauptstraße, Münchner- und Fürstenfeldbrucker Straße sowie der St 2069 Roggensteiner Straße wird geprüft, ob die Voraussetzungen vorliegen, um einen lärmindernden Fahrbahnbelag einzubauen. (siehe Kapitel 9 und Ausführungen des Staatlichen Bauamts Freising in Anlage 1)</p> <p>Hinweis zum vierspurigen Ausbau der Bundesstraße B 471 (Maßnahme Außerorts): Für die Bundesstraße B 471 ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 der vierspurige Ausbau als vordringlicher Bedarf enthalten. Ein Ausbau auf 4 Fahrspuren stellt im Sinne der 16. BImSchV eine wesentliche Änderung dar.</p>

	Im Rahmen des Ausbaus bzw. der Lärmvorsorge ist die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV bzw. der Innenraumschutz nach der 24. BImSchV zu gewährleisten.
Finanzielle Informationen, Finanzmittel, Kosten-Wirksamkeit, Kosten-Nutzen	Geschätzte Kosten, soweit ACCON bekannt, siehe Kapitel 9
geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und Ergebnisse des Aktionsplans	Der Lärmaktionsplan soll bei wesentlichen Änderungen bzw. spätestens alle 5 Jahre überprüft und ggf. überarbeitet werden.

3.2 Auslösewerte bei der Lärmaktionsplanung

Aus dem Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Gesundheit, März 2013:

„... Verbindliche Auslösewerte für eine Lärmaktionsplanung gibt es nicht. Für die Lärmaktionsplanung der Regierungen wurden als Anhalt L_{DEN} / L_{Night} größer 67 dB(A) / 57 dB(A) sowie mehr als 50 Betroffene vorgegeben.

Es folgt nicht zwingend, dass eine Lärmaktionsplanung ab diesen Werten aufzustellen ist.

Es liegt im pflichtgemäßen Ermessen der Gemeinde, hierüber zu entscheiden.

Eine verbindliche Vorgabe für die Gemeinden gibt es wie bisher nicht. ...“

Die vorgenannten Auslösewerte werden im Folgenden auch für den Lärmaktionsplan der Stadt Olching herangezogen. Die beiden folgenden Tabellen geben einen Überblick zur Einordnung der Auslösewerte und zur Einstufung der Lärmbelastung. Tabelle 4 ist zu entnehmen, dass die Auslösewerte deutlich höher liegen als die im Rahmen der Bauleitplanung heranzuziehenden Orientierungswerte der DIN 18005/1 („Schallschutz im Städtebau“) oder die für Straßenneubaumaßnahmen zugrunde zu legenden Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung. Die vorgegebenen Auslösewerte zur Lärmaktionsplanung entsprechen den seit 2010 um 3 dB(A) abgesenkten Lärmsanierungswerten für Straßenlärm in Wohngebieten.

Tabelle 4: Orientierungshilfe zur Einordnung der Auslösewerte zur Lärmaktionsplanung

Regelwerk	Anwendungsfall	Pegelwerte [dB(A)]			
		Wohngebiete		Mischgebiete	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht
DIN 18005 (BauGB)	Bauleitplanung (Orientierungswerte)	55	45	60	50
16. BImSchV (BImSchG)	Straßenneubau oder wesentliche Änderung (Immissionsgrenzwerte)	59	49	64	54
Auslösewerte Lärmsanierung	Lärmsanierung an best. Straßen (Auslösewerte; Haushaltsvorbehalt)	64	54	66	56
Lärmschutz-Richtlinien StV	Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen (Tempolimits, Lkw-Durchfahrverbote)	70	60	72 (70)*	62 (60)*

**Anmerkung: Nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV [12] gelten gebietsbezogene Richtwerte von 70 dB(A) / 60 dB(A) tags / nachts für Wohngebiete bzw. 72 dB(A) / 62 dB(A) für Mischgebiete. Aufgrund der bereits im gesundheitsgefährdenden Bereich liegenden Richtwerte für Wohngebiete sollten in Anlehnung an die gängige Praxis, z.B. in Baden-Württemberg, unabhängig vom Gebietstyp nach Baunutzungsverordnung [10] einheitliche Richtwerte von 70 dB(A) / 60 dB(A) zugrunde gelegt werden [11].*

Tabelle 5: Qualifizierung des Lärmindex L_{DEN}

L_{DEN} in dB(A)	Qualifizierung
50	komfortabel
60	typisch und akzeptabel in Gemeinden mit Hauptstraßen
65	Grenze, ab der Gesundheitsrisiken nicht mehr ausgeschlossen werden können
70	unakzeptabel hohe Lärmbelastung, dennoch typisch für Ring- und Hauptstraßen
80	extrem hohe Lärmbelastung, Wohnen erheblich und unakzeptabel beeinträchtigt
über 80	unakzeptabel, Wohnen sollte ausgeschlossen sein

4 Eingangswdaten zur Lärmkartierung

4.1 Hauptverkehrsstraßen

Die Modelldaten der landesweiten Strategischen Lärmkartierung [9] wurden von der Stadt Olching bei der LfU abgerufen und der ACCON GmbH zur Verfügung gestellt.

Der Modelldatensatz umfasst neben den relevanten Hauptverkehrsstraßen auch alle Gebäude und Lärmschutzeinrichtungen im Gemeindegebiet. Die Modelldaten der LfU-Lärmkartierung wurden in das Schallausbreitungsprogramm CadnaA [7] übernommen und ein digitales Berechnungsmodell aufgebaut. Die zugrunde gelegten zulässigen Geschwindigkeiten wurden im Rahmen einer Ortsbesichtigung erhoben und durch die Verwaltung der Stadt Olching geprüft. In der nachfolgenden Abbildung sind die berücksichtigten Straßen und Verkehrszahlen dargestellt. In Abstimmung mit der Stadtverwaltung Olching wurde der offizielle Kartierungsumfang der Hauptverkehrsstraßen des LfU um die „Staatsstraße St 2345 – Hauptstraße“ im Bereich zw. Roßhaupter Platz und Münchner Straße erweitert. Die zugehörigen Verkehrsbelastungen wurden aus den Daten der bundesweite Straßenverkehrszählung (BVZ) 2010 [8] entnommen. Das aufgebaute Berechnungsmodell wurde anhand von Geländeschnitten sowie den Erkenntnissen aus einer Ortsbesichtigung auf Plausibilität geprüft sowie 3d-Sichtkontrollen unterzogen.

4.2 Bahnstrecken

Die Zugzahlen auf den zu untersuchenden Bahnstrecken 5561 und 5560 wurden bei der Deutschen Bahn AG angefragt und der ACCON GmbH zur Verfügung gestellt [13]. Basierend auf den Modelldaten der landesweiten Strategischen Lärmkartierung wurde im EDV-Programm CadnaA [7] ein Berechnungsmodell aufgebaut. Die zugrunde gelegten Zugzahlen und Streckengeschwindigkeiten sind in Tabelle 6 dargestellt. Auf beiden Bahnstrecken verkehren ausschließlich Güterzüge mit einer Länge von bis zu 700 Metern. Während des Tagzeitraums verkehren 44 Züge auf den Bahnstrecken, nachts 27 Züge.

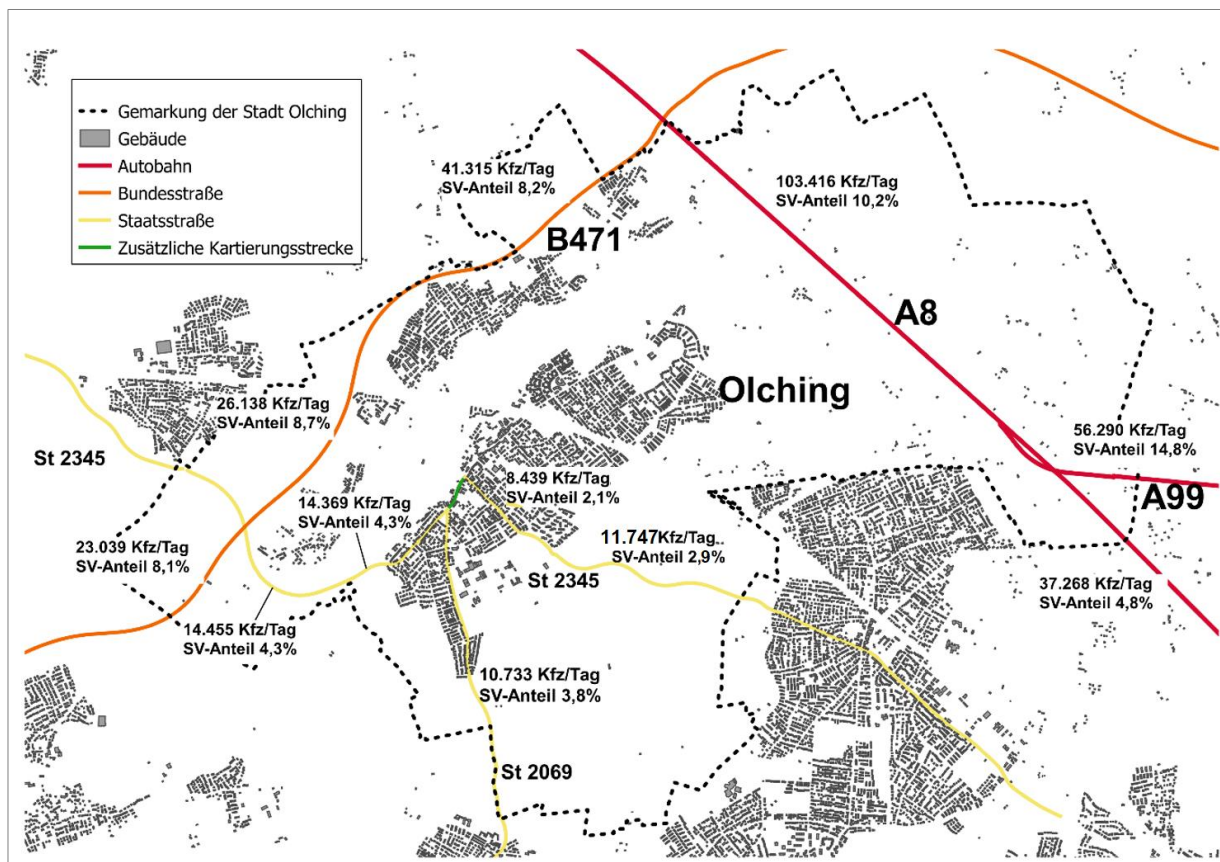


Abbildung 2: Lage der berücksichtigten Straßen und verwendete Verkehrsmengen (freier Maßstab)

Tabelle 6: Zugzahlen und Geschwindigkeiten auf den Bahnstrecken 5561 und 5560

Zug-art	Anzahl Tag (6-22) Uhr	Anzahl Nacht (22-6) Uhr	V - max (Km/h)	Fz-KAT 1	ANZ 1	Fz-KAT 2	ANZ 2	Fz-KAT 3	ANZ 3
GZ-E	1	0	90	7-Z5_A4	1	10-Z2	8		
GZ-E	1	0	90	7-Z5_A4	1	10-Z2	16		
GZ-E	0	1	90	7-Z5_A4	1	10-Z2	26	10-Z15	6
GZ-E	1	1	90	7-Z5_A6	1	10-Z2	29		
GZ-E	1	1	100	7-Z5_A4	1	10-Z2	11	10-Z15	3
GZ-E	1	0	100	7-Z5_A4	1	10-Z2	17	10-Z15	4
GZ-E	16	10	100	7-Z5_A4	1	10-Z2	23	10-Z15	6
GZ-E	4	3	100	7-Z5_A4	1	10-Z2	24	10-Z15	6

GZ-E	9	6	100	7-Z5_A4	1	10-Z2	25	10-Z15	6
GZ-E	6	2	100	7-Z2_A4	1	10-Z2	26	10-Z15	7
GZ-E	3	0	100	7-Z2_A6	1	10-Z2	28		
GZ-E	1	2	100	7-Z5_A4	1	10-Z2	29	10-Z15	7
GZ-E	0	1	100	7-Z5_A4	1	10-Z2	31		
SUMME	44	27							

GZ Güterzug
 E Besp. E-Lok
 Fz-KAT Fahrzeug-Kategorie

5 Lärmanalyse entlang der untersuchten Hauptverkehrsstraßen

5.1 Lärmkarten entlang der Hauptverkehrsstraßen

Die Lärmkarten wurden für die Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} erstellt. Der Pegel L_{DEN} ist ein über 24 Stunden gemittelter Immissionspegel, der aus den Pegeln L_{Day} , $L_{Evening}$ und L_{Night} für die Beurteilungszeiten Tag (6 bis 18 Uhr), Abend (18 bis 22 Uhr) und Nacht (22 bis 6 Uhr) ermittelt wird. Durch Gewichtungsfaktoren von 5 dB für die vierstündige Abendzeit und 10 dB für die achtstündige Nachtzeit wird die erhöhte Lärmempfindlichkeit in diesen Zeiten berücksichtigt. Die Berechnungen erfolgen mit einer Rasterpunktweite von 10 m für eine Immissionshöhe von 4,0 m über Gelände. In Anlage 2 sind die Lärmkarten des Straßenverkehrslärms für die Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} als Übersichtskarten im Format DIN A0 dargestellt.

5.2 Betroffenheitsstatistik entlang der Hauptverkehrsstraßen

Zur Ermittlung der in ihren Wohnungen durch Umgebungslärm belasteten Menschen liegen die Berechnungspunkte auf der Gebäudefassade. Für diesen Fall wird die letzte Reflexion an der Gebäudefassade, auf der der Berechnungspunkt liegt, nicht berücksichtigt. Fassadenpegelberechnungen werden für alle Gebäude vorgenommen, denen Einwohner zugeordnet sind. Diese Berechnungen erfolgen ebenfalls für eine Höhe von 4,0 m über Gelände. Aus den berechneten Gebäudelärmkarten wurden die nachfolgend dargestellten Einwohnerstatistiken erstellt. Gemäß Anhang VI der Umgebungslärmrichtlinie ist insgesamt die Anzahl der Menschen zu ermitteln und zu berichten, die innerhalb definierter Lärmbänder leben. Analog zur eigentlichen Kartierung sind dabei Lärmklassen im Abstand von 5 dB(A) zu betrachten. Für die ganz tägliche Belastung (L_{DEN}) liegt die niedrigste, zu berichtende Klasse bei über 55 bis 60 dB(A), für die nächtliche Belastung (L_{Night}) bei über 50 bis 55 dB(A). Die Betroffenenanzahlen sind nach VBEB [6] zu ermitteln, d.h. die Anzahl der Hausbewohner ist gleichmäßig auf die Fassadenpegel zu verteilen, die an dem betreffenden Gebäude berechnet wurden.

Tabelle 7: Geschätzte Zahl der durch Straßenverkehrslärm (Hauptverkehrsstraßen) belasteten Menschen nach VBEB [6] im Gemeindegebiet Olching

Intervall [dB(A)]		Belastete Personen (nach VBEB) Straßenlärm Hauptverkehrsstraßen	
über	bis	L_{DEN}	L_{Night}
50	55	--	956
55	60	1.813	424
60	65	681	42
65	70	347	2
70	75	9	--
75		--	--
Summe		2.850	1.424

Die so ermittelten Bewohneranteile sind für jede Pegelklasse zu summieren. Die Zuordnung zu den einzelnen Klassen erfolgte jeweils auf der Basis der auf eine Nachkommastelle gerundeten Fassadenpegelwerte. Aufgrund der Ergänzungen im Straßennetz und der vorgenommenen Korrekturen an den Eingangsdaten weichen die Statistiken (geringfügig) von denen der LfU veröffentlichten Statistiken ab.

5.3 Betroffene Einwohner und Gebäude über den Auslösewerten

Die Berechnungen ergeben folgende Anzahl betroffener Personen über den Auslösewerte:

Tabelle 8: Bewertung der Anzahl der belasteten Personen

		Anzahl betroffener Personen
Sehr hohe Belastung	$L_{DEN} > 67 \text{ dB(A)}$	138
	$L_{Night} > 57 \text{ dB(A)}$	204

Für die Betroffenheitsanalyse der Wohngebäude werden die Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} der jeweils lautesten Fassade ausgewertet. Die Zahl der Gebäude, die von Fassadenpegeln oberhalb der Auslösewerte betroffen ist, ist nachfolgend dargestellt:

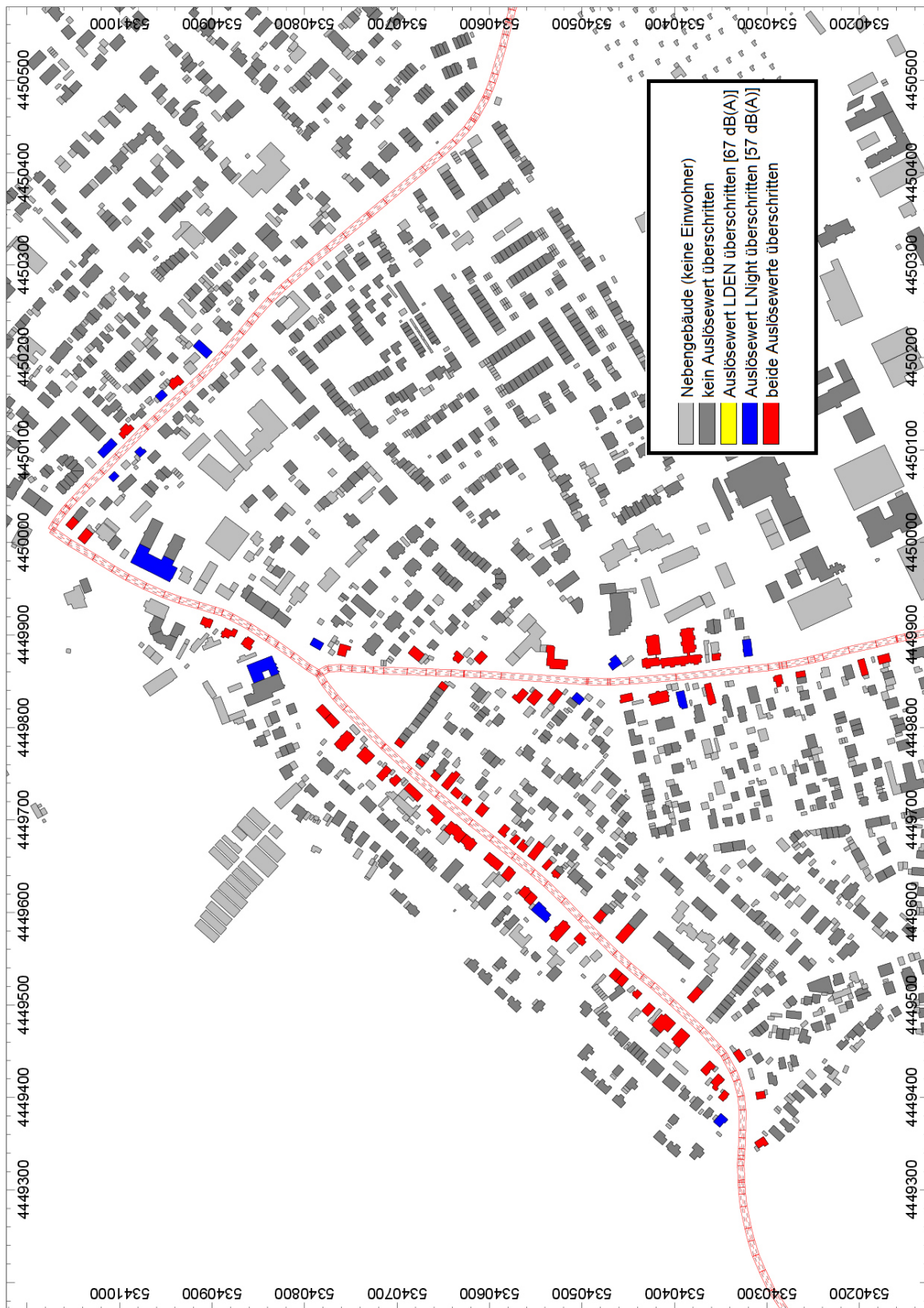
Tabelle 9: Bewertung der Anzahl der belasteten Wohngebäude

		Anzahl der belasteten Wohngebäude
Sehr hohe Belastung	$L_{DEN} > 67 \text{ dB(A)}$	126
	$L_{Night} > 57 \text{ dB(A)}$	153

5.4 Kennzeichnung von Konfliktbereichen

Gemäß Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Gesundheit vom 31. März 2013 sollen für Gebiete (mehr als 50 betroffene Personen) mit Beurteilungspegeln von $L_{DEN} > 67 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} > 57 \text{ dB(A)}$ (Auslösewerte) Lärmaktionspläne aufgestellt werden. In Abbildung 3 sind die Gebäude über den Auslösewerte $L_{DEN} 67 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} 57 \text{ dB(A)}$ farbig hervorgehoben dargestellt. Wohngebäude mit Fassadenpegeln von $L_{DEN} > 67 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} > 57 \text{ dB(A)}$ sind rot, Wohngebäude mit (ausschließlich) $L_{Night} > 57 \text{ dB(A)}$ werden blau dargestellt. Die höchsten Belastetenzahlen ergeben sich innerorts entlang der St 2345 (Hauptstr., Fürstenfeldbrucker Str., Münchner Str.) sowie der St 2069 (Roggensteiner Str.). Die höchsten Beurteilungspegel (lauteste Pegel an der Fassade) ergeben sich im Nahbereich der Bundesstraße B 471 sowie der Bundesautobahn A 8. Die Belastetenzahlen sind aufgrund lockerer Besiedelung in diesen Bereichen jedoch geringer als entlang der Staatsstraßen St 2345 und der St 2069. Für die Bundesstraße B 471 ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 der vierspurige Ausbau als vordringlicher Bedarf enthalten. Ein Ausbau auf 4-Fahrspuren stellt im Sinne der 16. BImSchV eine wesentliche Änderung dar. Im Rahmen des Ausbaus bzw. der Lärmvorsorge ist die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV durch aktive Schallschutzmaßnahmen anzustreben.

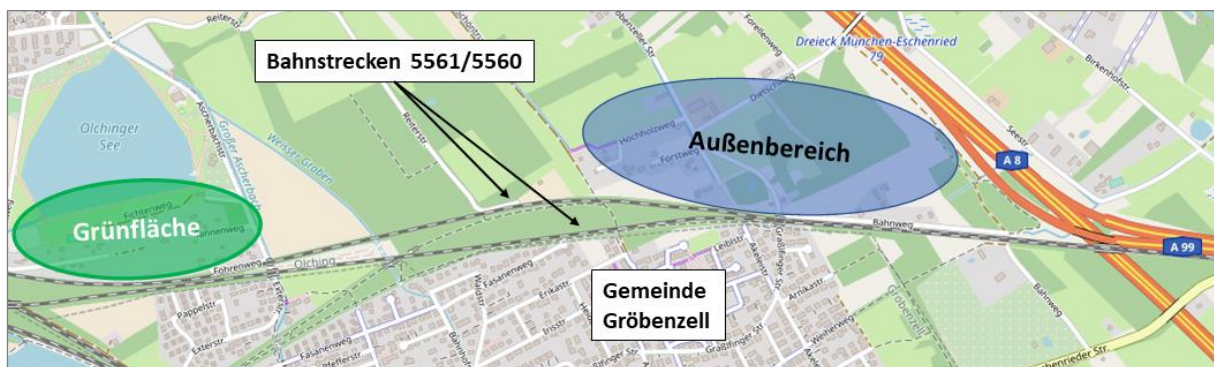
Abbildung 3: Wohngebäude mit Überschreitungen der Auslöswerte. Berechnung entsprechend VBUS



6 Lärmanalyse entlang der untersuchten Schienenstrecken

Zusätzlich zum offiziellen Umfang der Lärmkartierung 3. Stufe, hat sich die Stadt Olching dazu entschieden, die Geräuschbelastung durch die Bahnstrecken 5561 und 5560, südlich sowie östlich des Olchinger Sees darzustellen. Schutzbedürftige Nutzungen in diesem Bereich liegen entsprechend der Darstellung im Flächennutzungsplan der Stadt Olching [15] im Außenbereich sowie auf einer Grünfläche. Im Folgenden wird die Schutzbedürftigkeit dieser Nutzungen analog zu einem Mischgebiet eingestuft, für eine detaillierte Beurteilung sind die rechtskräftigen Bauungspläne maßgebend. Die Geräuschsituation wird in Form von Schallimmissionskarten und Gebäudelärmkarten dargestellt.

Abbildung 4: Lage der Bahnstrecken 5561/5560 und Gebietsausweisung (Quelle www.openstreetmap.org)



Abweichend von den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie bzw. des BImSchG [3], wird die Geräuschbelastung entsprechend der nationalen Berechnungsvorschrift 16. BImSchV [14] ermittelt und entsprechend den Lärmsanierungswerten an bestehenden Strecken der Eisenbahnen des Bundes beurteilt. Die Berechnung der Geräuschbelastung erfolgt dementsprechend nach Anlage 2 der 16. BImSchV (Schall 03) [14].

Die Auslösewerte für die Lärmsanierung an bestehenden Strecken der Eisenbahnen des Bundes sind in folgender Tabelle dargestellt. Die Lärmsanierungswerte wurden im Jahr 2016 um 3 dB(A) abgesenkt und entsprechen damit den Lärmsanierungswerten des Straßenverkehrs. Die Lärmsanierungswerte für ein Mischgebiet liegen somit tags bei 69 dB(A) und nachts bei 59 dB(A).

Tabelle 10: Lärmsanierungswerte an Strecken der Eisenbahnen des Bundes

Gebietsausweisung	TAG [dB(A)]	Nacht [dB(A)]
Krankenhäuser, Schulen, reine und allgemeine Wohngebiete	67	57
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	69	59
Gewerbegebiete	72	62

6.1 Lärmkarten entlang der Schienenstrecken

Die Lärmkarten wurden für die Beurteilungszeiträume Tag (6:00 – 22:00 Uhr) sowie Nacht (22:00 – 6:00 Uhr) erstellt.

Die Berechnungen erfolgen mit einer Rasterpunktweite von 10 m, für eine Immissionshöhe von 4,0 m über Gelände. In Anlage 3 sind die Lärmkarten des Schienenverkehrs für Beurteilungszeiträume Tag (6:00 – 22:00 Uhr) sowie Nacht (22:00 – 6:00 Uhr) als Übersichtskarten dargestellt.

6.2 Betroffenheitsstatistik entlang der Bahnstrecken 5561 und 5560

Zur Ermittlung der in ihren Wohnungen durch den Schienenverkehr belasteten Menschen liegen die Berechnungspunkte auf der Gebäudefassade. Für diesen Fall wird die letzte Reflexion an der Gebäudefassade, auf der der Berechnungspunkt liegt, nicht berücksichtigt. Fassadenpegelberechnungen werden für alle Gebäude vorgenommen, denen Einwohner zugeordnet und südlich bzw. östlich des Olchinger Sees liegen. Diese Berechnungen erfolgen ebenfalls für eine Höhe von 4,0 m über Gelände. Aus den berechneten Gebäudelärmkarten wurden die nachfolgend dargestellten Einwohnerstatistiken erstellt. Gemäß Anhang VI der Umgebungslärmrichtlinie ist insgesamt die Anzahl der Menschen zu ermitteln und zu berichten, die innerhalb definierter Lärmbänder leben. Analog zur eigentlichen Kartierung sind dabei Lärmklassen im Abstand von 5 dB(A) zu betrachten. Für die Belastung während des Tagzeitraums (6:00 Uhr bis 22:00 Uhr) liegt die niedrigste, zu berichtende Klasse bei über 55 bis 60 dB(A), für die nächtliche Belastung (22:00 Uhr bis 6:00 Uhr) bei über 50 bis 55 dB(A). Die Betroffenenanzahlen werden nach VBEB [6] ermittelt, d.h. die Anzahl der Hausbewohner ist gleichmäßig auf die Fassadenpegel zu verteilen, die an dem betreffenden Gebäude berechnet wurden.

Tabelle 11: Geschätzte Zahl der durch den Schienenverkehr auf den Bahnstrecken 5561 und 5560 belasteten Menschen nach VBEB [6] im südöstlichen Gemeindegebiet Olching

Intervall [dB(A)]		Belastete Personen (nach VBEB)	
		Schienenlärm Bahnstrecken 5561 und 5560	
über	bis	Tag (6:00 - 22:00 Uhr)	Nacht (22:00 – 6:00Uhr)
50	55	252	313
55	60	59	71
60	65	54	62
65	70	47	36
70	75	27	41
75		---	--
Summe		439	523

Für die Betroffenheitsanalyse der Wohngebäude werden die Lärmindizes L_{TAG} und L_{NACHT} der jeweils lautesten Fassade ausgewertet. Die Zahl der Gebäude, die von Fassadenpegeln oberhalb der Auslösewerte betroffen ist, ist nachfolgend dargestellt:

Tabelle 12: Anzahl der belasteten Wohngebäude innerorts

		Anzahl der belasteten Wohngebäude
Sehr hohe Belastung	$L_{TAG} > 69 \text{ dB(A)}$	7
	$L_{NACHT} > 59 \text{ dB(A)}$	42

7 Ortsumfahrung Olching

Auf Gemarkung der Stadt Olching ist derzeit eine Ortsumfahrung in Vorbereitung, welche die Staatsstraßen St 2069 (Roggensteiner Str.) und St 2345 (Hauptstr.) sowie den Roßhaupter Platz entlasten soll. Aufgrund aktueller Erkenntnisse bzgl. der Hochwassersituation im Trassenbereich, der geplanten Ortsumfahrung, beabsichtigt das Staatliche Bauamt Freising in nächster Zeit ein Planänderungsverfahren bei der Regierung von Oberbayern zu beantragen.

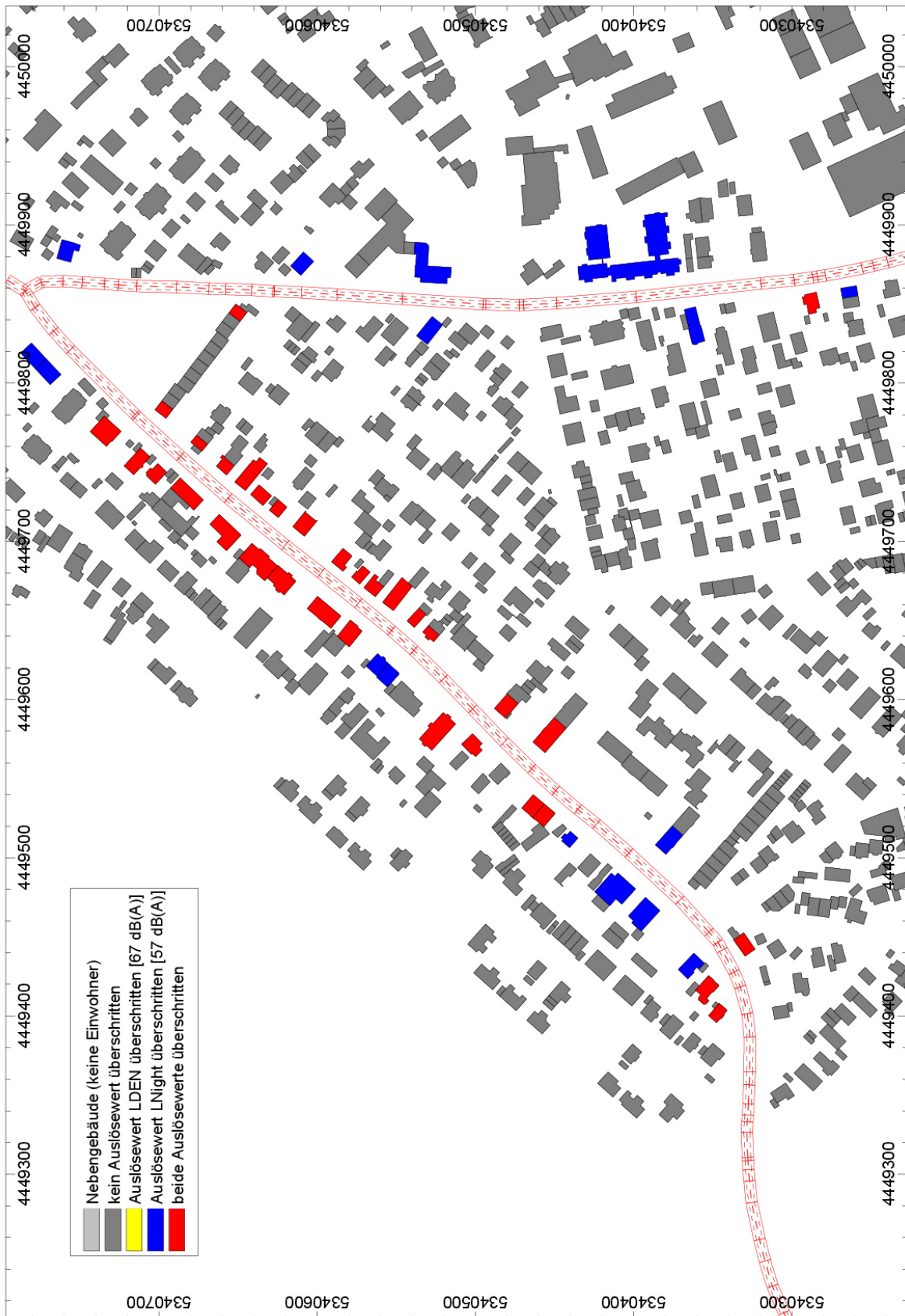
Entsprechend der vorliegenden Verkehrsuntersuchung zur geplanten Ortsumfahrung aus dem Jahr 2007 [16], ergeben sich folgende prozentuale Minderungen der innerörtlichen Verkehrsstärke.

Tabelle 13: Minderung der innerörtlichen Verkehrsstärke durch den Bau der Ortsumfahrung

Straßenabschnitt	Prognose Nullfall 2025	Prognose Planfall 2025	Minderung [%]
Staatsstraße 2345			
Westlich Siedlerstr.	17.300	12.100	- 30 %
Östlich Siedlerstr.	16.900	13.100	- 22,5 %
Staatsstraße 2069			
Nördl. Ordensland Str.	14.400	10.700	- 25 %
Zwischen Ordensland Str. und Johann G. Gutenberg Str.	11.900	8.000	- 30 %
Südl. Johann G. Gutenberg Str.	13.100	11.900	- 9 %

Zur Abschätzung der künftigen Geräuschsituation, werden die zu erwartenden prozentualen Minderungen [16] in der Ortsdurchfahrt der Stadt Olching, auf die aktuellen Verkehrszahlen (vgl. Abbildung 2) angewandt und die künftige Geräuschsituation Neuberechnet. In Abbildung 5 sind die Gebäude über den Auslösewerte $L_{DEN} 67 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} 57 \text{ dB(A)}$ farbig hervorgehoben dargestellt. Wohngebäude mit Fassadenpegeln von $L_{DEN} > 67 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} > 57 \text{ dB(A)}$ sind rot, Wohngebäude mit (ausschließlich) $L_{Night} > 57 \text{ dB(A)}$ werden blau dargestellt.

Abbildung 5: Wohngebäude mit Überschreitungen der Auslöswerte nach Bau der Ortsumfahrung



Durch den Bau der Ortsumfahrung und der damit einhergehenden Reduktion der innerörtlichen Verkehrsstärke, ist künftig eine Minderung der Betroffenheit entlang der Ortsdurchfahrt (Fürstenfeldbrucker und Roggensteiner Str.) zu erwarten. Nachfolgend ist die Reduktion belasteter Gebäude oberhalb der Auslöswerte in der Fürstenfeldbrucker und Roggensteiner Straße dargestellt.

Tabelle 14: Wohngebäude oberhalb der Auslöswerte Nullfall und Planfall (Ortsumfahrung)

		Anzahl der belasteten Wohngebäude	
		Nullfall	Planfall (mit Ortsumfahrung)
Sehr hohe Belastung	$L_{DEN} > 67$ dB(A)	70	37
	$L_{Night} > 57$ dB(A)	77	52

8 Minderungsmaßnahmen

8.1 Innerörtliche Minderungsmaßnahmen

Für die verbleibenden Konflikte entlang der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen der Stadt Olching sollten weitere Minderungsmaßnahmen vorgesehen werden. Um für alle betroffenen Gebäude Innerorts Fassadenpegel zu erhalten, die unterhalb der Auslöswerte zur Lärmaktionsplanung liegen, sind Pegelminderungen in der Größenordnung von etwa 2 bis 3 dB(A) notwendig.

Da innerorts i.d.R. – wie auch im vorliegenden Fall – keine Lärmschutzwände oder –wälle infrage kommen, gibt es nur wenige wirksame Maßnahmen zur Minderung der Geräuschbelastung. Zu erwähnen und nachfolgend zu diskutieren wären:

- Verkehrsverlagerungen (z.B. durch LKW-Lenkungskonzepte, Erhöhung ÖPNV-Anteil etc.),
- Geschwindigkeitsbeschränkungen (auf Tempo 30 innerorts),
- Gestaltung des Straßenraums, bauliche Maßnahmen am Verkehrsweg (Verengung des Straßenquerschnitts, Fußgängerüberwege),
- Forderung lärmarmen öffentlicher Verkehrsmittel,
- Verstetigung des Verkehrsflusses (Grüne Welle, Kreisverkehre),
- lärmarme bzw. lärmoptimierte Straßenbeläge und Schachtabdeckungen.

Grundsätzlich erfolgt für die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen (Geschwindigkeitsbegrenzungen, Verkehrslenkung, etc.) auf übergeordneten Straßen eine Einzelfallprüfung; als Mindestkriterium ist aber auf Überschreitung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien StV zu prüfen. Hierfür sind ergänzende Berechnungen auf Grundlage der national geltenden Regelwerke (RLS-90) erforderlich.

Anmerkung: Nach den Lärmschutz-Richtlinien StV gelten gebietsbezogene Richtwerte von 70 dB(A) / 60 dB(A) tags / nachts für Wohngebiete bzw. 72 dB(A) / 62 dB(A) für Mischgebiete. Die Bebauung entlang der Ortsdurchfahrt ist überwiegend als Mischgebiet und nur zum Teil als Wohngebiet ausgewiesen.

Wir haben – aufgrund der bereits im gesundheitsgefährdenden Bereich liegenden Richtwerte für Wohngebiete in Anlehnung an die gängige Praxis in anderen Bundesländern (z.B. Baden-Württemberg) – für Wohn- und Mischgebiete einheitliche Richtwerte von 70 dB(A) / 60 dB(A) zugrunde gelegt.

In Abbildung 6 sind die Gebäude über den Richtwerten der Lärmschutz-Richtlinien-StV von tags 70 dB(A) bzw. nachts 60 dB(A) für den Nullfall (ohne Ortsumfahrt) farblich hervorgehoben. Wohngebäude mit Fassadenpegeln oberhalb 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts werden rot dargestellt. Wohngebäude an denen ausschließlich nachts ein Beurteilungspegeln von 60 dB(A) oder mehr erreicht wird sind blau dargestellt. Wie Abbildung 6 zu entnehmen ist, werden die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien StV am Tage nur an einigen wenigen (genau an fünf) Gebäuden erreicht bzw. überschritten. Nachts sind dagegen insgesamt 43 Gebäude (5 tags und nachts, 38 nur nachts) betroffen.

Ersatzweise und/oder ergänzend käme der Einsatz lärmindernder Fahrbahnbeläge entlang der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen infrage. Mittlerweile sind auch Fahrbahnbeläge verfügbar, die bei den niedrigen innerörtlichen Geschwindigkeiten eine nennenswerte Lärmminde- rung aufweisen.

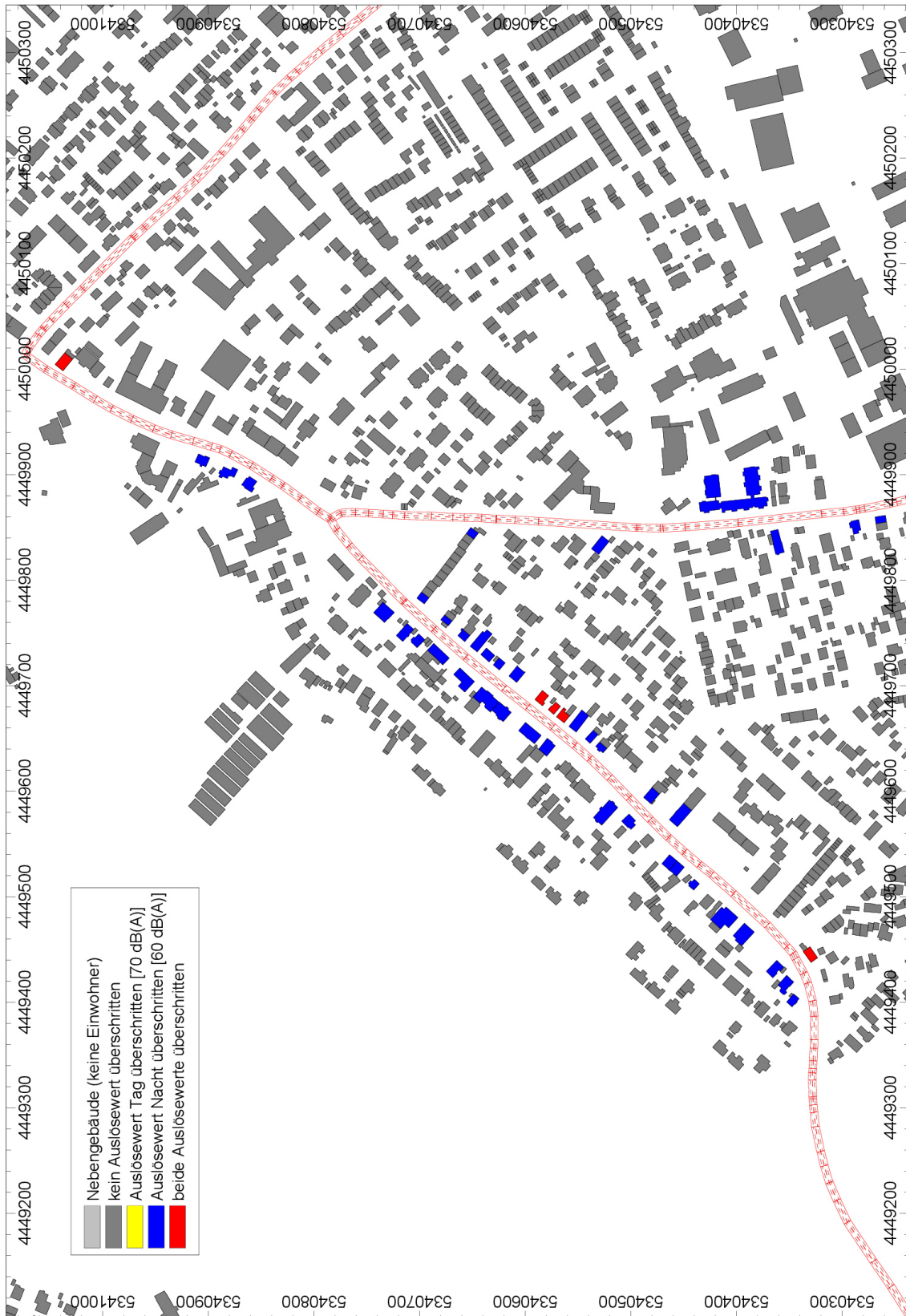
Folgende lärmindernde Beläge kämen in Betracht:

- lärmarme Splittmastixasphalte (SMA LA),
- Asphaltbetone für Deckschichten (AB),
- Dünnschichten im Heißeinbau auf Versiegelung (DSH-V),
- „Düsseldorfer Asphalt“ (LOA 5D).

Die genannten Fahrbahnbeläge wirken aufgrund einer optimierten Oberflächenstruktur lärm- mindernd; die Wirksamkeit bei $v=50$ km/h liegt bei -2 bis -4 dB. Die Wirksamkeit ist damit etwas niedriger als offenporiger Asphalt (hier wird der Schall in den Hohlräumen absorbiert), dafür werden die Nachteile offenporiger Beläge (spezielle Entwässerung erforderlich, spezieller Winterdienst, aufgrund der Empfindlichkeiten gegenüber Scherkräften in Kreuzungsberei- chen nicht einsetzbar, ...) vermieden.

Sofern die genannten lärmindernden Beläge erst bei ohnehin anstehenden Fahrbahnerneu- erungen zum Einsatz kommen, können deutliche Pegelminderungen mit relativ geringem fi- nanziellem Aufwand erreicht werden. Bei anstehenden Sanierungsmaßnahmen an Schacht- deckeln empfehlen wir den Austausch gegen konische Schachtdeckel.

Abbildung 6: Betroffene Wohngebäude mit Überschreitungen von tags ≥ 70 dB(A) bzw. nachts ≥ 60 dB(A). Berechnung entsprechend RLS-90.



8.2 Maßnahmen Außerorts

Die Bundesautobahnen A 8 und A 99 sowie die Bundesstraße B 471 führen flächenmäßig zur größten Belastung auf Gemarkung Olching (vgl. Rasterlärmkarten) bzgl. der Betroffenen spielen die Bundesautobahnen jedoch eine untergeordnete Rolle.

Die Bundesstraße B 471 führt am nördlichen Rand des Ortsteils Neu-Esting während des Nachtzeitraums zu Belastungen oberhalb 55 dB(A). Für die Bundesstraße B 471 ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 der vierspurige Ausbau als vordringlicher Bedarf enthalten. Ein Ausbau auf 4-Fahrs Spuren stellt im Sinne der 16. BImSchV eine wesentliche Änderung dar. Im Rahmen des Ausbaus bzw. der Lärmvorsorge ist die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV bzw. der Innenraumschutz nach der 24. BImSchV zu gewährleisten.

9 Maßnahmenpaket

Gemäß Art. 8 Abs. 1 Umgebungsärmrichtlinie sind die im Aktionsplan genannten Maßnahmen in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt. Dabei sollten Prioritäten für Bereiche mit Überschreitungen der Auslösewerte gesetzt werden.

Im Rahmen des Baus der Ortsumfahrung Olching, wird empfohlen die Entwicklung der Verkehrszahlen innerorts in der Fürstenfeldbrucker- und Roggensteiner Straße zu untersuchen und diese Entwicklung zu beurteilen.

Ferner werden folgende Maßnahmen auf Grundlage der durchgeführten Untersuchungen vorgeschlagen:

Maßnahme	Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Sanierung des Straßenbelags innerorts mit lärmarmen Fahrbahnoberfläche
Wo	Innerorts St 2345 Hauptstraße, Münchner- und Fürstenfeldbrucker Straße sowie St 2069 Roggensteiner Straße
Wann	In Zuge der anstehenden Fahrbahnsanierung
Wirkung / Ziel	Reduzierung der Emissionen des Straßenverkehrs ($L_{m,E}$) um ca. 3 dB Entlastung der Betroffenen im gesamten Einflussbereich der Straßen, nicht nur entlang der ersten (hochbelasteten) Bebauungsreihe
Kosten	Die Kosten eines lärmarmen Asphalts entsprechen weitgehend denen herkömmlichen Asphalts, insofern sind dem Lärmschutz keine Kosten oder nur geringe Mehrkosten zurechenbar

10 Ruhige Gebiete

Gemäß Umgebungslärmrichtlinie soll im Lärmaktionsplan neben einer Verbesserung der Lärmsituation auch die Erhaltung ruhiger Gebiete erfolgen. Artikel 3 der Umgebungslärmrichtlinie definiert als Ruhiges Gebiet ein von der zuständigen Behörde nach unterschiedlichen Kriterien festgelegtes Gebiet. Mit Festlegung Ruhiger Gebiete sind diese vor einer Zunahme des Lärms zu schützen. Als Möglichkeiten gelten u.a. die Überprüfung von Maßnahmen der Freiraum-, Stadt- und Verkehrsplanung, die Berücksichtigung bei der Bauleitplanung und bei Zulassungsverfahren, sowie die Vermeidung von Siedlungserweiterungen [17]. Als Grundlage zur Identifizierung Ruhiger Gebiete können die Rasterlärmkarten des Straßen- und Schienenverkehrs (Anlage 2 und 3) in Kombination mit den Rasterlärmkarten zum Lärmaktionsplan Schiene des Eisenbahnbundesamts [18] herangezogen werden.

Nach Sichtung aller zur Verfügung stehenden Untersuchungsgrundlagen (Lärmkartierung Straße / Schiene) ist die Verwaltung der Stadt Olching zum Ergebnis gekommen, dass auf Gemarkung Olching keine schutzbedürftigen Gebiete ohne maßgebliche Vorbelastung durch den Straßen- oder Schienenverkehr vorhanden sind. Auf eine Ausweisung Ruhiger Gebiete wird daher verzichtet.

11 Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Entwurfsfassung des Lärmaktionsplans wurde am 24.10.2019 dem Stadtentwicklungsausschuss Olching vorgestellt, dieser stimmte dem Entwurf des Lärmaktionsplans unter Abwägung seiner Bedenken und Anregungen zu und beauftragte die Stadtverwaltung mit der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 47 d Abs. 3 BImSchG [3] in Form einer 4-wöchigen Auslegung des Entwurfs.

Weiterhin wurde die Stadtverwaltung Olching beauftragt, die Behörden und Träger öffentlicher Belange zu unterrichten und zur Äußerung zum Lärmaktionsplan der Stadt Olching aufzufordern. Der Lärmaktionsplan wurde vom 12.11.2019 bis zum 12.12.2019 im Rathaus Olching öffentlich ausgelegt, zudem bestand die Möglichkeit den Lärmaktionsplan auf der Homepage der Stadt einzusehen. Die Öffentlichkeit erhielt während der Auslegungsphase die Möglichkeit Anregungen und Bedenken zum Entwurf zu äußern.

Die Träger öffentlicher Belange wurden von der Stadt Olching zeitgleich angeschrieben und aufgefordert innerhalb von 4 Wochen eine Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans abzugeben.

Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit wurden dem Stadtrat Olching (vgl. Anlage 1) am 29.10.2020 dargelegt und durch den Stadtrat abgewogen.

12 Zusammenfassung

Die Stadt Olching hat sich dazu entschieden einen Lärmaktionsplan zur 3. Stufe der Kartierung aufzustellen. Die Berechnung nach VBUS und die Beurteilung nach den Auslösewerten für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen weisen auf besonders betroffene Bereiche in Olching hin. Als vorrangige Konfliktbereiche können folgenden Teilen abgeleitet werden.

- St 2345 (Hauptstr., Fürstenfeldbrucker Str., Münchner Str.)
- St 2069 (Roggensteiner Str.)

Im Rahmen der anstehenden Lärmaktionsplanung der Stadt Olching wurden für einige der besonders lärmbelasteten Bereiche mögliche Maßnahmen zur Lärminderung und Lärmvermeidung untersucht und bewertet. Als mögliche Minderungsmaßnahme wurde dabei der Einbau lärmarmen Fahrbahnbeläge (bei ohnehin anstehender Fahrbahnerneuerung) untersucht. Das Minderungspotential beträgt ca. 3 dB(A) für lärmarme Fahrbahnbeläge (z.B. lärmarmes Splittmastixasphalt).

Weiterhin hat sich die Stadt Olching dazu entschlossen die Geräuschbelastung durch die Bahnstrecken 5561 und 5560, südlich sowie östlich des Olchinger Sees in Form von Rasterlärmkarten darzustellen.

Zusammenfassung des Aktionsplans mit den in Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie genannten relevanten Angaben

Mindestanforderung	Zusammenfassung
Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind	Im Süden Bayerns, ca. 20 km westlich von München liegt die Stadt Olching im Landkreis Fürstenfeldbruck. Zur Stadt Olching zählen die Stadtteile Esting, Geiselbullach, Graßling und Neu-Esting. Die Gemarkung der Stadt Olching umfasst eine Fläche von ca. 29,9 km ² , auf welcher 28.232 Menschen leben (Stand 30.04.2020), dies entspricht einer durchschnittlichen Bevölkerungsdichte von 944 Einwohner/innen pro km ² . Die wichtigsten, überregionalen Verbindungen sind die Bundesautobahnen A 8 und A 99 sowie die Bundesstraße B 471. Die Stadt Olching liegt in der Metropolregion München und ist an den Haltestellen Olching und Esting durch die S-Bahnlinie S3 an den Münchner Verkehrs- und Tarifverbund angeschlossen. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurden die Lärmeinwirkungen durch die Bahnstrecken 5561 und 5560, die Bundesautobahnen BAB A 8 und A 99, die Bundesstraße B 471, die Staatsstraßen St 2345 (Fürstenfeldbrucker Str., Münchner Str. und Hauptstr.) und St 2069 (Roggensteiner Str.) betrachtet. Hinweis: Nach den zum Zeitpunkt des Beginns der Lärmaktionsplanung gültigen Zuständigkeitsregelungen war die Stadt Olching lediglich zuständige Behörde für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans für Bundes- und Staatsstraßen (vgl. § 47e Abs. 1 BImSchG i. V. m. Art. 8a Abs. 2 Satz 1 BaylmschG [alte Fassung]).
zuständige Behörde	Bis 31.12.2020: Zuständige Behörde für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen entlang von Bundes- und Staatsstraßen:

	<p>Stadt Olching Amt für Bauen und Stadtentwicklung Rebhuhnstraße 18 82140 Olching</p> <p>Seit 01.01.2021: Zuständige Behörde für die Aufstellung eines zentralen Lärmaktionsplans für Hauptverkehrsstraßen außerhalb von Ballungsräumen, Bundesautobahnen in Ballungsräumen und Haupteisenbahnstrecken (ausgenommen Haupteisenbahnstrecken des Bundes): Regierung von Oberfranken Auf Antrag einer Gemeinde kann die Regierung von Oberfranken ihr durch Rechtsverordnung die Zuständigkeit für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans für Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken (ausgenommen Haupteisenbahnstrecken des Bundes) für nicht gemeindeübergreifende Fälle übertragen (Art. 2 Abs. 3 Satz 3 i. V. m. Satz 1 BaylmschG). Die Übertragung der Zuständigkeit für die weitere Erstellung des Lärmaktionsplans wurde der Stadt Olching von der Regierung von Oberfranken erteilt. Hinweis: Nach den zum Zeitpunkt des Beginns der Lärmaktionsplanung gültigen Zuständigkeitsregelungen war die Stadt Olching zuständige Behörde für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans für Bundes- und Staatsstraßen (vgl. § 47e Abs. 1 BImSchG i. V. m. Art. 8a Abs. 2 Satz 1 BaylmschG [alte Fassung]). Seit dem 01. Januar 2021 gilt die neue oben dargestellte Zuständigkeitsregelung.</p>																																				
rechtlicher Hintergrund	Richtlinie 2002/49/EG BImSchG (§§ 47a bis f) BaylmschG (Art. 2 Abs. 3 und Art. 4 Satz 2)																																				
geltende Grenzwerte	Verbindliche Auslösewerte für eine Lärmaktionsplanung gibt es nicht. Für die Lärmaktionsplanung der Stadt Olching wurden deshalb folgende Auslösewerte herangezogen: LDEN >67 dB(A)/ LNight > 57 dB(A) sowie mehr als 50 Betroffene.																																				
Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten, Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind sowie Angabe von Problemen und verbesserungswürdigen Situationen	Hauptverkehrsstraßen: Geschätzte Zahl der durch Straßenverkehrslärm (Hauptverkehrsstraßen) belasteten Menschen nach VBEB im Gemeindegebiet Olching: <table border="1" data-bbox="528 1554 1385 2011"> <thead> <tr> <th colspan="2">Intervall [dB(A)]</th> <th colspan="2">Belastete Personen (nach VBEB) Straßenlärm Hauptverkehrsstraßen</th> </tr> <tr> <th>über</th> <th>bis</th> <th>LDEN</th> <th>LNight</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>50</td> <td>55</td> <td>--</td> <td>956</td> </tr> <tr> <td>55</td> <td>60</td> <td>1.813</td> <td>424</td> </tr> <tr> <td>60</td> <td>65</td> <td>681</td> <td>42</td> </tr> <tr> <td>65</td> <td>70</td> <td>347</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>70</td> <td>75</td> <td>9</td> <td>--</td> </tr> <tr> <td>75</td> <td></td> <td>--</td> <td>--</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Summe</td> <td>2.850</td> <td>1.424</td> </tr> </tbody> </table>	Intervall [dB(A)]		Belastete Personen (nach VBEB) Straßenlärm Hauptverkehrsstraßen		über	bis	LDEN	LNight	50	55	--	956	55	60	1.813	424	60	65	681	42	65	70	347	2	70	75	9	--	75		--	--	Summe		2.850	1.424
Intervall [dB(A)]		Belastete Personen (nach VBEB) Straßenlärm Hauptverkehrsstraßen																																			
über	bis	LDEN	LNight																																		
50	55	--	956																																		
55	60	1.813	424																																		
60	65	681	42																																		
65	70	347	2																																		
70	75	9	--																																		
75		--	--																																		
Summe		2.850	1.424																																		

	Bewertung der Anzahl der belasteten Personen:			
			Anzahl der belasteten Personen	
	Sehr hohe Belastung	LDEN > 67 dB	138	
		LNight > 57 dB	204	
			Anzahl der belasteten Wohngebäude	
	Sehr hohe Belastung	LDEN > 67 dB	126	
		LNight > 57 dB	153	
	Schienenstrecken: Geschätzte Zahl der durch den Schienenverkehr auf den Bahnstrecken 5561 und 5560 belasteten Menschen nach VBEB im südöstlichen Gemeindegebiet Olching:			
	Intervall [dB(A)]		Belastete Personen (nach VBEB) Schienenlärm Bahnstrecken 5561 und 5560	
	über	bis	L_{DEN}	L_{Night}
50	55	252	313	
55	60	59	71	
60	65	54	62	
65	70	47	36	
70	75	27	41	
75		---	---	
Summe		439	523	
		Anzahl der belasteten Wohngebäude		
Sehr hohe Belastung	LDEN > 69 dB	7		
	LNight > 59 dB	42		
Protokoll der öffentlichen Anhörungen	Die Entwurfsfassung des Lärmaktionsplans wurde am 24.10.2019 dem Stadtentwicklungsausschuss Olching vorgestellt. Dieser stimmte dem Entwurf des Lärmaktionsplans unter Abwägung seiner Bedenken und Anregungen zu und beauftragte die Stadtverwaltung mit der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG in Form einer 4-wöchigen Auslegung des Entwurfs. Weiterhin wurde die Stadtverwaltung Olching beauftragt, die Behörden und Träger öffentlicher Belange zu unterrichten und zur Äußerung zum Lärmaktionsplan der Stadt Olching aufzufordern. Der Lärmaktionsplan wurde vom 12.11.2019 bis zum 12.12.2019 im Rathaus Olching öffentlich ausgelegt, zudem bestand die Möglichkeit den Lärmaktionsplan auf der Homepage der Stadt einzusehen. Die Öffentlichkeit erhielt während der Auslegungsphase die Möglichkeit Anregungen und Bedenken zum Entwurf zu äußern. Die Träger öffentlicher Belange wurden von der Stadt Olching zeitgleich angeschrieben und aufgefordert innerhalb von 4 Wochen eine Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans abzugeben. Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit wurden dem Stadtrat Olching (vgl. Anlage			

	1) am 29.10.2020 dargelegt und durch den Stadtrat abgewogen. Der endgültige Lärmaktionsplan wurde der Öffentlichkeit bekannt gegeben und ist auf der Homepage der Stadt Olching veröffentlicht.
bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung	Lärmschutzwälle und -wände entlang den Bundesautobahnen A 8 und A 99 sowie der Bundesstraße B 471. Eine Schallschutzwand an der Staatsstraße St 2345 (Münchner Str.) an der südlichen Ortseinfahrt von Olching
Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete, und langfristige Strategie	<p>Ortsumfahrung Olching: Auf Gemarkung der Stadt Olching ist derzeit eine Ortsumfahrung im Zuge der Staatsstraße 2069 in Vorbereitung, welche die Staatsstraße St 2069 (Roggensteiner Str.) und die St. 2345 (Hauptstr.) sowie den Roßhaupter Platz entlasten soll. Aufgrund aktueller Erkenntnisse bzgl. der Hochwassersituation im Trassenbereich der geplanten Ortsumfahrung, beabsichtigt das Staatliche Bauamt Freising in nächster Zeit ein Planänderungsverfahren bei der Regierung von Oberbayern zu beantragen. (siehe Kapitel 7 und Ausführungen des Staatlichen Bauamts Freising in Anlage 1)</p> <p>Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Sanierung des Straßenbelags innerorts mit lärmarmen Fahrbahnoberfläche: Im Zuge der anstehenden Fahrbahnsanierung der St 2345 Hauptstraße, Münchner- und Fürstenfeldbrucker Straße sowie der St 2069 Roggensteiner Str. wird geprüft, ob die Voraussetzungen vorliegen, um einen lärmindernden Fahrbahnbelag einzubauen. (siehe Kapitel 9 und Ausführungen des Staatlichen Bauamts Freising in Anlage 1)</p> <p>Hinweis zum vierspurigen Ausbau der Bundesstraße B 471 (Maßnahme Außerorts): Für die Bundesstraße B 471 ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 der vierspurige Ausbau als vor-dringlicher Bedarf enthalten. Ein Ausbau auf 4-Fahrspuren stellt im Sinne der 16. BImSchV eine wesentliche Änderung dar. Im Rahmen des Ausbaus bzw. der Lärmvorsorge ist die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV bzw. der Innenraum-schutz nach der 24. BImSchV zu gewährleisten.</p> <p>Hinweis zu ruhigen Gebieten: Nach Sichtung aller zur Verfügung stehenden Untersuchungsgrundlagen (Lärmkartierung Straße / Schiene) ist die Verwaltung der Stadt Olching zum Ergebnis gekommen, dass auf Gemarkung Olching keine schutzbedürftigen Gebiete ohne maßgebliche Vorbelastung durch den Straßen- oder Schienenverkehr vorhanden sind. Auf eine Ausweisung Ruhiger Gebiete wird daher verzichtet.</p>
finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse	Geschätzte Kosten zu „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Sanierung des Straßenbelags innerorts mit lärmarmen Fahrbahnoberfläche“ soweit ACCON bekannt: Die Kosten eines lärmarmen Asphalts entsprechen weitgehend denen herkömmlichen Asphalts, insofern sind dem Lärmschutz keine Kosten oder nur geringe Mehrkosten zurechenbar. Ansonsten sind keine finanziellen Informationen verfügbar.
geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	Der Lärmaktionsplan soll bei wesentlichen Änderungen bzw. spätestens alle 5 Jahre überprüft und ggf. überarbeitet werden.

Anlagen

- Anlage 1 Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung gem. Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG
- Anlage 2 Rasterlärmkarten Straßenverkehr L_{DEN} und L_{Night}
- Anlage 3 Rasterlärmkarten Schienenverkehr Tag und Nacht

**Anlage 1 Behandlung der Stellungnahmen aus der Beteiligung
gem. Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG**

Nr.	Behörde	Datum	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahmen Fachbüro / der Verwaltung
			<p>fraglichen Stellen nicht angezeigt. Diese Ansicht wird von der Regierung von Oberbayern als höhere Straßenverkehrsbehörde geteilt und liegt in den geringen bzw. nicht vorhandenen Betroffenheiten nach den Grenzwerten nach Lärmschutz-Richtlinien-StV und der Möglichkeit einer Senkung des Lärmniveaus durch bauliche Maßnahmen begründet. Das vorliegende Gutachten/der Lärmaktionsplan sieht richtigerweise auch keine verkehrsrechtlichen, sondern nur straßenbauliche Maßnahmen vor. Es bestehen daher aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht keine Bedenken/ Einwände.</p> <p>III. Straßen- und Brückenbau</p> <p>Aus straßenbaufachlicher Sicht weisen wir auf Folgendes hin:</p> <p>Straßenverkehrszählung</p> <p>Auf Seite 12 des Berichts (Ziff. 4.1) wird erwähnt, dass die Verkehrsbelastungen aus der „Bundes-Verkehrszählung“ 2010 entnommen wurden. Wir weisen Sie darauf hin, dass mittlerweile die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2015 veröffentlicht sind. Im Übrigen handelt es sich bei den in der Abbildung 1 gezeigten Verkehrsstärken um diejenigen der Straßenverkehrszählung 2015. Redaktionell empfehlen wir anstatt „Bundes-Verkehrszählung“ den in Fachkreisen bekannten Begriff „(bundesweite) Straßenverkehrszählung“ zu verwenden.</p> <p>Verkehrsstärken auf der St 2345 (Münchner Straße)</p> <p>Auf der St 2345 in der Münchner Straße werden in Abbildung 1 lediglich die Verkehrsstärken einer Zählstelle, die sich auf der Münchner Straße etwa zwischen Ordensland- und Studentenstraße befindet, angegeben (Zählstellenummer 77339413). Für den Bereich der St 2345 östlich der Johann-G.-Gutenberg-Straße regen wir an zu prüfen, ob hier anstelle der erwähnten Zählstelle 77339413 die Zählstelle auf der St 2345 zwischen Olching und Gröbenzell (Zählstellenummer 78349402) einschlägig ist.</p> <p>Ortsumfahrung Olching:</p> <p>Für die Ortsumfahrung von Olching im Zuge der St 2069 liegt seit 2015 ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss vor. Aufgrund neuer Erkenntnisse hinsichtlich der Hochwassersituation im Trassenbereich beabsichtigt das Staatliche Bauamt Freising in der nächsten Zeit ein Planänderungsverfahren bei der Regierung von</p>	<p>Wie im Lärmaktionsplan 3. Stufe erläutert, wurde der offizielle Kartierungsumfang der Hauptverkehrsstraßen des LfU um die „Staatsstraße St 2345 – Hauptstraße“ im Bereich zw. Roßhaupter Platz und Münchner Straße erweitert. Die zugehörigen Verkehrsbelastungen wurden aus den Daten der Bundes-Verkehrszählung (BVZ) 2010 entnommen. Grund hierfür ist, dass Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2015 in diesen Bereich einen nicht plausiblen DTV ausweist. Die übrigen Verkehrsdaten beruhen auf den Eingangsdaten des LfU.</p> <p>In der Lärmaktionsplanung wurden die Verkehrswerte der Zählstelle 78349402 ergänzt.</p> <p>Der aktuelle Planungsstand wurde im Lärmaktionsplan ergänzt.</p>

Nr.	Behörde	Datum	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahmen Fachbüro / der Verwaltung
			<p>Oberbayern zu beantragen. Auf den aktuellen Planungsstand der Ortsumfahrung sollte im Lärmaktionsplan hingewiesen werden.</p> <p>Maßnahmen Außerorts:</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Stadtgebiet von Olching der vierstreifige Ausbau der Bundesstraße 471 im sogenannten „Vordringlichen Bedarf“ enthalten ist. Der Bedarfsplan benennt hier die Abschnitte „Fürstenfeldbruck-Ost – Esting“ und „Esting – Geiselbullach“. Dieser Ausbau der B 471 stellt nach derzeitiger Gesetzeslage eine wesentliche Änderung einer Bundesfernstraße dar, die Voraussetzung für den Anspruch auf Lärmvorsorge nach Bundes-Immissionsschutzgesetz ist. Da mit den Planungen für den Abschnitt Esting – Geiselbullach erst demnächst begonnen wird, können jedoch zu den konkreten Lärminderungsmaßnahmen derzeit noch keine Aussagen getroffen werden. Auf den aktuellen Planungsstand des vierstreifigen Ausbaus der B 471 sollte im Lärmaktionsplan hingewiesen werden.</p> <p>Vorgeschlagenes Maßnahmenpaket:</p> <p>Mit den unter Ziff. 9 des Berichts vorgeschlagenen Maßnahmen besteht grundsätzlich Einverständnis. Allerdings ist derzeit noch nicht absehbar, wann das Staatliche Bauamt Freising die Erneuerung der Fahrbahn vornehmen wird. Zudem ist im Zusammenhang mit den Fahrbahnerneuerungen zuerst zu prüfen, ob die um 3 dB(A) abgesenkten Auslösewerte für die Lärmsanierung gemäß den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) für den jeweiligen Gebietstyp überhaupt überschritten werden. Für die dann betroffenen Bereiche wären anschließend mit dem Straßenbaulastträger Verbesserungsmaßnahmen abzustimmen.</p> <p>IV. Rechtsfragen Umwelt</p> <p>Der Vorschlag weiterer Untersuchungen ist keine echte Maßnahme, da diese per se keine Lärminderung bewirkt. Die erwähnte Ortsumfahrung ist ebenfalls nicht Plangegegenstand und damit keine Maßnahme. Maßnahmen sind im Plan verbindlich darzustellen (siehe I. Allgemeines). Maßnahmen, die im Plan festgelegt sind, sind durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach dem BImSchG oder</p>	<p>Der aktuelle Planungsstand wurde im Lärmaktionsplan ergänzt. Die Maßnahmenplanung angepasst.</p> <p>Kennntnisnahme</p> <p>Eine detaillierte Maßnahmenplanung und Untersuchung für die innerörtliche Geräuschbelastung, kann erst nach Inbetriebnahme der Ortsumfahrung erfolgen, da zum jetzigen Zeitpunkt die Auswirkungen auf die DTV nicht absehbar sind.</p> <p>Unabhängig von der geplanten Ortsumfahrung strebt die Stadt Olching auf eine Sanierung der innerörtlichen Fahrbahnlänge entlang der St 2345 (Hauptstraße, Münchner-</p>

Nr.	Behörde	Datum	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahmen Fachbüro / der Verwaltung
			<p>anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Entscheidungen zu berücksichtigen. Zu den vorgeschlagenen Lärmsanierungsmaßnahmen (Fahrbahnsanierung) in Kapitel 9 fehlt die Aussage, unter welchen Voraussetzungen und ggf. wann diese umgesetzt werden; jedenfalls wäre ein Zeithorizont zu nennen, wann die (wohl) anstehenden Straßensanierungen geplant sind. Für die von der Planung betroffenen Bundes- und Staatsstraßen ist das Staatliche Bauamt Freising der zuständige Straßenbaulastträger, mit dem die Maßnahmen abzustimmen sind. Falls die Voraussetzung für eine verbindliche Festlegung der Maßnahmen derzeit nicht vorliegen (siehe III. Straßen- und Brückenbau, letzter Absatz), können die Maßnahmen als Prüfmaßnahmen in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden (siehe I. Allgemeines). Unabhängig von den sprachlichen Unterscheidungen zwischen Art. 8 Abs. 1 Richtlinie 2002/49/EG und dem § 47d Abs. 1 Satz 3 BImSchG sollten aus dem Plan Ermessenserwägungen ersichtlich sein, insbesondere für den Fall, dass mit den verbindlich geplanten Maßnahmen die Auslösewerte nicht eingehalten werden können; die Planung hat nach pflichtgemäßem Ermessen zu erfolgen.</p> <p>V Technischer Umweltschutz</p> <p>Gemäß § 47d Abs. 2 Satz 1 BImSchG haben Lärmaktionspläne den Mindestanforderungen des Anhangs V der Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie) zu entsprechen und die nach Anhang VI der Umgebungslärmrichtlinie an die Kommission zu übermittelnden Daten zu enthalten. Die Überprüfung des Lärmaktionsplan-Entwurfs hinsichtlich der Mindestanforderungen ergab Folgendes:</p> <p>Zuständige Behörde und Beschreibung der zu berücksichtigenden Lärmquellen:</p> <p>Für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen für Bundes- und Staatsstraßen sowie in Ballungsräumen sind in Bayern die Gemeinden zuständig (vgl. § 47e Abs. 1 BImSchG i. V. m. Art. 8a Abs. 2 Satz 1 BayImSchG).</p> <p>Nach Landesrecht zuständige Behörde im Sinn von § 47e Abs. 1 BImSchG für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen nach § 47d BImSchG für Bundesautobahnen und Großflughäfen ist die Regie-</p>	<p>und Fürstenfeldbrucker Straße) sowie der St 2069 (Roggensteiner Straße) an. Grund hierfür ist ein allgemein schlechter Zustand der Fahrbahn.</p> <p>Die einzelnen Zuständigkeiten wurden im Lärmaktionsplan hervorgehoben.</p>

Nr.	Behörde	Datum	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahmen Fachbüro / der Verwaltung
			<p> rung (vgl. Art. 8a Abs. 2 Satz 1 BaylmschG).</p> <p> Seit dem 1. Januar 2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit (vgl. § 47e Abs. 4 BImSchG).</p> <p> Aufgrund des gegen die Bundesrepublik Deutschland eingeleiteten Vertragsverletzungsverfahrens wegen fehlender Lärmaktionspläne führt das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) in der 3. Runde der Lärminderungsplanung eine zentrale Lärmaktionsplanung für Bayern im Wege der Amtshilfe durch, um das vorhandene Defizit zu beheben. Diese Planung umfasst alle Hauptverkehrsstraßen (Bundes- und Staatsstraßen sowie Bundesautobahnen) außerhalb von Ballungsräumen. Die originär zuständigen Kommunen und Regierungen (siehe oben) haben allerdings weiterhin die Möglichkeit, zusätzlich zur zentralen Lärmaktionsplanung für ganz Bayern detailliertere Pläne für die Hauptverkehrsstraßen im jeweiligen Zuständigkeitsbereich (Kommunen: Bundes- und Staatsstraßen; Regierungen: Bundesautobahnen) zu erstellen.</p> <p> Im vorliegenden Lärmaktionsplan-Entwurf wurden bei den Hauptverkehrsstraßen die Bundesautobahnen A 8 und A 99 einbezogen sowie der Umfang auf die Bahnstrecken 5561 und 5560 ausgeweitet und deren Geräuschbelastung zusätzlich dargestellt. Mit dieser umfassenden Darstellung der Lärmbelastung besteht grundsätzlich Einverständnis. Allerdings sind die o. g. Zuständigkeitsregelungen im Lärmaktionsplan deutlicher hervorzuheben.</p> <p> Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten:</p> <p> Die Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten findet sich in Kapitel 5. Allerdings sind in der Betroffenheitsstatistik für die Hauptverkehrsstraßen auch die durch Autobahnen belasteten Personen enthalten. Dies ist deutlicher hervorzuheben (siehe oben Zuständigkeiten). Zudem ist eine Betroffenheitsstatistik nur für die belasteten Personen durch die Bundes- und Staatsstraßen in Olching zu ergänzen, da die Stadt Olching wie bereits ausgeführt nur für die Lärmaktionsplanung an Bundes- und Staatsstraßen zuständig ist.</p>	<p> Die einzelnen Zuständigkeiten wurden im Lärmaktionsplan der Stadt Olching verdeutlicht. Die Bundesautobahnen und Schienenstrecken wurden in den Lärmaktionsplan aufgenommen, um ein möglichst umfangreiches Bild der Geräuschsituation zu erhalten. Die größten Betroffenheiten auf Gemarkung Olching ergeben sich entlang der Staatsstraßen in den Ortsdurchfahrten, die Bundesautobahnen spielen bzgl. der Betroffenheiten eine untergeordnete Rolle.</p>

Nr.	Behörde	Datum	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahmen Fachbüro / der Verwaltung
			<p>Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7: Es wird darauf hingewiesen, dass nach Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung noch das „Protokoll der öffentlichen Anhörung“ aufzunehmen ist.</p> <p>Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung sowie Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete und langfristige Strategie: Im abschließenden Entwurf sind noch die verbindlichen Maßnahmen des Lärmaktionsplans zu ergänzen (siehe oben I. Allgemeines). Bei der Darstellung der langfristigen Strategie, sollte neben der Ortsumfahrung auch auf den geplanten vierstreifigen Ausbau der B 471 hingewiesen werden. Sollten von der Stadt Olching noch ruhige Gebiete (siehe unten) festgelegt werden, wären Maßnahmen zum Schutz dieser ruhigen Gebiete hier noch aufzuführen</p> <p>Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen: Zumindest für die verbindlichen Maßnahmen des Lärmaktionsplans (siehe oben I. Allgemeines) sind Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen anzugeben.</p> <p>Ferner ist zu beachten, dass für die Meldung an die Europäische Kommission eine Zusammenfassung des Lärmaktionsplans mit den im Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie genannten Angaben erforderlich ist. Eine entsprechende Zusammenfassung ist – nach Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung – auch dem Lärmaktionsplan beizufügen (die derzeitige Zusammenfassung genügt diesen Anforderungen nicht). Dabei ist zu berücksichtigen, dass neben Angaben zur Anzahl der lärmbeeinträchtigten Personen und Wohnungen, nach Möglichkeit auch Angaben zu lärmbeeinträchtigten Flächen (vgl. auch § 4 Abs. 4 Nr. 7 der 34. BImSchV) und – soweit vorhanden – zu lärmbeeinträchtigten Schulen und Krankenhäusern erfolgen sollten. Grundsätzlich sollten diese Angaben allerdings bereits vom Bayerischen Landesamt für Umwelt, als für die Lärmkartierung zuständige Behörde, an die Kommission übermittelt worden sein.</p> <p>Zu einzelnen Punkten des Lärmaktionsplan-Entwurfs wird Folgendes angemerkt:</p> <p>Kapitel 1 Situation und Aufgabenstellung:</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>

Nr.	Behörde	Datum	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahmen Fachbüro / der Verwaltung
			<p>Unter Berücksichtigung der obenstehenden Ausführungen zu den Zuständigkeiten, sollte bereits hier verdeutlicht werden, dass die Stadt Olching nach den gesetzlichen Regelungen (nur) für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen für Bundes- und Staatsstraßen zuständig ist.</p> <p><i>Kapitel 3 Grundlagen:</i></p> <p>Tabelle 3 sollte um die oben aufgeführten Punkte (zur Überprüfung des Lärmaktionsplan-Entwurfs hinsichtlich der Mindestanforderungen) ergänzt werden.</p> <p>Tabelle 5: Hier sollte ergänzt werden, wer diese Qualifizierung vorgenommen hat.</p> <p>Kapitel 4 Eingangsdaten zur Lärmkartierung:</p> <p>Wie unter Straßen- und Brückenbau ausgeführt, handelt es sich bei den in der Abbildung 1 gezeigten Verkehrsstärken um diejenigen der Straßenverkehrszählung 2015. Demgegenüber ist Kapitel 4.1 zu entnehmen, dass für die Staatsstraße St 2345 – Hauptstraße im Bereich zwischen Roßhaupter Platz und Münchner Straße die zugehörigen Verkehrsbelastungen der Straßenverkehrszählung 2010 entnommen wurden. Es sollte deshalb geprüft werden, welche Verkehrsdaten für die Lärmkartierung herangezogen wurden. Für den Fall, dass für die Lärmkartierung die Verkehrsdaten der Straßenverkehrszählung 2010 verwendet wurden, wäre die Lärmkartierung mit den Verkehrsdaten aus der Straßenverkehrszählung 2015 erneut durchzuführen</p> <p>Tabelle 6 und die textlichen Aussagen zu den Bahnstrecken, enthalten die Angabe, dass nachts 28 Züge verkehren. Hier sollte geprüft werden, ob es entsprechend Tabelle 6 nicht 27 Züge sind.</p> <p>Kapitel 5 Lärmanalyse entlang der untersuchten Hauptverkehrsstraßen:</p> <p>Wie oben zu „Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten“ bereits ausgeführt, sind in der Betroffenheitsstatistik für die Hauptverkehrsstraßen auch die durch die Autobahnen belasteten Personen enthalten (betrifft Tabellen 7, 8 und 9). Dies ist deutlicher hervorzuheben. Zudem ist eine Betroffenheitsstatistik nur für die belasteten Personen durch die Bundes- und Staatsstraßen in Olching zu ergänzen (wie Tabellen 7, 8 und 9).</p>	<p>S.o.</p> <p>Die einzelnen Zuständigkeiten wurden im Lärmaktionsplan der Stadt Olching verdeutlicht.</p>

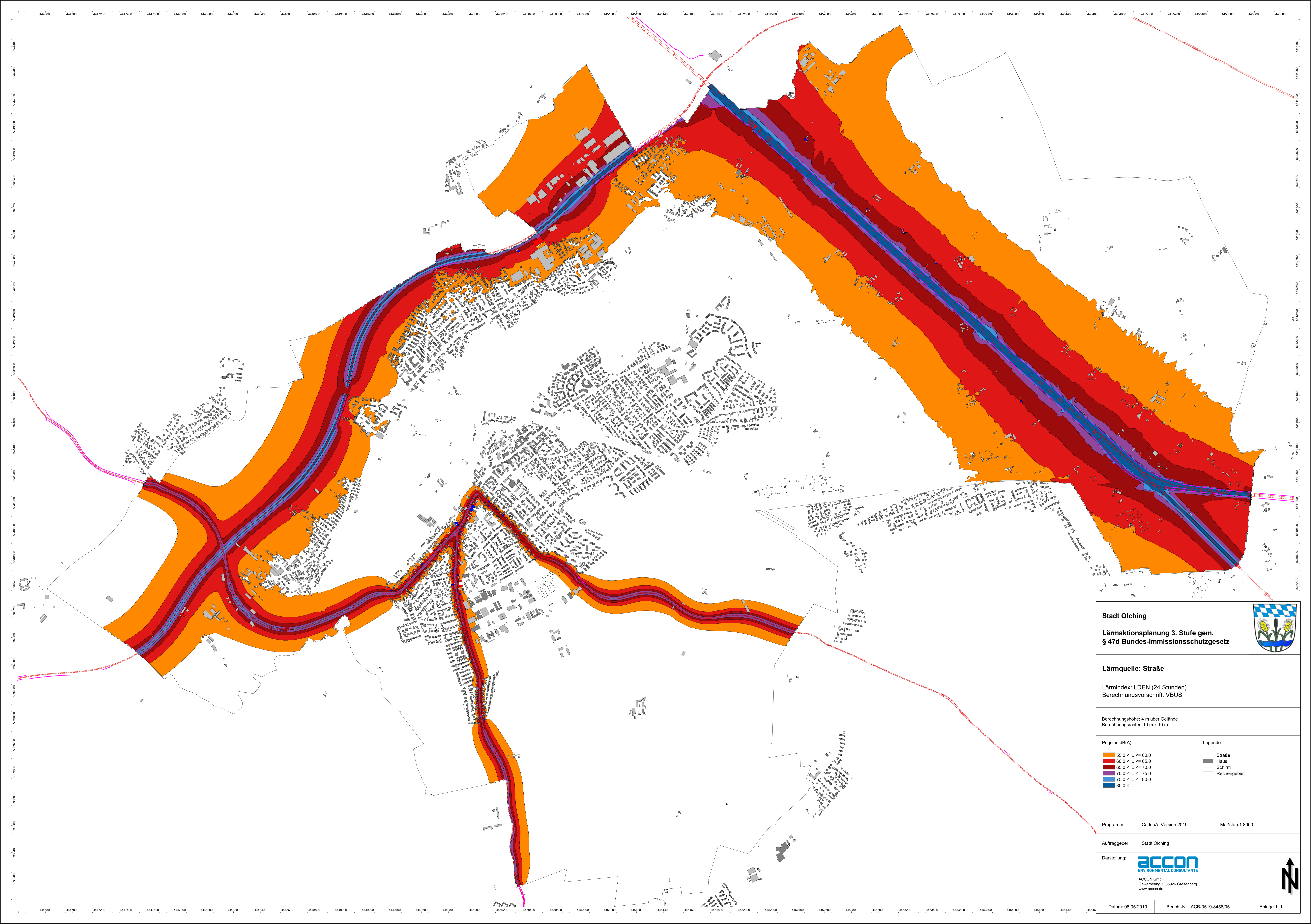
Nr.	Behörde	Datum	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahmen Fachbüro / der Verwaltung
			<p>Kapitel 6 Lärmanalyse entlang der untersuchten Schienenstrecken:</p> <p>Hier sollte darauf hingewiesen werden, dass seit dem 1. Januar 2015 das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit (vgl. § 47e Abs. 4 BImSchG) ist.</p> <p>Kapitel 8 Minderungsmaßnahmen und Kapitel 9 Vorschlag für ein Maßnahmenpaket:</p> <p>In Kapitel 8 sind grundsätzlich mögliche Maßnahmen angeführt und in Kapitel 9 ein Vorschlag für ein Maßnahmenpaket. Grundsätzlich sind in Lärmaktionsplänen nach abschließender Prüfung der Maßnahmenvorschläge verbindliche Maßnahmen festzulegen (siehe Ausführungen unter I. Allgemeines).</p> <p>Kapitel 10 Ruhige Gebiete:</p> <p>Nach § 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG soll es auch Ziel der Lärmaktionspläne sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Die Umgebungslärmrichtlinie unterscheidet dabei zwischen „ruhigen Gebieten in einem Ballungsraum“ und „ruhigen Gebieten auf dem Land“. Art. 3 Buchstabe m der Umgebungslärmrichtlinie definiert als „ruhiges Gebiet auf dem Land“ ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist. Eine Erhöhung der Lärmbelastung innerhalb der ausgewiesenen ruhigen Gebiete muss in Zukunft vermieden werden.</p> <p>Aus den bisherigen Ausführungen in Kapitel 10 geht nicht hervor, ob die Stadt Olching noch ruhige Gebiete festsetzen möchte. Sollten noch ruhige Gebiete festgesetzt werden, wird empfohlen die Kriterien (z. B. eine flächendeckend geringe Lärmbelastung, bei der ein bestimmter Lärmpegel LDEN nicht überschritten wird, Freizeit-/Erholungsgebiete, Mindestgröße) darzustellen. Je nach bestehender Lärmbelastung möglicher „ruhiger Gebiete“ kann ggf. eine Differenzierung erfolgen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Eine detaillierte Maßnahmenplanung und Untersuchung für die innerörtliche Geräuschbelastung, kann erst nach Inbetriebnahme der Ortsumfahrung erfolgen, da zum jetzigen Zeitpunkt die Auswirkungen auf die DTV nicht absehbar sind.</p> <p>Die Stadt Olching wirkt beim zuständigen Baulastträger auf eine Sanierung der Fahrbahnbeläge entlang der St 2345 (Hauptstraße, Münchner- und Fürstenfeldbrucker Straße) sowie der St 2069 (Roggensteiner Straße) hin. Ein konkreter Termin für die Durchführung ist nicht bekannt.</p> <p>Die Stadt Olching verzichtet auf die Ausweisung ruhiger Gebiete.</p>

Nr.	Behörde	Datum	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahmen Fachbüro / der Verwaltung
2.	Staatliches Bauamt Freising	16.01.2020	<p>2.1 Grundsätzliche Stellungnahme</p> <p>Gegen die Aufstellung des Lärmaktionsplans bestehen seitens des Staatlichen Bauamtes Freising keine Einwände, wenn die unter 2.2 ff genannten Punkte beachtet werden.</p> <p>2.2 Ziele der Raumordnung und Landesplanung, die eine Anpassungspflicht nach § 1 Abs. 4 BauGB auslösen</p> <p>- keine -</p> <p>2.3 Beabsichtigte eigene Planungen und Maßnahmen, die den o.g. Plan berühren können, mit Angabe des Sachstandes</p> <p>Das Staatliche Bauamt Freising — Fachbereich Straßenbau beabsichtigt im Zuge der im Betreff genannten Straße folgende Maßnahmen durchzuführen:</p> <p>Für die Ortsumfahrung von Olching im Zuge der St 2069 liegt seit 2015 ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss vor. Aufgrund neuer Erkenntnisse hinsichtlich der Hochwassersituation im Trassenbereich beabsichtigt das Staatliche Bauamt Freising in der nächsten Zeit ein Planänderungsverfahren bei der Regierung von Oberbayern zu beantragen. Wir gehen davon aus, dass nach Abschluss des Planänderungsverfahrens wieder auf der gesamten Trasse Baurecht besteht und die Umfahrung anschließend zeitnah realisiert werden kann.</p> <p>Nach Fertigstellung soll die St 2069 „Roggensteiner Straße“ im Stadtgebiet abgestuft werden, die sich somit in der Baulast der Stadt Olching befinden würde.</p> <p>In Abschnitt 9.0 wird als Maßnahme, auf der St 2069, der St 2345 und der B 471 der Einbau von lärmoptimierten Fahrbahnbelägen (z.B. SMA LA, AB, DSH-V usw.) empfohlen. Das Staatliche Bauamt Freising — Fachbereich Straßenbau, wird frühestens nach Fertigstellung der Umfahrung und in Abhängigkeit seines amtsinternen Bauprogrammes über die Sanierung der in Abschnitt 9.0 aufgeführten Streckenzüge entscheiden. Bevor über die Sanierung in lärmoptimierter Bauweise entschieden wird, ist zuerst zu prüfen ob die um 3 dB(A) abgesenkten Auslösewerte für die Lärmsanierung gemäß den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfern-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>

Nr.	Behörde	Datum	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahmen Fachbüro / der Verwaltung
			<p>straßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) für den jeweiligen Gebietstyp überhaupt überschritten werden.</p> <p>Bei der Durchführung vor Abstufung und nach Fertigstellung der Umgehungsstraße müssen Details zur Bauausführung und Finanzierung in der Umstufungsvereinbarung abgestimmt werden.</p> <p>Verkehrsrechtliche Maßnahmen die St 2069 „Roggensteiner Straße“ betreffend sind erst nach Abstufung also nach Übergang der Baulast durchzuführen.</p> <p>Auf der St 2345 und der B 471, die in der Baulast der Straßenbauverwaltung verbleiben sind keine Änderungen (z.B. Verengung des Straßenquerschnittes usw.) vorgesehen.</p>	
3.	Deutsche Bahn AG DB Immobilien	11.12.2019	<p>Gegen die Planungen bestehen aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen keine Bedenken, da im betreffenden Bereich keine Aus- und Umbaumaßnahmen geplant sind.</p> <p>Bei geplanten Lärmschutzmaßnahmen in unmittelbarer Nähe zu den beiden Bahnstrecken (5561 und 5560) sowie zu Eisenbahnbetriebsanlagen sind uns die konkreten Planungen zur Prüfung und Stellungnahme vorzulegen.</p>	Kenntnisnahme
4	Eisenbahn-Bundesamt	11.12.2019	<p>Seit dem 1. Januar 2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) nach § 47e Abs. 4 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes zuständig. Eine Haupteisenbahnstrecke ist durch § 47b BImSchG als ein Schienenweg von Eisenbahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr definiert. Sonstige Schienenwege werden in der Lärmaktionsplanung des EBA nicht berücksichtigt. Weitere Informationen zum Thema Lärmaktionsplanung an den Haupteisenbahnstrecken finden Sie im Internet unter dem folgenden Link: http://www.laermaktionsplanung-schiene.de</p> <p>Für den Bereich Olching wurden die Haupteisenbahnstrecken 5503 (München-Augsburg), 5543 (München-Pasing-Mammendorf), 5561(Olching-Olching, Strw.) und 5581 (Olching-Augsburg) durch das EBA kartiert. Die zuständige Behörde für die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes an den Haupteisenbahnstrecken der Kommunen ist das Eisenbahn-Bundesamt, Heinemannstraße 6, 53175</p>	Kenntnisnahme Der Hinweis wurde in den Lärmaktionsplan Olching mitaufgenommen.

Nr.	Behörde	Datum	Inhalt der Stellungnahmen	Stellungnahmen Fachbüro / der Verwaltung
			<p>Bonn. Für den Lärmaktionsplan der Kommune ist es nach Auffassung des EBA ausreichend, wenn auf den Lärmaktionsplan des EBA verwiesen wird. Ich bitte Sie, den Lärmaktionsplan der Stadt Olching zur Information der Öffentlichkeit um diesen Hinweis zu ergänzen.</p>	

Anlage 2 Rasterlärmkarten Straßenverkehr LDEN und LNight



Stadt Olching
Lärmaktionsplanung 3. Stufe gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz



Lärmquelle: Straße

Lärmindex: LDEN (24 Stunden)
 Berechnungsvorschrift: VBUS

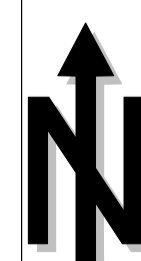
Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m

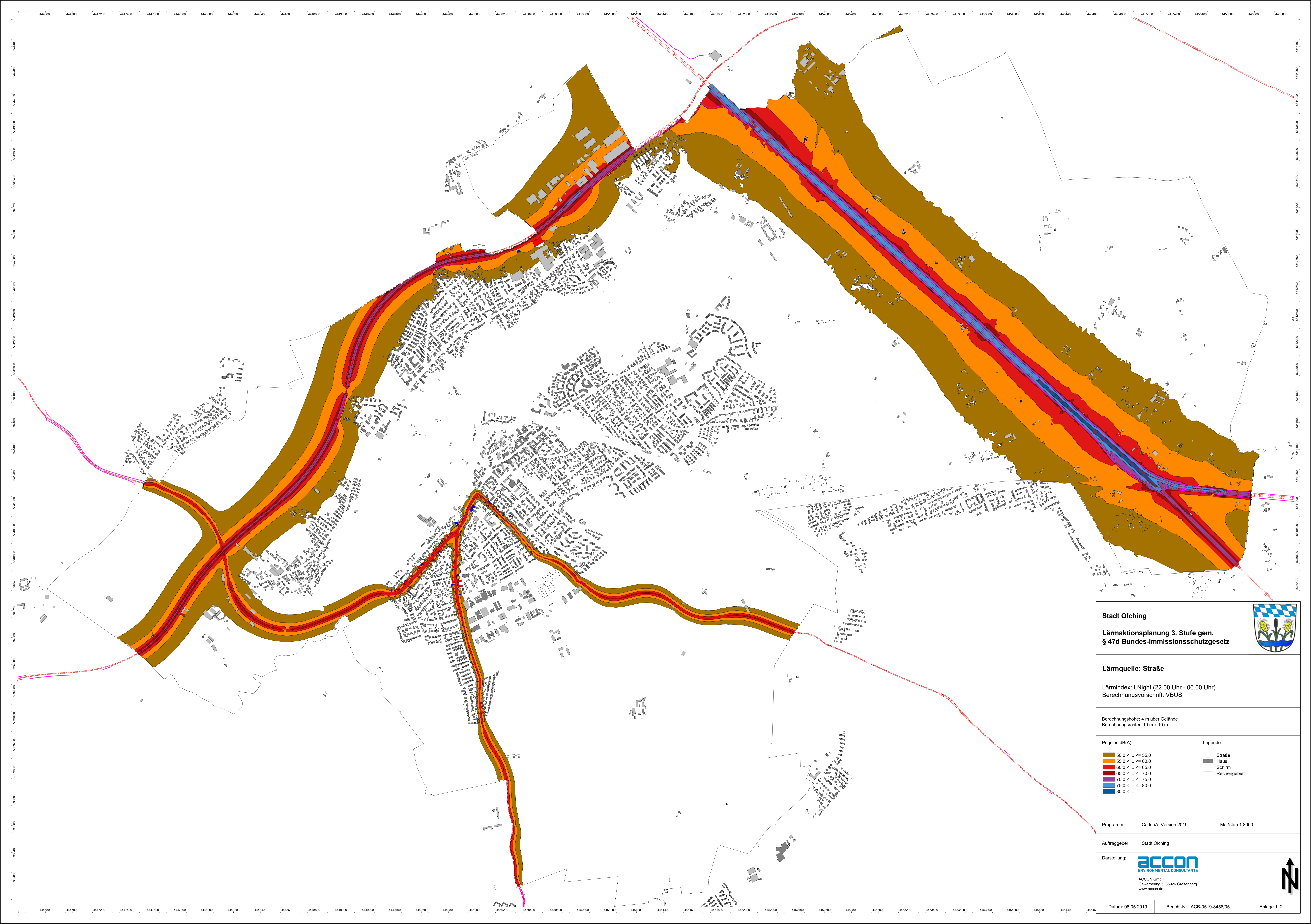
Pegel in dB(A)	Legende
55.0 < ... <= 60.0	— Straße
60.0 < ... <= 65.0	— Haus
65.0 < ... <= 70.0	— Schirm
70.0 < ... <= 75.0	— Rechengebiet
75.0 < ... <= 80.0	
80.0 < ...	

Programm: CadnaA, Version 2019 Maßstab 1:8000

Auftraggeber: Stadt Olching


Darstellung: **ACCON**
 ENVIRONMENTAL CONSULTANTS
 ACCON GmbH
 Gewerberg 5, 86926 Greifenberg
 www.accon.de





Stadt Olching

Lärmaktionsplanung 3. Stufe gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz



Lärmquelle: Straße

Lärmindex: LNight (22.00 Uhr - 06.00 Uhr)
 Berechnungsvorschrift: VBUS

Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m


Pegel in dB(A)	Legende
50.0 < ... <= 55.0	— Straße
55.0 < ... <= 60.0	— Haus
60.0 < ... <= 65.0	— Schirm
65.0 < ... <= 70.0	— Rechengebiet
70.0 < ... <= 75.0	
75.0 < ... <= 80.0	
80.0 < ...	

Programm: CadnaA, Version 2019 Maßstab 1:8000

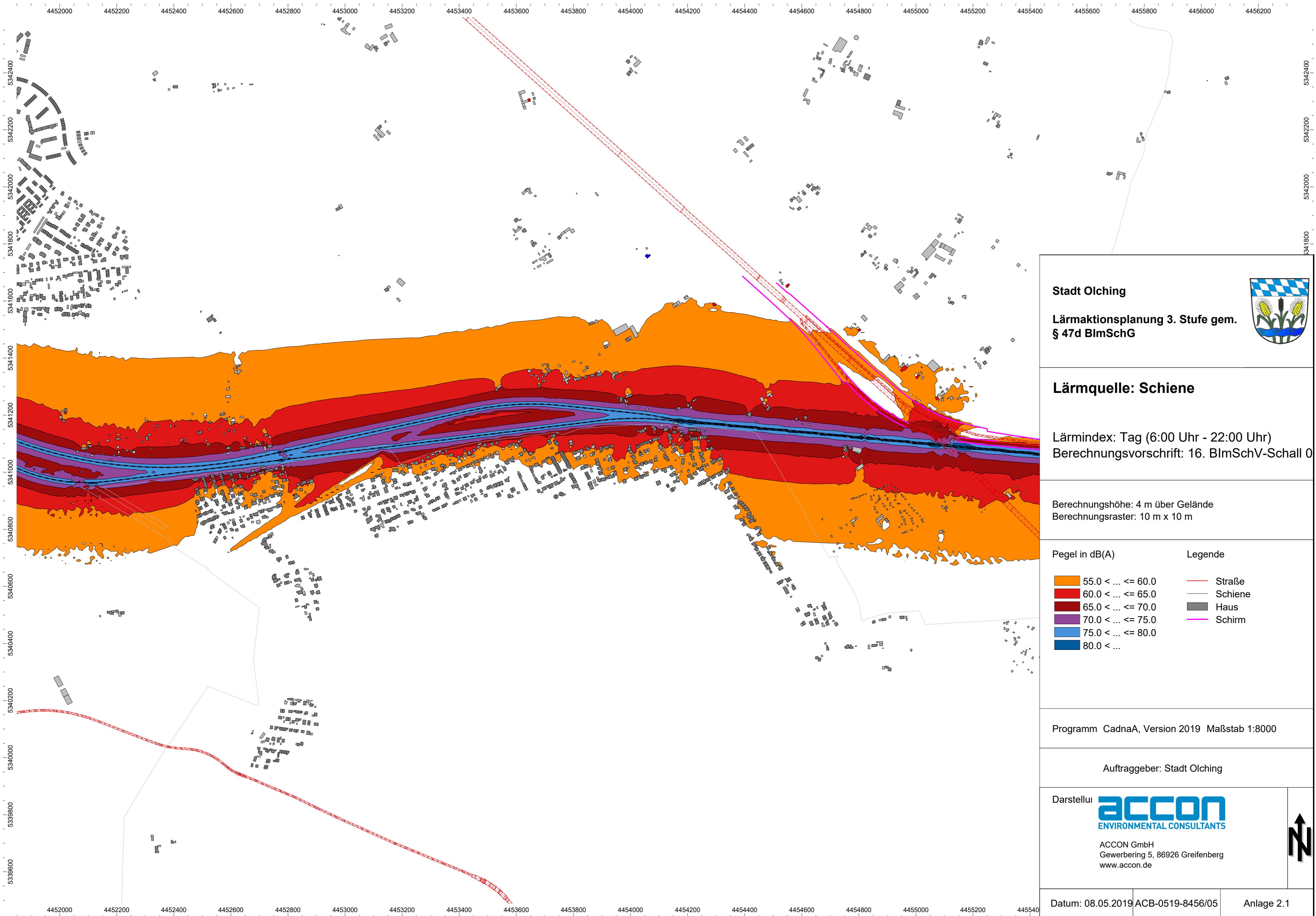
Auftraggeber: Stadt Olching

Darstellung: **accon**
 ENVIRONMENTAL CONSULTANTS
 ACCON GmbH
 Gewerberg 5, 86926 Greifenberg
 www.accon.de


Datum: 08.05.2019 Bericht-Nr.: ACB-0519-8456/05 Anlage 1.2



Anlage 3 Rasterlärmkarten Schienenverkehr Tag/ Nacht



Stadt Olching



Lärmaktionsplanung 3. Stufe gem. § 47d BImSchG

Lärmquelle: Schiene

Lärmindex: Tag (6:00 Uhr - 22:00 Uhr)
 Berechnungsvorschrift: 16. BImSchV-Schall 0

Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m

Pegel in dB(A)		Legende	
	55.0 < ... <= 60.0		Straße
	60.0 < ... <= 65.0		Schiene
	65.0 < ... <= 70.0		Haus
	70.0 < ... <= 75.0		Schirm
	75.0 < ... <= 80.0		
	80.0 < ...		

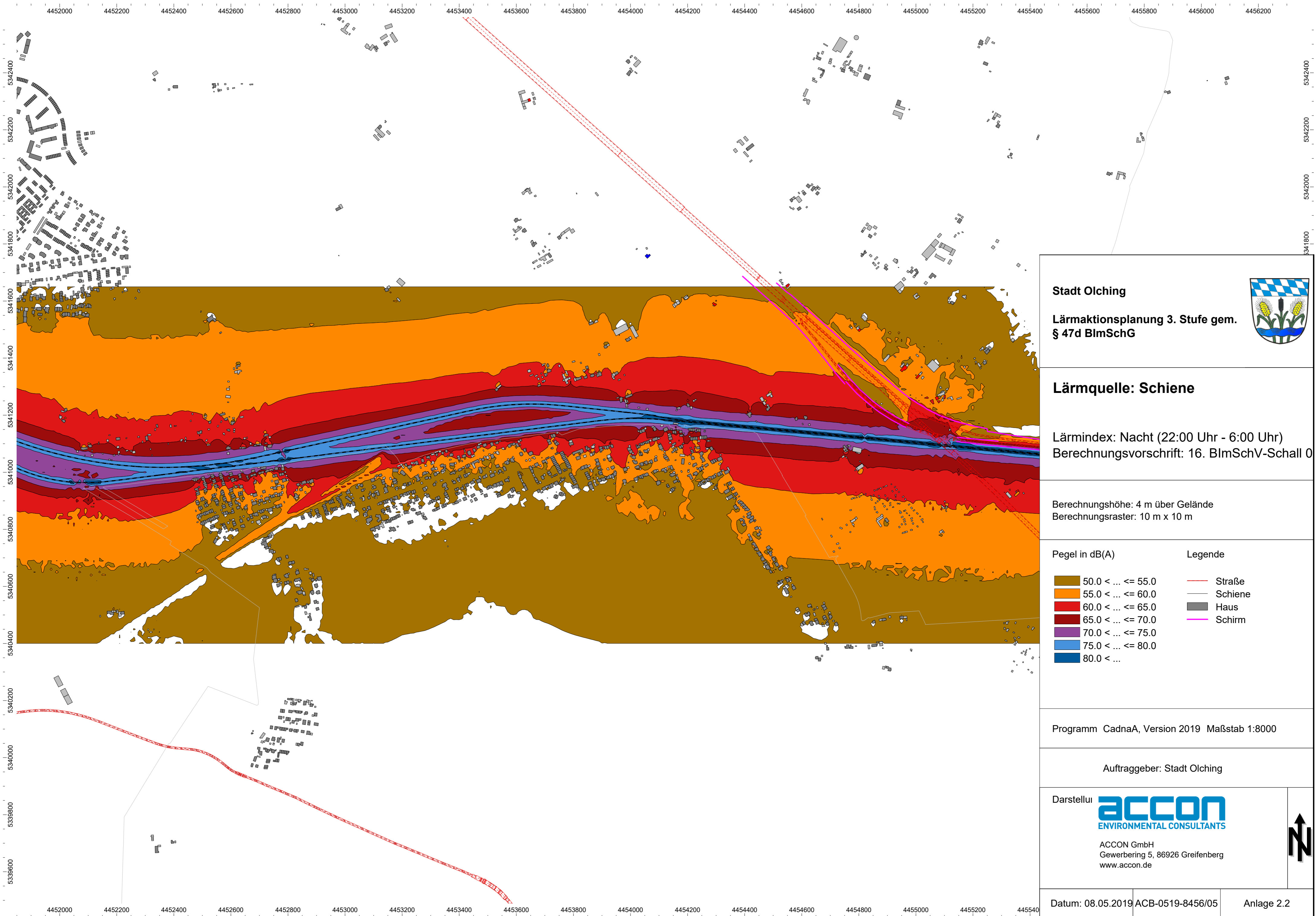
Programm CadnaA, Version 2019 Maßstab 1:8000

Auftraggeber: Stadt Olching

Darsteller **ACCON**
 ENVIRONMENTAL CONSULTANTS



ACCON GmbH
 Gewerbering 5, 86926 Greifenberg
 www.accon.de



Stadt Olching

Lärmaktionsplanung 3. Stufe gem. § 47d BImSchG



Lärmquelle: Schiene

Lärmindex: Nacht (22:00 Uhr - 6:00 Uhr)
 Berechnungsvorschrift: 16. BImSchV-Schall 0

Berechnungshöhe: 4 m über Gelände
 Berechnungsraster: 10 m x 10 m

Pegel in dB(A)	Legende
50.0 < ... <= 55.0	Straße
55.0 < ... <= 60.0	Schiene
60.0 < ... <= 65.0	Haus
65.0 < ... <= 70.0	Schirm
70.0 < ... <= 75.0	
75.0 < ... <= 80.0	
80.0 < ...	

Programm CadnaA, Version 2019 Maßstab 1:8000

Auftraggeber: Stadt Olching

Darsteller **ACCON**
 ENVIRONMENTAL CONSULTANTS

ACCON GmbH
 Gewerbering 5, 86926 Greifenberg
 www.accon.de

Datum: 08.05.2019 ACB-0519-8456/05 Anlage 2.2