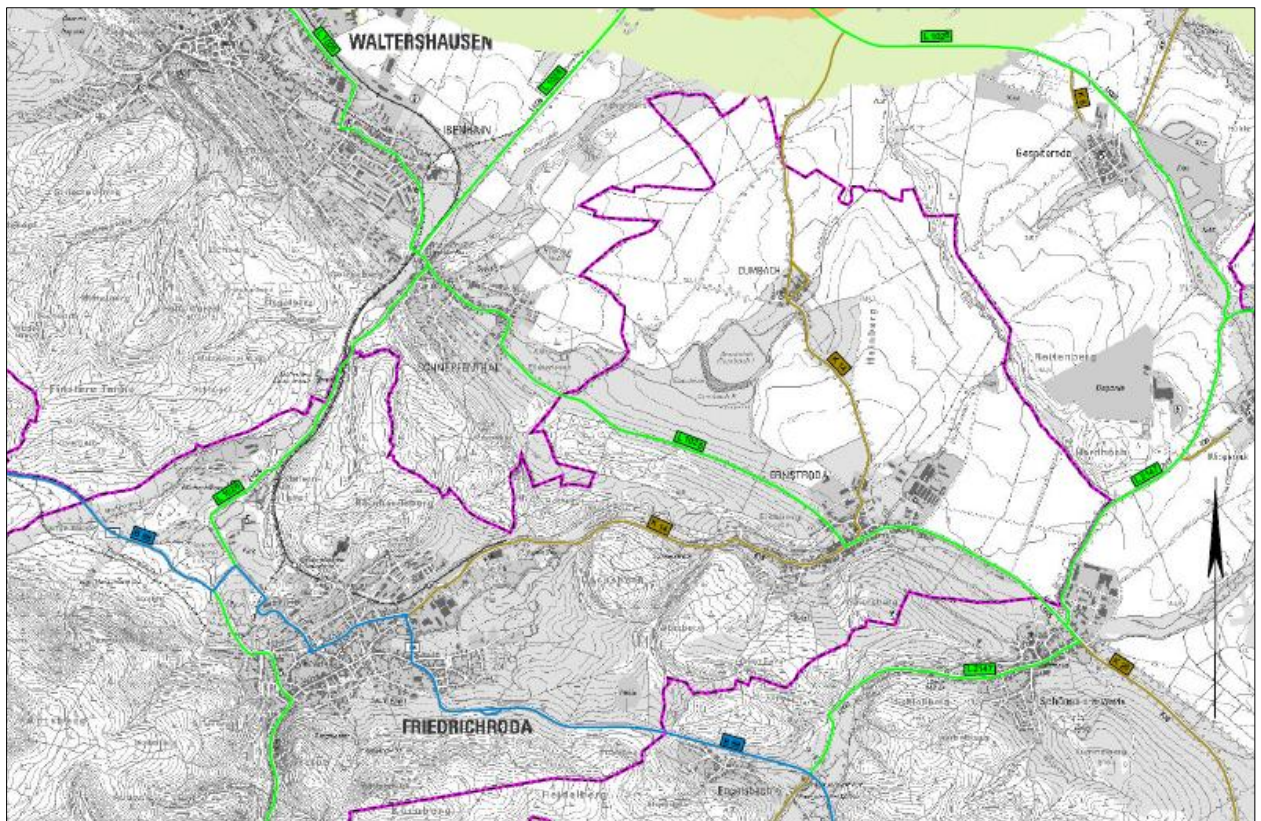


Lärmaktionsplan Friedrichroda

Hauptverkehrsstraßen (Stufe 4)



Impressum



Herausgeber

Stadt Friedrichroda

erstellt von

INVER – Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen GmbH
Maximilian-Welsch-Straße 2a
99084 Erfurt
Telefon (0361) 2238-0
Telefax (0361) 2238-101
E-Mail: info@inver-erfurt.de
Internet: www.inver-erfurt.de

im Auftrag und Zusammenarbeit mit

Stadt Friedrichroda
Gartenstraße 9
99894 Friedrichroda
Telefon 03623/330-0
E-Mail: stadt@friedrichroda.de
Internet: www.friedrichroda.info

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines	6
1.1	Aufgabenstellung und Zielsetzung	6
1.2	Rechtlicher Hintergrund	7
1.3	Geltende Grenzwerte	8
1.4	Auslösewerte	10
1.5	Zuständigkeiten	10
2	Bewertung der Ist-Situation	11
2.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	11
2.2	Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind.....	12
2.3	Angaben von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen.....	12
3	Maßnahmenplanung	12
3.1	Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung	12
3.2	Geplante Lärminderungsmaßnahmen für die nächsten 5 Jahre	13
3.3	Schutz ruhiger Gebiete	13
4	Öffentlichkeitsbeteiligung	13

Anhangsverzeichnis

- 1 Lärmkarten

Abkürzungsverzeichnis

B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
dB(A)	Dezibel (A-bewertet)
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EU	Europäische Union
L	Landesstraße
Kfz	Kraftfahrzeug
L _{Day}	Mittelungspegel Tag (6.00 bis 18.00 Uhr)
L _{DEN}	Mittelungspegel Tag/Abend/Nacht (24 Stunden)
L _{Evening}	Mittelungspegel Abend (18.00 bis 22.00 Uhr)
L _{Night}	Mittelungspegel Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr)
LAP	Lärmaktionsplan
TLUBN	Thüringer Landesamt für Umwelt, Bergbau und Naturschutz
Lkw	Lastkraftwagen
FK	Fahrzeugklasse
LKZ	Lärmkennziffer
OU	Ortsumgebung

1 Allgemeines

1.1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Umgebungslärm, verursacht durch Straßen-, Schienen- und Flugverkehr sowie Gewerbe ist eines der größten Umweltprobleme unserer Zeit. Ein Großteil der deutschen Bevölkerung fühlt sich durch Lärm belästigt oder gestört.

Hohe Lärmbelastungen stellen jedoch nicht nur eine Minderung der Lebensqualität dar, sondern bergen darüber hinaus auch gesundheitliche Risiken. Wichtige Zielstellungen der Umweltplanung sind deshalb die Reduzierung der bestehenden Lärmbelastungen und der Schutz derzeit ruhiger Gebiete vor neuer bzw. zusätzlicher Verlärmung.

Mit der EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG)¹ wurde 2002 erstmalig ein europaweit einheitliches Konzept zur Erfassung, Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm beschlossen. Durch die nationale Umsetzung² in Form der Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ((BImSchG (2002))³ wurde in den Jahren 2005 bis 2006 für alle Gemeinden in Deutschland die gesetzliche Grundlage für eine zielgerichtete Lärmaktionsplanung geschaffen.

In der ersten Stufe der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie im Jahr 2008 wurden bundesweit alle Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Mio. Kfz/Jahr (ca. 16.440 Kfz/24 h) betrachtet. Die zweite und die dritte Stufe im Jahr 2013 und 2018 sowie die aktuelle, vierte Stufe der Lärmkartierung/Lärmaktionsplanung 2022/2024 umfasst die Analyse und Bewertung aller Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (ca. 8.220 Kfz/24 h).

Auf der nördlich von Friedrichroda verlaufenden Bundesautobahn A 4 und auf der Landesstraße L 1026 Wahlwinkel wird dieser Schwellenwert überschritten. Aus diesen Verkehrsbelastungen entsteht im nördlichen Gemeindegebiet von Friedrichroda eine geringe lärmbelastete Fläche von 0,0008 km², aus der sich die Notwendigkeit der Aufstellung eines Lärmaktionsplanes ergibt.

Zielstellung des Lärmaktionsplanes ist es, für die ermittelten Konfliktbereiche

¹ Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 29.07.2002

² Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24.06.2005

³ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes- Immissionsschutzgesetz - BImSchG) vom 15.03.1974 in der Neufassung vom 17.05.2013, zuletzt geändert am 26.07.2023

Lärminderungsstrategien zu erarbeiten, auf deren Basis konkrete Maßnahmen geplant und durchgeführt werden können.

1.2 Rechtlicher Hintergrund

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie verfolgt das Ziel, die Belastungen durch Umgebungslärm europaweit einheitlich zu erfassen sowie schädliche Auswirkungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Zu diesem Zweck sind im 5-Jahres-Turnus ¹ Lärmkarten zur Dokumentation der Belastung zu erstellen, die Öffentlichkeit zu beteiligen sowie anschließend geeignete Maßnahmen zur Lärminderung in Lärmaktionsplänen zu erarbeiten. Für die 4. Stufe wurde ein Jahr zusätzlich gewährt.

Mit dem Gesetz zur Umsetzung der EU-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm wurde die EU-Umgebungslärmrichtlinie in nationales Recht überführt. Die neu in das BImSchG eingefügten §§ 47a-f verpflichten das Erfassen der Lärmbelastungen der wesentlichen Lärmquellen (Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen) sowie das Aufstellen von Lärmaktionsplänen in den betroffenen Gebieten. Die Bearbeitung erfolgt stufenweise.

Die vorgegebenen einheitlichen europäischen Standards zur Lärmkartierung sind in der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) geregelt.

¹ Mit der Verordnung (EU) 2019/1010 wurde der Zeitraum um ein Jahr verlängert, deshalb sind es einmalig sechs Jahre.

Tab. 1: Stufen und Fristen der Lärmkartierung/Lärmaktionsplanung

Stufe	Untersuchungsumfang	Lärmkarten bis	Lärmaktionspläne bis
Stufe 1 (abgeschlossen)	Hauptverkehrsstraßen > 6 Mio. Kfz/Jahr (16.440 Kfz/Tag)	30.06.2007	18.07.2008
	Haupteisenbahnstrecken > 60.000 Züge/Jahr (164 Züge/Tag)		
	Ballungsräume > 250.000 Einwohner		
	Großflughäfen > 50.000 Bewegungen/Jahr (137 Bewegungen am Tag)		
Stufe 2 (abgeschlossen)	Hauptverkehrsstraßen > 3 Mio. Kfz/Jahr (8.220 Kfz/Tag)	30.06.2012	18.07.2013
	Haupteisenbahnstrecken > 30.000 Züge/Jahr (82 Züge/Tag)		
	Ballungsräume > 100.000 Einwohner		
	Großflughäfen > 50.000 Bewegungen/Jahr (137 Bewegungen am Tag)		
Stufe 3 (abgeschlossen)	analog Stufe 2	30.06.2017	18.07.2018
Stufe 4 (aktuell)	analog Stufe 2 und 3	30.06.2022	18.07.2024

1.3 Geltende Grenzwerte

Für den Straßenverkehrslärm existieren europaweit keine einheitlichen Beurteilungsmaßstäbe. Bei den nationalen Normen wird unterschieden in die Lärmvorsorge beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen und die Lärmsanierung an bereits vorhandenen Straßen.

Tab. 2: Nationale Bewertungsmaßstäbe Straßenverkehrslärm

Gebietsnutzung	Bewertungsmaßstäbe in dB(A)			
	16. BImSchV ¹ (Lärmvorsorge)		VLärmSchR 97 ² (Lärmsanierung)	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime	57	47	64	54
Reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	59	49	64	54
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	64	54	66	56
Gewerbegebiete	69	59	72	62

Rechtsverbindliche Regelungen gelten nur für die Lärmvorsorge. Im Rahmen des Neubaus oder der wesentlichen Änderung von Straßen haben die Anwohner einen Anspruch auf die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV. Im Zusammenhang mit der Lärmsanierung an bereits vorhandenen Straßen existieren keine rechtsverbindlichen Normen. Lärmschutzmaßnahmen werden als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt. Als Bewertungsmaßstab werden die Sanierungsgrenzwerte der VLärmSchR 97 herangezogen. Durch ein Schreiben des BMVI³ vom 27.07.2020 wurden diese Werte zwischenzeitlich um jeweils 3 dB(A) abgesenkt. Diese Absenkung ist in Tabelle 2 bereits berücksichtigt.

Die Richtlinie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm⁴ lehnt sich an die Grundsätze der VLärmSchR97 an und weist die in Tabelle 2 dargestellten Werte als Orientierungshilfe für die Straßenverkehrsbehörden zur Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (Regelungen durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen) aus.

Die Bewertungsmaßstäbe der aktuellen Stufe basieren auf dem europaweit einheitlichen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm (CNOSSOS-EU⁵).

¹ Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12.06.1990, zuletzt geändert am 04.11.2020

² Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Verkehrslärmschutzrichtlinien - VLärmSchR 97) vom 02.06.1997
aktualisierte Auslöswerte: August 2020

³ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Schreiben an die Obersten Straßenbaubehörden der Länder (Az.: StB 13/7144.2/01/3277650) vom 27.07.2020

⁴ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007

⁵ Common Noise Assessment Methods – Europäische Berechnungsmethode für den Umgebungslärm

1.4 Auslösewerte

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie gibt keine Immissionswerte/Auslösewerte vor, ab deren Überschreitung die Prüfung geeigneter Lärminderungsmaßnahmen erforderlich ist. Die einzelnen Städte und Gemeinden können in Abhängigkeit ihrer spezifischen Randbedingungen eigene Auslösewerte definieren. Das Umweltbundesamt hat jedoch Auslösekriterien zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen und zur Minderung bzw. Vermeidung erheblicher Belästigungen vorgeschlagen.

Tab. 3: Vorschlag Auslösekriterien (Quelle: Umweltbundesamt)

Umwelthandlungsziel	Zeitraum	L _{DEN}	L _{Night}
Vermeidung von Gesundheitsgefährdung	kurzfristig	65 dB(A)	55 dB(A)
Minderung der erheblichen Belästigung	mittelfristig	60 dB(A)	50 dB(A)
Vermeidung von erheblicher Belästigung	langfristig	55 dB(A)	45 dB(A)

Die Stadt Friedrichroda orientiert sich an den Empfehlungen des Umweltbundesamtes und hat mit dem Ziel der Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen für die Lärmaktionsplanung der Hauptverkehrsstraßen der Stufe 4 die Auslösewerte

$$L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)} \text{ und } L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}$$

gewählt. Für Straßenabschnitte, an denen einer der Auslösewerte überschritten wird, sind Lärminderungsmaßnahmen zu untersuchen.

Die Auslösewerte dienen ausschließlich als Schwellwerte im Zusammenhang mit der Lärmkartierung/Lärmaktionsplanung und entfalten keine normative Bindungswirkung für die planerische Abwägung bei anderen Planungen, beispielsweise bei Straßen- oder Bauleitplanungen.

1.5 Zuständigkeiten

Friedrichroda liegt im Nordwesten des Thüringer Waldes und ist eine Kleinstadt im Landkreis Gotha. Das Gebiet umfasst (einschließlich der Ortsteile Cumbach, Ernstroda und Finsterbergen) eine Fläche von ca. 36,88 km² und hat ca. 7.116 Einwohner.

Zuständige Behörde für die Lärmaktionsplanung der Hauptverkehrsstraßen der Stufe 4 der Stadt Friedrichroda ist

Stadt/Gemeinde	Stadt Friedrichroda
Gemeindeschlüssel	160 67 019
Ansprechpartner	Bauverwaltung, Fr. Willing
Adresse	Gartenstraße 9, 99894 Friedrichroda
Telefon	(03623) 330-0
E-Mail	stadt@friedrichroda.de
Internetadresse	https://www.friedrichroda.info/

Für die konkrete Umsetzung der Lärminderungsmaßnahmen ist die Stadt Friedrichroda nur zum Teil eigenverantwortlich, da hierfür in der Regel das Einvernehmen mit anderen zuständigen Behörden, insbesondere der Landesstraßenbaubehörde und der Straßenverkehrsbehörde hergestellt werden muss.

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen innerhalb der Isophonen-Bänder (gemäß 34.BImSchV § 4, Abs. 4)

In den nachfolgenden Tabellen sind die Angaben über die geschätzte Zahl der Menschen, die in Gebieten wohnen, die innerhalb der Isophonen-Bänder (gemäß 34. BImSchV § 4, Abs. 4) liegen, dargestellt:

Tab. 4: Anzahl der von Umgebungslärm (Straßenverkehrslärm) in ihren Wohnungen belasteten Menschen (gemäß der Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB))

Pegelbereich in dB(A)	Geschätzte Zahl der Menschen im Tag-Abend-Nacht-Zeitraum L_{DEN}
ab 55 - 59	0
ab 60 - 64	0
ab 65 - 69	0
ab 70 - 74	0
ab 75	0
Auslösewert L _{DEN} ≥ 65 dB(A)	0

Tab. 5: Anzahl der von Umgebungslärm (Straßenverkehrslärm) in ihren Wohnungen belasteten Menschen (gemäß der Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (**BEB**))

Pegelbereich in dB(A)	Geschätzte Zahl der Menschen im Nacht-Zeitraum L_{Night}
ab 45 - 50	0
ab 50 - 54	0
ab 55 - 59	0
ab 60 - 64	0
ab 65 - 69	0
ab 70	0
Auslösewert $L_{Night} \geq 55$ dB(A)	0

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Durch die BAB A 4 und L 1026 sind im Zeitbereich L_{DEN} (24 Stunden) keine Einwohner mit Lärmbelastungen > 55 dB(A) belastet. Lärmbelastungen oberhalb des Auslösewertes 65 dB(A) sind auch nicht zu verzeichnen.

Auch im Zeitbereich L_{Night} (Nacht) sind durch die BAB A 4 und die L 1026 keine Einwohner Lärmbelastungen > 45 dB(A) ausgesetzt. Lärmbelastungen oberhalb des Auslösewertes 55 dB(A) sind somit auch nicht zu verzeichnen.

Durch den Umgebungslärm der kartierten Straßenzüge A 4 und L 1026 werden vor allem Menschen im Stadtgebiet von Waltershausen belastet.

2.3 Angaben von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Die BAB A 4 und die L 1026 verursachen an der ca. 2.400 m entfernten Wohnbebauung von Friedrichroda keine Überschreitungen der gewählten Auslösewerte $L_{DEN}/L_{Night} = 65/55$ dB(A).

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Im Zusammenhang mit dem sechsstreifigen Ausbau der BAB A 4 wurden keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, da die geforderten Immissionsgrenzwerte (siehe Abschnitt 1.3) in der Stadt Friedrichroda eingehalten werden.

3.2 Geplante Lärminderungsmaßnahmen für die nächsten 5 Jahre

Seitens der Autobahn GmbH sind an der BAB A 4 keine weiteren aktiven und/oder passiven Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Auch seitens TLBV (Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr) sind an der L 1026 keine aktiven und/oder passiven Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Es wird lediglich ein Ersatzneubau einer Stützwand zwischen dem 23.05.2024 bis voraussichtlich 13.12.2024 an der L 1026 umgesetzt.

Mit den im Rahmen der Lärmaktionsplanung für die Stadt Waltershausen ergriffenen Lärminderungsmaßnahmen für die Straßenzüge A 4 und L 1026 werden sich auch positive Wirkungen für die Stadt Friedrichroda einstellen.

3.3 Schutz ruhiger Gebiete

Eine weitere Zielstellung der Lärmaktionsplanung besteht nach § 47 d Abs. 2 BImSchG darin, ruhige Gebiete auszuweisen und diese gegen zunehmenden Lärm zu schützen. Verbindliche Vorgaben für die Auswahlkriterien und die Festlegung von ruhigen Gebieten gibt es jedoch nicht.

Da Friedrichroda eine von drei staatlich anerkannten Heilklimatischen Kurorten in Thüringen ist und im Flächennutzungsplan-Entwurf ¹ der Stadt zahlreiche Grünflächen, sowie Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft u.s.w. ausgewiesen sind, ist die Ausweisung weiterer schutzbedürftiger ruhiger Gebiete im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht erforderlich.

4 Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Stadt Friedrichroda hat in der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung vom 21.03.2024 bis 22.04.2024 den Bürgern die Gelegenheit gegeben, sich zur Lärmaktionskartierung des TLUBN zu äußern. Innerhalb dieses Zeitraumes gingen keine Anregungen ein.

1

Für die Stadt Friedrichroda liegt seit dem Jahr 2010 ein Entwurf der Flächennutzungsplan (FNP) vor. Zwischenzeitlich wurden drei Änderungs- oder Anpassungsverfahren durchgeführt (Stand 2024).

Aufgrund der marginalen vom Lärm betroffenen Fläche (0,0008 km²) der Kleinstadt und der **nicht** vom Lärm belasteten Bevölkerung wurden im Rahmen der aktuellen Lärmaktionsplanung **keine** Lärminderungsmöglichkeiten untersucht.

Der konkrete Entwurf der Lärmaktionsplanung wurde in einer zweiten Stufe der Öffentlichkeitsbeteiligung im Zeitraum vom 16.07.2024 bis 17.08.2024 ebenfalls öffentlich ausgelegt. Für die Einwohner der Stadt Friedrichroda bestand die Möglichkeit, Anregungen und Bedenken einzubringen.

Im Ergebnis der Auslegung wurden keine Änderungen in dem Lärmaktionsplan vorgenommen.