



Lärmaktionsplan

gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

ENTWURF Stand 25. April 2017

in Zusammenarbeit mit



ACCON GmbH

Gewerbering 5

86926 Greifenberg

1 Allgemeine Angaben

1.1 Beschreibung der Stadt Dachau sowie der Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind

Die Große Kreisstadt Dachau im gleichnamigen oberbayerischen Landkreis liegt ca. 20 km nordwestlich von München an der Amper. Sie hat 46.700 Einwohner.

Das Stadtgebiet mit einer Fläche von 34,96 km² umfasst naturräumlich die Münchner Schotterebene mit dem Dachauer Moos und das nördlich angrenzende tertiäre Hügelland.

Der höchste Punkt innerhalb der Stadtgrenzen ist der Schlossberg mit 518 m, der niedrigste Punkt liegt nahe der Kläranlage an der nordöstlichen Stadtgrenze (472 m).

Bekannt ist Dachau vor allem als ehemaliger Standort des Konzentrationslagers Dachau, an das die KZ-Gedenkstätte erinnert. Zu den Sehenswürdigkeiten Dachaus gehören die Altstadt, der Hofgarten und der Englische Garten des Dachauer Schlosses sowie zahlreiche Museen und Galerien.

Das wirtschaftliche Bild der Stadt wird vom Mittelstand geprägt. Es finden sich etablierte High-Tech-Unternehmen neben wachstumsstarken, engagierten Existenzgründern, zahlreichen Handwerks- und Gewerbebetrieben und unternehmensnahen Dienstleistern.

An das überregionale Straßennetz ist Dachau durch die Bundesstraßen B 403 und B 471 angebunden. Im Süden Dachaus geht die Münchner Straße über in die B 304 nach München. Am Südrand des Stadtgebiets verläuft die B 471. Sie führt im Westen zur Bundesautobahn A 8 (München–Stuttgart) und nach Fürstenfeldbruck, und im Osten zur Bundesautobahn A 92 (Richtung Flughafen München und Deggendorf) und nach Oberschleißheim. Über die genannten Ausfallstraßen und Autobahnen besteht mittelbar Anschluss zum Autobahnring A 99.

Die Stadt Dachau wird von 3 Staatsstraßen durchquert:

Die Staatsstraße St 2047 führt von der nordwestlichen Stadtgrenze als Augsburgener Straße, Mittermayerstraße, Ludwig-Thoma-Straße und Münchner Straße nach Süden zur B 403 Richtung München.

Die Staatsstraße St 2339 führt von der nordöstlichen Stadtgrenze als Freisinger Straße bis Einmündung Ludwig-Thoma-Straße, und als Bruckerstraße ab der Augsburgener Straße nach Westen in Richtung Fürstenfeldbruck.

Die Staatsstraße St 2063 verläuft als Alte Römerstraße im Osten des Stadtgebiets in Nord-Süd-Richtung von der Freisinger Straße zur Schleißheimer Straße nach Karlsfeld.

Folgende kommunale Straßen stellen weitere wichtige Verbindungen dar:

- von Norden nach Osten, tangential zu Stadtmitte:
Weblinger Weg, (von der Augsburgener Straße (St 2047) zur Freisinger Straße (St 2339)), Erich-Ollenhauer-Straße und Sudetenlandstraße (von Freisinger Straße (St 2339) zur Alten Römerstraße (St 2063))
- von Westen nach Osten:
Ludwig-Dill-Straße und Schillerstraße (von der Bruckerstraße (St 2339) zur Münchner Straße (St 2047)), Bahnhofstraße, Frühlingstraße und Schleißheimer Straße (von der Münchner Straße (St 2047), zur Alten Römerstraße (St 2063))
- von Norden nach Süden
Theodor-Heuss-Straße (von der Erich-Ollenhauer-Straße zur Schleißheimer Straße und weiter zur Münchner Straße (St 2047))

Dachau liegt an der Verbindungsstrecke München - Ingolstadt - Treuchtlingen - Nürnberg bzw. Würzburg. Regionalzüge nach München bzw. Nürnberg verkehren stündlich von Dachau. Dachau ist Haltestelle der S-Bahn-Linie S2 Erding - München - Dachau - Petershausen, bzw. München - Dachau - Altomünster im Netz des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (MVV). Die Fahrzeit mit der S-Bahn von Dachau nach München Hauptbahnhof beträgt 20 Minuten. Die S-Bahnen Richtung München verkehren alle 20 Minuten, im Berufsverkehr alle 10 Minuten, nach Petershausen alle 20 Minuten. In Dachau zweigt außerdem die S-Bahnlinie S2 über Markt Indersdorf nach Altomünster ab. Diese Linie verkehrt im Berufsverkehr halbstündlich, sonst stündlich.

Innerorts verkehren in Dachau 8 Buslinien der Dachauer Verkehrsbetriebe.

Das Busnetz der Dachauer Verkehrsbetriebe ist in das Netz des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (MVV) integriert.

1.2 Untersuchtes Straßennetz

Die strategische Lärmkartierung der Orte in der Nähe von klassifizierten Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 8.200 Kfz/Tag erfolgte für Bayern landesweit durch das Bayerische Landesamt für Umweltschutz (LfU). Klassifizierte Hauptverkehrsstraßen sind Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landes- bzw. Staatsstraßen. Folgende Straßen wurden für das Stadtgebiet Dachau berücksichtigt:

- die Bundesstraße B 471
- die Bundesstraße B 304 (südliche Münchner Straße)
- St 2047 (Augsburger Straße, Mittermayerstraße, Ludwig-Thoma-Straße, Münchner Straße,)
- St 2339 (Freisinger Straße, ab Ortsgrenze zu Hebertshausen bis Abzweigung Alte Römerstraße und ab Ortseinfahrt Etzenhausen bis Einmündung Ludwig-Thoma-Straße, Bruckerstraße ab Augsburger Straße bis Ortsende Richtung Fürstenfeldbruck)
- St 2063 (Alte Römerstraße)

Für die Lärmaktionsplanung in Dachau werden zu den pflichtkartierten Straßen auch kommunale Straßen mit einer Verkehrsbelastung über 8.200 Kfz/Tag erfasst. Hierfür wird eine kommunale Verkehrszählung verwendet, die von der Stadt Dachau 2009 veranlasst wurde. Da in dieser Verkehrszählung die Straßenabschnitte differenzierter erfasst sind als im Verkehrsmengenatlas Bayern wurden in Absprache mit der Stadt Dachau für alle Straßen im Modell die Verkehrsmengen und der Schwerverkehrsanteil der kommunalen Verkehrszählung von 2009 verwendet. Zusätzlich berücksichtigt wurden folgende Straßen:

- Weblinger Weg
- Ludwig-Dill-Straße
- Schillerstraße
- Bahnhofstraße
- Frühlingstraße
- Theodor-Heuss-Straße
- Schleißheimer Straße
- Sudentenlandstraße
- Erich-Ollenhauer-Straße

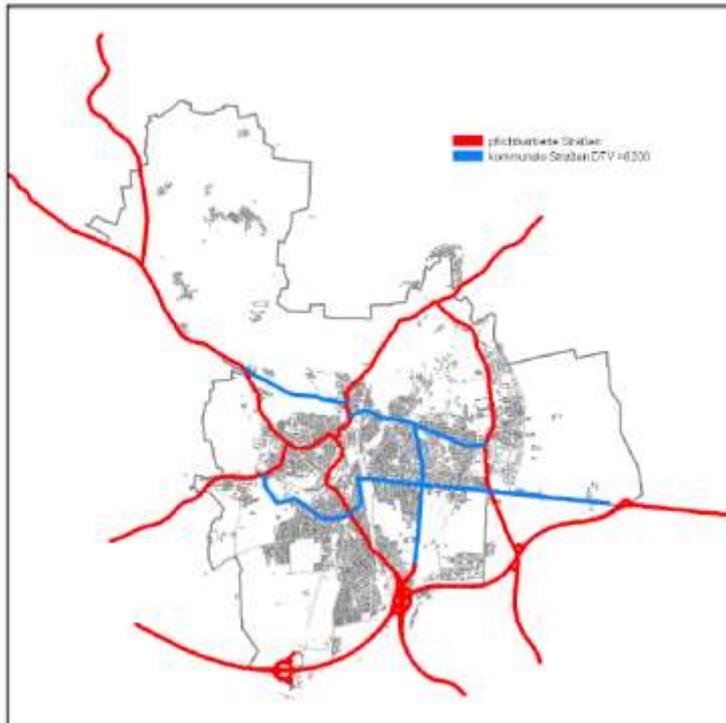


Abb. 1 Pflichtkartierte Straßen (rot) und kommunale Straßen (blau) mit DTW > 8200 Kfz/24h

1.3 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde:

Stadt Dachau
Abteilung Stadtgrün, Umwelt,
und Stadtbauhof
Otto-Hahn-Str. 3
85221 Dachau

Tel.: 08131/ 754888
Fax: 08131/ 7544991

E-Mail: umweltschutz@dachau.de
www.dachau.de

1.4 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG (Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie, ULR), Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 189/12 vom 18.07.2002) sind gemäß §§ 47a-f BImSchG (Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz, BImSchG) vom 15. März 1974 (BGBl. I S. 721, 1193) in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. Dezember 2006 (BGBl. IS. 3180) Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.

(s. Anlage 1, Schalltechnische Untersuchung, 2 Grundlagen)

In Bayern wird die Prüfung der Notwendigkeit zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen in den Gemeinden von der Überschreitung von Auslösewerten abhängig gemacht. Danach soll ein Lärmaktionsplan aufgestellt werden, wenn mehr als 50 Personen von einem

- $L_{DEN} > 67 \text{ dB(A)}$ (L_{DEN} : Lärmindex Day-Evening-Night gemäß 34. BImSchV § 2, Abs. 2, Mittelungspegel über 24 Stunden) oder einem
- $L_{Night} > 57 \text{ dB(A)}$ (L_{Night} : äquivalenter Dauerschallpegel im Beurteilungszeitraum Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr)

betroffen sind.

1.5. Geltende nationale Grenzwerte

Die geltenden nationalen Grenz- und Richtwerte (Angaben in dB(A)) sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

Regelwerk	Anwendungsfall	Schallpegel [dB(A)]			
		Wohngebiete (WA)		Mischgebiete (MI/MD)	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht
DIN 18005 ¹⁾	Bauleitplanung (Orientierungswerte)	55	45	60	50
16. BImSchV (BImSchG) ²⁾	Straßenneubau oder wesentliche Änderung (Immissionsgrenzwerte)	59	49	64	54
VLärmSchR97 ³⁾	Lärmsanierung an best. Straßen (Auslösewerte; Haushaltsvorbehalt)	67	57	69	59
Lärmschutz-Richtlinien StV ⁴⁾	Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen (Tempolimits, Lkw-Durchfahrverbote)	70	60	72 (70) ⁵⁾	62 (60) ⁵⁾

- 1) In DIN 18005-1 „Schallschutz im Städtebau“ Beiblatt 1 sind als Zielvorstellungen für die städtebauliche Planung schalltechnische Orientierungswerte angegeben.
- 2) In der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (**16. BImSchV**) sind Immissionsgrenzwerte (kurz IGW) festgelegt, die zum Schutz der Bevölkerung beim Neubau oder wesentlichen Ausbau von Straßen nicht überschritten werden dürfen.
- 3) In den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) kommen an Straßen in der Baulast des Bundes und des Landes Maßnahmen der Lärmsanierung in Betracht, wenn die nach RLS-90 berechneten Beurteilungspegel bestimmte Auslösewerte übersteigen.
- 4) Nach den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007 kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel die genannten Richtwerte überschreitet.
- 5) 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. 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 einheitliche Richtwerte von 70 dB(A) / 60 dB(A) zugrunde gelegt werden.

Gemäß der Empfehlung des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) wurden folgende Anhaltswerte für die Lärmaktionsplanung in Dachau berücksichtigt:

$L_{DEN} = 67 \text{ dB(A)}$

(L_{DEN} : Lärmindex Day-Evening-Night gemäß 34. BImSchV § 2, Abs. 2, Mittelungspegel über 24 Stunden)

$L_{Night} = 57 \text{ dB(A)}$

(L_{Night} : äquivalenter Dauerschallpegel im Beurteilungszeitraum Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr))

1.6. Verwendete Berechnungsmethoden

Die Szenarien wurden nach der für die Lärmaktionsplanung relevanten Berechnungsvorschrift VBUS (Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen vom 22. Mai 2006) (BAnz. 154a vom 17.08.2006) berechnet. Zusätzlich wurden Berechnungen nach dem national gültigen Berechnungsverfahren RLS-90 („Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-90“, Bundesministerium für Verkehr, Ausgabe 1990, berechtigter Nachdruck 1992 (VkBf. 1992 S. 208)) durchgeführt.

2 Lärmaktionsplan für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen (pflichtkartierte und kommunale Straßen mit DTV > 8200 Kfz/ Tag)

2.1 Bewertung der Ist-Situation

2.1.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung

Die geschätzte Zahl der belasteten Personen wurde über Modellberechnungen ermittelt. Dem Modell liegen gebäudescharfe Einwohnerzahlen zugrunde. Die Einwohner pro Gebäude werden gemäß VBEB (Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm vom 9. Februar 2007) gleichmäßig auf alle Fassadenseiten verteilt. Für die geschätzte Zahl der belasteten Wohnungen wird von (durchschnittlich) 2,06 Einwohnern pro Wohnung ausgegangen.

Geschätzte Zahl der von Lärm an **Hauptverkehrsstraßen** (pflichtkartierte und kommunale Straßen mit DTV > 8200 Kfz/ 24 h) belasteten Personen, gerundet auf 100

L _{DEN} dB(A)	Belastete Personen		L _{Night} dB(A)	Belastete Personen
über 55 bis 60	2.200		über 50 bis 55	1.700
über 60 bis 65	1.700		über 55 bis 60	1.300
über 65 bis 70	1.300		über 60 bis 65	200
über 70 bis 75	200		über 65 bis 70	0
über 75	0		über 70	0
Gesamt	5.400		Gesamt	3.200

Geschätzte Zahl der von Lärm an **Hauptverkehrsstraßen** (pflichtkartierte und kommunale Straßen mit DTV > 8200 Kfz/24 h) belasteten Wohnungen

L _{DEN} dB(A)	Wohnungen
über 55 bis 65	1.890
über 65 bis 75	736
über 75	0
Gesamt	1.304

2.1.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind

958 Personen sind ganztägig sehr hohen Belastungen (L_{DEN} > 67 dB(A)) ausgesetzt.

883 Personen sind nachts sehr hohen Belastungen (L_{Night} > 57 dB(A)) ausgesetzt.

2.1.3 Angaben von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Die vorrangigen Lärmbrennpunkte (L_{DEN} > 67 dB(A) bzw. (L_{Night} > 57 dB(A)) wurden durch die Analyse der Lärmkarten, Konfliktkarten, Betroffenenstatistiken und mit Hilfe eines speziellen Lärmbewertungsmaßes (Noise Score) (s. Anlage 1, Schalltechnische Untersuchung, 4.3 Ableitung von Lärmbrennpunkten) ausgewertet.

Folgende Bereiche wurden als **vorrangige Lärmbrennpunkte** identifiziert:

- 1 Mittermayerstraße mit Teilen der Augsburgener Straße (St 2047), der Konrad-Adenauer-Straße und der Freisinger Straße (St 2339)
- 2 Ludwig-Thoma-Straße im Bereich der Amperbrücke (St 2047)
- 3 Ludwig-Thoma-Straße zwischen Ostenstraße und Martin-Huber-Straße (St 2047)
- 4 B 471 auf der Höhe Langwieder Straße
- 5 Erich-Ollenhauer-Straße westlich der Theodor-Heuss-Straße
- 6 Bahnhofstraße im Kreuzungsbereich zur Münchner Straße

Die Brennpunkte 1,2,3,5 und 6 sind gekennzeichnet durch dichte, zwei- und dreigeschossige Bebauung. Im Erdgeschoss befinden sich überwiegend Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe, z. T. mit Charakter einer Einkaufsstraße. In den oberen Geschossen befinden sich überwiegend Wohnungen. Alle diese Straßen stellen wichtige Verbindungsstraßen im Stadtgebiet und für den überörtlichen Verkehr dar. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Der Brennpunkt 4 liegt am Stadtrand. Die Langwieder Straße, an der die stark von Lärm belasteten Gebäude liegen, ist eine reine Wohnstraße.

Die hohe Lärmbelastung wird ausschließlich durch die unmittelbare Nähe zur B 471 verursacht. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit dort beträgt 100 km/h.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sollen in erster Linie für diese Gebiete Maßnahmen geplant werden.

Folgende Bereiche wurden als **nachgeordnete Lärmbrennpunkte** ausgewiesen:

- Erich-Ollenhauer-Straße westlich des Brennpunkts 5
- Augsburgener Straße westlich des Brennpunkts 1
- Verschiedene Abschnitte in der Münchner Straße
- Sudetenlandstraße
- Schillerstraße, Ludwig-Dill-Straße
- Münchner Straße nördlich und südlich des Brennpunkts 6
- Weblinger Weg ortsauwärts
- Schleißheimer Straße zwischen Lohfelder Weg und Würmstraße, sowie im Bereich Friedenstraße
- Bruckerstraße zwischen Mitterfeldweg und Mozartstraße
- Theodor-Heuss-Straße an der Kreuzung zur Schleißheimer Straße
- Freisinger Straße im Bereich Prittlbacher Straße

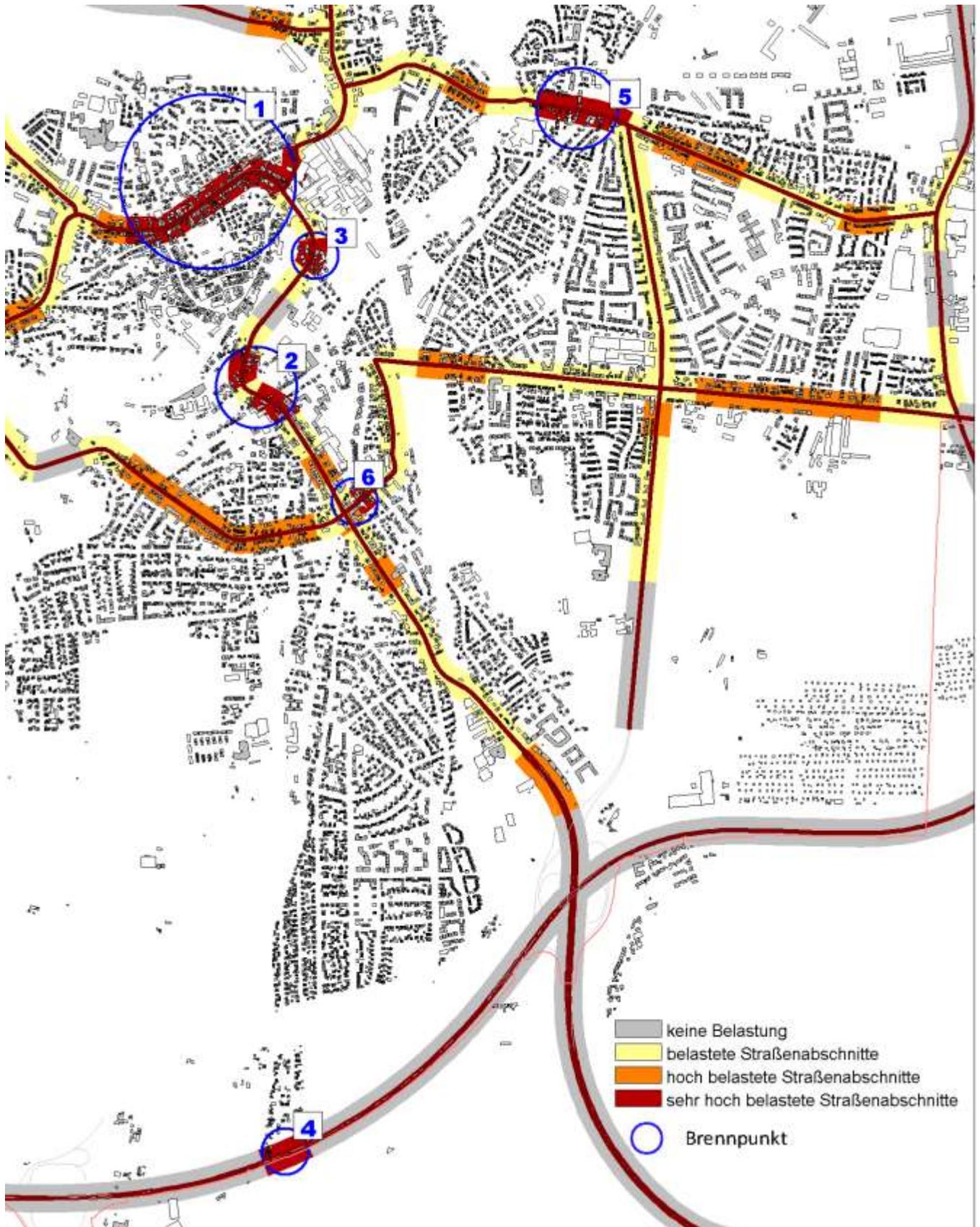


Abb. 2 Übersicht Brennpunkte

Anmerkung: Die dargestellte Breite der Markierung der belasteten Straßenabschnitte ist rein graphisch und zeigt nicht die belastete Fläche.

2.2 Bisher durchgeführte und laufende Maßnahmen

Folgende bereits getroffene bzw. beschlossene Maßnahmen tragen zu einer Reduzierung der Belastung durch Verkehrslärm bei:

1. Vermeidung des motorisierten Individualverkehrs (MIV)
 - Bau eines Bike + Ride-Parkhauses mit 1.050 Stellplätzen am S-Bahnhof Dachau
 - Aufstellung eines Radverkehrskonzepts zur Förderung des Radverkehrs
 - Bauleitplanung, in der besonderer Wert auf ein koordiniertes Fuß- und Radwegenetz gelegt wird, z. B. Rahmenplan Augustenfeld, MD-Gelände
 - Verbesserung des ÖPNV (Ausweitung des Liniennetzes und der Betriebszeiten, Anrufsammeltaxi AST)
 - Aufstellung eines Nahverkehrsplan im Zusammenhang mit dem Gesamtverkehrskonzept für den Landkreis Dachau
 - Verbesserungen für Fußgänger, z. B. Querungshilfen
2. Verkehrsberuhigung
 - Tempo 30-Zonen
Im Stadtgebiet von Dachau sind bis auf das Hauptstraßennetz und einzelne Straßen, die oftmals vom Buslinienverkehr befahren werden, fast flächendeckend Tempo 30-Zonen ausgewiesen.
 - Kreisverkehre
Soweit möglich und verkehrlich sinnvoll werden Kreisverkehre innerorts mit Fußgängerüberwegen umgesetzt.
3. Verkehrsverflüssigung des motorisierten Individualverkehrs MIV
 - Optimierte Ampelschaltungen
Alle 33 Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet Dachau sind voll verkehrsabhängig, d.h. sie passen sich automatisch an den Verkehrsstrom an.
 - Busbeschleunigungssystem
Seitens der Stadt Dachau wird in den nächsten Jahren ein ÖPNV-Busbeschleunigungssystem installiert.
 - Einsatz von 18 Geschwindigkeitswarnanlagen
 - Verkehrslenkung durch wegweisende Beschilderung auf regionale bzw. überregionale Ziele ist flächendeckend im gesamten Stadtgebiet vorhanden.
4. Aktiver Schallschutz
 - Ausbesserung und Optimierung von Straßenbelag und Schachtabdeckungen sind Maßnahmen des laufenden Unterhalts
5. Verkehrsplanung
 - Im umweltpolitischen Leitbild der Stadt Dachau sind Leitsätze formuliert, die eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs vorsehen bzw. als Ziel haben.
 - Im Stadtbauamt wurde 2014 eine Stelle für Verkehrsplanung eingerichtet.
 - Die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans von 2006 wurde 2016 beschlossen.
 - Um Verkehrslärm durch motorisierten Individualverkehr zu minimieren, orientiert sich der Stadtrat bei Entscheidungen mit stadträumlichen Auswirkungen am Leitbild Mobilität und Verkehr vom 12.06.2012. Beschlussvorlagen mit stadträumlichen Auswirkungen sind mit Aussagen zu ergänzen, welche Maßnahmen zur Stärkung des nicht-motorisierten Individualverkehrs vorgesehen sind.

2.3 Geplante Maßnahmen

2.3.1 Geplante Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre

Maßnahme 1 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nachts auf 30 km/h

auf der Achse Mittermayerstraße- Ludwig-Thoma-Straße, ab Einmündung Krankenhausstraße bis zur Konrad-Adenauer-Straße

Maßnahme 2 Durchfahrverbot für LKW

- auf der St 2339 (Freisinger Straße) vor der Abzweigung der St 2063 (Alte Römerstraße) mit Umleitung über diese
- auf der Brucker Straße am Ortseingang sowie auf der DAH 5 von Altgünding kommend vor der Einmündung in die Brucker Straße

2.3.2 Geplante Maßnahmen zum Schutz „Ruhiger Gebiete“ für die nächsten fünf Jahre

Für die Auswahl der Ruhigen Gebiete wurde die Erholungsfunktion in den Vordergrund gestellt, nicht der tatsächliche Lärmpegel. Der Wert L_{DEN} sollte 55 dB(A) nicht überschreiten.

Dabei wird dem bestehenden Landschaftsschutzgebiet "Amperauen mit Hebertshauser Moos und Inhauser Moos" eine besondere Bedeutung zugemessen.

Der Schutzzweck ist, neben der Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und der Bewahrung des Landschaftsbildes, die Erhaltung der Erholungsfunktion.

Die Verordnung sichert weitgehend den Erhalt eines großen, zusammenhängenden und über die Stadtgrenzen hinausgehenden Gebietes mit zahlreichen Möglichkeiten für Sport- und Freizeitaktivitäten, verbunden mit Naturbeobachtung und dem Erlebnis freier Landschaft.

Von nahezu allen Stadtteilen ist dieses Gebiet gut zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar.

Die Festsetzung des gesamten im Stadtgebiet bestehenden Landschaftsschutzgebiets als "Ruhiges Gebiet" erscheint sinnvoll, auch wenn Teilbereiche durch angrenzende oder hindurchführende Straßen durch Lärm belastet sind.

Es wird für nicht erforderlich gehalten, bebaute Gebiete oder Straßen, die im Landschaftsschutzgebiet liegen, aus dem "Ruhigen Gebiet" auszunehmen.

Auszunehmen sind lediglich die Bereiche im Landschaftsschutzgebiet, für die konkrete Planungen bestehen.

Dies sind die potentiellen Standorte 3.01 und 5.03 im Gewerbeflächenentwicklungskonzept gemäß Stadtratsbeschluss vom 26.07.2016, die Trasse der Umgehungsstraße in Dachau Ost sowie potentielle Erweiterungsflächen für Sportstätten in Dachau Süd.

Außerhalb des Landschaftsschutzgebiets haben die Bereiche "Hofgarten" und "Waldfriedhof" eine bedeutende Erholungsfunktion für die Bevölkerung, wenn auch sie nicht unbelastet von Verkehrslärm sind. Ein von Verkehrslärm weitgehend unbelastetes Gebiet in der Altstadt ist der Stadtfriedhof.

Im überwiegenden Teil aller genannten Flächen wird ein L_{DEN} von 55 dB(A) nicht überschritten.

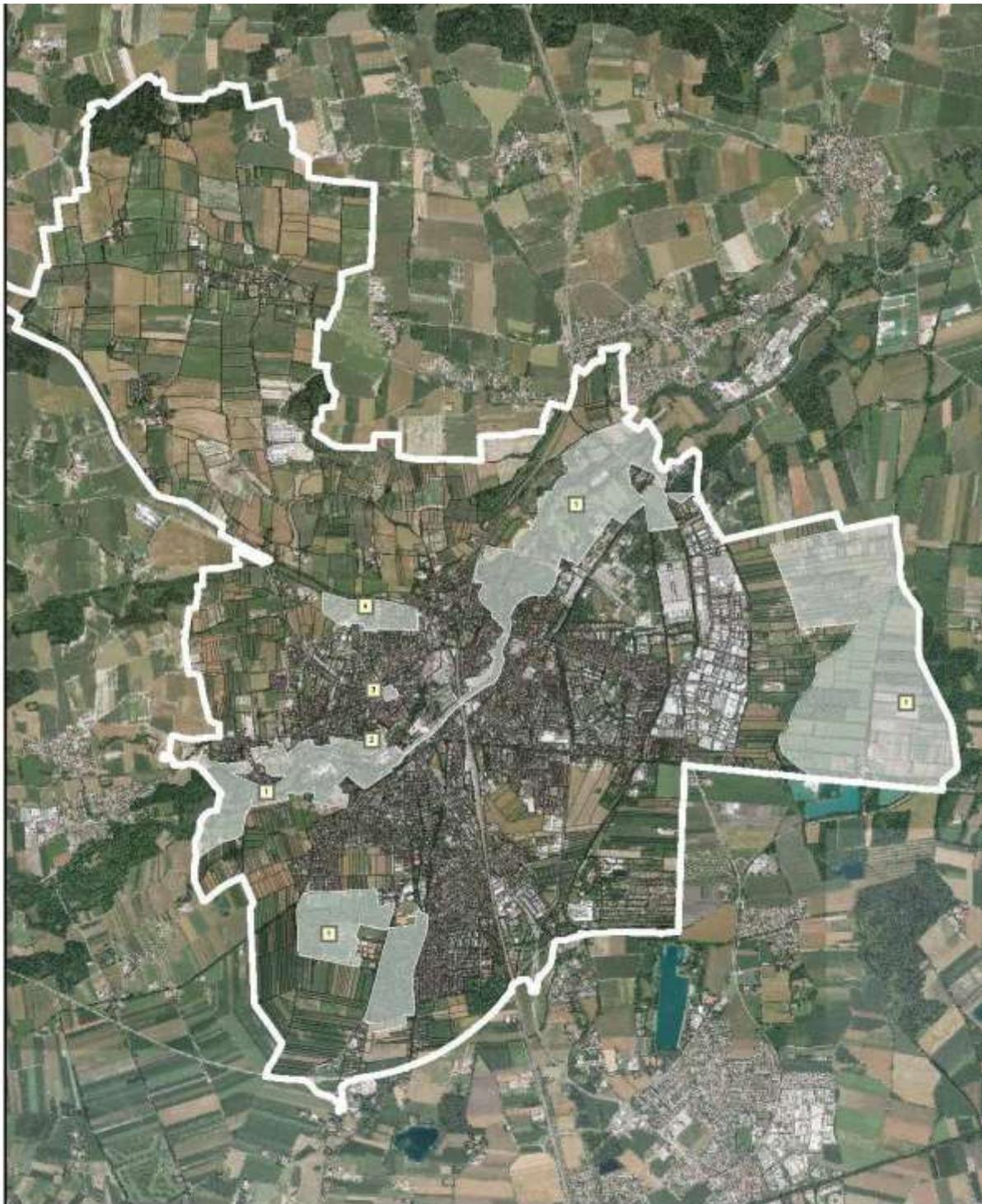
Folgende Bereiche sind als "Ruhige Gebiete" festgelegt:

1. das bestehende Landschaftsschutzgebiet "Amperauen mit Hebertshauser Moos und Inhauser Moos" mit Ausnahme der potentiellen Standorte 3.01 und 5.03 im Gewerbeflächenentwicklungskonzept gemäß Stadtratsbeschluss vom 26.07.2016, die Trasse der Umgehungsstraße in Dachau Ost sowie potentielle Erweiterungsflächen für Sportstätten in Dachau Süd
2. der Hofgarten
3. der Waldfriedhof
4. der Stadtfriedhof

In den ruhigen Gebieten ist eine Zunahme des Lärms ist zu vermeiden.

Die Festlegung der ruhigen Gebiete ist von den zuständigen Planungsträgern bei ihren Planungen zu berücksichtigen bzw. in die verfahrensrechtliche Abwägung mit einzubeziehen.

Die folgenden Abbildungen stellen die Ruhigen Gebiete im Luftbild dar, sowie mit Lärmindex L_{DEN} (24 Stunden)



Vorschlag "Ruhige Gebiete"

1. Bestehendes Landschaftsschutzgebiet "Amperauen mit Hebertshäuser Moos und Inhäuser Moos" mit Ausnahme der Flächen für die potentiellen Standorte 3.01 und 5.03 im Gewerbeflächenentwicklungskonzept, die Trasse der Umgehungsstraße in Dachau-Ost sowie potenzielle Erweiterungsfächen für Sportstätten in Dachau-Süd
2. Hofgarten
3. Stadtfriedhof
4. Waldfriedhof



Gesamtansicht

Stadt Dachau

Abb. 3 : Darstellung der Ruhigen Gebiete in Luftbild, Maßstab 1:10000

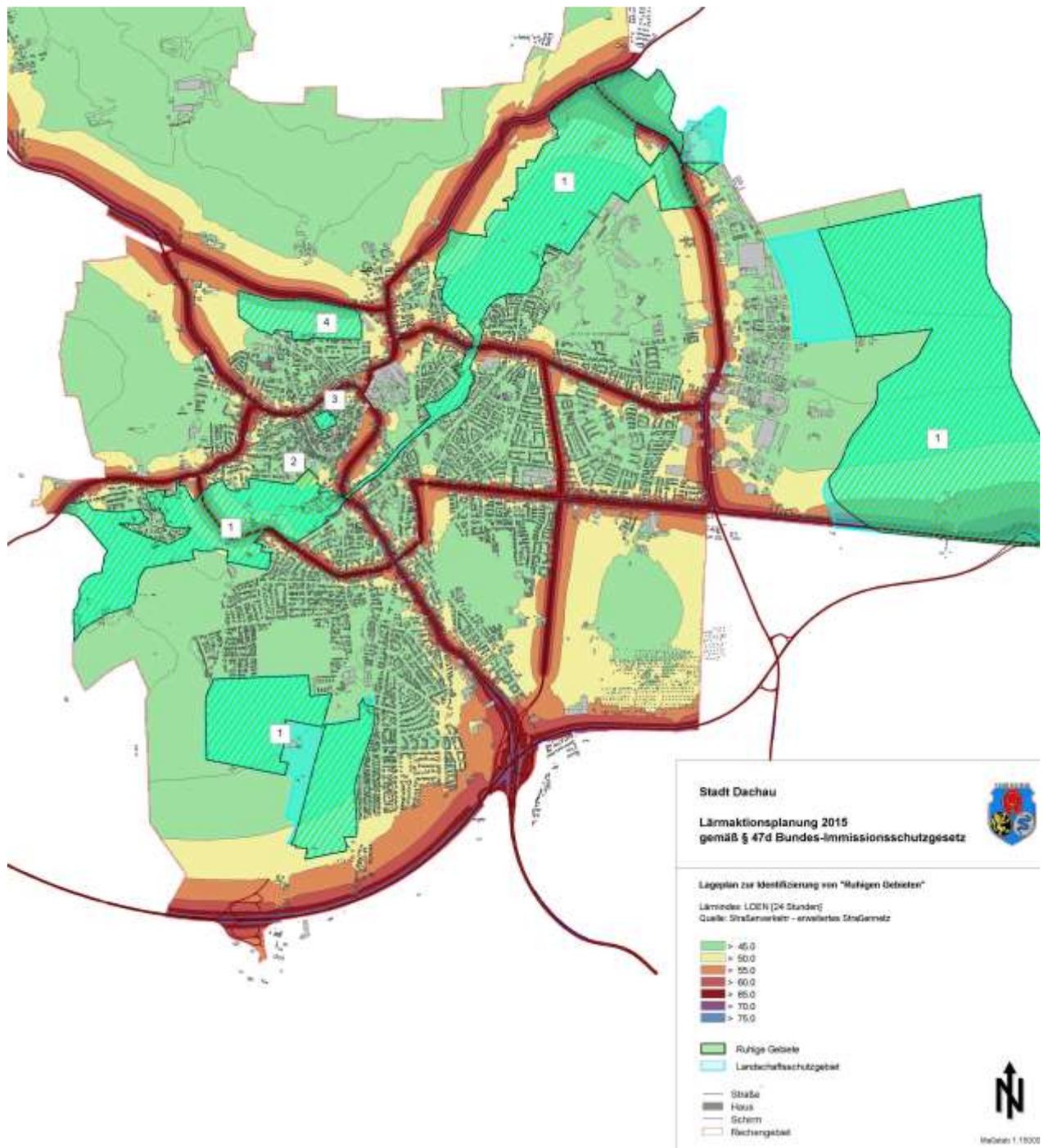


Abb.: 4 "Ruhige Gebiete", Lärmindex L_{den} (24 Stunden)

1. das bestehende Landschaftsschutzgebiet "Amperauen mit Hebertshäuser Moos und Inhäuser Moos" mit Ausnahme der potenziellen Standorte 3.01 und 5.03 im Gewerbeflächenentwicklungskonzept gemäß Stadtratsbeschluss vom 26.07.2016, die Trasse der Umgehungsstraße in Dachau Ost sowie potenzielle Erweiterungsflächen für Sportstätten in Dachau Süd
2. der Hofgarten
3. der Waldfriedhof
4. der Stadtfriedhof

2.3.3 Gesamtkosten der im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen (überschlägige Schätzung)

Maßnahme 1 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h/nachts

- Für die Überwachung der Geschwindigkeitsbegrenzung entstehen Kosten in Höhe von bis zu 50.000 €/ Jahr.
- Für die Beschilderung der Geschwindigkeitsbegrenzung entstehen einmalig Kosten in Höhe von bis zu 2.000 €.

Maßnahme 2 Durchfahrverbot für LKW

Die Kosten können nicht geschätzt werden.

2.3.4 Datum der Verabschiedung des Aktionsplans *Mitte/ Ende 2017 Beschluss im Umwelt- und Verkehrsausschuss*

2.3.5 Datum des geplanten Abschlusses der Maßnahmenumsetzung *5 Jahre nach Verabschiedung des Aktionsplans*

2.3.6 Geschätzte Zahl der entlasteten Personen

Maßnahme 1 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nachts auf 30 km/h

Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nachts auf der Achse Mittermayerstraße - Ludwig-Thoma-Straße ab Einmündung Krankenhausstraße bis zur Konrad-Adenauer-Straße (Brennpunkt 1) auf 30 km/h führt zu einer Reduzierung der Betroffenen von Pegeln > 60 dB(A) im Nachtzeitraum um rund 50 %.

Brennpunkt	LNight > 60 dB(A)		
	Tempo 50	Tempo 30	Entlastung
BP1	120	62	-58

Tabelle: Belastetenzahlen bei Tempo 50 und Tempo 30 bei LN_{Night} > 60 dB(A)

Maßnahme 2 Durchfahrverbot für LKW

Für ein Lkw-Durchfahrverbot auf der St 2339 (Freisinger Straße) vor der Abzweigung der St 2063 (Alte Römerstraße) und auf der Brucker Straße am Ortseingang sowie auf der DAH 5 von Altgünding kommend vor der Einmündung in die Brucker Straße wird hier simuliert, dass sich der Lkw-Anteil im gesamten Stadtgebiet auf

- a) 50 % des aktuellen Lkw-Anteils
- b) 0 % des aktuellen Lkw-Anteils reduziert.

Da ein Lkw-Anteil von 0 % in der Realität nicht zu erreichen ist (Müllabfuhr, Zulieferverkehr, etc.) sind die Ergebnisse hierzu als rein rechnerisch zu betrachten.

Brennpunkt	Lkw-Anteil real		50 % des realen Lkw-Anteils		0 % des realen Lkw-Anteils		Entlastung bei 50 %		Entlastung bei 0 %	
	L _{DEN} > 70 dB(A)	L _{Night} > 60 dB(A)	L _{DEN} > 70 dB(A)	L _{Night} > 60 dB(A)	L _{DEN} > 70 dB(A)	L _{Night} > 60 dB(A)	L _{DEN} > 70 dB(A)	L _{Night} > 60 dB(A)	L _{DEN} > 70 dB(A)	L _{Night} > 60 dB(A)
BP 1	145	120	93	81	61	61	-52	-40	-84	-59
BP 3	6	5	5,1	4,6	0	0	-1	-1	-6	-5
BP 2	15	11	7	6	1	1	-8	-5	-14	-10
BP 6	10	8	6	8	0	0	-4	-1	-10	-8
BP 5	5	4	4	4	0	2	-1	0	-5	-2

Tabelle: Belastetenzahlen bei L_{DEN} > 70 dB(A) und L_{Night} > 60 dB(A) bei realem LKW-Anteil und reduzierten LKW-Anteilen

2.3.7 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

- Einsatz von Elektrofahrzeugen oder von Fahrzeugen mit alternativen Antriebssystemen mit ähnlichen Emissionswerten wie Elektrobusse bei den Buslinien der Stadtwerke
- Einsatz von lärmreduzierter Türtechnik bei den Bussen der Stadtwerken
- Verwendung von lärmindernden Fahrbahnbelägen, sobald an den Lärmbrennpunkten eine Sanierung des Fahrbahnbelags ansteht und keine andere Schallschutzmaßnahme möglich ist.
- Ausweitung des Angebots von Car-Sharing

2.3.8 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplanes

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Erfahrungen und Ergebnisse bei der Umsetzung des Aktionsplans werden in diesem Zusammenhang bewertet.

3 **Ergänzende Angaben**

3.1 **Mitwirkung der Öffentlichkeit / Öffentliche Anhörung**

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung hat die Stadt Dachau im Bürgermagazin „Stadt im Gespräch“ vom 10. Juli 2015 einen Fragebogen zur Lärmaktionsplanung an die Haushalte verteilt und die Dachauer Bürger dazu aufgerufen ihre persönliche Lärmsituation zu schildern. 523 ausgefüllte Fragebögen sind eingegangen und wurden ausgewertet.

Der Entwurf des Lärmaktionsplans wird öffentlich ausgelegt von Dienstag, 02. Mai 2017 bis einschließlich Freitag, 02. Juni 2017.

Während der Auslegungsfrist können von jedermann Stellungnahmen abgegeben werden. Die Stellungnahmen sind per E-Mail an umweltschutz@dachau.de oder schriftlich an Abt. Stadtgrün, Umwelt und Stadtbauhof, Otto-Hahn-Str. 3, 85221 Dachau zu richten.

Anlagen

- Schalltechnische Untersuchung zur Lärmaktionsplanung gemäß § 47d BImSchG, Untersuchungsbericht ACB-1215-6941/04 vom 01.12.2015, ACCON GmbH, Greifenberg
- Auswertung der Fragebögen der Bürgerbeteiligung zum Lärmaktionsplan in der Stadt Dachau, Untersuchungsbericht ACB-1215-6941/07, ACCON GmbH, Greifenberg