

# Konzept für die Lärmkartierung 2022 im Freistaat Sachsen



# Gliederung

- Grundlagen der Lärmkartierung
- Untersuchungsumfang der Lärmkartierung 2022
- Neuerungen bei der Lärmkartierung
- Kartierungskonzept 2022 für Hauptverkehrsstraßen
- Lärmkartierung der Ballungsräume, Eisenbahn und Großflughäfen
- Datenaustausch mit den Gemeinden, Veröffentlichung und Berichterstattung
- Fazit und Zusammenfassung

# Grundlagen der Lärmkartierung

## Rechtliche Verankerung bzw. Vorgaben

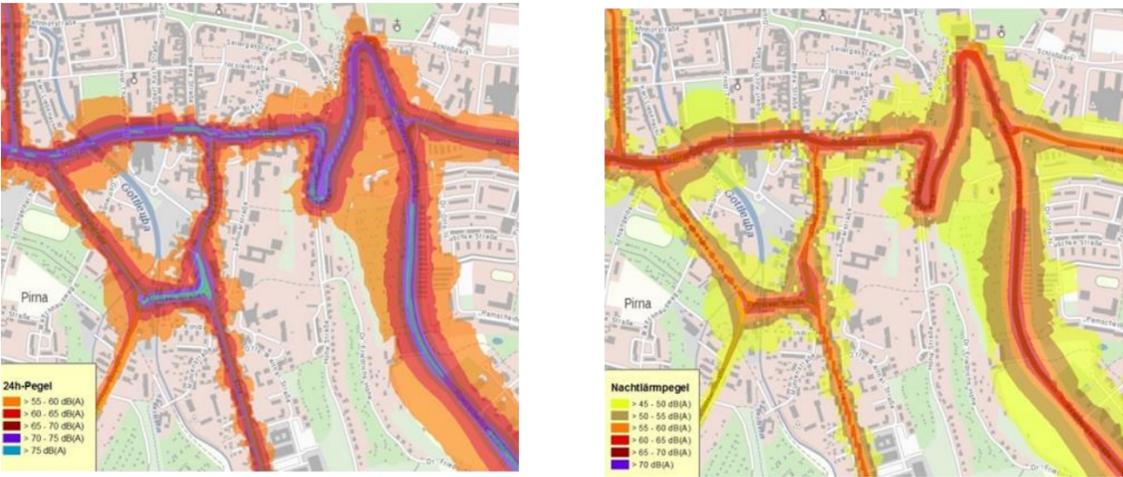
- Pflicht zur Lärmkartierung geregelt in § 47 c Bundes-Immissions-Schutzgesetz sowie in der 34. BImSchV (VO über die Lärmkartierung). Aktuelle Fassung mit maßgeblichen Änderungen vom 1.6.2021
- Umsetzung der Vorgaben der Richtlinie 2002/49 EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm aus dem Jahr 2002 (überarbeitete Fassung aus 2019)
- Zu kartieren sind Ballungsräume, Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen.
- Auslösekriterium: Überschreitung bestimmter Mengenschwellen – unabhängig von Gebietseinstufung!
- Pflicht zur Information der Öffentlichkeit über das Ergebnis der Lärmkartierung (bevorzugt per Internet)
- Pflicht zur Übermittlung der Lärmkarten an eine vom Land benannte Stelle (in Sachsen: LfULG) bzw. Berichterstattung vom Land an den Bund (Umweltbundesamt)
- Zuständigkeiten unterschiedlich:
  - => **Ballungsräume, Großflughäfen:** Gemeinden
  - => **Hauptverkehrsstraßen:** Bislang Gemeinden, **künftig LfULG** (gilt voraussichtlich bereits für die Lärmkartierung 2022)
  - => **Haupteisenbahnstrecken:** Eisenbahn-Bundesamt



# Grundlagen der Lärmkartierung

## Inhalt einer Lärmkarte

- graphische Darstellung der Lärmsituation in Abstufungen von 5 dB(A)
- Darstellung der Lärmbelastung für die Nacht ( $L_{Night}$ ) und für einen 24-Stunden-Zeitraum ( $L_{DEN}$ ) unter besonderer Gewichtung des Abend- und Nachtzeitraums



- Lärmkarte bezieht sich immer nur auf eine Lärmart, z.B. Straßenverkehr

- tabellarische Angabe betroffener Einwohner je Pegelklasse

Pegelbereich $L_{DEN}$	Personen	Pegelbereich $L_{Night}$	Personen
ab 55 bis 59 dB(A)	210	ab 45 bis 49 dB(A)	320
ab 60 bis 64 dB(A)	100	ab 50 bis 54 dB(A)	160
ab 65 bis 69 dB(A)	65	ab 55 bis 59 dB(A)	95
ab 70 bis 74 dB(A)	5	ab 60 bis 64 dB(A)	15
ab 75 dB(A)	0	ab 65 bis 69 dB(A)	5
		ab 70 dB(A)	0

- beschreibende bzw. statistische Angaben
- Exakte Vorgabe von Inhalt und Aussehen einer Lärmkarte. Fünfjähriger Kartierungsturnus, nächster Termin: **30. Juni 2022**
- Lärmkarten sollen sich auf das der Kartierung vorangegangene Kalenderjahr beziehen

# Grundlagen der Lärmkartierung

## Kriterien für die Erstellung einer Lärmkarte

- Im Rahmen der Lärmkartierung erfolgen KEINE(!) Lärm-Messungen. Zur Ermittlung von Straßenverkehrslärm sind Messungen grundsätzlich weder zulässig noch zielführend
- Lärmkarten werden ausnahmslos berechnet – verbindlich anzuwendendes Berechnungsverfahren: „Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen“ (BUB) sowie „Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm“ (BEB)  
  
=> europaweit einheitliche Berechnungsmethode ersetzt seit 1.1.2019 nationale Interimsverfahren  
=> modernes, aber aufwändiges Berechnungsverfahren mit erheblichen Neuerungen/ Änderungen
- Ermittelt wird die durchschnittliche Belastung über ein repräsentatives Kalenderjahr
- Basis für die Berechnung sind eine Vielzahl von Eingangsgrößen. Benötigt wird ein Datenmodell, das Realität möglichst genau abbildet und eine konservative Abschätzung ermöglicht
- Aufgrund der Änderungen im Regelwerk sind Lärmkarten zwingend neu zu erstellen

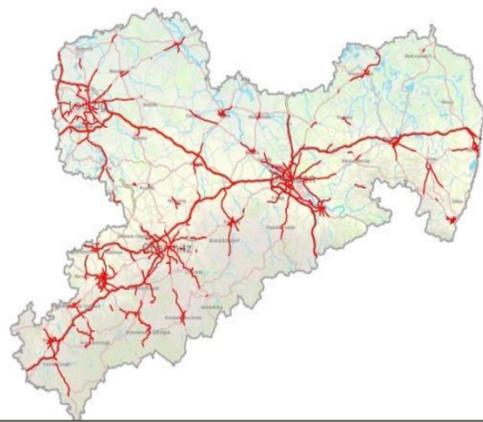
=> Bei den Gemeinden ist für die Lärmkartierung kein detailliertes schalltechnisches Fachwissen notwendig - ein gewisser Informationsstand ist jedoch unerlässlich



# Grundlagen der Lärmkartierung

## Eingangsgrößen für die Berechnung der Lärmkarten (am Beispiel Straßenverkehr)

■ Daten zur Berechnung der Schallemission (straßenbezogene Daten)



geograph. Lage der Straße



Verkehrsbelegung in 4 Klassen



Höchstgeschwindigkeiten



Ampelkreuzungen



Lärmschutzbauwerke (Wand/Wall):  
Lage/Höhe/Material



Brücken/Tunnel/Troglagen



Straßenbelag

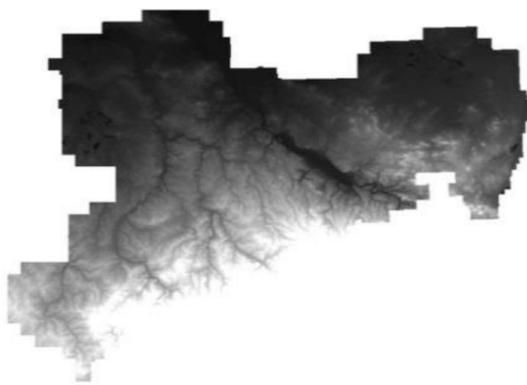


Kreisverkehre

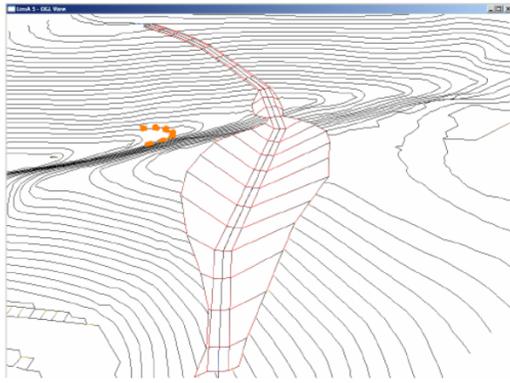
# Grundlagen der Lärmkartierung

## Eingangsgrößen für die Berechnung der Lärmkarten

■ Daten zur Abbildung des Geländes und der Bebauung



natürliches Gelände (exakt!)



künstliches Gelände



Bebauung



Gebäudehöhen

■ Informationen zur Ermittlung der Betroffenheit und für statistische Angaben



Einwohner je Gebäude



Verwaltungsgrenzen

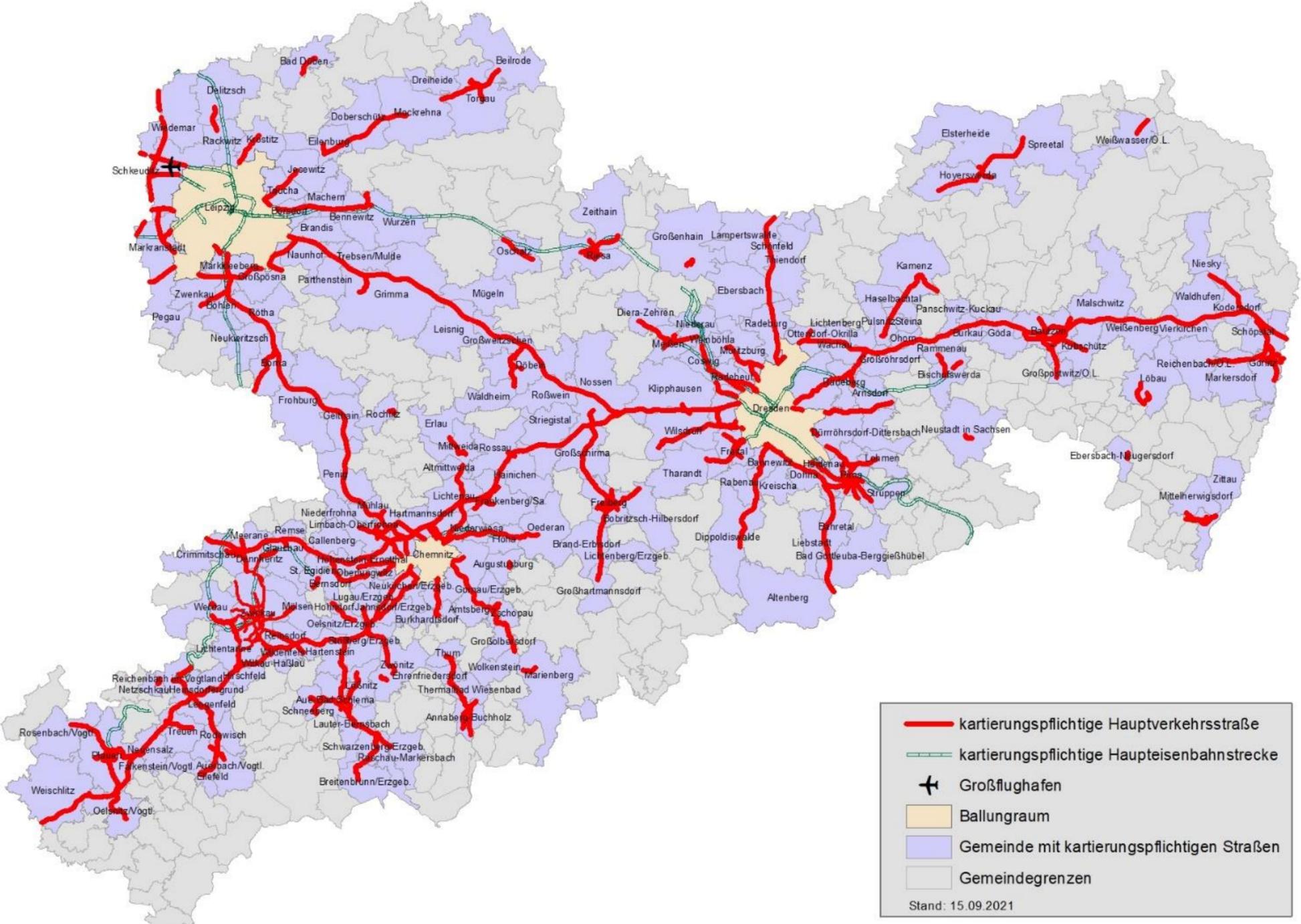


Anzahl und Lage von  
Schulen/Krankenhäusern

# Untersuchungsumfang der Lärmkartierung 2022

- Ballungsräume Dresden, Leipzig und Chemnitz  
=> mit mehr als 100.000 Einwohnern
- 1.526 km Hauptverkehrsstraße außerhalb BR  
(in 200 Städten und Gemeinden)  
=> mit mehr als 3 Millionen Kfz/Jahr
- ca. 580 km Haupteisenbahnstrecke  
=> mit mehr als 30.000 Zugbewegungen/Jahr
- Großflughafen Leipzig/Halle  
=> mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/Jahr

**Anrainergemeinden von Hauptverkehrsstraßen wurden  
2020 per Anschreiben über Kartierungspflicht informiert!**



# Neuerungen bei der Lärmkartierung

## Informationen zum Verkehrsaufkommen als zentrale Kartierungsgrundlage

- zukünftig detailliertere Aufteilung des Verkehrs lt. BUB in 4 Klassen

Beurteilungs- zeitraum	Klasse 1 leichte Kfz bis 3,5 t	Klasse 2 mittelschwere Kfz	Klasse 3 schwere Kfz	Klasse 4 Zweiräder
Tag (6-18 Uhr)	Angaben als Zahlenwert (durchschnittliches Aufkommen in 24h) - ermittelt über einen repräsentativen Zeitraum			
Abend (18-22 Uhr)				
Nacht (22-6 Uhr)				

- Daten der bundesweiten Straßenverkehrszählung SVZ des Bundes und der Länder enthalten differenzierte Daten (maßgebliche verkehrliche Datengrundlage für die Lärmkartierung)
- Erhebliche Datenlücken in Städten mit eigener Straßenbaulast für kartierungspflichtige Hauptverkehrsstraßen  
=> Bereitstellung repräsentativer kommunaler Verkehrsdaten notwendig (z.B. aus eigenen Erhebungen, Verkehrskonzepten u.a.)
- Hilfestellung bzw. Pauschalansätze zur Aufteilung der Verkehrsmengen in den LAI-Hinweisen für die Lärmkartierung (Tab. 2-7)
- Pandemiebedingte Verschiebung der SVZ 2020. Alternative: Verwendung hochgerechneter Daten der SVZ 2015 auf das Bezugsjahr 2019 (Basis: Kfz-Zahlen der Dauerzählstellen auf Autobahnen, Bunds- und Landstraßen sowie Regionalfaktoren)

# Neuerungen bei der Lärmkartierung

## Informationen zum Verkehrsaufkommen als zentrale Kartierungsgrundlage

Tabelle 3: Umrechnung von DTV auf Verkehrsflussdaten je Stunde  $Q_{d/e/n}$  (stündliches Gesamtverkehrsaufkommen)

Faktoren zur Ermittlung des stündlichen Gesamtverkehrsaufkommens Berechnet aus SVZ 2015 - Zählstellen nach Streckenlänge gewichtet			
	day 6 - 18 Uhr	evening 18 - 22 Uhr	night 22 - 6 Uhr
	Faktor $Q_d$ [Kfz/h] x DTV	Faktor $Q_e$ [Kfz/h] x DTV	Faktor für $Q_n$ [Kfz/h] x DTV
Straßenart			
Bundesautobahnen	0,0611	0,0411	0,0411
Bundesstraßen	0,0637	0,0399	0,0399
Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen	0,0640	0,0406	0,0406

Tabelle 6: Anteil mittelschwerer und schwerer Fahrzeuge am stündlichen Verkehrsfluss Q - Pauschalwerte für Landes-, Kreis-, Gemeindestraßen

	Landes-, Kreis-, Gemeindestraßen Aufteilung Schwerverkehr nach Tab. 2.2 BUB (%-Anteil am stündlichen Gesamtverkehrsaufkommen)					
	day %		evening %		night %	
	Klasse 2	Klasse 3	Klasse 2	Klasse 3	Klasse 2	Klasse 3
SV-Anteil in 24 h*						
≥ 12 %	0,269 *SV24h[%]	0,737 *SV24h[%]	0,186 *SV24h[%]	0,525 *SV24h[%]	0,416 *SV24h[%]	1,198 *SV24h[%]
	0,370 *SV24h[%]	0,700 *SV24h[%]	0,470 *SV24h[%]	0,321 *SV24h[%]	0,469 *SV24h[%]	0,912 *SV24h[%]
	0,236 *SV24h[%]	0,550 *SV24h[%]	0,654 *SV24h[%]	Illberechnungen dem		

Tabelle 7: Anteil mittelschwerer und schwerer Fahrzeuge am stündlichen Verkehrsfluss Q - Pauschalwerte bei unbekanntem Gesamtschwerverkehrsaufkommen

	Aufteilung Schwerverkehr nach Tab. 2.2 BUB (%-Anteil am stündlichen Gesamtverkehrsaufkommen)					
	day %		evening %		night %	
	Klasse 2	Klasse 3	Klasse 2	Klasse 3	Klasse 2	Klasse 3
Autobahnen	4,9	10,4	4,3	9,4	10,2	23,0
Bundesstraßen	3,4	6,4	1,5	3,6	4,1	10,1
Landes-, Kreis-, Gemeindestraßen	2,7	4,0	1,2	1,6	3,1	4,5

- Anwendung der LAI-Tabellen durch LfULG im Rahmen der zentralen Kartierung bei fehlenden Verkehrsdaten **(keine Datenerhebung (Zählung) durch LfULG!)**
- Aussagekraft detaillierter Erhebungen besser als bei Anwendung der Pauschalwerte!

# Neuerungen bei der Lärmkartierung

## Änderungen in den Berechnungsvorschriften für den Straßenverkehrslärm (Auszug)

- Anwendung eines europaweit einheitlichen Berechnungsmodells (ergänzt durch nationale Besonderheiten)
- genauere Untergliederung Kfz-Klassen, Berücksichtigung von Antriebs- und Rollgeräuschen eines Kfz
- Modellierung der Schallquelle 5 cm über Straße (bisher 50 cm) => hohe Anforderungen an exaktes Geländemodell (DGM1 in Sachsen)
- Rechnung in 8 Oktavbändern (63 Hz – 8 KHz), anschließend Summation  
Exaktere Differenzierung der schalltechnischen Eigenschaften von Schallquellen und Hindernissen  
=> detailliertere Grundlagendaten nötig (teils Pauschalvorgaben bei fehlender Information), höherer Rechenaufwand
- erstmals Berücksichtigung von Zuschlägen für Ampelkreuzung und Kreisverkehren
- differenzierte Zu- und Abschläge für unterschiedliche Fahrbahndeckschichten in verschiedenen Geschwindigkeitsbereichen (incl. lärmreduzierte Beläge)
- differenzierte Berücksichtigung von Straßensteigungen und –gefällen ersetzt bisheriges pauschales Zuschlags-Verfahren)
- Änderungen in der Schallausbreitungsmodellierung (u.a. oktavbandgenaue Rechnung, Einfluss von Boden und Hindernissen, Beugung, Berücksichtigung der einfachen Reflexion)

# Neuerungen bei der Lärmkartierung

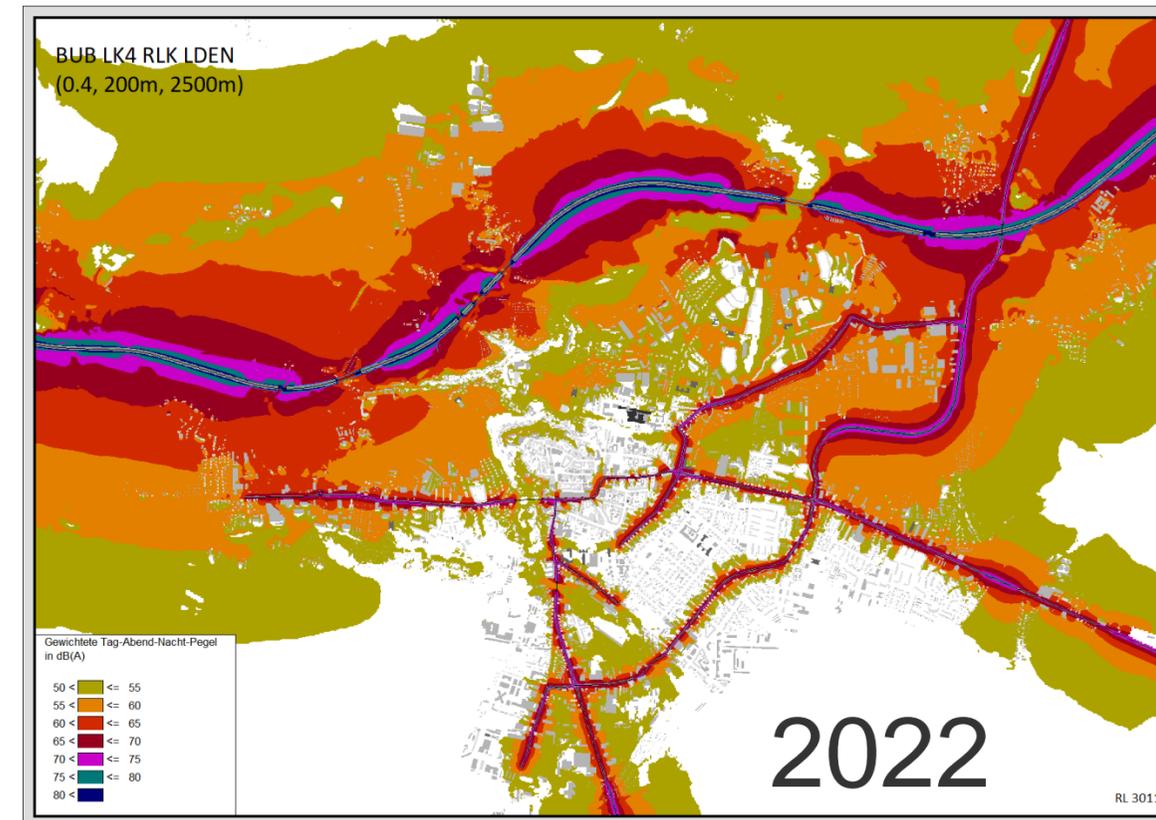
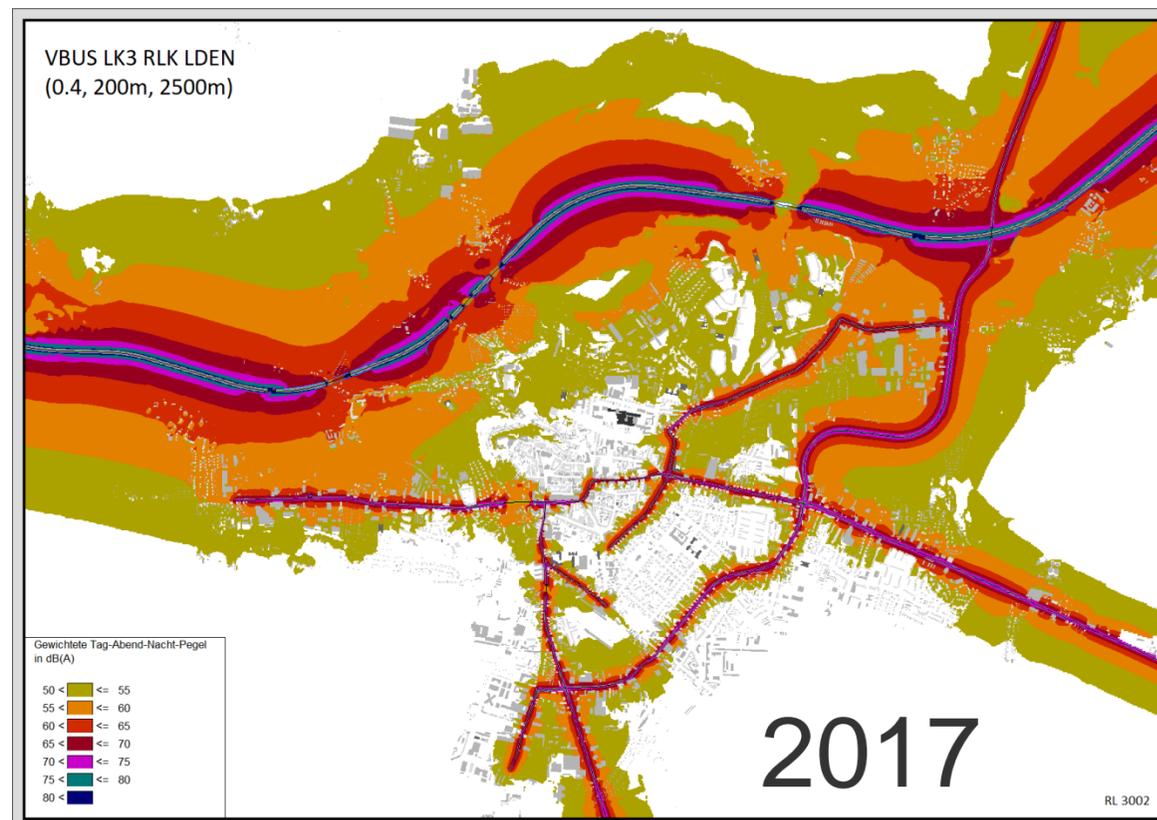
## Änderungen in den Berechnungsvorschriften für den Straßenverkehrslärm – Fazit

- ⇒ Lärmkartierung wird deutlich aufwändiger und komplexer (Datenerfassung, Rechenzeit!)
- ⇒ teils Vereinfachung durch Vorgabe national gültiger pauschaler Größen
- ⇒ Vergleichbarkeit mit den Ergebnissen der Lärmkartierung 2017 ist nicht mehr gegeben

# Neuerungen bei der Lärmkartierung

## Änderungen in den Berechnungsvorschriften für den Straßenverkehrslärm – Fazit

- Vergleich Lärmkarte mit bisheriger (VBUS) und neuer Berechnungsmethode (BUB) – am Beispiel einer 24-Stunden-Lärmkarte für Bautzen



# Neuerungen bei der Lärmkartierung

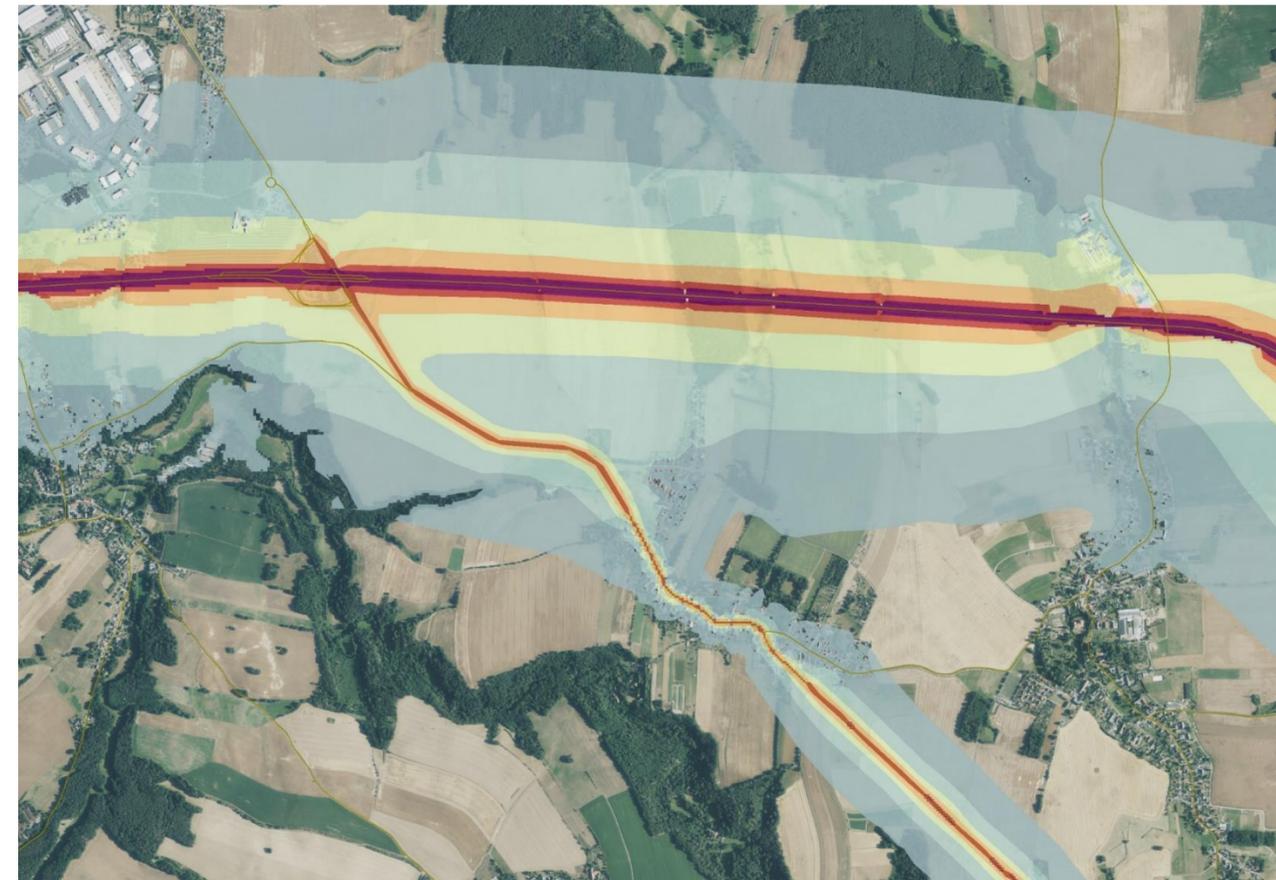
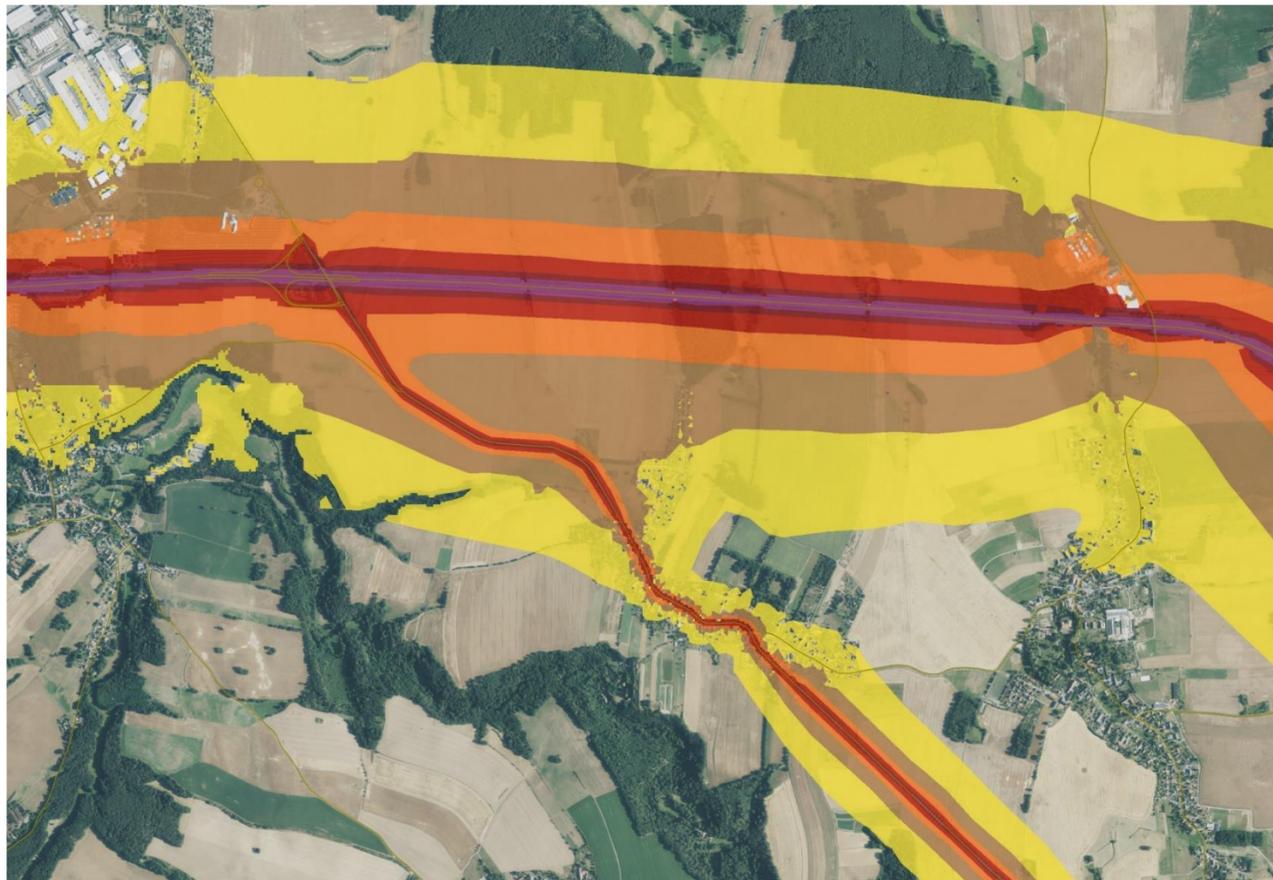
## Änderungen in den Berechnungsvorschriften für den Straßenverkehrslärm – Fazit

- ⇒ Lärmkartierung wird deutlich aufwändiger und komplexer (Datenerfassung, Rechenzeit!)
- ⇒ teils Vereinfachung durch Vorgabe national gültiger pauschaler Größen
- ⇒ Vergleichbarkeit mit den Ergebnissen der Lärmkartierung 2017 ist nicht mehr gegeben
- aktuelles FuE-Projekt des LfULG untersucht die zu erwartenden Änderungen (erste Erkenntnisse als Trendaussage)
- **stärkere Verlärmung entlang von Autobahnen und Außerortsstraßen**
- **Abnahme der Lärmbelastung im Innerortsbereich**
- pauschale Bewertung nicht möglich, da Unterschiede extrem stark abhängig von lokaler Verkehrs- und Ausbreitungssituation

# Neuerungen bei der Lärmkartierung

## Änderung der farblichen Darstellung der Lärmkarten

- Umsetzung einheitlicher Farbdarstellungen im Schallimmissionsschutz (DIN 45682 aus 2020)
- beispielhafte Darstellung Nachtlärmkarte



⇒ künftig anderes Aussehen der Lärmkarten für den 24-Stunden-Tag und die Nacht

# Neuerungen bei der Lärmkartierung

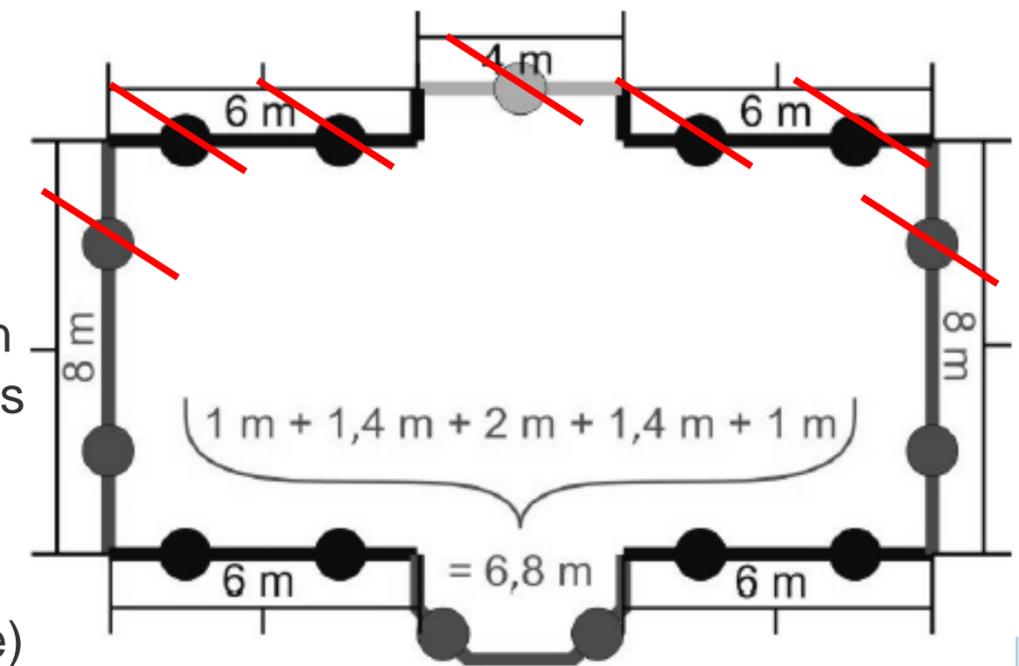
## Aussagen zu „Gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen“

- Umsetzung von Anhang III der Umgebungslärmrichtlinie in der 34- BImSchV
- ergänzende Angaben zur Gefahr von ischämischen Herzerkrankungen, starker Schlafstörungen und erheblichen Belästigungen als erstmals anzugebende Größen – Aussagen je Gemeinde
- Basis: Dosis-Wirkungskurven, d.h. statistische Untersuchungen
- Angaben zum pauschalen Risiko – nicht absolut zu verstehen!
- Ziel: Verbesserung der Aussagekraft der Belastetenzahlen

# Neuerungen bei der Lärmkartierung

## Änderung des Verfahrens zur Betroffenheitsermittlung

- Neue „Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm“ (BEB) am 1.1.2019 in Kraft getreten
- Bisheriges nationale Methode sah Gleichverteilung der Einwohner eines Gebäudes auf „Fassadenpunkte“ rings um das Gebäude vor. Anschließend Aufteilung der Einwohnerzahl des Gebäudes auf alle Fassadenpunkte (laute und leise) mit anschließender Zuordnung zu den jeweiligen Pegelbändern => realistische Schätzung!
- In anderen Mitgliedsstaaten komplette Zuordnung aller EW auf die lauteste Fassade => überschätze Betroffenheiten!
- Kompromiss: Meridianverfahren => Zuordnung aller EW eines Gebäudes zu den Fassadenpunkten, deren Belastung oberhalb des Meridians aller Aufpunkte rings um das Gebäude liegen.
- Konsequenz: Höhere Betroffenheiten insbes. in den höheren Pegelklassen (Schätzung UBA: oberhalb LDEN > 65 und LNight > 55 mehr als 75% für Straße)
- Kommunikation Anstieg Lärmbetroffenheit gegenüber Bürgern und Politik nötig!



⇒ **Parallele Ermittlung der Belastetenzahlen nach alter und neuer Methode für Sachsen (bedingte Vergleichbarkeit!)**

# Kartierungskonzept für die Lärmkartierung 2022 an Hauptverkehrsstraßen

## Zentralisierung der Kartierung beim LfULG

- Zentrale Herangehensweise an die Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen 2012 und 2017 hat sich bewährt!
- Damit nachhaltige Unterstützung der Gemeinden durch Bündelung der Fachkompetenz beim LfULG möglich. Gewährleistung einer richtlinienkonformen, termingerechten Lärmkartierung zur Weiterleitung an Bund und EU-Kommission.
- Erschließung erheblicher Synergie und Kosteneffekte gegenüber einer dezentralen, kleinteiligen Kartierung durch die Gemeinden
- Keine Neuauflage des Rahmenvertrages zwischen SSG und LfULG zur landeszentralen Lärmkartierung für die LK 2022
- Stattdessen vollständige Zuständigkeitsverlagerung für die Kartierung auf das LfULG beabsichtigt. Dadurch erfolgt nun zusätzlich auch finanzielle Entlastung der Kommunen.
- Zuständigkeitsverlagerung gilt für Gemeinden bis 80.000 Einwohner (Ballungsräume und Zwickau kartierten eigenverantwortlich)
- Streckennetz für die landeszentrale Lärmkartierung 2022 des LfULG: 1.326 km Hauptverkehrsstraße
- eigenverantwortliche Kartierung durch Kommune bleibt weiterhin möglich und kann im Einzelfall geboten sein

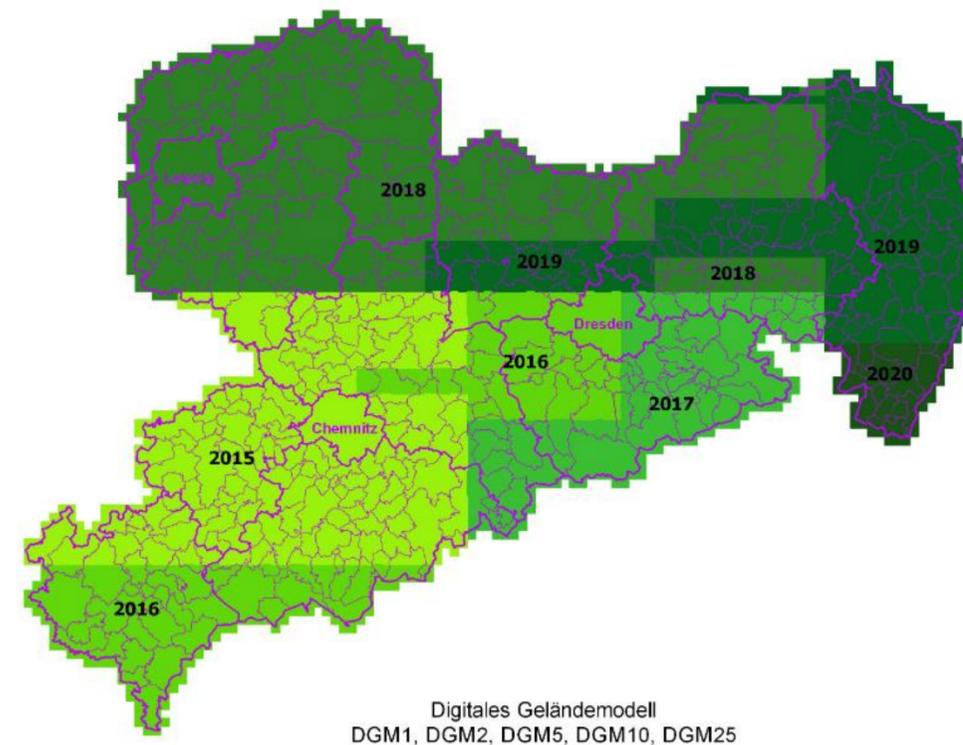
# Kartierungskonzept für die Lärmkartierung 2022 an Hauptverkehrsstraßen

## Herangehensweise/Umsetzung

- konsequente Trennung von Beschaffung/ Aufbereitung der Eingangsdaten und eigentlicher Schallberechnung
- Datenaufbereitung erfolgt weitestgehend in Eigenregie durch LfULG (Arbeiten sind bereits fortgeschritten!)



**Erstellung LoD1 Gebäude, Zuordnung Einwohner**



**Aktualisierung Geländemodell**

**Modellierung Straßennetz mit  
Zuordnung Quelllinie**

# Kartierungskonzept für die Lärmkartierung 2022 an Hauptverkehrsstraßen

## Herangehensweise/Umsetzung

- konsequente Trennung von Beschaffung/ Aufbereitung der Eingangsdaten und eigentlicher Schallberechnung
  - Datenaufbereitung erfolgt weitestgehend in Eigenregie durch LfULG (Arbeiten sind bereits fortgeschritten!)
  - Derzeit Streckenbefahrung zur Aktualisierung Lärmschutzbauwerke, Höchstgeschwindigkeiten und Straßenbeläge
  - In Kürze: Web-basierte Bereitstellung des Datenmodells zur Prüfung an die Gemeinden (=> Vortrag Herr Karas).
  - Übermittlung von Verkehrsdaten bis Anfang Dezember möglich. Anschließend erfolgt Klassifizierung und streckenbezogene Zuordnung der Daten
- ⇒ **Vergabe der landeszentralen Lärmkartierung für Hauptverkehrsstraßen für Anfang 2022 vorgesehen, Fertigstellung bis zum 30. Juni 2022**

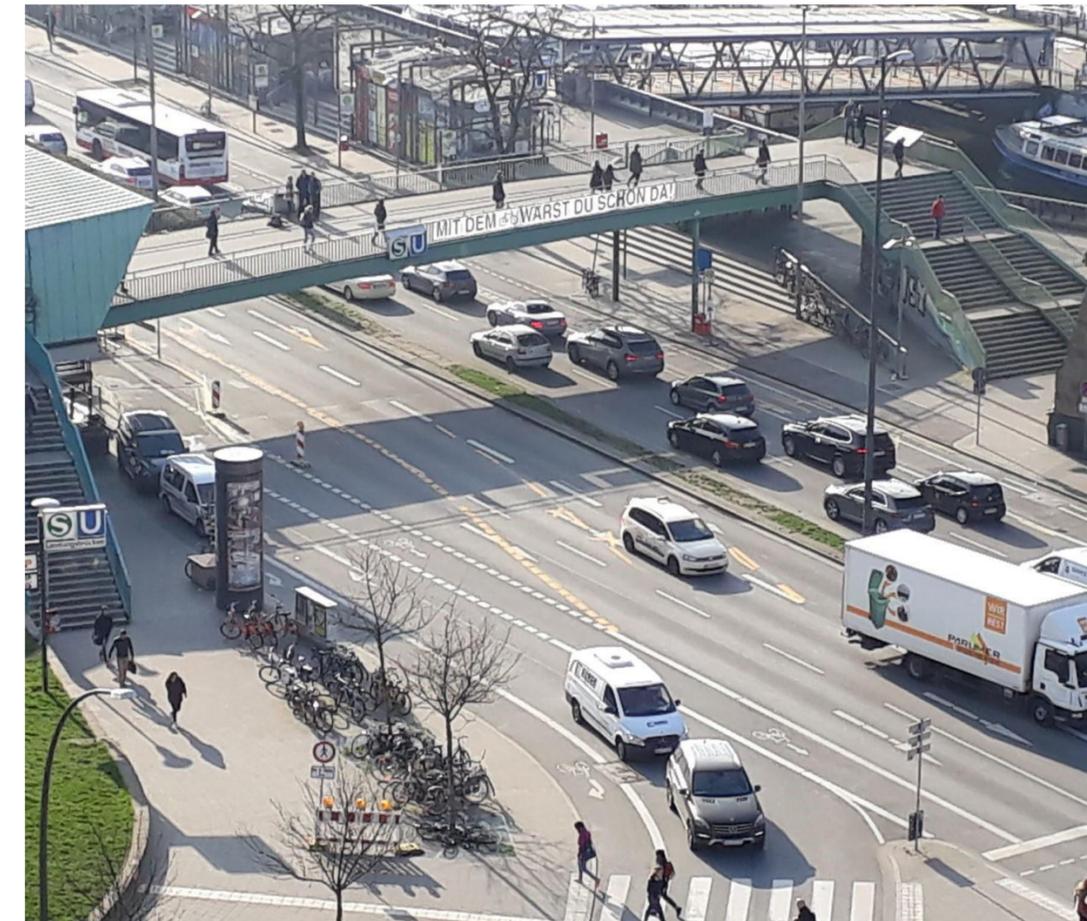
# Lärmkartierung der Ballungsräume, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen

## Ballungsräume

- Ballungsraum: > 100.000 Einwohner, Einwohnerdichte je km<sup>2</sup> > 1.000 (Gebiet kann beliebig erweitert werden)
- Ballungsräume in Sachsen: Dresden, Leipzig und Chemnitz
- Kartierungsumfang: Hauptlärmquellen (Straße, Schiene, Großflughäfen) UND sonstige Hauptverkehrsstraßen, sonstige Eisenbahnstrecken, Straßenbahnen sowie Industrieanlagen, die unter die IEE-Richtlinie fallen
- Zuständigkeit: Kommune (bleibt unverändert) mit Ausnahme Eisenbahnverkehr
- LfULG stellt landesweit verfügbare Eingangsdaten bereit.

### Hinweise:

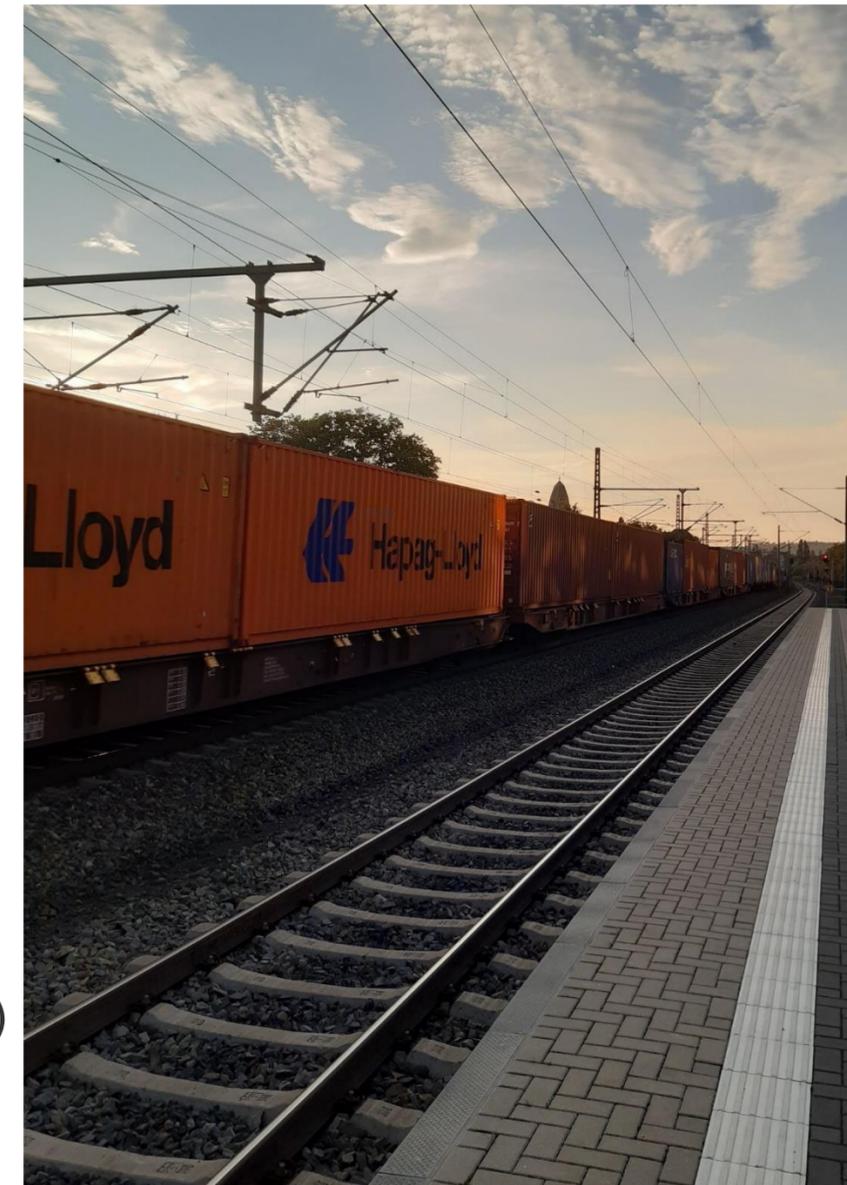
- Lärmkarten sind als georeferenziertes Raster zu übergeben (zur Weiterverarbeitung)
- Betroffenheit ist doppelt auszuweisen: a) nur Hauptlärmquellen bzw. b) mit sämtlichen Lärmquellen



# Lärmkartierung der Ballungsräume, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen

## Lärmkartierung Schienenverkehr

- kartierungspflichtige Haupteisenbahnstrecken in Sachsen: ~ 600 km
- Kartierungsschwelle: > 30.000 Zugbewegungen/Jahr
- Zuständigkeit bundesweit: Eisenbahn-Bundesamt (EBA)
- in Ballungsräumen zusätzlich zu kartieren Kartierung:
  - Straßenbahnverkehr => durch Kommune,
  - sonstige Schienenstrecken => durch EBA
- Arbeiten an der Erstellung Datenmodell für EBA-Kartierung sind bereits fortgeschritten
- Harmonisierung der Gebäude- und Einwohnerdaten mit Ländern angestrebt
- Ergänzend zu den Pflichtstrecken: Kartierung des kompletten Hauptstreckennetzes durch EBA
- Erste Testrechnungen mit neuer BUB zeigen Rückgang der Lärmbelastung (Umrüstung Bremsen?)
- Berichterstattung: Zusammenfassende Lärmkarte Schienenverkehr in Ballungsräumen (Bahn und Straßenbahn).



# Lärmkartierung der Ballungsräume, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen

## Lärmkartierung Flugverkehr

- Kartierungsumfang: Großflughafen Leipzig-Halle auf dem Gebiet der Stadt Schkeuditz
- Kartierungsschwelle: ab 50.000 Flugbewegungen/Jahr
- Formale Zuständigkeit: Kommune (bleibt unverändert) => Stadt Schkeuditz
- Umsetzung der Kartierung 2022 in Zusammenarbeit Kommune, Flughafen und LfULG
- Bezugsjahr für die Kartierung: 2020 (unverändert hohes Frachtaufkommen)
- erster Schritt: Erstellung des Datenerfassungssystems DES



Quelle: Uwe Wollmann, LfULG

# Datenaustausch mit den Gemeinden, Veröffentlichung und Berichterstattung

## Einbindung der Gemeinden

- █ Punktuelle Einbindung der Gemeinden weiterhin notwendig und unerlässlich

### im Vorfeld

- █ Beteiligung im Rahmen der Datenbereitstellung (Verkehrsmengen für Straßen in eigener Baulast) **(bis 12/2021)**
- █ Beteiligung im Rahmen der Erstellung des Kartierungsmodells (Prüfung und Abnahme des Kartierungsmodells mittels Ortskenntnis) **(IV. Quartal 2021) => siehe Vortrag Herr Karas**

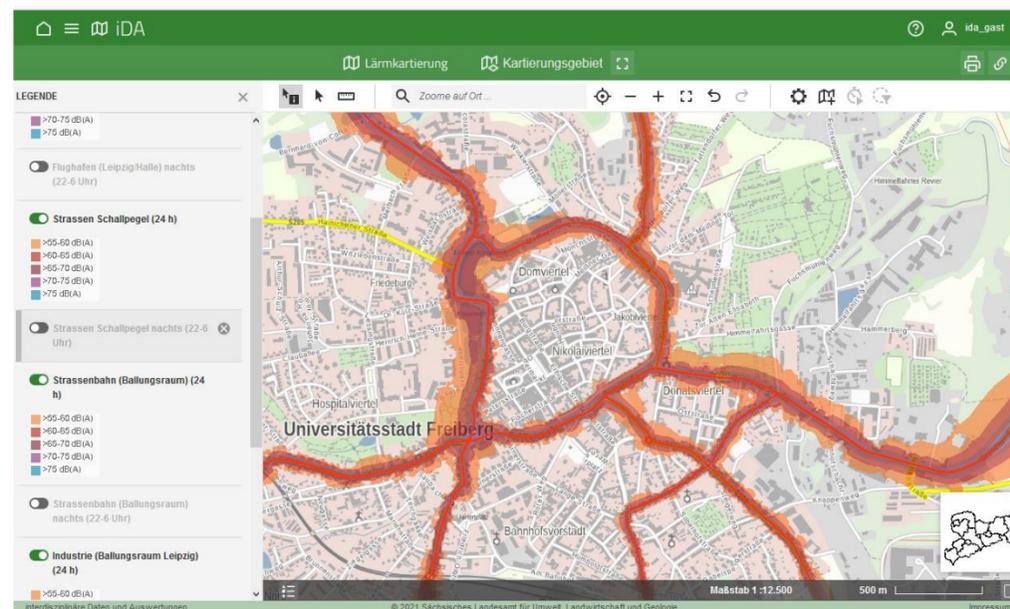
### Im Nachgang

- █ Beteiligung nach Fertigstellung der Lärmkartierung und vor Veröffentlichung der Lärmkarten (Qualitätskontrolle) **(ab 06/2022)**
- ⇒ **Zielsetzung: Nutzung der lokalen Kompetenz (Wissen um örtliche Gegebenheiten) sowie Akzeptanzsteigerung durch Einbindung in das Verfahren.**

# Datenaustausch mit den Gemeinden, Veröffentlichung und Berichterstattung

## Veröffentlichung der Lärmkarten

- Information der Öffentlichkeit über die Ergebnisse der Lärmkartierung als gesetzliche Pflicht (§ 7 der 34. BImSchV): „leicht zugänglich“, „verständliche Darstellung“, „mittels elektronischer Kommunikationsmittel“
- ⇒ **Veröffentlichung der Lärmkarten im Internet mittels interaktiver Karten (Web-GIS-Anwendung)**
- ⇒ **landeszentrale Veröffentlichung durch LfULG (LfULG-Homepage und Sachsenatlas)**



- Verlinkung aus kommunalem Internetauftritt heraus möglich
- Bereitstellung entsprechender Dienste zur Übernahme der Lärmkarten in eigene Anwendungen

# Datenaustausch mit den Gemeinden, Veröffentlichung und Berichterstattung

## Berichterstattung an Umweltbundesamt

- Pflicht zur Übermittlung der Ergebnisse der Lärmkartierung an das Umweltbundesamt (national benannte Stelle) bis zum 30. Oktober 2022
- landesweite Lärmkarten je Lärmart (Straße, Schiene, Flugverkehr, Industrie)  
=> bedingt Aufbereitung der Kartierungsergebnisse und Zusammenfassung zur landweiten Lärmkarte
- Verantwortliche Stelle für Sachsen: LfULG
- vorgegebenes, verbindlich anzuwendendes Berichterstattungsverfahren („obligatorischer Mechanismus für den digitalen Informationsaustausch“) => aktuell durch KOM in Erstellung
- Erfüllung der Anforderungen aus der Umgebungslärmrichtlinie und der Inspire-Richtlinie bundesseitig

## Zusammenfassung und Fazit

- Lärmkartierung 2022 mit deutlich komplexerer Aufgabenstellung!
- Lärmkarten bzw. Betroffenheiten sind nicht unmittelbar mit 2017 vergleichbar! (=> geändertes Regelwerk)
- Wesentliche Teile der Lärmkartierung an Hauptverkehrsstraßen und Finanzierung übernimmt LfULG! (Zuständigkeitsverlagerung für Gemeinden < 80.000 EW bedarf noch finaler Beschlussfassung im Landtag)
- Mitwirkung der Gemeinden bei Datenqualifizierung und Qualitätssicherung unerlässlich (lokale Informationen/ Vor-Ort-Kenntnis)! Dazu wird aktueller Ansprechpartner benötigt!
- Potenzial der Lärmkarten und Grundlagendaten geht weit über EU-Berichterstattung hinaus!
- Vielfältige Nutzungsmöglichkeiten für kommunale Aufgaben!
- Kartierung als erster Schritt, um Einfluss auf die Belastungssituation und die innerörtliche Lebens- und Aufenthaltsqualität zu nehmen!
- Interesse/Feedback seitens der Öffentlichkeit unterstützt diesen Prozess!

# Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

Andreas Rink

Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie

Referat Anlagenbezogener Immissionsschutz, Lärm

 [andreas.rink@smekul.sachsen.de](mailto:andreas.rink@smekul.sachsen.de)

 0351/2612-5211

 [www.umwelt.sachsen.de/lfulg](http://www.umwelt.sachsen.de/lfulg)

