

## **Anhang A 8**

Zusammenstellung und Bewertung der Anregungen im Vorfeld und aus der Öffentlichkeits-  
beteiligung



## **I. Zusammenstellung und Bewertung der Anregungen im Vorfeld der Öffentlichkeitsbeteiligung**

Von Seiten der Bürger und Bezirksausschüsse wurden u. a. im Rahmen der Lärmaktionsplanung für den Ballungsraum der Landeshauptstadt München Anfragen und Anträge auf Lärmschutzmaßnahmen hinsichtlich der innerstädtischen Autobahnen vorgebracht. Diese wurden von der Landeshauptstadt München an die Regierung von Oberbayern als die für die Lärmaktionsplanung an Autobahnen zuständige Behörde übermittelt. Ferner hat auch das Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München **im Vorfeld** der Öffentlichkeitsbeteiligung Maßnahmen zur Verbesserung des Lärmschutzes an den innerstädtischen Autobahnen vorgeschlagen. Die 20 Stellungnahmen mit den darin enthaltenen Forderungen wurden im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung den zuständigen Behörden zur Bewertung vorgelegt. In einem sich anschließenden Abwägungsprozess wurden die Forderungen/Anregungen von der Regierung von Oberbayern geprüft und gewürdigt. Im Folgenden sind die vorgebrachten Forderungen/Anregungen **im Vorfeld** der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie das jeweilige Ergebnis der Bewertung dargestellt.

### *Hinweis:*

Es wurden die Anfragen und Anträge (mit Bezug zum Verkehrslärm durch Bundesautobahnen) berücksichtigt, die im Rahmen der von der Landeshauptstadt München durchgeführten Lärmaktionsplanung für den Ballungsraum München vorgebracht wurden. Zudem wurden auch Anfragen und Anträge (mit Bezug zum Verkehrslärm durch Bundesautobahnen) berücksichtigt, die ab dem Jahr 2013 bei der Landeshauptstadt München eingegangen sind und an die Regierung von Oberbayern übermittelt wurden.

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

Alle Bundesautobahnen		
Nr.	Anzahl	Forderung/Anregung
		Bewertung
1	1	<p><b>Schreiben des Referats für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München vom 21.03.2014 (Auszug):</b></p> <p>Einführung von Tempo 80/60 für Pkw/Lkw auf innerstädtischen Autobahnen</p> <p>Das Referat für Gesundheit und Umwelt befürwortet die immer wieder von Bürgern auf den innerstädtischen Autobahnen in der Nähe von bewohnten Bereichen geforderte Geschwindigkeitsreduzierung für Pkw auf 80 km/h und für Lkw auf 60 km/h. Dies stellt eine effektive, kostengünstige und sofort umsetzbare Maßnahme zur Reduzierung der Lärmbelastung dar.</p> <p>Das Referat für Gesundheit und Umwelt bittet daher die Regierung von Oberbayern die Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw auf allen innerstädtischen Autobahnen als Lärminderungsmaßnahme in den Lärmaktionsplan aufzunehmen.</p> <p>Ermächtigungsgrundlagen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohn-/Bevölkerung vor Lärm enthält § 45 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO).</p> <p>Für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen an bestehenden Straßen sind die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) maßgebend.</p> <p>Nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV liegt es im Ermessen der Straßenverkehrsbehörde straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen anzuordnen, wenn die folgenden Immissionsrichtwerte außen vor Wohn- und Aufenthaltsräumen überschritten werden:</p>

<b>Immissionsort</b>	<b>Immissionsrichtwert dB(A) tags (06:00 – 22:00 Uhr)</b>	<b>Immissionsrichtwert dB(A) nachts (22:00 – 06:00 Uhr)</b>
<b>reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime</b>	70	60
<b>Kern-, Dorf-, Mischgebiete</b>	72	62
<b>Gewerbegebiete</b>	75	65

Die aktuelle Rechtsprechung wendet neben diesen Lärmschutz-Richtlinien-StV auch die Immissionsgrenzwerte der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) als ermessensauslösende Schwelle (entsprechend) an.  
Bei der Würdigung, ob straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht kommen, ist nicht nur auf die Höhe des Lärmpegels sondern auf alle Umstände des Einzelfalls abzustellen. Ferner dürfen die Maßnahmen nicht zu einer Beschränkung der Widmung durch Untersagung bestimmter Verkehrsarten oder Benutzungszwecken führen (sog. Vorbehalt des Straßenrechts).  
(siehe Kapitel 4.3.2.4)

Auf den Autobahnen im Bereich der Landeshauptstadt München sind in Teilbereichen bereits Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Gründen des Lärmschutzes und/oder der Verkehrssicherheit angeordnet (siehe Kapitel 2.3 und Anhang A 3).

Die Autobahndirektion Südbayern überprüft momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzungen ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm sind. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet.  
(siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

A 8 Ost		
Nr.	Anzahl	Forderung/Anregung
		Bewertung
1	1	<p>Bürgerschreiben vom 19.04.2012 (gekürzt) im Rahmen der Lärmaktionsplanung für den Ballungsraum der Landeshauptstadt München:</p> <p>Der Bürger ist Anlieger der Bundesautobahn A 8 Ost in München.</p> <p>Im Schreiben wird nachgefragt, ob Pläne/Projekte existieren, die eine Reduzierung des durch die A 8 Ost (insbesondere für den Bereich zwischen Hochäcker Straße und Fasangartenstraße) verursachten Lärms vorsehen. Im Lärmaktionsplan der Landeshauptstadt München ist keine Information für diesen Abschnitt zu entnehmen. Jedoch ist der Lärmpegel in diesem Abschnitt erheblich. Die A 8 Ost verläuft in diesem Bereich nicht in einem Graben sondern auf der selben Höhe wie die Häuser. Tagsüber sind die Geschwindigkeiten in diesem Abschnitt nicht begrenzt. Auch befinden sich dort keine Schallschutzwände oder „schalldichte“ Baumhecken.</p> <p>Grundsätzlich wird beim Lärmschutz an Bundesautobahnen zwischen der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung unterschieden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Lärmvorsorge regelt den Lärmschutz für den Fall eines Neubaus, Ausbaus oder der wesentlichen Änderung einer Straße. Die gesetzlichen Regelungen hierzu sind im Bundes-Immissionsschutzgesetz (§§ 41-43), der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) sowie der 24. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV) zu finden. Demnach ist der Baulastträger einer Straße beim Bau oder bei einer wesentlichen Änderung von Straßen zur Lärmvorsorge verpflichtet, falls die in der Verkehrslärmschutzverordnung angegebenen Immissionsgrenzwerte für die jeweiligen Gebietskategorien überschritten werden. An der A 8 zwischen der Anschlussstelle (AS) München-Ramersdorf und dem Autobahnkreuz München-Süd bestehen keine Ausbauabsichten, so dass grundsätzlich kein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen besteht.</li> <li>• Die Lärmsanierung behandelt den Lärmschutz an bestehenden Straßen. Gemäß den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) können an bestehenden Bundesautobahnen auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen Lärmsanierungsmaßnahmen als freiwillige Leistung durchgeführt werden. Dies setzt voraus, dass der Beurteilungspegel den entsprechenden, festgelegten Grenzwert übersteigt. Die entsprechenden Werte ergeben sich dabei ebenfalls aus der Gebietscharakteristik. Im Rahmen der Überprüfung des</li> </ul>

		<p>Autobahnnetzes mit der Straßenverkehrszählung 2010 ergab sich zwischen Ständlerstraße und Fasangartenstraße nur an einem Wohngebäude an der Peralohstraße eine Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte. Aus wirtschaftlichen Gründen sind somit auch keine aktiven Maßnahmen der Lärmsanierung vorgesehen.</p> <p>Im Bereich zwischen dem Beginn bzw. dem Ende der Bundesautobahn A 8 Ost (AS München-Ramersdorf) und der AS Neubiberg bestehen bereits folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Fahrtrichtung Salzburg: vom Beginn der Bundesautobahn bis km 2,600: 80 km/h nachts (22:00 – 06:00 Uhr) – Lärmschutz</li><li>• Fahrtrichtung München:<ul style="list-style-type: none"><li>- von km 2,050 bis Ende der Bundesautobahn: 80 km/h nachts (22:00 – 06:00 Uhr) mit Reduzierung auf 60 km/h am Ende der Bundesautobahn – Lärmschutz</li><li>- ab km 0,800 bis Ende der Bundesautobahn: Geschwindigkeitstrichter von 120 – 60 km/h tags (06:00 – 22:00 Uhr) – Verkehrssicherheit</li></ul></li></ul> <p>(siehe Kapitel 2.3, Kapitel 6.2.2.2, Maßnahme V1 – A 8 Ost, Tabelle 14 und Anhang A 3)</p> <p>Im genannten Bereich ist nachts in beiden Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h angeordnet.</p> <p>Die Autobahndirektion Südbayern überprüft momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet.</p> <p>(siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)</p> <p>Wie bereits in der Antwort der Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt vom 08.05.2012 (E-Mail an den Bürger) ausgeführt ist, sind dem Lärmaktionsplan der Landeshauptstadt München deshalb keine Informationen für diesen Abschnitt zu entnehmen, da für die Aufstellung des Lärmaktionsplans für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München die Regierung von Oberbayern zuständig ist.</p>
--	--	---

<p>2</p> <p><i>Antrag des BA des Stadtbezirks 16 – Ramersdorf-Perlach vom 15.12.2015 (BA-Antrags-Nummer: 14-20 / B 01886)</i></p>	<p>1</p>	<p><b>Antrag des BA des Stadtbezirks 16 – Ramersdorf-Perlach vom 15.12.2015 (BA-Antrags-Nummer: 14-20 / B 01886):</b></p> <p><b>Antrag:</b> Es wird ein formloser Antrag auf aktiven Lärmschutz an der Ständlerstraße gestellt (auf Höhe Ständlerstraße „Kreuzung zur Bundesautobahn A 8“).</p> <p><b>Begründung:</b> Die Lärmbelastung hat in den letzten Jahren stetig zugenommen und ein Maß erreicht, das die erträgliche Grenze für die Anwohner deutlich überschreitet. Es wird deshalb um Überprüfung gebeten, ob in diesem Bereich aktiver Lärmschutz in Form einer Lärmschutzwand möglich ist.</p> <p>In ihrer Antwort vom 19.02.2016 (<a href="https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/BAANTRAG/3996616.pdf">https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/BAANTRAG/3996616.pdf</a>) teilte die Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt mit, dass die Lärmbelastung an den Gebäuden im Sandgrubenweg durch die Ständlerstraße sowie durch die Bundesautobahn A 8 erzeugt wird. Für Lärmschutzmaßnahmen an städtischen Straßen wie der Ständlerstraße ist die Landeshauptstadt München zuständig. Hierzu hat sie einen sogenannten Lärmaktionsplan aufgestellt. Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz vor Lärm, der vom Verkehr der Autobahn herrührt, fallen dagegen in den Zuständigkeitsbereich der Regierung von Oberbayern, die ebenfalls einen Lärmaktionsplan aufstellt.</p> <p>Für die 1. Fortschreibung des Lärmaktionsplans für städtische Straßen durch die Landeshauptstadt München wurde die Lärmkarte 2012 erstellt, die entsprechend den gesetzlichen Vorgaben nach der vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen berechnet wurde. Den Lärmberechnungen liegen die jeweils aktuellen Verkehrsmengen des Münchner Straßenverkehrsnetzes zugrunde. Wie der untenstehenden Tabelle zu entnehmen ist, hat die Verkehrsbelastung und in der Folge auch die Lärmbelastung an der Ständlerstraße in den letzten Jahren laut der vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung erhobenen Verkehrsmengen abgenommen bzw. ist konstant geblieben.</p> <table border="1" data-bbox="524 1136 2033 1246"> <thead> <tr> <th>DTV/SV im Jahr</th> <th>2006</th> <th>2011</th> <th>2014</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>DTV (Kfz/24 h)</td> <td>43.000</td> <td>41.000</td> <td>41.000</td> </tr> <tr> <td>Durchschnittlicher täglicher Schwerverkehr (Lkw, Lastzug, Bus/24 h)</td> <td>1.400</td> <td>1.500</td> <td>1.000</td> </tr> </tbody> </table> <p>Tabelle: Verkehrszahlen (DTV und Schwerverkehr) in der Ständlerstraße für die Jahre 2006, 2011, 2014; Zahlen entnommen aus den Verkehrsmengenkarten des Referats für Stadtplanung und Bauordnung</p>	DTV/SV im Jahr	2006	2011	2014	DTV (Kfz/24 h)	43.000	41.000	41.000	Durchschnittlicher täglicher Schwerverkehr (Lkw, Lastzug, Bus/24 h)	1.400	1.500	1.000
DTV/SV im Jahr	2006	2011	2014											
DTV (Kfz/24 h)	43.000	41.000	41.000											
Durchschnittlicher täglicher Schwerverkehr (Lkw, Lastzug, Bus/24 h)	1.400	1.500	1.000											

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

		<p>DTV: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (in Kfz/24 h)</p> <p>Die Berechnungen an den Wohngebäuden im Bereich des Sandgrubenwegs ergaben keine Überschreitungen der Anhaltswerte für die 1. Fortschreibung des Lärmaktionsplans von <math>L_{DEN} = 67</math> dB(A) und <math>L_{Night} = 57</math> dB(A). Demzufolge werden für das genannte Gebiet im Lärmaktionsplan der Landeshauptstadt München keine Lärminderungsmaßnahmen untersucht oder umgesetzt. Wie bereits im Lärmaktionsplan 2013 werden auch in der 1. Fortschreibung langfristige Strategien zur Lärminderung wie z. B. die (weitere) Förderung des ÖPNV, des Fuß- und Fahrradverkehrs und die Verkehrsverflüssigung durch die Optimierung der grünen Welle zur Umsetzung vorgeschlagen. Mit diesen Strategien soll eine gesamtstädtische flächendeckende Lärminderung erreicht werden. Gebiete wie am Sandgrubenweg können von diesen langfristigen Strategien zur Lärminderung profitieren.</p> <p>Im Lärmaktionsplan der Regierung von Oberbayern für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München ist der angesprochene Bereich als Lärmbrennpunkt dargestellt. Die Autobahndirektion Südbayern plant im Zuge einer Erhaltungsmaßnahme, voraussichtlich in den Jahren 2016/2017, den Einbau eines lärmindernden Fahrbelags (Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G – A 8 Ost, Tabelle 39). Abhängig vom einzubauenden Fahrbelag kann von einer Schallpegelminderung von bis zu 4 dB(A) ausgegangen werden.</p> <p>Zu den Grundlagen der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung wird auf die Kapitel 4.3.2.2 und 4.3.2.3 bzw. auf obenstehende Bewertung „A 8 Ost – Nr. 1“ verwiesen.</p> <p>Wie in obenstehender Bewertung „A 8 Ost – Nr. 1“ ausgeführt, bestehen an der A 8 zwischen der Anschlussstelle München-Ramersdorf und dem Autobahnkreuz München-Süd keine Ausbauabsichten, so dass grundsätzlich kein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen besteht. Ferner ergab eine Überprüfung des Autobahnnetzes mit der Straßenverkehrszählung 2010 zwischen Ständlerstraße und Fasangartenstraße nur an einem Wohngebäude an der Peralohstraße eine Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte. Aus wirtschaftlichen Gründen sind somit auch keine aktiven Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung vorgesehen.</p>
<p>3</p> <p><i>Antrag des BA des Stadt-</i></p>	<p>1</p>	<p><b>Antrag des BA des Stadtbezirks 16 – Ramersdorf-Perlach vom 15.12.2015 – Ergänzung vom 03.03.2016 (BA-Antrags-Nummer: 14-20 / B 01886):</b></p> <p>Zur Antwort der Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt vom 19.02.2016 erfolgte bezogen auf die hier gegenständliche Bundesautobahn A 8 eine Nachfrage:</p>



Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

---

<p><i>bezirks 16 – Ramersdorf -Perlach vom 15.12.2015 – Ergänzung vom 03.03.2016 (BA- Antrags- Nummer: 14-20 / B 01886)</i></p>		<p>Der BA 16 ist bisher davon ausgegangen, dass der Ausbau der A 8 im Jahr 2016 erfolgen soll. Im Lärmaktionsplan-Entwurf der Regierung von Oberbayern wird von 2016/2017 gesprochen. Warum verzögert sich der Ausbau?</p> <p>Nach Aussage der Autobahndirektion handelt es sich hier lediglich um eine Erneuerung des Fahrbahnbelags, nicht um einen Ausbau der A 8. Im Rahmen einer nutzerverträglichen Bauabwicklung ist eine abschnittsweise Erneuerung der A 8 notwendig. Derzeit sind die Arbeiten zur Fahrbahnerneuerung im Zeitplan.</p> <p>Der Bereich Beginn der Autobahn (AS Ramersdorf) bis km 1,000 ist bereits 2016 in beiden Fahrtrichtungen mit DSH-V versehen worden. Weiterführend ist der Abschnitt von km 1,000 bis zum AK München-Süd (km 9,000) ebenfalls für die Sanierung mit DSH-V vorgesehen (betrifft größtenteils Gebiete außerhalb der Landeshauptstadt München). In diesem und im Jahr 2018 soll jeweils eine Fahrtrichtung saniert werden.</p>
---	--	---

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

<b>A 8 West</b>		
<b>Nr.</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Forderung/Anregung</b>
		<b>Bewertung</b>
1	1	<p><b>Antrag der Fraktion der CSU im Bezirksausschuss 22 – Aubing – Lochhausen - Langwied 21.01.2015 (BA-Antrags-Nummer: 14-20 / B 00803):</b></p> <p>Prüfung von Lärmschutzmaßnahmen A 8 und A 99</p> <p>Antrag: Die Landeshauptstadt München möge prüfen, wie der Lärm auf der Autobahn A 8 von Langwied bis Obermenzing, sowie auf der A 99 zwischen Aubinger Tunnel und Allacher Tunnel für die Umgebung reduziert werden kann. Sowohl bauliche Maßnahmen, als auch die Einführung eines Tempolimits in den genannten Bereichen sollen in die Prüfung mit einbezogen werden. Hierbei soll eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h, 100 km/h und 80 km/h zugrundegelegt werden. Des Weiteren soll ein Ausblick gegeben werden, inwieweit eine solche Umsetzung möglich wäre und bis wann diese stattfinden könnte.</p> <p>Begründung: Von der Bevölkerung wird eine zunehmende Lärmbelästigung durch die Autobahn bemängelt. Besonders schlimm ist dies im Bereich Lochhausen/Langwied. Dort kreuzen sich die Autobahn A 8 und die Autobahn A 99. Im Langwieder Bereich sind die Lärmschutzmaßnahmen offenbar nicht ausreichend. Im Hinblick auf die zu erwartende deutliche Verkehrszunahme ist zu prüfen, was getan werden kann um der zunehmenden Lärmbelästigung der Anwohner entgegenzuwirken.</p> <p>Zu den Grundlagen der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung wird auf die Kapitel 4.3.2.2 und 4.3.2.3 bzw. auf Bewertung „A 8 Ost – Nr. 1“ verwiesen.</p> <p>Bauliche Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen sind im Rahmen der Lärmsanierung möglich. Gemäß den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) können an bestehenden Bundesautobahnen auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen Lärmsanierungsmaßnahmen als freiwillige Leistung durchgeführt werden. Dies setzt voraus, dass der Beurteilungspegel den entsprechenden, festgelegten Grenzwert übersteigt. Die entsprechenden Werte ergeben sich dabei aus der Gebietscharakteristik. Eine Überprüfung der Situation auf der Bundesautobahn A 8 hat ergeben, dass</p>
<p><i>Antrag der Fraktion der CSU im Bezirksausschuss 22 – Aubing – Lochhausen - Langwied 21.01.2015 (BA-Antrags-Nummer: 14-20 / B 00803)</i></p> <p>Auch bei A 99 aufgenommen.</p>		

	<p>die Immissionspegel an allen Immissionsorten unterhalb des Grenzwertes für Lärmsanierung liegen und eine Errichtung von Lärmschutzanlagen somit nicht möglich ist. (siehe Kapitel 4.3.2.3)</p> <p>Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen.</p> <p>Aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht besteht stadteinwärts aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs in Fahrtrichtung München ab ca. 1,6 km vor dem Autobahnende (beginnend bei 120 km/h, über 100 km/h, 80 km/h und 60 km/h bis 50 km/h) ein permanenter Geschwindigkeitstrichter, der sich positiv auf die Lärmentwicklung auswirkt. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung aus Gründen des Lärmschutzes besteht bislang nicht. (siehe Kapitel 2.3, Kapitel 6.2.2.2, Maßnahme V1 – A 8 West, Tabelle 16 und Anhang A 3)</p> <p>Die Autobahndirektion Südbayern überprüft momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)</p> <p>Die Aussagen in der Antwort der Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt vom 20.08.2015 (<a href="https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/BAANTRAG/3785574.pdf">https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/BAANTRAG/3785574.pdf</a>) bezüglich Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung gelten weiterhin. Die Voraussetzungen für Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung liegen hier nicht vor.</p>
--	---

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

<b>A 9</b>		
<b>Nr.</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Forderung/Anregung</b>
		<b>Bewertung</b>
1  <i>Bürger- schreiben vom 07.02.2013</i>	1	<p><b>Bürgerschreiben vom 07.02.2013 (gekürzt):</b></p> <p>Der Bürger ist Anlieger der Bundesautobahn A 9 in München.</p> <p>Im Schreiben wird ausgeführt, dass durch die hohe Verkehrsbelastung auf der Bundesautobahn A 9 und insbesondere durch das Bremsen und Beschleunigen am Autobahnende im Bereich Fröttmaninger Straße und Grüneckerstraße eine erhebliche Lärmbelastung für die Anwohner entsteht.</p> <p>Im Bereich der Grüneckerstraße und der Fröttmaninger Straße gibt es keinen adäquaten Lärmschutz. Die grüne Lärmschutzwand endet ca. 100 m zu früh. Die teilweise vorhandenen Gebüsche bieten insbesondere im Winter nur einen eingeschränkten Lärmschutz.</p> <p>Die Autobahndirektion Südbayern hat für den Bereich Grüneckerstraße/Fröttmaninger Straße in der „Alten Heide“ die aktuellen Lärmimmissionen auf Grundlage der für die Lärmsanierung maßgebenden aktuellen Verkehrsbelastung der Straßenverkehrszählung 2010 berechnet. Hierbei wurden die vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen, Fahrbahnbeläge und Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der A 9 berücksichtigt.</p> <p>Die Ergebnisse der Lärmberechnungen zeigen, dass die für Wohngebiete geltenden Lärmsanierungsgrenzwerte an einigen Wohngebäuden der Grüneckerstraße, der Fröttmaninger Straße sowie der Domagkstraße nachts und zu einem geringeren Teil auch tags überschritten werden.</p> <p>Um entscheiden zu können, ob im gegenständlichen Bereich passiver oder aktiver Lärmschutz zum Einsatz kommen soll, hat die Autobahndirektion Südbayern eine Voruntersuchung durchgeführt (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G1 – A 9, Tabelle 40). Dabei wurde insbesondere geprüft, ob aktiver Lärmschutz in Form von höheren und längeren Lärmschutzwänden angesichts der beengten Raumverhältnisse und unter Berücksichtigung des mittel- bis langfristig geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 9 zwischen der Anschlussstelle (AS) München-Schwabing und der AS München-Frankfurter Ring realisiert werden kann. Aktiver Lärmschutz in Form eines offenporigen Asphaltts scheidet im Rahmen der Lärmsanierung aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen aus. Zur Verbesserung der Lärmsituation käme grundsätzlich auch der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages in Form eines sogenannten Dünnschichtbelages auf Versiegelung im Heißeinbau (DSH-V) im Zuge der nächsten Deckenerneuerung auf der A 9 in Frage. Wegen des guten Erhaltungszustandes dieses Betriebsstreckenabschnittes kann dies jedoch nicht kurzfristig in Aussicht gestellt werden.</p>

		<p>Unabhängig davon haben von Grenzwertüberschreitungen betroffene Anwohner dem Grunde nach einen Anspruch auf einen Kostenzuschuss für passive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster und ggf. Lüfter), der auf Antrag gewährt wird. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G1 – alle Autobahnen, Tabelle 37)</p>
<p>2</p> <p><i>Antrag der SPD-Fraktion im Bezirksausschuss 12 – Schwabing – Freimann vom 10.11.2013 (BA-Antrags-Nummer: 08-14 / B 05389)</i></p>	<p>1</p>	<p><b>Antrag der SPD-Fraktion im Bezirksausschuss 12 – Schwabing – Freimann vom 10.11.2013 (BA-Antrags-Nummer: 08-14 / B 05389):</b></p> <p>Lärmschutz an der A 9 München-Nürnberg im Bereich Alte Heide und Parkstadt Schwabing</p> <p><b>Antrag:</b> Die Landeshauptstadt München wird aufgefordert in Zusammenarbeit mit der Autobahndirektion Südbayern für eine Verbesserung der Lärmsituation im Umgriff der Autobahn A 9 München-Nürnberg im Bereich der Siedlung Alte Heide bzw. Parkstadt Schwabing zu sorgen. Dazu soll eine mögliche Verlängerung und Sanierung der bestehenden Lärmschutzwand auf der Seite der Siedlung Alte Heide bis zum Ende der vorhandenen Wohnbebauung untersucht werden. Im Bereich der Parkstadt Schwabing soll die ausstehende Bebauung an der Walter-Gropius-Straße forciert werden. Dazu sollen entsprechende Gespräche mit den Grundstückseigentümern geführt werden. Alternativ dazu ist eine Tieferlegung des Autobahnabschnittes im Bereich Alte Heide/Parkstadt Schwabing zu prüfen.</p> <p><b>Begründung:</b> Seit Jahren nimmt die Verkehrsbelastung und damit die Lärm- und Schadstoffbelastung in diesem Bereich zu, ohne dass etwas zur Verbesserung der Situation für die Bevölkerung getan wurde. Es ist dabei abzusehen, dass der Verkehr in diesem Bereich in den nächsten Jahren weiter zunehmen wird. Eine Tieferlegung des Autobahnabschnittes in diesem Bereich böte die Chance, den Lärmschutz zu optimieren und die beiden Gebiete Alte Heide und Parkstadt Schwabing besser miteinander zu vernetzen.</p> <p>Zum Antrag liegt die Antwort der Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt vom 27.02.2014 (<a href="https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/BAANTRAG/3268030.pdf">https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/BAANTRAG/3268030.pdf</a>) vor. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung erfolgt die nachfolgende aktuelle Bewertung unter Beteiligung der Autobahndirektion Südbayern.</p> <p><b>Lärmsituation im Bereich „Alte Heide“:</b> Die Autobahndirektion Südbayern hat für den Bereich Grüneckerstraße/Fröttmaninger Straße in der „Alten Heide“ die aktuellen Lärmimmissionen auf Grundlage der für die Lärmsanierung maßgebenden aktuellen</p>

	<p>Verkehrsbelastung der Straßenverkehrszählung 2010 berechnet. Hierbei wurden die vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen, Fahrbahnbeläge und Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der A 9 berücksichtigt. Die Ergebnisse der Lärmberechnungen zeigen, dass die für Wohngebiete geltenden Lärmsanierungsgrenzwerte an einigen Wohngebäuden der Grüneckerstraße, der Fröttmaninger Straße sowie der Domagkstraße nachts und zu einem geringeren Teil auch tags überschritten werden.</p> <p>Um entscheiden zu können, ob im gegenständlichen Bereich passiver oder aktiver Lärmschutz zum Einsatz kommen soll, hat die Autobahndirektion Südbayern eine Voruntersuchung durchgeführt (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G1 – A 9, Tabelle 40). Dabei wurde insbesondere geprüft, ob aktiver Lärmschutz in Form von höheren und längeren Lärmschutzwänden angesichts der beengten Raumverhältnisse und unter Berücksichtigung des mittel- bis langfristig geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 9 zwischen der Anschlussstelle (AS) München-Schwabing und der AS München-Frankfurter Ring realisiert werden kann. Aktiver Lärmschutz in Form eines offenporigen Asphaltts scheidet im Rahmen der Lärmsanierung aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen aus. Zur Verbesserung der Lärmsituation käme grundsätzlich auch der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages in Form eines sogenannten Dünnschichtbelages auf Versiegelung im Heißeinbau (DSH-V) im Zuge der nächsten Deckenerneuerung auf der A 9 in Frage. Wegen des guten Erhaltungszustandes dieses Betriebsstreckenabschnittes kann dies jedoch nicht kurzfristig in Aussicht gestellt werden.</p> <p>Unabhängig davon haben von Grenzwertüberschreitungen betroffene Anwohner dem Grunde nach einen Anspruch auf einen Kostenzuschuss für passive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster und ggf. Lüfter), der auf Antrag gewährt wird. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G1 – alle Autobahnen, Tabelle 37)</p> <p><b>Lärmsituation im Bereich der „Parkstadt Schwabing“:</b></p> <p>Die „Parkstadt Schwabing“ ist erst in den letzten Jahren und somit nach dem Bau der A 9 entstanden. Zuständig für die Ausweisung und Änderung von Baugebieten an bestehenden Straßen im Rahmen der Bauleitplanung ist die Landeshauptstadt München.</p> <p>Bei der Ausweisung und Änderung von Baugebieten an bestehenden Straßen im Rahmen der Bauleitplanung ist gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 6 und § 9 Abs. 1 Nr. 24 Baugesetzbuch (BauGB) der Schutz vor erheblichen Verkehrslärmeinwirkungen sicherzustellen. Zudem ist ein vorbeugender Schallschutz anzustreben. Hierzu wird die DIN 18005-1 (Schallschutz im Städtebau Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung) zur Anwendung empfohlen. Für die Beurteilung sind die im Beiblatt 1 zur DIN 18005-1 genannten Orientierungswerte heranzuziehen. Diese sind aus der Sicht des Schallschutzes im Städtebau erwünschte Zielwerte, jedoch keine Grenzwerte.</p>
--	---

	<p>(siehe Kapitel 4.3.2.1)</p> <p><b>Tieferlegung des Autobahnabschnitts im Bereich „Alte Heide“/Parkstadt Schwabing:</b> Der 6-streifige Ausbau der A 9 zwischen der AS München-Frankfurter Ring und der AS München-Schwabing ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2030 im vordringlichen Bedarf zur Engpassbeseitigung eingestuft (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – A 9, Tabelle 41). Es wurde ein bestandsorientierter, symmetrischer Ausbau zu Grunde gelegt. Da dieses Vorhaben dem Grunde nach Anspruch auf Lärmschutz nach den Kriterien der Lärmvorsorge auslöst, wurde ein Lärmschutzkonzept bestehend aus einer Kombination aus bis zu 9 m hohen Lärmschutzwänden und aus einem lärmindernden Fahrbelag vorgesehen. Eine Tieferlegung wird aufgrund der damit verbundenen hohen Kosten und des zu erwartenden ungünstigen Nutzen-Kosten-Verhältnisses derzeit nicht weiter verfolgt.</p> <p><b>Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h bis zum Frankfurter Ring:</b> Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen. In Fahrtrichtung München sind aus Gründen des Lärmschutzes Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 100 km/h von km 525,830 bis km 526,240 und auf 80 km/h von km 526,240 bis km 527,800 angeordnet. Im Anschluss daran wird die Geschwindigkeit ab km 527,800 aus Gründen der Verkehrssicherheit auf 80 km/h über 60 km/h ab km 529,150 auf 40 km/h ab km 529,765 bis zum Autobahnende bei km 529,806 begrenzt. In Fahrtrichtung Nürnberg ist die Geschwindigkeit vom Autobahnbeginn bei km 530,020 bis km 529,720 auf 40 km/h und von km 529,720 bis km 527,580 auf 80 km/h aus Gründen der Verkehrssicherheit begrenzt. Von km 527,580 bis km 526,020 ist aus Gründen des Lärmschutzes eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h angeordnet. (siehe Kapitel 2.3 und Anhang A 3) Die Autobahndirektion Südbayern überprüft momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)</p>
--	---

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

A 92		
Nr.	Anzahl	Forderung/Anregung
		Bewertung
1	1	<p><b>Schreiben der Abgeordneten Johannes Singhammer, Mitglied des Deutschen Bundestags (MdB) und Joachim Unterländer, Mitglied des Landtags (MdL) vom 30.07.2015 an die Landeshauptstadt München:</b></p> <p>„Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,</p> <p>von Bürgerinnen und Bürgern im Bereich des Münchner Nordens werden wir immer wieder auf die Problematik des Lärmschutzes entlang der A 99 und A 92 auf Höhe des Hasenbergls bis hin zum Autobahnkreuz München Nord angesprochen.</p> <p>Neben den Möglichkeiten der Autobahndirektion bzw. des Bundesverkehrsministeriums besteht auch die Möglichkeit einer freiwilligen Leistung durch die Gemeinde. Die Autobahndirektion Südbayern hat auf einer von uns durchgeführten Lärmschutzkonferenz erklärt, dass in einem solchen Fall entsprechende Grundstücke zur Verfügung gestellt würden und die Wartung mitübernommen würde.</p> <p>Daher wären wir Ihnen sehr verbunden für eine Prüfung, inwieweit die Landeshauptstadt München freiwillige Leistungen zum Lärmschutz im genannten Bereich übernehmen könnte.“</p> <p>Die Bundesautobahn A 92 wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München nicht näher betrachtet, da diese das Gebiet der Stadt München nur geringfügig tangiert und keine Wohnbebauung durch Autobahnlärm der A 92 betroffen ist (siehe Kapitel 5.2.3).</p> <p>Die Stadt München teilte mit, dass in München, wie die Lärmkarte des Bayerischen Landesamts für Umwelt zeige, viele Bereiche mit deutlich höheren Lärmbelastungen als in dem angesprochenen Bereich (z. B. Stadtstraßen mit enger geschlossener Randbebauung, Mittlerer Ring) existieren würden.</p> <p>Die Landeshauptstadt München unterliegt dem Gebot der sparsamen Haushaltsführung. Die Stadt muss demnach ihre Gelder in Bereichen einsetzen, für die sie zuständig ist (Straßen in der Baulast der Landeshauptstadt München) und in denen die höchste Lärmbetroffenheit vorliegt. Sie kann nicht in den Fällen, in denen sich der Verursacher (= Baulastträger) nicht zur Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen bereit erklärt, Lärmschutz finanzieren und umsetzen. Dies würde die Finanzkraft der Landeshauptstadt München bei weitem übersteigen.</p>

*Schreiben der Abgeordneten Johannes Singhammer, MdB und Joachim Unterländer, MdL vom 30.07.2015 an die Landeshauptstadt München*

Auch bei A 99 aufgenommen.



Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

---

	<p>Daher kann die Landeshauptstadt München keine freiwilligen Leistungen zum Lärmschutz im genannten Bereich übernehmen.</p> <p>Ergänzend merkt die Autobahndirektion Südbayern an, dass eine mögliche Lärmschutzmaßnahme für den Bereich HasenbergI nur unter Inanspruchnahme von Flächen des Landkreises München umsetzbar wäre und dazu naturschutzrechtlich hochwertige Flächen benötigt würden. Von Seiten der Autobahndirektion Südbayern werden deshalb erhebliche Widerstände für ein solches Vorhaben erwartet.</p> <p>Da lediglich die Verbindungsrampen von und zur A 99 im Gebiet der Landeshauptstadt München liegen, die A 92 jedoch außerhalb liegt bzw. das Stadtgebiet nur geringfügig tangiert und zudem die Bebauung einen erheblichen Abstand zur A 92 aufweist sieht die Autobahndirektion Südbayern hier von der Überprüfung der Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen ab.</p> <p><i>Anmerkung:</i> Den Abgeordneten wurde bereits durch die Landeshauptstadt München geantwortet.</p>
--	--

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

A 94		
Nr.	Anzahl	Forderung/Anregung
		Bewertung
1	1	<p><b>Bürgerschreiben vom 29.01.2014 (gekürzt):</b></p> <p>Die Bürgerin ist Anliegerin der Bundesautobahn A 94 in München.</p> <p>Im Schreiben wird ausgeführt, dass die Lärmbelastung auf der A 94 im Bereich zwischen Steinhausen und Zamdorf durch die stetige Verkehrszunahme immer größer wird. Dabei sind von den Lärmauswirkungen nicht nur die direkten Anwohner der A 94 betroffen, sondern das ganze Viertel. Nachts bei offenem Fenster zu schlafen ist nach Aussage der Bürgerin unmöglich.</p> <p>Es wird die Frage gestellt, warum es nicht möglich ist, wie bei anderen Autobahnen, auch an der A 94 Lärmschutzwände zu errichten oder zumindest die Geschwindigkeit auf 80 km/h zu reduzieren.</p> <p><b>Geschwindigkeitsbegrenzung:</b></p> <p>Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen.</p> <p>Im genannten Bereich existieren bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen. In Fahrtrichtung Mühldorf wird die Geschwindigkeit von anfänglich 60 km/h bei Bogenhausen auf 120 km/h bei Zamdorf begrenzt. Ab Zamdorf wird dann die Geschwindigkeit in den Nachtstunden (6-22 Uhr) auf 100 km/h reduziert.</p> <p>In Fahrtrichtung München existiert im Bereich Zamdorf, Daglfing und Riem die Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h in den Nachtstunden.</p> <p>(siehe Kapitel 2.3, Kapitel 6.2.2.2, Maßnahme V1 – A 94, Tabelle 20 und Anhang A 3)</p> <p>Die Autobahndirektion Südbayern überprüft momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung (auf 80 km/h bzw. 60 km/h) ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet.</p>

	<p>(siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)</p> <p>Eine Geschwindigkeitsbegrenzung ist ferner im Rahmen der örtlichen Unfallbekämpfung bei Unfallhäufungsstellen zu überprüfen. Im vorliegenden Abschnitt existieren nach Angaben der Autobahndirektion Südbayern gegenwärtig jedoch keine Unfallhäufungspunkte.</p> <p>Die Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeit obliegt der zuständigen Polizeidienststelle. Diese entscheidet in ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich über die Durchführung von Verkehrsüberwachungen. Hierauf hat die Autobahndirektion Südbayern, ausgenommen bei Maßnahmen im Rahmen der Unfallkommission bei Unfallhäufungsstellen (auf Autobahnen), keinen Einfluss.</p> <p>Auch die Regierung von Oberbayern hat keinen Einfluss auf polizeiliche Verkehrsüberwachungsmaßnahmen. Die Polizeipräsidien München, Oberbayern Nord und Oberbayern Süd wurden allerdings entsprechend informiert und im Hinblick auf die Einhaltung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen gebeten, im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit, zu prüfen, inwieweit eine Verkehrsüberwachung verstärkt durchgeführt werden kann.</p> <p><b>Errichtung eines aktiven Lärmschutzes</b></p> <p>Der Anspruch auf Lärmschutz richtet sich nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) sowie nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und kann in die Bereiche Lärmvorsorge und Lärmsanierung eingeteilt werden. Lärmvorsorge ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen vorzusehen.</p> <p>Die Errichtung eines aktiven Lärmschutzes kann an bestehenden Verkehrswegen nur im Rahmen der Lärmsanierung erfolgen.</p> <p>Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung durch den Baulastträger an bestehenden Straßen und kann auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Hierzu muss eine Überschreitung der Grenzwerte durch die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) errechnenden Lärmpegel am betroffenen Immissionsort vorliegen. Diese Grenzwerte sind im Vergleich zur „Lärmvorsorge“ deutlich höher angesetzt und liegen laut VLärmSchR 97 für Wohngebiete bei 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts. Nach Aussage der Autobahndirektion Südbayern werden an der A 94 an insgesamt 14 Gebäuden die Lärmsanierungsgrenzwerte der VLärmSchR 97 für die Tag- und/oder Nachtzeit überschritten. Von Seiten der Autobahndirektion Südbayern sind allerdings keine Lärmsanierungsmaßnahmen geplant, da von den 14 Gebäuden 9 innerhalb des Bebauungsplans Nr. 44 „Eggenfeldener Straße, Lüderitzstraße, Eylauer Straße, Bahnlinie München-Ismaning und Rappelhofstraße“</p>
--	---

	<p>vom 20.06.1983 liegen (siehe Kapitel 6.2.3.3). Bei der Aufstellung dieses Bebauungsplans wurde durch die Landeshauptstadt München die Autobahnnähe (A 94 ist seit 01.08.1982 von München-Steinhausen bis Autobahnkreuz (AK) München-Ost unter Verkehr) des Wohngebiets berücksichtigt und geschlossene Bebauung, Wohnraumorientierung und maximal zulässige Innenpegel festgesetzt. Für die übrigen 5 Gebäude, an denen die Lärmsanierungsgrenzwerte überschritten werden, werden erst im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus Lärmschutzmaßnahmen ergriffen (siehe unten).</p> <p>Der betrachtete Streckenabschnitt ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung Teil des geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 94 zwischen der Anschlussstelle (AS) München-Steinhausen bis AS Feldkirchen-West. Dieser ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf zur Engpassbeseitigung enthalten. Im Zuge dieses 6-streifigen Ausbaus werden Lärmschutzansprüche und -maßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge geprüft und gegebenenfalls vorgesehen. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 42)</p> <p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass die Autobahndirektion auf Antrag von Bürgern prüft, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms durch die bestehende Autobahn die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (vgl. Maßnahme G1 – alle Bundesautobahnen). Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst.</p> <p><i>Anmerkung:</i> Dem Einwender wurde bereits durch die Landeshauptstadt München geantwortet.</p>
--	---

<b>A 95</b>		
<b>Nr.</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Forderung/Anregung</b>
		<b>Bewertung</b>
1	1	<p><b>Stellungnahme des BA 19 – Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln im Rahmen der Lärmaktionsplanung für den Ballungsraum der Landeshauptstadt München (Zusammenfassung):</b></p> <p>Die bereits gestellten Anträge des BA 19, von Bürgerinitiativen sowie Bürgerinnen und Bürgern zeigen, dass auch in zahlreichen Bereichen des 19. Stadtbezirks dringender Handlungsbedarf für eine Verbesserung der Lärmsituation besteht.</p> <p>Der BA 19 hebt hervor, dass gerade die Garmischer Autobahn (BAB 95) das Hauptlärmproblem im 19. Stadtbezirk ist, da hier dichte Wohnbebauung ungeschützt, zum Teil bis unmittelbar an die Autobahn gebaut ist. Es ist für die betroffenen Bürger und Bürgerinnen deshalb unverständlich, dass sich die Regierung von Oberbayern bisher weigert einen Lärmaktionsplan aufzustellen.</p> <p>Folgende Forderungen, die teilweise schon wiederholt in Anträgen an die Stadt und die Regierung von Oberbayern gestellt wurden, wurden durch den BA 19 im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Entwurfs des Lärmaktionsplans der Landeshauptstadt München erneut gestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Regierung von Oberbayern erstellt, entsprechend der geltenden EU-Richtlinie, ebenfalls Lärminderungspläne und setzt deren Vorgaben dann um.</li> <li>• Der BA 19 fordert, dass für die vom Autobahnlärm auf der Westseite der BAB 95 betroffenen Bürger und Bürgerinnen Lärminderungsmöglichkeiten geprüft und realisiert werden sollen.</li> </ul> <p>Weiter fordert der BA 19 die Schließung aller Lärmschutzlücken östlich der aufgelassenen Lotsenstation an der BAB 95.</p> <p><b>Prüfung und Realisierung von Lärminderungsmaßnahmen auf der Westseite der A 95:</b></p> <p>Grundsätzlich wird beim Lärmschutz an Bundesautobahnen zwischen der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung unterschieden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Lärmvorsorge regelt den Lärmschutz für den Fall eines Neubaus, Ausbaus oder der wesentlichen Änderung einer Straße. Die gesetzlichen Regelungen hierzu sind im Bundes-Immissionsschutzgesetz (§§ 41-43), der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) sowie der 24. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV) zu finden. Demnach ist der Baulastträger einer Straße beim Bau oder bei einer wesentlichen</li> </ul>

		<p>Änderung von Straßen zur Lärmvorsorge verpflichtet, falls die in der Verkehrslärmschutzverordnung angegebenen Immissionsgrenzwerte für die jeweiligen Gebietskategorien überschritten werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Lärmsanierung behandelt den Lärmschutz an bestehenden Straßen. Gemäß den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) können an bestehenden Bundesautobahnen auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen Lärmsanierungsmaßnahmen als freiwillige Leistung durchgeführt werden. Dies setzt voraus, dass der Beurteilungspegel den entsprechenden, festgelegten Grenzwert übersteigt. Die entsprechenden Werte ergeben sich dabei ebenfalls aus der Gebietscharakteristik.</li> </ul> <p>Die Voraussetzungen für Lärmschutz im Rahmen der Lärmvorsorge liegen hier nicht vor. Eine Gewährung von Lärmschutz auf Basis der Lärmsanierung wurde mehrfach geprüft. Im Rahmen von schalltechnischen Untersuchungen wurde eine Berechnung der Schallimmissionen durch die Bundesautobahn A 95 in der Baulast des Bundes im Bereich der Landeshauptstadt München vorgenommen. Die Berechnung kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionspegel an allen Immissionsorten unterhalb des Grenzwertes für die Lärmsanierung liegen und eine Errichtung von Lärmschutzanlagen somit nicht möglich ist.</p> <p><b>Schließung aller Lärmschutzlücken östlich der aufgelassenen Lotsenstation:</b> Bei der Schüttung des Walls im Bereich der Lotsenstation aus Überschussmassen handelt es sich um eine freiwillige Maßnahme der Autobahndirektion Südbayern. Weitere Maßnahmen in diesem Bereich auf Kosten des Bundes können derzeit nicht veranlasst werden, da die Grenzwerte der Lärmsanierung (VLärmSchR 97) nicht überschritten werden.</p>
<p>2</p> <p><i>Empfehlung des BA 19 – Thalkirchen – Ober- sendling – Forstenried – Fürstenried – Solln vom</i></p>	<p>1</p>	<p><b>Empfehlung des BA 19 – Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried - Solln vom 08.05.2015 (BV-Empfehlungs-Nummer: 14-20 / E 00445):</b></p> <p>Betreff/Antrag: Lärmschutzmaßnahmen entlang der Wohnbebauung an der Bundesautobahn A 95 erhöhen (zumindest Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h und regelmäßige Radarüberwachung).</p> <p>Begründung: In den vergangenen 40 Jahren ist auf der A 95 ein massiv angewachsenes Verkehrsaufkommen festzustellen. Parallel dazu ist ein enormer Bevölkerungszuwachs und eine dementsprechende Erweiterung der Wohnbebauung erfolgt. Im Umgriff der A 95 ist weitere Wohnbebauung in Planung und wird in Kürze realisiert. Letztlich haben sich</p>

<p>08.05.2015 (BV-Em- pfehlungs- Nummer: 14-20 / E 00445)</p>		<p>deshalb die innerstädtischen verlaufenden Autobahnen zu Stadtautobahnen entwickelt.</p> <p>Bekannt ist, dass sich seit Jahren die Bezirksausschüsse BA 7 (Sendling-Westpark) für die A 95 wie auch der BA 25 (Laim) und der BA 20 (Hadern) für die A 96 (München – Lindau) um eine nachhaltige Lärm- und Abgasminderung einsetzen. Dort wird seit langer Zeit eine völlige Einhausung gefordert. Vom hiesigen BA 19 sind bislang zur Erreichung niedriger Lärm- und Abgaswerte keine nennenswerten Aktivitäten bekannt geworden.</p> <p>Der BA 19 soll deshalb mit diesem Antrag aufgefordert werden, zusammen mit den ebenfalls tangierten Bezirksausschüssen 7, 20 und 25 massiv auf den Stadtrat einzuwirken, um hier mit der Direktion der Bundesautobahnen eine nachhaltige Verbesserung zu erreichen. Das Mindeste ist eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h sowie eine regelmäßige Überwachung durch geeignete Messgeräte.</p> <p>Nicht nachzuvollziehen ist, weshalb im Münchner Stadtgebiet nicht eine vergleichbare Regelung wie am Stadtrand von Starnberg ab Beginn der Wohnbebauung erreicht werden kann (Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h und regelmäßige Radarüberwachung).</p> <p>Ähnliches muss auch für Forstenried erreichbar sein!</p> <p><b>Aktive Lärmschutzmaßnahmen:</b></p> <p>Grundsätzlich wird beim Lärmschutz an Bundesautobahnen zwischen der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung unterschieden:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Die Lärmvorsorge regelt den Lärmschutz für den Fall eines Neubaus, Ausbaus oder der wesentlichen Änderung einer Straße. Die gesetzlichen Regelungen hierzu sind im Bundes-Immissionsschutzgesetz (§§ 41-43), der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) sowie der 24. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV) zu finden. Demnach ist der Baulastträger einer Straße beim Bau oder bei einer wesentlichen Änderung von Straßen zur Lärmvorsorge verpflichtet, falls die in der Verkehrslärmschutzverordnung angegebenen Immissionsgrenzwerte für die jeweiligen Gebietskategorien überschritten werden.</li><li>• Die Lärmsanierung behandelt den Lärmschutz an bestehenden Straßen. Gemäß den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) können an bestehenden Bundesautobahnen auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen Lärmsanierungsmaßnahmen als freiwillige Leistung durchgeführt werden. Dies setzt voraus, dass der Beurteilungspegel den entsprechenden, festgelegten Grenzwert übersteigt. Die entsprechenden Werte ergeben sich dabei ebenfalls aus der Gebietscharakteristik.</li></ul>
---	--	--

	<p>Die Voraussetzungen für Lärmschutz im Rahmen der Lärmvorsorge liegen hier nicht vor. Eine Gewährung von Lärmschutz auf Basis der Lärmsanierung wurde mehrfach geprüft. Im Rahmen von schalltechnischen Untersuchungen wurde eine Berechnung der Schallimmissionen durch die Bundesautobahn A 95 in der Baulast des Bundes im Bereich der Landeshauptstadt München vorgenommen. Die Berechnung kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionspegel an allen Immissionsorten unterhalb des Grenzwertes für die Lärmsanierung liegen und eine Errichtung von Lärmschutzanlagen somit nicht möglich ist.</p> <p><b>Geschwindigkeitsbegrenzung:</b> Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen.</p> <p>Aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht besteht in beiden Fahrtrichtungen aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs auf der gesamten Länge der A 95 im Stadtbereich eine permanente Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h, die sich positiv auf die Lärmentwicklung auswirkt. (siehe Kapitel 6.2.2.2, Maßnahme V3 – A 95, Tabelle 24 und Anhang A 3)</p> <p>Die Autobahndirektion Südbayern überprüft momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung (auf 60 km/h) ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)</p> <p>Die Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeit obliegt der zuständigen Polizeidienststelle. Diese entscheidet in ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich über die Durchführung von Verkehrsüberwachungen. Hierauf hat die Autobahndirektion Südbayern, ausgenommen bei Maßnahmen im Rahmen der Unfallkommission bei Unfallhäufungsstellen (auf Autobahnen), keinen Einfluss. Auch die Regierung von Oberbayern hat keinen Einfluss auf polizeiliche Verkehrsüberwachungsmaßnahmen. Die Polizeipräsidien München, Oberbayern Nord und Oberbayern Süd wurden allerdings entsprechend informiert und im Hinblick auf die Einhaltung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen gebeten, im Rahmen der</p>
--	---



		<p>jeweiligen Zuständigkeit, zu prüfen, inwieweit eine Verkehrsüberwachung verstärkt durchgeführt werden kann.</p> <p><i>Anmerkung:</i> Bislang lagen nach den Feststellungen der Autobahndirektion Südbayern die Voraussetzungen für Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Gründen des Lärmschutzes für die A 95 im Stadtbereich nicht vor (<a href="https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/3730672.pdf">https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/3730672.pdf</a>). Aufgrund der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan überprüft die Autobahndirektion Südbayern – nach Möglichkeit unter Einbeziehung der aktuellen Verkehrszahlen aus der Straßenverkehrszählung 2015 – erneut die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen.</p>
--	--	--

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

<b>A 96</b>		
<b>Nr.</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Forderung/Anregung</b>
		<b>Bewertung</b>
1  <i>Stellungnahme des BA 25 – Laim im Rahmen der Lärmaktionsplanung für den Ballungsraum der Landeshauptstadt München</i>	1	<p><b>Stellungnahme des BA 25 – Laim im Rahmen der Lärmaktionsplanung für den Ballungsraum der Landeshauptstadt München (Zusammenfassung):</b></p> <p>Der BA 25 fordert, dass die Stadt München sich dafür einsetzen soll, dass auf der A 96 in den Nachstunden ein zusätzliches Tempolimit (insbesondere für Lkw) eingeführt wird.</p> <p>Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen.</p> <p>Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verringerung der Immissionsbelastung wurde im Vorgriff auf die Errichtung der Verkehrsbeeinflussungsanlage die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h von km 170,150 bis Autobahnende in Fahrtrichtung München herabgesetzt. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G – A 96, Tabelle 44)</p> <p>Ansonsten bestehen aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht in beiden Fahrtrichtungen permanente Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 80 km/h, die sich positiv auf die Lärmentwicklung auswirken.</p> <p>Die Autobahndirektion Südbayern überprüft momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)</p>
2  <i>Anfrage der Bürgerinitiative</i>	1	<p>Anfrage der Bürgerinitiative BAB96 München Schutz vor Lärm und Schadstoffen vom 02.06.2014: „... unsere Bürgerinitiative kämpft seit Jahren für mehr Schutzmaßnahmen gegen die Lärm- und Schadstoffbelastung an der A 96. Im Jahr 2015 soll der Tunnel Südwest eröffnet werden. Wir befürchten nun eine weitere Verkehrszunahme und damit noch mehr Belastung für die Bevölkerung. Wir bitten Sie deshalb, uns folgende Fragen</p>

<p>BAB96 München Schutz vor Lärm und Schad- stoffen vom 02.06.2014</p>	<p>zu beantworten:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Auf der Brücke Garmischer Straße wurde eine zusätzliche Fahrspur angebaut. Es handelt sich damit um die Einstufung Lärmvorsorge. Welche Lärmschutzmaßnahmen haben Sie auf der Brücke (Lärmauswirkung auf Brücken) geplant? Was steht im Planfeststellungsbeschluss? Können wir diesen Beschluss einsehen? Wann wird die geplante Maßnahme zum Lärmschutz nach den Lärmvorsorgekriterien realisiert? (Brückeneinhausung?)</li><li>2. Ist die Aussage richtig, dass die Lärmbelastung bei den Ein- und Ausfahrten an der Garmischer Straße/BAB 96 um ca. 2,5 dB(A) nach der Tunnelöffnung steigen wird?</li><li>3. Warum sind die Lärmkarten 2007 mit höheren Lärmwerten dargestellt wie die Lärmkarten 2012, obwohl das Verkehrsaufkommen nachweislich gestiegen ist?</li><li>4. Welche eingebauten Filteranlagen sind in dem Tunnelbau Südwest realisiert und können bei Überschreitung der Grenzwerte aktiviert werden?</li><li>5. Welche Werte zur Feinstaub- und Stickoxidbelastung liegen Ihnen im Bereich des Tunnels, vor und während der Bauzeit, vor? Auf welchen Zeitpunkt/Zeitraum erstrecken sich diese Werte?</li><li>6. Wann, wie, wo und mit welchen Messstellen (ultrafeiner Feinstaub) erfolgen nach der Tunnelöffnung die Messungen für die Beurteilung der Grenzwertüberschreitungen?</li><li>7. Sind vor oder nach der Eröffnung des Tunnelbaus Südwest Änderungen der Verkehrssteuerung in den umliegenden Bezirken geplant? Beispiel: Umleitung Lkw-Verkehr von der Fürstenrieder Straße auf den Mittleren Ring? Wenn ja, bitten wir um detaillierte Darstellung incl. Auswirkung?</li></ol> <p>...“</p> <p>Die Fragestellungen der Bürgerinitiative BAB96 München Schutz vor Lärm und Schadstoffen vom 02.06.2014 liegen größtenteils in der Zuständigkeit der Landeshauptstadt München und wurden von dieser mit Schreiben vom 01.08.2014 bereits umfassend beantwortet (<a href="https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/4005578.pdf">https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/4005578.pdf</a>). Die Antworten der Landeshauptstadt München zu den Fragen Nrn. 4, 5 und 6 werden hier nicht wiedergegeben, da diese nicht im Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung stehen. Siehe folgende Auszüge des Schreibens:</p> <p><b>Antwort zu Frage 1:</b> Durch den Anbau der zusätzlichen Fahrspur auf der Brücke Garmischer Straße werden die Kriterien einer wesentlichen Änderung im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) erfüllt und Lärmvorsorge dem Grunde nach erforderlich. Im Rahmen der Planfeststellung zum Ausbau des Mittleren Ringes Südwest wurden die Anspruchsberechtigten ermittelt und die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen festgelegt.</p>
--	--

	<p>Im Bereich der von Lärmvorsorgemaßnahmen betroffenen Wohnbebauung Rauheck-/Schochenbergstraße überwiegen die Schallimmissionen des baulich unveränderten Verkehrsweges der BAB 96. Die Lärmschutzansprüche aus dem Ausbau des Mittleren Rings werden dort in Form von passiven Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster, Schalldämmlüfter etc.) nach Maßgabe der 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmen-Verordnung) erfüllt. Bei der Dimensionierung der Schallschutzmaßnahmen wurden zuzüglich zu den Immissionen des Ausbauabschnitts Mittlerer Ring der Verkehrslärm der BAB 96 berücksichtigt.</p> <p>Zum Schutz der Gebäude an der Heiterwanger Straße, südlich der IGA-Brücke, wurde im Rahmen der Baumaßnahme Mittlerer Ring bereits eine ca. 5 m hohe Lärmschutzwand errichtet. Hierdurch kann der Tagesgrenzwert der 16. BImSchV im ebenerdigen Freiraum und im Erdgeschoss eingehalten werden. In den oberen Stockwerken werden die Lärmvorsorgeansprüche wiederum in Form von passiven Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster, Schalldämmlüfter etc.) nach Maßgabe der 24. BImSchV umgesetzt. Sinngemäß stehen o. a. Aussagen auch im Planfeststellungsbeschluss, in dessen Unterlagen Sie selbstverständlich gerne nach Terminvereinbarung Einblick erhalten.</p> <p>Auf der Brücke selbst sind keine aktiven Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Zum einen stellen die Schallimmissionen der BAB 96 die pegelbestimmende Größe in diesem Bereich dar, womit eine Schallschutzwand auf der Brücke oder eine Einhausung keine relevante Schallpegelreduzierung bewirken würde. Zum anderen ist im näheren Umfeld keine schutzbedürftige Bebauung, die eine solche Maßnahme rechtfertigen würde.</p> <p><b>Antwort zu Frage 2:</b> Als Anlage 1 ist die Beilage 3b zur Schalltechnischen Untersuchung der Planfeststellungsunterlagen Bundesstraße B 2 R – Mittlerer Ring Abschnitt Südwest beigelegt [hier nicht mit beigelegt]. Hierbei handelt es sich um die grafische Darstellung der Schallpegeldifferenz zwischen dem Prognose-Plan-Fall (mit Ausbau des Mittleren Rings) und dem Prognose-Null-Fall (ohne Ausbau des Mittleren Rings). Der Karte kann entnommen werden, dass im Bereich der Tunnellein- und -ausfahrten eine deutliche Pegelreduzierung, von mindestens 2,5 dB(A), zu erwarten ist. Durch die hochabsorbierenden Wandverkleidungen, die im Bereich der Tunnellein- und -ausfahrten vorgesehen sind, können Reflexionen, die Pegelerhöhungen hervorrufen könnten, ausgeschlossen werden. Pegelerhöhungen sind lediglich im Bereich der neuen, zusätzlichen Fahrspur, auf der Brücke Garmischer Straße, zu erwarten. Schutzbedürftige Gebäude/Bereiche sind hiervon aber nicht betroffen.</p> <p><b>Antwort zu Frage 3:</b> Die in den Lärmkarten dargestellten Lärmpegel sind abhängig von den zugrundeliegenden Eingangsdaten wie</p>
--	---

		<p>Verkehrsmengen, Lkw-Anteile oder Straßenoberfläche.</p> <p>a1) Verkehrsmengen / Lkw-Anteile Im Jahr 2012 sind die stündlichen Verkehrsmengen im Vergleich zum Jahr 2007 insgesamt leicht gesunken (Abnahme in den Beurteilungszeiträumen Tag und Nacht; Zunahme im Beurteilungszeitraum Abend). Der Anteil des Lkw-Verkehrs am Gesamtverkehr ist in allen Beurteilungszeiträumen leicht gesunken.</p> <p>a2) Lärmindernder Fahrbahnbelag Im Stadtbereich von München und im Bereich Gräfelfing wurde auf der BAB 96 im Jahr 2010 durch die Autobahndirektion Südbayern der Fahrbahnbelag erneuert und ein lärmindernder Fahrbahnbelag aufgebracht.</p> <p>b) Resultierende Pegelminderung Durch die leichte Verkehrsabnahme (insbesondere Lkw) vermindert sich der über den gesamten Tag gemittelte Beurteilungspegel um ca. 0,5 dB(A). Durch den 2010 eingebauten lärmindernden Belag (DSH-V; Dünnschichtbelag im Heißeinbau auf Versiegelung) wird nach Angaben der Autobahndirektion Südbayern der Verkehrslärm für die Anwohner um ca. 4-5 dB(A) dauerhaft verringert. Um zugunsten der Betroffenen auf der sicheren Seite zu liegen, wurde bei der Lärmkarte 2012 die lärmindernde Eigenschaft des Belags mit <math>D_{StrO} = -2</math> dB(A) berücksichtigt (LK 2007 <math>D_{StrO} = 0</math> dB(A)). Insgesamt ergibt sich somit im Jahr 2012 eine emissionsseitige Pegelminderung von ca. 2,5 dB(A) gegenüber dem Jahr 2007.</p> <p><b>Antwort zu Frage 7:</b> Entsprechend der gültigen Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT) sind Umleitungsstrecken für den Fall einer Tunnelsperre vorzusehen. Für den Tunnel Südwest sind daher zu Beginn der Baumaßnahme die Fürstenrieder Straße und Boschetsrieder Straße als Ausweichrouten festgelegt worden. Die spätere Tunneloberfläche weist keine durchgängige Fahrbahn auf und kann aus diesem Grund nur eingeschränkt als Alternativroute herangezogen werden. Mit Tunnelöffnung wird auf den zuführenden Autobahnen (A 95 und A 96) die Zielführung auf den Wechselwegweisern (Schilderbrücken) im Vergleich zur derzeitigen Situation verändert. Alle Fernverkehrsziele werden zukünftig bei Normalsituation über den Mittleren Ring geführt. Für den Fall einer Tunnelsperre wird der Verkehr über die Fürstenrieder Straße bzw. Boschetsrieder Straße abgeleitet werden. Weitere Maßnahmen bzw. Strategien sind derzeit nicht entwickelt, da das Kreisverwaltungsreferat zunächst die Auswirkungen der Tunnelöffnung und die Entwicklung der Verkehrssituation beobachten wird.</p>
3	1	<p><b>Antrag der SPD-Fraktion im Bezirksausschuss 7 – Sendling-Westpark vom 23.06.2014 (BA-Antrags-Nummer: 14-20 / B 00180):</b></p>

<p>Antrag der SPD- Fraktion im Bezirksaus- schuss 7 – Sendling- Westpark vom 23.06.2014 (BA- Antrags- Nummer: 14-20 / B 00180)</p>		<p>Antrag:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Auf dem Teilstück der Lindauer Autobahn zwischen Garmischer Straße und Westendstraßen-Brücke werden im Bereich der Wohnbebauung aktuelle Lärmmessungen durchgeführt.</li><li>2. Auf der Zufahrt vom Mittleren Ring aus Richtung Norden auf die Lindauer Autobahn wird zwischen der Garmischer Straße und etwa in Höhe Höfatsstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h ausgeschildert.</li><li>3. Auf der Zufahrt vom Mittleren Ring aus Richtung Norden auf die Lindauer Autobahn wird unmittelbar nach den Verkehrsschildern „Autobahn“ und „Ende der geschlossenen Ortschaft“ das Verkehrsschild „Zulässige Höchstgeschwindigkeit“ aufgestellt (derzeit 80 km/h, entsprechend Punkt 2 dieses Antrags zukünftig 60 km/h).</li></ol> <p>Begründung:</p> <p>zu 1. Der Antrag Nr. 08-14/B 05749 des BA 7, auf der BAB A 96 (München - Lindau) ab dem Mittleren Ring bis zur Westpark-Fußgängerbrücke die Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h zu beschränken, wurde vom KVR abgelehnt mit dem Hinweis auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV. Solch eine Maßnahme sei nur möglich, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Lärm einen Richtwert von 60 dB(A) nachts/70 dB(A) tags überschreitet. Die Lärmkarte München von 2007 zeigt, dass im fraglichen Wohnbereich tagsüber ein Wert zwischen 65 und 70 dB(A) und nachts in einem Teilbereich ein Wert zwischen 60 und 65 dB(A) erreicht wird. Insbesondere nachts waren also bereits 2007 die Lärmwerte nahe am Grenzwert, teilweise sogar darüber. Seit 2007 haben sich die Verkehrszahlen erhöht – deshalb ist es dringend notwendig, in dem fraglichen Wohnbereich aktuelle Lärmwerte zu ermitteln.</p> <p>zu 2. In dem genannten Bereich befinden sich die Zufahrtswege bzw. Einfädelspur für den aus dem Norden kommenden Verkehr. Diese Zufahrtsstraße bzw. Einfädelspur befindet sich besonders nahe am Wohngebiet. Und es ist der Charakter eines Zufahrtswegs bzw. Einfädelspur, dass hier stark beschleunigt wird, was mit einer deutlicheren Lärmentwicklung verbunden ist. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h ist hier dringend geboten.</p> <p>zu 3. Auf der Zufahrt vom Mittleren Ring aus Richtung Norden auf die Lindauer Autobahn liegt zwischen den Verkehrsschildern „Autobahn“ und „Ende der geschlossenen Ortschaft“ eine Distanz von ca. 100 m. Das Verkehrsschild „Ende der geschlossenen Ortschaft“ ist für manche Kfz-Fahrer das Signal deutlich zu beschleunigen. Alleine das bedeutet schon eine erhöhte Lärmbelastung für die Bewohner des angrenzenden Wohngebiets. Es bestehen Zweifel, ob die „beschleunigten Kfz-Fahrer“, dann das in ca. 100 m entfernte Schild „Beschränkung der</p>
--	--	---

	<p>Höchstgeschwindigkeit“ akzeptieren. Deshalb muss die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit unmittelbar nach dem Verkehrsschild „Autobahn“ signalisiert werden.</p> <p>Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen.</p> <p>Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verringerung der Immissionsbelastung wurde im Vorgriff auf die Errichtung der Verkehrsbeeinflussungsanlage die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h von km 170,150 bis Autobahnende in Fahrtrichtung München herabgesetzt. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G – A 96, Tabelle 44)</p> <p>Ansonsten bestehen aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht in beiden Fahrtrichtungen permanente Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 80 km/h, die sich positiv auf die Lärmentwicklung auswirkt.</p> <p>Die Autobahndirektion Südbayern überprüft momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung (auf 60 km/h) ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)</p> <p><i>Anmerkung:</i> Der Antrag des Bezirksausschusses wurde von der Stadt München mit Schreiben vom 24.05.2016 erledigt (<a href="https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/BAANTRAG/4090239.pdf">https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/BAANTRAG/4090239.pdf</a>). Eine Geschwindigkeitsbegrenzung wurde seitens der Autobahndirektion Südbayern bislang nicht abschließend beurteilt. Zum Punkt „Durchführung aktueller Lärmmessungen“ hat sich das Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München zutreffend wie folgt geäußert: „Zur Beurteilung der Lärmbelastung durch Straßen- und Schienenverkehr werden grundsätzlich Berechnungen durchgeführt. Messungen des Verkehrslärms führen nicht zu reproduzierbaren und repräsentativen Ergebnissen (Witterungsbedingungen, Verhalten der Autofahrer, Störgeräusche usw.), deshalb können mit Messergebnissen auch keine nachvollziehbaren Vergleiche erstellt werden. Der Bundesminister für Verkehr hat daher, u. a. auch wegen der Vergleichbarkeit und bundesweiten Gleichbehandlung, für die Beurteilung von Verkehrsgeräuschen die</p>
--	--

		<p>Berechnung der Schallimmissionen nach den Richtlinien „Lärmschutz an Straßen (RLS - 90)“ bzw. „Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03“ jeweils auf der Basis von Verkehrsmengen vorgeschrieben. Die Richtlinien zur Berechnung der Schallimmissionen hinsichtlich der Schallausbreitung gehen von leichtem Wind (ca. 3 m/s) vom Verkehrsweg zum Immissionsort und von Temperaturinversion aus. Dies führt in der Regel zu höheren Beurteilungspegeln als bei Messungen, d. h. die berechneten Schallimmissionen liegen zugunsten der Betroffenen auf der sicheren Seite.</p> <p>Ergänzend ist hier anzumerken, dass zur Beurteilung von Geräuschen über die Zeit gemittelte Beurteilungspegel herangezogen werden und nicht die Spitzenpegel, die bei der Vorbeifahrt einzelner Fahrzeuge erreicht werden. Dies ist gesetzlich so vorgeschrieben.</p> <p>Da Lärmpegelmessungen – wie oben ausgeführt – nicht zu Ergebnissen führen, die aus rechtlicher Sicht geeignet sind, nachvollziehbare Vergleiche zu erstellen und Ansprüche gegenüber Dritten geltend zu machen, werden vom Referat für Gesundheit und Umwelt auch grundsätzlich keine Verkehrslärmmessungen durchgeführt.“</p>
4	1	<p><b>Empfehlung des Bezirksausschusses 7 – Sendling-Westpark vom 24.10.2014 (BV-Empfehlungs-Nummer: 14-20 / E 00205):</b></p> <p>Betreff/Antrag: Installation eines Lärmmessgeräts an der A 96 zwischen Garmischer Straße und Fürstenriederstraße und nach Eröffnung des Tunnels SW ein Messgerät zur permanenten Messung der Schadstoffe am Tunnelaus-/eingang</p> <p>Begründung: Der Termin und die Orte für die Schadstoffmessungen nach Eröffnung des Luise-Kiesselbach-Tunnels stehen noch nicht fest (Schreiben des Baureferats vom 01.08.2014). Die Messungen sollen direkt am Tunnelaus-/eingang erfolgen. Damit wird die Darstellung der Belastung und Einschätzung der Schadstoffausbreitung in die Wohn-/Sport- und Gewerbegebiete ermöglicht. Die Lärmmessstelle soll unverzüglich aufgestellt werden, um einen Anstieg oder eine Verringerung der Lärmbelastung nach Eröffnung des Luise-Kiesselbach-Tunnels auf der A 96 dokumentieren zu können. Artikel 2 Abs. 2 des Grundgesetzes.</p> <p>Zur Beantwortung wird auf den nachfolgend zitierten Beschluss des Umweltausschusses der Landeshauptstadt München vom 06.10.2015 (<a href="https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/3769243.pdf">https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/3769243.pdf</a>) verwiesen: Die möglichen Auswirkungen auf Lärm und Luftschadstoffe nach Inbetriebnahme des Tunnels Mittlerer Ring Südwest im Bereich des Tunnelportals wurden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens untersucht und im</p>



		<p>Planfeststellungsbeschluss Vorgaben zu Untersuchungen nach Eröffnung des Tunnelbauwerks festgelegt. Mit Schreiben vom 01.08.2014 (siehe Anlage 2; hier nicht angefügt) hat das Baureferat diesbezügliche Fragen, u. a. zur zukünftigen Lärmbelastung und zu den Luftschadstoffmessungen, der Bürgerinitiative BAB96 München beantwortet. Ergänzend zu den Ausführungen in diesem Schreiben ist bezüglich der Forderungen in der hier vorliegenden BV-Empfehlung zu berichten:</p> <p><b>Lärm:</b> Zur Beurteilung der Lärmbelastung des Straßen- und Schienenverkehrs werden grundsätzlich Berechnungen durchgeführt. Verkehrslärmmessungen führen nicht zu reproduzierbaren und repräsentativen Ergebnissen (Witterungsbedingungen, Verhalten der Autofahrer, Störgeräusche usw.), deshalb können mit Messergebnissen auch keine nachvollziehbaren Vergleiche zu anderen Verkehrswegen bzw. -bedingungen erstellt werden. Der Bundesminister für Verkehr hat daher, u. a. auch wegen der Vergleichbarkeit und bundesweiten Gleichbehandlung, für die Beurteilung von Verkehrsgeräuschen die Berechnung der Schallimmissionen nach den Richtlinien „Lärmschutz an Straßen (RLS-90)“ bzw. „Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen - Schall 03“ (bzw. für die Lärmkartierung nach der „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)“/ab Schienenwegen) jeweils auf der Basis von Verkehrsmengen vorgeschrieben. Grundlage für die Berechnungen sind u. a. die Angaben zu Anzahl, Art und Geschwindigkeit der verkehrenden Fahrzeuge, Oberflächenbeschaffenheit der Fahrbahn, vorhandene Steigungen etc. Die Richtlinien zur Berechnung der Schallimmissionen gehen hinsichtlich der Schallausbreitung von leichtem Wind (ca. 3 m/s) vom Verkehrsweg zum Immissionsort und von Temperaturinversion aus. Dies führt in der Regel zu höheren Beurteilungspegeln als bei Messungen, d. h. die berechneten Schallimmissionen liegen zugunsten der Betroffenen auf der sicheren Seite. Da – wie oben ausgeführt – Lärmpegel-Messungen nicht zu Ergebnissen führen, die aus rechtlicher Sicht geeignet sind, nachvollziehbare Vergleiche zu erstellen und Ansprüche gegenüber Dritten geltend zu machen, ist es nicht zielführend, an der A 96 zwischen Garmischer Straße und Fürstenrieder Straße ein Lärmpegelmessgerät zu installieren.</p> <p>Die Autobahndirektion Südbayern hat den Ausführungen der Landeshauptstadt München nichts hinzuzufügen.</p> <p><b>Luftschadstoffe:</b> Der zweite Teil der Frage betrifft die Luftqualität, die nicht Gegenstand der durchgeführten Lärmaktionsplanung ist. Deshalb wird dieser Teil der Frage hier nicht bewertet.</p>
5	1	<b>Antrag des Bezirksausschusses des 25. Stadtbezirks vom 10.03.2015</b>

<p>Antrag des Bezirksaus- schusses des 25. Stadt- bezirks vom 10.03.2015 (BA- Antrags- Nummer: 14-20 / B 00958)</p>		<p><b>(BA-Antrags-Nummer: 14-20 / B 00958):</b></p> <p>Antrag: Die Zu- und Abfahrten der A 96 sind mit einem Lärmschutzbelag zu versehen.</p> <p>Begründung: Wie jetzt auch im Bezirksausschuss Sendling-Westpark für deren Bereich gefordert, so muss auch hier die Lärmbelastung für die Anwohner gemindert werden. Diese Bereiche haben eine erhöhte Wohnbebauung. Eine Aufnahme in den Lärmaktionsplan wurde bereits vom Bezirksausschuss 25 gefordert.</p> <p>Nach Mitteilung der Autobahndirektion Südbayern ist der bestehende Belag der Rampenbauwerke immer noch in einem guten Zustand. Außerdem kann sich die lärmreduzierende Wirkung eines lärmindernden Belags im Bereich der Zu- und Abfahrtsrampen, insbesondere wegen der geringen Fahrgeschwindigkeiten, nicht entfalten. Es wäre keine Lärminderung hörbar. Deshalb wird aus wirtschaftlichen Gründen auf den Einbau eines lärmindernden Belags auf den Zu-/Abfahrten zur Autobahn verzichtet.</p> <p>Die Aussagen in der Antwort der Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt vom 11.06.2015 (<a href="https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/BAANTRAG/3711898.pdf">https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/BAANTRAG/3711898.pdf</a>) gelten somit weiterhin.</p>
<p>6</p> <p>Antrag der SPD- Fraktion im Bezirksauss- chuss 7 – Sendling- Westpark vom 26.05.2015 (BA- Antrags- Nummer:</p>	<p>1</p>	<p><b>Antrag der SPD-Fraktion im Bezirksausschuss 7 – Sendling-Westpark vom 26.05.2015 (BA-Antrags-Nummer: 14-20 / B 01286):</b></p> <p>Antrag: Der BA 7 fordert die Errichtung einer Lärmschutzwand entlang der Lindauer Autobahn zwischen Garmischer Straße und Westendstraßenbrücke. Die Lärmschutzwand soll auf der Nordseite des Rubihornwegs auf der Höhe des Walls errichtet werden.</p> <p>Begründung: Anlässlich einer Befragung im Gebiet zwischen Lindauer Autobahn und Grüntenstraße sprach sich die Mehrheit der betroffenen Haushalte für die Errichtung einer Lärmschutzwand aus. Begründet wurde diese Forderung mit der zu erwartenden deutlich schnelleren Realisierung einer solchen Lärmschutzmaßnahme (Details siehe Anhang). Die vorliegenden Planungen für die Machbarkeitsstudie einer Einhausung zeigen, dass diese voraussichtlich erst 2019 vorgelegt werden kann. Bis zu einer möglichen Realisierung der Einhausung wird es noch viele weitere Jahre</p>

14-20 / B 01286)	<p>dauern.</p> <p>Der im Antrag angesprochene Teil der Lindauer Autobahn wird durch zwei- bzw. maximal dreigeschossige Wohnhäuser geprägt. Diese könnten durch eine Lärmschutzwand bereits heute wirksam geschützt werden. Falls die derzeit vorbereitete Machbarkeitsstudie zu dem Ergebnis kommen sollte, dass eine Einhausung realisierbar wäre und diese auch umgesetzt wird, könnte die Lärmschutzwand wieder demontiert und an anderer Stelle verwendet werden.</p> <p>Der Anspruch auf Lärmschutz richtet sich nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) sowie nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und kann in die Bereiche Lärmvorsorge und Lärmsanierung eingeteilt werden. Lärmvorsorge ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen vorzusehen.</p> <p>Die Errichtung eines aktiven Lärmschutzes kann an bestehenden Verkehrswegen nur im Rahmen der Lärmsanierung erfolgen.</p> <p>Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung durch den Baulastträger an bestehenden Straßen und kann auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Hierzu muss eine Überschreitung der Grenzwerte durch die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) errechnenden Lärmpegel am betroffenen Immissionsort vorliegen. Diese Grenzwerte sind im Vergleich zur „Lärmvorsorge“ deutlich höher angesetzt und liegen laut VLärmSchR 97 für Wohngebiete bei 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts.</p> <p>Da für die A 96 im Stadtgebiet der Landeshauptstadt München im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen kein weiterer Ausbau enthalten ist, besteht kein Anspruch auf Lärmschutz nach den Kriterien der Lärmvorsorge. Überschreitungen der Lärmsanierungsgrenzwerte wurden nach einer Lärmberechnung basierend auf einer Verkehrszählung aus dem Jahr 2010 an keinem im genannten Bereich liegenden Gebäude festgestellt. Aktive Lärmschutzmaßnahmen zu Lasten des Bundes sind daher nicht veranlasst. Aktive Lärmschutzmaßnahmen an der A 96 im Stadtgebiet der Landeshauptstadt München sind damit eine freiwillige Leistung der Landeshauptstadt München.</p> <p>Zur angesprochenen Machbarkeitsstudie zur Einhausung der A 96 wird Folgendes ergänzend angemerkt: Nach Angaben der Landeshauptstadt München wurde mit dem Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 11.12.2013 eine Vorstudie für eine „Machbarkeitsstudie zur Verbesserung des Lärmschutzes sowie der lufthygienischen und städtebaulichen Situation an der A 96“ beauftragt. Die Vorstudie umfasst die Entwicklung des Leistungsbildes für eine Machbarkeitsstudie zur Verbesserung des</p>
---------------------	---

---

	<p>Lärmschutzes sowie der lufthygienischen und städtebaulichen Situation an der A 96 sowie die Durchführung vorbereitender Untersuchungen. Mit der Erstellung der Vorstudie wurde das Büro Suess Staller Schmitt Ingenieure GmbH beauftragt. Die Bearbeitung erfolgte unter Beteiligung der Bezirksausschüsse 7 – Sendling-Westpark, 20 – Hadern, 21 – Pasing-Obermenzing und 25 – Laim, der Bürgerinitiative BiBAB96, der städtischen Referate „Baureferat“ und „Referat für Gesundheit und Umwelt“, der Autobahndirektion Südbayern sowie des Landesamts für Umwelt und wurde im Juni 2015 abgeschlossen. Derzeit wird durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung eine Beschlussvorlage vorbereitet, die den Bezirksausschüssen vorab zur Anhörung übermittelt wird. In der Machbarkeitsstudie sollen Lösungskonzepte zur Verbesserung des Lärmschutzes sowie der lufthygienischen und städtebaulichen Situation entlang der A 96 im Stadtgebiet der Landeshauptstadt München entwickelt werden. Dabei soll untersucht werden, ob und in welchen Abschnitten der A 96 im Stadtgebiet Einhausungen, deren Überbauungen, Lärmschutzwände oder andere Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes sinnvoll und mit vertretbarem Aufwand machbar sind.</p> <p>Anmerkung zum aktuellen Stand der Machbarkeitsstudie: Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat eine Beschlussvorlage erarbeitet, in der die wesentlichen Ergebnisse der Vorstudie zusammengefasst werden sowie die Durchführung einer Machbarkeitsstudie gemäß dem in der Vorstudie erarbeiteten Leistungsbild vorgeschlagen wird. Die Einbringung der Beschlussvorlage in den Stadtrat ist für das 2. Halbjahr 2017 geplant. (siehe Kapitel 6.3.2.2, Maßnahme G – A 96, Tabelle 48)</p>
--	--

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

A 99		
Nr.	Anzahl	Forderung/Anregung
		Bewertung
1	1	<p><b>Antrag der Fraktion der CSU im Bezirksausschuss 22 – Aubing – Lochhausen - Langwied 21.01.2015 (BA-Antrags-Nummer: 14-20 / B 00803):</b></p> <p>Prüfung von Lärmschutzmaßnahmen A 8 und A 99</p> <p>Antrag: Die Landeshauptstadt München möge prüfen, wie der Lärm auf der Autobahn A 8 von Langwied bis Obermenzing, sowie auf der A 99 zwischen Aubinger Tunnel und Allacher Tunnel für die Umgebung reduziert werden kann. Sowohl bauliche Maßnahmen, als auch die Einführung eines Tempolimits in den genannten Bereichen sollen in die Prüfung mit einbezogen werden. Hierbei soll eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 120 km/h, 100 km/h und 80 km/h zugrundegelegt werden. Des Weiteren soll ein Ausblick gegeben werden, inwieweit eine solche Umsetzung möglich wäre und bis wann diese stattfinden könnte.</p> <p>Begründung: Von der Bevölkerung wird eine zunehmende Lärmbelästigung durch die Autobahn bemängelt. Besonders schlimm ist dies im Bereich Lochhausen/Langwied. Dort kreuzen sich die Autobahn A 8 und die Autobahn A 99. Im Langwieder Bereich sind die Lärmschutzmaßnahmen offenbar nicht ausreichend. Im Hinblick auf die zu erwartende deutliche Verkehrszunahme ist zu prüfen, was getan werden kann um der zunehmenden Lärmbelästigung der Anwohner entgegenzuwirken.</p> <p>Zu den Grundlagen der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung wird auf die Kapitel 4.3.2.2 und 4.3.2.3 bzw. auf Bewertung „A 8 Ost – Nr. 1“ verwiesen.</p> <p>Der Anspruch auf Lärmschutz richtet sich nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) sowie nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und kann in die Bereiche Lärmvorsorge und Lärmsanierung eingeteilt werden. Lärmvorsorge ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen vorzusehen.</p> <p>Die Errichtung eines aktiven Lärmschutzes kann an bestehenden Verkehrswegen nur im Rahmen der</p>

		<p>Lärmsanierung erfolgen. Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung durch den Baulastträger an bestehenden Straßen und kann auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Hierzu muss eine Überschreitung der Grenzwerte durch die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) errechnenden Lärmpegel am betroffenen Immissionsort vorliegen. Diese Grenzwerte sind im Vergleich zur „Lärmvorsorge“ deutlich höher angesetzt und liegen laut VLärmSchR 97 für Wohngebiete bei 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts.</p> <p>Die A 99 im angesprochenen Bereich wurde 1998 bzw. 2006 für den Verkehr freigegeben. Damals wurde der aktive Lärmschutz so dimensioniert, dass die Lärmvorsorgegrenzwerte eingehalten wurden.</p> <p>Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen.</p> <p>In den Bereichen der Tunnel Allach und Aubing besteht in beiden Fahrtrichtungen jeweils eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h mit davorliegenden Geschwindigkeitstrichtern. (siehe Kapitel 2.3 und Anhang A 3)</p> <p>Die Autobahndirektion Südbayern überprüft momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)</p> <p>Die Aussagen in der Antwort der Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt vom 20.08.2015 (<a href="https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/BAANTRAG/3785574.pdf">https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/BAANTRAG/3785574.pdf</a>) bezüglich Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung gelten weiterhin. Die Voraussetzungen für Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung liegen hier nicht vor.</p>
2	1	<p><b>Bürgerschreiben vom 15.04.2015 (gekürzt):</b></p>

<p><i>Bürger- schreiben vom 15.04.2015</i></p> <p>Nur bei A 99 aufgenom- men, da Hauptbe- troffenheit.</p>	<p>Die Bürgerin ist Anliegerin in München-Allach im Bereich Pregerstraße/Curiestraße/Carrierestraße. Im Schreiben wird die Lärmbelastung durch</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• fehlenden Lärmschutz an der Bahn (Hochgleis) im Bereich Würm Richtung Augsburg (Güterzugverkehr)</li> <li>• fehlenden Lärmschutz an der A 8 West/A 99 um das Wohngebiet vor und nach dem Lohwald</li> <li>• den zunehmenden Pendlerverkehr aus den Landkreisen Dachau, Fürstenfeldbruck und Aichach-Friedberg und weitere verursacht durch den Ausbau des Lippwegs</li> </ul> <p>angesprochen.</p> <p>Zum fehlenden Lärmschutz an der A 8 West/A 99 für das „Lohwald-Wohngebiet“ wird erläutert, dass die größte Lärmbelastung aus dem Bereich Brücke „Auf der Allmende“ kommt. Dort hört der Lärmschutz auf. Es gibt dort lediglich einen kleinen (unbepflanzten) Grashügel und einen Zaun. In diesem Bereich verdichtet sich der Verkehrslärm und ist trotz Lohwald im Wohngebiet zu hören. Auf der anderen Seite dieser Autobahnbrücke müsste unbedingt aktiver Lärmschutz vorgesehen werden. Als kostengünstige Sofortmaßnahme wird zudem eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf maximal 80 km/h (wie auf der Bundesautobahn A 96 in Germering) vorgeschlagen.</p> <p>Zu den Grundlagen der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung wird auf die Kapitel 4.3.2.2 und 4.3.2.3 bzw. auf Bewertung „A 8 Ost – Nr. 1“ verwiesen.</p> <p>Der Anspruch auf Lärmschutz richtet sich nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) sowie nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und kann in die Bereiche Lärmvorsorge und Lärmsanierung eingeteilt werden. Lärmvorsorge ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen vorzusehen. Die Errichtung eines aktiven Lärmschutzes kann an bestehenden Verkehrswegen nur im Rahmen der Lärmsanierung erfolgen. Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung durch den Baulastträger an bestehenden Straßen und kann auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Hierzu muss eine Überschreitung der Grenzwerte durch die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) errechnenden Lärmpegel am betroffenen Immissionsort vorliegen. Diese Grenzwerte sind im Vergleich zur „Lärmvorsorge“ deutlich höher angesetzt und liegen laut VLärmSchR 97 für Wohngebiete bei 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts.</p>
--	--

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

		<p>Die A 99 im angesprochenen Bereich wurde 1999 bzw. 2006 für den Verkehr freigegeben. Damals wurde der aktive Lärmschutz so dimensioniert, dass die Lärmvorsorgegrenzwerte eingehalten wurden.</p> <p>Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen.</p> <p>In den Bereichen der Tunnel Allach und Aubing besteht in beiden Fahrtrichtungen jeweils eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h mit davorliegenden Geschwindigkeitstrichtern. (siehe Kapitel 2.3 und Anhang A 3)</p> <p>Die Autobahndirektion Südbayern überprüft momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)</p> <p><i>Anmerkung:</i> Im vorliegenden Bereich wurde bereits im Jahr 2015 anhand der Verkehrszahlen 2010 überprüft, ob nach den damaligen Voraussetzungen eine Geschwindigkeitsbegrenzung möglich war. Damals lagen die sachlichen und rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen nicht vor. Aufgrund der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan überprüft die Autobahndirektion Südbayern – nach Möglichkeit unter Einbeziehung der aktuellen Verkehrszahlen aus der Straßenverkehrszählung 2015 – erneut die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen.</p>
<p>3</p> <p><i>Schreiben der Abgeordneten Johannes</i></p>	<p>1</p>	<p><b>Schreiben der Abgeordneten Johannes Singhammer, Mitglied des Deutschen Bundestags (MdB) und Joachim Unterländer, Mitglied des Landtags (MdL) vom 30.07.2015 an die Landeshauptstadt München:</b></p> <p>„Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,</p> <p>von Bürgerinnen und Bürgern im Bereich des Münchner Nordens werden wir immer wieder auf die Problematik des</p>



Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

<p><i>Singhammer, MdB und Joachim Unterländer, MdL vom 30.07.2015 an die Landeshauptstadt München</i></p> <p>Auch bei A 92 aufgenommen.</p>	<p>Lärmschutzes entlang der A 99 und A 92 auf Höhe des Hasenbergls bis hin zum Autobahnkreuz München Nord angesprochen.</p> <p>Neben den Möglichkeiten der Autobahndirektion bzw. des Bundesverkehrsministeriums besteht auch die Möglichkeit einer freiwilligen Leistung durch die Gemeinde. Die Autobahndirektion Südbayern hat auf einer von uns durchgeführten Lärmschutzkonferenz erklärt, dass in einem solchen Fall entsprechende Grundstücke zur Verfügung gestellt würden und die Wartung mitübernommen würde.</p> <p>Daher wären wir Ihnen sehr verbunden für eine Prüfung, inwieweit die Landeshauptstadt München freiwillige Leistungen zum Lärmschutz im genannten Bereich übernehmen könnte.“</p> <p>Die Bundesautobahn A 92 wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München nicht näher betrachtet, da diese das Gebiet der Stadt München nur geringfügig tangiert und keine Wohnbebauung durch Autobahnlärm der A 92 betroffen ist (siehe Kapitel 5.2.3).</p> <p>Die Stadt München teilte mit, dass in München, wie die Lärmkarte des Bayerischen Landesamts für Umwelt zeige, viele Bereiche mit deutlich höheren Lärmbelastungen als in dem angesprochenen Bereich (z. B. Stadtstraßen mit enger geschlossener Randbebauung, Mittlerer Ring) existieren würden.</p> <p>Die Landeshauptstadt München unterliegt dem Gebot der sparsamen Haushaltsführung. Die Stadt muss demnach ihre Gelder in Bereichen einsetzen, für die sie zuständig ist (Straßen in der Baulast der Landeshauptstadt München) und in denen die höchste Lärmbetroffenheit vorliegt. Sie kann nicht in den Fällen, in denen sich der Verursacher (= Baulastträger) nicht zur Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen bereit erklärt, Lärmschutz finanzieren und umsetzen. Dies würde die Finanzkraft der Landeshauptstadt München bei weitem übersteigen.</p> <p>Daher kann die Landeshauptstadt München keine freiwilligen Leistungen zum Lärmschutz im genannten Bereich übernehmen.</p> <p>Ergänzend merkt die Autobahndirektion Südbayern an, dass eine mögliche Lärmschutzmaßnahme für den Bereich Hasenbergel nur unter Inanspruchnahme von Flächen des Landkreises München umsetzbar wäre und dazu naturschutzrechtlich hochwertige Flächen benötigt würden. Von Seiten der Autobahndirektion Südbayern werden deshalb erhebliche Widerstände für ein solches Vorhaben erwartet.</p> <p>Da lediglich die Verbindungsrampen von und zur A 99 im Gebiet der Landeshauptstadt München liegen, die A 92 jedoch außerhalb liegt bzw. das Stadtgebiet nur geringfügig tangiert und zudem die Bebauung einen erheblichen</p>
---	--

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

---

		<p>Abstand zur A 92 aufweist sieht die Autobahndirektion Südbayern hier von der Überprüfung der Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen ab.</p> <p><i>Anmerkung:</i> Den Abgeordneten wurde bereits durch die Landeshauptstadt München geantwortet.</p>
--	--	---

## **II. Zusammenstellung und Bewertung der Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung**

In der Zeit vom 05.02.2016 bis 21.03.2016 sind im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung 328 Stellungnahmen zum Lärmaktionsplan der Regierung von Oberbayern für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München – Entwurf für die Öffentlichkeitsbeteiligung vom 05.02.2016 eingegangen. Davon beziehen sich zwei Stellungnahmen auf die Bundesstraße B 13 („A 995“) und eine Stellungnahme auf eine andere Gemeinde. Alle eingegangenen Stellungnahmen wurden den betroffenen zuständigen Behörden zur Bewertung vorgelegt. In einem sich anschließenden Abwägungsprozess wurden alle Forderungen/Anregungen von der Regierung von Oberbayern geprüft und gewürdigt. Im Folgenden sind die vorgebrachten Forderungen/Anregungen sowie das jeweilige Ergebnis der Bewertung dargestellt.

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

Alle Bundesautobahnen															
Nr.	Anzahl	Forderung/Anregung													
		Bewertung													
1	1	<p><b>Schreiben des Referats für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München vom 10.03.2016:</b></p> <p>Die Regierung von Oberbayern wird gebeten, den bereits bei der Aufstellung des Lärmaktionsplanentwurfs vorgebrachten Maßnahmenvorschlag des Referats für Gesundheit und Umwelt sowie des Referats für Stadtplanung und Bauordnung (Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw auf innerstädtischen Autobahnen in der Nähe von bewohnten Bereichen, siehe Kapitel 9.2.1) zu berücksichtigen. Eine Geschwindigkeitsreduzierung stellt für die vom Lärm betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner eine sinnvolle und kostengünstige Maßnahme dar, die eine schnelle Verbesserung der Lärmsituation bewirkt.</p> <p>Ermächtigungsgrundlagen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohn-/Bevölkerung vor Lärm enthält § 45 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen an bestehenden Straßen sind die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) maßgebend. Nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV liegt es im Ermessen der Straßenverkehrsbehörde straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen anzuordnen, wenn die folgenden Immissionsrichtwerte außen vor Wohn- und Aufenthaltsräumen überschritten werden:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Immissionsort</th> <th>Immissionsrichtwert in dB(A) tags (06:00 – 22:00 Uhr)</th> <th>Immissionsrichtwert in dB(A) nachts (22:00 – 06:00 Uhr)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime</td> <td>70</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>Kern-, Dorf-, Mischgebiete</td> <td>72</td> <td>62</td> </tr> <tr> <td>Gewerbegebiete</td> <td>75</td> <td>65</td> </tr> </tbody> </table> <p>Die aktuelle Rechtsprechung wendet neben diesen Lärmschutz-Richtlinien-StV auch die Immissionsgrenzwerte der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung –</p>		Immissionsort	Immissionsrichtwert in dB(A) tags (06:00 – 22:00 Uhr)	Immissionsrichtwert in dB(A) nachts (22:00 – 06:00 Uhr)	reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	70	60	Kern-, Dorf-, Mischgebiete	72	62	Gewerbegebiete	75	65
Immissionsort	Immissionsrichtwert in dB(A) tags (06:00 – 22:00 Uhr)	Immissionsrichtwert in dB(A) nachts (22:00 – 06:00 Uhr)													
reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	70	60													
Kern-, Dorf-, Mischgebiete	72	62													
Gewerbegebiete	75	65													
<p><i>Schreiben des Referats für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München vom 10.03.2016</i></p>															

		<p>16. BImSchV) als ermessensauslösende Schwelle (entsprechend) an. Bei der Würdigung, ob straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht kommen, ist nicht nur auf die Höhe des Lärmpegels sondern auf alle Umstände des Einzelfalls abzustellen. Ferner dürfen die Maßnahmen nicht zu einer Beschränkung der Widmung durch Untersagung bestimmter Verkehrsarten oder Benutzungszwecken führen (sog. Vorbehalt des Straßenrechts). (siehe Kapitel 4.3.2.4)</p> <p>Auf den Autobahnen im Bereich der Landeshauptstadt München sind in Teilbereichen bereits Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Gründen des Lärmschutzes und/oder der Verkehrssicherheit angeordnet (siehe Kapitel 2.3 und Anhang A 3).</p> <p>Die Autobahndirektion Südbayern überprüft momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzungen ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm sind. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)</p>
2	277	<p>Für die Lärmaktionsplanung sind die Verkehrszahlen von 2015 zu verwenden, nicht die überholten Zahlen aus der Verkehrszählung von 2010.</p> <p>Die Lärmkartierung im Zuge der Umgebungslärmrichtlinie hat sich nach § 47c Abs.1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) immer auf das vorangegangene Kalenderjahr zu beziehen. Um einen einheitlichen Vollzug der Umgebungslärmrichtlinie sicherzustellen, sind vom Bayerischen Landesamt für Umwelt die neuesten Ergebnisse der offiziellen Verkehrszählung zu verwenden. Auf dieses Vorgehen haben sich das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) und die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (StMI) verständigt. Demnach wurde für die Kartierung 2012 die offizielle Verkehrszählung aus dem Jahr 2010 verwendet. Neuere Ergebnisse lagen zum Zeitpunkt der Kartierung nicht vor.</p> <p>Die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2015 sind noch in Bearbeitung und liegen noch nicht vor.</p> <p>Für die Überprüfung durch die Autobahndirektion Südbayern, ob Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den</p>

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

		Bundesautobahnen in München erforderliche, geeignete und angemessene Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm sind, werden nach Möglichkeit die aktuellen Verkehrszahlen aus der Straßenverkehrszählung 2015 verwendet.
3	1	<p>Die geplanten Maßnahmen sollten finanziell überschaubar und vernünftig sein. Die Befürworter von Geschwindigkeitsbegrenzungen und anderen Lärmschutzmaßnahmen haben sehenden Auges günstige Grundstücke/Wohnungen in der Nähe der bestehenden Autobahnen erworben und beschwerten sich jetzt über den Lärm.</p> <p>Die Autobahndirektion Südbayern ist als öffentliche Behörde an striktes Haushaltsrecht gebunden und kann Maßnahmen lediglich bei einem positiven Nutzen-Kosten-Faktor umsetzen. Dabei gilt der Gleichbehandlungsgrundsatz.</p>
4	1	<p>Mitteilung der Überschreitung des Anhaltswerts <math>L_{Night}</math> von 57 dB(A) gegenüber den betroffenen Grundstückseigentümern und Information über die Möglichkeiten der (bezuschussten) Lärmsanierung.</p> <p>Eine Mitteilung der Überschreitung des Anhaltswerts <math>L_{Night}</math> von 57 dB(A) für die Lärmaktionsplanung gegenüber den betroffenen Grundstückseigentümern ist nicht vorgesehen.</p> <p>Jeder Bürger kann sich über die Internetanwendung zum Lärmbelastungskataster Bayern (<a href="http://www.umgebungslaerm.bayern.de">www.umgebungslaerm.bayern.de</a>) über die Ergebnisse der vom Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU) durchgeführten Lärmkartierung informieren.</p> <p>Darüber hinaus enthalten die Lärmaktionspläne der Regierung von Oberbayern vom LfU erstellte Übersichtskarten und Detail-Lärmkarten, in denen die Lärmbelastung im Umfeld der Bundesautobahnen graphisch dargestellt ist und von Pegeln <math>L_{Night} &gt; 57</math> dB(A) betroffene Gebäude gekennzeichnet sind.</p> <p>Die Lärmsanierung behandelt den Lärmschutz an bestehenden Straßen. Gemäß den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) können an bestehenden Bundesautobahnen auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen Lärmsanierungsmaßnahmen als freiwillige Leistung durchgeführt werden. Dies setzt voraus, dass der (nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90 berechnete) Beurteilungspegel den entsprechenden, festgelegten Grenzwert übersteigt. Die entsprechenden Werte ergeben sich dabei aus der Gebietscharakteristik:</p>

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

		<b>Immissionsort</b>	<b>Immissionsgrenzwert in dB(A) tags (06:00 – 22:00 Uhr)</b>	<b>Immissionsgrenzwert in dB(A) nachts (22:00 – 06:00 Uhr)</b>
		<b>Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete</b>	67	57
		<b>Kern-, Dorf-, Mischgebiete</b>	69	59
		<b>Gewerbegebiete</b>	72	62
		<p>Die betroffenen Grundstückseigentümer haben die Möglichkeit sich bei der Autobahndirektion Südbayern über die Immissionswerte zu informieren. Bei Überschreitungen des Lärmsanierungsgrenzwertes kann ein Antrag auf Bezuschussung zum passiven Lärmschutz bei der Autobahndirektion Südbayern gestellt werden. Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst. (siehe Kapitel 4.3.2.3 und Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G1 – alle Autobahnen, Tabelle 37) Eine Information aller Grundstückseigentümer mit einer Überschreitung des Lärmsanierungsgrenzwertes ist vom Bund im Rahmen der Lärmsanierung nicht vorgesehen.</p>		
5	1	<p>Insgesamt werden die Analysen und Maßnahmen gut gefunden, da das Thema Lärm sehr wichtig ist. Allerdings sollte die Erstellung eines Lärmaktionsplans keine einmalige Sache bleiben, sondern jährlich aktualisiert werden. Es wird kritisiert, dass die zugrundeliegenden Daten aus dem Jahre 2010 sind. Seitdem ist München stark gewachsen und es sind auch viele Neubaugebiete in Nähe der Autobahnen entstanden (Stichwort Nachverdichtung). Es wird die Frage gestellt warum man nicht wenigstens Lärmschutzwände an den Autobahnen errichtet, wenn man schon das Tempolimit nicht reduziert. Die Gesundheit der Menschen und die Lebensqualität sollten doch an erster Stelle stehen. Falls es an Geld mangeln sollte, wird vorgeschlagen, bei den Anwohnern um einen freiwilligen Zuschuss zu bitten (Stichwort: Crowdfunding).</p> <p>Die Lärmkarten und Lärmaktionspläne sind alle fünf Jahre nach ihrer Erstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten (vgl. § 47c Abs. 4 Bundes-Immissionsschutzgesetz [BImSchG] und § 47d Abs. 5 BImSchG). Die Ergebnisse für die nächste Stufe der Lärmkartierung sollten demnach im Jahr 2017 vorliegen. Falls erforderlich wird der Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt</p>		
		<p><i>Bürger-schreiben</i></p>		

	<p>fortgeschrieben.</p> <p>Die Lärmkartierung im Zuge der Umgebungslärmrichtlinie hat sich nach § 47c Abs. 1 BImSchG immer auf das vorangegangene Kalenderjahr zu beziehen. Um einen einheitlichen Vollzug der Umgebungslärmrichtlinie sicherzustellen, sind vom Bayerischen Landesamt für Umwelt die neuesten Ergebnisse der offiziellen Verkehrszählung zu verwenden. Auf dieses Vorgehen haben sich das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) und die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (StMI) verständigt. Demnach wurde für die Kartierung 2012 die offizielle Verkehrszählung aus dem Jahr 2010 verwendet. Neuere Ergebnisse lagen zum Zeitpunkt der Kartierung nicht vor.</p> <p>Der Anspruch auf Lärmschutz richtet sich nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) sowie nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und kann in die Bereiche Lärmvorsorge und Lärmsanierung eingeteilt werden. Lärmvorsorge ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen vorzusehen.</p> <p>Die Errichtung eines aktiven Lärmschutzes kann an bestehenden Verkehrswegen nur im Rahmen der Lärmsanierung erfolgen.</p> <p>Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung durch den Baulastträger an bestehenden Straßen und kann auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Hierzu muss eine Überschreitung der Grenzwerte durch die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) errechnenden Lärmpegel am betroffenen Immissionsort vorliegen. Diese Grenzwerte sind im Vergleich zur „Lärmvorsorge“ deutlich höher angesetzt und liegen laut VLärmSchR 97 für Wohngebiete bei 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts.</p> <p>Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen.</p> <p>Auf den Autobahnen im Bereich der Landeshauptstadt München sind in Teilbereichen bereits Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Gründen des Lärmschutzes und/oder der Verkehrssicherheit angeordnet (siehe Kapitel 2.3 und Anhang A 3).</p> <p>Die Autobahndirektion Südbayern überprüft momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzungen ein erforderliches, geeignetes und angemessenes</p>
--	---



Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

---

		<p>Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm sind. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)</p>
--	--	---

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

A 8 Ost		
Nr.	Anzahl	Forderung/Anregung
		Bewertung
1  <i>Bürger- schreiben</i>	1	<p>Der Einwender ist Bewohner im Bereich Bundesautobahn A 8 Ost/Ständlerstraße.</p> <p>Es wird gebeten folgende Maßnahmen zu prüfen und sodann zu ergreifen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mitteilung der Überschreitung des Anhaltswerts <math>L_{Night}</math> von 57 dB(A) gegenüber den betroffenen Grundstückseigentümern und Information über die Möglichkeiten der (bezuschussten) Lärmsanierung: Es ist festzustellen, dass betroffene Grundstückseigentümer regelmäßig nicht über die Möglichkeiten einer (bezuschussten) Lärmsanierung infolge eines Überschreitens der Grenzwerte informiert sind.</li> <li>• Unverzügliche Einführung eines Geschwindigkeitstrichters in Fahrtrichtung München: Unabhängig von der im Maßnahmenkatalog beschriebenen geplanten Sanierung des Fahrbahnbelags, der bis zu (in Abhängigkeit vom gewählten Material) 4 dB(A) Entlastung verheißt, soll in Fahrtrichtung München ein Geschwindigkeitstrichter eingerichtet werden, der in Harmonisierung mit den heute nachts bereits geltenden Vorgaben bei km 2,050 beginnt und spätestens auf Höhe km 0,800 eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h erreicht bzw. in eine weitere, heute schon geltende Reduzierung auf 60 km/h mündet.</li> <li>• Vorziehen der Geschwindigkeitsbegrenzung von 60 km/h in Fahrtrichtung München: Mit Blick auf die beidseits liegenden Siedlungsgebiete und im Hinblick auf den an der Anschlussstelle München-Perlach gegebenen Verflechtungsverkehr samt Staurisiko soll geprüft werden, ob die Geschwindigkeitsbegrenzung von 60 km/h, die gemäß Anhang 3 erst ab km -0,500 beginnt, bereits ab km 0,500 begonnen werden kann.</li> <li>• Unverzügliche Reduzierung der Geschwindigkeit nachts: Bis zur Realisierung der im Maßnahmenkatalog beschriebenen geplanten Sanierung des Fahrbahnbelags, der bis zu (in Abhängigkeit vom gewählten Material) 4 dB(A) Entlastung verheißt, soll geprüft werden, ob die heute nachts geltende Geschwindigkeitsbegrenzung in beiden Fahrtrichtungen auf 60 km/h gesenkt werden kann.</li> </ul> <p>Begründung zu den Punkten 2 bis 4: Der Entwurf des Lärmaktionsplans benennt zutreffend einen Brennpunkt, bleibt aber in der Definition der Breite des Brennpunkts und in der Darstellung von Abhilfemaßnahmen hinter den Möglichkeiten zurück. Festzuhalten ist, dass</p>

		<p>durch die Realisierung der im Bebauungsplan Nr. 2045 gesetzten Bebauung beträchtliche Schallreflexionen auf die benachbarte Siedlung an der Peralohstraße wie auch auf die gegenüberliegende Siedlungsstruktur entlang der Görzerstraße entstehen. Diese Wirkungen bleiben in der Betrachtung bisher außen vor. Richtig wird hingegen festgehalten, dass die Landeshauptstadt München den Bebauungsplan Nr. A 57 Hochackerstraße [mit betroffener Bebauung an der Peralohstraße] nicht mehr weiterverfolgt, weshalb nicht mit Verbesserungen zu rechnen ist. Insofern besteht dringender Handlungsbedarf.</p> <p>Der Verweis auf die geplante Sanierung des Fahrbahnbelags mit lärmmindernder Struktur ist insoweit wenig aussagekräftig, als die Reduzierung um 4 dB(A) vom verwendeten Material abhängig gemacht wird, jedoch keinerlei Zusage über die Verwendung des maximal wirksamsten Fahrbahnbelags getroffen wird. Es besteht insofern die Gefahr, dass die tatsächliche Reduzierung weit geringer ausfällt.</p> <p>Ein einfaches Maßnahmenbündel stellen die hier unter den Punkten 2 bis 4 genannten Geschwindigkeitsregelungen dar. Ihre Anordnung wäre auch aus Gründen der Verkehrssicherheit infolge des gewachsenen Verkehrsaufkommens begründbar.</p> <p>Zu den vorgeschlagenen Maßnahmen (Punkt 1 bis 4) wird Folgendes mitgeteilt:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Zu Punkt 1: Eine Mitteilung der Überschreitung des Anhaltswerts <math>L_{\text{Night}}</math> von 57 dB(A) für die Lärmaktionsplanung gegenüber den betroffenen Grundstückseigentümern ist nicht vorgesehen. Jeder Bürger kann sich über die Internetanwendung zum Lärmbelastungskataster Bayern (<a href="http://www.umgebungs-laerm.bayern.de">www.umgebungs-laerm.bayern.de</a>) über die Ergebnisse der vom Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU) durchgeführten Lärmkartierung informieren. Darüber hinaus enthalten die Lärmaktionspläne der Regierung von Oberbayern vom LfU erstellte Übersichtskarten und Detail-Lärmkarten, in denen die Lärmbelastung im Umfeld der Bundesautobahnen graphisch dargestellt ist und von Pegeln <math>L_{\text{Night}} &gt; 57</math> dB(A) betroffene Gebäude gekennzeichnet sind. Die Lärmsanierung behandelt den Lärmschutz an bestehenden Straßen. Gemäß den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) können an bestehenden Bundesautobahnen auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen Lärmsanierungsmaßnahmen als freiwillige Leistung durchgeführt werden. Dies setzt voraus, dass der (nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90 berechnete) Beurteilungspegel den entsprechenden, festgelegten Grenzwert übersteigt. Die entsprechenden Werte ergeben sich dabei aus der Gebietscharakteristik (siehe „Alle Bundesautobahnen – Nr. 4“). Die betroffenen Grundstückseigentümer haben die Möglichkeit sich bei der Autobahndirektion Südbayern</li></ul>
--	--	---

		<p>über die Immissionswerte zu informieren. Bei Überschreitungen des Lärmsanierungsgrenzwertes kann ein Antrag auf Bezuschussung zum passiven Lärmschutz bei der Autobahndirektion Südbayern gestellt werden. Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst. (siehe Kapitel 4.3.2.3 und Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G1 – alle Autobahnen, Tabelle 37)</p> <p>Eine Information aller Grundstückseigentümer mit einer Überschreitung des Lärmsanierungsgrenzwertes ist vom Bund im Rahmen der Lärmsanierung nicht vorgesehen.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Zu den Punkten 2 bis 4: Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen. Im Bereich zwischen dem Beginn bzw. dem Ende der Bundesautobahn A 8 Ost (Anschlussstelle [AS] München-Ramersdorf) und der AS Neubiberg bestehen bereits folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen:<ul style="list-style-type: none"><li>- Fahrtrichtung Salzburg: vom Beginn der Bundesautobahn bis km 2,600: 80 km/h nachts (22:00 – 06:00 Uhr) – Lärmschutz</li><li>- Fahrtrichtung München:<ul style="list-style-type: none"><li>▪ von km 2,050 bis Ende der Bundesautobahn: 80 km/h nachts (22:00 – 06:00 Uhr) mit Reduzierung auf 60 km/h am Ende der Bundesautobahn – Lärmschutz</li><li>▪ ab km 0,800 bis Ende der Bundesautobahn: Geschwindigkeitstrichter von 120 – 60 km/h tags (06:00 – 22:00 Uhr) - Verkehrssicherheit</li></ul></li></ul></li></ul> <p>(siehe Kapitel 2.3, Kapitel 6.2.2.2, Maßnahme V1 – A 8 Ost, Tabelle 14 und Anhang A 3)</p> <p>Im genannten Bereich ist nachts in beiden Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h angeordnet.</p> <p>Die Autobahndirektion Südbayern überprüft momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)</p> <p>Die Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung merkt zum Bebauungsplan Nr. 2045</p>
--	--	--

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

		<p>Folgendes an: Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 2045 wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt. Unter anderem wurden hierbei auch die Änderungen der Verkehrslärmsituation in der Nachbarschaft untersucht, die sich aufgrund des Planvorhabens zum Einen durch den zusätzlichen Ziel-/Quellverkehr und zum Anderen durch Fassadenreflexionen und Gebäudeabschirmungen aufgrund der Planbebauung ergeben können. Entsprechend den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung sind nördlich des Plangebietes (reines Wohngebiet [WR] an der Peralohstraße gemäß Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt München München) Verbesserungen der Verkehrslärmsituation von bis zu 2 dB(A) tags und nachts zu erwarten. Der o. a. Bebauungsplan ist bereits am 20.03.2014 in Kraft getreten. Ein Großteil der geplanten Bebauung ist bereits verwirklicht. Daher ist der geforderte dringende Handlungsbedarf aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung (PLAN) nicht nachvollziehbar.</p>
2	1	<p>Die Einwanderin ist Anliegerin an der Peralohstraße in München.</p> <p>Im Lärmaktionsplan-Entwurf wird die geplante Fahrbahnsanierung der Bundesautobahn A 8 Ost erwähnt. Die Errichtung von Lärmschutzwänden ist hingegen nicht vorgesehen. Durch den sogenannten Querriegel entlang der Bundesautobahn A 8 Ost und dem abrupten „Nichts“ hinsichtlich eines Lärmschutzes für Anwesen an der Peralohstraße stellen wir Anwohner eine erhebliche Lärmbelästigung fest. Diese Problematik wurde bereits im vergangenen Jahr im Bezirksausschuss 16 – Ramersdorf-Perlach angesprochen.</p> <p>Grundsätzlich wird beim Lärmschutz an Bundesautobahnen zwischen der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung unterschieden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Lärmvorsorge regelt den Lärmschutz für den Fall eines Neubaus, Ausbaus oder der wesentlichen Änderung einer Straße. Die gesetzlichen Regelungen hierzu sind im Bundes-Immissionsschutzgesetz (§§ 41-43), der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) sowie der 24. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV) zu finden. Demnach ist der Baulastträger einer Straße beim Bau oder bei einer wesentlichen Änderung von Straßen zur Lärmvorsorge verpflichtet, falls die in der Verkehrslärmschutzverordnung angegebenen Immissionsgrenzwerte für die jeweiligen Gebietskategorien überschritten werden. An der A 8 zwischen der Anschlussstelle (AS) München-Ramersdorf und dem Autobahnkreuz München-Süd bestehen keine Ausbauabsichten, so dass grundsätzlich kein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen besteht.</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"><li>• Die Lärmsanierung behandelt den Lärmschutz an bestehenden Straßen. Gemäß den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) können an bestehenden Bundesautobahnen auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen Lärmsanierungsmaßnahmen als freiwillige Leistung durchgeführt werden. Dies setzt voraus, dass der Beurteilungspegel den entsprechenden, festgelegten Grenzwert übersteigt. Die entsprechenden Werte ergeben sich dabei ebenfalls aus der Gebietscharakteristik. Im Rahmen der Überprüfung des Autobahnnetzes mit der Straßenverkehrszählung 2010 ergab sich zwischen Ständlerstraße und Fasangartenstraße nur an einem Wohngebäude an der Peralohstraße eine Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte. Aus wirtschaftlichen Gründen sind somit auch keine aktiven Maßnahmen der Lärmsanierung vorgesehen.</li></ul> <p>Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen.</p> <p>Im Bereich zwischen dem Beginn bzw. dem Ende der Bundesautobahn A 8 Ost (AS München-Ramersdorf) und der AS Neubiberg bestehen bereits folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Fahrtrichtung Salzburg: vom Beginn der Bundesautobahn bis km 2,600: 80 km/h nachts (22:00 – 06:00 Uhr) – Lärmschutz</li><li>• Fahrtrichtung München:<ul style="list-style-type: none"><li>- von km 2,050 bis Ende der Bundesautobahn: 80 km/h nachts (22:00 – 06:00 Uhr) mit Reduzierung auf 60 km/h am Ende der Bundesautobahn – Lärmschutz</li><li>- ab km 0,800 bis Ende der Bundesautobahn: Geschwindigkeitstrichter von 120 – 60 km/h tags (06:00 – 22:00 Uhr) – Verkehrssicherheit</li></ul></li></ul> <p>(siehe Kapitel 2.3, Kapitel 6.2.2.2, Maßnahme V1 – A 8 Ost, Tabelle 14 und Anhang A 3)</p> <p>Im genannten Bereich ist nachts in beiden Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h angeordnet.</p> <p>Die Autobahndirektion Südbayern überprüft momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die</p>
--	--	--

		<p>Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)</p> <p>Die Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung merkt zum Bebauungsplan Nr. 2045 Folgendes an: Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 2045 wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt. Unter anderem wurden hierbei auch die Änderungen der Verkehrslärmsituation in der Nachbarschaft untersucht, die sich aufgrund des Planvorhabens zum Einen durch den zusätzlichen Ziel-/Quellverkehr und zum Anderen durch Fassadenreflexionen und Gebäudeabschirmungen aufgrund der Planbebauung ergeben können. Laut den Ergebnissen der Schalltechnischen Untersuchung des Bebauungsplanes Nr. 2045 ist keine Erhöhung der Lärmbelastung der westlichen Gebäude an der Peralohstraße ersichtlich. Für die übrigen Gebäude an der Peralohstraße verbessert sich die Lärmbelastung aufgrund der Lärmschutzbebauung entlang der Autobahn.</p>
<p>3 <i>Bürger- schreiben</i></p>	<p>1</p>	<p>Insgesamt werden die Analysen und Maßnahmen gut gefunden, da das Thema Lärm sehr wichtig ist. Allerdings sollte die Erstellung eines Lärmaktionsplans keine einmalige Sache bleiben, sondern jährlich aktualisiert werden. Es wird kritisiert, dass die zugrundeliegenden Daten aus dem Jahre 2010 sind. Seitdem ist München stark gewachsen und es sind auch viele Neubaugebiete in Nähe der Autobahnen entstanden (Stichwort Nachverdichtung). Als Beispiel wird das Nebaugebiet Hochäckerstraße (an der A 8 Ost) genannt. Hier entstehen momentan ca. 1000 neue Wohnungen für 3000 Personen. Diese Personen sind noch nicht in die Lärmanalyse miteinbezogen. Die für die A 8 Ost geplanten Maßnahmen beschränken sich auf einen neuen Fahrbahnbelag, welcher den Lärm maximal um 4 dB(A) verringert. Es wird die Frage gestellt, warum als eine weitere, sehr kostengünstige Maßnahme in diesem Bereich nicht die zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert wird. Es ist nicht nur aus ökologischer Sicht ein Unsinn, dass gerade in Richtung Salzburg tagsüber keine Geschwindigkeitsbeschränkung vorliegt und dass man auf weit über Tempo 150 km/h auf den ersten drei Kilometern beschleunigen kann, obwohl am Tunnel unter dem Landschaftspark Hachinger Tal wieder auf 80 km/h gebremst werden muss. Auch ist es nicht verständlich, warum nicht wie bei anderen Autobahnen innerhalb des Stadtgebiets ein Tempolimit auch tagsüber von 80 km/h besteht, um die Anwohner vor Lärm zu schützen. Auf den wenigen Kilometern innerhalb des Stadtgebiets verliert man kaum Zeit, wenn man nur 80 km/h fahren darf. Es wäre zudem eine extrem kostengünstige Maßnahme, welche auch die</p>

	<p>Luft innerhalb der Stadt verbessern würde. Weiter wird die Frage gestellt, warum man nicht wenigstens Lärmschutzwände an den Autobahnen errichtet, wenn man schon das Tempolimit nicht reduziert. Die Gesundheit der Menschen und die Lebensqualität sollten doch an erster Stelle stehen. Falls es an Geld mangeln sollte, wird vorgeschlagen, bei den Anwohnern um einen freiwilligen Zuschuss zu bitten (Stichwort: Crowdfunding).</p> <p><b>Aktualisierung des Lärmaktionsplans</b> Die Lärmkarten und Lärmaktionspläne sind alle fünf Jahre nach ihrer Erstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten (vgl. § 47c Abs. 4 Bundes-Immissionsschutzgesetz [BImSchG] und § 47d Abs. 5 BImSchG). Die Ergebnisse für die nächste Stufe der Lärmkartierung sollten demnach im Jahr 2017 vorliegen. Falls erforderlich wird der Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt fortgeschrieben.</p> <p><b>Veraltete Datenbasis</b> Die Lärmkartierung im Zuge der Umgebungslärmrichtlinie hat sich nach § 47c Abs. 1 BImSchG immer auf das vorangegangene Kalenderjahr zu beziehen. Um einen einheitlichen Vollzug der Umgebungslärmrichtlinie sicherzustellen, sind vom Bayerischen Landesamt für Umwelt die neuesten Ergebnisse der offiziellen Verkehrszählung zu verwenden. Auf dieses Vorgehen haben sich das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) und die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (StMI) verständigt. Demnach wurde für die Kartierung 2012 die offizielle Verkehrszählung aus dem Jahr 2010 verwendet. Neuere Ergebnisse lagen zum Zeitpunkt der Kartierung nicht vor.</p> <p><b>Aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände)</b> Der Anspruch auf Lärmschutz richtet sich nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) sowie nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und kann in die Bereiche Lärmvorsorge und Lärmsanierung eingeteilt werden. Lärmvorsorge ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen vorzusehen. Die Errichtung eines aktiven Lärmschutzes kann an bestehenden Verkehrswegen nur im Rahmen der Lärmsanierung erfolgen. Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung durch den Baulastträger an bestehenden Straßen und kann auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Hierzu muss eine Überschreitung der Grenzwerte durch die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) errechnenden Lärmpegel am betroffenen</p>
--	---



		<p>Immissionsort vorliegen. Diese Grenzwerte sind im Vergleich zur „Lärmvorsorge“ deutlich höher angesetzt und liegen laut VLärmSchR 97 für Wohngebiete bei 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts.</p> <p><b>Geschwindigkeitsbegrenzungen</b> Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen. Auf den Autobahnen im Bereich der Landeshauptstadt München sind in Teilbereichen bereits Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Gründen des Lärmschutzes und/oder der Verkehrssicherheit angeordnet (siehe Kapitel 2.3 und Anhang A 3). Die Autobahndirektion Südbayern überprüft momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzungen ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm sind. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)</p> <p><b>Neubaugelbiet Hochäckerstraße</b> Zuständig für die Ausweisung und Änderung von Baugebieten an bestehenden Straßen im Rahmen der Bauleitplanung ist die Landeshauptstadt München. Bei der Ausweisung und Änderung von Baugebieten an bestehenden Straßen im Rahmen der Bauleitplanung ist gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 6 und § 9 Abs. 1 Nr. 24 Baugesetzbuch (BauGB) der Schutz vor erheblichen Verkehrslärmeinwirkungen sicherzustellen. Zudem ist ein vorbeugender Schallschutz anzustreben. Hierzu wird die DIN 18005-1 (Schallschutz im Städtebau Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung) zur Anwendung empfohlen. Für die Beurteilung sind die im Beiblatt 1 zur DIN 18005-1 genannten Orientierungswerte heranzuziehen. Diese sind aus der Sicht des Schallschutzes im Städtebau erwünschte Zielwerte, jedoch keine Grenzwerte. (siehe Kapitel 4.3.2.1)</p>
4 <i>Bürger-</i>	1	<p>Es ist dringend notwendig (und Jahrzehnte überfällig) an der A 8 Ost im Abschnitt zwischen München-Ramersdorf (Beginn/Ende) und mindestens Ausfahrt Unterhaching Ost ganztags eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h einzuführen. Diese Maßnahme ist mit keinen Kosten verbunden, da nur Zusatzschilder „22 – 6 Uhr“ entfernt werden</p>

<i>schreiben</i>	<p>müssten. Analog müsste auch an der A 995 zwischen Giesing (Beginn/Ende) und mindestens Ausfahrt Oberhaching oder besser Sauerlach die Geschwindigkeit auf 80 km/h begrenzt werden.</p> <p>Begründung: Der Lärm von den Autobahnen bedeckt sehr intensiv hörbar Ramersdorf, Altperlach, Fasangarten (Görzer Straße), Fasanenpark, Taufkirchen, Neubiberg usw.</p> <p>Vergleich: Die A 96 (Stadt bis Freiham) bzw. die A 9 (Stadt bis Freimann) sind schon „ewig“ auf 80 km/h begrenzt.</p> <p>Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen.</p> <p>Im Bereich zwischen dem Beginn bzw. dem Ende der Bundesautobahn A 8 Ost (AS München-Ramersdorf) und der AS Neubiberg bestehen bereits folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Fahrtrichtung Salzburg: vom Beginn der Bundesautobahn bis km 2,600: 80 km/h nachts (22:00 – 06:00 Uhr) – Lärmschutz</li><li>• Fahrtrichtung München:<ul style="list-style-type: none"><li>- von km 2,050 bis Ende der Bundesautobahn: 80 km/h nachts (22:00 – 06:00 Uhr) mit Reduzierung auf 60 km/h am Ende der Bundesautobahn – Lärmschutz</li><li>- ab km 0,800 bis Ende der Bundesautobahn: Geschwindigkeitstrichter von 120 – 60 km/h tags (06:00 – 22:00 Uhr) – Verkehrssicherheit</li></ul></li></ul> <p>(siehe Kapitel 2.3, Kapitel 6.2.2.2, Maßnahme V1 – A 8 Ost, Tabelle 14 und Anhang A 3)</p> <p>Die Autobahndirektion Südbayern überprüft momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet.</p>
------------------	---

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

		<p>Bei der „A 995“ handelt es sich straßenrechtlich nicht um eine Bundesautobahn, sondern um die Bundesstraße B 13. Die Widmung als Bundesstraße hat zur Folge, dass (bislang) nicht die Regierung von Oberbayern sondern die Landeshauptstadt München für die Lärmaktionsplanung zuständig ist. Die Forderung wurde deshalb an die Landeshauptstadt München mit der Bitte um weitere Bearbeitung weitergeleitet.</p> <p>Die Autobahndirektion Südbayern wurde zwischenzeitlich von der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr beauftragt, die Aufstufungsunterlagen für die Bundesstraße B 13 zur BAB A 995 vorzulegen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat der Aufstufung zugestimmt. Die Umstufung soll zum 01.01.2018 erfolgen. (siehe Kapitel 2.1). Im Rahmen einer Fortschreibung des Lärmaktionsplans für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München wird die B 13 nach erfolgter Aufstufung zur BAB A 995 berücksichtigt.</p> <p>Eine nähere Betrachtung dieser Forderung im Rahmen der Lärmaktionsplanung für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München ist derzeit nicht veranlasst.</p> <p>Anmerkung der Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat: Die B 13/A 995 liegt nur im Bereich zwischen Münchner-Kindl-Weg und Fasanengartenstraße innerhalb des Stadtgebietes der Landeshauptstadt München und ist hier als Bundesstraße in der Baulast des Bundes ausgewiesen. In diesem etwas mehr als 1 km langen Abschnitt bestehen sowohl stadteinwärts als auch stadtauswärts zum Teil bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen. Eine Anordnung von weiteren Geschwindigkeitsbegrenzungen auf dieser – wie eine Bundesautobahn ausgebaute und auch beschilderte – Bundesstraße kann nicht durch die Landeshauptstadt München erfolgen, sondern erfordert die Zustimmung der Obersten Straßenverkehrsbehörde.</p>
<p>5</p> <p><i>Stellungnahme des BA des Stadtbezirks 16 – Ramersdorf-Perlach vom 17.03.2016</i></p>	<p>1</p>	<p><b>Stellungnahme des BA des Stadtbezirks 16 – Ramersdorf-Perlach vom 17.03.2016:</b></p> <p>Der Bezirksausschuss 16 Ramersdorf-Perlach begrüßt den im Entwurf des Lärmaktionsplans der Regierung von Oberbayern angekündigten Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags auf der BAB 8 (gemäß Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 04128 im Bereich von Autobahnbeginn/-ende bis etwa 400 m südlich der Überführung der Hochäckerstraße). Gleichzeitig bittet der Bezirksausschuss, als flankierende Maßnahme die am Autobahnende (Fahrtrichtung München) bereits vorhandene nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h (in der Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) auf beide Fahrtrichtungen bis zur Überführung der Hochäckerstraße auszuweiten.</p> <p>Begründung</p> <p>1. Die nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen sollten auf 60 km/h vereinheitlicht werden, dies würde bei</p>

		<p>Autofahrern auch zu größerer Akzeptanz und weniger Verwirrung führen. Aktuelle Regelung: Nachts Fahrtrichtung Salzburg ab BAB-Beginn 80 km/h, wenige Meter daneben in Fahrtrichtung München am BAB-Ende 60 km/h wegen Lärmschutz (siehe Tabelle 14 im Entwurf des LAP).</p> <ol style="list-style-type: none"><li>2. Weder in Fahrtrichtung Salzburg, noch in Fahrtrichtung München sind aufgrund einer nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h negative Auswirkungen auf den Verkehrsfluss (auch nicht auf den Zubringerstraßen) zu erwarten.</li><li>3. Nördlich der Hochäckerstraße entsteht (auf der Ostseite der BAB 8) gerade ein neues Wohnquartier, welches trotz der getroffenen Lärmvorsorgemaßnahmen stark vom Verkehrslärm der BAB 8 betroffen sein wird. Durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h ab/bis zur Überführung der Hochäckerstraße könnte der Verkehrslärm in dem Wohngebiet und im Umgriff nochmals deutlich verringert werden.</li><li>4. Die geforderte Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h würde die Situation am Brennpunkt AS München-Perlach/Ständlerstraße (siehe Seite 67 im Entwurf des LAP) verbessern.</li></ol> <p>Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen.</p> <p>Im Bereich zwischen dem Beginn bzw. dem Ende der Bundesautobahn A 8 Ost (AS München-Ramersdorf) und der AS Neubiberg bestehen bereits folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Fahrtrichtung Salzburg: vom Beginn der Bundesautobahn bis km 2,600: 80 km/h nachts (22:00 – 06:00 Uhr) – Lärmschutz</li><li>• Fahrtrichtung München:<ul style="list-style-type: none"><li>- von km 2,050 bis Ende der Bundesautobahn: 80 km/h nachts (22:00 – 06:00 Uhr) mit Reduzierung auf 60 km/h am Ende der Bundesautobahn – Lärmschutz</li><li>- ab km 0,800 bis Ende der Bundesautobahn: Geschwindigkeitstrichter von 120 – 60 km/h tags (06:00 – 22:00 Uhr) – Verkehrssicherheit</li></ul></li></ul> <p>(siehe Kapitel 2.3, Kapitel 6.2.2.2, Maßnahme V1 – A 8 Ost, Tabelle 14 und Anhang A 3)</p> <p>Die Autobahndirektion Südbayern überprüft momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde)</p>
--	--	--

	<p>und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet.</p> <p>Zum neuen Wohnquartier nördlich der Hochäckerstraße wird Folgendes angemerkt: Zuständig für die Ausweisung und Änderung von Baugebieten an bestehenden Straßen im Rahmen der Bauleitplanung ist die Landeshauptstadt München. Bei der Ausweisung und Änderung von Baugebieten an bestehenden Straßen im Rahmen der Bauleitplanung ist gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 6 und § 9 Abs. 1 Nr. 24 Baugesetzbuch (BauGB) der Schutz vor erheblichen Verkehrslärmeinwirkungen sicherzustellen. Zudem ist ein vorbeugender Schallschutz anzustreben. Hierzu wird die DIN 18005-1 (Schallschutz im Städtebau Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung) zur Anwendung empfohlen. Für die Beurteilung sind die im Beiblatt 1 zur DIN 18005-1 genannten Orientierungswerte heranzuziehen. Diese sind aus der Sicht des Schallschutzes im Städtebau erwünschte Zielwerte, jedoch keine Grenzwerte. (siehe Kapitel 4.3.2.1)</p>
--	--

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

---

<b>A 8 West</b>		
<b>Nr.</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Forderung/Anregung</b>
		<b>Bewertung</b>
-	-	Bezogen auf die A 8 West wurden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung keine Forderungen/Anregungen hervorgebracht.
		-

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

A 9		
Nr.	Anzahl	Forderung/Anregung
		Forderung/Anregung
		Bewertung
Die Einwendungen Nrn. 1-31 sind von Bewohnern des Domagkpark in München. Zusammenfassend wird eine Verbesserung des Lärmschutzes für die Wohnanlage „Domagkpark“, z. B. durch eine Erweiterung des vorhandenen Lärmschutzes, durch eine weitergehende Geschwindigkeitsreduzierung oder durch die Aufbringung eines lärmindernden Fahrbahnbelags gefordert. Die einzelnen Einwendungen sind nachfolgend wiedergegeben. Aufgrund der Ähnlichkeit der Einwendungen Nrn. 1-31 werden diese im Rahmen einer gemeinsamen Bewertung gewürdigt.		
1-31 <i>Bürger- schreiben</i>	32	<p>Der durch die Bundesautobahn A 9 hervorgerufene Verkehrslärm beeinträchtigt nicht nur die individuelle Wohnqualität, etwa auf den Loggien und bei geöffnetem Fenster, auch das Gemeinschaftsleben auf den Dachgärten der Wohnanlage „Domagkpark“ wird in Mitleidenschaft gezogen.</p> <p>Es wird deshalb die zeitnahe Umsetzung lärmindernder Maßnahmen entlang der A 9 gefordert, um das Wohngebiet „Domagkpark“ vor dem die Gesundheit und die Lebensqualität beeinträchtigendem Autobahnlärm zu schützen. Mit den Maßnahmen sollte im Interesse der Gesundheit der Bürger nicht auf den nur mittel- bis langfristigen zu erwartenden 6-streifigen Ausbau der A 9 gewartet werden.</p> <p>Der Lärm von der Autobahn A 9 in der Wohnanlage „Domagkpark“ ist auffallend. Es wird um Berücksichtigung dieses Punktes in der Lärmaktionsplanung gebeten. Die kürzlich errichteten Lärmschutzwände halten den Lärm nur unzureichend ab.</p> <p>Die bisherigen Baumaßnahmen zum Schallschutz des Domagkpark in Richtung A 9 sind nicht so effizient wie gedacht. Sind weitere Lärmschutzmaßnahmen für das Wohngebiet „Domagkpark“ geplant?</p> <p>Es wird, auch im Namen weiterer künftiger Bewohner des Geländes „Domagkpark“, darum gebeten, Maßnahmen in Sachen Lärmschutz zu unternehmen.</p> <p>Die jetzige Schallschutzanlage entlang der Domagkstraße bringt so gut wie keinen Schutz. Der Lärmschutz am Gebiet „wagnisART“, gegenüber den „Domagkateliers“ ist unzureichend. Der Autobahnlärm betrifft das gesamte Wohngebiet „Schwabing Nord“. Welche baulichen Maßnahmen sind geplant, um die Bewohner vor dem Lärm zu schützen?</p> <p>Über den Lärmschutz am Domagkgelände wurde im letzten Jahr informiert. Es bestand große Hoffnung, dass sich der Autobahnlärm in Grenzen hält. Der Autoverkehrslärm wird allerdings als sehr hoch empfunden. Wir bitten um Verbesserung des Lärmschutzes für unsere Gesundheit und die der gesamten Nachbarschaft.</p> <p>Der Autolärm, der von der Autobahn in das Wohngebiet Domagkpark dringt ist erheblich. Es ist dringend</p>

		<p>erforderlich, dass (auch bereits vor einem möglichen 6-spurigen Ausbau der Autobahn) größere Maßnahmen zur Reduzierung des Fahrzeuglärms getroffen werden, also weit über vier Meter hohe Lärmschutzwände erstellt werden, oder eine hohe Bebauung entlang der Autobahn A 9 realisiert wird, die den Lärm tatsächlich abfängt. In der weiter südlich liegenden Parkstadt Schwabing ist die Minderung des Verkehrslärms gelungen indem die Wohnanlagen von der Autobahn zurückgesetzt in Richtung Westen angelegt wurden und durch hohe Bürogebäude eine Pufferzone zur Lärmreduzierung geschaffen wurde.</p> <p>Die Lärmbelastung im Stadtquartier Domagkpark ist erheblich zu hoch. Die Bewohner des Domagkparcs fühlen sich sowohl bei der Nutzung im eigenen Garten wie auch der allgemeinen Grünflächen durch den Lärm, der zweifelsfrei von der Autobahn kommt, gestört. Die bereits getroffenen Lärmschutzmaßnahmen in Form eines natürlichen Lärmschutzes auf einem Teilstück ca. 300 m scheinen nicht auszureichen; zumindest ist die Lärmbelastung immer noch extrem.</p> <p>Da der Domagkpark als familienfreundliches, hochwertiges Wohnquartier von der Stadt München vermarktet wurde muss hier in Sachen Lärmschutz dringend nachgebessert werden. Hier werden in Kürze rund 4000 Menschen wohnen, die aktuell stark durch den Lärm der A 9 eingeschränkt sind. Insbesondere die geplanten Kinder- und Jugendeinrichtungen, die von der Stadt direkt an der A 9 geplant wurden sind vom Lärm extrem betroffen.</p> <p>Es wird dringend um Nachbesserung und deutliche Reduzierung der Lärmbelastung gebeten. Es ist dringend angezeigt einen durchlaufenden Lärmschutz von Freimann bis zum Mittleren Ring aufzubauen und vor allem die Hochhäuser als Lärmreflektoren in die Bewertung mit einzubeziehen. Beispielsweise reflektiert der „Osramturm“ den Lärm direkt zum Quartier hin. Solche Bauwerke sehen nicht nur fürchterlich aus, sondern mindern die Wohnqualität spürbar.</p> <p>Der vor kurzem erbaute Lärmschutz an der A 9 erfüllt in keinster Weise dem persönlichen Anspruch der Einwanderin. In der Fritz-Winter-Straße hört man andauernd das Autobahngeräusch. Dieser ständige Geräuschpegel ist auf lange Sicht nicht auszuhalten. Es wird um Weiterentwicklung des Lärmaktionsplan-Entwurfs gebeten. Vor allem sind lärmindernde Maßnahmen zum Schutz der neuen Bewohner des Domagkparcs umzusetzen.</p> <p>Es kann städtebaulich nicht gewollt sein, dass Wohnanlagen [hier: Domagkpark] genehmigt werden, wo Bewohner dann unter einem solchen Lärm leiden müssen.</p> <p>Nach dem 6-spurigen-Ausbau wird das noch schlimmer werden.</p> <p>Der Domagkpark steht für autoreduziertes Wohnen.</p> <p>Es wird gebeten sich dafür einzusetzen, dass entlang der A 9 ein wirksamer Lärmschutz gebaut wird, der auch die oberen Stockwerke entlastet.</p>
--	--	---



		<p>Es wurde festgestellt, dass die Autobahn am Domagkpark laut zu hören ist. Es hieß immer, es wird ja noch eine Lärmschutzmauer gebaut. Diese wurde nun fertiggestellt. Auf die Geräuschvermeidung hat sie eigentlich keine/wenige Auswirkungen. Gibt es weitere Möglichkeiten die Lärmbelastung zu vermindern? Z. B. eine Tempodrosselung, eine längere und höhere Lärmschutzmauer etc.?</p> <p>Die gerade errichtete Lärmschutzwand hat keine wesentliche Besserung gebracht. Der Lärmpegel stellt je nach Windrichtung immer noch ein ganz erhebliches „Grundrauschen“ dar.</p> <p>Der Lärm der nahen Autobahn ist im Domagkpark doch viel stärker zu hören als gehofft. Die Qualität des Wohnens ist dadurch stark eingeschränkt. Es wird dringend darum gebeten weitere Maßnahmen, wie z. B. ein Tempolimit auf 60 km/h oder eine höhere/stärker gebogene Lärmschutzwand, wie sie auch weiter nördlich Richtung Fröttmaning zu finden ist, zu ergreifen.</p> <p>Es war bekannt, dass die Autobahn A 9 nicht weit vom Domagkpark entfernt ist. Jedoch wurde große Hoffnung in die sich damals in Planung befindlichen Lärmschutzmaßnahmen gesetzt, dass der Lärm erträglicher werden würde. Inzwischen sind die Maßnahmen umgesetzt. Es wurde allerdings festgestellt, dass die Lärmbelästigung durch die Autobahn immer noch erheblich ist und die Lebensqualität dadurch sehr eingeschränkt wird. Es wird eindringlich gebeten, weitere Maßnahmen zu ergreifen, um die künftigen Bewohner des Domagk Parks vor dem Autobahnlärm und seinen Konsequenzen für die Gesundheit zu schützen.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass die Architekten, der Bauträger, die künftigen Nachbarn und Genossen der Wagnis e. G. abgewiegt haben: Der Verkehrslärm der A 9 werde schon nicht so schlimm. Es werde nur eine Art „Grundrauschen“ schwach zu vernehmen sein. Es werde eine 4 m hohe Lärmschutzmauer gebaut. Es werde alles schon nicht so schlimm. Die Wohnung im 4. Stock ist dem Lärm voll und ganz ausgesetzt. Der Lärm geht ungehemmt über die Lärmschutzmauer hinweg. Wenn der Wind aus Osten oder Nordosten kommt, hat man das Gefühl an der Autobahn zu stehen. Der Balkon ist so gut wie nicht nutzbar. Es wird gebeten über eine Tempo-Minderung nachzudenken. Momentan sind auf der A 9 auf Höhe der Fritz-Winter-Straße 80 km/h erlaubt. Eine Geschwindigkeitsdrosselung bis zum Mittleren Ring auf 50 km/h (max. 55 km/h) würde mit einer immensen Minimierung der Lärmbelästigung einhergehen.</p> <p>Der Lärm der von der Autobahn kommt ist trotz der bisherigen baulichen Maßnahmen in den oberen Stockwerken des „Domagk Parks“ auch an den Wochenenden sehr laut und äußerst unangenehm wahrzunehmen.</p> <p>Der Lärmpegel an der Fritz-Winter-Straße ist trotz Schallschutzwand unerträglich. Die vorhandene</p>
--	--	---

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

		<p>Schallschutzwand ist nicht ausreichend. Die Bewohner des Domagkpark in ihrem Alltag beeinträchtigt. Es wird gebeten, diesem Lärm Abhilfe zu schaffen.</p>
		<p>Die Lärmbelästigung im Domagkpark ist gravierend. Es wird darauf gesetzt, dass dieses Lärmproblem gelöst wird.</p>
		<p>Trotz der errichteten Schallschutzwand ist die Autobahn sehr laut. Werden in Zukunft noch weitere Maßnahmen diesbezüglich getroffen?</p>
		<p>Die bereits ergriffenen Lärmschutzmaßnahmen entlang der angrenzenden Autobahn A 9 sind bei weitem nicht ausreichend, um das Wohngebiet Domagkpark vor Verkehrslärm zu schützen. Es wird eindringlich darum gebeten, schnell weitere Maßnahmen zum Schutz der Anwohner vorzusehen.</p>
		<p>Der massive Lärm, insbesondere der Reifengeräusche bei Regen, von der Autobahn her ist auffallend. Es ist bereits eine kleine „Schallschutzwand“ aus Steinen errichtet worden, doch das reicht offenbar nicht aus. Es ist einfach laut, sobald man nach außen tritt. Das Lärmproblem betrifft neben dem Haus Asien auch andere Häuser des wagnisART-Projekts.</p>
		<p>Trotz der kürzlich errichteten Lärmschutzmauer am Domagkpark hört man die Autobahn A 9 intensiv. Es wird befürchtet, dass es bei einem 6-spurigen Ausbau der Autobahn der Lärm weiter zunimmt. Es wird darum gebeten im Rahmen des Lärmaktionsplans die Lärmschutzeinrichtungen dort großzügig zu erweitern.</p>
		<p>Der Lärmpegel in der Wohnanlage „Domagkpark“ ist erheblich. Es wird darum gebeten alle zur Verfügung stehenden Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms zu ergreifen. Falls im Moment diesbezüglich keine Möglichkeiten bestehen, wird darum gebeten die Behebung oder wenigstens die Reduzierung des Lärmproblems am Domagkpark weiter im Auge zu behalten.</p>
		<p>Der Verkehrslärm ist eindrucksvoller als je erwartet. Es wird darum gebeten den bestmöglichen Lärmschutz zu realisieren. Lärm macht krank – wie inzwischen allseits bekannt.</p>
		<p>Die Autobahn A 9 wird trotz der kürzlich errichteten Schallschutzwand aus Gabionen als sehr laut empfunden. Es kann kein Unterschied zu vorher festgestellt werden. Letztes Mal kam der Verkehrslärm stark von Nordosten, wo die Lärmschutzwand aufhört. Die Häuser haben fünf Stockwerke (inklusive Erdgeschoss). Es ist als wenn der Schall nach oben stärker wird. Es wäre begrüßenswert, wenn weitere Maßnahmen zur Lärmreduzierung ergriffen werden. Sei es über einen anderen Fahrbahnbelag, eine andere Geschwindigkeitsregelung, eine längere, höhere Lärmschutzwand etc.</p>
		<p>Die Lärmbelästigung durch die Autobahn ist je nach Luftverhältnissen teilweise sehr stark. Es wird darum gebeten, sich um die Sache zu kümmern und – falls möglich – Vorkehrungen zu treffen, die die Anwohner vor diesem Lärm schützen.</p>

	<p>Obwohl am Domagkareal eine Lärmschutzmauer zur A 9 besteht, ist die Lärmbelastung nicht unerheblich. Sind weitere Lärmschutzmaßnahmen an dieser Stelle in Planung?</p> <p>Der Lärm von der angrenzenden Autobahn A 9 ist auffallend. Es wurde bei den Planungen gesagt, dass eine Lärmschutzwand erstellt werden würde. Bis jetzt ist noch nicht aufgefallen, dass das geschieht. Es wird darum gebeten, bei den Planungen den Bereich südlich des Frankfurter Rings zu berücksichtigen. Dass Lärm gesundheitsschädlich ist, ist ja bekannt.</p> <p>Die Einwenderin ist Bewohnerin des Domagkparcs in München.</p> <p>Es wird dringend darum gebeten Maßnahmen in die Wege zu leiten, um den Lärmschutz an der Fritz-Winter-Straße zu verbessern.</p> <p>Bei der Belegung der Wohnung wurde davon ausgegangen, dass die zu errichtende Schallschutzwand zum Schutz des Domagkparcs vor Lärmeinwirkungen durch die Autobahn A 9 so aussehen wird, wie die Lärmschutzeinrichtung weiter nördlich. Die zwischenzeitlich errichtete (nicht sehr hohe) Stein-Schallschutzwand zeigt (zumindest auf dem Grundstück des Einwenders) keine wirkliche Auswirkung auf den Schall. Bleibt es bei dieser Art von Schallschutz oder wird es da noch eine bessere Lösung geben?</p> <p>Der Autolärm von der Autobahn A 9 ist deutlich hörbar und wird als störender und lauter unangenehmer Dauergeräuschpegel wahrgenommen. Dies ist nicht nur an exponierten Stellen (begehbare Dach), sondern überall auf dem Gelände, auch an den vermeintlich geschützten Bereichen (z. B. hinter Hausecken, „im Windschatten“) der Fall. Die Wahrnehmungen werden durch die Verkehrszahlen (Kapitel 2.2) und durch die Lärmstatistiken (Kapitel 5.2) im Lärmaktionsplan-Entwurf bestätigt.</p> <p>In Anbetracht der Tatsache, dass das Viertel ein ausgewiesenes Wohnviertel mit Kinderspielplätzen, Freizeiteinrichtungen und Grünzonen ist, das ca. 5000 Bewohner beherbergen wird, ist dies nicht hinnehmbar. Es wird deshalb gefordert, weitere effektive Lärmschutzmaßnahmen zu planen und durchzuführen, um den Autolärm der Autobahn von der Wohnanlage „Domagkpark“ abzuschirmen.</p> <p>Eine Vorstellung der konkreten Maßnahmen im Bereich des Domagkparcs wird für den Dialog mit dem Bürger als hilfreich empfunden.</p> <p>Die Wohnanlage „Domagkpark“ ist erst in den letzten Jahren und somit nach dem Bau der A 9 entstanden. Zuständig für die Ausweisung und Änderung von Baugebieten an bestehenden Straßen im Rahmen der Bauleitplanung ist die Landeshauptstadt München.</p> <p>Bei der Ausweisung und Änderung von Baugebieten an bestehenden Straßen im Rahmen der Bauleitplanung ist gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 6 und § 9 Abs. 1 Nr. 24 Baugesetzbuch (BauGB) der Schutz vor erheblichen</p>
--	---

	<p>Verkehrslärmeinwirkungen sicherzustellen. Zudem ist ein vorbeugender Schallschutz anzustreben. Hierzu wird die DIN 18005-1 (Schallschutz im Städtebau Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung) zur Anwendung empfohlen. Für die Beurteilung sind die im Beiblatt 1 zur DIN 18005-1 genannten Orientierungswerte heranzuziehen. Diese sind aus der Sicht des Schallschutzes im Städtebau erwünschte Zielwerte, jedoch keine Grenzwerte. (siehe Kapitel 4.3.2.1)</p> <p>Nach Angaben der Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung ist der Bebauungsplan Nr. 1943b „Frankfurter Ring (südlich), A 9 Berlin – München (westlich) und Domagkstraße (nördlich) – ehemalige Funkkaserne –“ am 30.08.2011 in Kraft getreten. Bei der Erstellung des Bebauungsplans wurde im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung der Lärm und insbesondere der Verkehrslärm der A 9 berücksichtigt und ein entsprechendes Gutachten erstellt. Dabei wurden umfangreiche Maßnahmen vorgeschlagen und im Bebauungsplan festgesetzt. Dadurch wurde dafür Sorge getragen, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gesichert sind. Weitergehende Lärmschutzmaßnahmen sind nicht vorgesehen. Allerdings kann solange zwar die festgesetzte Lärmschutzwand entlang der A 9 fertiggestellt ist, jedoch noch nicht die komplette Quartiersbebauung, nicht ausgeschlossen werden, dass noch Verkehrslärm der A 9 über offene Bereiche eindringen könnte.</p> <p>Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen.</p> <p>In Fahrtrichtung München sind aus Gründen des Lärmschutzes Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 100 km/h von km 525,830 bis km 526,240 und auf 80 km/h von km 526,240 bis km 527,800 angeordnet. Im Anschluss daran wird die Geschwindigkeit ab km 527,800 aus Gründen der Verkehrssicherheit auf 80 km/h über 60 km/h ab km 529,150 auf 40 km/h ab km 529,765 bis zum Autobahnende bei km 529,806 begrenzt.</p> <p>In Fahrtrichtung Nürnberg ist die Geschwindigkeit vom Autobahnbeginn bei km 530,020 bis km 529,720 auf 40 km/h und von km 529,720 bis km 527,580 auf 80 km/h aus Gründen der Verkehrssicherheit begrenzt. Von km 527,580 bis km 526,020 ist aus Gründen des Lärmschutzes eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h angeordnet. (siehe Kapitel 2.3 und Anhang A 3)</p> <p>Die Autobahndirektion Südbayern überprüft momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die</p>
--	--

		<p>Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)</p> <p>Der 6-streifige Ausbau der A 9 zwischen der Anschlussstelle (AS) München-Frankfurter Ring und der AS München-Schwabing ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2030 im vordringlichen Bedarf eingestuft (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – A 9, Tabelle 41). Es wurde ein bestandsorientierter, symmetrischer Ausbau zu Grunde gelegt. Dieses Vorhaben löst dem Grunde nach Anspruch auf Lärmschutz nach den Kriterien der Lärmvorsorge aus.</p>
32	5	<p>Entlang der A 9 sollen auf Höhe „Alte Heide“ (Grüneckerstraße/Fröttmaninger Straße) die Lärmschutzwände verlängert und erhöht werden. Es wird dringend darum gebeten bzw. beantragt, dass auch auf der Westseite der Autobahn zum Schutz der Parkstadt Schwabing (Walter-Gropius-Straße) Lärmschutzwände gebaut werden.</p> <p>Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Höhere und längere Lärmschutzwände auf der Ostseite reflektieren den Schall mehr als die bisherigen Wände.</li> <li>• Es existieren zwar zwei Reihen Bürogebäude als Lärmschutz zwischen Autobahn und Wohnbebauung in der Parkstadt Schwabing. Zwischen den beiden Bürogebäudereihen liegt aber die zentrale Grünfläche der Parkstadt, die für die dann ca. 5000 Bewohner der Parkstadt die wichtigste Erholungsfläche darstellt. Ohne zusätzlichen Lärmschutz ist in dem Park aber keine Erholung möglich.</li> </ul> <p>Die „Parkstadt Schwabing“ ist erst in den letzten Jahren und somit nach dem Bau der A 9 entstanden. Zuständig für die Ausweisung und Änderung von Baugebieten an bestehenden Straßen im Rahmen der Bauleitplanung ist die Landeshauptstadt München.</p> <p>Bei der Ausweisung und Änderung von Baugebieten an bestehenden Straßen im Rahmen der Bauleitplanung ist gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 6 und § 9 Abs. 1 Nr. 24 Baugesetzbuch (BauGB) der Schutz vor erheblichen Verkehrslärmeinwirkungen sicherzustellen. Zudem ist ein vorbeugender Schallschutz anzustreben. Hierzu wird die DIN 18005-1 (Schallschutz im Städtebau Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung) zur Anwendung empfohlen. Für die Beurteilung sind die im Beiblatt 1 zur DIN 18005-1 genannten Orientierungswerte heranzuziehen. Diese sind aus der Sicht des Schallschutzes im Städtebau erwünschte Zielwerte, jedoch keine Grenzwerte.</p>

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

		<p>(siehe Kapitel 4.3.2.1)</p> <p>Anmerkungen der Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung zum Bebauungsplan Nr. 1781: Zum Bereich der Parkstadt Schwabing besteht der Bebauungsplan Nr. 1781, welcher am 10.12.1999 in Kraft trat. Bei der Erstellung des Bebauungsplans wurden der Lärm und insbesondere der Verkehrslärm der A 9 berücksichtigt. Dabei wurde dafür Sorge getragen, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gesichert sind. Soweit bis vor kurzem noch Verkehrslärm der A 9 teils ungehindert in die Parkstadt Schwabing eindringen konnte, dürfte demgegenüber durch die nunmehr vervollständigte Lärmschutzbebauung entlang der Autobahn, durch die Bebauung im Kerngebiet MK 8, eine Verbesserung eingetreten sein.</p>
33	1	<p>Dem Lärmaktionsplan-Entwurf ist zu entnehmen, dass selbst beim Ausbau der A 9 auf sechs Spuren noch immer keine Lärmschutzwände für die Parkstadt Schwabing geplant sind. Das ist völlig inakzeptabel. Hier sind Lärmschutzwände dringend nötig.</p> <p>Die Messungen, auf die sich die Aussagen im Plan stützen, sind zumindest für die Parkstadt eindeutig veraltet. Die Lärmbelastung im Park an der Oskar-Schlemmer-Straße macht Erholung oder Entspannung dort unmöglich. Auch reicht der Lärm bis in die Wohngebiete hinein. Hinter den beiden Lärmriegeln ist Schlafen mit offenem Fenster nicht möglich. Am Tag müssen die Fenster nach Osten sowieso geschlossen bleiben. Vor allem zu staufreien Zeiten (Wochenende, Nacht) ist die Belastung viel zu hoch: große Motoren, Lasterhupen, Motorräder, Vollgas, maximale Beschleunigung ... und mit sechs Fahrspuren wird der Lärm noch schlimmer.</p> <p>Es wird dringend dazu aufgefordert, spätestens im Zuge des Ausbaus entlang der Walter-Gropius-Straße hohe und durchgängige Lärmschutzwände zu errichten, die das Viertel endlich vor dem Autobahnlärm schützen. Zudem wird gefordert, die zulässige Geschwindigkeit bis zum Frankfurter Ring auf 60 km/h zu senken.</p> <p>Da die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h jetzt schon nicht eingehalten wird und vielmehr die meisten Fahrzeuge so fahren, wie es gerade noch geht, werden auch fest installierte Geschwindigkeitskontrollen von der Domagkbrücke herab gefordert. Nur so kann in diesem Abschnitt eine Geschwindigkeitsbeschränkung Sinn machen.</p> <p>Die „Parkstadt Schwabing“ ist erst in den letzten Jahren und somit nach dem Bau der A 9 entstanden. Zuständig für die Ausweisung und Änderung von Baugebieten an bestehenden Straßen im Rahmen der Bauleitplanung ist die Landeshauptstadt München.</p> <p>Bei der Ausweisung und Änderung von Baugebieten an bestehenden Straßen im Rahmen der Bauleitplanung ist gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 6 und § 9 Abs. 1 Nr. 24 Baugesetzbuch (BauGB) der Schutz vor erheblichen Verkehrslärmeinwirkungen sicherzustellen. Zudem ist ein vorbeugender Schallschutz anzustreben. Hierzu wird die</p>

	<p>DIN 18005-1 (Schallschutz im Städtebau Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung) zur Anwendung empfohlen. Für die Beurteilung sind die im Beiblatt 1 zur DIN 18005-1 genannten Orientierungswerte heranzuziehen. Diese sind aus der Sicht des Schallschutzes im Städtebau erwünschte Zielwerte, jedoch keine Grenzwerte. (siehe Kapitel 4.3.2.1)</p> <p>Anmerkungen der Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung zum Bebauungsplan Nr. 1781: Zum Bereich der Parkstadt Schwabing besteht der Bebauungsplan Nr. 1781, welcher am 10.12.1999 in Kraft trat. Bei der Erstellung des Bebauungsplans wurden der Lärm und insbesondere der Verkehrslärm der A 9 berücksichtigt. Dabei wurde dafür Sorge getragen, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gesichert sind. Soweit bis vor kurzem noch Verkehrslärm der A 9 teils ungehindert in die Parkstadt Schwabing eindringen konnte, dürfte demgegenüber durch die nunmehr vervollständigte Lärmschutzbebauung entlang der Autobahn, durch die Bebauung im Kerngebiet MK 8, eine Verbesserung eingetreten sein.</p> <p>Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen.</p> <p>In Fahrtrichtung München sind aus Gründen des Lärmschutzes Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 100 km/h von km 525,830 bis km 526,240 und auf 80 km/h von km 526,240 bis km 527,800 angeordnet. Im Anschluss daran wird die Geschwindigkeit ab km 527,800 aus Gründen der Verkehrssicherheit auf 80 km/h über 60 km/h ab km 529,150 auf 40 km/h ab km 529,765 bis zum Autobahnende bei km 529,806 begrenzt.</p> <p>In Fahrtrichtung Nürnberg ist die Geschwindigkeit vom Autobahnbeginn bei km 530,020 bis km 529,720 auf 40 km/h und von km 529,720 bis km 527,580 auf 80 km/h aus Gründen der Verkehrssicherheit begrenzt. Von km 527,580 bis km 526,020 ist aus Gründen des Lärmschutzes eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h angeordnet. (siehe Kapitel 2.3 und Anhang A 3)</p> <p>Die Autobahndirektion Südbayern überprüft momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste</p>
--	--

	<p>Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)</p> <p>Die Kontrolle der Geschwindigkeitseinhaltung liegt im Zuständigkeitsbereich der Polizei. Auch die Regierung von Oberbayern hat keinen Einfluss auf polizeiliche Verkehrsüberwachungsmaßnahmen. Die Polizeipräsidien München, Oberbayern Nord und Oberbayern Süd wurden allerdings entsprechend informiert und im Hinblick auf die Einhaltung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen gebeten, im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit, zu prüfen, inwieweit eine Verkehrsüberwachung verstärkt durchgeführt werden kann.</p> <p>Der 6-streifige Ausbau der A 9 zwischen der Anschlussstelle (AS) München-Frankfurter Ring und der AS München-Schwabing ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2030 im vordringlichen Bedarf eingestuft (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – A 9, Tabelle 41). Es wurde ein bestandsorientierter, symmetrischer Ausbau zu Grunde gelegt. Dieses Vorhaben löst dem Grunde nach Anspruch auf Lärmschutz nach den Kriterien der Lärmvorsorge aus.</p> <p>Abschließend wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Lärmaktionsplanung bzw. Lärmkartierung die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr bis zur Einführung harmonisierter europäischer Regelungen nach der Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) berechnet wird. Eine Ermittlung des Lärms durch Messungen ist nach der 34. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verordnung über die Lärmkartierung) nicht vorgesehen.</p>
--	---



Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

---

<b>A 92</b>		
<b>Nr.</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Forderung/Anregung</b>
		<b>Bewertung</b>
-	-	Bezogen auf die A 92 wurden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung keine Forderungen/Anregungen hervorgebracht.
		-

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

A 94		
Nr.	Anzahl	Forderung/Anregung
		Bewertung
1  <i>Bürger- schreiben</i>	1	<p>Der Münchner Osten – bislang immer als das „Stiefkind“ in der Stadtpolitik behandelt – und damit seine Bewohner stehen in kommenden Jahren vor vielfältigen Herausforderungen. Die in München bekanntlich große Wohnungsnot soll insbesondere durch Neubauten östlich der S 8 abgedämpft werden, da hier die letzten größeren unbebauten Flächen auf dem Stadtgebiet vorhanden sind. Dies wird perspektivisch zu einem deutlichen Anstieg des Individualverkehrs führen, da eine schienengebundene Erschließung dieser Neubaugebiete bislang noch völlig ungeklärt ist. Und das, obwohl schon vor 30 Jahren sowohl der U 4-Ausbau als auch die Untertunnelung der S 8 von Seiten der Stadt versprochen wurden. Als wäre dies nicht schon allein Grund genug, den Bewohnern in Zamdorf, Denning und Riem Entlastung zu bieten, wird der mittlerweile beschlossene Ausbau der A 94 den Automobilverkehr aus dem Osten Richtung Stadt zusätzlich noch verstärken.</p> <p>Es wird daher appelliert, die Sorgen der Bewohner nahe der A 94 ernst zu nehmen und ein entsprechendes Schallschutzprogramm zu entwickeln. Wenn in ein paar Jahren die Bavaria Towers das neue Highlight und östliches Eingangstor in die Stadt werden sollen, sollten die Bürger, die dort täglich leben, wohnen und schlafen nicht vergessen werden.</p> <p><b>Städtebauliche Entwicklung im Münchner Nordosten</b> Anmerkungen der Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung zur städtebaulichen Entwicklung im Münchner Nordosten: Die Planung für die städtebauliche Entwicklung im Münchner Nordosten befindet sich noch in einem sehr frühen Stadium. Aktuell wird hierfür ein integriertes Strukturkonzept erarbeitet, das dann nach Beschluss durch den Stadtrat die Grundlage für die weiteren planerischen Schritte, wie Wettbewerbe und Bauleitpläne, sein wird. Bei der Erarbeitung des integrierten Strukturkonzeptes sind unterschiedliche Fachplanungsbüros beauftragt worden. Hierbei stehen die Stadt- und Landschaftsplanerinnen und -planer in einem engen Austausch mit den Fachlosen des Verkehrs und des Immissionsschutzes. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass die städtebauliche Entwicklung der unterschiedlichen Quartiere im Münchner Nordosten das konkrete Ziel hat ÖPNV-affine Strukturen zu schaffen und damit die Verkehrsmittel des Umweltverbands zu stärken, um weitere Belastungen im motorisierten Individualverkehr (MIV) so gering wie möglich zu halten. Neben der intensiven planerischen Auseinandersetzung mit dem Gebiet Münchner Nordosten wird das Projekt</p>

	<p>durch ein weiteres externes Büro für die Öffentlichkeitsarbeit begleitet. Über unterschiedliche Formate haben die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit sich aktiv in die Planung einzubringen.</p> <p><b>Errichtung eines aktiven Lärmschutzes</b></p> <p>Der Anspruch auf Lärmschutz richtet sich nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) sowie nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und kann in die Bereiche Lärmvorsorge und Lärmsanierung eingeteilt werden. Lärmvorsorge ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen vorzusehen.</p> <p>Die Errichtung eines aktiven Lärmschutzes kann an bestehenden Verkehrswegen nur im Rahmen der Lärmsanierung erfolgen.</p> <p>Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung durch den Baulastträger an bestehenden Straßen und kann auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Hierzu muss eine Überschreitung der Grenzwerte durch die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) errechnenden Lärmpegel am betroffenen Immissionsort vorliegen. Diese Grenzwerte sind im Vergleich zur „Lärmvorsorge“ deutlich höher angesetzt und liegen laut VLärmSchR 97 für Wohngebiete bei 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts. Nach Aussage der Autobahndirektion Südbayern werden an der A 94 an insgesamt 14 Gebäuden die Lärmsanierungsgrenzwerte der VLärmSchR 97 für die Tag- und/oder Nachtzeit überschritten. Von Seiten der Autobahndirektion Südbayern sind allerdings keine Lärmsanierungsmaßnahmen geplant, da von den 14 Gebäuden 9 innerhalb des Bebauungsplans Nr. 44 „Eggenfeldener Straße, Lüderitzstraße, Eylauer Straße, Bahnlinie München-Ismaning und Rappelhofstraße“ vom 20.06.1983 liegen (siehe Kapitel 6.2.3.3). Bei der Aufstellung dieses Bebauungsplans wurde durch die Landeshauptstadt München die Autobahnnähe (A 94 ist seit 01.08.1982 von München-Steinhausen bis Autobahnkreuz (AK) München-Ost unter Verkehr) des Wohngebiets berücksichtigt und geschlossene Bebauung, Wohnraumorientierung und maximal zulässige Innenpegel festgesetzt. Für die übrigen 5 Gebäude, an denen die Lärmsanierungsgrenzwerte überschritten werden, werden erst im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus Lärmschutzmaßnahmen ergriffen (siehe unten).</p> <p>Der betrachtete Streckenabschnitt ist Teil des geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 94 zwischen der Anschlussstelle München-Steinhausen bis Anschlussstelle Feldkirchen-West. Dieser ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf zur Engpassbeseitigung enthalten. Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus werden Lärmschutzansprüche und -maßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge geprüft und gegebenenfalls vorgesehen. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 42)</p>
--	--

		<p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass die Autobahndirektion auf Antrag von Bürgern prüft, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms durch die bestehende Autobahn die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (vgl. Maßnahme G1 – alle Bundesautobahnen). Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst.</p> <p><b>Geschwindigkeitsbegrenzungen</b> Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen.</p> <p>Auf der A 94 existieren bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrtrichtung Passau: <ul style="list-style-type: none"> <li>- von BAB-Beginn bis km 1,700: stufenweise Anhebung auf 120 km/h</li> <li>- von km 1,700 bis km 5,100: 100 km/h nachts (22:00 – 06:00 Uhr)</li> </ul> </li> <li>• Fahrtrichtung München: <ul style="list-style-type: none"> <li>- von km 5,600 bis km 2,010: 100 km/h nachts (22:00 – 06:00 Uhr)</li> <li>- ab km 2,010 bis BAB-Ende: Geschwindigkeitstrichter tags (06:00 – 22:00 Uhr) von 120 – 60 km/h und nachts (22:00 – 06:00 Uhr) von 100 – 60 km/h – Verkehrssicherheit</li> </ul> </li> </ul> <p>Die Autobahndirektion Südbayern überprüft momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)</p>
2 <i>Bürger-</i>	1	<p>Die Einwender sind Anlieger der Bundesautobahn A 94 in München-Zamdorf.</p> <p>In der Stellungnahme werden folgende Punkte angesprochen:</p>

<p><i>schreiben</i></p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zusätzlich zur Autobahn A 94 auch Lärmbelastung durch vorbeifahrende Güterzüge.</li> <li>• Speziell Motorradfahrer halten sich nicht an die viel zu hoch bemessene und niemals kontrollierte Geschwindigkeitsbegrenzung. Eine Nutzung der Terrasse ist wegen dem Autobahnlärm nicht möglich.</li> <li>• Der Münchner Osten ist zum Neubaugebiet schlechthin geworden (Baumkirchen Mitte, Bavaria Towers, Erschließung des Neubaugebiets entlang der S 8 und der Trabrennbahn usw.). Dies wird zu einer nochmaligen Zunahme des Pkw-Verkehrs und damit einhergehend zu einer Erhöhung der Lärmbetroffenenanzahlen führen. Zudem hat auch der Lkw-Verkehr zugenommen.</li> </ul> <p>Es werden Maßnahmen zur Lärminderung für den Beginn der A 94 gefordert, wie z. B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schallschutzwand</li> <li>• Flüsterasphalt</li> <li>• Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h mit Kontrolle</li> </ul> <p>Zu den im Bürgerschreiben angesprochenen Punkten wird wie folgt Stellung genommen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Summepegelbildung (Verkehrslärm durch die Autobahn und Lärm durch den Schienenverkehr): Aus lärmschutzfachlicher Sicht ist die Forderung nach einer Zugrundelegung des Summenpegels aus Straßen- und Schienenverkehrslärm nachvollziehbar. Es ist jedoch bundesweit gängige Praxis, die verschiedenen Lärmquellen getrennt zu berechnen und getrennt für jede Lärmquelle einen Lärmaktionsplan zu erstellen. Zudem fehlen noch wissenschaftliche Grundlagen für eine Gesamtberechnung verschiedener Lärmquellen. Die getrennte Berechnung der Lärmquellen ergibt sich aus § 4 Abs. 2 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV). Hier ist festgelegt, dass Lärmkarten für den Straßenverkehrslärm, Eisenbahnlärm, Fluglärm und Industrie- und Gewerbelärm jeweils getrennt zu erstellen und ihre Immissionen je gesondert darzustellen sind. Weiter ist gemäß § 4 Abs. 5 der 34. BImSchV die Zahl der in ihren Wohnungen durch Umgebungslärm belasteten Menschen separat für jede Lärmart anzugeben. Eine Lärmkarte zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung ist in der 34. BImSchV nicht gefordert. Auch bei der Festlegung von Maßnahmen zur Lärminderung schreibt der Gesetzgeber eine Summepegelbildung der Lärmpegel verschiedener Lärmquellen nicht vor. Für die Lärmaktionsplanung bzw. für die Planung und Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen sind je nach Lärmart unterschiedliche Behörden zuständig. Zwar sieht § 47d Abs. 1 Satz 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz eine Berücksichtigung</li> </ul>
-------------------------	--	--

		<p>der Belastung durch mehrere Quellen vor, allerdings erfolgt die Festlegung von Maßnahmen in den Lärmaktionsplänen nach nationalem Recht, das i. d. R. eine getrennte Bewertung der Lärmarten vorsieht. Zum Vorbringen bzgl. „Bahnlärm“ wird deshalb auf die Lärmaktionsplanung des hierfür (seit 01.01.2015) zuständigen Eisenbahn-Bundesamts verwiesen (vgl. § 47e Abs. 4 BImSchG).</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Die Kontrolle der Geschwindigkeitseinhaltung liegt im Zuständigkeitsbereich der Polizei. Diese entscheidet in Ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich über die Durchführung von Verkehrsüberwachungen. Hierauf hat die Autobahndirektion Südbayern, ausgenommen bei Maßnahmen im Rahmen der Unfallkommission bei Unfallhäufungsstellen, keinen Einfluss. Auch die Regierung von Oberbayern hat keinen Einfluss auf polizeiliche Verkehrsüberwachungsmaßnahmen. Die Polizeipräsidien München, Oberbayern Nord und Oberbayern Süd wurden allerdings entsprechend informiert und im Hinblick auf die Einhaltung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen gebeten, im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit, zu prüfen, inwieweit eine Verkehrsüberwachung verstärkt durchgeführt werden kann.</li><li>• Zur städtebaulichen Entwicklung im Münchner Nordosten merkt die Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung Folgendes an: Die Planung für die städtebauliche Entwicklung im Münchner Nordosten befindet sich noch in einem sehr frühen Stadium. Aktuell wird hierfür ein integriertes Strukturkonzept erarbeitet, das dann nach Beschluss durch den Stadtrat die Grundlage für die weiteren planerischen Schritte, wie Wettbewerbe und Bauleitpläne, sein wird. Bei der Erarbeitung des integrierten Strukturkonzeptes sind unterschiedliche Fachplanungsbüros beauftragt worden. Hierbei stehen die Stadt- und Landschaftsplanerinnen und -planer in einem engen Austausch mit den Fachlosen des Verkehrs und des Immissionsschutzes. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass die städtebauliche Entwicklung der unterschiedlichen Quartiere im Münchner Nordosten das konkrete Ziel hat ÖPNV-affine Strukturen zu schaffen und damit die Verkehrsmittel des Umweltverbands zu stärken, um weitere Belastungen im motorisierten Individualverkehr (MIV) so gering wie möglich zu halten. Neben der intensiven planerischen Auseinandersetzung mit dem Gebiet Münchner Nordosten wird das Projekt durch ein weiteres externes Büro für die Öffentlichkeitsarbeit begleitet. Über unterschiedliche Formate haben die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit sich aktiv in die Planung einzubringen.</li></ul> <p>Zu den geforderten Maßnahmen zur Lärminderung für die A 94 wird wie folgt Stellung genommen:</p>
--	--	---

		<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Errichtung eines aktiven Lärmschutzes bzw. Fahrbahnsanierung mit Flüsterasphalt</b> Der Anspruch auf Lärmschutz richtet sich nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) sowie nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und kann in die Bereiche Lärmvorsorge und Lärmsanierung eingeteilt werden. Lärmvorsorge ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen vorzusehen. Die Errichtung eines aktiven Lärmschutzes kann an bestehenden Verkehrswegen nur im Rahmen der Lärmsanierung erfolgen. Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung durch den Baulastträger an bestehenden Straßen und kann auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Hierzu muss eine Überschreitung der Grenzwerte durch die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) errechnenden Lärmpegel am betroffenen Immissionsort vorliegen. Diese Grenzwerte sind im Vergleich zur „Lärmvorsorge“ deutlich höher angesetzt und liegen laut VLärmSchR 97 für Wohngebiete bei 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts. Nach Aussage der Autobahndirektion Südbayern werden an der A 94 an insgesamt 14 Gebäuden die Lärmsanierungsgrenzwerte der VLärmSchR 97 für die Tag- und/oder Nachtzeit überschritten. Von Seiten der Autobahndirektion Südbayern sind allerdings keine Lärmsanierungsmaßnahmen geplant, da von den 14 Gebäuden 9 innerhalb des Bebauungsplans Nr. 44 „Eggenfeldener Straße, Lüderitzstraße, Eylauer Straße, Bahnlinie München-Ismaning und Rappelhofstraße“ vom 20.06.1983 liegen (siehe Kapitel 6.2.3.3). Bei der Aufstellung dieses Bebauungsplans wurde durch die Landeshauptstadt München die Autobahnnähe (A 94 ist seit 01.08.1982 von München-Steinhausen bis Autobahnkreuz (AK) München-Ost unter Verkehr) des Wohngebiets berücksichtigt und geschlossene Bebauung, Wohnraumorientierung und maximal zulässige Innenpegel festgesetzt. Für die übrigen 5 Gebäude, an denen die Lärmsanierungsgrenzwerte überschritten werden, werden erst im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus Lärmschutzmaßnahmen ergriffen (siehe unten). Eine Fahrbahnsanierung mit einem neuen lärm mindernden Fahrbahnbelag stellt keine wesentliche Änderung der bestehenden Substanz der Straße dar. Die Sanierung kann daher nur im Zuge der Lärmsanierung erfolgen. Eine durchgehende Sanierung der Fahrbahn mit einem lärm mindernden offenporigen Asphalt würde einen grundhaften Ausbau der bestehenden Straße zur Folge haben. Im Rahmen der Lärmsanierung ist dies wirtschaftlich nicht darstellbar. Der betrachtete Streckenabschnitt ist Teil des geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 94 zwischen der Anschlussstelle München-Steinhausen bis Anschlussstelle Feldkirchen-West. Dieser ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf zur Engpassbeseitigung enthalten. Im Zuge des 6-streifigen</li></ul>
--	--	---

		<p>Ausbau werden Lärmschutzansprüche und -maßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge geprüft und gegebenenfalls vorgesehen. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 42)</p> <p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass die Autobahndirektion auf Antrag von Bürgern prüft, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms durch die bestehende Autobahn die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (vgl. Maßnahme G1 – alle Bundesautobahnen). Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h im Bereich Zamdorf/Daglfing/Riem mit Überwachung</b> Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen. Im genannten Bereich existieren bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen. In Fahrtrichtung Mühldorf wird die Geschwindigkeit von anfänglich 60 km/h bei Bogenhausen auf 120 km/h bei Zamdorf begrenzt. Ab Zamdorf wird dann die Geschwindigkeit in den Nachtstunden (6-22 Uhr) auf 100 km/h reduziert. In Fahrtrichtung München existiert im Bereich Zamdorf, Daglfing und Riem die Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h in den Nachtstunden. Die Autobahndirektion Südbayern überprüft momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)<p>Die Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeit befindet sich – wie bereits ausgeführt – nicht im Aufgabenbereich der Autobahndirektion Südbayern sondern obliegt der zuständigen Polizeidienststelle. Diese entscheidet in Ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich über die Durchführung von Verkehrsüberwachungen. Hierauf hat die Autobahndirektion Südbayern, ausgenommen bei Maßnahmen im Rahmen der Unfallkommission bei Unfallhäufungsstellen, keinen Einfluss. Auch die Regierung von Oberbayern hat keinen Einfluss auf polizeiliche Verkehrsüberwachungsmaßnahmen. Die Polizeipräsidien München, Oberbayern Nord und Oberbayern Süd wurden allerdings entsprechend informiert und im Hinblick auf die Einhaltung der bereits bestehenden</p></li></ul>
--	--	--



Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

		Geschwindigkeitsbeschränkungen gebeten, im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit, zu prüfen, inwieweit eine Verkehrsüberwachung verstärkt durchgeführt werden kann.
3 <i>Bürger- schreiben</i>	1	<p>Die Einwender ist Anlieger der Eggenfeldener Straße in München.</p> <p>Der Hauptverkehrslärm kommt von der Eggenfeldener Straße.</p> <p>Es wird deshalb vorgeschlagen, für den Abschnitt Lüderitzstraße bis Süskindstraße (Wohnanlage Zamilapark) eine verkehrsberuhigte Zone einzurichten.</p> <p>Die Regierung von Oberbayern ist lediglich zuständige Behörde für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen an Bundesautobahnen.</p> <p>Für den Ballungsraum München ist die Landeshauptstadt München zuständig für die Lärmaktionsplanung.</p>
4 <i>Bürger- schreiben</i>	1	<p>Auf einer möglichen Schallschutzwand sollte eine Photovoltaikanlage installiert werden. So könnte Strom erzeugt werden und die Schallschutzwand würde damit auf Dauer ihre Kosten „reinarbeiten“.</p> <p>Hierzu führt die Autobahndirektion Südbayern aus, dass die Straßenbauverwaltung keine Photovoltaikanlagen baut und betreibt. Dies ist ausschließlich Aufgabe von privaten Investoren. Zudem können Photovoltaikanlagen die lärm mindernden Eigenschaften von Schallschutzwänden negativ beeinflussen und sind daher immer im Einzelfall zu überprüfen.</p>
5 <i>Bürger- schreiben</i>	1	<p>Die Einwender sind Anlieger der Bundesautobahn A 94 in München-Zamdorf.</p> <p>Der Stadtteil Zamdorf ist im Laufe der Jahre von einem ruhigen und beschaulichen Stadtteil zu einem dichten Siedlungsgebiet geworden.</p> <p>Nach dem Ersatz des Flughafens München-Riem durch den Flughafen München „Franz Josef Strauß“ im Erdinger Moos hatte die Zamdorfer Bevölkerung die Hoffnung mehr Ruhe zu bekommen.</p> <p>Allerdings erweist sich seither die Bundesautobahn A 94 zunehmend als Lärmärgernis.</p> <p>Die vorhandene Geschwindigkeitsbegrenzung ist kaum wirksam. Der Antrag der Nachbarschaftsinitiative Zamdorf auf die Errichtung einer Lärmschutzwand wird deshalb auf das Nachhaltigste unterstützt.</p> <p><b>Kontrolle der Geschwindigkeitsbegrenzung</b></p> <p>Die Kontrolle der Geschwindigkeitseinhaltung liegt im Zuständigkeitsbereich der Polizei. Aufgrund der wachsenden Wirtschaftsleistung nehmen die Verkehrszahlen in ganz Bayern kontinuierlich zu.</p> <p>Die Regierung von Oberbayern hat keinen Einfluss auf polizeiliche Verkehrsüberwachungsmaßnahmen. Die Regierung von Oberbayern hat allerdings das Polizeipräsidium München entsprechend informiert und im Hinblick</p>

	<p>auf die Einhaltung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen gebeten zu prüfen, inwieweit eine Verkehrsüberwachung verstärkt durchgeführt werden kann.</p> <p><b>Errichtung eines aktiven Lärmschutzes</b></p> <p>Der Anspruch auf Lärmschutz richtet sich nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) sowie nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und kann in die Bereiche Lärmvorsorge und Lärmsanierung eingeteilt werden. Lärmvorsorge ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen vorzusehen.</p> <p>Die Errichtung eines aktiven Lärmschutzes kann an bestehenden Verkehrswegen nur im Rahmen der Lärmsanierung erfolgen.</p> <p>Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung durch den Baulastträger an bestehenden Straßen und kann auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Hierzu muss eine Überschreitung der Grenzwerte durch die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) errechnenden Lärmpegel am betroffenen Immissionsort vorliegen. Diese Grenzwerte sind im Vergleich zur „Lärmvorsorge“ deutlich höher angesetzt und liegen laut VLärmSchR 97 für Wohngebiete bei 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts. Nach Aussage der Autobahndirektion Südbayern werden an der A 94 an insgesamt 14 Gebäuden die Lärmsanierungsgrenzwerte der VLärmSchR 97 für die Tag- und/oder Nachtzeit überschritten. Von Seiten der Autobahndirektion Südbayern sind allerdings keine Lärmsanierungsmaßnahmen geplant, da von den 14 Gebäuden 9 innerhalb des Bebauungsplans Nr. 44 „Eggenfeldener Straße, Lüderitzstraße, Eylauer Straße, Bahnlinie München-Ismaning und Rappelhofstraße“ vom 20.06.1983 liegen (siehe Kapitel 6.2.3.3). Bei der Aufstellung dieses Bebauungsplans wurde durch die Landeshauptstadt München die Autobahnnähe (A 94 ist seit 01.08.1982 von München-Steinhausen bis Autobahnkreuz (AK) München-Ost unter Verkehr) des Wohngebiets berücksichtigt und geschlossene Bebauung, Wohnraumorientierung und maximal zulässige Innenpegel festgesetzt. Für die übrigen 5 Gebäude, an denen die Lärmsanierungsgrenzwerte überschritten werden, werden erst im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus Lärmschutzmaßnahmen ergriffen (siehe unten).</p> <p>Der betrachtete Streckenabschnitt ist Teil des geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 94 zwischen der Anschlussstelle München-Steinhausen bis Anschlussstelle Feldkirchen-West. Dieser ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf zur Engpassbeseitigung enthalten. Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus werden Lärmschutzansprüche und -maßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge geprüft und gegebenenfalls vorgesehen. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 42)</p>
--	---

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

		<p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass die Autobahndirektion auf Antrag von Bürgern prüft, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms durch die bestehende Autobahn die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (vgl. Maßnahme G1 – alle Bundesautobahnen). Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst.</p>
6	1	<p>Der Einwender ist Anlieger der Bundesautobahn A 94 in München.</p> <p>Es wird darum gebeten, weitere Aspekte bei der Verminderung des Lärmpegels für die an die A 94 angrenzenden Wohngegenden zu berücksichtigen, die seit der Erhebung der Daten des Lärmaktionsplans verschärfend hinzugekommen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Verkehrsstärke hat in den letzten 6 Jahren in Richtung Passau und entgegengesetzt deutlich zugenommen. Dies in besonderem Maße, seitdem der Richard-Strauss-Tunnel eröffnet wurde. Der Verkehr im Bereich von Steinhausen bis zur Messestadt Riem hat nicht nur deshalb zugenommen, weil ein erhöhter Lieferverkehr in die umliegenden Gewerbeansiedlungen durch den Schwerlastverkehr notwendig geworden ist, auch die große Zahl von Wohnungen, die im Bereich von Zamdorf, Denning und Riem neu errichtet wurden, tragen dazu bei, dass das Verkehrsaufkommen insgesamt deutlich zugenommen hat. Wegen des zukünftig weiterhin steigenden Bedarfs an Wohnungen und der Tatsache, dass im stadtnahen Bereich im Münchner Osten die einzigen noch unbebauten Flächen für umfangreichere Wohnungsbaumaßnahmen zur Verfügung stehen, wird sich diese Tendenz noch weiter verstärken. Dieses Potential einer sinnvollen Erweiterung des knappen Bestands an Wohnungen im Nahbereich Münchens darf nach Erachten des Einwenders nicht dadurch gefährdet werden, dass der Verkehrslärm unerträglich wird und deshalb für die bisherigen und zukünftigen Bürger das Maß an Akzeptanz übersteigt. Bereits heute ist es in den angrenzenden Wohnungen unmöglich, bei gewissen Wetterlagen die Fenster zu öffnen, da der Verkehrslärm – zumindest gefühlt – unerträglich ist. Dies liegt natürlich daran, dass Bäume und Büsche kaum einen lärmdämpfenden Effekt haben. Die ist auch der Grund, dass selbst Rangiergeräusche der verhältnismäßig weit entfernten Schienenstrecke zu hören sind.</li> <li>• Bekanntermaßen wird der Münchner Norden wie auch der Münchner Osten etwas stiefmütterlich bei den verschiedenen Aspekten der Stadtplanung benachteiligt. Einige versprochene Maßnahmen, die Attraktivität des Münchner Ostens zu erhöhen, wurden bis heute nicht umgesetzt. Es ist an der Zeit, diese Benachteiligungen zu beenden. Die Errichtung des Bavaria Towers als Aushängeschild Münchens am</li> </ul>

		<p>östlichen Eingang in die Stadt geht ja auch in diese Richtung. Diesem und weiteren privaten Unternehmungen sollten nun öffentliche Maßnahmen folgen, die das Wohnen und Arbeiten im Münchner Osten attraktiver machen. Die bisherigen marginalen Maßnahmen, wie beispielsweise die Deckschichtenerneuerungen oder Geschwindigkeitsbegrenzungen haben keine Erleichterungen gebracht. Hinzu kommt, dass Ein- und Ausfahrten zur A 94 Geschwindigkeitsänderungen der Fahrzeuge zur Folge haben, was sich zusätzlich bei der Lärmentwicklung negativ bemerkbar macht.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Es wird für dringend notwendig gehalten, von Steinhausen bis zur Anschluss-Stelle Riem zumindest Lärmschutzwälle oder Lärmschutzwände anzubringen. Langfristig sollte auf jeden Fall eine Untertunnelung in Fortsetzung des Tunnels in Steinhausen ins Auge gefasst werden. Selbst wenn der 6-spurige Ausbau der A 94 eine begleitende Maßnahme zur Lärmverminderung enthalten dürfte, kann man nicht 30 Jahre warten. Dringend sind Maßnahmen in den nächsten Jahren, insbesondere in Höhe der Anschluss-Stelle Zamdorf und im Bereich der Eggenfeldener Straße erforderlich.</li></ul> <p><b>Städtebauliche Entwicklung im Münchner Nordosten</b> Anmerkungen der Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung zur städtebaulichen Entwicklung im Münchner Nordosten: Die Planung für die städtebauliche Entwicklung im Münchner Nordosten befindet sich noch in einem sehr frühen Stadium. Aktuell wird hierfür ein integriertes Strukturkonzept erarbeitet, das dann nach Beschluss durch den Stadtrat die Grundlage für die weiteren planerischen Schritte, wie Wettbewerbe und Bauleitpläne, sein wird. Bei der Erarbeitung des integrierten Strukturkonzeptes sind unterschiedliche Fachplanungsbüros beauftragt worden. Hierbei stehen die Stadt- und Landschaftsplanerinnen und -planer in einem engen Austausch mit den Fachleuten des Verkehrs und des Immissionsschutzes. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass die städtebauliche Entwicklung der unterschiedlichen Quartiere im Münchner Nordosten das konkrete Ziel hat ÖPNV-affine Strukturen zu schaffen und damit die Verkehrsmittel des Umweltverbands zu stärken, um weitere Belastungen im motorisierten Individualverkehr (MIV) so gering wie möglich zu halten. Neben der intensiven planerischen Auseinandersetzung mit dem Gebiet Münchner Nordosten wird das Projekt durch ein weiteres externes Büro für die Öffentlichkeitsarbeit begleitet. Über unterschiedliche Formate haben die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit sich aktiv in die Planung einzubringen.</p> <p><b>Steigende Verkehrszahlen</b> Die Autobahndirektion Südbayern weist darauf hin, dass in ganz Bayern die Verkehrszahlen in den letzten Jahren</p>
--	--	--

		<p>kontinuierlich gestiegen sind.</p> <p><b>Errichtung aktiven Schallschutzes bzw. Untertunnelung oder Einhausung</b>  Der Anspruch auf Lärmschutz richtet sich nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) sowie nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und kann in die Bereiche Lärmvorsorge und Lärmsanierung eingeteilt werden. Lärmvorsorge ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen vorzusehen.  Die Errichtung eines aktiven Lärmschutzes kann an bestehenden Verkehrswegen nur im Rahmen der Lärmsanierung erfolgen.  Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung durch den Baulastträger an bestehenden Straßen und kann auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Hierzu muss eine Überschreitung der Grenzwerte durch die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) errechnenden Lärmpegel am betroffenen Immissionsort vorliegen. Diese Grenzwerte sind im Vergleich zur „Lärmvorsorge“ deutlich höher angesetzt und liegen laut VLärmSchR 97 für Wohngebiete bei 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts.  Einer Einhausung bzw. einer Führung des Verkehrsweges im Tunnel kann nicht entsprochen werden, da die vorgegebenen Grenzwerte nur an wenigen Immissionsorten nicht eingehalten sind. Darüber hinaus ist zudem ein Nutzen-Kosten-Verhältnis einer solchen umfassenden Maßnahme zu prüfen, um die Wirtschaftlichkeit im Rahmen der Lärmsanierung nachzuweisen.  Der betrachtete Streckenabschnitt ist jedoch aufgrund der hohen Verkehrsbelastung Teil des geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 94 zwischen der Anschlussstelle München-Steinhausen bis Anschlussstelle Feldkirchen-West. Dieser ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf zur Engpassbeseitigung enthalten. Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus werden Lärmschutzansprüche und -maßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge geprüft und gegebenenfalls vorgesehen.  (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 42)</p>
7	1	<p>Die Einwander ist Anlieger der Eggenfeldener Straße in München.</p> <p>Es wird der Antrag gestellt, die Datenbasis für den Lärmaktionsplan zu aktualisieren. Es ist völlig inakzeptabel, eine Datenbasis zu verwenden, die über 5 Jahre alt ist. Jeder weiß, dass das Verkehrswachstum in den letzten Jahren sehr stark war. Der Einwander hat den Eindruck, dass die Daten aus 2010 verwendet werden, um das Problem, mit dem die Anwohner konfrontiert sind, kleiner darzustellen als es ist. Dies ist inakzeptabel. Es wird deshalb gefordert, umgehend neue Zählungen und Messungen vorzunehmen. Dies ist nach Meinung des Einwenders kurzfristig mit</p>

	<p>vertretbarem Aufwand möglich, so dass nichts dagegen spricht.</p> <p>Es ist nach Ansicht des Einwenders weiterhin inakzeptabel, wieder mit dem sogenannten „Flüsterasphalt“ zu argumentieren. Dieser bringt überhaupt nichts, ist teuer und weist einen hohen Verschleiß auf. Mit wenig Mehraufwand könnte eine Schallschutzwand errichtet werden, wie sie von der Stadt München derzeit diskutiert wird. Eine solche Schallschutzwand bringt erheblich mehr Lärmschutz und dürfte nach Einschätzung des Bürgers nicht viel höhere Kosten verursachen als der Flüsterasphalt, der so gut wie nichts bringt. Es wird in dem Zusammenhang vorgeschlagen, dass analysiert wird, was den Lärm auf der Autobahn verursacht. Aus Erfahrung des Einwenders vor Ort, ist es vor allem der Motorenlärm, der die Lärmbelästigung erzeugt. Es wird deshalb der Antrag gestellt, dass die finanziellen Mittel der Stadt München, die für eine Schallschutzwand nötig sind, und das Budget für den Flüsterasphalt gebündelt werden, und dafür eine gegenüber den bisherigen Planungen der Stadt München verbesserte Schallschutzwand kurzfristig errichtet wird.</p> <p>Es ist nach Ansicht des Bürgers völlig ungewiss, ob und wann der 6-spurige Ausbau der A 94 kommt. Auch dieses Argument werde nur dazu verwendet, nichts zu ändern, so wie es schon seit Jahren der Fall ist.</p> <p>Es ist zudem für den Bürger nicht nachvollziehbar, wo überall Schallschutzwände errichtet werden. Wenn man verschiedene Autobahnen befährt, erhält man den Eindruck, dass es wichtiger ist, kleine, weit von der Autobahn entfernte Dörfer oder Bauernhöfe durch Schallschutzwände mit unverhältnismäßigem Aufwand zu schützen, als die Anwohner in Städten, die in direkter Nähe einer Autobahn wohnen. Wie kann es sein, dass für die Anwohner in der Nähe der A 94 bisher nichts anderes getan wurde als die „Pseudomaßnahmen“ wie Flüsterasphalt und „Geschwindigkeitsreduzierungen“? Es wäre dringendst an der Zeit zu analysieren, wo in der Vergangenheit welche Investitionen in Schallschutzwände getätigt wurden, wie viele Bürger davon profitieren und wieviel pro geschütztem Bürger jeweils ausgegeben wurde. Bei einer solchen Rechnung würde überhaupt kein Weg daran vorbeiführen, dass die Anwohner in der Nähe der A 94 endlich vor dem Verkehrslärm zu schützen sind.</p> <p>Schließlich ist es schon sehr erstaunlich, dass die betroffenen Bürger nicht systematisch über den Lärmaktionsplan informiert werden, z. B. per Post. So sieht Bürgerbeteiligung und Berücksichtigung von Bürgerinteressen sicherlich nicht aus.</p> <p>Abschließend werden folgende Änderungsanträge gestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Keine Aufbringung von Flüsterasphalt.</li><li>• Verwendung der Mittel für Flüsterasphalt, um kurzfristig zusammen mit der Stadt München eine Schallschutzwand zur Eggenfeldener Straße zu errichten.</li></ul>
--	---

		<ul style="list-style-type: none"><li>• Aktive Information der betroffenen Bürger über das weitere Vorgehen.</li><li>• Analyse der Investitionen in Schallschutzwände der letzten 10 Jahre und Analyse der Aufwendungen pro geschütztem Bürger für die entsprechenden Bauvorhaben in Verbindung mit der erzielten Lärmreduzierung.</li><li>• Starten einer Gesetzesinitiative, durch die die Investitionen in Schallschutzwände neu geregelt werden, so dass sie objektiv nachvollziehbar und transparent werden; Sicherstellung einer effektiven Verwendung der Mittel mit dem Ziel, möglichst viele Bürger zu schützen, und Vermeidung der Mittelverwendung für wenige Bürger mit geringer Belastung, die objektiv nicht nachvollziehbar sind.</li></ul> <p><b>Veraltete Datenbasis</b> Die Lärmkartierung im Zuge der Umgebungslärmrichtlinie hat sich nach § 47c Abs.1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) immer auf das vorangegangene Kalenderjahr zu beziehen. Um einen einheitlichen Vollzug der Umgebungslärmrichtlinie sicherzustellen, sind vom Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU) die neuesten Ergebnisse der offiziellen Verkehrszählung zu verwenden. Auf dieses Vorgehen haben sich das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) und die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (StMI) verständigt. Demnach wurde für die Kartierung 2012 die offizielle Verkehrszählung aus dem Jahr 2010 verwendet. Neuere Ergebnisse lagen zum Zeitpunkt der Kartierung nicht vor. Die bayerische Straßenbauverwaltung führt im Turnus von fünf Jahren Verkehrszählungen durch. Letztmalig hat im Jahr 2015 eine Zählung stattgefunden. Die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2015 sind noch in Bearbeitung und liegen noch nicht vor. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass erst eine Verdopplung der Verkehrsmenge zu einer Pegelerhöhung von 3 dB(A) führt. Unter Umgebungsbedingungen ist erst eine Pegelerhöhung von 3 dB(A) wahrnehmbar. Es ist nicht zu erwarten, dass seit der Verkehrszählung 2010 eine Verdopplung der Verkehrsmenge eingetreten ist.</p> <p><b>Keine Aufbringung von Flüsterasphalt</b> Auf der A 94 wurde auf dem ersten Fahrstreifen in beiden Fahrtrichtungen zwischen der Anschlussstelle (AS) München-Steinhausen und der AS München-Riem in den Jahren 2011 und 2012 die Deckschicht erneuert. Es wurde ein Splittmastixasphalt eingebaut (Kapitel 6.2.2.2, Maßnahme V2 – A 94, Tabelle 21). Eine weitere Aufbringung von „Flüsterasphalt“ ist nicht vorgesehen.</p> <p><b>Errichtung eines aktiven Lärmschutzes (Schallschutzwände)</b> Der Anspruch auf Lärmschutz richtet sich nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung</p>
--	--	---

	<p>(Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) sowie nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und kann in die Bereiche Lärmvorsorge und Lärmsanierung eingeteilt werden. Lärmvorsorge ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen vorzusehen.</p> <p>Die Errichtung eines aktiven Lärmschutzes kann an bestehenden Verkehrswegen nur im Rahmen der Lärmsanierung erfolgen.</p> <p>Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung durch den Baulastträger an bestehenden Straßen und kann auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Hierzu muss eine Überschreitung der Grenzwerte durch die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) errechnenden Lärmpegel am betroffenen Immissionsort vorliegen. Diese Grenzwerte sind im Vergleich zur „Lärmvorsorge“ deutlich höher angesetzt und liegen laut VLärmSchR 97 für Wohngebiete bei 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts. Nach Aussage der Autobahndirektion Südbayern werden an der A 94 an insgesamt 14 Gebäuden die Lärmsanierungsgrenzwerte der VLärmSchR 97 für die Tag- und/oder Nachtzeit überschritten. Von Seiten der Autobahndirektion Südbayern sind allerdings keine Lärmsanierungsmaßnahmen geplant, da von den 14 Gebäuden 9 innerhalb des Bebauungsplans Nr. 44 „Eggenfeldener Straße, Lüderitzstraße, Eylauer Straße, Bahnlinie München-Ismaning und Rappelhofstraße“ vom 20.06.1983 liegen (siehe Kapitel 6.2.3.3). Bei der Aufstellung dieses Bebauungsplans wurde durch die Landeshauptstadt München die Autobahnnähe (A 94 ist seit 01.08.1982 von München-Steinhausen bis Autobahnkreuz (AK) München-Ost unter Verkehr) des Wohngebiets berücksichtigt und geschlossene Bebauung, Wohnraumorientierung und maximal zulässige Innenpegel festgesetzt. Für die übrigen 5 Gebäude, an denen die Lärmsanierungsgrenzwerte überschritten werden, werden erst im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus Lärmschutzmaßnahmen ergriffen (siehe unten).</p> <p>Der betrachtete Streckenabschnitt ist Teil des geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 94 zwischen der Anschlussstelle München-Steinhausen bis Anschlussstelle Feldkirchen-West Dieser ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf zur Engpassbeseitigung enthalten. Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus werden Lärmschutzansprüche und -maßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge geprüft und gegebenenfalls vorgesehen. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 42)</p> <p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass die Autobahndirektion auf Antrag von Bürgern prüft, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms durch die bestehende Autobahn die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (vgl. Maßnahme G1 – alle Bundesautobahnen). Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst.</p>
--	--



		<p>Zur geplanten Schallschutzwand Eggenfeldener Straße teilte die Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung Folgendes mit: Der Bebauungsplan Nr. 1869 Eggenfeldener Straße (siehe Kapitel 6.3.2.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 47) befindet sich noch in der Phase der Eckdatenfindung, daher stehen Art und Maß der Nutzung noch nicht fest. Zu diesem Zeitpunkt kann über die Form und Ausgestaltung der notwendigen Wall-Wand-Kombination entlang der A 94 im Bereich des zukünftigen Geltungsbereichs noch keine Aussage getroffen werden. Zudem dient die geschilderte Wall-Wand-Kombination in erster Linie dem Schutz der zukünftigen Planung. Für den Schutz der bereits bestehenden Bebauung an der Eggenfeldener Straße ist die Autobahndirektion Südbayern zuständig. Für die Lärmsanierung an Bundesautobahnen innerhalb des Stadtgebietes von München ist die Autobahndirektion Südbayern zuständig. Die Landeshauptstadt München ist innerhalb des Stadtgebietes zuständig für die Lärmsanierung an Straßen, die in ihrer eigenen Baulast liegen. Für welche Straßenabschnitte vorrangig Lärmsanierungsmaßnahmen notwendig sind, wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung festgelegt. Wie die stadtweite Lärmkarte des LfU (2012) zeigt, existieren innerhalb des Stadtgebietes viele Bereiche mit deutlich höheren Lärmbelastungen als in dem angesprochenen Bereich an der Eggenfeldener Straße (z. B. Stadtstraßen mit enger geschlossener Randbebauung, Mittlerer Ring). Die Landeshauptstadt München unterliegt dem Gebot der sparsamen Haushaltsführung und muss demnach Ihre Gelder in Bereichen einsetzen, für die sie zuständig ist (Straßen in der Baulast der Landeshauptstadt München) und in denen die höchste Lärmbetroffenheit vorliegt. Sie kann nicht in den Fällen, in denen sie nicht Baulastträger ist, Lärmschutz finanzieren und umsetzen. Dies würde die Finanzkraft der Landeshauptstadt München bei weitem übersteigen.</p> <p><b>Aktive Information der Betroffenen</b> Eine direkte Mitteilung der Überschreitung des Anhaltswerts <math>L_{\text{Night}}</math> von 57 dB(A) für die Lärmaktionsplanung gegenüber den betroffenen Grundstückseigentümern und eine Information über das weitere Vorgehen im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist nicht vorgesehen. Jeder Bürger kann sich über die Internetanwendung zum Lärmbelastungskataster Bayern (<a href="http://www.umgebungslaerm.bayern.de">www.umgebungslaerm.bayern.de</a>) über die Ergebnisse der vom Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU) durchgeführten Lärmkartierung informieren. Darüber hinaus enthalten die Lärmaktionspläne der Regierung von Oberbayern vom LfU erstellte Übersichtskarten und Detail-Lärmkarten, in denen die Lärmbelastung im Umfeld der Bundesautobahnen graphisch dargestellt ist und</p>
--	--	--

		<p>von Pegeln <math>L_{Night} &gt; 57</math> dB(A) betroffene Gebäude gekennzeichnet sind. Ferner werden alle Einwendungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplans bewertet. Der Lärmaktionsplan kann auf der Internetseite der Regierung von Oberbayern (<a href="http://www.regierung-oberbayern.de">www.regierung-oberbayern.de</a>) eingesehen werden.</p> <p><b>Starten einer Gesetzesinitiative</b> Eine Gesetzesinitiative zur Neuregelung von Investitionen für Lärmschutzwände ist hier nicht möglich. Gesetzesinitiativen können gemäß Art. 71 der Verfassung des Freistaates Bayern (BV) vom Ministerpräsidenten namens der Staatsregierung, aus der Mitte des Landtags oder per Volksbegehren eingebracht werden. Ein Volksbegehren kann die Regierung von Oberbayern als Teil der Exekutive nicht initiieren. Auch der Weg über Landtagsabgeordnete ist hier wegen dem Gewaltenteilungsprinzip gemäß Art. 20 Abs. 3 Grundgesetz (GG) nicht möglich. Lärmbekämpfung als Bereich der konkurrierenden Gesetzgebung unterfällt Art. 74 Abs. 1 Nr. 24 GG und da der Bundesgesetzgeber hier durch Verabschiedung entsprechender Bundesgesetze und konkretisierender Verordnungen von seiner Gesetzgebungskompetenz im Sinne von Art. 72 Abs. 1 GG abschließend Gebrauch gemacht hat, dürfen die Länder diesbzgl. keine abweichenden Regelungen treffen, weil die Investitionen in Lärmschutzwände als Teil von Lärmbekämpfungsmaßnahmen nicht in den Anwendungsbereich der Art. 72 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1- Nr. 6 GG fallen.</p>
<p>8</p> <p><i>Bürger- schreiben</i></p>	<p>1</p>	<p>Die Einwender ist Anlieger an der Anschlussstelle München-Zamdorf.</p> <p>Im Bereich der Anschluss-Stelle Zamdorf sind sowohl stadteinwärts als auch stadtauswärts 120 km/h erlaubt. Es wird vorgeschlagen, die zulässige Geschwindigkeit in diesem Bereich auf 80 km/h zu begrenzen. Diese wirkungsvolle und sofort umsetzbare Maßnahme würde den Autofahrern nur ein Minimum an Zeitverlust kosten.</p> <p>Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen.</p> <p>Im genannten Bereich existieren bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen. In Fahrtrichtung Mühldorf wird die Geschwindigkeit von anfänglich 60 km/h bei Bogenhausen auf 120 km/h bei Zamdorf begrenzt. Ab Zamdorf wird dann die Geschwindigkeit in den Nachtstunden (6-22 Uhr) auf 100 km/h reduziert. In Fahrtrichtung München existiert im Bereich Zamdorf, Daglfing und Riem die Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h in den Nachtstunden.</p>

		<p>Die Autobahndirektion Südbayern überprüft momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung (auf 80 km/h) ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)</p>
9	1	<p>Der Einwender ist Anlieger an der Bundesautobahn A 94.</p> <p>Zum Lärmaktionsplan-Entwurf wird zu folgenden Punkten Stellung genommen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Als „Maßnahme G - A 94“ sieht der Plan „Lärmvorsorgemaßnahmen im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der Bundesautobahn A 94“ vor, sowie die „Untersuchung einer Wall-Wand-Kombination“ im Zusammenhang mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1869 „Eggenfeldener Straße“.</li> </ul> <p>Weshalb die aktiven Lärmschutzmaßnahmen zwischen der A 94 und der Zamdorfer Wohnbebauung nicht unverzüglich in Angriff genommen, sondern offenbar auf den „St. Nimmerleins-Tag“ verschoben werden sollen, ist für die Betroffenen unverständlich.</p> <p>Mit einem 6-streifigen Ausbau der A 94 ist – soweit feststellbar – erst in Jahrzehnten zu rechnen; ein „vordringlicher Bedarf“ für diesen Ausbau, der Hoffnung auf eine mittelfristige Realisierung machen würde, ist dem Bundesverkehrswegeplan jedenfalls derzeit nicht zu entnehmen. Ein so extremes Langfristszenario, das erst in voraussichtlich dreißig Jahren für die nächste Generation relevant werden kann, ist aufgrund der naturgegebenen Unschärfe solcher Prognosen wohl eine reine „Luftnummer“. Aus vergleichbar „weitsichtigen“ Prognosen des Fraunhofer-Instituts für System- und Innovationsforschung (ISI) in Karlsruhe geht jedenfalls hervor, dass die Umstellung des Straßenverkehrs auf Elektromobilität noch vor 2050 weitgehend abgeschlossen werden soll und kann, sodass sich das Lärmproblem – bei dann nahezu emissionsfreien Fahrzeugen – möglicherweise erledigt, bevor dieser „Lärmaktionsplan“ überhaupt greifen kann.</p> <p>Jetzt und hier – an der A 94 – wird Lärmschutz gebraucht aufgrund der rasanten Entwicklung des Verkehrsaufkommens in den letzten und in den nächsten Jahren, unabhängig von der Anzahl der jetzt oder später verfügbaren Fahrstreifen. Ebenso führt die in Aussicht gestellte „Untersuchung“ eventueller Maßnahmen im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens, das nach der Einleitung vor einer Reihe von</p>

		<p>Jahren heute noch immer im Anfangsstadium steckt, sicher nicht in einem vertretbaren Zeitraum zu greifbaren Ergebnissen. Eine verbindliche Koppelung der Lärmsanierung mit dem Ausbau der Autobahn oder dem Bebauungsplan Nr. 1869 erscheint aus sachlichen, dementsprechend auch aus rechtlichen Gründen weder sinnvoll, noch zulässig; vor allem ist aber ein „Lärmaktionsplan“, der alle dringlichen Aktionen lediglich auf die lange Bank schiebt, eine Mogelpackung mit entsprechendem Frustrationspotential.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dem Lärmaktionsplan liegt - gemäß Seite 9 des Entwurfs - das bereits im Jahr 2010 ermittelte Verkehrsaufkommen auf den innerstädtischen Autobahnen zugrunde. Dies, obwohl eine erhebliche Zunahme seither wohl unbestreitbar ist und im Jahr 2015 turnusmäßig auch eine neue Messung anstand. Gleiche Zweifel an der Aktualität der verarbeiteten Daten bestehen hinsichtlich der „Lärmstatistiken“ im Planentwurf (Seite 24 ff.). Der exakte Zeitpunkt der zugrundeliegenden Messungen ist hier nicht näher angegeben, die ausgewiesenen Zahlen wurden aber jedenfalls zeitlich vor der Veröffentlichung der „Lärmkartierung Bayern 2012“ erhoben, siehe Anlage 5. Die zwischenzeitliche – ganz erhebliche – Verschärfung der Problematik fällt damit unter den Tisch. Mit diesem Aktualitätsgrad ist der Münchner Lärmaktionsplan bereits im Zeitpunkt des Erscheinens überholt und als Entscheidungsgrundlage, sogar selbst als Informationsmaterial, nicht geeignet. Die Erhebungen und Messungsergebnisse sollten deshalb unbedingt aktualisiert und ggf. auch um (gesicherte) kurzfristige Zukunftsprognosen ergänzt werden.</li> </ul> <p><b>Zeitnahe Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen</b> Der Anspruch auf Lärmschutz richtet sich nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) sowie nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und kann in die Bereiche Lärmvorsorge und Lärmsanierung eingeteilt werden. Lärmvorsorge ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen vorzusehen. Die Errichtung eines aktiven Lärmschutzes kann an bestehenden Verkehrswegen nur im Rahmen der Lärmsanierung erfolgen. Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung durch den Baulastträger an bestehenden Straßen und kann auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Hierzu muss eine Überschreitung der Grenzwerte durch die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) errechnenden Lärmpegel am betroffenen Immissionsort vorliegen. Diese Grenzwerte sind im Vergleich zur „Lärmvorsorge“ deutlich höher angesetzt und liegen laut VLärmSchR 97 für Wohngebiete bei 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts. Nach Aussage der</p>
--	--	---

	<p>Autobahndirektion Südbayern werden an der A 94 an insgesamt 14 Gebäuden die Lärmsanierungsgrenzwerte der VLärmSchR 97 für die Tag- und/oder Nachtzeit überschritten. Von Seiten der Autobahndirektion Südbayern sind allerdings keine Lärmsanierungsmaßnahmen geplant, da von den 14 Gebäuden 9 innerhalb des Bebauungsplans Nr. 44 „Eggenfeldener Straße, Lüderitzstraße, Eylauer Straße, Bahnlinie München-Ismaning und Rappelhofstraße“ vom 20.06.1983 liegen (siehe Kapitel 6.2.3.3). Bei der Aufstellung dieses Bebauungsplans wurde durch die Landeshauptstadt München die Autobahnnähe (A 94 ist seit 01.08.1982 von München-Steinhausen bis Autobahnkreuz (AK) München-Ost unter Verkehr) des Wohngebiets berücksichtigt und geschlossene Bebauung, Wohnraumorientierung und maximal zulässige Innenpegel festgesetzt. Für die übrigen 5 Gebäude, an denen die Lärmsanierungsgrenzwerte überschritten werden, werden erst im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus Lärmschutzmaßnahmen ergriffen (siehe unten).</p> <p>Der betrachtete Streckenabschnitt ist Teil des geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 94 zwischen der Anschlussstelle München-Steinhausen bis Anschlussstelle Feldkirchen-West. Dieser ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf zur Engpassbeseitigung enthalten. Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus werden Lärmschutzansprüche und -maßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge geprüft und gegebenenfalls vorgesehen. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 42)</p> <p>Die Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung teilte zum Bebauungsplan Nr. 1869 Eggenfeldener Straße (in Aufstellung befindlich) Folgendes mit: Der Bebauungsplan Nr. 1869 Eggenfeldener Straße (siehe Kapitel 6.3.2.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 47) befindet sich noch in der Phase der Eckdatenfindung, daher stehen Art und Maß der Nutzung noch nicht fest. Zu diesem Zeitpunkt kann über die Form und Ausgestaltung der notwendigen Wall-Wand-Kombination entlang der A 94 im Bereich des zukünftigen Geltungsbereichs noch keine Aussage getroffen werden. Zudem dient die geschilderte Wall-Wand-Kombination in erster Linie dem Schutz der zukünftigen Planung. Für den Schutz der bereits bestehenden Bebauung an der Eggenfeldener Straße ist die Autobahndirektion Südbayern zuständig.</p> <p>Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen. Auf der A 94 existieren bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Fahrtrichtung Passau:<ul style="list-style-type: none"><li>- von BAB-Beginn bis km 1,700: stufenweise Anhebung auf 120 km/h</li><li>- von km 1,700 bis km 5,100: 100 km/h nachts (22:00 – 06:00 Uhr)</li></ul></li></ul>
--	--

		<ul style="list-style-type: none"><li>• Fahrtrichtung München:<ul style="list-style-type: none"><li>- von km 5,600 bis km 2,010: 100 km/h nachts (22:00 – 06:00 Uhr)</li><li>- ab km 2,010 bis BAB-Ende: Geschwindigkeitstrichter tags (06:00 – 22:00 Uhr) von 120 – 60 km/h und nachts (22:00 – 06:00 Uhr) von 100 – 60 km/h – Verkehrssicherheit</li></ul></li></ul> <p>Die Autobahndirektion Südbayern überprüft momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)</p> <p>Zusammenfassend ist festzuhalten, dass eine zeitnahe Umsetzung aktive Lärmschutzmaßnahmen derzeit nicht in Aussicht gestellt werden kann. Ggf. ist durch die Einführung einer Geschwindigkeitsreduzierung kurzfristig mit einer Verbesserung der Lärmsituation zu rechnen.</p> <p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass die Autobahndirektion auf Antrag von Bürgern prüft, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlarms durch die bestehende Autobahn die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (vgl. Maßnahme G1 – alle Bundesautobahnen). Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst.</p> <p><b>Veraltete Datenbasis</b></p> <p>Die Lärmkartierung im Zuge der Umgebungslärmrichtlinie hat sich nach § 47c Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) immer auf das vorangegangene Kalenderjahr zu beziehen. Um einen einheitlichen Vollzug der Umgebungslärmrichtlinie sicherzustellen, sind vom Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU) die neuesten Ergebnisse der offiziellen Verkehrszählung zu verwenden. Auf dieses Vorgehen haben sich das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) und die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (StMI) verständigt. Demnach wurde für die Kartierung 2012 die offizielle Verkehrszählung aus dem Jahr 2010 verwendet. Neuere Ergebnisse lagen zum Zeitpunkt der Kartierung nicht vor.</p>
--	--	---

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

		<p>Die bayerische Straßenbauverwaltung führt im Turnus von fünf Jahren Verkehrszählungen durch. Letztmalig hat im Jahr 2015 eine Zählung stattgefunden. Die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2015 sind noch in Bearbeitung und liegen noch nicht vor.</p> <p>Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass erst eine Verdopplung der Verkehrsmenge zu einer Pegelerhöhung von 3 dB(A) führt. Unter Umgebungsbedingungen ist erst eine Pegelerhöhung von 3 dB(A) wahrnehmbar. Es ist nicht zu erwarten, dass seit der Verkehrszählung 2010 eine Verdopplung der Verkehrsmenge eingetreten ist.</p>
10	1	<p>Die Einwenderin ist Anwohnerin in München-Daglfing.</p> <p>In der Stellungnahme wird auf einen Artikel aus der Zeitung „HALLO münchen“ vom 17.02.2016 Ausgabe Nr. 7 Bezug genommen („Zamdorf: Krach um Schallschutz“).</p> <p>Es wird die Gesamtlärmsituation durch den zunehmenden Verkehr auf der A 94 sowie durch die Güterzüge auf der Strecke der S 8, die auch nachts durch ein Wohngebiet fahren, in Daglfing angesprochen. Schlafen bei geöffnetem Fenster ist nach Angaben der Bürgerin nicht möglich. An manchen Tagen ist die Autobahn bis zur Kreuzung Daglfinger Straße/Ostpfeußenstraße zu hören.</p> <p>Die in dem Artikel erwähnte Einhausung oder Untertunnelung sind langfristige Konzepte. Was die Anwohner in diesem Abschnitt benötigen ist eine wirklich zügige Lösung. Ein erster Schritt wäre ein durchgehendes Tempolimit (in beiden Fahrtrichtungen), also nicht nur beschränkt auf den Nachtzeitraum zwischen 22 und 6 Uhr. Zudem sollten Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden, da ansonsten eine Geschwindigkeitsbegrenzung unwirksam ist.</p> <p>Weiter wird in der Stellungnahme angesprochen, dass sich in Daglfing so gut wie niemand an die vorgegebene Geschwindigkeit von 30 km/h hält. Nicht einmal im Bereich von Kindertagesstätten oder Zebrastreifen.</p> <p><b>Gesamtlärmsituation/„Bahnlärm“</b></p> <p>Aus lärmschutzfachlicher Sicht ist die Forderung nach einer Zugrundelegung des Summenpegels aus Straßen- und Schienenverkehrslärm nachvollziehbar. Es ist jedoch bundesweit gängige Praxis, die verschiedenen Lärmquellen getrennt zu berechnen und getrennt für jede Lärmquelle einen Lärmaktionsplan zu erstellen.</p> <p>Die getrennte Berechnung der Lärmquellen ergibt sich aus § 4 Abs. 2 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV). Hier ist festgelegt, dass Lärmkarten für den Straßenverkehrslärm, Eisenbahnlärm, Fluglärm und Industrie- und Gewerbelärm jeweils getrennt zu erstellen und ihre Immissionen je gesondert darzustellen sind.</p> <p>Weiter ist gemäß § 4 Abs. 5 der 34. BImSchV die Zahl der in ihren Wohnungen durch Umgebungslärm belasteten Menschen separat für jede Lärmart anzugeben.</p> <p>Eine Lärmkarte zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung ist in</p>

	<p>der 34. BImSchV nicht gefordert. Auch bei der Festlegung von Maßnahmen zur Lärminderung schreibt der Gesetzgeber eine Summenpegelbildung der Lärmpegel verschiedener Lärmquellen nicht vor. Für die Lärmaktionsplanung bzw. für die Planung und Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen sind je nach Lärmart unterschiedliche Behörden zuständig. Zwar sieht § 47d Abs. 1 Satz 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz eine Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Quellen vor, allerdings erfolgt die Festlegung von Maßnahmen in den Lärmaktionsplänen nach nationalem Recht, das i. d. R. eine getrennte Bewertung der Lärmarten vorsieht. Zum Vorbringen bzgl. „Bahnlärm“ wird deshalb auf die Lärmaktionsplanung des hierfür (seit 01.01.2015) zuständigen Eisenbahn-Bundesamts verwiesen (vgl. § 47e Abs. 4 BImSchG).</p> <p><b>Geschwindigkeitsbegrenzung mit Kontrolle</b> Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen. Im genannten Bereich existieren bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen. In Fahrtrichtung Mühldorf wird die Geschwindigkeit von anfänglich 60 km/h bei Bogenhausen auf 120 km/h bei Zamdorf begrenzt. Ab Zamdorf wird dann die Geschwindigkeit in den Nachtstunden (6-22 Uhr) auf 100 km/h reduziert. In Fahrtrichtung München existiert im Bereich Zamdorf, Daglfing und Riem die Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h in den Nachtstunden. Die Autobahndirektion Südbayern überprüft momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38) Die Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeit obliegt der zuständigen Polizeidienststelle. Diese entscheidet in ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich über die Durchführung von Verkehrsüberwachungen. Hierauf hat die Autobahndirektion Südbayern, ausgenommen bei Maßnahmen im Rahmen der Unfallkommission bei Unfallhäufungsstellen (auf Autobahnen), keinen Einfluss. Auch die Regierung von Oberbayern hat keinen Einfluss auf polizeiliche Verkehrsüberwachungsmaßnahmen. Die Polizeipräsidien München, Oberbayern Nord und Oberbayern Süd wurden allerdings entsprechend informiert und im</p>
--	--



		Hinblick auf die Einhaltung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen gebeten, im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit, zu prüfen, inwieweit eine Verkehrsüberwachung verstärkt durchgeführt werden kann.
11	163	<p><b>Stellungnahme der Bürgerinitiative Lebenswertes Daglfing e. V.:</b></p> <p>„... die Lärmemissionen der Bundesautobahn A 94 sind für die angrenzende Wohnbevölkerung unzumutbar. Bereits in einer Lärmberechnung auf Grundlage der Straßenverkehrszählung 2010 wurden im Bereich der Anschlussstelle München-Zamdorf die höchst zulässigen Grenzwerte überschritten. Seitdem hat sich der Verkehr nochmals drastisch erhöht. Trotzdem wurden keine wirksamen Lärmschutzmaßnahmen ergriffen. Als unmittelbar betroffene Anwohner können und wollen wir dies mit Rücksicht auf unsere Gesundheit nicht mehr tolerieren. Wir fordern Sie daher mit Nachdruck auf, im Rahmen der Lärmaktionsplanung endlich wirksame Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes für die A 94 im Bereich Zamdorf/Daglfing/Riem zu beschließen. Eine Vertröstung auf den 6-spurigen Ausbau ist nicht tragbar.</p> <p>Wir fordern:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Als Sofortmaßnahme eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung von max. 60 km/h im Bereich Zamdorf/Daglfing/Riem. Diese Geschwindigkeitsbegrenzung ist zu überwachen.</li> <li>2. Eine vollständige Sanierung der Fahrbahnen mit Flüsterasphalt.</li> <li>3. Einrichtung eines dem Stand-der-Technik entsprechenden Lärmschutzes, vorzugsweise durch eine Wall-Wand-Kombination.</li> <li>4. Für die Lärmaktionsplanung sind die Verkehrszahlen von 2015 zu verwenden, nicht die überholten Zahlen aus der Verkehrszählung von 2010.</li> </ol> <p><b>Geschwindigkeitsbegrenzung mit Kontrolle</b></p> <p>Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen.</p> <p>Im genannten Bereich existieren bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen. In Fahrtrichtung Mühldorf wird die Geschwindigkeit von anfänglich 60 km/h bei Bogenhausen auf 120 km/h bei Zamdorf begrenzt. Ab Zamdorf wird dann die Geschwindigkeit in den Nachtstunden (6-22 Uhr) auf 100 km/h reduziert.</p> <p>In Fahrtrichtung München existiert im Bereich Zamdorf, Daglfing und Riem die Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h in den Nachtstunden.</p> <p>Die Autobahndirektion Südbayern überprüft momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung (auf 60 km/h) ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017</p>

	<p>abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)</p> <p>Die Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeit obliegt der zuständigen Polizeidienststelle. Diese entscheidet in ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich über die Durchführung von Verkehrsüberwachungen. Hierauf hat die Autobahndirektion Südbayern, ausgenommen bei Maßnahmen im Rahmen der Unfallkommission bei Unfallhäufungsstellen (auf Autobahnen), keinen Einfluss.</p> <p>Auch die Regierung von Oberbayern hat keinen Einfluss auf polizeiliche Verkehrsüberwachungsmaßnahmen. Die Polizeipräsidien München, Oberbayern Nord und Oberbayern Süd wurden allerdings entsprechend informiert und im Hinblick auf die Einhaltung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen gebeten, im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit, zu prüfen, inwieweit eine Verkehrsüberwachung verstärkt durchgeführt werden kann.</p> <p><b>Errichtung eines aktiven Lärmschutzes bzw. vollständige Fahrbahnsanierung mit Flüsterasphalt</b></p> <p>Der Anspruch auf Lärmschutz richtet sich nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) sowie nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und kann in die Bereiche Lärmvorsorge und Lärmsanierung eingeteilt werden. Lärmvorsorge ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen vorzusehen.</p> <p>Die Errichtung eines aktiven Lärmschutzes kann an bestehenden Verkehrswegen nur im Rahmen der Lärmsanierung erfolgen.</p> <p>Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung durch den Baulastträger an bestehenden Straßen und kann auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Hierzu muss eine Überschreitung der Grenzwerte durch die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) errechnenden Lärmpegel am betroffenen Immissionsort vorliegen. Diese Grenzwerte sind im Vergleich zur „Lärmvorsorge“ deutlich höher angesetzt und liegen laut VLärmSchR 97 für Wohngebiete bei 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts. Nach Aussage der Autobahndirektion Südbayern werden an der A 94 an insgesamt 14 Gebäuden die Lärmsanierungsgrenzwerte der VLärmSchR 97 für die Tag- und/oder Nachtzeit überschritten. Von Seiten der Autobahndirektion Südbayern sind allerdings keine Lärmsanierungsmaßnahmen geplant, da von den 14 Gebäuden 9 innerhalb des Bebauungsplans Nr. 44 „Eggenfeldener Straße, Lüderitzstraße, Eylauer Straße, Bahnlinie München-Ismaning und Rappelhofstraße“ vom 20.06.1983 liegen (siehe Kapitel 6.2.3.3). Bei der Aufstellung dieses Bebauungsplans wurde durch die</p>
--	--

	<p>Landeshauptstadt München die Autobahnnähe (A 94 ist seit 01.08.1982 von München-Steinhausen bis Autobahnkreuz (AK) München-Ost unter Verkehr) des Wohngebiets berücksichtigt und geschlossene Bebauung, Wohnraumorientierung und maximal zulässige Innenpegel festgesetzt. Für die übrigen 5 Gebäude, an denen die Lärmsanierungsgrenzwerte überschritten werden, werden erst im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus Lärmschutzmaßnahmen ergriffen (siehe unten).</p> <p>Eine Fahrbahnsanierung mit einem neuen lärmindernden Fahrbahnbelag stellt keine wesentliche Änderung der bestehenden Substanz der Straße dar. Die Sanierung kann daher nur im Zuge der Lärmsanierung erfolgen.</p> <p>Eine durchgehende Sanierung der Fahrbahn mit einem lärmindernden offenporigen Asphalt würde einen grundhaften Ausbau der bestehenden Straße zur Folge haben. Im Rahmen der Lärmsanierung ist dies wirtschaftlich nicht darstellbar.</p> <p>Der betrachtete Streckenabschnitt ist Teil des geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 94 zwischen der Anschlussstelle München-Steinhausen bis Anschlussstelle Feldkirchen-West. Dieser ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf zur Engpassbeseitigung enthalten. Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus werden Lärmschutzansprüche und -maßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge geprüft und gegebenenfalls vorgesehen. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 42)</p> <p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass die Autobahndirektion auf Antrag von Bürgern prüft, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms durch die bestehende Autobahn die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (vgl. Maßnahme G1 – alle Bundesautobahnen). Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst.</p> <p><b>Veraltete Datenbasis</b></p> <p>Die Lärmkartierung im Zuge der Umgebungslärmrichtlinie hat sich nach § 47c Abs.1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) immer auf das vorangegangene Kalenderjahr zu beziehen. Um einen einheitlichen Vollzug der Umgebungslärmrichtlinie sicherzustellen, sind vom Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU) die neuesten Ergebnisse der offiziellen Verkehrszählung zu verwenden. Auf dieses Vorgehen haben sich das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) und die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (StMI) verständigt. Demnach wurde für die Kartierung 2012 die offizielle Verkehrszählung aus dem Jahr 2010 verwendet. Neuere Ergebnisse lagen zum Zeitpunkt der Kartierung nicht vor.</p> <p>Die bayerische Straßenbauverwaltung führt im Turnus von fünf Jahren Verkehrszählungen durch. Letztmalig hat im Jahr 2015 eine Zählung stattgefunden. Die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2015 sind noch in Bearbeitung</p>
--	---

		<p>und liegen noch nicht vor. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass erst eine Verdopplung der Verkehrsmenge zu einer Pegelerhöhung von 3 dB(A) führt. Unter Umgebungsbedingungen ist erst eine Pegelerhöhung von 3 dB(A) wahrnehmbar. Es ist nicht zu erwarten, dass seit der Verkehrszählung 2010 eine Verdopplung der Verkehrsmenge eingetreten ist.</p>
12	106	<p><b>Stellungnahme der Nachbarschaftsinitiative Zamdorf:</b></p> <p>„... die Lärmemissionen der Bundesautobahn A 94, Töginger Straße, nördlich Richtung Eggenfeldener und Riemer Straße sind für die angrenzende Wohnbevölkerung unzumutbar. Bereits in einer Lärmberechnung auf Grundlage der Straßenverkehrszählung 2010 wurden im Bereich der Anschlussstelle München-Zamdorf die höchstzulässigen Sanierungsgrenzwerte überschritten. Seitdem hat sich der Verkehr nochmals drastisch erhöht. Trotzdem wurden keine wirksamen Lärmschutzmaßnahmen ergriffen. Als unmittelbar betroffene Anwohner können und wollen wir dies nicht mehr tolerieren.</p> <p>Wir fordern Sie daher mit Nachdruck auf, im Rahmen der Lärmaktionsplanung endlich wirksame Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes für die A 94 im Bereich Zamdorf und Daglfing zu beschließen. Diese Maßnahmen müssen unverzüglich realisiert werden! Eine Verträglichkeit auf den 6-spurigen Ausbau ist nicht tragbar.</p> <p>Wir fordern:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Als Sofortmaßnahme eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung von max. 80 km/h im Bereich Zamdorf/Daglfing. Diese Geschwindigkeitsbegrenzung ist zu überwachen.</li> <li>2. Eine vollständige Sanierung der Fahrbahnen mit Flüsterasphalt.</li> <li>3. Einrichtung eines dem Stand der Technik entsprechenden Lärmschutzes, vorzugsweise durch eine Wall-Wand-Kombination.</li> <li>4. Für die Lärmaktionsplanung sind die Verkehrszahlen von 2015 zu verwenden, nicht die überholten Zahlen aus der Verkehrszählung von 2010.</li> </ol> <p><b>Geschwindigkeitsbegrenzung mit Kontrolle</b></p> <p>Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen.</p> <p>Im genannten Bereich existieren bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen. In Fahrtrichtung Mühldorf wird die Geschwindigkeit von anfänglich 60 km/h bei Bogenhausen auf 120 km/h bei Zamdorf begrenzt. Ab Zamdorf wird dann die Geschwindigkeit in den Nachtstunden (6-22 Uhr) auf 100 km/h reduziert.</p> <p>In Fahrtrichtung München existiert im Bereich Zamdorf, Daglfing und Riem die Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h in den Nachtstunden.</p>

	<p>Die Autobahndirektion Südbayern überprüft momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung (auf 80 km/h bzw. 60 km/h) ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)</p> <p>Die Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeit obliegt der zuständigen Polizeidienststelle. Diese entscheidet in ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich über die Durchführung von Verkehrsüberwachungen. Hierauf hat die Autobahndirektion Südbayern, ausgenommen bei Maßnahmen im Rahmen der Unfallkommission bei Unfallhäufungsstellen (auf Autobahnen), keinen Einfluss.</p> <p>Auch die Regierung von Oberbayern hat keinen Einfluss auf polizeiliche Verkehrsüberwachungsmaßnahmen. Die Polizeipräsidien München, Oberbayern Nord und Oberbayern Süd wurden allerdings entsprechend informiert und im Hinblick auf die Einhaltung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen gebeten, im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit, zu prüfen, inwieweit eine Verkehrsüberwachung verstärkt durchgeführt werden kann.</p> <p><b>Errichtung eines aktiven Lärmschutzes bzw. vollständige Fahrbahnsanierung mit Flüsterasphalt</b></p> <p>Der Anspruch auf Lärmschutz richtet sich nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) sowie nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und kann in die Bereiche Lärmvorsorge und Lärmsanierung eingeteilt werden. Lärmvorsorge ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen vorzusehen.</p> <p>Die Errichtung eines aktiven Lärmschutzes kann an bestehenden Verkehrswegen nur im Rahmen der Lärmsanierung erfolgen.</p> <p>Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung durch den Baulastträger an bestehenden Straßen und kann auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Hierzu muss eine Überschreitung der Grenzwerte durch die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) errechnenden Lärmpegel am betroffenen Immissionsort vorliegen. Diese Grenzwerte sind im Vergleich zur „Lärmvorsorge“ deutlich höher angesetzt und liegen laut VLärmSchR 97 für Wohngebiete bei 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts. Nach Aussage der Autobahndirektion Südbayern werden an der A 94 an insgesamt 14 Gebäuden die Lärmsanierungsgrenzwerte der VLärmSchR 97 für die Tag- und/oder Nachtzeit überschritten. Von Seiten der Autobahndirektion Südbayern sind</p>
--	--

	<p>allerdings keine Lärmsanierungsmaßnahmen geplant, da von den 14 Gebäuden 9 innerhalb des Bebauungsplans Nr. 44 „Eggenfeldener Straße, Lüderitzstraße, Eylauer Straße, Bahnlinie München-Ismaning und Rappelhofstraße“ vom 20.06.1983 liegen (siehe Kapitel 6.2.3.3). Bei der Aufstellung dieses Bebauungsplans wurde durch die Landeshauptstadt München die Autobahnnähe (A 94 ist seit 01.08.1982 von München-Steinhausen bis Autobahnkreuz (AK) München-Ost unter Verkehr) des Wohngebiets berücksichtigt und geschlossene Bebauung, Wohnraumorientierung und maximal zulässige Innenpegel festgesetzt. Für die übrigen 5 Gebäude, an denen die Lärmsanierungsgrenzwerte überschritten werden, werden erst im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus Lärmschutzmaßnahmen ergriffen (siehe unten).</p> <p>Eine Fahrbahnsanierung mit einem neuen lärmindernden Fahrbahnbelag stellt keine wesentliche Änderung der bestehenden Substanz der Straße dar. Die Sanierung kann daher nur im Zuge der Lärmsanierung erfolgen.</p> <p>Eine durchgehende Sanierung der Fahrbahn mit einem lärmindernden offenporigen Asphalt würde einen grundhaften Ausbau der bestehenden Straße zur Folge haben. Im Rahmen der Lärmsanierung ist dies wirtschaftlich nicht darstellbar.</p> <p>Der betrachtete Streckenabschnitt ist Teil des geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 94 zwischen der Anschlussstelle München-Steinhausen bis Anschlussstelle Feldkirchen-West. Dieser ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf zur Engpassbeseitigung enthalten. Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus werden Lärmschutzansprüche und -maßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge geprüft und gegebenenfalls vorgesehen. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 42)</p> <p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass die Autobahndirektion auf Antrag von Bürgern prüft, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms durch die bestehende Autobahn die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (vgl. Maßnahme G1 – alle Bundesautobahnen). Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst.</p> <p><b>Veraltete Datenbasis</b></p> <p>Die Lärmkartierung im Zuge der Umgebungslärmrichtlinie hat sich nach § 47c Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) immer auf das vorangegangene Kalenderjahr zu beziehen. Um einen einheitlichen Vollzug der Umgebungslärmrichtlinie sicherzustellen, sind vom Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU) die neuesten Ergebnisse der offiziellen Verkehrszählung zu verwenden. Auf dieses Vorgehen haben sich das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) und die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (StMI) verständigt. Demnach wurde für die Kartierung 2012 die offizielle Verkehrszählung aus dem Jahr 2010 verwendet. Neuere Ergebnisse lagen zum</p>
--	---

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

		<p>Zeitpunkt der Kartierung nicht vor.</p> <p>Die bayerische Straßenbauverwaltung führt im Turnus von fünf Jahren Verkehrszählungen durch. Letztmalig hat im Jahr 2015 eine Zählung stattgefunden. Die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2015 sind noch in Bearbeitung und liegen noch nicht vor.</p> <p>Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass erst eine Verdopplung der Verkehrsmenge zu einer Pegelerhöhung von 3 dB(A) führt. Unter Umgebungsbedingungen ist erst eine Pegelerhöhung von 3 dB(A) wahrnehmbar. Es ist nicht zu erwarten, dass seit der Verkehrszählung 2010 eine Verdopplung der Verkehrsmenge eingetreten ist.</p>
13	1	<p>Auch für die in provisorischen Unterkünften in Autobahnnähe untergebrachten Asylbewerber sowie die Nutzer des direkt neben der Autobahn A 94 neu angelegten „Öffentlichen Grünzugs“ am Gewerbegebiet Hüllgraben sind die Lärmeinwirkungen unzumutbar.</p> <p>Die Anwohner an der A 94 leiden zudem auch unter dem Lärm verursacht durch die Güterzugtrasse.</p> <p><b>Unterbringung von Flüchtlingen und Asylbewerbern</b></p> <p>Zuständig für die Unterbringung von Asylbewerbern sind die Länder. Während verschiedene Bundesländer diese Aufgabe auf die Kommunen übertragen haben, führt der Freistaat Bayern diese als Staatsaufgabe aus und bringt Asylbewerber grundsätzlich in Gemeinschaftsunterkünften unter (Art. 4 Abs. 1 Aufnahmegesetz – AufnG). Nur für den Fall, dass Asylbewerber nicht in staatlichen Aufnahmeeinrichtungen untergebracht werden können, werden die kreisfreien Städte und Landkreise herangezogen (Art. 6 Abs. 1 AufnG). Dies war 2015 der Fall, seitdem gibt es in der Landeshauptstadt München Unterkünfte in staatlicher und in städtischer Zuständigkeit. Dies ist allerdings die Ausnahme (s. o.). Grundsätzlich müssen auch bei der Unterbringung von Flüchtlingen und Asylbewerbern die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse sichergestellt werden. Dabei können auch die Möglichkeiten des passiven Lärmschutzes herangezogen werden. Gemäß den Vorgaben haben alle Unterkünfte eine gültige Baugenehmigung und wurden dahingehend von der hierfür zuständigen Lokalbaukommission überprüft. Welche Unterkunft hier jedoch genau angesprochen wurde, konnte leider nicht nachvollzogen werden.</p> <p><b>„Bahnlärm“</b></p> <p>Zum Vorbringen bzgl. „Bahnlärm“ wird auf die Lärmaktionsplanung des hierfür (seit 01.01.2015) zuständigen Eisenbahn-Bundesamts verwiesen (vgl. § 47e Abs. 4 Bundes-Immissionsschutzgesetz).</p>
14	1	<p>Der Einwender ist Anwohner am Ina-Seidel-Bogen in München.</p> <p>Es wurde festgestellt, dass die Straßenverkehrsordnung in München durch viele Verkehrsteilnehmer großzügig ausgelegt werde. Die zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h, auch auf belebten Einkaufsstraßen werde hoch</p>

	<p>überschritten. Radarkontrollen seien sehr selten. Die rasante Fahrweise könne man auch bis zum Ende der A 94 feststellen. Der Verkehrslärm von dieser Straße sei sehr laut zu hören. Zudem werde eine hohe Feinstaubbelastung festgestellt. Es wird die Frage gestellt, wofür man Autos größer 200 PS und Höchstgeschwindigkeit über 200 km/h benötigt. Es werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Geschwindigkeitsbegrenzung schon vor der Wohnbebauung auf 60 km/h mit stationärer Kontrolleinrichtung.</li><li>• Lärmschutzwände beidseitig unmittelbar an der Autobahn.</li><li>• Den entsprechenden Autobahnabschnitt als Tunnellösung umbauen.</li></ul> <p><b>Geschwindigkeitsbegrenzung mit Kontrolle</b> Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen. Im genannten Bereich existieren bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen. In Fahrtrichtung Mühldorf wird die Geschwindigkeit von anfänglich 60 km/h bei Bogenhausen auf 120 km/h bei Zamdorf begrenzt. Ab Zamdorf wird dann die Geschwindigkeit in den Nachtstunden (6-22 Uhr) auf 100 km/h reduziert. In Fahrtrichtung München existiert im Bereich Zamdorf, Daglfing und Riem die Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h in den Nachtstunden. Die Autobahndirektion Südbayern überprüft momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung (auf 60 km/h) ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38) Die Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeit obliegt der zuständigen Polizeidienststelle. Diese entscheidet in ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich über die Durchführung von Verkehrsüberwachungen. Hierauf hat die Autobahndirektion Südbayern, ausgenommen bei Maßnahmen im Rahmen der Unfallkommission bei Unfallhäufungsstellen (auf Autobahnen), keinen Einfluss. Auch die Regierung von Oberbayern hat keinen Einfluss auf polizeiliche Verkehrsüberwachungsmaßnahmen. Die Polizeipräsidien München, Oberbayern Nord und Oberbayern Süd wurden allerdings entsprechend informiert und im Hinblick auf die Einhaltung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen gebeten, im Rahmen der</p>
--	--



	<p>jeweiligen Zuständigkeit, zu prüfen, inwieweit eine Verkehrsüberwachung verstärkt durchgeführt werden kann.</p> <p><b>Errichtung aktiven Schallschutzes bzw. Untertunnelung</b></p> <p>Der Anspruch auf Lärmschutz richtet sich nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) sowie nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und kann in die Bereiche Lärmvorsorge und Lärmsanierung eingeteilt werden. Lärmvorsorge ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen vorzusehen.</p> <p>Die Errichtung eines aktiven Lärmschutzes kann an bestehenden Verkehrswegen nur im Rahmen der Lärmsanierung erfolgen.</p> <p>Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung durch den Baulastträger an bestehenden Straßen und kann auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Hierzu muss eine Überschreitung der Grenzwerte durch die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) errechnenden Lärmpegel am betroffenen Immissionsort vorliegen. Diese Grenzwerte sind im Vergleich zur „Lärmvorsorge“ deutlich höher angesetzt und liegen laut VLärmSchR 97 für Wohngebiete bei 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts. Nach Aussage der Autobahndirektion Südbayern werden an der A 94 an insgesamt 14 Gebäuden die Lärmsanierungsgrenzwerte der VLärmSchR 97 für die Tag- und/oder Nachtzeit überschritten. Von Seiten der Autobahndirektion Südbayern sind allerdings keine Lärmsanierungsmaßnahmen geplant, da von den 14 Gebäuden 9 innerhalb des Bebauungsplans Nr. 44 „Eggenfeldener Straße, Lüderitzstraße, Eylauer Straße, Bahnlinie München-Ismaning und Rappelhofstraße“ vom 20.06.1983 liegen (siehe Kapitel 6.2.3.3). Bei der Aufstellung dieses Bebauungsplans wurde durch die Landeshauptstadt München die Autobahnnähe (A 94 ist seit 01.08.1982 von München-Steinhausen bis Autobahnkreuz (AK) München-Ost unter Verkehr) des Wohngebiets berücksichtigt und geschlossene Bebauung, Wohnraumorientierung und maximal zulässige Innenpegel festgesetzt. Für die übrigen 5 Gebäude, an denen die Lärmsanierungsgrenzwerte überschritten werden, werden erst im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus Lärmschutzmaßnahmen ergriffen (siehe unten).</p> <p>Einer Führung des Verkehrsweges im Tunnel kann nicht entsprochen werden, da die vorgegebenen Grenzwerte nur an wenigen Immissionsorten nicht eingehalten sind. Darüber hinaus ist zudem ein Nutzen-Kosten-Verhältnis einer solchen umfassenden Maßnahme zu prüfen, um die Wirtschaftlichkeit im Rahmen der Lärmsanierung nachzuweisen.</p> <p>Der betrachtete Streckenabschnitt ist jedoch aufgrund der hohen Verkehrsbelastung Teil des geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 94 zwischen der Anschlussstelle München-Steinhausen bis Anschlussstelle Feldkirchen-West. Dieser ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf zur Engpassbeseitigung enthalten. Im</p>
--	--

		<p>Zuge des 6-streifigen Ausbaus werden Lärmschutzansprüche und -maßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge geprüft und gegebenenfalls vorgesehen. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 42)</p> <p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass die Autobahndirektion auf Antrag von Bürgern prüft, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms durch die bestehende Autobahn die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (vgl. Maßnahme G1 – alle Bundesautobahnen). Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst.</p> <p><b>Feinstaubbelastung</b> Der Punkt „Feinstaubbelastung“ ist nicht Gegenstand der durchgeführten Lärmaktionsplanung. Deshalb wird dieser Teil der Stellungnahme hier nicht bewertet.</p>
<p>15</p> <p><i>Stellungnahme der Bürgerinitiative Lebenswertes Daglfing e. V.</i></p>	<p>1</p>	<p><b>Stellungnahme der Bürgerinitiative Lebenswertes Daglfing e. V.:</b></p> <p>„Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Lärmaktionsplans stellen wir folgenden Antrag: Begrenzung der Geschwindigkeit auf der A 94 zwischen Steinhausen und Feldkirchen West auf 60 km/h als verkehrsbeschränkende Maßnahme gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen.</p> <p>Um die tatsächliche Belastung der Anwohner zu verifizieren (Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten) beantragen wir die Messung der Lärmbelastung mittels Summenpegelbildung im Zusammenwirken mit dem Schienenverkehr, da die Grenze der Gesundheitsgefährdung erreicht ist (BVerwGE 101,1 ff.).</p> <p>Gemäß § 47d Abs. 1 Satz 3 BImSchG hat die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen auch unter Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte ergeben, zu erfolgen.</p> <p><b>Begründung:</b> Die Lärmbelastung in den Ortsteilen Steinhausen, Zamdorf, Daglfing, Trudering/Riem ist nicht nur in unmittelbarer Nachbarschaft zur A 94 erheblich. Insofern sind die in den Tabellen 6 [Anzahl nach VBEB der von Straßenlärmpegeln <math>L_{DEN}</math> belasteten Einwohner an Autobahnen in München] und 7 [Anzahl nach VBEB der von Straßenlärmpegeln <math>L_{Night}</math> belasteten Einwohner an Autobahnen in München] gemachten Aussagen bezüglich der durch Lärm belasteten Einwohner fehlerhaft. Aus eigener Erfahrung können wir bestätigen, dass die Lärmbelastung im Umkreis von mindestens 1 km der A 94 erheblich ist. Die Bewohner im Osten der Stadt</p>

	<p>München sind zudem einer Dreifachbelastung ausgesetzt: Der seit Jahren stetig zunehmende Autoverkehr sowie die Güterzüge auf der Strecke München-Mühldorf und auf der S 8-Trasse. Der Dauerschallpegel führt zu Gesundheitsbeeinträchtigungen und macht, nicht zuletzt durch die damit verbundenen Kosten für die Gesellschaft, sofortige Lärmschutzmaßnahmen notwendig.</p> <p>Die im Entwurf der Lärmaktionsplans aufgeführten Maßnahmen V1 [Maßnahme V1 – A 94: Geschwindigkeitstrichter und zeitweise geschaltete Geschwindigkeitsbeschränkungen der Streckenbeeinflussungsanlage] und V2 [Maßnahme V2 – A 94: Deckschichtenerneuerung auf dem ersten Fahrstreifen zwischen Anschlussstelle München-Steinhausen und Anschlussstelle München-Riem in beiden Fahrtrichtungen] führen nicht zu der dringend erforderlichen Lärmreduzierung, nicht zuletzt weil die ihnen zugrundeliegenden Daten (erhoben im Jahr 2010) nicht den aktuellen Gegebenheiten entsprechen.</p> <p>Die zulässigen Geschwindigkeiten sind zu hoch und die geschwindigkeitsreduzierte Strecke ist zu kurz. Der 2011 und 2012 auf der rechten Fahrspur aufgebrachte Splittmastixasphalt dürfte die Lärminderungswirkung von -2 dB zwischenzeitlich verloren haben. Untersuchungen von Müller BBM haben ergeben, dass eine akustische Alterung, die zur Verschlechterung um 2 dB führt, schon innerhalb von 3-5 Jahren, je nach Beschaffenheit des geräuschmindernden Fahrbelags, eintritt.</p> <p>Die in Aussicht gestellten aktiven Maßnahmen zur Lärmsanierung sollen erst im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der A 94 realisiert werden. Da jedoch nicht absehbar ist, wann dieser Ausbau realisiert werden wird, fordern wir zur Entlastung der betroffenen Bevölkerung sofortige Lärmschutzmaßnahmen. Die kurzfristig zu realisierende, wirkungsvollste und kostengünstigste Maßnahme ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h, die regelmäßig überwacht werden sollte, z. B. durch Anbringung von dauerhaft installierten Radargeräten in den Signalbrücken.</p> <p>Die Verkehrsbedeutung der A 94 ist hier mit den Beeinträchtigungen der Anwohner abzuwiegen. Angesichts der gesundheitlichen Risiken sehen wir eine Pflicht der Behörde zu handeln. Laut Rechtsprechung sind die Schutzkriterien für Anwohner an bestehenden Straßen gesundheitlich nicht anders zu beurteilen als für Anwohner beim Neubau oder einer wesentlichen Änderung von Verkehrswegen.</p> <p>Wir bitten um Berücksichtigung unseres Antrags und falls diesem nicht entsprochen wird um detaillierte Begründung.“</p> <p><b>Die Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt hat mit Schreiben vom 11.04.2016 zum Vorbringen der Bürgerinitiative Lebenswertes Daglfing e. V. wie folgt Stellung genommen (gekürzt):</b></p> <p>Aus Sicht des Referats für Gesundheit und Umwelt stellt die Geschwindigkeitsreduzierung eine effektive, kostengünstige und sofort umsetzbare Maßnahme zur Reduzierung der Lärmbelastung dar. Bereits im Vorfeld der Öffentlichkeitsarbeit zum Lärmaktionsplan hat das Referat für Gesundheit und Umwelt daher den Vorschlag</p>
--	---

	<p>eingebraucht, auf den innerstädtischen Autobahnen in der Nähe von bewohnten Bereichen generell eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw einzuführen.</p> <p>Mit diesem Vorschlag (Pkw: 80 km/h/Lkw: 60 km/h) vermindert sich die Lärmbelastung (Mittelungspegel) auf Autobahnen gegenüber Strecken ohne Geschwindigkeitsbegrenzung (Pkw: 130 km/h/Lkw: 80 km/h) rechnerisch um ca. 3 dB(A). Die geforderte Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Pkw und Lkw auf 60 km/h würde lediglich eine zusätzliche Pegelminderung von ca. 0,5 dB(A) gegenüber der Variante Pkw: 80 km/h/Lkw: 60 km/h bewirken.</p> <p>Das Referat für Gesundheit und Umwelt hat die Regierung von Oberbayern gebeten, die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw als Lärminderungsmaßnahme auf allen innerstädtischen Autobahnen in den Lärmaktionsplan aufzunehmen.</p> <p>Die Forderung nach einer Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der A 94 wird vom Referat für Gesundheit und Umwelt somit weitgehend unterstützt.</p> <p><b>Zur Forderung nach einer Summenpegelbetrachtung aus Straßen- und Schienenverkehrslärm nimmt die Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt mit Schreiben vom 11.04.2016 wie folgt Stellung:</b></p> <p>Der Wunsch nach Zugrundelegung des Summenpegels aus Straßen- und Schienenverkehrslärm bei der Festlegung von Maßnahmen im Lärmaktionsplan der Regierung von Oberbayern ist aus lärmtechnischer Sicht nachvollziehbar. Gängige bundesweite Praxis ist jedoch, die verschiedenen Lärmquellen (Straße, Schiene, Gewerbe) getrennt zu berechnen und getrennt für jede Lärmquelle einen eigenen Lärmaktionsplan zu erstellen.</p> <p>Die getrennte Berechnung der Lärmquellen ergibt sich aus § 4 Abs. 2 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV). Hier wird eindeutig festgestellt, dass Lärmkarten für den Straßenverkehrslärm, Eisenbahnlärm, Fluglärm und Industrie- und Gewerbelärm jeweils getrennt zu erstellen und ihre Immissionen je gesondert darzustellen sind.</p> <p>Die Zahl der in ihren Wohnungen durch Umgebungslärm belasteten Menschen ist gemäß § 4 Abs. 5 der 34. BImSchV separat für jede Lärmart anzugeben.</p> <p>Auch bei der Festlegung von Maßnahmen zur Lärminderung schreibt der Gesetzgeber eine Summenpegelbildung der Lärmpegel verschiedener Lärmquellen nicht vor.</p> <p>Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass sowohl die strategische Lärmkartierung als auch die Aktionsplanung sektoral angelegt sind. Eine Betrachtung des Gesamtlärms ist gesetzlich nicht vorgesehen, weil Bewertungsverfahren und Handlungsrahmen dafür (noch) fehlen.</p> <p>Aus Sicht des Referats für Gesundheit und Umwelt ist die Forderung nach einer Gesamtlärbetrachtung daher zwar nachvollziehbar. Es wird aber davon ausgegangen, dass die Regierung von Oberbayern der Forderung nicht</p>
--	---

	<p>entsprechen wird, da das von der Regierung angewendete Verfahren (Maßnahmen werden unter Zugrundelegung ausschließlich des Straßenverkehrslärms festgelegt) den gesetzlichen Vorgaben und der bundesweit gängigen Praxis entspricht.</p> <p><b>Zu den Verkehrsmengen nimmt die Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt mit Schreiben vom 11.04.2016 wie folgt Stellung:</b></p> <p>Datengrundlage für den Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen der Regierung von Oberbayern ist die Lärmkarte 2012. Die Lärmkartierung im Zuge der Umgebungslärmrichtlinie hat sich nach § 47c Abs. 1 BImSchG immer auf das vorangegangene Kalenderjahr zu beziehen.</p> <p>Um einen einheitlichen Vollzug der Umgebungslärmrichtlinie sicherzustellen, sind vom Bayerischen Landesamt für Umwelt die neuesten Ergebnisse der offiziellen Verkehrszählung zu verwenden. Auf dieses Vorgehen haben sich das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz und die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren verständigt. Demnach wurde für die Kartierung 2012 die offizielle Verkehrszählung aus dem Jahr 2010 verwendet. Neuere offizielle Zahlen lagen zum Zeitpunkt der Kartierung nicht vor. Insofern sind die dem Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen zugrundegelegten Verkehrsmengen nicht zu beanstanden.</p> <p>Die Lärmkarten sowie der Lärmaktionsplan werden alle 5 Jahre fortgeschrieben. In der Lärmkarte 2017 werden die aktuellen Verkehrsmengen zugrunde gelegt.</p> <p>Zur lärmindernden Wirkung von Splittmastixasphalt nimmt die Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt mit Schreiben vom 11.04.2016 wie folgt Stellung:</p> <p>Die angesprochene akustische Alterung von lärmindernden Fahrbahnbelägen, die zu einer im Laufe der Jahre nachlassenden Pegelminderung führt, trifft auf den verwendeten Splittmastixasphalt nicht zu. Dem Splittmastixasphalt 0/8 wurde bereits im Jahr 1991 mit dem „Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/1991“ des Bundesministerium für Verkehr eine dauerhafte Pegelminderung von -2 dB(A) für Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit &gt; 60 km/h zugesprochen. Die im Lärmaktionsplan der Regierung von Oberbayern genannte Pegelminderung ist somit korrekt.</p> <p><b>Bewertung der Regierung von Oberbayern:</b> <b>Zur Forderung einer Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung, die regelmäßig überwacht werden sollte, wird wie folgt Stellung genommen:</b></p> <p>Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen.</p>
--	---

	<p>Im genannten Bereich existieren bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen. In Fahrtrichtung Mühldorf wird die Geschwindigkeit von anfänglich 60 km/h bei Bogenhausen auf 120 km/h bei Zamdorf begrenzt. Ab Zamdorf wird dann die Geschwindigkeit in den Nachtstunden (6-22 Uhr) auf 100 km/h reduziert.</p> <p>In Fahrtrichtung München existiert im Bereich Zamdorf, Daglfing und Riem die Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h in den Nachtstunden.</p> <p>Aufgrund der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine zusätzliche geplante Maßnahme G2 – alle Autobahnen „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen“ in den Lärmaktionsplan aufgenommen (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38).</p> <p>Die Autobahndirektion Südbayern überprüft deshalb momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung (auf 60 km/h) ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet.</p> <p>Die Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeit obliegt der zuständigen Polizeidienststelle. Diese entscheidet in ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich über die Durchführung von Verkehrsüberwachungen. Hierauf hat die Autobahndirektion Südbayern, ausgenommen bei Maßnahmen im Rahmen der Unfallkommission bei Unfallhäufungsstellen (auf Autobahnen), keinen Einfluss.</p> <p>Auch die Regierung von Oberbayern hat keinen Einfluss auf polizeiliche Verkehrsüberwachungsmaßnahmen. Die Polizeipräsidien München, Oberbayern Nord und Oberbayern Süd wurden allerdings entsprechend informiert und im Hinblick auf die Einhaltung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen gebeten, im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit, zu prüfen, inwieweit eine Verkehrsüberwachung verstärkt durchgeführt werden kann.</p> <p>Bezüglich der Summenpegelbetrachtung aus Straßen- und Schienenverkehrslärm, der Datengrundlage für die Lärmaktionsplanung und den Ausführungen zur Alterung des eingebauten Splittmasitxasphalts wird auf die obige Stellungnahme der Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt verwiesen.</p> <p><b>Zur Summenpegelbetrachtung und Gesundheitsgefährdung wird unter Berücksichtigung des genannten Urteils des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) vom 21.03.1996 – 4 C 9/95 ergänzend Folgendes festgestellt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Nach § 47d Abs. 1 BImSchG ist die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt, sollte aber auch unter Berücksichtigung der Belastung durch mehrere</li></ul>
--	--

		<p>Lärmquellen insbesondere auf die Prioritäten eingehen, die sich ggf. aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer Kriterien ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den Lärmkarten ausgewiesen werden. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass bei der Dimensionierung von Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung die jeweiligen Regelungen des nationalen Fachrechts heranzuziehen sind. Grundsätzlich erfolgt daher, wie in der o. g. Stellungnahme der Landeshauptstadt München bereits ausgeführt, eine getrennte Betrachtung der verschiedenen Lärmquellen/Verkehrswege.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eine <b>Summenpegelbetrachtung</b> kann allenfalls im Rahmen der beim <b>Neubau oder der wesentlichen Änderung</b> eines Verkehrswegs ausgelösten <b>Verkehrslärmvorsorge</b> (gilt nur bei Neu-/Ausbau: vgl. § 2 Abs. 1 Nr. 4 und § 41 Abs. 1 BImSchG sowie § 1 der 16. BImSchV) – ausnahmsweise – geboten sein. Der Staat darf es nicht zulassen, dass durch den Bau oder durch die wesentliche Änderung eines öffentlichen Verkehrswegs eine die menschliche Gesundheit gefährdende Verkehrslärmbelastung entsteht. Dies wäre der Fall, wenn ein neuer oder zu ändernder Verkehrsweg in Zusammenwirkung mit der vorhandenen Vorbelastung anderer Verkehrswege zu einer <b>Gesamtbelastung</b> führt, die eine <b>Gesundheitsgefahr</b> darstellt.</li> </ul> <p>Nach der Rechtsprechung nähern sich Mittelungspegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts den in Art. 2 Abs. 2 Satz 1 Grundgesetz (GG) und Art. 14 Abs. 1 GG definierten Grundrechtsschwellen. Selbst bei Überschreitung von Mittelungspegeln von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts können durch aktive/passive Lärmschutzmaßnahmen noch gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden. Nach dem Stand der Lärmwirkungsforschung sollen Dauerschallpegel am Ohr einer schlafenden Person in einem Bereich zwischen 30 und 35 dB(A) und Pegelspitzen in der Größenordnung von 40 dB(A) nicht überschritten werden (Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg vom 08.10.2012, 5 S 203/11).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Gesetzgeber hat den Verkehrslärmschutz bewusst nicht umfassend geregelt. Für <b>bestehende Verkehrswege</b>, die nicht wesentlich geändert werden, gibt es <b>keine gesetzlichen Regelungen</b>, die einen Anspruch Dritter auf Lärmschutz vermitteln. Insofern kann hier auch eine Summenpegelbetrachtung i. V. m. der Prüfung einer Gesundheitsgefährdung nicht gefordert werden. Für bestehende Verkehrswege besteht lediglich die Möglichkeit der Lärmsanierung. Hierbei handelt es sich um eine freiwillige Leistung des jeweiligen Baulastträgers nach Haushaltsrecht.</li> </ul>
16 <i>Bürger-</i>	1	<p>Der Einwender ist Anwohner der Wißmannstraße in München.</p> <p>Es sei speziell die außerstädtische Beschleunigung der Autos und Motorräder, welche den Lärmpegel um ein</p>

<i>schreiben</i>	<p>vielfaches steigern. Auch würden durch diese Aktionen der Feinstaub sowie der Spritverbrauch unnötig in die Höhe getrieben. Es sollte dringend eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h erfolgen. Warum gibt es bereits auf sämtlichen Autobahnabschnitten in München diese „Begrenzungen der Geschwindigkeit wegen Lärmschutz“? Warum fehlt auf dem Endstück der A 94 noch eine Lärmschutzwand? Der Verkehr aus/in den Münchner Osten wird aufgrund der geplanten Bautätigkeiten weiter deutlich zunehmen. Die Belastungsgrenze für die Anwohner ist bereits überschritten.</p> <p><b>Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h</b> Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen. Im genannten Bereich existieren bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen. In Fahrtrichtung Mühldorf wird die Geschwindigkeit von anfänglich 60 km/h bei Bogenhausen auf 120 km/h bei Zamdorf begrenzt. Ab Zamdorf wird dann die Geschwindigkeit in den Nachtstunden (6-22 Uhr) auf 100 km/h reduziert. In Fahrtrichtung München existiert im Bereich Zamdorf, Daglfing und Riem die Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h in den Nachtstunden. Die Autobahndirektion Südbayern überprüft momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung (auf 60 km/h) ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38) Die Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeit obliegt der zuständigen Polizeidienststelle. Diese entscheidet in ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich über die Durchführung von Verkehrsüberwachungen. Hierauf hat die Autobahndirektion Südbayern, ausgenommen bei Maßnahmen im Rahmen der Unfallkommission bei Unfallhäufungsstellen (auf Autobahnen), keinen Einfluss. Auch die Regierung von Oberbayern hat keinen Einfluss auf polizeiliche Verkehrsüberwachungsmaßnahmen. Die Polizeipräsidien München, Oberbayern Nord und Oberbayern Süd wurden allerdings entsprechend informiert und im Hinblick auf die Einhaltung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen gebeten, im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit, zu prüfen, inwieweit eine Verkehrsüberwachung verstärkt durchgeführt werden kann.</p>
------------------	--



		<p><b>Errichtung einer Lärmschutzwand</b></p> <p>Der Anspruch auf Lärmschutz richtet sich nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) sowie nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und kann in die Bereiche Lärmvorsorge und Lärmsanierung eingeteilt werden. Lärmvorsorge ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen vorzusehen.</p> <p>Die Errichtung eines aktiven Lärmschutzes kann an bestehenden Verkehrswegen nur im Rahmen der Lärmsanierung erfolgen.</p> <p>Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung durch den Baulastträger an bestehenden Straßen und kann auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Hierzu muss eine Überschreitung der Grenzwerte durch die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) errechnenden Lärmpegel am betroffenen Immissionsort vorliegen. Diese Grenzwerte sind im Vergleich zur „Lärmvorsorge“ deutlich höher angesetzt und liegen laut VLärmSchR 97 für Wohngebiete bei 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts. Nach Aussage der Autobahndirektion Südbayern werden an der A 94 an insgesamt 14 Gebäuden die Lärmsanierungsgrenzwerte der VLärmSchR 97 für die Tag- und/oder Nachtzeit überschritten. Von Seiten der Autobahndirektion Südbayern sind allerdings keine Lärmsanierungsmaßnahmen geplant, da von den 14 Gebäuden 9 innerhalb des Bebauungsplans Nr. 44 „Eggenfeldener Straße, Lüderitzstraße, Eylauer Straße, Bahnlinie München-Ismaning und Rappelhofstraße“ vom 20.06.1983 liegen (siehe Kapitel 6.2.3.3). Bei der Aufstellung dieses Bebauungsplans wurde durch die Landeshauptstadt München die Autobahnnähe (A 94 ist seit 01.08.1982 von München-Steinhausen bis Autobahnkreuz (AK) München-Ost unter Verkehr) des Wohngebiets berücksichtigt und geschlossene Bebauung, Wohnraumorientierung und maximal zulässige Innenpegel festgesetzt. Für die übrigen 5 Gebäude, an denen die Lärmsanierungsgrenzwerte überschritten werden, werden erst im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus Lärmschutzmaßnahmen ergriffen (siehe unten).</p> <p>Der betrachtete Streckenabschnitt ist jedoch aufgrund der hohen Verkehrsbelastung Teil des geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 94 zwischen der Anschlussstelle München-Steinhausen bis Anschlussstelle Feldkirchen-West. Dieser ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf zur Engpassbeseitigung enthalten. Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus werden Lärmschutzansprüche und -maßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge geprüft und gegebenenfalls vorgesehen.</p> <p>(siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 42)</p> <p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass die Autobahndirektion auf Antrag von Bürgern prüft, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms durch die bestehende Autobahn die Voraussetzungen für die (bezuschusste)</p>
--	--	---

		Lärmsanierung gegeben sind (vgl. Maßnahme G1 – alle Bundesautobahnen). Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst.
17	1	<p>Die Einwender sind Anlieger der Rennbahnstraße in München.</p> <p>Es wird jegliche Maßnahme zur Reduzierung des Autobahnlärms befürwortet und unterstützt. Gerade in den Abendstunden ist das permanente „Rauschen und Brummen“ im Hintergrund eine erhebliche Beeinträchtigung.</p> <p>Grundsätzlich sind die Errichtung von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen sowie Geschwindigkeitsbegrenzungen möglich. Hierzu wird im Einzelnen wie folgt Stellung genommen:</p> <p><b>Errichtung von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen</b></p> <p>Der Anspruch auf Lärmschutz richtet sich nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) sowie nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und kann in die Bereiche Lärmvorsorge und Lärmsanierung eingeteilt werden. Lärmvorsorge ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen vorzusehen.</p> <p>Die Errichtung eines Lärmschutzes kann an bestehenden Verkehrswegen nur im Rahmen der Lärmsanierung erfolgen.</p> <p>Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung durch den Baulastträger an bestehenden Straßen und kann auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Hierzu muss eine Überschreitung der Grenzwerte durch die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) errechnenden Lärmpegel am betroffenen Immissionsort vorliegen. Diese Grenzwerte sind im Vergleich zur „Lärmvorsorge“ deutlich höher angesetzt und liegen laut VLärmSchR 97 für Wohngebiete bei 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts.</p> <p>Der betrachtete Streckenabschnitt ist Teil des geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 94 zwischen der Anschlussstelle München-Steinhausen bis Anschlussstelle Feldkirchen-West. Dieser ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf zur Engpassbeseitigung enthalten. Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus werden Lärmschutzansprüche und -maßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge geprüft und gegebenenfalls vorgesehen. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 42)</p> <p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass die Autobahndirektion auf Antrag von Bürgern prüft, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms durch die bestehende Autobahn die Voraussetzungen für die (bezuschusste)</p>
<i>Bürger- schreiben</i>		

		<p>Lärmsanierung gegeben sind (vgl. Maßnahme G1 – alle Bundesautobahnen). Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst.</p> <p><b>Geschwindigkeitsbegrenzungen</b> Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen.</p> <p>Auf der A 94 existieren bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrtrichtung Passau: <ul style="list-style-type: none"> <li>- von BAB-Beginn bis km 1,700: stufenweise Anhebung auf 120 km/h</li> <li>- von km 1,700 bis km 5,100: 100 km/h nachts (22:00 – 06:00 Uhr)</li> </ul> </li> <li>• Fahrtrichtung München: <ul style="list-style-type: none"> <li>- von km 5,600 bis km 2,010: 100 km/h nachts (22:00 – 06:00 Uhr)</li> <li>- ab km 2,010 bis BAB-Ende: Geschwindigkeitstrichter tags (06:00 – 22:00 Uhr) von 120 – 60 km/h und nachts (22:00 – 06:00 Uhr) von 100 – 60 km/h – Verkehrssicherheit</li> </ul> </li> </ul> <p>Die Autobahndirektion Südbayern überprüft momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)</p>
<p>18</p> <p><i>Bürger- schreiben</i></p>	<p>1</p>	<p>Der Einwender ist Anlieger der Wißmannstraße in München.</p> <p>Der Lärm der Autobahn A 94 im Bereich Zamdorf und Daglfing hat seit Jahren stetig zugenommen. Dies liegt unter anderem an der rapiden Einwohnerentwicklung in München und der gesamten Metropolregion sowie dem wachsenden Einzugsgebiet für Pendler, das im Osten bis weit in den Landkreis Mühldorf hineinreicht. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Anwohner in Zamdorf und Daglfing neben dem Autobahnlärm auch in</p>

	<p>erheblichem Umfang Schienenlärm von der S 8-Trasse in Daglfing und der S 2-Trasse aus Berg am Laim betroffen sind. Dies führt für die Anwohner, insbesondere nachts, zu einer unerträglichen Lärmsummierung. Dies vorangestellt wird mit Nachdruck für die Lärmberechnung in der Lärmaktionsplanung für der Bereich der A 94 Zamdorf/Daglfing gefordert:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Eine Summierung des Lärms der Lärmquellen Autobahn und Schiene.</li><li>• Berücksichtigung der speziellen klimatischen Gegebenheiten im Münchner Osten, das sind:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Vorliegen einer Inversionswetterlage an über <math>\frac{3}{4}</math> der Tage,</li><li>○ Hauptwindrichtung aus südwestlicher Richtung,</li><li>○ bei stärkeren Winden aus Osten.</li></ul></li><li>• Berücksichtigung des konkreten Verlaufs der A 94 im Bereich Zamdorf/Daglfing. So steigt die Autobahn von Steinhausen bis über die Anschlussstelle Daglfing hinaus an, was dazu führt, dass die angrenzende Wohnbebauung für die dahinter liegende Wohnbevölkerung keinen wirksamen Lärmschutz bietet. Der höchste Punkt im Bereich Zamdorf ist z. B. die Autobahnbrücke über die Trasse der S 8 zwischen der Anschlussstelle Zamdorf und der Anschlussstelle Daglfing.</li><li>• Zudem sind die diversen Autobahnbrücken in Zamdorf und Daglfing zu berücksichtigen, da von diesen das sehr störende „Klack-Klack“-Geräusch ausgeht.</li><li>• Es sind dringend die aktuellen Zahlen aus der Verkehrszählung 2015 zu verwenden, da nur so die tatsächliche Lärmbetroffenheit abgebildet werden kann. Die Zahlen aus 2010 sind überholt.</li><li>• Berücksichtigung von Verkehrsspitzen wie den vielen Großmessen in der Messe München Riem.</li><li>• Berücksichtigung, dass die aufgeführten Maßnahmen V1 – A 94 (Geschwindigkeitstrichter und zeitweise geschaltete Geschwindigkeitsbeschränkungen der Streckenbeeinflussungsanlage) und V2 – A 94 (Deckschichtenrenewerung auf dem ersten Fahrstreifen zwischen Anschlussstelle München-Steinhausen und Anschlussstelle München-Riem in beiden Fahrtrichtungen) kaum Wirkung zeigen, da die Geschwindigkeitsbeschränkung bekanntlich nicht eingehalten, da nicht überwacht, wird und die theoretische Lärminderung durch den sanierten rechten Fahrstreifen von den Lärmemissionen des unsanierten linken Fahrstreifens überlagert wird.</li></ul> <p>Eine korrekte Lärmberechnung anhand der aktuellen Zahlen wird zeigen, dass die Grenzwerte der Lärmsanierung im Bereich Zamdorf deutlich überschritten sind und eine erhebliche Anzahl von Personen hiervon betroffen ist. Zudem wird um Berücksichtigung gebeten, dass verschiedene besonders schützenswerte Einrichtungen vom Autobahnlärm der A 94 im Bereich Zamdorf/Daglfing betroffen sind. Diese sind (nicht abschließend):</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Griechische Volksschule Sokrates, Zamdorfer Straße 26, 81677 München</li></ul>
--	--

		<ul style="list-style-type: none"><li>• Städtische Kinderkrippe, Freda-Wuesthoff-Weg 7, 81929 München</li><li>• Deutsche Journalistenschule e. V., Hultschiner Straße 8, 81677 München</li><li>• Kinderkrippe Klausenburg e. V., Klausenburger Straße 9, 81677 München</li><li>• KitA St. Martin im Smarthouse UG, Zamdorfer Straße 100, 81677 München</li><li>• kibiku Kinderhaus SV Pressezwerg, Hultschiner Straße 8, 81677 München</li><li>• Städtische Kindertageseinrichtung, Schwarzwaldstraße 2, 81677 München</li><li>• Kindergarten St. Klara, Friedrich-Eckart-Straße 9, 81929 München</li></ul> <p>Die Lärmaktionsplanung hat auch die künftige Entwicklung im Münchner Osten zu berücksichtigen. Neben dem im Jahre 2008 fertiggestellten SZ-Hochhaus und den vielen neu errichteten Hotels im Gewerbegebiet Zamdorf, entstehen in naher Zukunft folgende Neubaugebiete:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Baumkirchen Mitte</li><li>• Bavaria Towers am Vogelweideplatz</li><li>• Gewerbegebiet am Hüllgraben</li><li>• Bebauungsplan Nr. 1869 „Eggenfeldener Straße“ [Maßnahme G – A 94] mit geplanten 300 bis 400 Wohnungen und Gewerbeansiedlung im Erdgeschoss (direkt an der A 94)</li><li>• Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme östlich der S 8-Trasse</li></ul> <p>Nach den europarechtlichen und nationalen Vorgaben besteht eine Verpflichtung, dass im Rahmen der Lärmaktionsplanung wirksame Maßnahmen für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger getroffen werden. Insoweit ist es ermessensfehlerhaft, wenn die Anwohner auf eine Lärmsanierung im Zusammenhang mit einem eventuellen 6-streifigen-Ausbau der A 94 [Maßnahme G – A 94] getröstet werden. Da diese Maßnahme nicht im „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen ist, wird diese nicht innerhalb der nächsten 30 Jahre realisiert werden. Dabei ist besonders zu berücksichtigen, dass bereits aufgrund der Verkehrszählung aus 2010 eine Überschreitung der Sanierungsgrenzwerte im Bereich der Anschlussstelle Zamdorf festgestellt wurde. Es wird daher gefordert:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• konkret und zeitnah Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes an der A 94 im Bereich Zamdorf/Daglfing zu planen.</li><li>• Als Sofortmaßnahme wird aus Gründen des Gesundheitsschutzes im Bereich Zamdorf/Daglfing die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h gefordert.</li><li>• Die Brücken im Bereich Steinhausen bis Anschlussstelle Riem sind so zu sanieren, dass beim Überfahren der Übergangskonstruktion nicht mehr das störende „Klack-Klack“-Geräusch auftritt.</li><li>• Alle Fahrspuren sind mit lärmminderndem Belag auszustatten.</li></ul>
--	--	--

		<ul style="list-style-type: none"><li>• Mittelfristig ist eine Wall-Wand-Kombination an der nördlichen Seite der Autobahn von Steinhausen bis zu Anschlussstelle Riem zu errichten. Die Kosten hierfür sind zwischen dem Freistaat Bayern und der Landeshauptstadt München (wegen Bauleitplanung im Münchner Osten) aufzuteilen.</li></ul> <p>Zu den Forderungen betreffend die Lärmkartierung wird wie folgt Stellung genommen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Summenpegelbildung (Verkehrslärm durch die Autobahn und Lärm durch den Schienenverkehr): Aus lärmschutzfachlicher Sicht ist die Forderung nach einer Zugrundelegung des Summenpegels aus Straßen- und Schienenverkehrslärm nachvollziehbar. Es ist jedoch bundesweit gängige Praxis, die verschiedenen Lärmquellen getrennt zu berechnen und getrennt für jede Lärmquelle einen Lärmaktionsplan zu erstellen. Die getrennte Berechnung der Lärmquellen ergibt sich aus § 4 Abs. 2 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV). Hier ist festgelegt, dass Lärmkarten für den Straßenverkehrslärm, Eisenbahnlärm, Fluglärm und Industrie- und Gewerbelärm jeweils getrennt zu erstellen und ihre Immissionen je gesondert darzustellen sind. Weiter ist gemäß § 4 Abs. 5 der 34. BImSchV die Zahl der in ihren Wohnungen durch Umgebungslärm belasteten Menschen separat für jede Lärmart anzugeben. Eine Lärmkarte zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung ist in der 34. BImSchV nicht gefordert. Auch bei der Festlegung von Maßnahmen zur Lärminderung schreibt der Gesetzgeber eine Summenpegelbildung der Lärmpegel verschiedener Lärmquellen nicht vor. Für die Lärmaktionsplanung bzw. für die Planung und Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen sind je nach Lärmart unterschiedliche Behörden zuständig. Zwar sieht § 47d Abs. 1 Satz 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz eine Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Quellen vor, allerdings erfolgt die Festlegung von Maßnahmen in den Lärmaktionsplänen nach nationalem Recht, das i. d. R. eine getrennte Bewertung der Lärmarten vorsieht. Zum Vorbringen bzgl. „Bahnlärm“ wird deshalb auf die Lärmaktionsplanung des hierfür (seit 01.01.2015) zuständigen Eisenbahn-Bundesamts verwiesen (vgl. § 47e Abs. 4 BImSchG).</li><li>• Berücksichtigung der klimatischen Gegebenheiten: Die bis zur Einführung harmonisierter europäischer Regelungen vorläufigen Berechnungsverfahren für die Lärmkarten nach der Umgebungslärmrichtlinie wurden am 17.08.2006 bekannt gemacht und im Bundesanzeiger Nr. 154a veröffentlicht. Für Straßenverkehrslärm ist die Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) anzuwenden. Die VBUS ist angelehnt an die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)“, wurde jedoch an die Erfordernisse der Anhänge I und II der Richtlinie</li></ul>
--	--	---

		<p>2002/49/EG angepasst [Quelle: VBUS]. Dies beinhaltet u. a. die Berücksichtigung eines für die Lärmemission ausschlaggebenden und hinsichtlich der Witterungsbedingungen durchschnittlichen Jahres. Nach der VBUS wird die Pegeländerung durch Boden- und Meteorologiedämpfung bei freier Schallausbreitung berücksichtigt. Zudem werden auch die je nach Tageszeit unterschiedlichen Ausbreitungsbedingungen des Schalls in der Atmosphäre berücksichtigt („Meteorologische Korrektur“). Die im Rahmen der Lärmaktionsplanung (nach RLS-90) berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind (ca. 3 m/s) von der Straße zum Immissionsort und/oder Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Berücksichtigung des konkreten Verlaufs der A 94: Hinsichtlich der Eingangsdaten für die Kartierung der Hauptverkehrsstraßen wird auf die Erläuterungen des Bayerischen Landesamts für Umwelt vom 17.12.2014 im Anhang A 4 verwiesen. Der konkrete Verlauf der A 94 wurde in der Lärmkartierung berücksichtigt. Nach VBUS werden Steigungen und Gefälle durch einen Zuschlag berücksichtigt: <math>D_{Stg} = 0,6 *  g  - 3</math> für <math> g  &gt; 5 \%</math> <math>D_{Stg} = 0</math> für <math> g  &lt; 5 \%</math> Dabei ist g die Längsneigung des Fahrstreifens in %. Der Geländeverlauf fließt durch das Digitale Geländemodell (DGM) in die Lärmkartierung ein.</li><li>• Berücksichtigung der Autobahnbrücken („Klack-Klack“-Geräusch): Einen speziellen Zuschlag für Brücken gibt es in der VBUS (und auch in der RLS-90) nicht. Die störenden „Klack-Klack“-Geräusche sind deshalb in der Kartierung nicht berücksichtigt. Für das 3-dimensionale schalltechnische Berechnungsmodell wurden nur Brücken mit großer Spannweite oder Höhe akustisch als Brücken modelliert, alle übrigen als Damm.</li><li>• Verwendung der Verkehrszahlen aus der Verkehrszählung 2015: Die Lärmkartierung im Zuge der Umgebungslärmrichtlinie hat sich nach § 47c Abs. 1 BImSchG immer auf das vorangegangene Kalenderjahr zu beziehen. Um einen einheitlichen Vollzug der Umgebungslärmrichtlinie sicherzustellen, sind vom LfU die neuesten Ergebnisse der offiziellen Verkehrszählung zu verwenden. Auf dieses Vorgehen haben sich das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) und die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (StMI) verständigt. Demnach wurde für die Kartierung 2012 die offizielle Verkehrszählung aus dem Jahr 2010 verwendet. Neuere Ergebnisse lagen zum Zeitpunkt der Kartierung nicht vor. Nach Auskunft der Autobahndirektion Südbayern führt die bayerische Straßenbauverwaltung im Turnus von fünf Jahren</li></ul>
--	--	--

		<p>Verkehrszählungen durch. Die letzte Zählung fand im Jahr 2015 statt. Die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2015 sind noch in Bearbeitung und liegen noch nicht vor. Die Lärmkarten werden mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Erstellung überprüft und bei Bedarf überarbeitet (vgl. § 47c Abs. 4 BImSchG).</p> <p>Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass erst eine Verdopplung der Verkehrsmenge zu einer Pegelerhöhung von 3 dB(A) führt. Unter Umgebungsbedingungen ist erst eine Pegelerhöhung von 3 dB(A) wahrnehmbar. Es ist nicht zu erwarten, dass seit der Verkehrszählung 2010 eine Verdopplung der Verkehrsmenge eingetreten ist.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Berücksichtigung von Verkehrsspitzen: Für die Lärmkartierung 2012 wurden die Verkehrszahlen und die Lkw-Anteile für die Zeiträume Tag, Abend und Nacht aus der Straßenverkehrszählung 2010 verwendet. Nach VBUS werden der Berechnung über alle Tage des Jahres gemittelte durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV) und Lkw-Anteile zugrunde gelegt. Eine Berücksichtigung von Verkehrsspitzen erfolgt nicht.</li><li>• Berücksichtigung der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten und des Fahrbahnbelags: Eingangsgröße für die Berechnung im Rahmen der Lärmkartierung ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Pkw und Lkw. Die Daten hierzu wurden durch das Bayerische Landesamt für Umwelt von der Firma Teleatlas für die Dauer der Kartierung erworben und getrennt nach Beurteilungszeiträumen dem zu kartierenden Straßennetz zugeordnet. Nach VBUS (und auch nach RLS-90) sind als Höchstgeschwindigkeit für Pkw 130 km/h und für Lkw 80 km/h anzusetzen. Das heißt, sofern in einem Streckenabschnitt keine Geschwindigkeitsbegrenzung besteht, werden Geschwindigkeiten von 130 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw angesetzt. Der Straßenbelag wurde anhand einer Materialbeschreibung der Autobahndirektion Südbayern in der Lärmkartierung durch das Bayerische Landesamt für Umwelt berücksichtigt. Entsprechend der Materialbeschreibung wurden ggf. Korrekturwerte <math>D_{Str0}</math> den Straßengeometrien zugewiesen.</li></ul> <p>Zur geforderten Berücksichtigung der besonders schutzwürdigen Einrichtungen wird festgestellt, dass an den genannten Einrichtungen, die in der Regel nur in der Tagzeit genutzt werden, nach der Lärmkartierung des LfU der hier maßgebliche Anhaltswert <math>L_{DEN}</math> von 67 dB(A) nicht überschritten wird. Unabhängig davon kann davon ausgegangen werden, dass bei der Errichtung der Einrichtungen baulicher Schallschutz nach der DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau) so vorgesehen wurde, dass ein ausreichender Innenraumschutz gewährleistet ist. Bei der DIN 4109 handelt es sich um eine technische Regel aus der Liste der technischen Baubestimmungen, die</p>
--	--	--



	<p>aufgrund des Art. 3 Abs. 2 Satz 1 Bayerische Bauordnung (BayBO) grundsätzlich zu beachten ist.</p> <p>Berücksichtigung der künftigen Entwicklung im Münchner Osten: Zur städtebaulichen Entwicklung im Münchner Nordosten und zum Bebauungsplan Nr. 1869 „Eggenfeldener Straße“ teilte die Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung Folgendes mit: Die Planung für die städtebauliche Entwicklung im Münchner Nordosten befindet sich noch in einem sehr frühen Stadium. Aktuell wird hierfür ein integriertes Strukturkonzept erarbeitet, das dann nach Beschluss durch den Stadtrat die Grundlage für die weiteren planerischen Schritte, wie Wettbewerbe und Bauleitpläne, sein wird. Bei der Erarbeitung des integrierten Strukturkonzeptes sind unterschiedliche Fachplanungsbüros beauftragt worden. Hierbei stehen die Stadt- und Landschaftsplanerinnen und -planer in einem engen Austausch mit den Fachlosen des Verkehrs und des Immissionsschutzes. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass die städtebauliche Entwicklung der unterschiedlichen Quartiere im Münchner Nordosten das konkrete Ziel hat ÖPNV-affine Strukturen zu schaffen und damit die Verkehrsmittel des Umweltverbands zu stärken, um weitere Belastungen im motorisierten Individualverkehr (MIV) so gering wie möglich zu halten. Neben der intensiven planerischen Auseinandersetzung mit dem Gebiet Münchner Nordosten wird das Projekt durch ein weiteres externes Büro für die Öffentlichkeitsarbeit begleitet. Über unterschiedliche Formate haben die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit sich aktiv in die Planung einzubringen. Der Bebauungsplan Nr. 1869 Eggenfeldener Straße (siehe Kapitel 6.3.2.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 47) befindet sich noch in der Phase der Eckdatenfindung, daher stehen Art und Maß der Nutzung noch nicht fest. Zu diesem Zeitpunkt kann über die Form und Ausgestaltung der notwendigen Wall-Wand-Kombination entlang der A 94 im Bereich des zukünftigen Geltungsbereichs noch keine Aussage getroffen werden. Zudem dient die geschilderte Wall-Wand-Kombination in erster Linie dem Schutz der zukünftigen Planung. Für den Schutz der bereits bestehenden Bebauung an der Eggenfeldener Straße ist die Autobahndirektion Südbayern zuständig.</p> <p>Zu den Forderungen betreffend die Lärmaktionsplanung wird wie folgt Stellung genommen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Konkrete und zeitnahe Planung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen an der A 94 im Bereich Zamdorf/Dagfing und Ausstattung aller Fahrspuren mit einem lärm mindernden Fahrbelag: Der Anspruch auf Lärmschutz richtet sich nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) sowie nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und kann in die Bereiche Lärmvorsorge und</li></ul>
--	--

		<p>Lärmsanierung eingeteilt werden. Lärmvorsorge ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen vorzusehen.</p> <p>Die Errichtung eines aktiven Lärmschutzes kann an bestehenden Verkehrswegen nur im Rahmen der Lärmsanierung erfolgen.</p> <p>Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung durch den Baulastträger an bestehenden Straßen und kann auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Hierzu muss eine Überschreitung der Grenzwerte durch die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) errechnenden Lärmpegel am betroffenen Immissionsort vorliegen. Diese Grenzwerte sind im Vergleich zur „Lärmvorsorge“ deutlich höher angesetzt und liegen laut VLärmSchR 97 für Wohngebiete bei 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts. Nach Aussage der Autobahndirektion Südbayern werden an der A 94 an insgesamt 14 Gebäuden die Lärmsanierungsgrenzwerte der VLärmSchR 97 für die Tag- und/oder Nachtzeit überschritten. Von Seiten der Autobahndirektion Südbayern sind allerdings keine Lärmsanierungsmaßnahmen geplant, da von den 14 Gebäuden 9 innerhalb des Bebauungsplans Nr. 44 „Eggenfeldener Straße, Lüderitzstraße, Eylauer Straße, Bahnlinie München-Ismaning und Rappelhofstraße“ vom 20.06.1983 liegen (siehe Kapitel 6.2.3.3). Bei der Aufstellung dieses Bebauungsplans wurde durch die Landeshauptstadt München die Autobahnnähe (A 94 ist seit 01.08.1982 von München-Steinhausen bis Autobahnkreuz (AK) München-Ost unter Verkehr) des Wohngebiets berücksichtigt und geschlossene Bebauung, Wohnraumorientierung und maximal zulässige Innenpegel festgesetzt. Für die übrigen 5 Gebäude, an denen die Lärmsanierungsgrenzwerte überschritten werden, werden erst im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus Lärmschutzmaßnahmen ergriffen (siehe unten).</p> <p>Eine Fahrbahnsanierung mit einem neuen lärm mindernden Fahrbahnbelag stellt keine wesentliche Änderung der bestehenden Substanz der Straße dar. Die Sanierung kann daher nur im Zuge der Lärmsanierung erfolgen.</p> <p>Eine durchgehende Sanierung der Fahrbahn mit einem lärm mindernden offenporigen Asphalt würde einen grundhaften Ausbau der bestehenden Straße zur Folge haben. Im Rahmen der Lärmsanierung ist dies wirtschaftlich nicht darstellbar.</p> <p>Der betrachtete Streckenabschnitt ist Teil des geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 94 zwischen der Anschlussstelle München-Steinhausen bis Anschlussstelle Feldkirchen-West. Dieser ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf zur Engpassbeseitigung enthalten. Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus werden Lärmschutzansprüche und -maßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge geprüft und gegebenenfalls vorgesehen.</p> <p>(siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 42)</p> <p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass die Autobahndirektion auf Antrag von Bürgern prüft, ob aufgrund des</p>
--	--	---

	<p>einwirkenden Autobahnlärms durch die bestehende Autobahn die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (vgl. Maßnahme G1 – alle Bundesautobahnen). Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h im Bereich Zamdorf/Daglfing als Sofortmaßnahme aus Gründen des Gesundheitsschutzes: Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen. Im genannten Bereich existieren bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen. In Fahrtrichtung Mühldorf wird die Geschwindigkeit von anfänglich 60 km/h bei Bogenhausen auf 120 km/h bei Zamdorf begrenzt. Ab Zamdorf wird dann die Geschwindigkeit in den Nachtstunden (6-22 Uhr) auf 100 km/h reduziert. In Fahrtrichtung München existiert im Bereich Zamdorf, Daglfing und Riem die Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h in den Nachtstunden. Die Autobahndirektion Südbayern überprüft momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung (auf 80 km/h) ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38) Die Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeit obliegt der zuständigen Polizeidienststelle. Diese entscheidet in ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich über die Durchführung von Verkehrsüberwachungen. Hierauf hat die Autobahndirektion Südbayern, ausgenommen bei Maßnahmen im Rahmen der Unfallkommission bei Unfallhäufungsstellen (auf Autobahnen), keinen Einfluss. Auch die Regierung von Oberbayern hat keinen Einfluss auf polizeiliche Verkehrsüberwachungsmaßnahmen. Die Polizeipräsidien München, Oberbayern Nord und Oberbayern Süd wurden allerdings entsprechend informiert und im Hinblick auf die Einhaltung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen gebeten, im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit, zu prüfen, inwieweit eine Verkehrsüberwachung verstärkt durchgeführt werden kann.</li></ul> <ul style="list-style-type: none"><li>• Sanierung der Brücken im Bereich Steinhausen bis Anschlussstelle München-Riem („Klack-Klack“-</li></ul>
--	---

		<p>Geräusch):</p> <p>Um Verformungen und Bewegungen des Brückenüberbaus zu kompensieren, werden – nach Angaben der Autobahndirektion Südbayern – auf Brücken sogenannte Übergangskonstruktionen angeordnet. Diese sind auf Basis der vorhandenen, berechneten Beanspruchung bemessen und angeordnet.</p> <p>Auf stark befahrenen Straßen, wie zum Beispiel Autobahnen, werden in der Regel Übergangskonstruktionen angeordnet, die ein abgemindertes Überfahrtgeräusch ermöglichen. Trotz des hohen technischen Standards, der bei Übergangskonstruktionen ausgeführt wird, lassen sich Überfahrtsgeräusche aufgrund des Hohlraumes innerhalb der Konstruktion jedoch nicht vollumfänglich vermeiden.</p> <p>Sollten im genannten Abschnitt an den Brücken jedoch Übergangskonstruktionen verbaut worden sein, die nicht diese lärmindernde Wirkung aufweisen, wird dies von der Autobahndirektion Südbayern überprüft. Im Rahmen der Lärmsanierung und den damit verbundenen Randbedingungen kann dann gegebenenfalls eine Umrüstung erfolgen.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Mittelfristige Errichtung einer Wall-Wand-Kombination an der nördlichen Seite der Autobahn von Steinhausen bis Anschlussstelle München-Riem mit Aufteilung der Kosten:</li></ul> <p>Zu den Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung, zur städtebaulichen Entwicklung im Münchner Osten und zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1869 „Eggenfeldener Straße“ wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.</p> <p>Zum Vorschlag einer gemeinsamen Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen teilte die Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt mit, dass für die Lärmsanierung an Bundesautobahnen innerhalb des Stadtgebiets die Autobahndirektion Südbayern zuständig ist. Die Landeshauptstadt München ist innerhalb des Stadtgebiets zuständig für die Lärmsanierung an Straßen, die in ihrer eigenen Baulast liegen. Für welche Straßenabschnitte vorrangig Lärmsanierungsmaßnahmen notwendig sind, wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung (der Landeshauptstadt München) festgelegt. Wie die stadtweite Lärmkarte des Bayerischen Landesamts für Umwelt (2012) zeigt, existieren innerhalb des Stadtgebietes viele Bereiche mit deutlich höheren Lärmbelastungen als in dem angesprochenen Bereich an der Eggenfeldener Straße (z. B. Stadtstraßen mit enger geschlossener Randbebauung, Mittlerer Ring). Die Landeshauptstadt München unterliegt dem Gebot der sparsamen Haushaltsführung und muss demnach ihre Gelder in Bereichen einsetzen, für die sie zuständig ist (Straßen in der Baulast der Landeshauptstadt München) und in denen die höchste Lärmbetroffenheit vorliegt. Sie kann nicht in den Fällen, in denen sie nicht Baulastträger ist, Lärmschutz finanzieren und umsetzen. Dies würde die Finanzkraft der Landeshauptstadt München bei weitem übersteigen.</p>
--	--	---

		<ul style="list-style-type: none"> <li>Zu dem Punkt von europarechtlichen oder nationalen Vorgaben für eine Verpflichtung im Rahmen der Lärmaktionsplanung wirksame Maßnahmen für betroffene Bürger/innen zu treffen: Sowohl die europarechtlichen als auch die nationalen gesetzlichen Vorgaben begründen keine Verpflichtung der zuständigen Behörde, wirksame Maßnahmen für die Bürger zu treffen. Die Lärmaktionsplanung ist ein verwaltungsinternes Instrument ohne Außenwirkung, an welche nur die Behörden selbst gemäß § 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG gebunden sind. Natürlich ist es Ausgangspunkt und Ziel der Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG vom 25.06.2002) mittels behördlicher Maßnahmen den Umgebungslärm so weit zu reduzieren, dass die Menschen keinerlei Gesundheitsgefährdungen durch Umgebungslärm mehr ausgesetzt sind bzw. dieser auf ein Minimum reduziert wird. Jedoch bleibt es im Ermessen der zuständigen Behörde, die geeigneten Maßnahmen zur Reduzierung von Lärm zu wählen. Dieses Planungsersparnis der Behörde wurde auch in § 47a Abs. 1 Satz 3 BImSchG („Festsetzung der Maßnahmen ist in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt“) gesetzlich verankert. Ein Bürger hat demnach auch keinen Anspruch auf Aufnahme einer bestimmten Maßnahme in einen Lärmaktionsplan, sondern die Behörde muss dafür Sorge tragen, dass die gesetzlich vorgegebenen Immissionsgrenzwerte eingehalten werden und bestimmt hierfür die Maßnahmen eigenständig. Im Rahmen von bestehenden Straßen ist es nicht ermessensfehlerhaft, die Bürger auf den Bereich der Lärmsanierung zu verweisen, sondern dies ist gesetzlich dergestalt vorgeschrieben. Nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) kann Lärmschutz durch bauliche Maßnahmen an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) durch aktive und passive Maßnahmen vollzogen werden, wobei hier in der Regel gemäß Nr. 36 der VLärmSchR 97 aktive Lärmschutzmaßnahmen Vorrang vor passiven Lärmschutzmaßnahmen haben.</li> </ul>
19	1	<p>Die Einwender sind Anlieger der A 94 in München.</p> <p>Wenn man morgen das Fenster öffnet, meint man stünde vor einer Wand, so laut ist oftmals das Geräusch von der Autobahn.</p> <p>Grundsätzlich sind die Errichtung von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen sowie Geschwindigkeitsbegrenzungen möglich. Hierzu wird im Einzelnen wie folgt Stellung genommen:</p> <p><b>Errichtung von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen</b> Der Anspruch auf Lärmschutz richtet sich nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) sowie nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an</p>
<i>Bürger- schreiben</i>		

	<p>Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und kann in die Bereiche Lärmvorsorge und Lärmsanierung eingeteilt werden. Lärmvorsorge ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen vorzusehen.</p> <p>Die Errichtung eines Lärmschutzes kann an bestehenden Verkehrswegen nur im Rahmen der Lärmsanierung erfolgen.</p> <p>Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung durch den Baulastträger an bestehenden Straßen und kann auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Hierzu muss eine Überschreitung der Grenzwerte durch die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) errechnenden Lärmpegel am betroffenen Immissionsort vorliegen. Diese Grenzwerte sind im Vergleich zur „Lärmvorsorge“ deutlich höher angesetzt und liegen laut VLärmSchR 97 für Wohngebiete bei 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts. Nach Aussage der Autobahndirektion Südbayern werden an der A 94 an insgesamt 14 Gebäuden die Lärmsanierungsgrenzwerte der VLärmSchR 97 für die Tag- und/oder Nachtzeit überschritten. Von Seiten der Autobahndirektion Südbayern sind allerdings keine Lärmsanierungsmaßnahmen geplant, da von den 14 Gebäuden 9 innerhalb des Bebauungsplans Nr. 44 „Eggenfeldener Straße, Lüderitzstraße, Eylauer Straße, Bahnlinie München-Ismaning und Rappelhofstraße“ vom 20.06.1983 liegen (siehe Kapitel 6.2.3.3). Bei der Aufstellung dieses Bebauungsplans wurde durch die Landeshauptstadt München die Autobahnnähe (A 94 ist seit 01.08.1982 von München-Steinhausen bis Autobahnkreuz (AK) München-Ost unter Verkehr) des Wohngebiets berücksichtigt und geschlossene Bebauung, Wohnraumorientierung und maximal zulässige Innenpegel festgesetzt. Für die übrigen 5 Gebäude, an denen die Lärmsanierungsgrenzwerte überschritten werden, werden erst im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus Lärmschutzmaßnahmen ergriffen (siehe unten).</p> <p>Der betrachtete Streckenabschnitt ist Teil des geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 94 zwischen der Anschlussstelle München-Steinhausen bis Anschlussstelle Feldkirchen-West. Dieser ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf zur Engpassbeseitigung enthalten. Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus werden Lärmschutzansprüche und -maßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge geprüft und gegebenenfalls vorgesehen. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 42)</p> <p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass die Autobahndirektion auf Antrag von Bürgern prüft, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms durch die bestehende Autobahn die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (vgl. Maßnahme G1 – alle Bundesautobahnen). Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst.</p>
--	---

		<p><b>Geschwindigkeitsbegrenzungen</b> Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen.</p> <p>Auf der A 94 existieren bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrtrichtung Passau: <ul style="list-style-type: none"> <li>- von BAB-Beginn bis km 1,700: stufenweise Anhebung auf 120 km/h</li> <li>- von km 1,700 bis km 5,100: 100 km/h nachts (22:00 – 06:00 Uhr)</li> </ul> </li> <li>• Fahrtrichtung München: <ul style="list-style-type: none"> <li>- von km 5,600 bis km 2,010: 100 km/h nachts (22:00 – 06:00 Uhr)</li> <li>- ab km 2,010 bis BAB-Ende: Geschwindigkeitstrichter tags (06:00 – 22:00 Uhr) von 120 – 60 km/h und nachts (22:00 – 06:00 Uhr) von 100 – 60 km/h – Verkehrssicherheit</li> </ul> </li> </ul> <p>Die Autobahndirektion Südbayern überprüft momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)</p>
20	1	<p>Es wird zum Probewohnen bzw. zu einer Ortseinsicht zur Feststellung der Lärmbelastung eingeladen. Zum Vorbringen wird auf obenstehende Bewertung „A 94 – Nr. 19“ verwiesen.</p>
<i>Bürger- schreiben</i>		
21	1	<p>Die Einwender sind Anlieger der Jurastraße in München.</p> <p>Auch im Bereich neben der Eggenfeldener Straße würde eine Lärmschutzwand extrem helfen.</p> <p><b>Errichtung von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen</b> Der Anspruch auf Lärmschutz richtet sich nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung</p>
<i>Bürger- schreiben</i>		

	<p>(Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) sowie nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und kann in die Bereiche Lärmvorsorge und Lärmsanierung eingeteilt werden. Lärmvorsorge ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen vorzusehen.</p> <p>Die Errichtung eines Lärmschutzes kann an bestehenden Verkehrswegen nur im Rahmen der Lärmsanierung erfolgen.</p> <p>Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung durch den Baulastträger an bestehenden Straßen und kann auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Hierzu muss eine Überschreitung der Grenzwerte durch die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) errechnenden Lärmpegel am betroffenen Immissionsort vorliegen. Diese Grenzwerte sind im Vergleich zur „Lärmvorsorge“ deutlich höher angesetzt und liegen laut VLärmSchR 97 für Wohngebiete bei 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts. Nach Aussage der Autobahndirektion Südbayern werden an der A 94 an insgesamt 14 Gebäuden die Lärmsanierungsgrenzwerte der VLärmSchR 97 für die Tag- und/oder Nachtzeit überschritten. Von Seiten der Autobahndirektion Südbayern sind allerdings keine Lärmsanierungsmaßnahmen geplant, da von den 14 Gebäuden 9 innerhalb des Bebauungsplans Nr. 44 „Eggenfeldener Straße, Lüderitzstraße, Eylauer Straße, Bahnlinie München-Ismaning und Rappelhofstraße“ vom 20.06.1983 liegen (siehe Kapitel 6.2.3.3). Bei der Aufstellung dieses Bebauungsplans wurde durch die Landeshauptstadt München die Autobahnnähe (A 94 ist seit 01.08.1982 von München-Steinhausen bis Autobahnkreuz (AK) München-Ost unter Verkehr) des Wohngebiets berücksichtigt und geschlossene Bebauung, Wohnraumorientierung und maximal zulässige Innenpegel festgesetzt. Für die übrigen 5 Gebäude, an denen die Lärmsanierungsgrenzwerte überschritten werden, werden erst im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus Lärmschutzmaßnahmen ergriffen (siehe unten).</p> <p>Der betrachtete Streckenabschnitt ist Teil des geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 94 zwischen der Anschlussstelle München-Steinhausen bis Anschlussstelle Feldkirchen-West. Dieser ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf zur Engpassbeseitigung enthalten. Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus werden Lärmschutzansprüche und -maßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge geprüft und gegebenenfalls vorgesehen. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 42)</p> <p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass die Autobahndirektion auf Antrag von Bürgern prüft, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms durch die bestehende Autobahn die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (vgl. Maßnahme G1 – alle Bundesautobahnen). Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die</p>
--	---



		erforderlichen Maßnahmen bezuschusst.
22	1	<p>Die Einwenderin ist Anliegerin der Daglfinger Straße in München.</p> <p>Seit Jahren leidet die Bevölkerung an der A 94 unter dem zunehmenden Lärm durch Pkw- und Lkw-Verkehr auf der Autobahn A 94 sowie dem Güterverkehr auf der S 8-Trasse und der Strecke München – Mühldorf. Im Entwurf des Lärmaktionsplans sind jedoch keinerlei aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich vorgesehen. Alle Autobahnen, die durch das Stadtgebiet München laufen haben eine Geschwindigkeitsbegrenzung als Lärmschutz. Es ist nicht verständlich, warum auf der A 94 tagsüber ab Daglfing Höchstgeschwindigkeit erlaubt ist, was von vielen Autofahrern auch eifrig genutzt wird. Tag und Nacht muss die Bevölkerung ein Dauerrauschen kombiniert mit dem Lärm der Güterzüge ertragen.</p> <p>Um gesundheitlichen Schaden abzuwenden wird die Reduzierung der erlaubten Geschwindigkeit zwischen Steinhausen und Feldkirchen West auf 60 km/h beantragt. Diese einfach durchzuführende Maßnahme würde den Bürgern eine große Entlastung bringen und zu mehr Lebensqualität im Stadtviertel führen.</p> <p>Die A 94 geht bis nach Riem durch bewohntes Gebiet und entspricht in der verkehrlichen Situation der des Mittleren Rings, wo auch nur maximal 60 km/h erlaubt sind. Die Beeinträchtigung durch Lärm ist für die Gebiete an der A 94 aber sogar noch größer als für die Anwohner des Mittleren Rings, da der Schall nicht an den Gebäuden gebrochen und deshalb weit über Daglfing hinaus getragen wird und damit nicht nur die an der Autobahn Wohnenden, sondern einen Großteil der im Osten der Stadt lebenden Bürger betrifft.</p> <p>Es wird um die Aufnahme dieser kostengünstigen und effektiven Maßnahme in den Lärmaktionsplan gebeten.</p> <p>Zum Schreiben der Bürgerin wird wie folgt Stellung genommen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lärmbelastung durch die Autobahn A 94 und durch den Güterverkehr auf der S 8-Trasse und der Strecke München – Mühldorf: Aus lärmschutzfachlicher Sicht ist die Forderung nach einer Zugrundelegung des Summenpegels aus Straßen- und Schienenverkehrslärm nachvollziehbar. Es ist jedoch bundesweit gängige Praxis, die verschiedenen Lärmquellen getrennt zu berechnen und getrennt für jede Lärmquelle einen Lärmaktionsplan zu erstellen. Die getrennte Berechnung der Lärmquellen ergibt sich aus § 4 Abs.2 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV). Hier ist festgelegt, dass Lärmkarten für den Straßenverkehrslärm, Eisenbahnlärm, Fluglärm und Industrie- und Gewerbelärm jeweils getrennt zu erstellen und ihre Immissionen je gesondert darzustellen sind. Weiter ist gemäß § 4 Abs. 5 der 34. BImSchV die Zahl der in ihren Wohnungen durch Umgebungslärm</li> </ul>

		<p>belasteten Menschen separat für jede Lärmart anzugeben. Eine Lärmkarte zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung ist in der 34. BImSchV nicht gefordert. Auch bei der Festlegung von Maßnahmen zur Lärminderung schreibt der Gesetzgeber eine Summenpegelbildung der Lärmpegel verschiedener Lärmquellen nicht vor. Für die Lärmaktionsplanung bzw. für die Planung und Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen sind je nach Lärmart unterschiedliche Behörden zuständig. Zwar sieht § 47d Abs. 1 Satz 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz eine Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Quellen vor, allerdings erfolgt die Festlegung von Maßnahmen in den Lärmaktionsplänen nach nationalem Recht, das i. d. R. eine getrennte Bewertung der Lärmarten vorsieht. Zum Vorbringen bzgl. „Bahnlärm“ wird deshalb auf die Lärmaktionsplanung des hierfür (seit 01.01.2015) zuständigen Eisenbahn-Bundesamts verwiesen (vgl. § 47e Abs. 4 BImSchG).</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Errichtung von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen: Der Anspruch auf Lärmschutz richtet sich nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) sowie nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und kann in die Bereiche Lärmvorsorge und Lärmsanierung eingeteilt werden. Lärmvorsorge ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen vorzusehen. Die Errichtung eines Lärmschutzes kann an bestehenden Verkehrswegen nur im Rahmen der Lärmsanierung erfolgen. Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung durch den Baulastträger an bestehenden Straßen und kann auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Hierzu muss eine Überschreitung der Grenzwerte durch die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) errechnenden Lärmpegel am betroffenen Immissionsort vorliegen. Diese Grenzwerte sind im Vergleich zur „Lärmvorsorge“ deutlich höher angesetzt und liegen laut VLärmSchR 97 für Wohngebiete bei 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts. Nach Aussage der Autobahndirektion Südbayern werden an der A 94 an insgesamt 14 Gebäuden die Lärmsanierungsgrenzwerte der VLärmSchR 97 für die Tag- und/oder Nachtzeit überschritten. Von Seiten der Autobahndirektion Südbayern sind allerdings keine Lärmsanierungsmaßnahmen geplant, da von den 14 Gebäuden 9 innerhalb des Bebauungsplans Nr. 44 „Eggenfeldener Straße, Lüderitzstraße, Eylauer Straße, Bahnlinie München-Ismaning und Rappelhofstraße“ vom 20.06.1983 liegen (siehe Kapitel 6.2.3.3). Bei der Aufstellung dieses Bebauungsplans wurde durch die Landeshauptstadt München die Autobahnnähe (A 94 ist seit 01.08.1982 von München-Steinhausen bis Autobahnkreuz (AK) München-Ost unter Verkehr) des Wohngebiets berücksichtigt und geschlossene Bebauung, Wohnraumorientierung und maximal zulässige</li></ul>
--	--	---

		<p>Innenpegel festgesetzt. Für die übrigen 5 Gebäude, an denen die Lärmsanierungsgrenzwerte überschritten werden, werden erst im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus Lärmschutzmaßnahmen ergriffen (siehe unten). Der betrachtete Streckenabschnitt ist Teil des geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 94 zwischen der Anschlussstelle München-Steinhausen bis Anschlussstelle Feldkirchen-West. Dieser ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf zur Engpassbeseitigung enthalten. Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus werden Lärmschutzansprüche und -maßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge geprüft und gegebenenfalls vorgesehen. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 42)</p> <p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass die Autobahndirektion auf Antrag von Bürgern prüft, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms durch die bestehende Autobahn die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (vgl. Maßnahme G1 – alle Bundesautobahnen). Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Antrag auf Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h zwischen Steinhausen und Feldkirchen West: Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen. Im genannten Bereich existieren bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen. In Fahrtrichtung Mühldorf wird die Geschwindigkeit von anfänglich 60 km/h bei Bogenhausen auf 120 km/h bei Zamdorf begrenzt. Ab Zamdorf wird dann die Geschwindigkeit in den Nachtstunden (6-22 Uhr) auf 100 km/h reduziert. In Fahrtrichtung München existiert im Bereich Zamdorf, Daglfing und Riem die Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h in den Nachtstunden. Die Autobahndirektion Südbayern überprüft momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung (auf 60 km/h) ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)<p>Die Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeit obliegt der zuständigen Polizeidienststelle. Diese entscheidet in ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich über die Durchführung von Verkehrsüberwachungen.</p></li></ul>
--	--	--

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

		<p>Hierauf hat die Autobahndirektion Südbayern, ausgenommen bei Maßnahmen im Rahmen der Unfallkommission bei Unfallhäufungsstellen (auf Autobahnen), keinen Einfluss.</p> <p>Auch die Regierung von Oberbayern hat keinen Einfluss auf polizeiliche Verkehrsüberwachungsmaßnahmen. Die Polizeipräsidien München, Oberbayern Nord und Oberbayern Süd wurden allerdings entsprechend informiert und im Hinblick auf die Einhaltung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen gebeten, im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit, zu prüfen, inwieweit eine Verkehrsüberwachung verstärkt durchgeführt werden kann.</p>
23	1	<p>Der Einwender sind Anlieger der Jurastraße in München.</p> <p>Wichtig ist, dass die zu errichtende Lärmschutzwand oder der zu errichtende Lärmschutzwall auch weit genug in Richtung Innenstadt (bis zur Mündung Weltenburger Straße) gebaut wird.</p> <p>Es ist noch eine ganze Siedlung entlang der A 94 bzw. Eggenfeldener Straße genauso stark lärmbelastet wie die Siedlung Zamdorf/Zamilapark.</p> <p><b>Errichtung einer Lärmschutzwand/eines Lärmschutzwalls</b></p> <p>Der Anspruch auf Lärmschutz richtet sich nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) sowie nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und kann in die Bereiche Lärmvorsorge und Lärmsanierung eingeteilt werden. Lärmvorsorge ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen vorzusehen.</p> <p>Die Errichtung eines aktiven Lärmschutzes kann an bestehenden Verkehrswegen nur im Rahmen der Lärmsanierung erfolgen.</p> <p>Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung durch den Baulastträger an bestehenden Straßen und kann auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Hierzu muss eine Überschreitung der Grenzwerte durch die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) errechnenden Lärmpegel am betroffenen Immissionsort vorliegen. Diese Grenzwerte sind im Vergleich zur „Lärmvorsorge“ deutlich höher angesetzt und liegen laut VLärmSchR 97 für Wohngebiete bei 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts. Nach Aussage der Autobahndirektion Südbayern werden an der A 94 an insgesamt 14 Gebäuden die Lärmsanierungsgrenzwerte der VLärmSchR 97 für die Tag- und/oder Nachtzeit überschritten. Von Seiten der Autobahndirektion Südbayern sind allerdings keine Lärmsanierungsmaßnahmen geplant, da von den 14 Gebäuden 9 innerhalb des Bebauungsplans Nr. 44 „Eggenfeldener Straße, Lüderitzstraße, Eylauer Straße, Bahnlinie München-Ismaning und Rappelhofstraße“ vom 20.06.1983 liegen (siehe Kapitel 6.2.3.3). Bei der Aufstellung dieses Bebauungsplans wurde durch die</p>

		<p>Landeshauptstadt München die Autobahnnähe (A 94 ist seit 01.08.1982 von München-Steinhausen bis Autobahnkreuz (AK) München-Ost unter Verkehr) des Wohngebiets berücksichtigt und geschlossene Bebauung, Wohnraumorientierung und maximal zulässige Innenpegel festgesetzt. Für die übrigen 5 Gebäude, an denen die Lärmsanierungsgrenzwerte überschritten werden, werden erst im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus Lärmschutzmaßnahmen ergriffen (siehe unten).</p> <p>Der betrachtete Streckenabschnitt ist jedoch aufgrund der hohen Verkehrsbelastung Teil des geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 94 zwischen der Anschlussstelle München-Steinhausen bis Anschlussstelle Feldkirchen-West. Dieser ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf zur Engpassbeseitigung enthalten. Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus werden Lärmschutzansprüche und -maßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge geprüft und gegebenenfalls vorgesehen. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 42)</p> <p>Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1869 „Eggenfeldener Straße“ (nördlich der Autobahn A 9) wird eine Wall-Wand-Kombination mit einer Höhe von 10 m und einer Länge von ca. 345 m untersucht. Darüber hinaus ist es wahrscheinlich, dass auch passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen werden (siehe Kapitel 6.3.2.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 47). Zum in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Nr. 1869 teilte die Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung Folgendes mit: Der Bebauungsplan Nr. 1869 Eggenfeldener Straße (siehe Kapitel 6.3.2.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 47) befindet sich noch in der Phase der Eckdatenfindung, daher stehen Art und Maß der Nutzung noch nicht fest. Zu diesem Zeitpunkt kann über die Form und Ausgestaltung der notwendigen Wall-Wand-Kombination entlang der A 94 im Bereich des zukünftigen Geltungsbereichs noch keine Aussage getroffen werden. Zudem dient die geschilderte Wall-Wand-Kombination in erster Linie dem Schutz der zukünftigen Planung. Für den Schutz der bereits bestehenden Bebauung an der Eggenfeldener Straße ist die Autobahndirektion Südbayern zuständig.</p> <p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass die Autobahndirektion auf Antrag von Bürgern prüft, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms durch die bestehende Autobahn die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (vgl. Maßnahme G1 – alle Bundesautobahnen). Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst.</p>
24	1	Der Einwender ist Anlieger der Eifelstraße in München.

<p><i>Bürger- schreiben</i></p>	<p>Durch die Maßnahmen V1 – A 94 (Geschwindigkeitstrichter und zeitweise geschaltete Geschwindigkeitsbeschränkungen der Streckenbeeinflussungsanlage) und V2 – A 94 (Deckschichterneuerung auf dem ersten Fahrstreifen zwischen Anschlussstelle München-Steinhausen und Anschlussstelle München-Riem in beiden Fahrtrichtungen) konnten bisher keinerlei Auswirkungen festgestellt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Maßnahme V1 – A 94 ist unwirksam, da keine Kontrollen durchgeführt werden.</li> <li>• Die Maßnahme V2 – A 94 (Deckschichterneuerung auf dem ersten Fahrstreifen zwischen Anschlussstelle München-Steinhausen und Anschlussstelle München-Riem in beiden Fahrtrichtungen) betrifft nur einen Fahrstreifen und die „Schnellen“ sind auf der zweiten Spur unterwegs.</li> </ul> <p>Die Maßnahme V – Autobahnen A 8 Ost, A 8 West, A 9, A 94 und A 96 (Ableitung des Lkw-Durchgangsverkehrs über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht auf den Autobahnring A 99 auf der Grundlage des § 40 Abs. 1 BImSchG und § 45 Abs. 1 StVO) ist unwirksam, da nicht überprüfbar.</p> <p>Für die Siedlung angrenzend an die Jurastraße existiert seit ca. 1974 ein Bebauungsplan, der dieses Gebiet als reines Wohngebiet (WR) ausweist. Hier wohnen auch noch einige Bürger, die bereits vor dem Autobahnbau hier lebten. In reinen Wohngebieten gelten niedrigere Grenzwerte als im Lärmaktionsplan genannt; die Orientierungswerte liegen sogar nochmals darunter.</p> <p>Nur eine exakte Pegelmessung würde realistische Werte aufzeigen, da der Schallpegel von vielen auf der Südseite der Autobahn A 94 liegenden Gewerbebauten nach Norden reflektiert werde und dort zu höheren Werten führe als die herangezogenen theoretischen Rechenwerte.</p> <p><b>Kontrolle der Geschwindigkeitseinhaltung</b></p> <p>Die Kontrolle der Geschwindigkeitseinhaltung liegt im Zuständigkeitsbereich der Polizei. Diese entscheidet in ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich über die Durchführung von Verkehrsüberwachungen.</p> <p>Die Regierung von Oberbayern hat keinen Einfluss auf polizeiliche Verkehrsüberwachungsmaßnahmen. Die Regierung von Oberbayern hat allerdings das Polizeipräsidium München entsprechend informiert und im Hinblick auf die Einhaltung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen gebeten zu prüfen, inwieweit eine Verkehrsüberwachung verstärkt durchgeführt werden kann.</p> <p><b>Wirksamkeit der Maßnahme V – Autobahnen A 8 Ost, A 8 West, A 9, A 94 und A 96 (Ableitung des Lkw-Durchgangsverkehrs über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht auf den Autobahnring A 99 auf der Grundlage des § 40 Abs. 1 BImSchG und § 45 Abs. 1 StVO)</b></p> <p>Für die Lärmkartierung 2012 wurden die Verkehrszahlen und die Lkw-Anteile für die Zeiträume Tag, Abend und Nacht aus der Straßenverkehrszählung 2010 verwendet, die bereits die Ableitung des Lkw-Verkehrs berücksichtigt.</p>
-------------------------------------	--

	<p>Nach VBUS werden der Berechnung über alle Tage des Jahres gemittelte durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV) und Lkw-Anteile zugrunde gelegt. Die „Wirkung“ der Maßnahme wurde insoweit bereits in der Lärmkartierung berücksichtigt. Die „Überprüfbarkeit“ dieser Maßnahme hat keinen Einfluss auf ihre „Wirksamkeit“.</p> <p>Zur Wirksamkeit wird ein Auszug aus dem Luftreinhalteplan zitiert:</p> <p>30.09.2009: Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat Verkehrszählungen im Bereich der Donnersbergerbrücke zwischen 2005 und 2008 verglichen. In diesen Zeitraum fiel die Inbetriebnahme der A 99 West im Jahr 2006 und die Sperrung der Laimer Unterführung im Jahr 2007. Seit 01.02.2008 ist das Lkw-Durchfahrtsverbot für München in Kraft, mit dem der Lkw-Durchgangsverkehr auf die A 99 abgeleitet wird. Der Vergleich zeigt, dass durch die Inbetriebnahme der A 99 West im Jahr 2006 der Anteil des Güterverkehrs (Lkw &gt; 3,5 t) auf der Donnersbergerbrücke im Jahr 2007 um ca. 8 % im Vergleich zum Jahr 2005 zurückgegangen ist. Dieser nicht unbedeutende Anteil ergab sich trotz Sperrung der Laimer Unterführung, durch die sich Verkehre auch auf die Donnersbergerbrücke verlagert haben. Durch die Einführung des Lkw-Durchfahrtsverbots Anfang 2008 hat sich der Güterverkehr auf der Donnersbergerbrücke zwischen 2007 und 2008 um weitere 6 % reduziert.</p> <p>Im Juli 2009 wurden Verkehrszählungen für den Knotenpunkt Landshuter Allee/Georg-Brauchle-Ring durchgeführt. Vergleicht man diese Werte mit den Zählwerten aus dem Jahr 2007, so lässt sich zwischen 2007 und 2009 eine Abnahme des Güterverkehrsanteils auf der Landshuter Allee sogar um ca. 18 % feststellen.</p> <p>Die Ergebnisse zeigen, dass neben der Eröffnung der A 99 West das Lkw-Durchfahrtsverbot 1½ Jahre nach Einführung zu einer spürbaren Entlastung beim Güterverkehr auf dem Westabschnitt des Mittleren Ringes geführt hat. Insbesondere dem neuralgischen Abschnitt der Landshuter Allee mit einer der höchsten Verkehrsbelastungen auf dem gesamten Mittleren Ring und den damit einhergehenden Schadstoff- und Lärmbelastungen kommt dieses Verbot zu Gute.</p> <p><b>Pegelmessungen</b></p> <p>Zur Beurteilung der Verkehrslärmbelastung werden grundsätzlich Berechnungen durchgeführt. Messungen des Verkehrslärms führen nicht zu reproduzierbaren und repräsentativen Ergebnissen (Witterungsbedingungen, Verhalten der Autofahrer, Störgeräusche usw.). Deshalb können mit Messergebnissen auch keine nachvollziehbaren Vergleiche erstellt werden.</p> <p>Die bis zur Einführung harmonisierter europäischer Regelungen vorläufigen Berechnungsverfahren für die Lärmkarten nach der Umgebungslärmrichtlinie wurden am 17.08.2006 bekannt gemacht und im Bundesanzeiger Nr. 154a veröffentlicht. Für Straßenverkehrslärm ist die Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) anzuwenden. Die VBUS ist angelehnt an die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)“,</p>
--	--

	<p>wurde jedoch an die Erfordernisse der Anhänge I und II der Richtlinie 2002/49/EG angepasst [Quelle: VBUS]. Trifft Schall auf Stützmauern, Hausfassaden oder andere Flächen wird er reflektiert. Dadurch kann sich der Mittelungspegel an einem Immissionsort erhöhen. Reflexionen sind nach Ziffer 3.11 VBUS zu berücksichtigen, wenn die Höhe <math>h_R</math> der reflektierenden Fläche der Bedingung <math>h_R \geq 0,3 + \sqrt{a_R}</math> genügt, wobei <math>a_R</math> die Entfernung zwischen Quelle und Reflektor ist. Diffus reflektierter Schall wird vernachlässigt. (vgl. VBUS) Nach VBUS erhöht sich der Mittelungspegel zusätzlich zur ersten Reflexion um <math>D_{refl} = 4 * h_{Beb} / w \leq 3,2</math> mit <math>h_{Beb}</math> = Mittlere Höhe der Stützmauern, Lärmschutzwände oder Hausfassaden. Sind diese nicht auf beiden Seiten gleich hoch, ist die mittlere Höhe der niedrigeren Flächen anzusetzen. <math>w</math> = Abstand der reflektierenden Flächen voneinander wenn ein Teilstück zwischen parallelen, reflektierenden Stützmauern, Lärmschutzwänden oder geschlossenen Hausfassaden (Lückenanteil &lt; 30 %) verläuft. Sind die Lärmschutzwände oder Stützmauern absorbierend ist <math>D_{refl} = 2 * h_{Beb} / w \leq 1,6</math> Bei hochabsorbierenden Lärmschutzwänden wird die Mehrfachreflexion vernachlässigt. Mögliche Reflexionen an den südlich gelegen Gewerbebauten wurden also berücksichtigt. Darüber hinaus wird angemerkt, dass i. d. R. Messwerte unter den Rechenwerten liegen, da die Rechenwerte („theoretische Werte“) Sicherheiten enthalten. Verkehrsspitzen oder auch laute Vorbeifahrten werden mit den Lärmberechnungsverfahren allerdings nicht erfasst.</p> <p><b>Abschließend wird auf Folgendes hingewiesen:</b> Der betrachtete Streckenabschnitt ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung Teil des geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 94 zwischen der Anschlussstelle München-Steinhausen bis Anschlussstelle Feldkirchen-West. Dieser ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf zur Engpassbeseitigung enthalten. Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus werden Lärmschutzansprüche und -maßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge geprüft und gegebenenfalls vorgesehen. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 42)</p> <p>Aufgrund der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde ferner eine zusätzliche geplante Maßnahme G2 – alle Autobahnen</p>
--	---



Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

		<p>„Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen“ in den Lärmaktionsplan aufgenommen (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38).</p> <p>Die Autobahndirektion Südbayern überprüft deshalb momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet.</p>
25	1	<p>Der Einwender ist Anlieger der A 94 in München.</p> <p>Das Anwesen des Einwenders ist ca. 100 m von der Autobahn A 94 entfernt. Es wird keine Lärmbelastung durch die A 94 wahrgenommen. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h ist in Ordnung.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass aufgrund der Öffentlichkeitsbeteiligung eine zusätzliche geplante Maßnahme G2 – alle Autobahnen „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen“ in den Lärmaktionsplan aufgenommen wurde (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38).</p>
26	1	<p>Die Einwenderin ist Anliegerin der A 94 in München.</p> <p>Es wurde beobachtet, dass der Verkehr und somit auch die Lärmbelastung jährlich zunehmen.</p> <p>Nach Aussage der Autobahndirektion Südbayern nehmen die Verkehrszahlen aufgrund der wachsenden Wirtschaftsleistung in ganz Bayern kontinuierlich zu.</p> <p>Allein eine Erhöhung der Verkehrszahlen löst i. d. R. keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen aus.</p>
27	1	<p>Die Einwender sind Anlieger der A 94 in München.</p> <p>Lkw-Verkehr an der Eggenfeldener Straße: Zwischen Friedrich-Eckart-Straße und Weltenburger Straße fährt trotz Lkw-Durchfahrtsverbot ein Lkw nach dem anderen.</p> <p>Die Überwachung der Verkehrsregeln obliegt den zuständigen Dienststellen der Polizei.</p> <p>Die Regierung von Oberbayern hat keinen Einfluss auf polizeiliche Verkehrsüberwachungsmaßnahmen. Die</p>

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

		Regierung von Oberbayern hat allerdings das Polizeipräsidium München entsprechend informiert und im Hinblick auf die Einhaltung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen gebeten zu prüfen, inwieweit eine Verkehrsüberwachung verstärkt durchgeführt werden kann.
28	1	Der Einwender ist Anlieger der A 94 in München.  Man wird den Eindruck nicht los, dass alles was jenseits/östlich von Bogenhausen passiert die Regierung von Oberbayern nicht interessiert. Dass Betroffene nahe der A 94 Gehörschutz tragen, kann ja doch sicher nicht die Ultima Ratio sein; auch wenn es den Hörgeräteakustikern gelegen käme.  Sämtliche Gemeinden und Gemeindebezirke werden gleich behandelt.
29	1	Die Einwender sind Anlieger der A 94 in München.  Es ist nicht nachvollziehbar, dass an anderen Autobahnabschnitten (z. B. A 9) ein Voll-Lärmschutz seit Jahren etabliert ist und in Daglfing überhaupt kein Schutz umgesetzt wurde. Da der Ausbau der A 94 mit entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen nicht kurzfristig geplant ist, wird um eine kurzfristigere Lösung/Übergangslösung zur Beseitigung der Lärmproblematik gebeten. Welche Baumaßnahmen sind geplant?  <b>Kurzfristige Lösung/Übergangslösung</b> Aufgrund der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine zusätzliche geplante Maßnahme G2 – alle Autobahnen „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen“ in den Lärmaktionsplan aufgenommen (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38). Die Autobahndirektion Südbayern überprüft deshalb momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet.  <b>Errichtung von aktiven/passiven Lärmschutzmaßnahmen</b> Der Anspruch auf Lärmschutz richtet sich nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) sowie nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an

		<p>Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und kann in die Bereiche Lärmvorsorge und Lärmsanierung eingeteilt werden. Lärmvorsorge ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen vorzusehen.</p> <p>Die Errichtung eines Lärmschutzes kann an bestehenden Verkehrswegen nur im Rahmen der Lärmsanierung erfolgen.</p> <p>Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung durch den Baulastträger an bestehenden Straßen und kann auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Hierzu muss eine Überschreitung der Grenzwerte durch die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) errechnenden Lärmpegel am betroffenen Immissionsort vorliegen. Diese Grenzwerte sind im Vergleich zur „Lärmvorsorge“ deutlich höher angesetzt und liegen laut VLärmSchR 97 für Wohngebiete bei 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts. Nach Aussage der Autobahndirektion Südbayern werden an der A 94 an insgesamt 14 Gebäuden die Lärmsanierungsgrenzwerte der VLärmSchR 97 für die Tag- und/oder Nachtzeit überschritten. Von Seiten der Autobahndirektion Südbayern sind allerdings keine Lärmsanierungsmaßnahmen geplant, da von den 14 Gebäuden 9 innerhalb des Bebauungsplans Nr. 44 „Eggenfeldener Straße, Lüderitzstraße, Eylauer Straße, Bahnlinie München-Ismaning und Rappelhofstraße“ vom 20.06.1983 liegen (siehe Kapitel 6.2.3.3). Bei der Aufstellung dieses Bebauungsplans wurde durch die Landeshauptstadt München die Autobahnnähe (A 94 ist seit 01.08.1982 von München-Steinhausen bis Autobahnkreuz (AK) München-Ost unter Verkehr) des Wohngebiets berücksichtigt und geschlossene Bebauung, Wohnraumorientierung und maximal zulässige Innenpegel festgesetzt. Für die übrigen 5 Gebäude, an denen die Lärmsanierungsgrenzwerte überschritten werden, werden erst im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus Lärmschutzmaßnahmen ergriffen (siehe unten).</p> <p>Der betrachtete Streckenabschnitt ist Teil des geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 94 zwischen der Anschlussstelle München-Steinhausen bis Anschlussstelle Feldkirchen-West. Dieser ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf zur Engpassbeseitigung enthalten. Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus werden Lärmschutzansprüche und -maßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge geprüft und gegebenenfalls vorgesehen. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 42)</p> <p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass die Autobahndirektion auf Antrag von Bürgern prüft, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms durch die bestehende Autobahn die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (vgl. Maßnahme G1 – alle Bundesautobahnen). Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst.</p>
30	1	Die Einwenderin ist Anliegerin der A 94 in München.

<p><i>Bürger- schreiben</i></p>	<p>Es sei nicht nachvollziehbar, dass an der A 94 in nächster Zeit keine Lärmvorsorgemaßnahmen geplant sind.</p> <p>Der Anspruch auf Lärmschutz richtet sich nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) sowie nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und kann in die Bereiche Lärmvorsorge und Lärmsanierung eingeteilt werden. Lärmvorsorge ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen vorzusehen.</p> <p>Die Errichtung eines Lärmschutzes kann an bestehenden Verkehrswegen nur im Rahmen der Lärmsanierung erfolgen.</p> <p>Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung durch den Baulastträger an bestehenden Straßen und kann auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Hierzu muss eine Überschreitung der Grenzwerte durch die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) errechnenden Lärmpegel am betroffenen Immissionsort vorliegen. Diese Grenzwerte sind im Vergleich zur „Lärmvorsorge“ deutlich höher angesetzt und liegen laut VLärmSchR 97 für Wohngebiete bei 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts. Nach Aussage der Autobahndirektion Südbayern werden an der A 94 an insgesamt 14 Gebäuden die Lärmsanierungsgrenzwerte der VLärmSchR 97 für die Tag- und/oder Nachtzeit überschritten. Von Seiten der Autobahndirektion Südbayern sind allerdings keine Lärmsanierungsmaßnahmen geplant, da von den 14 Gebäuden 9 innerhalb des Bebauungsplans Nr. 44 „Eggenfeldener Straße, Lüderitzstraße, Eylauer Straße, Bahnlinie München-Ismaning und Rappelhofstraße“ vom 20.06.1983 liegen (siehe Kapitel 6.2.3.3). Bei der Aufstellung dieses Bebauungsplans wurde durch die Landeshauptstadt München die Autobahnnähe (A 94 ist seit 01.08.1982 von München-Steinhausen bis Autobahnkreuz (AK) München-Ost unter Verkehr) des Wohngebiets berücksichtigt und geschlossene Bebauung, Wohnraumorientierung und maximal zulässige Innenpegel festgesetzt. Für die übrigen 5 Gebäude, an denen die Lärmsanierungsgrenzwerte überschritten werden, werden erst im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus Lärmschutzmaßnahmen ergriffen (siehe unten).</p> <p>Der betrachtete Streckenabschnitt ist Teil des geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 94 zwischen der Anschlussstelle München-Steinhausen bis Anschlussstelle Feldkirchen-West. Dieser ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf zur Engpassbeseitigung enthalten. Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus werden Lärmschutzansprüche und -maßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge geprüft und gegebenenfalls vorgesehen. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 42)</p> <p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass die Autobahndirektion auf Antrag von Bürgern prüft, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms durch die bestehende Autobahn die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (vgl. Maßnahme G1 – alle Bundesautobahnen). Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die</p>
-------------------------------------	--

		erforderlichen Maßnahmen bezuschusst.
31	1	<p>Der Einwender ist Anlieger der Eggenfeldener Straße in München.</p> <p>Es muss noch vor dem Ausbau der Autobahn A 94 von Riem bis Ende Steinhausen eine vernünftige Lösung gefunden werden – Geschwindigkeitsreduzierung auf 60 km/h mit Überwachung der Einhaltung. Die Schallschutzwand muss dann beim Ausbau auf sechs Spuren auch gebaut werden.</p> <p><b>Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h mit Überwachung der Einhaltung</b> Aufgrund der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine zusätzliche geplante Maßnahme G2 – alle Autobahnen „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen“ in den Lärmaktionsplan aufgenommen (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38). Die Autobahndirektion Südbayern überprüft deshalb momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung (auf 60 km/h) ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet.</p> <p><b>Schallschutz beim 6-streifigen Ausbau der A 94</b> Der betrachtete Streckenabschnitt ist Teil des geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 94 zwischen der Anschlussstelle München-Steinhausen bis Anschlussstelle Feldkirchen-West. Dieser ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf zur Engpassbeseitigung enthalten. Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus werden Lärmschutzansprüche und -maßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge geprüft und gegebenenfalls vorgesehen. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 42) Eine konkrete Aussage zu Art und Umfang der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen ist aufgrund des derzeitigen Verfahrensstandes nicht möglich.</p>
32	1	<p>Die Einwenderin ist Anliegerin an der Schichtlstraße in München.</p> <p>Es werden regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen in der Rennbahnstraße (Zone 30) gefordert; zumal im Dezember 2015 am Fußgängerüberweg ein schwerer Unfall passiert ist. Dieser Überweg ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und ständiger Geschwindigkeitsüberschreitungen täglich eine große Gefahr.</p>

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

		<p>Die Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeit obliegt der zuständigen Polizeidienststelle. Diese entscheidet in ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich über die Durchführung von Verkehrsüberwachungen.</p> <p>Die Regierung von Oberbayern hat keinen Einfluss auf polizeiliche Verkehrsüberwachungsmaßnahmen. Die Regierung von Oberbayern hat allerdings das Polizeipräsidium München entsprechend informiert und im Hinblick auf die Einhaltung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen gebeten zu prüfen, inwieweit eine Verkehrsüberwachung verstärkt durchgeführt werden kann.</p> <p>Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass die Regierung von Oberbayern lediglich zuständige Behörde für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen für Bundesautobahnen (in Oberbayern) ist (Art. 8a Abs. 2 BaylmschG).</p> <p>Als städtische Straße ist die Rennbahnstraße im Rahmen der Lärmaktionsplanung von der Landeshauptstadt München untersucht worden. Mit Ausnahme des an der Ausfahrt München-Daglfing nächstgelegenen Gebäudes werden im Bereich der Rennbahnstraße durch den Straßenverkehrslärm die vom Stadtrat für die Lärminderungsplanung festgelegten Anhaltswerte (<math>L_{DEN}</math>: 67 dB(A)/<math>L_{Night}</math>: 57 dB(A)) <b>nicht</b> überschritten. Demnach ist die Rennbahnstraße nach Ermittlung der Belastungsschwerpunkte in der Lärmaktionsplanung der Landeshauptstadt München (1. Fortschreibung des Lärmaktionsplans) nicht als Untersuchungsgebiet festgelegt worden.</p>
33	2	<p>Die Einwender sind Anlieger an der Emin-Pascha-Straße in München.</p> <p>Es wird festgestellt, dass der Verkehr (vor allem der Lkw) und die damit verbundene Lärmbelastung in den vergangenen Jahren ständig zugenommen haben. Ursache hierfür sind die Neue Messe München, neue Gewerbebetriebe und neue Wohnungen.</p> <p>Aufgrund der hohen Lärmbelastung ist es seit 2010 kaum mehr möglich im Dachgeschoss zu Schlafen. Als Nachweis wurde durch die Einwender ein schalltechnisches Gutachten aus dem Jahr 2010 vorgelegt. Der Verkehr und die Lärmbelastung haben seither weiter zugenommen. Auch eine Erneuerung und Verbesserung des Dachaufbaus, der Isolierung und die Dreifachverglasung haben kaum Besserung gebracht.</p> <p>Tagsüber ist die Belastung wesentlich höher und auch im Ober- und Erdgeschoss bei geschlossenen Fenstern sehr belastend. Die Terrasse, den Balkon und der Garten in Richtung der A 94 können kaum noch benutzt werden.</p> <p>Es ist nicht verständlich, weshalb bis heute keine Geschwindigkeitsbegrenzung von maximal 80 km/h von Steinhausen bis Daglfing oder Moosfeld mit Reduzierung auf 60 km/h ab Zamdorf (in beide Richtungen) eingeführt</p>

	<p>wurde. Wohl wäre es auch sinnvoll, diese mit festen Radarstationen zu überwachen. Dies sollte unverzüglich umgesetzt werden.</p> <p>Aktuell beachtet kaum ein Verkehrsteilnehmer das Tempolimit, das meist bei 120 km/h, ab Zamdorf bei 80 km/h liegt. Vor allem Motorräder starten mit Vollgas am Vogelweideplatz auf die Autobahn. Schwere Lkw fahren mit ca. 100 km/h bis zum Vogelweideplatz.</p> <p>In naher Zukunft sind Lärmschutzvorrichtungen (Wall-Wand) und die Sanierung der Fahrbahnen mit Flüsterasphalt dringend notwendig.</p> <p>Ein Tempolimit, wie an allen anderen Autobahnen im Stadtgebiet, ist aufgrund der gestiegenen Anwohnerzahl auch für die Bereiche an der A 94 längst überfällig.</p> <hr/> <p><b>Verkehrszunahme</b> Aufgrund der wachsenden Wirtschaftsleistung nehmen die Verkehrszahlen in ganz Bayern kontinuierlich zu.</p> <p><b>Lärmbelastung im Dachgeschoss</b> Es wird darauf hingewiesen, dass die Autobahndirektion auf Antrag von Bürgern prüft, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (vgl. Maßnahme G1 – alle Bundesautobahnen). Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst.</p> <p><b>Geschwindigkeitsbegrenzung mit Kontrolle</b> Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen. Im genannten Bereich existieren bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen. In Fahrtrichtung Mühldorf wird die Geschwindigkeit von anfänglich 60 km/h bei Bogenhausen auf 120 km/h bei Zamdorf begrenzt. Ab Zamdorf wird dann die Geschwindigkeit in den Nachtstunden (6-22 Uhr) auf 100 km/h reduziert. In Fahrtrichtung München existiert im Bereich Zamdorf, Daglfing und Riem die Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h in den Nachtstunden. Aufgrund der Öffentlichkeitsbeteiligung überprüft die Autobahndirektion Südbayern momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im</p>
--	--

	<p>Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)</p> <p>Die Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeit obliegt der zuständigen Polizeidienststelle. Diese entscheidet in ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich über die Durchführung von Verkehrsüberwachungen. Hierauf hat die Autobahndirektion Südbayern, ausgenommen bei Maßnahmen im Rahmen der Unfallkommission bei Unfallhäufungsstellen (auf Autobahnen), keinen Einfluss.</p> <p>Auch die Regierung von Oberbayern hat keinen Einfluss auf polizeiliche Verkehrsüberwachungsmaßnahmen. Die Polizeipräsidien München, Oberbayern Nord und Oberbayern Süd wurden allerdings entsprechend informiert und im Hinblick auf die Einhaltung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen gebeten, im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit, zu prüfen, inwieweit eine Verkehrsüberwachung verstärkt durchgeführt werden kann.</p> <p><b>Errichtung eines aktiven Lärmschutzes bzw. vollständige Fahrbahnsanierung mit Flüsterasphalt</b></p> <p>Der Anspruch auf Lärmschutz richtet sich nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) sowie nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und kann in die Bereiche Lärmvorsorge und Lärmsanierung eingeteilt werden. Lärmvorsorge ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen vorzusehen.</p> <p>Die Errichtung eines aktiven Lärmschutzes kann an bestehenden Verkehrswegen nur im Rahmen der Lärmsanierung erfolgen.</p> <p>Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung durch den Baulastträger an bestehenden Straßen und kann auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Hierzu muss eine Überschreitung der Grenzwerte durch die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) errechnenden Lärmpegel am betroffenen Immissionsort vorliegen. Diese Grenzwerte sind im Vergleich zur „Lärmvorsorge“ deutlich höher angesetzt und liegen laut VLärmSchR 97 für Wohngebiete bei 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts. Nach Aussage der Autobahndirektion Südbayern werden an der A 94 an insgesamt 14 Gebäuden die Lärmsanierungsgrenzwerte der VLärmSchR 97 für die Tag- und/oder Nachtzeit überschritten. Von Seiten der Autobahndirektion Südbayern sind allerdings keine Lärmsanierungsmaßnahmen geplant, da von den 14 Gebäuden 9 innerhalb des Bebauungsplans Nr. 44 „Eggenfeldener Straße, Lüderitzstraße, Eylauer Straße, Bahnlinie München-Ismaning und Rappelhofstraße“ vom 20.06.1983 liegen (siehe Kapitel 6.2.3.3). Bei der Aufstellung dieses Bebauungsplans wurde durch die Landeshauptstadt München die Autobahnnähe (A 94 ist seit 01.08.1982 von München-Steinhausen bis</p>
--	---



		<p>Autobahnkreuz (AK) München-Ost unter Verkehr) des Wohngebiets berücksichtigt und geschlossene Bebauung, Wohnraumorientierung und maximal zulässige Innenpegel festgesetzt. Für die übrigen 5 Gebäude, an denen die Lärmsanierungsgrenzwerte überschritten werden, werden erst im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus Lärmschutzmaßnahmen ergriffen (siehe unten).</p> <p>Eine Fahrbahnsanierung mit einem neuen lärmindernden Fahrbahnbelag stellt keine wesentliche Änderung der bestehenden Substanz der Straße dar. Die Sanierung kann daher nur im Zuge der Lärmsanierung erfolgen.</p> <p>Eine durchgehende Sanierung der Fahrbahn mit einem lärmindernden offenporigen Asphalt würde einen grundhaften Ausbau der bestehenden Straße zur Folge haben. Im Rahmen der Lärmsanierung ist dies wirtschaftlich nicht darstellbar.</p> <p>Der betrachtete Streckenabschnitt ist Teil des geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 94 zwischen der Anschlussstelle München-Steinhausen bis Anschlussstelle Feldkirchen-West. Dieser ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf zur Engpassbeseitigung enthalten. Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus werden Lärmschutzansprüche und -maßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge geprüft und gegebenenfalls vorgesehen. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 42)</p> <p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass die Autobahndirektion auf Antrag von Bürgern prüft, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms durch die bestehende Autobahn die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (vgl. Maßnahme G1 – alle Bundesautobahnen). Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst.</p>
<p>34</p> <p><i>Bürger- schreiben</i></p>	<p>1</p>	<p>Der Einwender ist Anlieger des Stefan-George-Rings in München.</p> <p>Die Anwohner leiden auch unter den immer wieder stattfindenden Beschleunigungstiraden von Motorrad- und Autofahrern.</p> <p>Es sollte eine Selbstverständlichkeit sein, wie an anderen Autobahnabschnitten im Großraum München auch an der A 94 ein Tempolimit von 80 km/h einzuführen.</p> <p><b>Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h mit Kontrolle</b></p> <p>Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen.</p> <p>Im genannten Bereich existieren bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen. In Fahrtrichtung Mühldorf wird die Geschwindigkeit von anfänglich 60 km/h bei Bogenhausen auf 120 km/h bei Zamdorf begrenzt. Ab Zamdorf wird dann die Geschwindigkeit in den Nachtstunden (6-22 Uhr) auf 100 km/h reduziert.</p>

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

		<p>In Fahrtrichtung München existiert im Bereich Zamdorf, Daglfing und Riem die Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h in den Nachtstunden.</p> <p>Aufgrund der Öffentlichkeitsbeteiligung überprüft die Autobahndirektion Südbayern momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung (auf 80 km/h) ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet.</p> <p>(siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)</p> <p>Die Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeit obliegt der zuständigen Polizeidienststelle. Diese entscheidet in ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich über die Durchführung von Verkehrsüberwachungen. Hierauf hat die Autobahndirektion Südbayern, ausgenommen bei Maßnahmen im Rahmen der Unfallkommission bei Unfallhäufungsstellen (auf Autobahnen), keinen Einfluss.</p> <p>Auch die Regierung von Oberbayern hat keinen Einfluss auf polizeiliche Verkehrsüberwachungsmaßnahmen. Die Polizeipräsidien München, Oberbayern Nord und Oberbayern Süd wurden allerdings entsprechend informiert und im Hinblick auf die Einhaltung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen gebeten, im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit, zu prüfen, inwieweit eine Verkehrsüberwachung verstärkt durchgeführt werden kann.</p>
35	1	<p>Die Einwender sind Anlieger der Eggenfeldener Straße in München.</p> <p>Im Sommer kann man nicht bei offenem Fenster schlafen, ohne dass man meint die Lkw und Pkw fahren „direkt“ am Bett vorbei.</p> <p>Zum Vorbringen wird auf obenstehende Bewertung „A 94 – Nr. 19“ verwiesen.</p>
36	1	<p>Es wird umgehend ein Lärmschutz ab Richard-Strauss-Tunnel Ausfahrt München-Ost gefordert.</p> <p>Die Lärmbelästigung hat in den letzten Jahren drastisch zugenommen.</p> <p>Es wird befürchtet, dass der Lärm weiter zunimmt.</p> <p>Der Anspruch auf Lärmschutz richtet sich nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) sowie nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und kann in die Bereiche Lärmvorsorge und Lärmsanierung eingeteilt werden. Lärmvorsorge ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen vorzusehen.</p>

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

<p><i>Stein- hausen</i></p>		<p>Die Errichtung eines Lärmschutzes kann an bestehenden Verkehrswegen nur im Rahmen der Lärmsanierung erfolgen.</p> <p>Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung durch den Baulastträger an bestehenden Straßen und kann auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Hierzu muss eine Überschreitung der Grenzwerte durch die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) errechnenden Lärmpegel am betroffenen Immissionsort vorliegen. Diese Grenzwerte sind im Vergleich zur „Lärmvorsorge“ deutlich höher angesetzt und liegen laut VLärmSchR 97 für Wohngebiete bei 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts. Nach Aussage der Autobahndirektion Südbayern werden an der A 94 an insgesamt 14 Gebäuden die Lärmsanierungsgrenzwerte der VLärmSchR 97 für die Tag- und/oder Nachtzeit überschritten. Von Seiten der Autobahndirektion Südbayern sind allerdings keine Lärmsanierungsmaßnahmen geplant, da von den 14 Gebäuden 9 innerhalb des Bebauungsplans Nr. 44 „Eggenfeldener Straße, Lüderitzstraße, Eylauer Straße, Bahnlinie München-Ismaning und Rappelhofstraße“ vom 20.06.1983 liegen (siehe Kapitel 6.2.3.3). Bei der Aufstellung dieses Bebauungsplans wurde durch die Landeshauptstadt München die Autobahnnähe (A 94 ist seit 01.08.1982 von München-Steinhausen bis Autobahnkreuz (AK) München-Ost unter Verkehr) des Wohngebiets berücksichtigt und geschlossene Bebauung, Wohnraumorientierung und maximal zulässige Innenpegel festgesetzt. Für die übrigen 5 Gebäude, an denen die Lärmsanierungsgrenzwerte überschritten werden, werden erst im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus Lärmschutzmaßnahmen ergriffen (siehe unten).</p> <p>Der betrachtete Streckenabschnitt ist Teil des geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 94 zwischen der Anschlussstelle München-Steinhausen bis Anschlussstelle Feldkirchen-West. Dieser ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf zur Engpassbeseitigung enthalten. Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus werden Lärmschutzansprüche und -maßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge geprüft und gegebenenfalls vorgesehen. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 42)</p> <p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass die Autobahndirektion auf Antrag von Bürgern prüft, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms durch die bestehende Autobahn die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (vgl. Maßnahme G1 – alle Bundesautobahnen). Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst.</p>
<p>37</p> <p><i>Bürger- schreiben</i></p>	<p>1</p>	<p>Die Einwander sind Anlieger der Moselstraße in München.</p> <p>Bereits vor ca. 8 Jahren wurde versucht bei der zuständigen Autobahndirektion Südbayern bzw. beim Innenministerium aus Lärmschutzgründen eine Geschwindigkeitsreduzierung anzuregen. Von beiden Seiten wurden sehr dürftige Argumente genannt (Verkehrsaufkommen, Messungen u. ä.) um der Forderung nicht nachkommen zu</p>

	<p>müssen. Es wird als dringend erforderlich angesehen Lärmschutzmaßnahmen an der A 94 in die Wege zu leiten.</p> <p><b>Geschwindigkeitsbegrenzung mit Kontrolle</b></p> <p>Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen.</p> <p>Im genannten Bereich existieren bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen. In Fahrtrichtung Mühldorf wird die Geschwindigkeit von anfänglich 60 km/h bei Bogenhausen auf 120 km/h bei Zamdorf begrenzt. Ab Zamdorf wird dann die Geschwindigkeit in den Nachtstunden (6-22 Uhr) auf 100 km/h reduziert.</p> <p>In Fahrtrichtung München existiert im Bereich Zamdorf, Daglfing und Riem die Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h in den Nachtstunden.</p> <p>Aufgrund der Öffentlichkeitsbeteiligung überprüft die Autobahndirektion Südbayern momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet.</p> <p>(siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)</p> <p>Die Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeit obliegt der zuständigen Polizeidienststelle. Diese entscheidet in ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich über die Durchführung von Verkehrsüberwachungen. Hierauf hat die Autobahndirektion Südbayern, ausgenommen bei Maßnahmen im Rahmen der Unfallkommission bei Unfallhäufungsstellen (auf Autobahnen), keinen Einfluss.</p> <p>Auch die Regierung von Oberbayern hat keinen Einfluss auf polizeiliche Verkehrsüberwachungsmaßnahmen. Die Polizeipräsidien München, Oberbayern Nord und Oberbayern Süd wurden allerdings entsprechend informiert und im Hinblick auf die Einhaltung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen gebeten, im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit, zu prüfen, inwieweit eine Verkehrsüberwachung verstärkt durchgeführt werden kann.</p> <p><b>Errichtung eines aktiven Lärmschutzes bzw. vollständige Fahrbahnsanierung mit Flüsterasphalt</b></p> <p>Der Anspruch auf Lärmschutz richtet sich nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) sowie nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und kann in die Bereiche Lärmvorsorge und Lärmsanierung eingeteilt werden. Lärmvorsorge ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen vorzusehen.</p>
--	--

	<p>Die Errichtung eines aktiven Lärmschutzes kann an bestehenden Verkehrswegen nur im Rahmen der Lärmsanierung erfolgen.</p> <p>Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung durch den Baulastträger an bestehenden Straßen und kann auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Hierzu muss eine Überschreitung der Grenzwerte durch die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) errechnenden Lärmpegel am betroffenen Immissionsort vorliegen. Diese Grenzwerte sind im Vergleich zur „Lärmvorsorge“ deutlich höher angesetzt und liegen laut VLärmSchR 97 für Wohngebiete bei 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts. Nach Aussage der Autobahndirektion Südbayern werden an der A 94 an insgesamt 14 Gebäuden die Lärmsanierungsgrenzwerte der VLärmSchR 97 für die Tag- und/oder Nachtzeit überschritten. Von Seiten der Autobahndirektion Südbayern sind allerdings keine Lärmsanierungsmaßnahmen geplant, da von den 14 Gebäuden 9 innerhalb des Bebauungsplans Nr. 44 „Eggenfeldener Straße, Lüderitzstraße, Eylauer Straße, Bahnlinie München-Ismaning und Rappelhofstraße“ vom 20.06.1983 liegen (siehe Kapitel 6.2.3.3). Bei der Aufstellung dieses Bebauungsplans wurde durch die Landeshauptstadt München die Autobahnnähe (A 94 ist seit 01.08.1982 von München-Steinhausen bis Autobahnkreuz (AK) München-Ost unter Verkehr) des Wohngebiets berücksichtigt und geschlossene Bebauung, Wohnraumorientierung und maximal zulässige Innenpegel festgesetzt. Für die übrigen 5 Gebäude, an denen die Lärmsanierungsgrenzwerte überschritten werden, werden erst im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus Lärmschutzmaßnahmen ergriffen (siehe unten).</p> <p>Eine Fahrbahnsanierung mit einem neuen lärm mindernden Fahrbahnbelag stellt keine wesentliche Änderung der bestehenden Substanz der Straße dar. Die Sanierung kann daher nur im Zuge der Lärmsanierung erfolgen.</p> <p>Eine durchgehende Sanierung der Fahrbahn mit einem lärm mindernden offenporigen Asphalt würde einen grundhaften Ausbau der bestehenden Straße zur Folge haben. Im Rahmen der Lärmsanierung ist dies wirtschaftlich nicht darstellbar.</p> <p>Der betrachtete Streckenabschnitt ist Teil des geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 94 zwischen der Anschlussstelle München-Steinhausen bis Anschlussstelle Feldkirchen-West. Dieser ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf zur Engpassbeseitigung enthalten. Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus werden Lärmschutzansprüche und -maßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge geprüft und gegebenenfalls vorgesehen. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 42)</p> <p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass die Autobahndirektion auf Antrag von Bürgern prüft, ob aufgrund des einwirkenden Autobahn lärms durch die bestehende Autobahn die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (vgl. Maßnahme G1 – alle Bundesautobahnen). Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst.</p>
--	--

<p>38</p> <p><i>Bürger- schreiben</i></p>	<p>1</p>	<p>Die Einwender sind Anlieger an der Emin-Pascha-Straße in München.</p> <p>In der Stellungnahme wird u. a. auf die geplante Maßnahme G – A 94 „Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1869 „Eggenfeldener Straße“; Untersuchung einer Wall-Wand-Kombination“ der Landeshauptstadt München Bezug genommen.</p> <p>Die geplante Länge der Schallschutzwand von 345 m sei zu kurz gegriffen. Die Schallschutzmaßnahmen müssten bis zum Ende der A 94 verlängert werden.</p> <p>Des Weiteren sind durch die Baumaßnahmen in Riem und an der Messe die Verkehrszahlen und damit die Verkehrslärmbelästigung gestiegen. Die Verkehrszahlen von 2010 sind nicht mehr zutreffend. Außerdem bringt der Messebetrieb in Stoßzeiten eine erhebliche Verkehrsbelastung mit sich. Es könne nicht sein, dass nach der Belaubung der Sträucher und Bäume die Lärmquelle nicht mehr sichtbar sei aber die Belastung nach wie vor existiere.</p> <p>Es sollen endlich Maßnahmen zur Lärminderung ausgeführt werden und nicht in der Vorplanung stecken bleiben.</p> <p><b>Zum Bebauungsplan Nr. 1869 „Eggenfeldener Straße“ (in Aufstellung befindlich) teilte die Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung Folgendes mit:</b></p> <p>Der Bebauungsplan Nr. 1869 Eggenfeldener Straße (siehe Kapitel 6.3.2.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 47) befindet sich noch in der Phase der Eckdatenfindung, daher stehen Art und Maß der Nutzung noch nicht fest. Zu diesem Zeitpunkt kann über die Form und Ausgestaltung der notwendigen Wall-Wand-Kombination entlang der A 94 im Bereich des zukünftigen Geltungsbereichs noch keine Aussage getroffen werden. Zudem dient die geschilderte Wall-Wand-Kombination in erster Linie dem Schutz der zukünftigen Planung.</p> <p>Für den Schutz der bereits bestehenden Bebauung an der Eggenfeldener Straße ist die Autobahndirektion Südbayern zuständig.</p> <p>Ergänzend merkt die Autobahndirektion Südbayern zum Bebauungsplan Nr. 1869 „Eggenfeldener Straße“ an, dass die Planung von Lärmschutz innerhalb der Aufstellung eines Bebauungsplanes der zuständigen Gemeinde obliegt. Die Autobahndirektion Südbayern ist in diesem Fall nicht zuständig und wird nur im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung des Aufstellungsverfahrens als Träger öffentlicher Belange beteiligt.</p> <p><b>Veraltete Datenbasis</b></p> <p>Die Lärmkartierung im Zuge der Umgebungslärmrichtlinie hat sich nach § 47c Abs. 1 Bundes-</p>
---	----------	--

		<p>Immissionsschutzgesetz (BImSchG) immer auf das vorangegangene Kalenderjahr zu beziehen. Um einen einheitlichen Vollzug der Umgebungslärmrichtlinie sicherzustellen, sind vom Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU) die neuesten Ergebnisse der offiziellen Verkehrszählung zu verwenden. Auf dieses Vorgehen haben sich das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) und die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (StMI) verständigt. Demnach wurde für die Kartierung 2012 die offizielle Verkehrszählung aus dem Jahr 2010 verwendet. Neuere Ergebnisse lagen zum Zeitpunkt der Kartierung nicht vor.</p> <p>Die bayerische Straßenbauverwaltung führt im Turnus von fünf Jahren Verkehrszählungen durch. Letztmalig hat im Jahr 2015 eine Zählung stattgefunden. Die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2015 sind noch in Bearbeitung und liegen noch nicht vor.</p> <p>Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass erst eine Verdopplung der Verkehrsmenge zu einer Pegelerhöhung von 3 dB(A) führt. Unter Umgebungsbedingungen ist erst eine Pegelerhöhung von 3 dB(A) wahrnehmbar. Es ist nicht zu erwarten, dass seit der Verkehrszählung 2010 eine Verdopplung der Verkehrsmenge eingetreten ist.</p> <p><b>Berücksichtigung von Verkehrsspitzen</b> Für die Lärmkartierung 2012 wurden die Verkehrszahlen und die Lkw-Anteile für die Zeiträume Tag, Abend und Nacht aus der Straßenverkehrszählung 2010 verwendet. Nach VBUS werden der Berechnung über alle Tage des Jahres gemittelte durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV) und Lkw-Anteile zugrunde gelegt. Eine Berücksichtigung von Verkehrsspitzen erfolgt nicht.</p> <p><b>Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen</b> Zum Vorbringen bzgl. der Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen (Geschwindigkeitsbegrenzung mit Kontrolle und Errichtung eines Lärmschutzes bzw. vollständige Fahrbahnsanierung mit Flüsterasphalt) wird auf obenstehende Bewertung „A 94 – Nr. 37“ verwiesen.</p>
<p>39</p> <p><i>Bürger- schreiben</i></p>	<p>1</p>	<p>Der Einwender ist Anlieger der Emin-Pascha-Straße in München.</p> <p>Es wird dringend um die Umsetzung der von der Nachbarschaftsinitiative Zamdorf geforderten Lärmschutzmaßnahmen gebeten. Eine wirkliche Ruhephase für die Anwohner der Autobahn A 94 gibt es eigentlich nur zwischen 0 und 4 Uhr.</p> <p>Zum Vorbringen wird auf obenstehende Bewertung „A 94 – Nr. 12“ zur Stellungnahme der Nachbarschaftsinitiative Zamdorf verwiesen.</p>

<p>40</p> <p><i>Bürger- schreiben</i></p>	<p>1</p>	<p>Der Einwender ist Anlieger des Ina-Seidel-Bogens in München.</p> <p>Folgende Geschwindigkeitsbegrenzungen (ganztags) werden an der A 94 vorgeschlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Fahrtrichtung München: Ab Anschlussstelle München-Riem bis Autobahndende: 80 km/h</li><li>• Fahrtrichtung Passau: Vom Autobahnbeginn bis Anschlussstelle München-Riem: 80 km/h</li></ul> <p>Begründung: Heute ist ein Befahren der höchsten Stelle der A 94 (Autobahnbrücke zwischen den Anschlussstellen München-Daglfing und München-Zamdorf) mit unbegrenzter Geschwindigkeit möglich. Damit erfolgt eine uneingeschränkte und erhebliche Beschallung des Wohngebiets Zamdorf (nördlich der Autobahn). Besonders bei Wind aus südlicher/südöstlicher Richtung (sehr häufig) ist der Autobahnlärm sehr unangenehm zu hören. Diese Maßnahmen sollten mit minimalem finanziellem Aufwand nicht nur für eine deutliche Lärmentlastung sondern auch zu einer geringeren Luftverschmutzung führen.</p> <p>Zu den geforderten Geschwindigkeitsbeschränkungen wird wie folgt Stellung genommen: Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen. Im genannten Bereich existieren bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen. In Fahrtrichtung Mühldorf wird die Geschwindigkeit von anfänglich 60 km/h bei Bogenhausen auf 120 km/h bei Zamdorf begrenzt. Ab Zamdorf wird dann die Geschwindigkeit in den Nachtstunden (6-22 Uhr) auf 100 km/h reduziert. In Fahrtrichtung München existiert im Bereich Zamdorf, Daglfing und Riem die Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h in den Nachtstunden. Aufgrund der Öffentlichkeitsbeteiligung überprüft die Autobahndirektion Südbayern momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)</p> <p>Die Bewertung der Auswirkungen einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf die Luftqualität ist nicht Gegenstand der</p>
---	----------	---



Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

		vorliegenden Lärmaktionsplanung.
41	1	Der Einwender ist Anlieger der Lüderitzstraße in München.
<i>Bürger- schreiben</i>		Dauerlärm ist sehr ungesund. Der Bürger ist auf mehr Ruhe angewiesen.
		Zum Vorbringen wird auf obenstehende Bewertung „A 94 – Nr. 19“ verwiesen.
42	1	Die Einwender sind Anlieger des Stefan-George-Rings in München.
<i>Bürger- schreiben</i>		Es wird ein Schmutz- und Lärmschutz für das Anwesen der Einwender beantragt.
		Zum Vorbringen wird auf obenstehende Bewertung „A 94 – Nr. 19“ verwiesen.
43	1	Die Einwenderin ist Anliegerin an der Eggenfeldener Straße in München.
<i>Bürger- schreiben</i>		Es sei völlig inakzeptabel, dass der Lärmaktionsplan-Entwurf auf Daten basiere, die bereits 5 Jahre alt sind. Das Verkehrsaufkommen und damit der Lärmpegel habe sich in den letzten 20 Jahren fortlaufend und besonders in den letzten Jahren drastisch erhöht. Daten von 2010 sind heute in keinsten Weise mehr relevant. Es wird gefordert mittels neuer Zählungen und Messungen die Datenbasis zu aktualisieren, um die tatsächlich vorhandene Lärmbelastigung zu erfassen.
		Die bisherigen Maßnahmen in Form von Geschwindigkeitsbegrenzung und teilweiser neuer Deckschicht seien gänzlich ineffektiv. 99 % der Fahrer hielten sich nicht an die Geschwindigkeitsbeschränkung. Es werde weiterhin vom ersten Autobahnmeter an Vollgas gegeben. Damit habe diese Maßnahme nicht die geringste positive Wirkung. Ebenso könne man durch den teilweise aufgebrauchten Flüsterasphalt keinerlei Verbesserung feststellen. Die stärkste Lärmentwicklung gehe eindeutig von den Motoren und nicht von den abrollenden Reifen aus, sodass eine Ausweitung des Flüsterasphalts auch keine Lärmreduzierung bringen würde. Obendrein wäre er sehr teuer und von hohem Verschleiß betroffen.
		Da eine eigentlich angebrachte komplette Einhausung oder eine Untertunnelung dieses Autobahnabschnitts ein Traum ist, wäre als einzig wirkungsvolle und akzeptable Maßnahme eine Schallschutzwand erforderlich, wie sie von der Stadt München derzeit diskutiert wird. Eine solche Schallschutzwand bringe bedeutend mehr Lärmschutz als Flüsterasphalt. Somit könnte man die Kosten für den Flüsterasphalt sparen und mit wahrscheinlich wenig Mehraufwand eine wie vorgeschlagene Wall-Wand-Kombination errichten.

	<p>Es ist nach Ansicht der Bürgerin völlig ungewiss, ob und wann der 6-spurige Ausbau der A 94 kommt. Außerdem würde ein solcher Ausbau nur das Verkehrsaufkommen weiter erhöhen und noch mehr Lärm verursachen, auch mit Schutzwand. Auch dieses Argument werde nur dazu verwendet, nichts zu ändern, so wie es schon seit Jahren der Fall ist.</p> <p>Es ist auffallend, dass an anderen Autobahnabschnitten rund um München Schallschutzwände errichtet werden und das, um weit von der Autobahn entfernte kleine Dörfer oder gar einzelne Bauernhöfe vor Lärm zu schützen. Sonst sei da weit und breit keine Menschenansiedlung zu erkennen. Da erscheine es einem wie der blanke Hohn, dass an der A 94 Tausende von Anwohnern völlig skrupellos in ihrer Not übergangen werden. Würde hier einmal eine Kosten-Nutzen-Analyse betrieben werden, um festzustellen, wie wenig Bürger zu welchen Pro-Kopf-Kosten von diesen unnötigen Schutzmaßnahmen im Münchner Umland profitieren im Vergleich zu den Anwohnern der A 94 von Steinhausen bis Riem, so würde überhaupt kein Weg daran vorbeiführen, die Anwohner an der A 94 endlich vor dem Verkehrslärm zu schützen.</p> <p>Außerdem seien die betroffenen Bürger fortlaufend über den Lärmaktionsplan zu informieren, sodass eine Bürgerbeteiligung möglich ist. Es ist nicht neu, dass in diesem Land die Politiker Angst vor der Bürgerbeteiligung haben. Die Bürger lassen sich diese jedoch nicht verbieten und bestehen darauf, dass Bürgerinteressen berücksichtigt werden.</p> <p>Zusammenfassend wird gefordert:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Aktualisierung der Datenbasis mit Verkehrszahlen von 2015</li><li>• keine Aufbringung von Flüsterasphalt, stattdessen</li><li>• kurzfristige Errichtung einer, wie vom Bezirksausschuss 13 vorgeschlagenen verbesserten Lärmschutzwand (Wall-Wand-Kombination)</li><li>• fortlaufende, aktive Information der betroffenen Bürger über das weitere Vorgehen</li></ul> <p>Die Einwanderin kann und will dies mit Rücksicht auf ihre Gesundheit nicht mehr tolerieren. Es wird daher mit Nachdruck gefordert, im Rahmen des Lärmaktionsplans endlich wirksame Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes für die A 94 im Bereich Zamdorf, Daglfing, Riem zu ergreifen.</p> <p>Zu den Forderungen und Feststellungen wird wie folgt Stellung genommen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Verwendung aktueller Verkehrszahlen: Die Lärmkartierung im Zuge der Umgebungslärmrichtlinie hat sich nach § 47c Abs. 1 BImSchG immer auf</li></ul>
--	---

		<p>das vorangegangene Kalenderjahr zu beziehen. Um einen einheitlichen Vollzug der Umgebungslärmrichtlinie sicherzustellen, sind vom LfU die neuesten Ergebnisse der offiziellen Verkehrszählung zu verwenden. Auf dieses Vorgehen haben sich das StMUV und die Oberste Baubehörde im StMI verständigt. Demnach wurde für die Kartierung 2012 die offizielle Verkehrszählung aus dem Jahr 2010 verwendet. Neuere Ergebnisse lagen zum Zeitpunkt der Kartierung nicht vor. Nach Auskunft der Autobahndirektion Südbayern führt die bayerische Straßenbauverwaltung im Turnus von fünf Jahren Verkehrszählungen durch. Die letzte Zählung fand im Jahr 2015 statt. Stand November 2016 sind die Daten allerdings noch nicht veröffentlicht. Die Lärmkarten werden mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Erstellung überprüft und bei Bedarf überarbeitet (vgl. § 47c Abs. 4 BImSchG).</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Geschwindigkeitsbeschränkungen seien ineffektiv und die meisten Fahrer halten sich nicht an die Geschwindigkeitsbeschränkungen: Die Behauptung Geschwindigkeitsbeschränkungen würden sich nicht lärm mindernd auswirken ist nicht zutreffend. Die durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung erzielbare Pegelminderung hängt insbesondere von der Verkehrsmenge, der Verkehrszusammensetzung (Lkw-Anteil) und den vorhandenen Geschwindigkeitsregelungen ab. Nach Dr. Peter Fürst, Rainer Kühne, Straßenverkehrslärm – Eine Hilfestellung für Betroffene, ALD-Schriftenreihe Band 1, 1. Auflage, Berlin, 2010, <a href="http://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/Druckschriften/Strassenverkehrslaerm.pdf">http://www.ald-laerm.de/fileadmin/ald-laerm.de/Publikationen/Druckschriften/Strassenverkehrslaerm.pdf</a> lassen sich die Mittelungspegel durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h für Pkw und auf 60 km/h für Lkw um etwa 3 dB(A) mindern. Spitzenpegel können bis zu 10 dB(A) abnehmen. Die Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeit obliegt der zuständigen Polizeidienststelle. Diese entscheidet in ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich über die Durchführung von Verkehrsüberwachungen. Hierauf hat die Autobahndirektion Südbayern, ausgenommen bei Maßnahmen im Rahmen der Unfallkommission bei Unfallhäufungsstellen (auf Autobahnen), keinen Einfluss. Auch die Regierung von Oberbayern hat keinen Einfluss auf polizeiliche Verkehrsüberwachungsmaßnahmen. Die Polizeipräsidien München, Oberbayern Nord und Oberbayern Süd wurden allerdings entsprechend informiert und im Hinblick auf die Einhaltung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen gebeten, im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit, zu prüfen, inwieweit eine Verkehrsüberwachung verstärkt durchgeführt werden kann.</li><li>• Die Aufbringung eines Flüsterasphalts sei ineffektiv: Die Behauptung die Aufbringung eines Flüsterasphalts sei ineffektiv ist (zumindest für Autobahnen) ebenfalls nicht zutreffend. Der Lärm durch Kraftfahrzeuge resultiert im Wesentlichen aus dem Antriebsgeräusch und</li></ul>
--	--	--

		<p>dem Rollgeräusch. Dabei steigt das Antriebsgeräusch i. d. R. mit der Drehzahl des Motors und der Motorlast. Bei Pkw (mit Verbrennungsmotor) ist das Antriebsgeräusch lediglich bis Geschwindigkeiten von etwa 25 km/h dominant. Bei schweren Nutzfahrzeugen (Lkw/Busse) ist das Antriebsgeräusch bis zu einer Geschwindigkeit von etwa 50 km/h dominant. Bei höheren Geschwindigkeiten [wie auf Autobahnen] bestimmt dagegen das Reifen-Fahrbahn-Geräusch den Lärmpegel. (vgl. hierzu auch Position des Umweltbundesamts vom 18.04.2013: Kurzfristig kaum Lärminderung durch Elektroautos, <a href="https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/377/dokumente/position_kurzfristig_kaum_laerm_minderung_im_verkehr.pdf">https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/377/dokumente/position_kurzfristig_kaum_laerm_minderung_im_verkehr.pdf</a>).</p> <p>In Abhängigkeit des eingebauten Fahrbahnbelags lassen sich (rechtlich anerkannt [offizieller <math>D_{StrO}</math>-Wert]) Pegelminderungen von bis zu 5 dB(A) für Geschwindigkeiten &gt; 60 km/h im Vergleich zum Referenzbelag erzielen (vgl. auch Studie des Umweltbundesamtes unter Mitwirkung der Bundesanstalt für Straßenwesen mit Stand 10/2014 veröffentlicht (<a href="http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_20_2014_laermmindernde_fahrbahnbelaege_barrierefrei.pdf">http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_20_2014_laermmindernde_fahrbahnbelaege_barrierefrei.pdf</a>).</p> <p>Auf der A 94 wurde auf dem ersten Fahrstreifen in beiden Fahrtrichtungen zwischen der AS München-Steinhausen und der AS München-Riem in den Jahren 2011 und 2012 die Deckschicht erneuert. Es wurde ein Splittmastixasphalt eingebaut dem eine Lärminderungswirkung (<math>D_{StrO}</math>-Wert) von -2 dB(A) bei einer Geschwindigkeit &gt; 60 km/h zugeordnet ist.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Konkrete und zeitnahe Planung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen an der A 94 bzw. Wall-Wand-Kombination: Der Anspruch auf Lärmschutz richtet sich nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) sowie nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und kann in die Bereiche Lärmvorsorge und Lärmsanierung eingeteilt werden. Lärmvorsorge ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen vorzusehen. Die Errichtung eines aktiven Lärmschutzes kann an bestehenden Verkehrswegen nur im Rahmen der Lärmsanierung erfolgen. Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung durch den Baulastträger an bestehenden Straßen und kann auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Hierzu muss eine Überschreitung der Grenzwerte durch die nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)“ errechnenden Lärmpegel am betroffenen Immissionsort vorliegen. Diese Grenzwerte sind im Vergleich zur „Lärmvorsorge“ deutlich höher angesetzt und liegen laut VLärmSchR 97 für Wohngebiete bei 67 dB(A) tags und 57 dB(A)</li></ul>
--	--	---

		<p>nachts. Nach Aussage der Autobahndirektion Südbayern werden an der A 94 an insgesamt 14 Gebäuden die Lärmsanierungsgrenzwerte der VLärmSchR 97 für die Tag- und/oder Nachtzeit überschritten. Von Seiten der Autobahndirektion Südbayern sind allerdings keine Lärmsanierungsmaßnahmen geplant, da von den 14 Gebäuden 9 innerhalb des Bebauungsplans Nr. 44 „Eggenfeldener Straße, Lüderitzstraße, Eylauer Straße, Bahnlinie München-Ismaning und Rappelhofstraße“ vom 20.06.1983 liegen (siehe Kapitel 6.2.3.3). Bei der Aufstellung dieses Bebauungsplans wurde durch die Landeshauptstadt München die Autobahnnähe (A 94 ist seit 01.08.1982 von München-Steinhausen bis Autobahnkreuz (AK) München-Ost unter Verkehr) des Wohngebiets berücksichtigt und geschlossene Bebauung, Wohnraumorientierung und maximal zulässige Innenpegel festgesetzt. Für die übrigen 5 Gebäude, an denen die Lärmsanierungsgrenzwerte überschritten werden, werden erst im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus Lärmschutzmaßnahmen ergriffen (siehe unten). Der betrachtete Streckenabschnitt ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung Teil des geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 94 zwischen der Anschlussstelle München-Steinhausen bis Anschlussstelle Feldkirchen-West. Dieser ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf zur Engpassbeseitigung enthalten. Im Zuge dieses 6-streifigen Ausbaus werden Lärmschutzansprüche und -maßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge geprüft und gegebenenfalls vorgesehen. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 42)</p> <p>Ergänzend merkt die Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1869 „Eggenfeldener Straße“ (siehe Kapitel 6.3.2.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 47), im Zuge derer eine Wall-Wand-Kombination mit einer Höhe von 10 m und einer Länge von ca. 345 m untersucht wird an, dass sich der Bebauungsplan Nr. 1869 noch in der Phase der Eckdatenfindung befindet. Daher stehen Art und Maß der Nutzung noch nicht fest. Zu diesem Zeitpunkt kann über die Form und Ausgestaltung der notwendigen Wall-Wand-Kombination entlang der A 94 im Bereich des zukünftigen Geltungsbereichs noch keine Aussage getroffen werden. Zudem dient die geschilderte Wall-Wand-Kombination in erster Linie dem Schutz der zukünftigen Planung. Für den Schutz der bereits bestehenden Bebauung an der Eggenfeldener Straße ist die Autobahndirektion Südbayern zuständig.</p> <p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass die Autobahndirektion auf Antrag von Bürgern prüft, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms durch die bestehende Autobahn die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (vgl. Maßnahme G1 – alle Bundesautobahnen). Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ungleichbehandlung: Sämtliche Gemeinden und Gemeindebezirke werden gleich behandelt.</li></ul>
--	--	---

		<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Bürgerbeteiligung und fortlaufende aktive Information über den Lärmaktionsplan:</b> Die Öffentlichkeitsbeteiligung ist ein zentrales Element der Umgebungslärmrichtlinie der Europäischen Union vom 25. Juni 2002 (Richtlinie 2002/49/EG). Gemäß Umgebungslärmrichtlinie und in Übereinstimmung mit der Richtlinie über den freien Zugang zu Informationen über die Umwelt vom 28.01.2003 (Richtlinie 2003/4/EG) ist die Öffentlichkeit über die Lärmkarten und Aktionspläne zu informieren. Bei der Ausarbeitung der Lärmaktionspläne ist darüber hinaus auch die Öffentlichkeit anzuhören und deren Mitwirkung sicherzustellen. Dem Ziel der Umgebungslärmrichtlinie entsprechend wurde die Öffentlichkeitsbeteiligung auch in nationales Recht umgesetzt. So wird nach § 47d Abs. 3 BImSchG die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen. Die Regierung von Oberbayern hat für alle Lärmaktionspläne eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt und in Zusammenarbeit mit den jeweils zuständigen Behörden jede Eingabe umfassend bewertet. Jede Eingabe und deren Bewertung wurde/wird mit den Lärmaktionsplänen in anonymisierter Form veröffentlicht. Im Fall des Lärmaktionsplans für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München wurde die Beteiligung der Öffentlichkeit wie folgt durchgeführt: Die Regierung von Oberbayern hat unter Beteiligung der Landeshauptstadt München und der Autobahndirektion einen Entwurf des Lärmaktionsplans für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München erstellt. Im Anschluss daran wurde in der Zeit vom 05.02.2016 bis einschließlich 07.03.2016 die Öffentlichkeitsbeteiligung zu diesem Entwurf durchgeführt. Bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist, also bis einschließlich 21.03.2016, konnten schriftlich oder per E-Mail Stellungnahmen/Anregungen bei der Regierung von Oberbayern eingereicht werden. Es bestand damit die Möglichkeit, sich konkret mit dem Lärmaktionsplan-Entwurf zu befassen und durch Vorschläge und Anregungen an der Aufstellung des Lärmaktionsplans mitzuwirken. Die Bekanntmachung der Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte am 05.02.2016 im Oberbayerischen Amtsblatt durch die Regierung von Oberbayern. Auch durch die Landeshauptstadt München wurde die Öffentlichkeitsbeteiligung bekannt gegeben. Darüber hinaus erfolgte am 02.02.2016 eine Information der Medien durch die Pressestelle der Regierung von Oberbayern. Der Planentwurf konnte in der Zeit vom 05.02.2016 bis einschließlich 07.03.2016 bei der Regierung von Oberbayern sowie beim städtischen Referat für Gesundheit und Umwelt eingesehen werden. Des Weiteren</li></ul>
--	--	--

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

		<p>konnte der Planentwurf auf den Internetseiten der Regierung von Oberbayern (<a href="http://www.regierung-oberbayern.de">www.regierung-oberbayern.de</a>) und der Landeshauptstadt München (<a href="http://www.muenchen.de">www.muenchen.de</a>) eingesehen und heruntergeladen werden.</p> <p>Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sind 328 Stellungnahmen zum Lärmaktionsplan der Regierung von Oberbayern für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München – Entwurf für die Öffentlichkeitsbeteiligung vom 05.02.2016 eingegangen.</p> <p>Darüber hinaus wurden auch bereits im Vorfeld der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebrachte Maßnahmenvorschläge in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p> <p>Nach Erteilung des Einvernehmens durch die Landeshauptstadt München, wird der Lärmaktionsplan auf der Internetseite der Regierung von Oberbayern (<a href="http://www.regierung-oberbayern.de">www.regierung-oberbayern.de</a>) veröffentlicht und in Kraft gesetzt.</p> <p>Eine weitergehende Information der Bürger, z. B. durch ein persönliches Antwortschreiben an jeden Einwender, ist aufgrund der Vielzahl von Einwendungen in ganz Oberbayern von Seiten der Regierung von Oberbayern leider nicht möglich.</p> <p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass sich jeder Bürger über die Ergebnisse der vom Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU) durchgeführten Lärmkartierung über die Internetanwendung zum Lärmbelastungskataster Bayern (<a href="http://www.umgebungslaerm.bayern.de">www.umgebungslaerm.bayern.de</a>) informieren kann.</p>
<p>44</p> <p><i>Bürger- schreiben</i></p>	<p>1</p>	<p>Der Einwender ist Anlieger der A 94 in München.</p> <p>Es wird sich gegen das Junktim gewandt, erst dann einen Lärmschutz vorzunehmen, wenn die A 94 6-spurig ausgebaut wird.</p> <p>Der Einwender hat selbst erlebt, wie die Stadt München gezielt Wohnfunktion in diese Gegend gebracht hat (z. B. den Zamilapark mit vielen hunderten Menschen). Auch die Siedlung, in der der Einwender wohnt, ist ein Produkt städtischer Planung (Kiesl Familienprogramm). Nun erweist sich die A 94, die ja noch nicht einmal ihre endgültige Funktion erreicht hat, als immer größeres Lärmproblem, das massiv die Lebensqualität der Anwohner beeinträchtigt. Das mag ja für die Gäste der entlang der A 94 angesiedelten Hotels egal sein (sind ja nur eine oder einige Nächte da), aber nicht für ständig hier lebende Familien mit Kindern.</p> <p>Es ist geradezu zynisch, das Junktim aufzubauen, anstatt sofort zu handeln, was ja machbar wäre. Es wird, neben notwendigen technischen Maßnahmen, daher entschieden gefordert, das was sofort umzusetzen ist: Reduzierung der Geschwindigkeit!</p> <p>Es darf nicht sein, dass Autos in Höhe des Zamilaparks noch mit 120 km/h in die Stadt brausen (wenn man stadteinwärts kommend in diesem Bereich nur 80 km/h fährt, wird man sofort wütend angehupt/angeblinkt) oder in</p>

		<p>umgekehrter Richtung so richtig schön und laut Gas geben können. Es wird eine permanente Beschränkung von 80 km/h ab Riem, sowie das ja km-lang funktioniert und akzeptiert ist auf der Lindauer Autobahn (A 96), gefordert. Gleiches Recht für alle! Diese Maßnahme kostet nichts und wäre eine hilfreiche und die Akzeptanz fördernde Sofortmaßnahme.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Zur geforderten Geschwindigkeitsbeschränkung kann Folgendes mitgeteilt werden: Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen. Im genannten Bereich existieren bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen. In Fahrtrichtung Mühldorf wird die Geschwindigkeit von anfänglich 60 km/h bei Bogenhausen auf 120 km/h bei Zamdorf begrenzt. Ab Zamdorf wird dann die Geschwindigkeit in den Nachtstunden (6-22 Uhr) auf 100 km/h reduziert. In Fahrtrichtung München existiert im Bereich Zamdorf, Daglfing und Riem die Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h in den Nachtstunden. Aufgrund der Öffentlichkeitsbeteiligung überprüft die Autobahndirektion Südbayern momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung (auf 80 km/h) ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)</li><li>• Zu den Anspruchsvoraussetzungen für aktive Lärmschutzmaßnahmen bzw. vollständige Fahrbahnsanierung mit Flüsterasphalt wird Folgendes mitgeteilt: Der Anspruch auf Lärmschutz richtet sich nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) sowie nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und kann in die Bereiche Lärmvorsorge und Lärmsanierung eingeteilt werden. Lärmvorsorge ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen vorzusehen. Die Errichtung eines aktiven Lärmschutzes kann an bestehenden Verkehrswegen nur im Rahmen der Lärmsanierung erfolgen. Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung durch den Baulastträger an bestehenden Straßen und kann auf</li></ul>
--	--	--



		<p>Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Hierzu muss eine Überschreitung der Grenzwerte durch die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) errechnenden Lärmpegel am betroffenen Immissionsort vorliegen. Diese Grenzwerte sind im Vergleich zur „Lärmvorsorge“ deutlich höher angesetzt und liegen laut VLärmSchR 97 für Wohngebiete bei 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts. Nach Aussage der Autobahndirektion Südbayern werden an der A 94 an insgesamt 14 Gebäuden die Lärmsanierungsgrenzwerte der VLärmSchR 97 für die Tag- und/oder Nachtzeit überschritten. Von Seiten der Autobahndirektion Südbayern sind allerdings keine Lärmsanierungsmaßnahmen geplant, da von den 14 Gebäuden 9 innerhalb des Bebauungsplans Nr. 44 „Eggenfeldener Straße, Lüderitzstraße, Eylauer Straße, Bahnlinie München-Ismaning und Rappelhofstraße“ vom 20.06.1983 liegen (siehe Kapitel 6.2.3.3). Bei der Aufstellung dieses Bebauungsplans wurde durch die Landeshauptstadt München die Autobahnnähe (A 94 ist seit 01.08.1982 von München-Steinhausen bis Autobahnkreuz (AK) München-Ost unter Verkehr) des Wohngebiets berücksichtigt und geschlossene Bebauung, Wohnraumorientierung und maximal zulässige Innenpegel festgesetzt. Für die übrigen 5 Gebäude, an denen die Lärmsanierungsgrenzwerte überschritten werden, werden erst im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus Lärmschutzmaßnahmen ergriffen (siehe unten). Eine Fahrbahnsanierung mit einem neuen lärm mindernden Fahrbahnbelag stellt keine wesentliche Änderung der bestehenden Substanz der Straße dar. Die Sanierung kann daher nur im Zuge der Lärmsanierung erfolgen.</p> <p>Eine durchgehende Sanierung der Fahrbahn mit einem lärm mindernden offenporigen Asphalt würde einen grundhaften Ausbau der bestehenden Straße zur Folge haben. Im Rahmen der Lärmsanierung ist dies wirtschaftlich nicht darstellbar.</p> <p>Der betrachtete Streckenabschnitt ist Teil des geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 94 zwischen der Anschlussstelle München-Steinhausen bis Anschlussstelle Feldkirchen-West. Dieser ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf zur Engpassbeseitigung enthalten. Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus werden Lärmschutzansprüche und -maßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge geprüft und gegebenenfalls vorgesehen.</p> <p>(siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 42)</p> <p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass die Autobahndirektion auf Antrag von Bürgern prüft, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms durch die bestehende Autobahn die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (vgl. Maßnahme G1 – alle Bundesautobahnen). Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst.</p>
45	1	In Allach (A 99) musste man sich keine Gedanken über den Lärm machen, da dort Lärmschutzwände den gesamten

<p><i>Bürger- schreiben</i></p>	<p>Lärm abschirmen würden.</p> <p>Es wurde nicht für möglich gehalten, dass in München solche Zustände wie in Zamdorf möglich sind. Macht man das Fenster auf, ist der Lärm der Autobahn immer zu hören, besonders nachts im Sommer ist es nicht möglich mit offenem Fenster zu schlafen. Sitzt man im Garten oder auf dem Balkon ist der Verkehrslärm richtig unangenehm. Man kann jedes einzelne Auto beschleunigen hören und ist konstant dem Verkehrslärm ausgesetzt.</p> <p>Es kann nicht sein, dass man völlig veraltete Verkehrszählungen zugrunde legt bezüglich einer Entscheidung über Lärmschutz. Die Verkehrsdichte hat ja deutlich zugenommen in den letzten Jahren, immer mehr Pendler, Lkw etc. sind auf der Straße unterwegs. Außerdem ist es schon nicht verständlich, dass erst auf einen in Jahren stattfindenden Ausbau gewartet werden muss, um den Lärm in den Griff zu bekommen. Eine sehr paradoxe Herangehensweise.</p> <p>Es ist leider wie immer in München. Als „alter Bürger“ hat man das Gefühl nichts zu zählen. Da müssen schon erst neue Wohnungen gebaut werden oder Gewerbe oder ähnliches bevor sich was bewegt. Es wäre sehr wünschenswert, wenn diesmal auch wirklich etwas für die Bürger vor Ort getan wird, die hier schon lebten, als die Autobahn noch nicht existierte oder unter wesentlich geringeren Verkehrszahlen gelitten haben.</p> <p>Es wird gebeten die Anstrengungen der Politiker, welche sich endlich für unsere Belange einsetzen, umzusetzen und etwas für die Bürger zu tun.</p> <p>Zu den Forderungen und Einwendungen wird wie folgt Stellung genommen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Veraltete Datenbasis: Die Lärmkartierung im Zuge der Umgebungslärmrichtlinie hat sich nach § 47c Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) immer auf das vorangegangene Kalenderjahr zu beziehen. Um einen einheitlichen Vollzug der Umgebungslärmrichtlinie sicherzustellen, sind vom Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU) die neuesten Ergebnisse der offiziellen Verkehrszählung zu verwenden. Auf dieses Vorgehen haben sich das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) und die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (StMI) verständigt. Demnach wurde für die Kartierung 2012 die offizielle Verkehrszählung aus dem Jahr 2010 verwendet. Neuere Ergebnisse lagen zum Zeitpunkt der Kartierung nicht vor.<p>Die bayerische Straßenbauverwaltung führt im Turnus von fünf Jahren Verkehrszählungen durch. Letztmalig hat im Jahr 2015 eine Zählung stattgefunden. Die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2015 sind noch in Bearbeitung und liegen noch nicht vor.</p><p>Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass erst eine Verdopplung der Verkehrsmenge zu einer Pegelerhöhung von 3 dB(A) führt. Unter Umgebungsbedingungen ist erst eine Pegelerhöhung von 3 dB(A)</p></li></ul>
-------------------------------------	--

		<p>wahrnehmbar. Es ist nicht zu erwarten, dass seit der Verkehrszählung 2010 eine Verdopplung der Verkehrsmenge eingetreten ist.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Anspruchsvoraussetzungen für aktive Lärmschutzmaßnahmen bzw. vollständige Fahrbahnsanierung: Der Anspruch auf Lärmschutz richtet sich nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) sowie nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und kann in die Bereiche Lärmvorsorge und Lärmsanierung eingeteilt werden. Lärmvorsorge ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen vorzusehen. Die Errichtung eines aktiven Lärmschutzes kann an bestehenden Verkehrswegen nur im Rahmen der Lärmsanierung erfolgen. Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung durch den Baulastträger an bestehenden Straßen und kann auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Hierzu muss eine Überschreitung der Grenzwerte durch die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) errechnenden Lärmpegel am betroffenen Immissionsort vorliegen. Diese Grenzwerte sind im Vergleich zur „Lärmvorsorge“ deutlich höher angesetzt und liegen laut VLärmSchR 97 für Wohngebiete bei 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts. Nach Aussage der Autobahndirektion Südbayern werden an der A 94 an insgesamt 14 Gebäuden die Lärmsanierungsgrenzwerte der VLärmSchR 97 für die Tag- und/oder Nachtzeit überschritten. Von Seiten der Autobahndirektion Südbayern sind allerdings keine Lärmsanierungsmaßnahmen geplant, da von den 14 Gebäuden 9 innerhalb des Bebauungsplans Nr. 44 „Eggenfeldener Straße, Lüderitzstraße, Eylauer Straße, Bahnlinie München-Ismaning und Rappelhofstraße“ vom 20.06.1983 liegen (siehe Kapitel 6.2.3.3). Bei der Aufstellung dieses Bebauungsplans wurde durch die Landeshauptstadt München die Autobahnnähe (A 94 ist seit 01.08.1982 von München-Steinhausen bis Autobahnkreuz (AK) München-Ost unter Verkehr) des Wohngebiets berücksichtigt und geschlossene Bebauung, Wohnraumorientierung und maximal zulässige Innenpegel festgesetzt. Für die übrigen 5 Gebäude, an denen die Lärmsanierungsgrenzwerte überschritten werden, werden erst im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus Lärmschutzmaßnahmen ergriffen (siehe unten). Eine Fahrbahnsanierung mit einem neuen lärm mindernden Fahrbahnbelag stellt keine wesentliche Änderung der bestehenden Substanz der Straße dar. Die Sanierung kann daher nur im Zuge der Lärmsanierung erfolgen. Eine durchgehende Sanierung der Fahrbahn mit einem lärm mindernden offenporigen Asphalt würde einen grundhaften Ausbau der bestehenden Straße zur Folge haben. Im Rahmen der Lärmsanierung ist dies wirtschaftlich nicht darstellbar. Der betrachtete Streckenabschnitt ist Teil des geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 94 zwischen der</li></ul>
--	--	--

		<p>Anschlussstelle München-Steinhausen bis Anschlussstelle Feldkirchen-West. Dieser ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf zur Engpassbeseitigung enthalten. Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus werden Lärmschutzansprüche und -maßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge geprüft und gegebenenfalls vorgesehen. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 42)</p> <p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass die Autobahndirektion auf Antrag von Bürgern prüft, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms durch die bestehende Autobahn die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (vgl. Maßnahme G1 – alle Bundesautobahnen). Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Geschwindigkeitsbeschränkung:</b> Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen. Im genannten Bereich existieren bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen. In Fahrtrichtung Mühldorf wird die Geschwindigkeit von anfänglich 60 km/h bei Bogenhausen auf 120 km/h bei Zamdorf begrenzt. Ab Zamdorf wird dann die Geschwindigkeit in den Nachtstunden (6-22 Uhr) auf 100 km/h reduziert. In Fahrtrichtung München existiert im Bereich Zamdorf, Daglfing und Riem die Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h in den Nachtstunden. Aufgrund der Öffentlichkeitsbeteiligung überprüft die Autobahndirektion Südbayern momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)</li><li>• <b>Lärmschutz in der Bauleitplanung:</b> Bei der Ausweisung und Änderung von Baugebieten an bestehenden Straßen im Rahmen der Bauleitplanung ist gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 6 und § 9 Abs. 1 Nr. 24 Baugesetzbuch (BauGB) der Schutz vor erheblichen Verkehrslärmeinwirkungen sicherzustellen. Zudem ist ein vorbeugender Schallschutz</li></ul>
--	--	--

		anzustreben. Hierzu wird die DIN 18005-1 (Schallschutz im Städtebau Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung) zur Anwendung empfohlen. Für die Beurteilung sind die im Beiblatt 1 zur DIN 18005-1 genannten Orientierungswerte heranzuziehen. Diese sind aus der Sicht des Schallschutzes im Städtebau erwünschte Zielwerte, jedoch keine Grenzwerte. (siehe Kapitel 4.3.2.1)
46 <i>Bürger- schreiben</i>	1	<p>Die Einwender sind Anlieger der Gröbenstraße in München.</p> <p>Die Lärmbelastung durch die A 94 hat im Bereich Zamdorf, Daglfing seit 2010 massiv zugenommen. Die Lärmentwicklung werde negativ beeinflusst durch die Tatsache, dass die A 94 von Steinhausen Richtung Daglfing ansteigt, dass an ¾ der Tage Inversionswetterlagen vorherrscht und dass sich die Verkehrsteilnehmer nicht an die Geschwindigkeitsbeschränkungen halten. Messungen der Einwender hätten im Dachgeschoss bei geöffnetem Fenster noch 70 Dezibel ergeben und das obwohl die Einwender relativ weit weg von der Autobahn im Vergleich zu anderen Nachbarn wohnten.</p> <p>Es würden nun große Hoffnungen in die Lärmaktionsplanung gesetzt und es wird eindringlich gebeten wirksame Maßnahmen zeitnah zu ergreifen. Die Bürgerinnen und Bürger können nicht mehr zehn Jahre oder länger warten. Als Sofortmaßnahme wird daher die Einführung einer generellen Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h von Steinhausen bis Riem gefordert. Diese sei zu überwachen! Zudem müssten endlich, wie bereits in der Presse versprochen, alle Fahrspuren mit neuem lärmindernden Belag saniert werden. Mittelfristig (max. 5 Jahre) sind dem Stand der Technik entsprechende Lärmschutzwände (Wall-Wand-Kombinationen) zu errichten.</p> <p>Zwar sei der sechsstreifige Ausbau der A 94 im Bereich Steinhausen bis Riem nun als vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung – im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans festgelegt. Der Ausbau hätte – so wurde den Einwendern zumindest immer gesagt – zur Folge, dass umfassende Lärmschutzwände – lückenlos – gebaut werden müssten. Allerdings sei zu berücksichtigen, dass die Planungen hierzu noch nicht begonnen haben und der Grunderwerb sicherlich schwierig wird. Daher müssten für die geplanten Anwohnerinnen und Anwohner wirksame und effektive Sofortmaßnahmen getroffen werden.</p> <p>Der Zorn der Bürgerinnen und Bürger ist wirklich groß. Es wird sehr gehofft, dass die Bürger dieses Mal ernst genommen werden. Es ist sehr erfreulich, dass eine Öffentlichkeitsbeteiligung stattfindet. Die Enttäuschung wäre aber umso größer, wenn sich die Anhörung als bloße Farce darstellen sollte.</p>

		<p>Es wird um detaillierte Begründung gebeten, sollte den Forderungen nicht entsprochen werden.</p> <p>Zu dem Bürgerschreiben wird wie folgt Stellung genommen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Hoffnungen in die Lärmaktionsplanung: Die Lärmaktionsplanung ersetzt keine bestehenden Rechtsgrundlagen oder Verwaltungsverfahren für die Realisierung der Maßnahmen. Ebenso wenig schafft die Lärmaktionsplanung neue Zuständigkeiten. Der Regierung von Oberbayern stehen darüber hinaus keine Geldmittel für die Lärmaktionsplanung oder die Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen zur Verfügung.</li><li>• Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h (als Sofortmaßnahme) mit Überwachung: Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen. Im genannten Bereich existieren bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen. In Fahrtrichtung Mühldorf wird die Geschwindigkeit von anfänglich 60 km/h bei Bogenhausen auf 120 km/h bei Zamdorf begrenzt. Ab Zamdorf wird dann die Geschwindigkeit in den Nachtstunden (6-22 Uhr) auf 100 km/h reduziert. In Fahrtrichtung München existiert im Bereich Zamdorf, Daglfing und Riem die Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h in den Nachtstunden. Die Autobahndirektion Südbayern überprüft momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung (auf 80 km/h) ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38) Die Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeit obliegt der zuständigen Polizeidienststelle. Diese entscheidet in ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich über die Durchführung von Verkehrsüberwachungen. Hierauf hat die Autobahndirektion Südbayern, ausgenommen bei Maßnahmen im Rahmen der Unfallkommission bei Unfallhäufungsstellen (auf Autobahnen), keinen Einfluss. Auch die Regierung von Oberbayern hat keinen Einfluss auf polizeiliche Verkehrsüberwachungsmaßnahmen. Die Polizeipräsidien München, Oberbayern Nord und Oberbayern Süd wurden allerdings entsprechend informiert und im Hinblick auf die Einhaltung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen gebeten, im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit, zu prüfen, inwieweit</li></ul>
--	--	--

		<p>eine Verkehrsüberwachung verstärkt durchgeführt werden kann.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Anspruchsvoraussetzungen für aktive Lärmschutzmaßnahmen bzw. vollständige Fahrbahnsanierung: Der Anspruch auf Lärmschutz richtet sich nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) sowie nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und kann in die Bereiche Lärmvorsorge und Lärmsanierung eingeteilt werden. Lärmvorsorge ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen vorzusehen. Die Errichtung eines aktiven Lärmschutzes kann an bestehenden Verkehrswegen nur im Rahmen der Lärmsanierung erfolgen. Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung durch den Baulastträger an bestehenden Straßen und kann auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Hierzu muss eine Überschreitung der Grenzwerte durch die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) errechnenden Lärmpegel am betroffenen Immissionsort vorliegen. Diese Grenzwerte sind im Vergleich zur „Lärmvorsorge“ deutlich höher angesetzt und liegen laut VLärmSchR 97 für Wohngebiete bei 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts. Nach Aussage der Autobahndirektion Südbayern werden an der A 94 an insgesamt 14 Gebäuden die Lärmsanierungsgrenzwerte der VLärmSchR 97 für die Tag- und/oder Nachtzeit überschritten. Von Seiten der Autobahndirektion Südbayern sind allerdings keine Lärmsanierungsmaßnahmen geplant, da von den 14 Gebäuden 9 innerhalb des Bebauungsplans Nr. 44 „Eggenfeldener Straße, Lüderitzstraße, Eylauer Straße, Bahnlinie München-Ismaning und Rappelhofstraße“ vom 20.06.1983 liegen (siehe Kapitel 6.2.3.3). Bei der Aufstellung dieses Bebauungsplans wurde durch die Landeshauptstadt München die Autobahnnähe (A 94 ist seit 01.08.1982 von München-Steinhausen bis Autobahnkreuz (AK) München-Ost unter Verkehr) des Wohngebiets berücksichtigt und geschlossene Bebauung, Wohnraumorientierung und maximal zulässige Innenpegel festgesetzt. Für die übrigen 5 Gebäude, an denen die Lärmsanierungsgrenzwerte überschritten werden, werden erst im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus Lärmschutzmaßnahmen ergriffen (siehe unten). Eine Fahrbahnsanierung mit einem neuen lärm mindernden Fahrbahnbelag stellt keine wesentliche Änderung der bestehenden Substanz der Straße dar. Die Sanierung kann daher nur im Zuge der Lärmsanierung erfolgen. Eine durchgehende Sanierung der Fahrbahn mit einem lärm mindernden offenporigen Asphalt würde einen grundhaften Ausbau der bestehenden Straße zur Folge haben. Im Rahmen der Lärmsanierung ist dies wirtschaftlich nicht darstellbar. Der betrachtete Streckenabschnitt ist Teil des geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 94 zwischen der Anschlussstelle München-Steinhausen bis Anschlussstelle Feldkirchen-West. Dieser ist im Bedarfsplan für</li></ul>
--	--	---

		<p>die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf zur Engpassbeseitigung enthalten. Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus werden Lärmschutzansprüche und -maßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge geprüft und gegebenenfalls vorgesehen. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 42)</p> <p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass die Autobahndirektion auf Antrag von Bürgern prüft, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms durch die bestehende Autobahn die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (vgl. Maßnahme G1 – alle Bundesautobahnen). Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst.</p>
47	1	<p>Die Einwenderin ist Anwohnerin der A 94.</p> <p>Die Einwenderin hat mit dem Straßenlärm hier wenig Probleme, da sich vor Ort Grünflächen befinden mit angrenzenden Hecken und Sträuchern entlang der Autobahn. Das mache für die Stadtverwaltung etwas mehr Arbeit für Pflege, doch die Vorteile für die anwohnende Bevölkerung sind enorm hoch. Durch das Anbringen von Lärmwällen, die bepflanzt werden, ist der Erfolg durch Schutz vor Lärm und das Filtern von Staubpartikeln (Feinstaub durch erhöhtes Verkehrsaufkommen) weit größer.</p> <p>Es sei zu bedenken, dass wenn entlang der A 94 rechts und links eine 4-6 m hohe Lärmschutzwand angebracht wird, die auch nicht kostengünstig ist, sich ein starker Windkanal bilden kann (da die Wind-Richtung meist von West nach Ost verläuft und die A 94 ebenfalls). Gerade durch den Klimawandel kämen öfter starke Stürme, die die Lkw, wenn sie leer sind, leicht zum Kippen bringen könnten. Wer haftet dann dafür? Daher ist die Einwenderin gegen hohe Lärmschutzwände. Dafür wo möglich begrünte Wälle. Es kann anfallender Aushub aus Münchner Baustellen dort schnell und gut verbaut werden. Durch die Begrünung der Wälle können auch die CO<sub>2</sub>-Abgase gleich vor Ort abgebaut werden und setzen sich nicht erst in anderen Nutzpflanzen oder in den Lungen der Anwohner fest. Gesundheit sollte auch hier oberstes Gut sein und sollte auch von der Stadtplanung München dringend berücksichtigt werden.</p> <p>Zudem werde es nicht als gerade einladend empfunden, an einer Lärmschutzwand zu wohnen. Man fühle sich doch dort wie hinter Gefängnismauern. So wie es jetzt teilweise im Bereich der A 94 ist, können Vögel in den Hecken und Sträuchern nisten. Solch kleine Biotope würden mit einer Wand für immer zerstört werden. München soll auch weiterhin arten- und naturreich bleiben.</p> <p>Zur geforderten Geschwindigkeitsreduzierung wird angemerkt: Wenn man nur noch 60 km/h auf der Autobahn fahren darf, dann fahren sicherlich viele Verkehrsteilnehmer lieber gleich auf der Landstraße (Eggenfeldener und Riemer Straße), da es dort ebenso schnell voran geht. Das sei doch nicht Sinn der Sache. Die Unfallgefahr für die</p>



	<p>Anwohner würde sich somit erhöhen. Was nicht heißt, dass man die Geschwindigkeit nicht drosseln und überwachen soll. Vorgeschlagen wird: 100 km/h auf der Autobahn – dann kommt man doch etwas schneller voran. Ein Vorschlag für München als „Radler-Hauptstadt“: Im Zuge der Erweiterung der A 94 auf 6 Spuren könnte/sollte man zwischen Zamdorf, Riem und Feldkirchen gleich noch einen Radweg hinter dem Lärmwall anlegen, wo dann viele Münchner (auch Familien mit Kindern) sicher und umweltfreundlich aus der Stadt ins Umland radeln können und mit Sicherheit gerne auch mal auf das Auto verzichten werden.</p> <p>Der betrachtete Streckenabschnitt ist Teil des geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 94 zwischen der Anschlussstelle München-Steinhausen bis Anschlussstelle Feldkirchen-West. Dieser ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf zur Engpassbeseitigung enthalten. Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus werden Lärmschutzansprüche und -maßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge geprüft und gegebenenfalls vorgesehen. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 42)</p> <p>Eine konkrete Aussage zu Art und Umfang der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen (wie z. B. die vorgeschlagene Errichtung von Lärmschutzwällen) ist aufgrund des derzeitigen Verfahrensstandes nicht möglich.</p> <p>Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen.</p> <p>Im genannten Bereich existieren bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen. In Fahrtrichtung Mühldorf wird die Geschwindigkeit von anfänglich 60 km/h bei Bogenhausen auf 120 km/h bei Zamdorf begrenzt. Ab Zamdorf wird dann die Geschwindigkeit in den Nachtstunden (6-22 Uhr) auf 100 km/h reduziert.</p> <p>In Fahrtrichtung München existiert im Bereich Zamdorf, Daglfing und Riem die Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h in den Nachtstunden.</p> <p>Aufgrund der Öffentlichkeitsbeteiligung überprüft die Autobahndirektion Südbayern momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)</p> <p>Zum Vorschlag des Ausbaus des Radwegenetzes teilt die Landeshauptstadt München Folgendes mit: Der Ausbau der A 94 betrifft größtenteils die Gebiete außerhalb der Stadtgrenze Münchens, weshalb für einen</p>
--	--

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

		<p>Ausbau von Fuß- und Radwegen entlang der Autobahn auch die angrenzenden Gemeinden zuständig wären. Innerhalb der Landeshauptstadt München gibt es für den Radverkehr auf der Nordseite der Töginger Straße bereits eine gut ausgebaute Verbindung über die Rappelhof- und Riemerstraße bis zur Paul-Henri-Spaak-Straße. Auf der Südseite der Töginger Straße gibt es die Verbindung über den Hüllgraben und die Paul-Henri-Spaak-Straße zur Münchner Straße.</p> <p>Sollte im Rahmen der Planungen zum Autobahnausbau festgestellt werden, dass sowohl für den Fußgänger- als auch den Radverkehr eine günstigere und schnellere Verbindung entlang des Lärmschutzwalles möglich ist, wird sich die Landeshauptstadt München als Beteiligte des Planungsverfahrens für die Anlage einer solchen Wegeverbindung einsetzen.</p> <p>Konkret kann allerdings die Planung einer solchen Schnellverbindung erst untersucht werden, wenn die Ausbauplanung zur A 94 vorliegt.</p>
48	3	<p>Die Einwender sind Anlieger der Spessartstraße in München:</p> <p>Seit Jahren werde die stetig zunehmende Lärmbelästigung und Feinstaubentwicklung durch die Autobahn A 94, Töginger Straße als unzumutbar empfunden. Es werden deshalb mit Nachdruck die Forderungen der Nachbarschaftsinitiative Zamdorf unterstützt.</p> <p>Eine Erweiterung der Bundesautobahn auf sechs Spuren ist keine wirksame Alternative, vielmehr wird dadurch das Verkehrsaufkommen noch mehr erhöht.</p> <p>Zum Vorbringen wird auf obenstehende Bewertung „A 94 – Nr. 12“ zur Stellungnahme der Nachbarschaftsinitiative Zamdorf verwiesen.</p> <p>Die Bewertung der Feinstaubentwicklung durch die Autobahn A 94 ist nicht Gegenstand der vorliegenden Lärmaktionsplanung.</p>
49	1	<p>Der Einwender ist Anlieger der Spessartstraße in München.</p> <p>In den Bereichen Zamdorf, Daglfing und Riem sind Lärmschutz und Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h dringend erforderlich.</p> <p>Im genannten Bereich existieren bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen. In Fahrtrichtung Mühldorf wird die Geschwindigkeit von anfänglich 60 km/h bei Bogenhausen auf 120 km/h bei Zamdorf begrenzt. Ab Zamdorf wird dann die Geschwindigkeit in den Nachtstunden (6-22 Uhr) auf 100 km/h reduziert.</p>

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

		<p>In Fahrtrichtung München existiert im Bereich Zamdorf, Daglfing und Riem die Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h in den Nachtstunden.</p> <p>Aufgrund der Öffentlichkeitsbeteiligung überprüft die Autobahndirektion Südbayern momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)</p>
50	1	<p>Der Einwender ist Anlieger der Turfstraße in München.</p> <p>Warum gibt es im Gegensatz zur A 995 auf der A 94 keine Geschwindigkeitsbegrenzung?</p> <p>Im genannten Bereich existieren bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen. In Fahrtrichtung Mühldorf wird die Geschwindigkeit von anfänglich 60 km/h bei Bogenhausen auf 120 km/h bei Zamdorf begrenzt. Ab Zamdorf wird dann die Geschwindigkeit in den Nachtstunden (6-22 Uhr) auf 100 km/h reduziert.</p> <p>In Fahrtrichtung München existiert im Bereich Zamdorf, Daglfing und Riem die Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h in den Nachtstunden.</p> <p>Aufgrund der Öffentlichkeitsbeteiligung überprüft die Autobahndirektion Südbayern momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)</p>
51	1	<p><b>Antrag des Bezirksausschusses 13 – Bogenhausen vom 14.02.2016 (BA-Antrags-Nummer: 14-20 / B 02136):</b></p> <p>Der Bezirksausschuss 13 – Bogenhausen nimmt gegenüber der Regierung von Oberbayern zum Entwurf des Lärmaktionsplans für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München für den Bereich der A 94 wie folgt Stellung:</p>

<p>13 – Bogenhausen vom 14.02.2016 (BA-Antrags-Nummer: 14-20 / B 02136)</p>		<ol style="list-style-type: none"><li>1. Für den Lärmaktionsplan ist nicht die überholte durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aus dem Jahr 2010 (DTV 2010), sondern die der aktuellen Messung aus dem Jahr 2015 zu Grunde zu legen. Seit 2010 hat die DTV u. a. aufgrund der Eröffnung des Richard-Strauss-Tunnels, der zunehmenden Bebauung in der Nähe der A 94, der Erweiterung der A 94 in Richtung Passau und insbesondere aufgrund des Einwohnerwachstums in München und der Region stark zugenommen.</li><li>2. Der Geschwindigkeitstrichter am Ende bzw. am Anfang der A 94 ist aufeinander abzustimmen. Es ist nicht nachvollziehbar, wieso der Geschwindigkeitstrichter in Richtung München ab km 2,01 beginnt, in Richtung Passau aber bereits ab km 1,7 endet. Anfang bzw. Ende sind einheitlich auf mindestens km 2,01 zu setzen.</li><li>3. Die geschätzte Anzahl von Personen, die dem Lärm ausgesetzt sind, ist viel zu niedrig festgesetzt. Nicht berücksichtigt ist zum einen die Bevölkerungszunahme aufgrund der hohen Nachverdichtung in den Wohngebieten in der Nähe der A 94. Zum anderen sind die baurechtliche Entwicklung (mehrere Baugebiete werden in naher Zukunft in der Nähe der A 94 ausgewiesen [z. B. Bebauungsplan Nr. 1869 „Eggenfeldener Straße“], städtebauliche Entwicklungsmaßnahme (SEM), Trabrennbahn München Dagfing) und die Zunahme an Asylbewerberunterkünften im Gewerbegebiet Zamdorf angemessen zu berücksichtigen.</li><li>4. Es sind u. a. folgende Schulen, Kindergärten und Kindertagesstätten vom Lärm der A 94 im Stadtbezirk Bogenhausen massiv belastet:<ul style="list-style-type: none"><li>• Griechische Volksschule Sokrates, Zamdorfer Straße 26, 81677 München</li><li>• Städtische Kinderkrippe, Freda-Wuesthoff-Weg 7, 81929 München</li><li>• Deutsche Journalistenschule e. V., Hultschiner Straße 8, 81677 München</li><li>• Kinderkrippe Klausenburg e. V., Klausenburger Straße 9, 81677 München</li><li>• MedLEARNING Gesellschaft für ärztliche Fortbildung mbH, Stefan-George-Ring 29, 81929 München</li><li>• Kita St. Martin im Smarthouse UG, Zamdorfer Straße 100, 81677 München</li><li>• kibiku Kinderhaus SV Pressezwerg, Hultschiner Straße 8, 81677 München</li><li>• Städtische Kindertageseinrichtung, Schwarzwaldstraße 2, 81677 München</li><li>• Kindergarten St. Klara, Friedrich-Eckart-Straße 9, 81929 München</li></ul></li><li>5. Die Erneuerung nur jeweils eines Fahrstreifens (rechts) mit lärm minderndem Belag führt nicht zur Lärminderung von -2 dB(A), da der Lärm weiterhin ungehindert von den alten, unsanierten linken Fahrstreifen ausgeht. Es ist völlig unverständlich, wieso im Jahr 2010 nicht alle Fahrstreifen entsprechend mit lärm minderndem Belag ausgestattet wurden.</li><li>6. Die Geschwindigkeitsbeschränkung wird nicht eingehalten, da diese nicht überwacht wird.</li><li>7. Der Lkw-Verkehr hat in den letzten Jahren erheblich auf der A 94 zugenommen. Hierbei handelt es sich</li></ol>
---	--	---

		<p>gerade nicht um den evtl. über die A 99 abgeleiteten Durchgangsverkehr, sondern vielmehr um zielgerichteten Lieferverkehr, der durch die zunehmende Gewerbeansiedlung (Baumarkt, Gewerbegebiet am Hüllgraben, Ausweitung der Messestadt Riem) stetig zunimmt.</p> <p>8. Derzeitige Lärmschutzmaßnahmen werden mit der Begründung abgelehnt, dass Lärmvorsorgemaßnahmen im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der BAB A 94 im Bereich zwischen AS München-Steinhausen und AS Feldkirchen-West errichtet werden. Es ist jedoch nicht absehbar, dass der 6-streifige Ausbau der BAB A 94 in den nächsten 30 Jahren realisiert wird, da er nicht für den vordringlichen Bedarf im Bundesverkehrswegeplan vorgesehen ist. Daher ist es völlig inakzeptabel, wenn – trotz nachgewiesener Grenzwertüberschreitung insbesondere in Höhe der AS Zamdorf – nicht unverzüglich aktive Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt werden.</p> <p>9. Da ein Ausbau der A 94 in den nächsten Jahrzehnten nicht zu erwarten ist, fordert der Bezirksausschuss 13 die zeitnahe Realisierung eines dem Stand der Technik entsprechendem aktiven Lärmschutzes an der A 94 zwischen dem Beginn der A 94 bis zur AS Riem.</p> <p>Begründung: Die Lärmemissionen der Bundesautobahn A 94, Töginger Straße, sind für die angrenzende Wohnbevölkerung unzumutbar. Bereits in einer Lärmberechnung auf Grundlage der Straßenverkehrszählung 2010 wurden im Bereich der Anschlussstelle München-Zamdorf die höchst zulässigen Sanierungsgrenzwerte überschritten. Seitdem hat sich der Verkehr massiv erhöht. Trotzdem wurden, bis auf eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung, an der A 94 in diesem Bereich keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt.</p> <p>Der Bezirksausschuss 13 fordert für dieses Gebiet seit Jahren den dringend benötigten aktiven Lärmschutz.</p> <p>Die Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt hat mit Schreiben vom 23.03.2016 darauf hingewiesen, dass die Regierung von Oberbayern die zuständige Behörde für die Erstellung des Lärmaktionsplans für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München ist (<a href="https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/BAANTRAG/4031093.pdf">https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/BAANTRAG/4031093.pdf</a>).</p> <p>Der Antrag des Bezirksausschusses 13 – Bogenhausen vom 14.02.2016 wird unter Einbindung der Autobahndirektion Südbayern wie folgt bewertet:</p> <p>1. Verwendung der Verkehrszahlen aus der Verkehrszählung 2015: Die Lärmkartierung im Zuge der Umgebungslärmrichtlinie hat sich nach § 47c Abs. 1 BImSchG immer auf das vorangegangene Kalenderjahr zu beziehen. Um einen einheitlichen Vollzug der Umgebungslärmrichtlinie</p>
--	--	---

		<p>sicherzustellen, sind vom LfU die neuesten Ergebnisse der offiziellen Verkehrszählung zu verwenden. Auf dieses Vorgehen haben sich das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) und die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (StMI) verständigt. Demnach wurde für die Kartierung 2012 die offizielle Verkehrszählung aus dem Jahr 2010 verwendet. Neuere Ergebnisse lagen zum Zeitpunkt der Kartierung nicht vor. Nach Auskunft der Autobahndirektion Südbayern führt die bayerische Straßenbauverwaltung im Turnus von fünf Jahren Verkehrszählungen durch. Die letzte Zählung fand im Jahr 2015 statt. Die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2015 sind noch in Bearbeitung und liegen noch nicht vor. Die Lärmkarten werden mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Erstellung überprüft und bei Bedarf überarbeitet (vgl. § 47c Abs. 4 BImSchG).</p> <p>Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass erst eine Verdopplung der Verkehrsmenge zu einer Pegelerhöhung von 3 dB(A) führt. Unter Umgebungsbedingungen ist erst eine Pegelerhöhung von 3 dB(A) wahrnehmbar. Es ist nicht zu erwarten, dass seit der Verkehrszählung 2010 eine Verdopplung der Verkehrsmenge eingetreten ist.</p> <p>2. Abstimmung Geschwindigkeitstrichter/Geschwindigkeitsbegrenzung:</p> <p>Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen.</p> <p>Im genannten Bereich existieren bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen. In Fahrtrichtung Mühldorf wird die Geschwindigkeit von anfänglich 60 km/h bei Bogenhausen auf 120 km/h bei Zamdorf begrenzt. Ab Zamdorf wird dann die Geschwindigkeit in den Nachtstunden (6-22 Uhr) auf 100 km/h reduziert.</p> <p>In Fahrtrichtung München existiert im Bereich Zamdorf, Daglfing und Riem die Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h in den Nachtstunden.</p> <p>Die Autobahndirektion Südbayern überprüft momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung (auf 80 km/h) ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)</p> <p>Eine Geschwindigkeitsbegrenzung ist ferner im Rahmen der örtlichen Unfallbekämpfung bei Unfalldüfungsstellen zu überprüfen. Im vorliegenden Abschnitt existieren gegenwärtig jedoch keine</p>
--	--	--

		<p>Unfallhäufungspunkte. Die Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeit obliegt der zuständigen Polizeidienststelle. Diese entscheidet in ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich über die Durchführung von Verkehrsüberwachungen. Hierauf hat die Autobahndirektion Südbayern, ausgenommen bei Maßnahmen im Rahmen der Unfallkommission bei Unfallhäufungsstellen (auf Autobahnen), keinen Einfluss. Auch die Regierung von Oberbayern hat keinen Einfluss auf polizeiliche Verkehrsüberwachungsmaßnahmen. Die Polizeipräsidien München, Oberbayern Nord und Oberbayern Süd wurden allerdings entsprechend informiert und im Hinblick auf die Einhaltung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen gebeten, im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit, zu prüfen, inwieweit eine Verkehrsüberwachung verstärkt durchgeführt werden kann.</p> <p>3. Zu niedrige Betroffenzahlen: Die Anzahl der Hausbewohner wurde adressgenau von den kommunalen Dienstleistern (AKDB, adKomm, Kommuna) geliefert und via Adresse ausschließlich den Hauptgebäudegrundrissen zugeordnet (siehe Anhang A 4). Es ist zu berücksichtigen, dass es sich bei den angegebenen Zahlen nicht um die Anzahl der tatsächlichen bzw. realen Einwohner handelt, sondern um die Anzahl nach der „Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB)“ ermittelten Betroffenen. Einzelheiten zur Ermittlung der Belastetenzahlen können der VBEB entnommen werden. Vereinfacht ausgedrückt werden den Gebäudefassaden Immissionspunkte zugeordnet. Auf diese Immissionspunkte/Fassadenpunkte werden die tatsächlichen Hausbewohner aufgeteilt. Werden nun an einem Gebäude nicht an allen Fassadenpunkten, z. B. auf der lärmabgewandten Seite, die vorgegebenen Pegelwerte überschritten, so entspricht die in den Lärmstatistiken angegebene Zahl nicht der tatsächlichen sondern nur der anteiligen Einwohnerzahl, das heißt sie ist geringer. In den Detail-Lärmkarten in den Anhängen A 5 und A 6 sind in den als von Überschreitungen der Anhaltswerte gelb gekennzeichneten Gebäuden die tatsächlichen Einwohnerzahlen angegeben. Die Angabe der VBEB-Betroffenen in den Lärmstatistiken für die Lärmkartierung bzw. Lärmaktionsplanung ist allerdings verpflichtend vorgegeben. Ferner wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Lärmkartierung auf die bestehende Situation abgestellt wird. Die künftige bauliche Entwicklung wird nicht berücksichtigt. Bei der künftigen baurechtlichen Entwicklung, das heißt bei der Neuausweisung und Änderung von Baugebieten an bestehenden Straßen im Rahmen der Bauleitplanung ist gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 6 und § 9 Abs. 1 Nr. 24 Baugesetzbuch (BauGB) der Schutz vor erheblichen Verkehrslärmeinwirkungen sicherzustellen. Zudem ist ein vorbeugender Schallschutz anzustreben. Hierzu wird die DIN 18005-1</p>
--	--	---

		<p>(Schallschutz im Städtebau Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung) zur Anwendung empfohlen. Für die Beurteilung sind die im Beiblatt 1 zur DIN 18005-1 genannten Orientierungswerte heranzuziehen. Diese sind aus der Sicht des Schallschutzes im Städtebau erwünschte Zielwerte, jedoch keine Grenzwerte. (siehe Kapitel 4.3.2.1)</p> <p>4. Vom Lärm betroffene Schulen, Kindergärten und Kindertagesstätten: Zur geforderten Berücksichtigung der besonders schutzwürdigen Einrichtungen wird festgestellt, dass an den genannten Einrichtungen, die in der Regel nur in der Tagzeit genutzt werden, nach der Lärmkartierung des LfU der hier maßgebliche Anhaltswert <math>L_{DEN}</math> von 67 dB(A) nicht überschritten wird. Unabhängig davon kann davon ausgegangen werden, dass bei der Errichtung der Einrichtungen baulicher Schallschutz nach der DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau) so vorgesehen wurde, dass ein ausreichender Innenraumschutz gewährleistet ist. Bei der DIN 4109 handelt es sich um eine technische Regel aus der Liste der technischen Baubestimmungen, die aufgrund des Art. 3 Abs. 2 Satz 1 Bayerische Bauordnung (BayBO) grundsätzlich zu beachten ist.</p> <p>5. Durchgehende Sanierung der Fahrbahn mit einem lärmindernden Belag: Eine Fahrbahnsanierung mit einem neuen lärmindernden Fahrbahnbelag stellt keine wesentliche Änderung der bestehenden Substanz der Straße dar. Die Sanierung kann daher nur im Zuge der Lärmsanierung erfolgen. Eine durchgehende Sanierung der Fahrbahn mit einem lärmindernden offenporigen Asphalt würde einen grundhaften Ausbau der bestehenden Straße zur Folge haben. Im Rahmen der Lärmsanierung ist dies wirtschaftlich nicht darstellbar.</p> <p>6. Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkung: Die Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeit obliegt der zuständigen Polizeidienststelle. Diese entscheidet in ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich über die Durchführung von Verkehrsüberwachungen. Hierauf hat die Autobahndirektion Südbayern, ausgenommen bei Maßnahmen im Rahmen der Unfallkommission bei Unfallhäufungsstellen (auf Autobahnen), keinen Einfluss. Auch die Regierung von Oberbayern hat keinen Einfluss auf polizeiliche Verkehrsüberwachungsmaßnahmen. Die Polizeipräsidien München, Oberbayern Nord und Oberbayern Süd wurden allerdings entsprechend informiert und im Hinblick auf die Einhaltung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen gebeten, im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit, zu prüfen, inwieweit eine Verkehrsüberwachung verstärkt durchgeführt werden kann.</p> <p>7. Zunahme des Lkw-Verkehrs in den letzten Jahren: Für die Lärmkartierung 2012 wurden die Verkehrszahlen und die Lkw-Anteile für die Zeiträume Tag, Abend</p>
--	--	--



		<p>und Nacht aus der Straßenverkehrszählung 2010 verwendet.</p> <p>8. Unverzögliche Durchführung aktiver Lärmschutzmaßnahmen: Der Anspruch auf Lärmschutz richtet sich nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) sowie nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und kann in die Bereiche Lärmvorsorge und Lärmsanierung eingeteilt werden. Lärmvorsorge ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen vorzusehen. Die Errichtung eines aktiven Lärmschutzes kann an bestehenden Verkehrswegen nur im Rahmen der Lärmsanierung erfolgen.</p> <p>Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung durch den Baulastträger an bestehenden Straßen und kann auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Hierzu muss eine Überschreitung der Grenzwerte durch die nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)“ errechnenden Lärmpegel am betroffenen Immissionsort vorliegen. Diese Grenzwerte sind im Vergleich zur „Lärmvorsorge“ deutlich höher angesetzt und liegen laut VLärmSchR 97 für Wohngebiete bei 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts. Nach Aussage der Autobahndirektion Südbayern werden an der A 94 an insgesamt 14 Gebäuden die Lärmsanierungsgrenzwerte der VLärmSchR 97 für die Tag- und/oder Nachtzeit überschritten. Von Seiten der Autobahndirektion Südbayern sind allerdings keine Lärmsanierungsmaßnahmen geplant, da von den 14 Gebäuden 9 innerhalb des Bebauungsplans Nr. 44 „Eggenfeldener Straße, Lüderitzstraße, Eylauer Straße, Bahnlinie München-Ismaning und Rappelhofstraße“ vom 20.06.1983 liegen (siehe Kapitel 6.2.3.3). Bei der Aufstellung dieses Bebauungsplans wurde durch die Landeshauptstadt München die Autobahnnähe (A 94 ist seit 01.08.1982 von München-Steinhausen bis Autobahnkreuz (AK) München-Ost unter Verkehr) des Wohngebiets berücksichtigt und geschlossene Bebauung, Wohnraumorientierung und maximal zulässige Innenpegel festgesetzt. Für die übrigen 5 Gebäude, an denen die Lärmsanierungsgrenzwerte überschritten werden, werden erst im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus Lärmschutzmaßnahmen ergriffen (siehe unten).</p> <p>Der betrachtete Streckenabschnitt ist jedoch aufgrund der hohen Verkehrsbelastung Teil des geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 94 zwischen der Anschlussstelle München-Steinhausen bis Anschlussstelle Feldkirchen-West. Dieser ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf zur Engpassbeseitigung enthalten. Im Zuge dieses 6-streifigen Ausbaus werden Lärmschutzansprüche und -maßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge geprüft und gegebenenfalls vorgesehen. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 42)</p> <p>Die Voraussetzungen für die kurz- oder mittelfristige Errichtung aktiver Lärmschutzmaßnahmen liegen hier weder im Rahmen der Lärmvorsorge noch im Rahmen der Lärmsanierung vor.</p> <p>Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Autobahndirektion auf Antrag von Bürgern prüft, ob aufgrund</p>
--	--	--

		<p>des einwirkenden Autobahnlärms durch die bestehende Autobahn die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (vgl. Maßnahme G1 – alle Bundesautobahnen). Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst.</p> <p>9. Zeitnahe Realisierung eines aktiven Lärmschutzes: Siehe 8.</p>
52	1	<p><b>Schreiben des Abgeordneten Robert Brannekämper, MdL vom 07.03.2016:</b></p> <p>„... ich nehme Bezug auf die Lärmaktionsplanung der Regierung von Oberbayern für die Autobahnen der Landeshauptstadt München. Als örtlicher Landtagsabgeordneter und langjähriger Stadtrat kenne ich die Probleme vor Ort.</p> <p>Insbesondere die Anwohner von Zamdorf und Daglfing leiden seit Jahren massiv unter der ständig zunehmenden Lärmbelastung der A 94. So ist der Autobahnverkehr von Steinhausen bis zur Anschlussstelle Zamdorf beispielsweise von 37.046 Kfz/24Stunden im Jahr 2005 auf 50.455 Kfz/24 Stunden im Jahr 2010 angestiegen. Aus dem Jahr 2013 liegt der Landeshauptstadt München aus Verkehrszählungen am Autobahnenende der A 94 (Vogelweideplatz/Anschlussstelle München-Steinhausen) die Zahl von 65.500 Kraftfahrzeuge (Kfz)/24Stunden vor. Eine Erhebung aus dem Jahr 2012 weist 65.000 Kfz/24Stunden an der Stadtgrenze (zwischen der Anschlussstelle Feldkirchen-West und Feldkirchen-Ost) aus. Im Jahr 2010 wurden an dieser Dauerzählstelle noch 46.000 Kfz/24Stunden (Quelle Autobahndirektion Südbayern) gezählt. In diesem Abschnitt ist folglich eine erhebliche Zunahme zu verzeichnen.</p> <p>Obwohl im Bereich der Anschlussstelle Zamdorf bereits nach den Verkehrszahlen von 2010 die Sanierungsgrenzwerte überschritten sind, wurden bisher keine wirksamen Maßnahmen für aktiven Lärmschutz getroffen. Diese Situation ist für die Anwohner nicht länger tragbar, zumal eine solch intensive Lärmbelastung eine Gesundheitsgefährdung darstellt. Die Anwohner setzen ihre Hoffnung nun in die Lärmaktionsplanung Ihres Hauses. Leider sind die vorgesehenen Maßnahmen in dem von Ihnen veröffentlichten Entwurf aber noch völlig unzureichend:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Der Entwurf stellt eine bloße Vergangenheitsbetrachtung dar, da die Lärmbelastung nur anhand der Verkehrszählung von 2010 berechnet wurde. Da das Verkehrsaufkommen und damit der Lärm aber seitdem massiv zugenommen haben, müssen für die Planungen zwingend die Verkehrszahlen von 2015 Verwendung finden. Nur so kann die aktuelle Belastung abgebildet werden.</li> <li>2. Um die tatsächliche Betroffenheit aufzuzeigen, muss im Bereich von Zamdorf und Daglfing zudem eine</li> </ol>

		<p>Summenlärmrechnung durchgeführt werden. Denn insbesondere nachts sind die Anwohner zusätzlich zum Autobahnlärm noch stark vom Schienenverkehrslärm aus Berg-am-Laim (Bahnstrecke München-Rosenheim) und Daglfing (Bahnstrecke München Ost-München Flughafen) betroffen.</p> <p>3. Die geschätzte Anzahl von Personen, die dem Lärm ausgesetzt sind, wird in dem aktuellen Entwurf viel zu niedrig festgesetzt. Erstens fand die Bevölkerungszunahme aufgrund der hohen Nachverdichtung in den Wohngebieten in der Nähe der A 94 keine Berücksichtigung. Zweitens müssen die baurechtliche Entwicklung (mehrere Baugebiete werden in naher Zukunft in der Nähe der A 94 ausgewiesen (z. B. Bebauungsplan Nr. 1869 „Eggenfeldener Straße“, SEM, Trabrennbahn München Daglfing, Bavaria Towers am Vogelweideplatz)) und die Zunahme an Asylbewerberunterkünften im Gewerbegebiet Zamdorf angemessen berücksichtigt werden.</p> <p>4. Vor allem sind auch die folgenden besonders schützenswerten Einrichtungen effektiv vor dem Verkehrslärm der A 94 zu schützen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Griechische Volksschule Sokrates, Zamdorfer Straße 26, 81677 München</li><li>• Städtische Kinderkrippe, Freda-Wuesthoff-Weg 7, 81929 München</li><li>• Kinderkrippe Klausenburg e. V., Klausenburger Straße 9, 81677 München</li><li>• Kita St. Martin im Smarthouse UG, Zamdorfer Straße 100, 81677 München</li><li>• kibiku Kinderhaus SV Pressezwerg, Hultschiner Straße 8, 81677 München</li><li>• Städtische Kindertageseinrichtung, Schwarzwaldstraße 2, 81677 München</li><li>• Kindergarten St. Klara, Friedrich-Eckart-Straße 9, 81929 München</li></ul> <p>5. Die bisher getroffenen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes sind leider in keinster Weise ausreichend. Die Fahrbahnsanierung nur eines Fahrstreifens (jeweils rechts) ist wirkungslos, da der Lärm vor allem von den unsanierten linken Fahrstreifen ausgeht. Die Geschwindigkeitsbeschränkung nachts ist zwar ein Schritt in die richtige Richtung, allerdings ist es ein offenes Geheimnis, dass keine Geschwindigkeitskontrolle stattfindet, weshalb die Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h nicht eingehalten wird.</p> <p>6. Weitere Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes sind im aktuellen Entwurf des Lärmaktionsplans nicht vorgesehen. Vielmehr verweist dieser darauf, dass Lärmvorsorgemaßnahmen erst im Rahmen des 6-spurigen Ausbaus der BAB A 94 im Bereich zwischen AS München-Steinhausen und AS Feldkirchen West errichtet werden. Damit wäre der Lärmaktionsplan schlicht Makulatur. Denn wie Sie wissen, ist der Ausbau der A 94 derzeit im Bundesverkehrswegeplan nicht im vordringlichen Bedarf festgesetzt, so dass eine Realisierung des Ausbaus in den nächsten zwanzig Jahren ausscheidet.</p>
--	--	--

		<p>Für einen effektiven Schutz unserer Bürgerinnen und Bürger fordere ich daher von Ihnen im Rahmen der Lärmaktionsplanung für die A 94 im Bereich von Zamdorf und Daglfing die folgenden Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Als Sofortmaßnahme ist eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h anzuordnen. Diese Geschwindigkeitsbegrenzung ist zu überwachen.</li><li>• Sämtliche Fahrbahnen sind, wie bereits [...] in der Presse zugesagt, mit lärmminderndem Belag auszustatten.</li><li>• Aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form einer Wall-Wand-Kombination sind zu planen. Der Freistaat Bayern ist aufgrund der Überschreitung der Sanierungsgrenzwerte im Bereich der Anschlussstelle Zamdorf bereits zu aktiven Lärmschutzmaßnahmen verpflichtet. Im Übrigen sind die Kosten für den aktiven Lärmschutz vom Freistaat und der Landeshauptstadt München gemeinsam zu tragen.</li></ul> <p>Um die Lärmbelastung der Bürgerinnen und Bürger an der A 94 innerhalb des Münchner Stadtgebietes nach Jahren der Belastung auf ein lobenswertes Maß zu senken, bitte ich Sie, diese Maßnahmen in die Endfassung des Lärmaktionsplans Ihres Hauses aufzunehmen.“</p> <p>Zum Schreiben des Abgeordneten Robert Brannekämper, MdL vom 07.03.2016 wird wie folgt Stellung genommen:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Verwendung der Verkehrszahlen aus der Verkehrszählung 2015: Die Lärmkartierung im Zuge der Umgebungslärmrichtlinie hat sich nach § 47c Abs. 1 BImSchG immer auf das vorangegangene Kalenderjahr zu beziehen. Um einen einheitlichen Vollzug der Umgebungslärmrichtlinie sicherzustellen, sind vom LfU die neuesten Ergebnisse der offiziellen Verkehrszählung zu verwenden. Auf dieses Vorgehen haben sich das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) und die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (StMI) verständigt. Demnach wurde für die Kartierung 2012 die offizielle Verkehrszählung aus dem Jahr 2010 verwendet. Neuere Ergebnisse lagen zum Zeitpunkt der Kartierung nicht vor. Nach Auskunft der Autobahndirektion Südbayern führt die bayerische Straßenbauverwaltung im Turnus von fünf Jahren Verkehrszählungen durch. Die letzte Zählung fand im Jahr 2015 statt. Die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2015 sind noch in Bearbeitung und liegen noch nicht vor. Die Lärmkarten werden mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Erstellung überprüft und bei Bedarf überarbeitet (vgl. § 47c Abs. 4 BImSchG). Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass erst eine Verdopplung der Verkehrsmenge zu einer Pegelerhöhung von 3 dB(A) führt. Unter Umgebungsbedingungen ist erst eine Pegelerhöhung von 3 dB(A) wahrnehmbar. Es ist nicht zu erwarten, dass seit der Verkehrszählung 2010 eine Verdopplung der</li></ol>
--	--	---

		<p>Verkehrsmenge eingetreten ist.</p> <p>2. Summenpegelbildung (Verkehrslärm durch die Autobahn und Lärm durch den Schienenverkehr): Aus lärmschutzfachlicher Sicht ist die Forderung nach einer Zugrundelegung des Summenpegels aus Straßen- und Schienenverkehrslärm nachvollziehbar. Es ist jedoch bundesweit gängige Praxis, die verschiedenen Lärmquellen getrennt zu berechnen und getrennt für jede Lärmquelle einen Lärmaktionsplan zu erstellen.</p> <p>Die getrennte Berechnung der Lärmquellen ergibt sich aus § 4 Abs. 2 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV). Hier ist festgelegt, dass Lärmkarten für den Straßenverkehrslärm, Eisenbahnlärm, Fluglärm und Industrie- und Gewerbelärm jeweils getrennt zu erstellen und ihre Immissionen je gesondert darzustellen sind.</p> <p>Weiter ist gemäß § 4 Abs. 5 der 34. BImSchV die Zahl der in ihren Wohnungen durch Umgebungslärm belasteten Menschen separat für jede Lärmart anzugeben.</p> <p>Eine Lärmkarte zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung ist in der 34. BImSchV nicht gefordert.</p> <p>Auch bei der Festlegung von Maßnahmen zur Lärminderung schreibt der Gesetzgeber eine Summenpegelbildung der Lärmpegel verschiedener Lärmquellen nicht vor. Für die Lärmaktionsplanung bzw. für die Planung und Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen sind je nach Lärmart unterschiedliche Behörden zuständig. Zwar sieht § 47d Abs. 1 Satz 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz eine Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Quellen vor, allerdings erfolgt die Festlegung von Maßnahmen in den Lärmaktionsplänen nach nationalem Recht, das i. d. R. eine getrennte Bewertung der Lärmarten vorsieht.</p> <p>Zum Vorbringen bzgl. „Bahnlärm“ wird deshalb auf die Lärmaktionsplanung des hierfür (seit 01.01.2015) zuständigen Eisenbahn-Bundesamts verwiesen (vgl. § 47e Abs. 4 BImSchG).</p> <p>3. Zu niedrige Betroffenzahlen: Die Anzahl der Hausbewohner wurde adressgenau von den kommunalen Dienstleistern (AKDB, adKomm, Kommuna) geliefert und via Adresse ausschließlich den Hauptgebäudegrundrissen zugeordnet (siehe Anhang A 4).</p> <p>Es ist zu berücksichtigen, dass es sich bei den angegebenen Zahlen nicht um die Anzahl der tatsächlichen bzw. realen Einwohner handelt, sondern um die Anzahl nach der „Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB)“ ermittelten Betroffenen. Einzelheiten zur Ermittlung der Belastetenzahlen können der VBEB entnommen werden. Vereinfacht ausgedrückt werden den Gebäudefassaden Immissionspunkte zugeordnet. Auf diese Immissionspunkte/Fassadenpunkte werden die tatsächlichen Hausbewohner aufgeteilt. Werden nun an einem Gebäude nicht an allen Fassadenpunkten,</p>
--	--	--

		<p>z. B. auf der lärmabgewandten Seite, die vorgegebenen Pegelwerte überschritten, so entspricht die in den Lärmstatistiken angegebene Zahl nicht der tatsächlichen sondern nur der anteiligen Einwohnerzahl, das heißt sie ist geringer. In den Detail-Lärmkarten in den Anhängen A 5 und A 6 sind in den als von Überschreitungen der Anhaltswerte gelb gekennzeichneten Gebäuden die tatsächlichen Einwohnerzahlen angegeben. Die Angabe der VBEB-Betroffenen in den Lärmstatistiken für die Lärmkartierung bzw. Lärmaktionsplanung ist allerdings verpflichtend vorgegeben.</p> <p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Lärmkartierung auf die bestehende Situation abgestellt wird. Die künftige bauliche Entwicklung wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Bei der künftigen baurechtlichen Entwicklung, das heißt bei der Neuausweisung und Änderung von Baugebieten an bestehenden Straßen im Rahmen der Bauleitplanung ist gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 6 und § 9 Abs. 1 Nr. 24 Baugesetzbuch (BauGB) der Schutz vor erheblichen Verkehrslärmeinwirkungen sicherzustellen. Zudem ist ein vorbeugender Schallschutz anzustreben. Hierzu wird die DIN 18005-1 (Schallschutz im Städtebau Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung) zur Anwendung empfohlen. Für die Beurteilung sind die im Beiblatt 1 zur DIN 18005-1 genannten Orientierungswerte heranzuziehen. Diese sind aus der Sicht des Schallschutzes im Städtebau erwünschte Zielwerte, jedoch keine Grenzwerte. (siehe Kapitel 4.3.2.1)</p> <p>4. Vom Lärm betroffene Schulen, Kindergärten und Kindertagesstätten: Zur geforderten Berücksichtigung der besonders schutzwürdigen Einrichtungen wird festgestellt, dass an den genannten Einrichtungen, die in der Regel nur in der Tagzeit genutzt werden, nach der Lärmkartierung des LfU der hier maßgebliche Anhaltswert <math>L_{DEN}</math> von 67 dB(A) nicht überschritten wird. Unabhängig davon kann davon ausgegangen werden, dass bei der Errichtung der Einrichtungen baulicher Schallschutz nach der DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau) so vorgesehen wurde, dass ein ausreichender Innenraumschutz gewährleistet ist. Bei der DIN 4109 handelt es sich um eine technische Regel aus der Liste der technischen Baubestimmungen, die aufgrund des Art. 3 Abs. 2 Satz 1 Bayerische Bauordnung (BayBO) grundsätzlich zu beachten ist.</p> <p>5. Wirkungslose Fahrbahnsanierung (da nur ein Fahrstreifen) und Kontrolle der Geschwindigkeitsbeschränkung: Eine Fahrbahnsanierung mit einem neuen lärm mindernden Fahrbahnbelag stellt keine wesentliche Änderung der bestehenden Substanz der Straße dar. Die Sanierung kann daher nur im Zuge der Lärmsanierung erfolgen. Eine durchgehende Sanierung der Fahrbahn mit einem lärm mindernden offenporigen Asphalt würde einen grundhaften Ausbau der bestehenden Straße zur Folge haben. Im Rahmen der Lärmsanierung ist dies</p>
--	--	---

		<p>wirtschaftlich nicht darstellbar.</p> <p>Die Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeit obliegt der zuständigen Polizeidienststelle. Diese entscheidet in ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich über die Durchführung von Verkehrsüberwachungen. Die Regierung von Oberbayern hat keinen Einfluss auf polizeiliche Verkehrsüberwachungsmaßnahmen. Die Regierung von Oberbayern hat allerdings das Polizeipräsidium München entsprechend informiert und im Hinblick auf die Einhaltung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen gebeten zu prüfen, inwieweit eine Verkehrsüberwachung verstärkt durchgeführt werden kann.</p> <p>6. Weitere Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes:</p> <p>Der Anspruch auf Lärmschutz richtet sich nach der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV) sowie nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) und kann in die Bereiche Lärmvorsorge und Lärmsanierung eingeteilt werden. Lärmvorsorge ist beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen vorzusehen. Die Errichtung eines aktiven Lärmschutzes kann an bestehenden Verkehrswegen nur im Rahmen der Lärmsanierung erfolgen.</p> <p>Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung durch den Baulastträger an bestehenden Straßen und kann auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Hierzu muss eine Überschreitung der Grenzwerte durch die nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)“ errechnenden Lärmpegel am betroffenen Immissionsort vorliegen. Diese Grenzwerte sind im Vergleich zur „Lärmvorsorge“ deutlich höher angesetzt und liegen laut VLärmSchR 97 für Wohngebiete bei 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts. Nach Aussage der Autobahndirektion Südbayern werden an der A 94 an insgesamt 14 Gebäuden die Lärmsanierungsgrenzwerte der VLärmSchR 97 für die Tag- und/oder Nachtzeit überschritten. Von Seiten der Autobahndirektion Südbayern sind allerdings keine Lärmsanierungsmaßnahmen geplant, da von den 14 Gebäuden 9 innerhalb des Bebauungsplans Nr. 44 „Eggenfeldener Straße, Lüderitzstraße, Eylauer Straße, Bahnlinie München-Ismaning und Rappelhofstraße“ vom 20.06.1983 liegen (siehe Kapitel 6.2.3.3). Bei der Aufstellung dieses Bebauungsplans wurde durch die Landeshauptstadt München die Autobahnnähe (A 94 ist seit 01.08.1982 von München-Steinhausen bis Autobahnkreuz (AK) München-Ost unter Verkehr) des Wohngebiets berücksichtigt und geschlossene Bebauung, Wohnraumorientierung und maximal zulässige Innenpegel festgesetzt. Für die übrigen 5 Gebäude, an denen die Lärmsanierungsgrenzwerte überschritten werden, werden erst im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus Lärmschutzmaßnahmen ergriffen (siehe unten).</p> <p>Der betrachtete Streckenabschnitt ist jedoch aufgrund der hohen Verkehrsbelastung Teil des geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 94 zwischen der Anschlussstelle München-Steinhausen bis Anschlussstelle Feldkirchen-West. Dieser ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Vordringlichen Bedarf zur</p>
--	--	--

		<p>Engpassbeseitigung enthalten. Im Zuge dieses 6-streifigen Ausbaus werden Lärmschutzansprüche und -maßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge geprüft und gegebenenfalls vorgesehen. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 42)</p> <p>Die Voraussetzungen für die kurz- oder mittelfristige Errichtung aktiver Lärmschutzmaßnahmen liegen hier weder im Rahmen der Lärmvorsorge noch im Rahmen der Lärmsanierung vor.</p> <p>Zu den Forderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Generelle Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h mit Überwachung: Zu den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen. Im genannten Bereich existieren bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen. In Fahrtrichtung Mühldorf wird die Geschwindigkeit von anfänglich 60 km/h bei Bogenhausen auf 120 km/h bei Zamdorf begrenzt. Ab Zamdorf wird dann die Geschwindigkeit in den Nachtstunden (6-22 Uhr) auf 100 km/h reduziert. In Fahrtrichtung München existiert im Bereich Zamdorf, Daglfing und Riem die Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h in den Nachtstunden. Die Autobahndirektion Südbayern überprüft momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine (weitere) Geschwindigkeitsbegrenzung (auf 80 km/h) ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)<p>Die Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeit obliegt der zuständigen Polizeidienststelle. Diese entscheidet in ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich über die Durchführung von Verkehrsüberwachungen. Hierauf hat die Autobahndirektion Südbayern, ausgenommen bei Maßnahmen im Rahmen der Unfallkommission bei Unfallhäufungsstellen (auf Autobahnen), keinen Einfluss.</p><p>Auch die Regierung von Oberbayern hat keinen Einfluss auf polizeiliche Verkehrsüberwachungsmaßnahmen. Die Polizeipräsidien München, Oberbayern Nord und Oberbayern Süd wurden allerdings entsprechend informiert und im Hinblick auf die Einhaltung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen gebeten, im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit, zu prüfen, inwieweit eine Verkehrsüberwachung verstärkt durchgeführt werden kann.</p></li></ul>
--	--	--



		<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Ausstattung aller Fahrspuren mit einem lärmindernden Fahrbahnbelag:</b> Eine Fahrbahnsanierung mit einem neuen lärmindernden Fahrbahnbelag stellt keine wesentliche Änderung der bestehenden Substanz der Straße dar. Die Sanierung kann daher nur im Zuge der Lärmsanierung erfolgen. Eine durchgehende Sanierung der Fahrbahn mit einem lärmindernden offenporigen Asphalt würde einen grundhaften Ausbau der bestehenden Straße zur Folge haben. Im Rahmen der Lärmsanierung ist dies nach Angaben der Autobahndirektion Südbayern wirtschaftlich nicht darstellbar.</li><li>• <b>Planung einer Wall-Wand-Kombination an der nördlichen Seite der Autobahn von Steinhausen bis Anschlussstelle München-Riem und Aufteilung der Kosten:</b> Zu den Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutzmaßnahmen (im Rahmen der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung) wird auf die obigen Ausführungen verwiesen. Wie ausgeführt ist Lärmsanierung eine freiwillige Leistung durch den Baulastträger an bestehenden Straßen, die auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden kann. Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1869 „Eggenfeldener Straße“ (nördlich der Autobahn A 94) wird eine Wall-Wand-Kombination mit einer Höhe von 10 m und einer Länge von ca. 345 m untersucht (siehe Kapitel 6.3.2.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 47). Darüber hinaus ist es wahrscheinlich, dass auch passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen werden. Zum in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Nr. 1869 teilte die Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit, dass sich dieser noch in der Phase der Eckdatenfindung befinde. Daher stünden Art und Maß der Nutzung noch nicht fest. Zu diesem Zeitpunkt könne über die Form und Ausgestaltung der notwendigen Wall-Wand-Kombination entlang der A 94 im Bereich des zukünftigen Geltungsbereichs noch keine Aussage getroffen werden. Zudem diene die geschilderte Wall-Wand-Kombination in erster Linie dem Schutz der zukünftigen Planung. Für den Schutz der bereits bestehenden Bebauung an der Eggenfeldener Straße sei die Autobahndirektion Südbayern zuständig. Zur städtebaulichen Entwicklung im Münchner Nordosten teilte das Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München mit, dass sich die Planung für die städtebauliche Entwicklung im Münchner Nordosten noch in einem sehr frühen Stadium befinde. Aktuell werde hierfür ein integriertes Strukturkonzept erarbeitet, das dann nach Beschluss durch den Stadtrat die Grundlage für die weiteren planerischen Schritte, wie Wettbewerbe und Bauleitpläne, sein wird. Bei der Erarbeitung des integrierten Strukturkonzeptes seien unterschiedliche Fachplanungsbüros beauftragt worden. Hierbei stünden die Stadt- und Landschaftsplanerinnen und -planer in einem engen Austausch mit den Fachlosen des Verkehrs und</li></ul>
--	--	--

		<p>des Immissionsschutzes. Zudem sei darauf hinzuweisen, dass die städtebauliche Entwicklung der unterschiedlichen Quartiere im Münchner Nordosten das konkrete Ziel habe ÖPNV-affine Strukturen zu schaffen und damit die Verkehrsmittel des Umweltverbands zu stärken, um weitere Belastungen im motorisierten Individualverkehr (MIV) so gering wie möglich zu halten. Neben der intensiven planerischen Auseinandersetzung mit dem Gebiet Münchner Nordosten werde das Projekt durch ein weiteres externes Büro für die Öffentlichkeitsarbeit begleitet. Über unterschiedliche Formate hätten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit sich aktiv in die Planung einzubringen.</p> <p>Zum Vorschlag einer gemeinsamen Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen merkt die Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt an, dass für die Lärmsanierung an Bundesautobahnen innerhalb des Stadtgebiets die Autobahndirektion Südbayern zuständig sei. Die Landeshauptstadt München sei innerhalb des Stadtgebiets zuständig für die Lärmsanierung an Straßen, die in ihrer eigenen Baulast liegen. Für welche Straßenabschnitte vorrangig Lärmsanierungsmaßnahmen notwendig sind, werde im Rahmen der Lärmaktionsplanung (der Landeshauptstadt München) festgelegt. Wie die stadtweite Lärmkarte des Bayerischen Landesamts für Umwelt (2012) zeige, existieren innerhalb des Stadtgebietes viele Bereiche mit deutlich höheren Lärmbelastungen als in dem angesprochenen Bereich an der Eggenfeldener Straße (z. B. Stadtstraßen mit enger geschlossener Randbebauung, Mittlerer Ring). Die Landeshauptstadt München unterliege dem Gebot der sparsamen Haushaltsführung und muss demnach ihre Gelder in Bereichen einsetzen, für die sie zuständig ist (Straßen in der Baulast der Landeshauptstadt München) und in denen die höchste Lärmbetroffenheit vorliegt. Sie könne nicht in den Fällen, in denen sie nicht Baulastträger ist, Lärmschutz finanzieren und umsetzen. Dies würde die Finanzkraft der Landeshauptstadt München bei weitem übersteigen.</p> <p>Zudem teilte die Autobahndirektion Südbayern mit, dass die Voraussetzungen für Errichtung aktiver Lärmschutzmaßnahmen (Wall-Wand-Kombination) im Rahmen der Lärmsanierung hier nicht vorliegen.</p> <p>Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Autobahndirektion auf Antrag von Bürgern prüft, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms durch die bestehende Autobahn die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (vgl. Maßnahme G1 – alle Bundesautobahnen). Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst.</p>
--	--	--

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

A 95		
Nr.	Anzahl	Forderung/Anregung
		Bewertung
1  <i>Bürger- schreiben</i>	1	<p>Der Einwender ist Anlieger an der Mindelheimer Straße in München.</p> <p>Für den Bereich Beginn A 95 (München) bis Unterdill werden</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lärmvorsorgemaßnahmen wegen einer wesentlichen Änderung (Neugestaltung Luise-Kiesselbach-Platz/Mittlerer Ring) und</li> <li>• die Prüfung und Berücksichtigung von Luftreinhaltungsmaßnahmen beantragt.</li> </ul> <p>Zur Begründung wird ausgeführt: Wir wohnen in einem als „Allgemeines Wohngebiet“ ausgewiesenen Bereich – und dennoch wird hier eine Autobahn mit Tempo 80 und bis zu 10 Fahrspuren ohne ausreichenden Lärmschutz betrieben. Seit Jahrzehnten wird über das Thema „Lärmschutz“ diskutiert – ohne signifikante Verbesserung. Im Gegenteil. Durch die Zunahme des Verkehrs und der Neugestaltung des Mittleren Rings wird es von Jahr zu Jahr schlimmer. Der nun vorliegende Lärmaktionsplan sieht hier – wieder – keine signifikanten Änderungen vor. Wichtig an dieser Stelle ist, dass der Bürger nicht in das Räderwerk der Zuständigkeiten gerät, das hier offenkundig besteht. Es sind (mindestens) die Stadt München, der Freistaat Bayern, die Autobahndirektion Südbayern und die Bundesrepublik Deutschland beteiligt. In diesem „Kuddel Muddel“ dem Bürger zu sagen, „kümmere du dich darum, dass was erreicht wird“ wird als weder sach- noch zielgerecht erachtet. Es kann und darf nicht zu Lasten der Bürger gehen, wenn Zuständigkeiten nicht eindeutig festgelegt sind.</p> <p><i>Kein ausreichender bestehender Lärmschutz:</i> An der gesamten betroffenen Strecke ist kein ausreichender Lärmschutz vorhanden. Ein „echter“ Lärmschutz existiert nicht. Der tatsächlich vorhandene Lärmschutz gestaltet sich derart, dass Abraum vom damaligen Bau der Autobahn neben der Autobahn abgelagert worden ist. Die Gestaltung des Walls orientiert und richtet sich jedoch nicht an den relevanten Vorgaben zum Lärmschutz. Der vorhandene „Wall“</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ist nicht durchgehend,</li> <li>• weist keine ausreichende Höhe auf,</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"><li>• ist lückenhaft und</li><li>• besteht in weiten Teilen nur auf einer Seite der Autobahn.</li></ul> <p><i>Unzutreffende und unpräzise Aussagen im Lärmaktionsplan:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Kein durchgehender Lärmschutz: Der Lärmschutz ist nicht durchgehend. Es gibt große Gebiete, die noch nicht einmal einen „Wall“ haben. Dennoch wird im Entwurf an verschiedenen Stellen davon gesprochen, dass ein „Lärmwall“ errichtet ist/worden ist. Das ist falsch.</li><li>• Fehlerhafte Annahmen: Schon allein bei der Anzahl der belasteten Einwohner für den Pegelbereich zwischen 65 und 70 dB(A) können die Zahlen nicht stimmen [siehe Tabelle 11 und Tabelle 12 unter Ziffer 5.2.2]. Es wird hier von lediglich 180 Personen (<math>L_{DEN}</math>) bzw. 1 Person (<math>L_{Night}</math>) gesprochen. Ein Blick auf die Detail-Lärmkarten in Anhang 5 und Anhang 6 zeigt, dass diverse zum Teil 12 stöckige Hochhäuser in diesem Bereich liegen. Von den übrigen betroffenen Mehrfamilienhäusern ganz zu schweigen. Diese Zahlen können nicht stimmen.</li></ul> <p>Der Lärmaktionsplan-Entwurf geht davon aus, dass keine Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der A 95 vorhanden sind. Es sind keine Maßnahmen für die A 95 geplant. → Mithin ist der Notwendigkeit einer Lärmsanierung ein höherer Stellenwert zu geben.</p> <p><i>Die bereits vorhandenen Maßnahmen sind falsch dargestellt [Tabelle 25 unter Ziffer 6.2.2.2]:</i> Es sind keine Wälle errichtet, die den Anforderungen an einen Lärmschutzwall genüge tun würden. Dass die Wälle auf der gesamten Länge errichtet sein sollen ist falsch; in Teilbereichen fehlen sie ganz (z. B. Höhe Mindelheimerstraße). Ebenfalls nicht richtig ist, dass der Wall „5 m“ hoch sein soll. Selbst wenn er in (kleinen) Teilbereichen diese Höhe erreichen sollte, so kann man in keinem Fall davon sprechen, dass dies ein ausreichender Lärmschutz wäre, der den Namen auch verdient. → Mithin sind die Annahmen neu zu treffen und den tatsächlichen Gegebenheiten anzupassen.</p> <p><i>Zur Maßnahme V2 – A 95 [Einbau DSH-V-Asphaltdeckschicht zwischen AS München-Kreuzhof und km 4+800]:</i> Die – errechnete – Lärmreduktion wird schon kurze Zeit nach der Maßnahme de facto nicht mehr erreicht, weil die Fahrbahndecke abgenutzt wird. Eine Bewertung der Maßnahme wurde nicht durchgeführt, kann demnach auch nicht mindernd berücksichtigt werden – und schon gar nicht mit 4 dB(A).</p>
--	--	--

	<p>Es fehlt (mindestens) ein Lärmbrennpunkt. Auf Höhe Mindelheimerstraße (freies Feld, kein Wall) werden die Lärmwerte nur errechnet. Den – tatsächlichen – örtlichen Begebenheiten wird nicht Rechnung getragen.  → Mithin sind die Maßnahmen (neu) zu bewerten.</p> <p><i>Auswirkungen der bisherigen Maßnahmen weder verifiziert noch nachhaltig:</i>  Die im Lärmaktionsplan dargestellten Auswirkungen der vorhandenen Maßnahmen sind weder verifiziert noch nachhaltig. Die bei den Maßnahmen dargestellten Auswirkungen sind nicht bewertet.  → Demnach können diese Maßnahmen auch nicht herangezogen werden.</p> <p><i>Gleichbehandlung mit anderen Bundesautobahnen, bei denen Lärmschutz ergriffen worden ist:</i>  Eine Vergleichbarkeit mit der Lindauer Autobahn (A 96) ist gegeben. Im Bereich der Garmischer Autobahn (A 95) sind ähnlich viele Personen betroffen und das belastete Gebiet ist ausreichend groß. Dennoch werden und wurden an der Lindauer Autobahn massive und effektive Lärmschutzwälle errichtet – an der Garmischer Autobahn nicht. Die sachlichen Gründe hierfür sind nicht vorhanden.  → Aus dem Grundsatz der Gleichbehandlung folgt die Notwendigkeit einer Lärmsanierung entlang der Garmischer Autobahn.</p> <p><i>Der Um-/Ausbau des Mittleren Rings/Luise-Kiesselbach-Platz ist eine wesentliche Änderung der Nutzung:</i>  Mit den baulichen Änderungen geht eine deutliche Steigerung des Verkehrsaufkommens einher. Zumal in den letzten Jahren die Wohnbebauung im betroffenen Gebiet immer weiter steigt, die Anzahl der belasteten Bürger demnach immer größer wird. Diese Änderung (Mittlerer Ring) ist nachhaltig und auch relevant – sonst hätte man diese Maßnahme gar nicht erst getroffen. Sie wirkt sich aber (auch) auf die Garmischer Autobahn (A 95) und die dortige Lärmbelastung aus.</p> <p>Zu den Anträgen kann Folgendes mitgeteilt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Lärmvorsorgemaßnahmen wegen einer wesentlichen Änderung (Neugestaltung Luise-Kiesselbach-Platz/Mittlerer Ring):</b>  Die gesetzlichen Regelungen zur Lärmvorsorge sind im Bundes-Immissionsschutzgesetz (§§ 41-43), der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) sowie der 24. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV) zu finden.  Die Neugestaltung Luise-Kiesselbach-Platz/Mittlerer Ring löst keinen Anspruch auf</li> </ul>
--	--

		<p>Lärmvorsorgemaßnahmen im Bereich der A 95 aus. Weiträumige Änderungen des Verkehrsaufkommens können nicht einem einzelnen planfestgestellten Vorhaben mit der Folge der Verpflichtung des Vorhabenträgers zu Lärmschutzmaßnahmen zugerechnet werden. Für den Ausbau des Mittleren Rings am Luise-Kiesselbach-Platz wurde auf Antrag der Landeshauptstadt München ein Planfeststellungsverfahren durch die Regierung von Oberbayern durchgeführt. Innerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens wurden auch die Lärmschutzansprüche, die durch die Maßnahme ausgelöst werden, abgehandelt. Durch den Ausbau des Mittleren Rings wird die bestehende A 95 nicht wesentlich geändert. Es besteht daher im Bereich der A 95 auch kein Anspruch auf Lärmschutz nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Prüfung und Berücksichtigung von Luftreinhaltungsmaßnahmen:</b> Die Prüfung von Maßnahmen zur Luftreinhaltung ist nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung.</li></ul> <p>Zu den Ausführungen in der Begründung des Bürgerschreibens wird Folgendes mitgeteilt:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Zuständigkeiten:</b> Zuständige Behörde im Sinn von § 47e Abs. 1 BImSchG für Aufstellung von Lärmaktionsplänen nach § 47d BImSchG für Bundesautobahnen sind in Bayern die (Bezirks-)Regierungen (Art. 8a Abs. 2 BaylmschG). Die Bundesautobahn A 95 beginnt erst ab Anschlussstelle München-Kreuzhof; stadteinwärts ist die Straße als Bundesstraße B 2 gewidmet. Die Widmung als Bundesstraße hat zur Folge, dass in diesem Fall nicht die Regierung von Oberbayern sondern die Landeshauptstadt München für die Lärmaktionsplanung zuständig ist. Der Abschnitt der B 2 vom Luise-Kieselbach-Platz bis einschließlich AS München-Kreuzhof befindet sich in der Baulast der Landeshauptstadt München. Die A 95 befindet sich (erst) ab südlich der Anschlussstelle München-Kreuzhof in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Autobahndirektion Südbayern.</li><li>• <b>Bestehender Lärmschutz und Gleichbehandlung:</b> Für die A 95 gelten, <u>wie an allen anderen bestehenden Straßen</u>, die Regelungen der Lärmsanierung. Grundlage ist dabei die Richtlinie für Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97). Der vorhandene Lärmpegel wird ausschließlich mit einem bundesweit einheitlichen Berechnungsverfahren, das in den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 (RLS-90) festgelegt ist, ermittelt. Darin fließen die Randbedingungen wie Gelände, Gebäudehöhe, Verkehrsmenge und -zusammensetzung, Geschwindigkeit, Straßenoberfläche ein. Messungen des Lärmpegels sind nicht zulässig und werden nicht</li></ul>
--	--	---

		<p>durchgeführt, da diese nicht reproduzierbar (Wetter, Verkehrsgeschehen ...) bzw. vergleichbar sind und nur eine Momentaufnahme darstellen.</p> <p>An allen Gebäuden der Mindelheimer Straße werden nach aktuellen Berechnungen die Grenzwerte für Lärmsanierung (67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts für Wohngebiete) eingehalten. Es besteht deshalb derzeit für die Autobahndirektion Südbayern keine Möglichkeit, im Rahmen der Lärmsanierung für Lärmschutz zu sorgen. Lärmschutzmaßnahmen zu Lasten des Bundeshaushaltes sind somit aufgrund der derzeitigen Rechtslage nicht möglich.</p> <p>Die bayerische Straßenbauverwaltung führt im Turnus von fünf Jahren Verkehrszählungen durch. Letztmalig hat im Jahr 2015 eine Zählung stattgefunden. Zum Stand November 2016 sind diese Daten noch nicht ausgewertet, weshalb die Verkehrsmengenzählung aus dem Jahr 2010 zugrunde gelegt wird. Anhand dieser Daten wird die Autobahndirektion die Lärmsituation an der A 95 erneut überprüfen.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Unzutreffende und unpräzise Aussagen im Lärmaktionsplan/falsche Darstellung vorhandener Maßnahmen:</b></li></ul> <p>Die Lärmkartierung erfolgte durch das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU). Wie aus den entsprechenden Detail-Lärmkarten in den Anhängen A 5 und A 6 ersichtlich, wurden an der A 95 die 2 m hohen Lärmschutzwände (Nähe km 3,0) beidseits der Autobahn als aktive Schallschutzeinrichtungen berücksichtigt. Die in der Übersichtskarte für die Autobahn A 95 im Anhang A 3 dargestellten Lärmschutzwälle wurden in den Detail-Lärmkarten in den Anhängen A 5 und A 6 nicht als Schallschutzeinrichtung dargestellt. Die Lärmschutzwälle wurden allerdings mit ihrer tatsächlichen Höhe durch das Geländemodell in der Lärmkartierung (ebenfalls) berücksichtigt. Sofern Lärmschutzwälle nicht durchgehend vorhanden sind oder nicht die in der Übersichtskarte angegebene Höhe erreichen sollten, wurde dies in der Lärmkartierung über das Geländemodell berücksichtigt. Auf Höhe der Mindelheimer Straße ist in der Übersichtskarte für die A 95 im Anhang A 3 auch kein durchgehender Lärmschutzwall dargestellt. Die Maßnahme V4 – A 95 fasst alle errichteten Lärmschutzwälle zusammen. Die Darstellung durch den grauen Balken dient nur der Orientierung. Entlang der Richtungsfahrbahn München wurden, wie aus der detaillierten Darstellung der Lage der bestehenden Lärmschutzwälle hervorgeht, auf der gesamten Länge im Stadtberich Lärmschutzwälle von 1,5 – 5,0 m Höhe errichtet. Der aktive Lärmschutz ist allerdings nicht durchgehend, sondern ist in kleinen Teilbereichen (z. B. auf Höhe der Mindelheimer Straße) unterbrochen. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Lärmkartierung des Bayerischen Landesamts für Umwelt die tatsächlichen Gegebenheiten erfasst und eine Überarbeitung nicht erforderlich ist.</p> <p>Weiter wird behauptet, dass die angegebenen Zahlen in den Lärmstatistiken (Kapitel 5.2) nicht stimmen können. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass es sich bei den angegebenen Zahlen nicht um die Anzahl der</p>
--	--	--

		<p>tatsächlichen bzw. realen Einwohner handelt, sondern um die Anzahl nach der „Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB)“ ermittelten Betroffenen. Einzelheiten zur Ermittlung der Belastetenzahlen können der VBEB entnommen werden. Vereinfacht ausgedrückt werden den Gebäudefassaden Immissionspunkte zugeordnet. Auf diese Immissionspunkte/Fassadenpunkte werden die tatsächlichen Hausbewohner aufgeteilt. Werden nun an einem Gebäude nicht an allen Fassadenpunkten, z. B. auf der lärmabgewandten Seite, die vorgegebenen Pegelwerte überschritten, so entspricht die in den Lärmstatistiken angegebene Zahl nicht der tatsächlichen sondern nur der anteiligen Einwohnerzahl, das heißt sie ist geringer. In den Detail-Lärmkarten in den Anhängen A 5 und A 6 sind in den als von Überschreitungen der Anhaltswerte gelb gekennzeichneten Gebäuden die tatsächlichen Einwohnerzahlen angegeben. Die Angabe der VBEB-Betroffenen in den Lärmstatistiken für die Lärmkartierung bzw. Lärmaktionsplanung ist allerdings vorgegeben. Ferner wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Lärmkartierung auf die bestehende Situation abgestellt wird.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Lärmminderungswirkung des DSH-V (Maßnahme V2 – A 95):</b> Zunächst ist festzuhalten, dass es sich bei dessen Einbau um eine freiwillige Leistung der Autobahndirektion Südbayern im Rahmen einer Erhaltungsmaßnahme handelte. Ein rechtlicher Anspruch bzw. eine Grundlage zur Finanzierung einer Lärmschutzmaßnahme durch Bundesmittel ist nicht gegeben. Der in der Maßnahmentabelle angegebene Wert von bis zu 4 dB(A) Schallpegelminderung durch den Fahrbelag DSH-V bezieht sich auf den Referenzbelag Asphaltbeton mit einem Lärmkorrekturwert von 0 dB(A). Dieser Wert entspricht dem Stand der Technik und wurde in einer Studie des Umweltbundesamtes unter unter Mitwirkung der Bundesanstalt für Straßenwesen mit Stand 10/2014 veröffentlicht (<a href="http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_20_2014_laermmindernde_fahrbelage_barrierefrei.pdf">http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_20_2014_laermmindernde_fahrbelage_barrierefrei.pdf</a>). Es ist richtig, dass die Lärmminderungswirkung des DSH-V mit der Liegezeit abnimmt. Allerdings wurde – wie unter Kapitel 5.2.3 des Lärmaktionsplans aufgeführt – nach Angaben des Bayerischen Landesamts für Umwelt im Rahmen der Lärmkartierung für lärmmindernde Dünnschichtfahrbeläge (DSH-V) ein Korrekturwert <math>D_{Str0}</math> von -2 dB(A) angesetzt. Insofern wurde eine möglicherweise abnehmende Lärmminderungswirkung des Fahrbelags berücksichtigt.</li></ul> <p><i>Anmerkung:</i> Auf der A 95 wurde im Jahr 2008 zwischen der Anschlussstelle München-Kreuzhof und km 4+800 durchgehend ein sogenannter Dünnschichtbelag auf Versiegelung im Heißeinbau (DSH-V) eingebaut. Im Jahr 2017 wurde im gesamten Abschnitt in beiden Fahrtrichtungen der DSH-V erneuert. So wird sichergestellt, dass die Schallpegelminderung erhalten bleibt.</p>
--	--	--



		<p>(siehe Kapitel 6.2.2.2, Maßnahme V2 – A 95, Tabelle 23)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Keine geplanten Maßnahmen an der A 95:</b> Im Lärmaktionsplan sind folgende Maßnahmen enthalten: Ab dem Zeitpunkt der Lärmkartierung wurde die Deckschicht in Fahrtrichtung München (von AD Starnberg bis km 4+800) erneuert (Maßnahme G – A 95). Die Maßnahme betrifft das Gebiet der Landeshauptstadt München allerdings nur in einem kurzen Bereich. Darüber hinaus prüft die Autobahndirektion Südbayern Anträge von Bürgern, ob die Voraussetzungen für die Lärmsanierung vorliegen (Maßnahme G1 – alle Autobahnen). Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst. Zudem wurde aufgrund der Öffentlichkeitsbeteiligung eine zusätzliche geplante Maßnahme G2 – alle Autobahnen „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen“ in den Lärmaktionsplan aufgenommen (siehe Kapitel 6.3.1). Die Autobahndirektion Südbayern überprüft deshalb momentan die Situation auf allen Bundesautobahnen im Stadtbereich und wird feststellen, ob eine Geschwindigkeitsbegrenzung ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ist. Diese Überprüfung wird nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die Autobahndirektion Südbayern in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. Es wird darauf hingewiesen, dass die Lärmaktionsplanung keine bestehenden Rechtsgrundlagen oder Verwaltungsverfahren für die Realisierung der Maßnahmen ersetzt.</li><li>• <b>Fehlende Lärmbrennpunkte (z. B. Mindelheimer Straße):</b> Für die Auswahl der Stellen mit erhöhter Betroffenenzahl (Lärmbrennpunkte) im Umfeld der Bundesautobahnen wurden die Auswertungen des Bayerischen Landesamts für Umwelt zur Gesamtstraßenverkehrslärmeinwirkung herangezogen. Dabei wurden einzelne betroffene Gebäude mit weniger als 10 Einwohnern bei der Auswahl nicht berücksichtigt. Wie den entsprechenden Detail-Lärmkarten für die A 95 im Anhang A 6 zu entnehmen ist, bestehen nach diesen Kriterien nur zwei Lärmbrennpunkte an der A 95 (BP1 – A 95: Beginn A 95/AS München-Kreuzhof und BP2 – A 95: Neurieder Straße/AS München-Fürstenried/Liesl-Karlstadt-Straße). Insbesondere an der Mindelheimer Straße liegt nach den oben genannten Kriterien kein Lärmbrennpunkt vor. Es befinden sich dort keine Gebäude, die von</li></ul>
--	--	--

		<p>Überschreitungen der Anhaltswerte für die Lärmaktionsplanung (<math>L_{DEN}</math> von 67 dB(A) und <math>L_{Night}</math> von 57 dB(A)) betroffen sind.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Auswirkungen der bisherigen Maßnahmen sind weder verifiziert noch nachhaltig:</b> Die bereits vorhandenen und geplanten Maßnahmen an der A 95 sind in den Kapiteln 6.2 und 6.3 des Lärmaktionsplans genannt. Die vorhandenen Maßnahmen der Autobahndirektion Südbayern (Fahrbahnbeläge, Geschwindigkeitsbeschränkung, Lärmschutzwälle) und deren Lärminderungswirkung wurden in der Lärmkartierung durch das Bayerische Landesamt für Umwelt berücksichtigt. Die geplante Maßnahme G – A 95 (Deckschichterneuerung) sollte im Rahmen der nächsten Kartierungsstufe berücksichtigt werden. Dem Splittmastixasphalt ist nach RLS-90 ein Korrekturwert <math>D_{Stro}</math> von -2 dB(A) zugeordnet. Dies gilt ebenso für eine evtl. (weitere) Geschwindigkeitsbeschränkung (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38) Es ist nicht nachvollziehbar, warum diese Maßnahmen für die Lärmkartierung bzw. Lärmaktionsplanung nicht herangezogen werden sollten.</li><li>• <b>Neue Wohnbebauung:</b> Bei der Ausweisung und Änderung von Baugebieten an bestehenden Straßen im Rahmen der Bauleitplanung ist gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 6 und § 9 Abs. 1 Nr. 24 Baugesetzbuch (BauGB) der Schutz vor erheblichen Verkehrslärmeinwirkungen sicherzustellen. Zudem ist ein vorbeugender Schallschutz anzustreben. Hierzu wird die DIN 18005-1 (Schallschutz im Städtebau Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung) zur Anwendung empfohlen. Für die Beurteilung sind die im Beiblatt 1 zur DIN 18005-1 genannten Orientierungswerte heranzuziehen. Diese sind aus der Sicht des Schallschutzes im Städtebau erwünschte Zielwerte, jedoch keine Grenzwerte. (siehe Kapitel 4.3.2.1)</li></ul>
--	--	--

A 96		
Nr.	Anzahl	Forderung/Anregung
		Bewertung
1	1	<p><b>Die Bürgerinitiative BAB96 München Schutz vor Lärm und Schadstoffen (BiBAB96) nimmt gegenüber der Regierung von Oberbayern zum Entwurf des Lärmaktionsplans für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München wie folgt Stellung (<a href="http://www.bibab96-muenchen.de/images/stories/bibab96/start/2016/2016_Entwurf_Laermaktionsplan_Stellungnahme_BiBAB_final.pdf">http://www.bibab96-muenchen.de/images/stories/bibab96/start/2016/2016_Entwurf_Laermaktionsplan_Stellungnahme_BiBAB_final.pdf</a>):</b></p> <p>„... als Anwohner an der A 96 im Stadtgebiet München nehmen wir wie folgt zu dem Entwurf des Lärmaktionsplans 2016 Stellung:</p> <p>Die Verkehrszahlen sind nicht aktuell, da sie sich auf das Jahr 2010 beziehen. Das Verkehrsaufkommen ist auf der A 96 permanent gestiegen (siehe Auswertung unter o. g. Internetadresse; hier nicht wiedergegeben). Seit Öffnung des Luise-Kiesselbach-Tunnels ist eine weitere Steigerung ersichtlich.</p> <p><u>Zu Punkt 4.3.2.2 Lärmschutz bei neuen und wesentlich geänderten Verkehrswegen und Punkt 4.3.2.3 Lärmsanierung an bestehenden Straßen durch bauliche Maßnahmen</u></p> <p>Die Unterscheidung der Lärmbelastung für Anwohner an neu gebauten oder bestehenden Straßen ist nach dem Grundgesetz Art. 3 nach unserem Rechtsverständnis nicht haltbar. Anwohner an bestehenden Straßen müssen hier zwischen 10 bis 13 dB(A) mehr Lärmbelastung ertragen als Anwohner an neu gebauten Straßen.</p> <p>In anderen europäischen Ländern wird diese Unterscheidung nicht gemacht. Hier gibt es nur einen Lärmgrenzwert. Nach Art. 2 des Grundgesetzes hat jeder das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) weist ausdrücklich auf die Gefährdung der Gesundheit hin. Auszug aus (<a href="http://www.euro.who.int/de/media-centre/sections/press-releases/2011/03/new-evidence-from-who-on-health-effects-of-traffic-related-noise-in-europe">http://www.euro.who.int/de/media-centre/sections/press-releases/2011/03/new-evidence-from-who-on-health-effects-of-traffic-related-noise-in-europe</a>) „... Verkehrslärm führt im Westen der Europäischen Region jährlich zum Verlust von über einer Million gesunden Lebensjahren, sei es durch Erkrankung, Behinderung oder vorzeitigen Tod. Dies ist die wichtigste Schlussfolgerung eines ersten Berichts zur Abschätzung der Krankheitslast durch Umgebungslärm in Europa, den das Regionalbüro heute vorlegt. Lärm verursacht nicht nur (ausschließlich oder teilweise) Belästigung und Unterbrechung des Schlafs, sondern auch Herzinfarkte, Lernstörungen und Tinnitus ...“</p>

	<p><u>Zu Punkt 5.2.3 Bewertung der Lärmstatistiken</u> „Hinweis [4, 24]: Nach Angaben des LfU wurde im Rahmen der Lärmkartierung für lärm mindernde Dünnschichtfahrbeläge (DSH-V: dünne Asphaltdeckschicht in Heißbauweise auf Versiegelung) ein Korrekturwert <math>D_{StrO}</math> von -2 dB(A) angesetzt. Für den DSH-V ist noch kein Statuspapier der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) veröffentlicht, weswegen noch kein offizieller <math>D_{StrO}</math>-Wert vorliegt. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen kann nach Angaben der ABDSB allerdings von einer Schallpegelminderung von bis zu 4 dB(A) ausgegangen werden. In Autobahnabschnitten mit DSH-V-Belägen ist deshalb von einer geringeren Anzahl von Einwohnern auszugehen, die von einem Pegel <math>L_{DEN} &gt; 67</math> dB(A) bzw. von einem Pegel <math>L_{Night} &gt; 57</math> dB(A) betroffen sind. Dies gilt insbesondere für die BAB A 95 und A 96 (siehe Kapitel 6.2.2, Tabelle 23 [Maßnahme V2 – A 95] und Tabelle 27 [Maßnahme V2 – A 96]).“ Die Autobahndirektion Südbayern hat uns mitgeteilt, dass die Schallpegelminderung durch die Verlegung des Lärmschutzbelages 2010 ca. bis zu 3 dB(A) beträgt. Nachweislich wird eine Schallreduktion in dieser Größenordnung gar nicht wahrgenommen. Sie schreiben nun, dass hier sowieso noch kein offizieller Wert vorliegt und die Aussage auf Erfahrungswerten basiert. Es handelt sich deshalb nach unserer Einschätzung um eine willkürliche Behauptung. Des Weiteren wurde nicht berücksichtigt, dass bei der Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 60, welche ja bereits vor der Ausfahrt Laim bis zum Mittleren Ring stadteinwärts realisiert ist, ein Lärmschutzbelag gar nicht greifen kann. Auch die Berücksichtigung von Lkw-Verkehr wurde nicht thematisiert. Eine pauschale Schallpegelminderung ist wissenschaftlich sowieso ausschließlich unter Laborbedingungen nachweisbar, da nur dort gleiche Bedingungen herrschen. Außerdem ist zu bezweifeln, dass der 2010 verlegte Straßenbelag nach 6 Jahren Nutzung incl. Schwerlastverkehr noch die ursprüngliche Wirkung, die wir ja prinzipiell anzweifeln, aufweist.</p> <p><u>Zu Punkt: Maßnahme V1 – A 96</u> Hier schreiben Sie: „Beim Neubau der A 96 wurden am BAB-Ende Lärmschutzwälle errichtet (Planfeststellungsbeschluss vom 11.08.1969).“ Die A 96 wurde 1969 als Bundesstraße (B 12) und nicht als Autobahn gebaut. Danach wurde diese Bundesstraße zur Olympiade 1972 zur B 12neu umgewidmet. Erst 1981 wurde angeblich die Bundesstraße in eine Bundesautobahn umgewidmet, wobei wir hier nicht verstehen, dass die Anbauverbotszone für Hochbauten an Bundesautobahnen für den Neubau des Augustinums 2003 (Hochbau an einer Autobahn) nicht berücksichtigt wurde, obwohl das gesetzlich verboten ist. Im Abschnitt Mittlerer Ring bis Laim wurde seit 1969, wo die</p>
--	---

	<p>Lärmschutzwälle erbaut wurden, außer dem nicht wirksamen Lärmschutzbelag, trotz Verdreifachung der Verkehrszahlen kein weiterer Lärmschutz bis heute umgesetzt! (Spitzenwerte pro Tag inzwischen über 120.000 Kfz im Jahr 2015)</p> <p>Der Satz „Zur Lärminderungswirkung der beim Neubau der A 96 errichteten Lärmschutzwände am BAB-Ende liegen keine näheren Angaben vor.“ ist insofern falsch, da die A 96 nicht neu errichtet wurde, sondern eine Umwidmung einer Bundesstraße stattgefunden hat. Beim Bau der Bundesstraße 1969 wurde der Lärmschutz nicht für die Belastung, die heute vorliegt, geplant.</p> <p>Unter Punkt: Bereits vorhandene Maßnahmen schreiben Sie: „A 96 : Ableitung des Lkw-Durchgangsverkehrs über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht auf den Autobahnring A 99 auf der Grundlage des § 40 Abs. 1 BImSchG und § 45 Abs. 1 StVO - Bebauungsplan Nr. 60a“</p> <p>Wir machen darauf aufmerksam, dass keinerlei Durchfahrtskontrollen aufgrund von Datenschutz vorgenommen werden. Damit können alle Lkw ohne Restriktionen die A 96 als Durchgangsrouten nutzen. Diese Maßnahme kann deshalb nicht verbindlich greifen.</p> <p>Sie bestätigen diese Einschätzung selbst mit dem Hinweis „Der Bereich zwischen der A 96 und der A 95 zwischen den Autobahnen Lindau und Garmisch sowie der gesamte Bereich zwischen der A 95 und der A 995 für die Fahrbeziehungen zwischen den Autobahnen Garmisch und Salzburg sind von der Sperrung und Ableitung ausgenommen, da in diesem Bereich kein Autobahnring existiert.“</p> <p>Deshalb widersprechen wir entschieden Ihrer Einschätzung, dass die Luftschadstoffe und Lärmemissionen hier reduziert wurden. Wir verweisen auch auf das Ihnen vorliegende TÜV-Gutachten zur Stickstoffdioxidüberlastung (Ecke Fürstenriederstr./BAB 96) und die nicht gebauten Filteranlagen im Tunnel Südwest. Auch hier bestätigen Sie: „Eine quantitative Aussage zur Lärminderungswirkung liegt nicht vor.“</p> <p><u>Zu Maßnahme G - Planung einer Verkehrsbeeinflussungsanlage (VBA) mit intelligenter Verkehrssteuerung: Streckenabschnitt AS Gräfelfing (km 166,7) bis Autobahnende AS München-Sendling (km 172,2) und befristete Herabsetzung der Geschwindigkeit bis zur Realisierung der VBA</u></p> <p>Ihrer Einschätzung: „Durch die Harmonisierung des Verkehrs durch die geplante VBA sowie durch die Herabsetzung der Geschwindigkeit im Vorfeld der Realisierung der VBA wird neben der Schadstoffbelastung auch der Verkehrslärm gemindert.“ widersprechen wir entschieden.</p> <p>Die geplante Verkehrssteuerung ist bis heute nicht realisiert, folglich auch nicht evaluiert. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung, die nicht überwacht wird, ist nicht zielführend.</p>
--	---

	<p>Auch hier bestätigen Sie unsere Einschätzung mit Ihrer Aussage: „Eine quantitative Aussage zum Minderungspotenzial an den belasteten Immissionsorten ist aufgrund der komplexen Zusammenhänge nicht möglich.“</p> <p>Zu der geplanten Maßnahme der Landeshauptstadt München, ein Untersuchungsdesign zu erstellen um eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben, möchten wir bemerken, dass wir nicht verstehen, warum hier über 2 Jahre für die Erstellung eines Untersuchungsdesigns benötigt wird. Wir haben hier seitens der LHM erfahren, dass erst voraussichtlich im Sommer 2016 die Vorlage in den Stadtrat zur Abstimmung kommt.</p> <p>Unser Fazit: Der Entwurf des Lärmaktionsplans ist in dieser Version weder aussagekräftig noch zielführend und hat auch zeigt keine neuen Lösungsansätze.</p> <p>Begründung:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Dem Entwurf liegen veraltete Verkehrsdaten (Stand 2010) zugrunde.</li><li>2. Die Entwicklung und der Bau einer Bundesstraße mit Umwidmung zur Autobahn wurde falsch dargestellt (Bau der A 96)</li><li>3. Es liegen keine evaluierten Werte der Lärminderung vor und können auch künftig nicht dargestellt werden.</li><li>4. Es werden Pauschalaussagen, die auch noch widersprüchlich sind, genannt, (dB(A)-Reduktion).</li><li>5. Es wird nicht erläutert, dass Maßnahmen, die nicht kontrolliert werden, gar nicht greifen können (Geschwindigkeitsbegrenzung).</li><li>6. Die geplante Maßnahme, wie z. B. Verkehrssteuerung wird jahrelang geplant (siehe auch Inzell-Initiative) und wurde bis heute nicht umgesetzt. Die Wirksamkeit selbst bei Umsetzung bleibt zu bezweifeln, da die Verkehrszulassungszahlen weiter steigend sind. Der Einsatz von Steuergeldern sollte hier überprüft werden.</li><li>7. Das gestiegene Stauaufkommen, mit dem auch die Schadstoffemissionen steigen, wird nicht thematisiert. Der Mittlere Ring ist die verkehrsreichste Straße Deutschlands, der Zubringer im Westen ist die A 96!</li><li>8. Die Wachstumszahlen Münchens und der geplante Ausbau der A 96 (Geretsried) und der A 99 mit weiter ansteigendem Verkehrsaufkommen werden in keinsten Weise berücksichtigt. Es fehlt hier das Aufzeigen von Prognosen.</li></ol> <p>Mit diesem Entwurf zur Lärmaktionsplanung für die A 96 ist absehbar, dass alle geplanten Maßnahmen, außer der</p>
--	--

		<p>Errichtung eines Tunnels oder einer Einhausung, nicht ausreichen und künftig auch nicht ausreichen werden. Wir fordern Sie deshalb auf, bei dieser nachweislich gesundheitsgefährdeten Belastung für Münchner Bürger, mit hoher Priorität die einzig wirksame und auch anerkannte Maßnahme, den Bau eines Tunnels oder einer Einhausung der A 96, als Stadtreparaturmaßnahme umzusetzen.</p> <p>Dazu bitten wir Sie, die Landeshauptstadt München nach Entscheidung für eine Machbarkeitsstudie entsprechend prioritär zu unterstützen.</p> <p>Außerdem bitten wir Sie, diese Stadtreparaturmaßnahme dem Bund für den neuen Bundesverkehrswegeplan qualifiziert vorzuschlagen. Nicht nur Ausbau und Erhalt der Hauptverkehrsachsen sondern auch der berechtigte Schutz für Anwohner sollten die Zielsetzung des Bundesverkehrswegeplans sein.</p> <p>Sie können dazu gerne unser Schreiben Herrn Bundesverkehrsminister Dobrindt weiterleiten.</p> <p>Zum Abschluss und Nachdenken senden wir Ihnen gerne noch einen Auszug aus der WHO: (Link siehe oben)</p> <p>Lärm ist nicht nur ein Umweltärgernis, sondern auch eine Bedrohung für die öffentliche Gesundheit“, sagt hierzu die WHO-Regionaldirektorin für Europa Zsuzsanna Jakab. „Wir hoffen, dass die neuen Befunde Regierungen und örtliche Behörden dazu veranlassen werden, Lärmschutzkonzepte auf nationaler und lokaler Ebene einzuführen und so die Gesundheit der Europäer vor der wachsenden Gefahr zu schützen.““</p> <p>Zum Schreiben der BiBAB96 wird wie folgt Stellung genommen:</p> <p><b>1. Veraltete Datenbasis:</b></p> <p>Die Lärmkartierung im Zuge der Umgebungslärmrichtlinie hat sich nach § 47c Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) immer auf das vorangegangene Kalenderjahr zu beziehen. Um einen einheitlichen Vollzug der Umgebungslärmrichtlinie sicherzustellen, sind vom Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU) die neuesten Ergebnisse der offiziellen Verkehrszählung zu verwenden. Auf dieses Vorgehen haben sich das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) und die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (StMI) verständigt. Demnach wurde für die Kartierung 2012 die offizielle Verkehrszählung aus dem Jahr 2010 verwendet. Neuere Ergebnisse lagen zum Zeitpunkt der Kartierung nicht vor.</p> <p>Die bayerische Straßenbauverwaltung führt im Turnus von fünf Jahren Verkehrszählungen durch. Letztmalig hat im Jahr 2015 eine Zählung stattgefunden. Die Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 2015 sind noch in Bearbeitung und liegen noch nicht vor.</p> <p>Unter Kapitel 2.2 des Lärmaktionsplans ist das Verkehrsaufkommen im Jahr 2010 tabellarisch dargestellt. Demnach liegen auf der A 96 folgende Verkehrsaufkommen vor:</p>
--	--	---

		<ul style="list-style-type: none"><li>• AD München-Süd-West – AS München-Freiham: 85.495 Kfz/24 h</li><li>• AS München-Freiham – AS Gräfelfing: 89.945 Kfz/24 h</li><li>• AS Gräfelfing – AS München-Blumenau: 94.291 Kfz/24 h</li><li>• AS München-Blumenau – AS München-Laim: 92.603 Kfz/24 h</li><li>• AS München-Laim – AS München-Sendling: 76.278 Kfz/24 h</li></ul> <p>Aus der übermittelten Grafik (<a href="http://www.bibab96-muenchen.de/images/stories/bibab96/start/2016/2016_Entwurf_Laermaktionsplan_Stellungnahme_BiBAB_fi_nal.pdf">http://www.bibab96-muenchen.de/images/stories/bibab96/start/2016/2016_Entwurf_Laermaktionsplan_Stellungnahme_BiBAB_fi_nal.pdf</a>) geht nicht hervor, wo genau sich die Messstelle befindet und wer die Messung durchgeführt hat. Überschlägig ergibt sich aus der Grafik für das Jahr 2010 im Mittel allerdings eine Verkehrsbelastung von ca. 93.000 Kfz/24 h, was sich mit dem oben angegebenen Verkehrsaufkommen der (offiziellen) Straßenverkehrszählung 2010 deckt.</p> <p>Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass erst eine Verdopplung der Verkehrsmenge zu einer Pegelerhöhung von 3 dB(A) führt. Unter Umgebungsbedingungen ist erst eine Pegelerhöhung von 3 dB(A) wahrnehmbar. Es ist nicht zu erwarten und aus der Grafik auch nicht ersichtlich, dass seit der Verkehrszählung 2010 eine Verdopplung der Verkehrsmenge eingetreten ist.</p> <p><b>2. Keine Unterscheidung zwischen Lärmvorsorge und Lärmsanierung und damit Gleichbehandlung der Anwohner:</b></p> <p>Die Unterscheidung zwischen Lärmvorsorge und Lärmsanierung ist gesetzlich geregelt und entspricht dem gesetzgeberischen Willen.</p> <p>Die Lärmvorsorge nach der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) regelt den Lärmschutz beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen (siehe Kapitel 4.3.2.2).</p> <p>Die Lärmsanierung behandelt den Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen. Hier gelten die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97; siehe Kapitel 4.3.2.3).</p> <p>Durch die Absenkung der Auslösewerte zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen um 3 dB(A) im Jahr 2010 erfolgte bereits eine Anpassung der damaligen Grenzwerte mit dem Ziel, Lärmsanierungsmaßnahmen bei geringeren Lärmbelastungen umsetzen zu können.</p> <p>Bzgl. der Voraussetzungen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen an bestehenden Straßen wird auf Kapitel 4.3.2.4 verwiesen.</p> <p><b>3. Darstellung Entwicklung der A 96 (einschließlich Lärmschutzmaßnahmen):</b></p>
--	--	---



		<p>Nach Aussage der Autobahndirektion Südbayern wurde beim Neubau der heutigen A 96 die damals gültige Rechtslage zur Errichtung von Lärmschutzanlagen berücksichtigt. Eine spätere Aufstufung von der B 12 zur A 96 hat auf die Bemessung von Lärmschutzanlagen keinen Einfluss. Ferner wurden im Rahmen der Lärmsanierung im Verlauf der A 96 zwischen der Anschlussstelle (AS) München-Laim und der Stadtgrenze umfangreiche aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen aufgrund der Planfeststellungsbeschlüsse vom 30.12.1987, 30.07.1990 und 24.05.1995 bezogen auf die zum damaligen Zeitpunkt maßgeblichen Lärmsanierungsgrenzwerte durchgeführt (siehe Kapitel 6.2.2.2, Maßnahme V1 – A 96, Tabelle 26). Maßgebend für die Lärmaktionsplanung und die Zuständigkeit ist die aktuelle straßenrechtliche Widmung einer Straße. Die frühere Umwidmung der Bundesstraße B 12 zur Autobahn A 96 spielt insoweit keine Rolle.</p> <p><b>4. Keine evaluierten Werte der Lärminderung:</b> Die bereits vorhandenen und geplanten Maßnahmen an der A 96 sind in den Kapiteln 6.2 und 6.3 des Lärmaktionsplans genannt. Die vorhandenen aktiven Maßnahmen der Autobahndirektion Südbayern (aktive Lärmschutzmaßnahmen aufgrund der Planfeststellungsbeschlüsse, Fahrbahnbelag [siehe auch 4.] und Geschwindigkeitsbeschränkungen) und deren Lärminderungswirkung wurden in der Lärmkartierung durch das Bayerische Landesamt für Umwelt berücksichtigt. Eine quantitative Aussage zum Minderungspotenzial der Lärmbelastung durch die Verkehrsbeeinflussungsanlage mit intelligenter Verkehrssteuerung (Maßnahme G – A 96) ist aufgrund der komplexen Zusammenhänge nicht möglich. Eine Angabe zum Minderungspotential der Lärmbelastung durch die aufgrund der Öffentlichkeitsbeteiligung zusätzlich aufgenommenen Maßnahme G2 – alle Autobahnen „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen“ (siehe Kapitel 6.3.1.2, Tabelle 38) kann erst nach abgeschlossener Prüfung der Geschwindigkeitsbegrenzungen im Einzelfall angegeben werden.</p> <p><b>5. Schallpegelminderung durch DSH-V</b> Im Zusammenhang mit der Diskussion um die Wirksamkeit des Fahrbahnbelags DSH-V ist zunächst festzustellen, dass es sich bei dessen Einbau um eine freiwillige Leistung der Autobahndirektion Südbayern im Rahmen einer Erhaltungsmaßnahme handelt. Ein rechtlicher Anspruch bzw. eine Grundlage zur Finanzierung einer Lärmschutzmaßnahme durch Bundesmittel ist nicht gegeben. Der im Lärmaktionsplan angegebene Wert von bis zu 4 dB(A) Schallpegelminderung durch den Fahrbahnbelag DSH-V bezieht sich auf den Referenzbelag Asphaltbeton mit einem Lärmkorrekturwert von 0 dB(A). Dieser Wert entspricht dem Stand der Technik und wurde in einer Studie des Umweltbundesamtes</p>
--	--	--

		<p>unter Mitwirkung der Bundesanstalt für Straßenwesen mit Stand 10/2014 veröffentlicht (<a href="http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_20_2014_laermmindernde_fahrbahnbelaege_barrierefrei.pdf">http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_20_2014_laermmindernde_fahrbahnbelaege_barrierefrei.pdf</a>). Im Bereich der A 96 in München war vor Einbau des DSH-V bereits ein Belag mit lärmmindernder Wirkung nach RLS-90 vorhanden. Bei der Angabe der Schallpegelminderung von bis zu 3 dB(A) ist dieser vorhandene Belag berücksichtigt und stellt somit die zusätzlich durch den DSH-V erreichte Lärmreduktion dar. Der o. g. Studie ist zu entnehmen, dass der DSH-V auch bei Geschwindigkeiten &lt; 60 km/h eine Lärminderungswirkung aufweist. Die Lärminderungswirkung des DSH-V nimmt allerdings mit der Liegezeit ab. Nach Angaben des Bayerischen Landesamts für Umwelt wurde im Rahmen der Lärmkartierung für lärmmindernde Dünnschichtfahrbahnbeläge (DSH-V) ein Korrekturwert <math>D_{\text{Stro}}</math> von -2 dB(A) angesetzt. Insofern wurde eine möglicherweise abnehmende Lärminderungswirkung des Fahrbahnbelags berücksichtigt.</p> <p><b>6. Keine Maßnahmenkontrolle</b> Die Kontrolle der Geschwindigkeitseinhaltung und der Einhaltung des Lkw-Durchfahrtsverbots für Lkw über 3,5 t (Kapitel 6.3.2.3, Maßnahme V – Autobahnen A 8 Ost, A 8 West, A 9, A 94 und A 96, Tabelle 35) liegt im Zuständigkeitsbereich der Polizei. Diese entscheidet in ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich über die Durchführung von Verkehrsüberwachungen. Auch die Regierung von Oberbayern hat keinen Einfluss auf polizeiliche Verkehrsüberwachungsmaßnahmen. Die Polizeipräsidien München, Oberbayern Nord und Oberbayern Süd wurden allerdings entsprechend informiert und im Hinblick auf die Einhaltung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen und der Einhaltung des Lkw-Durchfahrtsverbots gebeten, im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeit, zu prüfen, inwieweit eine Verkehrsüberwachung verstärkt durchgeführt werden kann.</p> <p><b>7. Mangelnde Umsetzung und Wirksamkeit der Maßnahme „Verkehrsbeeinflussungsanlage“</b> Der Bau der Verkehrsbeeinflussungsanlage hat nach Angaben der Autobahndirektion Südbayern im Sommer 2016 begonnen und wird voraussichtlich noch im Jahr 2017 fertiggestellt. Eine Überprüfung des Einsatzes von Steuergeldern ist nicht Aufgabe der Lärmaktionsplanung.</p> <p><b>8. Steigende Schadstoffemissionen durch gestiegenes Stauaufkommen</b> Im Rahmen der Lärmaktionsplanung kann nicht auf möglicherweise steigende Schadstoffemissionen durch gestiegenes Stauaufkommen eingegangen werden. Es handelt sich dabei um ein Thema der Luftreinhalteplanung.</p> <p><b>9. Aufzeigen von Prognosen</b></p>
--	--	--

		<p>Wie bereits unter Ziffer 1 erläutert, hat sich die Lärmkartierung im Zuge der Umgebungslärmkartierung immer auf das vorangegangene Kalenderjahr zu beziehen. Aufbauend auf die Lärmkartierung erfolgt bei Vorliegen problematischer Lärmsituationen die Aufstellung von Lärmaktionsplänen. Primäres Ziel der Lärmaktionsplanung ist es somit bestehende „Lärmbrennpunkte“ darzustellen und in Zusammenarbeit mit der Öffentlichkeit und den zuständigen Behörden Maßnahmen zu entwickeln, um die Lärmsituation zu verbessern. Darüber hinaus ist es auch ein Ziel der Umgebungslärmrichtlinie ein gemeinsames Konzept festzulegen, um vorzugsweise schädlichen Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern und ihnen vorzubeugen. Hierbei muss aber berücksichtigt werden, dass ein Lärmaktionsplan über den bestehenden gesetzlichen Rahmen hinaus keine Möglichkeit für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen bietet, weil er die gesetzlichen Regelungen nicht ersetzen kann. Sofern durch steigende Wachstumszahlen oder durch den geplanten Ausbau der A 96 (Oberpfaffenhofen bis Germering-Süd) und der A 99 nach geltendem Recht Anspruch auf Lärmschutz (Lärmvorsorge oder Lärmsanierung) entsteht, wird dieser auch vorgesehen. Bei der Bemessung des Umfangs der Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung ist die künftige Verkehrsmenge (Prognose) zu Grunde zu legen. Auch im Bundesverkehrswegeplan 2030, der die Grundlage für den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen darstellt, ist die zukünftige Verkehrsentwicklung berücksichtigt. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat für den Bundesverkehrswegeplan 2030 eine Verkehrsprognose für den Güter- und Personenverkehr mit einem Prognosehorizont für das Jahr 2030 erstellen lassen.</p> <p><b>Zur geplanten Machbarkeitsstudie teilte die Landeshauptstadt München Folgendes mit:</b> Die mit dem Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 11.12.2013 beauftragte Vorstudie für eine „Machbarkeitsstudie zur Verbesserung des Lärmschutzes sowie der lufthygienischen und städtebaulichen Situation an der A 96“ wurde vom beauftragten Ingenieurbüro Suess Staller Schmitt Ingenieure GmbH im Juni 2015 abgeschlossen. Die Vorstudie umfasst die Entwicklung des Leistungsbildes für eine Machbarkeitsstudie zur Verbesserung des Lärmschutzes sowie der lufthygienischen und städtebaulichen Situation an der A 96 sowie die Durchführung vorbereitender Untersuchungen. Die Bearbeitung erfolgte unter Beteiligung der Bezirksausschüsse 7 – Sendling-Westpark, 20 – Hadern, 21 – Pasing-Obermenzing und 25 – Laim, der Bürgerinitiative BiBAB96, der städtischen Referate Baureferat und Referat für Gesundheit und Umwelt, der Autobahndirektion Südbayern sowie des Landesamts für Umwelt.</p> <p>In der Machbarkeitsstudie sollen Lösungskonzepte zur Verbesserung des Lärmschutzes sowie der lufthygienischen und städtebaulichen Situation entlang der A 96 im Stadtgebiet der Landeshauptstadt München entwickelt werden.</p>
--	--	---

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

---

		<p>Dabei soll untersucht werden, ob und in welchen Abschnitten der A 96 im Stadtgebiet Einhausungen, deren Überbauungen, Lärmschutzwände oder andere Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes sinnvoll und mit vertretbarem Aufwand machbar sind.</p> <p>Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat eine Beschlussvorlage erarbeitet, in der die wesentlichen Ergebnisse der Vorstudie zusammengefasst werden sowie die Durchführung einer Machbarkeitsstudie gemäß dem in der Vorstudie erarbeiteten Leistungsbild vorgeschlagen wird. Die Einbringung der ist für das 2. Halbjahr 2017 geplant.</p> <p>(siehe Kapitel 6.3.2.2, Maßnahme G – A 96, Tabelle 48)</p>
--	--	---

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

---

<b>A 99</b>		
<b>Nr.</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Forderung/Anregung</b>
		<b>Bewertung</b>
-	-	Bezogen auf die A 99 wurden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung keine Forderungen/Anregungen hervorgebracht.
		-

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

<b>Bundesstraße B 13 („A 995“)</b>		
<b>Nr.</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Forderung/Anregung</b>
		<b>Bewertung</b>
1  <i>Bürger- schreiben</i>	1	<p>Der Einwender ist Anlieger an der Trostberger Straße in München.</p> <p>Die Geschwindigkeit auf der A 995 zwischen München-Giesing (Beginn/Ende) und (mindestens) Ausfahrt Oberhaching oder (besser) Sauerlach muss auf 80 km/h begrenzt werden.</p> <p>Bei der „A 995“ handelt es sich straßenrechtlich nicht um eine Bundesautobahn, sondern um die Bundesstraße B 13. Die Widmung als Bundesstraße hat zur Folge, dass (bislang) nicht die Regierung von Oberbayern sondern die Landeshauptstadt München für die Lärmaktionsplanung zuständig ist. Die Forderung wurde deshalb an die Landeshauptstadt München mit der Bitte um weitere Bearbeitung weitergeleitet.</p> <p>Die Autobahndirektion Südbayern wurde zwischenzeitlich von der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr beauftragt, die Aufstufungsunterlagen für die Bundesstraße B 13 zur BAB A 995 vorzulegen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat der Aufstufung zugestimmt. Die Umstufung soll zum 01.01.2018 erfolgen. (siehe Kapitel 2.1). Im Rahmen einer Fortschreibung des Lärmaktionsplans für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München wird die B 13 nach erfolgter Aufstufung zur BAB A 995 berücksichtigt.</p> <p>Eine nähere Betrachtung dieser Forderung im Rahmen der Lärmaktionsplanung für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München ist derzeit nicht veranlasst.</p> <p>Anmerkung der Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt und Kreisverwaltungsreferat: Lärmschutzmaßnahmen seitens der Landeshauptstadt München werden zunächst nur in den Untersuchungsgebieten des Lärmaktionsplans (siehe hierzu unter <a href="http://www.muenchen.de/laerm">www.muenchen.de/laerm</a>) vorgenommen. Im Bereich der Wohnbebauung entlang der B 13/A 995 (Cincinnatistraße, Pennstraße etc.) werden durch den Straßenverkehrslärm die vom Stadtrat für die Lärminderungsplanung festgelegten Anhaltswerte (<math>L_{DEN}</math> von 67 dB(A)/<math>L_{Night}</math> von 57 dB(A)) nur an wenigen Gebäuden überschritten. Demnach ist dieser Bereich nach Ermittlung der Belastungsschwerpunkte in München sowohl bei der Erstaufstellung des Lärmaktionsplans (2013) als auch in der 1. Fortschreibung nicht als Untersuchungsgebiet festgelegt worden.</p> <p>Grundsätzlich befürwortet das Referat für Gesundheit und Umwelt die immer wieder von Bürgern auf den innerstädtischen Autobahnen in der Nähe von bewohnten Bereichen geforderte Geschwindigkeitsreduzierung für</p>

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

		<p>Pkw auf 80 km/h und für Lkw auf 60 km/h und setzt sich hierfür auch im Rahmen der Lärmaktionsplanung an den Bundesautobahnen innerhalb des Stadtgebietes von München ein.</p> <p>Die B 13/A 995 liegt nur im Bereich zwischen Münchner-Kindl-Weg und Fasanengartenstraße innerhalb des Stadtgebietes der Landeshauptstadt München und ist hier als Bundesstraße in der Baulast des Bundes ausgewiesen. In diesem etwas mehr als 1 km langen Abschnitt bestehen sowohl stadteinwärts als auch stadtauswärts teilweise bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen. Eine Anordnung von weiteren Geschwindigkeitsbegrenzungen auf dieser wie eine Bundesautobahn ausgebauten und auch so beschilderten Bundesstraße kann nicht durch die Landeshauptstadt München erfolgen, sondern erfordert die Zustimmung der Obersten Straßenverkehrsbehörde.</p>
<p>2</p> <p><i>Antrag des Bezirksausschusses 17 – Obergiesing vom 11.02.2016 (BA-Antrags-Nummer: 14-20 / B 02022)</i></p>	<p>1</p>	<p><b>Antrag des Bezirksausschusses 17 – Obergiesing vom 11.02.2016 (BA-Antrags-Nummer: 14-20 / B 02022):</b></p> <p>Aufnahme der BAB 995 von der Stadtgrenze bis zur Einmündung in die Tegernseer Landstraße in den „Entwurf des Lärmaktionsplans“</p> <p>Antrag: Die Fraktion der FW beantragt, die sofortige Aufnahme der BAB 995 von der Stadtgrenze bis zur Einmündung in die Tegernseer Landstraße in den „Entwurf des Lärmaktionsplans für das Umfeld der Landeshauptstadt München“ der Regierung von Oberbayern.</p> <p>Begründung: Die Veröffentlichung des aktuellen Entwurfs zum Zwecke der öffentlichen Bürgerbeteiligung enthält unverständlicher Weise bislang keinerlei Berücksichtigung des genannten Abschnitts der BAB 995 und entsprechend der Veröffentlichung laufen entsprechende Fristen mit der Möglichkeit zu einer offiziellen Stellungnahme gegenüber der Regierung von Oberbayern. Die Mitglieder im BA 17 werden gebeten, den Dringlichkeitsantrag befürwortend über die BA-Geschäftsstelle an die Regierung von Oberbayern mit Nebenabdruck an den Stadtrat weiterzuleiten.</p> <p>Auf obenstehende Bewertung „Bundesstraße B 13 („A 995“) – Nr. 1“ wird verwiesen.</p>

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

Andere Gemeinden		
Nr.	Anzahl	Forderung/Anregung
		Bewertung
1  <i>Bürger- schreiben</i>	1	<p>Der Lärmschutz soll nicht nur bis zur Stadtgrenze sondern auch bis zu den Landkreisgrenzen Münchens verfolgt werden.</p> <p>Feldkirchen ist massiv vom Lärm der A 94 betroffen. Die Autobahn ist dreispurig ausgebaut, der gesamte Messe-Verkehr wird durch das Feldkirchener Gemeindegebiet über die A 94 abgewickelt. Die Wohnbebauung grenzt direkt an die A 94. Es gibt keine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A 94 und auch keinen Flüsterasphalt oder ähnliche Maßnahmen.</p> <p>Es wird darum gebeten auch Feldkirchen im Lärmaktionsplan mit zu berücksichtigen und Maßnahmen zur Lärminderung aufzunehmen.</p> <p>Weiter wird um Information gebeten, ob es Messungen zur Stickoxid-Belastung an der Autobahn A 94 für den Bereich der Gemeinde Feldkirchen gibt, da in letzter Zeit bekannt wurde, dass die meisten Fahrzeuge die gesetzlichen Grenzwerte nicht einhalten (vor allem in höheren Geschwindigkeitsbereichen). Zudem wird gebeten entsprechende Messungen entlang der Bundesautobahn A 94 durchzuführen.</p> <p>Die Erstellung von Lärmaktionsplänen erfolgt gemeindebezogen. Für die Gemeinde Feldkirchen ergab eine Überprüfung, dass kein Lärmaktionsplan an den Bundesautobahnen A 94 und A 99 aufzustellen ist. Das Ergebnis der Überprüfung durch die Regierung von Oberbayern ist auf der Internetseite der Regierung von Oberbayern (<a href="http://www.regierung-oberbayern.de">www.regierung-oberbayern.de</a>) unter dem Pfad „Aufgaben – Umwelt, Gesundheit, Verbraucherschutz – Allgemein – Lärmaktionsplanung – Lärmaktionsplanung Bundesautobahnen Stufe 2 – kein Planerfordernis – Bundesautobahnen Gemeinde Feldkirchen“ (<a href="http://www.regierung.oberbayern.bayern.de/imperia/md/content/regob/internet/dokumente/bereich5/technischerumweltschutz/laermaktionsplan/bundesautobahnen_gemeinde_feldkirchen.pdf">http://www.regierung.oberbayern.bayern.de/imperia/md/content/regob/internet/dokumente/bereich5/technischerumweltschutz/laermaktionsplan/bundesautobahnen_gemeinde_feldkirchen.pdf</a>) eingestellt.</p> <p>Die Anfrage bzgl. der Messungen der Stickoxid-Belastung wurde an die zuständigen Behörden (Bayerisches Landesamt für Umwelt [LfU] und Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München) mit der Bitte um Übernahme der Beantwortung weitergeleitet.</p> <p>Dem Einwander wurde durch das LfU geantwortet. Zusammenfassung der Antwort: In den Kalenderjahren 2013 und 2014 wurden auf beiden Seiten der sechsspurigen Bundesautobahn A 8 jeweils im Abstand von 7 m, 15 m und 31 m vom Fahrbahnrand der Autobahn Stickstoffdioxid(NO<sub>2</sub>)-Messungen durchgeführt.</p>



Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

---

		<p>Der nach der 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung seit 01.01.2010 gültige Grenzwert für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) von 40 µg/m<sup>3</sup> wird ab einer Entfernung von rund 15 m vom Fahrbahnrand der A 8 nicht mehr überschritten. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) und der Schwerverkehrsanteil (SV) an der A 94 liegen deutlich unter denen der A 8. Deshalb sind auch an der A 94 im Bereich Feldkirchen in einem Abstand von 15 m (und mehr) vom Fahrbahnrand die Grenzwerte für NO<sub>2</sub> sicher eingehalten. Im Übrigen handelt es sich hierbei um ein Thema der Luftreinhalteplanung, das nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung ist.</p>
--	--	--