

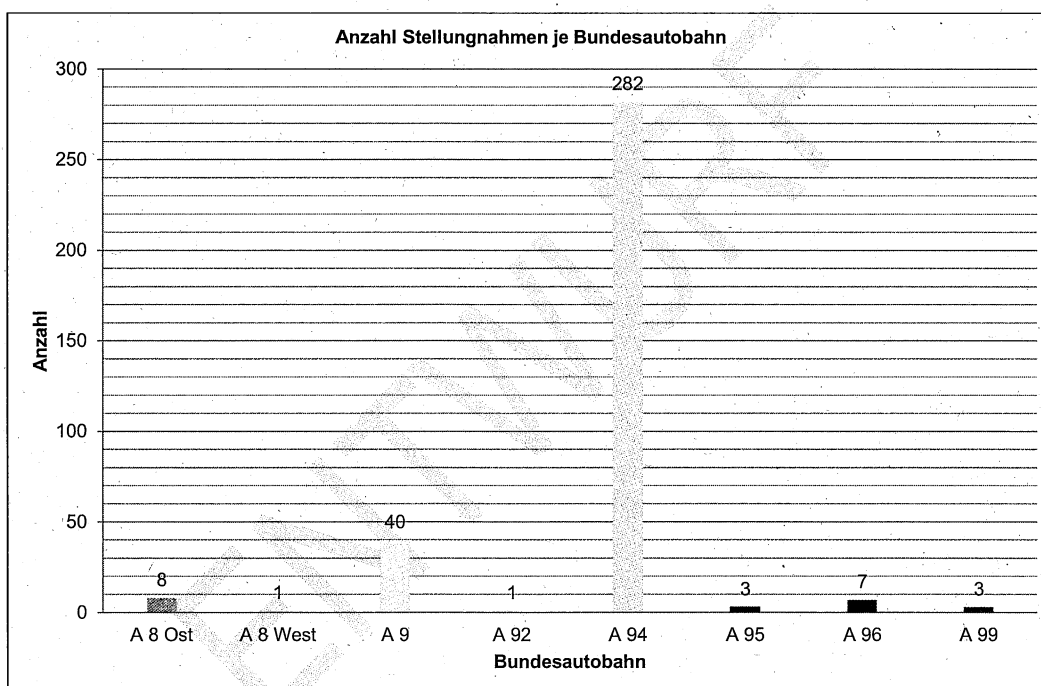
**Anhang A 7**

Zusammenfassende Bewertung der Anregungen zur Verbesserung des Lärmschutzes für  
das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München



**Zusammenfassende Bewertung der Anregungen zur Verbesserung des Lärmschutzes für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München**

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. Die Verteilung der Stellungnahmen mit Bezug zu den Bundesautobahnen in München, die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung (325) sowie im Vorfeld der Öffentlichkeitsbeteiligung (20) eingegangen sind, ist dem nachstehenden Diagramm zu entnehmen.



Im Folgenden sind die wesentlichen Forderungen/Anregungen zur Verbesserung des Lärmschutzes an den Bundesautobahnen in München sowie das jeweilige Ergebnis der Bewertung zusammenfassend dargestellt.

Im Anhang A 8 sind zudem die einzelnen Eingaben und deren Bewertung zu finden.

Alle Bundesautobahnen														
Nr.	Forderung/Anregung	Bewertung												
1	Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw auf innerstädtischen Autobahnen in der Nähe von bewohnten Bereichen.	<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> <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 – 16. BImSchV) als ermessensauslösende Schwelle (entsprechend) an.</p> <p>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).</p> <p>(siehe Kapitel 4.3.2.4)</p> <p>Auf den Autobahnen im Bereich der Landeshauptstadt München sind in Teilbereichen bereits Geschwindigkeitsbegrenzungen aus</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												

	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)	
2	Mitteilung der Überschreitung des Anhaltswerts $L_{Night}$ von 57 dB(A) gegenüber den betroffenen Grundstückseigentümern und Information über die Möglichkeiten der (bezuschussten) Lärmsanierung.	
	Eine Mitteilung der Überschreitung des Anhaltswerts $L_{Night}$ 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.umgebungsplaerm.bayern.de">www.umgebungsplaerm.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 $L_{Night} > 57$ 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:	
	<b>Immissionsort</b>	<b>Immissionsgrenzwert in dB(A) tags (06:00 – 22:00 Uhr)</b>
	<b>Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete</b>	67
	<b>Kern-, Dorf-, Mischgebiete</b>	69
		<b>Immissionsgrenzwert in dB(A) nachts (22:00 – 06:00 Uhr)</b>
		57
		59

	<b>Gewerbegebiete</b>	72	62
	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.		
3	Keine Unterscheidung zwischen Lärmvorsorge und Lärmsanierung und damit Gleichbehandlung der Anwohner.		
	Die Unterscheidung zwischen Lärmvorsorge und Lärmsanierung ist gesetzlich geregelt.		
	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).		
	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). 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.		
	Bzgl. der Voraussetzungen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen an bestehenden Straßen wird auf Kapitel 4.3.2.4 bzw. auf obenstehende Bewertung „Alle Bundesautobahnen – Nr. 1“ verwiesen.		

A 8 Ost	
Nr.	Forderung/Anregung
Bewertung	
1	<p><b>Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A 8 Ost auf 80 km/h bzw. 60 km/h</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 Bereich zwischen dem Beginn bzw. dem Ende der Bundesautobahn A 8 Ost (Anschlussstelle [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. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)</p>
2	<p><b>Verbesserung des Lärmschutzes in den Bereichen Peralohstraße, zwischen Hochhäcker Straße und Fasangartenstraße sowie auf Höhe Ständlerstraße/Kreuzung A 8 Ost z. B. durch die Errichtung von Lärmschutzwänden.</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-</li> </ul>

<p>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.</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. 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</p>
---

<p>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>
--

A 8 West	
Nr.	Forderung/Anregung
	Bewertung
1	<p>Prüfung baulicher Lärmschutzmaßnahmen sowie die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A 8 West von Langwied bis Obermenzing.</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 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>

A 9	
Nr.	Forderung/Anregung
Bewertung	
1	<p>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.</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 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 ist derzeit zwar die festgesetzte Lärmschutzwand entlang der A 9 fertiggestellt, jedoch noch nicht die komplette Quartiersbebauung, so dass nicht ausgeschlossen werden kann, 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</p>

	<p>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 Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)</p>
2	<p>Verbesserung des Lärmschutzes der Parkstadt Schwabing durch</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlängerung und Erhöhung der Lärmschutzwände auf Höhe „Alte Heide“ (Grüneckerstraße/Fröttmaninger Straße)</li> <li>• Errichtung von Lärmschutzwänden an der Westseite der Autobahn (Walter-Gropius-Straße)</li> <li>• Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h bis zum Frankfurter Ring</li> <li>• Tieferlegung des Autobahnabschnitts im Bereich „Alte Heide“/Parkstadt Schwabing</li> </ul> <p>Die Verbesserungsvorschläge werden wie folgt bewertet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verlängerung und Erhöhung der Lärmschutzwände auf Höhe „Alte Heide“ (Grüneckerstraße/Fröttmaninger Straße): 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 Lärmschutzvorrichtungen, 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. 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 Asphaltbelags scheidet im Rahmen der Lärmsanierung aus wirtschaftlichen und betrieblichen</li> </ul>

<p>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> <ul style="list-style-type: none"><li>• Errichtung von Lärmschutzwänden an der Westseite der Autobahn (Walter-Gropius-Straße): 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. 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 Verkehrslärmwirkungen 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><li>• Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h bis zum Frankfurter Ring: 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</li></ul>
---

<p>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> <ul style="list-style-type: none"><li>• Tieferlegung des Autobahnabschnitts im Bereich „Alte Heide“/Parkstadt Schwabing: 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 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 Fahrbahnbelag vorgesehen. Eine Tieferlegung wird aufgrund der damit verbundenen hohen Kosten und des zu erwartenden ungünstigen Nutzen-Kosten-Verhältnisses derzeit von der Autobahndirektion Südbayern nicht weiter verfolgt.</li></ul>
---



A 92	
Nr.	Forderung/Anregung Bewertung
1	<p>Verbesserung des Lärmschutzes entlang der A 99 und A 92 auf Höhe des Hasenbergls durch freiwillige Leistungen der Landeshauptstadt München in Zusammenarbeit mit der Autobahndirektion Südbayern.</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 Hasenberg 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> Dem Einwender wurde bereits durch die Landeshauptstadt München geantwortet.</p>

A 94	
Nr.	Forderung/Anregung Bewertung
1	<p>Geschwindigkeitsbegrenzung im Bereich Zamdorf/Dagfling/Riem mit Überwachung auf 80 km/h bzw. 60 km/h</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, Dagfling und Riem die Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h in den Nachtstunden. (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. (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. Auch 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</p>

	werden kann.
2	<p><b>Vollständige Fahrbahnsanierung mit Flüsterasphalt</b></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>Die Lärmsanierung behandelt den baulichen 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 aus der Gebietscharakteristik. (siehe Kapitel 4.3.2.3)</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 jedoch 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>
3	<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.</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</p>

	<p>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>
4	<p><b>Untertunnelung oder Einhausung</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.</p> <p>Einer Einhausung bzw. einer Führung des Verkehrsweges im Tunnel kann nicht entsprochen werden, da die vorgegebenen Grenzwerte der VLärmSchR 97 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 (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>
5	<p><b>Sanierung der Brücken („Klack-Klack“-Geräusch)</b></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 z. B. Autobahnen, werden in der Regel Übergangskonstruktionen angeordnet, die ein abgemindertes Überfahrtgeräusch ermöglichen. Trotz des hohen technischen Standards, der bei Übergangskonstruktionen ausgeführt wird, lassen sich Überfahrtgeräusche 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> <p>Der betrachtete Streckenabschnitt ist jedoch 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>
6	<p>Die geplante Schallschutzwand bei der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1869 „Eggenfeldener Straße“ ist zu kurz. Die Schallschutzmaßnahmen müssten bis zum Ende der A 94 verlängert werden.</p> <p>Mitteilung der Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung zum Bebauungsplan Nr. 1869 „Eggenfeldener Straße“ (in Aufstellung befindlich): Der Bebauungsplan Nr. 1869 „Eggenfeldener Straße“ 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. (siehe Kapitel 6.3.2.2, Maßnahme G – A 94, Tabelle 47)</p> <p>Ergänzung der Autobahndirektion Südbayern zum Bebauungsplan Nr. 1869 „Eggenfeldener Straße“ (in Aufstellung befindlich): Die Planung von Lärmschutz innerhalb der Aufstellung eines Bebauungsplans obliegt der zuständigen Gemeinde. Die Autobahndirektion Südbayern ist in diesem Fall nicht zuständig und wird nur im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung des Aufstellungsverfahrens als Träger öffentlicher Belange beteiligt.</p>

A 95	
Nr.	Forderung/Anregung
Bewertung	
1	<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 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 von der Autobahndirektion Südbayern 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>
2	<p><b>Schließung aller Lärmschutzlücken östlich der aufgelassenen Lotsenstation</b></p> <p>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 (Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97) nicht überschritten werden.</p>
3	<p><b>Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A 95 auf 60 km/h mit Überwachung</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>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 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>
4	<p>Für den Bereich Beginn A 95 (München) bis Unterdill werden Lärmvorsorgemaßnahmen wegen einer wesentlichen Änderung (Neugestaltung Luise-Kieselbach-Platz/Mittlerer Ring) beantragt.</p> <p>Zuständige Behörde im Sinn von § 47e Abs. 1 BImSchG für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen nach § 47d BImSchG für Bundesautobahnen sind in Bayern die (Bezirks-)Regierungen (Art. 8a Abs. 2 BaylmschG).</p> <p>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.</p> <p>Der Abschnitt der B 2 vom Luise-Kieselbach-Platz bis einschließlich AS München-Kreuzhof befindet sich in der Baulast der</p>

	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Die Neugestaltung Luise-Kieselbach-Platz/Mittlerer Ring löst keinen Anspruch auf 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-Kieselbach-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>
--	--

A 96	
Nr.	Forderung/Anregung Bewertung
1	<p><b>Weitergehende Geschwindigkeitsbegrenzung in den Nachtstunden (insbesondere für Lkw)</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>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 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	<p><b>Geschwindigkeitsbegrenzung von 60 km/h zwischen der Garmischer Straße und etwa in Höhe Höfatsstraße</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>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>
3	<p><b>Die Zu- und Abfahrten der A 96 sind mit einem Lärmschutzbelag zu versehen.</b></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 lärmmindernden Belags im Bereich der Zu- und Abfahrtsrampen, insbesondere wegen der geringen Fahrgeschwindigkeiten, nicht entfalten. Es wäre keine Lärmreduzierung hörbar. Deshalb wird aus wirtschaftlichen Gründen auf den Einbau eines lärmmindernden Belags auf den Zu-/Abfahrten zur Autobahn verzichtet.</p>
4	<p><b>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.</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. Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung durch den Baulasträger 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 Lärmrechnung 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</p>

	Landeshauptstadt München.
5	<p><b>Zeitnahe Untertunnelung oder Einhausung</b></p> <p>Zur geplanten Machbarkeitsstudie teilte die Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Folgendes mit: 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. 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 Beschlussvorlage in den Stadtrat ist für das 2. Halbjahr 2017 geplant. (siehe Kapitel 6.3.2.2, Maßnahme G – A 96, Tabelle 48)</p>

A 99	
Nr.	Forderung/Anregung
	Bewertung
1	<p>Prüfung baulicher Lärmschutzmaßnahmen sowie die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A 99 zwischen Aubinger Tunnel und Allacher Tunnel</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. Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung durch den Baulasträger 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 Lärmvorsorgengrenzwerte 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</p>

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

	und Verkehr (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet. (siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)
2	<p>Lärmschutz an der A 8 West/A 99 für das Wohngebiet vor und nach dem Lohwald („Lohwaldwohngebiet“). Als kostengünstige Sofortmaßnahme wird zudem eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf maximal 80 km/h vorgeschlagen.</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. Lärmsanierung ist eine freiwillige Leistung durch den Bausträger 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 1999 bzw. 2006 für den Verkehr freigegeben. Damals wurde der aktive Lärmschutz so dimensioniert, dass die Lärmvorsorgengrenzwerte 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.</p>

27

Lärmaktionsplan für das Umfeld der Bundesautobahnen in der  
Landeshauptstadt München

	<p>(siehe Kapitel 6.3.1.2, Maßnahme G2 – alle Autobahnen, Tabelle 38)</p> <p><b>Anmerkung:</b> 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>
3	<p>Verbesserung des Lärmschutzes entlang der A 99 und A 92 auf Höhe des Hasenbergls durch freiwillige Leistungen der Landeshauptstadt München in Zusammenarbeit mit der Autobahndirektion Südbayern.</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 Autobahnärm 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 (= Bausträger) 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 Hasenberg 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 gesehen.</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>

28

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.

*Anmerkung:*

Dem Einwender wurde bereits durch die Landeshauptstadt München geantwortet. Aufgrund der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan überprüft die Autobahndirektion Südbayern – nach Möglichkeit unter Einbeziehung der aktuellen Verkehrszahlen aus der Straßenverkehrszählung 2015 – die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen.



