

Lärmaktionsplan der Regierung von Oberbayern

für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt
München



Entwurf für das Einvernehmen nach
Art. 8a Abs. 2 Satz 4 BayImSchG
26.05.2017

Regierung von Oberbayern



Impressum

Lärmaktionsplan der Regierung von Oberbayern für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München – Entwurf für das Einvernehmen nach Art. 8a Abs. 2 Satz 4 BayImSchG vom 26.05.2017

Herausgeber

Regierung von Oberbayern
Maximilianstraße 39
80538 München

Telefon: +49 (89) 2176-0
Telefax: +49 (89) 2176-2914
E-Mail: poststelle@reg-ob.bayern.de
Internet: www.regierung-oberbayern.de

Bildnachweis

Autobahndirektion Südbayern	Titelbild, Anhang A 3 (bearbeitet durch die Regierung von Oberbayern)
Bayerisches Landesamt für Umwelt	Abbildung 4 bis Abbildung 23 (Ausschnitte aus Anhang A 6, bearbeitet durch die Regierung von Oberbayern), Anhang A 5, Anhang A 6
Landeshauptstadt München	Abbildung 1 (bearbeitet durch die Regierung von Oberbayern), Anhang A 1, Anhang A 2
Regierung von Oberbayern	Logo (Titelseite und Fußzeilen), Abbildung 2, Abbildung 3, Abbildung 24

Nutzungsbedingungen

Texte, Bilder, Grafiken sowie die Gestaltung dieses Lärmaktionsplans unterliegen dem Urheberrecht. Sie dürfen von Ihnen nur zum privaten und sonstigen eigenen Gebrauch im Rahmen des § 53 Urheberrechtsgesetzes (UrhG) verwendet werden. Eine Vervielfältigung oder Verwendung dieses Lärmaktionsplans oder Teilen davon in anderen elektronischen oder gedruckten Publikationen und deren Veröffentlichung ist nur mit unserer Einwilligung gestattet. Diese erteilen wir auf Anfrage. Weiterhin können Texte, Bilder, Grafiken und sonstige Dateien ganz oder teilweise dem Urheberrecht Dritter unterliegen. Auch über das Bestehen möglicher Rechte Dritter geben wir Ihnen auf Anfrage nähere Auskünfte.

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung und Anlass	6
2	Beschreibung der Lärmquelle und der örtlichen Situation	7
2.1	Örtliche Situation und Verkehrsstruktur	7
2.2	Verkehrsaufkommen auf den Autobahnen	10
2.3	Geschwindigkeiten auf den Autobahnen	11
3	Zuständigkeiten	13
4	Rechtlicher Hintergrund	14
4.1	Lärmaktionsplan	14
4.2	Lärmkarten	18
4.3	Geltende Grenzwerte	19
4.3.1	Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung	19
4.3.2	Rechtsgrundlagen für den Lärmschutz an Straßen	19
4.3.2.1	Lärmschutz in der Bauleitplanung	20
4.3.2.2	Lärmschutz bei neuen und wesentlich geänderten Verkehrswegen	21
4.3.2.3	Lärmsanierung an bestehenden Straßen durch bauliche Maßnahmen	22
4.3.2.4	Lärmschutz an bestehenden Straßen durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen	23
5	Lärmbelastung an den Autobahnen in München	24
5.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten (Isophonenkarten)	24
5.2	Lärmstatistiken für die Landeshauptstadt München und Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind	25
5.2.1	Lärmstatistik für die Autobahnen	25
5.2.2	Lärmstatistik für die Autobahnen und die weiteren Straßen im Umfeld der Autobahnen	27
5.2.3	Bewertung der Lärmstatistiken	28
6	Lärmminderungsmaßnahmen	29
6.1	Grundsätzlich mögliche Maßnahmen zur Lärmminderung bei Autobahnen	29
6.2	Bereits vorhandene Maßnahmen	30
6.2.1	Bei der Kartierung des LfU bereits berücksichtigte Maßnahmen	30
6.2.2	Bereits vorhandene Lärmschutzmaßnahmen der ABDSB	30
6.2.2.1	Übersicht	30
6.2.2.2	Details	31
6.2.3	Bereits vorhandene Maßnahmen der Landeshauptstadt München	45
6.2.3.1	Übersicht	45
6.2.3.2	Details – Ableitung des Lkw-Durchgangsverkehrs	45
6.2.3.3	Details – Bauleitplanung	46
6.3	Maßnahmen des Lärmaktionsplans für das Umfeld der BAB in der Landeshauptstadt München: Bereits geplante Maßnahmen sowie Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben (einschließlich langfristige Strategie)	50
6.3.1	Bereits geplante bzw. in Umsetzung befindliche Maßnahmen der ABDSB	50
6.3.1.1	Übersicht	50
6.3.1.2	Details	51
6.3.2	Bereits geplante bzw. in Umsetzung befindliche Maßnahmen der Landeshauptstadt München	64

6.3.2.1 Übersicht	64
6.3.2.2 Details.....	64
7 Darstellung und Bewertung der Stellen mit erhöhter Betroffenenzahl (Lärmbrennpunkte) im Bereich der Autobahnen und der weiteren Straßen im Umfeld der Autobahnen unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen und geplanten bzw. in Umsetzung befindlichen Maßnahmen	68
7.1 Übersicht	69
7.2 Details.....	70
8 Ruhige Gebiete.....	102
9 Öffentliche Anhörung und Beteiligung der Öffentlichkeit	104
9.1 Bereits im Vorfeld der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebrachte Maßnahmenvorschläge	104
9.1.1 Maßnahmenvorschläge der Landeshauptstadt München.....	104
9.1.2 Maßnahmenvorschlag der Bezirksausschüsse sowie des Stadtrates der Landeshauptstadt München.....	104
9.1.3 Weitere Maßnahmenvorschläge von Bürgern und Bezirksausschüssen der Landeshauptstadt München.....	105
9.2 Information und Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG	106
9.3 Bewertung der Maßnahmenvorschläge.....	107
10 Maßnahmenverwirklichung	109
10.1 Finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen	109
10.1.1 Finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen der bereits vorhandenen Maßnahmen	109
10.1.2 Finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen der Maßnahmen des Lärmaktionsplans: Bereits geplante Maßnahmen sowie Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben (einschließlich langfristige Strategie).....	116
10.2 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	120
10.3 Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	121
10.4 Zeitlicher Ablauf	121
11 Zusammenfassung	124
Quellenangaben.....	143
Abbildungsverzeichnis.....	145
Tabellenverzeichnis.....	146
Abkürzungsverzeichnis.....	149
Anhang	
A 1 Verlauf der Bundesautobahnen in München mit Darstellung der Stadtbezirke	
A 2 Flächennutzungsplan Landeshauptstadt München	

- A 3 Übersichtskarten für die Autobahnen mit schematischer Darstellung der Brennpunkte sowie der bereits vorhandenen und bereits geplanten bzw. in Umsetzung befindlichen Maßnahmen der Autobahndirektion Südbayern und der Landeshauptstadt München
- A 4 Erläuterung des Bayerischen Landesamts für Umwelt vom 17.12.2014 „Kartierung der Hauptverkehrsstraßen 2012 – Eingangsdaten, Arbeitsschritte, Ergebnisse“
- A 5 Übersichtskarten und Detail-Lärmkarten L_{DEN} und L_{Night} für die Autobahnen
- A 6 Übersichtskarten und Detail-Lärmkarten L_{DEN} und L_{Night} für die Autobahnen und die weiteren Straßen im Umfeld der Autobahnen
- A 7 Zusammenfassende Bewertung der Anregungen zur Verbesserung des Lärmschutzes für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München
- A 8 Zusammenstellung und Bewertung der Anregungen im Vorfeld und aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

1 Einführung und Anlass

Auf Grundlage des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) [1], § 47d BImSchG sind für sämtliche Ballungsräume sowie für sämtliche Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken und der Großflughäfen, Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Gemäß § 47b BImSchG ist eine Hauptverkehrsstraße eine Bundesfernstraße, Landesstraße oder auch sonstige grenzüberschreitende Straße, die jeweils ein Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kfz pro Jahr aufweist.

Durch die 34. BImSchV [2] wird das Ermittlungsverfahren für die Lärmsituation festgelegt. Die 34. BImSchV gilt für die Kartierung von Umgebungslärm und konkretisiert die Anforderungen an Lärmkarten nach § 47c BImSchG. Danach sind bestimmte Pegelbereiche darzustellen und es ist die Anzahl der Menschen innerhalb der jeweiligen Pegelbereiche anzugeben.

Die Landeshauptstadt München ist bei der im Jahr 2012 durch das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) für das Gebiet des Freistaates Bayern durchgeführten 2. Stufe der Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen erfasst worden. Im Umfeld der Bundesautobahnen (BAB) ist im Gebiet der Stadt München eine relevante Anzahl von Menschen durch einen erheblichen Lärmpegel belastet. Dies erfordert die Aufstellung eines Lärmaktionsplans zur Regelung von „Lärmproblemen und Lärmauswirkungen“ zumindest für die kartierten Gebiete, in denen die Werte gemäß § 4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 der 34. BImSchV dargestellt sind.

Der Lärmaktionsplan für das Umfeld der Autobahnen im Bereich der Landeshauptstadt München ist aufgrund der vom LfU berechneten Überschreitungen der vom Bayerischen Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV) vorgegebenen Anhaltswerte L_{DEN} von 67 dB(A) bzw. L_{Night} von 57 dB(A) für die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung veranlasst.

Bei dem vorliegenden Lärmaktionsplan handelt es sich um einen an die Behörden gerichteten Plan. Die im Plan enthaltenen Maßnahmen sind bindend für die betroffenen Träger öffentlicher Verwaltung. Diese haben die Vorgaben des Lärmaktionsplans im Rahmen der jeweils einschlägigen Rechtsvorschriften umzusetzen. Auch wenn bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen die Öffentlichkeit zu beteiligen und zu unterrichten ist, entwickelt der Plan keine unmittelbare Außenwirkung zu Gunsten oder zu Lasten des Bürgers.

2 Beschreibung der Lärmquelle und der örtlichen Situation

2.1 Örtliche Situation und Verkehrsstruktur

Die bayerische Landeshauptstadt München ist mit einer amtlichen Einwohnerzahl von 1.543.938 Einwohnern und mit einer Fläche von 310,7 km² sowohl die einwohnerstärkste als auch die flächenmäßig größte Stadt Bayerns. Zudem ist sie mit rund 4.970 Einwohnern/km² die Kommune mit der größten Bevölkerungsdichte Deutschlands [3, Stand: 31.01.2017].

Die Stadt München ist ein Knotenpunkt des Nah- und Fernverkehrs. Im Stadtgebiet liegen Abschnitte folgender BAB:

- A 8: Karlsruhe – Salzburg
 - A 8 Ost: München – Salzburg
 - A 8 West: München – Augsburg
- A 9: Nürnberg – München
- A 92: München – Deggendorf
- A 94: München – Passau
- A 95: München – Garmisch-Partenkirchen
- A 96: München – Lindau
- A 99: Autobahnring München

Hinweis:

Es wird darauf hingewiesen, dass die BAB A 95 erst ab Anschlussstelle (AS) München-Kreuzhof beginnt; stadteinwärts ist die Straße als Bundesstraße B 2 gewidmet. Weiter handelt es sich bei der „A 995“ nicht um eine BAB, sondern straßenrechtlich um die Bundesstraße B 13.

Die Widmung als Bundesstraßen hat zur Folge, dass in diesen Fällen nicht die Regierung von Oberbayern sondern die Landeshauptstadt München für die Lärmaktionsplanung zuständig ist.

Von den insgesamt 25 Stadtbezirken sind insbesondere folgende Bezirke durch von den BAB verursachten Verkehrslärm belastet:

- Im Umfeld der A 8 Ost: Ramersdorf-Perlach (Stadtbezirk Nr. 16) und Obergiesing-Fasangarten (Stadtbezirk Nr. 17)
- Im Umfeld der A 8 West: Pasing-Obermenzing (Stadtbezirk Nr. 21), Aubing-Lochhausen-Langwied (Stadtbezirk Nr. 22) und Allach-Untermenzing (Stadtbezirk Nr. 23)
- Im Umfeld der A 9: Schwabing-Freimann (Stadtbezirk Nr. 12)
- Im Umfeld der A 92: Feldmoching-Hasenberg (Stadtbezirk Nr. 24)
- Im Umfeld der A 94: Bogenhausen (Stadtbezirk Nr. 13), Berg am Laim (Stadtbezirk Nr. 14), Trudering-Riem (Stadtbezirk Nr. 15)
- Im Umfeld der A 95: Sendling-Westpark (Stadtbezirk Nr. 7), Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln (Stadtbezirk Nr. 19) und Hadern (Stadtbezirk Nr. 20)
- Im Umfeld der A 96: Sendling-Westpark (Stadtbezirk Nr. 7), Hadern (Stadtbezirk Nr. 20) und Laim (Stadtbezirk Nr. 25)
- Im Umfeld der A 99: Milbertshofen-Am Hart (Stadtbezirk Nr. 11), Schwabing-Freimann (Stadtbezirk Nr. 12), Aubing-Lochhausen-Langwied (Stadtbezirk Nr. 22), Allach-Untermenzing (Stadtbezirk Nr. 23) und Feldmoching-Hasenberg (Stadtbezirk Nr. 24)

Nachfolgende Abbildung 1 gibt einen Überblick über den Verlauf der BAB in München sowie über die Lage der Stadtbezirke. Abbildung 1 ist im Anhang A 1 wegen der besseren Lesbarkeit noch einmal größer dargestellt.

Hinweis:

Die Lärmaktionsplanung erstreckt sich auf das Umfeld der BAB in der Landeshauptstadt München. Das Stadtgebiet ist hellgrau hinterlegt.

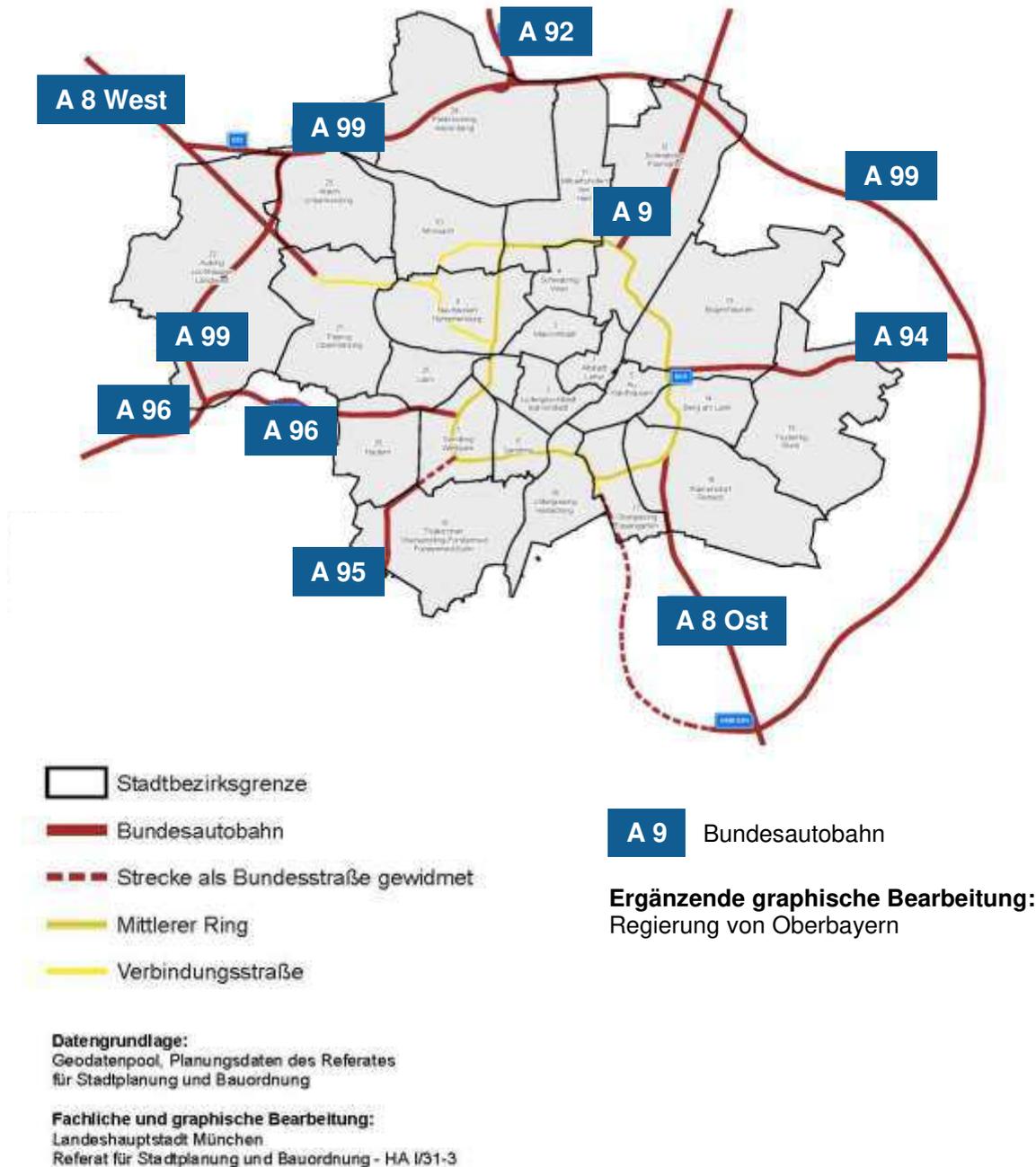


Abbildung 1: Verlauf der BAB in München mit Darstellung der Stadtbezirke [3]

Der Flächennutzungsplan der Stadt München findet sich im Anhang A 2 des Lärmaktionsplans und kann zusätzlich auch auf folgender Internetseite eingesehen werden:
<http://www.fnp-muenchen.de/>

Aus dem Flächennutzungsplan sind die Nutzungen im Umfeld der Autobahnen ersichtlich.

ENTWURF



2.2 Verkehrsaufkommen auf den Autobahnen

Nach Angaben der Autobahndirektion Südbayern (ABDSB) liegen auf den BAB in München folgende Straßenverkehrsaufkommen vor [4]:

BAB	Abschnitt	DTV 2010 in Kfz/24 h	Lkw-Anteil Tag/Nacht in %
A 8 Ost	AS München-Ramersdorf – AS München-Perlach	49.776	2,4/3,3
	AS München-Perlach – AS Neubiberg	49.826	1,9/2,6
A 8 West	AS München-Langwied – AK München-West	39.901	5,6/10,6
	AD München-Eschenried – AS München-Langwied	33.493	5,6/10,6
	AK München-West – AS München-Obermenzing	31.756	4,7/7,0
A 9	AS München-Schwabing – AS München-Frankfurter Ring	77.000	5,8/10,6
	AS München-Frankfurter Ring – AK München-Nord	103.000	5,1/8,5
A 92	AD München-Feldmoching – AS Oberschleißheim	54.000	8,3/17,4
A 94	AS München-Steinhausen – AS München-Zamdorf	50.455	3,5/4,4
	AS München-Zamdorf – AS München-Daglfing	57.572	4,0/5,0
	AS München-Daglfing – AS München-Am Moosfeld	61.628	4,5/5,6
	AS München-Am Moosfeld – AS München-Riem	60.440	4,5/5,6
A 95	AS München-Kreuzhof – AS München-Fürstenried	64.940	3,3/5,3
	AS München-Fürstenried – AD Starnberg	58.988	3,4/6,3
A 96	AD München-Süd-West – AS München-Freiham	85.495	3,6/6,2
	AS München-Freiham – AS Gräfelfing	89.945	4,0/6,8
	AS Gräfelfing – AS München-Blumenau	94.291	3,3/5,6
	AS München-Blumenau – AS München-Laim	92.603	3,7/6,3
	AS München-Laim – AS München-Sendling	76.278	3,1/5,2
A 99	AK München-Nord – AS Aschheim	117.151	13,5/27,2
	AK München-Süd-West – AK München-West	70.000	7,8/16,0
	AK München-West – AD München-Allach	55.000	8,2/16,3
	AD München-Allach – AD München-Feldmoching	112.000	14,1/21,1
	AD München-Feldmoching – AK München-Nord	71.000	11,5/24,7

Tabelle 1: Verkehrsaufkommen auf den BAB im Bereich der Stadt München im Jahr 2010 [4]

Abkürzungen:

AD: Autobahndreieck

AK: Autobahnkreuz

AS: Anschlussstelle

DTV: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (in Kfz/24 h)

2.3 Geschwindigkeiten auf den Autobahnen

Die Geschwindigkeiten auf den Autobahnen im Bereich der Landeshauptstadt München sind folgendermaßen geregelt [4]:

A 8 Ost: München – Salzburg

- Fahrrichtung Salzburg:
 - vom BAB-Beginn bis km 2,600: 80 km/h nachts (22:00 – 06:00 Uhr) – Lärmschutz
- Fahrrichtung München:
 - von km 2,050 bis BAB-Ende: 80 km/h nachts (22:00 – 06:00 Uhr) mit Reduzierung auf 60 km/h am BAB-Ende – Lärmschutz
 - ab km 0,800 bis BAB-Ende: Geschwindigkeitstrichter¹ von 120 – 60 km/h tags (06:00 – 22:00 Uhr) – Verkehrssicherheit

A 8 West: München – Augsburg

Fahrrichtung München:
ab km 1,620 bis BAB-Ende: Geschwindigkeitstrichter von 120 – 50 km/h – Verkehrssicherheit

A 9: Nürnberg – München

- Fahrrichtung Nürnberg:
 - von km 530,020 bis km 529,720: 40 km/h – Verkehrssicherheit
 - von km 529,720 bis km 527,580: 80 km/h – Verkehrssicherheit
 - von km 527,580 bis km 526,020: 80 km/h ganztags – Lärmschutz
- Fahrrichtung München:
 - von km 525,830 bis km 526,240: 100 km/h ganztags – Lärmschutz
 - von km 526,240 bis km 527,800: 80 km/h ganztags – Lärmschutz
 - von km 527,800 bis km 529,150: 80 km/h – Verkehrssicherheit
 - von km 529,150 bis km 529,765: 60 km/h – Verkehrssicherheit
 - von km 529,765 bis km 529,806: 40 km/h – Verkehrssicherheit

A 92: München – Deggendorf

Fahrrichtung München:
ab km 2,500 bis BAB-Ende: Geschwindigkeitstrichter von 120 – 100 km/h – Verkehrssicherheit

A 94: München – Passau

- Fahrrichtung Passau:
 - von BAB-Beginn bis km 1,700: stufenweise Anhebung auf 120 km/h
 - von km 1,700 bis km 5,100: 100 km/h nachts (22:00 – 06:00 Uhr)
- Fahrrichtung München:
 - von km 5,600 bis km 2,010: 100 km/h nachts (22:00 – 06:00 Uhr)
 - 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

¹ Ein Geschwindigkeitstrichter dient der stufenweisen Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

A 95: München – Garmisch-Partenkirchen

- Fahrtrichtung Garmisch-Partenkirchen:
von BAB-Beginn bis km 5,025: 80 km/h – Verkehrssicherheit
- Fahrtrichtung München:
von km 5,570 bis BAB-Ende: 80 km/h – Verkehrssicherheit

A 96: München – Lindau

- Fahrtrichtung Lindau:
von BAB-Beginn bzw. BAB-Ende bis km 164,490: 80 km/h – Verkehrssicherheit
- Fahrtrichtung München:
 - von km 164,570 bis km 170,150: 80 km/h – Verkehrssicherheit
 - von km 170,150 bis BAB-Ende: 60 km/h – Verkehrssicherheit

A 99: Autobahnring München

Bereich der Tunnel Allach und Aubing: In beiden Fahrtrichtungen jeweils 80 km/h mit davorliegenden Geschwindigkeitstrichtern – gemäß Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT)

Hinweis:

In den Übersichtskarten im Anhang A 3 sind die Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Autobahnen (ausgenommen BAB A 92) in München dargestellt.

3 Zuständigkeiten

Zuständige Behörde im Sinn von § 47e Abs. 1 BImSchG für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen nach § 47d BImSchG für BAB sind in Bayern die (Bezirks-)Regierungen (Art. 8a Abs. 2 Bayerisches Immissionsschutzgesetz (BayImSchG) [5]).

Nach Art. 8a Abs. 1 BayImSchG ist das LfU zuständig für die Ausarbeitung der Lärmkarten für die Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen.

Die Umsetzung von Maßnahmen obliegt den jeweiligen Straßenbaulastträgern, dem Bund bzw. dem Freistaat Bayern (ABDSB). Dennoch können auch die Kommunen Maßnahmen, die in die kommunale Planungshoheit fallen, wie z. B. Bauleitplanung, umsetzen.

Die Gemeinden haben die Aufgabe der Lärmaktionsplanung an Bundes- und Staatsstraßen und in Ballungsräumen (ausgenommen BAB und Hauptbahnstrecken des Bundes).

Für den **Ballungsraum München** ist somit die **Landeshauptstadt München** zuständige Behörde für die Lärmaktionsplanung. Der Lärmaktionsplan für den Ballungsraum München (Endfassung 31.07.2013) kann im Internet unter folgender Adresse eingesehen werden:
<http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Gesundheit-und-Umwelt/Laerm/Laermminderungsplanung/Laermaktionsplanung.html>

4 Rechtlicher Hintergrund

4.1 Lärmaktionsplan

Die Europäische Kommission hat sich zum Ziel gesetzt, europaweit ein gemeinsames Konzept zur Verminderung von Umgebungslärm festzulegen.

„Umgebungslärm“ sind nach Art. 3 Buchstabe a der Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25.06.2002 (Richtlinie 2002/49/EG) [6] unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden. Die „Umgebungslärmrichtlinie“ zählt darunter Lärm, der durch Straßen-, Schienen- und Flugverkehr sowie durch Industrie- und Gewerbeanlagen verursacht wird. Sog. „Nachbarschaftslärm“ (private Feste, Musik, Singen etc.), der Lärm am Arbeitsplatz und in Verkehrsmitteln, der Lärm von Sportanlagen sowie der Lärm auf Militärgeländen zählen nicht zum Umgebungslärm im Sinne der Richtlinie.

Mit der Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25.06.2002 (Richtlinie 2002/49/EG) wurden die Mitgliedsstaaten verpflichtet, die Lärmbelastung der Bevölkerung in Ballungsräumen, an Hauptverkehrswegen und im Bereich großer Flughäfen zu erfassen und bei problematischen Lärmsituationen Lärmaktionspläne gegen die Lärmbelastung aufzustellen.

Die EG-Richtlinie wurde durch das Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 (Bundesgesetzblatt [BGBl.] I S. 1794) [7] in nationales Recht umgesetzt. Artikel 1 des Gesetzes fügt in das BImSchG einen sechsten Teil – Lärminderungsplanung (§§ 47a – 47f) – ein.

Nach § 47c Abs. 1 Satz 1 BImSchG waren bis zum 30.06.2007 für die Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern, für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Millionen Kfz pro Jahr (ca. 16.400 Kfz/24 h), für Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen pro Jahr (ca. 164 Züge/24 h) und für Großflughäfen Lärmkarten zu fertigen. Bis zum 18.07.2008 waren nach § 47d Abs. 1 Satz 1 BImSchG für Ballungsräume und Orte in der Nähe dieser Verkehrswege bei problematischen Lärmsituationen Lärmaktionspläne aufzustellen (1. Stufe). Für die kleineren Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern und Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kfz pro Jahr (ca. 8.200 Kfz/24 h) galten entsprechende Fristen bis 30.06.2012 für die Kartierung bzw. 18.07.2013 für die Lärmaktionspläne (2. Stufe; vgl. § 47c Abs. 1 Satz 2 BImSchG und § 47d Abs. 1 Satz 2 BImSchG).

Aufgrund der Verzögerungen bei der Umsetzung der EG-Richtlinie in deutsches Recht sowie bei der Festlegung der landesrechtlichen Zuständigkeiten konnten die o. g. Termine nicht eingehalten werden.

Einschlägige Norm für die Ausarbeitung und Durchführung von Lärmaktionsplänen ist § 47d BImSchG, der für die Mindestanforderungen an die Lärmaktionspläne auf den Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie verweist.

Wesentliche Bestandteile eines Lärmaktionsplans sind neben der Beschreibung der Lärmbelastungssituation die Benennung von Maßnahmen zur Lärminderung. Hierbei wird unterschieden in:

- Maßnahmen, die aufgrund anderer (Fach-)Planungen unter Einbeziehung von Maßnahmen der Verkehrsbehörden und der kommunalen Bauleitplanung bereits erfolgt oder geplant sind und
- Maßnahmen, die darüber hinaus im Rahmen der Lärmaktionsplanung geprüft und festgelegt werden sollen.

Zeitlich wird differenziert in:

- bereits vorhandene oder kurz vor Umsetzung befindliche Maßnahmen,
- Maßnahmen, die für die nächsten 5 Jahre geplant sind und
- Maßnahmen, die im Rahmen einer langfristigen (Lärminderungs-)Strategie beabsichtigt sind.

Lärmaktionspläne sind verbindliche Handlungskonzepte für die Träger der öffentlichen Verwaltung. Diese haben die Vorgaben des Lärmaktionsplans im Rahmen der jeweils einschlägigen Rechtsvorschriften umzusetzen. Eine unmittelbare Außenwirkung zu Gunsten oder zu Lasten des Bürgers entfalten Lärmaktionspläne nicht.

Je nach Art der im Lärmaktionsplan enthaltenen Vorgaben reicht die Bindungswirkung für die zur Umsetzung zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung gemäß § 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG unterschiedlich weit.

Nach § 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG sind die Maßnahmen, die in Lärmaktionsplänen festgelegt werden, durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach dem BImSchG oder anderen Rechtsvorschriften zwingend durchzusetzen. Beispiele für behördliche Anordnungen bzw. sonstige Entscheidungen sind insbesondere Verkehrsbeschränkungen und -verbote nach § 45 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) [8].

§ 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG enthält zur Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen keine selbstständige Rechtsgrundlage. Die im Lärmaktionsplan vorgesehenen Maßnahmen zur Lärminderung können nur umgesetzt werden, wenn sie nach dem einschlägigen Fachrecht zulässig sind. Liegen die gesetzlichen Voraussetzungen vor, sind die zuständigen Fachbehörden zur Umsetzung verpflichtet. Sofern das Fachrecht der zuständigen Behörde einen Entscheidungsspielraum einräumt, wird dieser durch § 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG i. V. m. dem Maßnahmenenteil des Lärmaktionsplans eingeschränkt, sodass die zuständige Behörde nur in eng begründeten Ausnahmefällen (z. B. aus Gründen der Verhältnismäßigkeit) von der Umsetzung der Maßnahme absehen könnte.

Sind im Lärmaktionsplan planungsrechtliche Festlegungen (insbesondere Verkehrswegeplanung und Schallschutzmaßnahmen in der Bauleitplanung) vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger diese Vorgaben bei ihren Planungen nach § 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG zu berücksichtigen, das heißt diese sind mit den übrigen von der Planung betroffenen öffentlichen und privaten Belangen abzuwägen. Sie nehmen somit die Entscheidung, ob und in welcher Form eine bestimmte (Verkehrs-)Planung erfolgt, nicht vorweg. Planungsrechtliche Festlegungen können alle Ebenen der räumlichen Gesamtplanung (insbesondere Raumordnung, Linienbestimmung von Verkehrswegen sowie Bebauungspläne) betreffen. Die eingeschränkte Bindungswirkung des § 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG erfasst auch andere behördliche Planungsentscheidungen, welche eine umfassende Abwägung widerstreitender Interessen voraussetzen, wie insbesondere die Planfeststellung von Infrastrukturvorhaben.

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Bundesfernstraßen (BAB und Bundesstraßen) ist der Bund grundsätzlich verpflichtet, aktive Schallschutzmaßnahmen (z. B. Aufstellung von Lärmschutzwänden) bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der „Verkehrslärmschutzverordnung“ (16. BImSchV) [9] durchzuführen. Weiter werden in der „Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung“ (24. BImSchV) [10] Art und Umfang der notwendigen passiven Schallschutzmaßnahmen für schutzwürdige Räume in baulichen Anlagen festgelegt. Auch nur insoweit können im Lärmaktionsplan Schallschutzmaßnahmen verbindlich festgelegt werden. Darüber hinaus kann der Bund als Träger der Straßenbaulast für BAB im Wege der Lärmaktionsplanung ohne Zustimmung nicht zu weitergehenden Schallschutzmaßnahmen (z. B. Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge) verpflichtet werden.

Lärmaktionspläne der Regierung bedürfen nach Art. 8a Abs. 2 Satz 4 BayImSchG des Einvernehmens der betroffenen Gemeinden.

Gemäß Umgebungslärmrichtlinie und in Übereinstimmung mit der Richtlinie über den freien Zugang zu Informationen über die Umwelt [11] ist die Öffentlichkeit über die Lärmkarten und Aktionspläne zu informieren. Bei der Ausarbeitung der Aktionspläne ist darüber hinaus auch die Öffentlichkeit anzuhören und deren Mitwirkung sicherzustellen. Bei der Aufstellung der Lärmaktionspläne ist die Öffentlichkeit zu beteiligen und zu unterrichten.

Die Lärmkarten und Lärmaktionspläne sind alle fünf Jahre nach ihrer Erstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten (vgl. § 47c Abs. 4 BImSchG und § 47d Abs. 5 BImSchG).

Haushaltsvorbehalt

Die in den Lärmaktionsplänen enthaltenen Maßnahmen werden im Rahmen vorhandener Stellen und Mittel umgesetzt und lösen keine Ansprüche nach dem Konnexitätsprinzip aus.

Strategische Umweltprüfung (SUP)

Der Lärmaktionsplan enthält keine planungsrechtlichen Vorgaben für Vorhaben nach Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) [12]. Ebenfalls werden keine anderen rechtlichen Vorgaben durch den Plan gesetzt, die zwingend Auswirkungen auf Vorhaben nach Anlage 1 zum UVP haben. Der Plan enthält vielmehr lediglich Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation in verschiedenen Bereichen. Festlegungen mit Bedeutung für spätere Zulassungsentscheidungen werden nicht getroffen. Damit besteht keine Verpflichtung zur Durchführung einer SUP bei der Aufstellung dieses Lärmaktionsplans.

Ablauf der Lärmaktionsplanung

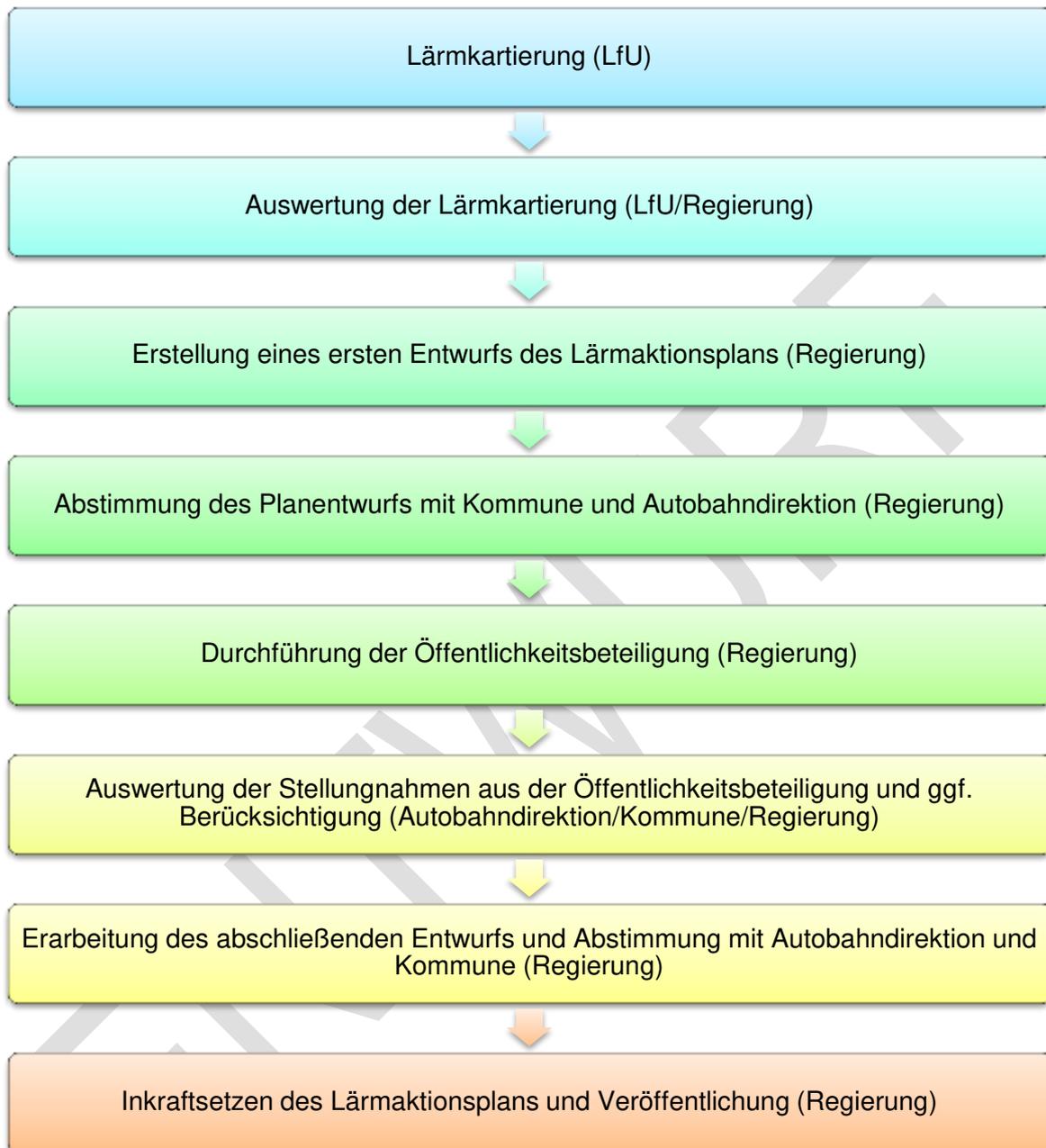


Abbildung 2: Ablauf der Lärmaktionsplanung

4.2 Lärmkarten

Aufbauend auf der Lärmkartierung erfolgt die Lärmaktionsplanung, daher kommt der Lärmkartierung eine besondere Bedeutung zu. Die Anforderungen an die Lärmkarten hat der Bund durch die Verordnung über die Lärmkartierung vom 06.03.2006 (34. BImSchV) festgelegt.

Die bis zur Einführung harmonisierter europäischer Regelungen vorläufigen Berechnungsverfahren für Lärmkarten nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie wurden am 17.08.2006 bekannt gemacht und im Bundesanzeiger Nr. 154a [13] veröffentlicht. Im Einzelnen sind folgende Verfahren anzuwenden:

- VBUS: Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen,
- VBUSch: Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen,
- VBUF: Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen und
- VBUI: Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe

Die Ermittlung der Anzahl der durch Umgebungslärm belasteten Personen und die Größe der belasteten Flächen werden durch die vorläufige Berechnungsmethode VBEB vorgenommen. Einzelheiten hierzu können dem Anhang A 4 entnommen werden.

Eine Ermittlung des Lärms durch Messungen ist nach der 34. BImSchV nicht vorgesehen.

Nach den Berechnungsvorschriften werden für Immissionsorte in ca. 4 m Höhe über dem Boden die äquivalenten Dauerschallpegel für die Zeiträume „Tag-Abend-Nacht“ als Index L_{DEN} (Day, Evening, Night) und die „Nacht“ als Index L_{Night} berechnet.

Der Dauerschallpegel L_{DEN} wird aus den Kenngrößen L_{Day} für den Zeitraum von 06:00 bis 18:00 Uhr, $L_{Evening}$ für den Zeitraum von 18:00 bis 22:00 Uhr und L_{Night} für den Zeitraum von 22:00 bis 06:00 Uhr ermittelt; die größere Störwirkung von Geräuschen in den Abend- und Nachtstunden wird dabei durch Zuschläge berücksichtigt.

4.3 Geltende Grenzwerte

4.3.1 Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung

Die Umgebungslärmrichtlinie wie auch die §§ 47a-f BImSchG enthalten keine Grenzwerte und auch keine unmittelbare Rechtsgrundlage für die Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans. Für die Wirkung verweist § 47d Abs. 6 BImSchG auf die entsprechenden Regelungen zu den Luftreinhalteplänen in § 47 Abs. 6 BImSchG, wonach die Umsetzung der festgelegten Maßnahmen auf der Grundlage des jeweiligen Fachrechts durch die jeweils zuständigen Behörden zu erfolgen hat. Die Behörden sind an den Lärmaktionsplan gebunden; eine Ausnahme bilden planerische Festlegungen, diese haben die Planungsträger bei ihren Planungen lediglich zu berücksichtigen (§ 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG).

Auslösewerte für Lärmaktionspläne sind weder durch die EU noch durch den Bund gesetzlich festgelegt. Um die Lärmaktionsplanung auf die Lärmbrennpunkte zu fokussieren, hat das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit – StMUG (jetzt: StMUV) den Regierungen gemäß den überarbeiteten „Hinweisen zur Lärmaktionsplanung in Bayern für die Regierungen“ vom 31.07.2012 [14] für Straßenverkehrslärm als Anhalt die Überschreitung

- eines 24-Stunden-Wertes L_{DEN} von 67 dB(A) oder
- eines Nachtwertes L_{Night} von 57 dB(A)

vorgegeben, wenn gleichzeitig mehr als 50 Einwohner nach VBEB in einem zusammenhängenden Siedlungsgebiet betroffen sind.

Ab diesen Werten wird eine Lärmaktionsplanung in Erwägung gezogen.

Anmerkung:

Für die 2. Stufe der Lärmaktionsplanung für Hauptverkehrsstraßen auf der Grundlage der Lärmkartierung 2012 sind die o. g. Anhaltswerte für Straßenverkehrslärm heranzuziehen. Die Anhaltswerte für Straßenverkehrslärm wurden mit den o. g. überarbeiteten Hinweisen analog zu den zwischenzeitlich abgesenkten Sanierungsgrenzwerten für Bundes- und Staatsstraßen um 3 dB(A) reduziert.

Zur Bewertung der Lärmbetroffenheit der Bevölkerung wird auf den immissionsschutzfachlich kritischeren Nachtzeitraum abgestellt. Das heißt, Grundlage für die Abschätzung der Anzahl der infolge von Schallschutzmaßnahmen an BAB entlasteten Personen ist die Zahl derjenigen Bewohner von Gebäuden mit einer Lärmbelastung nachts (L_{Night}) > 57 dB(A). Damit werden gleichzeitig die betroffenen Gebäude bzw. deren Bewohner mit einer über den gesamten Tageszeitraum gemittelten Lärmbelastung (L_{DEN}) > 67 dB(A) erfasst, da an diesen Gebäuden auch der Wert L_{Night} von 57 dB(A) überschritten wird.

Nur soweit schutzwürdige Nutzungen ausschließlich in der Tagzeit erfolgen (wie z. B. Schule, Kindergarten), wird zur Abschätzung der Betroffenenzahlen der L_{DEN} betrachtet.

4.3.2 Rechtsgrundlagen für den Lärmschutz an Straßen

Beim Lärmschutz an Straßen wird grundsätzlich nach Lärmvorsorge und Lärmsanierung unterschieden, wie nachstehendes Schema zeigt. Die Unterscheidung ist insbesondere für die Umsetzbarkeit von Maßnahmen und zur Festlegung von Ansprüchen auf Lärmschutz entscheidend.

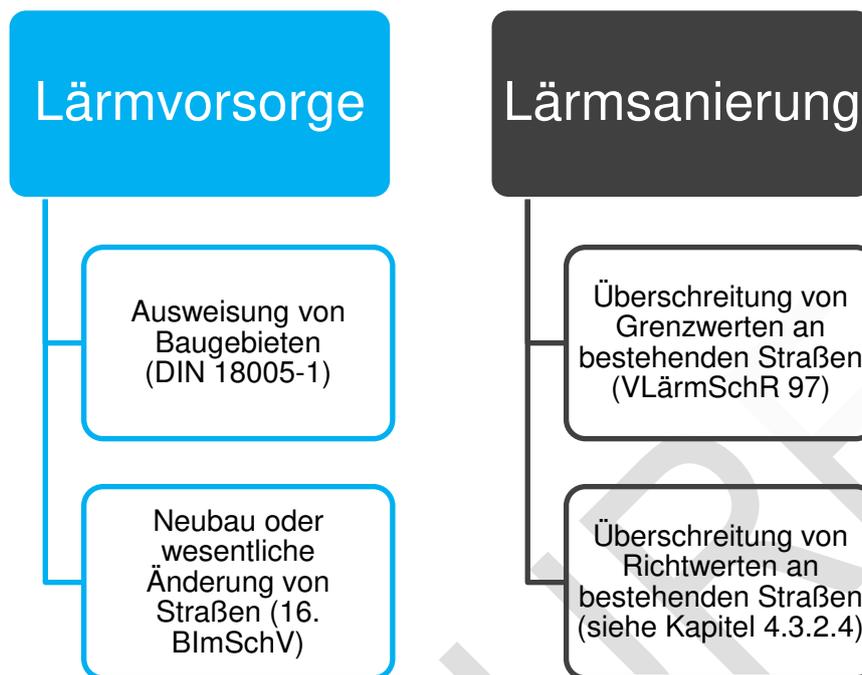


Abbildung 3: Schaubild Lärmschutz an Straßen

Die Lärmvorsorge dient dem Zweck, dem Entstehen erheblicher Belästigungen sowie gesundheitlicher Gefährdungen bei der Ausweisung von Baugebieten und bei Straßenneubauvorhaben bzw. wesentlichen Änderungen bestehender Straßen vorzubeugen und diese zu vermeiden.

Die Lärmsanierung dient dem Zweck, an bestehenden Straßen die Lärmbelastung zu mindern. Sie kann sowohl aus aktiven Lärmschutzmaßnahmen, wie z. B. Lärmschutzwänden, -wällen oder lärminderndem Asphalt, als auch aus passiven Lärmschutzmaßnahmen, wie z. B. Lärmschutzfenstern und Lüftungseinrichtungen, sowie aus straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen, wie z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen und Verkehrsverboten, bestehen.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind die jeweiligen materiellen Regelungen des nationalen Fachrechts heranzuziehen.

4.3.2.1 Lärmschutz in der Bauleitplanung

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) [15] 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) [16] zur Anwendung empfohlen [17]. Für die Beurteilung sind die im Beiblatt 1 zur DIN 18005-1 [18] genannten Orientierungswerte heranzuziehen. Diese sind aus der Sicht des Schallschutzes im Städtebau erwünschte Zielwerte, jedoch keine Grenzwerte. Für die einzelnen Nutzungen sind im Beiblatt 1 zur DIN 18005-1 folgende Orientierungswerte angegeben [18]:

Nutzungen	Orientierungswert dB(A) tags (06:00 – 22:00 Uhr)	in	Orientierungswert dB(A) nachts (22:00 – 06:00 Uhr)	in
reine Wohngebiete (WR), Wochenendhaus- und Ferienhausgebiete	50		40 bzw. 35	
allgemeine Wohngebiete (WA), Kleinsiedlungsgebiete (WS) und Campingplatzgebiete	55		45 bzw. 40	
Friedhöfe, Kleingarten- und Parkanlagen	55		55	
besondere Wohngebiete (WB)	60		45 bzw. 40	
Dorfgebiete (MD) und Mischgebiete (MI)	60		50 bzw. 45	
Kerngebiete (MK) und Gewerbegebiete (GE)	65		55 bzw. 50	
bei sonstigen Sondergebieten, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart	45 bis 65		35 bis 65	

Tabelle 2: Orientierungswerte gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 [18]

Bei zwei angegebenen Nachtwerten soll der niedrigere für Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm sowie für Geräusche von vergleichbaren öffentlichen Betrieben gelten [18]. Das heißt für Verkehrslärm ist der höhere Nachtwert heranzuziehen.

Die Orientierungswerte sollten bereits auf den Rand der Bauflächen oder der überbaubaren Grundstücksflächen in den jeweiligen Baugebieten oder der Flächen sonstiger Nutzung bezogen werden [18].

4.3.2.2 Lärmschutz bei neuen und wesentlich geänderten Verkehrswegen

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen (Straßen und Schienenwegen) sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Der Begriff der schädlichen Umwelteinwirkung wird durch die Immissionsgrenzwerte (sog. Vorsorgegrenzwerte) nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV konkretisiert.

Für die einzelnen Nutzungen sind folgende Immissionsgrenzwerte festgelegt [9]:

Immissionsort	Immissionsgrenzwert in dB(A) tags (06:00 – 22:00 Uhr)	Immissionsgrenzwert in dB(A) nachts (22:00 – 06:00 Uhr)
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime	57	47
reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsied- lungsgebiete	59	49
Kern-, Dorf-, Mischgebiete	64	54
Gewerbegebiete	69	59

Tabelle 3: Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV [9]

Nach § 3 der 16. BImSchV sind die Beurteilungspegel für Straßen nach Anlage 1 und für Schienenwege nach Anlage 2 dieser Verordnung zu berechnen. Das heißt für die Berechnung von Straßenverkehrslärm sind die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-90) [19] und für Schienenverkehrslärm die Schall 03 [20] heranzuziehen.

Da die Ermittlung der Lärmbelastung durch Straßen nach nationalem Recht nach der RLS-90 erfolgt, können deren Ergebnisse von denen der VBUS zum Teil erheblich abweichen.

Für die Lärmvorsorge sollen aktive Schallschutzmaßnahmen, wie Schallschutzwände/-wälle, lärmindernde Fahrbahnoberflächen oder Einhausungen, eingesetzt werden.

4.3.2.3 Lärmsanierung an bestehenden Straßen durch bauliche Maßnahmen

Nach geltender Rechtslage besteht kein Rechtsanspruch auf eine Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Straßen durch den Baulastträger.

Nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97, Verkehrsblatt [VkB.] 1997 S. 434 [21]) kann Lärmschutz durch bauliche Maßnahmen an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) jedoch als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Als Lärmschutzmaßnahmen kommen aktive und/oder passive bauliche Maßnahmen in Betracht.

Freiwillige Lärmschutzmaßnahmen setzen nach VLärmSchR 97 voraus, dass die folgenden Immissionsgrenzwerte außen vor Wohn- und Aufenthaltsräumen überschritten werden:

Immissionsort	Immissionsgrenzwert in dB(A) tags (06:00 – 22:00 Uhr)	Immissionsgrenzwert in dB(A) nachts (22:00 – 06:00 Uhr)
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsied- lungsgebiete	67	57
Kern-, Dorf-, Mischgebiete	69	59
Gewerbegebiete	72	62

Tabelle 4: Abgesenkte Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß Nr. 37.1 der VLärm-SchR 97 [21]

Die VLärmSchR 97 wurden mit Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 [22] den Obersten Straßenbaubehörden der Länder bekannt gegeben. Die Anwendung wird auch für Straßen, die nicht in der Baulast des Bundes liegen, empfohlen. Weitere Einzelheiten sind in den VLärmSchR 97 geregelt. Dabei ist zu beachten, dass die Auslösewerte unter Nr. 37.1 der VLärmSchR 97 im Jahr 2010 um 3 dB(A) auf die o. g. Lärmsanierungsgrenzwerte abgesenkt wurden.

4.3.2.4 Lärmschutz an bestehenden Straßen durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

Als straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen kommen grundsätzlich die folgenden Maßnahmen in Betracht:

- Verkehrslenkung
- Lichtzeichenregelung
- Geschwindigkeitsbeschränkungen
- Verkehrsverbote

Ermächtigungsgrundlagen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohn-/Bevölkerung vor Lärm enthält § 45 StVO.

Für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen an bestehenden Straßen sind die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV, VkB1. 2007 S. 767 [23]) 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:

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

Tabelle 5: Immissionsrichtwerte gemäß Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV [23]

Die aktuelle Rechtsprechung wendet neben diesen Lärmschutz-Richtlinien-StV auch die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV als ermessensauslösende Schwelle (entsprechend) an (siehe auch Kapitel 4.3.2.2).

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).

5 Lärmbelastung an den Autobahnen in München

5.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten (Isophonenkarten)

Die Lärmimmissionen von Straßen werden unter Berücksichtigung der durchschnittlichen jährlichen Verkehrsbelastung und weiterer Parameter (Lkw-Anteil, Geschwindigkeit, Straßenoberfläche, Steigung, Entfernung, Abschirmung ...) nach festgelegten Verfahren berechnet. Für die Straßen ist dies das vorläufige Berechnungsverfahren VBUS (siehe Kapitel 4.2).

Die Ergebnisse der Lärmkartierung an den BAB werden in Form von Lärmkarten mit einer flächenhaften Isophonendarstellung (Linien gleichen Schalldrucks) der Lärmpegel für 24 Stunden (L_{DEN}) bzw. für die Nacht (L_{Night}) und statistischen Angaben zur Lärmbetroffenheit angezeigt.

Die Darstellung der Lärmpegel [Einheit: dB(A)] erfolgt durch Isophonen, die in den Karten durch die Ränder farbiger Flächen in 5-dB-Klassen dargestellt werden.

Die Lärmkarten sind im Internet unter der Adresse www.umgebungslaerm.bayern.de abrufbar.

Im Anhang A 5 sind die vom LfU erstellten Detail-Lärmkarten L_{DEN} und L_{Night} , bei denen ausschließlich der durch die Autobahnen verursachte Verkehrslärm erfasst ist, mit den jeweiligen Übersichtskarten beigelegt.

Im Anhang A 6 sind die vom LfU erstellten Detail-Lärmkarten L_{DEN} und L_{Night} , bei denen der Gesamtstraßenverkehrslärm (Autobahnen und weitere Straßen im Umfeld der Autobahnen) erfasst ist, mit den jeweiligen Übersichtskarten beigelegt.

In den Detail-Lärmkarten sind die nach den Kartierungsergebnissen betroffenen schutzwürdigen Gebäude mit einem $L_{DEN} > 67$ dB(A) und einem $L_{Night} > 57$ dB(A) gekennzeichnet.

Hinsichtlich der Eingangsdaten, die der Berechnung nach VBUS zugrunde liegen, wird auf die Erläuterungen des LfU im Anhang A 4 verwiesen. Insbesondere wurden für die Verkehrsmengen und Lkw-Anteile die Angaben der ABDSB (Verkehrszählung 2010) herangezogen. Entsprechend einer Materialbeschreibung der Straßenbeläge (der ABDSB) hat das LfU Korrekturwerte für unterschiedliche Straßenoberflächen (D_{StrO}) den Straßengeometrien zugewiesen.

5.2 Lärmstatistiken für die Landeshauptstadt München und Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

5.2.1 Lärmstatistik für die Autobahnen

Die nachfolgende Lärmstatistik enthält die von den **Autobahnen** in der Stadt München belasteten Einwohner (getrennt nach L_{DEN} und L_{Night}), Flächen, Schulen und Krankenhäuser. Dabei wurde ausschließlich der Autobahnlärm betrachtet.

L_{DEN}								
Pegelbereich [dB(A)]	Belastete [Einwohner]							
	A 8 Ost	A 8 West	A 9	A 92 ²	A 94	A 95	A 96	A 99
$55 < L_{DEN} \leq 60$	1980	176	3830	-	1656	2251	2860	2816
$60 < L_{DEN} \leq 65$	673	24	1360	-	525	1087	1890	421
$65 < L_{DEN} \leq 70$	73	2	360	-	150	93	220	30
$70 < L_{DEN} \leq 75$	1	0	30	-	17	0	80	0
$L_{DEN} > 75$	0	0	50	-	0	0	0	0
$L_{DEN} > 67$	4	1	200	-	36	2	155	16

Tabelle 6: Anzahl nach VBEB der von Straßenlärmpegeln L_{DEN} belasteten Einwohner an Autobahnen in München [24]

L_{Night}								
Pegelbereich [dB(A)]	Belastete [Einwohner]							
	A 8 Ost	A 8 West	A 9	A 92 ²	A 94	A 95	A 96	A 99
$50 < L_{Night} \leq 55$	596	77	2270	-	765	1254	2460	1355
$55 < L_{Night} \leq 60$	64	6	790	-	233	470	580	92
$60 < L_{Night} \leq 65$	0	0	80	-	17	1	120	7
$65 < L_{Night} \leq 70$	0	0	60	-	0	0	0	0
$L_{Night} > 70$	0	0	0	-	0	0	0	0
$L_{Night} > 57$	5	2	540	-	110	23	288	34

Tabelle 7: Anzahl nach VBEB der von Straßenlärmpegeln L_{Night} belasteten Einwohner an Autobahnen in München [24]

² Für die Autobahn A 92 liegen keine Auswertungen des LfU vor, da diese das Gebiet der Stadt München nur geringfügig tangiert und keine Wohnbebauung durch Autobahnlärm der A 92 betroffen ist.

L _{DEN}								
Pegelbereich [dB(A)]	Belastete Flächen [km ²]							
	A 8 Ost	A 8 West	A 9	A 92 ²	A 94	A 95	A 96	A 99
L _{DEN} > 55	2,17	4,55	6,43	-	5,14	1,45	2,96	18,26
L _{DEN} > 65	0,48	0,93	1,93	-	1,32	0,42	0,96	4,48
L _{DEN} > 75	0,13	0,27	0,54	-	0,33	0,10	0,30	1,2

Tabelle 8: Von Umgebungslärm belastete Fläche an Autobahnen in München [24]

L _{DEN}								
Pegelbereich [dB(A)]	Belastete Schulen [-]							
	A 8 Ost	A 8 West	A 9	A 92 ²	A 94	A 95	A 96	A 99
L _{DEN} > 55	0	0	16 (3) ³	-	0	1	2 (1) ³	14 (3) ³
L _{DEN} > 65	0	0	0	-	0	0	0	0
L _{DEN} > 75	0	0	0	-	0	0	0	0

Tabelle 9: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Schulgebäude/Schulen an Autobahnen in München [24]

L _{DEN}								
Pegelbereich [dB(A)]	Belastete Krankenhäuser [-]							
	A 8 Ost	A 8 West	A 9	A 92 ²	A 94	A 95	A 96	A 99
L _{DEN} > 55	0	0	0	-	0	0	7 (1) ³	0
L _{DEN} > 65	0	0	0	-	0	0	4 (1) ³	0
L _{DEN} > 75	0	0	0	-	0	0	0	0

Tabelle 10: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Krankenhausgebäude/Krankenhäuser an Autobahnen in München [24]

³ Die Zahl vor der Klammer bezieht sich auf die absolute Anzahl an Gebäuden. Die Zahl in der Klammer gibt die Anzahl der betroffenen Einrichtungen wieder.

5.2.2 Lärmstatistik für die Autobahnen und die weiteren Straßen im Umfeld der Autobahnen

Um die Gesamtstraßenverkehrslärmeinwirkungen der Autobahnen mit weiteren Straßen zu berücksichtigen und somit die durch Straßenverkehrslärm tatsächlich erheblich belasteten Einwohner zu erfassen, hat das LfU auf Bitte der Regierung von Oberbayern zusätzlich zu den Autobahnen auch die weiteren Straßen im Umfeld der BAB in München betrachtet. Für die zusätzliche Betrachtung wurden folgende, zwischen LfU und Regierung von Oberbayern abgestimmte, Kriterien herangezogen:

- Die durch die BAB hervorgerufenen Lärmimmissionen betragen mindestens $L_{DEN} > 50$ dB(A) und $L_{Night} > 45$ dB(A).
- Der Immissionsanteil der BAB liegt nicht mehr als 6 dB(A) unterhalb des Summenpegels (in Analogie zum „Irrelevanzkriterium“ nach Ziff. 3.2.1 TA Lärm [25]).

Die nachfolgende Lärmstatistik enthält die im **Umfeld der Autobahnen** in der Stadt München belasteten Einwohner (getrennt nach L_{DEN} und L_{Night}).

L_{DEN}								
Pegelbereich [dB(A)]	Belastete [Einwohner]							
	Umfeld A 8 Ost	Umfeld A 8 West	Umfeld A 9	Umfeld A 92 ²	Umfeld A 94	Umfeld A 95	Umfeld A 96	Umfeld A 99
$55 < L_{DEN} \leq 60$	2790	346	4940	-	2120	2510	3390	3744
$60 < L_{DEN} \leq 65$	1026	41	1520	-	811	1109	2050	613
$65 < L_{DEN} \leq 70$	164	2	550	-	310	180	335	35
$70 < L_{DEN} \leq 75$	1	0	83	-	0	0	113	0
$L_{DEN} > 75$	0	0	50	-	0	0	0	0
$L_{DEN} > 67$	8	1	400	-	187	2	240	16

Tabelle 11: Anzahl nach VBEB der von Straßenlärmpegeln L_{DEN} belasteten Einwohner im Umfeld der Autobahnen in München [24]

L_{Night}								
Pegelbereich [dB(A)]	Belastete [Einwohner]							
	Umfeld A 8 Ost	Umfeld A 8 West	Umfeld A 9	Umfeld A 92 ²	Umfeld A 94	Umfeld A 95	Umfeld A 96	Umfeld A 99
$50 < L_{Night} \leq 55$	914	103	2740	-	971	1296	2610	1757
$55 < L_{Night} \leq 60$	203	6	810	-	411	535	770	110
$60 < L_{Night} \leq 65$	0	0	160	-	17	1	170	8
$65 < L_{Night} \leq 70$	0	0	70	-	0	0	0	0
$L_{Night} > 70$	0	0	0	-	0	0	0	0
$L_{Night} > 57$	10	2	690	-	221	163	378	38

Tabelle 12: Anzahl nach VBEB der von Straßenlärmpegeln L_{Night} belasteten Einwohner im Umfeld der Autobahnen in München [24]

5.2.3 Bewertung der Lärmstatistiken

Nach den Auswertungen des LfU sind entlang der in der Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern gelegenen Autobahnen in der Landeshauptstadt München nach VBEB 414 Einwohner von einem Pegel $L_{DEN} > 67$ dB(A) bzw. 1002 Einwohner von einem Pegel $L_{Night} > 57$ dB(A) betroffen.

Berücksichtigt man neben den Autobahnen auch die weiteren Straßen im Umfeld der Autobahnen in München so sind nach VBEB 854 Einwohner von einem Pegel $L_{DEN} > 67$ dB(A) bzw. 1502 Einwohner von einem Pegel $L_{Night} > 57$ dB(A) betroffen.

Damit sind im Umfeld der Autobahnen in München (bei beiden Betrachtungsweisen) mehr als 50 Einwohner Überschreitungen der Anhaltswerte L_{DEN} von 67 dB(A) bzw. L_{Night} von 57 dB(A) ausgesetzt, so dass von Seiten der Regierung von Oberbayern ein Lärmaktionsplan für das Umfeld der BAB in München aufgestellt wird.

Hinweis [4, 24]:

Nach Angaben des LfU wurde im Rahmen der Lärmkartierung für lärmmindernde Dünn-schichtfahrbeläge (DSH-V: dünne Asphaltdeckschicht in Heißbauweise auf Versiegelung) ein Korrekturwert D_{StrO} von -2 dB(A) angesetzt. Für den DSH-V ist noch kein Statuspapier der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) veröffentlicht, weswegen noch kein offizieller D_{StrO} -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 $L_{DEN} > 67$ dB(A) bzw. von einem Pegel $L_{Night} > 57$ 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 BAB A 92 wird im Weiteren nicht mehr betrachtet, da diese das Gebiet der Stadt München nur geringfügig tangiert und keine Wohnbebauung durch Autobahnlärm der A 92 betroffen ist.

6 Lärminderungsmaßnahmen

6.1 Grundsätzlich mögliche Maßnahmen zur Lärminderung bei Autobahnen

Grundsätzlich bieten sich nachfolgende Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung auf Autobahnen an:

- Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge
- Instandsetzung eines vorhandenen schadhafte Fahrbahnbelags (Spurrillen, Schlaglöcher)
- Reduzierung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit
- Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände oder Kombinationen
- Tunnel- oder Troglösungen
- Passiver Schallschutz/Schallschutzfenster
- Schließung von Bebauungslücken und vorgelagerte nicht schutzwürdige Bebauung
- Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Bauleitplanung
- Verringerung der fahrzeugspezifischen Lärmemissionen
- Verkehrsverlagerung auf die Schiene

Maßnahmen wie eine Verlagerung des Verkehrs auf andere Straßen oder eine Reduzierung der Verkehrsstärke durch Verkehrsverbote sind bei Autobahnen in der Regel nicht möglich. Diese Straßen sind genau dafür errichtet worden, um den Verkehr zu bündeln und nachgeordnete Straßen und Ortsdurchfahrten vom Verkehr zu entlasten. Dies gilt insbesondere auch für den Lkw-Verkehr. (Ausnahme: Ableitung des Lkw-Durchgangsverkehrs in München auf den Autobahnring A 99 im Rahmen der Luftreinhalteplanung für die Stadt München zur Entlastung des Innenstadtbereichs einschließlich der innerstädtischen Abschnitte an der A 8 Ost, A 8 West, A 9, A 94 und an der A 96 vor Einwirkungen durch Luftschadstoffe. Durch diese Maßnahme wird das Umfeld der vorgenannten innerstädtischen Autobahnabschnitte auch vor Verkehrslärmeinwirkungen entlastet – siehe Kapitel 6.2.3, Tabelle 35 [Maßnahme V – Autobahnen A 8 Ost, A 8 West, A 9, A 94 und A 96])

Nähere Ausführungen zu den aufgezeigten Maßnahmen und zu den rechtlichen Grundlagen des Lärmschutzes können ferner der Umweltwissen-Publikation „Lärm – Straße und Schiene“ des LfU vom Juli 2014 unter folgender Adresse entnommen werden:

http://www.lfu.bayern.de/umweltwissen/doc/uw_36_laerm_strasse_schiene.pdf

Startseite des LfU:

<http://www.lfu.bayern.de>

Weiter können auf den Internetseiten des Umweltbundesamtes (UBA) umfangreiche Informationen zur Verkehrslärminderung abgerufen werden.

Startseite des UBA:

<http://www.umweltbundesamt.de/>

6.2 Bereits vorhandene Maßnahmen

6.2.1 Bei der Kartierung des LfU bereits berücksichtigte Maßnahmen

Das LfU hat im Rahmen der Lärmkartierung Bayern 2012 bei der Ermittlung der Lärmbelastung L_{DEN} und L_{Night} nach VBUS im Gebiet der Landeshauptstadt München die in den Anhängen A 5 und A 6 beigefügten Detail-Lärmkarten gekennzeichneten (aktiven) Schallschutzeinrichtungen berücksichtigt.

6.2.2 Bereits vorhandene Lärmschutzmaßnahmen der ABDSB

6.2.2.1 Übersicht

Die ABDSB hat an den Autobahnen in München nachfolgend aufgeführte Lärmschutzmaßnahmen oder Maßnahmen, die sich auch positiv auf den Lärmschutz auswirken, umgesetzt. Es handelt sich dabei sowohl um bauliche als auch um straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen.

Die Bereiche der bereits vorhandenen Maßnahmen der ABDSB sind in den im Anhang A 3 beigefügten Übersichtskarten durch **graue Balken** dargestellt.

BAB	Nr.	Maßnahme
A 8 Ost	V1	Geschwindigkeitsbeschränkungen im Bereich zwischen dem BAB-Beginn bzw. BAB-Ende AS München-Ramersdorf und der AS Neubiberg
	V2	Lärmschutzwälle aus Seitenablagerungen
A 8 West	V1	Geschwindigkeitstrichter in Fahrtrichtung München
	V2	Errichtung von Lärmschutzanlagen im Rahmen des Neubaus der A 99 Langwied – Allach mit Spange Eschenried
A 9	V1	Errichtung von Lärmschutzwänden und Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Erneuerung der Hochbrücke Freimann
	V2	Errichtung von Lärmschutzwänden und Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der A 9 zwischen dem AK München Nord und der AS München-Frankfurter Ring sowie Geschwindigkeitsbegrenzungen
A 94	V1	Geschwindigkeitstrichter und zeitweise geschaltete Geschwindigkeitsbeschränkungen der Streckenbeeinflussungsanlage
	V2	Deckschichterneuerung auf dem ersten Fahrstreifen zwischen AS München-Steinhausen und AS München-Riem in beiden Fahrtrichtungen
A 95	V1	Deckschichterneuerung in Fahrtrichtung Garmisch-Partenkirchen (von km 4+800 bis AD Starnberg)
	V2	Einbau DSH-V-Asphaltdeckschicht (DSH-V: dünne Asphaltdeckschicht in Heißbauweise auf Versiegelung) zwischen AS München-Kreuzhof und km 4+800
	V3	Geschwindigkeitsbeschränkung
	V4	Errichtung von Lärmschutzwällen
A 96	V1	Aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen aufgrund der Planfeststellungsbeschlüsse vom 11.08.1969, 30.12.1987, 30.07.1990 und 24.05.1995
	V2	Einbau DSH-V-Asphaltdeckschicht (DSH-V: dünne Asphaltdeckschicht in Heißbauweise auf Versiegelung) zwischen AS München-Sendling und dem AD München Süd-West
A 99	V1	Lärmschutzwände im Bereich der Auensiedlung
	V2	Lärmschutzwand im Bereich Frauenholz
	V3	Lärmschutzwände im Bereich Feldmoching
	V4	Lärmschutzwände im Bereich Ludwigsfeld
	V5	Lärmschutzwände im Bereich Allacher Forst
	V6	Lärmschutzwände im Bereich Allach
	V7	Lärmschutz im Bereich Aubing

Tabelle 13: Übersicht über bereits vorhandene Lärmschutzmaßnahmen der ABDSB

6.2.2.2 Details

Die einzelnen bereits vorhandenen Maßnahmen der ABDSB werden in den folgenden Tabellen näher erläutert und sind in den Übersichtskarten im Anhang A 3 durch **graue Balken** dargestellt.

A 8 Ost: München – Salzburg

Maßnahme V1 – A 8 Ost	Geschwindigkeitsbeschränkungen im Bereich zwischen dem BAB-Beginn bzw. BAB-Ende AS München-Ramersdorf und der AS Neubiberg
Beschreibung	Im Bereich zwischen dem BAB-Beginn bzw. BAB-Ende AS München-Ramersdorf und der AS Neubiberg bestehen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen: <ul style="list-style-type: none"> • Fahrtrichtung Salzburg: vom BAB-Beginn bis km 2,600: 80 km/h nachts (22:00 – 06:00 Uhr) – Lärmschutz • Fahrtrichtung München: <ul style="list-style-type: none"> - von km 2,050 bis BAB-Ende: 80 km/h nachts (22:00 – 06:00 Uhr) mit Reduzierung auf 60 km/h am BAB-Ende – Lärmschutz - ab km 0,800 bis BAB-Ende: Geschwindigkeitstrichter von 120 – 60 km/h tags (06:00 – 22:00 Uhr) – Verkehrssicherheit
Lärmminderungswirkung	keine Angabe
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	keine Angabe
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	vorhanden
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	keine Angabe

Tabelle 14: Vorhandene straßenverkehrsrechtliche Maßnahme der ABDSB an der A 8 Ost – V1 – A 8 Ost: Geschwindigkeitsbeschränkungen

Maßnahme V2 – A 8 Ost	Lärmschutzwälle aus Seitenablagerungen
Beschreibung	Östlich der Richtungsfahrbahn München sind ca. 500 m südlich bis ca. 400 m nördlich der AS München-Perlach Wälle aus Seitenablagerungen mit Höhen von 2,50 – 5 m vorhanden. Genauere Unterlagen dazu liegen nicht vor. Grundsätzlich haben die Wälle positive Auswirkungen auf den Lärmschutz.
Lärmminderungswirkung	keine Angabe
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	keine Angabe
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	vorhanden
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	keine Angabe

Tabelle 15: Vorhandene bauliche Maßnahme der ABDSB an der A 8 Ost – V2 – A 8 Ost: Lärmschutzwälle aus Seitenablagerung

A 8 West: München – Augsburg

Maßnahme V1 – A 8 West	Geschwindigkeitstrichter in Fahrtrichtung München
Beschreibung	Aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht besteht stadteinwärts aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs ab ca. 1,6 km vor dem Autobahnde (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.
Lärminderungswirkung	keine Angabe
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	keine Angabe
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	vorhanden
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	keine Angabe

Tabelle 16: Vorhandene straßenverkehrsrechtliche Maßnahme der ABDSB an der A 8 West – V1 – A 8 West: Geschwindigkeitstrichter

Maßnahme V2 – A 8 West	Errichtung von Lärmschutzanlagen im Rahmen des Neubaus der A 99 Langwied – Allach mit Spange Eschenried
Beschreibung	Im Zuge des Neubaus der A 99 Langwied – Allach mit Spange Eschenried wurden im Rahmen der Lärmvorsorge im Bereich des AK München-West Lärmschutzwälle und Wall-/Wandkombinationen von 4 – 8,5 m Höhe errichtet.
Lärminderungswirkung	keine Angabe
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	Es kann davon ausgegangen werden, dass im Ausbaubereich keine von Überschreitungen der Anhaltswerte betroffenen Personen vorliegen.
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	vorhanden
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	keine Angabe

Tabelle 17: Vorhandene bauliche Maßnahme der ABDSB an der A 8 West – V2 – A 8 West: Errichtung von Lärmschutzanlagen im Rahmen des Neubaus der A 99 Langwied – Allach mit Spange Eschenried

A 9: Nürnberg – München

Maßnahme V1 – A 9	Errichtung von Lärmschutzwänden und Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Erneuerung der Hochbrücke Freimann
Beschreibung	Auf der Hochbrücke Freimann wurden im Rahmen der Erneuerung Lärmschutzwände von 2 – 7,5 m Höhe errichtet. Ferner waren passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.
Lärminderungswirkung	Aktive und passive Schallschutzmaßnahmen wurden so vorgesehen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden bzw. der Innenraum-schutz nach der 24. BImSchV gewährleistet wird.
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	Es kann davon ausgegangen werden, dass im Ausbaubereich keine von Überschreitungen der Anhaltswerte betroffenen Personen vorliegen.
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	vorhanden
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	keine Angabe

Tabelle 18: Vorhandene bauliche Maßnahme der ABDSB an der A 9 – V1 – A 9: Lärmschutzwände und passive Maßnahmen im Rahmen der Erneuerung der Hochbrücke Freimann

Maßnahme V2 – A 9	Errichtung von Lärmschutzwänden und Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der A 9 zwischen dem AK München Nord und der AS München-Frankfurter Ring sowie Geschwindigkeitsbegrenzungen
Beschreibung	<p>Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der A 9 zwischen dem AK München Nord und der AS München-Frankfurter Ring sind im Rahmen der Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV in Freimann bis 2005 beidseits Lärmschutzwände mit bis zu einer Höhe von 9 m errichtet und passive Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt worden.</p> <p>Zusätzlich sind aus Gründen des Lärmschutzes in Fahrtrichtung München 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. Ab km 527,800 ist die Geschwindigkeit 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.</p>
Lärminderungswirkung	Aktive und passive Schallschutzmaßnahmen sowie Geschwindigkeitsbegrenzungen wurden so vorgesehen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden bzw. der Innenraumschutz nach der 24. BImSchV gewährleistet wird.
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	Es kann davon ausgegangen werden, dass im Ausbaubereich keine von Überschreitungen der Anhaltswerte betroffenen Personen vorliegen.
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	vorhanden (die Lärmschutzwände wurden bis 2005 errichtet)
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	keine Angabe

Tabelle 19: Vorhandene bauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen der ABDSB an der A 9 – V2 – A 9: Lärmschutzwände und Durchführung passiver Maßnahmen in Freimann im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der A 9 zwischen dem AK München Nord und der AS München-Frankfurter Ring sowie Geschwindigkeitsbegrenzungen

A 94: München – Passau

Maßnahme V1 – A 94	Geschwindigkeitstrichter und zeitweise geschaltete Geschwindigkeitsbeschränkungen der Streckenbeeinflussungsanlage
Beschreibung	<p>Aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht bestehen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrtrichtung Passau: <ul style="list-style-type: none"> - von BAB-Beginn bis km 1,700: stufenweise Anhebung auf 120 km/h - von km 1,700 bis km 5,100: 100 km/h nachts (22:00 – 06:00 Uhr) • Fahrtrichtung München: <ul style="list-style-type: none"> - von km 5,600 bis km 2,010: 100 km/h nachts (22:00 – 06:00 Uhr) - 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 <p>Hinzu kommen zeitweise geschaltete Geschwindigkeitsbeschränkungen der dort vorhandenen Streckenbeeinflussungsanlage.</p>
Lärminderungswirkung	keine Angabe
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	keine Angabe
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	vorhanden
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	keine Angabe

Tabelle 20: Vorhandene straßenverkehrsrechtliche Maßnahme der ABDSB an der A 94 – V1 – A 94: Geschwindigkeitstrichter und zeitweise Geschwindigkeitsbeschränkungen

Maßnahme V2 – A 94	Deckschichterneuerung auf dem ersten Fahrstreifen zwischen AS München-Steinhausen und AS München-Riem in beiden Fahrtrichtungen
Beschreibung	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.
Lärminderungswirkung	-2 dB(A) (Zuordnung gemäß RLS-90: -2 dB(A) bei einer Geschwindigkeit > 60 km/h)
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	keine Angabe
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	vorhanden
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	keine Angabe

Tabelle 21: Vorhandene bauliche Maßnahme der ABDSB an der A 94 – V2 – A 94: Deckschichterneuerung

A 95: München – Garmisch-Partenkirchen

Maßnahme V1 – A 95	Deckschichterneuerung in Fahrtrichtung Garmisch-Partenkirchen (von km 4+800 bis AD Starnberg)
Beschreibung	Auf der A 95 wurde in Fahrtrichtung Garmisch-Partenkirchen von km 4+800 bis AD Starnberg die Deckschicht erneuert. Es wurde ein Splittmastixasphalt eingebaut. Die Maßnahme betrifft das Gebiet der Landeshauptstadt München nur in einem kurzen Abschnitt.
Lärminderungswirkung	-2 dB(A) (Zuordnung gemäß RLS-90: -2 dB(A) bei einer Geschwindigkeit > 60 km/h) aufgrund Deckschichterneuerung [26]
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	keine Angabe
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	vorhanden
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	keine Angabe

Tabelle 22: Vorhandene bauliche Maßnahme der ABDSB an der A 95 – V1 – A 95: Deckschichterneuerung in Fahrtrichtung Garmisch-Partenkirchen

Maßnahme V2 – A 95	Einbau DSH-V-Asphaltdeckschicht (DSH-V: dünne Asphaltdeckschicht in Heißbauweise auf Versiegelung) zwischen AS München-Kreuzhof und km 4+800
Beschreibung	Auf der A 95 wurde im Jahr 2008 zwischen der AS München-Kreuzhof und km 4+800 durchgehend ein DSH-V eingebaut. Im Jahr 2017 wird im genannten Abschnitt in beiden Fahrtrichtungen der DSH-V erneuert. So wird sichergestellt, dass die Schallpegelminderung erhalten bleibt.
Lärminderungswirkung	keine Zuordnung von Lärminderungswerten gemäß RLS-90 (Für den DSH-V ist noch kein Statuspapier der BASt veröffentlicht, weswegen noch kein offizieller D_{St-r0} -Wert vorliegt. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen kann nach Angaben der ABDSB von einer Schallpegelminderung von bis zu 4 dB(A) ausgegangen werden.)
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	keine Angabe
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	Der bereits vorhandene DSH-V wird im Jahr 2017 erneuert.
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	keine Angabe

**Tabelle 23: Vorhandene bauliche Maßnahme der ABDSB an der A 95 – V2 – A 95:
Einbau DSH-V-Asphaltdeckschicht**

Maßnahme V3 – A 95	Geschwindigkeitsbeschränkung
Beschreibung	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.
Lärminderungswirkung	keine Angabe
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	keine Angabe
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	vorhanden
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	keine Angabe

**Tabelle 24: Vorhandene straßenverkehrsrechtliche Maßnahme der ABDSB an der
A 95 – V3 – A 95: Geschwindigkeitsbeschränkung**

Maßnahme V4 – A 95	Errichtung von Lärmschutzwällen
Beschreibung	Entlang der Richtungsfahrbahn München wurden auf der gesamten Länge im Stadtbereich Lärmschutzwälle von 1,5 – 5,0 m Höhe errichtet. Der Lärmschutz ist bis auf ein kleines Teilstück durchgehend. Entlang der Richtungsfahrbahn Garmisch-Partenkirchen wurden in Teilbereichen Lärmschutzwälle von 3,0 – 5,0 m Höhe errichtet.
Lärminderungswirkung	keine Angabe
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	keine Angabe
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	vorhanden
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	keine Angabe

Tabelle 25: Vorhandene bauliche Maßnahme der ABDSB an der A 95 – V4 – A 95: Lärmschutzwälle

A 96: München – Lindau

Maßnahme V1 – A 96	Aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen aufgrund der Planfeststellungsbeschlüsse vom 11.08.1969, 30.12.1987, 30.07.1990 und 24.05.1995
Beschreibung	<p>Beim Neubau der A 96 wurden am BAB-Ende Lärmschutzwälle errichtet (Planfeststellungsbeschluss vom 11.08.1969).</p> <p>Ferner wurden im Rahmen der Lärmsanierung im Verlauf der A 96 zwischen der 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.</p> <p><i>Anmerkung:</i> Zusätzlich ist in beiden Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsbegrenzung aus Gründen der Verkehrssicherheit auf 80 km/h vom BAB-Beginn bis Gräfelfing vorhanden. In Fahrtrichtung München wird die Geschwindigkeit ab der AS München-Laim auf 60 km/h reduziert.</p>
Lärmminderungswirkung	<p>Zur Lärmminderungswirkung der beim Neubau der A 96 errichteten Lärmschutzwände am BAB-Ende liegen keine näheren Angaben vor.</p> <p>Im Lärmsanierungsbereich zwischen der AS München-Laim und der Stadtgrenze (Planfeststellungsbeschlüsse vom 30.12.1987, 30.07.1990 und 24.05.1995) wurden aktive und/oder passive Lärmsanierungsmaßnahmen so vorgesehen, dass an förderfähiger schutzwürdiger Bebauung die zum damaligen Zeitpunkt maßgeblichen Lärmsanierungsgrenzwerte eingehalten wurden bzw. der Innenraumschutz gewährleistet wurde.</p>
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	keine Angabe
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	vorhanden
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	keine Angabe

Tabelle 26: Vorhandene bauliche Maßnahme der ABDSB an der A 96 – V1 – A 96: Aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen aufgrund der Planfeststellungsbeschlüsse vom 11.08.1969, 30.12.1987, 30.07.1990 und 24.05.1995

Maßnahme V2 – A 96	Einbau DSH-V-Asphaltdeckschicht (DSH-V: dünne Asphaltdeckschicht in Heißbauweise auf Versiegelung) zwischen AS München-Sendling und dem AD München Süd-West
Beschreibung	Auf der A 96 wurde im Jahr 2010 zwischen der AS München-Sendling und dem AD München Süd-West durchgehend ein DSH-V eingebaut.
Lärminderungswirkung	keine Zuordnung von Lärminderungswerten gemäß RLS-90 (Für den DSH-V ist noch kein Statuspapier der BASt veröffentlicht, weswegen noch kein offizieller $D_{St,r0}$ -Wert vorliegt. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen kann nach Angaben der ABDSB von einer Schallpegelminderung von bis zu 4 dB(A) ausgegangen werden.)
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	keine Angabe
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	vorhanden
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	keine Angabe

**Tabelle 27: Vorhandene bauliche Maßnahme der ABDSB an der A 96 – V2 – A 96:
Einbau DSH-V-Asphaltdeckschicht**

A 99: Autobahnring München

Maßnahme V1 – A 99	Lärmschutzwände im Bereich der Auensiedlung
Beschreibung	Zum Schutz der Wohnbebauung der Auensiedlung vor den Straßenverkehrsgeräuschen befindet sich derzeit entlang der Verbindungsrampe A 9 – A 99 beginnend unmittelbar östlich der Querung der Bundesstraße B 11 auf einer Länge von rund 640 m in Fahrtrichtung Salzburg eine Schallschutzwand mit einer Höhe von 2 m über Fahrbahnoberkante.
Lärminderungswirkung	keine Angabe
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	keine Angabe
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	vorhanden
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	keine Angabe

Tabelle 28: Vorhandene bauliche Maßnahme der ABDSB an der A 99 – V1 – A 99: Lärmschutzwände Auensiedlung

Maßnahme V2 – A 99	Lärmschutzwand im Bereich Frauenholz
Beschreibung	Zum Schutz der Wohnbebauung im Bereich Frauenholz vor den Straßenverkehrsgeräuschen befindet sich in Fahrtrichtung Salzburg ein Schallschutzwand.
Lärminderungswirkung	keine Angabe
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	keine Angabe
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	vorhanden
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	keine Angabe

Tabelle 29: Vorhandene bauliche Maßnahme der ABDSB an der A 99 – V2 – A 99: Lärmschutzwand Frauenholz

Maßnahme V3 – A 99	Lärmschutzwände im Bereich Feldmoching
Beschreibung	Zum Schutz der Wohnbebauung vor den Straßenverkehrsgeräuschen befinden sich in beiden Fahrtrichtungen Lärmschutzwände.
Lärminderungswirkung	keine Angabe
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	keine Angabe
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	vorhanden
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	keine Angabe

Tabelle 29: Vorhandene bauliche Maßnahme der ABDSB an der A 99 – V3 – A 99: Lärmschutzwände Feldmoching

Maßnahme V4 – A 99	Lärmschutzwände im Bereich Ludwigsfeld
Beschreibung	Zum Schutz der Wohnbebauung vor den Straßenverkehrsgeräuschen befinden sich in beiden Fahrtrichtungen Wall-Wand-Kombinationen.
Lärminderungswirkung	keine Angabe
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	keine Angabe
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	vorhanden
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	keine Angabe

Tabelle 30: Vorhandene bauliche Maßnahme der ABDSB an der A 99 – V4 – A 99: Lärmschutzwände Ludwigsfeld

Maßnahme V5 – A 99	Lärmschutzwände im Bereich Allacher Forst
Beschreibung	Zum Schutz der Wohnbebauung vor den Straßenverkehrsgeräuschen befinden sich in beiden Fahrtrichtungen Lärmschutzwände am Fahrbahnrand sowie im Mittelstreifen.
Lärminderungswirkung	keine Angabe
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	keine Angabe
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	vorhanden
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	keine Angabe

Tabelle 31: Vorhandene bauliche Maßnahme der ABDSB an der A 99 – V5 – A 99: Lärmschutzwände Allacher Forst

Maßnahme V6 – A 99	Lärmschutzwände im Bereich Allach
Beschreibung	Zum Schutz der Wohnbebauung vor den Straßenverkehrsgläuschen befinden sich in Fahrtrichtung Salzburg Wall-Wand-Kombinationen.
Lärminderungswirkung	keine Angabe
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	keine Angabe
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	vorhanden
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	keine Angabe

**Tabelle 32: Vorhandene bauliche Maßnahme der ABDSB an der A 99 – V6 – A 99:
Lärmschutzwände Allach**

Maßnahme V7 – A 99	Lärmschutz im Bereich Aubing
Beschreibung	Zum Schutz der Wohnbebauung vor den Straßenverkehrsgläuschen befinden sich in beiden Fahrtrichtungen Lärmschutzwälle sowie der Tunnel Aubing.
Lärminderungswirkung	keine Angabe
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	keine Angabe
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	vorhanden
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	keine Angabe

**Tabelle 33: Vorhandene bauliche Maßnahme der ABDSB an der A 99 – V7 – A 99:
Lärmschutz Aubing**

6.2.3 Bereits vorhandene Maßnahmen der Landeshauptstadt München

6.2.3.1 Übersicht

An den BAB in München sind nachfolgende Maßnahmen der Landeshauptstadt (Lärmschutzmaßnahmen oder Maßnahmen, die sich auch positiv auf den Lärmschutz auswirken) vorhanden.

Die Bereiche der vorhandenen Bebauungspläne sind in den im Anhang A 3 beigefügten Übersichtskarten durch **rosa Balken** dargestellt.

BAB	Nr.	Maßnahme
A 8 Ost	V	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. 1682
A 8 West	V	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
A 9	V	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. 783b
	-	Bebauungsplan Nr. 1454
	-	Bebauungsplan Nr. 1943a
A 94	V	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. 44
	-	Bebauungsplan Nr. 1722
A 95	-	-
A 96	V	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
A 99	-	-

Tabelle 34: Übersicht über bereits vorhandene Lärmschutzmaßnahmen der Landeshauptstadt München

6.2.3.2 Details – Ableitung des Lkw-Durchgangsverkehrs

Im Rahmen der Luftreinhalteplanung für die Stadt München wurde ein Konzept zur Ableitung des Lkw-Durchgangsverkehrs auf den Autobahnring A 99 umgesetzt, mit dem der Innenstadtbereich einschließlich der innerstädtischen Abschnitte an der A 8 Ost, A 8 West, A 9, A 94 und der A 96 vor Einwirkungen durch Luftschadstoffe entlastet wird. Durch diese Maßnahme wird das Umfeld der vorgenannten innerstädtischen Autobahnabschnitte auch vor Verkehrslärmeinwirkungen entlastet (Tabelle 35).

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
Beschreibung	<p>Die 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt München vom 19.10.2007 enthält ein Durchfahrtsverbot für Lkw über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht für München i. V. m. der Ableitung des Lkw-Durchgangsverkehrs auf den Autobahnring A 99. Das heißt alle Lkw, die kein Ziel im Stadtgebiet haben, werden auf den Autobahnring geleitet. Seit 01.02.2008 gilt das Durchfahrtsverbot.</p> <p>(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>Durch diese Maßnahme wird der Innenstadtbereich einschließlich der innerhalb des Autobahnringes A 99 gelegenen innerstädtischen Abschnitte der Autobahnen A 8 Ost, A 8 West, A 9 und A 94 und der A 96, vom ortsfremden Lkw-Durchgangsverkehr und den damit einhergehenden Wirkungen durch Luftschadstoffe entlastet. Zusätzlich werden der Innenstadtbereich und das Umfeld der vorgenannten innerstädtischen Autobahnabschnitte auch vor Verkehrslärmeinwirkungen entlastet.</p>
Lärmminderungswirkung	Eine quantitative Aussage zur Lärmminderungswirkung liegt nicht vor.
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	-
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	in Kraft getreten am 01.02.2008
Zuständigkeit	Landeshauptstadt München als untere Verkehrsbehörde und ABDSB
Kosten	-

Tabelle 35: Vorhandene Maßnahme der Landeshauptstadt München: 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 [27]

6.2.3.3 Details – Bauleitplanung

Ferner wurden seitens der Landeshauptstadt München im Rahmen der Bauleitplanung entlang der Autobahnen Maßnahmen (Festsetzungen und/oder Hinweise) zum Schutz vor Verkehrslärm vorgesehen. Diese wurden, insbesondere soweit es sich um passive Maßnahmen

handelt, in der Lärmkartierung nicht berücksichtigt. Die Kartierung stellt insoweit nicht die tatsächliche sondern eine zu hohe Belastungssituation dar. Wenn die Bebauungspläne umgesetzt werden, gelten die festgesetzten Maßnahmen. Die Anzahl der belasteten Personen, die Überschreitungen der Anhaltswerte L_{DEN} von 67 dB(A) bzw. L_{Night} von 57 dB(A) ausgesetzt sind, reduziert sich dann voraussichtlich deutlich.

Anderweitige Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärmeinwirkungen durch die Autobahnen wurden von der Stadt München nicht durchgeführt. Lärmschutzmaßnahmen von Seiten der Stadt erfolgen nur entlang von Straßen, die sich in der Baulast der Stadt befinden.

Die vorhandenen Bebauungspläne der Landeshauptstadt München, die Maßnahmen zum Schutz der von Überschreitungen der Anhaltswerte betroffenen Bebauung durch Verkehrslärm (Autobahnen und weitere Straßen im Umfeld der Autobahnen) enthalten, werden nachfolgend aufgezeigt und sind in den Übersichtskarten im Anhang A 3 durch **rosa Balken** dargestellt:

Die Bebauungspläne der Landeshauptstadt München sind auf der Internetseite der Stadt einsehbar:

<http://maps.muenchen.de/rgu/bebauungsplan>

A 8 Ost: München – Salzburg

Entlang der A 8 Ost ist folgender Bebauungsplan vorhanden, der bezogen auf betroffene schutzwürdige Bebauung Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärmeinwirkungen enthält:

Bebauungsplan Nr. 1682 „Chiemgaustraße, Bundesautobahn München – Salzburg – BAB A 8 – (westlich), Langbürgener Straße (östlich) (Teiländerung des Bebauungsplans Nr. 171 a)“: Schallschutzvorkehrungen für schutzbedürftige Aufenthaltsräume zum Schutz vor Verkehrslärm, Wohnraumorientierung (keine Aufenthaltsräume ausschließlich zur Verkehrslärm zugewandten Seite), Festlegung von Innenraumpegeln (Einhaltung durch z. B. Schallschutzfenster, Wintergärten) und aktiver Lärmschutz (Lärmschutzwall)

Die Maßnahmen im Bebauungsplan beziehen sich u. a. auch auf betroffene schutzwürdige Bebauung an der Langbürgener Straße (Bebauungsplan Nr. 1682).

Weitere vorhandene Bebauungspläne (Bebauungspläne Nrn. 1667 und 2045) mit Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm beziehen sich nicht auf betroffene schutzwürdige Bebauung.

A 8 West: München – Augsburg

Entlang der A 8 West sind keine Bebauungspläne vorhanden, die bezogen auf betroffene schutzwürdige Bebauung Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärmeinwirkungen enthalten.

A 9: Nürnberg – München

Entlang der A 9 sind folgende Bebauungspläne vorhanden, die bezogen auf betroffene schutzwürdige Bebauung Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärmeinwirkungen enthalten:

- Bebauungsplan Nr. 783b „Schenkendorf-, Ungererstraße, Danziger Straße, Johann-Fichte-Straße und Leopoldstraße (Änderung der Bebauungspläne Nrn. 232a, 275, 654 und 783a)“: Schallschutzvorkehrungen für schutzbedürftige Aufenthaltsräume zum Schutz vor Verkehrslärm (z. B. Schallschutzfenster), Festlegung von Innenraumpegeln

- Bebauungsplan Nr. 1454 „Frankfurter Ring (südlich) zwischen Funkkaserne und Autobahn München – Nürnberg“: Schallschutzvorkehrungen für schutzbedürftige Aufenthaltsräume zum Schutz vor Verkehrslärm (z. B. Schallschutzfenster), Festlegung von Innenlärmpegeln, aktiver Lärmschutz (Lärmschutzwand)
- Bebauungsplan Nr. 1943a „Frankfurter Ring (südlich), Joseph-Dollinger-Bogen (westlich) – Bundespolizei“: Lärmschutzvorkehrungen zum Schutz gegen Außenlärm nach Maßgabe der DIN 4109 [28]

Die Maßnahmen in den Bebauungsplänen beziehen sich u. a. auch auf betroffene schutzwürdige Bebauung an der Berliner Straße (Bebauungsplan Nr. 783b) und am Joseph-Dollinger-Bogen (Bebauungspläne Nrn. 1454 und 1943a).

Weitere vorhandene Bebauungspläne (Bebauungspläne Nrn. 1373, 1404a, 1459a etc.) mit Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm beziehen sich nicht auf betroffene schutzwürdige Bebauung.

A 94: München – Passau

Entlang der A 94 sind folgende Bebauungspläne vorhanden, die bezogen auf betroffene schutzwürdige Bebauung Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärmeinwirkungen enthalten:

- Bebauungsplan Nr. 44 „Eggenfeldener Straße, Lüderitzstraße, Eylauer Straße, Bahnlinie München-Ismaning und Rappelhofstraße“: geschlossene Bebauung, Wohnraumorientierung und Festlegung von Innenpegeln (passive Schallschutzmaßnahmen)
- Bebauungsplan Nr. 1722 „Riemer Straße Haus Nr. 295 – 309“: Festlegung von Innenpegeln (passive Schallschutzmaßnahmen)

Die Maßnahmen in den Bebauungsplänen beziehen sich u. a. auch auf betroffene schutzwürdige Bebauung an der Eggenfelder Straße (Bebauungsplan Nr. 44), der Süskindstraße (Bebauungsplan Nr. 44) und der Riemer Straße (Bebauungsplan Nr. 1722).

Weitere vorhandene Bebauungspläne (Bebauungspläne Nrn. 996 und 1405a) mit Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm beziehen sich nicht auf betroffene schutzwürdige Bebauung.

A 95: München – Garmisch-Partenkirchen

Entlang der A 95 sind keine Bebauungspläne vorhanden, die bezogen auf betroffene schutzwürdige Bebauung Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärmeinwirkungen enthalten.

Vorhandene Bebauungspläne (Bebauungspläne Nrn. 27 und 1304) mit Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm beziehen sich nicht auf betroffene schutzwürdige Bebauung.

A 96: München - Lindau

Entlang der A 96 ist folgender Bebauungsplan vorhanden, der bezogen auf betroffene schutzwürdige Bebauung Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärmeinwirkungen enthält:

Bebauungsplan Nr. 60a „Kleinhadern, Langbehnstraße (südlich) zwischen Schröfelhof und Großhaderner Straße“: geschlossene Bauweise mit der Möglichkeit offener Bauweise

Die Maßnahmen im Bebauungsplan beziehen sich u. a. auch auf betroffene schutzwürdige Bebauung am Stiftsbogen (Bebauungsplan Nr. 60a).

Weitere vorhandene Bebauungspläne (Bebauungspläne Nrn. 78b, 362a und 362b) mit Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm beziehen sich nicht auf betroffene schutzwürdige Bebauung.

A 99: Autobahnring München

Entlang der A 99 sind keine Bebauungspläne vorhanden, die bezogen auf betroffene schutzwürdige Bebauung Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärmeinwirkungen enthalten.

Ein vorhandener Bebauungsplan (Bebauungsplan Nr. 2044) mit Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm bezieht sich nicht auf betroffene schutzwürdige Bebauung.

ENTWURF



6.3 Maßnahmen des Lärmaktionsplans für das Umfeld der BAB in der Landeshauptstadt München: Bereits geplante Maßnahmen sowie Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben (einschließlich langfristige Strategie)

6.3.1 Bereits geplante bzw. in Umsetzung befindliche Maßnahmen der ABDSB

6.3.1.1 Übersicht

An den BAB in München sind von Seiten der ABDSB die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen geplant bzw. befinden sich in Umsetzung.

Unabhängig davon überprüft die ABDSB auf Antrag Anliegen von Bürgern, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für eine (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind.

Sowohl im Vorfeld als auch im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen auf den innerstädtischen Autobahnabschnitten aus Gründen des Lärmschutzes gefordert. Dieser Vorschlag wurde von der Regierung von Oberbayern an die für die Überprüfung und Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen zuständige ABDSB weitergeleitet. Nach Rückmeldung der ABDSB sind für die Ermittlung, Abwägung und Gewichtung des Sachverhalts umfangreiche Arbeiten erforderlich. Darüber hinaus sollen nach Möglichkeit auch die aktuellen Verkehrszahlen aus der Straßenverkehrszählung 2015 in die Betrachtung eingestellt werden. Die ABDSB wird daher voraussichtlich nicht vor Ende 2017 die Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzungen an den innerstädtischen Autobahnabschnitten in München abgeschlossen haben. Die „Maßnahme G2 – alle Autobahnen“ (Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen) wird als bereits geplante bzw. in Umsetzung befindliche Maßnahme der ABDSB in den Lärmaktionsplan aufgenommen.

Die Bereiche, in denen die ABDSB bereits Maßnahmen plant bzw. umsetzt, sind mit Ausnahme der „Maßnahme G1 – alle Autobahnen“ (Prüfung der Anliegen von Bürgern durch die ABDSB, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind) und der „Maßnahme G2 – alle Autobahnen“ (Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen) in den Übersichtskarten im Anhang A 3 durch **lila Balken** dargestellt.

BAB	Nr.	Maßnahme
alle	G1	Prüfung der Anliegen von Bürgern durch die ABDSB, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind
alle	G2	Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen
A 8 Ost	G	Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags
A 8 West	-	-
A 9	G1	Voruntersuchung zur Überprüfung, ob aktiver Lärmschutz zwischen den AS München-Schwabing und München-Frankfurter Ring im Rahmen der Lärmsanierung realisiert werden kann
	G2	Lärmvorsorgemaßnahmen im Rahmen des mittel- bis langfristig geplanten 6-streifigen Ausbaus der BAB A 9 im Bereich zwischen AS München-Schwabing und AS München-Frankfurter Ring
A 94	G	Lärmvorsorgemaßnahmen im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der BAB A 94 im Bereich zwischen AS München-Steinhausen und AS Feldkirchen West
A 95	G	Deckschichtenerneuerung in Fahrtrichtung München (von AD Starnberg bis km 4+800)
A 96	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
A 99	G	Lärmvorsorgemaßnahmen im Bereich „Auensiedlung“ östlich des AK München Nord im Rahmen des 8-streifigen Ausbaus der BAB A 99 im Abschnitt zwischen AK München Nord und AS Haar

Tabelle 36: Übersicht über bereits geplante bzw. in Umsetzung befindliche Maßnahmen der ABDSB

6.3.1.2 Details

Die einzelnen bereits geplanten bzw. in Umsetzung befindlichen Maßnahmen der ABDSB werden in den folgenden Tabellen näher erläutert. Zudem sind die geplanten Maßnahmen, mit Ausnahme der „Maßnahme G1 – alle Autobahnen“ (Prüfung der Anliegen von Bürgern durch die ABDSB, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind) und der „Maßnahme G2 – alle Autobahnen“ (Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen) in den Übersichtskarten im Anhang A 3 durch **lila Balken** dargestellt.

Maßnahme G1 – alle Autobahnen	Prüfung der Anliegen von Bürgern durch die ABDSB, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind
Beschreibung	Nach den VLärmSchR 97 kann bei Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte (gemäß Nr. 37.1 VLärmSchR 97) Lärmschutz durch Maßnahmen an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) als freiwillige Leistung auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden. Als Lärmschutzmaßnahmen kommen aktive und/oder passive bauliche Maßnahmen in Betracht (siehe Kapitel 4.3.2.3). Auf Antrag von Bürgern prüft die ABDSB, ob die Voraussetzungen für die Lärmsanierung vorliegen.
Lärmminderungswirkung	Aktive und/oder passive Schutzmaßnahmen werden so vorgesehen, dass an förderfähiger schutzwürdiger Bebauung die Lärmsanierungsgrenzwerte eingehalten werden bzw. der Innenraumschutz gewährleistet ist.
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	-
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	-
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	Abhängig von Art und Umfang der Sanierungsmaßnahme. Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst.

Tabelle 37: Geplante Maßnahme der ABDSB – G1 – alle Autobahnen: Prüfung der Anträge von Bürgern auf Lärmsanierung

Maßnahme G2 – alle Auto- bahnen	Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbe- grenzungen
Beschreibung	<p>Ziel:</p> <p>a) Die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen wird durch die ABDSB geprüft.</p> <p>b) Sollte das Ergebnis der Prüfung durch die ABDSB sein, dass die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm ein erforderliches, geeignetes und angemessenes Mittel ist, so wird diese von der ABDSB angeordnet.</p> <p>Die ABDSB beurteilt in ihrer Funktion als Untere Straßenverkehrsbehörde die entsprechenden Sachverhalte und zu ergreifenden Maßnahmen nach § 45 StVO in eigener Zuständigkeit.</p> <p>Die Geschwindigkeitsbegrenzungen sind dabei jeweils in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (StMI, Oberste Straßenverkehrsbehörde) anzuordnen.</p> <p>Hintergrund:</p> <p>Sowohl im Vorfeld als auch im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen auf den innerstädtischen Autobahnabschnitten aus Gründen des Lärmschutzes gefordert. Im Wesentlichen wurde eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h für Pkw bzw. 60 km/h für Lkw gefordert.</p> <p>Ermächtigungsgrundlage für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm enthält § 45 StVO. Für die Prüfung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind die Lärmschutz-Richtlinien-StV einschlägig. Die Rechtsprechung wendet neben diesen Lärmschutz-Richtlinien-StV allerdings auch die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV als ermessensauslösende Schwelle an. (siehe Kapitel 4.3.2.4)</p> <p>Nach Rückmeldung der ABDSB sind für die Ermittlung, Abwägung und Gewichtung des Sachverhalts umfangreiche Arbeiten erforderlich. Darüber hinaus sollen nach Möglichkeit auch die aktuellen Verkehrszahlen aus der Straßenverkehrszählung 2015 in die Betrachtung eingestellt werden. Die ABDSB wird daher voraussichtlich nicht vor Ende 2017 die Prüfung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen an den innerstädtischen Autobahnabschnitten in München abgeschlossen haben.</p>

Lärminderungswirkung	Kann erst nach abgeschlossener Prüfung der Geschwindigkeitsbegrenzungen im Einzelfall angegeben werden.
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	Kann erst nach abgeschlossener Prüfung der Geschwindigkeitsbegrenzungen im Einzelfall angegeben werden.
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	Die Prüfung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen an den innerstädtischen Autobahnabschnitten wird voraussichtlich nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die ABDSB in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das StMI (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet.
Zuständigkeit	ABDSB, Regierung von Oberbayern und StMI
Kosten	Keine Angabe möglich.

Tabelle 38: Geplante Maßnahme der ABDSB – G2 – alle Autobahnen: Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen

A 8 Ost: München – Salzburg

Neben der Maßnahme, dass die ABDSB auf Antrag überprüft, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für eine (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (Tabelle 37), ist in den Jahren 2016/2017/2018 im Zuge einer Erhaltungsmaßnahme der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags geplant (Tabelle 39). Zusätzlich prüft die ABDSB aufgrund der Forderungen im Vorfeld und im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan die Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen (Tabelle 38).

Maßnahme G – A 8 Ost	Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags
Beschreibung	Im Zuge einer Erhaltungsmaßnahme wird in den Jahren 2016/2017/2018 ein lärmindernder Fahrbahnbelag eingebaut. 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.
Lärminderungswirkung	Abhängig vom einzubauenden Fahrbahnbelag kann von einer Schallpegelminderung von bis zu 4 dB(A) ausgegangen werden.
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	keine Angabe
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	Einbau in den Jahren 2016/2017/2018
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	keine Angabe

Tabelle 39: Geplante Maßnahme der ABDSB – G – A 8 Ost: Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags an der A 8 Ost

A 8 West: München – Augsburg

Neben der Maßnahme, dass die ABDSB auf Antrag überprüft, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für eine (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind, (Tabelle 37) prüft die ABDSB aufgrund der Forderungen im Vorfeld und im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan die Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen (Tabelle 38).

A 9: Nürnberg – München

Neben der Maßnahme, dass die ABDSB auf Antrag überprüft, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für eine (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (Tabelle 37), beabsichtigt die ABDSB entsprechend der zu Verfügung stehenden Planungs-kapazitäten eine Voruntersuchung zur Überprüfung, ob aktiver Lärmschutz angesichts der beengten Raumverhältnisse und unter Berücksichtigung des mittel- bis langfristig geplanten Ausbaus der A 9 zwischen der AS München-Schwabing und der AS München-Frankfurter Ring im Rahmen der Lärmsanierung realisiert werden kann (Tabelle 40). Zudem sind im Rahmen des mittel- bis langfristig geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 9 im Bereich zwischen AS München-Schwabing und AS München-Frankfurter-Ring Lärmvorsorgemaßnahmen vorzusehen (Tabelle 41). Zusätzlich prüft die ABDSB aufgrund der Forderungen im Vorfeld und im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan die Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen (Tabelle 38).



Maßnahme G1 – A 9	Voruntersuchung zur Überprüfung, ob aktiver Lärmschutz zwischen den AS München-Schwabing und München-Frankfurter Ring im Rahmen der Lärmsanierung realisiert werden kann
Beschreibung	Im Bereich Grüneckerstraße/Fröttmaninger Straße in der „Alten Heide“ wurden die aktuellen Lärmimmissionen auf Grundlage der für die Lärmsanierung maßgebenden aktuellen Verkehrsbelastung der Straßenverkehrszählung 2010 berechnet. Hierbei wurden die vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen, Fahrbahnbeläge und Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der A 9 berücksichtigt. Die Ergebnisse der Lärmberechnungen zeigen, dass die für Wohngebiete geltenden Lärmsanierungsgrenzwerte tags und nachts teilweise überschritten werden. Zur Einhaltung der Lärmsanierungsgrenzwerte kommen sowohl passive als auch aktive Lärmschutzmaßnahmen in Betracht. Die ABDSB beabsichtigt entsprechend der zur Verfügung stehenden Planungskapazitäten eine Voruntersuchung durchzuführen. Dabei soll insbesondere geprüft werden, 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 AS München-Schwabing und der AS München-Frankfurter Ring realisiert werden kann.
Lärminderungswirkung	Schutzmaßnahmen werden im Falle der Realisierung der Lärmsanierungsmaßnahmen so vorgesehen, dass an schutzwürdiger Bebauung die Lärmsanierungsgrenzwerte weitgehend eingehalten werden.
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	keine Angabe
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	Voruntersuchung in Bearbeitung
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	keine Angabe

Tabelle 40: Geplante Maßnahme der ABDSB – G1 – A 9: Voruntersuchung zur Überprüfung, ob aktiver Lärmschutz an der A 9 zwischen den AS München-Schwabing und München-Frankfurter Ring im Rahmen der Lärmsanierung realisiert werden kann

Maßnahme G2 – A 9	Lärmvorsorgemaßnahmen im Rahmen des mittel- bis langfristig geplanten 6-streifigen Ausbaus der BAB A 9 im Bereich zwischen AS München-Schwabing und AS München-Frankfurter Ring
Beschreibung	Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Art. 1 des Sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes [6. FStrAbÄndG] vom 23. Dezember 2016) ist der 6-streifige Ausbau der A 9 zwischen AS München-Frankfurter Ring und AS München-Schwabing als „Vordringlicher Bedarf zur Engpassbeseitigung“ vorgesehen.
Lärminderungswirkung	Durch aktive und/oder passive Maßnahmen sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten bzw. der Innenraumschutz nach der 24. BImSchV zu gewährleisten.
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	Im Falle des Ausbaus kann im Ausbaubereich voraussichtlich von einer vollständigen Reduzierung der belasteten Personen, die gemäß der Kartierung des LfU von Überschreitungen der Anhaltswerte L_{DEN} von 67 dB(A) bzw. L_{Night} von 57 dB(A) betroffen sind, ausgegangen werden. Eine nähere Aussage ist aufgrund des aktuellen Verfahrensstands jedoch nicht möglich und nicht veranlasst.
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Art. 1 des Sechsten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes [6. FStrAbÄndG] vom 23. Dezember 2016) ist der 6-streifige Ausbau der A 9 zwischen AS München-Frankfurter Ring und AS München-Schwabing als „Vordringlicher Bedarf zur Engpassbeseitigung vorgesehen“. Für den Ausbau liegen noch keine Planungen vor.
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	keine Angabe

Tabelle 41: Geplante Maßnahme der ABDSB – G2 – A 9: Lärmvorsorgemaßnahmen im Rahmen des mittel- bis langfristig geplanten 6-streifigen Ausbaus der BAB A 9 im Bereich zwischen AS München-Schwabing und AS München-Frankfurter Ring

A 94: München – Passau

Zusätzlich zur Maßnahme, dass die ABDSB auf Antrag überprüft, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für eine (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (Tabelle 37), sind im Rahmen des geplanten 6-streifigen Ausbaus der A 94 im Bereich zwischen der AS München-Steinhausen und der AS Feldkirchen West Lärmvorsorgemaßnahmen vorzusehen (Tabelle 42). Darüber hinaus prüft die ABDSB aufgrund der Forderungen im Vorfeld und im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan die Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen (Tabelle 38).

Maßnahme G – A 94	Lärmvorsorgemaßnahmen im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der BAB A 94 im Bereich zwischen AS München-Steinhausen und AS Feldkirchen West
Beschreibung	Der geplante 6-streifige Ausbau der A 94 im Bereich zwischen der AS München-Steinhausen und der AS Feldkirchen West ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Art. 1 des 6. FStrAbÄndG) als „Vordringlicher Bedarf zur Engpassbeseitigung“ vorgesehen. Im Zuge eines Ausbaus der A 94 ist Lärmschutz nach den Kriterien der Lärmvorsorge vorzusehen (16. BImSchV). In Bereichen, wo dies erforderlich ist, müssen aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen werden. Soweit passive Maßnahmen erforderlich sind, richten sich die Festlegungen nach den Regelungen der 24. BImSchV.
Lärminderungswirkung	Durch aktive und/oder passive Maßnahmen sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten bzw. der Innenraumschutz nach der 24. BImSchV zu gewährleisten.
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	Im Falle des Ausbaus kann im Ausbaubereich voraussichtlich von einer vollständigen Reduzierung der belasteten Personen, die gemäß der Kartierung des LfU von Überschreitungen der Anhaltswerte L_{DEN} von 67 dB(A) bzw. L_{Night} von 57 dB(A) betroffen sind, ausgegangen werden. Eine nähere Aussage ist aufgrund des aktuellen Verfahrensstands jedoch nicht möglich und nicht veranlasst.
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	Der geplante 6-streifige Ausbau der A 94 im Bereich zwischen der AS München-Steinhausen und der AS Feldkirchen West ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Art. 1 des 6. FStrAbÄndG) als „Vordringlicher Bedarf zur Engpassbeseitigung“ vorgesehen. Für den Ausbau liegen noch keine Planungen vor.
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	keine Angabe

Tabelle 42: Geplante Maßnahme der ABDSB – G – A 94: Lärmvorsorgemaßnahmen im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der A 94 im Bereich zwischen AS München-Steinhausen und AS Feldkirchen West

A 95: München – Garmisch-Partenkirchen

Neben der Maßnahme, dass die ABDSB auf Antrag überprüft, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für eine (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (Tabelle 37), beabsichtigt die ABDSB eine Deckschichterneuerung der A 95 in Fahrtrichtung München (Tabelle 43). Zusätzlich prüft die ABDSB aufgrund der Forderungen im Vorfeld und im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan, die Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen (Tabelle 38).

Maßnahme G – A 95	Deckschichterneuerung in Fahrtrichtung München (von AD Starnberg bis km 4+800)
Beschreibung	Auf der A 95 soll in Fahrtrichtung München ab dem AD Starnberg bis km 4+800 die Deckschicht erneuert werden. Es wird ein Splittmastixasphalt eingebaut. Die Maßnahme betrifft das Gebiet der Landeshauptstadt München nur in einem kurzen Abschnitt.
Lärminderungswirkung	-2 dB(A) (Zuordnung gemäß RLS-90: -2 dB(A) bei einer Geschwindigkeit > 60 km/h) [26]
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	keine Angabe
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	Der Einbau war für das Jahr 2015 vorgesehen und wurde zwischenzeitlich fertiggestellt.
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	keine Angabe

Tabelle 43: Geplante Maßnahme der ABDSB an der A 95 – G – A 95: Deckschichterneuerung in Fahrtrichtung München

A 96: München – Lindau

Neben der Maßnahme, dass die ABDSB auf Antrag überprüft, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für eine (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind (Tabelle 37), ist von Seiten der ABDSB an der A 96 eine Verkehrsbeeinflussungsanlage (VBA) mit intelligenter Verkehrssteuerung und die befristete Herabsetzung der Geschwindigkeit bis zur Realisierung der VBA geplant (Tabelle 44). Zusätzlich prüft die ABDSB aufgrund der Forderungen im Vorfeld und im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan die Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen (Tabelle 38).

ENTWURF



Maßnahme G – A 96	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
Beschreibung	Planung einer VBA mit Wechselverkehrszeichengebern. Die Anlage ermöglicht die Anzeige einer der jeweiligen Verkehrssituation angepassten Verkehrsregelung, insbesondere flexible Geschwindigkeitsbeschränkungen. Die Steuerung erfolgt in Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung sowie zur Stauabsicherung und Stauwarnung. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verringerung der Immissionsbelastung wurde im Vorgriff auf die Errichtung der VBA die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h von km 170,150 bis Autobahnende in Fahrtrichtung München herabgesetzt. Bis 2013 galt eine Geschwindigkeitsbegrenzung aus Gründen der Verkehrssicherheit in Fahrtrichtung München erst ab km 171,180 bis Autobahnende. Die Realisierung der VBA hängt von verschiedenen Einflussfaktoren, wie u. a. der Finanzierbarkeit ab. Maßnahme des Plans ist somit nur deren Prüfung und Entwurfsplanung
Lärminderungswirkung	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.
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	Eine quantitative Aussage zum Minderungspotenzial an den belasteten Immissionsorten ist aufgrund der komplexen Zusammenhänge nicht möglich.
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	Die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h wurde bereits angeordnet. Die Realisierung der VBA hat zwischenzeitlich begonnen und wird voraussichtlich im Herbst 2017 fertiggestellt.
Zuständigkeit	ABDSB, Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (StMI), Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (OBB) und Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)
Kosten	keine Angabe

Tabelle 44: Geplante Maßnahme der ABDSB – G – A 96: Planung einer VBA mit intelligenter Verkehrssteuerung und befristete Herabsetzung der Geschwindigkeit bis zur Realisierung der VBA [29]

A 99: Autobahnring München

Zusätzlich zur Maßnahme, dass die ABDSB auf Antrag überprüft, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für eine (bezuschusste) Lärmsanierung ge-

geben sind (Tabelle 37), plant die ABDSB den 8-streifigen Ausbau der BAB A 99 im Bereich zwischen dem AK München Nord und der AS Haar (Tabelle 45). Im Zuge eines Ausbaus ist Lärmschutz nach den Kriterien der Lärmvorsorge vorzusehen (16. BImSchV). Darüber hinaus prüft die ABDSB aufgrund der Forderungen im Vorfeld und im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan die Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen (Tabelle 38).

Maßnahme G – A 99	Lärmvorsorgemaßnahmen im Bereich „Auensiedlung“ östlich des AK München Nord im Rahmen des 8-streifigen Ausbaus der BAB A 99 im Abschnitt zwischen AK München Nord und AS Haar
Beschreibung	Die ABDSB plant derzeit den 8-streifigen Ausbau der A 99 zwischen dem AK München Nord und der AS Haar. Entsprechend den Regelungen der 16. BImSchV löst das Vorhaben Anspruch auf Lärmschutz nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge aus. Dementsprechend sind im Bereich der Auensiedlung Lärmschutzwände mit bis zu 8 m Höhe sowie ein lärmindernder Fahrbahnbelag mit einem D_{Stro} -Wert von -5 dB(A) geplant. Eine vollständige Einhaltung der Nachtgrenzwerte kann dadurch nicht erreicht werden. Daher werden an zahlreichen Gebäuden zusätzlich passive Lärmschutzeinrichtungen erforderlich.
Lärminderungswirkung	Durch aktive und/oder passive Maßnahmen sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten bzw. der Innenraumschutz nach der 24. BImSchV zu gewährleisten.
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	Im Ausbaubereich kann von einer vollständigen Reduzierung der belasteten Personen, die gemäß der Kartierung des LfU von Überschreitungen der Anhaltswerte L_{DEN} von 67 dB(A) bzw. L_{Night} von 57 dB(A) betroffen sind, ausgegangen werden.
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	Für den Teilabschnitt AK München Nord – AS Aschheim/Ismaning und damit für den Bereich Auensiedlung liegt ein bestandkräftiger Planfeststellungsbeschluss vom 14.01.2013 vor. Der 8-streifige Ausbau der A 99 befindet sich derzeit im Bau. Baubeginn war im September 2016.
Zuständigkeit	ABDSB
Kosten	keine Angabe

Tabelle 45: Geplante Maßnahme der ABDSB – G – A 99: Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des 8-streifigen Ausbaus der A 99

6.3.2 Bereits geplante bzw. in Umsetzung befindliche Maßnahmen der Landeshauptstadt München

6.3.2.1 Übersicht

An den BAB in München sind von Seiten der Landeshauptstadt München die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen geplant bzw. befinden sich in Umsetzung. Es werden die in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne aufgelistet, die insbesondere bezogen auf von Überschreitungen der o. g. Anhaltswerte betroffene schutzwürdige Bebauung Festsetzungen zum Schutz gegen Verkehrslärm vorsehen. In Aufstellung befindliche Bebauungspläne, die nicht weiterverfolgt werden bzw. an denen derzeit nicht gearbeitet wird, werden nicht näher betrachtet. Zudem werden die weiteren geplanten Maßnahmen aufgezeigt.

Die Bereiche, in denen von Seiten der Landeshauptstadt München Maßnahmen geplant bzw. umgesetzt werden, sind in den im Anhang A 3 beigefügten Übersichtskarten durch **orange Balken** dargestellt.

BAB	Nr.	Maßnahme
A 8 Ost	-	-
A 8 West	-	-
A 9	-	-
A 94	G	Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1869 „Eggenfeldener Straße“; Untersuchung einer Wall-Wand-Kombination
A 95	-	-
A 96	G	Entwicklung des Untersuchungsdesigns für eine Machbarkeitsstudie zur Einhausung der A 96
A 99	-	-

Tabelle 46: Übersicht über bereits geplante bzw. in Umsetzung befindliche Maßnahmen der Landeshauptstadt München

6.3.2.2 Details

Die einzelnen bereits geplanten bzw. in Umsetzung befindlichen Maßnahmen der Landeshauptstadt München werden im Folgenden näher erläutert. Die geplanten Maßnahmen sind auch in den Übersichtskarten im Anhang A 3 durch **orange Balken** dargestellt.

A 8 Ost: München – Salzburg

An der BAB A 8 Ost befindet sich kein Bebauungsplan in Aufstellung. Der Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplans Nr. A 57 (mit betroffener Bebauung an der Peralohstraße) wird nicht mehr weiterverfolgt [3].

A 8 West: München – Augsburg

An der BAB A 8 West befindet sich der Bebauungsplan Nr. A 1516 (mit betroffener Bebauung an der Pippinger Straße) in Aufstellung. Der Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplans Nr. A 1516 soll jedoch aufgehoben werden [3].

A 9: Nürnberg – München

An der BAB A 9 befinden sich der Bebauungsplan Nr. A 1732 (mit betroffener Bebauung an der Leinthalstraße und der Situlistraße) sowie der Bebauungsplan Nr. A 1404 (mit be-

troffener Bebauung an der Freimanner Bahnhofstraße) in Aufstellung. Laut Aussagen der Landeshauptstadt München wird derzeit nicht daran gearbeitet. Eine nähere Betrachtung der beiden Bebauungspläne erfolgt daher nicht.

A 94: München – Passau

Im Zuge des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerbs und der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1869 „Eggenfeldener Straße“ für den Bereich Eggenfeldener Straße (südlich), Hultschiner Straße (östlich) und Töginger Straße – BAB A 94 – (nördlich) wird auch eine Wall-Wand-Kombination mit einer Höhe von 10 m und einer Länge von ca. 345 m untersucht (Tabelle 47). Darüber hinaus ist es wahrscheinlich, dass auch passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind [3].

Maßnahme G – A 94	Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1869 „Eggenfeldener Straße“; Untersuchung einer Wall-Wand-Kombination
Beschreibung	Im Zuge des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerbs und der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1869 „Eggenfeldener Straße“ für den Bereich Eggenfeldener Straße (südlich), Hultschiner Straße (östlich) und Töginger Straße – BAB A 94 – (nördlich) wird auch 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 erforderlich sind.
Lärminderungswirkung	keine Angabe
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	keine Angabe
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	Der Eckdaten- und ein neuer Aufstellungsbeschluss werden derzeit erstellt und soll dem Stadtrat noch vor der Sommerpause zur Entscheidung vorgelegt werden. Parallel dazu wird die Auslobung zum städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerb vorbereitet. Der Wettbewerb selbst soll in der zweiten Jahreshälfte durchgeführt werden. Die Jurysitzung ist für Dezember 2017 vorgesehen. Das daran anschließende Bebauungsplanverfahren soll bis Ende 2019 abgeschlossen werden.
Zuständigkeit	Landeshauptstadt München
Kosten	keine Angabe

Tabelle 47: Geplante Maßnahme der Landeshauptstadt München – G – A 94: Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1869 „Eggenfeldener Straße“; Untersuchung Wall-Wand-Kombination

A 95: München – Garmisch-Partenkirchen

An der BAB A 95 befindet sich kein Bebauungsplan in Aufstellung. Der Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplans Nr. A 679 (mit betroffener Bebauung an der Forstenrieder Allee) wird nicht mehr weiterverfolgt [3].

A 96: München – Lindau

An der BAB A 96 befindet sich kein Bebauungsplan in Aufstellung.

Im Auftrag der Landeshauptstadt München wurde eine Vorstudie für eine „Machbarkeitsuntersuchung zur Verbesserung des Lärmschutzes sowie der lufthygienischen und städtebaulichen Situation an der A 96“ als Entscheidungsgrundlage für die Beauftragung einer solchen Machbarkeitsstudie durchgeführt. Das zuständige Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird voraussichtlich im 2. Halbjahr 2017 eine Beschlussvorlage in den Stadtrat einbringen, in der eine Vorstellung der wesentlichen Ergebnisse der Vorstudie sowie eine Entscheidung über die Durchführung der Machbarkeitsstudie erfolgt.

Maßnahme G – A 96	Entwicklung des Untersuchungsdesigns für eine Machbarkeitsstudie zur Einhausung der A 96
Beschreibung	Erstellung eines Leistungskatalogs unter Einbeziehung aller Beteiligten zur Vorbereitung einer Entscheidung des Stadtrates, ob und inwieweit eine Machbarkeitsstudie zur Einhausung der A 96 im Stadtgebiet München durchgeführt wird. Es sind insbesondere <ul style="list-style-type: none"> • notwendige Grundlagenermittlungen • rechtliche Randbedingungen • mögliche Nutzungen auf einer Einhausung • Verbesserungspotenziale bei Luftschadstoffen und der Lärmbelastung • städtebauliche Potenziale • ein Vergleich mit anderen Städten • Wertungskriterien und Kostenschätzungen für vertiefende Untersuchungen aufzuzeigen und das konkrete Leistungsbild einer späteren Machbarkeitsstudie zu erstellen.
Lärminderungswirkung	Die Lärminderungswirkung kann erst in der ggf. durchzuführenden Machbarkeitsstudie aufgezeigt werden.
Bewertung/ Anzahl der entlasteten Personen	Bewertung bzw. Angaben zu den entlasteten Personen kann erst nach Abschluss der ggf. durchzuführenden Machbarkeitsstudie erfolgen.
Aktueller Verfahrenstand/ Zeitplan	Dem Stadtrat werden voraussichtlich im 2. Halbjahr 2017 die wesentlichen Ergebnisse der Vorstudie vorgestellt, um über das weitere Vorgehen und die Durchführung einer Machbarkeitsstudie zu entscheiden.
Zuständigkeit	Referat für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München unter Beteiligung eines externen Projektsteuerers und allen fachlich betroffenen externen und städtischen Dienststellen, den Bezirksausschüssen sowie der Bürgerinitiative BAB 96.
Kosten	-

Tabelle 48: Geplante Maßnahme der Landeshauptstadt München – G – A 96: Entwicklung des Untersuchungsdesigns für eine Machbarkeitsstudie zur Einhausung der A 96

A 99: Autobahnring München

An der BAB A 99 befinden sich der Bebauungsplan Nr. A 1784 (mit betroffener Bebauung an der Straße „Auf den Schrederwiesen“) in Aufstellung. Laut Aussage der Landeshauptstadt München wird derzeit nicht daran gearbeitet. Eine nähere Betrachtung des Bebauungsplans erfolgt daher nicht.

ENTWURF



7 Darstellung und Bewertung der Stellen mit erhöhter Betroffenenzahl (Lärmbrennpunkte) im Bereich der Autobahnen und der weiteren Straßen im Umfeld der Autobahnen unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen und geplanten bzw. in Umsetzung befindlichen Maßnahmen

Für die Auswahl der Stellen mit erhöhter Betroffenenzahl (Lärmbrennpunkte [BP]) im Umfeld der BAB werden die Auswertungen des LfU zur Gesamtstraßenverkehrslärmeinwirkung herangezogen. Die von Überschreitungen des Anhaltswertes L_{Night} von 57 dB(A) betroffenen Gebäude sind in den nachfolgenden Abbildungen gelb gekennzeichnet. Einzelne betroffene Gebäude mit weniger als 10 Einwohnern wurden bei der Auswahl der Lärmbrennpunkte BP nicht berücksichtigt. Diese Gebäude sind jedoch in den Detail-Lärmkarten L_{Night} für die Autobahnen und die weiteren Straßen im Umfeld der Autobahnen im Anhang A 6 dargestellt.

In den folgenden Abbildungen der Brennpunkte BP sind die Lärmpegel als Isophonenbänder farblich dargestellt. Die von einem Pegel $L_{\text{Night}} > 57$ dB(A) betroffenen Gebäude sind gelb gekennzeichnet. In der Kartierung berücksichtigte bereits vorhandene (aktive) Schallschutzeinrichtungen sind durch grüne Linien ersichtlich. Passive Lärmschutzmaßnahmen wurden bei der Lärmkartierung des LfU nicht berücksichtigt.

Bei der Bewertung der Brennpunkte BP wurden die vorhandenen und geplanten Maßnahmen (siehe Kapitel 6.2 und Kapitel 6.3) berücksichtigt. Die Brennpunkte BP sowie die bereits vorhandenen (graue Balken) und geplanten bzw. in Umsetzung befindlichen (lila Balken) Maßnahmen der ABDSB sowie die bereits vorhandenen (rosa Balken) und geplanten bzw. in Umsetzung befindlichen (orange Balken) Maßnahmen der Landeshauptstadt München sind in den im Anhang A 3 beigefügten Übersichtskarten dargestellt.

Hinweis:

Es wird darauf hingewiesen, dass die Maßnahme G1 – alle Autobahnen „Prüfung der Anliegen von Bürgern durch die ABDSB, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind“ (Kapitel 6.3.1, Tabelle 37) grundsätzlich für alle BAB gilt. Auch die Maßnahme G2 – alle Autobahnen „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen“ bezieht sich auf alle innerstädtischen Autobahnabschnitte.

7.1 Übersicht

Im Umfeld der Autobahnen in München bestehen gemäß der Kartierung des LfU folgende Brennpunkte BP.

Die Brennpunkte BP sind in den im Anhang A 3 beigefügten Übersichtskarten durch rote Punkte (●) dargestellt.

BAB	Nr.	Bezeichnung
A 8 Ost	BP	AS München-Perlach/Ständlerstraße
A 8 West	BP	Beginn A 8 West/Pippinger Straße
A 9	BP1	AS München-Fröttmaning-Süd
	BP2	AS München-Frankfurter Ring
	BP3	AS München-Frankfurter Ring/Frankfurter Ring
	BP4	AS München-Schwabing/Domagkstraße/Ungererstraße
A 94	BP1	Beginn A 94/Jurastraße/Eggenfeldener Straße/Truderinger Straße
	BP2	Hultschiner Straße/Eggenfeldener Straße/AS München-Zamdorf
	BP3	AS München-Dagfing/Schatzbogen/AS München-Am Moosfeld
	BP4	AS München-Riem/Riemer Straße
A 95	BP1	Beginn A 95/AS München-Kreuzhof
	BP2	Neurieder Straße/AS München-Fürstenried/Liesl-Karlstadt-Straße
	BP3	A 95/Stadtgrenze
A 96	BP1	AS München-Sendling/Garmischer Straße
	BP2	AS München-Laim/Fürstenrieder Straße
	BP3	AS München-Blumenau/Langbehnstraße/Stiftsbogen
	BP4	AS München-Blumenau/Waldwiesenstraße
A 99	BP1	A 99/Freisinger Landstraße
	BP2	A 99/Siberstraße

Tabelle 49: Übersicht über Lärmbrennpunkte im Bereich der Autobahnen in der Landeshauptstadt München

7.2 Details

Die einzelnen Stellen mit erhöhter Betroffenenzahl (Lärmbrennpunkte) im Bereich der Autobahnen und der weiteren Straßen im Umfeld der Autobahnen sind in den folgenden Abbildungen dargestellt. Darunter findet sich unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen und geplanten Maßnahmen jeweils eine Bewertung des Brennpunktes. Zudem sind die Brennpunkte BP in den Übersichtskarten im Anhang A 3 durch rote Punkte (●) dargestellt.

Pegel im Berechnungsgebiet in dB(A)

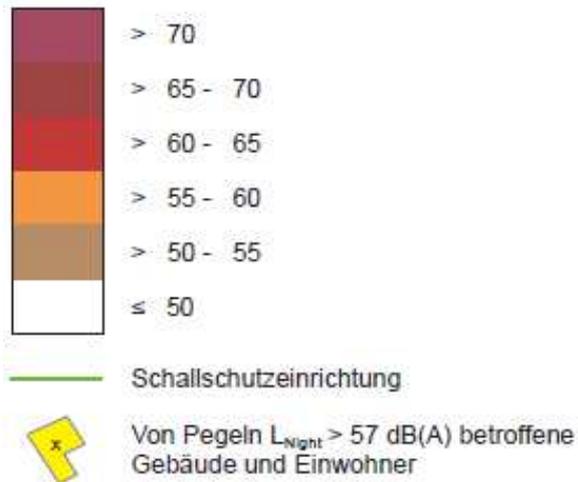


Abbildung 4: Legende zur Darstellung der Lärmbrennpunkte [24]

A 8 Ost: München – Salzburg

Brennpunkt BP – A 8 Ost: AS München-Perlach/Ständlerstraße

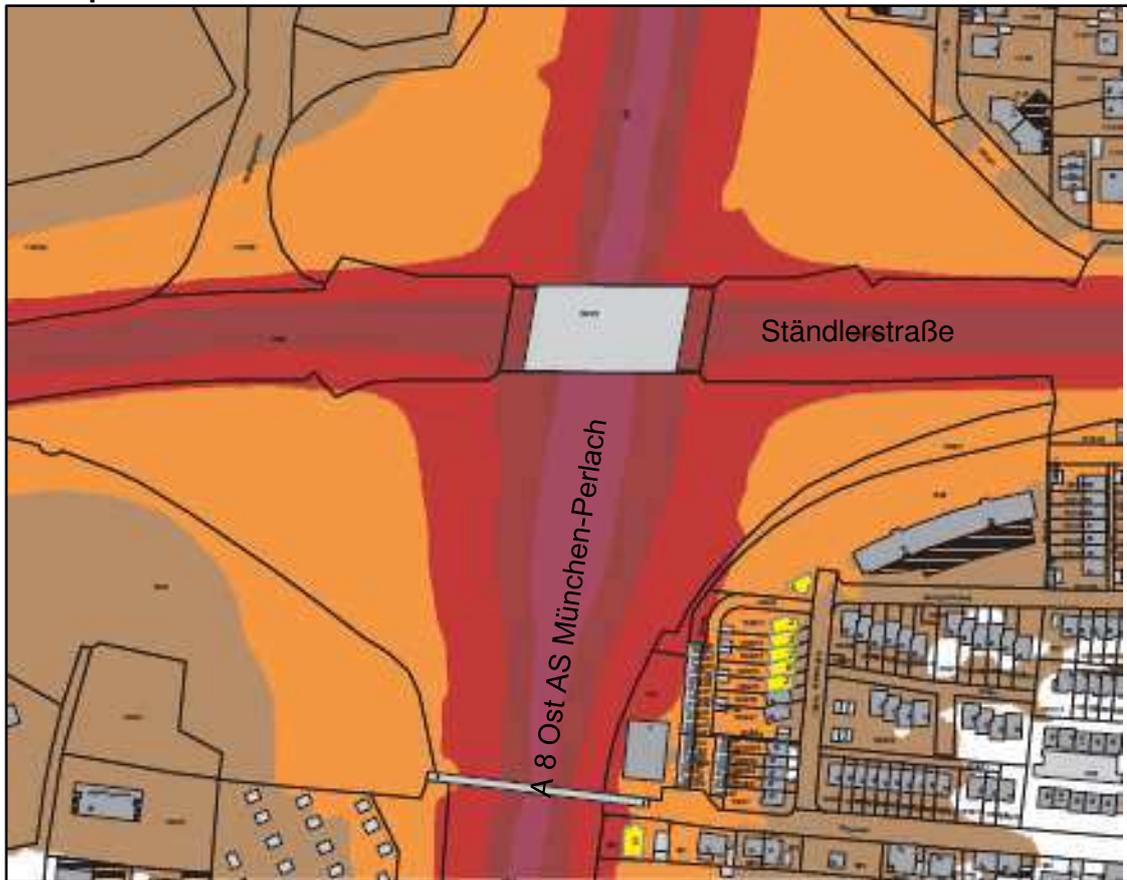


Abbildung 5: BP – A 8 Ost: AS München-Perlach/Ständlerstraße [24]

Mit Ausnahme eines Gebäudes werden die Überschreitungen des Anhaltswertes L_{Night} von 57 dB(A) durch die A 8 Ost hervorgerufen.

Die ABDSB plant im Zuge einer Erhaltungsmaßnahme in den Jahren 2016/2017/2018 den Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags (Maßnahme G – A 8 Ost). Abhängig vom einzubauenden Fahrbahnbelag kann von einer Schallpegelminderung von bis zu 4 dB(A) ausgegangen werden.

Nach Umsetzung der Maßnahme ist auch für den Brennpunkt „BP – A 8 Ost“ mit einer Verbesserung der Lärmsituation zu rechnen. Eine Angabe zur Reduzierung der Anzahl der derzeit von Überschreitungen der Anhaltswerte L_{DEN} von 67 dB(A) bzw. L_{Night} von 57 dB(A) belasteten Personen nach Umsetzung der Maßnahme liegt nicht vor.

Auf die Ausführungen unter Kapitel 6.3.1, Tabelle 39 (Maßnahme G – A 8 Ost) bzw. die entsprechende Übersichtskarte im Anhang A 3 wird hingewiesen.

Durch die Maßnahme G2 – alle Autobahnen „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen“ ist ggf. kurzfristig eine zusätzliche Reduzierung der Lärmbelastung und der Anzahl der belasteten Personen möglich (Kapitel 6.3.1, Tabelle 38). Die Maßnahme G2 – alle Autobahnen wurde aufgrund der Forderungen im Vorfeld und im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan aufgenommen.

A 8 West: München – Augsburg

Brennpunkt BP – A 8 West: Beginn A 8 West/Pippinger Straße

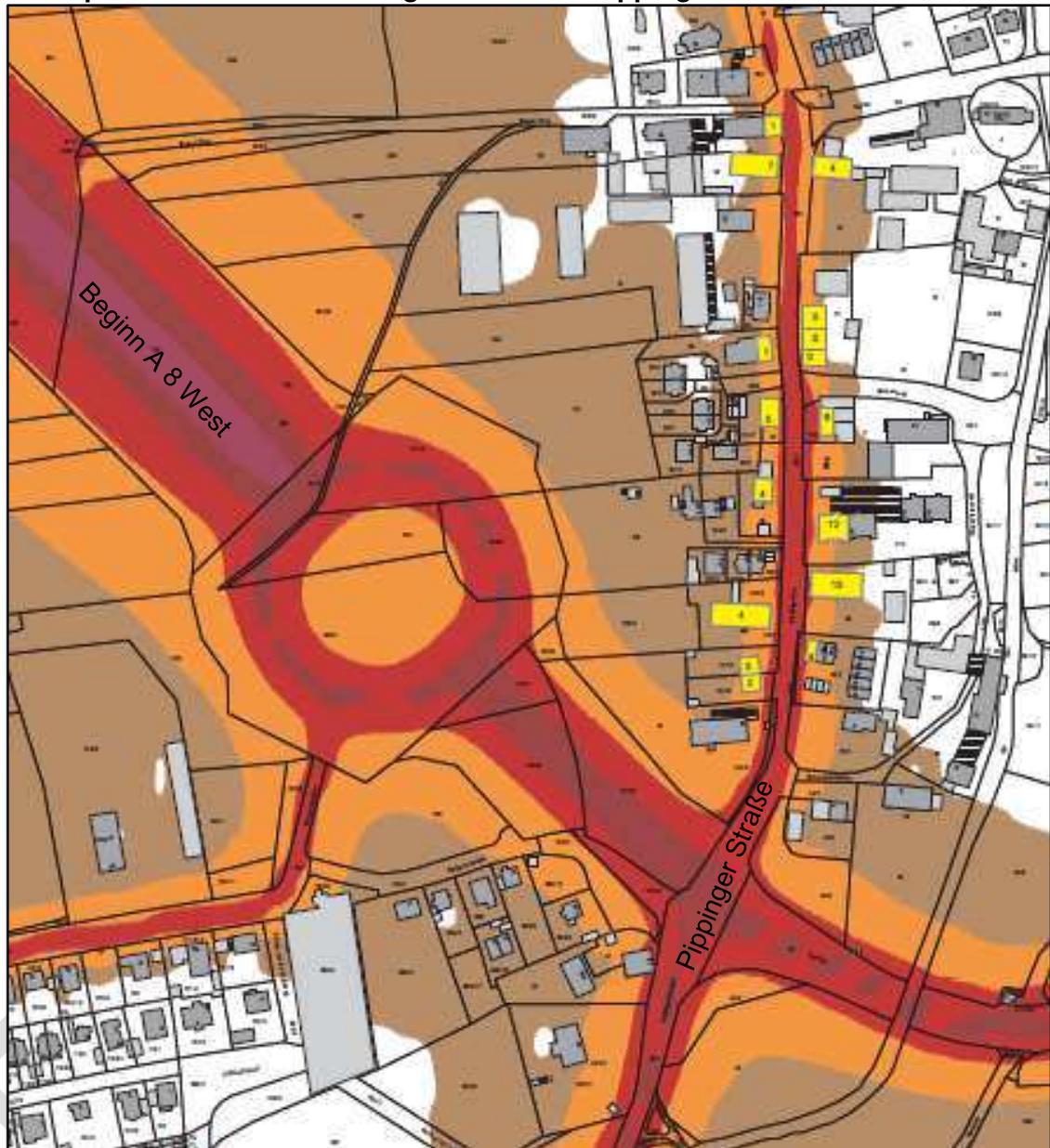


Abbildung 6: BP – A 8 West: Beginn A 8 West/Pippinger Straße [24]

Die Überschreitungen des Anhaltswertes L_{Night} von 57 dB(A) werden vor allem durch die Pippinger Straße im Umfeld der Autobahn A 8 West und nicht durch die BAB selbst hervorgerufen.

Mit Ausnahme der Maßnahme G1 – alle Autobahnen „Prüfung der Anliegen von Bürgern durch die ABDSB, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind“ (Kapitel 6.3.1, Tabelle 37) und der Maßnahme G2 – alle Autobahnen „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen“ (Kapitel 6.3.1, Tabelle 38), sind weder von der ABDSB noch von der Landeshauptstadt

München im Bereich des Brennpunktes „BP – A 8 West“ Lärminderungsmaßnahmen zum Schutz vor Autobahnlärm geplant. Die Maßnahme G2 – alle Autobahnen wurde aufgrund der Forderungen im Vorfeld und im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan aufgenommen.

Auf die Ausführungen unter Kapitel 6.3.1 und Kapitel 6.3.2 bzw. die entsprechende Übersichtskarte im Anhang A 3 wird hingewiesen.

Zuständige Behörde für die Lärmaktionsplanung an der Pippinger Straße ist die Landeshauptstadt München.

Die Landeshauptstadt München weist darauf hin, dass bei Gebäuden an den weiteren (städtischen) Straßen mit Pegeln $L_{DEN} > 67$ dB(A) und/oder $L_{Night} > 57$ dB(A) das städtische Schallschutzförderprogramm in Anspruch genommen werden kann. Das Schallschutzfensterprogramm ist Teil der Lärminderungsplanung der Landeshauptstadt München. Die Mittel für die Förderung im Rahmen des Schallschutzfensterprogramms sind zweckgebunden und dienen als Zuwendungen zu den Kosten von baulichen passiven Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster und -fenstertüren und Zusatzeinrichtungen im Fensterbereich) in Aufenthaltsräumen (Wohnzimmer, Küchen > 8 m², Kinderzimmer, Schlafzimmer sowie andere zu reinen Wohnzwecken genutzte Räume) von Wohnungen, die erheblichen Luftschallimmissionen durch Verkehrslärm von Straßen in der Baulast der Landeshauptstadt München ausgesetzt sind. Nicht zuschussfähig sind Anwesen, die einer Verkehrslärmbelastung durch eine BAB oder durch Eisenbahnverkehr ausgesetzt sind.

Weitere Informationen zum städtischen Schallschutzfensterprogramm sowie die Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen zum Einbau von Schallschutzfenstern und -fenstertüren im Stadtgebiet der Landeshauptstadt München finden sich auf der Internetseite der Landeshauptstadt München unter folgender Adresse:

<http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Gesundheit-und-Umwelt/Laerm/Schallschutzfensterprogramm.html>



A 9: Nürnberg – München

- Brennpunkt BP1 – A 9: AS München-Fröttmaning-Süd

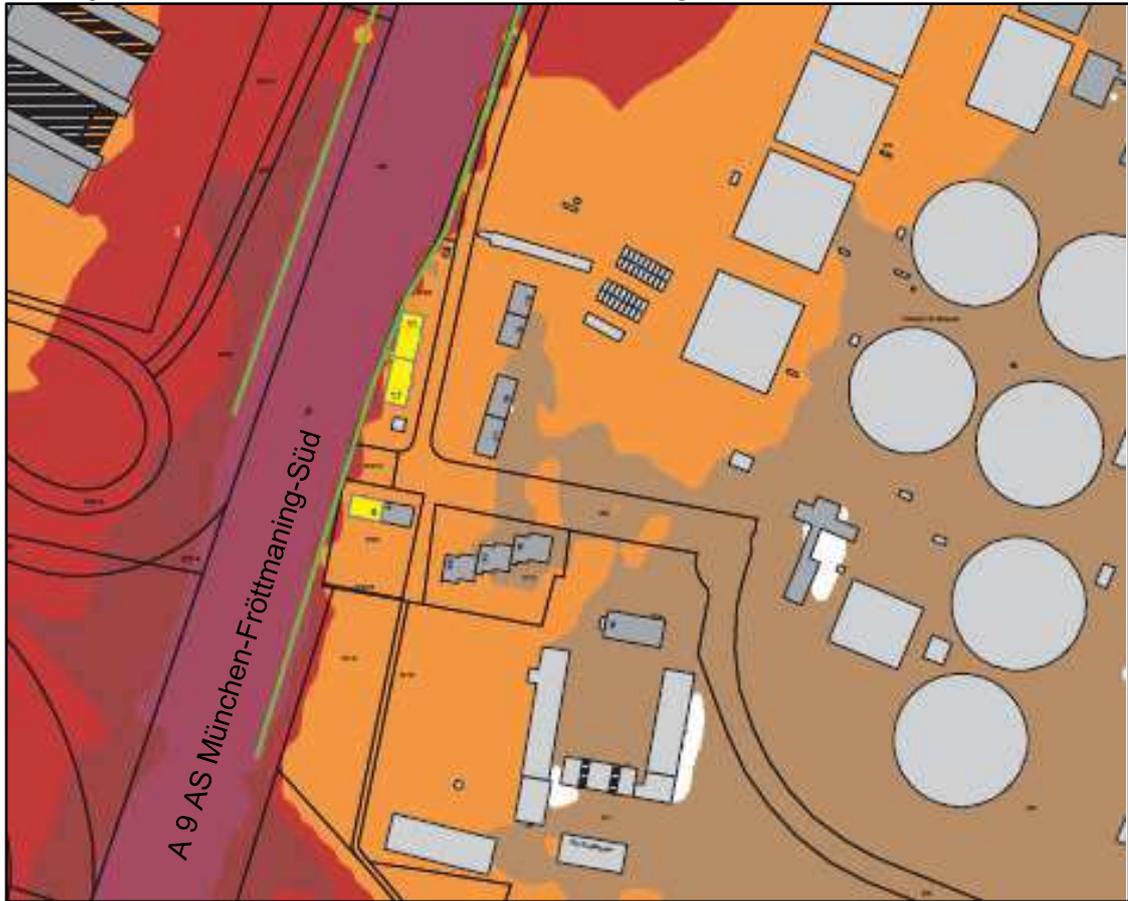


Abbildung 7: BP1 – A 9: AS München-Fröttmaning-Süd [24]

Die Überschreitungen des Anhaltswertes L_{Night} von 57 dB(A) in der Kartierung des LfU werden durch die A 9 hervorgerufen.

Allerdings wurden im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der A 9 zwischen dem AK München Nord und der AS München-Frankfurter Ring Lärmschutzwände errichtet und passive Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt (Maßnahme V2 – A 9). Aktive und passive Schallschutzmaßnahmen wurden so vorgesehen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden bzw. der Innenraumschutz nach der 24. BImSchV gewährleistet wird. Die Maßnahmen wurden auch im Bereich des Brennpunktes „BP1 – A 9“ umgesetzt.

Entgegen der Kartierung des LfU ist deshalb in diesem Bereich davon auszugehen, dass tatsächlich kein Brennpunkt BP vorliegt.

Die Anzahl der belasteten Personen, die Überschreitungen des Anhaltswertes L_{Night} von 57 dB(A) ausgesetzt sind, ist im Vergleich zur Kartierung des LfU real um 36 und anteilig nach VBEB um ca. 10 Personen geringer.

Auf die Ausführungen unter Kapitel 6.2.2, Tabelle 19 (Maßnahme V2 – A 9) bzw. die entsprechende Übersichtskarte im Anhang A 3 wird hingewiesen.

Durch die Maßnahme G2 – alle Autobahnen „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen“ ist ggf. kurzfristig eine zusätzliche Reduzierung der Lärmbelastung möglich (Kapitel 6.3.1, Tabel-

le 38). Die Maßnahme G2 – alle Autobahnen wurde aufgrund der Forderungen im Vorfeld und im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan aufgenommen.

- **Brennpunkt BP2 – A 9: AS München-Frankfurter Ring**



Abbildung 8: BP2 – A 9: AS München-Frankfurter Ring [24]

Die Überschreitungen des Anhaltswertes L_{Night} von 57 dB(A) in der Kartierung des LfU werden überwiegend durch die A 9 hervorgerufen.

Allerdings wurden im Rahmen der Erneuerung der Hochbrücke Freimann und im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der A 9 zwischen dem AK München Nord und der AS München-Frankfurter Ring Lärmschutzwände errichtet und passive Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt (Maßnahme V1 – A 9 und Maßnahme V2 – A 9). Aktive und passive Schallschutzmaßnahmen wurden so vorgesehen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden bzw. der Innenraumschutz nach der 24. BImSchV gewährleistet wird. Die Maßnahmen wurden auch im Bereich des Brennpunktes „BP2 – A 9“ umgesetzt.

Die Anzahl der belasteten Personen, die Überschreitungen des Anhaltswertes L_{Night} von 57 dB(A) ausgesetzt sind, ist im Vergleich zur Kartierung des LfU real um 177 und anteilig nach VBEB um ca. 104 Personen geringer.

Auf die Ausführungen unter Kapitel 6.2.2, Tabelle 18 (Maßnahme V1 – A 9) und Kapitel 6.2.2, Tabelle 19 (Maßnahme V2 – A 9) bzw. die entsprechende Übersichtskarte im Anhang A 3 wird hingewiesen.

In der Nähe des hier dargestellten BP befindet sich noch ein einzelnes betroffenes Gebäude mit weniger als 10 Einwohnern.

Auch bei diesem Gebäude wurden im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der A 9 zwischen dem AK München Nord und der AS München-Frankfurter Ring Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt (Maßnahme V2 – A 9).

Die Anzahl der von einem Pegel L_{Night} von 57 dB(A) belasteten Personen ist im Vergleich zur Kartierung des LfU real um 2 und anteilig nach VBEB um ca. 1 Person geringer.

Durch die Maßnahme G2 – alle Autobahnen „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen“ ist ggf. kurzfristig eine zusätzliche Reduzierung der Lärmbelastung und der Anzahl der belasteten Personen möglich (Kapitel 6.3.1, Tabelle 38). Die Maßnahme G2 – alle Autobahnen wurde aufgrund der Forderungen im Vorfeld und im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan aufgenommen.

- **Brennpunkt BP3 – A 9: AS München-Frankfurter Ring/Frankfurter Ring**

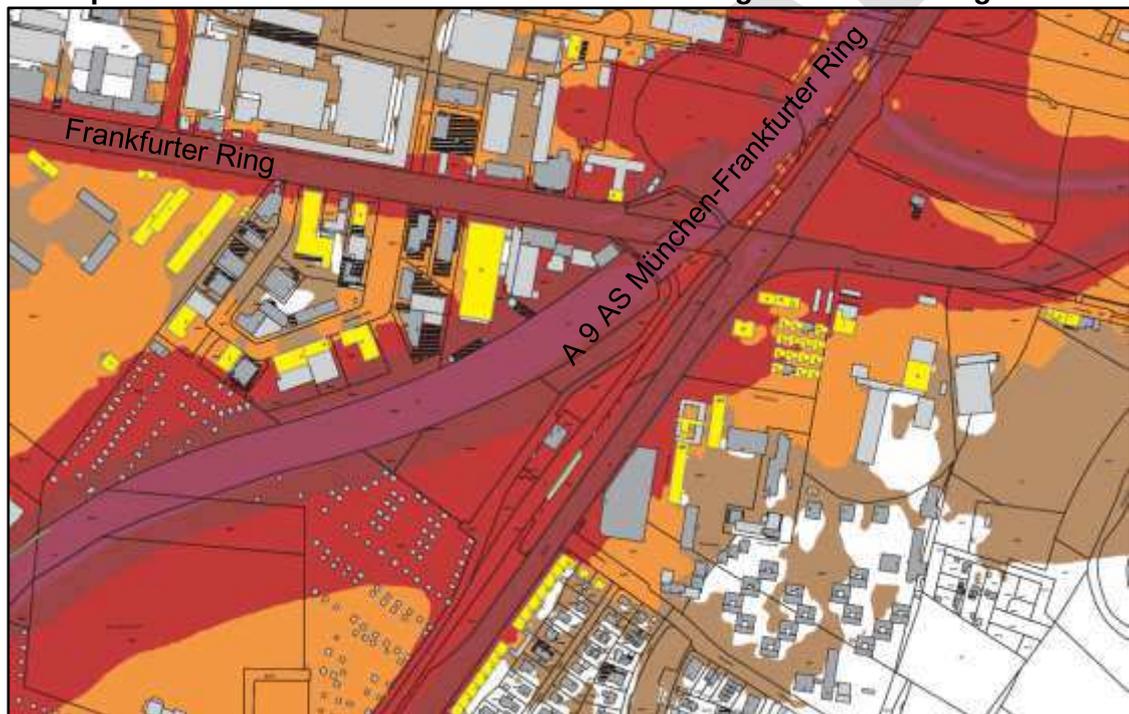


Abbildung 9: BP3 – A 9: AS München-Frankfurter Ring/Frankfurter Ring [24]

Die Überschreitungen des Anhaltswertes L_{Night} von 57 dB(A) in der Kartierung des LfU werden in diesem Bereich auch durch die A 9 hervorgerufen.

Im Bereich des Brennpunktes „BP3 – A 9“ sind westlich der A 9 die rechtskräftigen Bebauungspläne Nrn. 1454 und 1943a vorhanden (Maßnahmen V – Bebauungspläne Nrn. 1454 und 1943a). Beide Bebauungspläne enthalten bezogen auf betroffene schutzwürdige Bebauung Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärmeinwirkungen. Bei vollständiger Umsetzung der in den Bebauungsplänen festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen kann von einer deutlichen Reduzierung der Anzahl der von Pegeln $L_{\text{DEN}} > 67$ dB(A) bzw. $L_{\text{Night}} > 57$ dB(A) belasteten Personen ausgegangen werden.

Im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der A 9 ist mit einer Verbesserung der Lärmsituation zu rechnen, da dann durch aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen

die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten sind bzw. der Innenraum-
schutz nach der 24. BImSchV zu gewährleisten ist (Maßnahme G2 – A 9).

Auf die Ausführungen unter Kapitel 6.3.1, Tabelle 41 (Maßnahme G2 – A 9) bzw. die
entsprechende Übersichtskarte im Anhang A 3 wird hingewiesen.

Durch die Maßnahme G2 – alle Autobahnen „Prüfung und bei Vorliegen der Voraus-
setzungen Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen“ ist ggf. kurz-
fristig eine zusätzliche Reduzierung der Lärmbelastung und der Anzahl der belasteten
Personen möglich (Kapitel 6.3.1, Tabelle 38). Die Maßnahme G2 – alle Autobahnen
wurde aufgrund der Forderungen im Vorfeld und im Rahmen der Öffentlichkeitsbetei-
ligung zum Lärmaktionsplan aufgenommen.

- **Brennpunkt BP4 – A 9: AS München-Schwabing/Domagkstraße/Ungererstraße**

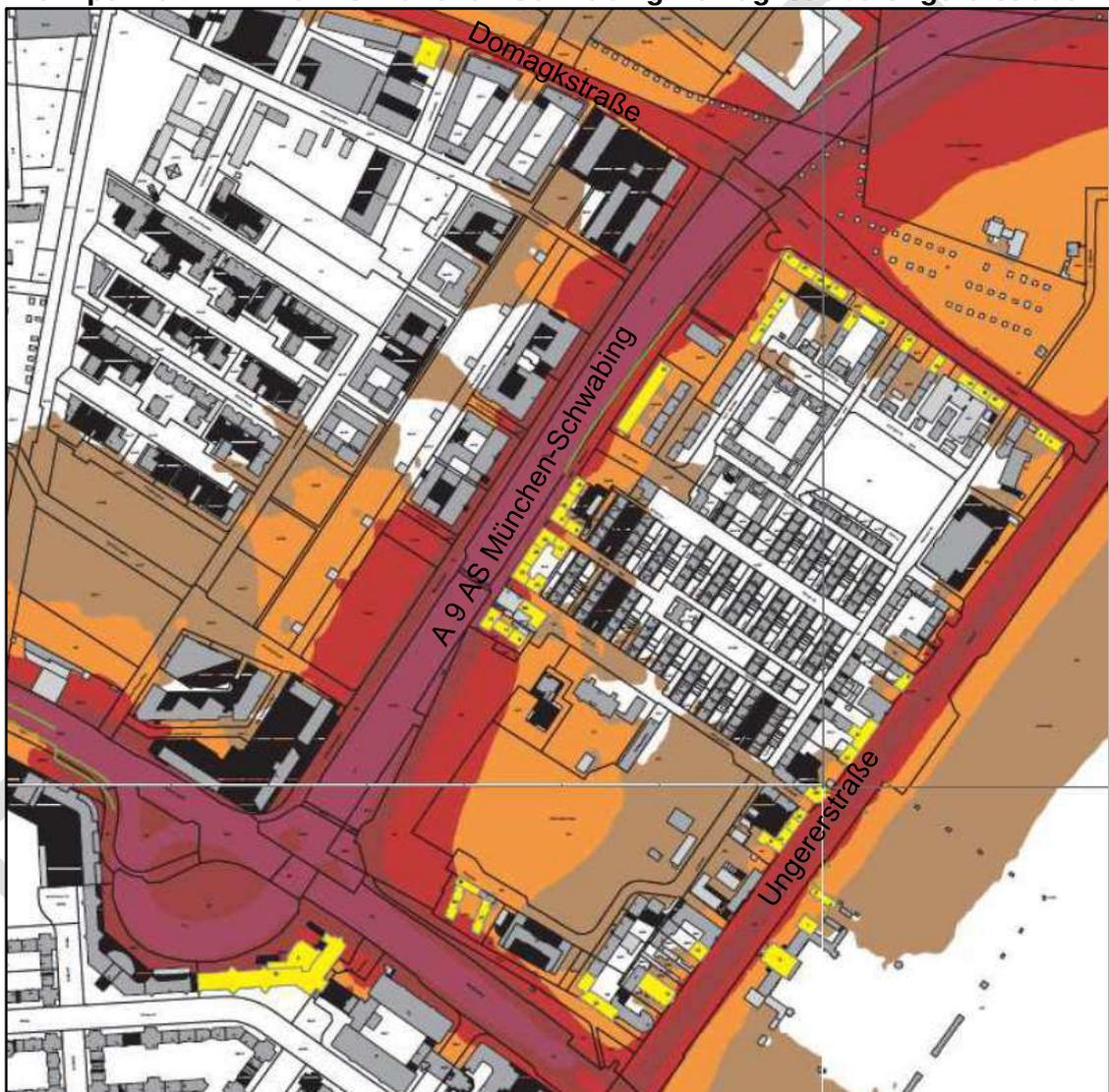


Abbildung 10: BP4 – A 9: AS München-Schwabing/Domagkstraße/Ungererstraße [24]

Die Überschreitungen des Anhaltswertes L_{Night} von 57 dB(A) in der Kartierung des LfU werden in diesem Bereich auch durch die A 9 bzw. entlang der Autobahn überwiegend durch die A 9 hervorgerufen.

Im Bereich der AS München-Schwabing befindet sich der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 783b (Maßnahme V – Bebauungsplan Nr. 783b). Der Bebauungsplan enthält bezogen auf betroffene schutzwürdige Bebauung Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärmeinwirkungen. Bei Umsetzung der im Bebauungsplan festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen kann von einer Reduzierung der Anzahl der von Pegeln $L_{\text{DEN}} > 67$ dB(A) bzw. $L_{\text{Night}} > 57$ dB(A) belasteten Personen ausgegangen werden.

Von Seiten der ABDSB sind zwischen den AS München-Schwabing und München-Frankfurter Ring Maßnahmen geplant, die sich bei Umsetzung auch auf den Bereich des Brennpunktes „BP4 – A 9“ positiv auswirken werden. Zum einen wird durch die ABDSB eine Voruntersuchung durchgeführt, bei der geprüft wird, ob insbesondere im Bereich der „Alten Heide“ (Grüneckerstraße/Fröttmaninger Straße) 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 AS München-Schwabing und AS München-Frankfurter Ring realisiert werden kann (Maßnahme G1 – A 9). Zum anderen ist spätestens im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der BAB A 9 mit einer Verbesserung der Lärmsituation zu rechnen, da dann durch aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten sind bzw. der Innenraumschutz nach der 24. BImSchV zu gewährleisten ist (Maßnahme G2 – A 9). Auf die Ausführungen unter Kapitel 6.2.3, Kapitel 6.3.1, Tabelle 40 (Maßnahme G1 – A 9) und Kapitel 6.3.1, Tabelle 41 (Maßnahme G2 – A 9) bzw. die entsprechende Übersichtskarte im Anhang A 3 wird hingewiesen.

Durch die Maßnahme G2 – alle Autobahnen „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen“ ist ggf. kurzfristig eine zusätzliche Reduzierung der Lärmbelastung und der Anzahl der belasteten Personen möglich (Kapitel 6.3.1, Tabelle 38). Die Maßnahme G2 – alle Autobahnen wurde aufgrund der Forderungen im Vorfeld und im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan aufgenommen.

A 94: Brennpunkt München – Passau

- Brennpunkt BP1 – A 94: Beginn A 94/Jurastraße/Eggenfeldener Straße/Truderinger Straße



Abbildung 11: BP1 – A 94: Beginn A 94/Jurastraße/Eggenfeldener Straße/Truderinger Straße [24]

Im dargestellten Brennpunkt „BP1 – A 94“ werden die Überschreitungen des Anhaltswertes L_{Night} von 57 dB(A) auch durch die A 94 hervorgerufen.

In diesem Bereich ist die Geschwindigkeit aus straßenverkehrsrechtlichen Gründen bereits auf 60 km/h reduziert (Maßnahme V1 – A 94). Diese Maßnahme wirkt sich bereits positiv auf die Lärmentwicklung aus (wurde in der Kartierung des LfU berücksichtigt). Zudem wurde auf den ersten Fahrstreifen in beiden Fahrrichtungen zwischen den AS München-Steinhausen und München-Riem in den Jahren 2011 und 2012 die Deckschicht erneuert (Maßnahme V2 – A 94).

Langfristig ergibt sich eine Verbesserung der Lärmsituation, wenn die BAB A 94 im Bereich zwischen den AS München-Steinhausen und Feldkirchen-West 6-streifig ausgebaut wird (Maßnahme G – A 94). Im Zuge eines Ausbaus ist Lärmschutz nach den Kriterien der Lärmvorsorge vorzusehen (16. BImSchV). Der geplante 6-streifige Ausbau der A 94 im Bereich zwischen der AS München-Steinhausen und der AS Feldkirchen West ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Art. 1 des 6. FStrAbÄndG) als „Vordringlicher Bedarf zur Engpassbeseitigung“ vorgesehen. Für den Ausbau liegen noch keine Planungen vor.

Auf die Ausführungen unter Kapitel 6.2.2, Tabelle 20 (Maßnahme V1 – A 94), Kapitel 6.2.2, Tabelle 21 (Maßnahme V2 – A 94) und Kapitel 6.3.1, Tabelle 42 (Maßnah-

me G – A 94) bzw. die entsprechende Übersichtskarte im Anhang A 3 wird hingewiesen.

- **Brennpunkt BP2 – A 94: Hultschiner Straße/Eggenfeldener Straße/AS München-Zamdorf**

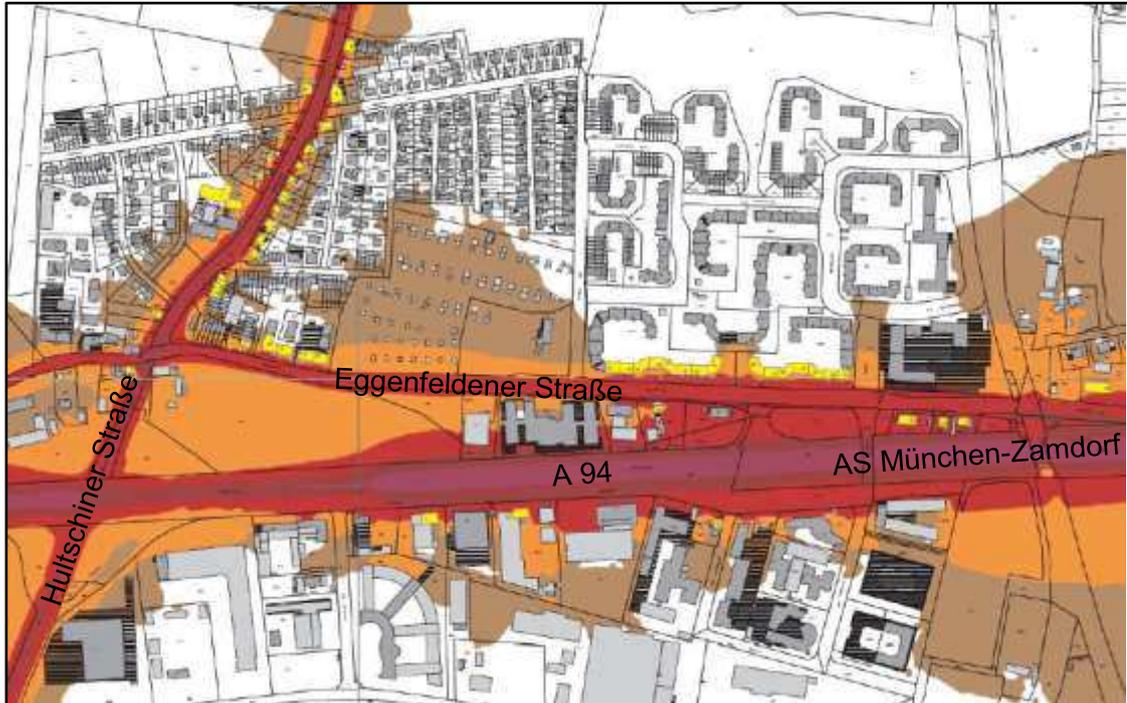


Abbildung 12: BP2 – A 94: Hultschiner Straße/Eggenfeldener Straße/AS München-Zamdorf [24]

Im dargestellten Brennpunkt „BP2 – A 94“ werden die Überschreitungen des Anhaltswertes L_{Night} von 57 dB(A) auch durch die A 94 hervorgerufen.

In diesem Bereich ist die Geschwindigkeit aus straßenverkehrsrechtlichen Gründen reduziert (Maßnahme V1 – A 94). Diese Maßnahme wirkt sich bereits positiv auf die Lärmentwicklung aus (wurde in der Kartierung des LfU berücksichtigt). Zudem wurde auf dem ersten Fahrstreifen in beiden Fahrtrichtungen zwischen den AS München-Steinhausen und München-Riem in den Jahren 2011 und 2012 die Deckschicht erneuert (Maßnahme V2 – A 94).

Im Bereich der Eggenfeldener Straße befindet sich der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 44 (Maßnahme V – Bebauungsplan Nr. 44). Der Bebauungsplan enthält bezogen auf betroffene schutzwürdige Bebauung Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärmeinwirkungen. Bei Umsetzung der im Bebauungsplan festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen kann von einer Reduzierung der Anzahl der von Pegeln $L_{DEN} > 67$ dB(A) bzw. $L_{Night} > 57$ dB(A) belasteten Personen ausgegangen werden.

Langfristig ergibt sich eine Verbesserung der Lärmsituation, wenn die BAB A 94 im Bereich zwischen den AS München-Steinhausen und Feldkirchen-West 6-streifig ausgebaut wird (Maßnahme G – A 94). Im Zuge eines Ausbaus ist Lärmschutz nach den Kriterien der Lärmvorsorge vorzusehen (16. BImSchV). Der geplante 6-streifige Ausbau der A 94 im Bereich zwischen der AS München-Steinhausen und der AS Feldkirchen West ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Art. 1 des 6.

FStrAbÄndG) als „Vordringlicher Bedarf zur Engpassbeseitigung“ vorgesehen. Für den Ausbau liegen noch keine Planungen vor.

Von Seiten der Landeshauptstadt München wird im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1869 „Eggenfeldener Straße“ eine Wall-Wand-Kombination mit einer Höhe von 10 m und einer Länge von ca. 345 m untersucht (Maßnahme G – A 94). Darüber hinaus ist es wahrscheinlich, dass auch passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen werden.

Auf die Ausführungen unter Kapitel 6.2.2, Tabelle 20 (Maßnahme V1 – A 94), Kapitel 6.2.2, Tabelle 21 (Maßnahme V2 – A 94), Kapitel 6.2.3, Kapitel 6.3.1, Tabelle 42 (Maßnahme G – A 94) und Kapitel 6.3.2, Tabelle 47 (Maßnahme G – A 94) bzw. die entsprechende Übersichtskarte im Anhang A 3 wird hingewiesen.

Durch die Maßnahme G2 – alle Autobahnen „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen“ ist ggf. kurzfristig eine zusätzliche Reduzierung der Lärmbelastung und der Anzahl der belasteten Personen möglich (Kapitel 6.3.1, Tabelle 38). Die Maßnahme G2 – alle Autobahnen wurde aufgrund der Forderungen im Vorfeld und im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan aufgenommen.

- **Brennpunkt BP3 – A 94: AS München-Daglfing/Schatzbogen/AS München-Am Moosfeld**

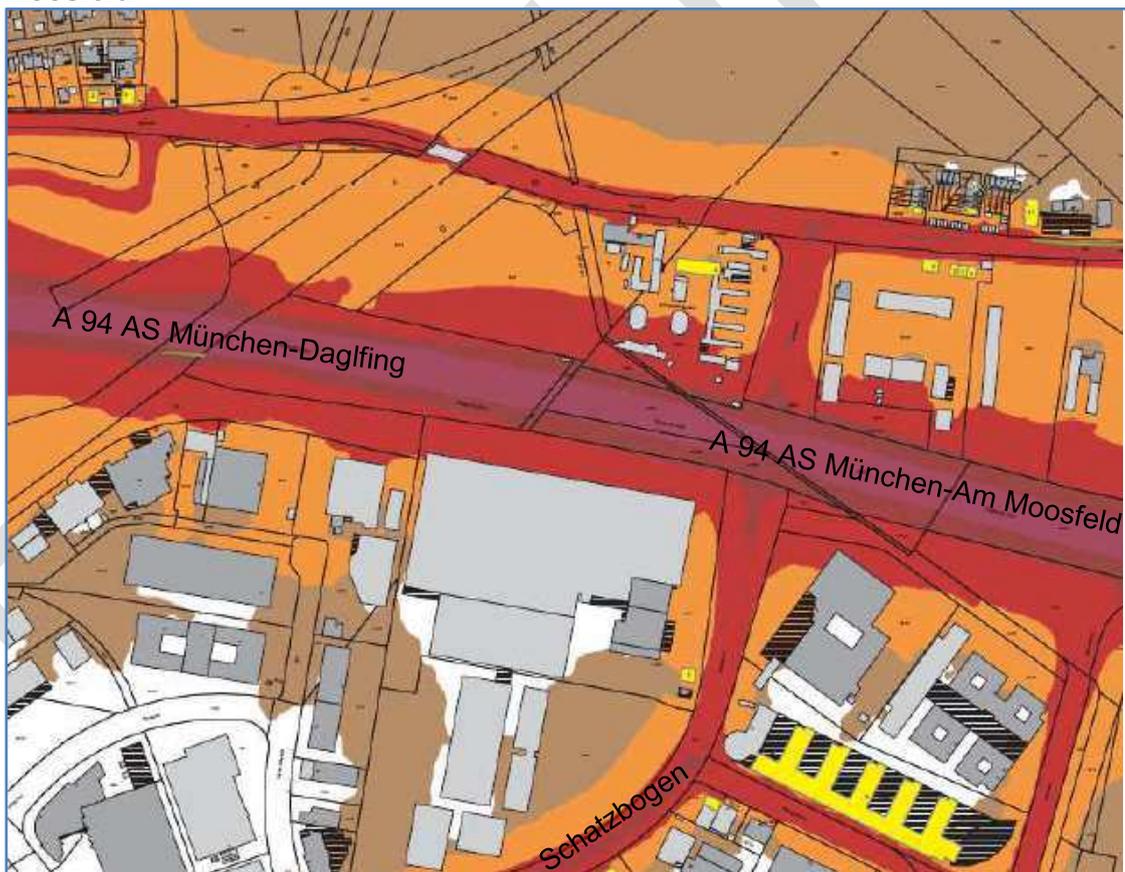


Abbildung 13: BP3 – A 94: AS München-Daglfing/Schatzbogen/AS München-Am Moosfeld [24]

Im dargestellten Brennpunkt „BP3 – A 94“ trägt die A 94 nur untergeordnet zu den Überschreitungen des Anhaltswertes L_{Night} von 57 dB(A) bei. Die Überschreitungen werden hauptsächlich durch die weiteren Straßen im Umfeld der A 94 hervorgerufen. In diesem Bereich wurde durch die ABDSB auf den ersten Fahrstreifen in beiden Fahrtrichtungen zwischen den AS München-Steinhausen und München-Riem in den Jahren 2011 und 2012 die Deckschicht erneuert (Maßnahme V2 – A 94). Ferner ist die Geschwindigkeit aus straßenverkehrsrechtlichen Gründen reduziert (Maßnahme V1 – A 94).

Im Bereich der Riemer Straße befindet sich der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 1722 (Maßnahme V – Bebauungsplan Nr. 1722). Der Bebauungsplan enthält bezogen auf betroffene schutzwürdige Bebauung Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärmeinwirkungen (passive Schallschutzmaßnahmen). Bei Umsetzung der im Bebauungsplan festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen kann von einer Reduzierung der Anzahl der von Pegeln $L_{\text{DEN}} > 67$ dB(A) bzw. $L_{\text{Night}} > 57$ dB(A) belasteten Personen ausgegangen werden.

Langfristig ergibt sich eine Verbesserung der Lärmsituation, wenn die BAB A 94 im Bereich zwischen den AS München-Steinhausen und Feldkirchen-West 6-streifig ausgebaut wird (Maßnahme G – A 94). Im Zuge eines Ausbaus ist Lärmschutz nach den Kriterien der Lärmvorsorge vorzusehen (16. BImSchV). Der geplante 6-streifige Ausbau der A 94 im Bereich zwischen der AS München-Steinhausen und der AS Feldkirchen West ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Art. 1 des 6. FStrAbÄndG) als „Vordringlicher Bedarf zur Engpassbeseitigung“ vorgesehen. Für den Ausbau liegen noch keine Planungen vor.

Auf die Ausführungen unter Kapitel 6.2.2, Tabelle 20 (Maßnahme V1 – A 94), Kapitel 6.2.2, Tabelle 21 (Maßnahme V2 – A 94), Kapitel 6.2.3, und Kapitel 6.3.1, Tabelle 42 (Maßnahme G – A 94) bzw. die entsprechende Übersichtskarte im Anhang A 3 wird hingewiesen.

Durch die Maßnahme G2 – alle Autobahnen „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen“ ist ggf. kurzfristig eine zusätzliche Reduzierung der Lärmbelastung und der Anzahl der belasteten Personen möglich (Kapitel 6.3.1, Tabelle 38). Die Maßnahme G2 – alle Autobahnen wurde aufgrund der Forderungen im Vorfeld und im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan aufgenommen.

Zuständige Behörde für die Lärmaktionsplanung an den weiteren Straßen ist die Landeshauptstadt München.

Die Landeshauptstadt München weist darauf hin, dass bei Gebäuden an den weiteren (städtischen) Straßen mit Pegeln $L_{\text{DEN}} > 67$ dB(A) und/oder $L_{\text{Night}} > 57$ dB(A) das städtische Schallschutzförderprogramm in Anspruch genommen werden kann. Das Schallschutzfensterprogramm ist Teil der Lärminderungsplanung der Landeshauptstadt München. Die Mittel für die Förderung im Rahmen des Schallschutzfensterprogramms sind zweckgebunden und dienen als Zuwendungen zu den Kosten von baulichen passiven Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster und -fenstertüren und Zusatzeinrichtungen im Fensterbereich) in Aufenthaltsräumen (Wohnzimmer, Küchen > 8 m², Kinderzimmer, Schlafzimmer sowie andere zu reinen Wohnzwecken genutzte Räume) von Wohnungen, die erheblichen Luftschallimmissionen durch Verkehrslärm von Straßen in der Baulast der Landeshauptstadt München ausgesetzt sind. Nicht zuschussfähig sind Anwesen, die einer Verkehrslärmbelastung durch eine BAB oder durch Eisenbahnverkehr ausgesetzt sind.

Weitere Informationen zum städtischen Schallschutzfensterprogramm sowie die Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen zum Einbau von Schallschutzfens-

tern und -fenstertüren im Stadtgebiet der Landeshauptstadt München finden sich auf der Internetseite der Landeshauptstadt München unter folgender Adresse:
<http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Gesundheit-und-Umwelt/Laerm/Schallschutzfensterprogramm.html>

- **Brennpunkt BP4 – A 94: AS München-Riem/Riemer Straße**



Abbildung 14: BP4 – A 94: AS München-Riem/Riemer Straße [24]

Im dargestellten Brennpunkt „BP4 – A 94“ werden die Überschreitungen des Anhaltswertes L_{Night} von 57 dB(A) auch durch die A 94 hervorgerufen.

In diesem Bereich wurde durch die ABDSB auf den ersten Fahrstreifen in beiden Fahrtrichtungen zwischen den AS München-Steinhausen und München-Riem in den Jahren 2011 und 2012 die Deckschicht erneuert (Maßnahme V2 – A 94). Ferner ist die Geschwindigkeit aus straßenverkehrsrechtlichen Gründen reduziert (Maßnahme V1 – A 94).

Langfristig ergibt sich eine Verbesserung der Lärmsituation, wenn die BAB A 94 im Bereich zwischen den AS München-Steinhausen und Feldkirchen-West 6-streifig ausgebaut wird (Maßnahme G – A 94). Im Zuge eines Ausbaus ist Lärmschutz nach den Kriterien der Lärmvorsorge vorzusehen (16. BImSchV). Der geplante 6-streifige Ausbau der A 94 im Bereich zwischen der AS München-Steinhausen und der AS Feldkirchen West ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Art. 1 des 6. FStrAbÄndG) als „Vordringlicher Bedarf zur Engpassbeseitigung“ vorgesehen. Für den Ausbau liegen noch keine Planungen vor.

Auf die Ausführungen unter Kapitel 6.2.2, Tabelle 20 (Maßnahme V1 – A 94), Kapitel 6.2.2, Tabelle 21 (Maßnahme V2 – A 94) und Kapitel 6.3.1, Tabelle 42 (Maßnahme G – A 94) bzw. die entsprechende Übersichtskarte im Anhang A 3 wird hingewiesen.

Durch die Maßnahme G2 – alle Autobahnen „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen“ ist ggf. kurz-

fristig eine zusätzliche Reduzierung der Lärmbelastung und der Anzahl der belasteten Personen möglich (Kapitel 6.3.1, Tabelle 38). Die Maßnahme G2 – alle Autobahnen wurde aufgrund der Forderungen im Vorfeld und im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan aufgenommen.

Zuständige Behörde für die Lärmaktionsplanung an den weiteren Straßen ist die Landeshauptstadt München.

Die Landeshauptstadt München weist darauf hin, dass bei Gebäuden an der Riemer Straße mit Pegeln $L_{DEN} > 67$ dB(A) und/oder $L_{Night} > 57$ dB(A) das städtische Schallschutzförderprogramm in Anspruch genommen werden kann. Das Schallschutzfensterprogramm ist Teil der Lärminderungsplanung der Landeshauptstadt München. Die Mittel für die Förderung im Rahmen des Schallschutzfensterprogramms sind zweckgebunden und dienen als Zuwendungen zu den Kosten von baulichen passiven Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster und -fenstertüren und Zusatzeinrichtungen im Fensterbereich) in Aufenthaltsräumen (Wohnzimmer, Küchen > 8 m², Kinderzimmer, Schlafzimmer sowie andere zu reinen Wohnzwecken genutzte Räume) von Wohnungen, die erheblichen Luftschallimmissionen durch Verkehrslärm von Straßen in der Baulast der Landeshauptstadt München ausgesetzt sind. Nicht zuschussfähig sind Anwesen, die einer Verkehrslärmbelastung durch eine BAB oder durch Eisenbahnverkehr ausgesetzt sind.

Weitere Informationen zum städtischen Schallschutzfensterprogramm sowie die Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen zum Einbau von Schallschutzfenstern und -fenstertüren im Stadtgebiet der Landeshauptstadt München finden sich auf der Internetseite der Landeshauptstadt München unter folgender Adresse:

<http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Gesundheit-und-Umwelt/Laerm/Schallschutzfensterprogramm.html>

A 95: München – Garmisch-Partenkirchen

Hinweis für Brennpunkte BP1 bis BP3 – A 95 [4, 24]:

Auf der A 95 wurde durch die ABDSB im Jahr 2008 eine DSH-V-Asphaltdeckschicht eingebaut. Diese wird im Jahr 2017 erneuert (Maßnahme V2 – A 95). Zudem wurde auf der A 95 in Fahrtrichtung Garmisch-Partenkirchen von km 4+800 bis AD Starnberg die Deckschicht erneuert. Es wurde ein Splittmastixasphalt eingebaut. Diese Maßnahme betrifft das Gebiet der Landeshauptstadt München nur in einem kurzen Abschnitt (Maßnahme V1 – A 95).

Nach Angaben des LfU wurde im Rahmen der Lärmkartierung für lärmindernde Dünn-schichtfahrbeläge (DSH-V: dünne Asphaltdeckschicht in Heißbauweise auf Versiegelung) ein Korrekturwert D_{Stro} von -2 dB(A) angesetzt. Für den DSH-V ist noch kein Statuspapier der BAST veröffentlicht, weswegen noch kein offizieller D_{Stro} -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, wie bei der A 95, ist deshalb von einer geringeren Anzahl von betroffenen Gebäuden und Einwohnern auszugehen, als in den Lärmkarten dargestellt.

- **Brennpunkt BP1 – A 95: Beginn A 95/AS München-Kreuzhof**

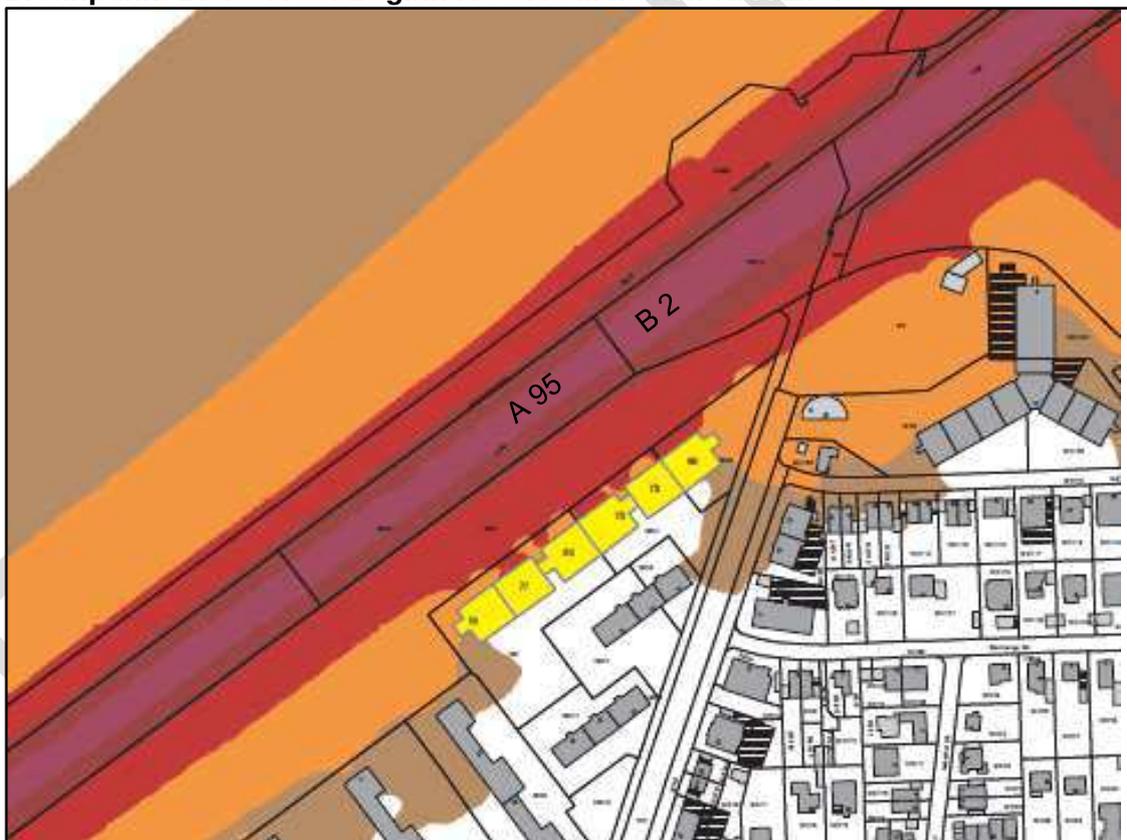


Abbildung 15: BP1 – A 95: Beginn A 95/AS München-Kreuzhof [24]

Im dargestellten Brennpunkt „BP1 – A 95“ werden die Überschreitungen des Anhaltswertes L_{Night} von 57 dB(A) auch durch die A 95 hervorgerufen.

In diesem Bereich wurden durch die ABDSB im Jahr 2008 eine DSH-V-Asphaltdeckschicht eingebaut, die im Jahr 2017 erneuert wird (Maßnahme V2 –

A 95), und Lärmschutzwälle errichtet (Maßnahme V4 – A 95). Zudem besteht aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs eine permanente Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h, die sich positiv auf die Lärmentwicklung auswirkt (Maßnahme V3 – A 95).

Mit Ausnahme der Maßnahme G1 – alle Autobahnen „Prüfung der Anliegen von Bürgern durch die ABDSB, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind“ (Kapitel 6.3.1, Tabelle 37) und der Maßnahme G2 – alle Autobahnen „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen“ (Kapitel 6.3.1, Tabelle 38), sind weder von der ABDSB noch von der Landeshauptstadt München im Bereich des „BP1 – A 95“ Lärminderungsmaßnahmen geplant.

Auf die Ausführungen unter Kapitel 6.2.2, Tabelle 23 (Maßnahme V2 – A 95), Kapitel 6.2.2, Tabelle 24 (Maßnahme V3 – A 95), Kapitel 6.2.2, Tabelle 25 (Maßnahme V4 – A 95), Kapitel 6.3.1, Tabelle 37 (Maßnahme G1 – alle Autobahnen) und Kapitel 6.3.1, Tabelle 38 (Maßnahme G2 – alle Autobahnen) bzw. die entsprechende Übersichtskarte im Anhang A 3 wird hingewiesen.

- **Brennpunkt BP2 – A 95: Neurieder Straße/AS München-Fürstenried/Liesl-Karlstadt-Straße**



Abbildung 16: BP2 – A 95: Neurieder Straße/AS München-Fürstenried/Liesl-Karlstadt-Straße [24]

Im dargestellten Brennpunkt „BP2 – A 95“ tragen sowohl die A 95 als auch die Neurieder Straße und die Liesl-Karlstadt-Straße zu den Überschreitungen des Anhaltswertes L_{Night} von 57 dB(A) bei. Die Überschreitungen werden hauptsächlich durch die weiteren Straßen im Umfeld der A 95 hervorgerufen.

In diesem Bereich wurden durch die ABDSB im Jahr 2008 eine DSH-V-Asphaltdeckschicht eingebaut, die im Jahr 2017 erneuert wird (Maßnahme V2 – A 95), und Lärmschutzwälle errichtet (Maßnahme V4 – A 95). Zudem besteht aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs eine permanente Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h, die sich positiv auf die Lärmentwicklung auswirkt (Maßnahme V3 – A 95).

Mit Ausnahme der Maßnahme G1 – alle Autobahnen „Prüfung der Anliegen von Bürgern durch die ABDSB, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind“ (Kapitel 6.3.1, Tabelle 37) und der Maßnahme G2 – alle Autobahnen „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen“ (Kapi-

tel 6.3.1, Tabelle 38), sind weder von der ABDSB noch von der Landeshauptstadt München im Bereich des Brennpunktes „BP2 – A 95 Lärminderungsmaßnahmen zum Schutz vor Autobahnlärm geplant.

Auf die Ausführungen unter Kapitel 6.2.2, Tabelle 23 (Maßnahme V2 – A 95), Kapitel 6.2.2, Tabelle 24 (Maßnahme V3 – A 95), Kapitel 6.2.2, Tabelle 25 (Maßnahme V4 – A 95), Kapitel 6.3.1, Tabelle 37 (Maßnahme G1 – alle Autobahnen) und Kapitel 6.3.1, Tabelle 38 (Maßnahme G2 – alle Autobahnen) bzw. die entsprechende Übersichtskarte im Anhang A 3 wird hingewiesen.

Zuständige Behörde für die Lärmaktionsplanung an den weiteren Straßen ist die Landeshauptstadt München.

Die Landeshauptstadt München weist darauf hin, dass bei Gebäuden an der Neuirieder Straße mit Pegeln $L_{DEN} > 67$ dB(A) und/oder $L_{Night} > 57$ dB(A) das städtische Schallschutzförderprogramm in Anspruch genommen werden kann. Das Schallschutzfensterprogramm ist Teil der Lärminderungsplanung der Landeshauptstadt München. Die Mittel für die Förderung im Rahmen des Schallschutzfensterprogramms sind zweckgebunden und dienen als Zuwendungen zu den Kosten von baulichen passiven Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster und -fenstertüren und Zusatzeinrichtungen im Fensterbereich) in Aufenthaltsräumen (Wohnzimmer, Küchen > 8 m², Kinderzimmer, Schlafzimmer sowie andere zu reinen Wohnzwecken genutzte Räume) von Wohnungen, die erheblichen Luftschallimmissionen durch Verkehrslärm von Straßen in der Baulast der Landeshauptstadt München ausgesetzt sind. Nicht zuschussfähig sind Anwesen, die einer Verkehrslärmbelastung durch eine BAB oder durch Eisenbahnverkehr ausgesetzt sind.

Weitere Informationen zum städtischen Schallschutzfensterprogramm sowie die Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen zum Einbau von Schallschutzfenstern und -fenstertüren im Stadtgebiet der Landeshauptstadt München finden sich auf der Internetseite der Landeshauptstadt München unter folgender Adresse:

<http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Gesundheit-und-Umwelt/Laerm/Schallschutzfensterprogramm.html>

- **Brennpunkt BP3 – A 95: A 95/Stadtgrenze**

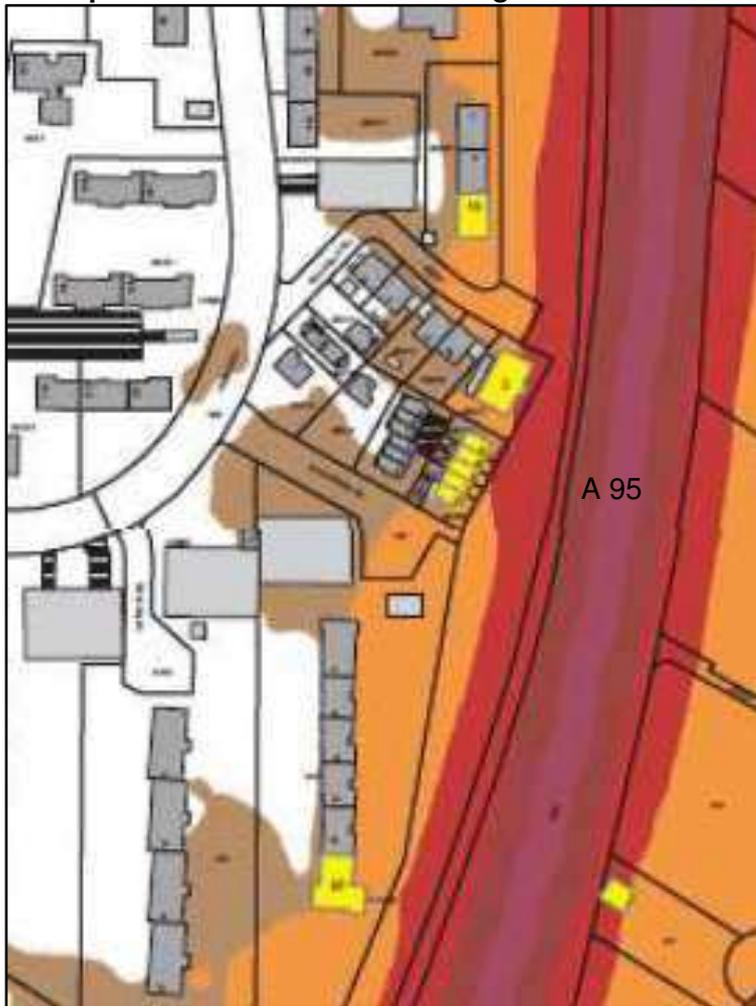


Abbildung 17: BP3 – A 95: A 95/Stadtgrenze [24]

Die Überschreitungen des Anhaltswertes L_{Night} von 57 dB(A) im Bereich des Brennpunktes „BP3 – A 95“ werden überwiegend durch die A 95 hervorgerufen.

In diesem Bereich wurden durch die ABDSB im Jahr 2008 eine DSH-V-Asphaltdeckschicht eingebaut, die im Jahr 2017 erneuert wird (Maßnahme V2 – A 95), und Lärmschutzwälle errichtet (Maßnahme V4 – A 95). Zudem besteht aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs eine permanente Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h, die sich positiv auf die Lärmentwicklung auswirkt (Maßnahme V3 – A 95).

Ab km 4+800 bis AD Starnberg wurde in Fahrtrichtung Garmisch-Partenkirchen die Deckschicht erneuert (Maßnahme V1 – A 95).

In Fahrtrichtung München soll ab dem AD Starnberg bis km 4+800 die Deckschicht erneuert werden (Maßnahme G – A 95). Die Maßnahme betrifft das Gebiet der Landeshauptstadt München nur in einem kurzen Abschnitt. Dennoch kann die Maßnahme auch positive Auswirkungen auf den „BP3 – A 95“ haben.

Darüber hinaus wird auf die Maßnahme G1 – alle Autobahnen „Prüfung der Anliegen von Bürgern durch die ABDSB, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind“ (Kapitel 6.3.1,

Tabelle 37) und die Maßnahme G2 – alle Autobahnen „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen“ (Kapitel 6.3.1, Tabelle 38) hingewiesen.

Auf die Ausführungen unter Kapitel 6.2.2, Tabelle 22 (Maßnahme V1 – A 95), Kapitel 6.2.2, Tabelle 23 (Maßnahme V2 – A 95), Kapitel 6.2.2, Tabelle 24 (Maßnahme V3 – A 95), Kapitel 6.2.2, Tabelle 25 (Maßnahme V4 – A 95), Kapitel 6.3.1, Tabelle 37 (Maßnahme G1 – alle Autobahnen) und Kapitel 6.3.1, Tabelle 38 (Maßnahme G2 – alle Autobahnen) bzw. die entsprechende Übersichtskarte im Anhang A 3 wird hingewiesen.

ENTWURF



A 96: München – Lindau

Hinweis für Brennpunkte BP1 bis BP4 – A 96 [4, 24]::

Auf der A 96 wurde im Jahr 2010 zwischen der AS München-Sendling und dem AD München Süd-West durchgehend ein DSH-V eingebaut (Maßnahme V2 – A 96).

Nach Angaben des LfU wurde im Rahmen der Lärmkartierung für lärmmindernde Dünn-schichtfahrbeläge (DSH-V: dünne Asphaltdeckschicht in Heißbauweise auf Versiegelung) ein Korrekturwert D_{StrO} von -2 dB(A) angesetzt. Für den DSH-V ist noch kein Statuspapier der BASt veröffentlicht, weswegen noch kein offizieller D_{StrO} -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, wie bei der A 96, ist deshalb von einer geringeren Anzahl von betroffenen Gebäuden und Einwohnern auszugehen, als in den Lärmkarten dargestellt.

- **Brennpunkt BP1 – A 96: AS München-Sendling/Garmischer Straße**

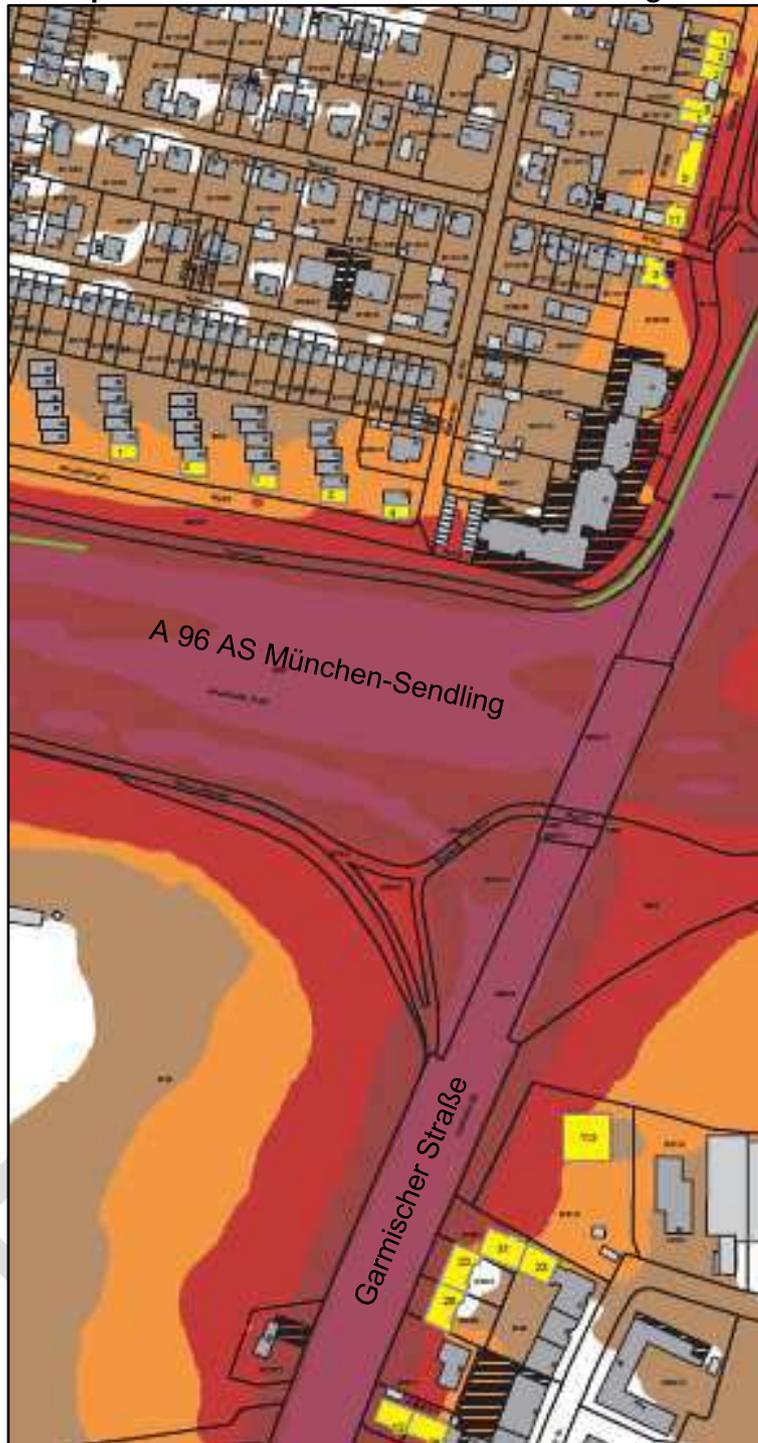


Abbildung 18: BP1 – A 96: AS München-Sendling/Garmischer Straße [24]

Die Überschreitungen des Anhaltswertes L_{Night} von 57 dB(A) im Bereich des Brennpunktes „BP1 – A 96“ werden auch durch die A 96 hervorgerufen. Zu den Überschreitungen des Anhaltswertes an der Garmischer Straße trägt die A 96 allerdings nicht oder nur untergeordnet bei.

Von Seiten der ABDSB wurden in diesem Bereich aufgrund der Planfeststellungsbeschlusses vom 11.08.1969 im Rahmen des Neubaus umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt (Maßnahme V1 – A 96). Des Weiteren wurde auf der A 96 im Jahr 2010 zwischen der AS München-Sendling und dem AD München Süd-West durchgehend ein DSH-V eingebaut (Maßnahme V2 – A 96).

Die ABDSB plant eine VBA mit intelligenter Verkehrssteuerung im Streckenabschnitt AS Gräfelfing bis Autobahnende AS München-Sendling (Fahrtrichtung München) (Maßnahme G – A 96). Im Vorgriff auf die Errichtung der VBA wurde aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Verringerung der Immissionsbelastung die Geschwindigkeit befristet auf 60 km/h herabgesetzt.

Durch die Maßnahme G2 – alle Autobahnen „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen“ (in Fahrtrichtung Lindau) ist ggf. kurzfristig eine zusätzliche Reduzierung der Lärmbelastung und der Anzahl der belasteten Personen möglich (Kapitel 6.3.1, Tabelle 38). Die Maßnahme G2 – alle Autobahnen wurde aufgrund der Forderungen im Vorfeld und im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan aufgenommen.

Die Stadt München (Referat für Stadtplanung und Bauordnung) plant die Herbeiführung eines Stadtratsbeschlusses, ob und inwieweit eine Machbarkeitsstudie zur Einhaltung der A 96 im Stadtgebiet München durchgeführt wird (Maßnahme G – A 96). Auf die Ausführungen unter Kapitel 6.2.2, Tabelle 26 (Maßnahme V1 – A 96), Kapitel 6.2.2, Tabelle 27 (Maßnahme V2 – A 96), Kapitel 6.3.1, Tabelle 44 (Maßnahme G – A 96), Kapitel 6.3.1, Tabelle 38 (Maßnahme G2 – alle Autobahnen) und Kapitel 6.3.2, Tabelle 48 (Maßnahme G – A 96) bzw. die entsprechende Übersichtskarte im Anhang A 3 wird hingewiesen.

Zuständige Behörde für die Lärmaktionsplanung an der Garmischer Straße ist die Landeshauptstadt München.

Die Stadt weist darauf hin, dass die Garmischer Straße im Lärmaktionsplan der Landeshauptstadt München nicht mehr behandelt wird, da hier bereits im Rahmen der Planfeststellung zum Ausbau des Mittleren Rings Südwest Maßnahmen zur Lärmvorsorge nach Maßgabe der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) umgesetzt wurden:

- Im Bereich der von Lärmvorsorgemaßnahmen betroffenen Wohnbebauung Rauheck-/Schochenbergstraße überwiegen die Schallimmissionen des baulich unveränderten Verkehrswegs der BAB A 96. Die Lärmschutzansprüche aus dem Ausbau des Mittleren Rings werden dort in Form von passiven Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster, Schalldämmlüfter etc.) nach Maßgabe der 24. BImSchV erfüllt. Bei der Dimensionierung der Schallschutzmaßnahmen wurde zuzüglich zu den Immissionen des Ausbauabschnitts Mittlerer Ring der Verkehrslärm der BAB A 96 berücksichtigt.
- 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.

- **Brennpunkt BP2 – A 96: AS München-Laim/Fürstenrieder Straße**

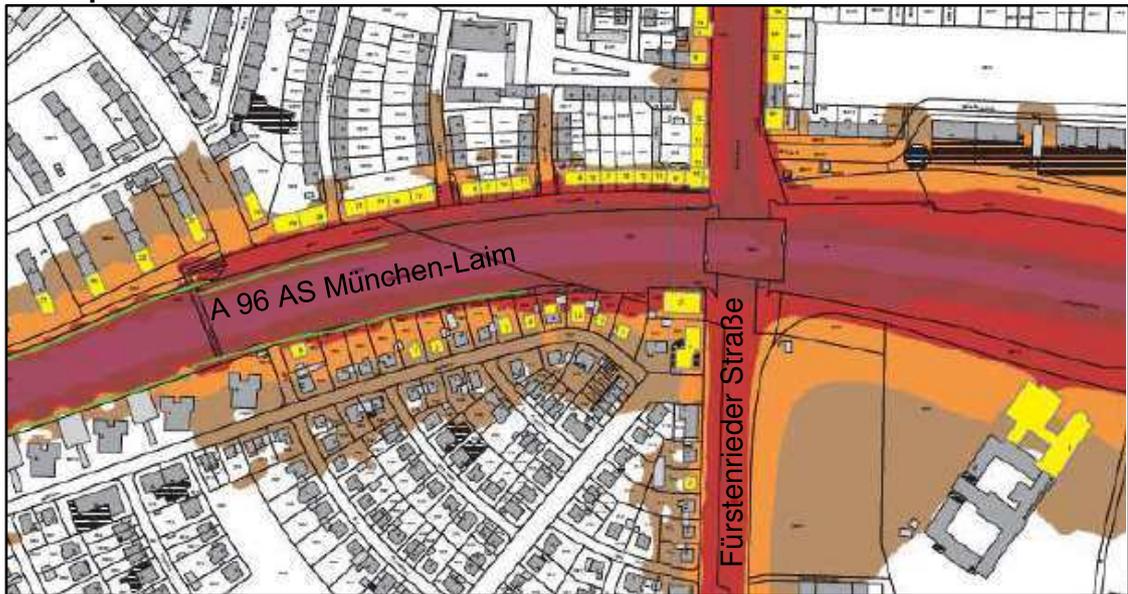


Abbildung 19: BP2 – A 96: AS München-Laim/Fürstenrieder Straße [24]

Die Überschreitungen des Anhaltswertes L_{Night} von 57 dB(A) im Bereich des Brennpunktes „BP2 – A 96“ werden überwiegend durch die A 96 hervorgerufen.

Von Seiten der ABDSB wurden in diesem Bereich aufgrund der Planfeststellungsbeschlüsse vom 30.12.1987 und 30.07.1990 im Rahmen der Lärmsanierung umfangreiche aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt (Maßnahme V1 – A 96). Des Weiteren wurde auf der A 96 im Jahr 2010 zwischen der AS München-Sendling und dem AD München Süd-West durchgehend ein DSH-V eingebaut (Maßnahme V2 – A 96).

Die ABDSB plant eine VBA mit intelligenter Verkehrssteuerung im Streckenabschnitt AS Gräfelfing bis Autobahnende AS München-Sendling (Fahrtrichtung München) (Maßnahme G – A 96). Im Vorgriff auf die Errichtung der VBA wurde aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Verringerung der Immissionsbelastung die Geschwindigkeit befristet auf 60 km/h herabgesetzt.

Durch die Maßnahme G2 – alle Autobahnen „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen“ (in Fahrtrichtung Lindau) ist ggf. kurzfristig eine zusätzliche Reduzierung der Lärmbelastung und der Anzahl der belasteten Personen möglich (Kapitel 6.3.1, Tabelle 38). Die Maßnahme G2 – alle Autobahnen wurde aufgrund der Forderungen im Vorfeld und im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan aufgenommen.

Die Stadt München (Referat für Stadtplanung und Bauordnung) plant die Herbeiführung eines Stadtratsbeschlusses, ob und inwieweit eine Machbarkeitsstudie zur Einhausung der A 96 im Stadtgebiet München durchgeführt wird (Maßnahme G – A 96).

Auf die Ausführungen unter Kapitel 6.2.2, Tabelle 26 (Maßnahme V1 – A 96), Kapitel 6.2.2, Tabelle 27 (Maßnahme V2 – A 96), Kapitel 6.3.1, Tabelle 44 (Maßnahme G – A 96), Kapitel 6.3.1, Tabelle 38 (Maßnahme G2 – alle Autobahnen) und Kapitel 6.3.2, Tabelle 48 (Maßnahme G – A 96) bzw. die entsprechende Übersichtskarte im Anhang A 3 wird hingewiesen.

Zuständige Behörde für die Lärmaktionsplanung an den weiteren Straßen ist die Landeshauptstadt München.

Die Stadt weist darauf hin, dass von Seiten der Landeshauptstadt München auf der Fürstenrieder Straße bereits 2009 ein lärmindernder Fahrbahnbelag DSH-V eingebaut wurde. Zudem kann bei Gebäuden an der Fürstenrieder Straße mit Pegeln $L_{DEN} > 67$ dB(A) und/oder $L_{Night} > 57$ dB(A) das städtische Schallschutzförderprogramm in Anspruch genommen werden. Das Schallschutzfensterprogramm ist Teil der Lärminderungsplanung der Landeshauptstadt München. Die Mittel für die Förderung im Rahmen des Schallschutzfensterprogramms sind zweckgebunden und dienen als Zuwendungen zu den Kosten von baulichen passiven Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster und -fenstertüren und Zusatzeinrichtungen im Fensterbereich) in Aufenthaltsräumen (Wohnzimmer, Küchen > 8 m², Kinderzimmer, Schlafzimmer sowie andere zu reinen Wohnzwecken genutzte Räume) von Wohnungen, die erheblichen Luftschallimmissionen durch Verkehrslärm von Straßen in der Baulast der Landeshauptstadt München ausgesetzt sind. Nicht zuschussfähig sind Anwesen, die einer Verkehrslärmbelastung durch eine BAB oder durch Eisenbahnverkehr ausgesetzt sind.

Weitere Informationen zum städtischen Schallschutzfensterprogramm sowie die Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen zum Einbau von Schallschutzfenstern und -fenstertüren im Stadtgebiet der Landeshauptstadt München finden sich auf der Internetseite der Landeshauptstadt München unter folgender Adresse:

<http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Gesundheit-und-Umwelt/Laerm/Schallschutzfensterprogramm.html>

- **Brennpunkt BP3 – A 96: AS München-Blumenau/Langbehnstraße/Stiftsbogen**

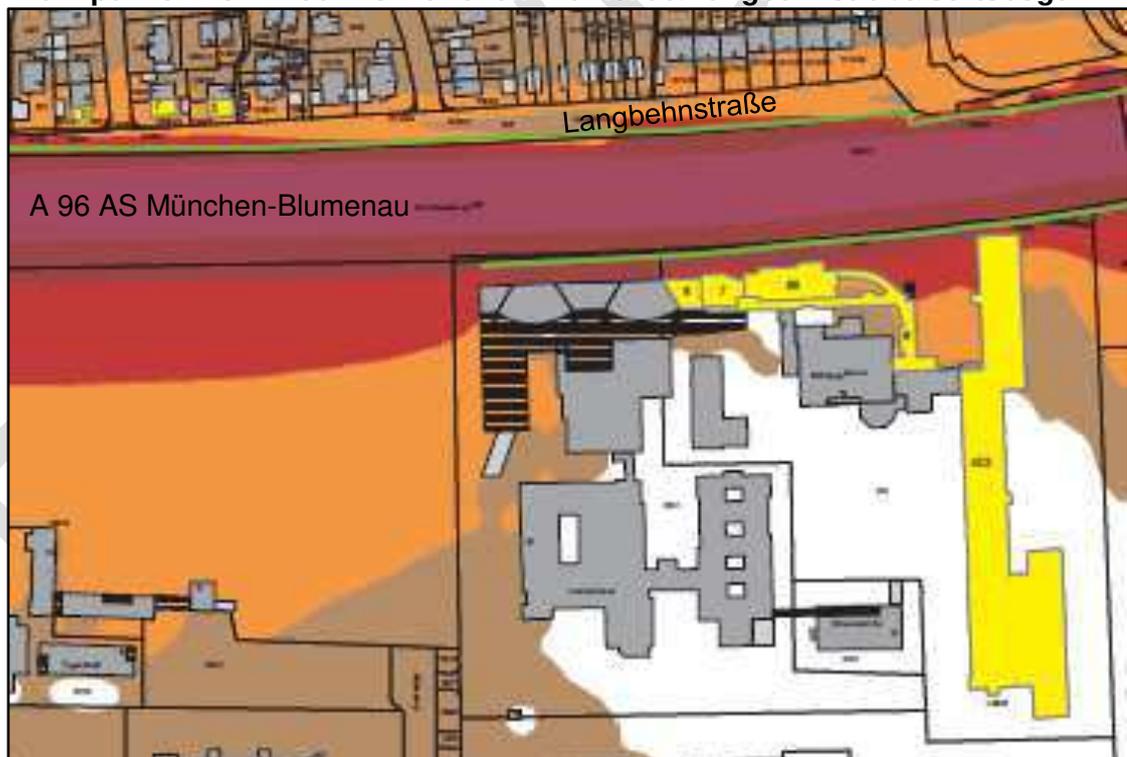


Abbildung 20: BP3 – A 96: AS München-Blumenau/Langbehnstraße/Stiftsbogen [24]

Im Bereich des Brennpunktes „BP3 – A 96“ werden die Überschreitungen des Anhaltswertes L_{Night} von 57 dB(A) ausschließlich durch die A 96 hervorgerufen.

Von Seiten der ABDSB wurden in diesem Bereich aufgrund der Planfeststellungsbeschlüsse vom 30.12.1987 und 24.05.1995 im Rahmen der Lärmsanierung umfangreiche aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt (Maßnahme V1 – A 96). Des Weiteren wurde auf der A 96 im Jahr 2010 zwischen der AS München-Sendling und dem AD München Süd-West durchgehend ein DSH-V eingebaut (Maßnahme V2 – A 96).

Entlang der A 96 ist der Bebauungsplan Nr. 60a vorhanden, der bezogen auf betroffene schutzwürdige Bebauung Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärmeinwirkungen enthält (Maßnahme V – Bebauungsplan Nr. 60a).

Die ABDSB plant eine VBA mit intelligenter Verkehrssteuerung im Streckenabschnitt AS Gräfelfing bis Autobahnende AS München-Sendling (Fahrtrichtung München) (Maßnahme G – A 96). Im Vorgriff auf die Errichtung der VBA wurde aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Verringerung der Immissionsbelastung die Geschwindigkeit herabgesetzt.

Durch die Maßnahme G2 – alle Autobahnen „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen“ (insbesondere in Fahrtrichtung Lindau) ist ggf. kurzfristig eine zusätzliche Reduzierung der Lärmbelastung und der Anzahl der belasteten Personen möglich (Kapitel 6.3.1, Tabelle 38).

Die Stadt München (Referat für Stadtplanung und Bauordnung) plant die Herbeiführung eines Stadtratsbeschlusses, ob und inwieweit eine Machbarkeitsstudie zur Einhaltung der A 96 im Stadtgebiet München durchgeführt wird (Maßnahme G – A 96).

Auf die Ausführungen unter Kapitel 6.2.2, Tabelle 26 (Maßnahme V1 – A 96), Kapitel 6.2.2, Tabelle 27 (Maßnahme V2 – A 96), Kapitel 6.2.3, Kapitel 6.3.1, Tabelle 44 (Maßnahme G – A 96), Kapitel 6.3.1, Tabelle 38 (Maßnahme G2 – alle Autobahnen) und Kapitel 6.3.2, Tabelle 48 (Maßnahme G – A 96) bzw. die entsprechende Übersichtskarte im Anhang A 3 wird hingewiesen.

- **Brennpunkt BP4 – A 96: AS München-Blumenau/Waldwiesenstraße**

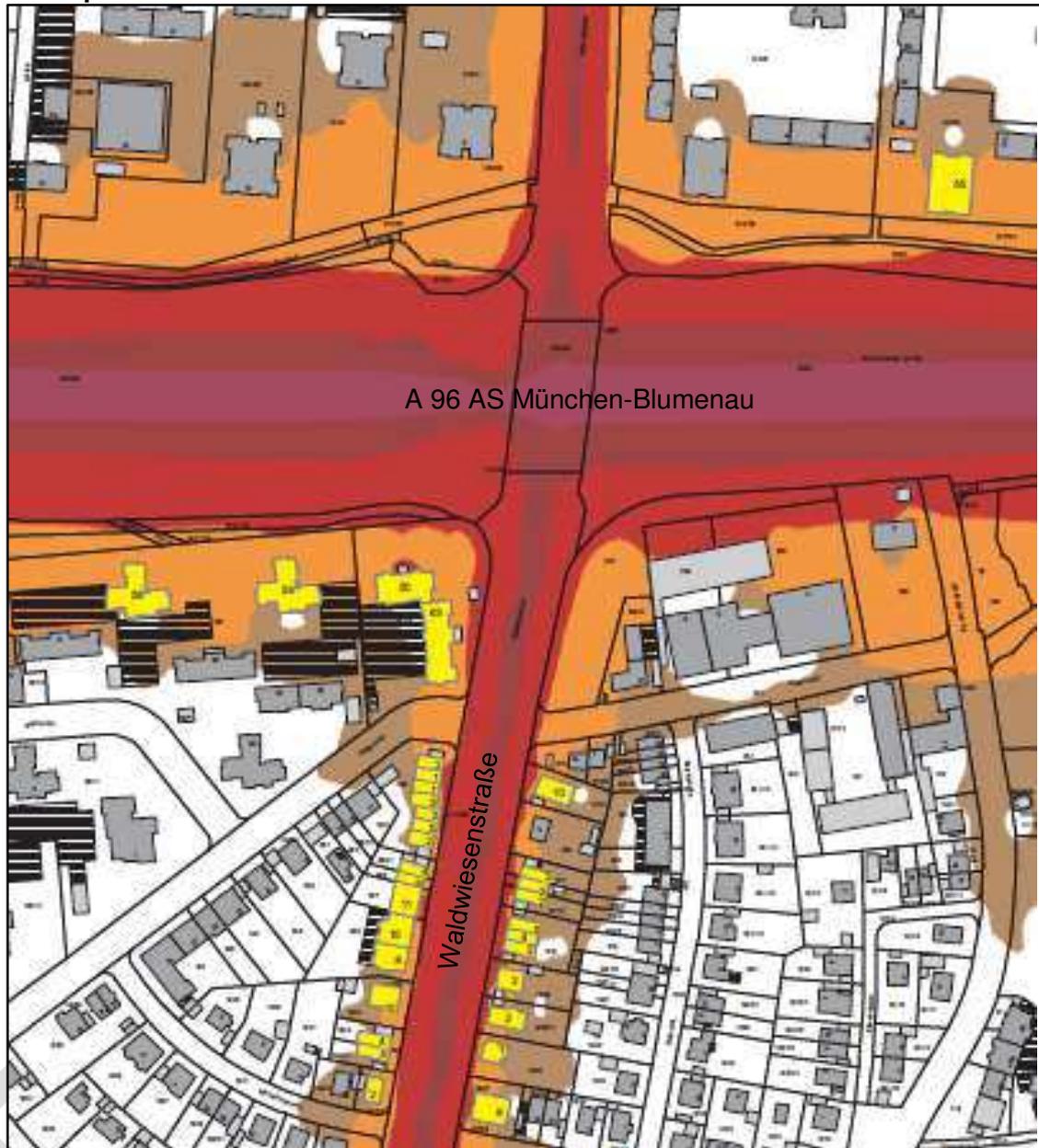


Abbildung 21: BP4 – A 96: AS München-Blumenau/Waldwiesenstraße [24]

Im Bereich des Brennpunktes „BP4 – A 96“ werden die Überschreitungen des Anhaltswertes L_{Night} von 57 dB(A) auch durch die A 96 hervorgerufen.

Von Seiten der ABDSB wurden in diesem Bereich aufgrund der Planfeststellungsbeschlüsse vom 30.12.1987 und 30.07.1990 im Rahmen der Lärmsanierung umfangreiche aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt (Maßnahme V1 – A 96). Des Weiteren wurde auf der A 96 im Jahr 2010 zwischen der AS München-Sendling und dem AD München Süd-West durchgehend ein DSH-V eingebaut (Maßnahme V2 – A 96).

Die ABDSB plant eine VBA mit intelligenter Verkehrssteuerung im Streckenabschnitt AS Gräfelfing bis Autobahnende AS München-Sendling (Fahrtrichtung München)

(Maßnahme G – A 96). Im Vorgriff auf die Errichtung der VBA wurde aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Verringerung der Immissionsbelastung die Geschwindigkeit herabgesetzt.

Durch die Maßnahme G2 – alle Autobahnen „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen“ (insbesondere in Fahrtrichtung Lindau) ist ggf. kurzfristig eine zusätzliche Reduzierung der Lärmbelastung und der Anzahl der belasteten Personen möglich (Kapitel 6.3.1, Tabelle 38). Die Maßnahme G2 – alle Autobahnen wurde aufgrund der Forderungen im Vorfeld und im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan aufgenommen.

Die Stadt München (Referat für Stadtplanung und Bauordnung) plant die Herbeiführung eines Stadtratsbeschlusses, ob und inwieweit eine Machbarkeitsstudie zur Einhaltung der A 96 im Stadtgebiet München durchgeführt wird (Maßnahme G – A 96).

Auf die Ausführungen unter Kapitel 6.2.2, Tabelle 26 (Maßnahme V1 – A 96), Kapitel 6.2.2, Tabelle 27 (Maßnahme V2 – A 96), Kapitel 6.3.1, Tabelle 44 (Maßnahme G – A 96), Kapitel 6.3.1, Tabelle 38 (Maßnahme G2 – alle Autobahnen) und Kapitel 6.3.2, Tabelle 48 (Maßnahme G – A 96) bzw. die entsprechende Übersichtskarte im Anhang A 3 wird hingewiesen.

A 99: Autobahnring München

- Brennpunkt BP1 – A 99: A 99/Freisinger Landstraße

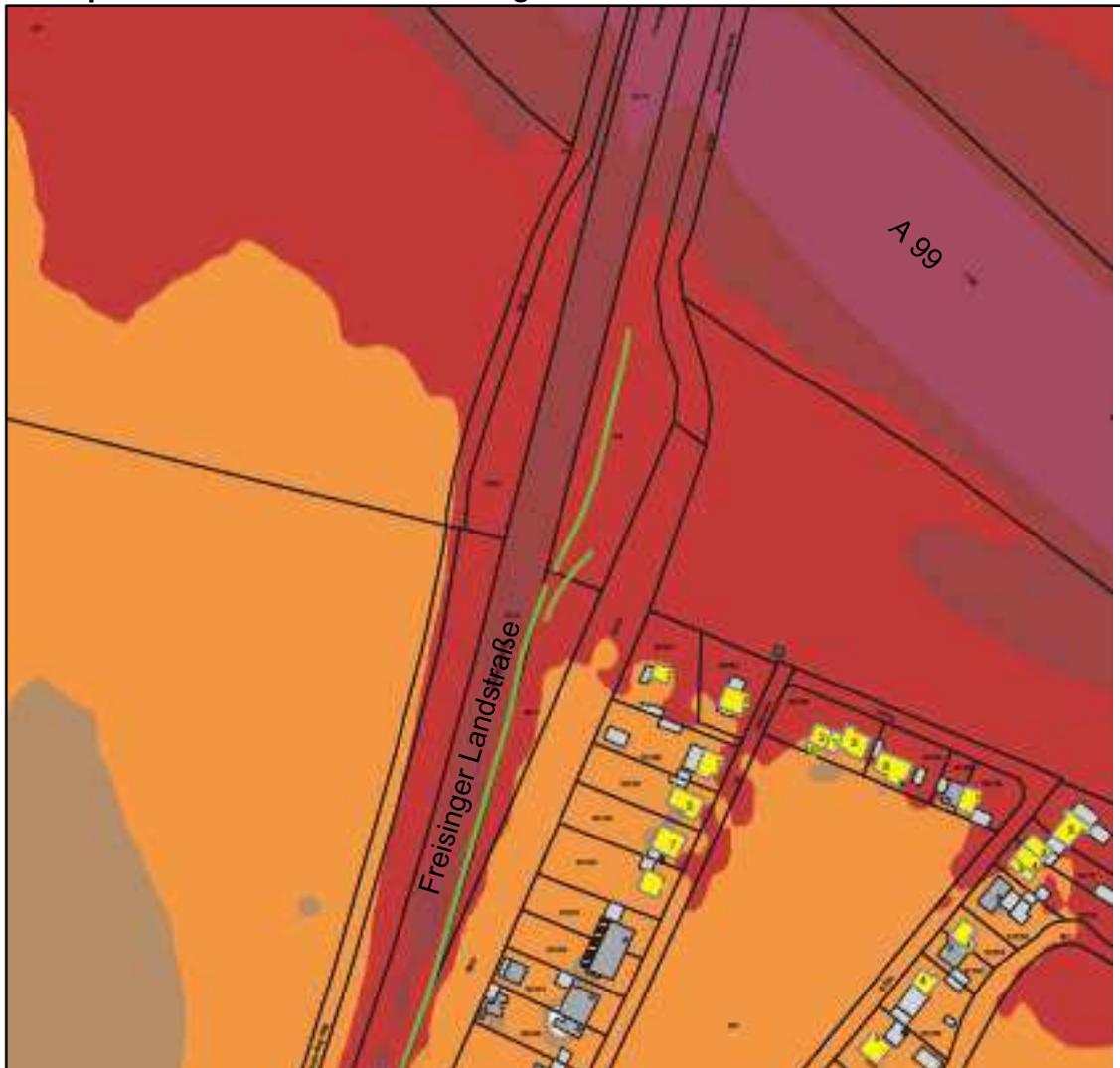


Abbildung 22: BP1 – A 99: A 99/Freisinger Landstraße [24]

Im Bereich des Brennpunktes „BP1 – A 99“ werden die Überschreitungen des Anhaltswertes L_{Night} von 57 dB(A) durch die A 99 hervorgerufen.

Zum Schutz der Wohnbebauung der Auensiedlung vor den Straßenverkehrsgläuschen wurde entlang der Verbindungsrampe A 9 – A 99 beginnend unmittelbar östlich der Querung Bundesstraße B 11 (Freisinger Landstraße) auf einer Länge von rund 640 m in Fahrtrichtung Salzburg eine Schallschutzwand mit einer Höhe von 2 m über Fahrbahnoberkante von Seiten der ABDSB errichtet (Maßnahme V1 – A 99).

Die ABDSB plant derzeit den 8-streifigen Ausbau der A 99 zwischen dem AK München Nord und der AS Haar (Maßnahme G – A 99). Entsprechend den Regelungen der 16. BImSchV löst das Vorhaben Anspruch auf Lärmschutz nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge aus. Dementsprechend sind im Bereich der Auensiedlung Lärmschutzwände mit bis zu 8 m Höhe sowie ein lärmindernder Fahrbahnbelag mit einem D_{Stro} -Wert von -5 dB(A) geplant. Eine vollständige Einhaltung der Nachtgrenz-

werte kann dadurch nicht erreicht werden. Daher werden an zahlreichen Gebäuden zusätzlich passive Lärmschutzeinrichtungen erforderlich.

Auf die Ausführungen unter Kapitel 6.2.2, Tabelle 28 (Maßnahme V1 – A 99) und Kapitel 6.3.1, Tabelle 45 (Maßnahme G – A 99) bzw. die entsprechende Übersichtskarte im Anhang A 3 wird hingewiesen.

Durch die Maßnahme G2 – alle Autobahnen „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen“ ist ggf. kurzfristig eine Reduzierung der Lärmbelastung und der Anzahl der belasteten Personen möglich (Kapitel 6.3.1, Tabelle 38). Die Maßnahme G2 – alle Autobahnen wurde aufgrund der Forderungen im Vorfeld und im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan aufgenommen.

- **Brennpunkt BP2 – A 99: A 99/Siberstraße**

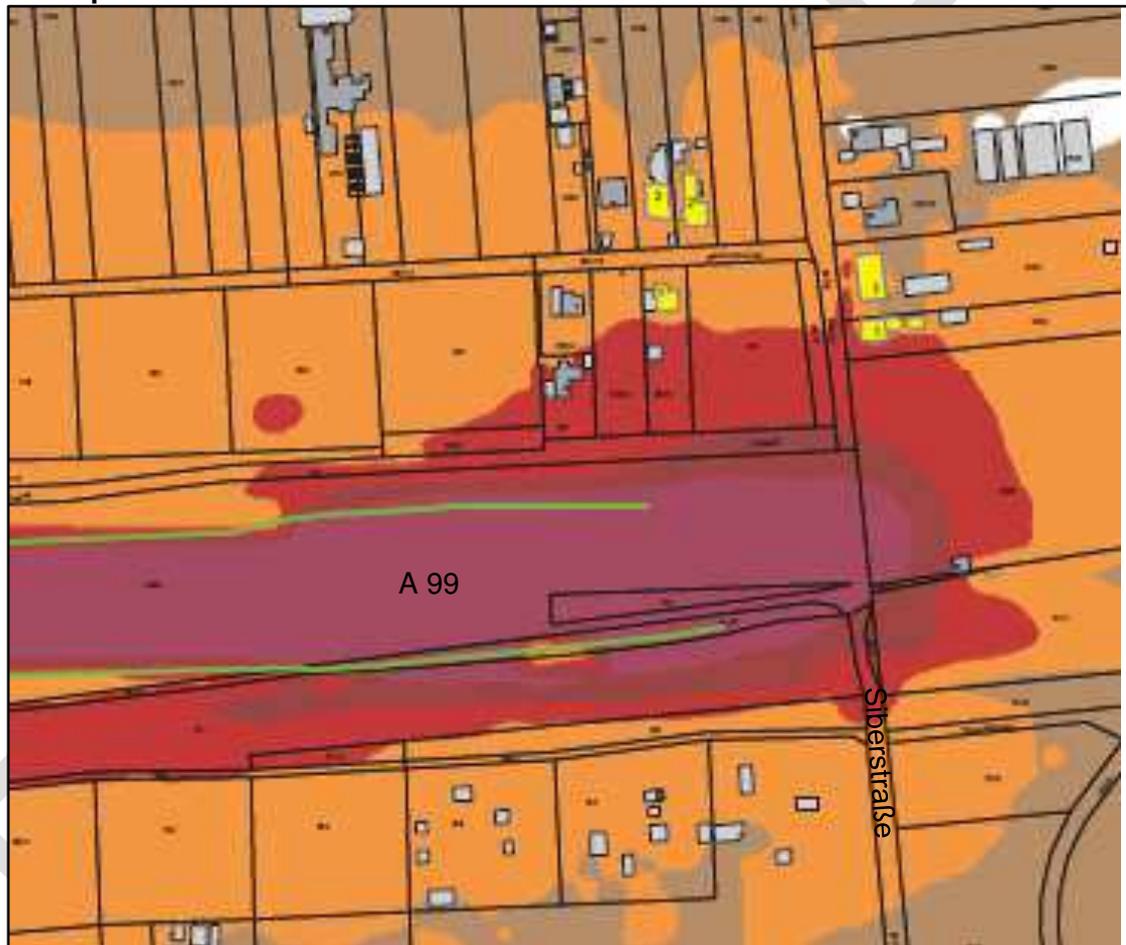


Abbildung 23: BP2 – A 99: A 99/Siberstraße [24]

Im Bereich des Brennpunktes „BP2 – A 99“ werden die Überschreitungen des Anhaltswertes L_{Night} von 57 dB(A) durch die A 99 hervorgerufen.

Die ABDSB hat in den Bereichen Allacher Forst und Allach – und damit auch im Bereich des BP – Lärmschutzwände zum Schutz der Wohnbebauung vor der Straßenverkehrsgeräuschen errichtet (Maßnahme V5 – A 99 und Maßnahme V6 – A 99).

Mit Ausnahme der Maßnahme G1 – alle Autobahnen „Prüfung der Anliegen von Bürgern durch die ABDSB, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen

zungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind“ (Kapitel 6.3.1, Tabelle 37) und der Maßnahme G2 – alle Autobahnen „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen“ (Kapitel 6.3.1, Tabelle 38), sind weder von der ABDSB noch von der Landeshauptstadt München im Bereich des Brennpunktes „BP2 – A 99“ Lärminderungsmaßnahmen geplant.

Auf die Ausführungen unter Kapitel 6.2.2, Tabelle 31 (Maßnahme V5 – A 99), Kapitel 6.2.2, Tabelle 32 (Maßnahme V6 – A 99) und Kapitel 6.3.1 bzw. die entsprechende Übersichtskarte im Anhang A 3 wird hingewiesen.

8 Ruhige Gebiete

Nach § 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG soll es auch Ziel der Lärmaktionspläne sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Die Umgebungslärmrichtlinie unterscheidet dabei zwischen „ruhigen Gebieten in einem Ballungsraum“ und „ruhigen Gebieten auf dem Land“.

Art. 3 Buchstabe I der Umgebungslärmrichtlinie definiert als „ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum“ ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der L_{DEN} -Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedsstaat festgelegten Wert nicht überschreitet.

Die Festlegung von ruhigen Gebieten erfordert von den zuständigen Behörden bei zukünftigen Planungen eine Berücksichtigung und Abwägung der Belange ruhiger Gebiete und schränkt ggf. ihren Ermessensspielraum ein. Eine in jedem Fall zwingende Vorgabe, etwa im Sinn eines Verbots von lärm erhöhenden Maßnahmen in den ruhigen Gebieten, ist damit jedoch nicht verbunden.

Die Landeshauptstadt München hat bereits bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans für München (Endfassung 31.07.2013) ruhige Gebiete ausgewiesen. Als zuständige Behörde hat die Landeshauptstadt München Gebiete mit einer flächendeckend geringen Lärmbelastung, einem Lärmpegel L_{DEN} unter 50 dB(A), geeigneter Flächennutzung und Erholungsfunktion und einer Mindestgröße von 20 ha als ruhige Gebiete definiert. Auf die von der Landeshauptstadt München ausgewiesenen ruhigen Gebiete wird verwiesen.

Als ruhige Gebiete für das Stadtgebiet München wurden festgelegt [30]:

- Niedermoorlandschaft nördlich Würmkanal und Schwarzhölzl
- Englischer Garten Nord
- Truderinger Wald
- Isar Süd
- Warnberger Feldflur am Forstenrieder Park
- Fürstenrieder Wald Großhadern
- Aubinger Lohe/Mooschwaige

Bei der Auswahl der ruhigen Gebiete wurde der Immissionspegel L_{DEN} auf Grundlage der Überlagerung der Straßen-, Schienen- und Gewerbelärmkartierungen ermittelt; das heißt der Autobahnlärm wurde in die Betrachtung mit eingestellt.

Die Ausweisung weiterer ruhiger Gebiete im Rahmen des Lärmaktionsplans für das Umfeld der BAB in der Landeshauptstadt München erfolgt nicht.

Die Landeshauptstadt München wird in der 1. Fortschreibung ihres Lärmaktionsplans keine weiteren ruhigen bzw. relativ ruhigen Gebiete ausweisen, da hierfür dezidierte Prüfungen bzgl. möglicher Interessenskonflikte mit den ggf. vorhandenen Flächenansprüchen der Siedlungsentwicklung oder notwendiger Erschließungsmaßnahmen nötig sind. Dies ist erst möglich, wenn dafür notwendige Projekte, wie z. B. Untersuchungen zu den Potenzialen einer langfristigen Siedlungsentwicklung, insbesondere am Stadtrand, abgeschlossen sind. Danach wird über das weitere Vorgehen entschieden [3].

Der Lärmaktionsplan für München (Endfassung 31.07.2013) und die dort im Kapitel 8 festgelegten ruhigen Gebiete in München können im Internet unter folgender Adresse eingesehen werden:

<http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Gesundheit-und-Umwelt/Laerm/Laermminderungsplanung/Laermaktionsplanung.html>

ENTWURF



9 Öffentliche Anhörung und Beteiligung der Öffentlichkeit

9.1 Bereits im Vorfeld der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebrachte Maßnahmenvorschläge

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. Insgesamt werden 20 Stellungnahmen berücksichtigt, die außerhalb der Öffentlichkeitsbeteiligung im Vorfeld eingegangen sind.

Eine Zusammenstellung und Bewertung der Anregungen im Vorfeld der Öffentlichkeitsbeteiligung findet sich im Anhang A 8. Anhang A 7 enthält eine zusammenfassende Bewertung der Anregungen im Vorfeld und aus der Öffentlichkeitsbeteiligung.

Hinweis:

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

9.1.1 Maßnahmenvorschläge der Landeshauptstadt München

Die städtischen Referate „Referat für Gesundheit und Umwelt“ sowie das „Referat für Stadtplanung und Bauordnung“ befürworten die immer wieder von Bürgern auf den innerstädtischen Autobahnen in der Nähe von bewohnten Bereichen geforderte Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw und baten die Regierung von Oberbayern diese auf allen innerstädtischen Autobahnen als Lärminderungsmaßnahme in den Lärmaktionsplan aufzunehmen. Dies stellt aus Sicht der Landeshauptstadt München eine effektive, kostengünstige und sofort umsetzbare Maßnahme zur Reduzierung der Lärmbelastung dar.

Hinweis:

Aufgrund der Forderungen im Vorfeld und im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan wurde die Maßnahme G2 – alle Autobahnen „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen“ (Kapitel 6.3.1, Tabelle 38) aufgenommen.

9.1.2 Maßnahmenvorschlag der Bezirksausschüsse sowie des Stadtrates der Landeshauptstadt München

Die Bezirksausschüsse und der Stadtrat fordern die Bundestagsabgeordneten und den Oberbürgermeister der Stadt München auf, sich dafür einzusetzen, dass der Lärmschutz an „alten“ Autobahnen verbessert wird, indem die Grenzwerte der 16. BlmschV für Lärmvorsor-

ge auch im Rahmen der Sanierung für die Bestandsautobahnen im Stadtgebiet München gelten.

Die ABDSB verweist auf den Anwendungsbereich der 16. BImSchV als geltende Rechtslage. Somit gelten die 16. BImSchV und die darin genannten Grenzwerte der Lärmvorsorge „für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen ...“ (vgl. § 1 Abs. 1 16. BImSchV). Die Sanierung von Bestandsautobahnen fällt gemäß § 1 Abs. 2 Satz 1 und 2 16. BImSchV nicht unter den Anwendungsbereich.

Für die Lärmsanierung an bestehenden Bundesfernstraßen gelten die 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.

Ein weiterer Spielraum ist bei der derzeit geltenden Rechtslage nicht vorhanden.

9.1.3 Weitere Maßnahmenvorschläge von Bürgern und Bezirksausschüssen der Landeshauptstadt München

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.

Im weiteren Verlauf werden die Anfragen und Anträge (mit Bezug zum Verkehrslärm durch BAB) berücksichtigt, die im Rahmen der Lärmaktionsplanung für den Ballungsraum der Landeshauptstadt München vorgebracht wurden oder ab dem Jahr 2013 bei der Landeshauptstadt München eingegangen sind und an die Regierung von Oberbayern übermittelt wurden.

9.2 Information und Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG

Die Regierung von Oberbayern hat unter Beteiligung der Landeshauptstadt München und der ABDSB den Entwurf des Lärmaktionsplans für das Umfeld der BAB 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 konnte der Planentwurf auf den Internetseiten der Regierung von Oberbayern (www.regierung-oberbayern.de) und der Landeshauptstadt München (www.muenchen.de) eingesehen und heruntergeladen werden.

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. 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 BAB in München, die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung (325) sowie im Vorfeld der Öffentlichkeitsbeteiligung (20) eingegangen sind, ist dem nachstehenden Diagramm (Abbildung 24) zu entnehmen.

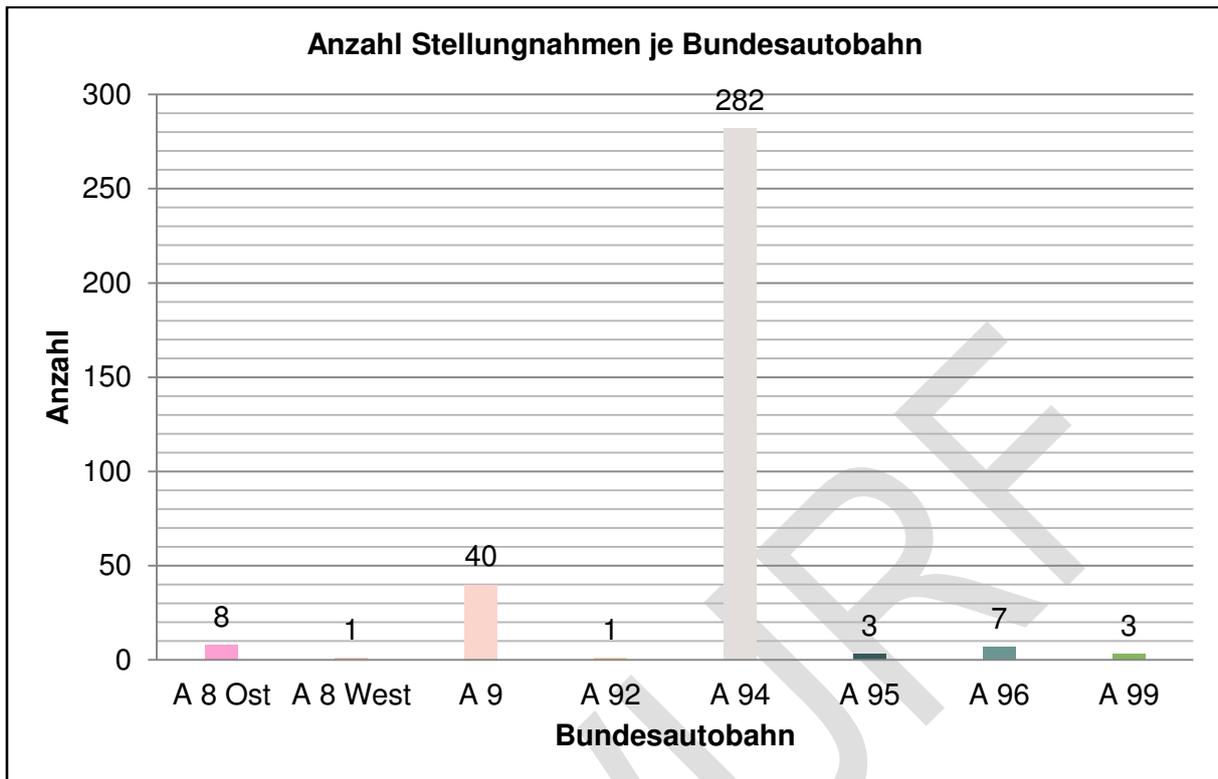


Abbildung 24: Übersicht über die Anzahl der Stellungnahmen je BAB

9.3 Bewertung der Maßnahmenvorschläge

Die vorliegenden Maßnahmenvorschläge/Stellungnahmen wurden am 22.04.2016 zur Bewertung an die Landeshauptstadt München weitergeleitet.

Die Bewertung der Maßnahmenvorschläge/Stellungnahmen durch die Landeshauptstadt München wurde am 23.06.2016 der Regierung von Oberbayern vorgelegt.

Am 04.08.2016 wurden die vorliegenden Maßnahmenvorschläge/Stellungnahmen mit der Bewertung durch die Landeshauptstadt mit der Bitte um Überprüfung an die ABDSB weitergeleitet. Darüber hinaus wurde die ABDSB erneut gebeten die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf den innerstädtischen Autobahnabschnitten aus Gründen des Lärmschutzes zu prüfen.

Der von der Regierung von Oberbayern vorgeschlagenen Vorgehensweise bzgl. der Überprüfung der Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf den innerstädtischen Autobahnabschnitten aus Gründen des Lärmschutzes wurde von Seiten der der ABDSB mit E-Mail vom 26.10.2016 zugestimmt.

Die Stellungnahme der ABDSB zu den Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde der Regierung von Oberbayern mit E-Mail vom 06.12.2016 vorgelegt.

Die Regierung von Oberbayern hat dann alle Anregungen im Rahmen eines sich anschließenden Abwägungsprozesses geprüft und gewürdigt. Im Anhang A 7 findet sich eine zusammenfassende Bewertung der Anregungen zur Verbesserung des Lärmschutzes für das Umfeld der BAB in der Landeshauptstadt München. Im Anhang A 8 sind alle Anregungen im Vorfeld und aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie das Ergebnis der Bewertung dargestellt.

Hinweise:

Es wurden nur Maßnahmenvorschläge und Punkte der Stellungnahmen bewertet, die im unmittelbaren Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung stehen. Anderweitige Anmerkungen, wie z. B. zur Luftqualität, sind nicht Gegenstand dieses Lärmaktionsplans.

Die Regierung von Oberbayern ist nach Art. 8a Abs. 2 BayImSchG zuständige Behörde für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen nach § 47d BImSchG für BAB.

Die Regierung von Oberbayern ist damit zwar die verantwortliche Behörde für die Aufstellung des Lärmaktionsplans, sie ist dies aber nicht für die Durchführung der Maßnahmen selbst. Der Lärmaktionsplan ersetzt keine bestehenden Rechtsgrundlagen oder Verwaltungsverfahren für die Realisierung der Maßnahmen. Ebenso wenig schafft er neue Zuständigkeiten.

Der Regierung von Oberbayern stehen darüber hinaus keine Geldmittel für die Lärmaktionsplanung oder die Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen zur Verfügung.

Nach § 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG sind die Maßnahmen, die in Lärmaktionsplänen festgelegt werden, durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach dem BImSchG oder anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen.

Wie bereits ausgeführt wurde, ist der Bund nur beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Autobahnen (= Bundesfernstraßen) grundsätzlich verpflichtet, Schallschutzmaßnahmen bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der „Verkehrslärmschutzverordnung“ (16. BImSchV) durchzuführen.

Zusammenfassend wird aufgrund Öffentlichkeitsbeteiligung, eine zusätzliche geplante Maßnahme G2 – alle Autobahnen „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen“ in den Lärmaktionsplan aufgenommen (siehe Kapitel 6.3.1, Tabelle 38).

10 Maßnahmenverwirklichung

Die nachfolgenden Ausführungen betreffen Kosten und Nutzen sowie den zeitlichen Ablauf der im Lärmaktionsplan aufgezeigten Maßnahmen.

10.1 Finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen

10.1.1 Finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen der bereits vorhandenen Maßnahmen

In den nachfolgenden Tabellen sind die Kosten und der Nutzen der bereits vorhandenen Maßnahmen der **ABDSB** (Tabelle 50) sowie der **Landeshauptstadt München** (Tabelle 51) aufgezeigt.



**Finanzielle Information – Kosten/Nutzen der bereits vorhandenen Maßnahmen der
ABDSB**

BAB	Nr.	Maßnahme	
		Kosten	Nutzen
A 8 Ost	V1	Geschwindigkeitsbeschränkungen im Bereich zwischen dem BAB-Beginn bzw. BAB-Ende AS München-Ramersdorf und der AS Neubiberg	
		keine Angabe	keine Angabe; zulässige Höchstgeschwindigkeiten wurden in der Lärmkartierung berücksichtigt
A 8 West	V2	Lärmschutzwälle aus Seitenablagerungen	
		keine Angabe	keine Angabe; (aktive) Lärmschutzeinrichtungen sowie der Geländeverlauf wurden in der Lärmkartierung berücksichtigt
A 8 West	V1	Geschwindigkeitstrichter in Fahrtrichtung München	
		keine Angabe	keine Angabe; zulässige Höchstgeschwindigkeiten wurden in der Lärmkartierung berücksichtigt
A 8 West	V2	Errichtung von Lärmschutzanlagen im Rahmen des Neubaus der A 99 Langwied – Allach mit Spange Eschenried	
		keine Angabe	Es kann davon ausgegangen werden, dass im Ausbaubereich keine von Überschreitungen der Anhaltswerte betroffenen Personen vorliegen.
A 9	V1	Errichtung von Lärmschutzwänden und Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Erneuerung der Hochbrücke Freimann	
		keine Angabe	Aktive und passive Schallschutzmaßnahmen wurden so vorgesehen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten bzw. der Innenraumschutz nach der 24. BImSchV gewährleistet wird. Es kann davon ausgegangen werden, dass im Ausbaubereich keine von Überschreitungen der Anhaltswerte betroffenen Personen vorliegen.
A 9	V2	Errichtung von Lärmschutzwänden und Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der A 9 zwischen dem AK München Nord und der AS München-Frankfurter Ring sowie Geschwindigkeitsbegrenzungen	
		keine Angabe	Aktive und passive Schallschutzmaßnahmen wurden so vorgesehen, dass die Immissionsgrenzwerte

			<p>te der 16. BImSchV eingehalten werden bzw. der Innenraumschutz nach der 24. BImSchV gewährleistet wird.</p> <p>Es kann davon ausgegangen werden, dass im Ausbaubereich keine von Überschreitungen der Anhaltswerte betroffenen Personen vorliegen.</p>
A 94	V1	Geschwindigkeitstrichter und zeitweise geschaltete Geschwindigkeitsbeschränkungen der Streckenbeeinflussungsanlage	
		keine Angabe	keine Angabe; zulässige Höchstgeschwindigkeiten wurden in der Lärmkartierung berücksichtigt
A 95	V2	Deckschichterneuerung auf dem ersten Fahrstreifen zwischen AS München-Steinhausen und AS München-Riem in beiden Fahrtrichtungen	
		keine Angabe	Lärmminderungswirkung: -2 dB(A) (Zuordnung gemäß RLS-90: -2 dB(A) bei einer Geschwindigkeit > 60 km/h)
A 95	V1	Deckschichterneuerung in Fahrtrichtung Garmisch-Partenkirchen (von km 4+800 bis AD Starnberg)	
		keine Angabe	Lärmminderungswirkung: -2 dB(A) (Zuordnung gemäß RLS-90: -2 dB(A) bei einer Geschwindigkeit > 60 km/h)
	V2	Einbau DSH-V-Asphaltdeckschicht (DSH-V: dünne Asphaltdeckschicht in Heißbauweise auf Versiegelung) zwischen AS München-Kreuzhof und km 4+800	
		keine Angabe	Lärmminderungswirkung: keine Zuordnung von Lärmminderungswerten gemäß RLS-90 (Für den DSH-V ist noch kein Statuspapier der BAST veröffentlicht, weswegen noch kein offizieller D_{StrO} -Wert vorliegt. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen kann nach Angaben der ABDSB von einer Schallpegelminderung von bis zu 4 dB(A) ausgegangen werden.)
V3	Geschwindigkeitsbeschränkung		
	keine Angabe	keine Angabe; zulässige Höchstgeschwindigkeiten wurden in der Lärmkartierung berücksichtigt	
V4	Errichtung von Lärmschutzwällen		
		keine Angabe	keine Angabe; (aktive) Lärmschutzeinrichtungen sowie der Geländeverlauf wurden in der Lärmkartierung berücksich-

			<i>tigt</i>
A 96	V1	Aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen aufgrund der Planfeststellungsbeschlüsse vom 11.08.1969, 30.12.1987, 30.07.1990 und 24.05.1995	
		<i>keine Angabe</i>	Zur Lärminderungswirkung der beim Neubau der A 96 errichteten Lärmschutzwände am BAB-Ende liegen keine näheren Angaben vor. Im Lärmsanierungsbereich zwischen der AS München-Laim und der Stadtgrenze (Planfeststellungsbeschlüsse vom 30.12.1987, 30.07.1990 und 24.05.1995) wurden aktive und/oder passive Lärmsanierungsmaßnahmen so vorgesehen, dass an förderfähiger schutzwürdiger Bebauung die zum damaligen Zeitpunkt maßgeblichen Lärmsanierungsgrenzwerte eingehalten wurden bzw. der Innenraumschutz gewährleistet wurde.
	V2	Einbau DSH-V-Asphaltdeckschicht (DSH-V: dünne Asphaltdeckschicht in Heißbauweise auf Versiegelung) zwischen AS München-Sendling und dem AD München Süd-West	
		<i>keine Angabe</i>	Lärminderungswirkung: keine Zuordnung von Lärminderungswerten gemäß RLS-90 (Für den DSH-V ist noch kein Statuspapier der BASt veröffentlicht, weswegen noch kein offizieller D_{StrO} -Wert vorliegt. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen kann nach Angaben der ABDSB von einer Schallpegelminderung von bis zu 4 dB(A) ausgegangen werden.)
A 99	V1	Lärmschutzwände im Bereich der Auensiedlung	
		<i>keine Angabe</i>	<i>keine Angabe;</i> (aktive) Lärmschutzeinrichtungen wurden in der Lärmkartierung berücksichtigt
	V2	Lärmschutzwand im Bereich Frauenholz	
<i>keine Angabe</i>		<i>keine Angabe;</i> (aktive) Lärmschutzeinrichtungen sowie der Geländeverlauf wurden in der Lärmkartierung berücksichtigt	
	V3	Lärmschutzwände im Bereich Feldmoching	
		<i>keine Angabe</i>	<i>keine Angabe;</i> (aktive) Lärmschutzeinrichtungen wurden in der Lärmkartierung berücksichtigt

V4	Lärmschutzwände im Bereich Ludwigsfeld	
	<i>keine Angabe</i>	<i>keine Angabe; (aktive) Lärmschutzeinrichtungen wurden in der Lärmkartierung be- rücksichtigt</i>
V5	Lärmschutzwände im Bereich Allacher Forst	
	<i>keine Angabe</i>	<i>keine Angabe; (aktive) Lärmschutzeinrichtungen wurden in der Lärmkartierung be- rücksichtigt</i>
V6	Lärmschutzwände im Bereich Allach	
	<i>keine Angabe</i>	<i>keine Angabe; (aktive) Lärmschutzeinrichtungen wurden in der Lärmkartierung be- rücksichtigt</i>
V7	Lärmschutz im Bereich Aubing	
	<i>keine Angabe</i>	<i>keine Angabe; (aktive) Lärmschutzeinrichtungen sowie der Geländeverlauf wurden in der Lärmkartierung berücksich- tigt</i>

**Tabelle 50: Übersicht Finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen der bereits vorhan-
denen Maßnahmen der ABDSB**

**Finanzielle Information – Kosten/Nutzen der bereits vorhandenen Maßnahmen der
Landeshauptstadt München**

BAB	Nr.	Maßnahme	
		Kosten	Nutzen
A 8 Ost	V	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	
		keine Angabe	Eine quantitative Aussage zur Lärminderungswirkung liegt nicht vor. Die Verkehrsmengen und Lkw-Anteile wurden in der Lärmkartierung berücksichtigt.
	-	Bebauungsplan Nr. 1682	
		keine Angabe	Die Maßnahmen im Bebauungsplan beziehen sich u. a. auch auf betroffene schutzwürdige Bebauung an der Langbürgener Straße. Eine konkrete Angabe zur Anzahl der entlasteten Personen liegt nicht vor.
A 8 West	V	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	
		keine Angabe	Eine quantitative Aussage zur Lärminderungswirkung liegt nicht vor. Die Verkehrsmengen und Lkw-Anteile wurden in der Lärmkartierung berücksichtigt.
A 9	V	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	
		keine Angabe	Eine quantitative Aussage zur Lärminderungswirkung liegt nicht vor. Die Verkehrsmengen und Lkw-Anteile wurden in der Lärmkartierung berücksichtigt.
	-	Bebauungsplan Nr. 783b	
		keine Angabe	Die Maßnahmen im Bebauungsplan beziehen sich u. a. auch auf betroffene schutzwürdige Bebauung an der Berliner Straße. Eine konkrete Angabe zur Anzahl der entlasteten Personen liegt nicht vor.
	-	Bebauungsplan Nr. 1454	
		keine Angabe	Die Maßnahmen im Bebauungsplan beziehen sich u. a. auch auf

			<i>betroffene schutzwürdige Bebauung am Joseph-Dollinger-Bogen. Eine konkrete Angabe zur Anzahl der entlasteten Personen liegt nicht vor.</i>
	-	Bebauungsplan Nr. 1943a <i>keine Angabe</i>	<i>Die Maßnahmen im Bebauungsplan beziehen sich u. a. auch auf betroffene schutzwürdige Bebauung am Joseph-Dollinger-Bogen. Eine konkrete Angabe zur Anzahl der entlasteten Personen liegt nicht vor.</i>
A 94	V	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 <i>keine Angabe</i>	<i>Eine quantitative Aussage zur Lärminderungswirkung liegt nicht vor. Die Verkehrsmengen und Lkw-Anteile wurden in der Lärmkartierung berücksichtigt.</i>
	-	Bebauungsplan Nr. 44 <i>keine Angabe</i>	<i>Die Maßnahmen im Bebauungsplan beziehen sich u. a. auch auf betroffene schutzwürdige Bebauung an der Eggenfelder Straße und an der Süskindstraße. Eine konkrete Angabe zur Anzahl der entlasteten Personen liegt nicht vor.</i>
	-	Bebauungsplan Nr. 1722 <i>keine Angabe</i>	<i>Die Maßnahmen im Bebauungsplan beziehen sich u. a. auch auf betroffene schutzwürdige Bebauung an der Riemer Straße. Eine konkrete Angabe zur Anzahl der entlasteten Personen liegt nicht vor.</i>
A 95	-	-	
A 96	V	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 <i>keine Angabe</i>	<i>Eine quantitative Aussage zur Lärminderungswirkung liegt nicht vor. Die Verkehrsmengen und Lkw-Anteile wurden in der Lärmkartierung berücksichtigt.</i>
	-	Bebauungsplan Nr. 60a <i>keine Angabe</i>	<i>Die Maßnahmen im Bebauungs-</i>

			<i>plan beziehen sich u. a. auch auf betroffene schutzwürdige Bebauung am Stiftsbogen. Eine konkrete Angabe zur Anzahl der entlasteten Personen liegt nicht vor.</i>
A 99	-	-	

Tabelle 51: Übersicht Finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen der bereits vorhandenen Maßnahmen der Landeshauptstadt München

10.1.2 Finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen der Maßnahmen des Lärmaktionsplans: Bereits geplante Maßnahmen sowie Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben (einschließlich langfristige Strategie)

In den nachfolgenden Tabellen sind die Kosten und der Nutzen der Maßnahmen des Lärmaktionsplans der **ABDSB** (Tabelle 52) sowie der **Landeshauptstadt München** (Tabelle 53) aufgezeigt.

Finanzielle Information – Kosten/Nutzen der Maßnahmen des Lärmaktionsplans der ABDSB

BAB	Nr.	Maßnahme	
		Kosten	Nutzen
alle	G1	Prüfung der Anliegen von Bürgern durch die ABDSB, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind	
		<i>Abhängig von Art und Umfang der Sanierungsmaßnahme. Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst.</i>	<i>Keine Angabe zur Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen möglich, da die ABDSB erst auf Antrag von Bürgern prüft, ob die Voraussetzungen für eine Lärmsanierung vorliegen. Aktive und/oder passive Schutzmaßnahmen werden so vorgesehen, dass an förderfähiger schutzwürdiger Bebauung die Lärmsanierungsgrenzwerte eingehalten werden bzw. der Innenraumschutz gewährleistet ist.</i>
alle	G2	Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen	
		<i>Keine Angabe möglich.</i>	<i>Eine Angabe zur Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen kann erst nach abgeschlossener Prüfung der Geschwindigkeitsbegrenzungen im Einzelfall erfolgen.</i>
A 8 Ost	G	Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags	
		<i>keine Angabe</i>	<i>Abhängig vom einzubauenden Fahrbahnbelag kann von einer</i>

			Schallpegelminderung von bis zu 4 dB(A) ausgegangen werden.
A 8 West	-	-	
A 9	G1	Voruntersuchung zur Überprüfung, ob aktiver Lärmschutz zwischen den AS München-Schwabing und München-Frankfurter Ring im Rahmen der Lärmsanierung realisiert werden kann	
		keine Angabe	Schutzmaßnahmen werden im Falle der Realisierung der Lärmsanierungsmaßnahmen so vorgesehen, dass an schutzwürdiger Bebauung die Lärmsanierungsgrenzwerte weitgehend eingehalten werden.
A 9	G2	Lärmvorsorgemaßnahmen im Rahmen des mittel- bis langfristig geplanten 6-streifigen Ausbaus der BAB A 9 im Bereich zwischen AS München-Schwabing und AS München-Frankfurter Ring	
		keine Angabe	Durch aktive und/oder passive Maßnahmen sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten bzw. der Innenraum-schutz nach der 24. BImSchV zu gewährleisten. Im Falle des Ausbaus kann im Ausbaubereich voraussichtlich von einer vollständigen Reduzierung der belasteten Personen, die gemäß der Kartierung des LfU von Überschreitungen der Anhaltswerte L_{DEN} von 67 dB(A) bzw. L_{Night} von 57 dB(A) betroffen sind, ausgegangen werden. Eine nähere Aussage ist aufgrund des aktuellen Verfahrensstands jedoch nicht möglich und nicht veranlasst.
A 94	G	Lärmvorsorgemaßnahmen im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der BAB A 94 im Bereich zwischen AS München-Steinhausen und AS Feldkirchen West	
		keine Angabe	Durch aktive und/oder passive Maßnahmen sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten bzw. der Innenraum-schutz nach der 24. BImSchV zu gewährleisten. Im Falle des Ausbaus kann im Ausbaubereich voraussichtlich von einer vollständigen Reduzierung der belasteten Personen, die gemäß der Kartierung des LfU von Überschreitungen der Anhaltswerte L_{DEN} von 67 dB(A) bzw. L_{Night}

			von 57 dB(A) betroffen sind, ausgegangen werden. Eine nähere Aussage ist aufgrund des aktuellen Verfahrensstands jedoch nicht möglich und nicht veranlasst.
A 95	G	Deckschichtenerneuerung in Fahrtrichtung München (von AD Starnberg bis km 4+800) keine Angabe	Lärminderungswirkung: -2 dB(A) (Zuordnung gemäß RLS-90: -2 dB(A) bei einer Geschwindigkeit > 60 km/h)
A 96	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 keine Angabe	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. Eine quantitative Aussage zum Minderungspotenzial an den belasteten Immissionsorten ist aufgrund der komplexen Zusammenhänge nicht möglich.
A 99	G	Lärmvorsorgemaßnahmen im Bereich „Auensiedlung“ östlich des AK München Nord im Rahmen des 8-streifigen Ausbaus der BAB A 99 im Abschnitt zwischen AK München Nord und AS Haar keine Angabe	Durch aktive und/oder passive Maßnahmen sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten bzw. der Innenraum-schutz nach der 24. BImSchV zu gewährleisten. Im Ausbaubereich kann von einer vollständigen Reduzierung der belasteten Personen, die gemäß der Kartierung des LfU von Überschreitungen der Anhaltswerte L_{DEN} von 67 dB(A) bzw. L_{Night} von 57 dB(A) betroffen sind, ausgegangen werden.

Tabelle 52: Übersicht Finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen der Maßnahmen des Lärmaktionsplans der ABDSB

Finanzielle Information – Kosten/Nutzen der Maßnahmen des Lärmaktionsplans der Landeshauptstadt München

BAB	Nr.	Maßnahme	
		Kosten	Nutzen
A 8 Ost	-	-	
A 8 West	-	-	
A 9	-	-	
A 94	G	<p>Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1869 „Eggenfeldener Straße“; Untersuchung einer Wall-Wand-Kombination</p> <p><i>keine Angabe</i></p> <p><i>Für das Gebiet Eggenfeldener Straße (südlich), Hultschiner Straße (östlich) und Töginger Straße – BAB A 94 – (nördlich) wird derzeit der Eckdaten- und ein neuer Aufstellungsbeschluss erstellt, der dem Stadtrat noch vor der Sommerpause zur Entscheidung vorgelegt werden soll. Im östlichen und mittleren Teil des Planungsgebiets soll ein Allgemeines Wohngebiet (WA), im westlichen Teil ein Kerngebiet (MK) entwickelt werden. Detaillierte Voruntersuchungen haben ergeben, dass eine Geschossfläche von insgesamt ca. 52.000 m² im Planungsgebiet realisiert werden kann. Hierbei wurde von einer kompakten und effizienten Struktur ausgegangen (vier- bis fünfgeschossige hofbildende Bebauung und eine bis zu 10 m hohe Wall-Wand-Kombination entlang der Töginger Straße (BAB 94). Im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens sind auch andere Strukturen vorstellbar und damit kann sich auch die Geschossfläche noch ändern. Zum heutigen Zeitpunkt kann über die Form und Ausgestaltung einer diesbezüglichen 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. Eine Angabe zur Reduzierung der</i></p>	

			Zahl der betroffenen Personen liegt nicht vor.
A 95	-	-	
A 96	G	Entwicklung des Untersuchungsdesigns für eine Machbarkeitsstudie zur Einhausung der A 96	
		-	Angaben zur Lärminderungswirkung und zur Anzahl der entlasteten Personen können erst nach Abschluss der ggf. durchzuführenden Machbarkeitsstudie erfolgen.
A 99	-	-	

Tabelle 53: Übersicht Finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen der Maßnahmen des Lärmaktionsplans der Landeshauptstadt München

10.2 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Es liegen keine Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen durch die in Kapitel 6.2 aufgeführten bereits vorhandenen Maßnahmen in der Landeshauptstadt München vor.

Vorhandene aktive Lärmschutzmaßnahmen wurden in der Lärmkartierung berücksichtigt. Vorhandene passive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. im Rahmen der Lärmvorsorge, Lärmsanierung und der Bauleitplanung) sind in der Lärmkartierung nicht erfasst. Lärmindernde Dünnschichtfahrbeläge wurden in der Lärmkartierung nur mit einem Korrekturwert D_{StrO} von -2 dB(A) eingestellt (Kapitel 5.2.3).

Berücksichtigt man auch die vorhandenen passiven Lärmschutzmaßnahmen und den möglicherweise höheren Korrekturwert D_{StrO} von bis zu -4 dB(A) für Dünnschichtfahrbeläge ergibt sich voraussichtlich bereits durch die vorhandenen Maßnahmen eine deutliche Reduzierung der Anzahl der von Überschreitungen der Anhaltswerte betroffenen Personen.

Auch zur Reduzierung der Anzahl der von Überschreitungen der Anhaltswerte L_{DEN} von 67 dB(A) bzw. L_{Night} von 57 dB(A) belasteten Personen durch die geplanten Maßnahmen (Kapitel 6.3) liegen keine Schätzwerte vor.

Lärmsanierungsmaßnahmen (Kapitel 6.3.1.2, Tabelle 40, Maßnahme G1 – A 9) werden so vorgesehen, dass an schutzwürdiger Bebauung die Lärmsanierungsgrenzwerte (weitgehend) eingehalten werden. Angaben zur Anzahl der entlasteten Personen können erst nach Abschluss der Voruntersuchung erfolgen.

Bei Lärmvorsorgemaßnahmen im Rahmen von Ausbaumaßnahmen (Kapitel 6.3.1.2, Tabelle 41, Maßnahme G2 – A 9; Tabelle 42, Maßnahme G – A 94 und Tabelle 45, Maßnahme G – A 99) sind durch aktive und/oder passive Maßnahmen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten bzw. der Innenraumschutz nach der 24. BImSchV zu gewährleisten. Im Falle eines Ausbaus kann in den Ausbaubereichen deshalb voraussichtlich von einer vollständigen Reduzierung der Personen, die gemäß der Lärmkartierung des LfU von Überschreitungen der o. g. Anhaltswerte betroffen sind, ausgegangen werden.

Durch die „Maßnahme G – A 8 Ost: Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags“ (Kapitel 6.3.1.2, Tabelle 39), die „Maßnahme G – A 95: Deckschichterenergie in Fahrtrichtung München (von AD Starnberg bis km 4+800; Kapitel 6.3.1.2, Tabelle 43) sowie durch die „Maßnahme G – A 96: 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 Realisie-

zung der VBA“ (Kapitel 6.3.1.2, Tabelle 44) wird die Anzahl der betroffenen Personen weiter bzw. kurzfristig reduziert.

Aufgrund der „Maßnahme G1 – alle Autobahnen: Prüfung der Anliegen von Bürgern durch die ABDSB, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die (be-
zuschusste) Lärmsanierung gegeben sind“ (Kapitel 6.3.1.2, Tabelle 37) ist ebenfalls eine weitere bzw. kurzfristige Reduzierung der Betroffenenzahl möglich.

Bei der „Maßnahme G2 – alle Autobahnen: Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen“ (Kapitel 6.3.1.2, Tabelle 38) kann erst nach abgeschlossener Prüfung eine Aussage zur Anzahl der entlasteten Personen erfolgen.

Ebenso verhält es sich bei der „Maßnahme G – A 96: Entwicklung des Untersuchungsdes-
igns für eine Machbarkeitsstudie zur Einhausung der A 96“ (Kapitel 6.3.2.2, Tabelle 48). Hier kann eine Angabe zur Anzahl der entlasteten Personen erst nach Abschluss der ggf. durch-
zuführenden Machbarkeitsstudie erfolgen.

Für die „Maßnahme G – A 94: Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1869 „Eggenfeldener
Straße“; Untersuchung einer Wall-Wand-Kombination“ (Kapitel 6.3.2.2, Tabelle 47) durch die
Landeshauptstadt München liegt keine Angabe zur Reduzierung der Betroffenenzahl vor.

Die Bewertung der Anzahl der entlasteten Personen wurde ferner – soweit möglich – in den
Maßnahmenformblättern angegeben (siehe Kapitel 6).

10.3 Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Die Lärmkarten werden mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Erstellung überprüft und bei Bedarf überarbeitet (§ 47c Abs. 4 BImSchG). Durch einen Vergleich der überarbeiteten Kartierungsergebnisse mit der Lärmkartierung 2012 wird die Wirksamkeit der Maßnahmen im Lärmaktionsplan überprüft und bewertet. Erforderlichenfalls wird der Lärmaktionsplan für die Landeshauptstadt München fortgeschrieben (§ 47d Abs. 5 BImSchG).

10.4 Zeitlicher Ablauf

Unter Kapitel 6.2 des Lärmaktionsplans sind die bereits vorhandenen Maßnahmen in der
Landeshauptstadt München aufgeführt.

Der zeitliche Ablauf der Maßnahmen des Lärmaktionsplans (Kapitel 6.3) der **ABDSB**
(Tabelle 54) und der **Landeshauptstadt München** (Tabelle 55) stellt sich wie folgt dar:

Zeitlicher Ablauf der Maßnahmen des Lärmaktionsplans der ABDSB

BAB	Nr.	Maßnahme
		<i>Aktueller Verfahrenstand/Zeitplan</i>
alle	G1	Prüfung der Anliegen von Bürgern durch die ABDSB, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind
		<i>Die Prüfung der Anliegen von Bürgern durch die ABDSB erfolgt auf Antrag. Deshalb ist eine Angabe zum aktuellen Verfahrenstand/Zeitplan nicht möglich.</i>
alle	G2	Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen

		<i>Die Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzungen an den innerstädtischen Autobahnabschnitten wird voraussichtlich nicht vor Ende 2017 abgeschlossen sein. Erforderliche Geschwindigkeitsbegrenzungen werden im Anschluss daran durch die ABDSB in Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern (Höhere Straßenverkehrsbehörde) und nach Zustimmung durch das StMI (Oberste Straßenverkehrsbehörde) angeordnet.</i>
A 8 Ost	G	Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags <i>Der Einbau erfolgt in den Jahren 2016/2017/2018.</i>
A 8 West	-	-
A 9	G1	Voruntersuchung zur Überprüfung, ob aktiver Lärmschutz zwischen den AS München-Schwabing und München-Frankfurter Ring im Rahmen der Lärmsanierung realisiert werden kann <i>Die Voruntersuchung ist in Bearbeitung.</i>
	G2	Lärmvorsorgemaßnahmen im Rahmen des mittel- bis langfristig geplanten 6-streifigen Ausbaus der BAB A 9 im Bereich zwischen AS München-Schwabing und AS München-Frankfurter Ring <i>Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Art. 1 des 6. FStrAbÄndG) ist 6-streifiger Ausbau der A 9 zwischen AS München-Frankfurter Ring und AS München-Schwabing als „Vordringlicher Bedarf zur Engpassbeseitigung vorgesehen“. Für den Ausbau liegen noch keine Planungen vor.</i>
A 94	G	Lärmvorsorgemaßnahmen im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der BAB A 94 im Bereich zwischen AS München-Steinhausen und AS Feldkirchen West <i>Der geplante 6-streifige Ausbau der A 94 im Bereich zwischen der AS München-Steinhausen und der AS Feldkirchen West ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Art. 1 des 6. FStrAbÄndG) als „Vordringlicher Bedarf zur Engpassbeseitigung“ vorgesehen. Für den Ausbau liegen noch keine Planungen vor.</i>
A 95	G	Deckschichtenerneuerung in Fahrtrichtung München (von AD Starnberg bis km 4+800) <i>Der Einbau war für das Jahr 2015 vorgesehen und wurde zwischenzeitlich fertiggestellt.</i>
A 96	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 <i>Die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h wurde bereits angeordnet. Die Realisierung der VBA hat zwischenzeitlich begonnen und wird voraussichtlich im Herbst 2017 fertiggestellt.</i>
A 99	G	Lärmvorsorgemaßnahmen im Bereich „Auensiedlung“ östlich des AK München Nord im Rahmen des 8-streifigen Ausbaus der BAB A 99 im Abschnitt zwischen AK München Nord und AS Haar <i>Für den Teilabschnitt AK München Nord – AS Aschheim/Ismaning und damit für den Bereich Auensiedlung liegt ein bestandkräftiger Planfeststellungsbeschluss vom 14.01.2013 vor. Der 8-streifige Ausbau der A 99 befindet sich derzeit im Bau. Baubeginn war im September 2016.</i>

Tabelle 54: Übersicht zeitlicher Ablauf der Maßnahmen des Lärmaktionsplans der ABDSB

Zeitlicher Ablauf der Maßnahmen des Lärmaktionsplans der Landeshauptstadt München

BAB	Nr.	Maßnahme
		<i>Aktueller Verfahrenstand/Zeitplan</i>
A 8 Ost	-	-
A 8 West	-	-
A 9	-	-
A 94	G	<p>Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1869 „Eggenfeldener Straße“; Untersuchung einer Wall-Wand-Kombination</p> <p><i>Der Eckdaten- und ein neuer Aufstellungsbeschluss wird derzeit erstellt und soll dem Stadtrat noch vor der Sommerpause zur Entscheidung vorgelegt werden. Parallel dazu wird die Auslobung zum städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerb vorbereitet. Der Wettbewerb selbst soll in der zweiten Jahreshälfte durchgeführt werden. Die Jurysitzung ist für den Dezember 2017 vorgesehen. Das daran anschließende Bebauungsplanverfahren soll bis Ende 2019 abgeschlossen werden.</i></p>
A 95	-	-
A 96	G	<p>Entwicklung des Untersuchungsdesigns für eine Machbarkeitsstudie zur Einhausung der A 96</p> <p><i>Dem Stadtrat werden voraussichtlich im 2. Halbjahr 2017 die wesentlichen Ergebnisse der Vorstudie vorgestellt, um über das weitere Vorgehen und die Durchführung einer Machbarkeitsstudie zu entscheiden.</i></p>
A 99	-	-

Tabelle 55: Übersicht zeitlicher Ablauf der Maßnahmen des Lärmaktionsplans der Landeshauptstadt München

11 Zusammenfassung

Rechtlicher Hintergrund

Mit der Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25.06.2002 (Richtlinie 2002/49/EG) wurden die Mitgliedsstaaten verpflichtet, die Lärmbelastung der Bevölkerung in Ballungsräumen, an Hauptverkehrswegen und im Bereich großer Flughäfen zu erfassen und bei problematischen Lärmsituationen Lärmaktionspläne gegen die Lärmbelastung aufzustellen.

Die EG-Richtlinie wurde durch das Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 [7] in nationales Recht umgesetzt. Artikel 1 des Gesetzes fügt in das BImSchG einen sechsten Teil – Lärminderungsplanung (§§ 47a – 47f) – ein.

Nach § 47c Abs. 1 Satz 1 BImSchG waren bis zum 30.06.2007 für die Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern, für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Millionen Kfz pro Jahr (ca. 16.400 Kfz/24 h), für Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zügen pro Jahr (ca. 164 Züge/24 h) und für Großflughäfen Lärmkarten zu fertigen. Bis zum 18.07.2008 waren nach § 47d Abs. 1 Satz 1 BImSchG für Ballungsräume und Orte in der Nähe dieser Verkehrswege bei problematischen Lärmsituationen Lärmaktionspläne aufzustellen (1. Stufe). Für die kleineren Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern und Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Kfz pro Jahr (ca. 8.200 Kfz/24 h) galten entsprechende Fristen bis 30.06.2012 für die Kartierung bzw. 18.07.2013 für die Lärmaktionspläne (2. Stufe; vgl. § 47c Abs. 1 Satz 2 BImSchG und § 47d Abs. 1 Satz 2 BImSchG).

Aufgrund der Verzögerungen bei der Umsetzung der EG-Richtlinie in deutsches Recht sowie bei der Festlegung der landesrechtlichen Zuständigkeiten konnten die o. g. Termine nicht eingehalten werden.

Grenz- bzw. Auslösewerte

Auslösewerte für Lärmaktionspläne sind weder durch die EU noch durch den Bund gesetzlich festgelegt. Um die Lärmaktionsplanung auf die Lärmbrennpunkte zu fokussieren, hat das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit – StMUG (jetzt: StMUV) den Regierungen gemäß den überarbeiteten „Hinweisen zur Lärmaktionsplanung in Bayern für die Regierungen“ vom 31.07.2012 [14] für Straßenverkehrslärm als Anhalt die Überschreitung

- eines 24-Stunden-Wertes L_{DEN} von 67 dB(A) oder
- eines Nachtwertes L_{Night} von 57 dB(A)

vorgegeben, wenn gleichzeitig mehr als 50 Einwohner nach VBEB in einem zusammenhängenden Siedlungsgebiet betroffen sind.

Ab diesen Werten wird eine Lärmaktionsplanung in Erwägung gezogen.

Zur Bewertung der Lärmbetroffenheit der Bevölkerung wird auf den immissionsschutzfachlich kritischeren Nachtzeitraum abgestellt. Das heißt, Grundlage für die Abschätzung der Anzahl der infolge von Schallschutzmaßnahmen an BAB entlasteten Personen ist die Zahl derjenigen Bewohner von Gebäuden mit einer Lärmbelastung nachts (L_{Night}) > 57 dB(A). Damit werden gleichzeitig die betroffenen Gebäude bzw. deren Bewohner mit einer über den gesamten Tageszeitraum gemittelten Lärmbelastung (L_{DEN}) > 67 dB(A) erfasst, da an diesen Gebäuden auch der Wert L_{Night} von 57 dB(A) überschritten wird.

Nur soweit schutzwürdige Nutzungen ausschließlich in der Tagzeit erfolgen (wie z. B. Schule, Kindergarten), wird zur Abschätzung der Betroffenzahlen der L_{DEN} betrachtet.

Zuständige Behörde

Die Aufstellung von Lärmaktionsplänen nach § 47d BImSchG für BAB – auch innerhalb der Ballungsräume – wurde den Regierungen übertragen (Art. 8a Abs. 2 BayImSchG).

Als zuständige Behörde hat die Regierung von Oberbayern den vorliegenden Lärmaktionsplan erstellt.

Beschreibung der örtlichen Situation und der Lärmquelle

Die bayerische Landeshauptstadt München ist mit einer amtlichen Einwohnerzahl von 1.543.938 Einwohnern und mit einer Fläche von 310,7 km² sowohl die einwohnerstärkste als auch die flächenmäßig größte Stadt Bayerns. Zudem ist sie mit rund 4.970 Einwohnern/km² die Kommune mit der größten Bevölkerungsdichte Deutschlands [3, Stand: 31.01.2017].

Die Stadt München ist ein Knotenpunkt des Nah- und Fernverkehrs. Im Stadtgebiet liegen Abschnitte folgender BAB:

- A 8: Karlsruhe – Salzburg
 - A 8 Ost: München – Salzburg
 - A 8 West: München – Augsburg
- A 9: Nürnberg – München
- A 92: München – Deggendorf
- A 94: München – Passau
- A 95: München – Garmisch-Partenkirchen
- A 96: München – Lindau
- A 99: Autobahnring München

Von den insgesamt 25 Stadtbezirken sind insbesondere folgende Bezirke durch von den BAB verursachten Verkehrslärm belastet:

- Im Umfeld der A 8 Ost: Ramersdorf-Perlach (Stadtbezirk Nr. 16) und Obergiesing-Fasangarten (Stadtbezirk Nr. 17)
- Im Umfeld der A 8 West: Pasing-Obermenzing (Stadtbezirk Nr. 21), Aubing-Lochhausen-Langwied (Stadtbezirk Nr. 22) und Allach-Untermenzing (Stadtbezirk Nr. 23)
- Im Umfeld der A 9: Schwabing-Freimann (Stadtbezirk Nr. 12)
- Im Umfeld der A 92: Feldmoching-Hasenberg (Stadtbezirk Nr. 24)
- Im Umfeld der A 94: Bogenhausen (Stadtbezirk Nr. 13), Berg am Laim (Stadtbezirk Nr. 14), Trudering-Riem (Stadtbezirk Nr. 15)
- Im Umfeld der A 95: Sendling-Westpark (Stadtbezirk Nr. 7), Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln (Stadtbezirk Nr. 19) und Hadern (Stadtbezirk Nr. 20)
- Im Umfeld der A 96: Sendling-Westpark (Stadtbezirk Nr. 7), Hadern (Stadtbezirk Nr. 20) und Laim (Stadtbezirk Nr. 25)
- Im Umfeld der A 99: Milbertshofen-Am Hart (Stadtbezirk Nr. 11), Schwabing-Freimann (Stadtbezirk Nr. 12), Aubing-Lochhausen-Langwied (Stadtbezirk Nr. 22), Allach-Untermenzing (Stadtbezirk Nr. 23) und Feldmoching-Hasenberg (Stadtbezirk Nr. 24)

Nach Angaben der Autobahndirektion Südbayern (ABDSB) liegen auf den BAB in München folgende Verkehrsaufkommen vor [4]:

BAB	Abschnitt	DTV 2010 in Kfz/24 h	Lkw-Anteil Tag/Nacht in %
A 8 Ost	AS München-Ramersdorf – AS München-Perlach	49.776	2,4/3,3
	AS München-Perlach – AS Neubiberg	49.826	1,9/2,6
A 8 West	AS München-Langwied – AK München-West	39.901	5,6/10,6
	AD München-Eschenried – AS München-Langwied	33.493	5,6/10,6
	AK München-West – AS München-Obermenzing	31.756	4,7/7,0
A 9	AS München-Schwabing – AS München-Frankfurter Ring	77.000	5,8/10,6
	AS München-Frankfurter Ring – AK München-Nord	103.000	5,1/8,5
A 92	AD München-Feldmoching – AS Oberschleißheim	54.000	8,3/17,4
A 94	AS München-Steinhausen – AS München-Zamdorf	50.455	3,5/4,4
	AS München-Zamdorf – AS München-Daglfing	57.572	4,0/5,0
	AS München-Daglfing – AS München-Am Moosfeld	61.628	4,5/5,6
	AS München-Am Moosfeld – AS München-Riem	60.440	4,5/5,6
A 95	AS München-Kreuzhof – AS München-Fürstenried	64.940	3,3/5,3
	AS München-Fürstenried – AD Starnberg	58.988	3,4/6,3
A 96	AD München-Süd-West – AS München-Freiham	85.495	3,6/6,2
	AS München-Freiham – AS Gräfelfing	89.945	4,0/6,8
	AS Gräfelfing – AS München-Blumenau	94.291	3,3/5,6
	AS München-Blumenau – AS München-Laim	92.603	3,7/6,3
	AS München-Laim – AS München-Sendling	76.278	3,1/5,2
A 99	AK München-Nord – AS Aschheim	117.151	13,5/27,2
	AK München-Süd-West – AK München-West	70.000	7,8/16,0
	AK München-West – AD München-Allach	55.000	8,2/16,3
	AD München-Allach – AD München-Feldmoching	112.000	14,1/21,1
	AD München-Feldmoching – AK München-Nord	71.000	11,5/24,7

Tabelle 56: Verkehrsaufkommen auf den BAB im Bereich der Stadt München im Jahr 2010 [4]

Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten und Bewertung der geschätzten Anzahl der betroffenen Personen

Nach den Auswertungen des LfU sind entlang der in der Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern gelegenen Autobahnen in der Landeshauptstadt München nach VBEB 414 Einwohner von einem Pegel $L_{DEN} > 67$ dB(A) bzw. 1002 Einwohner von einem Pegel $L_{Night} > 57$ dB(A) betroffen.

Berücksichtigt man neben den Autobahnen auch die weiteren Straßen im Umfeld der Autobahnen in München so sind nach VBEB 854 Einwohner von einem Pegel $L_{DEN} > 67$ dB(A) bzw. 1502 Einwohner von einem Pegel $L_{Night} > 57$ dB(A) betroffen.

Bereits vorhandene Maßnahmen und bereits geplante bzw. in Umsetzung befindliche Maßnahmen mit Angaben zur Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen sowie mit finanziellen Informationen

Bereits vorhandene Maßnahmen der ABDSB

BAB	Nr.	Maßnahme	
		Finanzielle Informationen	Angaben zur Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen
A 8 Ost	V1	Geschwindigkeitsbeschränkungen im Bereich zwischen dem BAB-Beginn bzw. BAB-Ende AS München-Ramersdorf und der AS Neubiberg	
		<i>keine Angabe</i>	<i>Keine Reduzierung, da zulässige Höchstgeschwindigkeiten in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden.</i>
A 8 West	V2	Lärmschutzwälle aus Seitenablagerungen	
		<i>keine Angabe</i>	<i>Keine Reduzierung, da (aktive) Lärmschutzeinrichtungen sowie der Geländeverlauf in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden.</i>
A 8 West	V1	Geschwindigkeitstrichter in Fahrtrichtung München	
		<i>keine Angabe</i>	<i>Keine Reduzierung, da zulässige Höchstgeschwindigkeiten in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden.</i>
A 8 West	V2	Errichtung von Lärmschutzanlagen im Rahmen des Neubaus der A 99 Langwied – Allach mit Spange Eschenried	
		<i>keine Angabe</i>	<i>Es kann davon ausgegangen werden, dass im Ausbaubereich keine von Überschreitungen der Anhaltswerte betroffenen Personen vorliegen.</i>
A 9	V1	Errichtung von Lärmschutzwänden und Durchführung passiver Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Erneuerung der Hochbrücke Freimann	
		<i>keine Angabe</i>	<i>Aktive und passive Schallschutzmaßnahmen wurden so vorgesehen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten bzw. der Innenraumschutz nach der 24. BImSchV gewährleistet wird. Es kann davon ausgegangen werden, dass im Ausbaubereich keine von Überschreitungen der Anhaltswerte betroffenen Personen vorliegen. Passive Lärmschutzmaßnahmen wurden in der Lärmkartierung nicht berücksichtigt.</i>
A 9	V2	Errichtung von Lärmschutzwänden und Durchführung passiver Lärm-	

		schutzmaßnahmen im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der A 9 zwischen dem AK München Nord und der AS München-Frankfurter Ring sowie Geschwindigkeitsbegrenzungen	
		<i>keine Angabe</i>	<i>Aktive und passive Schallschutzmaßnahmen wurden so vorgesehen, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden bzw. der Innenraumschutz nach der 24. BImSchV gewährleistet wird. Es kann davon ausgegangen werden, dass im Ausbaubereich keine von Überschreitungen der Anhaltswerte betroffenen Personen vorliegen. Passive Lärmschutzmaßnahmen wurden in der Lärmkartierung nicht berücksichtigt.</i>
A 94	V1	Geschwindigkeitstrichter und zeitweise geschaltete Geschwindigkeitsbeschränkungen der Streckenbeeinflussungsanlage	
		<i>keine Angabe</i>	<i>Keine Reduzierung, da zulässige Höchstgeschwindigkeiten in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden.</i>
	V2	Deckschichterneuerung auf dem ersten Fahrstreifen zwischen AS München-Steinhausen und AS München-Riem in beiden Fahrtrichtungen	
		<i>keine Angabe</i>	<i>Lärmminderungswirkung: -2 dB(A) (Zuordnung gemäß RLS-90: -2 dB(A) bei einer Geschwindigkeit > 60 km/h). Eine konkrete Angabe zur Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen durch die in den Jahren 2011 und 2012 umgesetzte Maßnahmen liegt nicht vor.</i>
A 95	V1	Deckschichterneuerung in Fahrtrichtung Garmisch-Partenkirchen (von km 4+800 bis AD Starnberg)	
		<i>keine Angabe</i>	<i>Lärmminderungswirkung: -2 dB(A) (Zuordnung gemäß RLS-90: -2 dB(A) bei einer Geschwindigkeit > 60 km/h). Eine konkrete Angabe zur Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen liegt nicht vor.</i>
	V2	Einbau DSH-V-Asphaltdeckschicht (DSH-V: dünne Asphaltdeckschicht in Heißbauweise auf Versiegelung) zwischen AS München-Kreuzhof und km 4+800	
		<i>keine Angabe</i>	<i>Lärmminderungswirkung: keine Zuordnung von Lärmminderungswerten gemäß RLS-90 (Für den DSH-V ist noch kein Statuspapier der BAST veröffentlicht, weswegen noch kein offizieller D_{Stro}-Wert vor-</i>

			<i>liegt. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen kann nach Angaben der ABDSB von einer Schallpegelminderung von bis zu 4 dB(A) ausgegangen werden.). Eine konkrete Angabe zur Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen durch die im Jahr 2008 umgesetzte Maßnahme liegt nicht vor.</i>
	V3	Geschwindigkeitsbeschränkung <i>keine Angabe</i>	<i>Keine Reduzierung, da zulässige Höchstgeschwindigkeiten in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden.</i>
	V4	Errichtung von Lärmschutzwällen <i>keine Angabe</i>	<i>Keine Reduzierung, da (aktive) Lärmschutzeinrichtungen sowie der Geländeverlauf in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden.</i>
A 96	V1	Aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen aufgrund der Planfeststellungsbeschlüsse vom 11.08.1969, 30.12.1987, 30.07.1990 und 24.05.1995 <i>keine Angabe</i>	<i>Zur Lärminderungswirkung der beim Neubau der A 96 errichteten Lärmschutzwände am BAB-Ende liegen keine näheren Angaben vor. Im Lärmsanierungsbereich zwischen der AS München-Laim und der Stadtgrenze (Planfeststellungsbeschlüsse vom 30.12.1987, 30.07.1990 und 24.05.1995) wurden aktive und/oder passive Lärmsanierungsmaßnahmen so vorgesehen, dass an förderfähiger schutzwürdiger Bebauung die zum damaligen Zeitpunkt maßgeblichen Lärmsanierungsgrenzwerte eingehalten wurden bzw. der Innenraumschutz gewährleistet wurde. Passive Lärmschutzmaßnahmen wurden in der Lärmkartierung nicht berücksichtigt.</i>
	V2	Einbau DSH-V-Asphaltdeckschicht (DSH-V: dünne Asphaltdeckschicht in Heißbauweise auf Versiegelung) zwischen AS München-Sendling und dem AD München Süd-West <i>keine Angabe</i>	<i>Lärmminderungswirkung: keine Zuordnung von Lärmminderungswerten gemäß RLS-90 (Für den DSH-V ist noch kein Statuspapier der BASt veröffentlicht, weswegen noch kein offizieller D_{StrO}-Wert vor-</i>

			<i>liegt. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen kann nach Angaben der ABDSB von einer Schallpegelminderung von bis zu 4 dB(A) ausgegangen werden.). Eine konkrete Angabe zur Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen durch die im Jahr 2010 umgesetzte Maßnahme liegt nicht vor.</i>
A 99	V1	Lärmschutzwände im Bereich der Auensiedlung	
		<i>keine Angabe</i>	<i>Keine Reduzierung, da (aktive) Lärmschutzeinrichtungen in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden.</i>
	V2	Lärmschutzwand im Bereich Frauenholz	
		<i>keine Angabe</i>	<i>Keine Reduzierung, da (aktive) Lärmschutzeinrichtungen sowie der Geländeverlauf in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden.</i>
	V3	Lärmschutzwände im Bereich Feldmoching	
		<i>keine Angabe</i>	<i>Keine Reduzierung, da (aktive) Lärmschutzeinrichtungen in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden.</i>
	V4	Lärmschutzwände im Bereich Ludwigsfeld	
<i>keine Angabe</i>		<i>Keine Reduzierung, da (aktive) Lärmschutzeinrichtungen in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden.</i>	
V5	Lärmschutzwände im Bereich Allacher Forst		
	<i>keine Angabe</i>	<i>Keine Reduzierung, da (aktive) Lärmschutzeinrichtungen in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden.</i>	
V6	Lärmschutzwände im Bereich Allach		
	<i>keine Angabe</i>	<i>Keine Reduzierung, da (aktive) Lärmschutzeinrichtungen in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden.</i>	
V7	Lärmschutz im Bereich Aubing		
	<i>keine Angabe</i>	<i>Keine Reduzierung, da (aktive) Lärmschutzeinrichtungen sowie der Geländeverlauf in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden.</i>	

Tabelle 57: Übersicht finanzielle Informationen und Angaben zur Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen für die bereits vorhandenen Maßnahmen der ABDSB

Bereits vorhandene Maßnahmen der Landeshauptstadt München

BAB	Nr.	Maßnahme	
		Finanzielle Informationen	Angaben zur Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen
A 8 Ost	V	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	
		keine Angabe	Eine quantitative Aussage zur Lärminderungswirkung liegt nicht vor. Keine Reduzierung, da die Verkehrsmengen und Lkw-Anteile in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden.
A 8 West	-	Bebauungsplan Nr. 1682	
		keine Angabe	Die Maßnahmen im Bebauungsplan beziehen sich u. a. auch auf betroffene schutzwürdige Bebauung an der Langbürgener Straße. Eine konkrete Angabe zur Anzahl der entlasteten Personen liegt nicht vor. Festgesetzte passive Lärmschutzmaßnahmen wurden in der Lärmkartierung nicht berücksichtigt.
A 8 West	V	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	
		keine Angabe	Eine quantitative Aussage zur Lärminderungswirkung liegt nicht vor. Keine Reduzierung, da die Verkehrsmengen und Lkw-Anteile in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden.
A 9	V	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	
		keine Angabe	Eine quantitative Aussage zur Lärminderungswirkung liegt nicht vor. Keine Reduzierung, da die Verkehrsmengen und Lkw-Anteile in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden.
	-	Bebauungsplan Nr. 783b	
		keine Angabe	Die Maßnahmen im Bebauungsplan beziehen sich u. a. auch auf betroffene schutzwürdige Bebauung an der Berliner Straße.

			<p>Eine konkrete Angabe zur Anzahl der entlasteten Personen liegt nicht vor.</p> <p>Festgesetzte passive Lärmschutzmaßnahmen wurden in der Lärmkartierung nicht berücksichtigt.</p>
	-	<p>Bebauungsplan Nr. 1454</p> <p>keine Angabe</p>	<p>Die Maßnahmen im Bebauungsplan beziehen sich u. a. auch auf betroffene schutzwürdige Bebauung am Joseph-Dollinger-Bogen.</p> <p>Eine konkrete Angabe zur Anzahl der entlasteten Personen liegt nicht vor.</p> <p>Festgesetzte passive Lärmschutzmaßnahmen wurden in der Lärmkartierung nicht berücksichtigt.</p>
	-	<p>Bebauungsplan Nr. 1943a</p> <p>keine Angabe</p>	<p>Die Maßnahmen im Bebauungsplan beziehen sich u. a. auch auf betroffene schutzwürdige Bebauung am Joseph-Dollinger-Bogen.</p> <p>Eine konkrete Angabe zur Anzahl der entlasteten Personen liegt nicht vor.</p> <p>Festgesetzte passive Lärmschutzmaßnahmen wurden in der Lärmkartierung nicht berücksichtigt.</p>
A 94	V	<p>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</p> <p>keine Angabe</p>	<p>Eine quantitative Aussage zur Lärminderungswirkung liegt nicht vor.</p> <p>Keine Reduzierung, da die Verkehrsmengen und Lkw-Anteile in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden.</p>
	-	<p>Bebauungsplan Nr. 44</p> <p>keine Angabe</p>	<p>Die Maßnahmen im Bebauungsplan beziehen sich u. a. auch auf betroffene schutzwürdige Bebauung an der Eggenfelder Straße und an der Süskindstraße.</p> <p>Eine konkrete Angabe zur Anzahl der entlasteten Personen liegt nicht vor.</p> <p>Festgesetzte passive Lärmschutzmaßnahmen wurden in der Lärmkartierung nicht berücksichtigt.</p>
	-	<p>Bebauungsplan Nr. 1722</p>	

		<i>keine Angabe</i>	<i>Die Maßnahmen im Bebauungsplan beziehen sich u. a. auch auf betroffene schutzwürdige Bebauung an der Riemer Straße. Eine konkrete Angabe zur Anzahl der entlasteten Personen liegt nicht vor. Festgesetzte passive Lärmschutzmaßnahmen wurden in der Lärmkartierung nicht berücksichtigt.</i>
A 95	-	-	
A 96	V	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	
		<i>keine Angabe</i>	<i>Eine quantitative Aussage zur Lärminderungswirkung liegt nicht vor. Keine Reduzierung, da die Verkehrsmengen und Lkw-Anteile in der Lärmkartierung berücksichtigt wurden.</i>
	-	Bebauungsplan Nr. 60a <i>keine Angabe</i>	<i>Die Maßnahmen im Bebauungsplan beziehen sich u. a. auch auf betroffene schutzwürdige Bebauung am Stiftsbogen. Eine konkrete Angabe zur Anzahl der entlasteten Personen liegt nicht vor.</i>
A 99	-	-	

Tabelle 58: Übersicht finanzielle Informationen und Angaben zur Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen für die bereits vorhandenen Maßnahmen der Landeshauptstadt München

Anmerkung:

Vorhandene aktive Lärmschutzmaßnahmen wurden in der Lärmkartierung berücksichtigt. Vorhandene passive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. im Rahmen der Lärmvorsorge, Lärmsanierung und der Bauleitplanung) sind in der Lärmkartierung nicht erfasst. Lärm mindernde Dünnschichtfahrbeläge wurden in der Lärmkartierung nur mit einem Korrekturwert D_{Stro} von -2 dB(A) eingestellt (Kapitel 5.2.3).

Berücksichtigt man auch die vorhandenen passiven Lärmschutzmaßnahmen und den möglicherweise höheren Korrekturwert D_{Stro} von bis zu -4 dB(A) für Dünnschichtfahrbeläge ergibt sich voraussichtlich bereits durch die vorhandenen Maßnahmen eine deutliche Reduzierung der Anzahl der von Überschreitungen der Anhaltswerte betroffenen Personen.

Maßnahmen des Lärmaktionsplans: Bereits geplante Maßnahmen sowie Maßnahmen, die die ABDSB für die nächsten fünf Jahre geplant hat (einschließlich langfristige Strategie)

BAB	Nr.	Maßnahme	
		Finanzielle Informationen	Angaben zur Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen
alle	G1	Prüfung der Anliegen von Bürgern durch die ABDSB, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für die (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind	
		<p><i>Abhängig von Art und Umfang der Sanierungsmaßnahme. Sollten die Voraussetzungen für passive Lärmschutzeinrichtungen gegeben sein, werden diese mit bis zu 75 % der Gesamtkosten für die erforderlichen Maßnahmen bezuschusst.</i></p>	<p><i>Keine Angabe zur Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen möglich, da die ABDSB erst auf Antrag von Bürgern prüft, ob die Voraussetzungen für eine Lärmsanierung vorliegen. Aktive und/oder passive Schutzmaßnahmen werden so vorgesehen, dass an förderfähiger schutzwürdiger Bebauung die Lärmsanierungsgrenzwerte eingehalten werden bzw. der Innenraumschutz gewährleistet ist.</i></p>
alle	G2	Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen	
		<p><i>Keine Angabe möglich.</i></p>	<p><i>Eine Angabe zur Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen kann erst nach abgeschlossener Prüfung der Geschwindigkeitsbegrenzungen im Einzelfall angegeben werden.</i></p>
A 8 Ost	G	Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags	
		<p><i>keine Angabe</i></p>	<p><i>Abhängig vom einzubauenden Fahrbahnbelag kann von einer Schallpegelminderung von bis zu 4 dB(A) ausgegangen werden. Eine konkrete Angabe zur Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen ist derzeit nicht möglich.</i></p>
A 8 West	-	-	
A 9	G1	Voruntersuchung zur Überprüfung, ob aktiver Lärmschutz zwischen den AS München-Schwabing und München-Frankfurter Ring im Rahmen der Lärmsanierung realisiert werden kann	
		<p><i>keine Angabe</i></p>	<p><i>Schutzmaßnahmen werden im Falle der Realisierung der Lärmsanierungsmaßnahmen so vorgesehen, dass an schutzwürdiger Bebauung die Lärmsanierungsgrenzwerte weitgehend eingehalten werden.</i></p>

			<i>Eine konkrete Angabe zur Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen ist derzeit nicht möglich.</i>
	G2	Lärmvorsorgemaßnahmen im Rahmen des mittel- bis langfristig geplanten 6-streifigen Ausbaus der BAB A 9 im Bereich zwischen AS München-Schwabing und AS München-Frankfurter Ring	
		<i>keine Angabe</i>	<i>Durch aktive und/oder passive Maßnahmen sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten bzw. der Innenraum-schutz nach der 24. BImSchV zu gewährleisten. Im Falle des Ausbaus kann im Ausbaubereich voraussichtlich von einer vollständigen Reduzierung der belasteten Personen, die gemäß der Kartierung des LfU von Überschreitungen der Anhaltswerte L_{DEN} von 67 dB(A) bzw. L_{Night} von 57 dB(A) betroffen sind, ausgegangen werden. Eine nähere Aussage ist aufgrund des aktuellen Verfahrensstands jedoch nicht möglich und nicht veranlasst.</i>
A 94	G	Lärmvorsorgemaßnahmen im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der BAB A 94 im Bereich zwischen AS München-Steinhausen und AS Feldkirchen West	
		<i>keine Angabe</i>	<i>Durch aktive und/oder passive Maßnahmen sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten bzw. der Innenraum-schutz nach der 24. BImSchV zu gewährleisten. Im Falle des Ausbaus kann im Ausbaubereich voraussichtlich von einer vollständigen Reduzierung der belasteten Personen, die gemäß der Kartierung des LfU von Überschreitungen der Anhaltswerte L_{DEN} von 67 dB(A) bzw. L_{Night} von 57 dB(A) betroffen sind, ausgegangen werden. Eine nähere Aussage ist aufgrund des aktuellen Verfahrensstands jedoch nicht möglich und nicht veranlasst.</i>
A 95	G	Deckschichtenerneuerung in Fahrtrichtung München (von AD Starnberg bis km 4+800)	
		<i>keine Angabe</i>	<i>Lärminderungswirkung: -2 dB(A) (Zuordnung gemäß RLS-90: -2 dB(A) bei einer Geschwindigkeit > 60 km/h).</i>

			<i>Eine konkrete Angabe zur Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen liegt nicht vor.</i>
A 96	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	
		<i>keine Angabe</i>	<i>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. Eine quantitative Aussage zum Minderungspotenzial an den belasteten Immissionsorten bzw. zur Reduzierung der Anzahl der betroffenen Personen ist aufgrund der komplexen Zusammenhänge nicht möglich.</i>
A 99	G	Lärmvorsorgemaßnahmen im Bereich „Auensiedlung“ östlich des AK München Nord im Rahmen des 8-streifigen Ausbaus der BAB A 99 im Abschnitt zwischen AK München Nord und AS Haar	
		<i>keine Angabe</i>	<i>Durch aktive und/oder passive Maßnahmen sind die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten bzw. der Innenraum-schutz nach der 24. BImSchV zu gewährleisten. Im Ausbaubereich kann von einer vollständigen Reduzierung der belasteten Personen, die gemäß der Kartierung des LfU von Überschreitungen der Anhaltswerte L_{DEN} von 67 dB(A) bzw. L_{Night} von 57 dB(A) betroffen sind, ausgegangen werden. Eine konkrete Angabe zur Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen liegt nicht vor.</i>

Tabelle 59: Übersicht finanzielle Informationen und Angaben zur Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen für die Maßnahmen des Lärmaktionsplans der ABDSB

Maßnahmen des Lärmaktionsplans: Bereits geplante Maßnahmen sowie Maßnahmen, die die Landeshauptstadt München für die nächsten fünf Jahre geplant hat (einschließlich langfristige Strategie)

BAB	Nr.	Maßnahme	
		Finanzielle Informationen	Angaben zur Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen
A 8 Ost	-	-	
A 8 West	-	-	
A 9	-	-	
A 94	G	Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1869 „Eggenfeldener Straße“; Untersuchung einer Wall-Wand-Kombination	
		keine Angabe	<p>Für das Gebiet Eggenfeldener Straße (südlich), Hultschiner Straße (östlich) und Töginger Straße – BAB A 94 – (nördlich) wird derzeit der Eckdaten- und ein neuer Aufstellungsbeschluss erstellt, der dem Stadtrat noch vor der Sommerpause zur Entscheidung vorgelegt werden soll. Im östlichen und mittleren Teil des Planungsgebiets soll ein Allgemeines Wohngebiet (WA), im westlichen Teil ein Kerngebiet (MK) entwickelt werden. Detaillierte Voruntersuchungen haben ergeben, dass eine Geschossfläche von insgesamt ca. 52.000 m² im Planungsgebiet realisiert werden kann. Hierbei wurde von einer kompakten und effizienten Struktur ausgegangen (vier- bis fünfgeschossige hofbildende Bebauung und eine bis zu 10 m hohe Wall-Wand-Kombination entlang der Töginger Straße (BAB 94). Im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens sind auch andere Strukturen vorstellbar und damit kann sich auch die Geschossfläche noch ändern. Zum heutigen Zeitpunkt kann über die Form und Ausgestaltung einer diesbezüglichen 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</p>

			<i>Schutz der zukünftigen Planung. Eine Angabe zur Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen liegt nicht vor.</i>
A 95	-	-	
A 96	G	Entwicklung des Untersuchungsdesigns für eine Machbarkeitsstudie zur Einhausung der A 96	
		-	<i>Angaben zur Lärminderungswir- kung und zur Anzahl der entlaste- ten Personen können erst nach Abschluss der ggf. durchzuführen- den Machbarkeitsstudie erfolgen.</i>
A 99	-	-	

Tabelle 60: Übersicht finanzielle Informationen und Angaben zur Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen für die Maßnahmen des Lärmaktionsplans der Landeshauptstadt München

Zusammenfassend kann nach Umsetzung der mittel- bis langfristigen Maßnahmen G1 – A 9 und G2 – A 9, G – A 94 in den Sanierungs-/Ausbaubereichen von einer weitgehenden bzw. vollständigen Reduzierung der Betroffenen ausgegangen werden. Durch die Maßnahmen G1 – alle Autobahnen, G2 – alle Autobahnen, G – A 8 Ost, G – A 96 und G – A 99 der ABDSB ist bereits kurz- bzw. mittelfristig eine Reduzierung der Betroffenen möglich.

Ruhige Gebiete

Die Landeshauptstadt München hat bereits bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans für München (Endfassung 31.07.2013) ruhige Gebiete ausgewiesen. Als zuständige Behörde hat die Landeshauptstadt München Gebiete mit einer flächendeckend geringen Lärmbelastung, einem Lärmpegel L_{DEN} unter 50 dB(A), geeigneter Flächennutzung und Erholungsfunktion und einer Mindestgröße von 20 ha als ruhige Gebiete definiert. Auf die von der Landeshauptstadt München ausgewiesenen ruhigen Gebiete wird verwiesen.

Als ruhige Gebiete für das Stadtgebiet München wurden festgelegt [30]:

- Niedermoorlandschaft nördlich Würmkanal und Schwarzhölzl
- Englischer Garten Nord
- Truderinger Wald
- Isar Süd
- Warnberger Feldflur am Forstenrieder Park
- Fürstenrieder Wald Großhadern
- Aubinger Lohe/Mooschwaige

Bei der Auswahl der ruhigen Gebiete wurde der Immissionspegel L_{DEN} auf Grundlage der Überlagerung der Straßen-, Schienen- und Gewerbelärmkartierungen ermittelt; das heißt der Autobahnlärm wurde in die Betrachtung mit eingestellt.

Die Ausweisung weiterer ruhiger Gebiete im Rahmen des Lärmaktionsplans für das Umfeld der BAB in der Landeshauptstadt München erfolgt nicht.

Protokoll der öffentlichen Anhörung

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. Insgesamt wurden 20 Stellungnahmen berücksichtigt, die außerhalb der Öffentlichkeitsbeteiligung im Vorfeld eingegangen sind.

Die Regierung von Oberbayern führte eine Öffentlichkeitsbeteiligung durch, in der alle interessierten Bürger die Möglichkeit hatten, durch Anregungen und Vorschläge am Lärmaktionsplan 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 konnte der Planentwurf auf den Internetseiten der Regierung von Oberbayern (www.regierung-oberbayern.de) und der Landeshauptstadt München (www.muenchen.de) eingesehen und heruntergeladen werden.

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. Davon beziehen sich zwei Stellungnahmen auf die Bundesstraße B 13 („A 995“) und eine Stellungnahme auf eine andere Gemeinde.

Im Wesentlichen wurden folgende Forderungen/Anregungen zur Verbesserung des Lärmschutzes an den BAB in München vorgebracht:

Alle BAB

- Geschwindigkeitsreduzierung auf 80 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw auf innerstädtischen Autobahnen in der Nähe von bewohnten Bereichen.
- Mitteilung der Überschreitung des Anhaltswerts L_{Night} von 57 dB(A) gegenüber den betroffenen Grundstückseigentümern und Information über die Möglichkeiten der (be-zuschussten) Lärmsanierung.
- Keine Unterscheidung zwischen Lärmvorsorge und Lärmsanierung (siehe hierzu auch Kapitel 4.3.2) und damit Gleichbehandlung der Anwohner.

A 8 Ost: München – Salzburg

- Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A 8 Ost auf 80 km/h bzw. 60 km/h
- Verbesserung des Lärmschutzes in den Bereichen Peralohstraße, zwischen Hochäcker Straße und Fasangartenstraße sowie auf Höhe Ständlerstraße/Kreuzung A 8 Ost z. B. durch die Errichtung von Lärmschutzwänden.

A 8 West: München – Augsburg

Prüfung baulicher Lärmschutzmaßnahmen sowie die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A 8 West von Langwied bis Obermenzing.

A 9: Nürnberg – München

- Verbesserung des Lärmschutzes für die Wohnanlage „Domagpark“, z. B. durch eine Erweiterung des vorhandenen Lärmschutzes, durch eine weitergehende Geschwindigkeitsreduzierung oder durch die Aufbringung eines lärmindernden Fahrbahnbelags.
- Verbesserung des Lärmschutzes der Parkstadt Schwabing durch
 - Verlängerung und Erhöhung der Lärmschutzwände auf Höhe „Alte Heide“ (Grüneckerstraße/Fröttmaninger Straße)
 - Errichtung von Lärmschutzwänden an der Westseite der Autobahn (Walter-Gropius-Straße)
 - Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h bis zum Frankfurter Ring
 - Tieferlegung des Autobahnabschnitts im Bereich „Alte Heide“/Parkstadt Schwabing

A 92: München – Deggendorf

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.

A 94: München – Passau

- Geschwindigkeitsbegrenzung im Bereich Zamdorf/Daglfing/Riem mit Überwachung auf 80 km/h bzw. 60 km/h
- Vollständige Fahrbahnsanierung mit Flüsterasphalt
- Errichtung eines aktiven Lärmschutzes
- Untertunnelung oder Einhausung
- Sanierung der Brücken („Klack-Klack“-Geräusch)
- 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.

A 95: München – Garmisch-Partenkirchen

- Prüfung und Realisierung von Lärminderungsmaßnahmen auf der Westseite der A 95
- Schließung aller Lärmschutzlücken östlich der aufgelassenen Lotsenstation
- Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A 95 auf 60 km/h mit Überwachung
- Für den Bereich Beginn A 95 (München) bis Unterdill werden Lärmvorsorgemaßnahmen wegen einer wesentlichen Änderung (Neugestaltung Luise-Kiesselbach-Platz/Mittlerer Ring) beantragt.

A 96: München – Lindau

- Weitergehende Geschwindigkeitsbegrenzung in den Nachtstunden (insbesondere für Lkw)
- Geschwindigkeitsbegrenzung von 60 km/h zwischen der Garmischer Straße und etwa in Höhe Höfatsstraße
- Die Zu- und Abfahrten der A 96 sind mit einem Lärmschutzbelag zu versehen.
- 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.
- Zeitnahe Untertunnelung oder Einhausung

A 99: Autobahnring München

- Prüfung baulicher Lärmschutzmaßnahmen sowie die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A 99 zwischen Aubinger Tunnel und Allacher Tunnel
- 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.
- 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.

Die vorliegenden Maßnahmenvorschläge/Stellungnahmen wurden am 22.04.2016 zur Bewertung an die Landeshauptstadt München weitergeleitet.

Die Bewertung der Maßnahmenvorschläge/Stellungnahmen durch die Landeshauptstadt München wurde am 23.06.2016 der Regierung von Oberbayern vorgelegt.

Am 04.08.2016 wurden die vorliegenden Maßnahmenvorschläge/Stellungnahmen mit der Bewertung durch die Landeshauptstadt mit der Bitte um Überprüfung an die ABDSB weitergeleitet. Darüber hinaus wurde die ABDSB erneut gebeten die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf den innerstädtischen Autobahnabschnitten aus Gründen des Lärmschutzes zu prüfen.

Der von der Regierung von Oberbayern vorgeschlagenen Vorgehensweise bzgl. der Überprüfung der Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf den innerstädtischen Autobahnabschnitten aus Gründen des Lärmschutzes wurde von Seiten der der ABDSB mit E-Mail vom 26.10.2016 zugestimmt.

Die Stellungnahme der ABDSB zu den Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde der Regierung von Oberbayern mit E-Mail vom 06.12.2016 vorgelegt.

Die Regierung von Oberbayern hat dann alle Anregungen im Rahmen eines sich anschließenden Abwägungsprozesses geprüft und gewürdigt. Im Anhang A 7 findet sich eine zusammenfassende Bewertung der Anregungen zur Verbesserung des Lärmschutzes für das Umfeld der BAB in der Landeshauptstadt München. Im Anhang A 8 sind alle Anregungen im Vorfeld und aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie das Ergebnis der Bewertung dargestellt.

Zusammenfassend wird aufgrund Öffentlichkeitsbeteiligung, eine zusätzliche geplante Maßnahme G2 – alle Autobahnen „Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen“ in den Lärmaktionsplan aufgenommen (siehe Kapitel 6.3.1, Tabelle 38).

Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Lärmaktionsplans

Die Lärmkarten werden mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Erstellung überprüft und bei Bedarf überarbeitet (§ 47c Abs. 4 BImSchG). Durch einen Vergleich der überarbeiteten Kartierungsergebnisse mit der Lärmkartierung 2012 wird die Wirksamkeit der Maßnahmen im Lärmaktionsplan überprüft und bewertet. Erforderlichenfalls wird der Lärmaktionsplan für die Landeshauptstadt München fortgeschrieben (§ 47d Abs. 5 BImSchG).

ENTWURF

Quellenangaben

- [1] Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 76 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist
- [2] Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) vom 06. März 2006 (BGBl. I S. 516), die zuletzt durch Artikel 84 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist
- [3] Landeshauptstadt München
- [4] Autobahndirektion Südbayern
- [5] Bayerisches Immissionsschutzgesetz (BayImSchG) vom 08. Oktober 1974, das zuletzt durch § 1 Nr. 170 der Verordnung vom 22. Juli 2014 (GVBl S. 286) geändert worden ist
- [6] Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
- [7] Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 (BGBl. I S. 1794)
- [8] Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 15. September 2015 (BGBl. I S. 1573) geändert worden ist
- [9] Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV)
- [10] Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV)
- [11] Richtlinie 2003/4/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Januar 2003 über den Zugang der Öffentlichkeit zu Umweltinformationen und zur Aufhebung der Richtlinie 90/313/EWG des Rates
- [12] Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 20. November 2015 (BGBl. I S. 2053) geändert worden ist
- [13] Bekanntmachung der Vorläufigen Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 Abs. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) – Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch) - Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) - Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen (VBUF) - Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe (VBUI) – vom 22. Mai 2006, Bundesanzeiger Nr. 154a ausgegeben am 17. August 2006
- [14] Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit: „Hinweise zur Lärmaktionsplanung in Bayern nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG für die Regierungen“, München, 31.07.2012
- [15] Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 20. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1722) geändert worden ist
- [16] DIN 18005-1:2002-07: Schallschutz im Städtebau – Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung

- [17] Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr: Schreiben „Lärmschutz in der Bauleitplanung“, 25.07.2014
- [18] DIN 18005-1 Beiblatt 1:1987-05: Schallschutz im Städtebau; Berechnungsverfahren; Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung
- [19] Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 – RLS-90
- [20] Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03)
- [21] Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97 – vom 27. Mai 1997 mit Änderungen vom 14.02.2007 (Bekanntmachung der Obersten Baubehörde im StMI – OBB) und vom 25.06.2010 (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – BMVBS; Absenkung der Auslösewerte)
- [22] Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997
- [23] Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007 (VKBl. 2007 S. 767)
- [24] Bayerisches Landesamt für Umwelt
- [25] Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) vom 26. August 1998 (GMBl. S. 503)
- [26] Bundesministerium für Verkehr (BMV), Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/1991, 25.04.1991
- [27] Bayerisches Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, Luftreinhalte-/Aktionsplan für die Stadt München – 1. Fortschreibung, Oktober 2007
- [28] DIN 4109-1 – Schallschutz im Hochbau – Teil 1: Anforderungen an die Schalldämmung
- [29] Bayerisches Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, Luftreinhalteplan für die Stadt München – 5. Fortschreibung, Mai 2014
- [30] Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt, Lärmaktionsplan für München, Endfassung 31.07.2013

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verlauf der BAB in München mit Darstellung der Stadtbezirke [3].....	8
Abbildung 2: Ablauf der Lärmaktionsplanung	17
Abbildung 3: Schaubild Lärmschutz an Straßen	20
Abbildung 4: Legende zur Darstellung der Lärmbrennpunkte [24]	70
Abbildung 5: BP – A 8 Ost: AS München-Perlach/Ständlerstraße [24]	71
Abbildung 6: BP – A 8 West: Beginn A 8 West/Pippinger Straße [24].....	72
Abbildung 7: BP1 – A 9: AS München-Fröttmaning-Süd [24].....	74
Abbildung 8: BP2 – A 9: AS München-Frankfurter Ring [24].....	75
Abbildung 9: BP3 – A 9: AS München-Frankfurter Ring/Frankfurter Ring [24]	76
Abbildung 10: BP4 – A 9: AS München-Schwabing/Domagkstraße/Ungererstraße [24]	77
Abbildung 11: BP1 – A 94: Beginn A 94/Jurastraße/Eggenfeldener Strasse/Truderinger Straße [24].....	79
Abbildung 12: BP2 – A 94: Hultschiner Straße/Eggenfeldener Straße/AS München-Zamdorf [24]	80
Abbildung 13: BP3 – A 94: AS München-Daglfing/Schatzbogen/AS München-Am Moosfeld [24]	81
Abbildung 14: BP4 – A 94: AS München-Riem/Riemer Straße [24].....	83
Abbildung 15: BP1 – A 95: Beginn A 95/AS München-Kreuzhof [24].....	85
Abbildung 16: BP2 – A 95: Neurieder Straße/AS München-Fürstenried/Liesl-Karlstadt-Straße [24]	87
Abbildung 17: BP3 – A 95: A 95/Stadtgrenze [24]	89
Abbildung 18: BP1 – A 96: AS München-Sendling/Garmischer Straße [24].....	92
Abbildung 19: BP2 – A 96: AS München-Laim/Fürstenrieder Straße [24]	94
Abbildung 20: BP3 – A 96: AS München-Blumenau/Langbehnstraße/Stifts-bogen [24].....	95
Abbildung 21: BP4 – A 96: AS München-Blumenau/Waldwiesenstraße [24]	97
Abbildung 22: BP1 – A 99: A 99/Freisinger Landstraße [24].....	99
Abbildung 23: BP2 – A 99: A 99/Siberstraße [24]	100
Abbildung 24: Übersicht über die Anzahl der Stellungnahmen je BAB	107

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Verkehrsaufkommen auf den BAB im Bereich der Stadt München im Jahr 2010 [4]	10
Tabelle 2:	Orientierungswerte gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 [18]	21
Tabelle 3:	Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV [9].....	22
Tabelle 4:	Abgesenkte Lärmsanierungsgrenzwerte gemäß Nr. 37.1 der VLärmSchR 97 [21]	22
Tabelle 5:	Immissionsrichtwerte gemäß Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV [23]	23
Tabelle 6:	Anzahl nach VBEB der von Straßenlärmpegeln L_{DEN} belasteten Einwohner an Autobahnen in München [24]	25
Tabelle 7:	Anzahl nach VBEB der von Straßenlärmpegeln L_{Night} belasteten Einwohner an Autobahnen in München [24]	25
Tabelle 8:	Von Umgebungslärm belastete Fläche an Autobahnen in München [24]	26
Tabelle 9:	Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Schulgebäude/Schulen an Autobahnen in München [24]	26
Tabelle 10:	Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Krankenhausgebäude/Krankenhäuser an Autobahnen in München [24].....	26
Tabelle 11:	Anzahl nach VBEB der von Straßenlärmpegeln L_{DEN} belasteten Einwohner im Umfeld der Autobahnen in München [24].....	27
Tabelle 12:	Anzahl nach VBEB der von Straßenlärmpegeln L_{Night} belasteten Einwohner im Umfeld der Autobahnen in München [24].....	27
Tabelle 13:	Übersicht über bereits vorhandene Lärmschutzmaßnahmen der ABDSB	31
Tabelle 14:	Vorhandene straßenverkehrsrechtliche Maßnahme der ABDSB an der A 8 Ost – V1 – A 8 Ost: Geschwindigkeitsbeschränkungen.....	32
Tabelle 15:	Vorhandene bauliche Maßnahme der ABDSB an der A 8 Ost – V2 – A 8 Ost: Lärmschutzwälle aus Seitenablagerung.....	32
Tabelle 16:	Vorhandene straßenverkehrsrechtliche Maßnahme der ABDSB an der A 8 West – V1 – A 8 West: Geschwindigkeitstrichter	33
Tabelle 17:	Vorhandene bauliche Maßnahme der ABDSB an der A 8 West – V2 – A 8 West: Errichtung von Lärmschutzanlagen im Rahmen des Neubaus der A 99 Langwied – Allach mit Spange Eschenried	33
Tabelle 18:	Vorhandene bauliche Maßnahme der ABDSB an der A 9 – V1 – A 9: Lärmschutzwände und passive Maßnahmen im Rahmen der Erneuerung der Hochbrücke Freimann	34
Tabelle 19:	Vorhandene bauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen der ABDSB an der A 9 – V2 – A 9: Lärmschutzwände und Durchführung passiver Maßnahmen in Freimann im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der A 9 zwischen dem AK München Nord und der AS München-Frankfurter Ring sowie Geschwindigkeitsbegrenzungen	35
Tabelle 20:	Vorhandene straßenverkehrsrechtliche Maßnahme der ABDSB an der A 94 – V1 – A 94: Geschwindigkeitstrichter und zeitweise Geschwindigkeitsbeschränkungen.....	36
Tabelle 21:	Vorhandene bauliche Maßnahme der ABDSB an der A 94 – V2 – A 94: Deckschichterneuerung	37
Tabelle 22:	Vorhandene bauliche Maßnahme der ABDSB an der A 95 – V1 – A 95: Deckschichterneuerung in Fahrtrichtung Garmisch-Partenkirchen.....	37
Tabelle 23:	Vorhandene bauliche Maßnahme der ABDSB an der A 95 – V2 – A 95: Einbau DSH-V-Asphaltdeckschicht.....	38
Tabelle 24:	Vorhandene straßenverkehrsrechtliche Maßnahme der ABDSB an der A 95 – V3 – A 95: Geschwindigkeitsbeschränkung	38

Tabelle 25:	Vorhandene bauliche Maßnahme der ABDSB an der A 95 – V4 – A 95: Lärmschutzwälle	39
Tabelle 26:	Vorhandene bauliche Maßnahme der ABDSB an der A 96 – V1 – A 96: Aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen aufgrund der Planfeststellungsbeschlüsse vom 11.08.1969, 30.12.1987, 30.07.1990 und 24.05.1995	40
Tabelle 27:	Vorhandene bauliche Maßnahme der ABDSB an der A 96 – V2 – A 96: Einbau DSH-V-Asphaltdeckschicht.....	41
Tabelle 28:	Vorhandene bauliche Maßnahme der ABDSB an der A 99 – V1 – A 99: Lärmschutzwände Auensiedlung	42
Tabelle 29:	Vorhandene bauliche Maßnahme der ABDSB an der A 99 – V3 – A 99: Lärmschutzwände Feldmoching	43
Tabelle 30:	Vorhandene bauliche Maßnahme der ABDSB an der A 99 – V4 – A 99: Lärmschutzwände Ludwigsfeld	43
Tabelle 31:	Vorhandene bauliche Maßnahme der ABDSB an der A 99 – V5 – A 99: Lärmschutzwände Allacher Forst.....	43
Tabelle 32:	Vorhandene bauliche Maßnahme der ABDSB an der A 99 – V6 – A 99: Lärmschutzwände Allach	44
Tabelle 33:	Vorhandene bauliche Maßnahme der ABDSB an der A 99 – V7 – A 99: Lärmschutz Aubing	44
Tabelle 34:	Übersicht über bereits vorhandene Lärmschutzmaßnahmen der Landeshauptstadt München.....	45
Tabelle 35:	Vorhandene Maßnahme der Landeshauptstadt München: 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 [27].....	46
Tabelle 36:	Übersicht über bereits geplante bzw. in Umsetzung befindliche Maßnahmen der ABDSB	51
Tabelle 37:	Geplante Maßnahme der ABDSB – G1 – alle Autobahnen: Prüfung der Anträge von Bürgern auf Lärmsanierung	52
Tabelle 38:	Geplante Maßnahme der ABDSB – G2 – alle Autobahnen: Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen	54
Tabelle 39:	Geplante Maßnahme der ABDSB – G – A 8 Ost: Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags an der A 8 Ost	55
Tabelle 40:	Geplante Maßnahme der ABDSB – G1 – A 9: Voruntersuchung zur Überprüfung, ob aktiver Lärmschutz an der A 9 zwischen den AS München- Schwabing und München-Frankfurter Ring im Rahmen der Lärmsanierung realisiert werden kann.....	57
Tabelle 41:	Geplante Maßnahme der ABDSB – G2 – A 9: Lärmvorsorgemaßnahmen im Rahmen des mittel- bis langfristig geplanten 6-streifigen Ausbaus der BAB A 9 im Bereich zwischen AS München-Schwabing und AS München-Frankfurter Ring	58
Tabelle 42:	Geplante Maßnahme der ABDSB – G – A 94: Lärmvorsorgemaßnahmen im Rahmen des 6-streifigen Ausbaus der A 94 im Bereich zwischen AS München-Steinhausen und AS Feldkirchen West	59
Tabelle 43:	Geplante Maßnahme der ABDSB an der A 95 – G – A 95: Deckschichterneuerung in Fahrtrichtung München	60
Tabelle 44:	Geplante Maßnahme der ABDSB – G – A 96: Planung einer VBA mit intelligenter Verkehrssteuerung und befristete Herabsetzung der Geschwindigkeit bis zur Realisierung der VBA [29].....	62

Tabelle 45:	Geplante Maßnahme der ABDSB – G – A 99: Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des 8-streifigen Ausbaus der A 99.....	63
Tabelle 46:	Übersicht über bereits geplante bzw. in Umsetzung befindliche Maßnahmen der Landeshauptstadt München	64
Tabelle 47:	Geplante Maßnahme der Landeshauptstadt München – G – A 94: Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 1869 „Eggenfeldener Straße“; Untersuchung Wall-Wand-Kombination	65
Tabelle 48:	Geplante Maßnahme der Landeshauptstadt München – G – A 96: Entwicklung des Untersuchungsdesigns für eine Machbarkeitsstudie zur Einhausung der A 96.....	66
Tabelle 49:	Übersicht über Lärmbrennpunkte im Bereich der Autobahnen in der Landeshauptstadt München.....	69
Tabelle 50:	Übersicht Finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen der bereits vorhandenen Maßnahmen der ABDSB	113
Tabelle 51:	Übersicht Finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen der bereits vorhandenen Maßnahmen der Landeshauptstadt München.....	116
Tabelle 52:	Übersicht Finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen der Maßnahmen des Lärmaktionsplans der ABDSB	118
Tabelle 53:	Übersicht Finanzielle Informationen – Kosten/Nutzen der Maßnahmen des Lärmaktionsplans der Landeshauptstadt München.....	120
Tabelle 54:	Übersicht zeitlicher Ablauf der Maßnahmen des Lärmaktionsplans der ABDSB	122
Tabelle 55:	Übersicht zeitlicher Ablauf der Maßnahmen des Lärmaktionsplans der Landeshauptstadt München.....	123
Tabelle 56:	Verkehrsaufkommen auf den BAB im Bereich der Stadt München im Jahr 2010 [4]	126
Tabelle 57:	Übersicht finanzielle Informationen und Angaben zur Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen für die bereits vorhandenen Maßnahmen der ABDSB	130
Tabelle 58:	Übersicht finanzielle Informationen und Angaben zur Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen für die bereits vorhandenen Maßnahmen der Landeshauptstadt München.....	133
Tabelle 59:	Übersicht finanzielle Informationen und Angaben zur Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen für die Maßnahmen des Lärmaktionsplans der ABDSB	136
Tabelle 60:	Übersicht finanzielle Informationen und Angaben zur Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen für die Maßnahmen des Lärmaktionsplans der Landeshauptstadt München.....	138

Abkürzungsverzeichnis

ABDSB	Autobahndirektion Südbayern
AD	Autobahndreieck
AK	Autobahnkreuz
AS	Anschlussstelle
BAB	Bundesautobahn
BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (jetzt: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur [BMVI])
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BP	Lärmbrennpunkt
dB(A)	Lautstärkeeinheit Dezibel (mit A-Bewertung)
DSH-V	dünne Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung
D _{StrO}	Korrektur nach RLS-90 für unterschiedliche Straßenoberflächen
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
GE	Gewerbegebiet
IGA	Internationale Gartenbauausstellung
L _{Day}	Lärmindex (A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel für den Zeitraum Tag [06:00 – 18:00 Uhr])
L _{DEN}	Lärmindex (A-bewerteter äquivalenter 24-Stunden-Dauerschallpegel)
L _{Evening}	Lärmindex (A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel für den Zeitraum Abend [18:00 – 22:00 Uhr])
LfU	Bayerisches Landesamt für Umwelt
L _{Night}	Lärmindex (A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel für den Zeitraum Nacht [22:00 – 06:00 Uhr])
MD	Dorfgebiet
MI	Mischgebiet
MK	Kerngebiet
OBB	Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
RABT	Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln, Ausgabe 2006, herausgegeben durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V., Köln
StMI	Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
StMUG	Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit (jetzt: StMUV)
StMUV	Bayerisches Staatsministerium für Umwelt- und Verbraucherschutz
SUP	Strategische Umweltprüfung
UBA	Umweltbundesamt
VBA	Verkehrsbeeinflussungsanlage
VBEB	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBUF	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen
VBUI	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm durch Industrie und Gewerbe
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VBUSch	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen

VkBl.	Verkehrsblatt (Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; jetzt: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI))
WA	Allgemeines Wohngebiet
WB	Besonderes Wohngebiet
WR	Reines Wohngebiet
WS	Kleinsiedlungsgebiet

ENTWURF

