



An den Vorsitzenden des 19. Bezirksausschusses  
Thalkirchen – Obersendling – Forstenried –  
Fürstenried – Solln  
Herrn Dr. Weidinger  
BAG Süd  
Meindlstraße 14  
81373 München

**Umweltvorsorge  
Lärmvorsorge  
RGU-UVO 14**

Bayerstr. 28a  
80335 München  
Telefon: 089 233-47724  
Telefax: 089 233-47705  
Zimmer: 3070  
Sachbearbeitung:

E-Mail:  
uvo14.rgu@muenchen.de

Ihr Schreiben vom  
06.10.2017

Ihr Zeichen

Unser Zeichen  
V-01-11-A95--ABDSB

Datum  
02.03.2018

**Lärmschutz an der BAB 95**

BA-Antrag Nr. 14-20 / B 04114 und Nr. 14-20 / B 04115 des Bezirksausschusses des  
19. Stadtbezirks Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln  
vom 05.10.2017

Sehr geehrter Herr Dr. Weidinger,

der Bezirksausschuss des 19. Stadtbezirks fordert mit den o.g. BA-Anträgen die  
Landeshauptstadt München auf, in den an die Bundesautobahn A95 angrenzenden  
Wohngebieten des 19. Stadtbezirkes Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelästigung zu  
ergreifen bzw. die zuständigen Behörden aufzufordern, diese umzusetzen. Folgende  
Maßnahmen werden gefordert:

1. Erstellung einer aktuellen Lärmmessung
2. Erweiterung der Geschwindigkeitsbegrenzung
3. Kontrolle der Geschwindigkeitsbegrenzungen mittels fest installierter  
Geschwindigkeitsüberwachung
4. Bauliche Maßnahmen
5. Erarbeitung und Umsetzung zusätzlicher Maßnahmen (zu den bereits geforderten).

Die Federführung für beide Anträge wurde vom Direktorium dem Referat für Gesundheit und  
Umwelt übertragen.

Bei den Anträgen handelt es sich gem. § 12 Abs. 3 der Bezirksausschusssatzung i.V. mit Art.  
37 Abs. 1 Nr. 1 der Gemeindeordnung um ein Geschäft der laufenden Verwaltung, die daher  
mit Schreiben der Verwaltung, in Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat, wie folgt  
beantwortet werden:

## 1. Stellungnahmen der Fachbehörden

Die an die A95 angrenzenden Wohngebiete des 19. Stadtbezirks befinden sich am Autobahnabschnitt zwischen der Anschlussstelle Kreuzhof und der Stadtgrenze. Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz gegen Lärm, der von der Autobahn verursacht wird, fällt in den Zuständigkeitsbereich der Autobahndirektion Südbayern (ABDSB). Das Referat für Gesundheit und Umwelt hat deswegen die Forderungen an die ABDSB weitergeleitet und um Stellungnahme gebeten. Die ABDSB hat uns Folgendes mitgeteilt:

### „zu 1. Erstellung einer Lärmmessung

Schallpegelmessungen zur Beurteilung der Lärmimmissionen werden generell nicht durchgeführt, da sie für eine objektive Beurteilung nicht geeignet sind. Aus Gründen der Vergleichbarkeit der Ergebnisse wird ein einheitliches Berechnungsverfahren nach den Vorgaben der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) angewendet. Wegen der sich ständig ändernden Verkehrsstärke und Verkehrszusammensetzung (LKW-Anteil) sowie wechselnder meteorologischer Verhältnisse würden Lärmmessungen stets zu unterschiedlichen Messergebnissen und damit zu unterschiedlichen Lärmschutzbeurteilungen führen. Messungen geben somit Momentansituationen für nur einen Ort zu einem bestimmten Zeitpunkt wieder. Gerade die jederzeitige Reproduzierbarkeit von ermittelten Lärmpegeln ist aus rechtlichen Gründen unbedingt erforderlich, da sich davon die Ansprüche der Autobahnanlieger ableiten. Daher wird der Lärmpegel bei Straßenplanungen berechnet und nicht gemessen.

### zu 2. Erweiterung der Geschwindigkeitsbegrenzung

Das Thema der Erweiterung von Geschwindigkeitsbeschränkungen wurde bereits im Lärmaktionsplan (LAP) für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München behandelt. Im LAP ist zur "geplanten Maßnahme G2 - alle Autobahnen: Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen" Folgendes aufgeführt:

*<<Ermächtigungsgrundlage für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm enthält § 45 StVO. Für die Prüfung von straßenverkehrs-rechtlichen 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. 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 der SVZ 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.>>*

Die für eine Lärmberechnung relevanten Verkehrszahlen der SVZ 2015 liegen erst seit Herbst 2017 vor. Neben den umfangreichen Lärmberechnungen an sämtlichen innerstädtischen Autobahnen (A 8 Ost, A 8 West, A 9, A 94, A 95, A 96, A 99) sind in der Ermessensabwägung und Gewichtung viele Kriterien zu berücksichtigen.

Hier sind u. a. die Verkehrsbedeutung der Autobahn (wie Verbindungsfunktion, Transport- und Bündelungsfunktion, Straßennetzzusammenhang, Teil des Europastraßennetzes,

Verkehrsbelastung), die Interessen der Autobahnbenutzer im Wirtschaftsverkehr und im Freizeitverkehr, die Interessen der betroffenen Anwohner im Umfeld der Autobahnen und die Wirkung der vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbegrenzung sowohl auf die Verkehrssicherheit, die Leichtigkeit des Verkehrs als auch auf die Lärmreduzierung in die Abwägung einzubeziehen.

Diese aufwändige Prüfung aller oben aufgeführten Autobahnen im Stadtbereich von München wird voraussichtlich das ganze Jahr 2018 in Anspruch nehmen. Dafür bitten wir um Verständnis.

### zu 3. Kontrolle der Geschwindigkeitsbegrenzungen

Die Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit obliegt der Polizei. Diese legt den Ort und die Häufigkeit der Geschwindigkeitsüberwachung in ihrer eigenen Zuständigkeit fest. Hierauf hat die Autobahndirektion Südbayern keinen Einfluss.

[Anmerkung Referat für Gesundheit und Umwelt: Stellungnahme des Polizeipräsidiums Oberbayern Süd, siehe Seite 4]

### zu 4. Bauliche Maßnahmen

Zur Beurteilung, ob die Möglichkeit von straßenbaulichen Lärmschutzmaßnahmen besteht, müssen gewisse Auslösewerte geprüft werden. Dabei muss zwischen „Lärmvorsorge“ und „Lärmsanierung“ unterschieden werden.

- „Lärmvorsorge“ ist bei Neubau und wesentlicher Änderung von Straßen zu leisten, um bereits im Zuge einer Baumaßnahme spätere Einwirkungen durch Verkehrslärm zu vermeiden. Eine wesentliche Änderung der Autobahn im Sinne der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung), aus der sich ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen auf Basis der Lärmvorsorge herleiten könnte, liegt im Zuge der A 95 jedoch nicht vor.
- „Lärmsanierung“ ist an bestehenden Straßen zu leisten, wenn keine bauliche Änderung der Straße erfolgt, um die Lärmbelastung einer durch verkehrliche und bauliche Entwicklung gewachsenen Situation zu bewältigen. Für die A 95 gelten somit die Regelungen für die Lärmsanierung an Straßen.

Anders als bei der Lärmvorsorge, bei der die lärmbeeinträchtigten Anwohner einen rechtlichen Anspruch auf Lärmschutz haben, handelt es sich bei der Lärmsanierung um eine freiwillige Leistung auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen. Diese freiwillige Leistung kann grundsätzlich nur genehmigt werden, sofern die zu errechnenden Beurteilungspegel die festgelegten Auslösewerte überschreiten. Diese Auslösewerte sind allerdings im Vergleich zur „Lärmvorsorge“ deutlich höher angesetzt. In der Regel kommen bei Überschreitung der Auslösewerte nur passive Lärmschutzmaßnahmen (i. d. R. Lärmschutzfenster) in Frage. Aktive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzwände, Fahrbahnbelag) sind in der Regel unverhältnismäßig.

Eine Gewährung von Lärmschutz auf Basis der Lärmsanierung wurde mehrfach geprüft. Im Rahmen von schalltechnischen Untersuchungen wurde eine Berechnung der Schallimmissionen aus der A 95 in der Baulast des Bundes im Bereich der Landeshauptstadt München vorgenommen. In die schalltechnische Untersuchung gingen unter anderem die genauen örtlichen Gegebenheiten ein.

Die Berechnung kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionspegel nur an wenigen Immissionsorten über den Auslösewerten für Lärmsanierung [in reinen und allgemeinen Wohngebieten 67 dB(A) Tag und 57 dB(A) Nacht] liegen und daher eine Errichtung von baulichen Lärmschutzanlagen wie Wände unverhältnismäßig und somit nicht möglich ist.

Außerdem ist grundsätzlich festzustellen, dass die Garmischer Autobahn im Vergleich zu anderen Autobahnen im Bereich von München geringer belastet ist. Auch ist die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV in Kfz/24h) auf der A 95 in den letzten Jahren relativ konstant geblieben. In der folgenden Tabelle ist die Entwicklung der von der BAST veröffentlichten Verkehrszahlen seit 1995 dargestellt:

Jahr	DTV AS M-Kreuzhof bis AS M-Fürstenried	DTV AS M-Fürstenried bis AS Starnberg
2015	65.196	58.597
2010	64.940	58.988
2005	68.399	61.212
2000	66.076	66.283
1995	70.213	61.302

#### zu 5. Erarbeitung und Umsetzung zusätzlicher Maßnahmen (zu den geforderten)

Der im Antrag genannte „Flüsterasphalt“ ist als zusätzliche Maßnahme zu sehen. Bei dem im Jahr 2008 aufgetragenen lärmindernden Fahrbahnbelag (DSH-V) handelt es sich um eine Erhaltungsbaumaßnahme. So kann im Rahmen einer Erhaltungsmaßnahme durch Aufbringen eines lärmindernden Fahrbahnbelags eine aktive Lärmschutzmaßnahme umgesetzt werden. Im Stadtbereich der A 95 wurde der Belag im Mai 2017 wieder durch eine dünne Asphaltdeckschicht in Heißeinbau auf Versiegelung (DSH-V) erneuert. Durch die feinkörnige Textur entfaltet diese ihre komplette lärmindernde Wirkung.

Von Seiten der Autobahndirektion Südbayern wurden somit sämtliche zur Verfügung stehenden und verhältnismäßigen Maßnahmen ergriffen. Weitere zusätzliche Maßnahmen stehen hier nicht zur Verfügung.“

Das Polizeipräsidium Oberbayern Süd sieht aktuell keine Notwendigkeit für die geforderte Errichtung einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung aus Gründen der Verkehrssicherheit. Dies wird wie folgt begründet:

„...Die Errichtung einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung ist an bestimmte Voraussetzungen gebunden.

Es muss eine Örtlichkeit mit hohem Unfallrisiko und besonders hohem Verkehrsaufkommen gegeben sein, an der eine dauerhafte Überwachung erforderlich oder eine andere Form von Geschwindigkeitsüberwachung aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich oder zumindest erschwert ist. Beim Betreiben von stationären Messanlagen muss einer Reduzierung von Verkehrsunfällen absolute Priorität eingeräumt werden.

Dies trifft auf den Bereich der A95/B2 nicht zu....“

Die abschließende Entscheidung hinsichtlich der geforderten stationären Geschwindigkeitsüberwachung obliegt jedoch dem Bayerischen Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr („Innenministerium“). Das Polizeipräsidium Oberbayern Süd hat das Innenministerium bereits um eine Stellungnahme gebeten. Wenn dem Referat für Gesundheit und Umwelt die Stellungnahme des Innenministeriums vorliegt, wird diese selbstverständlich an den Bezirksausschuss des 19. Stadtbezirks Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln weitergeleitet werden.

### ***Zusammenfassung der Stellungnahmen der Fachbehörden***

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Autobahndirektion Südbayern keine Lärmmessungen durchführen wird, Flüsterasphalt bereits eingebaut hat und auch keine weiteren Maßnahmen umsetzen wird. Auch das Polizeipräsidium Oberbayern Süd sieht nicht die Voraussetzung zur Installation einer stationären Geschwindigkeitskontrolle im angesprochenen Bereich gegeben.

Hinsichtlich der geforderten Erweiterung der Geschwindigkeitsbegrenzung verweist die Autobahndirektion Südbayern auf den Prüfauftrag aus dem Lärmaktionsplan der Regierung von Oberbayern für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München (siehe Punkt 2). Hier wird durch die Autobahndirektion Südbayern geprüft, ob im Stadtbereich von München im Umfeld von bewohnten Gebieten (also auch an der A 95 im Bereich des 19. Stadtbezirks), ein Tempolimit für Pkw von 80 km/h und für Lkw von 60 km/h für Tag und Nacht eingeführt werden kann. Über die erweiterte Geschwindigkeitsbegrenzung wird frühestens Ende 2018 entschieden.

## **2. Bewertung durch das Referat für Gesundheit und Umwelt**

Auch nach Auffassung des Referats für Gesundheit und Umwelt sind zur Beurteilung der Lärmbelastung durch Straßenverkehr Berechnungen durchzuführen.

Verkehrslärm-messungen führen nicht zu reproduzierbaren und repräsentativen Ergebnissen (Witterungsbedingungen, Verhalten der Autofahrer, Störgeräusche usw.) und deshalb können mit Messergebnissen auch keine nachvollziehbaren Vergleiche zu anderen Verkehrswegen bzw. -bedingungen erstellt werden. Der Bundesminister für Verkehr hat daher, u. a. auch wegen der Vergleichbarkeit und bundesweiten Gleichbehandlung, für die Beurteilung von Verkehrsgeräuschen die Berechnung der Schallimmissionen nach den Richtlinien „Lärmschutz an Straßen (RLS - 90)“ vorgeschrieben. Messungen werden nicht als Entscheidungsgrundlage für mögliche Lärmschutzansprüche anerkannt.

Das in Ihrem Antrag unter Nr. 1 zitierte Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs führt zu keinem anderen Ergebnis. Ihrem Antrag nach sollen die Ergebnisse einer durchgeführten Lärmmessung als Grundlage für die geforderte stationäre Geschwindigkeitskontrolle dienen. In dem Urteil geht es aber darum, ob Beeinträchtigungen durch Lärm oder Abgase ein Tätigwerden nach § 45 StVO begründen. Die Verkehrsbehörde darf ihr Ermessen nicht erst dann ausüben, wenn die Orientierungswerte der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinie StV) von 70 / 60 dB(A) tags / nachts überschritten werden, sondern bereits dann, wenn die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutz-Verordnung) von 59 / 49 dB(A) tags / nachts überschritten sind. Der pflichtgemäßen Ermessensausübung kommt die Autobahndirektion Südbayern bereits nach, indem sie im weiter oben erwähnten Lärmaktionsplan der Regierung von Oberbayern eine Erweiterung der

Geschwindigkeitsreduzierung auf der A 95 prüft.

Aus Sicht des Referats für Gesundheit und Umwelt hat die Autobahndirektion Südbayern alle Maßnahmen, die für eine Lärmreduzierung zur Verfügung stehen auf ihre Verhältnismäßigkeit überprüft und bei einem positiven Prüfergebnis auch umgesetzt. Es wird keine Möglichkeit gesehen, die Autobahndirektion Südbayern zu verpflichten, weitergehendere Lärmschutzmaßnahmen umzusetzen.

Die BA-Anträge Nr. 14-20 / B 04114 und Nr. 14-20 / B 04115 sind damit satzungsgemäß erledigt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Stadtdirektor