

**Lärminderungsplanung für München – 4. Runde  
Lärmaktionsplan**

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14870**

**Beschluss des Ausschusses für Klima- und Umweltschutz vom 12.11.2024 (VB)**

Öffentliche Sitzung

**Kurzübersicht**

zum beiliegenden Beschluss

<b>Anlass</b>	Mit Beschluss des Stadtrates, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13487 vom 16.07.2024 (Vollversammlung des Stadtrates vom 24.07.2024) wurde das Referat für Klima- und Umweltschutz beauftragt, den Entwurf des Lärmaktionsplans öffentlich auszulegen (2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung) und die finale Fassung des Lärmaktionsplans dem Stadtrat nach der Auslegung und nach der Behandlung der Einwendungen und Anregungen zur Beschlussfassung vorzulegen.
<b>Inhalt</b>	In der Beschlussvorlage sind die wesentlichen Ergebnisse der 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung und Inhalte des Lärmaktionsplans dargestellt. Die finale Fassung des Lärmaktionsplans enthält Lärminderungsmaßnahmen (Prüfaufträge) für 18 Untersuchungsgebiete, übergeordnete strategische Maßnahmen und Vorschläge für Ruhige Gebiete.
<b>Gesamtkosten / Gesamterlöse</b>	-/-
<b>Klimaprüfung</b>	Eine Klimaschutzrelevanz ist gegeben: Nein
<b>Entscheidungsvor- schlag</b>	Der Lärmaktionsplan (Anlage 1 der Sitzungsvorlage) wird beschlossen.
<b>Gesucht werden kann im RIS auch unter</b>	Lärminderungsplanung, Lärmaktionsplan
<b>Ortsangabe</b>	München



**Lärminderungsplanung für München – 4. Runde  
Lärmaktionsplan**

**Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14870**

1 Anlage

**Beschluss des Ausschusses für Klima- und Umweltschutz vom 12.11.2024 (VB)**  
Öffentliche Sitzung

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
I. Vortrag der Referentin .....	2
1. Lärmaktionsplan für München, Runde 4 .....	3
1.1 Öffentlichkeitsbeteiligung .....	3
1.1.1 Öffentlichkeitsbeteiligung Phase 1 .....	3
1.1.2 Öffentlichkeitsbeteiligung Phase 2 .....	4
1.1.2.1 Stellungnahmen der Bezirksausschüsse .....	4
1.1.2.2 Hinweise und Anregungen der Bürger*innen.....	4
1.1.2.3 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange.....	5
1.2 Änderungen gegenüber dem Entwurf des Lärmaktionsplans.....	6
1.3 Maßnahmen des Lärmaktionsplans.....	6
1.3.1 Kleinräumige Maßnahmen in den 18 Untersuchungsgebieten .....	6
1.3.2 Übergeordnete stadtweite Strategien .....	11
1.3.3 Ruhige Gebiete.....	12
2. Bindungswirkung des Lärmaktionsplans .....	15
3. Weiteres Vorgehen .....	15
3.1 Formale Schritte.....	15
3.2 Weitere Schritte zur Umsetzung der Lärminderungsmaßnahmen.....	15
4. Klimaprüfung.....	17
5. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten.....	18
II. Antrag der Referentin .....	19
III. Beschluss.....	20

## I. Vortrag der Referentin

Die Europäische Union hat, um der steigenden Lärmbelastung entgegenzuwirken, die EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (EU-Umgebungslärmrichtlinie) erlassen. Ziel der Richtlinie ist es, schädliche Umwelteinwirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Lebensqualität zu vermeiden und zu vermindern.

Die Umsetzung in nationales Recht erfolgte am 30.06.2005 durch das „Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“. Mit dem Umsetzungsgesetz werden Änderungen und Ergänzungen im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) geregelt.

Nach § 47d BImSchG gilt:

- Die Lärmaktionspläne sind in der aktuellen 4. Runde der Lärminderungsplanung bis zum 18.07.2024 zu erstellen.
- Die Festlegung von Maßnahmen ist in das Ermessen der zuständigen Behörden (also der Landeshauptstadt München) gestellt.
- Es ist eine mehrphasige Öffentlichkeitsbeteiligung vorgeschrieben.

Gemäß § 47d BImSchG in Verbindung mit den Anhängen V und VI der EU-Umgebungslärmrichtlinie hat der Lärmaktionsplan u. a. folgende Angaben zu enthalten:

- geltende Grenzwerte
- Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten
- Bewertung der Anzahl der lärmbeeinträchtigten Personen differenziert nach Lärmpegelbereichen, Angabe von Problemen und verbesserungswürdigen Situationen
- Dokumentation des Prozesses und der Ergebnisse der Öffentlichkeitsinformation und -beteiligung
- vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung
- langfristige Strategien zur Lärminderung
- Information zu Ruhigen Gebieten
- Wirksamkeitsanalysen, Kosten-Nutzen-Analysen, Finanzmittel

Mit Beschluss vom 23.03.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05435) in Verbindung mit Beschluss vom 25.11.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04119) hat der Stadtrat das Referat für Klima- und Umweltschutz beauftragt, in der aktuellen 4. Runde der Lärminderungsplanung den – am 26.06.2013 vom Stadtrat beschlossenen und noch heute gültigen – Lärmaktionsplan gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG im Benehmen mit den zuständigen Referaten fortzuschreiben. Im Rahmen der Fortschreibung sind unter Berücksichtigung der Anhaltswerte von 64 dB(A) für den  $L_{DEN}$  und 54 dB(A) für den  $L_{Night}$  Untersuchungsgebiete zu ermitteln, für die im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans geeignete Lärmschutzmaßnahmen untersucht werden. Die langfristigen Strategien zur Lärminderung sind zu ergänzen und aktualisieren, die Ruhigen Gebiete werden in enger Zusammenarbeit mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung fortgeschrieben.

Am 24.07.2024 wurde dem Stadtrat auftragsgemäß der Entwurf des Lärmaktionsplans, Stand 12.06.2024, zur Kenntnisnahme vorgelegt (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13487). Der Stadtrat hat in dieser Sitzung den Entwurf des Lärmaktionsplans einschließlich des darin enthaltenen Maßnahmenkonzepts gebilligt und das Referat für Klima- und Umweltschutz beauftragt,

- den Entwurf des Lärmaktionsplans öffentlich auszulegen (2. Phase der

Öffentlichkeitsbeteiligung),

- den Bezirksausschüssen den Entwurf des Lärmaktionsplans zur Beteiligung zuzuleiten und
- die endgültige Fassung des Lärmaktionsplans dem Stadtrat nach der Auslegung und nach der Behandlung der Einwendungen und Anregungen zur Beschlussfassung vorzulegen.

## **1. Lärmaktionsplan für München, Runde 4**

Mit dieser Vorlage wird dem Stadtrat die finale Fassung des Lärmaktionsplans für München, Runde 4, zur Beschlussfassung vorgelegt.

In der folgenden Zusammenfassung sind die wesentlichen Ergebnisse der 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung und Inhalte des Lärmaktionsplans dargestellt.

Die finale Fassung des Lärmaktionsplans liegt dieser Vorlage als Anlage 1 bei.

Um unnötigen Papierverbrauch zu vermeiden, wurde darauf verzichtet, die Anhänge 1 - 5 des Lärmaktionsplans (diese haben sich gegenüber dem Entwurf des Lärmaktionsplans nicht geändert) nochmals beizufügen. Bei Bedarf können diese Anhänge in der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13487 vom 16.07.2024 (Vollversammlung des Stadtrates vom 24.07.2024) oder im Internet unter

[stadt.muenchen.de/infos/laermaktionsplan-beteiligung2024.html](http://stadt.muenchen.de/infos/laermaktionsplan-beteiligung2024.html)

eingesehen werden.

### **1.1 Öffentlichkeitsbeteiligung**

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie sieht die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit ausdrücklich vor. Für die Aufstellung eines Lärmaktionsplans muss die Öffentlichkeit nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie klar, verständlich und zugänglich informiert werden (Artikel 9) und sie muss auch an dessen Entwicklung mitwirken und die Ergebnisse überprüfen können (Artikel 8). Diese Vorgaben sind unmittelbar in die deutsche Gesetzgebung übernommen worden (§ 47d Abs. 3 BImSchG).

Aus diesem Grund erfolgt die Beteiligung der Öffentlichkeit in zwei Phasen:

- Phase 1: Information und Mitwirkung
- Phase 2: Überprüfung der Ergebnisse (förmliche Auslegung des Entwurfs)

#### **1.1.1 Öffentlichkeitsbeteiligung Phase 1**

Die erste Phase der Beteiligung der Öffentlichkeit für die 4. Runde der Lärmaktionsplanung der Landeshauptstadt München wurde hauptsächlich in Form eines sog. Online-Dialogs (digitale Beteiligungsplattform) realisiert. Begleitet wurde der Online-Dialog durch zwei Präsenzveranstaltungen (Auftakt- und Abschlussveranstaltung), zu denen auch die Mitglieder des Ausschusses für Klima- und Umweltschutz eingeladen waren.

Für den Online-Dialog wurde in Zusammenarbeit mit der ZebraLog GmbH die Website [muenchen-leiser.de](http://muenchen-leiser.de) entwickelt, die es den Bürger\*innen der Landeshauptstadt u. a. ermöglichte, Beiträge zu aus Bürger\*innensicht besonders lärmbelasteten Orten sowie mögliche Maßnahmenvorschläge zur Lärminderung abzugeben. Der Online-Dialog war vom 02.05.2023 bis 31.05.2023 unter [muenchen-leiser.de](http://muenchen-leiser.de) zugänglich.

Das Referat für Klima- und Umweltschutz hat den Stadtrat über die durchgeführte 1. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung ausführlich informiert (siehe Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13487).

## **1.1.2 Öffentlichkeitsbeteiligung Phase 2**

Der Entwurf des Lärmaktionsplans, Stand 12.06.2024, wurde in der Zeit von 08.08.2024 bis 12.09.2024 zur Einsicht beim Referat für Klima- und Umweltschutz ausgelegt und war parallel im Internet bereitgestellt, um der Öffentlichkeit entsprechend den Vorgaben des BImSchG die Möglichkeit zu geben, die Ergebnisse der städtischen Lärmaktionsplanung zu überprüfen. Anregungen und Hinweise zum Entwurf des Lärmaktionsplans konnten bis einschließlich 16.09.2024 formlos beim Referat für Klima- und Umweltschutz eingereicht werden.

Zudem wurden 44 Träger öffentlicher Belange (TöB) in das Beteiligungsverfahren eingebunden, darunter die 21 Kommunen, deren Gebiete an die Fläche der Landeshauptstadt München angrenzen. Gegenstand der TöB-Beteiligung waren insbesondere die Ruhigen Gebiete, da deren Belange im Zuge räumlicher Planungsverfahren abwägungsbeachtlich sind.

Ferner wurden die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke Münchens um Abgabe einer Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans bis zum 30.09.2024 gebeten.

### **1.1.2.1 Stellungnahmen der Bezirksausschüsse**

21 Bezirksausschüsse sind der Bitte um Stellungnahme nachgekommen; 4 Ausschüsse haben keine Stellungnahme abgegeben. 9 Gremien haben dem Entwurf ohne Anregungen zugestimmt, 3 Ausschüsse haben den Entwurf zur Kenntnis genommen. 3 Gremien haben dem Entwurf unter Vorbringung von Anregungen zugestimmt, darüber hinaus haben 6 weitere Ausschüsse im Rahmen einer Stellungnahme Anregungen vorgebracht.

Die Stellungnahmen der Bezirksausschüsse spiegeln im Allgemeinen eine hohe Zustimmung zu den Zielen des Lärmaktionsplans sowie den vorgeschlagenen Maßnahmen wider. Die vorgebrachten Anregungen zielen zumeist auf noch weitergehende Maßnahmen ab. Vorrangig wird die Berücksichtigung zusätzlicher Untersuchungsgebiete bzw. die Erweiterung der im Lärmaktionsplan vorgesehenen Untersuchungsgebiete gefordert. Ferner erfolgen Maßnahmenvorschläge zu Bereichen außerhalb von Untersuchungsgebieten. Vereinzelt werden die vorgeschlagenen Maßnahmen in den Untersuchungsgebieten konkret diskutiert. Auch wird die Forderung nach einem zusätzlichen Ruhigen Gebiet vorgebracht. Zudem wird erneut auf die Problematik der sog. Autoposer bzw. sonstiger sich falsch verhaltender Verkehrsteilnehmender hingewiesen. Zudem erfolgt auch ein Hinweis auf Lärmeinwirkungen, die nicht im Zuständigkeitsbereich der Lärmaktionsplanung der Landeshauptstadt München liegt (Autobahn, Bahnstrecke).

Die Stellungnahmen der Bezirksausschüsse wurden durch die Stadtverwaltung per Schreiben beantwortet. Die eingegangenen Beiträge nebst den entsprechenden Antworten hierauf sind der Vorlage als Anhang 6.1 beigefügt.

Stellungnahmen der Bezirksausschüsse, die beim Referat für Klima- und Umweltschutz nach Ablauf der vorgegebenen Frist eingingen, konnten aufgrund der Frist für die Drucklegung der Beschlussvorlage nicht mehr im Rahmen dieser behandelt werden. Entsprechende Stellungnahmen werden im Nachgang per Brief beantwortet.

### **1.1.2.2 Hinweise und Anregungen der Bürger\*innen**

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Entwurfs des Lärmaktionsplans haben insgesamt 33 Bürger\*innen ihre Anmerkungen fristgerecht an das Referat für Klima- und Umweltschutz gerichtet.

Die Stellungnahmen zeigen, dass grundsätzlich ein ausgeprägter Wunsch nach der Umsetzung von lärmmindernden Maßnahmen im Sinne einer Verbesserung der Lebensqualität der Bürger\*innen besteht. Ein Großteil der eingegangenen Stellungnahmen fordert hierbei die Umsetzung zusätzlicher Untersuchungsgebiete bzw. die Erweiterung von

Untersuchungsgebieten oder die Festlegung zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen in den ausgewählten Untersuchungsgebieten. Zudem werden auch Anmerkungen zum ÖPNV wie z. B. der Wunsch nach Angebotsverbesserungen oder dem verstärkten Einsatz von Elektrobussen vorgebracht. Vereinzelt erfolgt eine kritische Auseinandersetzung mit den Maßnahmen dahingehend, dass diese als zu weitreichend empfunden werden.

In einigen Stellungnahmen wird erneut darauf hingewiesen, dass die Lärmeinwirkungen durch Autoposer, Tuner und Ähnlichem aus Sicht vieler Bürger\*innen die Hauptlärmbelastung im Hinblick auf den Straßenverkehrslärm darstellt. Auch auf die Lärmbelästigung durch sog. „Hot Rods“ (dies sind kleine, an Gokarts angelehnte Fahrzeuge, die zumeist in Gruppen unterwegs sind) wird mehrfach hingewiesen.

Einige Stellungnahmen thematisieren auch Freizeitlärm oder Lärm durch Gaststätten; diese Arten von Lärmeinwirkungen können im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht behandelt werden. Ferner wird auch der Lärm durch Autobahnen, Eisenbahnstrecken des Bundes sowie den Flugverkehr benannt. Für diese Lärmquellen liegt die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung nicht bei der Landeshauptstadt München.

Einige Einwender\*innen bemängeln die aus ihrer Sicht nicht ausreichende Bürgerbeteiligung im Vorfeld der Erstellung des Lärmaktionsplans; in diesem Zusammenhang wird u. a. eine mangelnde Bewerbung der Beteiligungsformate moniert.

Die Stadtverwaltung hat auf die Hinweise und Anregungen der Bürger\*innen reagiert. Die eingegangenen Anregungen nebst den entsprechenden Antworten hierauf sind der Vorlage als Anhang 6.2 beigefügt.

### **1.1.2.3 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange**

Von den 21 Umlandkommunen haben 4 eine Stellungnahme abgegeben, Einwände wurden nicht vorgebracht. Von den übrigen 23 TöB, bestehend aus Landratsämtern, übergeordneten Behörden sowie Umwelt- und sonstigen Interessenverbänden sind 13 Stellungnahmen eingegangen. Im Tenor stehen die TöB den Zielen des Lärmaktionsplans sowie den festzulegenden Ruhigen Gebieten grundsätzlich positiv gegenüber; grundlegende Bedenken werden nicht geäußert.

Es wird insbesondere angemerkt, dass der Schutzstatus der Ruhigen Gebiete dahingehend zu verstehen sein müsse, dass sich der Schutz vor einer Lärmzunahme auf die von außen auf diese Gebiete einwirkenden Immissionen beschränke. Nicht hiervon tangiert sein dürften die Emissionen innerhalb der Ruhigen Gebiete, die sich aus dem notwendigen Betrieb der Flächen selbst ergäben. So dürfe z. B. die Bewirtschaftung der betreffenden Flächen durch die Landwirtschaft oder die zuständige Verwaltung der Liegenschaften nicht eingeschränkt werden. Ferner wird auf eine mögliche Zunahme der Lärmeinwirkungen in den Ruhigen Gebieten durch die allgemeine Zunahme des Verkehrsaufkommens im bestehenden Straßennetz hingewiesen.

Als übergeordnetes und grundsätzlich zu verfolgendes Ziel wird ein verstärkter Ausbau des ÖPNV- und SPNV-Angebots angemahnt, wobei für Letztgenanntes die Zuständigkeit nicht bei der Landeshauptstadt München liegt. Diskutiert wurden ferner u. a. etwaige nachteilige Auswirkungen von Tempo-30-Anordnungen auf einzelne Linien des ÖPNV sowie auf erforderliche Fahrten durch Handwerksbetriebe.

Die eingegangenen Anregungen der TöB nebst den entsprechenden Antworten hierauf sind der Vorlage als Anhang 6.3 beigefügt. Eine gesonderte schriftliche Beantwortung der Stellungnahmen erfolgte nicht, jedoch wird den TöB ein digitaler Verweis auf die Sitzungsvorlage inkl. Anlagen nach Beschlussfassung im Stadtrat übermittelt.

## **1.2 Änderungen gegenüber dem Entwurf des Lärmaktionsplans**

- Einfügen des Kapitels 8.3 (Öffentlichkeitsbeteiligung Phase 2)
- Konkretisierung des Kapitel 10.4 (Umsetzung der Einzelmaßnahmen und Strategien / zeitlicher Ablauf)
- Redaktionelle Ergänzungen und Klarstellungen

## **1.3 Maßnahmen des Lärmaktionsplans**

Um den gesetzlichen Vorgaben, schädliche Einwirkungen durch Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit und die Lebensqualität zu vermeiden und zu vermindern, gerecht zu werden, werden vom städtischen Arbeitskreis Lärmaktionsplan, an dem alle für Straßen- und Verkehrsplanung, Verkehrsabwicklung etc. zuständigen Fachdienststellen teilnehmen, im Lärmaktionsplan unterschiedliche Maßnahmen vorgeschlagen, für deren Umsetzung die Landeshauptstadt München zuständig ist:

- kleinräumige Maßnahmen in 18 Untersuchungsgebieten
- übergeordnete Strategien zur Lärminderung auf gesamtstädtischer Ebene
- Festlegung von Ruhigen Gebieten

Allerdings ist die Verkehrslärmproblematik nicht allein auf kommunaler Ebene zu lösen. Daher fordert die Landeshauptstadt München auch Maßnahmen auf nationaler und europäischer Ebene, wie die Förderung von emissionsarmen Fahrzeugen und leisen Reifen. Das Referat für Klima- und Umweltschutz hat sich in der Vergangenheit für eine Verschärfung der zulässigen Lärmgrenzwerte für Kraftfahrzeuge eingesetzt und bayerische Mitglieder des Europäischen Parlaments aufgefordert, entsprechende Verordnungen mit so weit wie technisch möglich abgesenkten Grenzwerten zu beschließen.

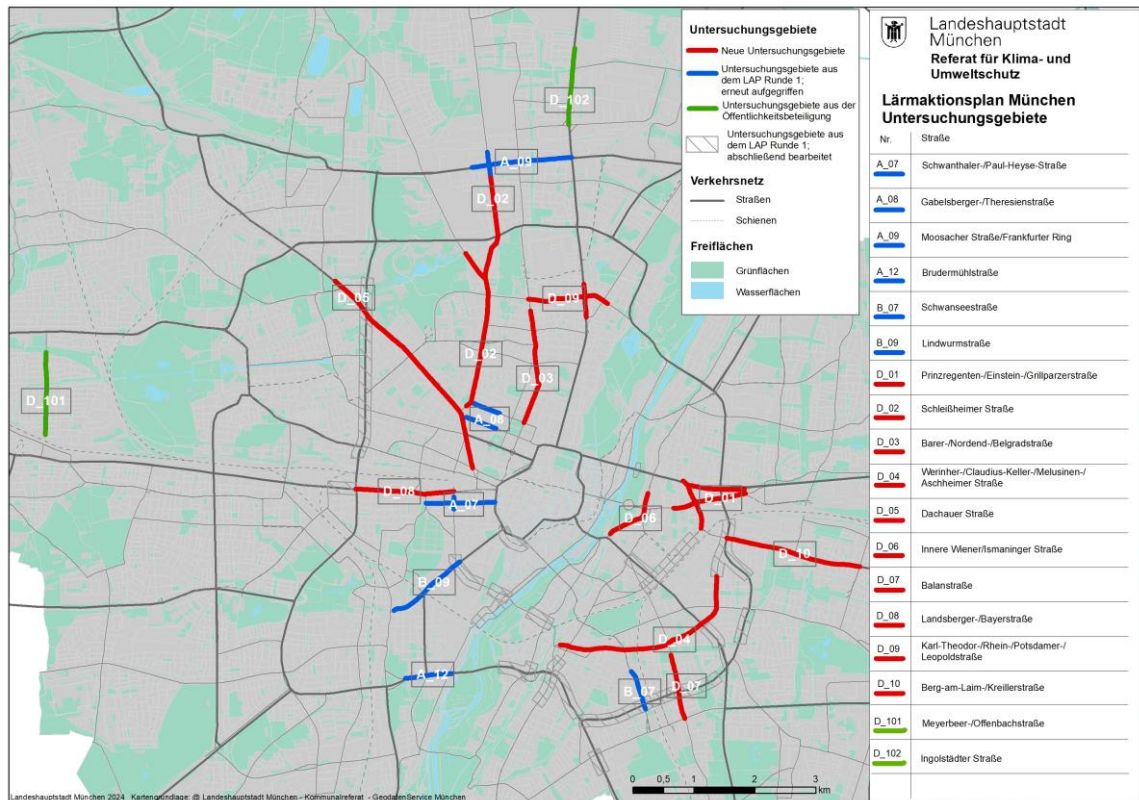
### **1.3.1 Kleinräumige Maßnahmen in den 18 Untersuchungsgebieten**

Die Auswahl von Untersuchungsgebieten erfolgte entsprechend der Beschlusslage (vgl. Antragspunkt 2.1 der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05435) durch das Referat für Klima- und Umweltschutz nach einem definierten Procedere. Maßgeblich für die Festlegung der Untersuchungsgebiete waren dabei die absolute Höhe des Lärmpegels und die Anzahl der betroffenen Einwohner\*innen in einem bestimmten Bereich. Hieraus wurde ein sogenanntes Lärmbewertungsmaß errechnet, welches die Betroffenheit eines Bereichs quantifiziert und die Identifizierung besonders lärm betroffener Gebiete ermöglichte. Auf dieser Grundlage wurden 10 neue Untersuchungsgebiete festgelegt. Details hierzu sind Kapitel 9 des Lärmaktionsplans (Anlage 1) zu entnehmen.

Darüber hinaus wurden die Untersuchungsgebiete aus dem gültigen Lärmaktionsplan 2013, für die der Stadtrat eine erneute Untersuchung beschlossen hat und bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht bereits Maßnahmen in anderen Verfahren umgesetzt wurden, erneut berücksichtigt – hieraus ergeben sich 6 weitere Untersuchungsgebiete. Ferner wurden 2 zusätzliche Untersuchungsgebiete auf Basis der Ergebnisse des Online-Dialogs zur Öffentlichkeitsbeteiligung in den Lärmaktionsplan aufgenommen – hierbei handelt es sich um diejenigen Bereiche, die im Zuge der Beteiligung seitens der Bürger\*innen besonders oft als lärm belastet genannt wurden.

In der folgenden Abbildung 1 findet sich eine Übersicht mit allen Untersuchungsgebieten für die 4. Runde der Lärmaktionsplanung. Der Ausschuss für Klima- und Umweltschutz wurde bereits im September 2023 über die Auswahl der Untersuchungsgebiete informiert, der Stadtrat im Juli 2024 (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 13487).





**Abbildung 1: Übersicht der Untersuchungsgebiete**

Bei den Straßenabschnitten der Untersuchungsgebiete handelt es sich in aller Regel um regionale und örtliche 2- bis 4-spurige Hauptverkehrsstraßen, die überwiegend inmitten beidseitig geschlossener, mehrgeschossiger Wohnbebauung – in einigen Fällen auch zur Straße offenen Zeilenbebauung – verlaufen. In einem Teil der Untersuchungsgebiete verkehrt neben dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) auch die Straßenbahn.

Für die festgelegten Untersuchungsgebiete wurden in einem referatsübergreifenden Arbeitskreis zusammen mit einem vom Referat für Klima- und Umweltschutz beauftragten externen schalltechnischen Beratungsbüro mögliche Maßnahmen untersucht und bewertet. Im Rahmen der Maßnahmendiskussion wurden bei der Abwägung neben den Belangen des Lärmschutzes auch weitere wesentliche Belange (städtebauliche Belange, Belange des ÖPNV etc.) berücksichtigt.

In Tabelle 1 sind diese Maßnahmenvorschläge für die 18 Untersuchungsgebiete tabellarisch zusammengefasst. Für die in der Tabelle enthaltenen Maßnahmenvorschläge hat im Rahmen des referatsübergreifenden Arbeitskreises unter Beteiligung aller Fachreferate bereits eine Vorprüfung stattgefunden. Nur Maßnahmen, die der Vorprüfung standgehalten haben (d. h. die Umsetzung dieser Maßnahmen ist prinzipiell in dem jeweiligen Untersuchungsgebiet möglich), wurden in den Lärmaktionsplan aufgenommen.

Mit dem Lärmaktionsplan wird aber noch nicht die Umsetzung dieser vorgeschlagenen Maßnahmen beschlossen. Die Umsetzung von Maßnahmen ist in § 47d Abs. 6 in Verbindung mit § 47 Abs. 6 BImSchG geregelt. Danach sind die Maßnahmen eines Lärmaktionsplans von den zuständigen städtischen Fachreferaten nach den einschlägigen fachgesetzlichen Eingriffsgrundlagen zu prüfen (vgl. Punkt 6 des Vortrags der Referentin).

Die Bereiche im Stadtgebiet, in denen Überschreitungen der Anhaltswerte auftreten, und die im vorliegenden Lärmaktionsplan nicht als Untersuchungsgebiet berücksichtigt werden konnten, werden bei der turnusmäßigen Fortschreibung des Lärmaktionsplans erneut einer Prüfung unterzogen. Zudem kommt in diesen Gebieten auch die Wirkung der übergeordneten strategischen Maßnahmen mit dem Ziel einer stadtweiten Lärminderung zum

Tragen. Die übergeordneten Strategien sind in Kapitel 1.3.2 des Vortrags der Referentin aufgeführt.

**Tabelle 1: Maßnahmenvorschläge (Prüfaufträge) für die Untersuchungsgebiete des LAP Runde 4**

■ Maßnahmenvorschlag (Prüfauftrag) ■ Maßnahme bedingt möglich		Tempo 30 ganztags	Tempo 30 nachts (22 – 6 Uhr)	Tempo 50 ganztags	Fahrbahnsanierung	Verkehrsverlagerung	LSA-Koordinierung	Straßenraumgestaltung	Rasengleis	Lärmschutz am Ausbreitungsweg	Passiver Schallschutz
UG Nr.	Straßenname										
A 07	Paul-Heyse-Straße	■			■ <sup>1</sup>		■	■			■
	Schwanthalerstraße		■		■ <sup>1</sup>		■	■			■
A 08	Gabelsbergerstraße	■			■ <sup>2</sup>						■
	Theresienstraße	■									■
A 09	Moosacher Straße			■ <sup>3</sup>							■
	Frankfurter Ring			■							■
	Schleißheimer Straße							■			■
A 12	Brudermühlstraße							■		■ <sup>4</sup>	■
B 07	Schwanseestraße	■						■		■ <sup>4</sup>	■
B 09	Lindwurmstraße von Kapuzinerstraße bis Bahnüberführung							■			■
	Lindwurmstraße von Bahnüberführung bis Kidlerstraße							■			■
D 01	Prinzregentenstraße		■		■ <sup>2</sup>		■				■
	Grillparzerstraße von Prinzregentenstraße bis Einsteinstraße						■				■
	Grillparzerstraße von Einsteinstraße bis Haidenauplatz						■				■
	Einsteinstraße		■				■				■
D 02	Schleißheimer Straße von Bertholdstraße bis Petuelring							■			■
	Schleißheimer Straße von Petuelring bis Hohenzollernstraße	■									■
	Schleißheimer Straße von Hohenzollernstraße bis Theresienstraße	■					■				■
	Lerchenauer Straße	■									■

<sup>1</sup> Fahrbahnsanierung erfolgt im Zuge der Straßenraumgestaltung

<sup>2</sup> Punktuell akustisch auffällige Oberflächenmerkmale werden im Zuge des Straßenunterhalts kleinräumig saniert

<sup>3</sup> Wechselwirkungen mit den Belangen der Luftreinhaltung sind zu prüfen; eine Verschlechterung der lufthygienischen Situation ist zu vermeiden

<sup>4</sup> Vorschlag: Schließung einer Baulücke; Grundstück befindet sich jedoch nicht in städtischem Eigentum

■ Maßnahmvorschlag (Prüfauftrag) ■ Maßnahme bedingt möglich		Tempo 30 ganztags	Tempo 30 nachts (22 – 6 Uhr)	Tempo 50 ganztags	Fahrbahnsanierung	Verkehrsverlagerung	LSA-Koordinierung	Straßenraumgestaltung	Rasengleis	Lärmschutz am Ausbreitungsweg	Passiver Schallschutz
UG Nr.	Straßenname										
	Maßmannstraße	■									■
D 03	Barerstraße / Nordendstraße von Theresienstraße bis Hohenzollernstraße		■ <sup>5</sup>		■ <sup>6</sup>		■				■
	Belgradstraße von Hohenzollernstraße bis Detouchesstraße		■				■				■
D 04	Aschheimer Straße / Melusinenstraße / Claudius-Keller-Straße von Grafinger Straße bis Balanstraße	■						■			■
	Werinherstraße / Ichostraße von Balanstraße bis Giesinger Berg	■						■			■
D 05	Dachauer Straße von Lampadiusstraße bis Leonrodstraße			■					■ <sup>7</sup>		■
	Dachauer Straße von Leonrodstraße bis Stiglmairplatz		■		■ <sup>2</sup>						■
	Dachauer Straße von Stiglmaierplatz bis Elisenstraße	■ <sup>5</sup>									■
D 06	Innere Wiener Straße / Ismaninger Straße						■				■
D 07	Balanstraße von Schlesierstraße bis Chiemgaustraße	■ <sup>8</sup>					■				■
	Balanstraße von Chiemgaustraße bis Ständlerstraße						■				■
D 08	Landsberger Straße		■						■ <sup>7</sup>		■
	Bayerstraße		■								■
D 09	Karl-Theodor-Straße / Rheinstraße	■					■				■
	Potsdamer Straße von Leopoldstraße bis Ungererstraße	■									■
	Leopoldstraße	■									■
D 10	Berg-am-Laim-Straße zwischen		■								■

<sup>5</sup> Eine Prüfung möglicher Konflikte mit dem Trambahnverkehr ist erforderlich.

<sup>6</sup> In diesem Untersuchungsabschnitt gibt es mehrere Oberflächenmerkmale im Bereich des Gleiskörpers. Diese werden von der MVG kleinräumig ausgebessert.

<sup>7</sup> Perspektivisch ab 2035

<sup>8</sup> Aufgrund der hohen Betroffenheit des ÖPNV soll zu einer Verminderung möglicher Fahrtzeitverluste von Tempo 30 ganztags im gesamten Untersuchungsgebiet abgesehen werden. Da im nördlichen Bereich mehr Betroffenheiten vorliegen und dort in Teilbereichen bereits Tempo 30 vorgeschrieben ist, wird Tempo 30 ausschließlich im nördlichen Teil des Untersuchungsgebiets empfohlen.

■ Maßnahmvorschlag (Prüfauftrag) ■ Maßnahme bedingt möglich		Tempo 30 ganztags	Tempo 30 nachts (22 – 6 Uhr)	Tempo 50 ganztags	Fahrbahnsanierung	Verkehrsverlagerung	LSA-Koordinierung	Straßenraumgestaltung	Rasengleis	Lärmschutz am Ausbreitungsweg	Passiver Schallschutz
UG Nr.	Straßenname										
	Innsbrucker Ring und Schlüsselbergstraße										
	Berg-am-Laim-Straße / Kreillerstraße zwischen Schlüsselbergstraße und Bertschstraße		■						■ <sup>7</sup>		■
D 101	Offenbachstraße / Meyerbeerstraße von Nusselstraße bis Verdistrasse										■
D 102	Ingolstädter Straße von Maria-Probst-Straße bis Anton-Will-Straße		■								■

Nachfolgend werden das Vorauswahlverfahren und die akustische Wirksamkeit der für den Lärmaktionsplan Runde 4 relevantesten Maßnahmvorschläge (Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, Straßenraumgestaltung) kurz erläutert.

Eine ausführliche Beschreibung sämtlicher für die Untersuchungsgebiete vorgeschlagenen Maßnahmen inkl. Wirkungsanalysen und Kosten-Nutzen-Analysen enthält der Lärmaktionsplan (Anlage 1, Kap. 9.2.1, 10.1 und 10.2).

Weitere Schritte zur Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans sind in Punkt 3.2 des Vortrags der Referentin dargestellt.

– Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:

Eine im Lärmaktionsplan häufig vorgeschlagene Maßnahme (Prüfauftrag) ist die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Der Grund hierfür ist, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung eine wirksame, vergleichsweise preiswerte und kurzfristig realisierbare Maßnahme zur Lärminderung ist. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h bewirkt eine Pegelminderung um 2 bis 3 dB(A); die Reduzierung von 60 km/h auf 50 km/h bewirkt eine Pegelminderung um 1 bis 2 dB(A).

Bei der Entscheidung, Tempo 30 als Lärmschutzmaßnahme vorzuschlagen, wurden sowohl die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer\*innen gewürdigt als auch die Interessen anderer Anlieger\*innen in Rechnung gestellt, ihrerseits von übermäßigem Lärm verschont zu bleiben, der als Folge verkehrsberuhigender Maßnahmen durch die Verlagerung des Verkehrs eintreten kann. Dies erfolgte gemäß folgender Methodik:

- 1) Ist bei Geschwindigkeitsreduzierungen im untersuchten Straßenabschnitt davon auszugehen, dass Verkehr in akustisch relevantem Maß in benachbarte Straßenabschnitte ausweicht, so wird für den betrachteten Abschnitt kein Prüfauftrag für Tempo 30 ausgesprochen.
- 2) Gehört der untersuchte Straßenabschnitt dem Sekundärnetz (örtliche Hauptverkehrsstraßen) an, so kann für den betrachteten Abschnitt ein Prüfauftrag für Tempo 30 ganztags ausgesprochen werden.

3) Gehört der untersuchte Straßenabschnitt dem Primärnetz (überregionale oder regionale Hauptverkehrsstraßen) an oder ist er Bestandteil des Vorbehaltsnetzes für den Wirtschaftsverkehr, so kann für den betrachteten Abschnitt nur ein Prüfauftrag für Tempo 30 in der Nacht (22 bis 6 Uhr) ausgesprochen werden.

4) Durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (Tempo 30) ergibt sich für das straßenraumgebundene ÖPNV-Angebot (Tram / Bus) eine Verlängerung der Fahrzeiten. Dies kann zum einen zu einer sinkenden Attraktivität für die Fahrgäste durch längere Reisezeiten und mögliche Anschlussverluste und zum anderen durch die zeitliche Streckung der Umläufe zu einem Mehrbedarf an Fahrzeugen und Fahrpersonal führen. Aufgrund der derzeitigen personellen Engpässe kann dies im ungünstigsten Fall zu einer Reduzierung des Angebots an Verkehrsleistungen führen. Daher werden die Belange des ÖPNV bei der Prüfung der Geschwindigkeitsreduzierung berücksichtigt. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung erfolgt hierzu eine Vorabprüfung, im Zuge derer in Abschnitten, in denen ein erhebliches Konfliktpotential mit den Belangen des ÖPNV erkennbar wird, die Maßnahme Tempo 30 bereits aus dem Maßnahmenkatalog gestrichen bzw. auf den Nachtzeitraum zurückgenommen wird.

Für die verbleibenden Abschnitte, in denen eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorgeschlagen wird, erfolgt im Zusammenhang mit dem Verwaltungsverfahren für die verkehrsrechtliche Anordnung (nach Beschlussfassung des Lärmaktionsplans) eine Detailprüfung durch das Mobilitätsreferat (siehe Punkt 3.2.a des Vortrags der Referentin). In Abschnitten mit erhöhter Luftschadstoffbelastung wie z. B. der Moosacher Straße wird zudem die Auswirkung der Reduzierung der Geschwindigkeit auf die Luftschadstoffbelastung betrachtet.

– Straßenraumumgestaltung:

Die Umgestaltung des Straßenraums kann durch eine Vergrößerung des Abstands zwischen Lärmquelle und Hausfassade (Immissionsort) zur Lärminderung beitragen und wird im Lärmaktionsplan ebenfalls in mehreren Untersuchungsgebieten vorgeschlagen (Prüfauftrag).

Die erzielbare Pegelminderung ist abhängig von der Straßenraumgeometrie, im Durchschnitt kann eine Minderung von ca. 1 dB(A) erreicht werden.

Teilweise decken sich die Prüfaufträge des Lärmaktionsplans für eine Straßenraumumgestaltung mit bereits in Planung befindlichen Radentscheidmaßnahmen des Mobilitätsreferats.

### **1.3.2 Übergeordnete stadtweite Strategien**

Die übergeordnete strategische Lärmaktionsplanung auf gesamtstädtischer Ebene hat das Ziel, eine flächendeckende Lärminderung zu erreichen. Es wurden insbesondere verkehrslenkende und -planerische Maßnahmen wie Verkehrsverflüssigung, Förderung der lärmarmen Verkehrsträger und Verminderung des motorisierten Individualverkehrs diskutiert und vorgeschlagen. Auch Beratung und Information von Bürger\*innen und Betrieben spielen eine wichtige Rolle. Hierbei konnte auf Planungen benachbarter Fachdisziplinen (z. B. Verkehrsentwicklungsplanung, Luftreinhalteplan) zurückgegriffen werden. Einige Maßnahmen (wie Verkehrsreduzierung und -verflüssigung) konnten direkt aus dem Luftreinhalteplan übernommen werden, da sie sowohl zu einer Reduzierung der Luftschadstoffe als auch zu einer Lärminderung führen.

Erstmals im Lärmaktionsplan berücksichtigt wurde die Maßnahme P. Hierbei handelt es sich um eine bauliche Maßnahme, die zur Lärminderung beitragen soll. Bei Neubau und Sanierung von Straßen in München werden lärmindernde Fahrbahnbeläge eingesetzt. Dadurch können Pegelminderungen gegenüber dem Referenzbelag erreicht werden.

Die in nachfolgender Tabelle 2 dargestellten vorgeschlagenen Strategien zur Lärmminde-  
rung werden ausführlich im Lärmaktionsplan (Anlage 1, Kap. 10.2) beschrieben.

**Tabelle 2: Übergeordnete stadtweite Strategien zur Lärminderung**

Maßnahme A)	Verkehrsverflüssigung – Grüne Welle
Maßnahme B)	Umweltorientierte Verkehrssteuerung
Maßnahme C)	Umleitung des Lkw-Durchgangsverkehrs auf den Münchner Auto- bahnring A 99 auf der Grundlage des § 40 Abs. 1 BImSchG und § 45 Abs. 1 StVO
Maßnahme D)	Wirtschaftsverkehr
Maßnahme E)	Handlungsprogramm Mittlerer Ring
Maßnahme F)	Mobilitätsmanagement
Maßnahme G)	Parkraummanagement
Maßnahme H)	Förderung des allgemeinen ÖPNV
Maßnahme I)	Maßnahmen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
Maßnahme J)	Ausbau Park and Ride (P+R), Bike and Ride (B+R)
Maßnahme K)	Förderung Fahrradverkehr
Maßnahme L)	Nahmobilität
Maßnahme M)	Leise-Reifen-Kampagne
Maßnahme N)	Förderung Elektromobilität
Maßnahme O)	Förderung der Shared-Mobility
Maßnahme P)	Lärmindernde Fahrbahnbeläge

### 1.3.3 Ruhige Gebiete

Gemäß § 47 d Abs. 2 Satz 2 BImSchG ist es ein weiteres Ziel der Lärmaktionsplanung, Ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Die EU-Kommission empfiehlt, dass bei der Auswahl insbesondere Erholungsflächen, die der Öffentlichkeit zugänglich sind, berücksichtigt werden sollten, da diese eine Erholung von den häufig hohen Lärmpegeln der geschäftigen Stadtumgebung bieten können. Ruhige Gebiete tragen zu einer höheren Attraktivität der Stadt bei, weil die Naherholungsmöglichkeiten im weiteren Wohnumfeld erhalten und geschützt werden. Außerdem entfällt für die Bewohner\*innen oft die Notwendigkeit, entferntere Erholungsgebiete anzufahren; dadurch sinkt das Aufkommen im motorisierten Freizeitverkehr. Der Schutz von Ruhigen Gebieten ist somit ein Beitrag zum Erhalt einer hohen Lebensqualität in München.

Verbindliche Vorgaben, was unter Ruhigen Gebieten zu verstehen ist, enthält weder die Umgebungslärm-Richtlinie der EU noch das Bundesgesetz, das die Umsetzung in deutsches Recht regelt (§ 47 d Abs. 2 Satz 2 BImSchG). Daher wurden mit Hilfe eines externen Gutachters für München geeignete Auswahlkriterien und Vorschläge für Erholungsflächen, die als Ruhige Gebiete in Frage kommen, erarbeitet.

Die Beurteilungsgrundlagen für die möglichen Kriterien wurden in mehreren Gebietskulis-  
sen zusammengestellt, diskutiert und überlagert. Für die Kriterien

- Immissionspegel  $L_{DEN}$  auf Grundlage der Überlagerung der Straßen-, Schienen- und Gewerbelärmkartierungen,
- geeignete Flächenkategorien gemäß FNP mit Erholungsfunktion sowie
- Gebietsgröße

wurden in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung geeignete Maßgaben ermittelt. Daraus ergab sich die Auswahl möglicher Ruhiger Gebiete. In der weiteren verwaltungsinternen Bewertung wurden die Vorschläge auf verschiedene mögliche Konflikte geprüft, bei denen Ruhige Gebiete den Abwägungsspielraum in Bezug auf benachbarte Entwicklungen beeinflussen bzw. einschränken, wenn dem Schutz der Ruhigen Gebiete vor einer Zunahme von Lärm eine hohe Priorität eingeräumt wird. Diese möglichen Interessenskonflikte, z. B. gegenüber benachbarter Gewerbebebauung oder einer langfristigen Siedlungsentwicklung, konnten für die nun vorgeschlagenen Ruhigen Gebiete (siehe Tabelle 3) – die mit dem Lärmaktionsplan Runde 4 formal festgelegt werden – ausgeräumt werden.

Lage und Abgrenzung der Ruhigen Gebiete sind in Abbildung 2 dargestellt.

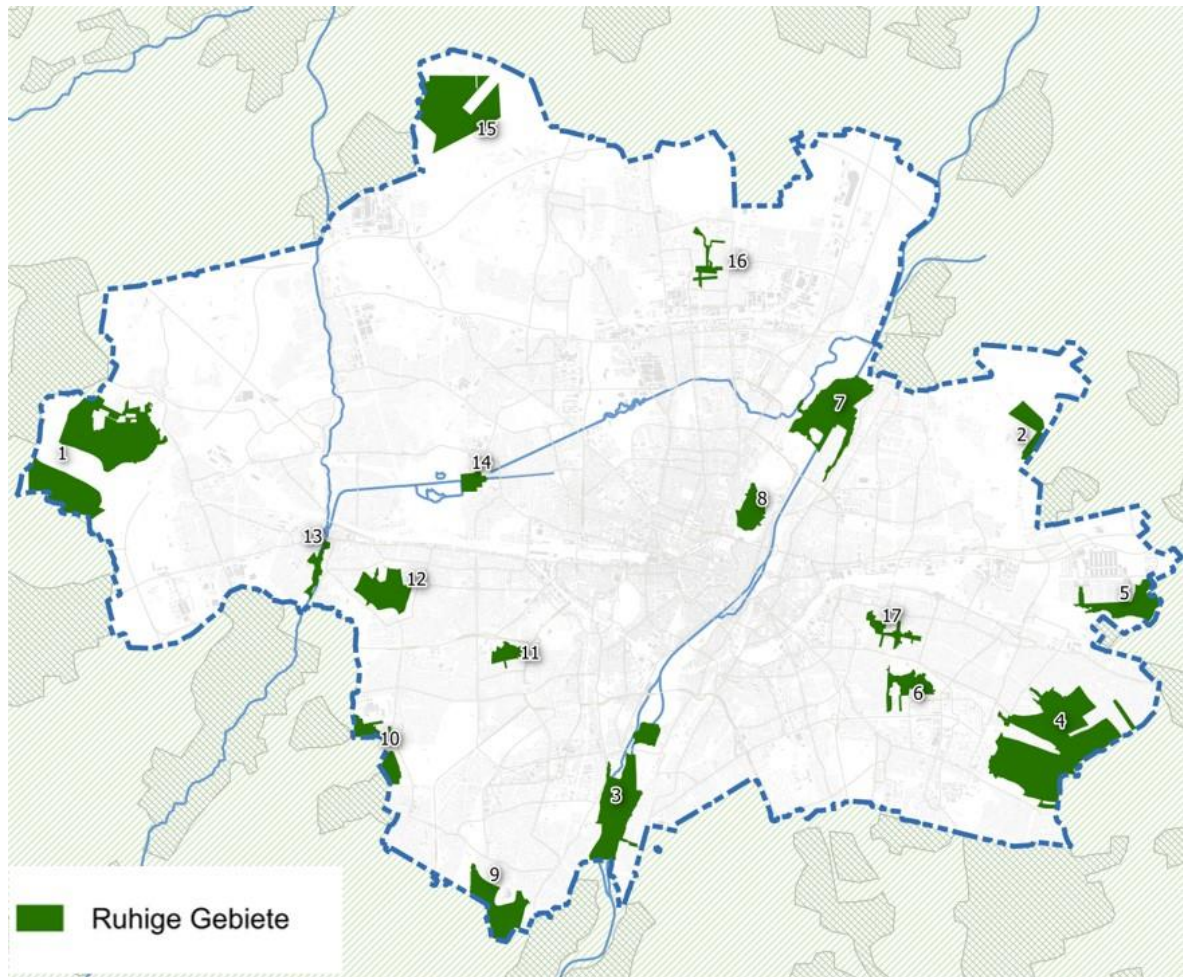


Abbildung 2: Übersicht der Ruhigen Gebiete

Tabelle 3: Ruhige Gebiete

<b>Ruhige Gebiete</b> mit einer flächendeckend geringen Lärmbelastung ( $L_{DEN} \leq 55$ dB(A)) geeigneter Flächennutzung und Erholungsfunktion und einer Mindestgröße von 20 ha <b>Fettdruck: bestehendes Ruhiges Gebiet aus dem LAP 2013</b>	
Name	Größe (ha)
<b>1 Aubinger Lohe / Moosschwaige</b>	291
2 Moosgrund	40
<b>3 Isar Süd</b>	171
<b>4 Truderinger Wald</b>	414
5 Riemer Park	72
6 Ostpark	41
<b>7 Englischer Garten (Nord)</b>	156
8 Englischer Garten (Süd)	42
<b>9 Warnberger Feldflur</b>	96
<b>10 Fürstenrieder Wald</b>	46
11 Westpark (West)	22
12 Baumschule Blumenau	82
13 Pasinger Stadtpark	20
14 Nymphenburger Park	20
<b>15 Niedermoorlandschaft / nördl. Würmkanal u. Schwarzhölzl</b>	211
16 Am Hart Kleingärten	20
17 Josephsburg	26

## – Wirkungen der Festlegung

Dem Richtlinien- und Gesetzgeber geht es bei den Ruhigen Gebieten um die Vermeidung der Lärmzunahme und weniger um eine Verringerung der vorhandenen Lärmbelastung. Ruhige Gebiete erhalten ein zusätzliches qualitatives Bewertungsmoment in der Stadtentwicklungsplanung. 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 Sinne eines Verbotes von lärm erhöhenden Maßnahmen in den Ruhigen Gebieten - ist damit jedoch nicht verbunden. Eine unmittelbare rechtliche Wirkung auf Dritte, wie z. B. individuelle Abwehransprüche privater Eigentümer\*innen, ist nicht erkennbar.



## 2. Bindungswirkung des Lärmaktionsplans

- Der Lärmaktionsplan ist eine querschnittsorientierte Planung. Er hat keine unmittelbare Außenwirkung, wirkt sich aber auf andere Planungen wie z. B. Verkehrspläne aus.
- Aus den §§ 47c, 47d ergibt sich für die\*den einzelne\*n Bürger\*in kein Rechtsanspruch auf die Einhaltung verbindlicher Grenzwerte. Auch die EU-Umgebungs-lärmrichtlinie gibt keine Grenzwerte vor.
- Zur Umsetzung von Maßnahmen, die im Lärmaktionsplan vorgeschlagen werden, verweist § 47d Abs. 6 auf § 47 Abs. 6 BImSchG. Danach sind die Maßnahmen eines Lärmaktionsplans von den zuständigen Trägern öffentlicher Verwaltung nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz oder anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen.
- § 47d Abs. 6 in Verbindung mit § 47 Abs. 6 BImSchG enthält also keine selbstständige Rechtsgrundlage zur Anordnung bestimmter Maßnahmen, sondern verweist auf fachgesetzliche Eingriffsgrundlagen.
- Die Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen richtet sich nach den hierfür verfügbaren Haushaltsmitteln.

## 3. Weiteres Vorgehen

Nach Beschluss des Lärmaktionsplans für München, Runde 4, durch den Stadtrat ist folgendes weiteres Vorgehen vorgesehen:

### 3.1 Formale Schritte

- Einvernehmen Regierung von Oberbayern  
Nach Art. 4 BaylmschG bedarf der Lärmaktionsplan der Landeshauptstadt München des Einvernehmens der Regierung von Oberbayern.  
Das Referat für Klima- und Umweltschutz hat aus diesem Grund die finale Fassung des Lärmaktionsplans, Runde 4 (Anlage 1) der Regierung von Oberbayern parallel zur Stadtratsbefassung zugeleitet.
- Zusammenfassung des Lärmaktionsplans an die EU-Kommission  
Gemäß der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie müssen alle fünf Jahre Zusammenfassungen der Lärmaktionspläne an die EU-Kommission übermittelt werden, wobei der Stichtag für die 4. Runde der Lärmaktionsplanung der 18.01.2025 ist. Um dieser Verpflichtung nachzukommen, wird die Regierung von Oberfranken Lärmaktionspläne bayernweit sammeln und an das zuständige Umweltbundesamt weiterleiten.  
Nach dem Beschluss des Stadtrats und der Herstellung des Einvernehmens mit der Regierung von Oberbayern wird das RKU die erforderliche Zusammenfassung erstellen und an die Regierung von Oberfranken übermitteln.

### 3.2 Weitere Schritte zur Umsetzung der Lärminderungsmaßnahmen

Der Lärmaktionsplan enthält Maßnahmenvorschläge – wie z. B. Anordnung von Tempo 30, Straßenraumgestaltung – für die in Punkt 1.3.1 des Vortrags der Referentin genannten Untersuchungsgebiete.

Mit dem Lärmaktionsplan wird aber i.d.R. noch nicht die Umsetzung dieser vorgeschlagenen Maßnahmen beschlossen. Nach § 47d Abs. 6 in Verbindung mit § 47 Abs. 6 BImSchG sind die Maßnahmen eines Lärmaktionsplans von den zuständigen städtischen Fachreferaten nach den einschlägigen fachgesetzlichen Eingriffsgrundlagen zu prüfen

(vgl. Punkt 2 des Vortrags der Referentin).

Im Falle eines positiven Prüfergebnisses sind die Maßnahmen nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz oder anderen einschlägigen Rechtsvorschriften durchzusetzen.

Ggf. sind zur Umsetzung und Finanzierung der Maßnahmen (z. B. Straßenraumumgestaltung) entsprechende Stadtratsbeschlüsse erforderlich.

Zu den in Punkt 1.3.1 des Vortrags der Referentin genannten Maßnahmen gilt Folgendes:

a) Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:

Für die Abschnitte, in denen im Lärmaktionsplan eine Prüfung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorgeschlagen wird, erfolgt im Zusammenhang mit dem Verwaltungsverfahren für die verkehrsrechtliche Anordnung (nach Beschlussfassung des Lärmaktionsplans) eine Detailprüfung durch das Mobilitätsreferat u. a. unter Einbindung der SWM-MVG. Sollten in diesem Fall erhebliche Konflikte mit den Belangen des ÖPNV zu Tage treten, würde demnach von einer Umsetzung der Maßnahme abgesehen werden. In Abschnitten mit erhöhter Luftschadstoffbelastung wie z. B. der Moosacher Straße wird zudem die Auswirkung der Reduzierung der Geschwindigkeit auf die Luftschadstoffbelastung betrachtet.

Im Falle eines positiven Prüfergebnisses wird die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung durch eine verkehrsrechtliche Anordnung nach § 45 Abs. 1 StVO durch das Mobilitätsreferat umgesetzt.

b) Straßenraumumgestaltung:

Teilweise decken sich die Prüfaufträge des Lärmaktionsplans für eine Straßenraumumgestaltung mit bereits in Planung befindlichen Radentscheidmaßnahmen des Mobilitätsreferats.

Alle im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Straßenraumumgestaltungen werden vom Mobilitätsreferat nach dem üblichen formalen Planungsverfahren geprüft. Zur Umsetzung der einzelnen Straßenraumumgestaltungen sind entsprechende Stadtratsbeschlüsse erforderlich, die auch die Bereitstellung von Finanzmitteln regeln.

c) Fahrbahnsanierung:

Die vorgeschlagenen Fahrbahnsanierungen werden entweder im Zuge von Straßenraumumgestaltungen (z. B. Untersuchungsgebiet A 07, Paul-Heyse- und Schwanthalerstraße) umgesetzt – die Finanzierung wird in diesem Fall im Rahmen des Verfahrens zur Straßenraumumgestaltung geregelt – oder erfolgen bei kleinräumigen Sanierungsbedarf im Zuge des Straßenunterhalts (BAU; z. B. Untersuchungsgebiet A 08 Gabelsbergerstraße) bzw. der Pflege des Gleiskörpers (SWM-MVG; z. B. Untersuchungsgebiet D 03, Barerstraße).

d) Rasengleis:

Der Einbau von Rasengleisen in den im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Untersuchungsgebieten erfolgt perspektivisch ab 2035 durch die SWM-MVG.

Beim Einbau von Rasengleisen sind neben Lärmschutzaspekten weitere Faktoren zu berücksichtigen. Dies sind insbesondere die Wirtschaftlichkeit und Synergieeffekte im Zusammenhang mit der Sanierung bei Erreichung der Haltbarkeits- bzw. Liegedauer. Straßenbahnstrecken mit Schottergleis werden von der SWM-MVG im Rahmen von Grunderneuerungen standardmäßig als Rasengleis Kasseler Bauart ausgeführt. Ein vorzeitiger Einbau von Rasengleisen ist in den vorgeschlagenen Untersuchungsgebieten aus den vorgenannten Gründen nicht realisierbar.

Der Einbau von Rasengleisen wird bei Erreichung der Liegedauer vorgenommen.

e) Lichtsignalanlagenkoordinierung:

In der Landeshauptstadt München ordnen rund 1.100 Lichtsignalanlagen (LSA) den

städtischen Verkehr. Seit 2010 werden Straßenabschnitte mit Lichtsignalanlagen systematisch optimiert. Inzwischen sind die meisten LSA koordiniert und es existiert kein Lärmaktionsplan-Untersuchungsgebiet ohne LSA-Koordination.

Die Untersuchungsgebiete, in denen die Möglichkeit zu einer weiteren Verbesserung der LSA-Koordinierung gesehen wird, werden im Optimierungsprogramm des Mobilitätsreferats für bestehende Grüne Wellen überprüft.

f) Lärmschutz am Ausbreitungsweg:

Im Lärmaktionsplan wird in 2 Untersuchungsgebieten Potential für eine Baulückenschließung gesehen (A 12 Brudermühlstraße, B 07 Schwannseestraße). Allerdings sind die betroffenen Grundstücke und Gebäude nicht im Eigentum der Landeshauptstadt München, sondern im Eigentum unterschiedlicher Grundstückseigentümer\*innen, sodass eine gleichzeitige Umsetzung mehrerer Lärmschutzbauten als Ersteinschätzung schwierig erscheint und diese Handlungsoption nur eine bedingte bzw. eingeschränkte Realisierungsmöglichkeit besitzt.

Mit dem städtischen Förderprogramm „Wohnen ohne Lärm“ werden Eigentümer\*innen von Wohngebäuden finanziell unterstützt, die mit Schallschutzmaßnahmen die Wohnqualität von Mietwohnungen mit unmittelbarer Lage an lauten Straßen verbessern wollen. Für die Prüfung der Umsetzbarkeit der vorgeschlagenen Baulückenschließungen wird das zuständige Referat für Stadtplanung und Bauordnung (PLAN HA III-2) einbezogen.

g) Schallschutzfensterprogramm:

Der Stadtrat hat am 16.12.2009 ein städtisches Schallschutzfensterprogramm mit einem Finanzvolumen von ursprünglich 900.000 € (nach Konsolidierung 810.000 €) beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 03376). Die Mittel sind im Vermögenshaushalt des Referats für Klima- und Umweltschutz eingestellt.

Die Förderung der Eigentümer\*innen für den Einbau von Schallschutzfenstern im Rahmen des städtischen Förderprogramms erfolgt bereits seit 2013 durch das RKU und wird fortgesetzt.

Zu den in Punkt 1.3.2 des Vortrags der Referentin genannten übergeordneten stadtweiten Strategien gilt Folgendes:

Die unter 1.3.2 genannten Strategien werden entsprechend den Ausführungen in Kap. 10.3 des Lärmaktionsplans (Anlage 1) umgesetzt bzw. fortgeschrieben. Eine zusätzliche Beschlussfassung im Stadtrat ist nicht erforderlich.

Zu den in Punkt 1.3.3 des Vortrags der Referentin genannten Ruhigen Gebieten gilt Folgendes:

Die unter 1.3.3, Tabelle 3 genannten Ruhigen Gebiete werden vom Stadtrat beschlossen.

#### 4. Klimaprüfung

Ist Klimaschutzrelevanz gegeben: Nein

## 5. Abstimmung mit den Querschnitts- und Fachreferaten

Die Beschlussvorlage ist mit dem Mobilitätsreferat, dem Baureferat, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie dem Gesundheitsreferat abgestimmt.

Das Baureferat sowie das Gesundheitsreferat haben die Beschlussvorlage ohne Anmerkungen mitgezeichnet.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat die Beschlussvorlage mitgezeichnet und das grundsätzliche Einverständnis mit den dargestellten Maßnahmen zur Lärmminde- rung mitgeteilt. Im Zusammenhang mit der Festlegung der Ruhigen Gebiete und der ge- plantenen nachrichtlichen Darstellung der potentiellen Relativ Ruhigen Gebiete wurden ei- nige Hinweise zur weiteren Beachtung vorgebracht.

Es wurde um Prüfung gebeten, inwieweit das Ruhige Gebiet Nr. 3 "Isar Süd" der im Zuge des Bauleitplanverfahrens Nr. 2182 planungsrechtlich zu sichernden Erweiterung des Kli- nikums München Süd entgegensteht. Hierzu kann seitens des RKU mitgeteilt werden, dass eine diesbezügliche Prüfung bereits im Zuge der Ausarbeitung der Umgriffe der Ru- higen Gebiete durchgeführt wurde und ein entsprechender Puffer zwischen dem Ruhigen Gebiet "Isar Süd" und dem Klinikgelände berücksichtigt wurde. Zur Verdeutlichung wird im RIS eine höherauflösende Kartendarstellung hinterlegt, auf der die Umgriffe der festzule- genden Ruhigen Gebiete exakter erkennbar sind.

Ferner wurde angeregt, den gesamten Nymphenburger Park, größere Teile des West- parks sowie die Praterinsel als Ruhige Gebiete festzulegen. Die vorgenannten Flächen erfüllen jedoch nicht das Kriterium hinsichtlich eines maximalen Lärmpegels von 55 dB(A), sodass sich diese nicht als Ruhige Gebiete eignen.

Im Hinblick auf die im Entwurf des Lärmaktionsplan in Kapitel 11.4 hinweislich dargestell- ten potentiellen Relativ Ruhigen Gebiete hat das Referat für Stadtplanung und Bauord- nung darauf aufmerksam gemacht, dass die Darstellung einzelner Flächen im Wider- spruch zu tatsächlichen oder beabsichtigten lärmemittierenden Nutzungen stehen kann. Beispielhaft genannt sei hier die Theresienwiese. Dieser Umstand ist aus Sicht des RKU zunächst nicht außerordentlich problematisch, da es sich bei den potentiellen Relativ Ru- higen Gebieten lediglich um eine Flächenkulisse handelt, die aufgrund starrer Kriterien (u.a. Flächennutzung, Lärmpegel) ermittelt wurde und für die noch keine Prüfung hinsicht- lich möglicher Konfliktpunkte (z.B. Nutzungskonflikte mit bestehenden Nutzungen, anhän- gige oder beabsichtigte Planrechtsverfahren) vorgenommen wurde. Es wird jedoch aner- kannt, dass durch die Darstellung der Gebietskulisse mögliche Missverständnisse bzw. Interpretationsschwierigkeiten hervorgerufen werden können. Um dem vorzubeugen, wird daher auf die hinweisliche Darstellung der potentiellen Relativ Ruhigen Gebiete verzichtet und das entsprechende Unterkapitel aus dem Lärmaktionsplan gestrichen. Die ermittelte Flächenkulisse der potentiellen Relativ Ruhigen Gebiete wird sodann im Zuge der nächst- ten Fortschreibung des Lärmaktionsplans erneut aufgegriffen.

Das Mobilitätsreferat hat die Beschlussvorlage mitgezeichnet und in diesem Zusammen- hang um die Beachtung einiger Anmerkungen (u.a. zu möglichen Konfliktpunkten zwi- schen der Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und den Be- langen des ÖPNV) gebeten. Den für die Untersuchungsgebiete maßgeblichen Anmerkun- gen wurden bereits im Vorfeld der Erstellung der Beschlussvorlage dahingehend Rech- nung getragen, dass diese im Rahmen der Konzeption der Maßnahmenvorschläge ent- sprechend berücksichtigt wurden.

Ferner hat das Mobilitätsreferat darum gebeten, im Zusammenhang mit den Ausführun- gen zu den Stellungnahmen der Bürger\*innen an geeigneter Stelle auf die mit den Teil- strategien der Mobilitätsstrategie anvisierten flächendeckenden Änderung der Verkehrs- mittelwahl hinzuweisen. Diesen Anliegen wurde nachgekommen.

## **Anhörung des Bezirksausschusses**

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses nicht vorgesehen (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung).

Der Lärmaktionsplan in seiner Gesamtheit ist nicht stadtbezirksbezogen, sondern ein Instrument zur stadtweiten generellen Verminderung und Vermeidung von Lärm. Die Bezirksausschüsse wurden im Rahmen der öffentlichen Auslegung eingebunden.

## **Nachtragsbegründung**

Eine rechtzeitige Zuleitung der Vorlage an die Gremiumsmitglieder nach Nr. 5.6.2 Abs. 1 der AGAM war aufgrund der bis zum 30.09.2024 laufenden 2. Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung und anschließender Bewertung der eingegangenen Vorschläge in Abstimmung mit den zuständigen städtischen und nicht städtischen Dienststellen nicht möglich.

Die Behandlung im heutigen Ausschuss ist erforderlich, da die Zusammenfassung des Plans bis spätestens 18.01.2025 von der Bundesrepublik Deutschland an die EU-Kommission übermittelt werden muss. Um diese Frist einzuhalten, muss die Landeshauptstadt München die Zusammenfassung des Lärmaktionsplans noch im November 2024 an die in Bayern zuständige Regierung von Oberfranken übermitteln.

Der Korreferent des Referates für Klima- und Umweltschutz, Herr Stadtrat Sebastian Schall, und die zuständige Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Mona Fuchs, das Mobilitätsreferat, das Baureferat, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Gesundheitsreferat sowie die Münchner Verkehrsgesellschaft haben einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

## **II. Antrag der Referentin**

1. Der Lärmaktionsplan für München, Runde 4, (Anlage 1 der Sitzungsvorlage) wird beschlossen.
2. Die Festlegung der in Punkt 1.3.3 des Vortrags der Referentin, Tabelle 3 aufgeführten Gebiete als Ruhige Gebiete wird beschlossen.
3. Das Mobilitätsreferat wird gebeten, die Maßnahmenvorschläge zur Straßenraumgestaltung und zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (siehe Punkt 1.3.1 des Vortrags der Referentin, Tabelle 1) in Abstimmung mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz zu prüfen. Vor der Umsetzung der Maßnahmen wird der Stadtrat erneut befasst.
4. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

**III. Beschluss**

nach Antrag.

Die endgültige Beschlussfassung über den Beratungsgegenstand obliegt der Vollversammlung des Stadtrates.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Dominik Krause  
Bürgermeister

Christine Kugler  
Berufsmäßige Stadträtin

**IV. Abdruck von I. mit III.**

über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)

**an das Direktorium – Dokumentationsstelle**  
**an das Revisionsamt**  
**an das Referat für Klima- und Umweltschutz, Beschlusswesen (RKU-GL4)**  
z. K.

**V. Wv. Referat für Klima- und Umweltschutz**

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. Zur weiteren Veranlassung (Archivierung, Hinweis-Mail)  
z. K.

Am.....