



Lärmaktionsplan für München

(Endfassung 31.07.2013)

Ergänzung vom 15.09.2014

Nach Beschluss des Stadtrats der Landeshauptstadt München am 26.06.2013 wurde der Lärmaktionsplan für München am 31.07.2013 (Lärmaktionsplan 2013) veröffentlicht.

In vorliegender Ergänzung erfolgt ein kurzer Sachstandsbericht über

- die Umsetzung der im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen
- den Verlauf weiterer Planungen und Programme, die Auswirkungen auf die im Lärmaktionsplan genannten Lärminderungsmaßnahmen und Strategien haben.

Zudem enthält die Ergänzung

- redaktionelle Änderungen und Korrekturen zum Lärmaktionsplan
- die an EU-Kommission übermittelten Angaben (Anlage 1).

1 Stand der Umsetzung von Maßnahmen des Lärmaktionsplans

Im Lärmaktionsplan 2013 sind in Kapitel 7.4.2.25 die Maßnahmenkonzepte zur Lärminderung in den einzelnen Untersuchungsgebieten des Lärmaktionsplans zusammengefasst. Nachfolgend wird der Sachstand für Maßnahmen, die bereits umgesetzt sind oder bei denen mit der Umsetzung begonnen wurde, dargestellt.

1.1 Schallschutzfensterprogramm

(siehe Lärmaktionsplan 2013, Kap. 7.4.2, S. 87 und Kap. 7.4.2.25, S. 168)

Die Wiederauflage des Schallschutzfensterprogramms wurde vom Stadtrat am 16.12.2009 beschlossen (Sitzungsvorlage 08-14 / V 03376).

Das städtische Schallschutzfensterprogramm soll bevorzugt in den Untersuchungsgebieten des Lärmaktionsplans eingesetzt werden, in denen auf Grund der räumlichen oder planungsrechtlichen Gegebenheiten oder aus anderen Gründen aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht möglich sind. Die für das Schallschutzfensterprogramm ausgewählten Untersuchungsgebiete können der Tabelle in Kapitel 7.4.2.25 des Lärmaktionsplans 2013 entnommen werden.

Sachstand:

Das Schallschutzfensterprogramm ist am 16.09.2013 angelaufen.

Hinweise:

Mit dem Schallschutzfensterprogramm wird der Einbau von Schallschutzfenstern in Münchner Gebäuden mit bis zu 3.000 Euro je Wohnung gefördert, sofern die Anforderungen der Förderrichtlinien zum städtischen Schallschutzfensterprogramm erfüllt sind.

Insgesamt stehen 810.000 Euro bis 2016 zur Verfügung und damit 270.000 Euro pro Jahr. Wird der zur Verfügung stehende Gesamtförderbetrag in den Untersuchungsgebieten nicht ausgeschöpft, soll das Programm im Stadtgebiet ausgeweitet werden. Ermittelt wird dies über eine jährliche Überprüfung.

Förderanträge können beim Referat für Gesundheit und Umwelt gestellt werden. Den Förderantrag sowie eine Suchmaske, über die die Förderfähigkeit ermittelt werden kann, ist im Internet unter www.muenchen.de/laerm erhältlich. Der Förderantrag liegt zudem im Bauzentrum München (Willy-Brandt-Allee 10) sowie in der Stadtinformation im Rathaus (Marienplatz 8) aus.

1.2 Maßnahmen am Fahrweg der Trambahn

(siehe Lärmaktionsplan 2013, Kap. 7.4.2.12, Untersuchungsgebiet A_14, S. 127)

Im Untersuchungsgebiet A_14 Müllerstraße wurden folgende Maßnahmen zur Minderung der Lärmeinwirkungen durch die Trambahn vorgeschlagen:

- Maßnahmen zur Verringerung des Kurvenquietschens
- Maßnahmen zur Verringerung von störenden Geräuschen beim Überfahren der Weichen- und Kreuzungsanlage Müller- / Fraunhoferstraße

Sachstand:

Die empfohlenen Maßnahmen sind bereits umgesetzt.

Die Umsetzung erfolgte durch die zuständige Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) im Sommer 2013.

2 Stand von Planungen und Programme mit Auswirkungen auf die Lärmaktionsplanung

Einige der im Lärmaktionsplan 2013 vorgeschlagenen Maßnahmenkonzepte (Kapitel 7.4.2) und übergeordneten Strategien (Kapitel 7.4.1) basieren auf Planungen benachbarter Fachdisziplinen (z.B. Verkehrsentwicklungsplanung, Luftreinhalteplan). Auch die Umsetzung dieser Maßnahmen ist von der Entwicklung dieser Planungen abhängig.

Der Sachstand von Planungen, bei denen sich der Planungsstand gegenüber dem im Lärmaktionsplan 2013 dargestellten Stand geändert hat, wird nachfolgend dargestellt.

2.1 Verkehrsverflüssigung – Grüne Welle

(siehe Lärmaktionsplan 2013, Kap. 7.4.1, Maßnahme A, S. 63)

Seit 2010 werden in einem umfangreichen Arbeitsprogramm sämtliche Grüne Wellen in der LH München systematisch optimiert. Ziel ist, durch weitere Verstetigung des Verkehrs u.a. eine Reduzierung des subjektiven Lärmempfindens zu erreichen.

Bei den bislang optimierten Grünen Wellen zeigte sich, dass durch den Optimierungsprozess die Anzahl der Halte- und Anfahrvorgänge weiter reduziert werden konnte.

Aufgrund der positiven Ergebnisse hat der Stadtrat der Landeshauptstadt München am 23.10.2013 beschlossen (Beschluss zur 2. Fortschreibung des Verkehrs- und Mobilitätsmanagementplans (VMP)), das Optimierungsprogramm für sämtliche bestehenden Grünen Wellen in der LH München mit Nachdruck fortzuführen.

Realisierung – Zeitplan:

Optimierung aller Streckenzüge mit Grünen Wellen bis 2016

2.2 Handlungsprogramm Mittlerer Ring

(siehe Lärmaktionsplan 2013, Kap. 7.4.1, Maßnahme E, S. 68

Kap. 7.4.2.1, Untersuchungsgebiet A_02, S. 89

Kap. 7.4.2.2, Untersuchungsgebiet A_03, S. 93)

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde im Jahr 2011 vom Stadtrat beauftragt, eine Machbarkeitsstudie zur Verbesserung des Lärmschutzes und der lufthygienischen Situation für die Mittleren Ring-Abschnitte Landshuter Allee und Tegernseer Landstraße in Auftrag zu geben.

Diese beiden Ringabschnitte weisen hohe Einwohnerdichten und gleichzeitig die höchsten Verkehrsbelastungen - und dadurch bedingt auch die höchsten Lärmbelastungen - entlang des Mittleren Rings auf. Zur Verbesserung der Situation sollten deshalb sowohl Tunnellösungen als auch alle weiteren in Frage kommenden Alternativen des aktiven und passiven Lärmschutzes untersucht und auf ihre Wirksamkeit und bauliche Realisierbarkeit geprüft sowie hinsichtlich der städtebaulichen Qualität beurteilt werden.

Am 19.02.2014 hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung den Stadtrat der Landeshauptstadt München über die im Entwurf vorliegenden Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchungen informiert.

Sachstand:

Der Stadtrat hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit Beschluss vom

19.02.2014 beauftragt:

- eine Öffentlichkeitsveranstaltung über die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchungen durchzuführen
- nach Abschluss der Machbarkeitsuntersuchungen eine vergleichende Bewertung der Machbarkeitsuntersuchungen Tegernseer Landstraße, Landshuter Allee und der externen Machbarkeitsuntersuchung für den „Tunnel Englischer Garten / Isarring“ durchzuführen und daraus einen Vorschlag für eine Priorisierung der ggf. zu realisierenden baulichen Maßnahmen an den drei Ringabschnitten abzuleiten
- die Ergebnisse der vergleichenden Bewertung dem Stadtrat (voraussichtlich in der 2. Jahreshälfte 2014) erneut vorzulegen

Korrektur zu Lärmaktionsplan 2013, Kap. 7.4.2.25, Tabelle, S. 168:

Die Tabelle ist in Zeile 2, Spalte 3 wie folgt zu korrigieren:

Untersuchungsgebiet	Maßnahmenvorschlag	Erläuterung
A_02 Tegernseer Landstraße (Mittlerer Ring)	<ul style="list-style-type: none">• Vertiefende Untersuchungen im Rahmen der Fortschreibung des Handlungsprogramms Mittlerer Ring	In diesen Gebieten ist neben den schalltechnischen Aspekten auch die verkehrliche Situation vertiefend zu untersuchen. Daher hat der Stadtrat einen Beschluss zur Fortschreibung des Handlungsprogramms Mittlerer Ring gefasst. Darin ist der Abschnitt sind die Abschnitte Tegernseer Landstraße und Landshuter Allee enthalten.
A_03 Landshuter Allee	<ul style="list-style-type: none">• Vertiefende Untersuchungen im Rahmen der Fortschreibung des Handlungsprogramms Mittlerer Ring	Im Rahmen des Lärmaktionsplans kann noch keine konkrete Maßnahme empfohlen werden. Genauere Aussagen sind erst nach Vorliegen der o.g. Untersuchungen möglich.

2.3 Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt München

- Tempo 50 Landshuter Allee mit strenger Überwachung

(siehe Lärmaktionsplan 2013, Kap. 7.4.2.2, Untersuchungsgebiet A_03, S. 95)

Am 20.05.2014 wurde vom Bayerischen Umweltministerium die 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt München in Kraft gesetzt.

Demzufolge wird die Maßnahme „Tempo 50 Landshuter Allee mit strenger Überwachung“ umgesetzt werden. Durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf 50 km/h lässt sich eine rechnerische Minderung des Mittelungspegels um ca. 1 dB(A) erzielen.

Die Höhe der Fahrzeuggeräusche wird jedoch nicht nur von der Geschwindigkeit, sondern auch vom Geschwindigkeitsverlauf bestimmt. Häufiges Beschleunigen (wie z.B. im Stop&Go-Verkehr) verursacht viel Lärm. Die Maßnahme „Tempo 50 Landshuter Allee mit strenger Überwachung“ lässt eine gleichmäßigere Fahrweise gegenüber dem Ist-Zustand erwarten

Durch diese Verstetigung des Verkehrsflusses kann eine zusätzliche Lärminderung von 1 bis 2 dB(A) erreicht werden.

Realisierung – Zeitplan:

Verkehrsrechtliche Anordnung von Tempo 50 durch das Kreisverwaltungsreferat im Herbst 2015

Zuständig für die stationäre Geschwindigkeitsüberwachung ist das Polizeipräsidium München. Zu welchem Zeitpunkt die Errichtung und der Betrieb der Überwachungsanlage erfolgen, ist noch nicht bekannt.

3 Ergänzende Ausführungen zur Lärmsanierung und zu den Anhaltswerten der Lärmaktionsplanung

Seite 9, Kapitel 2.3 des Lärmaktionsplans 2013 ist wie folgt zu ergänzen:

2.3 Anhaltswerte für die Aktionsplanung

Die EG-Umgebungslärmrichtlinie wie auch das nationale Recht geben keine Immissionswerte vor, ab denen eine Aktionsplanung erforderlich ist.

Im einem Beschluss des Stadtrates vom 23.01.2008 wurde als Anhaltswert für die Prüfung, ob Lärmaktionspläne aufzustellen sind, Werte von

70 dB(A) für den L_{DEN} und

60 dB(A) für den L_{Night}

festgelegt. Dies entspricht sowohl der gängigen Praxis der meisten deutschen Städte und Gemeinden als auch den „Hinweisen zur Lärmaktionsplanung in Bayern nach EG-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG für die Regierungen“ des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Gesundheit (StMUG) vom 07.07.2008.

Der 24h-Schallpegel 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 höhere Störwirkung von Geräuschen in den Abend- und Nachtstunden wird dabei durch Zuschläge berücksichtigt.

Im Lärmaktionsplan 2013 wird auf Seite 10 f Folgendes ausgeführt:

2.5.2 Lärmsanierung an bestehenden Verkehrswegen

Eine zwingende gesetzliche Regelung zur Sanierung von Straßen besteht weder auf Bundes noch auf Landesebene.

- Lärmschutz durch bauliche Maßnahmen:

Die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR97) [10] sehen Lärmschutz durch bauliche Maßnahmen an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen vor.

Die VLärmSchR97 wurde mit Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 den Obersten Straßenbaubehörden der Länder bekannt gegeben. Die Anwendung wird auch für Straßen, die nicht in der Baulast des Bundes liegen, empfohlen.

- Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen:

Für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sind die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) [11] maßgebend.

Freiwillige Lärmschutzmaßnahmen setzen nach VLärmSchR97 voraus, dass der Beurteilungspegel einen der folgenden festgelegten Werte übersteigt, nach der Lärmschutz-Richtlinien-StV kommen freiwillige Lärmschutzmaßnahmen beim Erreichen der nachfolgenden Werte in Betracht:

	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime	70 Dezibel (A)	60 Dezibel (A)
Reine, allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	70 Dezibel (A)	60 Dezibel (A)
Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete	72 Dezibel (A)	62 Dezibel (A)
Gewerbegebiete	75 Dezibel (A)	65 Dezibel (A)

Hinweis:

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat mitgeteilt, dass die Auslösewerte zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes um 3 dB(A) abgesenkt wurden.

Die Überprüfung durch das Kreisverwaltungsreferat (KVR) hat ergeben, dass sich aus der Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen keine Auswirkung für die Lärmsanierung an kommunalen Straßen ergibt. Voraussetzung hierfür wäre zunächst eine Umsetzung auf Landesebene, insbesondere in der Lärmschutzrichtlinien-StV. Ob und ggf. wann eine Herabsetzung der Richtwerte in der Lärmschutzrichtlinien-StV vorgenommen wird, ist derzeit noch nicht bekannt.

Es ist Folgendes zu ergänzen:

Die Vorgaben der Lärmschutzrichtlinien-StV (Richtwerte für Wohngebiete: 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts) sind ausschlaggebend für verkehrsrechtliche Anordnungen durch die **Straßenverkehrsbehörde**.

Unabhängig davon und auch unabhängig von der Lärmaktionsplanung kann die **Straßenbau**-behörde bauliche lärmindernde Maßnahmen (freiwillig) ergreifen, sofern die abgesenkten Auslösegrenzwerte zur Lärmsanierung nach VLärmSchR97 (für Wohngebiete: 67 dB(A) tags / 57 dB(A) nachts) überschritten sind.