

**Protokoll der Regionalkonferenz West
Lärmschutzgutachten Landkreis München
am 20.04.2015**

Beginn: 14.00 Uhr

Ort: Rathaus Gräfelfing

Teilnehmer:	Gemeinde Gräfelfing	(Bgmln. Wüst)
	Gemeinde Neuried	(Fr. Hasler)
	Gemeinde Planegg	(Bgm. Hofmann, Fr. Janson, Hr. Richter)
	Autobahndirektion (ABD) Südbayern	(Hr. Hanke)
	Staatliches Bauamt (StB) Freising	(Hr. Döbl)
	Brenner Ingenieure	(Hr. Frost)
	Landratsamt München (LRA)	(Hr. Kirschenhofer, Hr. Siegmund)
	Möhler + Partner	(Hr. Möhler, Hr. Bews)

siehe Anwesenheitsliste

Tagesordnung nach Vorschlag des Landratsamtes München.

TOP 1 Präsentation des Landratsamtes

Herr Kirschenhofer berichtet über das Projekt. Grundlage ist der Beschluss des Kreisausschusses vom Dezember 2010 zur Ermittlung der Kosten für ein landkreisweites Verkehrs- und Lärmschutzgutachten. Der Auftrag besteht aus den Teilen 1 „Erhebung der Verkehrsbelastung Ist-zustand“ durch das Büro Kurzak und Teil 2 „Lärmkartierung und Gutachtenerstellung“ durch das Büro Möhler + Partner.

Im Anschluss an die Präsentation wird auszugsweise von dem Schreiben des Bayerischen Innenministeriums vom 27.02.2015 für die anwesenden Gemeinden berichtet.

Von den Gemeinden kamen keine Rückfragen zur Präsentation.

TOP 2 Präsentation des Ingenieurbüros Möhler + Partner

Herr Möhler erläutert den aktuellen Stand der Lärmkartierung und stellt die Berechnungsergebnisse vor. Dabei wurden die Grundlagen der Modellerstellung auf Basis der Verkehrszahlen, die Beurteilungsgrundlagen und die ersten Berechnungsergebnisse erläutert.

Auf Basis der Verkehrslärmkarten wurden die Bereiche mit Überschreitungen der Grenzwerte der Lärmsanierung, sog. Konfliktbereiche, für die anwesenden

Gemeinden jeweils einzeln aufgezeigt und mögliche Lärmschutzmaßnahmen diskutiert.

Beitrag der ABD: Obwohl der DSH-V Belag (entlang A94 im Bereich Gräfelfing) nach RLS-90 nicht berücksichtigt wird gibt es eine nachweisbar gemessene Lärmpegelminderung um bis zu 7 dB(A) und im Mittel ca. 4 dB(A).

Rückfrage der Gemeinde Planegg: Die Genehmigung für die Geschwindigkeitsreduzierung im Nachtzeitraum von 50 auf 30 km/h auf der M21 (Germeringer Straße) läuft nur noch bis 2018. Wird die Genehmigung verlängert?
Antwort LRA: Seitens des LRA und des StB wird eine Unterstützung der Fortsetzung zugesagt.

Von den übrigen Gemeinden kamen keine Rückfragen zur Präsentation.

TOP 3

Diskussion

Beitrag der Gemeinde Gräfelfing: Entlang der Pasinger Straße wurde im Laufe der letzten Jahrzehnte die schutzbedürftige Aufenthaltsräume im Bestand auf die ruhige Seite orientiert.

Es wird die Frage aufgeworfen, ob es einen tatsächlichen Zusammenhang zwischen Lärm und Gesundheit gibt. Antwort M+P: In empirischen Studien wurde bei Belastungen >60 dB(A) nachgewiesen, dass vermehrt Herz-Kreislauf-Erkrankungen auftreten.

Beitrag der Gemeinde Planegg: Welche lärmschutzrelevanten Maßnahmen kann man entlang der M21 ergreifen? Antwort StB: Künftig werden standardgemäß in Ortsdurchfahrten Dünnschichtasphalte mit Lärminderungswirkung (DSH-V) eingebaut. Das StB verweist auf den Arbeitskreis „Leiser Straßenverkehr Bayern“.

Beitrag der Gemeinde Gräfelfing: Kann Verkehrslärm auch anhand von Messungen ermittelt werden? Antwort M+P: Lärm ist subjektiv. Die Anhalts-, Richt- oder Grenzwerte für Lärm sind politische Setzungen. Zu diesen Pegelwerten gehören spezifische Ermittlungsverfahren. Beim Verkehrslärm sind dies normierte Berechnungsverfahren die auf empirischen Ausbreitungsmodellen beruhen und Zu-/Abschläge für die Beurteilung enthalten, sog. Beurteilungspegel der Verkehrslärmimmissionen. Einzelne Messungen sind im Verkehrslärm nicht repräsentativ, da sie nur Momentaufnahmen darstellen. Grundsätzlich sind Verkehrslärmmessungen nach genormten Verfahren möglich aber mit einem erheblichen zeitlichen und finanziellen Aufwand verbunden. Verkehrslärmmessungen ergeben erfahrungsgemäß niedrigere Beurteilungspegel als die berechneten Beurteilungspegel.

Von den übrigen Gemeinden kamen keine Beiträge während der Diskussion.

TOP 4

Abgrenzung von Lärmkartierung zu EU-Lärmaktionsplanung

Herr Kirschenhofer nennt die wesentlichen Unterschiede zwischen der Verkehrslärmkartierung und einer Lärmaktionsplanung. Einerseits ist die

Berechnungsgrundlage eine andere, wenn auch die grundsätzlichen Erkenntnisse oft vergleichbar sind. Andererseits enthält eine Lärmaktionsplanung selbst definierte strategische Ziele, verschiedene Lärmarten und Gesamtlärbetrachtungen, sowie umfassende Bürgerbeteiligungsverfahren. Die Verkehrslärmkartierung kann für die Lärmaktionsplanung als Datengrundlage verwendet werden.

TOP 5 Ausblick und Sonstiges

Herr Kirschenhofer erläutert die nächsten Schritte. Nach Abschluss des Lärmschutzgutachtens werden sämtliche Daten an die Gemeinden übergeben, eine Veröffentlichung durch die Gemeinden ist möglich.

Die Beteiligten sind sich einig, auf Basis des Lärmschutzgutachtens die Diskussionen in Bezug auf eine Verbesserung der Verkehrslärmbelastung im Landkreis München weiterzuführen.

Die Regionalkonferenz wurde um 15:30 Uhr beendet.

München, Juni 2015



Möhler + Partner Ingenieure AG

Anlagen zum Protokoll

- Präsentationsfolien Landratsamt München
- Präsentationsfolien Möhler+Partner
- Anwesenheitsliste

**Protokoll der Regionalkonferenz Nord
Lärmschutzgutachten Landkreis München
am 21.04.2015**

Beginn: 09.00 Uhr

Ort: Rathaus Garching

Teilnehmer:	Stadt Garching	(Bgm. Gruchmann, Fr. May, Hr. Zettl)
	Gemeinde Ismaning	(3.BgmIn. Stangl, Fr. Fischer)
	Gemeinde Oberschleißheim	(Bgm. Kuchlbauer, Hr. Schartel)
	Gemeinde Unterföhring	(Bgm. Kemmelmeyer)
	Stadt Unterschleißheim	(Bgm. Böck, Hr. Albrecht)
	Autobahndirektion (ABD) Südbayern	(Hr. Dürr, Hr. Frischeisen)
	Staatliches Bauamt (StB) Freising	(Hr. Döbl, Hr. Weywadel)
	Landratsamt München (LRA)	(Hr. Kirschenhofer, Hr. Siegmund)
	Möhler + Partner	(Hr. Eulitz, Hr. Bews)

siehe Anwesenheitsliste

Tagesordnung nach Vorschlag des Landratsamtes München.

TOP 1 Präsentation des Landratsamtes

Herr Kirschenhofer berichtet über das Projekt. Grundlage ist der Beschluss des Kreisausschusses vom Dezember 2010 zur Ermittlung der Kosten für ein landkreisweites Verkehrs- und Lärmschutzgutachten. Der Auftrag besteht aus den Teilen 1 „Erhebung der Verkehrsbelastung Ist-zustand“ durch das Büro Kurzak und Teil 2 „Lärmkartierung und Gutachtenerstellung“ durch das Büro Möhler + Partner.

Im Anschluss an die Präsentation wird auszugsweise von dem Schreiben des Bayerischen Innenministeriums vom 27.02.2015 für die anwesenden Gemeinden berichtet.

Von den Gemeinden kamen keine Rückfragen zur Präsentation.

TOP 2 Präsentation des Ingenieurbüros Möhler + Partner

Herr Bews erläutert den aktuellen Stand der Lärmkartierung und stellt die Berechnungsergebnisse vor. Dabei wurden die Grundlagen der Modellerstellung auf Basis der Verkehrszahlen, die Beurteilungsgrundlagen und die ersten Berechnungsergebnisse erläutert.

Auf Basis der Verkehrslärmkarten wurden die Bereiche mit Überschreitungen der Grenzwerte der Lärmsanierung, sog. Konfliktbereiche, für die anwesenden Gemeinden jeweils einzeln aufgezeigt und mögliche Lärmschutzmaßnahmen diskutiert.

Rückfrage durch die Gemeinde Oberschleißheim: Wurde die gerade erst fertig gestellte Schallschutzwand in Lustheim berücksichtigt? Antwort M+P: M+P wird das Modell in diesem Bereich überprüfen.

Beitrag des StB: Anwohner, die von Überschreitungen der Lärmsanierungsgrenzwerte betroffen sind werden auf Antrag an den Baulastträger mit 75% zur Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen gefördert. Die Verkehrslärmkartierung bietet dafür die geeignete Grundlage. Künftig werden standardgemäß in Ortsdurchfahrten Dünnschichtasphalte mit Lärminderungswirkung (DSH-V) eingebaut (z.B. Ortsdurchführung B11 in Garching).

Beitrag des StB: Aufgrund der aktuell gültigen Rechtslage können keine Geschwindigkeitsreduzierung auf Straßen des überörtlichen Verkehrs aus Lärmgründen umgesetzt werden.

Beitrag des StB: Durchfahrtsverbot für Lkw kann nur angeordnet werden, wenn zum einen erhebliche und großflächige Betroffenheiten auftreten und zum anderen eine Umfahrungsmöglichkeit/ Umleitungsstrecke zu keiner zusätzlichen Betroffenheit der dort ansässigen Anwohner führt. Eching wird als einziges Beispiel im Zuständigkeitsbereich des StB Freising genannt, wo ein Lkw-Durchfahrverbot möglich wurde.

Rückfrage der Stadt Unterschleißheim: Warum ist ein Lkw-Durchfahrverbot in der Stadt München umsetzbar? Antwort LRA: Aufgrund von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte für verkehrsbedingte Luftschadstoffe gemäß 39.BImSchV.

Es wird die Frage aufgeworfen, warum Verkehrslärm berechnet und nicht gemessen wird. Antwort M+P: Lärm ist subjektiv. Die Anhalts-, Richt- oder Grenzwerte für Lärm sind politische Setzungen. Zu diesen Pegelwerten gehören spezifische Ermittlungsverfahren. Beim Verkehrslärm sind dies normierte Berechnungsverfahren die auf empirischen Ausbreitungsmodellen beruhen und Zu-/Abschläge für die Beurteilung enthalten, sog. Beurteilungspegel der Verkehrslärmimmissionen. Einzelne Messungen sind im Verkehrslärm nicht repräsentativ, da sie nur Momentaufnahmen darstellen. Grundsätzlich sind Verkehrslärmmessungen nach genormten Verfahren möglich aber mit einem erheblichen zeitlichen und finanziellen Aufwand verbunden. Verkehrslärmmessungen ergeben erfahrungsgemäß niedrigere Beurteilungspegel als die berechneten Beurteilungspegel.

Von den übrigen Gemeinden kamen keine Rückfragen zur Präsentation.

TOP 3

Diskussion

Beitrag der Stadt Garching: Ist es möglich Schallmessungen jedes Jahr im Bereich der A9 mit offenporigem Asphalt durchzuführen? Antwort ABD: Die ABD wird diesen Sachverhalt prüfen.

Beitrag der Stadt Garching: Gibt es Pläne, die A92 in das Stadtgebiet München zu verlängern, sodass auf der A9 im Bereich von Garching eine Entlastung der

Verkehrszahlen eintritt? Antwort ABD: Im Bundesverkehrswegeplan ist ein solches Projekt nicht aufgelistet.

Von den übrigen Gemeinden kamen keine Beiträge während der Diskussion.

TOP 4 Abgrenzung von Lärmkartierung zu EU-Lärmaktionsplanung

Herr Kirschenhofer nennt die wesentlichen Unterschiede zwischen der Verkehrslärmkartierung und einer Lärmaktionsplanung. Einerseits ist die Berechnungsgrundlage eine andere, wenn auch die grundsätzlichen Erkenntnisse oft vergleichbar sind. Andererseits enthält eine Lärmaktionsplanung selbst definierte strategische Ziele, verschiedene Lärmarten und Gesamtlärbetrachtungen, sowie umfassende Bürgerbeteiligungsverfahren. Die Verkehrslärmkartierung kann für die Lärmaktionsplanung als Datengrundlage verwendet werden.

TOP 5 Ausblick und Sonstiges

Herr Kirschenhofer erläutert die nächsten Schritte. Nach Abschluss des Lärmschutzgutachtens werden sämtliche Daten an die Gemeinden übergeben, eine Veröffentlichung durch die Gemeinden ist möglich.

Die Beteiligten sind sich einig, auf Basis des Lärmschutzgutachtens die Diskussionen in Bezug auf eine Verbesserung der Verkehrslärmbelastung im Landkreis München weiterzuführen.

Die Regionalkonferenz wurde um 11:00 Uhr beendet.

München, Juni 2015



Möhler + Partner Ingenieure AG

Anlagen zum Protokoll

- Präsentationsfolien Landratsamt München
- Präsentationsfolien Möhler+Partner
- Anwesenheitsliste
- Verkehrszahlen für die Stadt Unterschleißheim

**Protokoll der Regionalkonferenz Ost
 Lärmschutzgutachten Landkreis München
 am 27.04.2015**

Beginn: 09.00 Uhr

Ort: Rathaus Feldkirchen

Teilnehmer:	Gemeinde Aschheim	(Bgm. Glashauser, Fr. Tischer)
	Gemeinde Feldkirchen	(Bgm. von der Wede, Hr. Stöhr)
	Gemeinde Grasbrunn	(Bgm. Korneder, Fr. Prokop)
	Gemeinde Haar	(BgmIn. Müller)
	Gemeinde Kirchheim	(Hr. Bauer)
	Gemeinde Putzbrunn	(Bgm. Klostermeier, Hr. Pusch)
	Autobahndirektion (ABD) Südbayern	(Hr. Frischeisen, Fr. Hiess, Hr. Rinderer)
	Staatliches Bauamt (StB) Freising	(Hr. Döbl, Hr. Weywadel)
	Landratsamt München (LRA)	(Hr. Kirschenhofer, Hr. Siegmund)
	Möhler + Partner	(Hr. Eulitz, Hr. Bews)

siehe Anwesenheitsliste

Tagesordnung nach Vorschlag des Landratsamtes München.

TOP 1 Präsentation des Landratsamtes

Herr Kirschenhofer berichtet über das Projekt. Grundlage ist der Beschluss des Kreisausschusses vom Dezember 2010 zur Ermittlung der Kosten für ein landkreisweites Verkehrs- und Lärmschutzgutachten. Der Auftrag besteht aus den Teilen 1 „Erhebung der Verkehrsbelastung Ist-zustand“ durch das Büro Kurzak und Teil 2 „Lärmkartierung und Gutachtenerstellung“ durch das Büro Möhler + Partner.

Im Anschluss an die Präsentation wird auszugsweise von dem Schreiben des Bayerischen Innenministeriums vom 27.02.2015 für die anwesenden Gemeinden berichtet.

Von den Gemeinden kamen keine Rückfragen zur Präsentation.

TOP 2 Präsentation des Ingenieurbüros Möhler + Partner

Herr Bews erläutert über den aktuellen Stand der Lärmkartierung und stellt die Berechnungsergebnisse vor. Dabei wurden die Grundlagen der Modellerstellung auf Basis der Verkehrszahlen, die Beurteilungsgrundlagen und die ersten Berechnungsergebnisse erläutert.

Auf Basis der Verkehrslärmkarten wurden die Bereiche mit Überschreitungen der Grenzwerte der Lärmsanierung, sog. Konfliktbereiche, für die anwesenden Gemeinden jeweils einzeln aufgezeigt und mögliche Lärmschutzmaßnahmen diskutiert.

Rückfrage durch die Gemeinde Kirchheim: Wurde die sich derzeit im Bau befindende Schallschutzanlage entlang der A99 berücksichtigt? Antwort M+P/ABD: Die Unterlagen von der ABD dazu liegen dem Büro M+P noch nicht vor, werden aber nachgereicht.

Rückfrage durch die Gemeinde Putzbrunn: Warum gibt es im Bereich der Überführungen der St2079 eine weitreichendere kreisförmige Lärmausbreitung? Antwort M+P: M+P wird das Modell in diesem Bereich überprüfen

Von den übrigen Gemeinden kamen keine Rückfragen zur Präsentation.

TOP 3

Diskussion

Beitrag der ABD: Geschwindigkeitsbeschränkungen werden nur bei Gefahrenlage umgesetzt. Das bedeutet nur bei erheblichen Überschreitungen der Lärmsanierungsgrenzwerte.

Beitrag der ABD: auf die Frage nach der Umsetzung einer Mittelwand bei Autobahnen erwähnt die ABD, dass bei aktiven Schallschutzmaßnahme die Wirtschaftlichkeit im Vordergrund steht und diese bei Mittelwänden i.d.R. nicht geboten ist.

Beitrag der ABD: mittelfristig wird sich durch den 4-streifigen Ausbau der A99 eine Verbesserung der Verkehrslärmsituation ergeben, da bei dem Ausbau nicht die höheren Lärmsanierungswerte sondern die Lärmvorsorgewerte eingehalten werden müssen.

Beitrag der Gemeinde Feldkirchen: Warum wurde auf der A94 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h umgesetzt und nicht auf der A96, obwohl beide Autobahnen von ihrer Funktion als Stichautobahnen in die LH München vergleichbar sind? Antwort ABD: Die ABD wird diesen Sachverhalt prüfen.

Beitrag der Gemeinde Aschheim: Verkehrslärmbelastungen entstehen oftmals durch Gullideckel und Spitzenpegel einzelner Vorbeifahrten. Antwort M+P: die aktuell rechtsgültigen Beurteilungsgrundlagen für Verkehrslärm berücksichtigen keine Spitzenpegel.

Beitrag der Gemeinde Aschheim: Die Umgehungsstraße wird in der Gemeinde durchwegs positiv aufgenommen.

Es wird die Frage aufgeworfen, warum Verkehrslärm berechnet und nicht gemessen wird. Antwort M+P: Lärm ist subjektiv. Die Anhalts-, Richt- oder Grenzwerte für Lärm sind politische Setzungen. Zu diesen Pegelwerten gehören spezifische Ermittlungsverfahren. Beim Verkehrslärm sind dies normierte Berechnungsverfahren die auf empirischen Ausbreitungsmodellen beruhen und Zu-/Abschläge für die Beurteilung enthalten, sog. Beurteilungspegel der

Verkehrslärmimmissionen. Einzelne Messungen sind im Verkehrslärm nicht repräsentativ, da sie nur Momentaufnahmen darstellen. Grundsätzlich sind Verkehrslärmmessungen nach genormten Verfahren möglich aber mit einem erheblichen zeitlichen und finanziellen Aufwand verbunden. Verkehrslärmmessungen ergeben erfahrungsgemäß niedrigere Beurteilungspegel als die berechneten Beurteilungspegel.

Beitrag des StB: Durchfahrtsverbot für Lkw kann nur angeordnet werden, wenn zum einen erhebliche und großflächige Betroffenheiten auftreten und zum anderen eine Umfahrungsmöglichkeit/ Umleitungsstrecke zu keiner zusätzlichen Betroffenheit der dort ansässigen Anwohner führt. Eching wird als einziges Beispiel im Zuständigkeitsbereich des StB Freising genannt, wo ein Lkw-Durchfahrverbot möglich wurde.

Beitrag des StB: Anwohner, die von Überschreitungen der Lärmsanierungsgrenzwerte betroffen sind werden auf Antrag an den Baulastträger mit 75% zur Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen gefördert. Die Verkehrslärmkartierung bietet dafür die geeignete Grundlage. Künftig werden standardgemäß in Ortsdurchfahrten Dünnschichtasphalte mit Lärminderungswirkung (DSH-V) eingebaut (z.B. Ortsdurchfahrt Haar B471).

Beitrag des LRA: Nach einem Beschluss des Kreistags werden immer lärmindernde Asphalte für die Kreisstraßen eingebaut.

Von den übrigen Gemeinden kamen keine Beiträge während der Diskussion.

TOP 4 Abgrenzung von Lärmkartierung zu EU-Lärmaktionsplanung

Herr Kirschenhofer nennt die wesentlichen Unterschiede zwischen der Verkehrslärmkartierung und einer Lärmaktionsplanung. Einerseits ist die Berechnungsgrundlage eine andere, wenn auch die grundsätzlichen Erkenntnisse oft vergleichbar sind. Andererseits enthält eine Lärmaktionsplanung selbst definierte strategische Ziele, verschiedene Lärmarten und Gesamtlärbetrachtungen, sowie umfassende Bürgerbeteiligungsverfahren. Die Verkehrslärmkartierung kann für die Lärmaktionsplanung als Datengrundlage verwendet werden.

TOP 5 Ausblick und Sonstiges

Herr Kirschenhofer erläutert die nächsten Schritte. Nach Abschluss des Lärmschutzgutachtens werden sämtliche Daten an die Gemeinden übergeben, eine Veröffentlichung durch die Gemeinden ist möglich.

Die Beteiligten sind sich einig, auf Basis des Lärmschutzgutachtens die Diskussionen in Bezug auf eine Verbesserung der Verkehrslärmbelastung im Landkreis München weiterzuführen.

Die Regionalkonferenz wurde um 11:00 Uhr beendet.

München, Juni 2015



Möhler + Partner Ingenieure AG

Anlagen zum Protokoll

- Präsentationsfolien Landratsamt München
- Präsentationsfolien Möhler+Partner
- Anwesenheitsliste

**Protokoll der Regionalkonferenz Süd
 Lärmschutzgutachten Landkreis München
 am 08.05.2015**

Beginn: 09.00 Uhr

Ort: Rathaus Oberhaching

Teilnehmer:	Gemeinde Baierbrunn	(BgmIn. Angermaier, Hr. Schmidt)
	Gemeinde Grünwald	(Bgm. Neusiedl ,Hr. Rothörl, Hr. Seel)
	Gemeinde Oberhaching	(Hr. Maierhöfer, Hr. Jäger)
	Gemeinde Pullach	(Hr. Mesenbrink)
	Gemeinde Sauerlach	(BgmIn. Bogner, Hr. Zellner)
	Gemeinde Schäftlarn	(Bgm. Ruhdorfer)
	Gemeinde Straßlach-Dingharting	(nicht anwesend)
	Autobahndirektion (ABD) Südbayern	(Fr. Hiess, Hr. Rinderer)
	Staatliches Bauamt (StB) Freising	(Hr. Döbl, Hr. Weywadel)
	Landratsamt München (LRA)	(Hr. Kirschenhofer, Hr. Siegmund)
	Möhler + Partner	(Hr. Eulitz, Hr. Bews)

siehe Anwesenheitsliste

Tagesordnung nach Vorschlag des Landratsamtes München.

TOP 1 Präsentation des Landratsamtes

Herr Kirschenhofer berichtet über das Projekt. Grundlage ist der Beschluss des Kreisausschusses vom Dezember 2010 zur Ermittlung der Kosten für ein landkreisweites Verkehrs- und Lärmschutzgutachten. Der Auftrag besteht aus den Teilen 1 „Erhebung der Verkehrsbelastung Ist-zustand“ durch das Büro Kurzak und Teil 2 „Lärmkartierung und Gutachtenerstellung“ durch das Büro Möhler + Partner.

Im Anschluss an die Präsentation wird auszugsweise von dem Schreiben des Bayerischen Innenministeriums vom 27.02.2015 für die anwesenden Gemeinden berichtet.

Von den Gemeinden kamen keine Rückfragen zur Präsentation.

TOP 2 Präsentation des Ingenieurbüros Möhler + Partner

Herr Bews erläutert den aktuellen Stand der Lärmkartierung und stellt die Berechnungsergebnisse vor. Dabei wurden die Grundlagen der Modellerstellung auf Basis der Verkehrszahlen, die Beurteilungsgrundlagen und die ersten Berechnungsergebnisse erläutert.

Auf Basis der Verkehrslärmkarten wurden die Bereiche mit Überschreitungen der Grenzwerte der Lärmsanierung, sog. Konfliktbereiche, für die anwesenden Gemeinden jeweils einzeln aufgezeigt und mögliche Lärmschutzmaßnahmen diskutiert.

Rückfrage durch die Gemeinde Pullach: Warum an der Ortsdurchfahrt B11 keine Überschreitungen am nördlichen Ortseingang auftreten? Antwort LRA: Für die Gemeinde Pullach werden derzeit neue Verkehrszählungen durchgeführt, die anschließend in den Verkehrslärmberechnungen berücksichtigt werden.

Rückfrage durch die Gemeinde Schäftlarn: Störung durch Autobahnlärm der A8 vor allem an Wochenenden bei entsprechender Windrichtung und durch die Bahnlinie durch Kurvenquietschen. Antwort M+P/LRA: Prüfung des Urlaubs- und Ausflugsverkehrs auf der A8 und des daraus resultierenden Umfahrungsverkehrs in Schäftlarn bei verstauter Autobahn durch das Büro Kurzak. Prüfung der Möglichkeit von Zählungen während den Ferienzeiten.

Von den übrigen Gemeinden kamen keine Rückfragen zur Präsentation.

TOP 3

Diskussion

Beitrag der Gemeinde Grünwald: Die Straßenbahn sollte berücksichtigt werden.

Beitrag des StB: Durchfahrtsverbot für Lkw kann nur angeordnet werden, wenn zum einen erhebliche und großflächige Betroffenheiten auftreten und zum anderen eine Umfahrungsmöglichkeit/ Umleitungsstrecke zu keiner zusätzlichen Betroffenheit der dort ansässigen Anwohner führt. Eching wird als einziges Beispiel im Zuständigkeitsbereich des StB Freising genannt, wo ein Lkw-Durchfahrtsverbot möglich wurde.

Beitrag des StB: Anwohner, die von Überschreitungen der Lärmsanierungsgrenzwerte betroffen sind werden auf Antrag an den Baulastträger mit 75% zur Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen gefördert. Die Verkehrslärmkartierung bietet dafür die geeignete Grundlage. Künftig werden standardgemäß in Ortsdurchfahrten Dünnschichtasphalte mit Lärminderungswirkung (DSH-V) eingebaut.

Beitrag des StB: Aufgrund der aktuell gültigen Rechtslage können keine Geschwindigkeitsreduzierungen auf Straßen des überörtlichen Verkehrs aus Lärmgründen umgesetzt werden.

Es wird die Frage aufgeworfen, warum Verkehrslärm berechnet und nicht gemessen wird. Antwort M+P: Lärm ist subjektiv. Die Anhalts-, Richt- oder Grenzwerte für Lärm sind politische Setzungen. Zu diesen Pegelwerten gehören spezifische Ermittlungsverfahren. Beim Verkehrslärm sind dies normierte Berechnungsverfahren die auf empirischen Ausbreitungsmodellen beruhen und Zu-/Abschläge für die Beurteilung enthalten, sog. Beurteilungspegel der Verkehrslärmimmissionen. Einzelne Messungen sind im Verkehrslärm nicht repräsentativ, da sie nur Momentaufnahmen darstellen. Grundsätzlich sind Verkehrslärmmessungen nach genormten Verfahren möglich aber mit einem erheblichen zeitlichen und finanziellen Aufwand verbunden.

Verkehrslärmmessungen ergeben erfahrungsgemäß niedrigere Beurteilungspegel als die berechneten Beurteilungspegel.

Beitrag des LRA: Nach einem Beschluss des Kreistags werden immer lärmindernde Asphalte für die Kreisstraßen eingebaut.

Von den übrigen Gemeinden kamen keine Beiträge während der Diskussion.

TOP 4 Abgrenzung von Lärmkartierung zu EU-Lärmaktionsplanung

Herr Kirschenhofer nennt die wesentlichen Unterschiede zwischen der Verkehrslärmkartierung und einer Lärmaktionsplanung. Einerseits ist die Berechnungsgrundlage eine andere, wenn auch die grundsätzlichen Erkenntnisse oft vergleichbar sind. Andererseits enthält eine Lärmaktionsplanung selbst definierte strategische Ziele, verschiedene Lärmsorten und Gesamtlärbetrachtungen, sowie umfassende Bürgerbeteiligungsverfahren. Die Verkehrslärmkartierung kann für die Lärmaktionsplanung als Datengrundlage verwendet werden.

Die Frage nach Informationen über die Lärmaktionsplanung für Schienen wird aufgeworfen. Antwort M+P: Zuständig für die Lärmaktionsplanung für Schienen ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Weitere Informationen liegen nicht vor und werden vom Büro M+P nachgereicht (siehe Anhang).

TOP 5 Ausblick und Sonstiges

Herr Kirschenhofer erläutert die nächsten Schritte. Nach Abschluss des Lärmschutzgutachtens werden sämtliche Daten an die Gemeinden übergeben, eine Veröffentlichung durch die Gemeinden ist möglich.

Die Beteiligten sind sich einig, auf Basis des Lärmschutzgutachtens die Diskussionen in Bezug auf eine Verbesserung der Verkehrslärmbelastung im Landkreis München weiterzuführen.

Die Regionalkonferenz wurde um 11:00 Uhr beendet.

München, Juni 2015



Möhler + Partner Ingenieure AG

Anlagen zum Protokoll

- Präsentationsfolien Landratsamt München
- Präsentationsfolien Möhler+Partner
- Anwesenheitsliste
- Ergänzende Information zur EBA-Lärmaktionsplanung für Schienen

**Protokoll der Regionalkonferenz Süd-Ost
 Lärmschutzgutachten Landkreis München
 am 12.05.2015**

Beginn:	09.00 Uhr	
Ort:	Rathaus Brunnthäl	
Teilnehmer:	Gemeinde Aying	(2. Bgm. Bachmair, Hr. Schön)
	Gemeinde Brunnthäl	(Bgm. Kern)
	Gemeinde Hohenbrunn	(Bgm. Straßmair)
	Gemeinde Höhenkirchen-Siegertsbrunn	(BgmIn. Mayer, Hr. Pfuher)
	Gemeinde Neubiberg	(Bgm. Heyland, Hr. Einzmann)
	Gemeinde Ottobrunn	(Fr. Both-Welz)
	Gemeinde Taufkirchen	(Bgm. Sander, Hr. Strobel)
	Gemeinde Unterhaching	(nicht anwesend)
	Autobahndirektion (ABD) Südbayern	(Hr. Frischeisen, Fr. Hiess, Hr. Rinderer)
	Staatliches Bauamt (StB) Freising	(Hr. Döbl, Hr. Weywadel)
	Landratsamt München (LRA)	(Fr. Bauer, Hr. Kirschenhofer, Hr. Siegmund)
	Möhler + Partner	(Hr. Eulitz, Hr. Bews)
	siehe Anwesenheitsliste	

Tagesordnung nach Vorschlag des Landratsamtes München.

TOP 1 Präsentation des Landratsamtes

Herr Kirschenhofer berichtet über das Projekt. Grundlage ist der Beschluss des Kreisausschusses vom Dezember 2010 zur Ermittlung der Kosten für ein landkreisweites Verkehrs- und Lärmschutzgutachten. Der Auftrag besteht aus den Teilen 1 „Erhebung der Verkehrsbelastung Ist-zustand“ durch das Büro Kurzak und Teil 2 „Lärmkartierung und Gutachtenerstellung“ durch das Büro Möhler + Partner.

Im Anschluss an die Präsentation wird auszugsweise von dem Schreiben des Bayerischen Innenministeriums vom 27.02.2015 für die anwesenden Gemeinden berichtet.

Rückfrage durch die Gemeinde Brunnthäl: Warum werden die A99/A8 nicht weiter ertüchtigt und wann ist die Einstufung in den Bundesverkehrswegeplan für diese Maßnahmen vorgesehen? Antwort durch ABD: Das Geld vom Bund ist nicht ausreichend und die Entscheidung zum Bundesverkehrswegeplan erfolgt 2016.

Rückfrage durch die Gemeinde Taufkirchen: Warum sind auf der A995 unterschiedliche Geschwindigkeitsbeschränkungen in Richtung München bzw. stadtauswärts? Antwort durch ABD: Geschwindigkeitsbeschränkung 120 km/h

war Testbetrieb. Hr. Rinderer prüft weitere Details. ADB/StB erläutern gesetzlichen Rahmen bei der Beurteilung des Lärms und der Möglichkeiten zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf Straßen unter deren Baulast.

Von den übrigen Gemeinden kamen keine Rückfragen zur Präsentation.

TOP 2 Präsentation des Ingenieurbüros Möhler + Partner

Herr Bews erläutert den aktuellen Stand der Lärmkartierung und stellt die Berechnungsergebnisse vor. Dabei wurden die Grundlagen der Modellerstellung auf Basis der Verkehrszahlen, die Beurteilungsgrundlagen und die ersten Berechnungsergebnisse erläutert.

Auf Basis der Verkehrslärmkarten wurden die Bereiche mit Überschreitungen der Grenzwerte der Lärmsanierung, sog. Konfliktbereiche, für die anwesenden Gemeinden jeweils einzeln aufgezeigt und mögliche Lärmschutzmaßnahmen diskutiert.

Rückfrage durch die Gemeinde Aying: Planung für eine Staatsstraßenumfahrung gibt es bereits seit längerem. Wann wird diese umgesetzt? Antwort StB: Aus der Gemeinde Aying gibt es im Bundesverkehrswegeplan kein Projekt in der ersten Dringlichkeitsstufe. Daher ist mit einer weiteren Planung frühestens 2020 zu rechnen.

Rückfragen durch die Gemeinde Brunthal: Ist die Errichtung von Geschwindigkeitstrichtern im Ortseingangsbereich möglich? Oder kann das Ortsschild, das die Einhaltung einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h festlegt, versetzt werden? Antwort StB: Geschwindigkeitstrichter werden nicht mehr durchgeführt. Das Versetzen eines Ortsschildes ist aufgrund der Rechtslage nicht zulässig.

Hinweis des StB: Anwohner, die von Überschreitungen der Lärmsanierungsgrenzwerte betroffen sind werden auf Antrag an den Baulastträger mit 75% zur Umsetzung von passiven Lärmschutzmaßnahmen gefördert. Die Verkehrslärmkartierung bietet dafür die geeignete Grundlage. Künftig werden standardgemäß in Ortsdurchfahrten Dünnschichtasphalte mit Lärminderungswirkung (DSH-V) eingebaut.

Hinweis des LRA: Nach einem Beschluss des Kreistags werden immer lärmindernde Asphalte für die Kreisstraßen eingebaut.

Rückfrage durch die Gemeinde Höhenkirchen-Siegertsbrunn: Ist eine Versetzung des Ortsschildes entlang der M24 im Bereich der Ortseinfahrt nach Siegertsbrunn zulässig? Antwort LRA: Eine Versetzung in diesem Fall erscheint möglich und gilt es zu prüfen.

Rückfrage durch die Gemeinde Aying: Aufgrund von Mautvermeidung ist der nächtliche Lkw-Verkehr gestiegen. Ist ein Lkw-Fahrverbot umsetzbar? Antwort StB: Durchfahrtsverbot für Lkw kann nur angeordnet werden, wenn zum einen erhebliche und großflächige Betroffenheiten auftreten und zum anderen eine Umfahrungsmöglichkeit/ Umleitungsstrecke zu keiner zusätzlichen Betroffenheit

der dort ansässigen Anwohner führt. Eching wird als einziges Beispiel im Zuständigkeitsbereich des StB Freising genannt, wo ein Lkw-Durchfahrverbot möglich wurde.

Rückfrage durch die Gemeinde Neubiberg: Die Hauptstraße in Neubiberg ist die letzte Gemeindestraße mit einem Tempolimit von 50 km/h. Ist eine gesamte Gemeinde mit einem Tempolimit von 30 km/h zulässig? Antwort LRA: Dies gilt es zu prüfen.

Rückfrage durch die Gemeinde Neubiberg: Warum ist entlang der A8 die Geschwindigkeitsbegrenzung zwischen dem Tunnel Neubiberg und der Stadt-/Landkreis-Grenze für diesen kurzen Abschnitt wieder aufgehoben? Antwort ABD: Grundsätzlich soll es an den deutschen Autobahnen keine Geschwindigkeitsbegrenzungen geben. Die Geschwindigkeitsbegrenzung in diesem Fall wird durch die ABD geprüft.

Von den übrigen Gemeinden kamen keine Rückfragen zur Präsentation.

TOP 3

Diskussion

Beitrag Aying: Die St2078 ist in schlechtem Zustand. Ist es möglich Geschwindigkeitsbegrenzungen auf die Straße aufzumalen? Antwort StB: Der Staatsstraßenhaushalt ist unsicher. Sanierungen werden nur abschnittsweise durchgeführt und beschränken sich meist auf Erhaltungsmaßnahmen. Das Aufmalen von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Straßen ist für 30-Zonen besser geeignet und wird auf Staatsstraßen nicht umgesetzt.

Beitrag Brunthal: Warum gibt es noch untergeordnete Staatsstraßen, wie beispielsweise die St2367? Antwort StB: Ist meist historisch bedingt und weil diese Straßen sonst keiner haben will. Eine Umwidmung in eine Gemeindestraße ist nur im Einvernehmen mit der Gemeinde zulässig, sofern die Straße nicht fernverkehrswirksam ist. An diesen Straßen werden schnellstmögliche Erhaltungsmaßnahmen anstatt kostenintensive Sanierungen durchgeführt.

Es wird die Frage aufgeworfen, warum Verkehrslärm berechnet und nicht gemessen wird. Antwort M+P: Lärm ist subjektiv. Die Anhalts-, Richt- oder Grenzwerte für Lärm sind politische Setzungen. Zu diesen Pegelwerten gehören spezifische Ermittlungsverfahren. Beim Verkehrslärm sind dies normierte Berechnungsverfahren die auf empirischen Ausbreitungsmodellen beruhen und Zu-/Abschläge für die Beurteilung enthalten, sog. Beurteilungspegel der Verkehrslärmimmissionen. Einzelne Messungen sind im Verkehrslärm nicht repräsentativ, da sie nur Momentaufnahmen darstellen. Grundsätzlich sind Verkehrslärmmessungen nach genormten Verfahren möglich aber mit einem erheblichen zeitlichen und finanziellen Aufwand verbunden. Verkehrslärmmessungen ergeben erfahrungsgemäß niedrigere Beurteilungspegel als die berechneten Beurteilungspegel.

Von den übrigen Gemeinden kamen keine Beiträge während der Diskussion.

TOP 4 Abgrenzung von Lärmkartierung zu EU-Lärmaktionsplanung

Herr Kirschenhofer nennt die wesentlichen Unterschiede zwischen der Verkehrslärmkartierung und einer Lärmaktionsplanung. Einerseits ist die Berechnungsgrundlage eine andere, wenn auch die grundsätzlichen Erkenntnisse oft vergleichbar sind. Andererseits enthält eine Lärmaktionsplanung selbst definierte strategische Ziele, verschiedene Lärmsorten und Gesamtlärbetrachtungen, sowie umfassende Bürgerbeteiligungsverfahren. Die Verkehrslärmkartierung kann für die Lärmaktionsplanung als Datengrundlage verwendet werden.

Rückfrage von der Gemeinde Brunnthal: Wie viel kostet die Beauftragung für eine Lärmaktionsplanung? Antwort M+P: im einfachsten Fall betragen die Kosten ca. 5.000 €.

TOP 5 Ausblick und Sonstiges

Herr Kirschenhofer erläutert die nächsten Schritte. Nach Abschluss des Lärmschutzgutachtens werden sämtliche Daten an die Gemeinden übergeben, eine Veröffentlichung durch die Gemeinden ist möglich.

Die Beteiligten sind sich einig, auf Basis des Lärmschutzgutachtens die Diskussionen in Bezug auf eine Verbesserung der Verkehrslärmbelastung im Landkreis München weiterzuführen.

Die Regionalkonferenz wurde um 11:30 Uhr beendet.

München, Juni 2015



Möhler + Partner Ingenieure AG

Anlagen zum Protokoll

- Präsentationsfolien Landratsamt München
- Präsentationsfolien Möhler+Partner
- Anwesenheitsliste