

Anhang 2

Protokolle der Öffentlichkeitsveranstaltungen

- Anhang 2.1 Protokoll Auftaktveranstaltung
- Anhang 2.2 Protokoll Bürgerforum I
- Anhang 2.3 Protokoll Bürgerforum II
- Anhang 2.4 Protokoll Bürgerforum III
- Anhang 2.5 Protokoll Bürgerforum IV

Anhang 2.1

Protokoll Auftaktveranstaltung

Auftaktveranstaltung

Beteiligung der Öffentlichkeit nach EG-Umgebungslärmrichtlinie

Datum: 15.07.2010
Ort: Rathaus München, Großer Sitzungssaal
Dauer: 17:00 – 19:30 Uhr

Vorbemerkung: Das vorliegende Protokoll ist als Ergebnisprotokoll ausgelegt. Daher werden lediglich die wesentlichen Inhalte von Aussagen benannt und thematisch geordnet dargestellt. Die dahinter stehenden Personen in der Diskussion werden nicht genannt. Die Aussagen sind jedoch weiterhin Einzelaussagen. Sie sind nicht Konsens aller Anwesenden. Die dazugehörigen Vortragsfolien sind auf der Website der Landeshauptstadt München www.muenchen.de/laerm einsehbar.

1. Begrüßung und Ablauf	
Ablauf	<i>Margit Bonacker</i> , Geschäftsführerin der mit der Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung beauftragten konsalt GmbH, begrüßt die Teilnehmenden und stellt den Ablauf der Veranstaltung vor. Die Veranstaltung ist der Auftakt der Beteiligung der Öffentlichkeit und soll über allgemeine Grundlagen und das geplante Vorgehen der Lärmaktionsplanung in München informieren.
2. Bedeutung der Aktionsplanung für München und Zielsetzung der Veranstaltung	
Einführung	<p>Vorstellung des Hintergrundes zum Verfahren und der Zielsetzung der Lärmaktionsplanung durch <i>Joachim Lorenz</i>, Referent für Gesundheit und Umwelt, Landeshauptstadt München.</p> <p><u>Inhalte:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Begrüßung und Zielsetzung der Veranstaltung:</u> Joachim Lorenz begrüßt die anwesenden Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Mit der Umsetzung der Anforderungen der EG-Umgebungslärmrichtlinie können die Lebensqualität gesteigert und Gesundheitsrisiken vermindert werden. Die Lärmaktionsplanung kann aber nur erfolgreich umgesetzt werden, wenn alle Akteure (z. B. Politik, Wirtschaft, Verkehrsteilnehmer) gemeinsam daran arbeiten. ▪ <u>Situation in München:</u> Herr Lorenz beschreibt die vorhandene Lärm- und Verkehrssituation in München. Hauptverursacher des Lärms ist der Straßenverkehr, weitere Lärmquelle ist der Schienenverkehr (Eisenbahnlinien Personen/Güter, U-Bahn oberirdisch, Tram). Für die Lärmaktionsplanung an Straßen, Trambahn- und oberirdischen U-Bahnlinien liegt die Zuständigkeit bei der Landeshauptstadt München, allerdings <u>nicht</u> für Autobahnen und Haupteisenbahnstrecken. Hierfür ist die Regierung von Oberbayern zuständig, mit der eng zusammengearbeitet wird. In München wurde in den vergangenen Jahren bereits eine Vielzahl von Lärmschutzmaßnahmen realisiert, z. B. das Schallschutzfensterprogramm von 1975 bis 2003 (für die Stadt München entstandene Kosten: ca. 16 Millionen Euro; Förderung von mehr als 2500 Objekten) und das Förderprogramm „Wohnen am Ring“ (z. B. Schallschutzbebauung der GEWOFAG am Innsbrucker Ring, Tunnelbau). Das Schallschutzfensterprogramm soll wieder aufgenommen werden.

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rund 80 % des Münchner Straßennetzes liegen in Tempo 30-Zonen. Auch die Förderung des Radverkehrs hat hohe Priorität. ▪ <u>Sachstand der Lärminderungsplanung:</u> Die Lärmkarten für die Landeshauptstadt München wurden im Jahr 2007 erstellt und können im Internet eingesehen werden. Viele Menschen nutzen das z. B. bei der Wohnungssuche. Die Landeshauptstadt München ist mit der Lärmaktionsplanung nach EG-Umgebungslärmrichtlinie zwei Jahren im Verzug. Ein stadtinterner, referatsübergreifender Arbeitskreis hat auf Grundlage der Kartierung 24 Untersuchungsgebiete (Belastungsschwerpunkte) ausgewählt und bereits mögliche Lärminderungsmaßnahmen ausgearbeitet. In Zusammenarbeit mit dem Ingenieurbüro Möhler+Partner werden die vorgeschlagenen Maßnahmen auf Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit überprüft. In vier Bürgerforen werden nach den Sommerferien die geplanten Lärminderungsmaßnahmen in den 24 Gebieten vorgestellt und diskutiert.
<p>3. Beteiligung der Öffentlichkeit nach EG-Umgebungslärmrichtlinie</p>	
<p>Beteiligung der Öffentlichkeit</p>	<p><i>Frau Bonacker</i> stellt das Projektteam für die Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung, die Ziele und das Verfahren vor. Mit zum Team gehört der Münchner Schallexperte Dipl.-Ing. Rainer Kühne (RD a.D.).</p> <p><u>Inhalte:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die EG-Umgebungslärmrichtlinie sieht die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit ausdrücklich vor. Für die Aufstellung eines Aktionsplanes muss die Öffentlichkeit nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie klar, verständlich und zugänglich informiert (Artikel 9) werden <u>und</u> sie muss auch an deren Entwicklung mitwirken und die Ergebnisse überprüfen können (Art. 8). Diese Vorgaben sind unmittelbar in die deutsche Gesetzgebung übernommen worden (§ 47d Bundesimmissionsschutzgesetz). ▪ Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, Informationen zu spezifischen Belastungs- und Belästigungssituationen zu bekommen sowie Vorschläge und Anregungen für Lärminderungsmaßnahmen zu erhalten. Dazu muss der Öffentlichkeit die Möglichkeit gegeben werden, sich über die vorhandene Situation zu informieren und über möglichst unterschiedliche Kanäle Rückmeldungen zu geben. In München sind eine Auftaktveranstaltung auf gesamtstädtischer Ebene mit Vertreterinnen und –vertretern des öffentlichen Interesses (Politik, Verwaltung, Bürgerinitiativen), vier Bürgerforen in den Untersuchungsgebieten und eine Online-Befragung im Internet geplant.

4. Lärmwirkungen und rechtliche und akustische Grundlagen der Lärmaktionsplanung	
Lärmwirkungen und Grundlagen	<p><i>Dipl. Ing. Christian Popp</i>, Geschäftsführer Lärmkontor GmbH, stellt die rechtlichen und akustischen Grundlagen der Lärmaktionsplanung vor und erläutert gesundheitliche Lärmwirkungen auf den Menschen.</p> <p><u>Inhalte:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zunächst werden akustische Grundbegriffe erläutert: wie wird ein Dezibel definiert, was ist Schall, was ist Lärm? ▪ Hinsichtlich der Wirkungen von Lärm auf den Menschen erläutert Christian Popp, dass zwischen der (physikalisch feststellbaren) Lärmbelastung und der (subjektiv empfundenen) Lärmbelästigung unterschieden werden muss. Lärmbelastung und Lärmbelästigung müssen nicht immer übereinstimmen. Eine Gesundheitsgefährdung liegt vor, wenn Dauerlärmpegel von mehr als 65 dB(A) tagsüber oder 55 dB(A) nachts erreicht werden. Schlafstörungen durch Lärm stellen eine besondere Gesundheitsgefährdung dar, weil der Mensch durch Lärm nicht in die Tiefschlafphase kommt, die für die Regeneration von Körper und Geist erforderlich ist. ▪ Anschließend gibt Herr Popp einen Überblick über Möglichkeiten und Grenzen der Reduzierung von Straßenlärm. So bedeutet eine Verdoppelung bzw. Halbierung der Quellenzahl (z. B. der Verkehrsmenge) eine Erhöhung bzw. Reduzierung um + 3 dB(A) / - 3 dB(A). Ein wichtiger Ansatz für die Lärminderung ist die Reduzierung der Geschwindigkeit; zum Beispiel ergibt eine Geschwindigkeitsreduzierung von 60 km/h auf 30 km/h eine Verringerung der Belastung um rund 3-4 dB(A). Für die Ausschöpfung von Lärminderungspotenzialen ist es häufig sinnvoll, Maßnahmenbündel zu schnüren, d. h. mehrere Maßnahmen gleichzeitig zu ergreifen.
5. Mögliche Lärminderungsmaßnahmen mit besonderem Blick auf die Situation in München	
Mögliche Lärminderungsmaßnahmen	<p><i>Dipl. Ing. Rainer Kühne</i>, RD a. D. stellt grundsätzlich mögliche Lärminderungsmaßnahmen vor.</p> <p><u>Inhalte:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lärmschutz an der Quelle (Verkehrvermeidung, Verkehrslenkung und Verkehrsmanagement: Ausbau des Radverkehrs und ÖPNV, Parkraumbewirtschaftung, Lkw-Transitverbot durch die Innenstadt, Einsatz lärmarmer Fahrzeuge, Elektrofahrzeuge, Absenkung Geschwindigkeit auf 30 km/h, Tempo 30 als Zonengeschwindigkeit, lärmtechnisch optimierte Fahrbahnbeläge) ▪ Maßnahmen im Schallausbreitungsweg (Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände, Troglagen, Einhausungen, lange Tunnel) ▪ Schallschutz durch Gebäudeplanung und an der Außenfassade von Gebäuden (Schallschutzfenster, Schalldämmlüfter)

6. Verständnisfragen	
	<p><u>Teilnehmerin:</u> Was tun die Kommunen, um in EU-Vorgaben hineinzuwirken, z. B. bei Fahrzeug- oder Reifenzulassungen?</p> <p><u>Herr Lorenz:</u> Die Möglichkeit der direkten Einflussnahme durch einzelne Kommunen ist begrenzt. Daher werden die o. g. Themen in Gremien, wie z. B. dem Deutschen Städte- tag, diskutiert. Der Deutsche Städtetag gibt Stellungnahmen gegenüber der Bundesregie- rung ab, die diese an die EU weiterleitet.</p> <p><u>Teilnehmerin:</u> Stichwort Elektromobilität (leisere Motoren): Um wie viel Prozent lässt sich der Lärm reduzieren?</p> <p><u>Herr Popp:</u> Elektro-Autos sind (noch) kein sinnvolles Mittel zur Lärmverminderung. Sie haben ein hohes Gewicht, entsprechende (laute) Reifen werden trotzdem benötigt. Wenn mit herkömmlichen Autos vernünftig (niedertourig) gefahren wird und deren Antrieb so- wohl im Hinblick auf den Lärm als auch auf den Schadstoffausstoß und auch auf den Verbrauch verbessert werden kann, sind sie die schneller umsetzbare und bessere Lö- sung.</p> <p><u>Teilnehmerin:</u> Die Anhaltswerte für die Prüfung, ob Lärmaktionspläne aufzustellen sind, liegen in München bei 70 dB(A) für den L_{DEN} und 60 dB(A) für den L_{Night}. In anderen Städ- ten liegen sie niedriger. Weshalb ist das so und wird die Schwelle aktualisiert werden?</p> <p><u>Herr Lorenz:</u> Das Heruntersetzen macht derzeit keinen Sinn. Es steht relativ wenig Geld für die Umsetzung von Maßnahmen zur Verfügung. Es wird bei der Umsetzung bei den „Brennpunkten“ angefangen, und da gibt es jetzt schon 24 Gebiete, die prioritär behan- delt werden müssen. Bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplanung können die An- haltswerte aber bei Bedarf sukzessive heruntergesetzt werden.</p> <p><u>Teilnehmer:</u> Gibt es subjektive Unterschiede in der Wahrnehmung von Lärm?</p> <p><u>Herr Popp:</u> Ja. Hinsichtlich der Wirkungen von Lärm auf den Menschen muss zwischen der physikalisch feststellbaren Lärmbelastung und der subjektiv empfundenen Lärmbeläs- tigung unterschieden werden. Lärmbelastung und Lärmbelästigung müssen nicht immer übereinstimmen. Das hängt mit vielen Faktoren zusammen, z. B. der Zusammensetzung des Schalls (hohe oder tiefe Töne) und der persönlichen Einstellung zum Lärmverursa- cher.</p>
7. Lärmkartierung Ballungsraum München 2007	
Lärmkartierung	<p><i>Dipl. Geophys. Markus Petz, Geschäftsführer ACCON GmbH, stellt die „Lärmkartierung Ballungsraum München 2007“ vor.</i></p> <p>Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategische Lärmkartierung nach § 47 c BImSchG ▪ Untersuchungsumfang ▪ Untersuchtes Straßen- und Schienennetz (Tram- und U-Bahnen) ▪ Gewerbeflächen mit IVU-Anlagen ▪ Geländemodell und Gebäudemodell ▪ 3-D-Berechnungsmodell ▪ Lärmkarten Straßennetz, Schienennetz, Gewerbeflächen (IVU-Anlagen) ▪ Betroffenzahlen

	<p>Erwartungsgemäß ergeben sich die höchsten Schallimmissionen entlang des Hauptstraßennetzes. Die Immissionen des Schienenverkehrs (Tram/U-Bahn) spielen - bezogen auf den Mittelungspegel – im Vergleich dazu i. d. R. eine untergeordnete Rolle. Die durch die untersuchten Industrieanlagen verursachten Immissionspegel an Wohngebäuden liegen in aller Regel in unkritischen Bereichen.</p>
<p>8. Lärmaktionsplanung München und Vorstellung der Untersuchungsgebiete</p>	
Lärmaktionsplanung	<p><i>Dipl. Ing. Martin Reichert, Möhler + Partner</i>, stellt das konkrete Vorgehen der Lärmaktionsplanung in München und die Auswahl der 24 Untersuchungsgebiete vor.</p> <p>Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rückblick auf die Lärminderungsplanung nach altem Recht ▪ Lärmaktionsplan – Inhalt und Aufbau ▪ Vorstellung der Untersuchungsgebiete / Belastungsschwerpunkte ▪ Maßnahmenfindung ▪ Weiteres Vorgehen <p>Der bereits erwähnte stadtinterne Arbeitskreis (Baureferat, KVR, Planungsreferat, SWM-MVG) hat entsprechend gesetzlicher Vorgaben 24 Untersuchungsgebiete mit der höchsten Lärmbetroffenheit ausgewählt (Hauptkriterien Höhe des Lärmpegels, Anzahl der betroffenen Einwohner sowie Einwohnerdichte). Für diese Gebiete hat der Arbeitskreis mögliche Lärminderungsmaßnahmen erarbeitet, die zur Zeit nach bestimmten Kriterien bewertet werden (Beurteilung nach gesetzlichen Vorgaben, Berücksichtigung der Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung, Kosten-Nutzen-Analyse, Wirksamkeitsanalyse). Die ausgewählten Gebiete und die für diese Gebiete bisher erarbeiteten Maßnahmen werden im Rahmen der im September und Oktober vorgesehenen vier Bürgerforen vorgestellt.</p>
<p>9. Ruhige Gebiete zur Lärmaktionsplanung in München</p>	
Auswahl Ruhiger Gebiete	<p><i>Dr. Eckhart Heinrichs</i>, Geschäftsführer LK Argus GmbH, beschreibt das Vorgehen zur Auswahl Ruhiger Gebiete.</p> <p>Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ruhige Gebiete nach EG-Umgebungslärmrichtlinie: Ziel der Aktionsplanung soll es auch sein, ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen“ (§ 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG). Feste Kriterien für „ruhige Gebiete“ gibt es nicht. Sie können nicht nur aufgrund der Lärmindizes identifiziert werden. Auch ihre Bedeutung für die Bevölkerung als Freizeit- und Erholungsraum spielt eine entscheidende Rolle. ▪ Herr Dr. Heinrichs erläutert die Auswahlmethodik für ruhige Gebiete in München. Es ist noch keine Festlegung konkreter Gebiete erfolgt. Mögliche Auswahlkriterien für ruhige Gebiete sind: Immissionspegel, Flächennutzung und Erholungsfunktion, Lage, Einzugsgebiet, Mindestgröße, Umgang mit Störeinflüssen. <p>Abschließend wird das weitere Vorgehen dargestellt: Erarbeitung von zwei Varianten: <u>wirklich</u> ruhige Gebiete und <u>relativ</u> ruhige Gebiete, Strategien und Maßnahmen zu deren Schutz.</p>

10. Fragen und Diskussion

Teilnehmer: Was bedeutet der Begriff „IVU-Anlage“?

Herr Lorenz: IVU-Anlagen sind bestimmte genehmigungsbedürftige Anlagen (Anmerkung: Anlagen gemäß Anhang 1 der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24.09.1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung), für die gemäß den gesetzlichen Vorgaben eine Lärmkartierung durchgeführt wurde. Dass die an Wohngebäuden durch die untersuchten IVU-Anlagen verursachten Immissionspegel in aller Regel in unkritischen Bereichen liegen, ist nicht zuletzt auf eine stringente Genehmigungs- und Überwachungspraxis zurückzuführen.

Teilnehmer: Warum werden die Lärmarten (Straßenverkehr, Schienenverkehr) getrennt betrachtet? Wird auch eine Gesamtlärmkarte erstellt, in der der Summenlärmpegel aus Straßen- und Schienenverkehr dargestellt ist?

Herr Lorenz: Für jede Lärmquelle werden separat entsprechende Maßnahmen erarbeitet, es gibt keine Gesamtlärmkarte. Herr Kemmather vom Referat für Gesundheit und Umwelt ergänzt, dass die Kartierung getrennt nach Lärmquelle gesetzlich vorgeschrieben ist. Herr Popp weist darauf hin, dass die Trennung bewusst vorgeschrieben ist, weil Lärmquellen unterschiedliche Charakteristika aufweisen und die Zuständigkeiten unterschiedlich sind. Laut Herrn Reichert geht eine mögliche Überlagerung von Lärmquellen bei der Maßnahmenentwicklung aber mit ein. Auch bei der Ermittlung der Ruhigen Gebiete findet eine Summenlärmbeurteilung statt.

Teilnehmer: Wie sieht es z. B. bei der Kartierung der Großmarkthalle aus? Die Zulieferer verursachen viel Lärm, ist das Gewerbelärm?

Herr Kemmather: Zulieferer-Verkehr auf öffentlichen Straßen (z. B. Brudermühlstraße / Schäftlarnstraße) wurde bei der Kartierung des Straßenverkehrs berücksichtigt. Aufgrund der hohen Lärmbelastung ist die Brudermühlstraße ein Untersuchungsgebiet, für das eine Lärmaktionsplanung durchgeführt wird.

Teilnehmer: Wie wird bei der Auswahl der Ruhigen Gebiete vermieden, dass Stadtrandgebiete vernachlässigt werden (Beispiel Erholungsfläche im Norden Münchens)? Im Moment sieht es so aus, als würden Gebiete im Stadtkern bevorzugt werden.

Herr Dr. Heinrichs: Stadtrandgebiete werden selbstverständlich ebenfalls berücksichtigt. Die Innenstadt darf aber nicht vernachlässigt werden, weil sie so dicht besiedelt ist und durch viel Verkehr eine hohe Lärmbelastung vorhanden ist.

Teilnehmerin: Sind im Kreuzungsbereich von städtischen Straßen und Bundesautobahnen Betroffenzahlen anhand der Lärmbelastung aus beiden Verkehrswegen ermittelt worden?

Nachtrag zur Veranstaltung: Die im Vortrag genannten Betroffenzahlen beziehen sich nicht auf einzelne Untersuchungsgebiete, sondern auf die gesamte Fläche der Stadt München.

Herr Petz: Bei der Ermittlung der Betroffenzahlen für Straßenlärm sind städtische Straßen und Bundesautobahnen berücksichtigt.

Unabhängig davon ist die Landeshauptstadt München nicht für die Lärmaktionsplanung an Autobahnen zuständig.

Teilnehmerin: Die Verstärkung des Verkehrs durch eine entsprechende Ampelschaltung

	<p>wurde in dem Vortrag von Herrn Popp als eine mögliche Lärminderungsmaßnahme vorgestellt. Inwieweit ist dies bei der Lärmaktionsplanung für München berücksichtigt? <u>Herr Bieling vom Kreisverwaltungsreferat (KVR)</u> führt dazu aus, dass das Kreisverwaltungsreferat der Landeshauptstadt München seit jeher daran interessiert ist, Lichtzeichenanlagen (LZA / Ampel) innerhalb eines Streckenzuges zu einer so genannten "Grünen Welle" zusammenzufassen. Allerdings müssen dafür bestimmte Rahmenbedingungen erfüllt sein. Der Stadtrat hat daher bereits 2007 einen entsprechenden Beschluss für die Erarbeitung eines Konzepts zu einem System mit einer Ausweitung funktionierender Grüner Wellen in München gefasst.</p> <p><u>Teilnehmerin:</u> Warum sind die Untersuchungsgebiete in einzelne Streckenabschnitte („Schnipsel“) eingeteilt? Es darf keine kleinteilige Lösung entstehen, ein Netzbezug muss hergestellt sein.</p> <p><u>Herr Kemmather:</u> Das hat mit der Auswahlmethode zu tun: Zur Ermittlung der Lärmbetroffenheit (Höhe des Schallpegels und Anzahl der Betroffenen) wurde das untersuchte Straßen- und Schienennetz jeweils in 100 m-Abschnitte unterteilt. Diese Straßenabschnitte werden aber nicht isoliert betrachtet sondern zu größeren Untersuchungsgebieten zusammengefasst, für die jetzt Maßnahmen untersucht werden.</p> <p><u>Teilnehmerin:</u> Der Ersatz der Busse im öffentlichen Nahverkehr durch Elektro-Busse wäre aus Lärmgesichtspunkten sinnvoll.</p> <p><u>Herr Lorenz:</u> Das ist sicherlich eine sinnvolle Maßnahme, aber aufgrund des hohen Kostenaufwands nicht unmittelbar umsetzbar. Die aktuellen Entwicklungen gehen derzeit auch eher in Richtung Hybridtechnik bei Linienbussen, der Verbrennungs- und Elektromotor miteinander verbindet. Die MVG setzt im Rahmen des Förderprogramms „Modellregion Elektromobilität“ Fahrzeuge mit Hybridtechnik ein.</p>
<p>11. Ausblick auf das weitere Verfahren</p>	
	<p>Frau Bonacker gibt abschließend einen Ausblick auf das weitere Verfahren:</p> <p><u>Ausblick auf das weitere Verfahren:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Es sind vier Bürgerforen in den Untersuchungsgebieten und eine Online-Befragung im Internet geplant. ▪ Der Online-Fragebogen ist voraussichtlich ab 20. Juli 2010 auf www.muenchen.de/laerm online. Innerhalb der vorgegebenen Gebiete können die Straßen- oder Schienenabschnitte benannt werden, welche die Menschen in ihrem Wohnumfeld stören und sie können die vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen bewerten ▪ Die Bürgerforen finden Ende September / Anfang Oktober statt. Die genauen Termine werden rechtzeitig bekannt gegeben. <p>Die Ergebnisse der Befragung und der Bürgerforen fließen soweit wie möglich in das weitere Verfahren ein. Welche Maßnahmen weiterverfolgt werden, entscheidet der Stadtrat.</p>
<p>12. Dank und Schlusswort</p>	
	<p>Herr Lorenz bedankt sich bei den Referenten und der Moderation sowie den Teilnehmerinnen und Teilnehmern für ihr Engagement und die konstruktiven Diskussionsbeiträge.</p>

Anhang 2.2

Protokoll Bürgerforum I

Bürgerforum I

Mitwirkung der Öffentlichkeit nach EG-Umgebungslärmrichtlinie

A_03 Landshuter Allee
 A_07 Paul-Heyse-Straße/Schwanthalerstraße
 A_08 Gabelsbergerstraße/Theresienstraße
 A_09 Moosacher Straße-Frankfurter Ring/Schleißheimer Straße
 A_13 Landsberger Straße
 A_14 Müllerstraße SCHIENE

Datum: 29.09.2010
Ort: Kulturhaus Milbertshofen (Großer Saal), Curt-Mezger-Platz 1
Dauer: 17:00 – 20:00 Uhr

Vorbemerkung: Das vorliegende Protokoll ist als Ergebnisprotokoll ausgelegt. Daher werden lediglich die wesentlichen Inhalte von Aussagen benannt und thematisch geordnet dargestellt. Die dahinter stehenden Personen in der Diskussion werden nicht genannt. Die Aussagen sind jedoch weiterhin Einzelaussagen. Sie sind nicht Konsens aller Anwesenden.

Die dazugehörigen Vortragsfolien sind auf der Website der Landeshauptstadt München [„www.muenchen.de/laerm“](http://www.muenchen.de/laerm) => Lärminderungsplanung => Lärmaktionsplanung“ einsehbar.

1. Einlass & Infoforum	
<p>Bereits eine halbe Stunde vor Beginn der Vorträge und Diskussionen können Interessierte im Rahmen des „Infoforums“ mit Fachgutachtern und Vertretern der Verwaltung ins Gespräch kommen.</p> <p>Die Teilnehmenden werden aufgefordert, an „Lärmkonfliktkarten“ die aus ihrer Sicht lauten Orte bezogen auf Straßenverkehrslärm mit nummerierten Klebepunkten zu markieren. Zur besseren Übersicht hängen entsprechende Pläne der ausgewählten Gebiete aus.</p> <p>Um die Verortung der Konfliktbereiche genau zu beschreiben, können Erläuterungen und weitere Anmerkungen auf ebenfalls nummerierten Moderationskarten notiert werden. Dieses Vorgehen erlaubt neben einer quantitativen Erhebung der Lärmkonflikte qualitative Aussagen aus Sicht der Betroffenen.</p> <p>Es sind ca. 15 Teilnehmende anwesend.</p>	
2. Begrüßung und Ablauf	
Ablauf	<p><i>Margit Bonacker</i>, Geschäftsführerin der mit der Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung beauftragten konsalt GmbH, begrüßt die Teilnehmenden und stellt den Ablauf der Veranstaltung vor. Die Veranstaltung ist das zweite Forum der insgesamt vier Bürgerforen in München. Ziel der Veranstaltung ist die Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Lärmaktionsplanung München zu erreichen.</p>
3. Lärmaktionsplanung in München	
Einführung	<p>Vorstellung des Hintergrundes zum Verfahren und der Zielsetzung der Lärmaktionsplanung durch <i>Rudolf Fuchs</i>, Referat für Gesundheit und Umwelt, Abteilung Umweltschutz, Landeshauptstadt München.</p> <p>Inhalte: <u>Begrüßung und Zielsetzung der Veranstaltung:</u> Herr Fuchs begrüßt die anwesenden Teilnehmerinnen und Teilnehmer.</p>

Mit der Umsetzung der Anforderungen der EG-Umgebungslärmrichtlinie können die Lebensqualität gesteigert und Gesundheitsrisiken vermindert werden. Die Lärmaktionsplanung kann aber nur erfolgreich umgesetzt werden, wenn alle Akteure (z. B. Politik, Wirtschaft, Verkehrsteilnehmer) gemeinsam daran arbeiten.

Situation in München: Herr Fuchs beschreibt die vorhandene Lärm- und Verkehrssituation in München. Hauptverursacher des Lärms ist der Straßenverkehr. Der Raum München ist eine Drehscheibe für den Fernverkehr in Süddeutschland; hier laufen 7 Bundesautobahnen zusammen und das städtische Straßennetz hat eine Länge von etwa 2.500 Kilometern. Genutzt wird das Straßennetz von knapp 700.000 zugelassenen Kraftfahrzeugen und weiterer Straßenverkehr wird durch einen Anteil der 500.000 Pendler erzeugt. Eine weitere Lärmquelle ist der Schienenverkehr (Eisenbahnlinien Personen/Güter, U-Bahn oberirdisch, Tram). Für die Lärmaktionsplanung an Straßen, Trambahn- und oberirdischen U-Bahnlinien liegt die Zuständigkeit bei der Landeshauptstadt München, allerdings nicht für Autobahnen und Haupteisenbahnstrecken. Hierfür ist die Regierung von Oberbayern zuständig, mit der eng zusammengearbeitet wird.

Lärmschutz: In München wurde in den vergangenen Jahren bereits eine Vielzahl von Lärmschutzmaßnahmen realisiert, z. B. das Schallschutzfensterprogramm von 1975 bis 2003 (für die Stadt München entstandene Kosten: ca. 16 Millionen Euro; Förderung von mehr als 2.500 Objekten) und das Förderprogramm „Wohnen am Ring“ (z.B. Schallschutzbebauung der GEWOFAG am Innsbrucker Ring, Tunnelbau). Das Schallschutzfensterprogramm soll wieder aufgenommen werden.

Darüber hinaus hat der Stadtrat den Maßnahmen zur Verkehrsminderung und zur Verkehrsverlagerung auf umweltgerechte Verkehrsmittel höchste Priorität eingeräumt. Hierbei hat die Radverkehrsförderung einen sehr hohen Stellenwert in München. Ziel ist es, den Radverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen auf 15 % im Jahr 2015 zu erhöhen. Konkrete Maßnahmen seitens der Landeshauptstadt München sind unter anderem die Öffnung von mindestens 50 % der ca. 700 Münchner Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr (es wurden bereits rund 160 Einbahnstraßen geöffnet), der Ausbau von Radwegen, Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer und eine kostenlose Bereitstellung des Radlstadtplans.

Herr Fuchs erklärt, dass in München neben der Verkehrsverlagerung auch aktiver Schallschutz, u.a. durch Tunnelbau, gefördert wird. Im Zuge des kreuzungsfreien Ausbaus des Mittleren Rings wurden seit 1960 verschiedene Abschnitte des Rings untertunnelt. Durch den Bau der Tunnels wird auch die Lärm- und Luftschadstoffbelastung der Anwohner verringert. Insbesondere wenn es gelingt, den Verkehr komplett unter die Oberfläche zu verlegen - ein gutes Beispiel hierfür ist der 2002 fertiggestellte Petuertunnel mit Petuepark - stellt die Tunnellösung eine besonders effektive, aber leider auch teure Lärminderungsmaßnahme dar.

Trotz der bereits umgesetzten Maßnahmen verbleiben in München Bereiche mit Lärmproblemen. Um für diese Gebiete Strategien und Maßnahmen zur Lärminderung zu finden, wurde unter Federführung des Referates für Gesundheit und Umwelt ein stadtinterner Arbeitskreis gegründet, an dem alle

	<p>relevanten und zuständigen Fachdienststellen teilnehmen (Baureferat, Kreisverwaltungsreferat, Planungsreferat, Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG)). Dieser Arbeitskreis hat entsprechend den gesetzlichen Vorgaben 24 Untersuchungsgebiete mit der höchsten Lärm-Betroffenheit (Belastungsschwerpunkte) ausgewählt und Vorschläge zu möglichen Lärminderungsmaßnahmen und langfristige Strategien für diese Untersuchungsgebiete erarbeitet.</p> <p>Herr Fuchs führt aus, dass in den vier Bürgerforen und durch eine Internet-Fragebogenaktion weitere mögliche Lärminderungsmaßnahmen ausfindig gemacht werden sollen. In Zusammenarbeit mit einem schalltechnischen Ingenieurbüro werden dann die vorgeschlagenen Maßnahmen bewertet. Anschließend werden Wirksamkeits- und Wirtschaftlichkeitsanalysen durchgeführt sowie Finanzierungskonzepte aufgestellt. Nicht alle Zielsetzungen werden kurz- und mittelfristig realisierbar sein, so dass im Aktionsplan auch langfristige Perspektiven aufgezeigt werden müssen. Bei der Auswahl der Maßnahmen muss zwischen den vorliegenden Lärmkonflikten und den örtlichen Gegebenheiten sowie den städtebaulichen Belangen abgewogen werden.</p> <p>Abschließend bedankt sich Herr Fuchs für die Aufmerksamkeit und wünscht allen Beteiligten eine interessante Veranstaltung.</p>
<p>3. Beteiligung der Öffentlichkeit nach EG-Umgebungslärmrichtlinie</p>	
<p>Beteiligung der Öffentlichkeit</p>	<p><i>Frau Bonacker</i> stellt das Projektteam für die Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung, die Ziele und das Verfahren vor. Mit zum Team gehören der Münchner Schallexperte Dipl.-Ing. Rainer Kühne (Regierungsdirektor a.D.) und Oliver Riek, B.Sc. Stadtplanung.</p> <p><u>Inhalte:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die EG-Umgebungslärmrichtlinie sieht die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit ausdrücklich vor. Für die Aufstellung eines Aktionsplanes muss die Öffentlichkeit nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie klar, verständlich und zugänglich informiert werden (Artikel 9) <u>und</u> sie muss auch an deren Entwicklung mitwirken und die Ergebnisse überprüfen können (Artikel 8). Diese Vorgaben sind unmittelbar in die deutsche Gesetzgebung übernommen worden (§ 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz). ▪ Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, Informationen zu spezifischen Belastungs- und Belästigungssituationen zu bekommen sowie Vorschläge und Anregungen für Lärminderungsmaßnahmen zu erhalten. Dazu muss der Öffentlichkeit die Möglichkeit gegeben werden, sich über die vorhandene Situation zu informieren und über möglichst unterschiedliche Kanäle Rückmeldungen zu geben. In München fand eine Auftaktveranstaltung auf gesamtstädtischer Ebene mit Vertreterinnen und Vertretern des öffentlichen Interesses (Politik, Verwaltung, Bürgerinitiativen) statt. Zudem werden vier Bürgerforen in den Untersuchungsgebieten und eine Befragungsaktion (auch im Internet) durchge-

	<p>führt.</p> <p><u>Rückfragen:</u> Aus dem Plenum wird die Frage gestellt, wie viele unmittelbar betroffene Anwohner an der heutigen Veranstaltung teilnehmen. Nach einer kurzen Abfrage durch die Moderation stellt sich heraus, dass ca. 12 Lärmbetroffene aus den heute behandelten Untersuchungsgebieten anwesend sind und weitere 18 Interessierte.</p> <p>Aus dem <i>Plenum</i> wird sich erkundigt, wie die heutige Veranstaltung bekanntgemacht beziehungsweise beworben worden ist. <i>Frau Weinzierl</i> (Referat für Gesundheit und Umwelt - Abteilung Öffentlichkeitsarbeit) erklärt, dass entsprechende Pressemeldungen mit Ankündigungen verschickt worden sind. In Reaktion darauf haben einige lokale und überregionale Zeitungen (z.B. Münchner Merkur, Abendzeitung, Wochenblatt) über die Veranstaltung vorab berichtet; u.a. war ein ausführlicher Artikel in der Süddeutschen Zeitung abgedruckt. Darüber hinaus wurden die Termine in den Bezirksausschüssen bekanntgegeben und auch im Internet auf der Homepage des Referates für Gesundheit und Umwelt veröffentlicht. Auch an lokale Institutionen wurden Aushänge verteilt und gleichzeitig Vereine sowie Verbände informiert. <i>Herr Fuchs</i> betont, dass der Münchner Verwaltung explizit daran gelegen ist, eine Vielzahl von betroffenen Bürgern in den öffentlichen Foren zu beteiligen.</p>
<p>4. Vorstellung der Untersuchungsgebiete</p>	
<p>Auswahlverfahren der Untersuchungsgebiete</p>	<p>Die EG-Umgebungslärmrichtlinie wie auch das nationale Recht geben keine Immissionswerte vor, ab denen eine Aktionsplanung erforderlich ist. In einem Beschluss des Stadtrates 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 Mehrzahl der 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). Herr Reichert (Möhler + Partner - Beratende Ingenieure für Schallschutz und Bauphysik) erklärt, dass in München - wie auch in anderen Ballungsräumen - trotz der bereits umgesetzten Maßnahmen und Programme in weiten Bereichen diese Anhaltswerte überschritten werden. Um die knappen finanziellen Mittel im Rahmen der Aktionsplanung sinnvoll und zielgerichtet einsetzen zu können war es erforderlich, Belastungsschwerpunkte zu erfassen und Untersuchungsgebiete herauszuarbeiten, für die vorrangig Lärminderungsmaßnahmen untersucht werden. Hauptkriterien für die Festlegung von Untersuchungsgebieten, in denen ein Lärmaktionsplan aufgestellt werden soll, sind die Höhe des Lärmpegels sowie die Anzahl der betroffenen Einwohner. Unter Zugrundelegung dieser Kriterien wurden durch einen Arbeitskreis, an dem alle betroffenen Referate teilgenommen haben, die 24 höchstbelasteten Untersuchungsgebiete ausgewählt und dem Stadtrat zur Beschlussfassung</p>

	<p>sung vorgelegt.</p> <p><i>Herr Kemmather</i> (Referat für Gesundheit und Umwelt), <i>Herr Reichert</i> und <i>Herr Karimi</i> (Möhler+Partner - Beratende Ingenieure für Schallschutz und Bauphysik) stellen mithilfe einer Präsentation die ausgewählten Untersuchungsgebiete vor. Neben der Lärmbelastungssituation werden auch kurze Erläuterungen zur städtebaulichen Situation, dem Umfeld und der jeweiligen Nutzungsstruktur in den Gebieten gemacht.</p> <p>Rückfragen: Aus dem <i>Plenum</i> wird erfragt, warum nur Gebiete ausgewählt worden sind in denen es tagsüber lauter als 70 dB(A) ist, obwohl bereits ab einem geringeren Lärmwert von ca. 65 dB(A) eine Gesundheitsgefährdung besteht.</p> <p><i>Herr Kemmather</i> erklärt, dass in diesem Turnus der Lärmaktionsplanung noch nicht alle Bereiche mit Überschreitungen von L_{DEN} 70 dB(A) und L_{Night} 60 dB(A) behandelt werden können; eine Absenkung würde also keine Änderung der Gebietsauswahl bewirken. Die Auswahlkriterien für die 24 Untersuchungsgebiete hat der Münchner Stadtrat beschlossen. Bei diesen Gebieten handelt es sich um städtische Prioritätsbereiche. Eine einheitliche Regelung / Verordnung zu konkreten Lärmwerten ab der Lärmaktionspläne aufzustellen sind gibt es in Deutschland nicht. Die in München angewandten Lärmwerte orientieren sich an den Empfehlungen des Bayrischen Staatsministeriums für Umwelt und Gesundheit.</p> <p>Wieviele Anwohner leben in den 4 Untersuchungsgebieten des heutigen Bürgerforums? Insgesamt leben in den 24 Gebieten etwa 30.000 Menschen (in der ersten Häuserreihe zur Straße). In den sechs ausgewählten Gebieten des heutigen Lärmforums wohnen demnach ungefähr 7.500 Menschen.</p>
<p>5. Sammlung von Lärmproblemen, Konflikten, Einschätzung der Situation und Lösungsvorschläge durch die Beteiligten</p>	
<p>Arbeitsgruppenphase</p>	<p><i>Frau Bonacker</i> stellt kurz das weitere Vorgehen zur gebietsspezifischen Gruppenarbeit vor.</p> <p>In jeder Arbeitsgruppe sind auch direkte Ansprechpersonen aus der Verwaltung anwesend, die für inhaltliche Rückfragen zur Verfügung stehen. Die anwesenden Verwaltungsangestellten aus den zuständigen Fachdienststellen (Baureferat, Kreisverwaltungsreferat, Planungsreferat, Referat für Gesundheit und Umwelt, Münchner Verkehrsgesellschaft) stellen sich kurz nacheinander vor.</p> <p>Grundlage der Diskussion in den Arbeitsgruppen bilden die zu Beginn der Veranstaltung verorteten Lärmkonflikte. Die Nummerierung in der Tabelle entspricht den nummerierten Punkten auf den jeweiligen „Lärmkonfliktkarten“.</p> <p><i>Frau Bonacker</i> fragt, ob es für die Anwesenden in Ordnung ist, dass eine Studentin im Rahmen ihrer Diplomarbeit Videofilmaufnahmen der Veranstal-</p>

<p>tung macht. Aus dem <i>Plenum</i> erfährt diese Frage keine Widerrede.</p> <p>Aus dem <i>Plenum</i> wird gefragt, ob die Möglichkeit besteht, weitere lärmbelastete Gebiete in das Verfahren aufzunehmen. Es wird darauf hingewiesen, dass das Siedlungsgebiet im Bereich Guddenstraße / Petuelring / Eduard-Schenk-Straße / Leopoldstraße / Christoph-Schmid-Straße durch starken Schwerlastverkehr lärmbelastet ist. In dieser Siedlung wohnen ca. 400 Lärmbetroffene, die beispielsweise über Lärmschutzwände und Geschwindigkeitsreduzierungen vor Lärm geschützt werden könnten. <i>Herr Kemmather</i> erklärt, dass im aktuellen Verfahrensschritt der Lärminderungsplanung nur die ausgewählten 24 Untersuchungsgebiete behandelt werden können. In 2013 (2. Turnus der Lärmaktionsplanung) soll es eine Überprüfung und neue Bewertung der Münchner Lärmsituation geben. Dann können bei einer entsprechenden Bewertung weitere Untersuchungsgebiete aufgenommen werden.</p> <p>Aus dem <i>Plenum</i> wird gefragt, warum Untersuchungsgebiete ausgewählt worden sind in denen bereits Schallschutzfenster mit öffentlicher Förderung verbaut wurden. <i>Herr Kemmather</i> antwortet, dass es in einigen Teilbereichen der Untersuchungsgebiete bereits öffentliche Lärmschutzaktivitäten für passiven Schallschutz gegeben hat. Allerdings war dies bei der Auswahl der Untersuchungsgebiete kein Ausschlusskriterium. Gleichzeitig weist <i>Herr Kemmather</i> darauf hin, dass das Schallschutzfensterprogramm bereits 1975 begonnen wurde und mittlerweile neue Schallschutzstandards erreicht werden können.</p> <p>Aus dem <i>Plenum</i> wird geäußert, dass bereits zu Beginn des Verfahrens parallel zur Berechnung der Lärmkarten die Münchner Bürger direkt hätten integriert werden müssen, damit auch das subjektive Lärmempfinden stärker berücksichtigt wird. <i>Herr Kemmather</i> erläutert, dass die EG-Umgebungslärmrichtlinie eine bestimmte zeitliche Abfolge des Verfahrens vorsieht, bei dem zuerst die Lärmkarten erstellt werden um eine objektive Betrachtung zu ermöglichen und im Anschluss die Information und Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt. <i>Herr Fuchs</i> ergänzt, dass das städtische Vorgehen auch an finanzielle und personelle Kapazitäten und Ressourcen gebunden ist. Gleichzeitig kann er die Anregung im Grundsatz durchaus nachvollziehen und betont gleichzeitig, dass das Thema Lärm in München durchaus unter Beteiligung der Öffentlichkeit seitens der Stadt seit einigen Jahren bearbeitet wird. Insofern besteht auch eine Kenntnis über das subjektive Lärmempfinden der Bevölkerung. Diese soll auf der heutigen Veranstaltung intensiviert werden.</p> <p>Aus dem <i>Plenum</i> wird sich erkundigt, wie die Lärmkarten erstellt werden und ob bei der Erstellung insbesondere laute Verkehrskreuzungen berücksichtigt werden. <i>Herr Reichert</i> erklärt, dass die EG-Umgebungslärmrichtlinie eine Rechenvorschrift zur Erstellung der Lärmkarten beinhaltet (VBUS). Demnach werden die Lärmkarten mithilfe von verbindlichen Rechenverfahren und nicht</p>

	<p>mit Messungen erzeugt. Die europäische Rechenvorschrift beinhaltet keinen Zuschlag für die erhöhte Störwirkung von ampelgeregelten Kreuzungen.</p> <p>Allerdings erfolgt die detaillierte Betrachtung der Untersuchungsgebiete der Aktionsplanung zusätzlich unter Kriterien der nationalen Rechenvorschrift (RLS-90). Diese berücksichtigt die Lärmwirkung von Ampelsignalanlagen (z.B. an Verkehrskreuzungen) und erhebt dafür einen Zuschlag von bis zu 3 dB(A).</p>
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Arbeitsgruppe 1		Moderation: Rainer Kühne für konsalt GmbH	
Untersuchungsgebiet: A_03 Landshuter Allee // [von bis] Hengelerstraße (Borstei) - Richelstraße [Anlage 1]			
<u>Nr.</u>	<u>Ort</u>	<u>Problem</u>	<u>Vorschlag der betroffenen Bürger zur Abhilfe</u>
1	Landshuter Allee	Starker Straßenverkehr mit einem außergewöhnlich hohen Verkehrsaufkommen von 153.000 Kfz/24h belastet die umliegenden Wohngebäude mit Lärm; die Lärmbelastung ist nur ein Teilaspekt der unerträglichen Umweltsituation, denn regelmäßig werden in diesem Bereich die Grenzwerte für Feinstaub und NOx überschritten.	<p>a) Verlängerung des bereits vorhandenen Tunnels bauen und gleichzeitig den Oberflächenverkehr reduzieren; Machbarkeitsstudie für einen Tunnelbau in Auftrag geben;</p> <p>b) Geschwindigkeitsreduzierung herstellen (Prüfung: bis hinunter auf 30 km/h); sicherstellen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird;</p> <p>c) Mittlerer Ring sollte Teil der bestehende „Umweltzone“ werden;</p> <p>d) Die Innenstadt für den Individualverkehr durch eine Straßenmaut unattraktiver gestalten;</p> <p>e) Prüfen, ob lärmmindernder Straßenbelag („Flüsterasphalt“) verbaut werden kann.</p>
2	Georg-Brauchle-Ring/ Hanner Straße (Kreuzung) <i>(außerhalb des Untersuchungsgebietes)</i>	Lärm- und Abgasbelästigung insbesondere durch Schwerfahrzeuge infolge des schlechten Straßenzustands.	Straßenzustand verbessern.
<u>Allgemeine Anmerkungen:</u>			
Bei den meisten Wohngebäuden entlang der Landshuter Allee wurden bereits Schallschutzfenster eingebaut.			
Das Planungsreferat erklärt, dass die Umweltsituation entlang der Landshuter Allee seit langem hinreichend bekannt ist und unabhängig vom Lärmaktionsplan Maßnahmen angedacht sind.			

Der neue Busbahnhof bei der Hackerbrücke verursacht zusätzlich weiteren Verkehr (Fernbusse) auf dem Mittleren Ring bis in die Innenstadt.

Arbeitsgruppe 2	Moderation: Margit Bonacker, konsalt GmbH
------------------------	--------------------------------------------------

Untersuchungsgebiet:
A_07 Paul-Heyse-Straße / Schwanthaler Straße // [von bis] Bayerstraße – Landwehrstraße / St.-Paul-Straße - Mittererstraße [**Anlage 2**]

<u>Nr.</u>	<u>Ort</u>	<u>Problem</u>	<u>Vorschlag der betroffenen Bürger zur Abhilfe</u>
3/ 10	Schwanthalerstraße	Starker Straßenverkehr belastet die Anwohner und die örtliche Schule; Lärm stört den Schulunterricht; starker Verkehrsstrom in Richtung Innenstadt.	a) Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit zu Schulzeiten und nachts auf 30 km/h; b) Die vierspurige Straße auf weniger Spuren reduzieren und gleichzeitig den Straßenraum neu gestalten.

Allgemeine Anmerkungen:

Viele Münchner Schulen sind vom Straßenverkehr belastet. Ein Beispiel für eine stark lärmbelastete Schule ist die Riemerschmid Schule an der Frauenstraße.

Untersuchungsgebiet:
A_13 Landsberger Straße // [von bis] Barthstraße – Trappentreustraße

Zu diesem Untersuchungsgebiet wurden keine Anmerkungen gemacht.

Untersuchungsgebiet:
A_14 Müllerstraße SCHIENE // [von bis] Sendlinger-Tor-Platz – Fraunhoferstraße [**Anlage 3**]

<u>Nr.</u>	<u>Ort</u>	<u>Problem</u>	<u>Vorschlag der betroffenen Bürger zur Abhilfe</u>
1/ 2	Müllerstraße zwischen Hans-Sachs-Straße und Fraunhoferstraße	In diesem Bereich sind das Tramgleis und eine Weiche defekt.	Sanierung der Gleise und regelmäßiges Schleifen der Gleise durch MVG.
4/ 6	Müllerstraße	Verkehrswidriges Fahrverhalten der Kfz im Bereich Haltestelle L27 (in diesem Bereich ist das Gleis schmaler als die Fahrbahn) führt zu Konflikten mit der Tram - Folge: Klingeln der Tram stört.	Den Straßenverkehr durch die Blumenstraße leiten, damit die Tram nicht ständig klingelt.

5	Kolosseumstraße (Parkhaus)	In dem Gebiet gibt es einen starken (lauten) Parksuchverkehr (dieser ist abends / nachts aufgrund der umliegenden Gastronomienutzung besonders stark); Ausschilderung des Parkhauses ist nicht ausreichend; es gibt viele Falschparker, die teilweise Verkehrskonflikte verursachen.	Zufahrt zum Parkhaus optimieren; Einbahnstraßensituation hervorheben (Ausschilderung bisher nicht gegeben), etwa durch Verkehrszeichen auf der Fahrbahn; Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit (insbesondere nachts); vermehrte Polizeistreifen gegen die Falschparker.
7/ 8/ 9	Blumenstraße zwischen Wallstraße und Theklastraße	Radwege sind zu schmal und gefährden die Radfahrer.	Ausbau des Radweges und eine bessere Beschilderung.
<u>Allgemeine Anmerkungen:</u>			
In diesem Untersuchungsgebiet verursacht der Straßenverkehr neben Lärm auch Vibrationen und Erschütterungen.			
Arbeitsgruppe 3		Moderation: <i>Oliver Riek, konsalt GmbH</i>	
Untersuchungsgebiet: A_08 Gabelsbergerstraße / Theresienstraße // [von bis] jeweils Schleißheimer Straße - Luisenstraße [Anlage 4]			
<u>Nr.</u>	<u>Ort</u>	<u>Problem</u>	<u>Vorschlag der betroffenen Bürger zur Abhilfe</u>
1	Theresienstraße	1) Starker Straßenverkehr belastet die umliegenden Wohngebäude; der Straßenraum ist baulich sehr eng eingegrenzt und deshalb gibt es eine starke Schallreflektion; in der Umgebung befinden sich Arbeitsplätze, die durch den Straßenverkehrslärm gestört werden.	Prüfen, ob eine Aufhebung der bisherigen Einbahnstraßenführung eine Verkehrsentlastung zur Folge hätte.

		2) Die Geschwindigkeiten der Kfz sind zu hoch.	<p>a) Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h (ggf. Verkehrsberuhigung);</p> <p>b) Vermehrte Geschwindigkeitskontrollen durch die Polizei (nicht nur Kontrollen sondern auch die Verkehrserziehung durch den Einsatz des mobilen Dialogdisplays [Anzeige: „Sie fahren gerade 54 km/h!“] fördern;</p> <p>c) Umgestaltung des Straßenraums, damit die Kfz angehalten werden langsamer zu fahren (zum Beispiel durch neue Baumscheiben als optische Reize); Neugestaltung sollte gleichzeitig die Aufenthaltsqualität erhöhen.</p>
		3) Im näheren Lkw-Lieferverkehr blockiert häufig eine Fahrspur und dies führt zu Verkehrskonflikten mit häufigem Hupen.	Lieferzonen unabhängig vom Fließverkehr einrichten.
2	Gabelsbergerstraße	1) Starker Straßenverkehr belastet die umliegenden Wohngebäude.	Prüfen, ob eine Aufhebung der bisherigen Einbahnstraßenführung eine Verkehrsentslastung zur Folge hätte (Verkehr stattdessen über Stiglmaierplatz und Brienner Straße leiten).
		2) Hohe Geschwindigkeiten des Verkehrs stellen ein Sicherheitsrisiko für Fußgänger (speziell Kinder) dar; Verkehrssicherheit ist insbesondere vor der TU München nicht gegeben, da es keine ausreichende Querungssituation gibt.	<p>a) Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h (ggf. Verkehrsberuhigung);</p> <p>b) Prüfen, ob weitere Fußgängerquerungen durch neue Zebrastreifen und Ampelsignalanlagen installiert werden können (Priorität: am Gelände der TU München).</p>
Allgemeine Anmerkungen:			

<p>Die Arbeitsgruppe bemerkt, dass sich der Verkehr in der Theresienstraße und Gabelsbergerstraße gegenseitig stark beeinflusst. Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms können deshalb nicht unabhängig voneinander in den Straßen erfolgen. Eine Lösung des Verkehrslärms kann nur über eine strukturelle großmaßstäbliche Änderung der Verkehrsführung herbeigeführt werden.</p>			
<p>Das Planungsreferat erklärt, dass die problematische Verkehrssituation in diesem Bereich bekannt ist. Zurzeit läuft eine Machbarkeitsstudie für eine grundsätzliche Anpassung der Verkehrssituation in der Maxvorstadt (Alternative 5).</p>			
<p>Untersuchungsgebiet: A_09 Moosacher Straße – Frankfurter Ring / Schleißheimer Straße // [von bis] Riesenfeldstraße – Korbinianstraße / Hamburger Straße – Bertholdstraße [Anlage 5]</p>			
<u>Nr.</u>	<u>Ort</u>	<u>Problem</u>	<u>Vorschlag der betroffenen Bürger zur Abhilfe</u>
2/ 4	Moosacher Straße – Frankfurter Ring / Schleißheimer Straße (Kreuzungsbereich)	1) Straßenverkehr belastet die umliegenden Wohngebäude.	1) Prüfen, ob lärmindernder Straßenbelag („Flüsterasphalt“) verbaut werden kann; 2) Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit.
		2) Städtebauliche Situation (Baulücken, keine geschlossenen Blockränder) begünstigt die Lärmwirkung auch hinter der ersten Häuserzeile.	Schließungen der Baulücken (z.B. am Frankfurter Ring 1 und 3).
9	Schleißheimer Straße / Moosacher Straße (Kreuzungsbereich)	Diese Verkehrskreuzung wird in den Hauptzeiten stark vom Berufsverkehr befahren (Werksverkehr zum BMW-Gelände); die Ampelschaltung für die Rechtsabbieger in die Moosacher Straße ist zu kurz geschaltet, dies verursacht häufig einen Rückstau in die Schleißheimer Straße.	Die Ampelschaltung prüfen und ggf. die Ampelphase für die Rechtsabbieger verlängern.

13	Frankfurter Ring / Knorrstraße	Bisher ist das Linksabbiegen vom Frankfurter Ring in die Knorrstraße straßenverkehrsrechtlich nicht erlaubt, dies bedeutet, dass der Verkehr erst im Kreuzungsbereich der Schleißheimer Straße abbiegt und dort den Kreuzungsbereich belastet.	Zufahrt vom Frankfurter Ring in die Knorrstraße in Richtung Süden zulassen.
<u>Allgemeine Anmerkungen:</u>			
Die Arbeitsgruppe merkt an, dass Baulückenschließungen sinnvoll sind, aber die Nutzungskonzepte der neuen Gebäude so gestaltet sein sollten, dass kein neuer Wohnraum straßenorientiert entsteht. Damit die Grundstücke für eine neue Bebauung erschlossen werden können, sollten die Eigentümer aktiv und gezielt von der zuständigen Verwaltung angesprochen werden.			
6. Dank und Schlusswort			
<p><i>Frau Bonacker</i> gibt abschließend einen Ausblick auf das weitere Verfahren:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Arbeit wird in den zwei folgenden Bürgerforen in den Untersuchungsgebieten fortgesetzt. ▪ Der Online-Fragebogen ist auf „www.muenchen.de/laerm => Lärminderungsplanung => Lärmaktionsplanung“ verfügbar. Innerhalb der vorgegebenen Gebiete können die Straßen- oder Schienenabschnitte benannt werden, welche die Menschen in ihrem Wohnumfeld stören und es können die vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen bewertet werden. ▪ Die weiteren Bürgerforen finden am 11. und 12. Oktober 2010 statt. <p>Die Ergebnisse der Befragung und der Bürgerforen fließen in das weitere Verfahren ein. Die Vorschläge der betroffenen Bürger werden im nächsten Schritt geprüft und einer Bewertung unterzogen. Welche Maßnahmen weiterverfolgt werden, entscheidet der Stadtrat (voraussichtlich) in 2011.</p> <p><i>Herr Kemmather</i> bedankt sich bei den Referenten und der Moderation sowie den Teilnehmerinnen und Teilnehmern für ihr Engagement und die konstruktiven Diskussionsbeiträge.</p>			

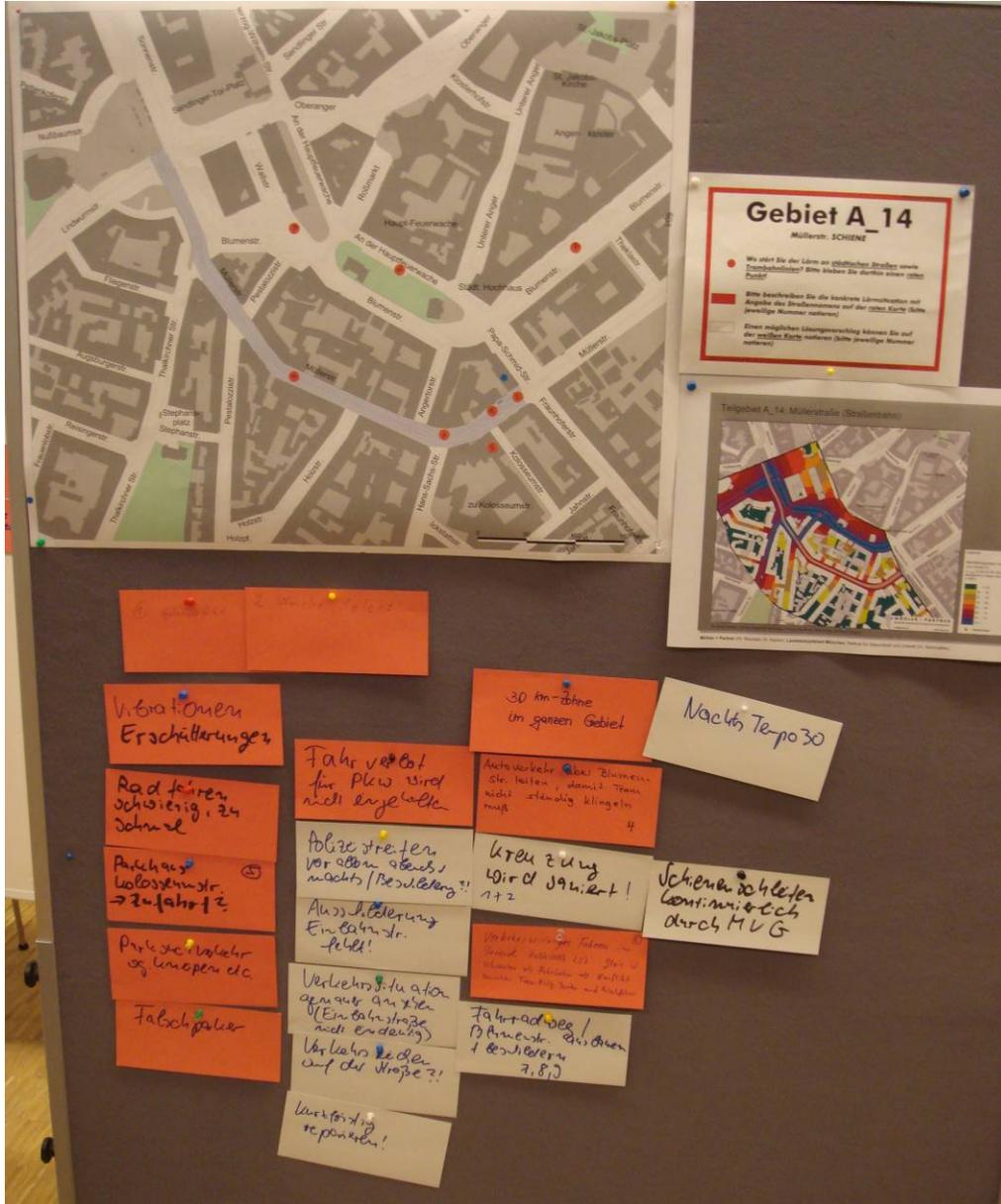
Anlage 1: Gebiet A_03



Anlage 2: Gebiet A_07



Anlage 3: Gebiet A_14



Anlage 4: Gebiet A_08



Anlage 5: A_09



Anhang 2.3

Protokoll Bürgerforum II

Bürgerforum II

Mitwirkung der Öffentlichkeit nach EG-Umgebungslärmrichtlinie

A_05 Lindwurmstraße/Kapuzinerstraße/Herzog-Heinrich-Straße

A_10 Rosenheimer Straße Nordwest

A_11 Humboldtstraße/Pilgersheimer Straße

B_01 Orleansstraße

B_04 Auenstraße/Wittelsbacherstraße/Ehrengutstraße/Isartalstraße

B_10 Kapuzinerstraße Südost

Datum: 28.09.2010

Ort: Kreisverwaltungsreferat (Multifunktionsraum), Ruppertstraße 11

Dauer: 17:00 – 20:00 Uhr

Vorbemerkung: Das vorliegende Protokoll ist als Ergebnisprotokoll ausgelegt. Daher werden lediglich die wesentlichen Inhalte von Aussagen benannt und thematisch geordnet dargestellt. Die dahinter stehenden Personen in der Diskussion werden nicht genannt. Die Aussagen sind jedoch weiterhin Einzelaussagen. Sie sind nicht Konsens aller Anwesenden. Die dazugehörigen Vortragsfolien sind auf der Website der Landeshauptstadt München „www.muenchen.de/laerm =>Lärminderungsplanung => Lärmaktionsplanung“ einsehbar.

1. Einlass & Infoforum	
Bereits eine halbe Stunde vor Beginn der Vorträge und Diskussionen können Interessierte im Rahmen des „Infoforums“ mit Fachgutachtern und Vertretern der Verwaltung ins Gespräch kommen.	
Die Teilnehmenden werden aufgefordert, an „Lärmkonfliktkarten“ die aus ihrer Sicht lauten Orte bezogen auf Straßenverkehrslärm mit nummerierten Klebepunkten zu markieren. Zur besseren Übersicht hängen entsprechende Pläne der ausgewählten Gebiete aus.	
Um die Verortung der Konfliktbereiche genau zu beschreiben, können Erläuterungen und weitere Anmerkungen auf ebenfalls nummerierten Moderationskarten notiert werden. Dieses Vorgehen erlaubt neben einer quantitativen Erhebung der Lärmkonflikte qualitative Aussagen aus Sicht der Betroffenen.	
Es sind ca. 16 Teilnehmende anwesend.	
2. Begrüßung und Ablauf	
Ablauf	<i>Margit Bonacker</i> , Geschäftsführerin der mit der Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung beauftragten konsalt GmbH, begrüßt die Teilnehmenden und stellt den Ablauf der Veranstaltung vor. Die Veranstaltung ist der Auftakt der vier Bürgerforen in München. Ziel der Veranstaltung ist die Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Lärmaktionsplanung München zu erreichen.
3. Lärmaktionsplanung in München	
Einführung	Vorstellung des Hintergrundes zum Verfahren und der Zielsetzung der Lärmaktionsplanung durch <i>Johann Patsch</i> , Referat für Gesundheit und Umwelt, Abteilung Umweltschutz, Landeshauptstadt München. Inhalte: <u>Begrüßung und Zielsetzung der Veranstaltung:</u> Herr Patsch begrüßt die anwesenden Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Mit der Umsetzung der Anforderungen der EG-Umgebungslärmrichtlinie können die Lebensqualität gesteigert und Gesundheitsrisiken vermindert werden.

Die Lärmaktionsplanung kann aber nur erfolgreich umgesetzt werden, wenn alle Akteure (z. B. Politik, Wirtschaft, Verkehrsteilnehmer) gemeinsam daran arbeiten.

Situation in München: Herr Patsch beschreibt die vorhandene Lärm- und Verkehrssituation in München. Hauptverursacher des Lärms ist der Straßenverkehr. Der Raum München ist eine Drehscheibe für den Fernverkehr in Süddeutschland; hier laufen 7 Bundesautobahnen zusammen und das städtische Straßennetz hat eine Länge von etwa 2.500 Kilometern. Genutzt wird das Straßennetz von knapp 700.000 zugelassenen Kraftfahrzeugen und weiterer Straßenverkehr wird durch einen Anteil der 500.000 Pendler erzeugt. Eine weitere Lärmquelle ist der Schienenverkehr (Eisenbahnlinien Personen/Güter, U-Bahn oberirdisch, Tram). Für die Lärmaktionsplanung an Straßen, Trambahn- und oberirdischen U-Bahnlinien liegt die Zuständigkeit bei der Landeshauptstadt München, allerdings nicht für Autobahnen und Haupteisenbahnstrecken. Hierfür ist die Regierung von Oberbayern zuständig, mit der eng zusammengearbeitet wird.

Lärmschutz: In München wurde in den vergangenen Jahren bereits eine Vielzahl von Lärmschutzmaßnahmen realisiert, z. B. das Schallschutzfensterprogramm von 1975 bis 2003 (für die Stadt München entstandene Kosten: ca. 16 Millionen Euro; Förderung von mehr als 2500 Objekten) und das Förderprogramm „Wohnen am Ring“ (z. B. Schallschutzbebauung der GEWOFAG am Innsbrucker Ring, Tunnelbau). Das Schallschutzfensterprogramm soll wieder aufgenommen werden.

Darüber hinaus hat der Stadtrat den Maßnahmen zur Verkehrsminderung und zur Verkehrsverlagerung auf umweltgerechte Verkehrsmittel höchste Priorität eingeräumt. Hierbei hat die Radverkehrsförderung einen sehr hohen Stellenwert in München. Ziel ist es, den Radverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen auf 15 % im Jahr 2015 zu erhöhen. Konkrete Maßnahmen seitens der Landeshauptstadt München sind unter anderem die Öffnung von mindestens 50 % der ca. 700 Münchner Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr (es wurden bereits rund 160 Einbahnstraßen geöffnet), der Ausbau von Radwegen, Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer und eine kostenlose Bereitstellung des Radstadtplans.

Herr Patsch erklärt, dass in München neben der Verkehrsverlagerung auch aktiver Schallschutz, u.a. durch Tunnelbau, gefördert wird. Im Zuge des kreuzungsfreien Ausbaus des Mittleren Rings wurden seit 1960 verschiedene Abschnitte des Rings untertunnelt. Durch den Bau der Tunnel wird auch die Lärm- und Luftschadstoffbelastung der Anwohner verringert. Insbesondere wenn es gelingt, den Verkehr komplett unter die Oberfläche zu verlegen - ein gutes Beispiel hierfür ist der 2002 fertiggestellte Petuertunnel mit Petuepark - stellt die Tunnellösung eine besonders effektive, aber leider auch teure Lärm-minderungsmaßnahme dar.

Trotz der bereits umgesetzten Maßnahmen verbleiben in München Bereiche mit Lärmproblemen. Um für diese Gebiete Strategien und Maßnahmen zur Lärm-minderung zu finden, wurde unter Federführung des Referates für Gesundheit und Umwelt ein stadtinterner Arbeitskreis gegründet, an dem alle relevanten und zuständigen Fachdienststellen teilnehmen (Baureferat, Kreisver-waltungsreferat, Planungsreferat, Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG)).

	<p>Dieser Arbeitskreis hat entsprechend den gesetzlichen Vorgaben 24 Untersuchungsgebiete mit der höchsten Lärm-Betroffenheit (Belastungsschwerpunkte) ausgewählt und Vorschläge zu möglichen Lärminderungsmaßnahmen und langfristige Strategien für diese Untersuchungsgebiete erarbeitet.</p> <p>Herr Patsch führt aus, dass in den vier Bürgerforen und durch eine Internet-Fragebogenaktion weitere mögliche Lärminderungsmaßnahmen ausfindig gemacht werden sollen. In Zusammenarbeit mit einem schalltechnischen Ingenieurbüro werden dann die vorgeschlagenen Maßnahmen bewertet. Anschließend werden Wirksamkeits- und Wirtschaftlichkeitsanalysen durchgeführt sowie Finanzierungskonzepte aufgestellt. Nicht alle Zielsetzungen werden kurz- und mittelfristig realisierbar sein, so dass im Aktionsplan auch langfristige Perspektiven aufgezeigt werden müssen. Bei der Auswahl der Maßnahmen muss zwischen den vorliegenden Lärmkonflikten und den örtlichen Gegebenheiten sowie den städtebaulichen Belangen abgewogen werden.</p> <p>Abschließend bedankt sich Herr Patsch für die Aufmerksamkeit und wünscht allen Beteiligten eine interessante Veranstaltung.</p>
<p>3. Beteiligung der Öffentlichkeit nach EG-Umgebungslärmrichtlinie</p>	
<p>Beteiligung der Öffentlichkeit</p>	<p><i>Frau Bonacker</i> stellt das Projektteam für die Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung, die Ziele und das Verfahren vor. Mit zum Team gehören der Münchner Schallexperte Dipl.-Ing. Rainer Kühne (Regierungsdirektor a.D.) und Oliver Riek, B.Sc. Stadtplanung.</p> <p><u>Inhalte:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die EG-Umgebungslärmrichtlinie sieht die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit ausdrücklich vor. Für die Aufstellung eines Aktionsplanes muss die Öffentlichkeit nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie klar, verständlich und zugänglich informiert werden (Artikel 9) <u>und</u> sie muss auch an deren Entwicklung mitwirken und die Ergebnisse überprüfen können (Art. 8). Diese Vorgaben sind unmittelbar in die deutsche Gesetzgebung übernommen worden (§ 47d Bundesimmissionsschutzgesetz). ▪ Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, Informationen zu spezifischen Belastungs- und Belästigungssituationen zu bekommen sowie Vorschläge und Anregungen für Lärminderungsmaßnahmen zu erhalten. Dazu muss der Öffentlichkeit die Möglichkeit gegeben werden, sich über die vorhandene Situation zu informieren und über möglichst unterschiedliche Kanäle Rückmeldungen zu geben. In München fand eine Auftaktveranstaltung auf gesamtstädtischer Ebene mit Vertreterinnen und Vertretern des öffentlichen Interesses (Politik, Verwaltung, Bürgerinitiativen) statt. Zudem werden vier Bürgerforen in den Untersuchungsgebieten und eine Befragungsaktion (auch im Internet) durchgeführt. <p><u>Rückfragen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aus dem <i>Plenum</i> wird sich erkundigt, wie die heutige Veranstaltung bekanntgemacht beziehungsweise beworben worden ist.

	<p><i>Frau Weinzierl</i> (Referat für Gesundheit und Umwelt - Abteilung Öffentlichkeitsarbeit) erklärt, dass entsprechende Pressemeldungen mit Ankündigungen verschickt worden sind. In Reaktion darauf haben einige lokale und überregionale Zeitungen (z.B. Münchner Merkur, Abendzeitung, Wochenblatt) über die Veranstaltung vorab berichtet, u.a. war ein ausführlicher Artikel in der Süddeutschen Zeitung abgedruckt. Darüber hinaus wurden die Termine in den Bezirksausschüssen bekanntgegeben und auch im Internet auf der Homepage des Referates für Gesundheit und Umwelt veröffentlicht. Auch an lokale Institutionen wurden Aushänge verteilt und gleichzeitig Vereine sowie Verbände informiert.</p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

4. Vorstellung der Untersuchungsgebiete	
<p>Auswahlverfahren der Untersuchungsgebiete</p>	<p>Die EG-Umgebungslärmrichtlinie wie auch das nationale Recht geben keine Immissionswerte vor, ab denen eine Aktionsplanung erforderlich ist. Im einem Beschluss des Stadtrates 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.</p> <p>Dies entspricht sowohl der gängigen Praxis der Mehrzahl der 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).</p> <p>Herr Reichert (Möhler + Partner - Beratende Ingenieure für Schallschutz und Bauphysik) erklärt, dass in München - wie auch in anderen Ballungsräumen - trotz der bereits umgesetzten Maßnahmen und Programme in weiten Bereichen diese Anhaltswerte überschritten werden. Um die knappen finanziellen Mittel im Rahmen der Aktionsplanung sinnvoll und zielgerichtet einsetzen zu können war es erforderlich, Belastungsschwerpunkte zu erfassen und Untersuchungsgebiete herauszuarbeiten, für die vorrangig Lärminderungsmaßnahmen untersucht werden.</p> <p>Hauptkriterien für die Festlegung von Untersuchungsgebieten, in denen ein Lärmaktionsplan aufgestellt werden soll, sind die Höhe des Lärmpegels sowie die Anzahl der betroffenen Einwohner.</p> <p>Unter Zugrundelegung dieser Kriterien wurden durch einen Arbeitskreis, an dem alle betroffenen Referate teilgenommen haben, die 24 höchstbelasteten Untersuchungsgebiete ausgewählt und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt.</p> <p><i>Herr Kemmather</i> (Referat für Gesundheit und Umwelt), <i>Herr Reichert</i> und <i>Herr Karimi</i> (Möhler+Partner - Beratende Ingenieure für Schallschutz und Bauphysik) stellen mit Hilfe einer Präsentation die ausgewählten Untersuchungsgebiete und deren Lage vor. Neben der Lärmbelastungssituation werden auch kurze Erläuterungen zur städtebaulichen Situation, dem Umfeld und der jeweiligen Nutzungsstruktur in den Gebieten gemacht.</p> <p><i>Herr Reichert</i> erklärt, dass für die vier Bürgerforen insgesamt 24 Untersuchungsgebiete ausgewählt worden sind. Diese Gebiete wurden aus dem gesamtstädtischen Lärmaktionsplan unter dem Aspekt der hohen Lärmwirkung und Betroffenheitsgrad gefiltert. Insgesamt leben in den 24 Gebieten etwa 30.000 Menschen (in der ersten Häuserreihe zur Straße), die am Tag einer starken Lärmbelastung von über 70 dB(A) und nachts einer Belastung von 60 dB(A) ausgesetzt sind. In den sechs ausgewählten Gebieten des heutigen Lärmforums wohnen ungefähr 7.500 Menschen.</p> <p>Rückfragen: Aus dem <i>Plenum</i> wird sich über die Möglichkeiten zur Reduzierung des Straßenlärms erkundigt. <i>Herr Karimi</i> erklärt die Möglichkeiten und Grenzen der Reduzierung von</p>

	<p>Straßenlärm. So bedeutet eine Verdoppelung bzw. Halbierung der Quellenzahl (z. B. der Verkehrsmenge) eine Erhöhung bzw. Reduzierung um 3 dB(A). Ein wichtiger Ansatz für die Lärminderung ist die Reduzierung der Geschwindigkeit; zum Beispiel ergibt eine Geschwindigkeitsreduzierung von 60 km/h auf 30 km/h eine Verringerung der Belastung um rund 3 bis 4 dB(A). Für die Ausschöpfung von Lärminderungspotenzialen ist es häufig sinnvoll, Maßnahmenbündel zu entwickeln, d.h. mehrere Maßnahmen gleichzeitig zu ergreifen.</p> <p>Aus dem Plenum erfährt das Ziel einer grundsätzlichen Verkehrsreduzierung eine breite Zustimmung.</p>
<p>5. Sammlung von Lärmproblemen, Konflikten, Einschätzung der Situation und Lösungsvorschläge durch die Beteiligten</p>	
<p>Arbeitsgruppenphase</p>	<p><i>Frau Bonacker</i> stellt kurz das weitere Vorgehen zur gebietsspezifischen Gruppenarbeit vor.</p> <p>In jeder Arbeitsgruppe sind auch direkte Ansprechpersonen aus der Verwaltung anwesend, die für inhaltliche Rückfragen zur Verfügung stehen. Die anwesenden Verwaltungsangestellten aus den zuständigen Fachdienststellen (Baureferat, Kreisverwaltungsreferat, Planungsreferat, Referat für Gesundheit und Umwelt, Münchner Verkehrsgesellschaft) stellen sich kurz nacheinander vor.</p> <p>Grundlage der Diskussion in den Arbeitsgruppen bilden die zu Beginn der Veranstaltung verorteten Lärmkonflikte.</p> <p>Die Nummerierung in der folgenden Tabelle entspricht den nummerierten Punkten auf den jeweiligen „Lärmkonfliktkarten“.</p>

Arbeitsgruppe 1		Moderation: Margit Bonacker, konsalt GmbH	
Untersuchungsgebiet: A_05 Lindwurmstraße / Kapuzinerstraße / Herzog-Heinrich-Straße // [von bis] Poccistraße – Goetheplatz / Lindwurmstraße – Thalkirchner Straße / Mozartstraße – Lindwurmstraße [Anlage 1]			
Nr.	Ort	Problem	Vorschlag der betroffenen Bürger zur Abhilfe
1	Lindwurmstraße zwischen Goetheplatz und Poccistraße	1) Sehr viel Verkehrsflächen für Kfz (vier Fahrspuren und weitere Abbiegespuren).	Reduzierung der Straße auf zwei Fahrbahnen bei gleichzeitigem Erhalt der Abbiegespuren.
		2) Stark befahrene Ein- und Ausfallstraße; der motorisierte Straßenverkehr dominiert Stadtraum.	Umgestaltung des Stadtraumes: Fuß- und Radwege verbreitern; weniger Kfz-Stellplätze vor Ort anbieten, dafür mehr Fahrradstellplätze.
		3) Die Verkehrssituation verleitet viele Verkehrsteilnehmer zu überhöhten Geschwindigkeiten.	Autoverkehr in der Innenstadt vermeiden (die Einführung einer City-Maut prüfen).
		4) Der motorisierte Verkehr verursacht den Lärm.	
2	Kapuzinerstraße zwischen Kreuzung Lindwurmstraße und Kapuzinerplatz	Bisher ist die Kapuzinerstraße als Nord-Süd-Verbindungsachse stark befahren; an der Kreuzung zur Lindwurmstraße dauert die Ampelphase relativ lange, so dass es einen Rückstau in die Kapuzinerstraße gibt.	a) Zur Verkehrsreduzierung sollte geprüft werden, ob eine einspurige Einbahnstraßenlösung in der Kapuzinerstraße möglich ist; b) Bau eines Radweges; Länge der Ampelphase prüfen und ggf. anpassen.
3	Kreuzung Goetheplatz / Lindwurmstraße	Stark belasteter Verkehrsknotenpunkt im Kreuzungsbereich; insbesondere konzentriert sich in diesem Bereich der Verkehr in Richtung Innenstadt.	Innenstadt sollte für den motorisierten Individualverkehr unattraktiver werden; es sollten Maßnahmen ergriffen werden, die die Innenstadt für Kfz-Verkehr

			unattraktiver machen (z.B. Erhöhung der Parkgebühren und das Parkraumangebot für den ruhenden Verkehr vermindern); die vorgeschlagenen Maßnahmen könnten dann im großmaßstäblichen Verkehrsgefüge den genannten Kreuzungsbereich entlasten.
4	Lindwurmstraße (Bereich zwischen Poccistraße und Kapuzinerstraße)	Lieferverkehr blockiert häufig immer eine der beiden Fahrbahnen je Fahrtrichtung (Parken in der zweiten Reihe); Folge: der Verkehrsfluss wird behindert und es kommt zu vermehrten Brems- und Beschleunigungsvorgängen bei denen häufig auch gehupt wird; diese Verkehrssituationen sind unnötig laut.	Straßenraum umgestalten, dass der Lieferverkehr spezielle Parkplätze (Lieferzonen) bekommt; dies soll einen reibungslosen Verkehrsfluss ermöglichen; bei einer Umgestaltung sollte es eine räumliche Trennung von Fuß- und Radweg geben, damit Nutzungskonflikte präventiv vermieden werden können.
<u>Allgemeine Anmerkungen:</u>			
Insgesamt ist dieser räumliche Bereich durch die hohe Verkehrsmenge und den dadurch entstehenden Lärm belastet. Gleichzeitig schränkt der motorisierte Verkehr auch die Sicherheit ein (Fußgänger, insbesondere Kinder).			
Besonders laut wird der Verkehr, wenn es zu einer Störung oder Unregelmäßigkeit des Verkehrsflusses kommt (z.B. bei einer Verengung der Verkehrssituation).			
Untersuchungsgebiet: A_11 Humboldtstraße / Pilgersheimer Straße // [von bis] Claude-Lorrain-Straße – Kolumbusplatz / Freibadstraße – Edlingerplatz [Anlage 2]			
<u>Nr.</u>	<u>Ort</u>	<u>Problem</u>	<u>Vorschlag der betroffenen Bürger zur Abhilfe</u>

<p>1 / Nachtrag vom 11.10.2010</p>	<p>Humboldtstraße / Claude-Lorrain-Straße (Kreuzung)</p>	<p>Rückstausituationen an der Kreuzung, Folge: hupende Kfz; Rückstau blockiert Kreuzung für Fußgänger und schränkt deren Sicherheit ein.</p>	<p>a) Bisherige Rechtsabbiegerspur von der Humboldtstraße in die Claude-Lorrain-Straße (stadtauswärts) und die bisherige Bushaltestelle als Busspur umwidmen; dadurch wird die Straßenverkehrsführung für den fließenden Kfz-Verkehr einspurig (Verengungssituation);</p> <p>b) Abbiegen von der Humboldtstraße in die Claude-Lorrain-Straße (stadtauswärts) verbieten, entsprechendes Verbotsschild aufstellen.</p>
<p>3/4</p>	<p>Humboldtstraße / Pilgerheimer Straße (Kreuzung)</p>	<p>Die Linksabbieger biegen unerlaubt aus der Pilgerheimer Straße in die Humboldtstraße ab, dies verursacht einen Rückstau; sehr hohes Verkehrsaufkommen in den Stoßzeiten (morgens und abends) wird sehr viel gehupt („permanente Hupkonzerte“); Anwohner sind unerträglichem Lärm ausgesetzt.</p>	<p>a) Das Wechselverkehrszeichen an der Kreuzung, das zu den Hauptverkehrszeiten ein Geradeaus- bzw. Rechtsabbiegegebot anordnet, sollte entfernt und ein ganztägiges Linksabbiegen zugelassen werden. Der häufige Wechsel zwischen Ein- und Mehrspurigkeit wirkt sich nachteilig auf die Verstetigung des Verkehrsflusses aus.</p> <p>b) Verkehrsberuhigung an der Humboldtstraße prüfen; eine Verkehrsberuhigung steigert gleichzeitig die Aufenthaltsqualität;</p> <p>c) Busspur auf zwei Spuren erweitern.</p>

5/6/7	Humboldtstraße	<p>Die Humboldtstraße ist Bestandteil einer städtischen Süd-Nord-Verbindung („2. Innerer Mittlerer Ring“), dadurch ist die Strecke entlang des Rings und den Wohngebieten stark mit Verkehr / Lärm belastet; entlang dieser Verbindung kommt es häufig in den Kreuzungsbereichen zu einer Rückstausituation; außerdem wird entlang der Strecke zu schnell gefahren.</p>	<p>a) Verkehrslenkung großmaßstäblich entlang der Süd-Nord-Verbindung prüfen;</p> <p>b) Verkehrsfluss ohne Widerstände ermöglichen; Schnittstellen zum Mittleren Ring optimieren (z.B. vor der Paul-Heyse-Unterführung);</p> <p>c) Verkehrsvermeidung in der Humboldtstraße und den umliegenden Wohngebieten durch vorherige Umleitung auf den Mittleren Ring (auch nach Grünwald);</p> <p>d) Neue Einbahnstraßenführung in der Isarvorstadt kann den Durchgangsverkehr durch die Wohngebiete mindern (hierfür sollte ein großmaßstäbliches Verkehrsgutachten für die Isarvorstadt erstellt werden).</p>
8	Pilgersheimer Straße	<p>1) Die vorhandene 30er Zone wird nicht beachtet, die gefahrenen Geschwindigkeiten sind deutlich zu hoch.</p> <p>2) Verkehrssicherheit an der Bushaltestelle (insbesondere für ältere und körperlich eingeschränkte Menschen) und dem ansässigen Kindergarten ist nicht ausreichend gegeben.</p>	<p>Geschwindigkeit reduzieren, in dem optische Reize im Straßenraum geschaffen werden, zum Beispiel durch das Aufstellen von Baumscheiben oder Pflanzenkübeln.</p>

9	Pilgersheimer Straße zwischen Humboldtstraße und Edlingerplatz	Lauter Kreuzungsbereich zur Humboldtstraße; zu schneller Durchgangsverkehr.	Verkehrsentlastung durch eine Einbahnstraßenlösung an diesem Teilstück (Öffnung in beide Richtungen nur für Busse); Ziel ist die Reduzierung des schnellen Durchgangsverkehrs.
Arbeitsgruppe 2		Moderation: <i>Rainer Kühne, für konsalt GmbH</i>	
Untersuchungsgebiet: B_01 Orleansstraße // [von bis] Balanstraße – Spicherenstraße			
Zu diesem Untersuchungsgebiet wurden keine Anmerkungen gemacht.			
Untersuchungsgebiet: A_10 Rosenheimer Straße Nordwest // [von bis] Rosenheimer Platz – Orleansstraße [Anlage 3]			
<u>Nr.</u>	<u>Ort</u>	<u>Problem</u>	<u>Vorschlag der betroffenen Bürger zur Abhilfe</u>
Allgemein	Rosenheimer Straße	Die Rosenheimer Straße verursacht als Ausfallstraße mit einem Verkehrsaufkommen von 28.000 Kfz/24h und einem mittleren Lkw-Anteil an den Häuserfronten Mittelungspegel von 76 dB(A) tags und 66 dB(A) nachts.	<p>a) Es wird im Rahmen eines Verkehrskonzeptes (Förderung des ÖPNV) für die Stadt München eine deutliche Verkehrsverminderung gefordert.</p> <p>b) Im Rahmen eines Rückbaues der Straße sollten beiderseitig Fahrradwege eingerichtet werden. Hierdurch würden auch die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten reduziert werden.</p> <p>c) Darüber hinaus sollte, wenn möglich, ein geeigneter lärmärmer Straßenbelag eingebaut werden.</p>

1	Rosenheimer Straße (Hausnr. 85 bzw. 87/103)	Es befindet sich dort eine Baulücke, durch den der Straßenverkehrslärm in die hintere Bebauung (Lothringer Straße) eindringt. Die dort befindlichen Balkone sind nicht nutzbar, bei geöffneten Fenstern kann man sich nicht in Ruhe unterhalten.	Die Baulücke ließe sich durch eine Glaswand zwischen den Gebäuden schließen, wodurch der Hofbereich deutlich entlastet würde. Da die Einfahrt wegen rückwärtiger Parkplätze eines Hotelbetriebes und wegen möglicher feuerpolizeilicher Auflagen offen bleiben muss, wären weitere absorbierende Bekleidungen der Seitenwände sinnvoll. Die mögliche Glaswand würde auf privaten Grundstücken errichtet werden. Hinweis: Es sollten im Bebauungsplan die möglichen Auflagen zum Lärmschutz eingesehen werden.
Arbeitsgruppe 3		Moderation: <i>Oliver Riek, konsalt GmbH</i>	
Untersuchungsgebiet: B_04 Auenstraße / Wittelsbacherstraße / Ehrengutstraße / Isartalstraße // [von bis] Ehrengutstraße – Baldeplatz / Geyerstraße – Baldeplatz / Isartalstraße – Auenstraße / DB Mü-Rosenheim - Ehrengutstraße [Anlage 4]			
<u>Nr.</u>	<u>Ort</u>	<u>Problem</u>	<u>Vorschlag der betroffenen Bürger zur Abhilfe</u>
Allgemein	Gesamtes Gebiet	Das gesamte Gebiet ist stark durch den Gewerbeverkehr des Großmarktes, des Viehhofs und des Schlachthofes belastet.	Perspektivisch sollte überlegt werden, ob eine derartige Gewerbenutzung im Kontext der inneren Stadt angesiedelt bleiben sollte oder ob diese Nutzungen nicht in äußere städtische Bereiche verlagert werden können.

		In diesem Gebiet besteht ein Optimierungsbedarf für die ÖPNV-Anbindung. Die Förderung des ÖPNV vermindert den privaten Pkw-Anteil.	Streckenverlängerung der Buslinie 131 bis in die Innenstadt.
3	Isartalstraße (bis Braunauer Eisenbahnbrücke)	1) Baulich ist es in diesem Bereich sehr eng, d.h. der Schall reflektiert von den umliegenden Wohngebäuden stark.	
		2) Starker Lkw-Verkehr in diesem Bereich durch den Anlieferverkehr des Großmarktes.	Generell sollte der Lkw-Verkehrsanteil reduziert werden.
		3) Lkw fahren sich häufig unter der Braunauer Eisenbahnbrücke fest, da die Durchfahrtshöhe nicht ausreichend ausgeschildert ist; die Wendemöglichkeit für Lkw ist sehr schlecht und die aufwendigen Wendemanöver sind sehr laut, weil die Lkw sehr langsam fahren bzw. rangieren; häufig beschädigen die Lkw beim Rückwärtsfahren die Bordsteine, Poller und Grünflächen.	Damit die Lkw-Fahrer rechtzeitig auf die Durchfahrtshöhe der Eisenbahnbrücke informiert werden, sollte es eine bessere und frühzeitige Beschilderung geben (z.B. in der Auenstraße an der Kreuzung Baldeplatz); weiter wäre eine Höhenkontrollanlage für Lkw in der Auenstraße sinnvoll (Zuständigkeit: KVR); Aufnahmen der Durchfahrtshöhe in die Karten der Lkw-Navigationsgeräte.
4	Braunauer Eisenbahnbrücke	Starker Schienenverkehr auf der Brücke belastet die umliegenden Wohngebiete. Die Brücke „dröhnt“. Erschütterungen belasten die Substanz der umliegenden (Wohn-)Gebäude.	Prüfen, ob Finanzmittel aus dem Lärmsanierungsprogramm der Deutschen Bahn zur Sanierung der Brücke abgerufen werden können.

5	Isartalstraße beim Abknick in die Ehrengutstraße	1) Die Linksabbieger, die nicht der Vorfahrtsstraße in die Ehrengutstraße folgen, sondern in die Verlängerung der Isartalstraße wollen verursachen häufig einen Rückstau.	Eine deutliche neue Fahrbahnmarkierung für eine Linksabbiegerspur könnte die Rückstausituationen aufheben und einen besseren Verkehrsfluss ermöglichen.
		2) Baulich ist es in diesem Bereich sehr eng, d.h. der Schall reflektiert von den umliegenden Wohngebäuden.	
6/7	Kreuzungssituation Baldeplatz	Stark belasteter Verkehrsknotenpunkt im Kreuzungsbereich; besonders in den verkehrlichen Stoßzeiten (Berufsverkehr) ist dieser Bereich sehr laut; als störend werden die stetigen Brems- und Beschleunigungsvorgänge der Kfz empfunden.	
		Häufig kommt es zu Rückstaus in die umliegenden Straßen (insbesondere: Wittelsbacherstraße und -brücke, Auenstraße sowie Kapuzinerstraße).	Prüfen, ob eine Optimierung der Ampelschaltung die Rückstaus vermindern kann.
		Als besonders problematisch erweist sich der Umstand, dass sich im direkten Kreuzungsbereich die Auenstraße als auch die Wittelsbacherstraße verengen und dies massiv den verkehrlichen Fluss behindert und häufiges Hupen verursacht.	Die Fahrbahnverengungen (in beide Richtungen Auenstraße und Wittelsbacherstraße) sollten nicht mehr im direkten Kreuzungsbereich erfolgen, sondern jeweils vor dem Baldeplatz.

Untersuchungsgebiet: B_10 Kapuzinerstraße Südost // [von bis] Thalkirchner Straße – Wittelsbacherbrücke [Anlage 5]			
<u>Nr.</u>	<u>Ort</u>	<u>Problem</u>	<u>Vorschlag der betroffenen Bürger zur Abhilfe</u>
Allgemein	Kapuzinerstraße	Die Straßensituation in der Kapuzinerstraße ist hauptsächlich auf den motorisierten Straßenverkehr ausgerichtet.	Sinnvoller wäre es, auch den anderen Verkehrsteilnehmern Straßenraum zur Verfügung zu stellen. So fehlt zwischen Thalkirchner Straße und Baldeplatz bisher ein Radweg.
2	Kapuzinerstraße zwischen Baldeplatz und Lindwurmstraße, insbesondere zwischen Thalkirchner Straße und Baldeplatz	Starker Straßenverkehr (Pkw, Lkw, Busse) auf teilweise vier Fahrspuren.	Der Straßenverkehr sollte reduziert werden.
		<p>Sehr breite Straßensituation verleitet zu erhöhten Geschwindigkeiten.</p> <p>Situation wird von den Anwohnern als sehr bis unerträglich laut empfunden.</p> <p>Störender Lieferverkehr blockiert eine Fahrbahn und provoziert häufiges Hupen und laute Beschleunigungsvorgänge.</p> <p>Hohe Geschwindigkeiten sind ein Sicherheitsrisiko für die anderen Verkehrsteilnehmer.</p>	<p>a) Reduzierung der Fahrspuren; Bau eines Radweges.</p> <p>b) Reduzierung der erlaubten Geschwindigkeit veranlassen oder zumindest die Einhaltung der jetzigen durch Kontrollen sicherstellen.</p>
6. Dank und Schlusswort			
		<p><i>Frau Bonacker</i> gibt abschließend einen Ausblick auf das weitere Verfahren:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Arbeit wird in den drei folgenden Bürgerforen in den Untersuchungsgebieten fortgesetzt. ▪ Der Online-Fragebogen ist auf „www.muenchen.de/laerm => Lärmaktionsplanung“ verfügbar. Innerhalb der vorgegebenen Gebiete können die Straßen- oder Schienenabschnitte benannt werden, welche die Menschen in ihrem Wohnumfeld stören und es können die vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen bewertet werden ▪ Die weiteren Bürgerforen finden am 29. September und am 11. sowie am 12. Oktober 2010 statt. 	

Die Ergebnisse der Befragung und der Bürgerforen fließen in das weitere Verfahren ein. Die Vorschläge der betroffenen Bürger werden im nächsten Schritt geprüft und einer Bewertung unterzogen. Welche Maßnahmen weiterverfolgt werden, entscheidet der Stadtrat (voraussichtlich) in 2011.

Rückfragen:

Aus dem *Plenum* wird sich über die Möglichkeiten zur weiteren Beteiligung am Gesamtverfahren erkundigt.

Herr Patsch erklärt, dass weitere Vorschläge auch noch auf den nächsten Bürgerforen eingereicht werden können und zudem weitere Anmerkungen über den (digitalen) Postweg an das Referat für Gesundheit und Umwelt gesendet werden können (E-Mail: lap.rgu@muenchen.de).

Herr Patsch bedankt sich bei den Referenten und der Moderation sowie den Teilnehmerinnen und Teilnehmern für ihr Engagement und die konstruktiven Diskussionsbeiträge.

Protokoll: Oliver Riek | konsalt GmbH | 13.10.2010

Anlage 1: Gebiet A_05



Anlage 2: Gebiet A_11



Anlage 5: B_10



Anhang 2.4

Protokoll Bürgerforum III

Bürgerforum III

Mitwirkung der Öffentlichkeit nach EG-Umgebungs-lärmrichtlinie

A_04 Chiemgaustraße West
 B_02 Innsbrucker Ring/Leuchtenbergring/Ampfingstraße
 B_05 Rosenheimer Straße Südost
 B_07 Schwannseestraße
 B_11 Innsbrucker Ring Süd
 B_12 Chiemgaustraße Ost

Datum: 11.10.2010
Ort: Pfarrsaal Mariahilf, Mariahilfplatz 4
Dauer: 17:00 – 20:00 Uhr

Vorbemerkung: Das vorliegende Protokoll ist als Ergebnisprotokoll ausgelegt. Daher werden lediglich die wesentlichen Inhalte von Aussagen benannt und thematisch geordnet dargestellt. Die dahinter stehenden Personen in der Diskussion werden nicht genannt. Die Aussagen sind jedoch weiterhin Einzelaussagen. Sie sind nicht Konsens aller Anwesenden.

Die dazugehörigen Vortragsfolien sind auf der Website der Landeshauptstadt München [„www.muenchen.de/laerm“](http://www.muenchen.de/laerm) => Lärm-minderungsplanung => Lärmaktionsplanung“ einsehbar.

1. Einlass & Infoforum	
<p>Bereits eine halbe Stunde vor Beginn der Vorträge und Diskussionen können Interessierte im Rahmen des „Infoforums“ mit Fachgutachtern und Vertretern der Verwaltung ins Gespräch kommen.</p> <p>Die Teilnehmenden werden aufgefordert, an „Lärmkonfliktkarten“ die aus ihrer Sicht lauten Orte bezogen auf Straßenverkehrslärm mit nummerierten Klebepunkten zu markieren. Zur besseren Übersicht hängen entsprechende Pläne der ausgewählten Gebiete aus.</p> <p>Um die Verortung der Konfliktbereiche genau zu beschreiben, können Erläuterungen und weitere Anmerkungen auf ebenfalls nummerierten Moderationskarten notiert werden. Dieses Vorgehen erlaubt neben einer quantitativen Erhebung der Lärmkonflikte qualitative Aussagen aus Sicht der Betroffenen.</p> <p>Es sind ca. 20 Teilnehmende anwesend.</p>	
2. Begrüßung und Ablauf	
Ablauf	<p><i>Margit Bonacker</i>, Geschäftsführerin der mit der Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung beauftragten konsalt GmbH, begrüßt die Teilnehmenden und stellt den Ablauf der Veranstaltung vor. Die Veranstaltung ist das dritte der vier Bürgerforen in München. Ziel der Veranstaltung ist die Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Lärmaktionsplanung München zu erreichen.</p>
3. Lärmaktionsplanung in München	
Einführung	<p>Vorstellung des Hintergrundes zum Verfahren und der Zielsetzung der Lärmaktionsplanung durch <i>Johann Patsch</i>, Referat für Gesundheit und Umwelt, Abteilung Umweltschutz, Landeshauptstadt München.</p> <p>Inhalte: <u>Begrüßung und Zielsetzung der Veranstaltung:</u> Herr Patsch begrüßt die anwesenden Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Er erklärt, dass es leider nicht möglich war, einen besser gelegenen Veranstaltungsort für die heutige Veranstaltung zu organisieren. Er bittet die Anwesenden diese Unannehmlichkeit zu ent-</p>

schuldigen.

Mit der Umsetzung der Anforderungen der EG-Umgebungslärmrichtlinie können die Lebensqualität gesteigert und Gesundheitsrisiken vermindert werden. Die Lärmaktionsplanung kann aber nur erfolgreich umgesetzt werden, wenn alle Akteure (z. B. Politik, Wirtschaft, Verkehrsteilnehmer) gemeinsam daran arbeiten.

Situation in München: Herr Patsch beschreibt die vorhandene Lärm- und Verkehrssituation in München. Hauptverursacher des Lärms ist der Straßenverkehr. Der Raum München ist eine Drehscheibe für den Fernverkehr in Süddeutschland; hier laufen 7 Bundesautobahnen zusammen und das städtische Straßennetz hat eine Länge von etwa 2.500 Kilometer. Genutzt wird das Straßennetz von knapp 700.000 zugelassenen Kraftfahrzeugen und weiterer Straßenverkehr wird durch einen Anteil der 500.000 Pendler erzeugt. Eine weitere Lärmquelle ist der Schienenverkehr (Eisenbahnlinien Personen/Güter, U-Bahn oberirdisch, Tram). Für die Lärmaktionsplanung an Straßen, Trambahn- und oberirdischen U-Bahnlinien liegt die Zuständigkeit bei der Landeshauptstadt München, allerdings nicht für Autobahnen und Haupteisenbahnstrecken. Hierfür ist die Regierung von Oberbayern zuständig, mit der eng zusammengearbeitet wird.

Lärmschutz: In München wurde in den vergangenen Jahren bereits eine Vielzahl von Lärmschutzmaßnahmen realisiert, z. B. das Schallschutzfensterprogramm von 1975 bis 2003 (für die Stadt München entstandene Kosten: ca. 16 Millionen Euro; Förderung von mehr als 2500 Objekten) und das Förderprogramm „Wohnen am Ring“ (z. B. Schallschutzbebauung der GEWOFAG am Innsbrucker Ring, Tunnelbau). Das Schallschutzfensterprogramm soll wieder aufgenommen werden.

Darüber hinaus hat der Stadtrat den Maßnahmen zur Verkehrsminderung und zur Verkehrsverlagerung auf umweltgerechte Verkehrsmittel höchste Priorität eingeräumt. Hierbei hat die Radverkehrsförderung einen sehr hohen Stellenwert in München. Ziel ist es, den Radverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen auf 15 % im Jahr 2015 zu erhöhen. Konkrete Maßnahmen seitens der Landeshauptstadt München sind unter anderem die Öffnung von mindestens 50 % der ca. 700 Münchner Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr (es wurden bereits rund 160 Einbahnstraßen geöffnet), der Ausbau von Radwegen, Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer und eine kostenlose Bereitstellung des Radstadtplans.

Herr Patsch erklärt, dass in München neben der Verkehrsverlagerung auch aktiver Schallschutz, u.a. durch Tunnelbau, gefördert wird. Im Zuge des kreuzungsfreien Ausbaus des Mittleren Rings wurden seit 1960 verschiedene Abschnitte des Rings untertunnelt. Durch den Bau der Tunnel wird auch die Lärm- und Luftschadstoffbelastung der Anwohner verringert. Insbesondere wenn es gelingt, den Verkehr komplett unter die Oberfläche zu verlegen - ein gutes Beispiel hierfür ist der 2002 fertiggestellte Petuertunnel mit Petuepark - stellt die Tunnellösung eine besonders effektive, aber leider auch teure Lärm-minderungsmaßnahme dar.

Trotz der bereits umgesetzten Maßnahmen verbleiben in München Bereiche mit Lärmproblemen. Um für diese Gebiete Strategien und Maßnahmen zur Lärm-minderung zu finden, wurde unter Federführung des Referates für Ge-

	<p>sundheit und Umwelt ein stadtinterner Arbeitskreis gegründet, an dem alle relevanten und zuständigen Fachdienststellen teilnehmen (Baureferat, Kreisverwaltungsreferat, Planungsreferat, Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG)). Dieser Arbeitskreis hat entsprechend den gesetzlichen Vorgaben 24 Untersuchungsgebiete mit der höchsten Lärm-Betroffenheit (Belastungsschwerpunkte) ausgewählt und Vorschläge zu möglichen Lärm-minderungsmaßnahmen und langfristige Strategien für diese Untersuchungsgebiete erarbeitet.</p> <p>Herr Patsch führt aus, dass in den vier Bürgerforen und durch eine Internet-Fragebogenaktion weitere mögliche Lärm-minderungsmaßnahmen ausfindig gemacht werden sollen. In Zusammenarbeit mit einem schalltechnischen Ingenieurbüro werden dann die vorgeschlagenen Maßnahmen bewertet. Anschließend werden Wirksamkeits- und Wirtschaftlichkeitsanalysen durchgeführt sowie Finanzierungskonzepte aufgestellt. Nicht alle Zielsetzungen werden kurz- und mittelfristig realisierbar sein, so dass im Aktionsplan auch langfristige Perspektiven aufgezeigt werden müssen. Bei der Auswahl der Maßnahmen muss zwischen den vorliegenden Lärmkonflikten und den örtlichen Gegebenheiten sowie den städtebaulichen Belangen abgewogen werden.</p> <p>Abschließend bedankt sich Herr Patsch für die Aufmerksamkeit und wünscht allen Beteiligten eine interessante Veranstaltung.</p>
<p>3. Beteiligung der Öffentlichkeit nach EG-Umgebungslärmrichtlinie</p>	
<p>Beteiligung der Öffentlichkeit</p>	<p><i>Frau Bonacker</i> stellt das Projektteam für die Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung, die Ziele und das Verfahren vor. Mit zum Team gehören der Münchner Schallexperte Dipl.-Ing. Rainer Kühne (Regierungsdirektor a.D.) und Oliver Riek, B.Sc. Stadtplanung.</p> <p>Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die EG-Umgebungslärmrichtlinie sieht die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit ausdrücklich vor. Für die Aufstellung eines Aktionsplanes muss die Öffentlichkeit nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie klar, verständlich und zugänglich informiert werden (Artikel 9) <u>und</u> sie muss auch an deren Entwicklung mitwirken und die Ergebnisse überprüfen können (Artikel 8). Diese Vorgaben sind unmittelbar in die deutsche Gesetzgebung übernommen worden (§ 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz). ▪ Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, Informationen zu spezifischen Belastungs- und Belästigungssituationen zu bekommen sowie Vorschläge und Anregungen für Lärm-minderungsmaßnahmen zu erhalten. Dazu muss der Öffentlichkeit die Möglichkeit gegeben werden, sich über die vorhandene Situation zu informieren und über möglichst unterschiedliche Kanäle Rückmeldungen zu geben. In München fand eine Auftaktveranstaltung auf gesamtstädtischer Ebene mit Vertreterinnen und Vertretern des öffentlichen Interesses (Politik, Verwaltung, Bürgerinitiativen) statt. Zudem werden vier Bürgerforen in den Untersuchungsgebieten und eine Befragungsaktion (auch im Internet) durchgeführt.

Rückfragen:

Aus dem *Plenum* wird sich erkundigt, wie über die Ergebnisse der heutigen Veranstaltung und das weitere Verfahren öffentlich informiert wird.

Frau Bonacker erklärt, dass die Ergebnisse auf der heutigen Veranstaltung protokolliert werden und dieses im Internet auf den Internetseiten des Referates für Gesundheit und Umwelt abgerufen werden kann (www.muenchen.de/laerm => Lärminderungsplanung => Lärmaktionsplanung). Hier wird auch über das weitere Verfahren informiert.

Aus dem *Plenum* wird angemerkt, dass die Uhrzeit für den Beginn der heutigen Veranstaltung mit 17:00 Uhr zu früh gewählt ist und deshalb insbesondere die Berufstätigen nicht teilnehmen können.

Weiter wird aus dem *Plenum* bemerkt, dass die Einladungen zur heutigen Veranstaltung über die Informationskanäle der Bezirksversammlung hätten bekanntgegeben werden müssen, damit mehr Interessierte erreicht werden.

Frau Weinzierl (Referat für Gesundheit und Umwelt - Abteilung Öffentlichkeitsarbeit) erklärt, dass Sie diese Anregungen zur Kenntnis nimmt.

4. Auswahl der Untersuchungsgebiete	
Rechenverfahren bei der Lärmkartierung	<p><i>Herr Reichert</i> (Möhler+Partner - Beratende Ingenieure für Schallschutz und Bauphysik) stellt mithilfe einer Präsentation die Vorgehensweise bei der Lärm-minderungsplanung vor.</p> <p>Weiter erklärt er, dass die EG-Umgebungslärmrichtlinie eine Rechenvorschrift zur Erstellung der Lärmkarten beinhaltet (VBUS). Demnach werden die Lärmkarten mithilfe von verbindlichen Rechenverfahren und nicht mit Messungen erzeugt. In das zur Erstellung der Lärmkarten verwendete Rechenmodell fließen u.a. ein digitales Geländemodell von München, Gebäude, Verkehrsmen-gen inkl. Lkw-Anteile und die zulässige Höchstgeschwindigkeit ein.</p>
Auswahlverfahren der Untersuchungsgebiete	<p><i>Herr Kemmather</i> (Referat für Gesundheit und Umwelt) erläutert, dass die EG-Umgebungslärmrichtlinie wie auch das nationale Recht keine Immissionswerte vorgeben, ab denen eine Aktionsplanung erforderlich ist. Im einem Beschluss des Stadtrates 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.</p> <p>Dies entspricht sowohl der gängigen Praxis der Mehrzahl der 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).</p> <p>Überdies erklärt er, dass in München - wie auch in anderen Ballungsräumen - trotz der bereits umgesetzten Maßnahmen und Programme in weiten Berei-chen diese Anhaltswerte überschritten werden. Um die knappen finanziellen Mittel im Rahmen der Aktionsplanung sinnvoll und zielgerichtet einsetzen zu können war es erforderlich, Belastungsschwerpunkte zu erfassen und Unter-suchungsgebiete herauszuarbeiten, für die vorrangig Lärm-minderungsmaß-nahmen untersucht werden.</p> <p>Hauptkriterien für die Festlegung von Untersuchungsgebieten, in denen ein Lärmaktionsplan aufgestellt werden soll, sind die Höhe des Lärmpegels sowie die Anzahl der betroffenen Einwohner.</p> <p>Unter Zugrundelegung dieser Kriterien wurden durch einen Arbeitskreis, an dem alle betroffenen Referate teilgenommen haben, die 24 höchstbelasteten Untersuchungsgebiete ausgewählt und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt.</p> <p><u>Rückfragen:</u></p> <p>Aus dem <i>Plenum</i> wird sich über die Möglichkeiten zur Reduzierung des Stra-ßenlärms erkundigt.</p> <p><i>Herr Reichert</i> erklärt die Möglichkeiten und Grenzen der Reduzierung von Straßenlärm. So bedeutet eine Verdoppelung bzw. Halbierung der Quellenzahl (z. B. der Verkehrsmenge) eine Erhöhung bzw. Reduzierung um 3 dB(A). Ein wichtiger Ansatz für die Lärm-minderung ist die Reduzierung der Geschwindig-keit; zum Beispiel ergibt eine Geschwindigkeitsreduzierung von 60 km/h auf 30 km/h eine Verringerung der Belastung um rund 3 bis 4 dB(A). Für die Aus-schöpfung von Lärm-minderungspotenzialen ist es häufig sinnvoll, Maßnah-</p>

	<p>menbündel zu entwickeln, d.h. mehrere Maßnahmen gleichzeitig zu ergreifen.</p> <p>Aus dem <i>Plenum</i> wird sich erkundigt, wie die Lärmkarten erstellt werden und ob bei der Erstellung insbesondere laute Verkehrskreuzungen berücksichtigt werden.</p> <p><i>Herr Reichert erklärt</i>, dass die europäische Rechenvorschrift keinen Zuschlag für die erhöhte Störwirkung von ampelgeregelten Kreuzungen enthält. Allerdings erfolgt die detaillierte Betrachtung der Untersuchungsgebiete der Aktionsplanung zusätzlich unter Kriterien der nationalen Rechenvorschrift (RLS-90). Dieses berücksichtigt die Lärmwirkung von Ampelsignalanlagen (z.B. an Verkehrskreuzungen) und erhebt dafür einen Zuschlag von bis zu 3 dB(A).</p> <p><i>Herr Reichert</i> weist darauf hin, dass aufgrund der beiden Rechenverfahren auch voneinander abweichende Kartendarstellungen im Internet (Lärmkarten für das gesamte Stadtgebiet) und auf der heutigen Veranstaltung (Lärmkarten einzelner Untersuchungsgebiete) existieren.</p> <p>Aus dem <i>Plenum</i> wird gefragt, ob bei den Berechnungen der Lärmkarten die zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten oder die tatsächlich gefahrenen (unerlaubten) Geschwindigkeiten zugrunde gelegt werden.</p> <p><i>Herr Reichert</i> erklärt, dass nur die straßenverkehrsrechtlich zulässigen Geschwindigkeiten in den Rechnungen berücksichtigt werden.</p> <p>Weiter wird sich aus dem <i>Plenum</i> erkundigt, ob lärmempfindliche städtische Institutionen, wie zum Beispiel Schulen oder Krankenhäuser, in den Lärmkarten erfasst werden.</p> <p><i>Herr Kemmather</i> erklärt, dass die Lärmwirkung auf diese Einrichtungen separat erfasst wird. Allerdings bilden im Rahmen der Aktionsplanung die Lärmwirkungen auf Wohngebiete den Schwerpunkt.</p> <p>Aus dem <i>Plenum</i> wird gefragt, aus welchem Jahr die Daten der Lärmkarten sind.</p> <p><i>Herr Kemmather</i> antwortet, dass die Lärmkarten im Jahr 2007 veröffentlicht worden sind, auf Basis von Daten aus 2006.</p> <p>Es wird aus dem <i>Plenum</i> angemerkt, dass das Thema Lärm in München bereits seit einigen Jahren in den Bezirksausschüssen bearbeitet wird. Weiter wird erfragt, ob die gutachterliche Bewertung der Aktionsplanung auch die dort bereits erarbeiteten Ergebnisse berücksichtigt.</p> <p><i>Herr Kemmather erklärt</i>, dass die Lärmgutachter auch den bisher erreichten Arbeitsstand in das Bewertungsverfahren integrieren.</p>
<p>5. Sammlung von Lärmproblemen, Konflikten, Einschätzung der Situation und Lösungsvorschläge durch die Beteiligten</p>	
<p>Arbeitsgruppenphase</p>	<p><i>Frau Bonacker</i> stellt kurz das weitere Vorgehen zur gebietsspezifischen Gruppenarbeit vor.</p> <p>In jeder Arbeitsgruppe sind auch direkte Ansprechpersonen aus der Verwaltung anwesend, die für inhaltliche Rückfragen zur Verfügung stehen. Die anwesenden Verwaltungsangestellten aus den zuständigen Fachdienststellen (Baureferat, Kreisverwaltungsreferat, Planungsreferat, Referat für Gesundheit</p>

	<p>und Umwelt, Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG)) stellen sich kurz nacheinander vor.</p> <p>Grundlage der Diskussion in den Arbeitsgruppen bilden die zu Beginn der Veranstaltung verorteten Lärmkonflikte.</p> <p>Die Nummerierung in der folgenden Tabelle entspricht den nummerierten Punkten auf den jeweiligen „Lärmkonfliktkarten“.</p>
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Arbeitsgruppe 1		Moderation: Oliver Riek, konsalt GmbH	
Herr Reichert stellt die beiden in der Arbeitsgruppe zu behandelnden Untersuchungsgebiete vor. Es wird - neben der Lärmbelastungssituation - auch die städtebauliche Situation, das Umfeld und die Nutzungsstruktur in den Gebieten kurz erläutert.			
Untersuchungsgebiet: A_04 Chiemgaustraße West // [von bis] Tegernseer Landstraße – Balanstraße [Anlage 1]			
<u>Nr.</u>	<u>Ort</u>	<u>Problem</u>	<u>Vorschlag der betroffenen Bürger zur Abhilfe</u>
1/ 2/ 5/ 6	Chiemgaustraße (Mittlerer Ring)	1) Hohes Verkehrsaufkommen belastet die umliegende Wohnbebauung; baulich ist es in diesem Bereich sehr eng, d.h. der Schall reflektiert von den umliegenden Wohngebäuden stark. Auch nachts ist der Straßenverkehr sehr laut. Besonders zu den Stoßzeiten (Berufsverkehr) ist der Verkehr sehr laut.	a) Prüfen, ob lärmmin- dernder Straßenbelag („Flüsterasphalt“) verbaut werden kann. b) Untertunnelung zwi- schen Schwannseestraße und Tegernseer Land- straße; Machbarkeitsstu- die für einen Tunnelbau in Auftrag geben [Forde- rung: Giesing Tunnel Initiative].
		2) Städtebauliche Situation (Baulü- cken, keine geschlossenen Block- ränder, Zeilenbauweise) begünstigt die Lärmwirkung auch hinter der ersten Häuserzeile.	a) Baulückenschließun- gen ermöglichen (hierbei die Reflektion beachten). b) Zum Schutz der 2. Häuserreihe den Ein- satz von Schallschutz- wänden prüfen.
		3) Besonders in den signalgesteu- erten Kreuzungsbereichen entlang der Chiemgaustraße kommt es häufig zu Rückstausituationen (Verkehrs- fluss wird über durch Ampelschal- tungen gehindert); an den Kreu- zungsbereichen kommt es häufig zu zusätzlichen Geräuschen von Be- schleunigungs- und Bremsvorgän- gen.	Schaltungen der Licht- signalanlagen in den Kreuzungsbereichen prü- fen und ggf. die Taktung anpassen („Grüne Welle“ ermöglichen).
		4) Die gefahrenen Geschwindigkei- ten der Kfz sind regelmäßig zu hoch.	Sicherstellen, dass die zulässige Höchstge- schwindigkeit eingehal- ten wird (regelmäßige Kontrollen).
3/ 4/ 54	Tegernseer Landstraße /	1) Komplexer Verkehrsknotenpunkt	a) Ampelschaltung an

Chiemgaustraße (Mittlerer Ring) / Sankt-Quirin-Platz (Kreuzungsbereich)	mit hohem Straßenverkehrsaufkommen durch die Zusammenführung der Verkehrsströme vom Mittleren Ring und dem Autobahnende der A995; der Mittlere Ring muss am Sankt-Quirin-Platz Vorfahrt gewähren und dies führt häufig zu Rückstausituationen.	der Kreuzung für eine Vorfahrtsituation des Mittleren Rings optimieren. b) Untertunnelung der Kreuzungssituation mit integrierter Einfädung zur Autobahn; Machbarkeitsstudie für einen Tunnelbau in Auftrag geben [Forderung: Giesing Tunnel Initiative].
	2) Häufig wird die Ampel am Sankt-Quirin-Platz entlang des Mittleren Rings trotz des Rotlichts überfahren.	Installation eines Rotlichtblitzers an der Kreuzung.

Allgemeine Anmerkungen:
 Es wird bemerkt, dass bei Baulückenschließungen an neuen Gebäuden lärmindernde Materialien zur Gestaltung der Fassade verbaut werden sollten (z.B. Holzlamellen). Die Materialien sollten schallabsorbierend sein und gleichzeitig die Klimaschutzstandards erfüllen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Lärmschutzmaßnahmen in diesem Untersuchungsgebiet hauptsächlich in einer großmaßstäblichen Betrachtung des gesamten Mittleren Rings geschehen sollten.

Untersuchungsgebiet:
B_07 Schwannseestraße // [von bis] Giesinger Bahnhofplatz - Chiemgaustraße [Anlage 2]

<u>Nr.</u>	<u>Ort</u>	<u>Problem</u>	<u>Vorschlag der betroffenen Bürger zur Abhilfe</u>
7	Schwannseestraße / Chiemgaustraße (Kreuzungsbereich)	Räumlich ist dieser Kreuzungsbereich sehr eng und es gibt ein leichtes Gefälle; die Tram zweigt in dieser Kreuzung in die Chiemgaustraße ab, um anschließend über die Aschauer Straße in die Hauptwerkstätte in der Ständlerstraße zu gelangen; beim Überfahren der Schienen durch die Kfz entsteht Lärm.	Es sollte geprüft werden, ob die bisherige Tramverbindung zur Hauptwerkstätte entlang der Schwannseestraße direkt in die Stadelheimer Straße bzw. Ständlerstraße erfolgen kann.

Allgemeine Anmerkungen:
 Es wird der Wunsch geäußert, dass auch der Lärm der S-Bahnlinien 3 und 7 am Bahnhof Giesing in der Aktionsplanung berücksichtigt wird.

Arbeitsgruppe 2 **Moderation:** Rainer Kühne, für konsalt GmbH

Herr Kemmather stellt die beiden in der Arbeitsgruppe zu behandelnden Untersuchungsgebiete vor. Es wird - neben der Lärmbelastungssituation - auch die städtebauliche Situation, das Umfeld und die Nutzungsstruktur in den Gebieten kurz erläutert.

Untersuchungsgebiet: B_02 Innsbrucker Ring/Leuchtenbergring/Ampfingstraße // [von bis] Ampfingstraße – Schlüsselbergstraße / Neumarkter Straße – Berg-am-Laim-Straße / Berg-am-Laim-Straße – Mühldorfstraße [Anlage 3]			
Nr.	Ort	Problem	Vorschlag der betroffenen Bürger zur Abhilfe
1-12	Innsbrucker Ring	1) Im Jahr 2009 wurde der Richard-Strauß-Tunnel dem Verkehr übergeben, als Folge erhöhten sich die Verkehrsmengen auf den angrenzenden Abschnitten des Mittleren Rings; generell wird ein zu hoher Lärmpegel beklagt; starker Lkw-Verkehr.	a) Reduzierung der Verkehrsmenge (insbesondere Lkw). b) Einbau von neuen Schallschutzfenstern mit zeitgemäßem Standard. c) Einhausung der Straße entsprechend der Lösung am östlichen Ende des Petuel-Tunnels.
		2) Zu hohe Geschwindigkeiten.	Sicherstellen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird (regelmäßige Kontrollen);
		3) Lärmbelastungen im tieffrequenten Bereich; Körperschall-Immissionen.	Prüfen, ob sich der Körperschall durch feststellbare kleinräumige Unregelmäßigkeiten der Fahrbahnoberfläche (z.B. Absackungen, Querrillen o.ä.) überträgt.
2	Schlüsselbergstraße	Abkürzungsweg für den stadtauswärts fließenden Verkehr (Verbindung zur Kreillerstraße bzw. Wasserburger Landstraße). Verkehrssituation wird durch die unzureichende Kreuzungsfunktion mit der Berg-am-Laim-Str. begünstigt. Starker Lkw-Verkehr (besonders morgens).	a) Durchfahrverbot für Lkw >3,5t. b) Durchfahrverbot für Lkw durch bauliche Maßnahmen in der Einfahrt zur Schlüsselbergstraße realisieren. c) Parkmöglichkeiten für Lkw verhindern.
7/ 24	Innsbrucker Ring / Berg-am-Laim-Straße (Kreuzungsbe-	1) Der Fahrbahnbelag ist wellig.	Beseitigung der Welligkeit.

	reich)	<p>2) Aufgrund geänderter Verkehrsverhältnisse ist für die Fahrtrichtung Süd an der Auf-fahrtsrampe eine erhöhte Stau-bildung festzustellen.</p> <p>Die Ampelschaltung an der Kreuzung ist offensichtlich we-gen der Linksabbiegerfunktion unzureichend gelöst und die Straßenbahnlinie 19 besitzt eine Vorrangschaltung.</p> <p>Die Grünphase für Fußgänger ist zu kurz (Folge: Rückstau und Ausweichverkehr in die benach-barten Straßen).</p>	<p>a) Optimierung der Sig-nalanlage (ggf. bauliche Umbaumaßnahmen an der Kreuzung).</p> <p>b) Beschilderungen im Richard-Strauss-Tunnel und ggf. optimieren, da die Ausfahrt zur A94 bis-her unzureichend ange-zeigt ist.</p>
<p><u>Allgemeine Anmerkungen:</u></p>			
<p>Den Berechnungen der Lärmkarten liegen noch die Verkehrsmengen vor der Eröffnung des Richard-Strauß-Tunnels zugrunde. Ebenso sind einige inzwischen fertiggestellte Verglasungen aus dem Programm „Wohnen am Ring“ noch nicht berücksichtigt. Die Untersuchungen / Lärmkarten sollten aktualisiert werden.</p>			
<p>Es wird bemerkt, dass die bestehenden Schallschutzfenster im Bereich des Innsbrucker Rings über 20 Jahre alt sind. Diese Fenster haben bei tiefen Frequenzen eine vergleichsweise hohe Durchlässigkeit.</p>			
<p>Die Diskussion um eine Einhausung des Innsbrucker Rings zeigt Probleme bei der Austrittsöffnungen dieser Lösung auf. Die dort auftretenden erhöhten Lärm- wie Schadstoffemissionen würden auf weitere Wohnbebauung treffen.</p>			
<p>Untersuchungsgebiet: B_11 Innsbrucker Ring Süd // [von bis] Bad-Schachener-Straße – Kirchseeoner Straße [Anlage 4]</p>			
<u>Nr.</u>	<u>Ort</u>	<u>Problem</u>	<u>Vorschlag der betroffe-nen Bürger zur Abhilfe</u>
1	Innsbrucker Ring (Bereich: Grünzug Echardinger Straße)	Straßenverkehrslärm belastet die Wohngebäude und die Grünanlage in der Echardinger Straße.	<p>a) Am östlichen Fahr-bahnrand des Innsbru-cker Rings im Bereich des Echardinger Grün-streifens hohe aber gleichzeitig stadtverträ-gliche Lärmschutzwände bauen.</p> <p>b) Sicherstellen, dass die zulässige Höchstge-schwindigkeit eingehal-ten wird (regelmäßige Kontrollen).</p>

13-16/ 18	Innsbrucker Ring / Bad-Schachener-Straße (Kreuzungsbereich)	Die fehlende Linksabbiegemöglichkeit an der Kreuzung vom Innsbrucker Ring in die Bad-Schachener-Straße verursacht Ausweichverkehre in die umliegenden Wohngebiete (z.B. durch die Echaringer Straße). Die Ampelschaltung an der Kreuzung provoziert Rückstausituationen.	Ampelschaltung sowie die Beschilderungen prüfen und ggf. optimieren (Beschilderung zur Nutzung der Echaringer Straße an der Kreuzung Innsbrucker Ring / Steinseestraße entfernen).
o. Nr.	Innsbrucker Ring	In Folge der Riegelbebauung („Schallschutzbebauung“) an der westlichen Seite des Innsbrucker Rings erhöhen sich durch Reflexionen die Pegel an der östlichen Bebauung.	Prüfen, ob an den Häuserfronten schallabsorbierende Bekleidungen angebracht werden können.
<u>Allgemeine Anmerkungen:</u>			
Es wird angemerkt, dass seit der Erstellung der Lärmkarten bauliche Aktivitäten in dem Untersuchungsgebiet stattgefunden haben. Diese neuen Bebauungen sollten bei den Berechnungen ergänzt werden.			
Arbeitsgruppe 3		Moderation: Margit Bonacker, konsalt GmbH	
Herr Karimi stellt die beiden in der Arbeitsgruppe zu behandelnden Untersuchungsgebiete vor. Es wird - neben der Lärmbelastungssituation - auch die städtebauliche Situation, das Umfeld und die Nutzungsstruktur in den Gebieten kurz erläutert.			
Untersuchungsgebiet: B_05 Rosenheimer Straße Südost // [von bis] Karl-Preis-Platz – Kirchseeoner Straße [Anlage 5]			
<u>Nr.</u>	<u>Ort</u>	<u>Problem</u>	<u>Vorschlag der betroffenen Bürger zur Abhilfe</u>
8	Rosenheimer Straße	Hohes Verkehrsaufkommen belastet umliegende Gebäude mit Lärm. Auch nachts ist der Straßenverkehr laut. Zu den Stoßzeiten (Berufsverkehr) ist der Verkehr sehr laut.	Prüfen, ob nachts eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h möglich ist.
		Die gefahrenen Geschwindigkeiten sind regelmäßig überhöht.	Sicherstellen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird (regelmäßige Kontrollen, Installation einer zufallgesteuerten Blitzanlage).

13	Rosenheimer Straße / Wilramstraße / Kirchseeoner Straße (Kreuzungsbereich)	Zu den Stoßzeiten (Berufsver- kehr) kommt es im Kreuzungs- bereich häufig zu Rückstausitua- tionen.	a) Schaltungen der Licht- signalanlagen im Kreuz- ungsbereich prüfen und ggf. die Taktung anpas- sen. b) Fahrbahnmarkierung im Kreuzungsbereich optimieren.
----	----------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Allgemeine Anmerkungen:

Es wird angemerkt, dass bereits bestehende Planungen zur Verkehrssituation auf der Rosenheimer Straße in das Verfahren der Lärmaktionsplanung integriert werden sollten.

Untersuchungsgebiet:

B_12 Chiemgaustraße Ost // [von bis] Balanstraße – Langbürgener Straße [Anlage 6]

<u>Nr.</u>	<u>Ort</u>	<u>Problem</u>	<u>Vorschlag der betroffenen Bürger zur Abhilfe</u>
5/ 6/ 9	Chiemgaustraße	Hohes Verkehrsaufkommen verursacht den Lärm. Insbesondere der Pendler- verkehr hat zugenommen. Die Beschleunigungsvor- gänge stören besonders (auch nachts).	a) Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 50 km/h. b) Prüfen, ob nachts eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h möglich ist. c) Vermehrte Geschwindig- keitskontrollen durch die Po- lizei (nicht nur Kontrollen sondern auch die Verkehrs- erziehung durch den Einsatz des mobilen Dialogdisplays [Anzeige: „Sie fahren gerade 54 km/h!“] fördern. d) Installation von dauerhaf- ten Geschwindigkeitsblitzern (in beide Fahrrichtungen). e) Prüfen, ob ein Rückbau der Chiemgaustraße auf we- niger Fahrspuren möglich ist. f) Installation von Schall- schutzwänden (von der Ho- henaschauer Straße entlang der Chiemgaustraße bis zur Wilramstraße).

3/ 4	Chiemgaustraße (Grünanlagen)	Nutzung der Grünanlagen wird durch den Straßenverkehrslärm beeinträchtigt.	Erhalt der Grünanlagen als „Ort der Ruhe“. Keine Bebauung der Anlage. Schutz der Grünanlagen über Schallschutzwände sicherstellen.
------	------------------------------	----------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Allgemeine Anmerkungen:
 Es wird bemerkt, dass das Verfahren der Lärmaktionsplanung mit den Planungen / Sanierungsaktivitäten (Städtebauförderung) im Ortskern Ramersdorf abgestimmt werden sollte.

Das nähere Umfeld des Untersuchungsgebietes und die dortige Verkehrssituation sollten auch berücksichtigt werden.

6. Dank und Schlusswort

Frau Bonacker gibt abschließend einen Ausblick auf das weitere Verfahren:

- Die Arbeit wird im folgenden Bürgerforum in den Untersuchungsgebieten fortgesetzt.
- Der Online-Fragebogen ist auf „www.muenchen.de/laerm => Lärminderungsplanung => Lärmaktionsplanung“ verfügbar. Innerhalb der vorgegebenen Gebiete können die Straßen- oder Schienenabschnitte benannt werden, welche die Menschen in ihrem Wohnumfeld stören und es können die vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen bewertet werden
- Das letzte Bürgerforum findet am 12. Oktober 2010 statt.

Die Ergebnisse der Befragung und der Bürgerforen fließen in das weitere Verfahren ein. Die Vorschläge der betroffenen Bürger werden im nächsten Schritt geprüft und einer Bewertung unterzogen. Welche Maßnahmen weiterverfolgt werden, entscheidet der Stadtrat (voraussichtlich) in 2011.

Rückfragen:
 Aus dem *Plenum* wird sich über zukünftige Verkehrssituation in München erkundigt. *Herr Mentz* (Planungsreferat) erklärt, dass München und das Münchner Umland zusammen eine wachsende Region in Deutschland darstellen. Aufgrund dieser zunehmenden räumlichen Verflechtung und der wirtschaftlichen Prosperität der Region wird insbesondere der Pendlerverkehr weiter zunehmen. Jedoch konnte in den letzten Jahren festgestellt werden, dass das Verkehrsaufkommen innerhalb der Stadt tendenziell rückläufig ist. Innerhalb der Innenstadt ist dieser Trend aufgrund des guten Angebots des ÖPNV verstärkt zu beobachten. Ziel der Stadt München ist die Herstellung einer nachhaltigen und verträglichen Verkehrssituation, die auch ein Lösungsansatz für eine lärmgeminderte Stadt bietet.

Aus dem *Plenum* wird gefragt, ob es überhaupt möglich ist, dass auf den Münchner Hauptverkehrsstraßen eine Geschwindigkeitsreduzierung hergestellt wird. *Herr Warislohner* (Kreisverwaltungsreferat) erläutert, dass die Zuständigkeit für die Münchner Straßen dem Kreisverwaltungsreferat obliegt. Anpassungen von zulässigen Geschwindigkeiten können im Rahmen der Zuständigkeit vorgenommen werden. Er bemerkt, dass in der Regel die zulässigen Geschwindigkeiten dem Verkehrsfluss und dem Verkehrsaufkommen angepasst sind. Eine Reduzierung von Ge-

schwindigkeiten auf Hauptverkehrsstraßen bedarf einer grundsätzlichen Entscheidung des Referats.

Aus dem Plenum wird auf eine interessante Veröffentlichung zum Thema Lärm hingewiesen. Es handelt sich dabei um die ALD-Broschüre "Straßenverkehrslärm - Eine Hilfestellung für Betroffene". Diese kann kostenfrei im Internet heruntergeladen werden:

(www.ald-laerm.de/downloads/Strassenverkehrslaerm.pdf).

Herr Patsch bedankt sich bei den Referenten und der Moderation sowie den Teilnehmerinnen und Teilnehmern für ihr Engagement und die konstruktiven Diskussionsbeiträge.

Protokoll: Oliver Riek | konsalt GmbH | 21.10.2010

Anlage 1: Gebiet A_04

Gebiet A_04
 Chemnitzstraße West

Wir sind die überörtliche Profiler sowie
 Zuständigkeiten? Eine Karte die durch einen roten
 Hintergrund ist

Ein Karte Beschreibung des konkreten
 Lärmproblems (siehe jeweilige Nummer des Punktes
 und Beschriftungen auf Karte)

Mit Karte möglicher Lösungsvorschlag

AG 1

LÄRM IN DER
 2. REIHE

KEINE "GRÜNE
 WELLE"
 Lärmgeschicht

ÜCKSTAV AN DEN
 MPELN

DAS GESAMTE
 VERKEHRSSYSTEM
 AM RING BETRACHTEN

1) NACHTS IST
 ES LAUT/KEIN
 RÜCKGANG

SCHALLSCHUTZ-
 WÄNDE! 2/KEIN
 RAUM VORHANDEN

100 REFLEKTIERE
 SCHALL/BAUK
 SEHR
 EVG

4) VORTART DES
 MITLEREN RINGS
 [AMPERHALTUNG]

BAULÜCKENREIHE
 NUR ABSCHLIEßEND
 Lärmgeschicht 100m

VLL GLANWÄNDE?

KOMBI. ...
 Lärmgeschicht bei
 BAULÜCKENSCHLUSS

Problem

1, 2, 3
 - hohes Verkehrsaufkommen
 - Staus an Ampeln

3. Auto fährt über
 Ampel + über Ampel
 4. Auto fährt über
 Ampel + über Ampel
 RING

54 Lärm und
 Staus vor unserer
 Ampel (ca. 200
 m/Tag + Nacht)

Ampeln vor der Chem-
 nitzstraße von St. Quirinplatz
 bis zur 2. Ampel
 werden nicht mehr
 in den Ampeln sind

Mit dem Ring muss an
 St. Quirinplatz Verkehr
 geschleudert werden => Rückstau

Keine Wohnbevölkerung
 vorsticht den Lärm

Beschleunigte und
 Bremsen an Ampeln
 Ampeln sorgt für
 zusätzlichen Lärm

**Lösungs-
 vorschlag**

1-3
 Untertunnelung zwischen
 Schwanstraße und
 Tegernseer Landstraße

Kein zusätzlicher Lärm
 wie von der Einbautung
 gemacht mit ihrem gelb-
 lichen Fräsen über dem
 Lärmpegel

Geschwindigkeitssch-
 nitten (dauend)

Fächer asphalt

Tempo 50
 Einhaltung Lenk-
 holieren

Untertunnelung mit
 kreisungsfreier
 Einfädelung Autobahn

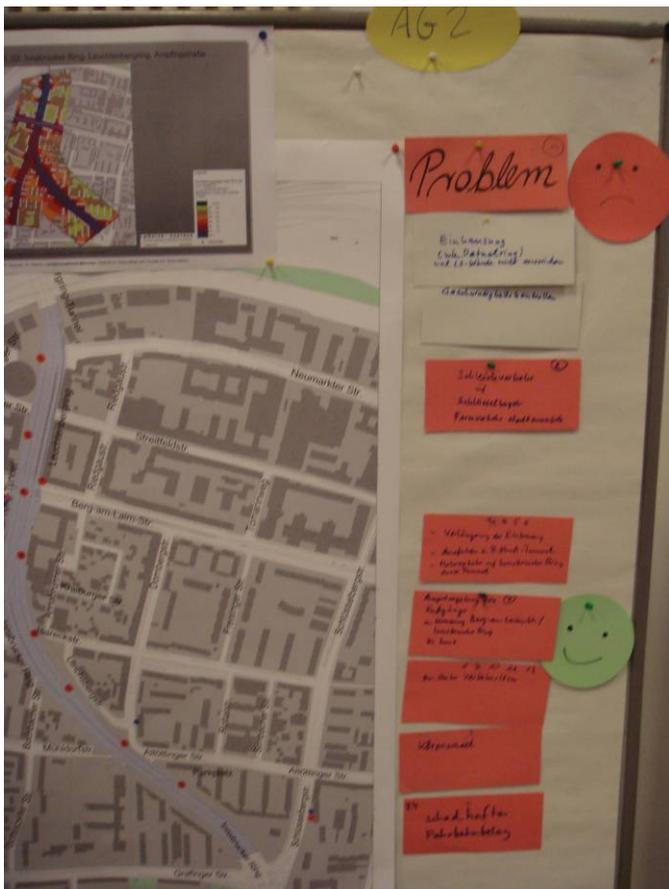
keine Quads in
 der Stadt + Motor-
 räder, die zu laut
 sind

0 50 100 150 200 Meter

Anlage 2: Gebiet B_07



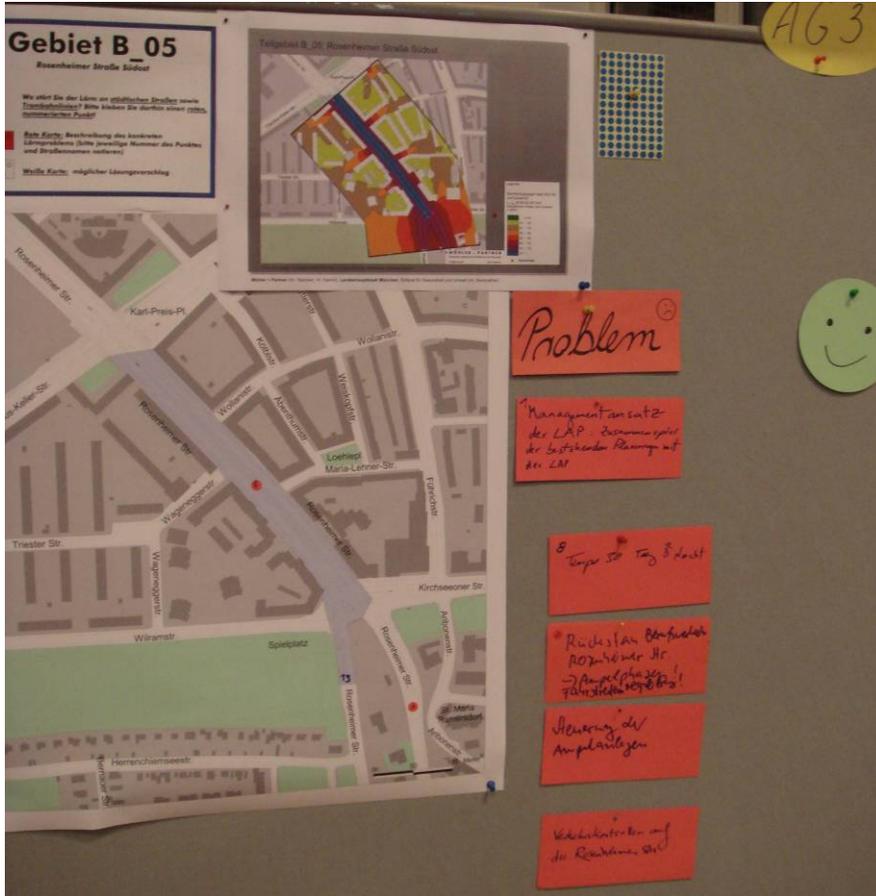
Anlage 3: Gebiet B_02



Anlage 4: Gebiet B_11



Anlage 5: B_05



Anlage 6: B_12



Anhang 2.5

Protokoll Bürgerforum IV

Bürgerforum IV

Mitwirkung der Öffentlichkeit nach EG-Umgebungslärmrichtlinie

A_02 Tegernseer Landstraße (Mittlerer Ring)

A_12 Brudermühlstraße

B_03 „Candidauffahrt“, Candidstraße, Candidplatz, Pilgersheimer Straße, Hans-Mielich-Str.

B_06 Grünwalder Straße / Tegernseer Landstraße

B_09 Lindwurmstraße Südwest

B_13 Tegernseer Landstraße Süd

Datum: 12.10.2010

Ort: Kreisverwaltungsreferat (Multifunktionsraum), Ruppertstraße 11

Dauer: 17:00 – 20:00 Uhr

Vorbemerkung: Das vorliegende Protokoll ist als Ergebnisprotokoll ausgelegt. Daher werden lediglich die wesentlichen Inhalte von Aussagen benannt und thematisch geordnet dargestellt. Die dahinter stehenden Personen in der Diskussion werden nicht genannt. Die Aussagen sind jedoch weiterhin Einzelaussagen. Sie sind nicht Konsens aller Anwesenden. Die dazugehörigen Vortragsfolien sind auf der Website der Landeshauptstadt München „www.muenchen.de/laerm => Lärminderungsplanung => Lärmaktionsplanung“ einsehbar.

1. Einlass & Infoforum	
<p>Bereits eine halbe Stunde vor Beginn der Vorträge und Diskussionen können Interessierte im Rahmen des „Infoforums“ mit Fachgutachtern und Vertretern der Verwaltung ins Gespräch kommen.</p> <p>Die Teilnehmenden werden aufgefordert an „Lärmkonfliktkarten“, die aus ihrer Sicht lauten Orte bezogen auf Straßenverkehrslärm mit nummerierten Klebepunkten zu markieren. Zur besseren Übersicht hängen entsprechende Pläne der ausgewählten Gebiete aus.</p> <p>Um die Verortung der Konfliktbereiche genau zu beschreiben, können Erläuterungen und weitere Anmerkungen auf ebenfalls nummerierten Moderationskarten notiert werden. Dieses Vorgehen erlaubt neben einer quantitativen Erhebung der Lärmkonflikte qualitative Aussagen aus Sicht der Betroffenen.</p> <p>Es sind ca. 15 Teilnehmende anwesend.</p>	
2. Begrüßung und Ablauf	
Ablauf	<p><i>Margit Bonacker</i>, Geschäftsführerin der mit der Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung beauftragten konsalt GmbH, begrüßt die Teilnehmenden und stellt den Ablauf der Veranstaltung vor. Die Veranstaltung ist das letzte der vier Bürgerforen in München. Ziel der Veranstaltung ist die Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Lärmaktionsplanung München zu erreichen.</p>
3. Lärmaktionsplanung in München	
Einführung	<p>Vorstellung des Hintergrundes zum Verfahren und der Zielsetzung der Lärmaktionsplanung durch <i>Johann Patsch</i>, Referat für Gesundheit und Umwelt, Abteilung Umweltschutz, Landeshauptstadt München.</p> <p>Inhalte: <u>Begrüßung und Zielsetzung der Veranstaltung:</u> Herr Patsch begrüßt die anwesenden Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Mit der Umsetzung der Anforderungen der EG-Umgebungslärmrichtlinie können die Lebensqualität gesteigert und Gesundheitsrisiken vermindert werden.</p>

Die Lärmaktionsplanung kann aber nur erfolgreich umgesetzt werden, wenn alle Akteure (z. B. Politik, Wirtschaft, Verkehrsteilnehmer) gemeinsam daran arbeiten.

Situation in München: Herr Patsch beschreibt die vorhandene Lärm- und Verkehrssituation in München. Hauptverursacher des Lärms ist der Straßenverkehr. Der Raum München ist eine Drehscheibe für den Fernverkehr in Süddeutschland; hier laufen 7 Bundesautobahnen zusammen und das städtische Straßennetz hat eine Länge von etwa 2.500 Kilometer. Genutzt wird das Straßennetz von knapp 700.000 zugelassenen Kraftfahrzeugen und weiterer Straßenverkehr wird durch einen Anteil der 500.000 Pendler erzeugt. Eine weitere Lärmquelle ist der Schienenverkehr (Eisenbahnlinien Personen/Güter, U-Bahn oberirdisch, Tram). Für die Lärmaktionsplanung an Straßen, Trambahn- und oberirdischen U-Bahnlinien liegt die Zuständigkeit bei der Landeshauptstadt München, allerdings nicht für Autobahnen und Haupteisenbahnstrecken. Hierfür ist die Regierung von Oberbayern zuständig, mit der eng zusammengearbeitet wird.

Lärmschutz: In München wurde in den vergangenen Jahren bereits eine Vielzahl von Lärmschutzmaßnahmen realisiert, z. B. das Schallschutzfensterprogramm von 1975 bis 2003 (für die Stadt München entstandene Kosten: ca. 16 Millionen Euro; Förderung von mehr als 2500 Objekten) und das Förderprogramm „Wohnen am Ring“ (z. B. Schallschutzbebauung der GEWOFAG am Innsbrucker Ring, Tunnelbau). Das Schallschutzfensterprogramm soll wieder aufgenommen werden.

Darüber hinaus hat der Stadtrat den Maßnahmen zur Verkehrsminderung und zur Verkehrsverlagerung auf umweltgerechte Verkehrsmittel höchste Priorität eingeräumt. Hierbei hat die Radverkehrsförderung einen sehr hohen Stellenwert in München. Ziel ist es, den Radverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen auf 15 % im Jahr 2015 zu erhöhen. Konkrete Maßnahmen seitens der Landeshauptstadt München sind unter anderem die Öffnung von mindestens 50 % der ca. 700 Münchner Einbahnstraßen für den gegenläufigen Radverkehr (es wurden bereits rund 160 Einbahnstraßen geöffnet), der Ausbau von Radwegen, Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer und eine kostenlose Bereitstellung des Radstadtplans.

Herr Patsch erklärt, dass in München neben der Verkehrsverlagerung auch aktiver Schallschutz, u.a. durch Tunnelbau, gefördert wird. Im Zuge des kreuzungsfreien Ausbaus des Mittleren Rings wurden seit 1960 verschiedene Abschnitte des Rings untertunnelt. Durch den Bau der Tunnels wird auch die Lärm- und Luftschadstoffbelastung der Anwohner verringert. Insbesondere wenn es gelingt, den Verkehr komplett unter die Oberfläche zu verlegen - ein gutes Beispiel hierfür ist der 2002 fertiggestellte Petueltunnel mit Petuelpark - stellt die Tunnellösung eine besonders effektive, aber leider auch teure Lärm-minderungsmaßnahme dar.

Trotz der bereits umgesetzten Maßnahmen verbleiben in München Bereiche mit Lärmproblemen. Um für diese Gebiete Strategien und Maßnahmen zur Lärm-minderung zu finden, wurde unter Federführung des Referates für Gesundheit und Umwelt ein stadtinterner Arbeitskreis gegründet, an dem alle relevanten und zuständigen Fachdienststellen teilnehmen (Baureferat, Kreisverwaltungsreferat, Planungsreferat, Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG)). Die-

	<p>ser Arbeitskreis hat entsprechend den gesetzlichen Vorgaben 24 Untersuchungsgebiete mit der höchsten Lärm-Betroffenheit (Belastungsschwerpunkte) ausgewählt und Vorschläge zu möglichen Lärminderungsmaßnahmen und langfristige Strategien für diese Untersuchungsgebiete erarbeitet.</p> <p>Herr Patsch führt aus, dass in den vier Bürgerforen und durch eine Internet-Fragebogenaktion weitere mögliche Lärminderungsmaßnahmen ausfindig gemacht werden sollen. In Zusammenarbeit mit einem schalltechnischen Ingenieurbüro werden dann die vorgeschlagenen Maßnahmen bewertet. Anschließend werden Wirksamkeits- und Wirtschaftlichkeitsanalysen durchgeführt sowie Finanzierungskonzepte aufgestellt. Nicht alle Zielsetzungen werden kurz- und mittelfristig realisierbar sein, so dass im Aktionsplan auch langfristige Perspektiven aufgezeigt werden müssen. Bei der Auswahl der Maßnahmen muss zwischen den vorliegenden Lärmkonflikten und den örtlichen Gegebenheiten sowie den städtebaulichen Belangen abgewogen werden.</p> <p>Abschließend bedankt sich Herr Patsch für die Aufmerksamkeit und wünscht allen Beteiligten eine interessante Veranstaltung.</p>
<p>3. Beteiligung der Öffentlichkeit nach EG-Umgebungslärmrichtlinie</p>	
<p>Beteiligung der Öffentlichkeit</p>	<p><i>Frau Bonacker</i> stellt das Projektteam für die Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung, die Ziele und das Verfahren vor. Mit zum Team gehören der Münchner Schallexperte Dipl.-Ing. Rainer Kühne (Regierungsdirektor a.D.) und Oliver Riek, B.Sc. Stadtplanung.</p> <p><u>Inhalte:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die EG-Umgebungslärmrichtlinie sieht die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit ausdrücklich vor. Für die Aufstellung eines Aktionsplanes muss die Öffentlichkeit nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie klar, verständlich und zugänglich informiert werden (Artikel 9) <u>und</u> sie muss auch an deren Entwicklung mitwirken und die Ergebnisse überprüfen können (Artikel 8). Diese Vorgaben sind unmittelbar in die deutsche Gesetzgebung übernommen worden (§ 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz). ▪ Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, Informationen zu spezifischen Belastungs- und Belästigungssituationen zu bekommen sowie Vorschläge und Anregungen für Lärminderungsmaßnahmen zu erhalten. Dazu muss der Öffentlichkeit die Möglichkeit gegeben werden, sich über die vorhandene Situation zu informieren und über möglichst unterschiedliche Kanäle Rückmeldungen zu geben. In München fand eine Auftaktveranstaltung auf gesamtstädtischer Ebene mit Vertreterinnen und Vertretern des öffentlichen Interesses (Politik, Verwaltung, Bürgerinitiativen) statt. Zudem werden vier Bürgerforen in den Untersuchungsgebieten und eine Befragungsaktion (auch im Internet) durchgeführt. <p><u>Rückfragen:</u> Aus dem <i>Plenum</i> wird sich erkundigt, wie die heutige Veranstaltung bekanntgemacht beziehungsweise beworben worden ist.</p>

	<p><i>Frau Weinzierl</i> (Referat für Gesundheit und Umwelt - Abteilung Öffentlichkeitsarbeit) erklärt, dass entsprechende Pressemeldungen mit Ankündigungen verschickt worden sind. In Reaktion darauf haben einige lokale und überregionale Zeitungen (z.B. Münchner Merkur, Abendzeitung, Wochenblatt) über die Veranstaltung vorab berichtet; u.a. waren zwei ausführliche Artikel in der Süddeutschen Zeitung abgedruckt. Darüber hinaus wurden die Termine in den Bezirksausschüssen bekanntgegeben und auch im Internet auf der Homepage des Referates für Gesundheit und Umwelt veröffentlicht. Auch an lokale Institutionen wurden Aushänge verteilt und gleichzeitig Vereine sowie Verbände informiert.</p>
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

4. Auswahl der Untersuchungsgebiete	
<p>Rechenverfahren bei der Lärmkartierung</p>	<p><i>Herr Reichert</i> (Möhler+Partner - Beratende Ingenieure für Schallschutz und Bauphysik) stellt mithilfe einer Präsentation die Vorgehensweise bei der Lärm-minderungsplanung vor. Weiter erklärt er, dass die EG-Umgebungslärmrichtlinie eine Rechenvorschrift zur Erstellung der Lärmkarten beinhaltet (VBUS). Demnach werden die Lärm-karten mithilfe von verbindlichen Rechenverfahren und nicht mit Messungen erzeugt. In das zur Erstellung der Lärmkarten verwendete Rechenmodell flie- ßen u.a. ein digitales Geländemodell von München, Gebäude, Verkehrsmen- gen inkl. Lkw-Anteile und die zulässige Höchstgeschwindigkeit ein. Die europäische Rechenvorschrift beinhaltet keinen Zuschlag für die erhöhte Störwirkung von ampelgeregelten Kreuzungen. Allerdings erfolgt die detaillierte Betrachtung der Untersuchungsgebiete der Aktionsplanung zusätzlich unter Kriterien der nationalen Rechenvorschrift (RLS-90). Dieses berücksichtigt die Lärmwirkung von Ampelsignalanlagen (z.B. an Verkehrskreuzungen) und erhebt dafür einen Zuschlag von bis zu 3 dB(A). <i>Herr Reichert</i> weist darauf hin, dass aufgrund der beiden Rechenverfahren auch voneinander abweichende Kartendarstellungen im Internet (Lärmkarten für das gesamte Stadtgebiet) und auf der heutigen Veranstaltung (Lärmkarten einzelner Untersuchungsgebiete) existieren.</p>
<p>Auswahlverfahren der Untersuchungs-gebiete</p>	<p><i>Herr Kemmather</i> (Referat für Gesundheit und Umwelt) erläutert, dass die EG- Umgebungslärmrichtlinie wie auch das nationale Recht keine Immissionswerte vorgeben, ab denen eine Aktionsplanung erforderlich ist. Im einem Beschluss des Stadtrates wurde als Anhaltswert für die Prüfung, ob Lärmaktionspläne aufzustellen sind, Werte von 70 dB(A) für den LDEN und 60 dB(A) für den LNight festgelegt. Dies entspricht sowohl der gängigen Praxis der Mehrzahl der deutschen Städte und Gemeinden als auch den „Hinweisen zur Lärmaktionsplanung in Bayern nach EG-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG für die Regierungen“ des Baye- rischen Staatsministeriums für Umwelt und Gesundheit (StMUG). Überdies erklärt er, dass in München - wie auch in anderen Ballungsräumen - trotz der bereits umgesetzten Maßnahmen und Programme in weiten Berei- chen diese Anhaltswerte überschritten werden. Um die knappen finanziellen Mittel im Rahmen der Aktionsplanung sinnvoll und zielgerichtet einsetzen zu können war es erforderlich, Belastungsschwerpunkte zu erfassen und Unter- suchungsgebiete herauszuarbeiten, für die vorrangig Lärm-minderungsmaß- nahmen untersucht werden. Hauptkriterien für die Festlegung von Untersuchungsgebieten, in denen ein Lärmaktionsplan aufgestellt werden soll, sind die Höhe des Lärmpegels sowie die Anzahl der betroffenen Einwohner. Unter Zugrundelegung dieser Kriterien wurden durch einen Arbeitskreis, an dem alle betroffenen Referate teilgenommen haben, die 24 höchstbelasteten Untersuchungsgebiete ausgewählt und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt.</p>

5. Sammlung von Lärmproblemen, Konflikten, Einschätzung der Situation und Lösungsvorschläge durch die Beteiligten	
Arbeitsgruppenphase	<p><i>Frau Bonacker</i> stellt kurz das weitere Vorgehen zur gebietsspezifischen Gruppenarbeit vor.</p> <p>In jeder Arbeitsgruppe sind auch direkte Ansprechpersonen aus der Verwaltung anwesend, die für inhaltliche Rückfragen zur Verfügung stehen. Die anwesenden Verwaltungsangestellten aus den zuständigen Fachdienststellen (Baureferat, Kreisverwaltungsreferat, Planungsreferat, Referat für Gesundheit und Umwelt, Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG)) stellen sich kurz nacheinander vor.</p> <p>Grundlage der Diskussion in den Arbeitsgruppen bilden die zu Beginn der Veranstaltung verorteten Lärmkonflikte.</p> <p>Die Nummerierung in der folgenden Tabelle entspricht den nummerierten Punkten auf den jeweiligen „Lärmkonfliktkarten“.</p>

Arbeitsgruppe 1		Moderation: Rainer Kühne, für konsalt GmbH	
Herr Kemmather stellt die beiden in der Arbeitsgruppe zu behandelnden Untersuchungsgebiete vor. Es wird - neben der Lärmbelastungssituation - auch die städtebauliche Situation, das Umfeld und die Nutzungsstruktur in den Gebieten kurz erläutert.			
Untersuchungsgebiet: A_02 Tegernseer Landstraße (Mittlerer Ring) // [von bis] Grünwalder Straße - Chiemgaustraße [Anlage 1]			
<u>Nr.</u>	<u>Ort</u>	<u>Problem</u>	<u>Vorschlag der betroffenen Bürger zur Abhilfe</u>
1-6	Tegernseer Landstraße	1) Hohes Verkehrsaufkommen belastet die umliegende Wohnbebauung (Aufkommen erhöht sich stetig). Hohe Lärm-, Staub- und Abgasbelastung. Verkehrsmenge verursacht tagsüber häufig Stau. Nachts und am frühen Morgen stört insbesondere der starke Lkw-Verkehr.	a) Tieferlegung des Straßenabschnitts bis zum McGraw-Trog mit einer Überdeckelung, dies als Fortführung des Candidtunnels. b) Machbarkeitsstudie für einen Tunnelbau (unterirdische Anbindung Chiemgaustraße) in Auftrag geben [Forderung: Giesing Tunnel Initiative]. c) Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit.
		2) Geschwindigkeitsbeschränkungen werden meist nicht eingehalten.	Sicherstellen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird (regelmäßige Kontrollen).
		3) Unebene Fahrbahn führt zu Schlaggeräuschen (besonders bei Lkw-Aufbauten).	Bei der nächsten Sanierung des Belags sollte darüber hinaus eine lärmmindernde Decke verbaut werden.
7	Tegernseer Landstraße / Grünwalderstraße (Eckbebauung; Candidtunnel)	Die eigentlich abschirmende Bebauung weist eine große Toreinfahrt (Feuerwehrezufahrt) auf, die Lärm wie durch einen Trichter in den ansonsten ruhigen Innenhof eindringen lässt.	Öffnung sollte durch ein Rolltor geschlossen werden. Eigentümer informieren. Prüfen, ob das Programm „Wohnen am Ring“ unterstützend wirken kann.
8/ 12	Tegernseer Landstraße (Bereich Aral-Tankstelle)	Lärm der Tegernseer Landstraße dringt weit in die Wohnbebauung an der Schlehdorfer Straße, Waltramstraße und Fromundstraße ein.	Prüfen, ob eine geschickt angeordnete Bebauung mit Glaswänden die akustische Lücke schließen kann.
11	Candidtunnel	Reflektierender Lärm strahlt auf die Wohnbebauung an der Tegernseer Landstraße.	Die Stütz- und Rampenwände einschließlich der mittleren Trennwand sollten daher absorbierend verkleidet werden.

o. Nr.	Tegernseer Landstraße / Chiemgaustraße (Verflechtungsbereich)	1) Nach der „Blitzampel“ für in westlicher Richtung fahrende Fahrzeuge kommt es zu lauten Beschleunigungsvorgängen.	Weitere dauerhafte „Blitzer“ installieren.
		2) Verflechtung führt zu einem ungleichmäßigen Verkehrsfluss.	Zulässige Geschwindigkeit sollte gleichmäßig über weite Bereiche auch stadtauswärts auf 50 km/h herabgesetzt werden.
o. Nr.	Tegernseer Landstraße (Agfa-Neubau)	Neubau des Agfa-Gebäudes führt zu Reflexionen.	Fassade sollte absorbierend verkleidet werden.

Allgemeine Anmerkungen:

Bei dem Abschnitt der Tegernseer Landstraße handelt es sich um ein achtstreifiges Teilstück des Mittleren Rings und um die Zufahrt zur BAB A995 zum AK München Süd und weiter zur BAB A8 nach Rosenheim (Salzburg, Kufstein). Die Strecke ist mit einem DTV von 131.000 Kfz/24h und einem Lkw-Anteil von 8% außergewöhnlich hoch belastet. Im westlichen Bereich befindet sich die Ausfahrt des Candidtunnels.

Es kam der Vorschlag von der Giesing Tunnel Initiative, es solle beantragt werden, den Bereich vom derzeitigen Ende der Autobahn bis zur Brudermühlbrücke als Bundesautobahn umzuwidmen, um eine Finanzierung des Tunnels durch den Bund herbeizuführen.

Die Tegernseer Landstraße erscheint aufgrund der acht Fahrstreifen und der angrenzenden Bebauung „wie eine Betonwüste“. Es sollten daher Bepflanzungen vorgenommen werden. Diese würden auch die Staubbelastung reduzieren.

Die Tegernseer Landstr. stellt einen unüberbrückbaren Riegel dar. Die vorhandene Fußgängerunterführung wird jedoch als ungepflegt und „unzumutbar“ bezeichnet und ist darüber hinaus für Behinderte ungeeignet. Sie sollte wenigstens heller gestaltet und besser überwacht werden. Grundsätzlich sollten weitere Querungsmöglichkeiten gefunden werden. Bei der gewünschten Tunnellösung für die Tegernseer Landstraße wären barrierefreie Verbindungen der beiden Straßenseiten kein Problem mehr.

Untersuchungsgebiet:

B_03 „Candidauffahrt“, Candidstraße, Candidplatz, Pilgersheimer Straße, Hans-Mielich-Str.

// [von bis] Gehardstraße – Candidtunnel / Jakob-Gelb-Platz – Candidplatz / Krumpferstraße - Candidplatz

[Anlage 2]

<u>Nr.</u>	<u>Ort</u>	<u>Problem</u>	<u>Vorschlag der betroffenen Bürger zur Abhilfe</u>
------------	------------	----------------	-----------------------------------------------------

1/ 2/ 3/ 9/ 10	Candidstraße / Candidplatz	Aufgrund der starken Verkehrsmengen und der Steigung entsteht hoher Verkehrslärm, der von den bestehenden Lärmschutzwänden nur unzureichend abgeschirmt wird. Neben Lärm gibt es auch Probleme mit den Schadstoffemissionen.	a) Erhöhung der bestehenden Lärmschutzwände auf der Candidauffahrt bzw. Einhausung der Candidauffahrt. b) Verlängerung der bestehenden Lärmschutzwände ab Candidtunnel nach Westen bis über die Gerhardstraße hinaus [Forderung: Giesing Tunnel Initiative].
8	Candidplatz	Der ehemals schöne Candidplatz wird als „total verschandelt“ bewertet.	Soweit es die bauliche und verkehrliche Situation zulässt, sollte der Platz ansprechender gestaltet werden.
<u>Allgemeine Anmerkungen:</u>			
Das Baureferat gibt jedoch zu bedenken, dass die vorhandene Statik an der Candidauffahrt größere Belastungen nicht zulässt. Vor diesem Hintergrund scheint eine Einhausung schwierig zu errichten.			
Arbeitsgruppe 2		Moderation: Margit Bonacker, konsalt GmbH	
Untersuchungsgebiet: A_12 Brudermühlstraße // [von bis] Tunnelportal West – Schäftlarnstraße [Anlage 3]			
<u>Nr.</u>	<u>Ort</u>	<u>Problem</u>	<u>Vorschlag der betroffenen Bürger zur Abhilfe</u>
1	Brudermühlstraße (Großmarkt)	Großmarktbetrieb verursacht Gewerbeverkehr; starker Lkw-Verkehr.	Verlagerung des Großmarktes aus der Stadt; die Fläche bietet Potential für anderweitige innenstadtnahe Nutzungen (z.B. Wohnen).
Untersuchungsgebiet: B_09 Lindwurmstraße Südwest // [von bis] Aberlestraße – Implerstraße			
Zu diesem Untersuchungsgebiet wurden keine Anmerkungen gemacht.			
Arbeitsgruppe 3		Moderation: Oliver Riek, konsalt GmbH	
Herr Reichert stellt die beiden in der Arbeitsgruppe zu behandelnden Untersuchungsgebiete vor. Es wird - neben der Lärmbelastungssituation - auch die städtebauliche Situation, das Umfeld und die Nutzungsstruktur in den Gebieten kurz erläutert.			
Untersuchungsgebiet: B_06 Grünwalder Straße / Tegernseer Landstraße // [von bis] Tegernseer Landstraße – Schorerstraße / Weinbauernstraße - Grünwalder Straße [Anlage 4]			

<u>Nr.</u>	<u>Ort</u>	<u>Problem</u>	<u>Vorschlag der betroffenen Bürger zur Abhilfe</u>
o. Nr.	Grünwalder Straße / Tegernseer Landstraße	Hohes Verkehrsaufkommen belastet die umliegende Wohnbebauung.	
		Auf der Grünwalder Straße (danach die Martin-Luther-Straße) konzentriert sich der Verkehrstrom stadteinwärts; Verkehr von der Tegernseer Landstraße fädelt sich in diesem Bereich ein und es kommt zu Rückstausituationen.	

Allgemeine Anmerkungen:

Die Arbeitsgruppe konstatiert, dass es sich um einen sehr komplexen Verkehrsknotenpunkt handelt, an dem Optimierungsbedarf besteht, aber für diesen liegt ad hoc kein Lösungsvorschlag parat.

Untersuchungsgebiet:

B_13 Tegernseer Landstraße Süd // [von bis] Stadelheimer Straße – Stettnerstraße [Anlage 5]

<u>Nr.</u>	<u>Ort</u>	<u>Problem</u>	<u>Vorschlag der betroffenen Bürger zur Abhilfe</u>
1-4	Tegernseer Landstraße	<p>1) Hohes Verkehrsaufkommen belastet die umliegende Wohnbebauung.</p> <p>Verkehrsmenge verursacht tagsüber häufig Stau (stadteinwärts); Feinstaubbelastungen.</p>	<p>a) Prüfen, ob lärmmindernder Straßenbelag („Flüsterasphalt“) verbaut werden kann (insbesondere für die stadtauswärtsführende Fahrbahn).</p> <p>b) Deckelung des McGraw-Grabens (eine nichttragfähige Decke reicht aus).</p> <p>c) Fortführung der abgesenkten Fahrbahn des McGraw-Grabens mit Deckelung bis zur Stadtgrenze (bzw. Autobahn) [Forderung: Giesing Tunnel Initiative].</p> <p>d) Ein Verkehrskonzept in Auftrag geben, das den Bereich bis zur Autobahn untersucht.</p>

		2) Geschwindigkeitsbeschränkungen werden nicht eingehalten; nach dem McGraw-Graben beschleunigen die Kfz in Richtung der Autobahnanschlussstelle Unterhaching-Nord (A995).	Sicherstellen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h eingehalten wird (regelmäßige Kontrollen, zufallgesteuerte „Blitzampel“ installieren).
70	Tegernseer Landstraße / Peter-Auzinger-Straße	Ampelphase für die Linksabbieger in die Peter-Auzinger-Straße ist in den Stoßzeiten sehr kurz geschaltet und dadurch kommt es zu lauten Rückstausituationen.	Ampelphase für die Linksabbieger verlängern.
99	Wohngebiete westlich der Tegernseer Landstraße	1) Belastung durch den Lärm der Tegernseer Landstraße.	
		2) Je nach Windrichtung belastet auch der Lärm von der Autobahn.	
		3) Ausweich- und Schleichverkehre umgehen den Stau auf der Tegernseer Landstraße (zumeist ortskundige Pendler, häufig zu schnell).	a) Verkehrsführung für die Durchgangsverkehre unattraktiver gestalten (z.B. durch Einbahnstraßenkonzept); die Verkehrsbetrachtung sollte in einem großmaßstäblichen Verkehrskonzept erfolgen. b) Sicherstellen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit in den Wohngebieten eingehalten wird (mobile Radaranlagen einsetzen).

Allgemeine Anmerkungen:

Es wird bemerkt, dass der öffentliche Eindruck entstanden ist, dass der räumliche Bereich zwischen McGraw-Graben und der Stadtgrenze (bzw. Autobahn) verkehrstechnisch vernachlässigt worden ist. Dies wird auf die verschiedenen Zuständigkeitsbereiche der Landeshauptstadt München, dem Freistaat Bayern und indirekt dem Bund zurückgeführt.

6. Dank und Schlusswort

Frau Bonacker gibt abschließend einen Ausblick auf das weitere Verfahren:

- Der Online-Fragebogen ist auf „www.muenchen.de/laerm => Lärminderungsplanung => Lärmaktionsplanung“ verfügbar. Innerhalb der vorgegebenen Gebiete können die Straßen- oder Schienenabschnitte benannt werden, welche die Menschen in ihrem Wohnumfeld stören und es können die vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen bewertet werden

Die Ergebnisse der Befragung und der Bürgerforen fließen in das weitere Verfahren ein. Die Vorschläge der betroffenen Bürger werden im nächsten Schritt geprüft und einer Bewertung unterzogen. Welche Maßnahmen weiterverfolgt werden, entscheidet der Stadtrat (voraussichtlich) in 2011.

Aus dem Plenum wird auf eine interessante Veröffentlichung zum Thema Lärm hingewiesen. Es handelt sich dabei um die ALD-Broschüre "Straßenverkehrslärm - Eine Hilfestellung für Betroffene". Diese kann kostenfrei im Internet heruntergeladen werden:

www.ald-laerm.de/downloads/Strassenverkehrslaerm.pdf

Herr Patsch bedankt sich bei den Referenten und der Moderation sowie den Teilnehmerinnen und Teilnehmern für ihr Engagement und die konstruktiven Diskussionsbeiträge.

Protokoll: Oliver Riek | konsalt GmbH | 25.10.2010

Anlage 1: Gebiet A_02

Arbeitsgruppe 1
 A_02 Tegernseer Landstraße (Mittlerer Ring)
 #02 „Candidatenviertel“, Candidatstraße, Candidatplatz, Pügelheimerstraße, Hans-Mielich-Straße
 Moderation: Rainer Kühne, konsalt GmbH
 Experte: Dieter Kammerer, RGU

PROBLEM
 2,3,4,5
 - Lärmbelastung Wohnbebauung
 1. Sanierungsmaßnahmen werden nicht eingesetzt
 Feinstaub wird immer mehr
 Verkehr aufkommen immer mehr
 1, 3, 4, 5
 Jedes d. Straßenschilder
 LKW-Verkehr zu groß
 2,3,4,5
 - Ein- und Ausfädelung
 → Geschwindigkeitsänderung
 6 Lärmbelastung
 140.000 LKW
 + Abgas- + Feinstaub-Bel.
 7 Büro/Behörden Tegernseer L. Grund werden ab.
 Öffentliche Feuerwehreinheit + Sachverständiger vor Ort
 8 Anal-Tankstelle als Schnellrestaurant
 Hohe Lärmbelastung für viele weitere Anwohner
 Keine absorbierende Verkleidung der Rampenwände
 12) von den Tankstellen fahrende Pkw quer über 3 Fahrbahnen

IHR LÖSUNGSVORSCHLAG
 1) Tunnel! Flächenselbstbegrenzung
 Nachbarschaftstunnel
 dringender: Sanierungsmaßnahmen
 2-5 Untertunnelung, interdisziplinäre Ausarbeitung Chiemgaustr.
 6) Untertunnelung f. 3, 4, 5
 Lärm, Feinstaub, Abgase
 7 Problemlösung
 Schließung der Feuerwehreinheit durch Rettungsdienst
 oder Verlegung Feuerwehreinheit
 8 Lüftungsschleusen durch Glaskonstruktion oder Behausung
 12) Radarüberwachung
 allg. + 13) Verbesserung der Querungsmögl. für Fußgänger

Übersicht der Teilnehmenden Arbeitsgruppe 1
 AnwohnerInnen
 Politik
 Verein
 Bürgerinitiative
 Unternehmen

Anlage 2: Gebiet B_03



Anlage 3: Gebiet A_12



Anlage 4: Gebiet B_06



Anlage 5: B_13

Arbeitsgruppe 3
 R. 34 Grünwedeler Straße / Tegernseer Landstraße
 R. 12 Tegernseer Landstraße Süd

Moderation: Oliver Riek, konsalt GmbH
 ExpertInnen: Martin Reichert, Möhler+Partner
 Uta Zimmermann, RGU

VERKEHRSKONZEPT
 BIS ZUR AUTO-
 BAHN
 [PRÜFEN]

70 AMPHASE
 FÜR LINKSABDIEGER
 VERLÄNGERN

99 SCHLEICH-
 VERKEHR
 EINWIRTSCHAFTLICHE
 FENDELER

99 EINBAHNSTR. IN
 DEN UMGEBIETEN
 [STADTAUSWÄRTS]

LÄRM DER
 AUTOBAHN [BE-
 SCHLEUNIGUNG] GRABEN
 ADTERVÄRTS:
 DAUERSTAN-
 4 PROBLEM, ZUSTÄNDLICHKEIT
 KEINER ÜBERNIMMUNG
 NIE VERANTWORTUNG
 3 IBY/BUND [Grenzland]

JE NACH
 WINDRICHTUNG

2,3,4
 - Abseilung und Deckelung
 von Stadtleinwänden, bis
 Stadtgrenze

2,3,4 ÜBER-
 DECKELUNG:
 (NICHTTRAGFÄHIG)
 AUSENKUNG
 ASPHALT
 [Hauptfächerchen, STADTAUSWÄRTS]

KONTROLLE
 3/1
 60KM/H BIS ZUR
 AUTOBAHN
 ANFANGSSTELLE ÜBERBRÜCKUNG
 VERKEHRSSCHNITT

1 SIEHUNG
 RADARTALEN IN
 DEN LOKALEN
 ZUDRINGERN

IHR
 LÖSUNGSVOR-
 SCHLAG