



Bürgerinitiative BAB A 96 München
Herrn
Jürgen Weckerle
Langbehnstr. 10a
80689 München

Ihr Zeichen/Ihr Schreiben vom			
04.12.2008			
Bitte bei Antwort angeben			
Unser Geschäftszeichen:			
55.1-8711.1-179/2008			
Tel.: 089 2176- 2835	Fax: 089 2176- 40-2835	Zimmer: 4231	München, 18.12.2008
Ihre Ansprechpartnerin/Ihr Ansprechpartner (rechtlich):			
Herr Dr. Schneider albert.schneider@reg-ob.bayern.de			
Ihr Ansprechpartner (fachlich):			
Herr Bernhard			
Tel.: 089 2176- 2747	Fax: 089 2176- 40-2747	Zimmer: 4220	
peter.bernhard@reg-ob.bayern.de			

Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie: Bürgerinitiative BAB A 96 - Lindauer Bundesautobahn

Sehr geehrter Herr Weckerle,

Sie haben uns im Namen der Bürgerinitiative BIBAB96 mit Schreiben vom 04.12.2008 um Mitteilung gebeten, welche Beurteilungskriterien für die Prüfung der in die Lärmaktionsplanung einzubeziehenden Autobahnabschnitte zugrundegelegt werden. Außerdem bitten Sie um Auskunft, wie viele Stufen der Lärmaktionsplanung festgelegt und was deren Inhalte sind, und wo das Verfahren der Lärmaktionsplanung beschrieben ist.

Zur Luftreinhalte- / Aktionsplanung kritisieren Sie, dass das Lkw-Transitverbot nicht wirksam kontrolliert und damit den Bürgern wissentlich die Feinstaub-/Dieselruß- und Abgasbelastung zugemutet würde.

Sie fordern daher, die A 96 sowohl in die Lärmaktionsplanung als auch in die Luftreinhalte- / Aktionsplanung aufzunehmen.

Zu Ihrem Schreiben dürfen wir Ihnen wie folgt antworten:

A. Lärmaktionsplanung:

A.1. *Verfahren der Lärmaktionsplanung und Beurteilungskriterien*

Mit dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 (BGBl. I (2005) Nr. 38, S. 1794-1796) wurde die EG-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG, EG-ULR) in deutsches Recht umgesetzt. § 47 a (alt) Bundes-Immissionsschutzgesetz wurde durch die §§ 47 a - f (Sechster Teil: Lärm-minderungsplanung) ersetzt. Die technischen Vorgaben der EG-ULR wurden mit der auf § 47 f BImSchG gestützten 34. BImSchV (Verordnung über die Lärmkartierung) umgesetzt, die nähere Bestimmungen zur Lärmkartierung enthält.

Briefanschrift:
Regierung von Oberbayern
80534 München

Dienstgebäude:
Maximilianstraße 39
80538 München
U4/U5 Haltestelle Lehel

Öffnungszeiten:
Mo - Do: 08:00 - 16:00 Uhr
Fr: 08:00 - 14:00 Uhr

☎ Vermittlung:
089 2176-0
Telefax:
089 2176-2914

E-Mail:
poststelle@reg-ob.bayern.de
Internet:
http://www.regierung-oberbayern.de

In § 47e BImSchG werden die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden als zuständige Behörden bestimmt. Art. 8a des Bayerischen Immissionsschutzgesetzes (Bay-ImSchG) regelt, dass für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen für Bundesautobahnen, Großflughäfen und Haupteisenbahnstrecken die Regierungen zuständig sind.

Die EG-ULR gibt keine Immissionswerte vor, ab denen eine Aktionsplanung erforderlich ist. Auch der deutsche Gesetzgeber und die Bundesregierung haben keine verbindlichen Auslösewerte festgelegt. Auslösewerte für eine Lärmaktionsplanung hat auch Bayern nicht festgelegt.

Der Vollzug der EG-ULR durch die bayerischen Behörden orientiert sich - gemäß verwaltungsinterner Vorgaben - an sogenannten Lärmbrennpunkten. Die Kriterien für Lärmbrennpunkte betreffend Autobahnen bzw. Hauptverkehrsstraßen sind „Orte“, an denen mehr als 50 Bewohner durch Straßenlärmpegel L_{DEN} über 70 dB(A) oder L_{Night} über 60 dB(A) belastet sind (L_{DEN} - und L_{Night} - Definition, vgl. § 2 der 34. BImSchV). Eine Verpflichtung zur Aufstellung eines Aktionsplans folgt jedoch nicht zwingend aus der Feststellung des Lärmbrennpunktes. Vielmehr ist auch zu prüfen, ob bereits Maßnahmen zur Verminderung der Lärmbelastung durchgeführt wurden oder geplant und Lärmaktionspläne deshalb ggf. entbehrlich sind.

A.2. Stufen der Lärmaktionsplanung

Die Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinien erfolgt in zwei Stufen: 2007/2008 und 2012/2013. Danach erfolgt spätestens alle fünf Jahre eine Überprüfung und ggf. eine Aktualisierung.

Stufe 1: 2007 sind Lärmkarten für Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern (München und Augsburg), für Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Fahrzeugen pro Jahr (= 500.000 Kfz/Monat bzw. 16400 Kfz/Tag), für Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60 000 Zügen pro Jahr und für Großflughäfen mit mehr als 50 000 Bewegungen pro Jahr (München und Nürnberg) erstellt worden.

Ab 2008 sind für die Bereiche mit problematischen Lärmsituationen („Lärmbrennpunkte“) Lärmaktionspläne, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden, auszuarbeiten.

Stufe 2: Bis 2012/2013 sind in einer zweiten Stufe die Ballungsräume mit mehr als 100 000 Einwohnern (Erlangen, Fürth, Ingolstadt, Regensburg und Würzburg) zu kartieren. Die betroffenen Gemeinden an den Hauptverkehrswegen der 2. Stufe (Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30 000 Zügen pro Jahr) sind noch zu erfassen.

B. Luftreinhalte-/Aktionsplanung

Die nach Landesrecht zuständige Behörde für die Aufstellung von Luftreinhalteplänen i. S. d. § 47 BImSchG ist gem. Art. 8 BayImSchG das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit (StMUG). Werden, wie in der 1. Fortschreibung des Luftreinhalte-/Aktionsplans München geschehen, Maßnahmen im Straßenverkehr für erforderlich erachtet, hat dies im Einvernehmen mit der Unteren Straßenverkehrsbehörde (Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat) zu erfolgen, die diese Maßnahmen dann letztlich auch zu vollziehen hat. Bereits im Rahmen der Aufstellung der 1. Fortschreibung des Luftreinhalte-/Aktionsplans München haben sich die Polizeipräsidien für München und Oberbayern bereit erklärt, diese im Rahmen vorhandener Ressourcen auch zu überwachen. Wobei aus nachvollziehbaren Gründen eigens zur Erledigung dieser Aufgabe kein zusätzliches Personal eingestellt werden konnte. Gleichwohl vermag die seit Wirksamwerden der Maßnahme (01.02.2008) durch

Dauerzählstellen am Mittleren Ring dokumentierte Abnahme von Schwerlastverkehr in etwa der bei der Planfertigung prognostizierten Größenordnung, unstrittig deren Erfolg zu belegen. Dass dies für Aussenstehende nicht ohne weiteres erkennbar ist, liegt vermutlich daran, dass nicht jedweder Schwerlastverkehr vom Befahrverbot betroffen ist, sondern nur dasjenige Verkehrsegment mit über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht, das nicht unter den Begriff „Lieferverkehr“ (s. Definition S. 28 in der 1. Fortschreibung des Luftreinhalte-/Aktionsplans München) fällt. Alles andere hätte u. a. die Wirtschafts- und Versorgungssituation der Landeshauptstadt München unverhältnismäßig beeinträchtigt und wäre von daher rechtlich angreifbar gewesen.

Darauf, dass in Anbetracht der Höhe der an einigen Messstationen in der Landeshauptstadt registrierten Grenzwertüberschreitungen eine einzelne Maßnahme zur Problemlösung allein nicht ausreichen wird, dass hierfür vielmehr ein ganzes Maßnahmenbündel erforderlich sein wird, wurde in bislang allen bisherigen Luftreinhalte-Aktionsplänen der Landeshauptstadt München ausdrücklich hingewiesen. Und wie ernst die zuständigen Behörden diese Aufgabe nehmen, verdeutlichen die zum 01.10.2008 eingerichtete Umweltzone (2. Fortschreibung des Luftreinhalte-/Aktionsplans München) sowie die derzeit bereits laufenden Arbeiten an der sog. 3. Fortschreibung.

Mit freundlichen Grüßen


Guggenberger