

## **Einheitliche Lärmgrenzwerte für Bundesautobahnen**

### **Lärmschutz an den Autobahnen – keine Schlechterstellung von Anwohnern von Bestandsautobahnen**

Antrag Nr. 08-14 / A 00271 von Herrn StR Michael Kuffer, Herrn StR Johann Stadler, Herrn StR Otto Seidl, Frau StRin Dr. Manuela Olhausen vom 11.09.2008

### **Gleiche Lärmgrenzwerte innerorts für alte und neue Autobahnstrecken**

Antrag Nr. 08-14 / B 00352 des Bezirksausschusses des 19. Stadtbezirkes Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln vom 09.09.2008

### **Gleicher Lärmschutz an den Autobahnen im Stadtbezirk**

Antrag Nr. 08-14 / B 00486 des Bezirksausschusses des 07. Stadtbezirkes Sendling-Westpark vom 14.10.2008

3 Anlagen

**Beschluss des Umweltschutzausschusses  
vom 28.04.2009 (SB)**  
Öffentliche Sitzung

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>I. Vortrag des Referenten</b>	<b>1</b>
1. Rechtslage	2
2. Bewertung der Anträge	3
3. Ergebnis	6
<b>II. Antrag des Referenten</b>	<b>8</b>
<b>III. Beschluss</b>	<b>8</b>

#### **I. Vortrag des Referenten**

Die aufgeführten Anträge haben das Ziel, die bisher nur für den Neubau bzw. die wesentliche Änderung von Straßen geltenden Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) bei Autobahnen auch auf bestehende Autobahnen anzuwenden. Der Bezirksausschuss 19 hatte sich mit diesem Antrag an die Münchner Bundestagsabgeordneten gewandt und diesen Antrag auch an die Stadtverwaltung gerichtet.

Die Antragsteller aus dem Stadtrat wollen erreichen, dass sich der Oberbürgermeister im Deutschen Städtetag dafür einsetzt, „dass der Lärmschutz an „alten“ Autobahnstrecken verbessert wird, indem die Lärmgrenzwerte für diese so genannten Bestandsautobahnen an die für neue bzw. veränderte Autobahnstrecken geltenden (strengerer) Werte angepasst werden“.

Darüber hinaus soll dies auch für den in der Baulast der Landeshauptstadt München liegenden Abschnitt der B 2 zwischen Kreuzhof und Luise-Kieselbach-Platz der A 95 gelten.

### 1. Rechtslage:

Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) gilt für den Bau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche. Dabei ist sicherzustellen, dass einer der folgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschritten wird:

	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime	57 Dezibel (A)	47 Dezibel (A)
Reine, allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	59 Dezibel (A)	49 Dezibel (A)
Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete	64 Dezibel (A)	54 Dezibel (A)
Gewerbegebiete	69 Dezibel (A)	59 Dezibel (A)

Eine Änderung ist wesentlich, wenn

1. eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen baulich erweitert wird oder
2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tag oder 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird.

Die Verkehrswege – Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV regelt Art und Umfang von passiven Schallschutzmaßnahmen.

Beide Verordnungen betreffen aufgrund der Ermächtigungsgrundlage in § 43 BImSchG ausschließlich die Lärmvorsorge bei Neubau oder wesentlichen Änderungen **aller** öffentlichen Straßen. Die darin genannten Immissionsrichtwerte stellen somit keine Sanierung auslösenden Werte bestehender unveränderter Straßen dar.

Rechtslage bei bestehenden Straßen.

Eine zwingende gesetzliche Regelung zur Sanierung von Straßen besteht weder auf Bundes- noch auf Landesebene. Die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR97) sehen Lärmschutz an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen vor.

Freiwillige Lärmschutzmaßnahmen setzen danach voraus, dass der Beurteilungspegel einen der folgenden im Bundeshaushalt festgelegten Grenzwerte übersteigt:

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

Die VLärmSchR97 wurde mit Rundschreiben Straßenbau Nr. 26/1997 den Obersten Straßenbaubehörden der Länder bekannt gegeben, die Anwendung auch für andere Straßen empfohlen.

## 2. Bewertung der Anträge

Das Referat für Gesundheit und Umwelt hat zu diesen Anträgen die hiervon tangierten städtischen Referate sowie die Autobahndirektion München um Stellungnahme gebeten. Die Autobahndirektion Südbayern als Baulastträgerin und somit für etwaige Lärmschutzmaßnahmen an Bundesautobahnen führt zu den Anträgen aus,

„Grundlage für die Betrachtung des Schallschutzes an Autobahnen sind die 16. BImSchV und die VLärmSchR97. Die 16. BImSchV regelt die Lärmvorsorge, d.h. die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen.

Für bestehende Autobahnen gibt es keine rechtliche Verpflichtung zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen. Hier kommt nur die Lärmsanierung als freiwillige Leistung des Bundes im Rahmen vorhandener Haushaltsmittel in Betracht. Die Lärmsanierung ist in der VLärmSchR97 geregelt. Um die Forderung nach gleichen Grenzwerten für neue und bestehende Autobahnen zu erfüllen, müsste die 16. BImSchV geändert und auf bestehende öffentliche Straßen ausgeweitet werden. Dies ist gemäß § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG Sache des Bundesgesetzgebers.

Sollten die Lärmgrenzwerte geändert werden, müssten die daraus evtl. entstehenden Ansprüche an Lärmschutz für bestehende Autobahnen erfüllt werden.

Nachdem die 16. BImSchV für öffentliche Straßen und nicht speziell nur für die Autobahnen gilt, wäre in diesem Fall auch eine Ungleichbehandlung von bestehenden

Stadtstraßen mit bestehenden Autobahnen nicht mehr gegeben. Es dürfte allerdings sehr unwahrscheinlich sein, dass der Bundesgesetzgeber die Anwendung der 16.BImSchV auf bestehende öffentliche Straßen ausweitet. Letztendlich ist dies aber seine Angelegenheit.“

Das Kreisverwaltungsreferat führt in seiner Stellungnahme aus:

„Die Zuständigkeit für verkehrsrechtliche Anordnungen auf Bundesautobahnen liegt bei den Autobahndirektionen. Das Kreisverwaltungsreferat wird daher auf den Hoheitsbereich der Autobahndirektionen und dort übliche Verwaltungspraxis keinen Einfluss nehmen. Dennoch möchten wir zu den o. g. Anträgen unsere Einschätzung mitteilen:

Bestandsautobahnen müssen auch künftig nach anderen Maßstäben beurteilt werden wie neue oder wesentlich geänderte Verkehrswege. Dies begründet sich aus dem Bestandsschutz, den die Autobahnen genießen müssen, die bereits vor Erlass der 16. BImSchV existiert haben.

Sollte man dennoch unterstellen wollen, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV auf Bestandsautobahnen angewendet werden, muss man sich fragen, mit welchen Mitteln dies überhaupt erreicht werden könnte. Maßnahmen der Verkehrslenkung scheiden aus, da es gerade die Autobahnen sind, die hohe Verkehrsmengen aufnehmen, bündeln und in das überregionale Verkehrsnetz leiten sollen.

Damit wird der Blick auf die Anordnung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen, wie z. B. einer Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, gelenkt. Diese Anordnungen sind auf der Grundlage des § 45 Abs. 1 Nr. 3 der Straßenverkehrsordnung (StVO) zu treffen. Dabei handelt es sich um eine Ermessensentscheidung, bei der zwischen den verschiedenen Belangen wie den Schutz der Wohnbevölkerung vor Verkehrslärm einerseits und den Verkehrsbedürfnissen andererseits eine sachgerechte Abwägung zu treffen ist.

Eine wesentliche Orientierungshilfe für diese Abwägung ist auch die Zumutbarkeit des jeweiligen Verkehrslärms bzw. das, was als ortsüblicher Verkehrslärm hinzunehmen ist. Dabei gilt für die Wohngebiete entlang von Autobahnen eine erheblich höhere Zumutbarkeitsschwelle als beispielsweise für Anlieger von Wohnstraßen.

Bei einer Güterabwägung sind die Verkehrsbedürfnisse gegenüber den Belangen des Lärmschutzes um so stärker zu gewichten, je größer die Verkehrsbedeutung der jeweils betroffenen Straße ist. Bundesautobahnen besitzen mit der Transport- und

Bündelungsfunktion eine überragende Verkehrsbedeutung. Eine derart drastische Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, wie sie die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV erfordern würde, stellt einen so erheblichen Eingriff dar, der nicht verhältnismäßig wäre.

Zudem steht zu befürchten, dass die Attraktivität der Autobahnen als zügigem Verkehrsweg leidet und Verdrängungseffekte auf Ausweichrouten in ruhigeren Gebieten auftreten. Da ruhige Gebiete jedoch hiervoor zu schützen sind und der Verkehr auf ohnehin schon stark befahrene Straßen zu konzentrieren ist, wäre eine solche Entscheidung nicht sachgerecht.

Abschließend ist festzustellen, dass eine übermäßige Geschwindigkeitsreduzierung auf den Autobahnen mit ihrem guten Ausbauzustand den Nutzerinnen und Nutzern nicht zu vermitteln und damit ohne ständige polizeilich Überwachung de facto wirkungslos wäre.

Aus Sicht des KVR können die Wege zur Entlastung der Anwohnerinnen und Anwohner von Autobahnen nur über die Lärmaktionsplanung, nicht aber über die nicht sachgerechte Vereinheitlichung von Rechtsvorschriften führen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gibt folgende Stellungnahme ab:

„Die Anträge fordern, den Lärmschutz an bestehenden Bundesautobahnen durch Anwendung der Grenzwerte der 16. BImSchV zu verbessern, um eine Gleichstellung bestehender Autobahnen mit neuen bzw. veränderten Autobahnstrecken beim Lärmschutz zu erreichen.

Die 16. Verordnung zur Durchführung des BImSchG (16. BImSchV) behandelt die Lärmvorsorge, d. h. die Berücksichtigung der Belange des Lärmschutzes beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen und Schienenwegen. Die Verkehrslärmschutzverordnung gilt für alle Straßen.

Für bestehende Straßen gibt es keine verbindlichen gesetzlichen Regelungen, die die Einhaltung bestimmter Lärmbelastungen vorschreiben. Lärmsanierung ist daher eine freiwillige Maßnahme des jeweiligen Straßenbaulastträgers. Bei Straßen in der Baulast des Bundes bestehen Lärmsanierungsmöglichkeiten nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VlärmschR 97).

Bei Straßen in der Baulast der Gemeinde können die Anforderungen an den Lärmschutz durch entsprechende planerische Verfahren geregelt werden.

Wenngleich die Forderung nach mehr Lärmschutz auch für bestehende Verkehrsstrecken im Sinne der Stadtentwicklungsplanung zu begrüßen ist, würde die Anwendung der 16. BImSchV auf bestehende Straßen aus städtischer Sicht zu weitreichenden Konsequenzen führen. Zahlreiche Planungsverfahren wären die Folge, deren Durchführung hohen zeitlichen und personellen Aufwand erfordern würde. Zudem würde der Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen enorme finanzielle Belastungen mit sich bringen. Finanzierungsmöglichkeiten dafür sind derzeit nicht erkennbar.

Es wird daher keine Möglichkeit gesehen, den Ansprüchen aus den Forderungen der Anträge nachzukommen. Gleiche Lärmgrenzwerte innerorts für „alte“ und „neue“ Straßen können nicht befürwortet werden.“

Das Kommunalreferat führt aus:

„In den beiliegenden Anträgen ist vorgesehen, dass sich die Stadtspitze für die Ausweitung des Geltungsbereichs der 16. BImSchV bzw. der VLärmSch-Richtlinie 97 auf bestehende Bundesfernstraßen einsetzen soll. Insoweit empfiehlt es sich, soweit möglich, eine zusätzliche Regelung durch zu setzen, wonach Ansprüche, die über aktive und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen hinausgehen, ausgeschlossen sein sollen. Ansonsten könnte die Umsetzung der beabsichtigten Änderungen ggf. Entschädigungsansprüche wegen Verkehrslärmimmissionen in Fällen begründen, in denen effektive nachträgliche Lärmschutzmaßnahmen aus tatsächlichen Gründen nicht realisiert werden können.

Im Übrigen kann die Frage, unter welchen Voraussetzungen und in welchem Umfang möglicherweise Entschädigungsansprüche entstehen, erst in Ansehung einer tatsächlich erfolgten Änderung der genannten Vorschriften beurteilt werden.“

### 3. Ergebnis

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Zuständigkeit für eine Regelung im Sinne der Anträge beim Bundesgesetzgeber, unabhängig ob die Lösung über den Bundeshaushalt oder eine Änderung der fachrechtlichen Anforderungen erfolgt, liegt und erhebliche finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt hätte.

Eine solche Regelung, Anwendbarkeit der Vorschriften der VerkehrslärmschutzVO (16. BImSchV) nur für Bundesautobahnen ist nach Auffassung der Landeshauptstadt nicht sachgerecht, da entscheidend die Höhe der Verkehrslärmbelastung und nicht die, die Belastung hervorrufende Quelle ist. Die Unzumutbarkeit gleich zu bewertender Einwirkungen durch Verkehrslärm (ausgedrückt in Immissionswerten X dB(A)) ist unabhängig vom Straßentyp. Eine andere Betrachtungsweise würde dem Gleichheitsgrundsatz widersprechen.

Konsequenterweise bedeutet dies, dass eine Lösung im Sinne der Antragsteller eine Ausweitung auf alle Straßen nach sich zöge. Die Konsequenzen hierzu sind vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Ansatz ausgeführt.

Hinsichtlich der finanziellen Aspekte zur Lärmsanierung an bestehenden Straßen geht der Deutsche Städtetag davon aus, dass die Lärmsanierung für Straßen in kommunaler Bau- last bei Immissionswerten von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts ein bundesweites Fi- nanzierungsvolumen von ca. 2 Mrd. Euro umfassen würde. Sowohl der Herr Oberbürger- meister als auch die Verwaltung sind in den Städtetagen und deren Gremien aktiv, um eine ausreichende Finanzausstattung der Stadt für Lärmsanierungsmaßnahmen zu errei- chen. Auf die entsprechenden Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Konjunkturförder- programm II wird verwiesen. Die im Zuge des Konjunkturförderprogramms II ohnehin in zu geringem Umfang zur Verfügung stehenden Mittel werden den derzeitigen Bedarf nicht decken und könnten den Mehrbedarf überhaupt nicht auffangen und würden die Kommu- nen bei einer gesetzlichen Regelung zur Lärmsanierung in den Ruin treiben. Aus den genannten lärmfachlichen Gründen und den finanziellen Konsequenzen sind Ak- tivitäten – auch wenn der Wunsch nach Lärmsanierung verständlich ist – im Sinne der An- träge nicht zielführend und mit der Intention der Anträge nicht erreichbar.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Kommunalreferat und Kreisverwaltungsreferat abgestimmt.

### **Anhörung des Bezirksausschusses**

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses nicht vorgesehen.

Der Korreferent des Referates für Gesundheit und Umwelt, Herr Stadtrat Klaus Peter Rupp, der zuständige Verwaltungsbeirat, Herr Stadtrat Josef Schmid sowie die Stadtkämmerei haben einen Abdruck der Vorlage erhalten.

## **II. Antrag des Referenten**

1. Von den ablehnenden Ausführungen zu der Angleichung der Immissionsgrenzwerte an alten und neuen Autobahnen wird Kenntnis genommen. Initiativen im Sinne der Anträge sind weder beim Bundesgesetzgeber noch beim Deutschen oder Bayerischen Städtetag veranlasst.
2. Der Antrag Nr. 08-14 / A 00271 von Herrn StR Michael Kuffer, Herrn StR Johann Stadler, Herrn StR Otto Seidl und Frau StRin Dr. Manuela Olhausen vom 12.09.2008 ist damit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
3. Der Antrag Nr. 08-14 / B 00352 des Bezirksausschusses des 19. Stadtbezirkes Thalkirchen-Obersendling-Fostenried-Fürstenried-Solln vom 09.09.2008 ist damit satzungsgemäß erledigt.
4. Der Antrag Nr. 08-14 / B 00486 des Bezirksausschusses des 07. Stadtbezirkes Sendling-Westpark vom 14.10.2008 ist damit satzungsgemäß erledigt.
5. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

## **III. Beschluss**

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/in

Joachim Lorenz  
Berufsmäßiger Stadtrat



IV. Abdruck von I. mit III.

an die/den Vorsitzenden und die Fraktionssprecher/innen  
des Bezirksausschusses 07 - Sendling-Westpark (5-fach)  
des Bezirksausschusses 19 - Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln  
(5-fach)

z.K.

V. Abdruck von I. mit IV.

über den stenographischen Sitzungsdienst  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
an das Direktorium – Dokumentationsstelle  
an das Referat für Gesundheit und Umwelt RGU-UW 1  
an das Referat für Gesundheit und Umwelt RGU-S-SB  
an das Referat für Gesundheit und Umwelt RGU-S-L  
an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
an das Baureferat  
an das Kreisverwaltungsreferat  
an das Kommunalreferat

VI. Wv Referat für Gesundheit und Umwelt RGU-UW 1



Michael Kuffer / Hans Stadler / Otto Seidl / Dr. Manuela Olhausen

MITGLIEDER DES STADTRATS DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN

---

Herrn  
Oberbürgermeister  
Christian Ude  
Rathaus  
80331 München

**Antrag**

12.09.08

## **Lärmschutz an den Autobahnen - keine Schlechterstellung von Anwohnern von Bestandsautobahnen**

Der Oberbürgermeister wird die Forderung der Bezirksausschüsse 7, 19 und 20 unterstützen und sich im Deutschen Städtetag dafür einsetzen, dass der Lärmschutz an „alten“ Autobahnstrecken verbessert wird, indem die Lärmgrenzwerte für diese sogenannten Bestandsautobahnen an die für neue bzw. veränderte Autobahnstrecken geltenden (strengerer) Werte angepasst werden.

### Begründung:

Für Bundesautobahnen gelten derzeit unterschiedliche Lärmgrenzwerte: Während für den „Bau“ bzw. die „wesentliche Änderung“ von Autobahnen die strengerer Grenzwerte der 16. BImSchV gelten, gelten, ist das Immissionsschutzrecht für bestehende Strecken wesentlich großzügiger. Deshalb werden notwendige Lärmschutzmaßnahmen entlang von diesen Bestandsautobahnen regelmäßig unter Hinweis auf die höheren Grenzwerte abgelehnt.

Es nicht einzusehen, warum den Anwohnern von Bestandsautobahnen mehr Lärm als anderen Anwohnern zugemutet werden soll.

Michael Kuffer  
Stadtrat

Hans Stadler  
Stadtrat

Otto Seidl  
Stadtrat

Dr. Manuela Olhausen  
Stadträtin

## **SPD-Fraktion im Bezirksausschuss 19**



An die Münchner Bundestagsabgeordneten

München, im September 2008

### **Antrag**

Gleiche Lärmgrenzwerte innerorts für alte und neue Autobahnstrecken.

Der Bezirksausschuss 19 fordert die Münchner Bundestagsabgeordneten von CSU, SPD, FDP und Grüne auf, sich für gleiche Lärmgrenzwerte für sogenannte alte, wie für neue, bzw. veränderte Bundesautobahnstrecken einzusetzen, wenn sie innerorts verlaufen. Dabei sollen die Lärmvorsorgewerte für neue Bundesautobahnen auch für alle anderen innerörtlichen Autobahnen gelten.

### **Begründung**

Dringend notwendige Lärmschutzmaßnahmen an älteren, innerörtlichen Bundesautobahnstrecken werden stets abgelehnt, weil für sie höhere Lärmgrenzwerte gelten. Das ist für viele Anwohnerinnen und Anwohner nicht zumutbar.

---

**SPD-Fraktion im BA 19 · auch im Internet: [www.spd-ba19.de](http://www.spd-ba19.de)**

Sprecherin: Micky Wenngatz · Engadiner Str. 20 · 81475 München  
Tel: 7 50 79 808 · Fax: 75 940 542 · E-Mail: [mw@spd-ba19.de](mailto:mw@spd-ba19.de)  
Stellvertreter: H. Jürgen Gerhards, Michael Kollatz, Martina Otto

## Bezirksausschuss des 7. Stadtbezirkes Sendling - Westpark

der Landeshauptstadt München

www.muenchen.info/ba/07

Vorsitzende: Ingrid Notbohm

Tel.: 089 760 05 39

e-mail: ingrid.notbohm@t-online.de



Landeshauptstadt München, Direktorium, HA III/2 - G Süd

BA Geschäftsstelle:

Implerstr. 9 IV, 81371 München

Teil: 233 - 39661 bis 39664

Fax: 233 - 39665

e-mail: ba-g-sued.dir@muenchen.de

15.10.08

### Antrag

#### Lärmschutz an den Autobahnen im Stadtbezirk Sendling-Westpark, A 95 (B 2) und A 96

Der Bezirksausschuss 7 Sendling-Westpark fordert, wie die Bezirksausschüsse 19 und 20 Oberbürgermeister Christian Ude auf, sich im Deutschen Städtetag dafür einzusetzen, dass die Lärmschutzwerte der im Bestand befindlichen Autobahnen den Werten der heutigen Gesetzgebung für neue Autobahnen angeglichen werden.


Dies soll auch für das Autobahnteilstück der A 95 vom Luise-Kiesselbach-Platz zum Kreuzhof gelten, das sich als B2 in der Zuständigkeit der Landeshauptstadt München befindet.

#### Begründung:

Die Anwohner an den Autobahnen im Stadtbezirk haben kein Verständnis, dass sie Tag und Nacht weit höhere Lärmwerte ertragen müssen als Anwohner an neuen Autobahnen. Lärmwerte an den Streckenabschnitten der Autobahnen im Stadtbezirk gemäß den von der Landeshauptstadt im Lärmkataster jüngst ermittelten von **weit mehr als 70dB(A) am Tag und 60dB(A) in der Nacht** sind den Bürgern auf Dauer nicht zumutbar.

In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass selbst bestehende Lärmschutz-Richtlinien für Reines und Allgemeines Wohngebiet einen oberen Richtwert von 70dB(A) am Tag und 60dB(A) in der Nacht vorsehen und somit schon heute ein Fall für Lärmsanierung vorliegen würde.

(siehe KVR „Aktiver Lärmschutz an der BAB Garmisch zwischen Luise-Kiesselbach-Platz und Kreuzhof“ vom 06.04.2004, Az.: 022/53-507 E-03/18).

Antrag wurde in der Sitzung des Bezirksausschusses am	14.10.08
Einwohnerversammlung vom	
einstimmig/ mit Mehrheit beschlossen/ abgelehnt	
Bezirksausschuß	17. Okt. 2008
	Ingrid Notbohm Vorsitzende Bezirksausschusses 7 Sendling - Westpark