

ANHANG 1

Auszug aus Anhang 1 vom letzten Schreiben

Beschluss Verkehrsberuhigung und Lärmreduzierung auf der Staatsstraße 2078 (Gemeindegebiet FW) in der GR-Sitzung v. 5.4.2011			Bemerkung aktuell
Maßnahme	speziell	Begründung	
2. Lärmimmissionsmessungen		Evtl. nach Bedarf	gem. unten B.6. gegeben
Technische Maßnahmen			
4. sog. "Flüsterasphalt"	Nächste Fahrbahn-sanierungsmaßnahme	Aufgrund der positiven Erfahrungen (direkte Lärm-Immissionsminderung) in anderen Kommunen (Faistenhaar, Hofolding, München-Stadt) soll möglichst bald zumindest im Bereich der Staatsstr. 2078 Fk-innerorts ein derartiger Fahrbahnbelag aufgebracht werden; Antragstellungen sollen bald erfolgen, da unbedingt im Rahmen der nächsten Sanierungsmaßnahmen einzuplanen	
Regulatorische Maßnahmen in Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden			
6. Geschwindigkeitskontrollen	GfKV bzw. kommunale Verkehrsüberwachung	Örtlich und zeitlich variable Nachtmessungen, auch unregelmäßig, da ein „Ausrechnen von sicher kontrollfreien Zeiten“ zukünftig erschwert werden soll; dominante Motivation ist nicht mehr allein die Sicherheit (z.B. von Fußgängern, Schulkindern), sondern auch der Lärmschutz der Anwohner	
	stationäre Radarkästen	Überprüfen, ob effizient, da v.a. auf nicht-ortskundigen Durchgangsverkehr eine gewisse Wirkung bestünde	
[GR-]Beschluss am 09.12.2014 Sofortmaßnahmen zur Verringerung der Belastungen durch die Staatsstraße 2078 im Zusammenhang mit der anstehenden Fahrbahn-Sanierung (Gemeindegebiet Feldkirchen-W.)			
A) Bauliche Maßnahmen in Zusammenhang mit der St2078-Sanierung			
1. sog. Flüsterasphalt auf der gesamten Sanierungsstrecke		Lärmteppich ließe sich weiträumig dämpfen (Naherholung, gemeindliche Wander- und (Fern-)Radwege wie u.a. Via Julia führen nahe der St2078, nicht geringe Zahl der Wohnanlieger im Außerortsbereich: Ast, Feldkirchner Berg (Am Berg), Unterreit, Berghotel, Aschbach-Ost inkl. Haus Hoheneck, Altenburg-Ost	
B) Weitere (z.T. auch regulatorische Maßnahmen) zur baldigen Umsetzung			
6. Tempo 30 nachts innerorts	auf der St2078	Von 22-6 Uhr entstünde keineswegs „stop&go“-Verkehr, sondern eine inzwischen in vielen auch oberbayerischen Orten (Solln, Gräfelfing, Grünwald u.v.a.) auch auf Hauptdurchgangsstraßen als lärmindernd akzeptierte äußerst kostengünstige Maßnahme; Signalwirkung in den Nachtstunden (ohne Ampel) gegen Mautvermeider	2023 beschlossen und seit 2024 von der Gemeinde verfolgt
9. vermehrte Geschwindigkeitskontrollen nachts		Belastung Anwohner v.a. auch durch LKW-Verkehr in der „ungebremsten Dünnezeit“ von 4:30-5:30 und durch z.T. erheblich zu schnellen Pendler-PKW-Verkehr 5:30-6:00h	
10. „Entschärfung“ Aschbacher Berg inkl. Gefahrstelle Kreuzung Unterreit	(vermehrte) Geschwindigkeitskontrollen PLUS „fairerweise“ Anbringen eines Hinweisschildes „Radarkontrolle“ gegenüber Berghotel	Siehe Punkt 1; Sicherheitsaspekte	

ANHANG 2

Hinweise zu ÖPNV und Bahn-technischen Punkten

in der ISEK-Präsentation vom 18.03.2024, die bei der Maßnahmenplanung bzw. -priorisierung hilfreich sein können (von Günther Polz, 09.04.2024)

- P+R-Plätze S der Bahn in WEH und FO (Folie 6)
 - in WEH beim Ausbau des Bahnhofs mit Unterführung sinnvoll
 - in FO Platzprobleme; derzeit noch geringe Nutzung
- Takterhöhung der Bahn (Folie 7)

Der durchgehende 30-Min-Takt war schon 2013 ein Thema. Die Fahrgastzahlen haben ihn nach Angaben der Bayerischen Eisenbahngesellschaft nicht gerechtfertigt. Nach eigener Beobachtung haben die Zahlen seit dem 49-EURO-Ticket zugenommen. Vielleicht lohnt sich hier ein Vorstoß.
- Ausbau der Bahnlinie (Folie 7) - Siehe Folie 9
- Feldolling als Mobilitätspunkt (Folie 7)

Vermutlich als Umsteigepunkt Bahn – Bus gedacht. Dazu müssten die Busfahrpläne angepasst werden; ob das sinnvoll möglich ist, muss geklärt werden
- Vollausbau auf zwei Gleise (Folie 9)

teuer (mindestens 10 Mio/km). Zweigleisige Abschnitte, z.B. westlich von Kolbermoor, wurden schon früher diskutiert.
- Halt jedes Zuges in FO (Folie 9)

Derzeit nicht erreichbar. Die Fahrzeit der aus München kommenden Züge reicht bis Rosenheim für einen Zughalt in FO derzeit nicht aus. Perspektivisch könnten der Umbau des Bhf Bruckmühl (geplant 2026) und die „Sanierung“ der Einfahrt in die Papierfabrik Bruckmühl zu einer ausreichenden Fahrzeitverkürzung führen.
- Ausbau der Bahnhöfe in WEH und FO (Folie 9)
 - In WEH ohnehin geplant, siehe Folie 29
 - In FO noch kein Bedarf erkennbar
- 4 neue Bahnquerungen (Folie 19) – nur noch als Unterführungen erlaubt; bei der DB wegen der hohen Kosten kaum durchsetzbar;
- Bahnquerungen (Folie 25)
 - Ausbau FO mit P+R
Fußgänger-Unterführung gibt es bereits. P+R-Platz siehe oben.
 - Fuß/Radwegverbindung bei der Tennishalle existiert. Verbesserung würde von der DB nur mit einer Unterführung erlaubt.
 - Unterführung der Westerhamer Straße unter der Bahnlinie: War schon von der Dorfentwicklung angestrebt, wurde aber von der DB abgelehnt.
- Mobilität (Folie 29)
 - Bf WEH als Mobilitätspunkt sinnvoll, wenn die beiden Buslinien dorthin geführt und fahrplan-technisch sinnvoll an den Zugfahrplan angepasst werden können. Siehe auch Folie 7.
 - Bf FO - siehe oben
 - Anschlussoptimierung Kreuzstraße:
Die Situation ist mit den bestehenden Fahrplänen von Mangfalltal-Bahn und S-Bahn nur noch zu verbessern, wenn die erstere durchgehend im 30-Minuten-Takt fährt; die S-Bahn erreicht dies bereits.
 - Ausbau P+R FO: siehe Folie 6
 - Komplettausbau Bhf WEH: von DB für 2028 geplant. [Busschleife auf der Nordseite sinnvoller; auch ist die benötigte Fläche bereits im Besitz der Gemeinde.](#)
 - Busverbindung nach Höhenrain vermutlich sinnvoll; derzeit fährt ein Bus Höhenrain – Bruckmühl (kürzer als nach FW)
 - Bessere Bustaktung Vagen: Verdichtung der jetzigen Busfahrpläne vom Landkreis vorgesehen. Vermutlich ist das Verkehrsbedürfnis Ri Bruckmühl ausgeprägter als nach FW

ANHANG 3

- **Lärmschutz und Lärmaktionsplan als mit entscheidende Begründung für Verkehrsberuhigung**

- **Ablehnungsbescheide mit pauschalen Begründungen können gerichtlich gekippt werden, Gerichte beziehen sich z.T. auf Tempo30-begründende UBA-Studien**

Expertise der Deutschen Gesellschaft für Akustik e.V. (DEGA) war letzte Woche zum „Tag gegen den Lärm“ (24.04.) in den Medien gefragt. Der Arbeitsring Lärm der DEGA (ALD) verfolgt seit 2016 intensiv die Fortschritte in der Lärmaktionsplanung der Kommunen. Neben dem Umweltbundesamt liefert die DEGA Kommunen Argumente für Verkehrsberuhigung, die die klassische Gegenargumentation der Bauämter („kein Unfallschwerpunkt“, „Verkehrsfluss“) überwinden helfen.

Aus **Arbeitsring Lärm der DEGA**

Newsletter Nr. 3/2023 16. Oktober 2023

2.3. Lärmaktionsplanung 4. Runde – Öffentlichkeitsbeteiligung

Bei der laufenden Vorbereitung der Lärmaktionspläne (LAP) zum Sommer 2024 gemäß der Europäischen Richtlinie zum Umgebungslärm hat die Öffentlichkeitsbeteiligung einen hohen Stellenwert, kann sie sie doch über die rechnerisch ermittelte Geräuschbelastung hinaus eine realistische Zustandsbeschreibung der subjektiven Bewertung von Bürgerinnen und Bürgern zu ihren Beeinträchtigungen durch den Umgebungslärm und zu ihren Erwartungen bezüglich lärmmindernder Maßnahmen liefern. Überdies ist die Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 47d, Abs. 3 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) verbindlich vorgegeben. [...] Öffentlichkeitsbeteiligung in Berlin (siehe <https://mein.berlin.de/projekte/larmaktionsplan-2024-2029/>) [...]

Foren zur Lärminderungsplanung in Berlin

Berlin organisiert im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung auch Foren zur Lärmaktionsplanung, „in welchen vor allem Verbände, Vereine und weitere Interessensgruppen gemeinsam mit politischen Vertreterinnen und Vertretern Möglichkeiten der Lärminderungsmaßnahmen erarbeiten.“ Der ALD ist in diesen Foren vertreten.

Das erste Forum fand am 19.09.2023 mit knapp 30 Teilnehmenden statt. Themen waren

- Eine Einführung in die aktuelle Lärmaktionsplanung in Berlin (Lärmkartierung, Eckpunkte zur Lärmaktionsplanung, die dieses Mal – einer Anregung des ALD folgend – eine detaillierte Evaluation der bisherigen Aktivitäten umfassen wird);
- Vorstellung des Tempo-30-Konzepts nachts auf Hauptverkehrsstraßen;**
- Maßnahmen gegen lautes Verkehrsverhalten mit ersten Darstellungen der Ergebnisse des Berliner Lärmblitzers (siehe ALD-Newsletter 2/2023, „2.4. Berliner Lärmaktionsplan 2024–2029 (LAP4)“);
- Fortentwicklung des Konzepts der Ruhigen Gebiete;
- Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung der Stufe 1;
- Gesamtbewertung der Vorgehensweise.

Da die besprochenen Themen über die konkrete Anwendung in Berlin hinaus Bedeutung für den Schutz vor Umgebungslärm haben, sollen einige hier im Detail dargestellt werden. [...]

Tempo-30-Konzept nachts auf Hauptverkehrsstraßen (T30n-HVS)

Auf dem relevanten HVS-Netz von ca. 1.500 km bestehen bereits heute zahlreiche Abschnitte mit T30n-HVS. In der Vorbereitung des LAP 4 wurde nun geprüft, inwieweit das Konzept ausgedehnt werden kann. Eingriffskriterien sind, dass die nächtliche Belastung (Mittelungspegel) an den Wohnfassaden 55 dB(A) erreicht oder überschreitet und keine relevanten negativen Nebenwirkungen wie Verlagerung des Verkehrs auf Parallelstraßen oder Funktionsbeeinträchtigung des ÖPNV auftreten. Diese Voraussetzungen sind bei ca. 110 km HVS erfüllt, die also im Rahmen des LAP 9 relativ rasch umgesetzt werden können. Auf weiteren fast 630 km sind die Belange des ÖPNV betroffen und zusätzliche Prüfungen erforderlich.

3.3. Aktuelle Gerichtsurteile zum Schutz vor Lärm

1.)

Unter dem Link <https://openjur.de/u/2397412.html> kann ein exemplarisches Urteile des **VG Köln vom 29.4.2022 zu Klagen auf verkehrsbeschränkende Maßnahmen, insbes. Tempo 30**, abgerufen werden. Inzwischen wurden neun Verfahren gewonnen und Tempo 30 dort angeordnet!

Die Stadt Köln hat eine „schallende Ohrfeige“ für ihr bisheriges rechtliches Verhalten erhalten: „Die Ablehnungsbegründung verkehrsbeschränkender Maßnahmen in Bezug auf die Mommsenstraße zwischen Hermeskeiler Straße und dem Beginn der temporeduzierten Zone vor der Schule (Abschnitt 1) ist nicht nachvollziehbar und in sich unplausibel. Zwar führt die Beklagte aus, die Mommsenstraße übe seit Jahrzehnten die Funktion einer wichtigen Verbindungsachse im Stadtgebiet aus. Nicht ausreichend und nicht belegt ist die Behauptung, eine Herabsetzung der derzeit zulässigen Höchstgeschwindigkeit führe zu einer Verdrängung des Verkehrs auf kleinere Straßen im Viertel und belaste dortige Anwohner zusätzlich. Insofern fehlt es an einer nachvollziehbaren, an belastbaren Tatsachen anknüpfenden Prognose, die sich etwa mit einer durch die Geschwindigkeitsherabsetzung eintretenden Verkehrsbelastung und den damit verbundenen **Auswirkungen auf die Leichtigkeit des Verkehrs** befasst. Insbesondere hat sich die Beklagte nicht mit dem vom Kläger in diesem Zusammenhang geltend gemachten Einwand auseinandergesetzt, dass mit einer Verlagerung des Verkehrs auf Nebenstraßen nicht zu rechnen ist, da in diesen bereits Tempo 30 gelte.“ (vgl. 18 K 974/20, juris Rz 76). Das VG Köln zitiert dann noch die angeführte **UBA-Studie** hierzu wörtlich. [...]

Newsletter Nr. 1/2024 16. April 2024

2.6. Lärmaktionsplanung:

Aktualisiertes Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission gegen Deutschland

Die Vertretung der Europäischen Kommission in Deutschland hat in ihrer Pressemitteilung vom 13. März 2024 darauf hingewiesen, dass die Europäische Kommission aktuell im Rahmen der Vertragsverletzungsverfahren vier Entscheidungen gegen Deutschland gefällt hat, u.a. zu der unzureichenden Lärmaktionsplänen an Hauptverkehrsstraßen. Die Kommission hatte schon 2016 Deutschland zur Annahme von Lärmkarten und Aktionsplänen zur Bekämpfung des Umweltlärms aufgefordert (Vertragsverletzungsverfahren 2016/2116). Danach hat Deutschland nachgebessert. Die Aktionspläne für Ballungsräume, Eisenbahnstrecken und Flughäfen liegen vor. Defizite stellt die Kommission bei der Lärmaktionsplanung an Hauptverkehrsstraßen fest „Es fehlen jedoch nach wie vor viele Aktionspläne für die (schätzungsweise 16.000) Hauptverkehrsstraßen außerhalb von Ballungsräumen. Die Kommission richtet daher ein ergänzendes Aufforderungsschreiben an Deutschland, das nun zwei Monate Zeit hat, um zu reagieren und die vorgebrachten Mängel zu beheben.“ (Quelle: https://germany.representation.ec.europa.eu/news/vertragsverletzungsverfahren-entscheidungen-zu-deutschland-2024-03-13_de)

Der ALD hofft im Interesse der von Straßenverkehrslärm Betroffenen, dass der Druck der Kommission der Lärmaktionsplanung weiteren Schub verleiht, wobei die genannte Zahl etwa 1.000 fehlenden Lärmaktionsplänen entspricht. Nach der Einschätzung des ALD liegt eine Ursache für ausstehende Lärmaktionspläne in der Zuständigkeitsregelung, die bei der Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie in das deutsche Recht getroffen wurde, primär sind dies nach § 47e Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz für Hauptverkehrsstraßen außerhalb von Ballungsräumen die Gemeinden, sofern Landesrecht nichts anderes vorschreibt. Da nach der Rechtsauffassung der Kommission zu jeder Lärmkarte auch ein Lärmaktionsplan zu erstellen ist, ergibt sich aus einer formalen Betrachtung, dass Deutschland eine sehr große Zahl von Lärmaktionsplänen vorlegen muss. Tatsächlich wurden der Kommission Mitteilungen zu rund 4.000 Lärmaktionsplänen der Gemeinden vorgelegt.

Der ALD befürchtet angesichts des Mahnverfahrens, dass die zuständigen Behörden die Lärminderungsplanung an Hauptverkehrsstraßen nunmehr auf eine schnelle Erledigung statt auf eine wirksame Lärminderung ausrichten könnten.