

Prüfung von Maßnahmen zur Lärmreduzierung

Antragstext:

Der Marktgemeinderat beauftragt die Verwaltung, die Rahmenbedingungen und Erfolgsaussichten für Maßnahmen zur Lärmreduzierung durch Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen (Tempo 30) oder durch Lärmgutachten bzw. Erstellung eines Lärmaktionsplanes für folgende Straßenabschnitte zu klären:

- Augsburgener Straße zwischen Kreuzung Mering-Nord und Kreisverkehr Hörmannsberger Straße
- Hörmannsberger Straße ab Kreisverkehr Hörmannsberger Straße bis Ortsausgang
- Augsburgener Straße und Münchener Straße zwischen Kreisverkehr Hörmannsberger Straße und Bahnunterführung Münchener Straße

Insbesondere sollen folgende Sachverhalte so detailliert betrachtet werden, dass der Marktgemeinderat darauf basierend über das weitere Vorgehen entscheiden kann:

- Rechtliche Rahmenbedingungen
- Verantwortlichkeiten
- Aufwand- und Kostenabschätzung
- Vorgehensweise

Begründung:

Auf den o.g. Straßenabschnitten hat der Autoverkehr in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Dies führt zu erheblichen Belastungen der Bevölkerung durch Schall- und andere Emissionen.

Zwischen Kreisverkehr und Ortsausfahrt gab es zudem zwischen 2016 und 2020 (5 Jahre) insgesamt 6 Unfälle mit Verletzten:

- 2 Unfälle mit Schwerverletzten, 4 Unfälle mit Leichtverletzten
- An 5 der Unfälle waren Radfahrer beteiligt
- 2 der Unfälle passierten in der Einfahrt zum Kreisverkehr

Eine Reduzierung der Geschwindigkeit, insbesondere durch Anordnung Tempo 30, kann eine deutliche Entlastung für die Anwohner und eine Reduzierung des Unfallrisikos bringen. So ist es nachgewiesen, dass, im Vergleich zu Tempo 50, die Schallemissionen deutlich sinken, der Verkehrsfluss homogener und flüssiger wird, die Emissionen von Gasen und Feinstaub gesenkt werden sowie das Unfallrisiko sinkt (siehe „Wirkung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen“, Umweltbundesamt 2016). Behauptungen, dass Tempo 30 nur zu einer unwesentlichen Lärmreduzierung führen sind inzwischen widerlegt.

Das Lärmschutzkataster des Landesamtes für Umweltschutz zeigt Stand 2017 die Belastung an der Augsburgener Straße zwischen Mering-Nord und Kreisverkehr Hörmannsberger Straße (siehe Anlage). Daraus ergibt sich eine grenzwertige Belastung der Anlieger, die mit hoher Wahrscheinlichkeit seit dem Jahr 2017 weiter zugenommen hat. Auch kann man davon ausgehen, dass im nicht kartierten Abschnitt an der Hörmannsberger Straße zwischen Kreisverkehr und Ortsausgang ähnlich hohe Werte auftreten, da dies die Hauptverbindung zur A8 Richtung München ist.

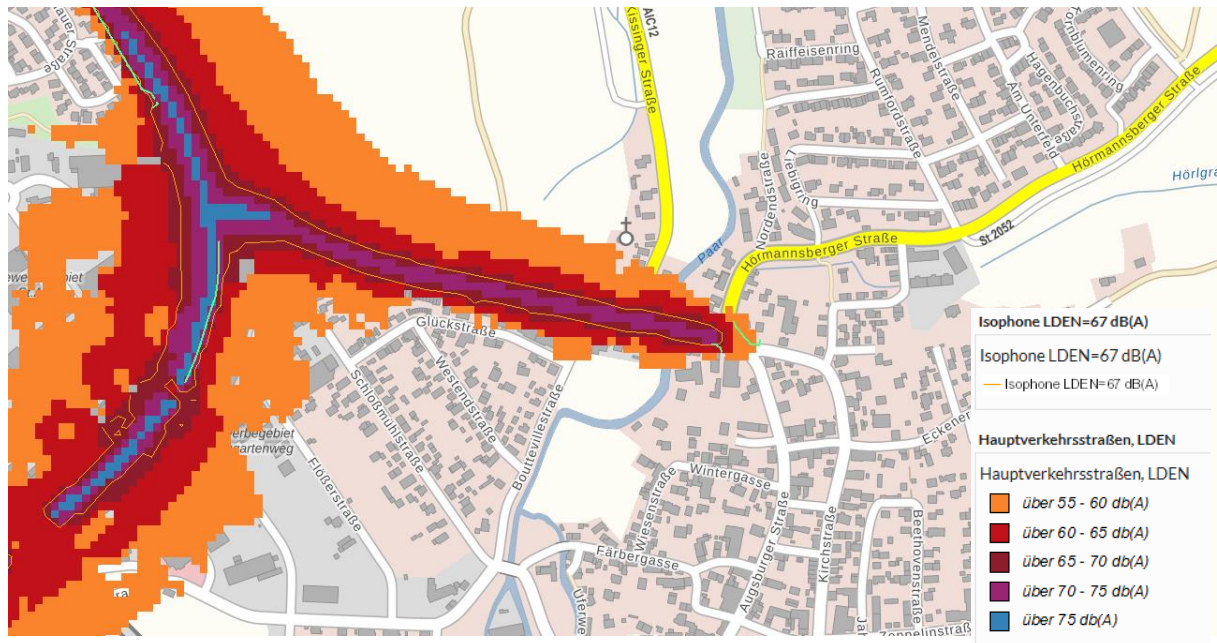
Geschwindigkeitsreduzierungen an den o.g. Straßenabschnitten können ausschließlich von der Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden, da es sich um Hauptstraßen handelt. Gesetzliche

Grundlage dafür ist §45 der Straßenverkehrsordnung. Danach können Temporeduzierungen zum Schutz der Wohnbevölkerung durch Lärm und Abgase angeordnet werden. Allerdings haben die Straßenverkehrsbehörden dabei einen Ermessensspielraum und nutzen diesen in der Praxis auch meist aus, um Temporeduzierungen zu vermeiden.

Im Prinzip gibt es zwei Möglichkeiten, Geschwindigkeitsbegrenzungen zur Reduzierung von Lärmbelastungen gegenüber den Straßenverkehrsbehörden durchzusetzen:

- Nachweis mittels Lärmgutachten, dass an den betreffenden Streckenabschnitten die Lärmschutzgrenzwerte überschritten werden. Die Straßenverkehrsbehörden beziehen sich bei ihrer Ablehnung oft auf die sehr hohen Grenzwerte, die in der Lärmschutzrichtlinie der Straßenverkehrsordnung definiert sind (70/60 db(A) tags/nachts). Es wird aber oft ignoriert, dass es eine Reihe anderer Lärmgrenzwerte gibt, die ebenfalls relevant sind. Die Straßenverkehrsbehörden müssen z.B. gemäß der Bundesimmissionsschutzverordnung, nach Aufforderung durch Gemeinde oder Anlieger, bereits bei einer Lärmbelastung unterhalb der Zumutbarkeitsgrenze von 59/49 db(A) tags/nachts eine Prüfung durchführen und eine Abwägungsentscheidung bezüglich zu treffender Maßnahmen treffen. Auf dieser Basis hat z.B. die Gemeinde Gilching kürzlich eine Temporeduzierung durchsetzen können.
- Erstellung eines Lärmaktionsplanes. Dieser sollte flächendeckend für das Gemeindegebiet erstellt werden und Pläne zur Orts- und Verkehrsentwicklung berücksichtigen (z.B. ISEK). In der Regel hat eine Gemeinde im Rahmen eines derartigen Lärmaktionsplanes stärkere Argumente gegenüber der Straßenverkehrsbehörde. Ein Lärmaktionsplan schafft eigenes Recht für die Gemeinde ähnlich wie eine Bauleitplanung, welches die Straßenverkehrsbehörde bindet.

Anlagen



Lärmbelastungskataster Mering Nord, Stand 2017

Handbuch Lärmaktionspläne Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung, Umweltbundesamt 2015 <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/handbuch-laermaktionsplaene-handlungsempfehlungen>

Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, Umweltbundesamt 2016 https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf

Bundeslärmschutzverordnung https://www.gesetze-im-internet.de/bimschv_16/BJNR010360990.html

Mering 06.02.2022

Antragsteller: Petra von Thienen, für die grüne Fraktion im MGR Mering