

Anhang 6.2

Bewertung der Bürgervorschläge

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
Albert-Roßhaupter-Straße	
<p>Da ich erst jetzt vom Lärm-Aktionsplan erfahren habe, möchte ich gerne noch folgendes Anliegen einbringen.</p> <p>Auf der Albert-Roßhauptstraße zwischen der Unterführung Harras und der Kreuzung zur Passauer- beziehungsweise Hansastrasse (s. Foto anbei) wird die Lärmbelastung in den letzten Jahren Immer stärker.</p> <p>Da es vom Am Harras erst ein Stückchen runtergeht bis zur Unterführung und dann wieder nach oben, geben hier alle noch mal richtig Gas. Vermutlich auch, um die nächste Ampel an oben genannter Kreuzung noch bei grün zu erwischen. Besonders das erneute Gas geben, führt zu erwähnter hoher Lärmbelastung.</p> <p>Ich bitte dies im Aktionsplan zu berücksichtigen und entsprechende Maßnahmen zu ergreifen. Vielleicht hilft es auch schon, ab und zu an dieser Stelle zu blitzen.</p>	<p>Um mit den begrenzten zur Verfügung stehenden Planungskapazitäten und finanziellen Ressourcen eine möglichst hohe Anzahl an Bürger*innen bzw. vorrangig besonders lärmbeeinträchtigte Bürger*innen entlasten zu können, ist im Rahmen der Lärmaktionsplanung eine Priorisierung vorzunehmen. Ziel ist es hierbei, Belastungsschwerpunkte zu erfassen und Untersuchungsgebiete zu lokalisieren, für die prioritär Lärm-minderungsmaßnahmen geprüft werden.</p> <p>Die Auswahl von Untersuchungsgebieten erfolgte durch das Referat für Klima- und Umweltschutz nach einem definierten Procedere. Maßgeblich für die Festlegung der Untersuchungsgebiete waren die absolute Höhe des Lärmpegels und die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen in einem bestimmten Bereich. Hieraus wurde ein sogenanntes Lärmbewertungsmaß errechnet, welches die Betroffenheit eines Bereichs quantifiziert und die Identifizierung besonders lärmbeeinträchtigter Gebiete ermöglichte.</p> <p>Als Ergebnis des beschriebenen Vorgehens wurden im vorliegenden Lärmaktionsplans entsprechend der Beschlusslage 10 neue Untersuchungsgebiete festgelegt. Bei diesen Untersuchungsgebieten handelt es sich allesamt um hochbelastete Bereiche mit einem hohen Beurteilungspegel durch den Verkehrslärm und einer großen Anzahl an betroffenen Einwohner*innen. Ferner wurden 2 zusätzliche Untersuchungsgebiete auf Grundlage der Öffentlichkeitsbeteiligung ermittelt.</p> <p>Die Berücksichtigung zusätzlicher Untersuchungsgebiete ist aus den eingangs genannten Gründen leider nicht möglich. Im Rahmen der kommenden Fortschreibung des Lärmaktionsplans erfolgt die Ermittlung weiterer Untersuchungsgebiete, sodass sukzessive auch die verglichen mit den aktuellen Untersuchungsgebieten weniger belasteten Bereiche im Rahmen der Lärmaktionsplanung Berücksichtigung finden können.</p> <p>Darüber hinaus wird auf die übergeordneten Strategien zur stadtweiten Lärmreduzierung verwiesen. Diese Maßnahmen kommen allen Bürger*innen zugute, auch wenn der konkret betroffene Straßenzug nicht unmittelbar als Untersuchungsgebiet im Rahmen des Lärmaktionsplans berücksichtigt werden konnte.</p> <p>Ergänzend zu den vorgenannten Ausführungen weisen wir darauf hin, dass in der Albert-Roßhaupter-Straße im Abschnitt zwischen Hansastrasse und Pflinganserstraße bereits eine Reduzierung der</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h verkehrsrechtlich angeordnet und umgesetzt wurde.
Allacher Straße	
<p>ich habe Einwände zum o.g. Lärmaktionsplan! Ein mit Lärm sehr hoch belasteter Straßenzug ist nicht enthalten. Deshalb beantrage ich die Aufnahme der Allacher Str., zwischen Wintrichring und Skagerragstr., in den Lärmaktionsplan.</p> <p>Begründung: Die 4-spurig ausgebaute Allacher Str. ist Teil des Hauptstraßennetzes und war lt. Verkehrsuntersuchung vom 10. Dez. 2018 bereits mit "ca. 30.000 Kfz/24 Stunden stark belastet". In der genannten Verkehrsuntersuchung wird als Prognose 2030 ist "eine allgemeine Verkehrszunahme von bis zu 20% im Tagesverkehr zugrunde gelegt, da nach den Angaben des Planungsreferats (Verkehrsplanung) mit einer Steigerung alleine bis zum Jahre 2030 von ca. 30.000 Kfz/24Stunden auf ca. 36.000 Kfz/24 Stunden zu rechnen".</p> <p>Dieser Straßenverkehr verursacht eine hohe Lärmbelastung!</p> <p>Das erfordert effiziente Lärmschutzmaßnahmen seitens der LH München zum Schutz der betroffenen Anwohner. Zusätzlich sind vorbeugende verkehrstechnische Maßnahmen erforderlich um alle Besucher, der im Endausbau befindlichen Realschule und Haus der Kinder Franz-Mader-Straße (Allacher Straße), nicht durch dieses stetig steigende Verkehrsvolumen in Gefahr zu bringen bzw.durch die resultierende Lärmbelastigung zu schädigen. Bitte informieren sie mich über die Aufnahme in den Lärmaktionsplan und die vorgesehen Maßnahmen sowie deren Realisierungszeitraum.</p>	<p>Eingangs ist darauf hinzuweisen, dass im Rahmen der Lärmaktionsplanung entsprechend der einschlägigen Rechtsgrundlagen stets auf die Bestandssituation im Hinblick auf die Lärmbelastung abzustellen ist; Prognosen hinsichtlich der zukünftigen Verkehrsbelastung können in diesem Zusammenhang nicht berücksichtigt werden.</p> <p>Im Hinblick auf die gewünschte Aufnahme der Allacher Straße als Untersuchungsgebiet in den Lärmaktionsplan kann Folgendes ausgeführt werden: Um mit den begrenzten zur Verfügung stehenden Planungskapazitäten und finanziellen Ressourcen eine möglichst hohe Anzahl an Bürger*innen bzw. vorrangig besonders lärmbeeinträchtigte Bürger*innen entlasten zu können, ist im Rahmen der Lärmaktionsplanung eine Priorisierung vorzunehmen. Ziel ist es hierbei, Belastungsschwerpunkte zu erfassen und Untersuchungsgebiete zu lokalisieren, für die prioritär Lärm-minderungsmaßnahmen geprüft werden.</p> <p>Die Auswahl von Untersuchungsgebieten erfolgte durch das Referat für Klima- und Umweltschutz nach einem definierten Procedere. Maßgeblich für die Festlegung der Untersuchungsgebiete waren die absolute Höhe des Lärmpegels und die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen in einem bestimmten Bereich. Hieraus wurde ein sogenanntes Lärmbewertungsmaß errechnet, welches die Betroffenheit eines Bereichs quantifiziert und die Identifizierung besonders lärmbeeinträchtigter Gebiete ermöglichte.</p> <p>Als Ergebnis des beschriebenen Vorgehens wurden im vorliegenden Lärmaktionsplans entsprechend der Beschlusslage 10 neue Untersuchungsgebiete festgelegt. Bei diesen Untersuchungsgebieten handelt es sich allesamt um hochbelastete Bereiche mit einem hohen Beurteilungspegel durch den Verkehrslärm und einer großen Anzahl an betroffenen Einwohner*innen. Ferner wurden 2 zusätzliche Untersuchungsgebiete auf Grundlage der Öffentlichkeitsbeteiligung ermittelt.</p> <p>Die Berücksichtigung zusätzlicher Untersuchungsgebiete ist aus den eingangs genannten Gründen leider nicht möglich. Im Rahmen der kommenden Fortschreibung des Lärmaktionsplans erfolgt die Ermittlung weiterer Untersuchungsgebiete, sodass sukzessive auch die verglichen mit den aktuellen Untersuchungsgebieten weniger belasteten Bereiche im Rahmen der Lärmaktionsplanung Berücksichtigung finden können.</p> <p>Darüber hinaus wird auf die übergeordneten Strategien zur stadtweiten Lärminderung verwiesen. Diese Maßnahmen kommen allen Bürger*innen zugute, auch wenn der konkret betroffene Straßenzug nicht</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	unmittelbar als Untersuchungsgebiet im Rahmen des Lärmaktionsplans berücksichtigt werden konnte.
Barer-/Nordendstraße	
<p>ich bin erst nach der im Rahmen des Lärmaktionsplans durchgeführten Online-Beteiligung nach München bzw. in ein Untersuchungsgebiet gezogen und kann mich daher nur in diesem Rahmen äußern.</p> <p>Mein Einspruch, bzw. meine Bemerkung bezieht sich auf die Tabelle und Zeile zur Barer- und Nordendstr., wo Zweifel an einem effektiven Lärm-Management angebracht sind.</p> <p>Wohnungen entlang der Barer- und Nordendstr. leiden unter hoher Lärmimmission durch einen äußerst dichten Trambahn-Takt praktisch rund um die Uhr. Wohnungen im 1. OG sind nach modernen Maßstäben eigentlich nicht bewohnbar (Unmöglichkeit offener Fenster).</p>	<p>Es ist zutreffend, dass im Bereich Barer-/ Nordendstraße eine hohe Lärmbelastung vorherrscht, welche z.T. mit der beschriebenen Problematik, dass Fenster zu Lüftungszwecken nur eingeschränkt geöffnet werden können, einhergeht. Die hohe Lärmbetroffenheit ist auch der Grund, dass der betreffende Bereich als Untersuchungsgebiet im Lärmaktionsplan berücksichtigt wird. Es muss jedoch auch darauf hingewiesen sind, dass die Planung und Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen im Bestand zumeist erheblichen Restriktionen unterliegen. So sind z.B. Beeinträchtigungen bestehender ÖPNV-Linien auch aufgrund der Bedeutung des ÖPNV für eine flächendeckende Lärminderung zu vermeiden, auch eine Umgestaltung des Straßenraumes scheidet häufig (z.B. aus Platzgründen) aus.</p>
<p>Hinzu kommt es aufgrund der geraden Straßenführung, insbesondere nachts, zu überhöhter Geschwindigkeit im motorisierten Individualverkehr, die (selbstverständlich) praktisch nie kontrolliert oder sanktioniert wird. Besonders laut sind die Taxis, die grundsätzlich eine Berechtigung zu höherer Geschwindigkeit zu beanspruchen scheinen. Insbesondere im Bereich der Kreuzung Georgenstr. fallen die Taxis durch beschleunigte Fahrt auf, als wollten sie ihr Privilig (mit welcher Begründung? weg damit!) zur Einfahrt in die ansonsten gesperrte Nordendstr. demonstrieren. Dass in München im Jahr 2024 noch in hoher Zahl dröhnende Dieseltaxis im Einsatz sind, tut ein Übriges zur Lärmbelästigung. Zudem fahren mehrere Dutzend sonstige KFZ pro Stunde unrechtmäßig in die Nordendstr. u. Barerstr. von Norden ein: Lärmquellen, die sich durch entsprechende Kontrolle vermeiden ließen.</p>	<p>Die Überwachung der Geschwindigkeit erfolgt gem. der Richtlinie für die polizeiliche Verkehrsüberwachung (VÜ-Richtlinie – VÜR) des Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration (Bekanntmachung vom 12. Mai 2006, Az. I C 4-3618.2-31) und der dazu gehörenden Ergänzenden Weisung Nr. 1. Die Richtlinie ist öffentlich im Internet einsehbar.</p> <p>Die Überwachungsstrecken sind i. d. R. schwerpunktmäßig nach folgender Reihenfolge auszuwählen:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Straßenabschnitte, die Unfallbrennpunkte (siehe VÜR Nr. 1.2.1) sind · Straßenabschnitte, die – ohne Unfallbrennpunkte zu sein – aufgrund der örtlichen Verhältnisse besondere Unfallgefahrenpunkte (siehe VÜR Nr. 1.2.1) sind · Straßenabschnitte, an denen die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit der Belästigung der Bewohner durch Verkehrslärm und/oder Abgabe steigert · Sonstige Bereiche, z. B. Straßenabschnitte, die zwar bei Beachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit unter günstigen Verhältnissen nicht gefährlich sind, bei Überschreitung aber gefährlich werden können <p>Im Bereich des Polizeipräsidiums München erfolgt die Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeit primär durch die Verkehrspolizeiinspektion Verkehrsüberwachung (VPI VÜ) mittels Großgerät. Um eine gezielte und effektive Geschwindigkeitsüberwachung zu gewährleisten, wurde durch die VPI VÜ ein Geschwindigkeitsmessprogramm (GMP) entwickelt, bei dem die o. g. Kriterien für zu überwachende Straßen geprüft und bewertet werden. Aktuell befinden sich über 150 Straßen im GMP des Polizeipräsidiums München, in denen eine gezielte Geschwindigkeitsüberwachung stattfindet.</p> <p>Das GMP wird jährlich auf seine Aktualität hin überprüft und im Bedarfsfall angepasst.</p> <p>Zusätzlich zu der durch die VPI VÜ durchgeführte</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	<p>Geschwindigkeitsüberwachung erfolgen durch die örtlich zuständigen Polizeidienststellen Geschwindigkeitsmessungen mittels Laserhandmessgerät im eigenen Bereich.</p> <p>Im Jahr 2023 passierten über 1,7 Millionen Kraftfahrzeuge die mobilen Geschwindigkeitsmessstellen der Polizei in München. In über 61.000 Fällen fuhren sie dabei zu schnell. Dies entspricht einem Rückgang um -10,5 % gegenüber dem Vorjahr. Bei Geschwindigkeitsmessungen mit Handlasermessgeräten wurden weitere 6.773 Geschwindigkeitsverstöße geahndet. In drei Tunneln des Mittleren Rings (Richard-Strauss-, Petuel- und Luise-Kieselbach-Tunnel) befinden sich stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen. Zusammen mit der stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage auf der Landshuter Allee und den weiteren im Stadtgebiet verteilten stationären Geschwindigkeitsmessanlagen wurden dort im Jahr 2023 bei einem Fahrzeugdurchlauf von über 97 Millionen Fahrzeugen insgesamt knapp 109.047 Kraftfahrer beanstandet. Das entspricht einer durchschnittlichen Beanstandungsquote von 0,1 %.</p>
<p>In Ihrem Bericht wird angemerkt, dass eine Tempo 30-Regelung darauf hin geprüft werden müsse, ob sie Auswirkungen auf den Trambahnverkehr habe. Hierzu kann nur festgestellt werden, dass - unter Lärm-Gesichtspunkten - die Trambahnen langsamer fahren sollten(!); dann werden sie auch - insbesondere beim Bremsen und Anfahren an den Haltestellen - leiser sein. Darüber hinaus wäre dringend zu prüfen, ob nicht moderne Gleisbettungen möglich sind, die geräuschärmer sind. Andere Städte sind da weiter.</p>	<p>Die angegebene Adresse liegt in Höhe der Haltestelle Nordendstraße, eine Lärmbelastung durch Trambahnen wegen zu schnellem Fahren scheidet daher wohl aus (Zwangshalt). Eine Geschwindigkeitsreduzierung hätte zumindest beim Abbremsen bzw. Anfahren keine positive Wirkung auf die Schallimmissionen zumal in Fahrtrichtung Norden im Gleisbogen bereits eine Beschränkung auf 20km/h besteht. Eine Reduzierung der allgemeinen Geschwindigkeit auf 30km/h im gesamten Verlauf der Nordend-/Barerstraße hätte erhebliche Reisezeitverlängerungen für die Kunden der MVG zur Folge und macht das ÖPNV-Angebot unattraktiver.</p> <p>Die aktuelle Oberbauart entspricht dem neuesten Stand der Technik. Es wurden bereits Unterschottermatten und ein Schienenunterguss verbaut, um den Körper- und Luftschall zu minimieren.</p> <p>Im nächsten Erneuerungszyklus werden die Planungen entsprechend den neuesten Entwicklungen angepasst.</p>
<p>Eine Lösung wäre eine grundsätzliche Sperrung des Strangs Barer-Nordendstr. für den allgemeinen Autoverkehr und die Anlage von Fahrradspuren anstelle der Parkplätze. Als direkteste, zwischen Ludwigstr. und Augustenstr. gelegene Verbindung zwischen Stadtzentrum/Bahnhof und Schwabing, stellt diese Achse eine ideale Fahrradstrecke dar. Fehlende Parkplätze und eine erschwerte bzw. verunmöglichte gerade Durchfahrt durch das Viertel werden den Verkehr nicht nur verteilen, sondern insgesamt verringern.</p>	<p>Eine Sperrung von Hauptverkehrsstraßen wird aus fachlicher Sicht nicht befürwortet, da in diesem Fall mit einem erheblichen Ausweichverkehr in das nachgelagerte Straßennetz und damit verbunden mit einer deutlichen Zunahme der Lärmbelastung für eine Vielzahl an Betroffenen zu rechnen wäre.</p>
<p>Ich bitte darum, diese Punkte in Ihre Überlegungen aufzunehmen und für die Nordend- und Barerstr. keinesfalls von einem nächtlichen Tempo 30-Gebot Abstand zu nehmen, sondern im Gegenteil in Richtung einer Sperrung für den allgemeinen Autoverkehr zugunsten des Fahrrads zu denken.</p>	<p>Der Prüfauftrag für eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im Nachtzeitraum bleibt im Lärmaktionsplan enthalten; etwaige Konfliktpunkte mit dem Trambahnverkehr werden in einem nachgelagerten Verfahren geprüft.</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
Barerstraße	
<p>Aus der SZ habe ich entnommen, dass Sie in mehreren Straßen Münchens den Lärm reduzieren möchte. Wir wohnen in der Barerstr.45 , die zu den von Ihnen aufgeführten Straßen zählt. Wir wohnen seit zwei Jahren in der Barerstr. , die tatsächlich aus verschiedenen Gründen sehr laut ist:</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>- alle paar Minuten kommt eine Straßenbahn (28/27) vorbei und verkündet sehr laut mit offenen Türen die Zielrichtung. Sonntagmorgens ist das besonders störend.</p>	<p>Gemäß dem 2-Sinne-Prinzip müssen Informationen tast-, hörbar oder visuell ausgegeben werden. Das ist in diversen DIN-Vorschriften vorgegeben, daher sind die Ansagen vor allem für Fahrgäste mit Blindheit oder Sehbehinderungen notwendig. Eine zeitliche oder örtliche Veränderbarkeit der Lautstärke innen und außen ist technisch aktuell nicht möglich. Insofern ist die aktuelle Pegelung der bestmögliche Kompromiss zwischen den Anforderungen der Fahrgäste und der Anwohner. Im AK Barrierefrei beklagt man mit Blick auf die zu vertretende Personengruppe nachvollziehbar die zu geringe Lautstärke, die Anwohner vertreten ebenso nachvollziehbar den Wunsch nach Ruhe.</p>
<p>die XXXbar (Hausnr. XX) und ein Späthkiosk (Hausnr. XX) haben so gut wie keine Sperrstunde. Die ganze Nacht bis zum Morgen versammeln sich viele Leute um Party zu machen auf der Straße , die gröllen und hinterlassen einen Müllplatz voller Kippen und Flaschen (und Scherben) . Die Polizei muss regelmäßig anrücken. Ich verstehe nicht, wie das in einer Strasse, in der es vorwiegend private Wohnungen gibt, möglich ist. Die meisten geplagten Bewohner haben anscheinend resigniert.</p>	<p>Die Lärmeinwirkungen durch Schank- und Speisewirtschaften oder sonstige gewerbliche Nutzungen sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung, sondern werden im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für den jeweiligen Gewerbebetrieb geregelt. Verhaltensbezogener Lärm, welcher keiner gewerblichen Anlage zuzurechnen ist, unterliegt keiner immisionsschutzrechtlichen Regelung. Im Falle unzumutbarer Lärmbelastungen im Nachtzeitraum ist die zuständige Polizeidienststelle zu verständigen.</p>
<p>Wir bitten Sie dringend diese Gegebenheiten in ihrer Planung mit zu berücksichtigen und würden uns über eine Antwort Ihrerseits freuen.</p>	
Belgradstraße	
<p>ich beantrage die Ausweitung des Gebiets über die Destouchesstraße hinaus bis Karl-Theodorstraße, da die Lärmbelastung durch Beschleunigungen u.a. Tempowechsel sowohl durch die Tram als auch durch KFZ an der Kreuzung Belgrad-/Destouchesstraße besonders erheblich ist, und ein Ende einer Geschwindigkeitsbegrenzung ab Destoucesstr. hätte genau hier eine verstärkte Beschleunigung von KFZ zur Folge.</p>	<p>Um mit den begrenzten zur Verfügung stehenden Planungskapazitäten und finanziellen Ressourcen eine möglichst hohe Anzahl an Bürger*innen bzw. vorrangig besonders lärmbeeinträchtigte Bürger*innen entlasten zu können, ist im Rahmen der Lärmaktionsplanung eine Priorisierung vorzunehmen. Ziel ist es hierbei, Belastungsschwerpunkte zu erfassen und Untersuchungsgebiete zu lokalisieren, für die prioritär Lärm-minderungsmaßnahmen geprüft werden. Die Auswahl von Untersuchungsgebieten erfolgte durch das Referat für Klima- und Umweltschutz nach einem definierten Procedere. Maßgeblich für die Festlegung der Untersuchungsgebiete waren die absolute Höhe des Lärmpegels und die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen in einem bestimmten Bereich. Hieraus wurde ein sogenanntes Lärmbewertungsmaß errechnet, welches die Betroffenheit eines Bereichs quantifiziert und die Identifizierung besonders lärmbeeinträchtigter Gebiete ermöglichte. Als Ergebnis des beschriebenen Vorgehens wurden im vorliegenden Lärmaktionsplans entsprechend der</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	<p>Beschlusslage 10 neue Untersuchungsgebiete festgelegt. Bei diesen Untersuchungsgebieten handelt es sich allesamt um hochbelastete Bereiche mit einem hohen Beurteilungspegel durch den Verkehrslärm und einer großen Anzahl an betroffenen Einwohner*innen. Ferner wurden 2 zusätzliche Untersuchungsgebiete auf Grundlage der Öffentlichkeitsbeteiligung ermittelt. Die Berücksichtigung zusätzlicher Untersuchungsgebiete bzw. eine Erweiterung der festgelegten Untersuchungsgebiete ist aus den eingangs genannten Gründen leider nicht möglich. Im Rahmen der kommenden Fortschreibung des Lärmaktionsplans erfolgt die Ermittlung weiterer Untersuchungsgebiete, sodass sukzessive auch die verglichen mit den aktuellen Untersuchungsgebieten weniger belasteten Bereiche im Rahmen der Lärmaktionsplanung Berücksichtigung finden können.</p> <p>Darüber hinaus wird auf die übergeordneten Strategien zur stadtweiten Lärminderung verwiesen. Diese Maßnahmen kommen allen Bürger*innen zugute, auch wenn der konkret betroffene Straßenzug nicht unmittelbar als Untersuchungsgebiet im Rahmen des Lärmaktionsplans berücksichtigt werden konnte.</p>
<p>Die Lärmbelastung ist in diesem Bereich (zwischen Clemens- und Karl-Theodorstraße) durch die Tempowechsel der Trambahn sehr einschneidend, so dass eine Egalisierung des Tempos der Trambahn hier Entlastung bringen würde - also auch eine Temporeduzierung der Trambahn. Die starken Tempowechsel aller Fahrzeuge sind unsinnig, als die kurzen Beschleunigungen wegen Kreuzungen, Ampeln und Haltestellen auf diesem Streckenabschnitt ohnehin keine nennenswert höhere Verkehrsgeschwindigkeit ermöglichen.</p>	<p>Die Anregungen werden an die MVG mit der Bitte um Prüfung weitergegeben.</p>
<p>Ein durchgängiges Tempolimit 30 wäre sehr wünschenswert, jedoch zeigt die tägliche (und nächtliche) Beobachtung, dass es eher nicht eingehalten wird, es sei denn, es würde durch langfristige oder hoch frequentige Kontrollen durchgesetzt.</p>	<p>Um den Verkehr der im Straßenzug verkehrenden Trambahn nicht übermäßig zu beeinträchtigen, wurde im vorliegenden Fall davon abgesehen, eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags als Maßnahmenvorschlag aufzunehmen. Stattdessen wird ein Tempolimit von 30 km/h im Nachtzeitraum vorgeschlagen.</p> <p>Hinsichtlich der geforderten Geschwindigkeitskontrollen kann Folgendes mitgeteilt werden: Gemäß vertraglicher Vereinbarung mit dem Polizeipräsidium München führt die Kommunale Verkehrsüberwachung (KVÜ) der Landeshauptstadt München Geschwindigkeitskontrollen grundsätzlich im gesamten Stadtgebiet Münchens durch – der Einsatz der kommunalen Geschwindigkeitsmesstechnik ist dabei schwerpunktmäßig auf 30 km/h-Zonen, 30 km/h-Strecken sowie verkehrsberuhigte Bereiche begrenzt. Die Überwachung von Tempo-50/60-Bereichen, Einfahrtsbeschränkungen und auch die gekoppelte Rotlicht-/Geschwindigkeitsüberwachung im Stadtgebiet fallen in den Zuständigkeitsbereich der Polizei. Das Messprogramm der KVÜ umfasst derzeit über 900 Straßenzüge aus dem gesamten Stadtgebiet. Die jeweiligen Straßen werden entsprechend</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	<p>prioritätsorientiert nach einsatzplanerischen Vorgaben angefahren. Die Überwachungsschwerpunkte sind grundsätzlich durch die in Bayern gültigen Verkehrsüberwachungsrichtlinien vorgeg+K41eben. Es handelt sich hierbei um Unfallschwerpunkte, aufgrund örtlicher Verhältnisse besondere Unfallgefahrenpunkte, Straßenabschnitte, an denen die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit die Belästigung der Anwohner durch Verkehrslärm steigert und Straßenabschnitte, die bei Überschreitung der Geschwindigkeit gefährlich werden können. Die Straßenzüge des kommunalen Messprogramms erfüllen allesamt diese Vorgaben. So spielt neben den Verkehrssicherheitsaspekten selbstverständlich auch das Thema Verkehrslärm bei der Einsatzplangestaltung der KVÜ regelmäßig eine mitentscheidende Rolle. Beispielhaft möchten wir hier aus dem Messprogramm die Örtlichkeiten (mit Tempo-30-Regelungen) Meyerbeer-/Offenbachstraße, Leopoldstraße, Karl-Theodor-Straße nennen – darüber hinaus ist u.a. für die Innere Wiener Straße und die Ismaninger Straße die Überprüfung der möglichen Aufnahme in das regelmäßige Messprogramm im Gange.</p> <p>Im März 2024 konnte die KVÜ die Beschaffung neuer, moderner und zusätzlicher Lasermesstechnik abschließen. Zusätzlich wurde und wird für den Messdienst das erforderliche Personal eingestellt. Schon jetzt kann im Vergleich zu den Vorjahren von einem verstärkten Regelmessbetrieb ausgegangen werden. Nach Abschluss der Personalzuschaltung werden deutlich verstärkte Geschwindigkeitskontrollen die Regel sein.</p> <p>Darüber hinaus ist das Verfahren zur zusätzlichen Beschaffung von semistationärer Geschwindigkeitsmesstechnik eingeleitet. Diese nochmalige Erweiterung der Überwachungsmöglichkeiten, welche dann ggf. im kommenden Jahr 2025 gegeben sein dürfte, wird zusätzlich zu einer Erhöhung der Kontrolldichte führen.</p> <p>Informativ ist noch anzumerken, dass die Sanktionierung von Geschwindigkeitsverstößen nach dem bundeseinheitlichen Bußgeldkatalog erfolgen muss – die Festlegung der Bußgeldhöhe für Übertretungen der Geschwindigkeit obliegt somit ausschließlich dem Gesetzgeber.</p>
Brudermühlstraße	
<p>ich bin Anwohner der Brudermühlstraße. Bitte berücksichtigen Sie meine folgenden Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans im Rahmen der öffentlichen Auslegung. Die folgendenden Einwendungen beziehen sich auf das Untersuchungsgebiet "Brudermühlstraße". Einige Punkte wurden bereits im Rahmen der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan eingebracht, wurden aber leider im Entwurf zum Lärmaktionsplan zum Teil nicht erkennbar berücksichtigt. Bitte nehmen Sie die Bürgereinwendungen und die Bürgerbeteiligung ernst.</p>	<p>Die öffentliche Auslegung des Lärmaktionsplans erfolgte über einen Zeitraum von 5 Wochen und über das Ende der Sommerferien hinaus, sodass davon auszugehen ist, dass es jeder interessierten Bürgerin und jedem interessierten Bürger möglich gewesen sein sollte, ein Zeitfenster zur Einsicht der Unterlagen zu finden, zumal die Unterlagen auch rund um die Uhr elektronisch im Internet einsehbar waren. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die Landeshauptstadt München hinsichtlich der abschließenden Ausfertigung des Lärmaktionsplans an Fristen der EU-Kommission gebunden ist, sodass Auslegungszeiträume</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
(Dazu gehört meiner Ansicht nach eigentlich auch, dass man die öffentliche Auslegung des Entwurfs des Lärmaktionsplans nicht mitten in die Sommerferien legt, wo viele Bürger wohl gar nichts davon mitbekommen!)	nicht nach freiem Ermessen terminiert werden können.
<p>Einwendungen:</p> <p>1) Die im Entwurf des Lärmaktionsplans angeregte Überprüfung einer Straßenraumumgestaltung der Brudermühlstraße zwischen Tunnelportal West und Thalkirchener Straße ist aus meiner Sicht zu begrüßen. Allerdings ist diese Maßnahme angesichts der enormen Lärmpegel an der Brudermühlstraße und den damit verbundenen Gesundheitsfolgen für die Anwohner nicht ansatzweise ausreichend. Hier sind weitere Lärmschutzmaßnahmen zur Abwehr der Gesundheitsgefahren dringend geboten und unverzüglich umzusetzen.</p> <p>Alles andere wäre angesichts der derzeit gravierenden Gesundheitsrisiken für die Anwohner völlig unverhältnismäßig. Insbesondere ist aufgrund der enormen Lärmpegel das Recht der Anwohner auf Lärm- und Gesundheitsschutz hier weit stärker zu gewichten als im bisherigen Entwurf des Lärmaktionsplans. Jeder Mensch hat das Recht auf körperliche Unversehrtheit (Artikel 2 GG)! Die Stadt München macht sich hier der unterlassenen Hilfeleistung schuldig, wenn sie hier nicht unverzüglich weitere Maßnahmen zum Lärmschutz umsetzt. Eine Vielzahl von weiteren Maßnahmen sind hier denkbar, insbesondere Folgendes (Punkte 2 bis 8):</p>	<p>Im Hinblick auf die zusätzlich geforderten Lärmschutzmaßnahmen kann mitgeteilt werden, dass durch die mit den Teilstrategien der Mobilitätsstrategie anvisierte flächendeckende Änderung der Verkehrsmittelwahl (bis 2030) eine entsprechende Lärmreduzierungs-wirkung zu erwarten ist.</p> <p>In Übereinstimmung mit den Festlegungen des vom Stadtrat bereits im Jahr 2017 übernommenen Ziels des Bürgerbegehrens „Sauba sog I“ sollen bis 2025 mindestens 80 Prozent des Verkehrs auf Münchner Stadtgebiet durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, den öffentlichen Personennahverkehr sowie Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden.</p> <p>Zur Erreichung des Hauptziels, einer möglichst hohen Erreichbarkeit der Stadt bei gleichzeitig hoher Aufenthaltsqualität, und der Teilziele der vielfältigen Dimensionen von Mobilität, soll der Umweltverbund so attraktiv werden, dass für alle Bürger*innen, Pendler*innen und Gäste Mobilität ohne den Besitz und die Nutzung eines eigenen Autos objektiv möglich ist und als mindestens gleichwertige und attraktive Alternative wahrgenommen wird.</p> <p>In einem integrierten Angebot ragt der Öffentliche Verkehr in seiner Bedeutung heraus und stellt das weitere zu stärkende Rückgrat des Verkehrs aus heutiger und auch zukünftiger Sicht dar. Er ist aufgrund seiner herausragenden Flächeneffizienz und Leistungsfähigkeit in hochverdichteten urbanen Räumen der Nukleus jeden multimodalen, urbanen Angebots und erhält in ergänzter Form als Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr, geteilte und vernetzte Mobilitätsangebote, wie z.B. Shared Mobility) die höchste Priorität. Entsprechend seiner Bedeutung muss daher auch der für den Ausbau des ÖPNV notwendige öffentliche Raum im Rahmen einer Gesamtabwägung aller Nutzungsansprüche zur Verfügung gestellt werden. Dem entsprechend wurde im Nahverkehrsplan die Steigerung des Anteils des Öffentlichen Verkehrs auf 30% des Modal Splits bis zum Jahr 2030 festgelegt.</p> <p>Zudem wird bei der Stadtentwicklungsplanung und Stadtplanung noch stärker als bisher die Gewährleistung einer Stadt der kurzen Wege eingefordert. Möglichst alle Ziele des täglichen Bedarfs sollen im Prinzip fußläufig oder mit dem Rad innerhalb von 15 Minuten erreichbar sein (15-Minuten-Stadt).</p>
<p>2) Es sollte auf der Brudermühlstraße eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 kmh geprüft werden, ggf. zunächst im Rahmen eines zeitlich befristeten Verkehrsversuchs. Zu prüfen ist die Maßnahme sowohl ganztags als auch als Variante nur in der Nachtstunde. Laut Entwurf des Lärmaktionsplans wird eine solche Prüfung insbesondere wegen der möglichen Beeinträchtigungen auf den ÖPNV (Busverkehr) nicht in Betracht gezogen (siehe Anhang 5 zum Entwurf). Diese Begründung</p>	<p>Für jedes der ausgewählten Untersuchungsgebiete wurden mögliche Lärmschutzmaßnahmen nach einem vorgegebenen Prüfschema hinsichtlich deren grundsätzlicher Umsetzbarkeit untersucht. Ein wichtiges Kriterium war hierbei die Vereinbarkeit der Maßnahmen mit den Belangen des ÖPNV, da eine Beeinträchtigung der Attraktivität des ÖPNV aufgrund dessen Relevanz für eine flächendeckende Lärmreduzierung zu vermeiden ist. Daher wurden für Straßenzüge, bei denen eine deutliche Fahrzeitverlängerung der dort</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>ist in dieser Pauschalität für die Brudermühlstraße völlig unzureichend. Auch finde ich es bemerkenswert, dass die Stadt München in den letzten Jahren auf vielen Münchener Hauptstraßen, die nicht Untersuchungsgebiete des Lärmaktionsplans waren, trotz vieler Busse Tempo 30 aus Lärmschutzgründen eingeführt hat - und das obwohl die Lärmbelastungen dort zum Teil viel geringer waren als an der Brudermühlstraße. Hier wird anscheinend mit zweierlei Maß gemessen, was nicht nachvollziehbar ist. Auch wenn es sich um Einzelfallentscheidungen handelt, sollten bei der Beurteilung gleiche Maßstäbe angewendet werden. Es darf doch, wenn eine Straße als Untersuchungsgebiet im Rahmen des Lärmaktionsplans geprüft wird, nicht weniger Lärmschutz herauskommen als wenn Lärmschutzmaßnahmen an der Straße unabhängig vom Lärmaktionsplan geprüft würden; das Gegenteil sollte der Fall sein! Insbesondere sollten folgende Dinge für die Brudermühlstraße unverzüglich geprüft werden:</p>	<p>verkehrenden ÖPNV-Linien und damit verbunden mögliche Anschlussverluste oder Umlaufzeitverlängerungen, die einen zusätzlichen Bedarf an Fahrzeugen oder Fahrpersonal befürchten lassen, prognostiziert wurden, kein Prüfauftrag für eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h vorgeschlagen.</p> <p>Im gesamtem Verlauf der Brudermühlstraße verkehrt eine Vielzahl von Buslinien (X30, X204, 54, 153, N43, N44) in einer z.T. engen Taktung. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit würde somit eine große Anzahl an Fahrgästen betreffen, weshalb im im folgenden Fall von einem entsprechenden Prüfauftrag Abstand genommen wurde.</p> <p>Es wird um Verständnis gebeten, dass im Einzelfall von punktuell wirksamen Maßnahmen der Lärminderung zugunsten stadtweit wirksamer Lärminderungseffekte abgesehen werden muss.</p>
<p>(a) Die Reduzierung auf 30 kmh ist auch in Kombination mit der im Entwurf des Lärmaktionsplans empfohlenen Prüfung der Straßenraumumgestaltung der Brudermühlstraße zu bewerten. Womöglich kann die Straßenraumumgestaltung (z.B. Markierung separater Busspuren) eventuelle negative Auswirkungen von Tempo 30 (z.B. auf den Busverkehr) mehr als kompensieren.</p>	<p>Die Umsetzung einer Busspur ist aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse nicht möglich.</p>
<p>(b) Tempo 30 ist als eine Variante auch nur für die Nachtstunde zu prüfen. Hierbei ist im Gegensatz zu anderen Straßen auch die Sondersituation zu berücksichtigen, dass auf der Brudermühlstraße nachts sehr viele Schwerlasten (auf dem Weg zum Großmarkt) unterwegs sind und dadurch bei 50 kmh besonders hohe Lärmspitzen erzielt werden. Zu beachten ist auch, dass auf der Brudermühlstraße nur ganz wenige Nachtbusse unterwegs sind; eine Reduzierung auf 30 kmh nachts hätte also so gut wie keine Auswirkungen auf den Busverkehr und sollte dringend sofort umgesetzt werden.</p>	<p>Die Brudermühlstraße wird auf deren gesamten Länge von den Nachtbussen N 43 (Fahrtrichtung Ost) und N 44 (Fahrtrichtung West) befahren. Insbesondere im Nachtverkehr ist es aufgrund der geringeren Taktung für die Attraktivität des Angebotes essentiell, dass Anschlüsse an den relevanten Knotenpunkten zuverlässig erreicht werden. Daher ist eine Verlängerung der Umlaufzeiten im Nachtverkehr zu vermeiden.</p> <p>Ein attraktiver und zuverlässiger ÖPNV dient auch dem Ziel einer flächendeckenden Lärmvermeidung, sodass im vorliegenden Fall von einer nächtlichen Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit abgesehen werden muss.</p>
<p>(c) Es ist zu prüfen, ob durch eine Reduzierung auf 30 kmh auf der Brudermühlstraße Busse hier tatsächlich langsamer unterwegs sein würden. Erfahrungsgemäß ist es im Gegenteil vielmehr oft der Fall, dass durch die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30kmh der Verkehr insgesamt flüssiger wird. Damit wären die Busse an der stauanfälligen Brudermühlstraße im Durchschnitt evtl. sogar schneller als heute unterwegs, wenn in Zukunft für alle Verkehrsteilnehmer Tempo 30 gelten würde. In diesem Zusammenhang muss auch berücksichtigt werden, dass wegen dem zähen Verkehr die Busse auf der Brudermühlstraße schon heute oft nicht mit 50kmh unterwegs sind. Gegebenenfalls kann ein z.B. zunächst auf ein Jahr befristeter Verkehrsversuch mit Tempo 30 hier Klarheit schaffen. Ein solcher Verkehrsversuch könnte auch zeigen, welche anderen Auswirkungen Tempo</p>	<p>Es wird auf die obenstehenden Ausführungen verwiesen.</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>30 hier hätte, sodass nach dem Versuch eine fundierte Entscheidungsgrundlage zu dauerhaftem Tempo 30 vorliegen würde. Bitte führen Sie zumindest einen solchen Verkehrsversuch zeitnah durch. Die Verweigerung wenigstens einen solchen Versuch durchzuführen wäre angesichts der derzeitigen enormen Belastungen für die Anwohner völlig unverhältnismäßig.</p>	
<p>3) Großmarkthallenverkehr: Der Schwerverkehr mit dem Ziel und der Quelle Großmarkt trägt viel zur Lärmbelastung auf der Brudermühlstraße bei, vor allem in der Nachtstunde. Hier sind Beschränkungen, Umleitungen und städtebauliche Maßnahmen eingehend zu prüfen, insbesondere Folgendes:</p>	
<p>(a) Es sollten nächtliche Lkw-Fahrverbote auf der oberirdischen Brudermühlstraße zwischen Tunnelportal West und Schäftlarnstraße geprüft werden. Gegebenenfalls wäre der Großmarkt dann bei nächtlicher Sperrung der oberirdischen Brudermühlstraße per Lkw nachts direkt nur noch vom Mittleren Ring aus Richtung Osten und nicht mehr von Westen aus erreichbar. Dies sollte trotz der entstehenden Nachteile für den Großmarkt angesichts der derzeitigen enormen gesundheitlichen Belastungen für die Anwohner der Brudermühlstraße verhältnismäßig sein.</p>	<p>Die geforderte Sperrung der Brudermühlstraße für Lkw im Nachtzeitraum hätte zur Folge, dass der Zu- und Ablieferverkehr zur Großmarkthalle zum Teil erhebliche Umwege in Kauf nehmen müsste, was in der Gesamtbetrachtung zu einer Erhöhung des Kfz-Aufkommens führen würde. Daher kann die Maßnahme aus Sicht des Lärmschutzes nicht befürwortet werden.</p>
<p>(b) Eine Verlagerung von Teilen des Logistikverkehrs auf die Schiene sollte wie in der Vergangenheit bereits üblich wieder angestrebt werden. Das Großmarktgelände liegt direkt am Eisenbahnsüdring.</p>	<p>In den vergangenen Jahrzehnten haben Entwicklungen, wie Wegfall von stadtnahen produzierenden Betrieben, Ausbau des übergeordneten Straßennetzes und Abschaffung der Lagerhaltung den Rückbau bzw. die Stilllegung von Gleisanschlüssen in Deutschland vorangetrieben. Mit diesem Wandel ist die Zahl der Anschlussgleise drastisch gesunken. In München ist die Zahl der Anschlussgleise auf ein Drittel gesunken. Es ist davon auszugehen, dass noch ca. 45 Gleisanschlüsse in Betrieb sind, weniger als 40 davon werden tatsächlich auch noch genutzt. Vor 1980 gab es ca. 188 Anschlussgleise in München und dem näheren Umland. Bei den Anschlussgleisen, für die zwar heute noch ein Vertrag zwischen der DB Infra GO und dem Anschließter besteht, die aber tatsächlich nicht mehr genutzt werden, ist die Wahrscheinlichkeit sehr hoch, dass bei anstehenden Unterhaltsarbeiten oder betrieblichen Veränderungen beim Anschließter der Vertrag gekündigt wird und damit das Anschlussgleis stillgelegt wird. Der Unterhalt von nicht genutzten Gleisanschlüssen ist sehr hoch. Zudem wurden viele Gleisanschlüsse auch komplett entwidmet, d.h. eine Reaktivierung dieser Anschlüsse ist nahezu unmöglich. Von diesen Entwicklungen sind auch die Gleisanschlüsse auf dem Großmarktgelände betroffen. Diese werden schon seit vielen Jahren nicht mehr genutzt und wurden teilweise auch schon zurückgebaut. Das Vorhaben, Güter wieder künftig auf die Schiene zu verlagern, hat vor allem aus umwelttechnischen Gründen auf allen politischen Ebenen deutlich an Bedeutung gewonnen. Mittels eines Güterverkehrskonzeptes ist es geplant, in München Maßnahmen zu entwickeln und zu prüfen, die einen Beitrag zu einem</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>(c) Die gerechtere Verteilung des Lkw-Verkehrs auf mehrere verschiedene Routen sollte geprüft und die einseitige Bündelung des Verkehrs auf der Brudermühlstraße überdacht werden. Viele andere Straßen in Sendling sind vor allem nachts weit weniger stark von Lärm belastet als die Brudermühlstraße und könnten (zusätzlichen) Lkw-Verkehr aufnehmen. Hierzu kann man prüfen auch die anderen Zugänge zum Großmarktgelände für den Schwerverkehr zu öffnen und diesen nicht wie bisher fast ausschließlich über den Zugang an der Schäftlarnstraße abzuwickeln, was die oberirdische Brudermühlstraße derzeit einseitig belastet.</p>	<p>stadtverträglichen Güterverkehr insgesamt leisten können.</p> <p>Die Brudermühlstraße ist Bestandteil des Vorbehaltensnetzes des städtischen Wirtschaftsverkehrs. Mit dem Vorbehaltensnetz werden dem städtischen Wirtschaftsverkehr notwendige und geeignete Routen zur Verfügung gestellt, um diesen effizient und barrierefrei führen und zugleich schützenswerte Bereiche entlasten zu können.</p> <p>Diese Bedeutung schlägt sich in einem Schwerverkehrsanteil auf dem oberirdischen Abschnitt der Brudermühlstraße von etwa 8 bis 9% nieder. Besondere Bedeutung kommt der Brudermühlstraße als Zubringer für die Großmarkthalle zu, deren Hauptzufahrt derzeit über die Zentraleinfahrt (ZEF) an der Schäftlarnstraße erfolgt. Sie liegt als einzige Zufahrt außerhalb der Umweltzone und ist derzeit 24 Stunden geöffnet.</p> <p>Weitere derzeit noch vorhandene Anbindungen an das übergeordnete Straßennetz (z.B. Lagerhausstraße/ Thalkirchner Straße im Norden oder an der Thalkirchner Straße und Kochelseestraße im Nordwesten) weisen z.T. deutliche Einschränkungen in den Öffnungszeiten, den Zufahrtskontrollen sowie den Durchfahrtshöhen auf. So sind die Straßenverbindungen des Großmarktgeländes in nördliche Richtung für den LKW-Verkehr nur eingeschränkt nutzbar, da die Bahnbrücken an der Isartalstraße und der Dreimühlenstraße nur bis zu einer Fahrzeughöhe von 3,60 m befahrbar sind. Die Unterführungen an der Thalkirchner Straße weisen Durchfahrtsbeschränkungen von 3,80 m, die an der Tumblingerstraße von 3,70 m auf. Die Eisenbahnunterführung über die Lagerhausstraße ist mit einer lichten Höhe von zirka 4,50 m von allen regulär zugelassenen Fahrzeugen ohne Einschränkungen zu passieren. Im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau der Großmarkthalle wird es auch weiterhin übergeordnetes verkehrsplanerisches Ziel sein, das innerstädtische Straßennetz und insbesondere auch die umliegenden, überwiegend durch Wohnen geprägten Nachbarschaften und die vorhandenen Schulen und Kindertagesstätten, nicht durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen und die damit einhergehenden Emissionen zu belasten. Daher wird für die Realisierung einer neuen Großmarkthalle entlang der Schäftlarnstraße eine zentrale Ein- und Ausfahrt an der Schäftlarnstraße verfolgt.</p> <p>Mit dem Bau des Brudermühltunnels und dessen Fertigstellung im Jahre 1988 wurde eine maximal mögliche Entlastung der Brudermühlstraße erzielt. Weitere Alternativrouten für die oberirdisch verlaufende Brudermühlstraße werden aufgrund der umliegenden gewachsenen Stadtstruktur nicht gesehen.</p>
<p>(d) Im Rahmen der Neubauplanungen des Großmarkts sollte zudem eine Verlagerung der Großmarkthalle an einen anderen verkehrsgünstigeren Standort außerhalb Sendlings endlich ernsthaft geprüft werden. Alternativ sollte der neue Großmarkt in Sendling deutlich kleiner dimensioniert werden als bisher angedacht (und dann vor allem als Markt für</p>	<p>Die Neuplanung der Großmarkthalle ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung und kann daher in diesem Zusammenhang nicht behandelt werden.</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>die kleineren Händler im Münchenener Stadtgebiet dienen und nicht mehr für die Großlogistiker, etc.) und mit einem funktionsfähigem Gleisanschluss ausgestattet werden.</p>	
<p>4) Dosierrampen an den Tunnelausgängen des Brudermühltunnels um den Verkehr vermehrt in den Tunnel zu verlagern: Insbesondere bei Stau im Brudermühltunnel fließt derzeit oft viel Durchgangsverkehr über die Oberfläche ab (mit entsprechender Lärmauswirkung). Dies sollte mit Dosierrampen verhindert werden, sodass der Durchgangsverkehr ausschließlich im Tunnel gebündelt wird und ein Ausweichen über die Oberfläche in der jetzigen Dimension unterbunden wird. Separate Busspuren mit Busampeln (an der Kreuzung Schäfflarnstraße in Fahrtrichtung nach Westen schon vorhanden) können von der Dosierung ausgenommen werden und damit verhindern, dass durch die Maßnahme auch der ÖPNV ausgebremst wird. Dieser würde sogar beschleunigt, wenn weniger Pkws die oberirdische Brudermühlstraße verstopfen. Ggf. könnte man die Busspuren hier (zeitweise) auch für Anlieger und Lieferverkehr freigeben, sodass die Dosierrampen lediglich den nicht erwünschten Durchgangsverkehr des Mittleren Rings über die Oberfläche unterbinden und diesen im Tunnel halten.</p>	<p>Eine wie in der Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans unter Punkt 4 angeregte Dosierrampe, um den Durchgangsverkehr in der Brudermühlstraße bei Stauereignissen im Brudermühltunnel eine alternative Routenführung über die Oberflächenfahrbahn zu erschweren, ohne dabei den Linienverkehr zu beeinträchtigen, ist nach Auffassung des Mobilitätsreferates nicht realisierbar.</p> <p>Aufgrund der zu erwartenden weiträumigen Rückstauereignisse an einer solchen Dosierungsstelle, wird beispielsweise mit hinreichender Wahrscheinlichkeit die eigentliche Zufahrtsspur zur Rampenausfahrt auf die Oberflächenfahrbahn, auch im Bereich der Brudermühlbrücke betroffen sein, wodurch die dortigen Linienbusse (L153, M54, X30, X204, N43, N44) massiv behindert würden.</p> <p>Mögliche Kompensationsmaßnahmen (wie etwa eine separate Busspur) sind aufgrund der begrenzten baulichen Gegebenheiten nicht erkennbar.</p> <p>Somit steht eine solche Dosierungsmaßnahme im klaren Widerspruch zur Agenda des Stadtrates, den ÖPNV innerhalb der Landeshauptstadt München zu fördern. Das MOR sieht deshalb auch keine Möglichkeit eine solche Dosierungsmaßnahme im innerstädtischen Verkehrsraum sinnvoll einzusetzen.</p>
<p>5) Umleitung von Verkehr durch Anpassung der Beschilderung: Teile des Verkehrs auf der Brudermühlstraße sollten auf andere, nicht so stark durch Lärm belastete Straßen verlagert werden. So könnte man z.B. durch entsprechende Änderung der Beschilderung den Verkehr zum Zoo über den Mittleren Ring aus Richtung Westen in Zukunft durch Brudermühltunnel und Schönstraße anstatt wie bisher über oberirdische Brudermühlstraße und Thalkirchner Straße leiten. Weitere Verkehrsverlagerungen sollten umfangreich geprüft werden.</p>	<p>Es wird auf die obenstehenden Ausführungen verwiesen.</p>
<p>6) Es sollten weitere verkehrsbeschränkende Maßnahmen geprüft werden. Dringend muss die Verkehrsmenge auf der oberirdischen Brudermühlstraße reduziert werden. Hier können auch Sperrungen sinnvoll sein (insbesondere für den Durchgangsverkehr des Mittleren Rings, der ja auf dem Weg zur Brudermühlbrücke als Alternativroute den gut ausgebauten Brudermühltunnel zur Verfügung hat und mangels alternativer leistungsfähiger Isarquerungen wohl auch kam anderweitig ausweichen wird).</p>	<p>Über die Oberflächenfahrbahnen der Brudermühlstraße werden weite Siedlungsgebiete, sowie mehrere Gewerbeeinrichtungen (z.B: Gewerbestraße Thalkirchner Straße, Großmarktareal) erschlossen. Auch wichtige innerstädtische Verbindungsstraßen (Schäfflarnstraße, Thalkirchner Straße, Implerstraße) sind nur über die Oberflächenfahrbahnen der Brudermühlstraße erreichbar. All diese Ziele können über die Tunnelbahnen des Brudermühltunnels nicht unmittelbar erreicht werden. Zudem werden auch mehrere Buslinien (L153, M54, X30, X204, N43, N44) über die Oberflächenfahrbahnen der Brudermühlstraße geführt. Somit erscheinen uns die unter Punkt 6 geforderten "... verkehrsbeschränkende Maßnahmen ..." mit dem Ziel, die "... Verkehrsmenge auf der oberirdischen Brudermühlstraße ..." zu begrenzen, nicht umsetzbar zu sein.</p> <p>Aufgrund der zu erwartenden weiträumigen Rückstauereignisse an einer solchen "Dosierungsstelle", wird beispielsweise mit hinreichender Wahrscheinlichkeit</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	<p>die eigentliche Zufahrtsspur zur Rampenausfahrt auf die Oberflächenfahrbahn, auch im Bereich der Brudermühlbrücke betroffen sein, wodurch die dortigen Linienbusse (L153, M54, X30, X204, N43, N44) massiv behindert würden.</p> <p>Mögliche Kompensationsmaßnahmen (wie etwa eine separate Busspur) sind aufgrund der begrenzten baulichen Gegebenheiten nicht erkennbar. Auch im Bereich der westlichen Zufahrt zur Oberflächenfahrbahn der Brudermühlstraße sind ähnliche bauliche Beschränkungen gegeben.</p> <p>Somit steht eine solche Dosierungsmaßnahme im klaren Widerspruch zur Agenda des Stadtrates, den ÖPNV innerhalb der Landeshauptstadt München zu fördern. Da zudem eine solche Maßnahme zwangsläufig nicht zwischen "berechtigten" Anwohner*innen und potentielltem Durchgangsverkehr unterscheiden kann, sind auch alle Verkehrsteilnehmer*innen gleichermaßen von diesen folgereichen Restriktionen betroffen.</p> <p>Aus den hier genannten Überlegungen heraus wird derzeit keine praktikable Möglichkeit gesehen, eine derart massive "... verkehrsbeschränkende Maßnahme ..." im innerstädtischen Verkehrsraum sinnvoll einzusetzen.</p>
<p>7) Flankierende Maßnahmen wie den verstärkten Einsatz von Elektrobussen auf den Linien an der Brudermühlstraße oder den Ausbau der Fahrradinfrastruktur an der Brudermühlstraße und an den angrenzenden Straßen (vor allem Implerstraße, Thalkirchener Straße) sollten zudem schnell beschlossen und umgesetzt werden.</p>	<p>Die Brudermühlstraße ist wesentlicher Fahrweg für eine Reihe von Buslinien (Bus X30, X204, 54, 153, N43, N44). Derzeit wird keine Möglichkeit für eine Umsetzung einer reduzierten Geschwindigkeit gesehen, weil dies zu verlängerten Fahrzeiten führen kann. In der Folge wäre dies nachteilig für die Fahrgäste der MVG.</p> <p>Der mögliche Einsatz von Elektrobussen ist jeweils abhängig von den Linienwegen wie auch der Finanzierung der E-Fahrzeuge durch öffentliche Zuschussgeber. Es wird fortlaufend im Gesamtnetz den Einsatz von E-Fahrzeugen geprüft, dabei werden die Linien der Brudermühlstraße einbezogen, wenn dies aus Sicht des Gesamtnetzes vertretbar ist.</p>
<p>8) Außerdem sind regelmäßige Verkehrskontrollen und Sanktionierungen durch die Polizei oder kommunale Verkehrsüberwachung auf der Brudermühlstraße dringend notwendig. Vor allem nachts fahren hier viele Schwerlaste meiner Erfahrung nach ohne jede Rücksicht zum Großmarkt, obwohl sie laut Paragraph 30 Absatz 1 StVO eigentlich möglichst leise und rücksichtsvoll fahren müssten (unnötiger Lärm ist verboten). Leider wird dies hier derzeit nicht erkennbar kontrolliert bzw. sanktioniert. Auch die Einrichtung stationärer Blitzer kann hier sinnvoll sein um die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten zumindest punktuell zu drosseln.</p>	<p>Die Überwachung der Geschwindigkeit erfolgt gem. der Richtlinie für die polizeiliche Verkehrsüberwachung (VÜ-Richtlinie – VÜR) des Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration (Bekanntmachung vom 12. Mai 2006, Az. I C 4-3618.2-31) und der dazu gehörenden Ergänzenden Weisung Nr. 1. Die Richtlinie ist öffentlich im Internet einsehbar.</p> <p>Die Überwachungstrecken sind i. d. R. schwerpunktmäßig nach folgender Reihenfolge auszuwählen:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Straßenabschnitte, die Unfallbrennpunkte (siehe VÜR Nr. 1.2.1) sind · Straßenabschnitte, die – ohne Unfallbrennpunkte zu sein – aufgrund der örtlichen Verhältnisse besondere Unfallgefahrenpunkte (siehe VÜR Nr. 1.2.1) sind · Straßenabschnitte, an denen die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit der Belästigung der Bewohner durch Verkehrslärm und/oder Abgabe steigert · Sonstige Bereiche, z. B. Straßenabschnitte, die zwar bei Beachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	<p>unter günstigen Verhältnissen nicht gefährlich sind, bei Überschreitung aber gefährlich werden können</p> <p>Im Bereich des Polizeipräsidiums München erfolgt die Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeit primär durch die Verkehrspolizeiinspektion Verkehrsüberwachung (VPI VÜ) mittels Großgerät. Um eine gezielte und effektive Geschwindigkeitsüberwachung zu gewährleisten, wurde durch die VPI VÜ ein Geschwindigkeitsmessprogramm (GMP) entwickelt, bei dem die o. g. Kriterien für zu überwachende Straßen geprüft und bewertet werden. Aktuell befinden sich über 150 Straßen im GMP des Polizeipräsidiums München, in denen eine gezielte Geschwindigkeitsüberwachung stattfindet.</p> <p>Das GMP wird jährlich auf seine Aktualität hin überprüft und im Bedarfsfall angepasst.</p> <p>Zusätzlich zu der durch die VPI VÜ durchgeführte Geschwindigkeitsüberwachung erfolgen durch die örtlich zuständigen Polizeidienststellen Geschwindigkeitsmessungen mittels Laserhandmessgerät im eigenen Bereich.</p> <p>Im Jahr 2023 passierten über 1,7 Millionen Kraftfahrzeuge die mobilen Geschwindigkeitsmessstellen der Polizei in München. In über 61.000 Fällen fuhren sie dabei zu schnell. Dies entspricht einem Rückgang um -10,5 % gegenüber dem Vorjahr. Bei Geschwindigkeitsmessungen mit Handlasermessgeräten wurden weitere 6.773 Geschwindigkeitsverstöße geahndet. In drei Tunneln des Mittleren Rings (Richard-Strauss-, Petuel- und Luise-Kiesselbach-Tunnel) befinden sich stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen. Zusammen mit der stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage auf der Landshuter Allee und den weiteren im Stadtgebiet verteilten stationären Geschwindigkeitsmessenanlagen wurden dort im Jahr 2023 bei einem Fahrzeugdurchlauf von über 97 Millionen Fahrzeugen insgesamt knapp 109.047 Kraftfahrer beanstandet. Das entspricht einer durchschnittlichen Beanstandungsquote von 0,1 %.</p> <p>In der Brudermühlstraße wurden im Jahr 2023 insgesamt 17 Messungen mittels Großgerät durchgeführt. Hierbei wurden 295 Verwarnungen ausgesprochen; ferner erfolgten 64 Anzeigen; 2 Fahrverbote wurden verhängt.</p>
Effnerstraße	
<p>ich habe heute in der Süddeutschen Zeitung über den Lärmaktionsplan unserer Stadt gelesen.</p> <p>Seit nun 28 Jahren wohne ich in dem Haus, das mein Großvater 1936 gebaut hat.</p> <p>Die Straßenlärmbelastung der Effnerstraße und auch die dauernden Staus sind mittlerweile schwer zu ertragen.</p> <p>Warum taucht die Effnerstraße in der Karte nicht</p>	<p>Um mit den begrenzten zur Verfügung stehenden Planungskapazitäten und finanziellen Ressourcen eine möglichst hohe Anzahl an Bürger*innen bzw. vorrangig besonders lärmbeeinträchtigte Bürger*innen entlasten zu können, ist im Rahmen der Lärmaktionsplanung eine Priorisierung vorzunehmen. Ziel ist es hierbei, Belastungsschwerpunkte zu erfassen und Untersuchungsgebiete zu lokalisieren, für die prioritär Lärminderungsmaßnahmen geprüft werden.</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>auf? Ich bitte Sie um eine Aufnahme und lärmreduzierende Maßnahmen.</p>	<p>Die Auswahl von Untersuchungsgebieten erfolgte durch das Referat für Klima- und Umweltschutz nach einem definierten Procedere. Maßgeblich für die Festlegung der Untersuchungsgebiete waren die absolute Höhe des Lärmpegels und die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen in einem bestimmten Bereich. Hieraus wurde ein sogenanntes Lärmbewertungsmaß errechnet, welches die Betroffenheit eines Bereichs quantifiziert und die Identifizierung besonders lärmbeeinträchtigter Gebiete ermöglichte.</p> <p>Als Ergebnis des beschriebenen Vorgehens wurden im vorliegenden Lärmaktionsplan entsprechend der Beschlusslage 10 neue Untersuchungsgebiete festgelegt. Bei diesen Untersuchungsgebieten handelt es sich allesamt um hochbelastete Bereiche mit einem hohen Beurteilungspegel durch den Verkehrslärm und einer großen Anzahl an betroffenen Einwohner*innen. Ferner wurden 2 zusätzliche Untersuchungsgebiete auf Grundlage der Öffentlichkeitsbeteiligung ermittelt.</p> <p>Die Berücksichtigung zusätzlicher Untersuchungsgebiete ist aus den eingangs genannten Gründen leider nicht möglich. Im Rahmen der kommenden Fortschreibung des Lärmaktionsplans erfolgt die Ermittlung weiterer Untersuchungsgebiete, sodass sukzessive auch die verglichen mit den aktuellen Untersuchungsgebieten weniger belasteten Bereiche im Rahmen der Lärmaktionsplanung Berücksichtigung finden können.</p> <p>Darüber hinaus wird auf die übergeordneten Strategien zur stadtweiten Lärminderung verwiesen. Diese Maßnahmen kommen allen Bürger*innen zugute, auch wenn der konkret betroffene Straßenzug nicht unmittelbar als Untersuchungsgebiet im Rahmen des Lärmaktionsplans berücksichtigt werden konnte.</p>
Hohenzollernstraße	
<p>ich begrüße es sehr, dass die Stadt München den Lärmaktionsplan zur Reduzierung der Lärmbelastung in der Stadt fortentwickelt.</p> <p>Gegen Ihren Lärmaktionsplan habe ich folgende Einwände:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Hohenzollernstraße im Bereich zwischen der Leopoldstraße und dem Kurfürstenplatz ist nicht in Ihrem Plan (Untersuchungsgebiete) enthalten und sollte meiner Ansicht nach (siehe nachfolgende Begründung) dazugehören. <p>Gründe für die hohe Lärmbelastung der Hohenzollernstraße zwischen Leopoldstraße und Kurfürstenplatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lärmbelastung laut Lärmkarten EU-München 2007 im violetten 70 bis 75 dB(A) und hellblauen Bereich 75 bis 80 dB(A) (siehe Anlage 1 Straßenlärmkarte 24h und Anlage 2 Straßenlärmkarte night). 	<p>Um mit den begrenzten zur Verfügung stehenden Planungskapazitäten und finanziellen Ressourcen eine möglichst hohe Anzahl an Bürger*innen bzw. vorrangig besonders lärmbeeinträchtigte Bürger*innen entlasten zu können, ist im Rahmen der Lärmaktionsplanung eine Priorisierung vorzunehmen. Ziel ist es hierbei, Belastungsschwerpunkte zu erfassen und Untersuchungsgebiete zu lokalisieren, für die prioritär Lärminderungsmaßnahmen geprüft werden.</p> <p>Die Auswahl von Untersuchungsgebieten erfolgte durch das Referat für Klima- und Umweltschutz nach einem definierten Procedere. Maßgeblich für die Festlegung der Untersuchungsgebiete waren die absolute Höhe des Lärmpegels und die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen in einem bestimmten Bereich. Hieraus wurde ein sogenanntes Lärmbewertungsmaß errechnet, welches die Betroffenheit eines Bereichs quantifiziert und die Identifizierung besonders lärmbeeinträchtigter Gebiete ermöglichte.</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>- Lärmbelastung laut eigenen Lärmprotokollen von 2016 bis 2017 (siehe Anlagen 3)</p> <p>- Durchgangsverkehr auch mit großen Lastwägen, Reisebusse, Touristen-Doppeldeckerbusse</p> <p>- Laut einem Artikel der Süddeutschen Zeitung vom 21.02.2017 im München-Teil (Überschrift: „Keiner verschwendet mehr Zeit im Stau als die Münchner) zählt ein einziger Münchner Streckenabschnitt zu den zehn schlimmsten Staufällen Deutschlands: die Strecke Hohenzollern-/Schwere-Reiter-/Leonrodstraße in Richtung Westen bis zur Landshuter Allee mit insgesamt 34 Stunden Wartezeit im Jahr (Quelle/Link: Stau in München - Neue Studie - München - SZ.de (sueddeutsche.de))</p> <p>Buslinie 59 und 53 tagsüber sowie Nachtlinie N44 (wegen meist tagsüber in zweiter Reihe geparkter Fahrzeuge stehen die Busse regelmäßig im Stau, was zu hörbaren „Hupkonzerten“ führt.</p> <p>- Sehr intensiver Lärm der Kehrmaschinen mit 100-102 dB(A) in der Hohenzollernstraße zwischen Leopoldstraße und Kurfürstenplatz in der Reinigungsklasse 1, d.h. mit grundsätzlich täglicher Reinigung werktags aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens bereits zwischen 5 und 6 Uhr und sonntags oft vor 7 oder 8 Uhr wobei die Kehrmaschinen bei der Straßen- und Gehwegreinigung in zeitlichem Abstand die Straße zwei- bis dreimal befahren (Anlage 4 mit Fotobeispiel).</p> <p>'- Sehr intensiver Lärm durch Go-Kart Gruppenfahrten (ca. 12 Fahrzeuge je Gruppe) von der Leopoldstraße aus kommend einbiegend in die Hohenzollernstraße Richtung Kurfürstenplatz tagsüber je nach Nachfrage bis zu viermal täglich Start um 10:00 Uhr, 13:00 Uhr, 16:00 Uhr und 18:00 Uhr; abends immer Montags bis Mittwoch ab 19 Uhr > Link zum gewerblichen Veranstalter: München City Touren & Stadtrundfahrt mit dem Kart / Hot Rod (hotrod-fun.com) (Anlage 5 mit Werbefoto des gewerblichen Veranstalters)</p> <p>'- Lieferverkehr bereits vor 6 Uhr morgens</p> <p>'- Erhöhte Lärmbelastung durch die sehr enge Straße mit hohen Wohnhäusern im Bereich Hohenzollernstraße zwischen Leopoldstraße und Friedrichstraße</p> <p>- Kein lärmvermindernder (und Schatten spendender) Baumbestand im Bereich der Hohenzollernstraße zwischen der Leopoldstraße und dem Kurfürstenplatz (der einzige in die Hohenzollernstraße hineinreichende und von der Hohenzollernstraße sichtbare große Baum am Eck Hohenzollernstraße</p>	<p>Als Ergebnis des beschriebenen Vorgehens wurden im vorliegenden Lärmaktionsplans entsprechend der Beschlusslage 10 neue Untersuchungsgebiete festgelegt. Bei diesen Untersuchungsgebieten handelt es sich allesamt um hochbelastete Bereiche mit einem hohen Beurteilungspegel durch den Verkehrslärm und einer großen Anzahl an betroffenen Einwohner*innen. Ferner wurden 2 zusätzliche Untersuchungsgebiete auf Grundlage der Öffentlichkeitsbeteiligung ermittelt.</p> <p>Die Berücksichtigung zusätzlicher Untersuchungsgebiete bzw. eine Erweiterung des festgelegten Untersuchungsgebiete ist aus den eingangs genannten Gründen leider nicht möglich. Im Rahmen der kommenden Fortschreibung des Lärmaktionsplans erfolgt die Ermittlung weiterer Untersuchungsgebiete, sodass sukzessive auch die verglichen mit den aktuellen Untersuchungsgebieten weniger belasteten Bereiche im Rahmen der Lärmaktionsplanung Berücksichtigung finden können.</p> <p>Darüber hinaus wird auf die übergeordneten Strategien zur stadtweiten Lärminderung verwiesen. Diese Maßnahmen kommen allen Bürger*innen zugute, auch wenn der konkret betroffene Straßenzug nicht unmittelbar als Untersuchungsgebiet im Rahmen des Lärmaktionsplans berücksichtigt werden konnte.</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>und Friedrichstraße wurde vor ein paar Monaten gefällt). Dagegen sind die Querstraßen mit geringem Verkehr wie Wilhelmstraße, Friedrichstraße, Römerstraße stark begrünt.</p> <p>Folge: Die Fenster meines Schlafzimmers in der Hohenzollernstraße auf Höhe der Hausnummer 32 müssen nachts wegen Lärm für einen ausreichenden Schlaf durchgehend geschlossen bleiben. Trotz geschlossener Fenster ist der Lärm deutlich hörbar und verursacht Schlafstörungen, die dazu führen, dass man morgens von Montag bis Samstag regelmäßig unausgeschlafen ist.</p> <p>Folge: Die Fenster meines Schlafzimmers in der Hohenzollernstraße auf Höhe der Hausnummer 32 müssen nachts wegen Lärm für einen ausreichenden Schlaf durchgehend geschlossen bleiben. Trotz geschlossener Fenster ist der Lärm deutlich hörbar und verursacht Schlafstörungen, die dazu führen, dass man morgens von Montag bis Samstag regelmäßig unausgeschlafen ist.</p>	
<p>Empfohlene Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zeitliche Verlegung des Betriebs der städtischen Kehrmaschinen bzw. der von Subunternehmern betriebenen Kehrmaschinen werktags erst ab 6 Uhr oder 7 Uhr und sonntags nach 8 oder 9 Uhr (in der Hohenzollernstraße bzw. alternativ allgemein im Stadtgebiet) - Prüfung des Einsatzes von Elektro-Kehrmaschinen in der Innenstadt bzw. der Hohenzollernstraße 	<p>Die Hohenzollernstraße zwischen Leopoldstraße und Kurfürstenplatz wird 5x wöchentlich gereinigt und 2x wöchentlich grob gereinigt gemäß der Reinigungs-klasse 1. Aufgrund des schon früh einsetzenden Lieferverkehrs, sowie des Berufsverkehrs, ist eine spätere Reinigung nicht mehr zu gewährleisten und würde erhebliche Beeinträchtigungen im Straßenverkehr bringen. Die Gehwege sind tagsüber stark frequentiert. In diesem Bereich kann eine sinnvolle und effektive maschinenunterstützte Reinigung nur vor Einsetzen des Fußgängerverkehrs erfolgen. Dennoch bemühen sich das Baureferat, die Reinigung möglichst spät durchzuführen.</p> <p>Gemäß einer Ausnahmegenehmigung dürfen die Mitarbeiter des Baureferats die Reinigung auf der Hohenzollernstraße zwischen Leopoldstraße und Kurfürstenplatz schon vor 7 Uhr durchführen. Zudem hat die Straßenreinigung schon mit dem Einsatz von elektronischen Fahrzeugen angefangen. Eine komplette Umstrukturierung wird noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Eine erhebliche Minimierung der Lautstärke wird diese Umstellung aber nicht bewirken.</p>
<p>- Verstärkter Einsatz von Elektrobussen bei den Nachtlinien (in der Hohenzollernstraße bzw. alternativ allgemein im Stadtgebiet)</p>	<p>Die Anregungen werden an die MVG mit der Bitte um Prüfung weitergegeben.</p>
<p>- Begrünung der Hohenzollernstraße im o.g. Bereich zur Lärminderung</p>	<p>Eine mögliche, messbare Lärminderung durch einen lokal begrenzten Bewuchs wird von Expert*innen als insgesamt sehr gering eingeschätzt und ist akustisch zumeist kaum wahrnehmbar. Deutlich messbare, schalldämpfende Effekte treten erst bei Pflanzungen mit einer sehr großen Bewuchstiefe und -staffelung auf.</p>
<p>- Prüfung der Einschränkung von gewerblichen Go-Kart-Gruppenfahrten durch die enge Hohenzollernstraße im Bereich zwischen Leopoldstraße und Kurfürstenplatz</p>	<p>Der geäußerte Unmut über die unnötigerweise durch die beschriebenen Go-Kart-Gruppenfahrten (sog. "Hot Rods") verursachte Lärmbelästigung ist aus Sicht der Stadtverwaltung nachvollziehbar. Zu dieser Problematik wurden bereits vielfach Beschwerden von</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	<p>Bürger*innen vorgebracht. Dies zeigt, dass die organisierten, kommerziellen Touren mit den "Hot Rods" – ähnlich wie das individuelle Fehlverhalten einzelner hochmotorisierter Verkehrsteilnehmender (sog. "Autoposer") – offenkundig bei einer zunehmenden Anzahl an Bürger*innen zu einem erheblichen Leidensdruck führen. Bedauerlicherweise sind die Handlungsmöglichkeiten der Stadtverwaltung äußerst begrenzt.</p> <p>Wie in Kapitel 8.2.4 des Lärmaktionsplans beschrieben, werden die Zulassungsvoraussetzungen für Kraftfahrzeuge auf Bundesebene bzw. europäischer Ebene geregelt. Im Hinblick auf die zulässigen Lärmemissionen sind die Regelungen wenig restriktiv. Sofern ein Kraftfahrzeug die Voraussetzungen für eine Zulassung gemäß FZV (Fahrzeug-Zulassungsverordnung) bzw. StVZO (Straßenverkehrs-Zulassungsverordnung) erfüllt, ist durch die zuständige Kfz-Zulassungsbehörde eine Zulassung zu erteilen. Die Maßgaben sind hier bundesweit einheitlich. Hier wäre demnach ein Eingreifen des Bundesgesetzgebers erforderlich, um die Straßenzulassung von übermäßig lauten Fahrzeugen unterbinden zu können. Zuständige Kfz-Zulassungsbehörde ist im Übrigen vorliegend nicht die Landeshauptstadt München, sondern der Kreis Segeberg (Kennzeichen SE), da die Betreiberfirma der "Hot Rods" ihren Hauptsitz in Nordstedt/Schleswig-Holstein unterhält und die Fahrzeuge dort zugelassen sind.</p> <p>Seitens der Straßenverkehrsbehörde und der Kfz-Zulassungsstelle der Landeshauptstadt München wurde mitgeteilt, dass keine Möglichkeiten bestehen, gegen die "Hot Rods" tätig zu werden, solange die Fahrzeuge den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen. Auch ist es der Straßenverkehrsbehörde nicht möglich, bestimmte Fahrtrouten vorzuschreiben. Zudem sind die Ausfahrten der "Hot Rods" weder veranstaltungsrechtlich noch nach der Straßenverkehrsordnung genehmigungspflichtig und können daher nicht mit Auflagen versehen oder untersagt werden.</p> <p>Im fließenden Verkehr obliegen die Kontrolle und Überwachung des Verkehrs der Polizei. Das Polizeipräsidium München hat mitgeteilt, dass die Ausfahrten mit den "Hot Rods" im Rahmen einer ordnungsgemäß angemeldeten Gewerbeausübung als Fremdenführer/Stadtführer stattfinden. Weiter wurde mitgeteilt, dass die "Hot Rods" ordnungsgemäß zugelassen sind, somit eine gültige Betriebserlaubnis für den öffentlichen Straßenverkehr besitzen und bei zurückliegenden Kontrollen den aktuellen Bestimmungen entsprechen, womit sich aus polizeilicher Sicht kein Grund für Beanstandungen ergab.</p>
Implerstraße, Lindenschmittstraße, Plinganserstraße	
<p>im Folgenden möchte ich Stellung nehmen zum aktuellen Lärmaktionsplan.</p> <p>Nur durch Zufall bin ich in 2023 auf die Möglichkeit</p>	<p>Das Referat für Klima- und Umweltschutz hat unter Hinzuziehung eines auf Partizipationsprozesse spezialisierten Dienstleisters eine benutzerfreundliche Online-Plattform eingerichtet, über welche die Münchner</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>gestoßen, Eintragungen auf www.muenchen-leiser.de vorzunehmen. Nicht nur war die Frist unangemessen kurz, auch wurde m. E. viel zu wenig kommuniziert, dass die Bürger*innen Münchens hier eine Möglichkeit haben, ihre Stadt mitzugestalten. Nun, mir hat sich diese Möglichkeit geboten und ich habe sie genutzt.</p>	<p>Bürger*innen unkompliziert ihre Beiträge einreichen konnten. Die Möglichkeit der Online-Beteiligung wurde intensiv über Plakate, Flyer, Pressemitteilungen und soziale Medien beworben. Darüber hinaus bestand auch die Möglichkeit, Beiträge postalisch einzureichen, sodass allen Bürger*innen die Möglichkeit an einer Partizipation eingeräumt wurde. Die Frist von einem Monat ist für Prozesse zur Bürgerbeteiligung üblich und angemessen.</p>
<p>Jetzt musste ich mit Enttäuschung zur Kenntnis nehmen, dass Alt-Sendling mit den Straßen Implers-, Lindenschmit-, Plinganser Straße usw. nicht im Lärmaktionsplan berücksichtigt werden sollen. Die Messungen auf meinem Balkon im April diesen Jahres ergaben zwischen 79 und 99 dB, tagsüber, aber auch nachts. Im Sommer bedeutet dies, dass, wo alles Fenster angesichts von Temperaturen bis zu 30 Grad Celsius in der Wohnung offenbleiben müssen, kein gesunder Schlaf möglich ist. Dies führt bekanntermaßen zu gesundheitlichen Problemen. Auch seit Einführung von Tempo 30 auf der Implersstraße kommt es natürlich nicht zu einer Lärmreduzierung, auch wenn ich mir dies sehnlichst gewünscht hätte. Verwunderlich ist dies allerdings nicht, ist doch die Lindenschmitstraße schon seit Langem Tempo 30er Zone und wird dennoch reichlich genutzt, um Verkehrslärm zu produzieren. Unerklärlich ist mir also, dass weiterhin so getan wird, als gäbe es hier keinen Handlungsbedarf.</p> <p>Nachdem nicht nur auf Bundes- und Landes-, sondern auch auf kommunaler Ebene der Anarchie im Straßenverkehr Vorschub geleistet wird, kann nicht mehr von individuellem Fehlverhalten die Rede sein, das Verkehrslärm produziere.</p>	<p>Um mit den begrenzten zur Verfügung stehenden Planungskapazitäten und finanziellen Ressourcen eine möglichst hohe Anzahl an Bürger*innen bzw. vorrangig besonders lärmbeeinträchtigte Bürger*innen entlasten zu können, ist im Rahmen der Lärmaktionsplanung eine Priorisierung vorzunehmen. Ziel ist es hierbei, Belastungsschwerpunkte zu erfassen und Untersuchungsgebiete zu lokalisieren, für die prioritär Lärminderungsmaßnahmen geprüft werden.</p> <p>Die Auswahl von Untersuchungsgebieten erfolgte durch das Referat für Klima- und Umweltschutz nach einem definierten Procedere. Maßgeblich für die Festlegung der Untersuchungsgebiete waren die absolute Höhe des Lärmpegels und die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen in einem bestimmten Bereich. Hieraus wurde ein sogenanntes Lärmbewertungsmaß errechnet, welches die Betroffenheit eines Bereichs quantifiziert und die Identifizierung besonders lärmbeeinträchtigter Gebiete ermöglichte.</p> <p>Als Ergebnis des beschriebenen Vorgehens wurden im vorliegenden Lärmaktionsplan entsprechend der Beschlusslage 10 neue Untersuchungsgebiete festgelegt. Bei diesen Untersuchungsgebieten handelt es sich allesamt um hochbelastete Bereiche mit einem hohen Beurteilungspegel durch den Verkehrslärm und einer großen Anzahl an betroffenen Einwohner*innen. Ferner wurden 2 zusätzliche Untersuchungsgebiete auf Grundlage der Öffentlichkeitsbeteiligung ermittelt.</p> <p>Die Berücksichtigung zusätzlicher Untersuchungsgebiete ist aus den eingangs genannten Gründen leider nicht möglich. Im Rahmen der kommenden Fortschreibung des Lärmaktionsplans erfolgt die Ermittlung weiterer Untersuchungsgebiete, sodass sukzessive auch die verglichen mit den aktuellen Untersuchungsgebieten weniger belasteten Bereiche im Rahmen der Lärmaktionsplanung Berücksichtigung finden können.</p> <p>Darüber hinaus wird auf die übergeordneten Strategien zur stadtweiten Lärminderung verwiesen. Diese Maßnahmen kommen allen Bürger*innen zugute, auch wenn der konkret betroffene Straßenzug nicht unmittelbar als Untersuchungsgebiet im Rahmen des Lärmaktionsplans berücksichtigt werden konnte.</p>
<p>Warum werden nicht in ausreichendem Maße Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt? Warum gibt es keine Lärmampeln? Warum gibt es außer „Merci dir“ keine Kampagnen, die auch Bürger*innen und</p>	<p>Die Kampagne „Merci Dir“ ist nur eine von zahlreichen Kommunikations- und Mitmachangeboten. Die Landeshauptstadt München bewirbt auf unterschiedlichsten Kanälen und maßgeschneidert auf die</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>Kfz-Fahrer*innen erreichen, die nicht gezielt in den Internetauftritten der LH München danach suchen?</p>	<p>Bedürfnisse von verschiedenen Bevölkerungsgruppen die Nutzung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. So gibt es beispielsweise das Angebot „Go!Family“ für junge Familien. Denn die Familiengründungsphase geht häufig einher mit der Anschaffung eines Autos. Mit Go!Family informieren, beraten und motivieren wir in dieser wichtigen Umbruchsituation zu allen Themen rund um die Mobilität. Die Information zu dem Angebot liegt in gynäkologischen Praxen und Geburtskliniken aus. Zudem werden die Broschüren über die städtischen Elternbriefe an alle Familien nach Geburt des ersten Kindes versendet. Aber auch für Zuziehende, innerhalb der Stadt Umziehende und angehende Rentner*innen bieten wir eine umfassende und individuelle Mobilitätsberatung an inklusive verschiedener Schnupper- und Testangebote. Das Angebot wird über ein persönliches Schreiben per Post unterbreitet.</p> <p>Auch in KitTas und Schulen werben wir mit diversen Angeboten für eine umweltfreundliche Mobilität. Vielleicht haben Sie schon mal was von dem Bus mit Füßen, dem Wettbewerb „Fit in die Schule, fit für die Zukunft“ oder der digitalen Schnitzeljagd „kreuz & quer“ gehört? All diese Maßnahmen haben zum Ziel, die aktive Mobilität von Kindern und Jugendlichen zu erhöhen. Diese sehr spezifischen Angebote, die einen natürlich nur erreichen, wenn man sich in einer bestimmten Lebenssituation befindet, werden durch viele offene Angebote ergänzt. Dazu gehören die Radl-Sicherheitschecks, der Wettbewerb Stadtradeln, geführte Radtouren, ein großer Radl-Flohmarkt und stadtbezirksbezogene Aktionen zu „Mehr Rad im Viertel“. Damit möchten wir Menschen motivieren, (wieder) öfter das Rad im Alltag zu nutzen.</p> <p>Mit der neuen Kampagne „Lass mal teilen, München“ werden wir in den nächsten Jahren außerdem ganz gezielt für die Nutzung von Shared Mobility werben. Eine weitere Möglichkeit, sich mit verkehrspolitischen und -planerischen Fragestellungen aktiv auseinander zu setzen, ermöglichen wir durch vielfältige Mitwirkungsangebote an verschiedensten Formaten der Öffentlichkeitsbeteiligung. Dies geschieht beispielsweise mit digitalen Dialogveranstaltungen zu den Planungen des Radentscheids München oder mit vielfältigen analogen Veranstaltungsformaten im Projekt „Altstadt für alle“ sowie bei weiteren laufenden verkehrsplanerischen Vorhaben mit hoher öffentlicher Aufmerksamkeit (z.B. zur Testphase der Fußgängerzone in der Weißenburger Straße). Hier werden nicht nur Planungsvorhaben und Konzepte vorgestellt, sondern es fließen Ideen und Anliegen aus der Bürgerschaft in die weitere Ausarbeitung mit ein.</p> <p>Zu guter Letzt versorgen unsere Infostände auf diversen stadtweiten und stadtviertelbezogenen Veranstaltungen, unsere Social Media Kanäle und der Newsletter von München unterwegs alle Interessierten über die aktuellen Entwicklungen im Bereich Verkehr und nachhaltiger Mobilität.</p>
<p>Warum werden öffentliche Verkehrsmittel und lärmarme Fortbewegungsmittel nicht konsequent</p>	<p>München ist in Deutschland mit 95 Fahrradstraßen mit einer Gesamtlänge von etwa 44 Kilometern weiter</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>bevorzugt und individueller Kfz-Verkehr konsequent aus Wohngebieten ferngehalten? Warum werden Straßen nicht so gestaltet, dass der Kfz-Verkehr nicht schnell fahren kann? Warum werden nicht viel mehr Straßen zu Anlieger- oder Fahrradstraßen umgewidmet?</p>	<p>Spitzenreiter in Sachen Fahrradstraßen. In den letzten drei Jahren konnten zum Beispiel Fahrradstraßen in der Moosburgerstraße, Stradellastraße, Lehrer-Götz-Weg, Blütenburgstraße, Dietramszeller Straße, Gräfelinger Straße, Hansjakobstraße und Rothuberweg umgesetzt werden. Ganz allgemein sind Fahrradstraßen ein Instrument der Verkehrsordnung zur Bündelung und Kenntlichmachung des Radverkehrs im Erschließungsstraßennetz.</p> <p>Da Fahrradstraßen andere Verkehrsteilnehmende bei der Nutzung der Straße einschränken, dürfen sie nur unter bestimmten Voraussetzungen angeordnet werden. Die Voraussetzungen für die Anordnung einer Fahrradstraße ergeben sich aus der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) sowie den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV). Die Anordnung einer Fahrradstraße setzt nach geltender Rechtslage unter anderem eine konkrete Gefahr für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs voraus. Neben dem Aspekt der Verkehrssicherheit erfolgt die Ausweisung einer Straße bzw. von Straßenzügen zur Fahrradstraße nach dem sogenannten Netzgedanken.</p> <p>Das heißt, wesentliches Entscheidungskriterium für die Ausweisung einer Straße bzw. eines Straßenzuges als Fahrradstraße ist die Bündelung des Radverkehrs, z.B. durch eine bereits bestehende Beschilderung als Radverkehrsrouten oder als wichtige Verbindungsfunktion für den Radverkehr. Kleinteilige Maßnahmen ohne Integration in den Netzgedanken kommen hingegen in der Regel nicht in Betracht. Eine entscheidende Rolle für die Möglichkeit der Ausweisung als Fahrradstraße spielt auch die Verkehrszusammensetzung, vor allem der erwartete Fahrradanteil und die Nutzung der Straße durch Kfz und Busverkehr.</p> <p>Das MOR arbeitet weiter nach Kräften an der Förderung des Radverkehrs. Wie oben dargestellt, eignen sich aber leider nicht alle uns vorgeschlagenen Straßen zur Einrichtung einer Fahrradstraße.</p>
<p>Warum nutzt man nicht Veranstaltungen zur Feier des Kfz-Verkehrs wie z.B. die IAA, um Kfz-Hersteller auf ihre Verantwortung für die Reduzierung der Umweltschädigungen durch Kfz (Lärm, Luft, Ressourcen, Unfälle usw.) festzunageln?</p>	<p>Die Zulassungsvoraussetzungen für Kraftfahrzeuge werden auf Bundesebene geregelt und können demnach im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht behandelt werden.</p>
<p>Schließlich möchte ich Einspruch erheben gegen die Nichtaufnahme von Alt-Sendlinger Straßen wie Implerstraße/Lindenschmitstraße/Plinganser Straße und fordere, dass das Sendlinger Feld Teil des Lärmaktionsplans werden muss.</p>	<p>Es wird auf die obenstehenden Ausführungen verwiesen.</p>
Innere Wiener Straße	
<p>als Anwohner der Inneren Wiener Straße begrüße ich sehr die Maßnahmen des Lärmaktionsplans.</p> <p>Im Bereich der Inneren Wiener Straße wurde vergangenes Jahr Tempo 30 eingeführt. Geändert hat dies an der Lärmbildung wenig, weil dieses</p>	<p>Gemäß vertraglicher Vereinbarung mit dem Polizeipräsidium München führt die Kommunale Verkehrsüberwachung (KVÜ) der Landeshauptstadt München Geschwindigkeitskontrollen grundsätzlich im gesamten Stadtgebiet Münchens durch – der Einsatz der kommunalen Geschwindigkeitsmesstechnik ist dabei</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>Tempolimit so gut wie nicht beachtet wird. Geschwindigkeitskontrollen werden nach meinem Kenntnisstand nicht durchgeführt. Hilfreich wären Geschwindigkeitsmesser mit optischer Anzeige, ähnlich wie sie in der Rosenheimer Straße angebracht sind. Dort wird überwiegend das Tempo von 30 km/h eingehalten. Dies nur zur Anregung.</p>	<p>schwerpunktmäßig auf 30 km/h-Zonen, 30 km/h-Strecken sowie verkehrsberuhigte Bereiche begrenzt. Die Überwachung von Tempo-50/60-Bereichen, Einfahrtsbeschränkungen und auch die gekoppelte Rotlicht-/Geschwindigkeitsüberwachung im Stadtgebiet fallen in den Zuständigkeitsbereich der Polizei.</p> <p>Das Messprogramm der KVÜ umfasst derzeit über 900 Straßenzüge aus dem gesamten Stadtgebiet. Die jeweiligen Straßen werden entsprechend prioritätsorientiert nach einsatzplanerischen Vorgaben angefahren. Die Überwachungsschwerpunkte sind grundsätzlich durch die in Bayern gültigen Verkehrsüberwachungsrichtlinien vorgegeben.</p> <p>Es handelt sich hierbei um Unfallschwerpunkte, aufgrund örtlicher Verhältnisse besondere Unfallgefahrenpunkte, Straßenabschnitte, an denen die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit die Belästigung der Anwohner durch Verkehrslärm steigert und Straßenabschnitte, die bei Überschreitung der Geschwindigkeit gefährlich werden können.</p> <p>Die Straßenzüge des kommunalen Messprogramms erfüllen allesamt diese Vorgaben. So spielt neben den Verkehrssicherheitsaspekten selbstverständlich auch das Thema Verkehrslärm bei der Einsatzplangestaltung der KVÜ regelmäßig eine mitentscheidende Rolle. Beispielhaft möchten wir hier aus dem Messprogramm die Örtlichkeiten (mit Tempo-30-Regelungen) Meyerbeer-/Offenbachstraße, Leopoldstraße, Karl-Theodor-Straße nennen – darüber hinaus ist u.a. für die Innere Wiener Straße und die Ismaninger Straße die Überprüfung der möglichen Aufnahme in das regelmäßige Messprogramm im Gange.</p> <p>Im März 2024 konnte die KVÜ die Beschaffung neuer, moderner und zusätzlicher Lasermesstechnik abschließen. Zusätzlich wurde und wird für den Messdienst das erforderliche Personal eingestellt. Schon jetzt kann im Vergleich zu den Vorjahren von einem verstärkten Regelmessbetrieb ausgegangen werden. Nach Abschluss der Personalzuschaltung werden deutlich verstärkte Geschwindigkeitskontrollen die Regel sein.</p> <p>Darüber hinaus ist das Verfahren zur zusätzlichen Beschaffung von semistationärer Geschwindigkeitsmesstechnik eingeleitet. Diese nochmalige Erweiterung der Überwachungsmöglichkeiten, welche dann ggf. im kommenden Jahr 2025 gegeben sein dürfte, wird zusätzlich zu einer Erhöhung der Kontrolldichte führen.</p> <p>Informativ ist noch anzumerken, dass die Sanktionierung von Geschwindigkeitsverstößen nach dem bundeseinheitlichen Bußgeldkatalog erfolgen muss – die Festlegung der Bußgeldhöhe für Übertretungen der Geschwindigkeit obliegt somit ausschließlich dem Gesetzgeber.</p>
Innere Wiener Straße / Ismaninger Straße	
<p>nachfolgend möchte ich zum Lärmaktionsplan für das Untersuchungsgebiet 10.1.12 D_06 Innere Wiener Str. / Ismaninger Str. Stellung nehmen und</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>einige ergänzende Vorschläge unterbreiten.</p> <p>Als Anwohner des Hauses Innere Wiener Str. 60 (Ecke Kirchenstr.) bin ich lt. Studie in der dunkelroten Zone, also durch Lärm im Sinne dieser Studie höchstbelastet.</p> <p>Die Immobilie verfügt über gute Lärmschutzfenster, tagsüber ist ein Aufenthalt in der Wohnung im OG 2 auch nur bei geschlossenen Fenstern möglich, nachts ist ein Schlaf bei geöffneten Fenstern nur sehr selten machbar.</p> <p>Die hohe Mehrfachbelastung des Untersuchungsgebiets durch Verkehr, ÖPNV und Rettungsfahrzeuge/-hubschrauber ist durch die Studie evident belegt, verteilt sich jedoch nicht linear über den gesamten Tagesablauf sondern im Wesentlichen auf den Zeitraum von morgens ca. 07:00 Uhr bis abends ca. 20:00 Uhr.</p> <p>Grundsätzlich ist der Lärmaktionsplan insofern zu begrüßen, auch wenn er das Thema des immer weiter zunehmenden Individualverkehrs als Lärmquelle nicht reflektiert;</p> <p>Das Fazit für das o.g. Untersuchungsgebiet ist jedoch eher enttäuschend:</p> <p>"Durch Umsetzung von Tempo 30 in weiten Teilen des Untersuchungsgebiets ist das mögliche Portfolio an Lärmschutzmaßnahmen weitgehend ausgeschöpft, es verbleiben zumeist nur lokale Ausbesserungsmaßnahmen am Verkehrsweg."</p> <p>Folgende Vorschläge zur Verbesserung der Situation bitte ich zu überprüfen:</p>	
<p>1. Das Tempolimit 30 wird nicht konsequent eingehalten und die unterstellte Wirkung verpufft daher: – bitte die Kontrollen verstärken, die Vernunft der Bürger ist leider nur so zu fördern ...</p>	<p>Gemäß vertraglicher Vereinbarung mit dem Polizeipräsidium München führt die Kommunale Verkehrsüberwachung (KVÜ) der Landeshauptstadt München Geschwindigkeitskontrollen grundsätzlich im gesamten Stadtgebiet Münchens durch – der Einsatz der kommunalen Geschwindigkeitsmesstechnik ist dabei schwerpunktmäßig auf 30 km/h-Zonen, 30 km/h-Strecken sowie verkehrsberuhigte Bereiche begrenzt. Die Überwachung von Tempo-50/60-Bereichen, Einfahrtsbeschränkungen und auch die gekoppelte Rotlicht-/Geschwindigkeitsüberwachung im Stadtgebiet fallen in den Zuständigkeitsbereich der Polizei.</p> <p>Das Messprogramm der KVÜ umfasst derzeit über 900 Straßenzüge aus dem gesamten Stadtgebiet. Die jeweiligen Straßen werden entsprechend prioritätsorientiert nach einsatzplanerischen Vorgaben angefahren. Die Überwachungsschwerpunkte sind grundsätzlich durch die in Bayern gültigen Verkehrsüberwachungsrichtlinien vorgegeben.</p> <p>Es handelt sich hierbei um Unfallschwerpunkte, aufgrund örtlicher Verhältnisse besondere Unfallgefahrenpunkte, Straßenabschnitte, an denen die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit die Belästigung der Anwohner durch Verkehrslärm steigert und Straßenabschnitte, die bei Überschreitung</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	<p>der Geschwindigkeit gefährlich werden können. Die Straßenzüge des kommunalen Messprogramms erfüllen allesamt diese Vorgaben. So spielt neben den Verkehrssicherheitsaspekten selbstverständlich auch das Thema Verkehrslärm bei der Einsatzplangestaltung der KVÜ regelmäßig eine mitentscheidende Rolle. Beispielhaft möchten wir hier aus dem Messprogramm die Örtlichkeiten (mit Tempo-30-Regelungen) Meyerbeer-/Offenbachstraße, Leopoldstraße, Karl-Theodor-Straße nennen – darüber hinaus ist u.a. für die Innere Wiener Straße und die Ismaninger Straße die Überprüfung der möglichen Aufnahme in das regelmäßige Messprogramm im Gange.</p> <p>Im März 2024 konnte die KVÜ die Beschaffung neuer, moderner und zusätzlicher Lasermesstechnik abschließen. Zusätzlich wurde und wird für den Messdienst das erforderliche Personal eingestellt. Schon jetzt kann im Vergleich zu den Vorjahren von einem verstärkten Regelmessbetrieb ausgegangen werden. Nach Abschluss der Personalzuschaltung werden deutlich verstärkte Geschwindigkeitskontrollen die Regel sein.</p> <p>Darüber hinaus ist das Verfahren zur zusätzlichen Beschaffung von semistationärer Geschwindigkeitsmesstechnik eingeleitet. Diese nochmalige Erweiterung der Überwachungsmöglichkeiten, welche dann ggf. im kommenden Jahr 2025 gegeben sein dürfte, wird zusätzlich zu einer Erhöhung der Kontrolldichte führen.</p> <p>Informativ ist noch anzumerken, dass die Sanktionierung von Geschwindigkeitsverstößen nach dem bundeseinheitlichen Bußgeldkatalog erfolgen muss – die Festlegung der Bußgeldhöhe für Übertretungen der Geschwindigkeit obliegt somit ausschließlich dem Gesetzgeber.</p>
<p>_ farbige Querstreifen auf dem Strassenbelag (z.B. alle 100 Meter) könnten auf die Andersartigkeit der Strasse hinweisen und so weiter zur Tempoverlangsamung beitragen.</p> <p>2. Tempo 30 konsequent im gesamten Strassenverlauf: von der Einmündung Kirchenstr. in die Innere Wiener Str. bis zum Max-Weber-Platz gilt weiterhin Tempo 50, dann wieder Tempo 30 ab Anfang Ismaninger Str. ... Autofahrer sehen hier den Anreiz wieder oder weiter zu beschleunigen.</p> <p>3. Warum ist die Kreuzung am Max-Weber-Platz in Richtung Ismaninger Strasse 3-spurig, in umgekehrter Richtung immer noch 2-spurig? Wenn Verkehr weiter möglichst ungehindert fließen kann (und eine 3-spurige Kreuzungseinfahrt dient ja dazu ...) fließt er eben auch dahin ...</p> <p>Zusätzlich gibt es in diesem Bereichen eine Tramhaltestelle und U-Bahnzugänge mit entsprechendem hohem Fußgänger aufkommen.</p> <p>Könnte also ggf. jeweils eine der o.g. Fahrspuren (die jeweilige Rechtsabbiegespur) zu Fußgängerbereichen umgewandelt werden (baulich ja ohne</p>	<p>Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im Bereich des Max-Weber-Platz ist dem Umstand geschuldet, dass der Max-Weber-Platz zusammen mit der Einsteinstraße und deren westlicher Fortsetzung (Max-Planck-Straße) vorfahrtsberechtigt gegenüber der Inneren Wiener Straße ist und in diesem vorfahrtsberechtigten Straßenzug eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt.</p> <p>Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in diesem Bereich werden seitens des Mobilitätsreferats eher kritisch gesehen. Alle Straßen (Max-Planck, Einstein, Ismaninger, Innere Wiener) am Knoten Max-Weber-Platz sind gemäß VEP 2006 als örtliche Hauptverkehrsstraßen mit maßgebender Verbindungsfunktion dem Sekundärnetz zugeordnet. Die Einsteinstraße sowie die Max-Planck-Straße sind zusätzlich Teil des Vorbehaltsnetzes für den Städtischen Wirtschaftsverkehr.</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>besonderen Aufwand möglich) ? Die Kreuzung wird für Fussgänger sicherer (mehr Platz ...) und der Strassenverlauf für Autofahrer durch die Verengung unkritisch eingeengt, somit weniger attraktiv und eher als verkehrsberuhigt sichtbar. Ähnlich gilt dies auch für die Fahrspuren vom Maximilianeum stadtauswärts und in umgekehrter Richtung: Einmündungen in verkehrsberuhigte Zonen sollten nicht mehrspurig sein ...</p> <p>4. Der Strassenverlauf des Untersuchungsbietes ist nicht unbedingt als verkehrsberuhigt erlebbar, sondern weiterhin als eine "beliebte" Durchgangsstrasse, die ein paar Tempo 30 Schilder erhalten hat. Allen Unkenrufen zum Trotz haben jedoch die saisonalen Ausweitungen der Gastronomie in die Parkplatzflächen entlang der Strasse das Strassenbild der Inneren Wiener Str. insgesamt schon etwas positiv belebt. Vielleicht könnten noch einige weitere Parkplätze für Bäume "geopfert" werden, wohlwissend, dass dies wieder zu grösserem Protest führen könnte, hinsichtlich u.a. Niedergang des Geschäftslebens. Schon einige wenige Bäume verleihen der Strasse jedoch eine deutlich andere Anmutung und unterstützen den Charakter einer verkehrsberuhigten, lärmreduzierten Strasse.</p>	
<p>5. Aktuell werden die Tram-Gleise im Bereich Kirchenstr. und Richtung Metzgerstr. erneuert - dies führt hoffentlich dazu, dass die sehr lauten Geräusche bei den engen Kurvenfahrten der Tram reduziert werden können. Insgesamt möge die Stadt jedoch an die MVG appellieren, die engen Kurven nur im Schritttempo durchfahren zu lassen. Dies erhöht die Sicherheit der zahlreichen Fussgänger und Radfahrer im Bereich der Einmündung Kirchenstr. / Innere Wiener Str. und reduziert sehr nachhaltig den Lärmpegel durch den natürlich notwendigen ÖPNV.</p>	<p>Die Anregungen werden an die MVG mit der Bitte um Prüfung weitergegeben.</p>
Innsbrucker Ring	
<p>mit Fassungslosigkeit und Erstaunen habe ich diese Unterlage zur Kenntnis genommen.</p> <p>Entgegen bisherigen Lärmschutzplanungen ist vom Mittleren Ring der Bereich zwischen Grafinger Straße und Eingang Innsbrucker-Ring-Tunnel/Ampfingstraße nicht mal mehr Gegenstand für Lärmschutzmaßnahmen, obwohl seit Jahrzehnten bekannt ist, dass in diesem Bereich die oberen Grenzwerte der zulässigen Schalldruckpegel tags und nachts deutlich überschritten werden !</p> <p>Vor Jahren habe ich deswegen im BA 14 einen Antrag auf Einhausung des Innsbrucker Ringes in diesem Bereich nach dem Vorbild vom Petuelring eingebracht. Dem Antrag wurde in der</p>	<p>Der Innsbrucker Ring wurde bereits im Rahmen des Lärmaktionsplans 2013 behandelt (Untersuchungsgebiet B_02 Innsbrucker Ring Tunnelbereich sowie Untersuchungsgebiet B_11 Innsbrucker Ring Süd). Für diese beiden Untersuchungsgebiete wurde als Lärmschutzmaßnahme die Umsetzung eines lärmmindernden Fahrbahnbelags vorgeschlagen. Im Bereich des Untersuchungsgebiets B_11 erfolgte die Umsetzung der Maßnahme im Jahr 2024; im Bereich des Untersuchungsgebiets B_02 steht die Umsetzung der Maßnahme noch aus und wird erfolgen, sobald der bestehende Fahrbahnbelag aus technischen Gründen erneuert werden muss. Dies wurde in Tabelle 15 des vorliegenden Lärmaktionsplans entsprechend dokumentiert.</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>Bürgerversammlung mit großer Mehrheit zugestimmt und er wurde als Bürgerentscheid an die Stadtverwaltung eingereicht.</p> <p>Dazu habe ich dann nach mehrmaligen Nachfragen und deutliche Fristüberschreitung eine völlig unzulängliche nicht zutreffende ablehnende Antwort von der Stadtverwaltung erhalten, gipfelnd in der nüchternen Aussage, dass in dem Bereich eine Umsetzung meines Antrages zu teuer ist nach einem Kosten/Nutzenvergleich, indem also die Kosten mit dem Nutzen für die betroffene Bevölkerung verglichen wurde.</p> <p>Da wurde de facto nicht mehr und nicht weniger als die Anzahl der betroffenen Anwohner und deren wegen Verkehrslärm in Kauf zu nehmende gesundheitlichen Beeinträchtigungen wie Herzinfarkte, Kreislaufversagen, Kopfschmerzen, Tinnitus, kürzere Lebenserwartungen mit den Kosten für Errichtung und Unterhalt einer beidseitigen Einhausung ins betriebswirtschaftliche Verhältnis gesetzt !</p>	
<p>Menschenleben und deren Gesundheit kann und darf man nicht mit Kosten gegeneinander aufrechnen, das verbietet die Achtung der Menschenwürde gemäß Grundgesetz !!!</p> <p>Unten habe ich Ihnen den vom BA 14 eingereichten Antrag angefügt, dieser beinhaltet über meinen Bürgerentscheid hinausgehend den Bereich bis zum Leuchtenbergring.</p> <p>Jahre vorher (aber nach meinem Bürgerentscheid) gab es vom BA 14, damals vertreten durch Hr. Robert Kulzer einen Antrag auf Untertunnelung mit Nutzung der Geländeoberfläche für KITAS und Spielplätze etc. - auch für den Innsbrucker Ring im Bereich Grafinger Str. - Leuchtenbergring.</p>	<p>Es wird auf die obenstehenden Ausführungen verwiesen.</p>
<p>Anzumerken ist, dass nachweislich Flüsterasphalt nur bei Schnellstraßen und Autobahnen zielführend ist, nicht aber im Stadtbereich. Aufgrund der dort niedrigeren Geschwindigkeiten von ca. 50 km/h verdecken die Poren des Pflüsterasphaltes schon nach kurzer Zeit und die Schallschluckwirkung verpufft. Sowas ist deshalb im Stadtbereich nutzlos. Das sollte sich in den letzten Jahren auch in der Stadtverwaltung mittlerweile rumgesprochen haben.</p>	<p>Straßenverkehrslärm setzt sich aus verschiedenen Einzelgeräuschen, wie dem Antriebsgeräusch (Motor und Abgasanlage), dem Reifen-Fahrbahn-Geräusch und dem aerodynamischen Geräusch (Luftwiderstand) zusammen.</p> <p>Bei konstanter Fahrt überwiegt beim Pkw bereits ab ca. 15-25 km/h das Reifen-Fahrbahn-Geräusch und dominiert mit zunehmender Geschwindigkeit damit den Gesamtlärmpegel des Fahrzeugs. Für Lkw liegt diese Schwelle bei ca. 30-35 km/h. Durch geeignete Fahrbahnbeläge mit lärmindernden Eigenschaften, umgangssprachlich auch Flüsterasphalte genannt, ist es daher auch bei innerstädtischen Geschwindigkeiten von weniger als 50 km/h möglich, den Straßenverkehrslärm zu reduzieren.</p> <p>In Deutschland gebräuchliche lärmarme Fahrbahnbeläge lassen sich in offenporige und geschlossene Oberflächen (dicht, bzw. semi-dicht oder semi-porös) einteilen.</p> <p>Im innerstädtischen Bereich sind offenporige bzw. semiporöse Beläge nicht geeignet. Durch die niedrigen</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	<p>innerstädtischen Geschwindigkeiten verstopfen nach kurzer Zeit die für die Schallabsorption erforderlichen Porenstrukturen. Außerdem sorgt das häufige Anfahren und Bremsen im Stadtverkehr (Stop and Go, Ampeln etc.) für enorme Schub- und Scherkräfte, die auf das hohlraumreiche Korngerüst des offenporigen bzw. semiporösen Fahrbahnbelages einwirken und den Fahrbahnbelag schnell schädigen und zerstören. Das typische Einsatzgebiet dieser Beläge sind daher Autobahnen.</p> <p>Zu den dichten Belägen gehören u.a. Splittmastixasphalte (SMA), Asphaltbetone (AC) und dünne Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung (DSH-V). Wegen der vergleichsweise hohen Unempfindlichkeit gegenüber den Beanspruchungen des innerörtlichen Verkehrs (Brems- und Beschleunigungsvorgänge, enge Kurvenfahrten etc.) sind diese vor allem für den Einsatz innerorts geeignet. Die Wirkungsweise beruht im Wesentlichen auf einer akustisch optimierten Oberflächengestalt. Durch sog. Plateaus mit Schluchten, erfolgt eine geringere Schwingungsanregung des Reifens und eine Reduzierung des Air-Pumping-Effekts, da die Luft zwischen den Reifenstollen entweichen kann.</p> <p>Diese Beläge erreichen bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h in Abhängigkeit der Verkehrszusammensetzung, mittlere Pegelminderungen von ca. 2,5 bis 3,5 dB über ihre technische Lebensdauer gegenüber dem Referenzbelag der RLS-19 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen).</p> <p>Das Baureferat der Landeshauptstadt München setzt diese Beläge seit einigen Jahren beim Neubau und der Sanierung von Fahrbahnen standardmäßig ein.</p>
Für eine zeitnahe und erfeuliche Antwort mit Mitteilung, bis wann nun endlich die Einhausung des Innsbrucker Ringes zwischen Grafinger Str. und Eingang Innsbrucker-Ring-Tunnel erfolgt wäre ich Ihnen sehr dankbar !	Eine Einhausung des Innsbrucker Rings wird im Rahmen des Lärmaktionsplans nicht vorgeschlagen.
Karl-Theodor-Straße	
<p>leider konnte ich den Entwurf des Lärmaktionsplans im Internet nicht finden.</p> <p>Ich wohne in dem Gebiet D9 des abgebildeten Lageplans (Karl-Theodor-Str).</p> <p>Deshalb möchte ich nicht versäumen, nochmals zu erwähnen, dass der Großteil des Straßenlärms die sog. Poser, Autotuner und übermäßig laute Motorräder ausmachen.</p>	<p>Die beschriebene Problematik deckt sich mit den Erfahrungen der Stadtverwaltung im Hinblick auf zuletzt bearbeitete Anliegen von Bürger*innen. Bedauerlicherweise ist es der Landeshauptstadt München – wie in Kapitel 8.2.4 des Lärmaktionsplans beschrieben – nicht möglich, gegen solch rücksichtslose Verhaltensweisen vorzugehen. Zur Bekämpfung hiervon wären zunächst Änderungen der rechtlichen Regelungen auf Bundesebene erforderlich.</p>
<p>Insbesondere in der abendlichen Zeit (21 bis 01 Uhr) ist es sehr schlimm. Auch als Rennstrecke wird dieser Abschnitt gerne missbraucht.</p> <p>Tagsüber sind auch sehr viele Lastwagen, die diese Strecke befahren.</p> <p>Also „Flüsterasphalt“ etc. bringt da nur begrenzt etwas. Können polizeiliche Kontrollen nicht z.B. etwas erreichen?</p>	<p>Gemäß vertraglicher Vereinbarung mit dem Polizeipräsidium München führt die Kommunale Verkehrsüberwachung (KVÜ) der Landeshauptstadt München Geschwindigkeitskontrollen grundsätzlich im gesamten Stadtgebiet Münchens durch – der Einsatz der kommunalen Geschwindigkeitsmesstechnik ist dabei schwerpunktmäßig auf 30 km/h-Zonen, 30 km/h-Strecken sowie verkehrsberuhigte Bereiche begrenzt. Die Überwachung von Tempo-50/60-Bereichen, Einfahrtsbeschränkungen und auch die gekoppelte Rotlicht-/Geschwindigkeitsüberwachung im Stadtgebiet fallen</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	<p>in den Zuständigkeitsbereich der Polizei.</p> <p>Das Messprogramm der KVÜ umfasst derzeit über 900 Straßenzüge aus dem gesamten Stadtgebiet. Die jeweiligen Straßen werden entsprechend prioritätsorientiert nach einsatzplanerischen Vorgaben angefahren. Die Überwachungsschwerpunkte sind grundsätzlich durch die in Bayern gültigen Verkehrsüberwachungsrichtlinien vorgegeben.</p> <p>Es handelt sich hierbei um Unfallschwerpunkte, aufgrund örtlicher Verhältnisse besondere Unfallgefahrenpunkte, Straßenabschnitte, an denen die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit die Belästigung der Anwohner durch Verkehrslärm steigert und Straßenabschnitte, die bei Überschreitung der Geschwindigkeit gefährlich werden können.</p> <p>Die Straßenzüge des kommunalen Messprogramms erfüllen allesamt diese Vorgaben. So spielt neben den Verkehrssicherheitsaspekten selbstverständlich auch das Thema Verkehrslärm bei der Einsatzplangestaltung der KVÜ regelmäßig eine mitentscheidende Rolle. Beispielhaft möchten wir hier aus dem Messprogramm die Örtlichkeiten (mit Tempo-30-Regelungen) Meyerbeer-/Offenbachstraße, Leopoldstraße, Karl-Theodor-Straße nennen – darüber hinaus ist u.a. für die Innere Wiener Straße und die Ismaninger Straße die Überprüfung der möglichen Aufnahme in das regelmäßige Messprogramm im Gange.</p> <p>Im März 2024 konnte die KVÜ die Beschaffung neuer, moderner und zusätzlicher Lasermesstechnik abschließen. Zusätzlich wurde und wird für den Messdienst das erforderliche Personal eingestellt. Schon jetzt kann im Vergleich zu den Vorjahren von einem verstärkten Regelmessbetrieb ausgegangen werden. Nach Abschluss der Personalzuschaltung werden deutlich verstärkte Geschwindigkeitskontrollen die Regel sein.</p> <p>Darüber hinaus ist das Verfahren zur zusätzlichen Beschaffung von semistationärer Geschwindigkeitsmesstechnik eingeleitet. Diese nochmalige Erweiterung der Überwachungsmöglichkeiten, welche dann ggf. im kommenden Jahr 2025 gegeben sein dürfte, wird zusätzlich zu einer Erhöhung der Kontrolldichte führen.</p> <p>Informativ ist noch anzumerken, dass die Sanktionierung von Geschwindigkeitsverstößen nach dem bundeseinheitlichen Bußgeldkatalog erfolgen muss – die Festlegung der Bußgeldhöhe für Übertretungen der Geschwindigkeit obliegt somit ausschließlich dem Gesetzgeber.</p> <p>Die Überwachung der Geschwindigkeit durch die Polizei erfolgt gem. der Richtlinie für die polizeiliche Verkehrsüberwachung (VÜ-Richtlinie – VÜR) des Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration (Bekanntmachung vom 12. Mai 2006, Az. I C 4-3618.2-31) und der dazu gehörenden Ergänzenden Weisung Nr. 1. Die Richtlinie ist öffentlich im Internet einsehbar.</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	<p>Die Überwachungsstrecken sind i. d. R. schwerpunktmäßig nach folgender Reihenfolge auszuwählen:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Straßenabschnitte, die Unfallbrennpunkte (siehe VÜR Nr. 1.2.1) sind · Straßenabschnitte, die – ohne Unfallbrennpunkte zu sein – aufgrund der örtlichen Verhältnisse besondere Unfallgefahrenpunkte (siehe VÜR Nr. 1.2.1) sind · Straßenabschnitte, an denen die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit der Belästigung der Bewohner durch Verkehrslärm und/oder Abgabe steigert · Sonstige Bereiche, z. B. Straßenabschnitte, die zwar bei Beachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit unter günstigen Verhältnissen nicht gefährlich sind, bei Überschreitung aber gefährlich werden können <p>Im Bereich des Polizeipräsidiums München erfolgt die Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeit primär durch die Verkehrspolizeiinspektion Verkehrsüberwachung (VPI VÜ) mittels Großgerät. Um eine gezielte und effektive Geschwindigkeitsüberwachung zu gewährleisten, wurde durch die VPI VÜ ein Geschwindigkeitsmessprogramm (GMP) entwickelt, bei dem die o. g. Kriterien für zu überwachende Straßen geprüft und bewertet werden. Aktuell befinden sich über 150 Straßen im GMP des Polizeipräsidiums München, in denen eine gezielte Geschwindigkeitsüberwachung stattfindet.</p> <p>Das GMP wird jährlich auf seine Aktualität hin überprüft und im Bedarfsfall angepasst.</p> <p>Zusätzlich zu der durch die VPI VÜ durchgeführte Geschwindigkeitsüberwachung erfolgen durch die örtlich zuständigen Polizeidienststellen Geschwindigkeitsmessungen mittels Laserhandmessgerät im eigenen Bereich.</p> <p>Im Jahr 2023 passierten über 1,7 Millionen Kraftfahrzeuge die mobilen Geschwindigkeitsmessstellen der Polizei in München. In über 61.000 Fällen fuhren sie dabei zu schnell. Dies entspricht einem Rückgang um -10,5 % gegenüber dem Vorjahr. Bei Geschwindigkeitsmessungen mit Handlasermessgeräten wurden weitere 6.773 Geschwindigkeitsverstöße geahndet. In drei Tunneln des Mittleren Rings (Richard-Strauss-, Petuel- und Luise-Kiesselbach-Tunnel) befinden sich stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen. Zusammen mit der stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage auf der Landshuter Allee und den weiteren im Stadtgebiet verteilten stationären Geschwindigkeitsmessanlagen wurden dort im Jahr 2023 bei einem Fahrzeugdurchlauf von über 97 Millionen Fahrzeugen insgesamt knapp 109.047 Kraftfahrer beanstandet. Das entspricht einer durchschnittlichen Beanstandungsquote von 0,1 %.</p> <p>Die Polizei hat im Jahr 2023 in der Karl-Theodor-Straße Geschwindigkeitsmessungen mit dem Laserhandgerät vorgenommen. Hierbei erfolgten 16</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	Verwarnungen und 32 Anzeigen, ferner wurde ein Fahrverbot ausgesprochen.
Was sagt denn der TÜV zu dem Problem Auspuffanlagen?	Wie in Kapitel 8.2.4 des Lärmaktionsplans beschrieben, erfüllen die von Autoposern, Tuner und Ähnlichem verwendeten Kraftfahrzeuge zumeist den gesetzlichen Bestimmungen, auch wenn diese z.T. eine für die Bürger*innen unerträgliche Lärmbelastung verursachen. In illegaler Weise manipulierte Kraftfahrzeuge werden von der Polizei aus dem Verkehr gezogen.
Kolumbusplatz, Kolumbusstraße (insb. U-Bahn)	
1.) Sekundärer Luftschall in Wohngebäuden verursacht durch U Bahnen fehlt in den Lärmkarten der Stadt München Dies stellt eine erhebliche Belastung für die Bewohner der betroffenen Häuser dar.	Die Lärmkartierung wird über die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen – Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe – auf Grundlage einer EU-Vorschrift geregelt. Grundsätzlich erfolgt die Lärmkartierung auf Basis von Berechnungen und nicht von Messungen. Die Ermittlung von Einwirkungen durch sekundären Luftschall im Rahmen der Lärmkartierung ist nicht vorgesehen und technisch auch nicht möglich, da hierzu Einzelmessungen an sämtlichen betroffenen Gebäuden erforderlich wären.
2.) Ich fordere eine Verringerung der Lärmbelastung am Kolumbusplatz, im konkretem Bereich Falkenstrasse/Entenbachstrasse und Kolumbusstrasse und dort insbesondere Hausnummern 5 bis 21. Hier ist nach Lärmkartierung des Straßennetzes Runde IV Von LFU Kartierung des Ballungsraumes München 02/23 Abb 3 (Rambol) schon eine Belastung von 65-69 dB gemessen worden. Dabei ist der im Gebäude auftretende Sekundäre Luftschall nicht berücksichtigt. Dieser sollte zusätzlich bei der Betrachtung des Lärms berücksichtigt werden.	Es wird auf die obenstehenden Ausführungen verwiesen.
3.) Jetzt soll ab Herbst 2024 laut Stadtratsbeschluss die U1/U2 zusätzlich auch in der gesamten Nacht verkehren. Da im Bereich des Kolumbusplatz 3 unterirdische Gleise erforderlich waren und beim Bau nur noch wenig Platz im Untergrund war, wurden bautechnisch die östlichsten Gleise (Gleis 1 und Gleis 3, beide Stadteinwärts) zu bzw. sehr nahe an der Wohnbebauung in der Kolumbusstraße gebaut. Die Züge auf diesen Gleisen übertragen besonders viel Körperschall und Lärm auf die dort angrenzenden Gebäude. Dies ist in den Gebäuden deutlich zu spüren und auch zu hören. Es wurden bereits Maximalpegel von 39-50 dB gemessen. Diese Lärmbelastung fehlt in der Lärmkartierung der Stadt München. Durch eine Verlängerung des U-Bahn Fahrplan in der Nacht, wird die TA Lärm die bereits jetzt schon überschritten ist, noch deutlicher überschritten. Dies	Aus Sicht des Lärmschutzes ist eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots – hierzu zählt z.B. auch der geplante durchgehende nächtliche U-Bahn-Verkehr – grundsätzlich zu begrüßen, da ein attraktiver ÖPNV zu einer Verringerung der Fahrten des motorisierten Individualverkehrs und somit zu einer flächenhaften und stadtweiten Lärminderung beiträgt. Aus Lärmschutzsicht wird der Ausbau des U-Bahn-Angebots daher befürwortet, zumal es sich hier um ein Verkehrsmittel handelt, dessen Betrieb mit einer vergleichsweise geringen Immissionsbeeinträchtigung für die Bevölkerung einhergeht. Wie oben ausgeführt sind die Einwirkungen durch sekundären Luftschall im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht zu berücksichtigen.

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>insbesondere, da zwischen 22 h-6h bei mehr als fünf Zugfahrten das Maximalwertkriterium für die „Nachtzeit“ anzuwenden ist.</p> <p>Aus diesem Grund fordere ich die U1/U2 nicht in der Nacht weiter fahren zu lassen.</p>	
<p>In jedem Fall sollte eine Dämmmatte unter die U-Bahn Gleise eingebaut werden, insbesondere unter der Weiche zwischen Gleis 1 und 3 unter der Kolumbusstrasse, welche hauptsächlich für den Sekundären Luftschall verantwortlich ist.</p>	<p>Die Anregungen werden an die MVG mit der Bitte um Prüfung weitergegeben.</p>
Leopoldstraße	
<p>ich begrüße die Maßnahmen des Lärmaktionsplans, der darauf abzielt, den Lärm in München zu reduzieren, und möchte hierzu einige allgemeine und konkrete Anmerkungen machen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>1) Verhaltensbedingter Lärm: Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkungen</p> <p>Ein signifikanter Teil des Lärms in der Stadt wird durch verhaltensbedingten Lärm verursacht, insbesondere durch Raser, Tuner und sogenannte Poser, die durch unangemessenes Verhalten und überhöhte Geschwindigkeit für erhebliche Lärmbelastungen sorgen. Der aktuelle Rechtsrahmen erschwert es leider, effektiv gegen solche Lärmverursacher vorzugehen.</p> <p>Ein weiteres Problem stellt jedoch die Nichteinhaltung der geltenden Geschwindigkeitsbeschränkungen dar. Selbst bei bereits reduzierten Geschwindigkeitslimits, wie beispielsweise Tempo 30, wird die Beschränkung oft nicht eingehalten. Dies führt zu unnötiger Lärmbelastung und untergräbt die Wirksamkeit dieser Maßnahmen. Meine dringende Bitte ist daher, die Durchsetzung der bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen zu verstärken, um verhaltensbedingten Lärm nachhaltig zu reduzieren. Maßnahmen wie verstärkte Kontrollen und härtere Sanktionen wären hier hilfreich, um die Einhaltung zu gewährleisten.</p>	<p>Die beschriebene Problematik bezüglich der sog. Poser und Tuner deckt sich mit den Erfahrungen der Stadtverwaltung im Hinblick auf zuletzt bearbeitete Anliegen von Bürger*innen. Bedauerlicherweise ist es der Landeshauptstadt München – wie in Kapitel 8.2.4 des Lärmaktionsplans beschrieben – nicht möglich, gegen solch rücksichtslose Verhaltensweisen vorzugehen. Zur Bekämpfung hiervon wären zunächst Änderungen der rechtlichen Regelungen auf Bundesebene erforderlich.</p> <p>Im Hinblick auf die Geschwindigkeitsüberschreitungen kann Folgendes mitgeteilt werden: Gemäß vertraglicher Vereinbarung mit dem Polizeipräsidium München führt die Kommunale Verkehrsüberwachung (KVÜ) der Landeshauptstadt München Geschwindigkeitskontrollen grundsätzlich im gesamten Stadtgebiet Münchens durch – der Einsatz der kommunalen Geschwindigkeitsmesstechnik ist dabei schwerpunktmäßig auf 30 km/h-Zonen, 30 km/h-Strecken sowie verkehrsberuhigte Bereiche begrenzt. Die Überwachung von Tempo-50/60-Bereichen, Einfahrtsbeschränkungen und auch die gekoppelte Rotlicht-/Geschwindigkeitsüberwachung im Stadtgebiet fallen in den Zuständigkeitsbereich der Polizei. Das Messprogramm der KVÜ umfasst derzeit über 900 Straßenzüge aus dem gesamten Stadtgebiet. Die jeweiligen Straßen werden entsprechend prioritätsorientiert nach einsatzplanerischen Vorgaben angefahren. Die Überwachungsschwerpunkte sind grundsätzlich durch die in Bayern gültigen Verkehrsüberwachungsrichtlinien vorgegeben. Es handelt sich hierbei um Unfallschwerpunkte, aufgrund örtlicher Verhältnisse besondere Unfallgefahrenpunkte, Straßenabschnitte, an denen die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit die Belästigung der Anwohner durch Verkehrslärm steigert und Straßenabschnitte, die bei Überschreitung der Geschwindigkeit gefährlich werden können. Die Straßenzüge des kommunalen Messprogramms erfüllen allesamt diese Vorgaben. So spielt neben den Verkehrssicherheitsaspekten selbstverständlich auch</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	<p>das Thema Verkehrslärm bei der Einsatzplangestaltung der KVÜ regelmäßig eine mitentscheidende Rolle. Beispielhaft möchten wir hier aus dem Messprogramm die Örtlichkeiten (mit Tempo-30-Regelungen) Meyerbeer-/Offenbachstraße, Leopoldstraße, Karl-Theodor-Straße nennen – darüber hinaus ist u.a. für die Innere Wiener Straße und die Ismaninger Straße die Überprüfung der möglichen Aufnahme in das regelmäßige Messprogramm im Gange.</p> <p>Im März 2024 konnte die KVÜ die Beschaffung neuer, moderner und zusätzlicher Lasermesstechnik abschließen. Zusätzlich wurde und wird für den Messdienst das erforderliche Personal eingestellt. Schon jetzt kann im Vergleich zu den Vorjahren von einem verstärkten Regelmessbetrieb ausgegangen werden. Nach Abschluss der Personalzuschaltung werden deutlich verstärkte Geschwindigkeitskontrollen die Regel sein.</p> <p>Darüber hinaus ist das Verfahren zur zusätzlichen Beschaffung von semistationärer Geschwindigkeitsmesstechnik eingeleitet. Diese nochmalige Erweiterung der Überwachungsmöglichkeiten, welche dann ggf. im kommenden Jahr 2025 gegeben sein dürfte, wird zusätzlich zu einer Erhöhung der Kontrolldichte führen.</p> <p>Informativ ist noch anzumerken, dass die Sanktionierung von Geschwindigkeitsverstößen nach dem bundeseinheitlichen Bußgeldkatalog erfolgen muss – die Festlegung der Bußgeldhöhe für Übertretungen der Geschwindigkeit obliegt somit ausschließlich dem Gesetzgeber.</p> <p>Die Überwachung der Geschwindigkeit durch die Polizei erfolgt gem. der Richtlinie für die polizeiliche Verkehrsüberwachung (VÜ-Richtlinie – VÜR) des Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration (Bekanntmachung vom 12. Mai 2006, Az. I C 4-3618.2-31) und der dazu gehörenden Ergänzenden Weisung Nr. 1. Die Richtlinie ist öffentlich im Internet einsehbar.</p> <p>Die Überwachungsstrecken sind i. d. R. schwerpunktmäßig nach folgender Reihenfolge auszuwählen:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Straßenabschnitte, die Unfallbrennpunkte (siehe VÜR Nr. 1.2.1) sind · Straßenabschnitte, die – ohne Unfallbrennpunkte zu sein – aufgrund der örtlichen Verhältnisse besondere Unfallgefahrenpunkte (siehe VÜR Nr. 1.2.1) sind · Straßenabschnitte, an denen die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit der Belästigung der Bewohner durch Verkehrslärm und/oder Abgabe steigert · Sonstige Bereiche, z. B. Straßenabschnitte, die zwar bei Beachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit unter günstigen Verhältnissen nicht gefährlich sind, bei Überschreitung aber gefährlich werden können <p>Im Bereich des Polizeipräsidiums München erfolgt die Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeit primär</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	<p>durch die Verkehrspolizeiinspektion Verkehrsüberwachung (VPI VÜ) mittels Großgerät. Um eine gezielte und effektive Geschwindigkeitsüberwachung zu gewährleisten, wurde durch die VPI VÜ ein Geschwindigkeitsmessprogramm (GMP) entwickelt, bei dem die o. g. Kriterien für zu überwachende Straßen geprüft und bewertet werden. Aktuell befinden sich über 150 Straßen im GMP des Polizeipräsidiums München, in denen eine gezielte Geschwindigkeitsüberwachung stattfindet.</p> <p>Das GMP wird jährlich auf seine Aktualität hin überprüft und im Bedarfsfall angepasst.</p> <p>Zusätzlich zu der durch die VPI VÜ durchgeführte Geschwindigkeitsüberwachung erfolgen durch die örtlich zuständigen Polizeidienststellen Geschwindigkeitsmessungen mittels Laserhandmessgerät im eigenen Bereich.</p> <p>Im Jahr 2023 passierten über 1,7 Millionen Kraftfahrzeuge die mobilen Geschwindigkeitsmessstellen der Polizei in München. In über 61.000 Fällen fuhren sie dabei zu schnell. Dies entspricht einem Rückgang um -10,5 % gegenüber dem Vorjahr. Bei Geschwindigkeitsmessungen mit Handlasermessgeräten wurden weitere 6.773 Geschwindigkeitsverstöße geahndet. In drei Tunneln des Mittleren Rings (Richard-Strauss-, Petuel- und Luise-Kiesselbach-Tunnel) befinden sich stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen. Zusammen mit der stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage auf der Landshuter Allee und den weiteren im Stadtgebiet verteilten stationären Geschwindigkeitsmessanlagen wurden dort im Jahr 2023 bei einem Fahrzeugdurchlauf von über 97 Millionen Fahrzeugen insgesamt knapp 109.047 Kraftfahrer beanstandet. Das entspricht einer durchschnittlichen Beanstandungsquote von 0,1 %.</p> <p>Die Polizei hat in der Leopoldstraße zwischen Ungererstraße und der Hausnummer 173e sowie zwischen Petuelring und Domagkstraße im Jahr 2023 jeweils 13 Geschwindigkeitsmessungen mit Großgerät vorgenommen. Im Zusammenhang mit Messungen an der erstgenannten Messstelle erfolgten hierbei 948 Verwarnungen und 694 Anzeigen, ferner wurden 30 Fahrverbote verhängt. Die Beanstandungsquote liegt bei 1,64 %. Im Zusammenhang mit Messungen zwischen Petuelring und Domagkstraße erfolgten 110 Verwarnungen und 40 Anzeigen; die Beanstandungsquote liegt hier bei 0,94 %. Ferner erfolgten in der Leopoldstraße auch Geschwindigkeitsmessungen mittels Laserhandgerät. Hierbei kam es zu 77 Verwarnungen, 492 Anzeigen und 41 Fahrverboten.</p>
<p>2) Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Leopoldstraße</p> <p>Die geplante Einführung von Tempo 30 auf der Leopoldstraße ist ein Schritt in die richtige Richtung. Allerdings soll diese Regelung nach aktuellem Planungsstand nur bis zur Höhe Hörwarthstraße gelten.</p>	<p>Um mit den begrenzten zur Verfügung stehenden Planungskapazitäten und finanziellen Ressourcen eine möglichst hohe Anzahl an Bürger*innen bzw. vorrangig besonders lärmbeeinträchtigte Bürger*innen entlasten zu können, ist im Rahmen der Lärmaktionsplanung eine Priorisierung vorzunehmen. Ziel ist es hierbei, Belastungsschwerpunkte zu erfassen und</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>Gleichzeitig ist auf der Ingolstädter Straße, die eine Verlängerung der Leopoldstraße darstellt, ebenfalls eine Geschwindigkeitsreduzierung geplant.</p> <p>Dies führt dazu, dass ein großes Stück der Leopoldstraße zwischen der Hörwarthstraße und der Ingolstädter Straße weiterhin von hohem Verkehrslärm beeinträchtigt wird – obwohl auch in diesem Abschnitt viele Anwohner leben. Ich bitte daher dringend darum, Tempo 30 auf die gesamte Leopoldstraße auszuweiten oder zumindest den Abschnitt zwischen dem Mittleren Ring und der Ingolstädter Straße mit einzubeziehen, um eine durchgängige Reduzierung des Verkehrslärms zu erreichen und die Lebensqualität der Anwohner zu verbessern. Vielen Dank für die Möglichkeit, meine Anmerkungen einzubringen.</p>	<p>Untersuchungsgebiete zu lokalisieren, für die prioritär Lärminderungsmaßnahmen geprüft werden.</p> <p>Die Auswahl von Untersuchungsgebieten erfolgte durch das Referat für Klima- und Umweltschutz nach einem definierten Procedere. Maßgeblich für die Festlegung der Untersuchungsgebiete waren die absolute Höhe des Lärmpegels und die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen in einem bestimmten Bereich. Hieraus wurde ein sogenanntes Lärmbewertungsmaß errechnet, welches die Betroffenheit eines Bereichs quantifiziert und die Identifizierung besonders lärmbeeinträchtigter Gebiete ermöglichte.</p> <p>Als Ergebnis des beschriebenen Vorgehens wurden im vorliegenden Lärmaktionsplans entsprechend der Beschlusslage 10 neue Untersuchungsgebiete festgelegt. Bei diesen Untersuchungsgebieten handelt es sich allesamt um hochbelastete Bereiche mit einem hohen Beurteilungspegel durch den Verkehrslärm und einer großen Anzahl an betroffenen Einwohner*innen. Ferner wurden 2 zusätzliche Untersuchungsgebiete auf Grundlage der Öffentlichkeitsbeteiligung ermittelt. Die Berücksichtigung zusätzlicher Untersuchungsgebiete bzw. die Erweiterung festgelegter Untersuchungsgebiete ist aus den eingangs genannten Gründen leider nicht möglich. Im Rahmen der kommenden Fortschreibung des Lärmaktionsplans erfolgt die Ermittlung weiterer Untersuchungsgebiete, sodass sukzessive auch die verglichen mit den aktuellen Untersuchungsgebieten weniger belasteten Bereiche im Rahmen der Lärmaktionsplanung Berücksichtigung finden können.</p> <p>Darüber hinaus wird auf die übergeordneten Strategien zur stadtweiten Lärminderung verwiesen. Diese Maßnahmen kommen allen Bürger*innen zugute, auch wenn der konkret betroffene Straßenzug nicht unmittelbar als Untersuchungsgebiet im Rahmen des Lärmaktionsplans berücksichtigt werden konnte.</p>
Meyerbeerstraße / Verdistraße	
<p>als Anwohner ohne Auto in Obermenzing sehe ich folgende Auffälligkeiten:</p> <p>1. Solange keine statischen Blitzampeln und keine gleichmäßige Geschwindigkeit eingeführt werden, kommt es zu keiner inneren Beruhigung des Fahrzeugführers und damit auch nicht zu einer Senkung des Geräuschpegels. Sorgen Sie bitte dafür, dass auf der Verdistraße 50 km maximal gefahren wird. Beispiel Friedrichshafen am Bodensee.</p>	<p>Die Überwachung der Geschwindigkeit erfolgt gem. der Richtlinie für die polizeiliche Verkehrsüberwachung (VÜ-Richtlinie – VÜR) des Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration (Bekanntmachung vom 12. Mai 2006, Az. I C 4-3618.2-31) und der dazu gehörenden Ergänzenden Weisung Nr. 1. Die Richtlinie ist öffentlich im Internet einsehbar.</p> <p>Die Überwachungsstrecken sind i. d. R. schwerpunktmäßig nach folgender Reihenfolge auszuwählen:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Straßenabschnitte, die Unfallbrennpunkte (siehe VÜR Nr. 1.2.1) sind · Straßenabschnitte, die – ohne Unfallbrennpunkte zu sein – aufgrund der örtlichen Verhältnisse besondere Unfallgefahrenpunkte (siehe VÜR Nr. 1.2.1) sind · Straßenabschnitte, an denen die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit der Belästigung der Bewohner durch Verkehrslärm und/oder Abgabe

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	<p>steigert</p> <ul style="list-style-type: none"> · Sonstige Bereiche, z. B. Straßenabschnitte, die zwar bei Beachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit unter günstigen Verhältnissen nicht gefährlich sind, bei Überschreitung aber gefährlich werden können <p>Im Bereich des Polizeipräsidioms München erfolgt die Überwachung der gefahrenen Geschwindigkeit primär durch die Verkehrspolizeiinspektion Verkehrsüberwachung (VPI VÜ) mittels Großgerät. Um eine gezielte und effektive Geschwindigkeitsüberwachung zu gewährleisten, wurde durch die VPI VÜ ein Geschwindigkeitsmessprogramm (GMP) entwickelt, bei dem die o. g. Kriterien für zu überwachende Straßen geprüft und bewertet werden. Aktuell befinden sich über 150 Straßen im GMP des Polizeipräsidioms München, in denen eine gezielte Geschwindigkeitsüberwachung stattfindet.</p> <p>Das GMP wird jährlich auf seine Aktualität hin überprüft und im Bedarfsfall angepasst.</p> <p>Zusätzlich zu der durch die VPI VÜ durchgeführte Geschwindigkeitsüberwachung erfolgen durch die örtlich zuständigen Polizeidienststellen Geschwindigkeitsmessungen mittels Laserhandmessgerät im eigenen Bereich.</p> <p>Im Jahr 2023 passierten über 1,7 Millionen Kraftfahrzeuge die mobilen Geschwindigkeitsmessstellen der Polizei in München. In über 61.000 Fällen fuhren sie dabei zu schnell. Dies entspricht einem Rückgang um -10,5 % gegenüber dem Vorjahr. Bei Geschwindigkeitsmessungen mit Handlasermessgeräten wurden weitere 6.773 Geschwindigkeitsverstöße geahndet. In drei Tunneln des Mittleren Rings (Richard-Strauss-, Petuel- und Luise-Kiesselbach-Tunnel) befinden sich stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen. Zusammen mit der stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage auf der Landshuter Allee und den weiteren im Stadtgebiet verteilten stationären Geschwindigkeitsmessanlagen wurden dort im Jahr 2023 bei einem Fahrzeugdurchlauf von über 97 Millionen Fahrzeugen insgesamt knapp 109.047 Kraftfahrer beanstandet. Das entspricht einer durchschnittlichen Beanstandungsquote von 0,1 %.</p>
<p>2. In Obermenzing ist eine 30 Zone an der Verdistrasse zwischen Sarasarestr. und Lustheimstraße anzuraten. In der Unterführung ist der Beschleunigungslärm unerträglich, gerade bei feuchter Fahrbahn.</p>	<p>Um mit den begrenzten zur Verfügung stehenden Planungskapazitäten und finanziellen Ressourcen eine möglichst hohe Anzahl an Bürger*innen bzw. vorrangig besonders lärmbeeinträchtigte Bürger*innen entlasten zu können, ist im Rahmen der Lärmaktionsplanung eine Priorisierung vorzunehmen. Ziel ist es hierbei, Belastungsschwerpunkte zu erfassen und Untersuchungsgebiete zu lokalisieren, für die prioritär Lärm-minderungsmaßnahmen geprüft werden.</p> <p>Die Auswahl von Untersuchungsgebieten erfolgte durch das Referat für Klima- und Umweltschutz nach einem definierten Procedere. Maßgeblich für die Festlegung der Untersuchungsgebiete waren die absolute Höhe des Lärmpegels und die Anzahl der betroffenen</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	<p>Einwohner*innen in einem bestimmten Bereich. Hieraus wurde ein sogenanntes Lärmbewertungsmaß errechnet, welches die Betroffenheit eines Bereichs quantifiziert und die Identifizierung besonders lärmbeeinträchtigter Gebiete ermöglichte.</p> <p>Als Ergebnis des beschriebenen Vorgehens wurden im vorliegenden Lärmaktionsplans entsprechend der Beschlusslage 10 neue Untersuchungsgebiete festgelegt. Bei diesen Untersuchungsgebieten handelt es sich allesamt um hochbelastete Bereiche mit einem hohen Beurteilungspegel durch den Verkehrslärm und einer großen Anzahl an betroffenen Einwohner*innen. Ferner wurden 2 zusätzliche Untersuchungsgebiete auf Grundlage der Öffentlichkeitsbeteiligung ermittelt.</p> <p>Die Berücksichtigung zusätzlicher Untersuchungsgebiete ist aus den eingangs genannten Gründen leider nicht möglich. Im Rahmen der kommenden Fortschreibung des Lärmaktionsplans erfolgt die Ermittlung weiterer Untersuchungsgebiete, sodass sukzessive auch die verglichen mit den aktuellen Untersuchungsgebieten weniger belasteten Bereiche im Rahmen der Lärmaktionsplanung Berücksichtigung finden können.</p> <p>Darüber hinaus wird auf die übergeordneten Strategien zur stadtweiten Lärminderung verwiesen. Diese Maßnahmen kommen allen Bürger*innen zugute, auch wenn der konkret betroffene Straßenzug nicht unmittelbar als Untersuchungsgebiet im Rahmen des Lärmaktionsplans berücksichtigt werden konnte.</p>
<p>3. Die Pasing Arcaden schaffen den Zugangsverkehr auf Meyerbeer- und Offenbachstraße. Psychologisch müssen die Fahrer zumindest auf die Reduzierung der Geschwindigkeit vor dem Einmünden aufmerksam gemacht werden. Schilder oder farbiger gestreifter Fahrbahnrand mit Rilleneffekt. Die Aufreger "langsam fahrendes Fahrzeug voraus" führt zu Beschleunigungslärm und Überholmanövern, auch durch Motorräder auf der Meyerbeerstr. Es hilft nur eine einheitliche Fahrweise.</p> <p>4. Wirken Sie die Fahrer ein, dass eine Jagd auf die vermeintlich nächste grüne Ampel nichts nützt. Digitale Anzeigen an Autobahnende beruhigen eventuell die Autofahrer (Stausituation Verkehrsfluss, Fahrzeiten X Minuten zum ZOB, Arcaden, Romanplatz, nächster Verkehrsverteiler). Messen Sie digital den Lärm und zeigen ihn ("Hier arbeiten und schlafen Menschen")</p> <p>5. Testen Sie Ampelinformationen, die die Zeit bis zum Grün zurückzählen (Motor aus bei großen Kreuzungen - Einmündungen) Nähe S Bahn Obermenzing.</p> <p>6. Markieren Sie Fußgängerüberwege dauerhaft ROT, damit dies psychologisch als Respektzone erkannt wird. Aus meiner Sicht ist eine klare, hoch</p>	<p>- Da die meisten Lichtsignalanlagen (LSA) im Hoheitsgebiet der Landeshauptstadt München verkehrsunabhängig betrieben werden und zudem in der Mehrzahl der Fälle auch von Fahrzeugen des Linienverkehrs (ÖPNV-Beschleunigung), ist der konkrete Signalprogrammablauf häufig nicht hinreichend vorherbestimmbar. Anders als an reinen Festzeitanlagen, die ihr Signalprogramm völlig linear abarbeiten und keiner Veränderung unterliegen, kann durch die verkehrsunabhängige Steuerung und in noch deutlich größerem Umfang durch die ÖPNV-Beschleunigung, die resultierende Wartezeit bis zum Grünbeginn der nächsten Freigabebeziehung stark variieren. Die Anzeige von ggf. "ständig springenden" Zeitwerten ist nach Auffassung des Mobilitätsreferates jedoch nicht anwendertauglich und wird deshalb auch in dieser Form nicht angeboten.</p> <p>- Das Mobilitätsreferat wird jedoch an der LSA Lindwurm-/Poccistraße einen sogenannten Schutzzeitähler für Fußgänger*innen erproben, der eben diese sogenannte Schutzzeit - zwischen dem Grünende einer Verkehrsbeziehung und dem Grünbeginn der nachfolgenden Verkehrsbeziehung - anzeigt. Da dieser zeitliche Übergang aufgrund der sicherheitsrelevanten Schutzzeiten fest definiert und somit unveränderlich ist, kann dieser Zeitbereich auch linear ablaufend angezeigt werden. Der Versuch wird wissenschaftlich begleitet und erst nach Auswertung der ermittelten</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
qualitative Fahrbahnmarkierung für Mittelstreifen und Fahrradwegquerungen hilfreich, um sich zurückzunehmen. Mein Eindruck in der Schweiz ist sehr positiv.	Ergebnisse wird das Mobilitätsreferat entscheiden, ob dieser Lösungsansatz einen Mehrwert bietet und ggf. weiterverfolgt werden sollte.
Leider kostet das alles Geld, das für die Verkehrsbildung an Schulen fehlt.	Kenntnisnahme
Offenbachstraße	
<p>als betroffene und straßenlärmgeplagte Anwohnerin in der Offenbachstraße stelle ich mir die Frage, wie die Stadt einerseits vorgibt etwas gegen den Straßenlärm tun zu wollen, andererseits aber vor nicht allzu langer Zeit auf Höhe der Offenbachstr. 47 auf der Westseite der Straße (gegenüber der vorhandenen Parkbuchten) 3-4 Parkplätze auf der Fahrbahn eingerichtet hat - wohlgermerkt vor einem Haus, das einen Tiefgarage hat.</p> <p>Die Folge: Der Verkehr fließt nicht mehr gleichmäßig mit Tempo 30 sondern alle PKWs und vor allem auch der Linienbus 160 (Lautstärke!) müssen bremsen um den Gegenverkehr durch zulassen und wieder neu anfahren. Das bedeutet nicht nur eine deutlich höhere Lärmbelastung sondern auch einen größeren CO2 respektive Schadstoffausstoß!! Während des Berufsverkehr bildet sich hier vor dem Hindernis (Parkplatz) gerne auch ein nicht unwesentlich Stau in südlicher Fahrtrichtung.</p> <p>Diese Maßnahme läuft also nicht nur dem Lärmschutz sondern auch dem Klimaschutz zuwider und es ist uns Anwohnern völlig unerklärlich, wie die Stadt so etwas zulassen kann!!</p> <p>Auch das Überqueren der Straße wird hierdurch deutlich erschwert und gefährlicher.</p> <p>Ein wahrer Schildbürgerstreich der Stadt, der hoffentlich rückgängig gemacht wird!</p>	<p>Die Anordnung einer Parkflächenmarkierung in Längsaufstellung beschränkt auf Personenkraftwagen auf der westlichen Straßenseite im Bereich des Anwesens Offenbachstraße 47 auf eine Länge von ca. 20 Metern erfolgte im Rahmen eines Verkehrsversuchs. Die Beschilderungs- und Markierungsmaßnahmen wurden im November 2023 durch das Baureferat abgeschlossen.</p> <p>Im sachgegenständlichen Abschnitt bestanden auf der westlichen Straßenseite bereits vorher keinerlei Parkverbotsregelungen, ein Parken war also an dieser Stelle für Fahrzeuge aller Art (auch LKW) möglich. Im Straßenzug verläuft eine MVG-Buslinie.</p> <p>Durch die Beschränkung der Parkfläche auf ausschließlich Personenkraftwagen wird für die MVG-Liniensbusse des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Gegensatz zur vorhergehenden Situation die Sichtbeziehung zum entgegenkommenden Verkehr gewährleistet (es bestand wie bereits erwähnt keinerlei Beschränkung, beispielsweise hätten also auch größere Kastenwagen oder auch Lastkraftwagen parken können).</p> <p>Begegnungen genau an dieser Stelle können an dieser geradlinigen Passage durch die MVG-Busse mit vorausschauendem Fahren vermieden werden. Es wurde bei der Maßnahme mit berücksichtigt, dass die von der MVG bei Busbegegnungsverkehr regelmäßig geforderte Fahrbahnbreite von 6,50 Metern für den sachgegenständlichen Abschnitt zwischen den östlich gelegenen Parkbuchten und der Markierung der Parkfläche nicht mehr gewährleistet ist.</p> <p>Der örtlich zuständige Bezirksausschuss des Stadtbezirks 21 – Pasing-Obermenzing hat der verkehrsrechtlichen Anordnung zugestimmt.</p> <p>Die Anordnung besteht zunächst versuchsweise für die Dauer eines Jahres, um anschließend die tatsächlichen Auswirkungen bewerten zu können. Da die genauen Auswirkungen allerdings derzeit nicht ersichtlich sind, müssen die Effekte spätestens nach Ablauf des Versuchs unter verschiedenen Gesichtspunkten wie Verkehrszählungen, Beschwerdelage bei den örtlichen Gremien, Unfalldaten der Polizei oder etwaigen Verspätungen der MVG-Busse beurteilt werden.</p>
Parzivalstraße	
wir bitten darum das die Parzivalstraße in den Lärmaktionsplan aufgenommen wird.	Um mit den begrenzten zur Verfügung stehenden Planungskapazitäten und finanziellen Ressourcen eine möglichste hohe Anzahl an Bürger*innen bzw.

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>Begründung: Durch die Parzivalstraße fahren ab dem Winterfahrplan 24/25 ab 4:30 h bis Betriebsende (ca. 1:30 h) zwei Straßenbahnlinien. Zusätzlich verkehren 3 Buslinien (140, 141 und 142). Dann gibt es den Hubschrauberlandeplatz und die Rettungsfahrzeuge vom Krankenhaus, 24 Stunden im Einsatz. In der Parzivalstraße befinden sich ein Altersheim, ein Spielplatz, die Münchenklinik und die Schönklinik. Soweit uns bekannt ist die Parzivalstraße in ein Wohngebiet integriert. Uns ist bekannt das Schallschutzfenster den Lärm verringern können aber angesichts des Klimawandels würde man auch gerne im Sommer die Fenster zum schlafen öffnen können. Außerdem wird die Parzivalstraße als Ausweichroute vom mittleren Ring genutzt</p>	<p>vorrangig besonders lärmbeeinträchtigte Bürger*innen entlasten zu können, ist im Rahmen der Lärmaktionsplanung eine Priorisierung vorzunehmen. Ziel ist es hierbei, Belastungsschwerpunkte zu erfassen und Untersuchungsgebiete zu lokalisieren, für die prioritär Lärminderungsmaßnahmen geprüft werden.</p> <p>Die Auswahl von Untersuchungsgebieten erfolgte durch das Referat für Klima- und Umweltschutz nach einem definierten Procedere. Maßgeblich für die Festlegung der Untersuchungsgebiete waren die absolute Höhe des Lärmpegels und die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen in einem bestimmten Bereich. Hieraus wurde ein sogenanntes Lärmbewertungsmaß errechnet, welches die Betroffenheit eines Bereichs quantifiziert und die Identifizierung besonders lärmbeeinträchtigter Gebiete ermöglichte.</p> <p>Als Ergebnis des beschriebenen Vorgehens wurden im vorliegenden Lärmaktionsplan entsprechend der Beschlusslage 10 neue Untersuchungsgebiete festgelegt. Bei diesen Untersuchungsgebieten handelt es sich allesamt um hochbelastete Bereiche mit einem hohen Beurteilungspegel durch den Verkehrslärm und einer großen Anzahl an betroffenen Einwohner*innen. Ferner wurden 2 zusätzliche Untersuchungsgebiete auf Grundlage der Öffentlichkeitsbeteiligung ermittelt.</p> <p>Die Berücksichtigung zusätzlicher Untersuchungsgebiete ist aus den eingangs genannten Gründen leider nicht möglich. Im Rahmen der kommenden Fortschreibung des Lärmaktionsplans erfolgt die Ermittlung weiterer Untersuchungsgebiete, sodass sukzessive auch die verglichen mit den aktuellen Untersuchungsgebieten weniger belasteten Bereiche im Rahmen der Lärmaktionsplanung Berücksichtigung finden können.</p> <p>Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die verkehrsrechtliche Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auch unabhängig von der Lärmaktionsplanung durch das Mobilitätsreferat erfolgen kann. Das Mobilitätsreferat prüft auf Antrag, ob die Voraussetzungen hierfür vorliegen. Betreffend der Parzivalstraße ist bereits ein entsprechender Vorgang beim Mobilitätsreferat anhängig, sodass die Prüfung einer Geschwindigkeitsbegrenzung bereits angestoßen wurde.</p> <p>Darüber hinaus wird auf die übergeordneten Strategien zur stadtweiten Lärminderung verwiesen. Diese Maßnahmen kommen allen Bürger*innen zugute, auch wenn der konkret betroffene Straßenzug nicht unmittelbar als Untersuchungsgebiet im Rahmen des Lärmaktionsplans berücksichtigt werden konnte.</p>
Parzivalstraße	
<p>hiermit gebe ich meine Stellungnahme zum Lärmaktionsplan ab. Bitte bestätigen Sie mir den Eingang per E-Mail.</p>	<p>s.o.</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>Ich beantrage die Aufnahme der Parzivalstraße (zwischen Leopoldstraße und Isoldenstraße) als Untersuchungsgebiet aus der Öffentlichkeitsbeteiligung.</p> <p>Begründungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden für diesen Bereich viele Beiträge abgegeben. · Es handelt sich um ein Wohngebiet, in dem viele Häuser direkt an die Straße angrenzen. In vielen der Wohnungen liegt das Schlafzimmer auf der Seite der Parzivalstraße. · Auch der Garten der neurologischen Klinik (Schön Klinik), in dem sich die Patient*innen und Mitarbeitenden erholen wollen, liegt an der Parzivalstraße (bzw. dem Parzivalplatz). · Durch die neue Tramlinie in der Parzivalstraße wird der Lärm in Zukunft massiv zunehmen. 	
Riesefeldstraße	
<p>Ich bitte um Prüfung und Einbindung der Riesefeldstraße im Hinblick auf erhöhten Straßenlärm - speziell der Abschnitt zwischen Schopenhauerstraße und Graf-Konrad-Straße.</p> <p>Seit Beginn der Baustelle auf dem BMW-Werks Gelände und der damit verbundenen Einschränkungen auf der Lerchenauer Straße Höhe Olympiazentrum - 1-Spurige Fahrbahnverengung mit Tempo 30 -, gibt es ein vermehrtes Verkehrsaufkommen in der Riesefeldstraße. Diese wird vermutlich als Ausweichstraße für Durchgangs- und Zielverkehr genutzt, was zu einer deutlich erhöhten Lärmbelastung führt. Die Fahrzeuge halten sich hier größtenteils nicht an die vorgegebene Höchstgeschwindigkeit, hier finden regelmäßige Überholmanöver innerorts statt, sowie unnötige Beschleunigungen der Fahrzeuge.</p> <p>Hier wären dauerhaft Tempo 30 mit regelmäßiger Geschwindigkeitskontrolle sinnvoll/notwendig.</p>	<p>Um mit den begrenzten zur Verfügung stehenden Planungskapazitäten und finanziellen Ressourcen eine möglichst hohe Anzahl an Bürger*innen bzw. vorrangig besonders lärmbeeinträchtigte Bürger*innen entlasten zu können, ist im Rahmen der Lärmaktionsplanung eine Priorisierung vorzunehmen. Ziel ist es hierbei, Belastungsschwerpunkte zu erfassen und Untersuchungsgebiete zu lokalisieren, für die prioritär Lärm-minderungsmaßnahmen geprüft werden.</p> <p>Die Auswahl von Untersuchungsgebieten erfolgte durch das Referat für Klima- und Umweltschutz nach einem definierten Procedere. Maßgeblich für die Festlegung der Untersuchungsgebiete waren die absolute Höhe des Lärmpegels und die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen in einem bestimmten Bereich. Hieraus wurde ein sogenanntes Lärmbewertungsmaß errechnet, welches die Betroffenheit eines Bereichs quantifiziert und die Identifizierung besonders lärmbeeinträchtigter Gebiete ermöglichte.</p> <p>Als Ergebnis des beschriebenen Vorgehens wurden im vorliegenden Lärmaktionsplans entsprechend der Beschlusslage 10 neue Untersuchungsgebiete festgelegt. Bei diesen Untersuchungsgebieten handelt es sich allesamt um hochbelastete Bereiche mit einem hohen Beurteilungspegel durch den Verkehrslärm und einer großen Anzahl an betroffenen Einwohner*innen. Ferner wurden 2 zusätzliche Untersuchungsgebiete auf Grundlage der Öffentlichkeitsbeteiligung ermittelt.</p> <p>Die Berücksichtigung zusätzlicher Untersuchungsgebiete ist aus den eingangs genannten Gründen leider nicht möglich. Im Rahmen der kommenden Fortschreibung des Lärmaktionsplans erfolgt die Ermittlung weiterer Untersuchungsgebiete, sodass sukzessive auch die verglichen mit den aktuellen Untersuchungsgebieten weniger belasteten Bereiche im Rahmen der Lärmaktionsplanung Berücksichtigung finden</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	<p>können.</p> <p>Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die verkehrsrechtliche Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auch unabhängig von der Lärmaktionsplanung durch das Mobilitätsreferat erfolgen kann. Das Mobilitätsreferat prüft auf Antrag, ob die Voraussetzungen hierfür vorliegen.</p> <p>Darüber hinaus wird auf die übergeordneten Strategien zur stadtweiten Lärminderung verwiesen. Diese Maßnahmen kommen allen Bürger*innen zugute, auch wenn der konkret betroffene Straßenzug nicht unmittelbar als Untersuchungsgebiet im Rahmen des Lärmaktionsplans berücksichtigt werden konnte.</p>
Tegernseer Landstraße, Chiemgaustraße	
<p>Zunächst ist es äußerst positiv, so eine Aktion zu starten.</p> <p>Nach Ansicht der geplanten Aktionen meine ich, fehlt ein sehr wichtiger Ort, der noch nicht berücksichtigt ist. Die Tegernseer Landstraße auf Höhe des Mittleren Rings zwischen Grünwalder Straße, dort wo der Verkehr aus der Röhre kommt, können Sie einen Lärm bis zu 80 Dezibel messen, wie es, so weit ich mich erinnere, schon mal 2015 gemessen wurde. Auch die Chiemgauer Straße am Mittleren Ring (Ecke Schwannseestraße wie Balanstraße, was ja möglicherweise im Fokus ist) ist sowohl ein Stickoxid wie auch ein Lärm Hotspot. Ich bin mir relativ sicher, wenn dort offiziell Lärm gemessen wird, müsste ähnlich wie in der Kantstr in Berlin Tempo 30 eingeführt werden müssen. (Falls die Regierung von Oberbayern kein Veto einlegt, nur dann wird aber auch transparent, wer beim Bürgerschutz bremst).</p>	<p>Bei der Tegernseer Landstraße handelt es sich um das Untersuchungsgebiet A_02 aus dem gültigen Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2013, bei der Chiemgaustraße um das Untersuchungsgebiet A_04. Für diese Untersuchungsgebiete wurden im Lärmaktionsplan 2013 verschiedene Lärminderungsmaßnahmen geprüft. Umgesetzt wurden letztlich lärmmindernde Fahrbahnbeläge (vgl. Tabelle 15 im vorliegenden Bericht zum Lärmaktionsplan 2024). Hiermit ist das Portfolio an möglichen Maßnahmen jedoch weitgehend ausgeschöpft. Weitergehende Maßnahmen sind aufgrund der örtlichen Randbedingungen derzeit nicht umsetzbar. Die Untersuchungsgebiete A_02 und A_04 sind damit abschließend behandelt.</p> <p>Entsprechend der im Rahmen der Lärmaktionsplanung angewandten Systematik wird für Straßen des Primärnetzes – hierzu zählt insbesondere auch der Mittlere Ring – eine Umsetzung von Tempo 30 aufgrund der Bündelungsfunktion dieser Straßen nicht vorgeschlagen. In diesen zweifelsohne hochbelasteten Bereichen kommen demnach künftig in erster Linie die stadtweiten Maßnahmen und Strategien zum Tragen, welche auf eine generelle Reduzierung des Verkehrsaufkommens durch Pkw abzielen.</p>
Werinherstraße	
<p>gegen den aktuellen Lärmaktionsplan, insbesondere in Bezug auf die Umgestaltung der Werinherstraße, habe ich folgende Einwände:</p> <p>1. Ich bemängle den Umfang und die Bewertung der stattgefundenen Bürgerbeteiligung. Ich bemängelte dies bereits offiziell in Bezug auf die Umgestaltungspläne im Bereich der Werinherstraße woraufhin mir gesagt wurde, bevor es zu finalen Entscheidungen käme, würden vollständige Umfragen bei allen betroffenen Anwohnern im Umkreis der Werinherstraße stattfinden. Diese würden den Anwohnern per Post zugestellt werden. Dazu ist es bis heute nicht gekommen. Die wenigen Leute, die an Vor Ort Veranstaltungen teilnehmen, ist minimal und auch die Onlinebefragungen spiegeln nur einen minimalen Anteil der Münchner Bevölkerung wieder. Als Gegenbeispiel dazu haben wir als</p>	<p>Im Lärmaktionsplan ist zunächst nur ein Prüfauftrag im Hinblick auf die vorgeschlagene Straßenraumumgestaltung enthalten. Eine abschließende Vorfestlegung ist hiermit nicht verbunden. Eine detaillierte Prüfung der Auswirkungen der vorgeschlagenen Maßnahme erfolgt im Rahmen nachgelagerter Planungsprozesse – in diesem Zusammenhang wird auch eine Beteiligung der Bürger*innen erfolgen.</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>Anwohnerinitiative in kurzer Zeit über 200 Stimmen gegen die Umbaupläne der Werinherstraße gesammelt. Aufgrund einiger Anfeindungen vereinzelter Bürger die sehr stark gegen Autos im generellen sind, sowie einige entwendete Listen entschieden wir uns die Sammlung zu beenden. Unser privates Engagement im kleinsten Bereich zeigt aber deutlich, dass es sehr wohl Bürger gibt, die mit den aktuellen Plänen nicht einverstanden sind. Es sollte an Ihnen sein, ansässige Bürger vor solchen radikalen Umgestaltungen mit einzubeziehen und zu befragen. Ich stelle Ihnen die eingescannten Listen gerne per PDF zur Verfügung.</p>	
<p>2. Frühere Einwände von Bürgern gegen ähnliche Pläne werden außer Acht gelassen und nicht offen genannt. Jedoch sollte auch darauf aufmerksam gemacht werden, dass es Bürger gibt, die mit den vorgeschlagenen Plänen nicht einverstanden sind. Die aktuelle Darstellung erweckt den Eindruck, alle Bürger würden hinter solchen Entscheidungen stehen, beziehungsweise es gäbe nur Stimmen dafür, aber keine dagegen. Das ist schlichtweg zu einseitig.</p>	<p>Beim Lärmaktionsplan handelt es sich um ein übergeordnetes, stadtweites Planungsinstrument. Demnach ist es nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans, vorangegangene Bürgeranliegen aus den einzelnen Stadtbezirken inhaltlich widerzuspiegeln. Die Darstellungen im Lärmaktionsplan sind rein fachlich und somit neutral.</p>
<p>3. Grundsätzlich widerspreche ich vielen Darstellung bezüglich der geplanten Umgestaltungen, etwa das grundsätzliche außer Acht lassen der Tatsache, was radikale Umgestaltungen wie etwa die in der Werinherstraße geplanten Maßnahmen für einen Einfluss auf die umgrenzenden Wohngebiete haben werden. Bereits jetzt kommt es, wegen Baustellen oder Verkehrsversuchen zu massivem Ausweichverkehr über die kleineren und bisher ruhigen Nebenstraßen. Hinzukommt, dass es wissenschaftlich und faktisch schlichtweg falsch ist, dass eine Verengung oder Reduzierung von Fahrspuren zwangsläufig zu weniger Verkehr, Lärm oder Abgasausstoß führen würde. Stockender Verkehrsfluss führt nachweislich zu lauterem Motorengeräuschen und höherem Abgasausstoß. Hinzukommen die menschlichen Reaktionen auf solch einen zähen Verkehrsfluss, zu starkes Anfahren, Beschleunigen und Abbremsen, Hupen und die Lärmbelästigung von zwangsläufig entstehendem Stau. Das alles sind Folgen, die auch wir direkten Anwohner der Werinherstraße nicht erleben wollen! Ebenso wenig wünschen wir unseren Nachbarn in den kleineren, noch ruhigeren Straßen, den ausweichenden Verkehr ertragen zu müssen. Aktuell fließt der Verkehr grundsätzlich flüssig, in den Stoßzeiten morgen uns abends treten trotzdem die eben beschriebenen Lärmbelästigungen durch Stau auf. Nicht auszumalen, einen solchen Lärm den ganze Tag vor der Tür zu haben, statt nur 2 mal am Tag!</p> <p>Auch die geplante massive Reduzierung von Parkplätzen, die mit der Umgestaltung einhergeht, wird zu einer Verlagerung und sogar Verschlimmerung des Verkehrslärms beitragen.</p> <p>Nach eigenen Angaben aus ihrem Bericht ist der Zustand der Werinherstraße bereits mittel - schlecht, Flüsterasphalt bei einer anstehenden Sanierung würde ich also befürworten. Auch gegen Tempo 30</p>	<p>Gemäß der gutachterlichen Ersteinschätzung sind die Verkehrsanlagen der Werinherstraße für das vorhandene Verkehrsaufkommen überdimensioniert; das Verkehrsaufkommen ist aus gutachterlicher Sicht auch über eine Fahrspur je Fahrtrichtung bewältigbar. Eine Detailprüfung – auch im Hinblick auf etwaige nachteilige Auswirkungen – erfolgt in einem nachgelagerten Verfahren.</p> <p>Durch eine Verringerung der Anzahl der Fahrspuren rückt der Kfz-Verkehr weiter von den Wohngebäuden am Straßenrand ab, was zu einer Verringerung der Lärmeinwirkungen führt. Im Zuge einer Umgestaltung des Straßenraums erfolgt auch der Einbau eines lärm-mindernden Straßenbelags.</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>in den Abend und Nachtstunden würde ich mich nicht aussprechen. Die letzten Pläne zum Umbau unserer Straße gehen jedoch eindeutig zu weit und scheinen nun mehr zum Vorwand unter dem Deckmantel der Lärmreduktion gehandelt zu werden.</p>	
<p>4. Vollkommen außer Acht gelassen wird, ebenfalls in Bezug auf die Werinherstraße, das Durchkommen von Rettungseinsatzkräften. Diese nutzen die Werinherstraße beinahe täglich, meist mehrfach, mit Sondersignal. Ich als direkte Anwohnerin der Werinherstraße kriege das unweigerlich mit. Ein flüssiges Durchkommen zum Einsatzort ist von aller höchster Wichtigkeit. Die Vorstellung, hier neben andauerndem Stauverkehr auf nur noch einer Fahrspur auch noch blockierte Rettungskräfte beobachten zu müssen, versetzt mich in Schrecken. Allerdings ist die Tatsache, dass in keiner Berichterstattung auch nur ein Wort darüber zu finden ist, beinahe noch erschreckender. Ich als Privatperson konnte leider keine Zahlen in Erfahrung bringen bezüglich Einsatzfahrten über die Werinherstraße.</p>	<p>Die betreffenden Stellen werden im nachgelagerten Verfahren eingebunden. Es liegen jedoch zunächst keine Erkenntnisse vor, dass sich Straßen mit einer Fahrspur je Fahrtrichtung grundsätzlich als problematisch für Rettungsfahrzeuge darstellen.</p>
<p>5. Auch die Darstellung des Nutzens, den solche Umbaumaßnahmen auf die Umwelt haben, sehe ich kritisch. Wie bereits angesprochen ist es nachgewiesen, dass stockender, absichtlich ausgebremster Verkehr in Städten zu mehr Hitze und Abgasen führt. Hinzu kommt allerdings, dass es entlang der Werinherstraße alten Baumbestand gibt. Dieser müsste laut der aktuellsten Pläne für die neue Straßenführung weichen. Bis neu gepflanzte Jumbäume, falls überhaupt, eine solche Größe erreichen und den gleichen ökologischen Effekt haben, dauert es Jahrzehnte. Ich sehe in diesen Plänen also eindeutig Verschlechterung der aktuellen Situation, aber keinesfalls eine Bereicherung.</p>	<p>Es wird auf die obenstehenden Ausführungen verwiesen.</p>
<p>6. Aus verschiedenen Gesprächen mit diversen Politikern weiß ich, dass die Zeit drängt. Es stehen Gelder zur Verfügung, die verplant werden müssen, bevor sie 'verfallen'. Man will gefallen und Gemüter besänftigen, indem man zu radikalen Mitteln gegen Autos vorgeht. Ich persönlich Jedoch sind wir Anwohner nicht bereit still dabei zuzusehen, wie aufgrund von solchen Argumenten ganze Straßenzüge umgestalten und verschlimmbessert werden. Denn wir sind es, die an diesen Straßen und mit den Folgen dieser zu schnell und nicht ausreichend durchdachten Pläne leben müssen. Doch dann ist der Schaden bereits angerichtet und kann nicht mehr rückgängig gemacht werden.</p>	<p>Es wird auf die obenstehenden Ausführungen verwiesen.</p>
<p>Das sind meine Hauptargumente. Da ich nicht die Einzige Anwohnerin bin, der diese Dinge durch den Kopf gehen, haben wir, neben der Unterschriftensammlung, bereits Ende 2023 ein Schreiben angefertigt und vorgelegt, dass sich auf den Umbau der Werinherstraße und die massiven und außer Acht gelassenen Aspekte und Faktoren bezieht. Dort befassen wir uns detailliert mit allen bedenken sowie wissenschaftlichen und faktischen Belegen, die gegen einen solchen Umbau sprechen. Wir gehen im Detail auf die Parksituation, den Verkehrsfluss sowie die</p>	<p>Es wird auf die obenstehenden Ausführungen verwiesen.</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>Begrünung ein und liefern sogar Gegenvorschläge, die in unseren Augen weniger radikal sind. Ich hänge Ihnen das aktuell um einige Details ergänzte Schreiben als PDF an und hoffe inständig, dass Sie sich die Zeit nehmen, dieses zu lesen und einzubeziehen.</p>	
Widenmayerstraße	
<p>ich habe mit großer Freude von Ihrem Lärmaktionsplan erfahren, den ich inhaltlich voll und ganz unterstütze.</p> <p>Gleichzeitig aber musste ich feststellen, dass meine Hoffnung enttäuscht wurde, dass nun auch endlich die Widenmayerstraße für Lärmschutzmaßnahmen in Betracht gezogen wird.</p> <p>Hintergrund:</p> <p>Die Widenmayerstraße ist eine zweispurige Ausfallstraße, welche einer der Hauptstraßen Richtung Mittlerer Ring und Autobahn ist. Vergleichbar mit der Rosenheimer Str. (bereits reduziert auf Tempo 30) oder die Leopoldstr (bereits reduziert auf Tempo 30).</p> <p>Die zur Widenmayerstraße parallel verlaufende Oettingenstraße – ebenfalls zweispurig – ist bereits lärmbedingt auf Tempo 30 reduziert worden. Warum gilt das nicht gleichzeitig automatisch für die Widenmayerstraße, welche die gleiche Verkehrs- und Lärmlast trägt?</p> <p>Nicht zu vergessen: das ganz Viertel ist in diesem Bereich bereits Tempo 30. Einzige Ausnahme: Widenmayerstraße.</p> <p>Sie können sich den täglichen Frust der Anwohner kaum vorstellen. Ab der Kreuzung Prinzregentenstraße wird die Widenmayerstraße von den Verkehrsteilnehmern wie der Autobahnzubringer gesehen. Es gibt keine Zebrastreifen oder Ampeln, entsprechend wird voll beschleunigt und genervt gehupt, wenn z.B. ein Anwohner oder Anlieger es wagt ein- oder ausparken. Auch die auf die Widenmayerstraße zulaufenden Straßen wie z.B. die Crusiusstraße, Rosenbuschstraße und Paradiesstraße sind heikle Gefahrenstellen, da in die Widenmayerstraße einbiegende Fahrzeuge keine direkte Sicht auf den laufenden Verkehr haben und sich teils unter Hupen in den Verkehr tasten müssen. Dies ist besonders schlimm zu den Rush Hour Stunden.</p> <p>Der Verkehr ist so laut und stark, dass es mir nicht möglich ist bei offenem Fenster zu schlafen. Denn auch Nachts ist es wenig ruhiger, da dann viele Verkehrsteilnehmer einfach auf Höchstgeschwindigkeit beschleunigen, weil auf gerader langer Strecke - eigentlich bis zur Autobahn- keine Ampel, kein</p>	<p>Um mit den begrenzten zur Verfügung stehenden Planungskapazitäten und finanziellen Ressourcen eine möglichst hohe Anzahl an Bürger*innen bzw. vorrangig besonders lärmbeeinträchtigte Bürger*innen entlasten zu können, ist im Rahmen der Lärmaktionsplanung eine Priorisierung vorzunehmen. Ziel ist es hierbei, Belastungsschwerpunkte zu erfassen und Untersuchungsgebiete zu lokalisieren, für die prioritär Lärm-minderungsmaßnahmen geprüft werden.</p> <p>Die Auswahl von Untersuchungsgebieten erfolgte durch das Referat für Klima- und Umweltschutz nach einem definierten Procedere. Maßgeblich für die Festlegung der Untersuchungsgebiete waren die absolute Höhe des Lärmpegels und die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen in einem bestimmten Bereich. Hieraus wurde ein sogenanntes Lärmbewertungsmaß errechnet, welches die Betroffenheit eines Bereichs quantifiziert und die Identifizierung besonders lärmbeeinträchtigter Gebiete ermöglichte.</p> <p>Als Ergebnis des beschriebenen Vorgehens wurden im vorliegenden Lärmaktionsplans entsprechend der Beschlusslage 10 neue Untersuchungsgebiete festgelegt. Bei diesen Untersuchungsgebieten handelt es sich allesamt um hochbelastete Bereiche mit einem hohen Beurteilungspegel durch den Verkehrslärm und einer großen Anzahl an betroffenen Einwohner*innen. Ferner wurden 2 zusätzliche Untersuchungsgebiete auf Grundlage der Öffentlichkeitsbeteiligung ermittelt.</p> <p>Die Berücksichtigung zusätzlicher Untersuchungsgebiete ist aus den eingangs genannten Gründen leider nicht möglich. Im Rahmen der kommenden Fortschreibung des Lärmaktionsplans erfolgt die Ermittlung weiterer Untersuchungsgebiete, sodass sukzessive auch die verglichen mit den aktuellen Untersuchungsgebieten weniger belasteten Bereiche im Rahmen der Lärmaktionsplanung Berücksichtigung finden können.</p> <p>Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die verkehrsrechtliche Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auch unabhängig von der Lärmaktionsplanung durch das Mobilitätsreferat erfolgen kann. Das Mobilitätsreferat prüft auf Antrag, ob die Voraussetzungen hierfür vorliegen.</p> <p>Darüber hinaus wird auf die übergeordneten Strategien zur stadtweiten Lärminderung verwiesen. Diese Maßnahmen kommen allen Bürger*innen zugute, auch wenn der konkret betroffene Straßenzug nicht</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>hinderlicher Verkehr und keine Polizei/Blitzer zu finden sind.</p> <p>Da ich auch in der Widenmayerstraße arbeite, kann ich zudem angeben, dass auch tagsüber ein Arbeiten bei offenem Fenster nicht möglich ist, da man bei dem Lärm schlicht und einfach nicht telefonieren kann.</p> <p>Ich gehe mit großer Sicherheit davon aus, dass die Lärmlast der Widenmayerstraße den Dezibelanforderungen einer Lärmschutzmaßnahme rechtfertigt, wenn nicht sogar gesetzlich erfordert. Was in den anderen o.g. Straßen (außerdem Auenstraße, Isartalstr etc) möglich und nötig ist, muss doch auch für die Widenmayerstraße gelten?</p> <p>Es ist mir also eine Herzensangelegenheit Sie zu bitten, die Widenmayerstraße (wie auch die bereits die parallel verlaufende Oettingenstr.) ebenfalls in die Lärmschutzmaßnahmen einzubeziehen.</p> <p>Ich freue mich von Ihnen zu hören!</p> <p>Vielen Dank!</p>	<p>unmittelbar als Untersuchungsgebiet im Rahmen des Lärmaktionsplans berücksichtigt werden konnte.</p>
Wolfratshauser Straße	
<p>anbei mein Vorschlag für eine weitere Geschwindigkeitsbegrenzung im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung 2024 des Lärmaktionsplans München. Es geht hierbei um die Wolfratshauserstrasse in Thalkirchen Abschnitt Ecke Siemensalle bis Ecke Boschetsrieder Strasse (siehe Anhang).</p> <p>Dieses Gebiet ist seit langem eine komplette Wohnbebauung und wird auch immer dichter bebaut mit Wohnungen.</p> <p>Auch ein Krankenhaus mit den Patientenbetten zur Strasse hin ist hier erbaut worden.</p> <p>Die Bewohner der Blockrandbebauungen beklagen sich schon länger mit der immensen Lärmbelastung.</p> <p>Hier fahren LKWs und besonders Motorräder meist über die 50 Kmh. Anscheinend lädt die Strasse dazu ein, den Motor aufheulen zu lassen.</p> <p>Würde man hier Geschwindigkeitskontrollen tätigen würde man feststellen, dass die meiste 20 kmh über 50 fahren.</p> <p>Nicht nur die Lärmbelastung auch die Verletzungsgefahr von Besuchern die zur Isar runtergehen/ radeln ist ein Argument der Geschwindigkeitsreduzierung.</p> <p>Herausstümende Kinder aus Ihren Wohnhäusern trennen gerade mal 2 m Bürgersteig von vorbeibrettendern Fahrzeugen...</p> <p>Ich schlage hier ganz klar, wie auch bei der Schäftlarnstrasse etwas östlicher eine</p>	<p>Um mit den begrenzten zur Verfügung stehenden Planungskapazitäten und finanziellen Ressourcen eine möglichst hohe Anzahl an Bürger*innen bzw. vorrangig besonders lärmbeeinträchtigte Bürger*innen entlasten zu können, ist im Rahmen der Lärmaktionsplanung eine Priorisierung vorzunehmen. Ziel ist es hierbei, Belastungsschwerpunkte zu erfassen und Untersuchungsgebiete zu lokalisieren, für die prioritär Lärminderungsmaßnahmen geprüft werden.</p> <p>Die Auswahl von Untersuchungsgebieten erfolgte durch das Referat für Klima- und Umweltschutz nach einem definierten Procedere. Maßgeblich für die Festlegung der Untersuchungsgebiete waren die absolute Höhe des Lärmpegels und die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen in einem bestimmten Bereich. Hieraus wurde ein sogenanntes Lärmbewertungsmaß errechnet, welches die Betroffenheit eines Bereichs quantifiziert und die Identifizierung besonders lärmbeeinträchtigter Gebiete ermöglichte.</p> <p>Als Ergebnis des beschriebenen Vorgehens wurden im vorliegenden Lärmaktionsplans entsprechend der Beschlusslage 10 neue Untersuchungsgebiete festgelegt. Bei diesen Untersuchungsgebieten handelt es sich allesamt um hochbelastete Bereiche mit einem hohen Beurteilungspegel durch den Verkehrslärm und einer großen Anzahl an betroffenen Einwohner*innen. Ferner wurden 2 zusätzliche Untersuchungsgebiete auf Grundlage der Öffentlichkeitsbeteiligung ermittelt.</p> <p>Die Berücksichtigung zusätzlicher</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 kmh vor wegen Lärmbelästigung. Auch am Harras gibt es ein Stück 30 Zone an der Wolfratshausenstrasse die zur weiterführenden Plinganserstrasse wird. Wieso also nicht auch hier, wo es wirklich nötig ist?</p>	<p>Untersuchungsgebiete ist aus den eingangs genannten Gründen leider nicht möglich. Im Rahmen der kommenden Fortschreibung des Lärmaktionsplans erfolgt die Ermittlung weiterer Untersuchungsgebiete, sodass sukzessive auch die verglichen mit den aktuellen Untersuchungsgebieten weniger belasteten Bereiche im Rahmen der Lärmaktionsplanung Berücksichtigung finden können.</p> <p>Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die verkehrsrechtliche Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auch unabhängig von der Lärmaktionsplanung durch das Mobilitätsreferat erfolgen kann. Das Mobilitätsreferat prüft auf Antrag, ob die Voraussetzungen hierfür vorliegen.</p> <p>Darüber hinaus wird auf die übergeordneten Strategien zur stadtweiten Lärminderung verwiesen. Diese Maßnahmen kommen allen Bürger*innen zugute, auch wenn der konkret betroffene Straßenzug nicht unmittelbar als Untersuchungsgebiet im Rahmen des Lärmaktionsplans berücksichtigt werden konnte.</p>
Bundesautobahn A94	
<p>Ich habe gesehen, dass die A94 nicht beim Lärmaktionsplan berücksichtigt wird. Das verstehe ich nicht, weil die Lärmbelästigung dadurch sehr weit reicht und hoch ist. In anderen Stadtteilen und im Umland sind Lärmschutzwände vorhanden oder zumindest Tempolimits. An der A94 ist beides nicht vorhanden. Vor allem nachts ist sie in Denning laut zu hören. Bitte nehmen Sie die A94 in Ihre Planungen mit auf.</p>	<p>Die Landeshauptstadt München ist für Lärmschutzmaßnahmen an Bundesautobahnen nicht zuständig und hat auf deren Umsetzung auch keinen Einfluss. Die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung an Bundesautobahnen liegt bayernweit bei der Regierung von Oberfranken. Eine Berücksichtigung von Bundesautobahnen im Lärmaktionsplan der Landeshauptstadt München ist aufgrund der gesetzlich geregelten Zuständigkeiten rechtlich nicht möglich.</p>
S4 (Bahnstrecke München - Lindau)	
<p>vielen Dank für die Initiativen zur Reduzierung der Lärmbelastung sowie die ausführlichen Berichte über die getroffenen bzw geplanten Maßnahmen.</p> <p>In Ergänzung zu den dargestellten Untersuchungsgebieten möchte ich gerne anregen, die S-Bahnstrecke der S4 (ab Pasing stadtauswärts Richtung Aubing) auf mögliche Lärmbelästigung zu untersuchen.</p> <p>Wünschenswert wäre eine Lärmschutzmaßnahme, die die bestehende nördlich gerichtete Lärmschutzwand um eine südliche (z.B. Richtung Lichtenfelser Straße) ergänzt. Die Wohngebäude-Bebauung va bis hinter den Bahnhof Leienfelsstraße ist sehr dicht und die Frequenz der vorbeifahrenden S-Bahnen, Personen- und Güterzüge sehr hoch. Vor allem Brems- und Anfahrllärm der S-Bahn im Bahnhof Leienfelsstraße könnte dadurch stark reduziert werden.</p> <p>Über eine positive Rückmeldung würde ich mich sehr freuen.</p>	<p>Bei Eisenbahnstrecken der DB AG – hierzu zählen auch die Strecken, auf denen die S-Bahn-Linien verkehren – handelt es sich um Liegenschaften des Bundes, welche der kommunalen Planungshoheit entzogen sind. Die Landeshauptstadt München hat demnach keine Möglichkeit, in eigener Zuständigkeit Lärmschutzmaßnahmen an Bahnstrecken umzusetzen. Die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung für Eisenbahnstrecken des Bundes liegt beim Eisenbahn-Bundesamt.</p>
Hot Rods	
<p>Schon seit Jahren gibt es Bestrebungen von betroffenen Bürgern, die Lärmbelästigung ausgehend</p>	<p>Der geäußerte Unmut über die unnötigerweise durch die sog. "Hot Rods" verursachte Lärmbelästigung ist</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>von Hot Rod Fun, durch entsprechende Maßnahmen einzudämmen besser überhaupt auszuschalten. Ich habe meinerseits vor einem Jahr persönlich eine Eingabe bei BA18 gemacht, die aber leider nicht verarbeitet wurde. (Ich werde aber bei der nächsten Sitzung einen neuen Versuch starten.). Mir liegt auch ein Schreiben des BA05 von 2022 vor, im Fazit ein Ausdruck der Hilflosigkeit städtischer Organe gegenüber einem klar umrissenen Problems ist. Es fehlen einem die Worte warum dagegen Vorgehen scheinbar unmöglich sein soll. In die gleiche Kategorie fällt ja auch der Lärmterror durch extra laut designiert Auspuffanlagen sowohl bei PKWs wie auch bei Motorrädern (Harley) die nach Ansicht ihrer Fahrer nur mit dieser ungedämmten Lautstärke fähig zu sein scheinen.</p> <p>Ich habe um mir eine Stimmungsbild zum Thema zu verschaffen einen Text zum Thema in „nebenan“ gesetzt. 95% der Reaktionen stimmten zu, dass die Fahrzeuge von Hot Rod eine stark störende Lärm-belästigung darstellen, einige wenige empfahlen nicht so kleinlich und missgünstig gegenüber Spass-suchenden zu sein, bzw. doch gleich aufs Land zu ziehen. Im Folgenden der Text zur Info und anschließend meine Frage an den BA18</p>	<p>aus Sicht der Stadtverwaltung nachvollziehbar. Zu dieser Problematik wurden bereits vielfach Beschwerden von Bürger*innen vorgebracht. Dies zeigt, dass die organisierten, kommerziellen Touren der Fa. "Hot Rod Fun" – ähnlich wie das individuelle Fehlverhalten einzelner hochmotorisierter Verkehrsteilnehmender (sog. "Autoposer") – offenkundig bei einer zunehmenden Anzahl an Bürger*innen zu einem erheblichen Leidensdruck führen. Bedauerlicherweise sind die Handlungsmöglichkeiten der Stadtverwaltung äußerst begrenzt.</p> <p>Wie in Kapitel 8.2.4 des Lärmaktionsplans beschrieben, werden die Zulassungsvoraussetzungen für Kraftfahrzeuge auf Bundesebene bzw. europäischer Ebene geregelt. Im Hinblick auf die zulässigen Lärmemissionen sind die Regelungen wenig restriktiv. Sofern ein Kraftfahrzeug die Voraussetzungen für eine Zulassung gemäß FZV (Fahrzeug-Zulassungsverordnung) bzw. StVZO (Straßenverkehrs-Zulassungsverordnung) erfüllt, ist durch die zuständige Kfz-Zulassungsbehörde eine Zulassung zu erteilen. Die Maßgaben sind hier bundesweit einheitlich. Hier wäre demnach ein Eingreifen des Bundesgesetzgebers erforderlich, um die Straßenzulassung von übermäßig lauten Fahrzeugen unterbinden zu können. Zuständige Kfz-Zulassungsbehörde ist im Übrigen vorliegend nicht die Landeshauptstadt München, sondern der Kreis Segeberg (Kennzeichen SE), da die Fa. "Hot Rod Fun" ihren Hauptsitz in Norderstedt/Schleswig-Holstein unterhält und die Fahrzeuge dort zugelassen sind.</p> <p>Seitens der Straßenverkehrsbehörde und der Kfz-Zulassungsstelle der Landeshauptstadt München wurde mitgeteilt, dass keine Möglichkeiten bestehen, gegen die Fa. "Hot Rod Fun" tätig zu werden, solange die Fahrzeuge den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen. Auch ist es der Straßenverkehrsbehörde nicht möglich, bestimmte Fahrtrouten vorzuschreiben. Zudem sind die Ausfahrten der Fa. "Hot Rod Fun" weder veranstaltungsrechtlich noch nach der Straßenverkehrsordnung genehmigungspflichtig und können daher nicht mit Auflagen versehen oder untersagt werden.</p> <p>Im fließenden Verkehr obliegen die Kontrolle und Überwachung des Verkehrs der Polizei. Das Polizeipräsidium München hat mitgeteilt, dass die Ausfahrten mit den "Hot Rods" im Rahmen einer ordnungsgemäß angemeldeten Gewerbeausübung als Fremdenführer/Stadtführer stattfinden. Weiter wurde mitgeteilt, dass die "Hot Rods" ordnungsgemäß zugelassen sind, somit eine gültige Betriebserlaubnis für den öffentlichen Straßenverkehr besitzen und bei zurückliegenden Kontrollen den aktuellen Bestimmungen entsprechen, womit sich aus polizeilicher Sicht kein Grund für Beanstandungen ergab.</p>
<p>UNS REICHT ES Der folgende Satz ist ein Zitat, keine Werbung!</p>	<p>Es wird auf die obenstehenden Ausführungen verwiesen.</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>„Ganz München wird zur Kartbahn. In München geht Go Kart fahren auch auf der Straße. Mit unseren Miniatur Hot Rods erlebst Du eine ganz besondere Stadttour bzw. München Stadtrundfahrt und das mit nur zehn Zentimetern über dem Asphalt.“</p> <p>Mit diesen markigen Worten bewirbt Hot Rod Fun ihre Lärmbelästigung durch GO Kart fahren auf öffentlichen Straßen.</p> <p>An alle Hot Rod Fun Begeisterten: Habt ihr wenigstens schon 1x einen Gedanken verschwendet an die Anwohner der Straßen, durch die ihr mehrmals täglich voller Begeisterung extrem laut lärmend und stinkend brettert? ihr wollt Spaß haben und für die Anwohner ist es der blanke Lärmterror. Schon mal das Wort Rücksicht gehört. Öffentliche Straßen sind nämlich tatsächlich KEINE KartBahnen auch wenn der Veranstalter dies behauptet</p>	
<p>Wer an einer vielbefahrenen Straße wie z.B. die Grünwalderstr wohnt muss sich notgedrungen mit alltäglichen Straßenlärm arrangieren, Das ist leider so und steht auch nicht zur Debatte. In erheblichem Maße geht es allerdings über das Erträgliche hinaus, wenn mehrmals täglich eine Horde von ca 20 goKartfahrern just for fun ohne Rücksichtnahme im städtischen Wohngebiet (in unserem Fall. in Nähe Tirolerplatz) vorbeidröhnt. Diese Horde ist nämlich erheblich lauter als der normale Straßenlärm. Sie kündigt sich akustisch bereits in mehreren hundert Metern Entfernung mit kontinuierlich anschwellendem Dröhnen an. Bei der Stadtauswärts gerichteten Fahrt kann man dann Glück sprechen wenn die Ampel auf Grün steht, das Röhren der Karts also relativ schnell vorbei geht. Bei Rotphase jedoch muss man 2 min den Orkan und dann den Start wie bei einem Autorennen ertragen. Bei der Stadteinwärts Fahrt dieser Horde steht dann ein besonderes Schmankerl auf dem Plan: der „Boxenstopp“ an der Tankstelle. Nach „getaner Arbeit“ wird die Weiterfahrt dann durch quergestelltes Fahrzeug, (das den fließenden Verkehr aufhält und behindert) eingeleitet und gestaltet sich akustisch wieder in Form eines Massensstarts mit an und abschwellenden Orkandröhnen. Folgende Fragen drängen sich auf: wieso geht Gokart fahren in München auf der Straße? Wer hat die Genehmigung dazu verantwortet? Was hat er sich dabei gedacht? Bzw was hat er dabei nicht gedacht ? und In wessen Interesse hat er gehandelt ? (vermutlich auch hier im Interesse derer die Damit ordentlich Kohle verdienen.) Für wie dumm hält der Betreiber die Menschheit, wenn er unter dem Deckmantel eines „Sightseeing“ Oder Stadtführung dröhnende Karts sinnlos von A nach B und dann zurück nach A fahren lässt. Dies ist im Gegensatz zur Beurteilung des KVR nichts anderes als eine Spassveranstaltung und eben KEINE Stadtführung. Was hat das noch auf öffentlichen Strassen zu suchen?</p>	<p>Es wird auf die obenstehenden Ausführungen verwiesen.</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>Alternativen für diese lärmenden Spaßvögel: Es gibt zahlreiche Gokart Kurse in gebührendem Abstand von Wohngebieten bzw. außerhalb In denen Fahrbegeisterte gern unlimitiert ihre Runden drehen können, und die dann nicht ungefragt Bürger/innen im Stadtgebiet terrorisieren.</p> <p>Als Bürger könnte man doch die berechnete Hoffnung haben, dass es Möglichkeiten gibt diesen Irr/Unsinn zu beenden. Weit gefehlt, denn wenn man die Stellungnahme eines Schreiben des BA 05 liest Hat erstaunlicherweise alles seine Richtigkeit und es darf weiter unbehelligt gedöhnt, gestunken und belästigt werden. Denn die persönliche Spassentfaltung Einzelner (und die Geschäftsinteressen der Veranstalter) scheinen ein höheres Gut zu Sein als der Schutz der Allgemeinheit.</p> <p>Ich habe leider keine Ahnung welche Optionen es gibt dagegen vorzugehen, aber ich Habe das dringende Bedürfnis etwas zu tun Wem geht es auch so? Wer hat bereits die Initiative ergriffen und sich organisiert?</p>	<p>Es wird auf die obenstehenden Ausführungen verwiesen.</p>
<p>Sehr geehrte Damen und Herren des BA 18 Mein Anliegen ist nach Möglichkeiten zu suchen die Belästigung einzudämmen besser zu unterbinden, die durch die als Sightseeing und Stadtführung getarnten Spassveranstaltungen auf Anwohner der Strassen einwirken durch den diese Touren führen.</p> <p>Auf meinen Aufruf kamen Innerhalb von 2 Tagen 110 Reaktionen. Mir ist klar, dass die Umfrage nicht repräsentativ ,nur ein Stimmungsbild ist, aber 105 stimmten meinem Anliegen zu und lediglich 5 Personen waren z.B. der Ansicht „Spaß muss sein“ auch wenn er mit unnötigem Lärm verbunden ist, denn das gehört zur Stadt und wem das nicht passt der „könne aufs Land ziehen“.</p> <p>Mir ist bekannt dass diese Causa im BA05 bereits im April 2022 abschließend behandelt wurde , siehe Anhang.</p> <p>Fazit: hat alles seine Richtigkeit, man kann nichts (mehr) machen , kartfahrer dürfen weiter Anwohner durch unnötigen Lärm belästigen.</p> <p>Das macht sprachlos, nachdem Lärm bekanntermaßen krankmachend ist.</p> <p>Nur weil einmal von einem SachUNverständigen eine Zulassung erteilt wurde muss dies nicht unumstößlich und unabänderlich bis in Ewigkeit so bleiben.</p> <p>Von Seiten des Veranstalters wird argumentiert, dass der Lärm den Pegel des normalen Starssenverkehrs nicht überschreite wir werden dB Messungen vorlegen, die das Gegenteil beweisen. Es wird weiter argumentiert, dass maximal 3 Touren pro Tag auf der gleichen Strecke durchgeführt werden. Der Veranstalter muss dazu glaubhaft Zahlenbeweise vorlegen , denn nach Aussagen von Anwohnern wurden schon bis zu 10x Passagen gezählt.</p>	<p>Es wird auf die obenstehenden Ausführungen verwiesen.</p>
<p>Falls ein Verbot der Touren im Stadtbezirk nicht möglich sei, äußerte der BA 05 seinerzeit folgende Wünsche:</p>	<p>Es wird auf die obenstehenden Ausführungen verwiesen.</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<ul style="list-style-type: none"> • Fahrrouten abseits von Wohngebieten • Langfristig sollen die "Hot Rods" auf Elektroantrieb umgestellt werden <p>Was heißt hier langfristig?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kurzfristig soll die Schalldämmung verbessert werden. <p>GROSSE FRAGE: ist da nach 2 Jahren schon ansatzweise irgendetwas realisiert worden? Wer kontrolliert das und tritt den Veranstaltern da auf die Füße?</p> <p>Nachsatz: vor ca 1Jahr (BA Sitzung im Gemeindegemeinschaftaal der Pfarrkirche Heilige Familie) hatte ich zu dem Thema bereits eine schriftliche Eingabe persönlich abgegeben mit der Bitte der Sache nachzugehen. Eine Bearbeitung und mir in Aussicht gestellte Reaktion ist dann leider ausgeblieben.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen vom Tiroler Platz</p>	
übergeordnet	
<p>Ich würde gerne den Aktionsplan kommentieren (4. Runde Entwurf des Lärmaktionsplans)</p> <p>Ich denke dass übergreifende Massnahmen für alle Münchener sehr wichtig sind.</p> <p>In diesem Sinne sollte man den zu erwartenden technischen Fortschritt aufnehmen:</p> <p>* lt. KBA: Im Vergleich der Jahre 2018 und 2022 ist die Lautstärke von Pkw, die neu in Deutschland zugelassen wurden, von 70 auf 67,7 Dezibel gesunken, wie aus Statistiken des Kraftfahrt-Bundesamtes hervorgeht.</p> <p>Bei den übergeordneten stadtweiten Strategien sollte man ggf. nicht so pauschal alles nehmen was gerade so aktuell ist, Beispiel:</p>	<p>Inwieweit in Zukunft mit einer Verringerung der Lärmemissionen der Pkw-Flotte durch "technischen Fortschritt" zu rechnen sein wird, lässt sich nicht seriös prognostizieren und letztlich nur retrospektiv beurteilen. Die durchschnittliche Lärmbelastung der zugelassenen Pkw-Flotte hängt auch maßgeblich von der Art der neu zugelassenen Pkw ab. So dürfte sich z.B. die verstärkte Zulassung von Sportfahrzeugen und schweren Kfz (z.B. SUVs) negativ auf die Lärmbelastung auswirken.</p>
<p>* Der stetig steigende Anteil an Elektroautos ist nicht wesentlich an der Lärmreduktion beteiligt, wie die Daten des KBA zeigen. So zählen etwa Autos der Elektroautomarke Tesla im Schnitt durchaus zu den "lauteren" Marken und liegen bei der Geräusch-Emission sogar über dem Durchschnitt.</p>	<p>Die tatsächliche Lärmentlastung ist ein viel diskutierter Aspekt der Elektromobilität. Die Daten des KBA zeigen in der Tat, dass bei den angewandten Messvorschriften für Lärmemissionen die Elektroautos der Marke Tesla über dem Durchschnitt liegen. Es zeigt sich aber auch, dass andere E-Hersteller zur Spitzengruppe der leisen Fahrzeuge zählen. Hier schlägt der anhaltende Trend zu größeren und schwereren Modellen auch bei Elektroautos zu Buche, den wir als Referat für Klima- und Umweltschutz mit Bedauern verfolgen. Ab einer Geschwindigkeit von 25 km/h übertönt das Abrollen der Reifen das Motorgeräusch und wird zur dominanten Lärmquelle. Je breiter die Reifen und schwerer das Fahrzeug, desto lauter das Abrollgeräusch, unabhängig von der Antriebsart.</p> <p>Im städtischen Bereich sind Fahrzeuge aber oft mit weniger als 25 km/h unterwegs, müssen häufiger abbremsen und wieder anfahren. In solchen Gebieten sind Elektroautos tendenziell leiser. Für neue</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	Elektroautos ist seit 2021 bei Geschwindigkeiten unter 20 km/h aus Sicherheitsgründen ein Warnsignal verpflichtend vorgeschrieben. Den größten Nutzen bei der Lärmreduktion verspricht der Elektroantrieb bei Nutzfahrzeugen wie Bussen, Räum- oder Müllfahrzeugen. Hier sind elektrische Fahrzeuge im gesamten Geschwindigkeitsspektrum des Stadtverkehrs deutlich leiser. Dasselbe gilt für Mofas, Mopeds und Motorräder.
* Ich hab auch mal die "Leise-Reifen Aktion" gegoogelt - ist wohl mehr eine Information als wirklich konkrete Förderung - ob das wirklich einen Beitrag leistet ?	Abseits von konkreten Förderprojekten im Sinne einer finanziellen Unterstützung lärmindernder Maßnahmen ist aus fachlicher Sicht auch eine Information und Sensibilisierung der Bürgerschaft zielführend und in vielen Bereichen seit Jahrzehnten bewährt (z.B. Gesundheitsprävention). Es ist davon auszugehen, dass die meisten Bürger*innen auch ohne monetäre Anreize an einer lebenswerten Umwelt interessiert sind und im Rahmen der individuellen Möglichkeiten konkrete Maßnahmen unterstützen und mittragen. Somit ist die "Leise-Reifen-Kampagne" durchaus als wirkungsvolles Projekt zur flächendeckenden Lärminderung zu werten – zumal diese durch das Referat für Gesundheit und Umwelt neben der Veröffentlichung im Internet auch auf verschiedenen Veranstaltungen aktiv beworben wurde (z.B. mit Flyern).
* Förderung der "shared mobility" - man kann nachlesen dass shared mobility ggf. auch zu vermehrter mobiltiy führt ... wirklich ein Beitrag zur Lärmreduzierung ?	Durch ein attraktives Angebot an Diensten der "Shared Mobility" können Bürger*innen möglicherweise zu einem Verzicht auf die Bereithaltung eines eigenen Pkw motiviert werden. Im Falle einer nicht-dauerhaften Verfügbarkeit eines eigenen Kraftfahrzeuges ist davon auszugehen, dass ein Teil der Fahrten, die ansonsten mit dem Pkw durchgeführt würden, durch Fahrten mit dem ÖPNV oder dem Fahrrad bzw. durch Zufußgehen ersetzt werden. Somit kann die Strategie in der Gesamtbetrachtung zu einer Reduzierung der Pkw-Fahrten zugunsten des Umweltverbundes und somit letztlich auch zu einer Reduzierung der Lärmbelastung beitragen.
Ich würde vorschlagen lieber nur die wirklich konkret wirksamen Massnahmen aufzulisten, einfach um glaubwürdig zu bleiben	Sämtlichen im Lärmaktionsplan aufgeführten Maßnahmen ist aus fachlicher Sicht eine lärmindernde Wirkung zuzuschreiben – auch wenn sich diese nicht immer im Sinne einer konkreten Pegelminderung direkt quantifizieren lässt.
Interessieren würde mich noch, inwieweit die Empfehlungen zur Reduzierung des Lärms bei laufenden Baumassnahmen wie der Tram-Westtangente berücksichtigt werden - wäre auch ein Punkt für den Bericht.	Bei den Baumaßnahmen im Zuge der Errichtung der Tram-Westtangente gelten – wie auch für andere Baumaßnahmen – die Maßgaben der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm), welche von der Vorhabenträgerin zu beachten sind. Es ist im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht vorgesehen und auch nicht leistbar, auf temporäre Lärmeinwirkungen durch Einzelvorhaben im Detail einzugehen.
Ich hoffe Sie können diesen Beitrag zur Verbesserung der nächsten Runde des Aktionsplans verwenden.	Die vorgebrachten Aspekte werden im weiteren Verfahren entsprechend gewürdigt.
übergeordnet	
der Fokus auf Straßenverkehr ist nicht ausreichend. Meine Vorschläge:	Die im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigenden Lärmeinwirkungen richten sich nach den in der Lärmkartierung erfassten Lärmquellen.

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>- Verbot von Laubbläsern und Rasentrimmern mit Verbrennungsmotor. - Einsatz von Laubbläsern nur im Herbst. - Überflugverbot München Stadt mit kleinen Privatflugzeugen.</p>	<p>Einschlägig hierfür sind §§ 47a-f BImSchG (Bundes-Immissionsschutzgesetz) in Verbindung mit den Regelungen der 34. BImSchV (Verordnung über die Lärmkartierung). Die Lärmkartierung wird landesweit durch das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) nach einheitlichen Maßgaben durchgeführt. Die Hauptlärmquellen innerhalb von Ballungsräumen, die durch das LfU bei der Lärmkartierung berücksichtigt werden, können Kapitel 6.2 des Lärmaktionsplans sowie der nachstehend genannten Internetpräsenz des LfU entnommen werden: https://www.lfu.bayern.de/laerm/eg_umgebungs-laerm-richtlinie/allgemeines/laermkartierung/index.htm</p> <p>Der Betrieb von Laubbläsern und Rasentrimmern ist nicht demnach Gegenstand der Lärminderungsplanung, sondern wird über die 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) geregelt. Demnach dürfen Laubbläser nur werktags zwischen 09:00 Uhr und 13:00 Uhr sowie zwischen 15:00 Uhr und 17:00 Uhr betrieben werden. Die Landeshauptstadt München hat mit der "Verordnung über die zeitliche Beschränkung ruhestörender Haus- und Gartenarbeiten und über die Benutzung von Musikinstrumenten, Tonübertragungs- und -wiedergabegeräten in der Landeshauptstadt München" (Hausarbeits- und Musiklärmverordnung) noch weitergehende Regelungen getroffen. Demnach ist Privatpersonen der Betrieb von Laubbläsern über die Regelungen der 32. BImSchV hinaus auch werktags zwischen 12:00 und 13:00 Uhr sowie samstags von 15:00 bis 17:00 Uhr untersagt. Hiermit ist der Handlungsspielraum der Landeshauptstadt München allerdings ausgeschöpft. Ein generelles Verbot von Laubbläsern ist gemäß der rechtlichen Einschätzung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz aus europa- und wettbewerbsrechtlichen Gründen nicht möglich.</p> <p>Die Landeshauptstadt München besitzt keine Zuständigkeit für den Luftverkehr und kann somit auch keinerlei Flugverbote anordnen. Die Aufsicht über den zivilen Luftverkehr obliegt dem Luftamt Südbayern der Regierung von Oberbayern. Beschwerden über Fluglärm können dorthin gerichtet werden. Dazu steht ein Online-Verfahren zur Einreichung von Beschwerden zur Verfügung. Die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München liegt ebenfalls bei der Regierung von Oberbayern.</p>
übergeordnet	
<p>gegen den Lärmaktionsplan habe ich folgende Einwände:</p> <p>1. Es fand keine umfassende Bürgerbeteiligung statt. An der Auftaktveranstaltung im Anton-Fingerle-Bildungszentrum nahmen 22 Personen teil; für die Onlinebefragung haben sich 780 Personen beteiligt und 153 Teilnehmer haben sich auf der Plattform</p>	<p>Die Aussage, dass keine umfassende Bürgerbeteiligung stattgefunden hat, kann nicht nachvollzogen werden. Das Referat für Klima- und Umweltschutz hat unter Hinzuziehung eines auf Partizipationsprozesse spezialisierten Dienstleisters eine benutzerfreundliche Online-Plattform eingerichtet, über welche die Münchner Bürger*innen unkompliziert ihre Beiträge einreichen konnten. Die Möglichkeit der Online-Beteiligung wurde intensiv über Plakate, Flyer,</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>registriert. Insgesamt wurden 363 lärmbelastete Orte und angegeben und 248 Kommentare abgegeben. Dies entspricht einer Beteiligung von 0,1 - 0,5 Promille der Münchner Einwohner.</p>	<p>Pressemitteilungen und soziale Medien beworben. Darüber hinaus bestand auch die Möglichkeit, Beiträge postalisch einzureichen, sodass allen Bürger*innen die Möglichkeit an einer Partizipation eingeräumt wurde. Auf den tatsächlichen Umfang der Beteiligung besteht jedoch letztlich kein Einfluss, da keine Bürgerin und kein Bürger zur Abgabe einer Stellungnahme verpflichtet werden kann. Darüber hinaus ist jedoch darauf hinzuweisen, dass sich bei Verfahren zur Bürger*innenbeteiligung die Beteiligungsquote – wie dies zutreffenderweise beschrieben wurde – eher im Promillebereich verorten lässt, sodass sich die Anzahl der abgegebenen Beiträge in einem üblichen Rahmen bewegt.</p>
<p>2. Die Untersuchungsgebiete sind zu singulär. Die Untersuchungsgebiete konzentrieren sich lt. Anlage 3 auf einzelne schwer belastete Straßen(-züge), wie z. B. "Werinher-/Claudius-Keller-/Melusinen-/ Aschheimer Straße". Was hier leider wieder außer Acht gelassen wird, sind die Auswirkung, welche Maßnahmen an diesen Straßen auf die angrenzenden Wohngebiete haben. Zu beobachten ist dies heute schon sehr gut an den Verkehrsversuchen an der Werinher- und Martin-Luther-Straße. Seit die Fahrspuren hier von zwei auf eine reduziert wurden, ist ein erheblicher Ausweichverkehr durch das Wohngebiet an der Raintaler- und Herzogstandstraße die Folge.</p>	<p>Das Konzept der Untersuchungsgebiete beinhaltet eine Konzentration der Maßnahmenvorschläge auf besonders stark belastete Bereiche, um mit den begrenzten zur Verfügung stehenden finanziellen Ressourcen und Planungskapazitäten eine möglichst hohe Anzahl an Bürger*innen bzw. vorrangig besonders lärmbelastete Bürger*innen zu entlasten. Hierbei werden jedoch nicht die Belange der Anwohnenden der umliegenden Straßenzüge außer Acht gelassen. Im Zuge der Vorprüfungen der vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgte bereits eine erste gutachterliche Untersuchung möglicher nachteiliger Auswirkungen. Es wurden lediglich Maßnahmen, für welche nachteilige Auswirkungen weitestgehend ausgeschlossen werden konnten, zur Berücksichtigung im Lärmaktionsplan vorgeschlagen und als Prüfaufträge aufgenommen. Entsprechend dem Charakter eines Prüfauftrags handelt es sich somit nicht um eine abschließende Vorfestlegung auf die Umsetzung einer Maßnahme. Vielmehr erfolgt im Zuge der weiteren Planungsschritte eine detaillierte Prüfung der Auswirkungen und eine entsprechende Abwägung der unterschiedlichen zu berücksichtigenden Belange. Sofern im Zuge der Detailplanung nachteilige Auswirkungen zu Tage treten würden, so könnte wiederum von der Umsetzung der jeweiligen Maßnahme abgesehen werden.</p>
<p>3. Nicht-Berücksichtigung früherer Einwände an den BA-17. Mit diesem Thema hatte ich mich schon zweimal an den BA 17 gewandt; leider wurde ich dort vertröstet, dass mein Anliegen bei zukünftigen Planungen mit einfließen könnte. Davon ist leider auch beim aktuellen Lärmaktionsplan nichts zu finden. Es findet sich dort kein Hinweis, zur Bewertung der Auswirkung der Maßnahmen auf angrenzende Gebiete oder frühere Einwände.</p>	<p>Es wird um Verständnis gebeten, dass es im Zuge der Lärmaktionsplanung nicht möglich ist, sämtliche vorangegangene Bürgeranfragen an Bezirksgruppen o.Ä. inhaltlich zu würdigen. Dies würde letztlich den Rahmen des Berichts sprengen und ist somit nicht darstellbar.</p>
übergeordnet	
<p>laut dem Amtsblatt Nr. 21/ 2024 S.603 wird der Lärmaktionsplan Phase 2 weitergeschrieben: Ich habe mich im Netz damit auseinandergesetzt. Leider fand ich unter der Position „Fluglärm“, die Behauptung, dass sich (Zitat) „bei den Einwohnern... kaum Betroffenheiten durch Fluglärm ergäben.“ Ich wohne hier seit 1985 und weiß, wovon ich spreche (für Bewohner in 500 m Entfernung mag</p>	<p>Die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung für den Großflughafen München liegt bei der Regierung von Oberbayern. Es wird auf den Überprüfungsbericht gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG von Juli 2023 verwiesen. Allgemeiner Freizeitlärm kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht behandelt werden. Bei</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>anderes zutreffen); und, an einem Montag, wie dem 26.8.2024, um 15:00 Uhr, ergäbe eine Lärmmessung vor Ort schon allein aufgrund der Ferien, nichts Anderes, als Ruhe.</p> <p>Spätestens am Donnerstagspättnachmittag, Freitag, Samstag, Sonntag ergibt sich ein völlig anderes Bild. Je nach Ab- oder Anflug, abhängig von der jeweiligen Windrichtung und der Flughöhe glaubt man sich in unmittelbare Nähe des gut 28 km! entfernten Flughafens versetzt. Es wird in niedrigster Höhe geflogen, teilweise sind die Airlines mit bloßem Auge zu erkennen, mit Schubumkehr und bisweilen schon ausgefahrenem Fahrwerk: Ein Heidenlärm. Man zuckelt „live“ die Isar entlang, was bei den „Urlaubsbombern“ höchstes Verzücken in den Kabinen hervorruft. München rühmt sich ein „Umsteigebahnhof“ zu sein, was die unzähligen Shops des Flughafens befeuert. Dafür werden möglichst zur gleichen Zeit alle Flieger hereingeholt, was jedoch zu langen Warteschleifen am Himmel führt und einer Flugschau gleichkommt.</p> <p>Es war einmal ganz anders. Wegen der Fehlkonstruktion bei der Allianz - Arena, wo man Schneefanggitter willentlich „vergaß“, und die daher u. a. nicht mehr überflogen werden darf und der Aufgabe der Kasernen, fand eine neue Routenplanung Richtung Stadtmitte statt.</p> <p>Es ist eben keine alleinige Angelegenheit des Luftfahrtamts oder des Landes Bayern, da München mit 23 % am Flughafen beteiligt ist. Wohl wegen des schnöden Mammons wird alles akzeptiert und ignoriert. Stattdessen sucht man überall akribisch nach Lärmquellen, ohne die naheliegendste in Angriff zu nehmen. Dass sehr wohl viele Bewohner Münchens betroffen sein dürften, sieht man an schönen Tagen an den zahlreichen Kondensstreifen, die sich im Laufe des Tages wie ein zerfallendes weißes Netz über München legen und das Sonnenlicht nur noch diesig durchscheinen lassen.</p>	<p>unzumutbaren Ruhestörungen ist erforderlichenfalls die zuständige Polizeidienststelle zu verständigen.</p>
<p>Des Weiteren fällt der Lärm der „Einwohner“ (wir sind keine Aborigines besser Bewohner), an sich ins Gewicht: Beschäftigt mit seiner jeweiligen Life - Balance sucht jeder die Natur in nächster Nähe auf, um sie zu seinem Wohnzimmer zu machen. Jedes Medium, das Lärm macht, ist willkommen, um das erkämpfte Areal akustisch abzustecken. Sei es per Gesang mit der Klampfe und Verstärker, seien es große oder kleine Boxen am Wasser (Isar), im englischen Garten oder auf dem Fahrrad, jeder versucht den anderen zu übertönen. Kommt dann noch ein Konzert im Olympiastadion, Königsplatz... oder der Lärm von der „Feiermeile“ dazu, hat man, je nachdem wie der Wind steht, ob des „Lärmbreis“ überhaupt keine Lust mehr nach draußen zu gehen und hält trotz Hitze die Lärmschutzfenster geschlossen. Dazu nächstens Motorradrennen ab 24.00 oder später, im englischen Garten, mal am Freitag, mal am Sonntag,... nicht lange, man könnte ja die Polizei rufen. Wach ist man trotzdem.</p> <p>Alles im Naturschutzgebiet (ist es das überhaupt</p>	<p>Es wird auf die obenstehenden Ausführungen verwiesen.</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>noch?), das man immer mehr verkommen lässt, weil es am Einfachsten und am Billigsten zu sein scheint, der lärmenden Masse Platz zu schaffen. Gottseidank hatten wir heuer schlechtes Wetter an den Wochenenden.</p> <p>Wie harmlos ist dagegen ein vorbeifahrender lärmender PKW? Der ist wenigstens weg oder parkt. Ich kann Ihren Ansichten absolut nicht folgen.</p>	
übergeordnet	
<p>unzweifelhaft ist Lärm eine genauso gefährliche Noxe wie andere Umweltschadstoffe auch.</p> <p>Autos werden immer leiser, z. T. derart leise, dass sie mit künstlichen Motorgeräuschen versehen werden...</p> <p>Immer lauter und häufiger werden aber Musik-Events im öffentlichen Raum.</p> <p>Wie kann es sein, dass ich (und sicherlich nicht nur ich) abends (gerne auch sonntags) noch nach 23 Uhr bei geschlossenen Lärmschutzfenstern im Bett meiner Dachgeschosswohnung liege und nicht schlafen kann, weil die niederfrequenten Wellen durch Perkussion und Bass alles durchdringen? (wer erlaubt so etwas?)</p> <p>Es geht doch nicht an, dass ganze Stadtviertel nach 22 Uhr noch derartigem Lärm ausgesetzt werden, weil eine, im Vergleich zur Gesamtbevölkerung kleine Minderheit, ihren Spaß haben will?!</p> <p>Das Recht auf Ruhe und Erholung wiegt doch schwerer als die egoistischen Bedürfnisse der Spaßgesellschaft, oder?</p> <p>Wer nach 22 Uhr noch Lärm machen bzw. konsumieren möchte, soll das bitte an Plätzen machen, wo er andere nicht stört, also nicht mitten in der Stadt!!!</p> <p>Ich fordere hiermit, diesen Aspekt in den Lärmaktionsplan aufzunehmen, der übrigens eigentlich korrekterweise A N T I L Ä R M A K T I O N S P L A N heißen müsste.</p> <p>Gespannt auf Ihre Reaktion und Antwort verbleibe ich</p>	<p>Nach wie vor fühlt sich die Mehrheit der Bevölkerung in erster Linie durch den Straßen- und Schienenverkehrslärm gestört, wobei hier insbesondere der Straßenverkehr eine dominierende Rolle einnimmt. Daher liegt der Fokus des Lärmaktionsplans auf Lärmeinwirkungen durch den Verkehrslärm.</p> <p>Eine Berücksichtigung von verhaltensbezogenem Lärm oder Lärmeinwirkungen durch Veranstaltungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist nicht vorgesehen und letztlich aufgrund der kleinteiligen und zeitlich variablen Charakteristik der vorgenannten Lärmeinwirkungen auch nicht möglich.</p> <p>Für die genannten Musik-Events werden Dauer und Ausmaß der zulässigen Lärmemissionen im Rahmen der jeweiligen Genehmigung geregelt, sodass eine Lärmbelastung der Bevölkerung nach Möglichkeit vermieden wird. Hierbei ist jedoch auch eine Abwägung zwischen dem Ruhebedürfnis der Wohnbevölkerung und dem ebenso vorhandenen Wunsch der Bevölkerung nach attraktiven Freizeitangeboten im städtischen Raum zu treffen. Die Verlagerung von Freizeitnutzungen an den Stadtrand stellt aufgrund des hierdurch induzierten Verkehrsaufkommens aus Sicht des Lärmschutzes keine zielführende Lösung dar.</p> <p>Letztlich ist einer Minimierung der Lärmeinwirkungen durch Freizeit- und Veranstaltungslärm in hochverdichteten urbanen Räumen stets Grenzen gesetzt.</p> <p>Im Falle von unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen durch verhaltensbezogenen Lärm ist erforderlichenfalls die zuständige Polizeidienststelle zu verständigen.</p> <p>Die formale Bezeichnung des "Lärmaktionsplans" ergibt sich aus den Maßgaben des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und ist bundesweit einheitlich.</p>