



Lärmaktionsplanung für München 3. Runde

Überprüfung des gültigen Lärmaktionsplans
aus dem Jahr 2013

Lärmaktionsplanung für München

3. Runde

Überprüfung des gültigen Lärmaktionsplans aus dem Jahr 2013

Bericht vom 03.08.2021

Landeshauptstadt München
Referat für Klima- und Umweltschutz

in Zusammenarbeit mit:

Landeshauptstadt München
Baureferat

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Landeshauptstadt München
Referat für Arbeit und Wirtschaft

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG)

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
2	Zusammenfassung	6
3	Beschreibung des Ballungsraums	7
4	Rechtlicher Hintergrund	8
4.1	Lärminderungsplanung nach § 47a-f BImSchG	8
4.2	Anhaltswerte für die Aktionsplanung	9
5	Lärmkartierung	10
5.1	Auswertung der Lärmkarten 2017	11
5.2	Veränderung 2017 zu 2012	14
5.3	Bewertung der Ergebnisse der Lärmkarte 2017	18
6	Maßnahmen zur Lärminderung	19
6.1	Übergeordnete Strategien aus dem bestehenden Lärmaktionsplan	19
6.2	Kleinräumige Maßnahmen aus dem bestehenden Lärmaktionsplan	22
6.3	Zusätzliche Maßnahmen	28
6.4	Bewertung der Maßnahmen	30
7	Stand der ruhigen Gebiete	31
8	Öffentlichkeitsbeteiligung	32
8.1	Teil 1, Allgemeine Fragen	34
8.2	Teil 2, Freitexteingaben	34
9	Abbildungsverzeichnis	37
10	Quellen	38
Anhang:		
Anhang 1.1	Lärmkartierung 2017: L _{DEN} Straße	
Anhang 1.2	Lärmkartierung 2017: L _{DEN} Schiene	
Anhang 1.3	Lärmkartierung 2017: L _{DEN} IED-Anlagen	
Anhang 2	Straßenverkehrslärm: Änderungen in dB(A) von 2012 nach 2017	
Anhang 3	Straßenverkehrslärm: Absolute Veränderung der von L _{DEN} > 67 dB(A) betroffenen Bevölkerung im Vergleich zu 2012	
Anhang 4.1	Übergeordnete Strategien	
Anhang 4.2	Maßnahmenvorschläge des Lärmaktionsplans 2013	
Anhang 5.1	Auswertung der Bürger*innenbefragung Teil 1, Allgemeine Fragen	
Anhang 5.2	Bürger*innenbefragung Teil 2, Antworten zu Freitexteingaben	

1 Einleitung

In Städten und Ballungsräumen wird Lärm von einem überwiegenden Teil der Bevölkerung als eine der größten Umweltbelastungen empfunden. Hervorgerufen wird der Lärm u. a. durch Land- und Luftverkehr, Gewerbe- und Industriegebiete, Baustellen sowie Sport- und Freizeitanlagen. Hauptverursacher von Lärm ist jedoch der Verkehr auf Straße und Schiene.

Die Landeshauptstadt München hat schon vor über 40 Jahren auf Beeinträchtigungen durch Lärm reagiert und versucht, Anwohner*innen zu schützen und die Wohnqualität zu verbessern. Trotz dieser Bemühungen verbleiben in München – wie auch in anderen Ballungsräumen – Lärmschwerpunkte.

Die Europäische Union hat, um dieser teilweise steigenden Lärmbelastung entgegenzuwirken, die EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm [1] („EG-Umgebungslärmrichtlinie“) erlassen. Das Ziel der Richtlinie ist, schädliche Umwelteinwirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Lebensqualität zu vermeiden und vermindern.

Die Vorgaben aus der Umgebungslärmrichtlinie wurden in § 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz [2] (BImSchG) in nationales Recht umgesetzt.

Diesen gesetzlichen Regelungen entsprechend hat die Landeshauptstadt München für ihr Gemeindegebiet einen Lärmaktionsplan aufzustellen, mit welchem Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden und in dem Ziele, Strategien und Maßnahmen zur Lärminderung dargestellt werden.

Die Vollversammlung des Stadtrates hat am 26.06.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 11894) den Lärmaktionsplan der Landeshauptstadt München verabschiedet (im Folgenden: „bestehender Lärmaktionsplan“). Grundlage des Lärmaktionsplans waren die vom Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU) erstellten Lärmkarten für das Gebiet der Landeshauptstadt München aus dem Jahr 2007 („Lärmkarte 2007“), welche die Lärmsituation für Straßenverkehr, Schienenverkehr (Straßenbahn, oberirdische U-Bahn) sowie Industrie- und Gewerbelärm darstellen.

Im Februar 2013 hat das LfU aktualisierte Lärmkarten für München veröffentlicht. Diese werden, da sie sich auf das Jahr ihrer Veröffentlichung beziehen, nachfolgend als „Lärmkarten 2012“ bezeichnet. Die Lärmkarten 2012 ergaben, dass kein Handlungsbedarf vorlag bzw. keine Fortschreibung des gültigen Lärmaktionsplans 2013 erforderlich war.

Im Februar 2019 hat das LfU erneut aktualisierte Lärmkarten für München veröffentlicht. Diese werden nachfolgend als „Lärmkarten 2017“ bezeichnet. Auf Basis der Lärmkarten 2017 hat das Referat für Gesundheit und Umwelt unter fachlicher Beteiligung der betroffenen weiteren Referate den Lärmaktionsplan der Landeshauptstadt München daraufhin überprüft, ob Änderungsbedarfe abzuleiten sind.

2 Zusammenfassung

Gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG sind die Lärmaktionspläne alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Um festzustellen, ob eine Überarbeitung des bestehenden Lärmaktionsplans (der auf Grundlage der Lärmkarte 2007 erstellt wurde) auf Basis der Lärmkarte 2017 erforderlich ist, wurde diese mit den Lärmkarten 2007 und 2012 verglichen.

Die Prüfung gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG hat Folgendes ergeben:

- Die Betroffenenzahlen im Jahr 2017 sind gegenüber 2007 bzw. 2012 gesunken, trotz höherer Einwohner*innenzahl.
- In einzelnen Bereichen, in denen sich die Betroffenenzahl erhöht hat, ist der Grund für die Zunahme der Betroffenen nicht ein gestiegener Lärmpegel, sondern eine Zunahme der Einwohner*innenzahlen infolge eines Zuzugs in neu geschaffenen Wohnraum.
- Durch größere bauliche Maßnahmen (wie Luise-Kiesselbach-Platz-Tunnel, Heckenstaller Tunnel oder Nordumgehung Pasing) konnte im Umfeld dieser Maßnahmen eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation für die betroffene Nachbarschaft erzielt werden.
- Auch weitere (bereits umgesetzte) Maßnahmen und Strategien aus dem bestehenden Lärmaktionsplan zeigen eine positive lärmindernde Wirkung.
- Auf den kartierten städtischen Straßen hat sich in aller Regel von 2012 nach 2017 keine signifikante Erhöhung der Verkehrsmengen oder der Lkw-Anteile ergeben.

Daraus folgt:

1. Eine Überarbeitung des Lärmaktionsplanes 2013 auf Basis der Lärmkarte 2017 ist nicht erforderlich.
2. Der Lärmaktionsplan in der Version vom 31.07.2013 behält seine Gültigkeit.

Unabhängig von einer Fortschreibung des Lärmaktionsplanes werden in München weitere Strategien und Maßnahmen zur Lärminderung untersucht, weitergeführt und umgesetzt, die ebenfalls zu einer Verringerung der Lärmbelastung führen (siehe Kapitel 6).

3 Beschreibung des Ballungsraums

München ist die Landeshauptstadt des Freistaates Bayern. Die Gesamtfläche beträgt ca. 310 km², die größte Nord-Süd-Erstreckung erreicht ca. 21 km, die größte West-Ost-Erstreckung ca. 27 km. Mit 1,5 Mio. Einwohner*innen im Jahre 2017 besitzt München eine Bevölkerungsdichte von ca. 4800 Personen/km² [3].

Die Hapterschließung der Stadt München erfolgt über ein übergeordnetes Straßen- und Schienennetz. Als Drehscheibe für den Fernverkehr im süddeutschen Raum laufen in und bei München 7 Autobahnen zusammen. Vom Münchner Hauptbahnhof führen Bahnlinien in die Richtungen Lindau, Augsburg, Nürnberg, Regensburg, Mühldorf, Rosenheim und Garmisch-Partenkirchen.

Die innerstädtische Erschließung erfolgt durch ein Hauptstraßennetz und ein untergeordnetes Nebenstraßennetz mit einer Länge von insgesamt knapp 2800 km. Darüber hinaus verfügt München über ein weit verzweigtes ÖPNV-Netz. Im Juli 2019 waren im Stadtgebiet München 8 U-Bahnlinien mit einer Streckenlänge von 95 km, 13 Straßenbahnlinien mit einer Streckenlänge von ca. 82 km, sowie 78 Omnibuslinien in Betrieb. Zusätzlich ist auch die Region München mit 8 S-Bahnlinien und einer Streckenlänge von insgesamt 434 km mit dem Stadtgebiet verbunden.

4 Rechtlicher Hintergrund

Die Europäische Union hat, um der steigenden Lärmbelastung entgegenzuwirken, die EG-Umgebungslärmrichtlinie erlassen.

Das Ziel der Richtlinie ist, schädliche Umwelteinwirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Lebensqualität zu vermeiden und vermindern. Dazu werden in einem ersten Schritt strategische Lärmkarten zur Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm erstellt. Darauf aufbauend werden Lärmaktionspläne ausgearbeitet.

Der Aktionsplan ist ein strategisches Planwerk, in dem Ziele, Strategien und Maßnahmen zur Lärminderung dargestellt werden.

4.1 Lärminderungsplanung nach § 47a-f BImSchG

Die Vorgaben aus der EU-Umgebungslärmrichtlinie wurden in § 47a-f BImSchG [2] in nationales Recht umgesetzt. Ergänzende Bestimmungen wurden im Bayerischen Immissionsschutzgesetz (BayImSchG) festgelegt.

Zu den einzelnen Regelungen des BImSchG:

§ 47a Anwendungsbereich

Im § 47a werden die Anwendungsgebiete beschrieben, für die eine Lärminderungsplanung auszuführen ist.

Nach § 47a ist eine Lärminderungsplanung erforderlich für Umgebungslärm, dem Menschen ausgesetzt sind, u. a. in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraums sowie in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebäuden und Gebieten.

Eine Lärminderungsplanung ist demgegenüber nicht erforderlich für Lärm, der durch Tätigkeiten innerhalb von Wohnungen verursacht wird, für Nachbarschaftslärm und Lärm am Arbeitsplatz.

§ 47b Begriffsbestimmungen

§ 47b enthält die für die Lärminderungsplanung relevanten Begriffsbestimmungen.

Demnach umfasst „Umgebungslärm“ belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht.

Ein Ballungsraum ist ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 Einwohnern/km², also auch die Landeshauptstadt München.

§ 47c Lärmkarten

Gemäß § 47c BImSchG waren Lärmkarten erstmals bis zum 30.06.2007 für Ballungsräume, also auch für die Landeshauptstadt München, auszuarbeiten. Die Lärmkarten und damit die akustische Situation der Ballungsräume sind mindestens alle fünf Jahre auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten. Dabei ist der Ballungsraum flächendeckend zu kartieren. Details zu den Inhalten der Lärmkarten sind in Kapitel 5 dargestellt.

Zuständige Behörde für die Ausarbeitung von Lärmkarten für den Straßenverkehr, den Straßenbahn- und oberirdischen U-Bahn-Verkehr sowie Industrie- und Gewerbegebiete in der Landes-

hauptstadt München ist nach Art. 2 Abs. 1 Punkt 3 Bayerisches Immissionsschutzgesetz das LfU. Die Lärmkarten für Schienenwege der Eisenbahn des Bundes werden vom Eisenbahn-Bundesamt erstellt.

Die letzten vom LfU erstellten Lärmkarten („Lärmkarten 2017“) wurden im Februar 2019 veröffentlicht und sind Grundlage für die aktuelle Überprüfung des bestehenden Lärmaktionsplans.

§ 47d Lärmaktionspläne

Lärmaktionspläne müssen den Mindestanforderungen nach Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie entsprechen und die nach Anhang VI zu übermittelnden Daten enthalten. Nach § 47d Abs. 5 müssen Lärmaktionspläne mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet werden.

Im Rahmen der Erstellung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne ist eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorgeschrieben.

Falls die Prüfung der Lärmaktionspläne nach § 47d Abs. 5 ergeben hat, dass eine Überarbeitung des bestehenden Lärmaktionsplanes nicht notwendig ist, so ist dieser Prüfprozess in geeigneter Weise zu dokumentieren.

§ 47e Zuständige Behörden

Zuständig für die Erstellung und die Überprüfung des Lärmaktionsplans für München ist gemäß § 47e Abs. 1 die Landeshauptstadt München. Nach Art. 4 Satz 1 und 2 BayImSchG sind Lärmaktionspläne aufeinander abzustimmen. Der Lärmaktionsplan der Landeshauptstadt München bedarf demnach des Einvernehmens der Regierung von Oberbayern.

4.2 Anhaltswerte für die Aktionsplanung

Die EG-Umgebungslärmrichtlinie wie auch das nationale Recht geben keine Immissionswerte vor, ab denen eine Aktionsplanung erforderlich ist.

In einem Beschluss des Stadtrates vom 23.01.2008 wurden als Anhaltswerte, bei deren Überschreitung eine Prüfung, ob Lärmaktionspläne aufzustellen sind, erforderlich wird, Werte von 70 dB(A) für den L_{DEN}^1 und 60 dB(A) für den L_{Night}^2 - jeweils einzuhalten an den maßgebenden Immissionsorten (vor der Gebäudefassade in 4 m Höhe über Gelände) - festgelegt. Nach der Aufstellung des bestehenden Lärmaktionsplans wurden in einem Beschluss des Umweltausschusses am 28.01.2014 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13684) die Anhaltswerte von 70 / 60 dB(A) (L_{DEN}/L_{Night}) auf 67 / 57 dB(A) (L_{DEN}/L_{Night}) abgesenkt.

Diese Anhaltswerte werden an diversen Immissionsorten in der Landeshauptstadt München überschritten.

¹ Der Lärmindex L_{DEN} ist der gewichtete Mittelwert aus den Lärmindizes L_{Day} (Mittelungspegel für den Tag [6 bis 18 Uhr]), $L_{Evening}$ (Mittelungspegel für den Abend [18 bis 22 Uhr]) und L_{Night} (Mittelungspegel für die Nacht [22 bis 6 Uhr]) mit Mali für die Abend- bzw. Nachtzeit von 5 dB bzw. 10 dB.

² Der Lärmindex L_{Night} ist der Mittelungspegel für die Nachtzeit von 22 bis 6 Uhr.

5 Lärmkartierung

Innerhalb des ca. 310 km² großen Stadtgebiets der Landeshauptstadt München erfolgte eine Lärmkartierung in Bezug auf sämtliche Straßen, die in der Verkehrsmengenkarte des Referates für Stadtplanung und Bauordnung [4] erfasst sind, sämtliche Straßenbahn- und oberirdische U-Bahnstrecken sowie 39 IED-Anlagen - Industrieanlagen, die der Industrie-Emissions-Richtlinie unterliegen (vgl. Kapitel 5.1.3) - entsprechend den Vorgaben der Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV [5]. Zudem wurden für die ca. 167.000 bewohnten Gebäude, Schulen und Krankenhäuser (von insgesamt ca. 334.000 Gebäuden in München) Fassadenpegel bestimmt.

Die dieser Überprüfung zugrunde gelegten aktuellen Lärmkarten 2017 für München für den Straßenverkehr, den Straßenbahn- und oberirdischen U-Bahn-Verkehr (Schienenverkehr Tram/U) sowie Industrie- und Gewerbegebiete wurden im Jahr 2019 vom LfU erstellt.

In den Lärmkarten wird die Lärmsituation für die o.g. Lärmquellen graphisch dargestellt. Daneben enthalten die Lärmkarten eine Darstellung der Überschreitung der in Kapitel 4.2 genannten Anhaltswerte für die Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} sowie tabellarische Angaben über die geschätzte Anzahl der Menschen / Wohnungen / Schulen / Krankenhäuser in Gebieten mit bestimmten Lärmbelastungen.

Die schalltechnischen Berechnungen erfolgten entsprechend den im Bundesanzeiger vom 17.08.2006 veröffentlichten vorläufigen Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), an Schienenwegen (VBUSch) sowie durch Gewerbe und Industrie (VBUI).

5.1 Auswertung der Lärmkarten 2017

5.1.1 Straßenverkehrslärm

Erwartungsgemäß ergeben sich die höchsten Schallimmissionen entlang des Hauptstraßennetzes wie z.B. Mittlerer Ring inkl. Zu- und Abfahrtsstraßen sowie Bundesautobahnen.

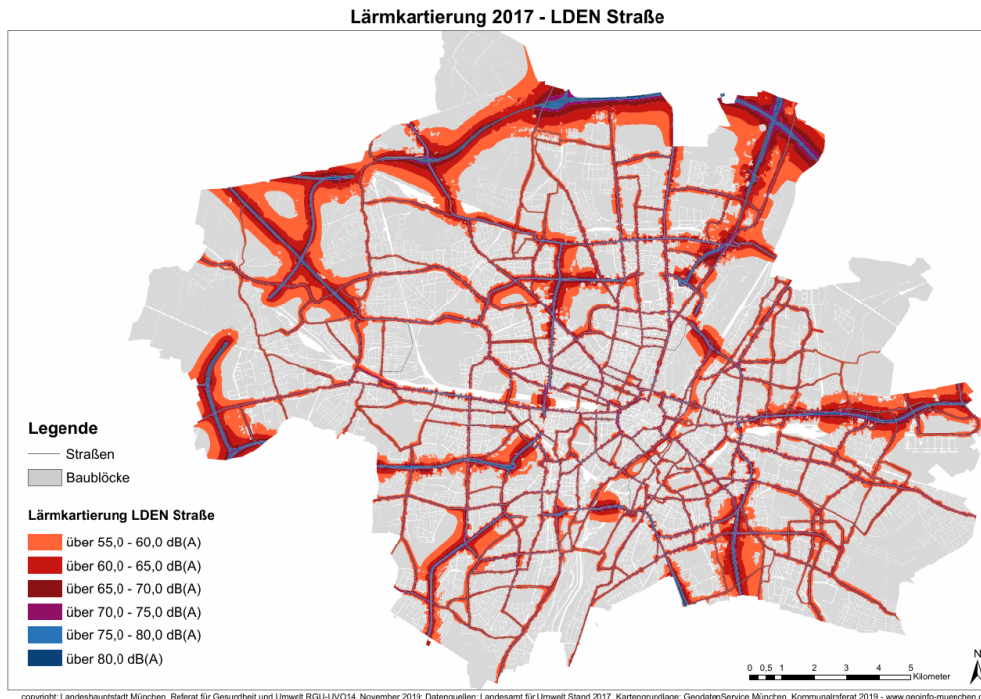


Abbildung 1: Lärmbelastung Straßenverkehr L_{DEN} in dB(A) (siehe auch Anhang 1.1)

Betroffenzahlen Straßenverkehr:

Aus den berechneten Gebäudelärmkarten und Flächenrastern wurden die nachfolgend dargestellten Einwohnerstatistiken für das Jahr 2017 erstellt. Gemäß Anhang VI der Umgebungslärmrichtlinie wurde die Anzahl der Menschen ermittelt, die innerhalb definierter Lärmbänder (Lärmklassen im Abstand von 5 dB(A)) leben.

Es ergeben sich folgende Betroffenheiten beim Straßenverkehrslärm (L_{DEN}):

- bei ca. 12 % der Einwohner liegt die Lärmbelastung über 60 dB(A)
- bei 1,6 % der Einwohner über 70 dB(A)

dB(A)		Belastete Menschen (nach VBEB) Straßenlärm	
		Basierend auf den Lärmkarten aus 2017	
über	bis	L_{DEN}	L_{Night}
50	55	-	74.700
55	60	95.000	69.000
60	65	69.400	22.900
65	70	66.400	2.100
70	75	21.900	0
> 75		1.500	0
Summe		254.200	168.700

Tabelle 1: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Menschen auf alle Gebäudedefassaden verteilt (nach VBEB) – **Straßenlärm** (auf die nächste Hunderterstelle gerundet); [6] (basierend auf Lärmkarte 2017)

5.1.2 Schienenverkehrslärm

Die Immissionen des Schienenverkehrs Tram/U-Bahn spielen - bezogen auf den Mittelungspegel - im Vergleich zum Straßenverkehr i. d. R. eine untergeordnete Rolle.

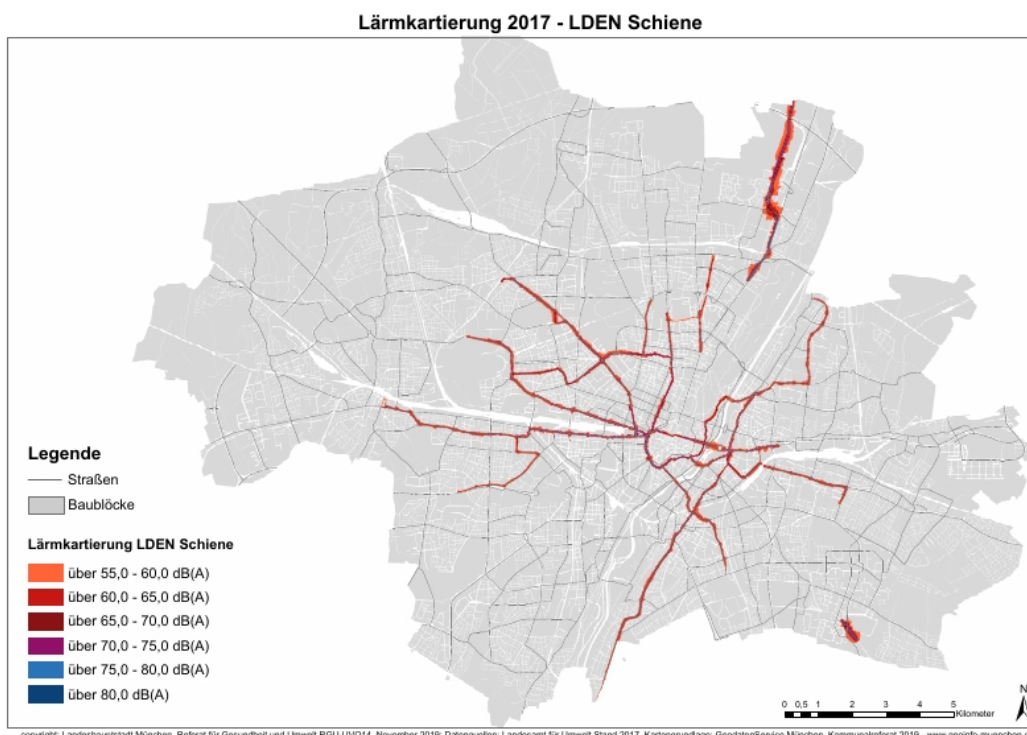


Abbildung 2: Lärmbelastung Schienenverkehr L_{DEN} in dB(A) (siehe auch Anhang 1.2)

Betroffenzahlen Schienenverkehr Tram/U-Bahn:

Es ergeben sich niedrigere Betroffenheiten als beim Straßenverkehrslärm (L_{DEN}):

- bei ca. 2 % der Einwohner liegt die Lärmbelastung über 60 dB(A)
- bei 0,1 % der Einwohner über 70 dB(A)

dB(A)		Belastete Menschen (nach VBEB) Schienenlärm Tram / U-Bahn Basierend auf den Lärmkarten aus 2017	
über	bis	L_{DEN}	L_{Night}
50	55	-	15.700
55	60	15.200	11.300
60	65	13.600	6.000
65	70	10.900	300
70	75	1.700	0
> 75		0	0
Summe		41.400	33.300

Tabelle 2: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Menschen auf alle Gebäudewandflächen verteilt (nach VBEB) – **Schienenlärm** Tram- und U-Bahnen (auf die nächste Hunderterstelle gerundet); [6] (basierend auf Lärmkarten aus 2017)

5.1.3 Gewerbelärm

Gemäß § 4 der 34. BImSchV sind auf den Gewerbe- und Industriegeländen nur Anlagen gemäß Anhang 1 der „Richtlinie 2010/75/EU des Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über Industrieemissionen“ - sog. IED-Anlagen - zu betrachten. Die durch die untersuchten IED-Anlagen verursachten Immissionspegel an Wohngebäuden liegen in aller Regel in unkritischen Bereichen. Dies ist nicht zuletzt auf eine stringente Genehmigungs- und Überwachungspraxis zurückzuführen.

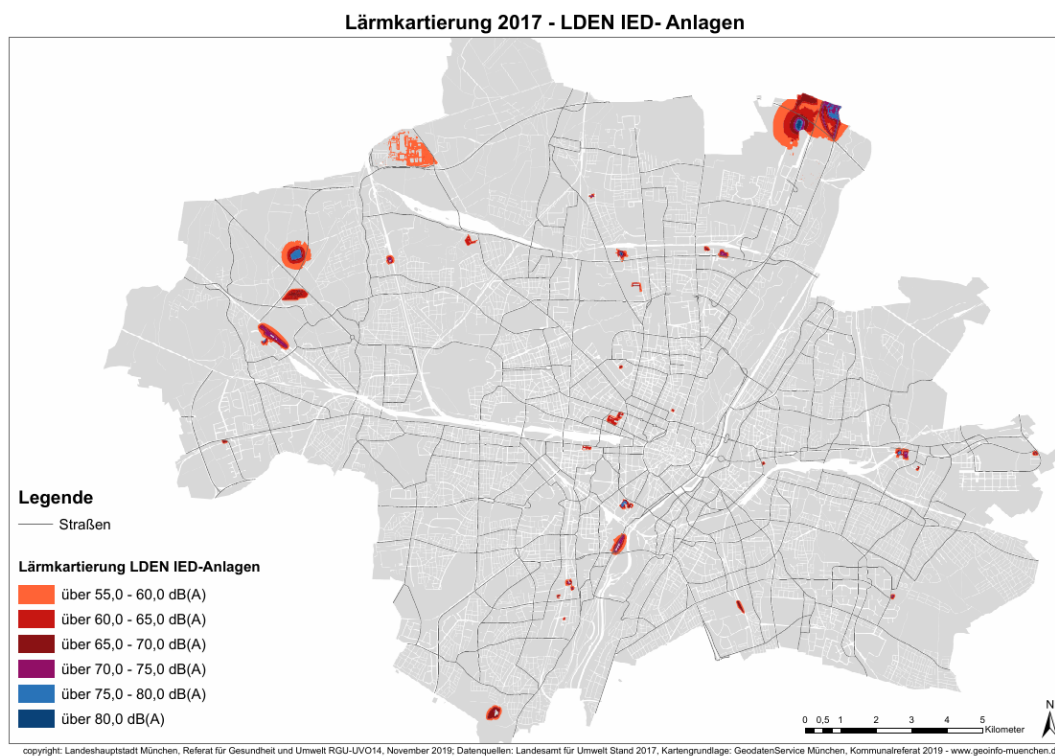


Abbildung 3: Lärmbelastung IED-Anlagen L_{DEN} in dB(A) (siehe auch Anhang 1.3)

5.2 Veränderung 2017 zu 2012

5.2.1 Veränderung der Lärmbelastung

Im Folgenden wird die Veränderung der Lärmbelastung (2017 gegenüber 2012) aus dem Straßenverkehr visualisiert. In nachfolgender Pegeldifferenzkarte (Abbildung 4) sind die **Veränderungen der Schallimmissionen** flächenhaft dargestellt.

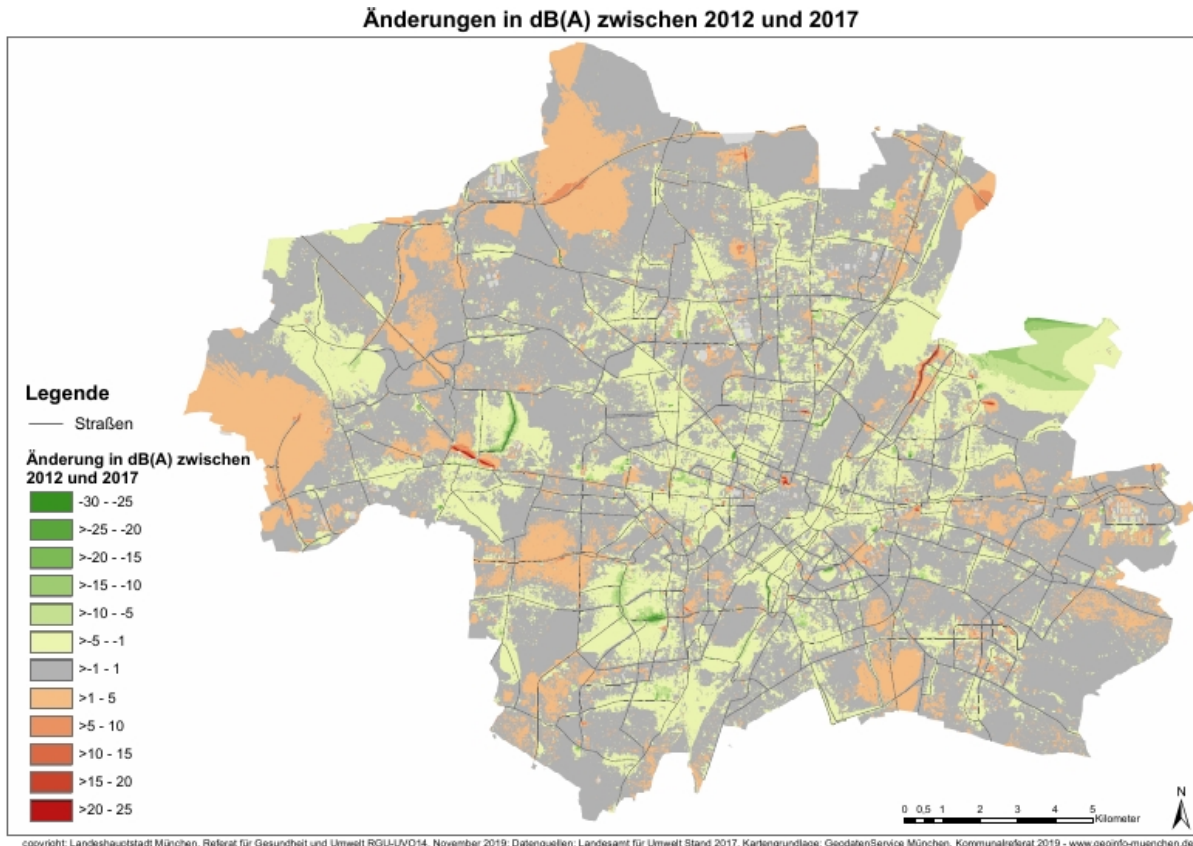


Abbildung 4: Straßenverkehrslärm Vergleich 2017 - 2012 (siehe auch Anhang 2)

- In den „grauen“ Bereichen bleibt die Lärmbelastung 2017 gegenüber 2012 nahezu unverändert (Pegeländerung < 1 dB(A)).
- In den „grünen“ Bereichen hat sich die Lärmbelastung im Jahr 2017 um 1 dB(A) oder mehr gegenüber der Belastung im Jahr 2012 vermindert.
- In den „roten“ Bereichen war es im Jahr 2017 um mindestens 1 dB(A) lauter, als im Jahr 2012.

Eine Erhöhung der Lärmbelastung ergab sich überwiegend außerhalb des innerstädtischen Bereiches.

Um örtliche **Veränderungen der Betroffenzahlen** aus den Lärmkarten von 2012 zu 2017 feststellen zu können, wurde das Stadtgebiet in 500 m x 500 m große Kacheln unterteilt. Diesen Kacheln wurde die jeweilige Anzahl der Einwohner, die von einem Pegel von mehr als 67 dB(A) (L_{DEN}) bzw. mehr als 57 dB(A) (L_{Night}) betroffen sind, zugeordnet. Für jede Kachel wurde die Differenz zwischen den Betroffenen im Jahr 2012 und 2017 gebildet (siehe Abbildung 5).

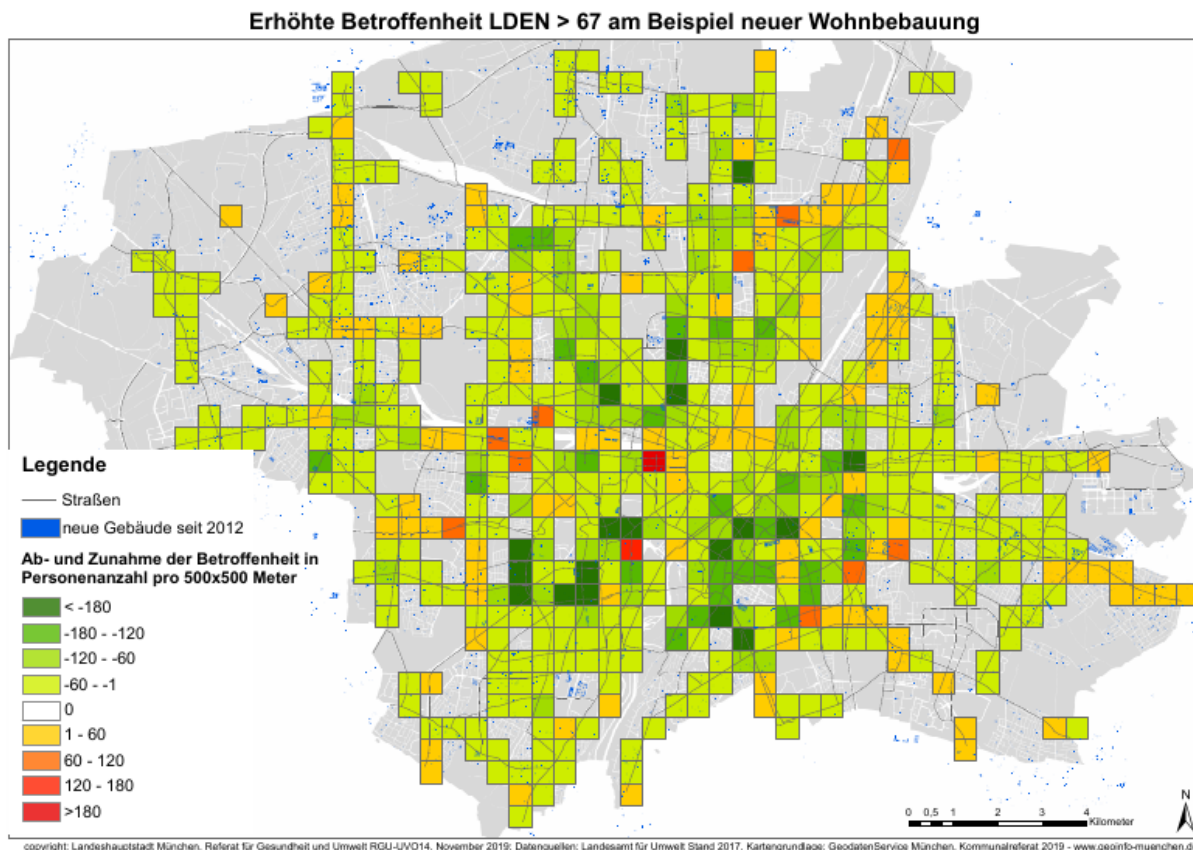


Abbildung 5: Kachelebene, 2017 – 2012 (siehe auch Anhang 3)

Die Betrachtung auf Kachelebene zeigt Bereiche, in denen eine leichte Erhöhung der Lärmbetroffenen 2017 gegenüber 2012 zu verzeichnen ist (gelb, orange, rot) und Bereiche in denen die Betroffenzahl gesunken ist (verschiedene Grüntöne).

a) Bereiche, in denen sich die Anzahl der Lärmbetroffenen vermindert hat (verschiedene Grüntöne):

Gut zu erkennen sind die Auswirkungen der Lärminderungsmaßnahmen aus dem bestehenden Lärmaktionsplan. Mit der übergeordneten Strategie Maßnahme E) „Handlungsprogramm Mittlerer Ring“ wird eine Verminderung der Lärmemissionsbelastung insbesondere am Mittleren Ring angestrebt, u. a. mit Hilfe von Tunnelbaumaßnahmen. In der folgenden Abbildung 6 ist die positive Auswirkung auf die Lärmbelastung - und in der Folge auf die Anzahl der lärm-betroffenen Personen - am Tunnel Mittlerer Ring Süd (Luise-Kiesselbach-Platz) dargestellt.

Nach Eröffnung des Tunnelbauwerks im Jahr 2015 haben sich die Betroffenzahlen sehr deutlich reduziert.

Geringere Betroffenheit LDEN > 67 am Beispiel Luise-Kiesselbach-Tunnel



Abbildung 6: Geringere Betroffenheit am Beispiel Luise-Kiesselbach-Platz

Auch Maßnahmen, die unabhängig vom bestehenden Lärmaktionsplan umgesetzt wurden, haben in vielen Bereichen Münchens zu einer Verminderung der Betroffenenzahlen geführt (z. B. Nordumgehung Pasing, Anordnung von Tempo 30 auf diversen Straßenzügen). Details hierzu können Kapitel 6.3 entnommen werden.

b) Bereiche, in denen sich die Anzahl der Lärmbetroffenen erhöht hat (gelb, orange, rot):

Die Zunahme der Zahl der Belasteten innerhalb dieser Kacheln ergibt sich in der Regel nicht aufgrund einer Verkehrszunahme (und der damit verbundenen Zunahme des Lärmpegels), sondern aufgrund einer Zunahme der Einwohner*innen (u.a. bedingt durch den Neubau von Wohngebäuden, vgl. Kapitel 5.2.2).

5.2.2 Einwohner*innenzuwachs

Die Landeshauptstadt München zählt zu den attraktivsten Großstädten in Deutschland. Nach aktuellen Zahlen aus der Bevölkerungsprognose [3], vorgestellt im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 02.05.2019, steigt die Einwohner*innenzahl demnach derzeit um ca. 0,75 Prozent pro Jahr.

Dieses Wachstum hat zur Folge, dass die Landeshauptstadt München dringend benötigten Wohnraum schaffen muss. Nach dem Grundsatz der „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ (vgl. u.a. § 1 Abs. 5 Satz 3, § 1a Abs. 2 Satz 1 BauGB [7]) wird hierbei auf die sog. „Nachverdichtung“ gesetzt. Infolgedessen rücken Neubaugebiete in vielen Fällen dicht an bestehende Straßen oder Schienenwege heran.

Dies führt dazu, dass an den straßenzugewandten Fassaden der neuen Wohngebäude die Anhaltswerte der Lärmaktionsplanung von 67 dB(A) für den L_{DEN} / 57 dB(A) für den L_{Night} überschritten werden.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen im Straßenraum sind aus stadtgestalterischen Gründen in der beschriebenen Situation in der Regel nicht möglich. Würde man an den lärmzugewandten Fassaden schutzbedürftige Räume (Wohn- und Schlafzimmer) situieren, würde man durch den Neubau potentielle Lärmsanierungsgebiete schaffen.

Dies wird im Rahmen der Bauleitplanung in vielen Fällen durch sog. Maßnahmen der architektonischen Selbsthilfe verhindert. Insbesondere die Raumorientierung (schutzbedürftige Räume dürfen nur an den lärmabgewandten Fassaden angeordnet werden) ist ein geeignetes Mittel, in neuen Gebäuden, die in lärmbelasteten Gebieten errichtet werden, gesunde Wohnverhältnisse zu gewährleisten.

Damit kann eine Nachverdichtung in verlärmten Bereichen erreicht werden, ohne dass neue Lärmbetroffenheiten hervorgerufen werden.

In den Lärmkarten des LfU werden Maßnahmen der architektonischen Selbsthilfe nicht erfasst. Dies führt dazu, dass in diesen Fällen in der Lärmkarte Betroffenheiten ermittelt werden, die in der Realität nicht (oder nur in geringerem Umfang) vorliegen.

In der Abbildung 7 ist ersichtlich, wie sich aufgrund neu errichteter Gebäude die Betroffenzahlen gemäß Lärmkartierung des LfU erhöht haben (gelbe und orange Bereiche). Die tatsächliche Erhöhung der Betroffenzahlen liegt, wie oben beschrieben, niedriger.

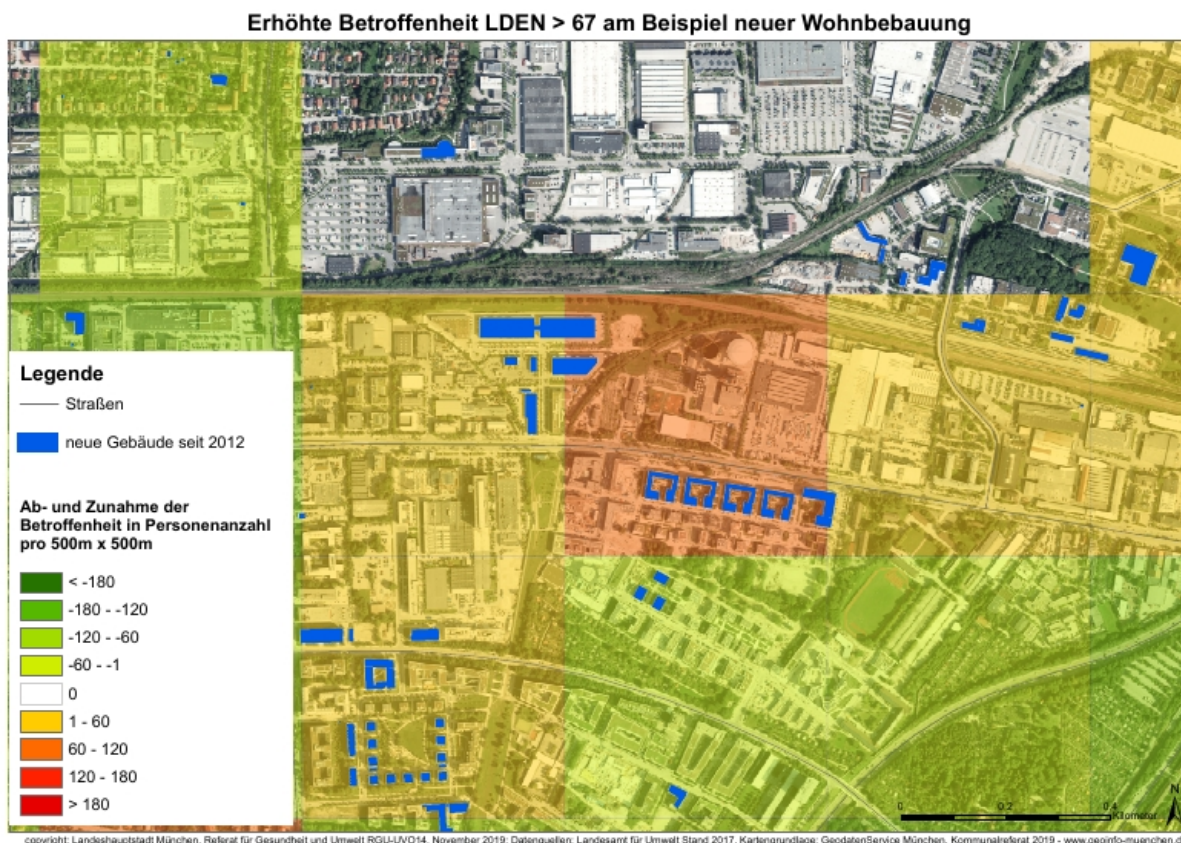


Abbildung 7: Erhöhte Betroffenheit am Beispiel neuer Wohnbebauung am Frankfurter Ring

5.2.3 Gesamtbilanz der Betroffenen

In der Gesamtbilanz ergibt sich, dass im Jahr 2017 die Zahl der Einwohner*innen, die von einer Überschreitung der Anhaltswerte der Lärmaktionsplanung (67 dB(A) für den L_{DEN} bzw. 57 dB(A) für den L_{Night}) betroffen sind, gegenüber 2007 bzw. 2012 zurückgegangen ist.

Diese Abnahme der Betroffenen ergibt sich trotz einer Zunahme der Gesamteinwohner*innenzahl und der in Kapitel 5.2.2 beschriebenen Unschärfe bei der Ermittlung der Betroffenenzahlen in Neubaugebieten.

	Belastete Einwohner*innen mit $L_{DEN} > 67$ dB(A)	Belastete Einwohner*innen mit $L_{Night} > 57$ dB(A)	Einwohner*innen (gesamt)
Kartierung 2007	76.370	78.549	1.351.445
Kartierung 2012	64.450	66.143	1.439.474
Kartierung 2017	60.455	63.502	1.526.056
Veränderung absolut (2017-2012)	- 3.995	-2.641	+ 85.582
Veränderung relativ (2017-2012)	- 6,2 %	-4,0 %	+ 6,0 %

Tabelle 3: Entwicklung Betroffenenzahlen (Personen, die Lärmpegeln von $L_{DEN} > 67$ dB(A) bzw. $L_{Night} > 57$ dB(A) ausgesetzt sind) und Entwicklung der Gesamteinwohner*innen in München

5.3 Bewertung der Ergebnisse der Lärmkarte 2017

Die Überprüfung der Erforderlichkeit einer Fortschreibung des bestehenden Lärmaktionsplans aufgrund der Ergebnisse der Lärmkarte 2017 gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG hat zusammenfassend Folgendes ergeben:

- Die Betroffenenzahlen im Jahr 2017 sind gegenüber 2007 bzw. 2012 gesunken, trotz höherer Einwohner*innenzahl.
- In einzelnen Bereichen, in denen sich die Betroffenenzahl erhöht hat, ist der Grund für die Zunahme der Betroffenen nicht ein gestiegener Lärmpegel, sondern eine Zunahme der Einwohner*innenzahlen infolge eines Zuzugs in neu geschaffenen Wohnraum.
- Durch größere bauliche Maßnahmen (wie Luise-Kiesselbach-Platz-Tunnel, Heckenstaller Tunnel oder Nordumgehung Pasing) konnte im Umfeld dieser Maßnahmen eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation für die betroffene Nachbarschaft erzielt werden.
- Auch weitere (bereits umgesetzte) Maßnahmen und Strategien aus dem bestehenden Lärmaktionsplan zeigen eine positive lärmindernde Wirkung.
- Auf den kartierten städtischen Straßen hat sich in aller Regel von 2012 nach 2017 keine signifikante Erhöhung der Verkehrsmengen oder der Lkw-Anteile ergeben.

Daraus folgt:

1. Eine Überarbeitung des bestehenden Lärmaktionsplans auf Basis der Lärmkarte 2017 ist nicht erforderlich.
2. Der bestehende Lärmaktionsplan vom 31.07.2013 behält seine Gültigkeit.

6 Maßnahmen zur Lärminderung

Wie in Kapitel 5.3 ausgeführt, ist eine Fortschreibung des bestehenden Lärmaktionsplans nicht erforderlich.

In Kapitel 6.1 und 6.2 sind daher die weiter gültigen Maßnahmen und Strategien aus dem bestehenden Lärmaktionsplan, jeweils mit Ergänzung um den aktuellen Umsetzungsstand, nochmals dargestellt.

Detaillierte Informationen können dem Anhang 4 bzw. dem bestehenden Lärmaktionsplan entnommen werden.

Kapitel 6.3 enthält eine Zusammenstellung weiterer Maßnahmen mit lärmindernder Wirkung, die nach Veröffentlichung des bestehenden Lärmaktionsplans unabhängig von der Lärmaktionsplanung umgesetzt wurden oder geplant sind.

6.1 Übergeordnete Strategien aus dem bestehenden Lärmaktionsplan

Die nachfolgend dargestellten Strategien wurden im bestehenden Lärmaktionsplan vom Stadtrat beschlossen. Die Strategien sind in Anhang 4.1 ausführlich beschrieben, der Realisierungsstand wird in der 2. Spalte der folgenden Tabelle dargestellt.

Maßnahme (Details siehe Anhang 4.1)	Realisierung (Stand: 02/2021)
A) Verkehrsverflüssigung – Grüne Welle	<p>Bereits umgesetzt:</p> <p>653 der 1137 aktiven Münchener Lichtsignalanlagen (LSA) sind Bestandteil einer Grünen Welle (es gibt derzeit insgesamt 90 zu Grünen Wellen koordinierte Streckenabschnitte – vier davon als Grüne Welle für Radfahrer) und in die routinemäßige Pflege übergegangen. 623 LSA sind in der lastabhängigen Programmauswahl LAPW auf eine situationgerechtere Anpassung durch Einbindung von Verkehrsdaten weiter optimiert.</p>
B) Umweltorientierte Verkehrssteuerung	<p>In Umsetzung:</p> <p>In der 3. Fortschreibung der Verkehrs- und Mobilitätsmanagementplanes 10/2018 wurde die Beauftragung einer Studie zur Erfassung und Bewertung aller verkehrlichen Hotspots im gesamten Stadtgebiet (unter dem Titel „Wieviel Verkehr verträgt die Stadt?“) beschlossen. Sie wird die Grundlage zur Erarbeitung eines Konzeptes für eine stadtweite Verkehrsbeeinflussung und ggf. Zuflussdosierung darstellen. Ziel ist neben einer Verringerung der Luftschadstoffmissionen auch eine Reduzierung der Lärmbelastung.</p> <p>Zur Reduzierung der NO_x- und Lärmbelastung in der Prinzregentenstraße wurde im Juni 2020 die gezielte Zuflussdosierung zur Reduzierung des durchschnittlichen Tagesverkehrs umgesetzt. Die tatsächlichen Auswirkungen werden hierbei so weit möglich evaluiert.</p>
C) Umleitung des Lkw-Durchgangsverkehrs auf den Münchner Autobahnring A 99	<p>Bereits umgesetzt:</p> <p>Seit 2012 umgesetzt.</p> <p>Im Februar 2019 konnte die durch die Fertigstellung des Tunnels Mittlerer Ring Südwest erforderlich gewordene Anpassung der Beschilderung im Umfeld des Luise-Kiesselbach-Tunnels abgeschlossen werden.</p> <p>2020 wurden auf Vorschlag des Polizeipräsidiums München zwei Kontrollstellen entlang des Mittleren Rings eingerichtet. Kontrollen durch die Polizei finden regelmäßig statt.</p>
D) Wirtschaftsverkehr	<p>Bereits umgesetzt:</p> <p>Das städtische Gelände des Güterverkehrszentrums (GVZ) Ost in unmittelbarer Nähe des Umschlagbahnhofes Riem wird seit 2003 für Containerlogistik vermietet. Das Grundstück des Citylogistikzentrum (CLZ) an der Friedenheimer Brücke wurde an die DHL veräußert. Die Anlage der DHL ersetzt das an dieser Stelle ursprünglich vorgesehene CLZ. Somit ist die Umsetzung des Dezentralen Güterverkehrszentrenkonzeptes mit den beiden Standorten erfolgt.</p>

Maßnahme (Details siehe Anhang 4.1)	Realisierung (Stand: 02/2021)
E) Handlungsprogramm Mittlerer Ring	<p>In Umsetzung</p> <p>Tunnel Mittlerer Ring Ost (Richard-Strauss-Tunnel): Der Richard-Strauss-Tunnel mit Seitentunnel wurde am 20.07.2009 dem Verkehr übergeben. Die Wiederherstellung der Tunneloberfläche ist abgeschlossen.</p> <p>Tunnel Mittlerer Ring Südwest (Luise-Kiesselbach-Tunnel, Tunnel Heckenstallerstraße): Am 25.07.2015 dem Verkehr übergeben. Die Wiederherstellung der Tunneloberfläche wurde 2018 abgeschlossen.</p> <p>Machbarkeitsuntersuchung Ringabschnitte Landshuter Allee: Die Ergebnisse liegen vor. Der Ringabschnitt „Landshuter Allee“ (siehe auch Untersuchungsgebiet A_03 in Kap. 6.2) befindet sich in der Planung (aktuell Endphase der Vorplanung).¹⁾</p> <p>Machbarkeitsuntersuchung Ringabschnitte Tegernseer Landstraße (siehe auch Untersuchungsgebiet A_02 in Kap. 6.2): Die Untersuchungsergebnisse zur Tunnelverlängerung liegen mittlerweile vor. Die Einbringung der Sitzungsvorlage im Stadtrat mit Entscheidungsvorschlägen zur Umsetzung einer Tunnelbaumaßnahme ist für das zweite Quartal 2021 geplant.¹⁾</p> <p>Derzeit laufen die konkreten Planungen für den Ringabschnitt Isarring/Englischer Garten.</p>
F) Mobilitätsmanagement	<p>In Umsetzung:</p> <p>Durch die flächenhafte systematische Ausweitung des Mobilitätsmanagements erhalten alle Bürger*innen, Familien sowie Kindertagesstätten und Schulen ein Angebot für eine individuelle Mobilitätsberatung. Die neue Mobilitätsmarke „München unterwegs“ ist die zentrale Kommunikationsplattform für alle Mobilitätsangebote und -informationen. Das Mobilitätsmanagement wird kontinuierlich evaluiert.</p>
G) Parkraummanagement	<p>In Umsetzung:</p> <p>Das Parkraummanagement wurde bisher in 5 Sektoren umgesetzt und wird kontinuierlich ausgeweitet. Mittlerweile werden rund 82.000 Stellplätze innerhalb von Parklizenzgebieten angeboten.</p> <p>Die Umsetzung weiterer Parklizenzgebiete soll im 4. Quartal 2021 vom Stadtrat genehmigt werden und ab dem 2. Quartal 2022 in Umsetzung gehen. Die erste Hälfte an umzusetzenden Parklizenzgebieten des Sektor VI sollen bis Ende 2022 umgesetzt sein. Teil 2 der Umsetzungsgebiete folgt in 2023 und 2024.</p> <p>Des Weiteren wurden einige private und städtische Anwohner*innenstellplätze realisiert.</p>
H) Förderung des allgemeinen ÖPNV	<p>In Umsetzung:</p> <p>Förderung und Ausbau des ÖPNV wurden in den vergangenen Jahren kontinuierlich vorangetrieben, z.B. durch Beschleunigung und Ausbau des Bus- und Trambahnverkehrs sowie der Planung neuer U-Bahn-Strecken (z.B. Verlängerung der U6 nach Martinsried und der U5 nach Pasing) und Trambahnstrecken (z.B. Westtangente).</p> <p>Zudem existiert seit 2014 das Angebot MVG-Rad, welches als Ergänzung zum ÖPNV zu dessen Attraktivität beitragen kann und ebenfalls sukzessive ausgebaut wird.</p>

Maßnahme (Details siehe Anhang 4.1)	Realisierung (Stand: 02/2021)
I) Maßnahmen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	In Umsetzung: In den vergangenen Jahren wurden bereits vielfältige Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des SPNV umgesetzt. Zu nennen sind hier z.B. die Einführung eines 10-Minuten-Taktes auf mehreren S-Bahnlinien, der barrierefreie Ausbau zahlreicher Stationen oder Neubaumaßnahmen (Neufahrner Kurve) und Elektrifizierungsmaßnahmen (Dachau - Altomünster). Es erfolgt eine kontinuierliche Weiterführung und Intensivierung der Maßnahmen. So ist z.B. nach Fertigstellung der zweiten Stammstrecke eine weitere deutliche Ausweitung des Angebotes im SPNV (Taktverdichtungen, Express-Bahnen) geplant.
J) Ausbau Park and Ride (P+R), Bike and Ride (B+R)	In Umsetzung: Das Angebote an P+R und B+R wurde in den vergangenen Jahren kontinuierlich ausgebaut (z.B. P+R-Anlagen in Aubing und Freiham, B+R-Anlage am Bahnhof Pasing), weitere bedarfsgerechte Erweiterungen (z.B. der P+R-Anlage in Feldmoching) sind in den kommenden Jahren vorgesehen.
K) Förderung Fahrradverkehr	In Umsetzung: Mit einer Vielzahl an Projekten, seit 2019 forciert und nach den Maßgaben der Bürger*innenbegehren „Radentscheid“ und „Altstadt-Radlring“, wird fortlaufend an einer Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur gearbeitet, um mit verkehrssicheren und komfortablen Wegen und Abstellanlagen den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen sukzessive zu erhöhen. Derzeit sind in München 89 Fahrradstraßen (mit einer Gesamtlänge von 43 km im Stadtgebiet) ausgewiesen. Im sinnvollen Netzzusammenhang und im Rahmen eines Gesamtkonzeptes sollen weitere Fahrradstraßen ausgewiesen bzw. eingerichtet werden. Von den ca. 720 Einbahnstraßen in München sind derzeit 421 für den gegenläufigen Radverkehr geöffnet und befahrbar.
L) Nahmobilität	In Umsetzung: Aufbauend auf den bisherigen Projekten (v. a. Ludwigsvorstadt- Isarvorstadt, Giesing und Westend) werden neue Maßnahmen entwickelt und laufende Planungen beratend begleitet.

Tabelle 4: Übergeordnete Strategien für die Lärminderung im gesamten Stadtgebiet

¹⁾Anmerkung: Gemäß Beschluss der Vollversammlung vom vom 22.07.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00527) werden die Planungen für die Tunnel an der Landshuter Allee und der Tegernseer Landstraße eingestellt, sobald alle bereits erteilten Aufträge abgeschlossen sind.

6.2 Kleinräumige Maßnahmen aus dem bestehenden Lärmaktionsplan

Die für die jeweiligen Untersuchungsgebiete vorgeschlagenen und vom Stadtrat beschlossenen kleinräumigen Maßnahmen inkl. Wirkungsanalysen und Kosten-Nutzen-Analysen werden im bestehenden Lärmaktionsplan, Kap. 7.4.2 ausführlich beschrieben.

Nachfolgend sind die Ergebnisse der Maßnahmenplanung 2013 und deren Umsetzungsstand tabellarisch zusammengefasst. Weitergehende Informationen hierzu sind Anhang 4.2 zu entnehmen.

Untersuchungsgebiet (Details siehe Anhang 4.2)	von - bis	Maßnahmenvorschlag	Realisierung (Stand: 07/2021)
A_02 Tegernseer Landstraße	Grünwalder Str. - Chiemgaustr.	Vertiefende Untersuchungen von möglichen Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des „Handlungsprogramms Mittlerer Ring“, bei denen neben den schalltechnischen Aspekten auch die lufthygienische und die verkehrliche Situation untersucht werden.	In Umsetzung: Gemäß Beschluss der Vollversammlung vom 22.07.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00527) werden die Planungen für den Tunnel an der Tegernseer Landstraße eingestellt, sobald alle bereits erteilten Aufträge abgeschlossen sind. Die im Rahmen des „Handlungsprogramms Mittlerer Ring“ erarbeiteten Untersuchungsergebnisse liegen mittlerweile vor. Die Einbringung der Sitzungsvorlage im Stadtrat mit Entscheidungsvorschlägen ist für das zweite Quartal 2021 geplant. Bereits umgesetzt: Erneuerung des Fahrbahnbelags mit lärmindernden Eigenschaften im Jahr 2018.
A_03 Landshuter Allee	Hengelerstr. - Ri- chelstr.	Vertiefende Untersuchungen von möglichen Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen des „Handlungsprogramms Mittlerer Ring“, bei denen neben den schalltechnischen Aspekten auch die lufthygienische und die verkehrliche Situation untersucht werden.	In Umsetzung: Gemäß Beschluss der Vollversammlung vom 22.07.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00527) werden die Planungen für den Tunnel an der Landshuter Allee eingestellt, sobald alle bereits erteilten Aufträge abgeschlossen sind. Mit Alternativen zur Tunnelplanung, deren Prüfung mit Antrag Nr. 20-26 / A00264 vom 17.07.2020 gefordert wurde, und mit ggf. erforderlichen Maßnahmen am bestehenden Tunnel soll der Stadtrat im Jahr 2021 befasst werden.
A_04 Chiemgaustraße West	Tegernseer Landstr. - Balan- str.	Lärmarmer Fahrbahnbelag im Bereich westlich der Schwannseestraße bis zur Tegernseer Landstraße	Ist noch umzusetzen: Wenn der vorhandene Fahrbahnbelag aus technischen Gründen erneuert werden muss, soll ein Belag mit lärmindernden Eigenschaften eingesetzt werden.

Untersuchungsgebiet (Details siehe Anhang 4.2)	von - bis	Maßnahmenvorschlag	Realisierung (Stand: 07/2021)
A_05 Lindwurmstraße / Kapuzinerstraße / Her- zog-Heinrich-Str.	Poccistr. - Goethepl. / Mo- zart - Lindwurm- str. / Lindwurm - Thal- kirchner Str.	Ggf. erneute Aufnahme des Un- tersuchungsgebietes in einer zu- künftigen Fortschreibung des Lärmaktionsplans	Bereits umgesetzt: erneute Aufnahme ist nicht erforder- lich, da: Kapuzinerstraße: Erneuerung des Fahrbahnbelags im Jahr 2013; Herzog-Heinrich-Straße: Erneuerung des Fahrbahnbelags mit lärmmindern- den Eigenschaften im Jahr 2017; Herzog-Heinrich-Straße (südlicher Abschnitt) zwischen dem Knoten Mo- zartstraße und der Einmündung in die Lindwurmstraße: Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf durchgehend 30 km/h (aus Lärm- schutzgründen); Herzog-Heinrich-Straße: Ausweitung der im Umfeld des There- sien-Gymnasium bestehenden, zeit- lich begrenzten Anordnung von Tem- po 30 vor Schulen in südlicher Rich- tung bis zum Knoten Mozartstraße (Lückenschluss).
		Sofortmaßnahme Schallschutz- fenster	Bereits umgesetzt: Schallschutzfensterprogramm ist im September 2013 angelaufen, einge- stellte Haushaltsmittel: 810.000 €.
A_07 Paul-Heyse-Straße / Schwanthalerstraße	Bayerstr. - Land- wehrstr. / St.-Paul-Str. - Mittererstr.	Ggf. erneute Aufnahme des Un- tersuchungsgebietes in einer zu- künftigen Fortschreibung des Lärmaktionsplans	
A_08 Gabelsbergerstraße / Theresienstraße	jeweils Schleiß- heimer Str. - Lui- senstr.	Ggf. erneute Aufnahme des Un- tersuchungsgebietes in einer zu- künftigen Fortschreibung des Lärmaktionsplans	
A_09 Frankfurter Ring / Schleißheimer Straße	Riesenfeld - Kor- binianstr. / Hamburger Str. - Bertholdstr.	Ggf. erneute Aufnahme des Un- tersuchungsgebietes in einer zu- künftigen Fortschreibung des Lärmaktionsplans	Bereits umgesetzt: Schallschutzfensterprogramm ist im September 2013 angelaufen, einge- stellte Haushaltsmittel: 810.000 €.

Untersuchungsgebiet (Details siehe Anhang 4.2)	von - bis	Maßnahmenvorschlag	Realisierung (Stand: 07/2021)
		Sofortmaßnahme Schallschutzfenster	Bereits umgesetzt: Schallschutzfensterprogramm ist im September 2013 angelaufen, eingestellte Haushaltsmittel: 810.000 €.
A_10 Rosenheimer Straße Nordwest	Rosenheimer Platz - Orleansstr.	Ggf. erneute Aufnahme des Untersuchungsgebietes in einer zukünftigen Fortschreibung des Lärmaktionsplans	Bereits umgesetzt: erneute Aufnahme ist nicht erforderlich, da: Rosenheimer Straße zwischen Franziskanerstraße/ Steinstraße und Orleansstraße: Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h, Markierung von Radfahrstreifen, Radwegen und Fahrradsymbolen.
		Sofortmaßnahme Schallschutzfenster	Bereits umgesetzt: Schallschutzfensterprogramm ist im September 2013 angelaufen, eingestellte Haushaltsmittel: 810.000 €.
A_11 Humboldtstraße / Pilgersheimer Straße	Claude-Lorrain-Str. - Kolumbuspl. / Freibads- tr. - Edlingerpl.	Ggf. erneute Aufnahme des Untersuchungsgebietes in einer zukünftigen Fortschreibung des Lärmaktionsplans	In Umsetzung: Im Rahmen eines auf zwei Jahre befristeten Verkehrsversuches wird auf der Humboldtstraße zwischen Pilgersheimer Straße und Claude-Lorrain-Straße die Wirkung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h bzw. 30 km/h untersucht. Anschließend werden die Ergebnisse evaluiert und geprüft, ob eine dauerhafte Anordnung getroffen werden kann. Die erste Stufe des Verkehrsversuches (Tempo 40) ist im Oktober 2020 gestartet. Die zweite Stufe (Tempo 30) ist für Oktober 2021 geplant.
		Sofortmaßnahme Schallschutzfenster	Bereits umgesetzt: Schallschutzfensterprogramm ist im September 2013 angelaufen, eingestellte Haushaltsmittel: 810.000 €.
A_12 Brudermühlstraße	Tunnelportal West - Schäftlarnstr.	Ggf. erneute Aufnahme des Untersuchungsgebietes in einer zukünftigen Fortschreibung des Lärmaktionsplans	
		Sofortmaßnahme Schallschutzfenster	Bereits umgesetzt: Schallschutzfensterprogramm ist im September 2013 angelaufen, eingestellte Haushaltsmittel: 810.000 €.

Untersuchungsgebiet (Details siehe Anhang 4.2)	von - bis	Maßnahmenvorschlag	Realisierung (Stand: 07/2021)
A_13 Landsberger Straße	Barthstr. - Trap- pentreustr.	<p>Schallschutzfenster</p> <p>Da in diesem Untersuchungsgebiet aktive Maßnahmen nicht möglich bzw. empfehlenswert sind, werden passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzfenstern etc. vorgeschlagen.</p>	<p>Bereits umgesetzt:</p> <p>Schallschutzfensterprogramm ist im September 2013 angelaufen, eingestellte Haushaltsmittel: 810.000 €.</p>
A_14 Müllerstraße	Sendlinger-Tor- Pl. - Fraunhofer- str.	<p>Maßnahmen am Fahrweg der Straßenbahn:</p> <p>Am Fahrweg der Straßenbahn werden kontinuierliche Maßnahmen zur Verringerung des Kurvenquietschens sowie von störenden Geräuschen beim Überfahren der Weichen- und KreuzungsAnhangMüller- / Fraunhoferstraße empfohlen.</p>	<p>Bereits umgesetzt:</p> <p>Die für die Umsetzung zuständige MVG hat die im Lärmaktionsplan empfohlenen Maßnahmen (Maßnahmen zur Verringerung des Kurvenquietschens sowie Maßnahmen zur Verringerung von störenden Geräuschen beim Überfahren der Weichen- und KreuzungsAnhangMüller- / Fraunhoferstraße) im Jahr 2013 umgesetzt.</p>
		<p>Schallschutzfenster</p> <p>Als zusätzliche Maßnahme wird die Umsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen an der Wohnbebauung vorgeschlagen.</p>	<p>Bereits umgesetzt:</p> <p>Schallschutzfensterprogramm ist im September 2013 angelaufen, eingestellte Haushaltsmittel: 810.000 €.</p>
B_01 Orleansstraße	Balanstr. - Spi- cherenstr.	<p>Schallschutzfenster</p> <p>Im Untersuchungsgebiet wurde bereits im Rahmen des Konjunkturpakets II ein Abschnitt mit lärmarmen Fahrbahnbelag (zwischen der Rosenheimer Straße und Orleansplatz) hergestellt.</p> <p>In diesem Untersuchungsgebiet sind weitere aktive Maßnahmen nicht möglich bzw. empfehlenswert, daher werden passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzfenstern etc. vorgeschlagen.</p>	<p>Bereits umgesetzt:</p> <p>Schallschutzfensterprogramm ist im September 2013 angelaufen, eingestellte Haushaltsmittel: 810.000 €.</p>
B_02 Innsbrucker Ring Tunnel- bereich	Ampfing - Schlüsselbergstr. Neumarkter - Berg-am-Laim- Str. Berg-am-Laim- - Mühdorfstr.	<p>Lärmarmen Fahrbahnbelag</p> <p>(auf dem Innsbrucker Ring und dem Leuchtenbergring)</p>	<p>Ist noch umzusetzen:</p> <p>Wenn der vorhandene Fahrbahnbelag aus technischen Gründen erneuert werden muss, soll ein Belag mit lärmindernden Eigenschaften eingesetzt werden.</p>
B_03 Candidauffahrt	Gerhardstr. - Candidtunnel	<p>Lärmarmen Fahrbahnbelag</p>	<p>Ist noch umzusetzen:</p> <p>Wenn der vorhandene Fahrbahnbelag aus technischen Gründen erneuert werden muss, soll ein Belag mit lärmindernden Eigenschaften eingesetzt werden.</p>

Untersuchungsgebiet (Details siehe Anhang 4.2)	von - bis	Maßnahmenvorschlag	Realisierung (Stand: 07/2021)
B_04 Auenstraße / Wittelsbacherstr. / Ehrentgutstraße / Isartalstraße	Ehrentgutstr. - Baldepl. / Geyer- str. - Baldepl. / Isartalstr. - Auen- str. / DB - Ehren- gutstr.	Ggf. erneute Aufnahme des Un- tersuchungsgebietes in einer zu- künftigen Fortschreibung des Lärmaktionsplans	Bereits umgesetzt: erneute Aufnahme ist nicht erforder- lich, da in Teilbereichen bereits eine Erneuerung des Fahrbahnbelags im Jahr 2015 bis 2017 erfolgt ist. In der Auenstraße wurde in südlicher Richtung beginnend ab der Kreuzung Westermühlstraße (Auenstraße 34) durchgehend bis zum Ende (Auen- straße 136) und in der Verlängerung in der Isartalstraße (ab Hausnr. 33) bis zur Kreuzung Isartalstraße / La- gerhausstraße / Schäftlarnstraße so- wie in Richtung Norden ab der Kreu- zung Isartalstraße / Lager- hausstraße / Schäftlarnstraße im Streckenverlauf bis zur Auenstraße Hausnummer 118 die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt (Lücken- schluss der Tempo 30-Bereiche vor sensiblen Einrichtungen aufgrund des Lärmschutz). Verkehrsrechtliche An- ordnung vom 12.09.2018, ausgeführt am 20.02.2019.
		Sofortmaßnahme Schallschutz- fenster	Bereits umgesetzt: Schallschutzfensterprogramm ist im September 2013 angelaufen, einge- stellte Haushaltsmittel: 810.000 €.
B_05 Rosenheimer Straße Südost	Karl-Preis-Pl. - Kirchseeoner Str.	Schallschutzfenster Da in diesem Untersuchungsgebiet aktive Maßnahmen nicht möglich bzw. empfehlenswert sind, werden passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzfenstern etc. vorgeschlagen.	Bereits umgesetzt: Schallschutzfensterprogramm ist im September 2013 angelaufen, einge- stellte Haushaltsmittel: 810.000 €.
B_06 Grünwalder Straße / Tegernseer Landstraße	Tegernseer Landstr. - Scho- rerstr. / Weinbauernstr. - Grünwalder Str.	Schallschutzfenster Da in diesem Untersuchungsgebiet aktive Maßnahmen nicht möglich bzw. empfehlenswert sind, werden passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzfenstern etc. vorgeschlagen.	Bereits umgesetzt: Schallschutzfensterprogramm ist im September 2013 angelaufen, einge- stellte Haushaltsmittel: 810.000 €.
B_07 Schwanseeestraße	Giesinger Bahn- hofpl. - Chiemg- austr.	Ggf. erneute Aufnahme des Un- tersuchungsgebietes in einer zu- künftigen Fortschreibung des Lärmaktionsplans	
		Sofortmaßnahme Schallschutz- fenster	Bereits umgesetzt: Schallschutzfensterprogramm ist im September 2013 angelaufen, einge- stellte Haushaltsmittel: 810.000 €.

Untersuchungsgebiet (Details siehe Anhang 4.2)	von - bis	Maßnahmenvorschlag	Realisierung (Stand: 07/2021)
B_09 Lindwurmstraße Südwest	Aberlestr. - Imp- lerstr.	Ggf. erneute Aufnahme des Un- tersuchungsgebietes in einer zu- künftigen Fortschreibung des Lärmaktionsplans	
		Sofortmaßnahme Schallschutz- fenster	Bereits umgesetzt: Schallschutzfensterprogramm ist im September 2013 angelaufen, einge- stellte Haushaltsmittel: 810.000 €.
B_10 Kapuzinerstraße Südost	Thalkirchner Str. - Wittelsbacher- br.	Schallschutzfenster Da in diesem Untersuchungsgebiet aktive Maßnahmen nicht möglich bzw. empfehlenswert sind, werden passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzfenstern etc. vorgeschlagen.	Bereits umgesetzt: Schallschutzfensterprogramm ist im September 2013 angelaufen, einge- stellte Haushaltsmittel: 810.000 €. Zusätzlich erfolgte eine Erneuerung des Fahrbahnbelags im Jahr 2013.
B_11 Innsbrucker Ring Süd	Bad-Schachener - Kirchseeoner Str.	Lärmarmer Fahrbahnbelag	Ist noch umzusetzen: Wenn der vorhandene Fahrbahnbelag aus technischen Gründen erneuert werden muss, soll ein Belag mit lärm- mindernden Eigenschaften eingesetzt werden.
B_12 Chiemgaustraße Ost	Balanstr. - Lang- bürgener Str.	Schallschutzfenster Im Untersuchungsgebiet wurde be- reits im Rahmen des Konjunktur- pakets II ein Abschnitt mit lärm- armen Fahrbahnbelag (zwischen der Rosenheimer Straße und der Pfäl- zer-Wald-Straße) hergestellt. Wei- tere aktive Maßnahmen sind nicht möglich bzw. empfehlenswert, da- her werden passive Schallschutz- maßnahmen in Form von Schall- schutzfenstern etc. vorgeschlagen.	Bereits umgesetzt: Lärmmindernder Fahrbahnbelag be- reits eingebaut im Rahmen des Kon- junkturpakets II. Schallschutzfensterprogramm ist im September 2013 angelaufen, einge- stellte Haushaltsmittel: 810.000 €.
B_13 Tegernseer Landstraße Süd	Stadelheimer Str. - Stettnerstr.	Lärmarmer Fahrbahnbelag	Bereits umgesetzt: Umgesetzt im Rahmen einer Fahr- bahnerneuerung im Jahr 2015.

Tabelle 5: Kleinräumige Maßnahmen in den Untersuchungsgebieten

6.3 Zusätzliche Maßnahmen

Unabhängig von der Lärmaktionsplanung wurden bzw. werden zukünftig in lärmexponierten Gebieten weitere Maßnahmen im Rahmen anderer Planungen umgesetzt, die ebenfalls zu einer Verringerung der Lärmbelastung geführt haben bzw. führen werden.

6.3.1 Bauliche Maßnahmen

Unter anderem in folgenden Bereichen wurden bereits bauliche Maßnahmen realisiert:

- Nordumgehung Pasing (NUP):
Im westlichen Stadtteil Pasing durchquerten von der Bodenseestraße zur Landsberger Straße über 30.000 Fahrzeuge den Pasinger Marienplatz. Mit der Realisierung der Nordumgehung Pasing wurde das Zentrum von Pasing in hohem Maße von Verkehrslärm entlastet. Zum Schutz der Bevölkerung wurde die neu gebaute NUP zusätzlich mit einer Lärmschutzwand ausgestattet.
- Lärmschutzwand an der Domagkstraße:
Entlang der BAB A 9 Berlin-München (westlich) und entlang der Domagkstraße (nördlich) wurde eine Lärmschutzwand realisiert. Ausgelöst wurde diese durch den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1943 b.

6.3.2 Geschwindigkeitsreduzierungen

Verkehrsrechtliche Anordnungen des Mobilitätsreferates (MOR) (insbesondere Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen oder Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h vor sensiblen Einrichtungen) tragen ebenfalls zur Lärmreduzierung bei. Hier hat in den vergangenen Jahren eine deutliche Ausweitung stattgefunden. Die nachfolgende Übersicht listet die getroffenen Anordnungen auf (Stand 03/2021):

- 23 Anordnungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen u. a. aus Lärmschutzgründen davon
 - 19 Anordnungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h,
 - 2 Anordnungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h,
 - 1 Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h,
 - 1 Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 60 km/h.
- Aus Gründen der Schulwegsicherheit und vor sensiblen Einrichtungen neu über bestehende Tempo-30-Zonen hinaus:
 - 89 Anordnungen vor Schulen (Grundschulen sowie weiterführenden Schulen),
 - rund 100 Anordnungen vor sensiblen Einrichtungen (wie z. B. Kindergärten, Kindertagesstätten, Altenheimen und Spielplätzen).

6.3.3 Neue übergeordnete Strategien

Zusätzlich zu den Strategien aus dem bestehenden Lärmaktionsplan wurden die folgenden weiteren Strategien ins Leben gerufen, die zur Lärminderung beitragen:

- Förderung der Sharing-Mobility zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs
- Leise-Reifen-Kampagne
- Förderung Elektromobilität

Eine detaillierte Beschreibung der Strategien ist dem Anhang 4 zu entnehmen.

6.3.4 Maßnahmen und Strategien aus der Luftreinhalteplanung

Zahlreiche Maßnahmen, die aus Gründen der Luftreinhaltung umgesetzt werden, haben auch auf den Bereich der Lärminderungsplanung positive Auswirkungen. Daher ist es unabdingbar, bei der Lärmaktionsplanung ein Augenmerk auf die Maßnahmen und Strategien der Luftreinhalteplanung zu haben, um Synergieeffekte nutzen zu können und konträr wirksame Maßnahmen auszuschließen.

Für das Stadtgebiet München wurde erstmals am 28.12.2004 ein Luftreinhalteplan aufgestellt. Dieser wurde in der Zwischenzeit sieben Mal von der zuständigen Regierung von Oberbayern fortgeschrieben, zuletzt im Oktober 2019.

Im Folgenden werden diejenigen Strategien aus der Luftreinhalteplanung skizziert, für die sich auch eine positive Auswirkung für die Lärmsituation erwarten lässt:

- **IHFEM:**
Mit dem „Integrierten Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München“ (kurz: IHFEM) setzt die Landeshauptstadt München seit 2015 das größte kommunale Handlungsprogramm für Elektromobilität und emissionsfreie Antriebe um. Das Programm wird im Jahr 2021 zu einem Programm zur Förderung klimaneutraler Antriebe für die Jahre 2022 bis 2025 weiterentwickelt.
- **Ausweitung der ÖPNV-Kapazität durch neue Linien:**
Einführung Expressbuslinien X50 und X80, CityRing sowie Nord-Ost-Tangente zur Verbesserung der Tangential- und Expressbusverbindung.
- **Elektrifizierung der Busse im ÖPNV:**
Es ist geplant E-Busse mit Ladeinfrastruktur zu beschaffen. Hierbei handelt es sich um mehrere Teilprojekte (vgl. 7. Fortschreibung vom Oktober 2019). Aktuell (Stand 07/2021) sind die Linien 100 und 144 komplett auf E-Busse umgestellt. Insgesamt sind schon 15 E-Busse im Stadtgebiet im Einsatz. Zusätzlich haben im Jahr 2020 43 Müllfahrzeuge neuester Emissionsklasse EURO-VI an den Hotspot-Bereichen ihren Einsatz gestartet.
- **Aufbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur:**
Zur Förderung des Umstiegs vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) auf Elektrofahrzeuge werden mehrere Teilprojekte zur Errichtung von E-Ladesäulen auf öffentlichem Grund und öffentliche E-Ladesäulen auf privatem Grund gefördert.
- **Verbesserungen im Bereich der intelligenten Verkehrssteuerung:**
Flächendeckende Ausweitung der lastabhängigen Programmwahl an Lichtsignalanlagen zur Verstetigung und Verflüssigung des Verkehrs.
- **Projekt BAU-ER - Baustellen- und Ereignismanagement:**
Erfassung und Digitalisierung aller Baustellen, Veranstaltungen, Versammlungen und sonstiger Sondernutzungen im Straßenraum mit dem Ziel der bestmöglichen Synchronisierung der entsprechenden Auswirkungen auf das Verkehrsnetz.

Im Rahmen der Lenkungsgruppe BAU-ER soll im März 2021 entschieden werden, ob und wie das Projekt unter den massiven Einsparungen fortgesetzt werden kann.

- **Parkraummanagement:**
Digitalisierung der P+R Anlagen und Anzeige von ÖPNV/Rad-Informationen um den MIV-Nutzer*innen den Umstieg auf den ÖPNV und das Fahrrad digital zu erleichtern.

6.4 Bewertung der Maßnahmen

Die in den Kapiteln 6.1 und 6.3.3 dargestellten übergeordneten Strategien zielen insbesondere darauf ab, den motorisierten Individualverkehr (MIV)

- a) zu verringern oder räumlich zu verlagern
(z.B. Maßnahme C, Umleitung des Lkw-Durchgangsverkehrs),
- b) auf andere Verkehrsmittel zu verlagern
(z.B. Maßnahmen H und K, Förderung des ÖPNV und des Fahrradverkehr)
oder
- c) zu verflüssigen
(z.B. Maßnahme A, Grüne Welle).

Die Strategien unter a) und b) tragen direkt oder indirekt zu einer Verkehrsabnahme bei, was wiederum zu einer entsprechenden Reduzierung des Verkehrslärms führt.

Häufiges Beschleunigen - das z.B. im Stop&Go-Verkehr auftritt - verursacht viel Lärm. Daher tragen Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrsflusses (Strategien unter c) zur Lärmreduktion bei. Die kleinräumigen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen (vgl. Kapitel 6.2, 6.3.1 und 6.3.2) bewirken eine Lärminderung

- an der Quelle
(z.B. lärmindernder Asphalt, Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen),
- auf dem Ausbreitungsweg
(z.B. Lärmschutzwände, Tunnel)
oder
- innerhalb der Gebäude
(z.B. Schallschutzfenster).

Sämtliche bereits im Rahmen der Lärmaktionsplanung umgesetzten Maßnahmen haben damit zu einer Lärminderung in Stadtgebiet der Landeshauptstadt München beigetragen.

Auch künftig wird die Landeshauptstadt München (auch unabhängig von der Lärmaktionsplanung) weitere Strategien und Maßnahmen zur Lärminderung untersuchen, weiterführen und umsetzen (vgl. Kapitel 6.3).

7 Stand der ruhigen Gebiete

Gemäß § 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG ist es ein weiteres Ziel des Lärmaktionsplans, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Die EU-Kommission empfiehlt, dass bei der Auswahl insbesondere Erholungsflächen, die der Öffentlichkeit zugänglich sind, berücksichtigt werden sollten, da diese eine Atempause von dem häufig zu erfahrenen hohen Lärmpegel der geschäftigen Stadtumgebung bieten können. Ruhige Gebiete tragen zu einer höheren Attraktivität der Stadt bei, weil die Erholungsmöglichkeiten im Wohnumfeld erhalten und geschützt werden. Außerdem entfällt für die Bewohner*innen oft die Notwendigkeit, entferntere Erholungsgebiete anzufahren; dadurch sinkt das Aufkommen im motorisierten Freizeitverkehr. Der Schutz von ruhigen Gebieten ist somit ein Beitrag zum Erhalt einer hohen Lebensqualität in München.

In Bezug auf die ruhigen Gebiete gibt es keine Änderungen zum Stand des bestehenden Lärmaktionsplans. Im Folgenden sind die dort festgelegten Gebiete aufgeführt.

Ruhige Gebiete mit einer flächendeckend geringen Lärmbelastung, einem Lärmpegel L_{den} unter 50 dB(A), geeigneter Flächennutzung und Erholungsfunktion und einer Mindestgröße von 20 ha			
Name	Größe (ha)	weitere Schutzkategorien falls vorhanden	Anmerkungen
Fürstenrieder Wald, Großhadern	ca. 25	- regionaler Grünzug - Bannwald	außerhalb des Stadtgebietes anschließendes Waldgebiet
Englischer Garten Nord (Mittlerer Ring bis Föhringer Ring)	ca. 108	- regionaler Grünzug - Landschaftsschutzgebiet	ruhiger Kernbereich im nördlichen Teil des Englischen Gartens
Warnberger Feldflur am Forstenrieder Park	ca. 91	- regionaler Grünzug - Landschaftsschutzgebiet	Gewerbe berücksichtigt, Forstenrieder Park schließt außerhalb des Stadtgebietes an
Isar Süd mit Leitenwäldern (südlich Mittlerer Ring)	ca. 130	- regionaler Grünzug - Landschaftsschutzgebiet - tw. FFH-Gebiet	setzt sich außerhalb des Stadtgebietes fort
Aubinger Lohe, Moosswaige	ca. 300	- regionaler Grünzug - tw. Landschaftsschutzgebiet	Zwei Teilgebiete nördlich und südlich der Bahn; setzt sich außerhalb des Stadtgebietes fort
Niedermoorlandschaft nördlich Würmkanal und Schwarzhölzl	ca. 210	- regionaler Grünzug - Landschaftsschutzgebiet - tw. Naturschutzgebiet - Waldfläche FFH-Gebiet	setzt sich außerhalb des Stadtgebietes fort
Truderinger Wald	ca. 380	- regionaler Grünzug - Landschaftsschutzgebiet	setzt sich außerhalb des Stadtgebietes fort

8 Öffentlichkeitsbeteiligung

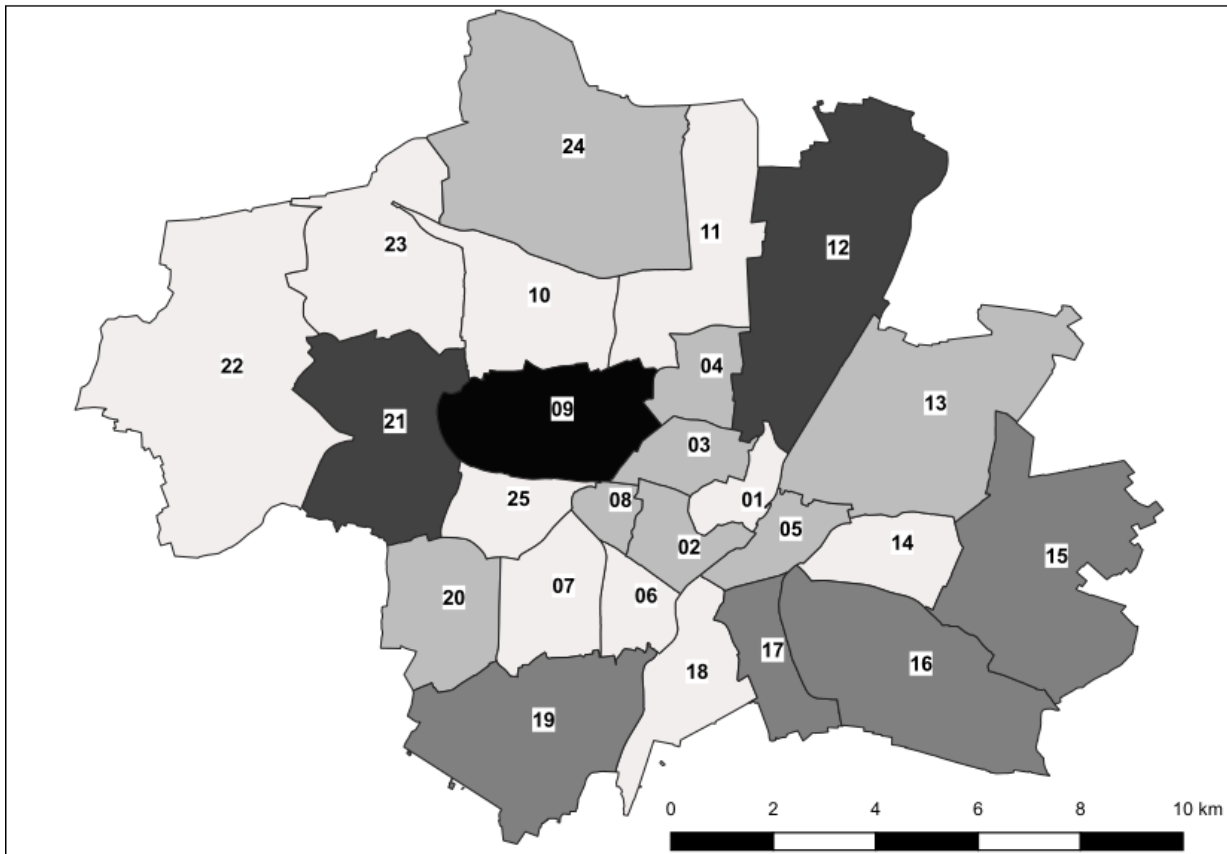
Die EG-Umgebungslärmrichtlinie sieht die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Lärmaktionsplanung ausdrücklich vor. Für die Aufstellung eines Aktionsplanes muss die Öffentlichkeit nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie klar, verständlich und zugänglich informiert werden (Artikel 9) und sie muss auch an dessen Entwicklung mitwirken und die Ergebnisse überprüfen können (Artikel 8). Diese Vorgaben sind unmittelbar in die deutsche Gesetzgebung übernommen worden (§ 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz).

Die Beteiligung der Öffentlichkeit für die 3. Runde der Lärmaktionsplanung für München (Überprüfung des gültigen Lärmaktionsplanes aus dem Jahr 2013) erfolgte über die Internetpräsenz der Landeshauptstadt München (www.muenchen.de/laerm). Hier wurde der Bericht zur Überprüfung des Lärmaktionsplans nebst Anlagen und Hintergrundinformationen zur Verfügung gestellt. Über eine Onlinebefragung wurde den Münchner Bürger*innen Gelegenheit gegeben die Wirksamkeit der bereits umgesetzten Lärmschutzmaßnahmen und das Erfordernis weitergehender Maßnahmen zu bewerten. Zudem wurde auch abgefragt, inwieweit die inhaltliche Aufbereitung der Inhalte der Lärmaktionsplanung die Erwartungen der Bürger*innen erfüllt. Die Abfrage erfolgte hierbei in Form einer Multiple-Choice-Eingabe (Teil 1 der Befragung). Zudem wurden zusätzliche Anmerkungen in Form einer Freitexteingabe abgefragt (Teil 2 der Befragung).

Der Online-Fragebogen war vom 29.03.2021 bis zum 26.04.2021 zur Bearbeitung freigeschaltet. Die öffentliche Bekanntmachung hierzu erfolgte am 25.03.2021 in der Rathaus-Umschau. Darüber hinaus waren die Unterlagen auf Anfrage auch in Druckform an interessierte Bürger*innen übermittelbar.

Der Fragebogen wurde von insgesamt 286 Bürger*innen beantwortet. Hiervon haben 148 Bürger*innen (ca. 52%) konkrete Anmerkungen bzw. Anregungen in Form einer Freitexteingabe abgegeben. Die meisten Teilnehmenden waren im Stadtbezirk 9 Neuhausen-Nymphenburg zu verorten (79 Teilnehmende), die wenigsten Teilnehmenden in den Bezirken 1 Altstadt-Lehel und 23 Al-lach-Untermenzing (jeweils 1 Teilnehmender). Die folgende thematische Karte zeigt die räumliche Verteilung der Teilnehmenden über die Stadtbezirke.

Anzahl der Teilnehmenden in den Stadtbezirken



copyright Landshauptstadt München, Referat für Klima- und Umweltschutz, RKU-UVO14, Juni 2021; Kartengrundlage: GeodatenService München, Kommunalreferat 2021, www.geoinfo-muenchen.de

Anzahl der Teilnehmenden pro Stadtbezirk

- 1 - 5
- 6 - 10
- 11 - 15
- 16 - 30
- 31 - 79

Stadtbezirke:

- 1 Altstadt - Lehel
- 2 Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt
- 3 Maxvorstadt
- 4 Schwabing West
- 5 Au - Haidhausen
- 6 Sendling
- 7 Sendling - Westpark
- 8 Schwantalerhöhe
- 9 Neuhausen - Nymphenburg
- 10 Moosach
- 11 Milbertshofen - Am Hart
- 12 Schwabing - Freimann
- 13 Bogenhausen
- 14 Berg am Laim
- 15 Trudering - Riem
- 16 Ramersdorf - Perlach
- 17 Obergiesing - Fasangarten
- 18 Untergiesing - Harlaching
- 19 Thalkirchen - Obersendling - Forstenried - Fürstenried - Solln
- 20 Hadern
- 21 Pasing - Obermenzing
- 22 Aubing - Lochhausen - Langwied
- 23 Allach - Untermerzing
- 24 Feldmoching - Hasenberg
- 25 Laim

Abbildung 8: Anzahl der Teilnehmenden der Öffentlichkeitsbeteiligung nach Stadtbezirken

8.1 Teil 1, Allgemeine Fragen

Die 11 allgemeinen Fragen wurden jeweils nicht von allen Teilnehmenden beantwortet. Bei der Ermittlung der nachfolgend genannten prozentualen Anteile wurde jeweils die Anzahl der aktiv antwortenden Teilnehmenden berücksichtigt.

Die Umfrage zeigt, dass ca. ein Drittel der Teilnehmenden sowohl den Internetauftritt als auch die inhaltliche Aufbereitung zur Lärmaktionsplanung als informativ bewertet, mehr als ein Viertel empfindet die inhaltliche Aufbereitung als verständlich. Etwa ein Drittel der Teilnehmenden sieht hier hingegen noch Optimierungsbedarf (Frage 1 bzw. Frage 4, vgl. Anhang 5.1). Es wird deutlich, dass seitens der Münchner*innen noch ein erheblicher Handlungsbedarf im Hinblick auf die Ausarbeitung zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen gesehen wird. So sind gemäß der Einschätzung der weitaus überwiegenden Mehrheit der Teilnehmenden (ca. 98%) nach der Umsetzung der geplanten lärmindernden Strategien und Maßnahmen weitere Maßnahmen erforderlich (Frage 10). Bei der Bewertung im Hinblick auf die Wirksamkeit der bereits umgesetzten Maßnahmen zeigt sich ein differenziertes Bild (Frage 7 bzw. Frage 8). Während ca. 78% der Teilnehmenden die lärmindernden Maßnahmen und Strategien aus dem Lärmaktionsplan 2013 stadtweit betrachtet als zielführend oder teilweise zielführend sehen und ca. 68% der Teilnehmenden eine (mindestens geringe) positive Wirkung festgestellt haben, fällt die Bewertung auf Ebene des konkreten Wohnumfeldes bzw. Interessengebietes der Teilnehmenden negativer aus. Hier sehen ca. 54% der Teilnehmenden die Maßnahmen als nicht zielführend an, ca. 70% der Teilnehmenden konnten nach Umsetzung der bisherigen Maßnahmen im persönlichen Umfeld keine Wirkung feststellen. Ca. 93% der Teilnehmenden erwarten zudem für die nächste Runde der Lärmaktionsplanung zahlreichere lärmindernde Maßnahmen (Frage 11).

Eine detaillierte Auswertung der per Multiple-Choice zu beantwortenden Fragen ist Anhang 5.1 zu entnehmen. In diesem Zusammenhang sei noch darauf hingewiesen, dass die vorliegenden Ergebnisse aufgrund der Art der Befragung nicht als repräsentativ im Hinblick auf die gesamte Münchner Bevölkerung zu sehen sind.

8.2 Teil 2, Freitexteingaben

Bezüglich der abgegebenen Freitexteingaben wurde eine thematische Zuordnung getroffen. In einem ersten Schritt wurde eine grobe Einordnung vorgenommen, ob sich eine getroffene Anmerkung auf übergeordnete bzw. stadtweite Themen bezieht, eine konkrete Beschwerde bzw. Forderung genannt wurde (z.B. bzgl. eines Untersuchungsgebietes oder eines sonstigen Lärmbrennpunktes) oder ob die aufgeworfene Thematik nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung der Landeshauptstadt München ist, z.B. aufgrund fehlender Zuständigkeit. Innerhalb der vorgenannten Kategorien wurde dann eine weitere Differenzierung vorgenommen (vgl. untenstehende Tabelle).

Im Ergebnis zeigt sich, dass die Mehrzahl der Anmerkungen mit Bezug zur Lärmaktionsplanung der Landeshauptstadt München die Thematik Straßenverkehrslärm bzw. Maßnahmen zum Schutz vor Straßenverkehrslärm betrifft (ca. 55%¹). Des Weiteren wurde viele allgemeine Anmerkungen zu Verkehrsthemen (wie z.B. zur Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs, des Radverkehrs oder der E-Mobilität) vorgebracht (ca. 27%). Anmerkungen im Hinblick auf Strecken der Tram spielten hingegen nur eine vergleichsweise geringe Rolle (ca. 5%); Anmerkungen bzgl. U-Bahn-Strecken erfolgten nicht. Ebenso erfolgten keine Anmerkungen zu sog. IED-Anlagen (Anlagen gemäß Anhang I der Richtlinie 2010/75/EU des Parlaments und des Rates vom 24. November 2010

1 Anmerkung: Diese Angaben beziehen sich jeweils darauf, in welchem Anteil der Freitexteingaben das Themenfeld genannt wurde, vgl. Tabelle

über Industrieemissionen, vgl. Kapitel 5.1.3). Hier ist aufgrund der Genehmigungs- und Überwachungspraxis in der Regel mit einer Einhaltung der strengen Maßgaben der TA Lärm (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm) zu rechnen, womit diese Anlagen zumeist auch nicht Gegenstand von Beschwerden sind.

Auffallend oft wurde die Thematik der sog. (Auto-)Poser aufgeworfen (ca. 20%). Hierbei handelt es sich um Kfz-Führer*innen, die beim Führen ihres Kraftfahrzeuges unnötigen Lärm i.S.d. § 30 Abs. 1 StVO verursachen. Dies stellt ein in den vergangenen Jahren verstärkt auftretendes Phänomen dar, welches auch in der regionalen und überregionalen Berichterstattung vermehrt beleuchtet wird und offenkundig bei einer zunehmenden Anzahl von Bürger*innen einen erheblichen Leidensdruck verursacht. Das Thema ist nicht direkt Gegenstand der Lärminderungsplanung, zumal diese auf ein individuelles Fehlverhalten zurückzuführenden Emissionen nicht über die rechnerisch zu ermittelnden Emissionspegel für die jeweiligen Verkehrsachsen abgebildet werden können. Jedoch könnte die Problematik evtl. begleitend zur nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplans, z.B. im Rahmen einer übergeordneten Strategie behandelt, werden. Die zu diesem Themenfeld getroffenen Anmerkungen wurden aufgrund ihrer Häufung in eine eigene Kategorie eingeordnet (vgl. Tabelle).

Bezüglich Themen, die keine Behandlung im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Landeshauptstadt München erfahren, erfolgten die meisten Nennungen zu Bundesautobahnen (ca. 18%), gefolgt von Eisenbahnstrecken der DB AG (ca. 9%). Die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung liegt im Falle der Bundesautobahnen bei der Regierung von Oberfranken (gem. Art. 2 Abs. 3 Satz 1 Bayerisches Immissionsschutzgesetz) und im Falle der Eisenbahnstrecken der DB AG beim Eisenbahnbundesamt (gem. § 47e Abs. 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz). Weitere Anmerkungen betreffen Lärm durch feiernde Personen auf öffentlichen Straßen und Plätzen (ca. 7%). Hierbei handelt es sich um individuellen Freizeitlärm, für welchen keine gesetzlichen Grenzwerte existieren; es gilt das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme. In geringfügigen Umfang wurden zudem auch Anmerkungen zu Lärm von Gaststätten (ca. 5%) und sonstigen gewerblichen Nutzungen (ca. 3%) getroffen. Etwaige konkrete Lärmbeschwerden sind hier direkt an die zuständigen Stellen zu richten, eine Behandlung im Rahmen des Lärmaktionsplanes ist nicht angezeigt. Zudem wurden diverse weitere Anmerkungen vielfältiger Art (z.B. zu Lärm durch Gartengeräte oder Baustellen) vorgebracht, welche jedoch ebenfalls nicht im Rahmen des Lärmaktionsplanes zu behandeln sind. Eine Betrachtung der Verkehrsträger unabhängig vom Zuständigkeitsbereich zeigt, dass die Mehrzahl der Anmerkungen zum Straßenverkehrslärm getroffen wurden (ca. 66%), während der Schienenverkehrslärm eine geringere Rolle spielte (ca. 14%).

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Auflistung der Themenbereiche und deren Nennungshäufigkeit (Mehrfachnennungen in Freitexteingabe möglich). Die konkreten Anmerkungen und die Antworten der zuständigen Sachdienststellen der Landeshauptstadt München hierauf sind – ggf. in anonymisierter Form – dem Anhang 5.2 zu entnehmen. Auch wenn formal kein Erfordernis zur Behandlung der Anmerkungen, deren zugrundeliegender Sachverhalt nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung der Landeshauptstadt München ist, besteht, wurde hier dennoch jeweils eine kurze fachliche Ausführung, ggf. unter Nennung der zuständigen Stelle, abgefasst.

Thematische Zuordnung der Freitexteingaben		
Anzahl der Freitexteingaben mit Nennung	Themenbereich	%-Anteil der Freitexteingaben mit Nennung des Themenbereichs
23	<i>Allgemeine Hinweise zur Methodik bzw. den vorliegenden Unterlagen</i>	15,5%
63	<i>Hinweise zu übergeordneten / stadtweiten Themen</i>	42,6%
40	Verkehrslärm(schutzmaßnahmen) Straße	27,0%
1	Verkehrslärm(schutzmaßnahmen) Tram	0,7%
22	unnötiger Lärm durch Kfz i.S.d. § 30 Abs. 1 StVO	14,9%
30	Verkehr allgemein (z.B. Förderung ÖPNV, E-Mobilität, Radverkehr)	20,3%
10	Sonstiges	3,8%
66	<i>Konkrete Beschwerden/Forderungen</i>	44,6%
55	Verkehrslärm(schutzmaßnahmen) Straße	37,7%
6	Verkehrslärm(schutzmaßnahmen) Tram	4,1%
9	unnötiger Lärm durch Kfz i.S.d. § 30 Abs. 1 StVO	6,1%
16	Verkehr allgemein (z.B. Förderung ÖPNV, E-Mobilität, Radverkehr)	10,8%
7	Sonstiges	4,7%
72	<i>Keine Behandlung im Lärmaktionsplan der LHM</i>	48,6%
27	Straßenverkehrslärm Bundesautobahnen	18,2%
13	Schienenverkehrslärm Eisenbahnen des Bundes (Netz der DB AG)	8,8%
7	Gaststättenlärm	4,7%
5	Gewerbelärm	3,4%
10	individueller Freizeitlärm	6,8%
20	Sonstiges (z.B. zu gesetzlichen Regelungen, Baulärm)	13,5%
	<i>kumulierte Betrachtung</i>	
82	Verkehrslärm(schutzmaßnahmen) Straße LHM	55,4%
7	Verkehrslärm(schutzmaßnahmen) Schiene LHM	4,7%
19	unnötiger Lärm durch Kfz i.S.d. § 30 Abs. 1 StVO	19,6%
40	Verkehr allgemein	27,0%
97	Verkehrslärm(schutzmaßnahmen) Straße gesamt	65,5%
20	Verkehrslärm(schutzmaßnahmen) Schiene gesamt	13,5%

9 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lärmbelastung Straßenverkehr L_{DEN} in dB(A) (siehe auch Anhang 1.1)	11
Abbildung 2: Lärmbelastung Schienenverkehr L_{DEN} in dB(A) (siehe auch Anhang 1.2)	12
Abbildung 3: Lärmbelastung IED-Anlagen L_{DEN} in dB(A) (siehe auch Anhang 1.3)	13
Abbildung 4: Straßenverkehrslärm Vergleich 2017 - 2012 (siehe auch Anhang 2)	14
Abbildung 5: Kachelebene, 2017 – 2012 (siehe auch Anhang 3)	15
Abbildung 6: Geringere Betroffenheit am Beispiel Luise-Kiesselbach-Platz	16
Abbildung 7: Erhöhte Betroffenheit am Beispiel neuer Wohnbebauung am Frankfurter Ring 17	
Abbildung 8: Anzahl der Teilnehmenden der Öffentlichkeitsbeteiligung nach Stadtbezirken	33

10 Quellen

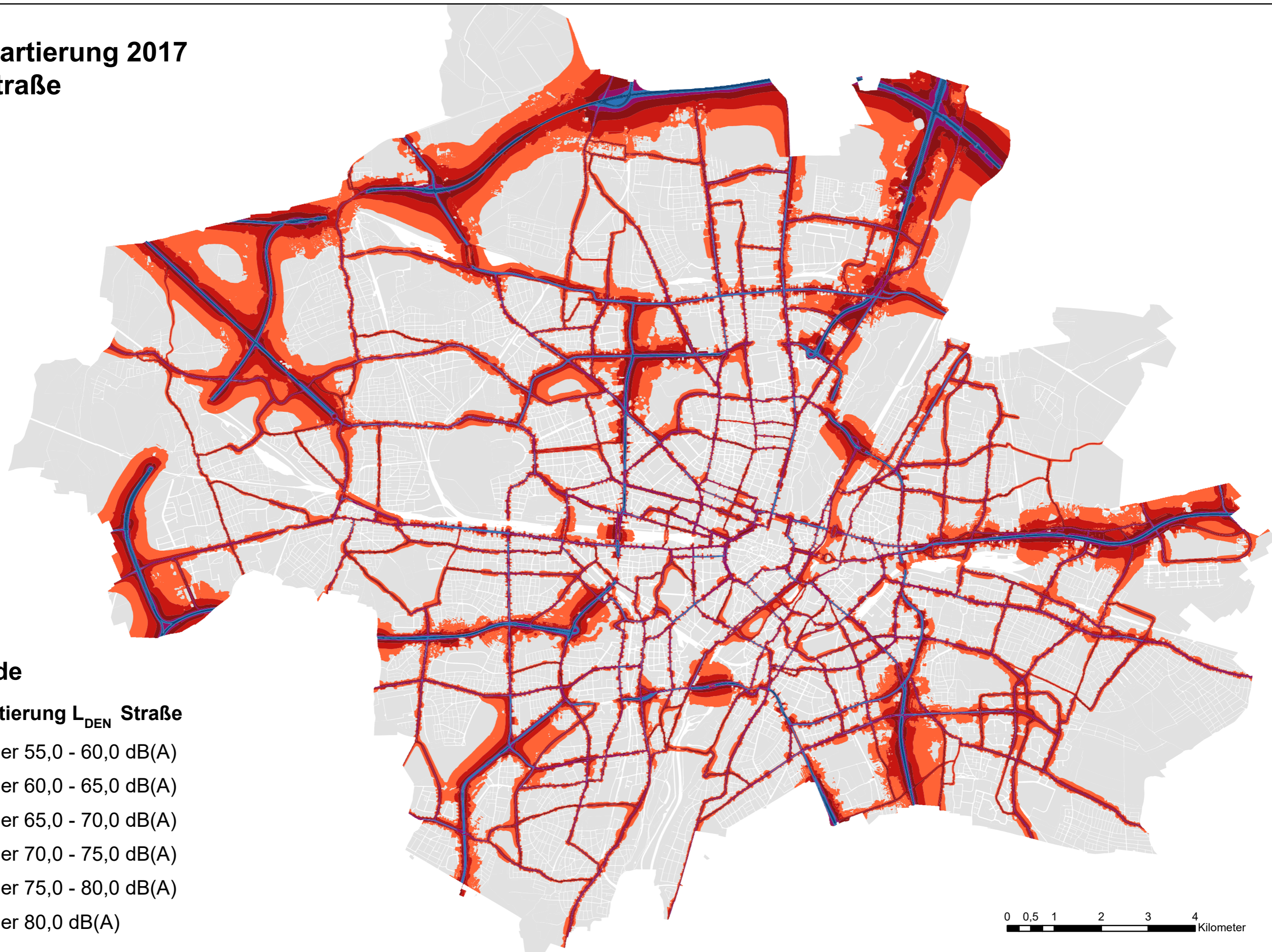
- [1] EU-Umgebungslärmrichtlinie: "Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm"
- [2] BImSchG: "Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013, zuletzt geändert am 8. April 2019"
- [3] Demografiebericht München Teil 1: Landeshauptstadt München - Referat für Stadtplanung und Bauordnung vom April 2019
- [4] Verkehrsmengenkarte: "Landeshauptstadt München Referat für Stadtplanung und Bauordnung Stand 2018; <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Verkehrsmodell-VisMuc.html>"
- [5] 34. BImSchV: "Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV)"
- [6] Lärmkartierung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt: "Kartierung des Ballungsraumes München; https://www.lfu.bayern.de/laerm/eg_umgebungslaermrichtlinie/kartierung/index.htm; 05/2019"
- [7] Baugesetzbuch - In der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S.3634)

Anhang

- Anhang 1.1 Lärmkartierung 2017: L_{DEN} Straße
- Anhang 1.2 Lärmkartierung 2017: L_{DEN} Schiene
- Anhang 1.3 Lärmkartierung 2017: L_{DEN} IED-Anlagen
- Anhang 2 Straßenverkehrslärm: Änderungen in dB(A) von 2012 nach 2017
- Anhang 3 Straßenverkehrslärm: Absolute Veränderung der von L_{DEN} > 67 dB(A) betroffenen Bevölkerung im Vergleich zu 2012
- Anhang 4.1 Übergeordnete Strategien
- Anhang 4.2 Maßnahmenvorschläge des Lärmaktionsplans 2013
- Anhang 5.1 Auswertung der Bürger*innenbefragung Teil 1, Allgemeine Fragen
- Anhang 5.2 Bürger*innenbefragung Teil 2, Antworten zu Freitexteingaben

Lärmkartierung 2017

L_{DEN} Straße



Legende

Lärmkartierung L_{DEN} Straße

- über 55,0 - 60,0 dB(A)
- über 60,0 - 65,0 dB(A)
- über 65,0 - 70,0 dB(A)
- über 70,0 - 75,0 dB(A)
- über 75,0 - 80,0 dB(A)
- über 80,0 dB(A)

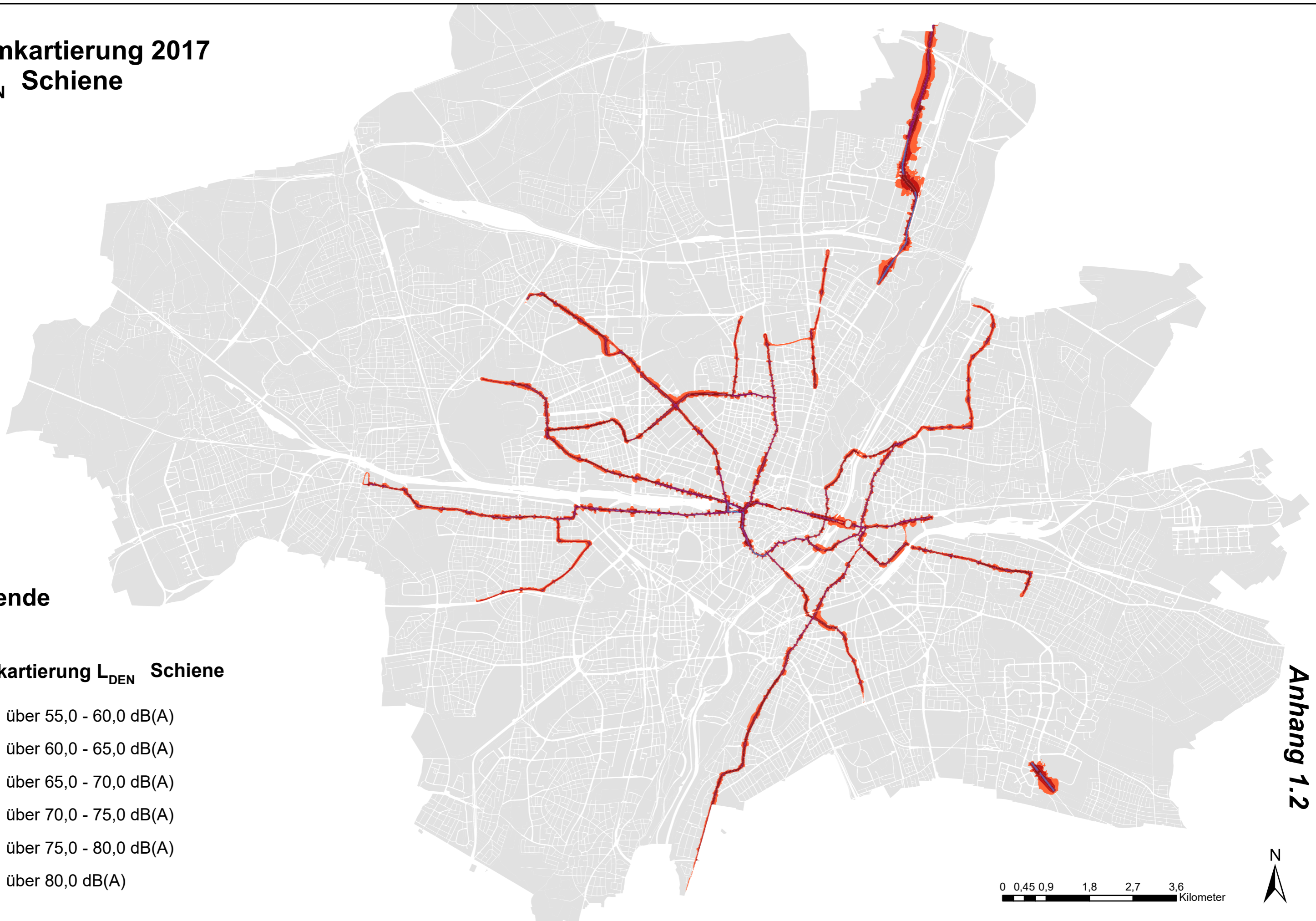
0 0,5 1 2 3 4 Kilometer



Anhang 1.1

Lärmkartierung 2017

L_{DEN} Schiene



Legende

Lärmkartierung L_{DEN} Schiene

- über 55,0 - 60,0 dB(A)
- über 60,0 - 65,0 dB(A)
- über 65,0 - 70,0 dB(A)
- über 70,0 - 75,0 dB(A)
- über 75,0 - 80,0 dB(A)
- über 80,0 dB(A)

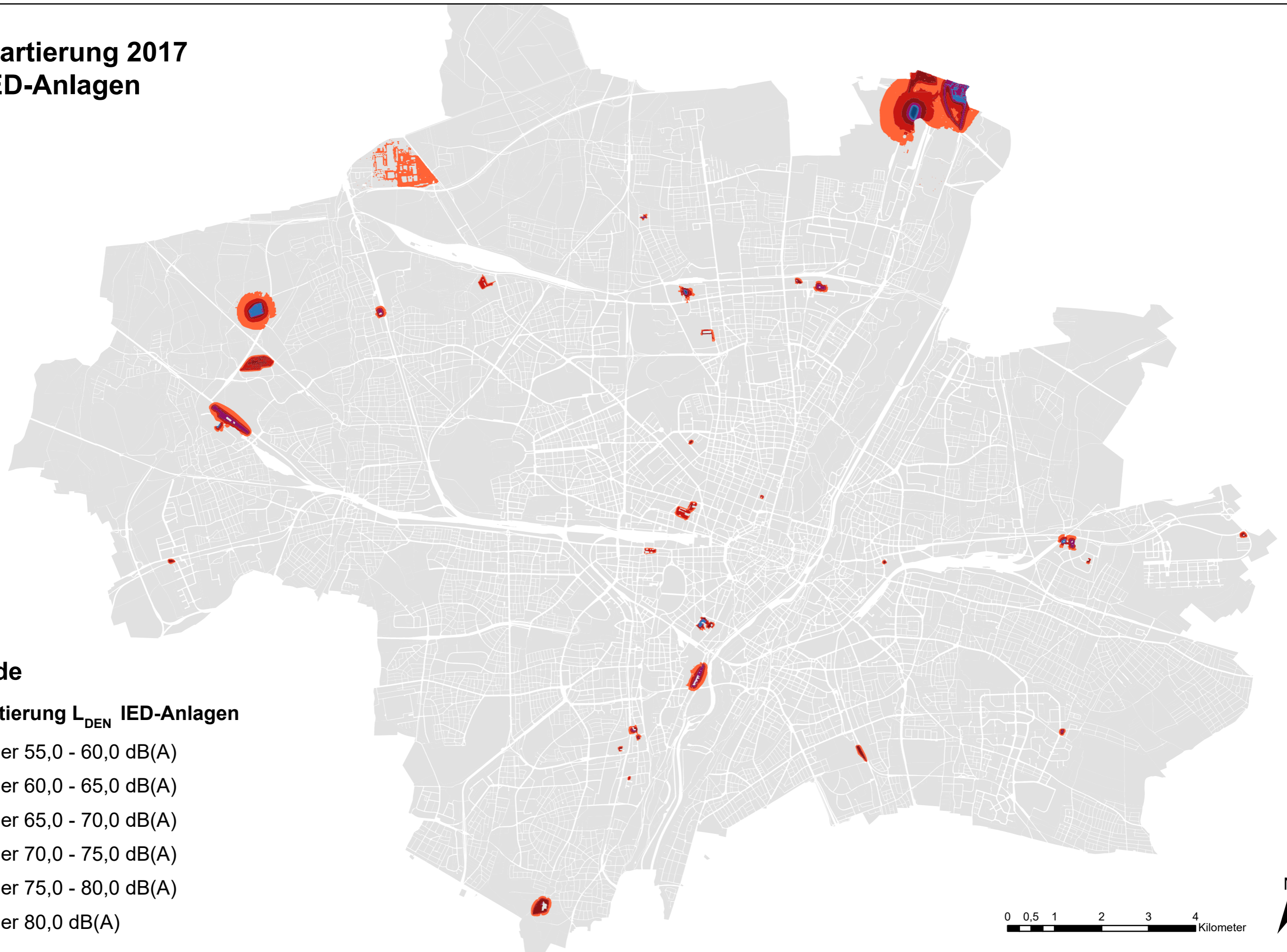
0 0,45 0,9 1,8 2,7 3,6 Kilometer



Anhang 1.2

Lärmkartierung 2017

L_{DEN} IED-Anlagen



Legende

Lärmkartierung L_{DEN} IED-Anlagen

- über 55,0 - 60,0 dB(A)
- über 60,0 - 65,0 dB(A)
- über 65,0 - 70,0 dB(A)
- über 70,0 - 75,0 dB(A)
- über 75,0 - 80,0 dB(A)
- über 80,0 dB(A)

0 0,5 1 2 3 4 Kilometer



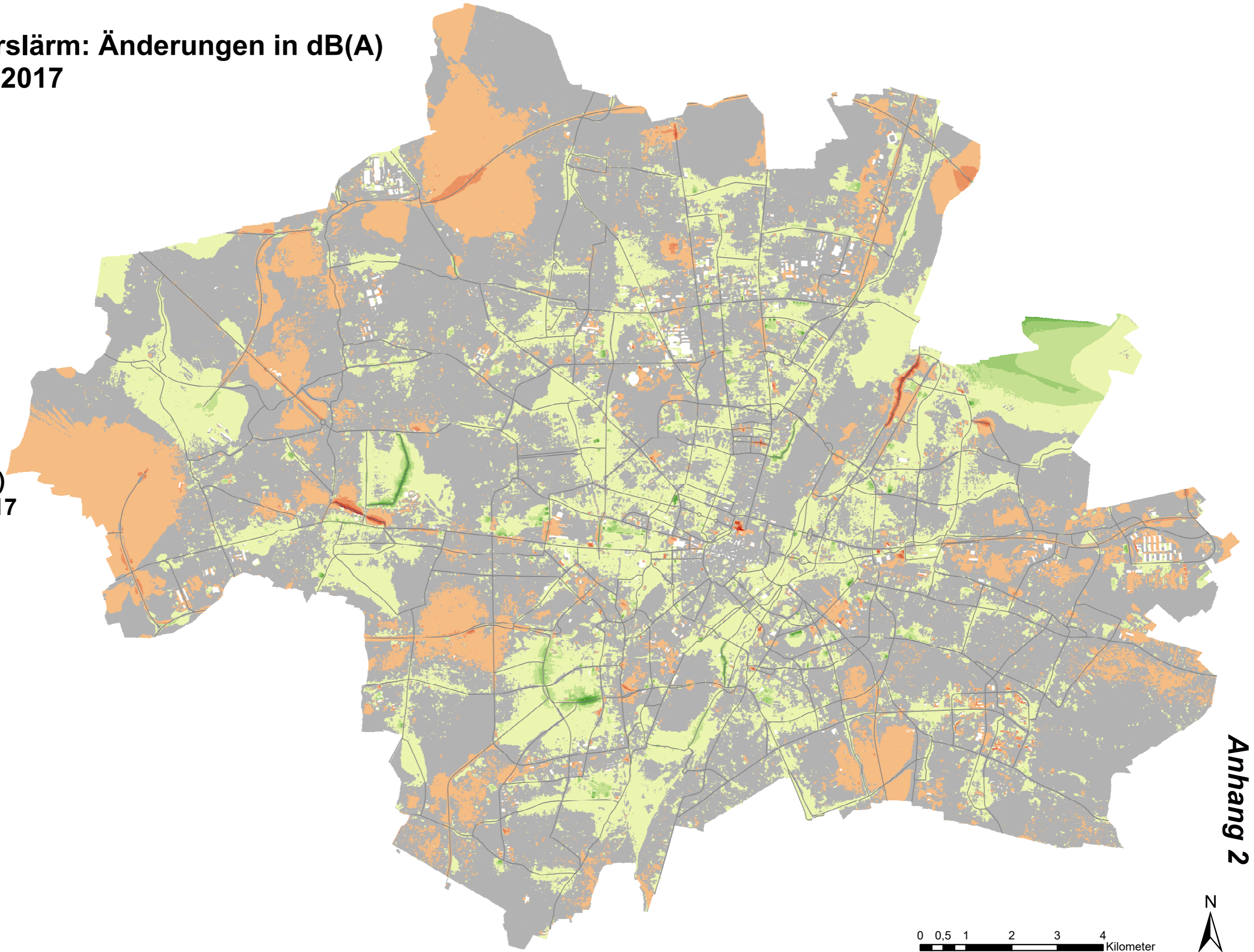
Anhang 1.3

Straßenverkehrslärm: Änderungen in dB(A) von 2012 nach 2017

Legende

— Straßen

Änderung in dB(A) von 2012 nach 2017



Anhang 2

0 0,5 1 2 3 4 Kilometer

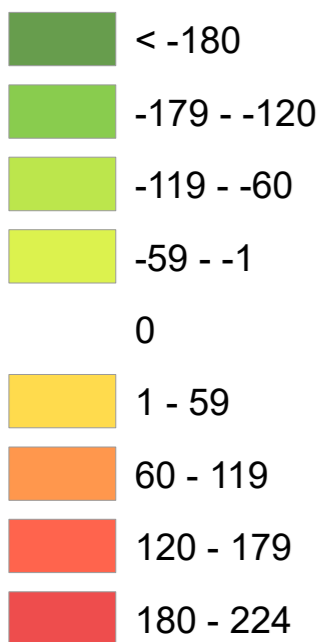


Straßenverkehrslärm: Absolute Veränderung der von $L_{DEN} > 67$ dB(A) betroffenen Bevölkerung im Vergleich zu 2012

Legende

— Straßen

**Ab- und Zunahme der Betroffenheit
in Personenanzahl pro 500m x 500m
von 2012 nach 2017**



0 0,5 1 2 3 4 Kilometer

Anhang 3



Anhang 4.1**Übergeordnete Strategien**

Die übergeordnete strategische Lärmaktionsplanung auf gesamtstädtischer Ebene hat das Ziel, eine flächendeckende Lärminderung zu erreichen. Es wurden zur Lärmaktionsplanung 2013 insbesondere verkehrslenkende und -planerische Maßnahmen wie Verkehrsverflüssigung, Förderung der lärmarmen Verkehrsträger und Verminderung des motorisierten Individualverkehrs diskutiert und vorgeschlagen.

Hierbei konnte auf Planungen benachbarter Fachdisziplinen (z.B. Verkehrsentwicklungsplanung, Luftreinhalteplan) zurückgegriffen werden. Einige Maßnahmen (wie Verkehrsreduzierung und -verflüssigung) konnten direkt aus dem Luftreinhalteplan übernommen werden, da sie sowohl zu einer Reduzierung der Luftschadstoffe als auch zu einer Lärminderung führen.

Entwicklungs- und Planungsstand bis 2019:

Im Folgenden werden die für die Lärmaktionsplanung aufgestellten Strategien im einzelnen erläutert und auf den aktuellen Planungsstand gebracht.

Übersicht	
Maßnahme A)	Verkehrsverflüssigung – Grüne Welle
Maßnahme B)	Umweltorientiertes Verkehrsmanagement
Maßnahme C)	Umleitung des Lkw-Durchgangsverkehrs auf den Münchner Autobahnring A 99 auf der Grundlage des § 40 Abs. 1 BImSchG und § 45 Abs. 1 StVO
Maßnahme D)	Wirtschaftsverkehr
Maßnahme E)	Handlungsprogramm Mittlerer Ring
Maßnahme F)	Mobilitätsmanagement
Maßnahme G)	Parkraummanagement
Maßnahme H)	Förderung des allgemeinen ÖPNV
Maßnahme I)	Maßnahmen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
Maßnahme J)	Ausbau Park and Ride (P+R), Bike and Ride (B+R)
Maßnahme K)	Weitergehende Förderung des Radverkehrs
Maßnahme L)	Nahmobilität

Neu hinzugekommene Strategien:

Maßnahme M)	Leise-Reifen-Kampagne
Maßnahme N)	Förderung Elektromobilität
Maßnahme O)	Förderung der Shared-Mobility

Maßnahme A)	Verkehrsverflüssigung – Grüne Welle
<p>Stand zur LAP 2013: Ziel: Reduzierung des subjektiven Lärmempfindens durch weitere Verstetigung des Verkehrs durch systematische Optimierung der Grünen Wellen.</p> <p>Beschreibung: Seit 2010 wurden in einem umfangreichen Arbeitsprogramm sämtliche Grüne Wellen in der Landeshauptstadt München systematisch optimiert.</p> <p>Das Optimierungsverfahren beinhaltet Messfahrten vor und nach der Optimierung der Grünen Wellen. Dadurch können die Grünen Wellen auf Ihre Qualität und Ihre Wirkungen bzgl. Verkehrsfluss und Schadstoffemissionen bewertet werden. Für die Planung, Optimierung, Bewertung und Dokumentation wurde der verkehrstechnische Arbeitsplatz der Landeshauptstadt München erweitert. Durch das Optimierungsverfahren und den weiterentwickelten verkehrstechnischen Arbeitsplatz kann die Qualität der Grünen Wellen dauerhaft gesichert bzw. verbessert werden.</p> <p>Bei den bislang optimierten Grünen Wellen zeigte sich, dass durch den Optimierungsprozess die Anzahl der Halte- und Anfahrvorgänge weiter reduziert werden konnten.</p> <p>Aufgrund der positiven Ergebnisse ist geplant, dass Optimierungsprogramm für sämtliche bestehenden Grünen Wellen in der Landeshauptstadt München mit Nachdruck fortzuführen (abhängig von den zur Verfügung stehenden Ressourcen). Grundlage hierfür ist der geplante Stadtratsbeschluss zur 2. Fortschreibung des Verkehrs- und Mobilitätsmanagementplans (VMP) in 06/2013.</p>	
<p>Realisierung – Zeitplan: Optimierung aller Streckenzüge mit Grünen Wellen bis 2016 (Abhängig vom Stadtratsbeschluss 2. Fortschreibung VMP in 06/2013 und der zugehörigen Ressourcenverfügbarkeit)</p>	
<p>Veranlassende Behörde: Mobilitätsreferat (MOR)</p>	
<p>Minderungspotenzial: Das Minderungspotential lässt sich nur schwer quantifizieren. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass eine weitere Verstetigung des Verkehrsflusses zu einer subjektiven Verbesserung des Lärmempfindens führt.</p>	

Entwicklungs- und Planungsstand bis 2021

653 der 1137 aktiven Münchener Lichtsignalanlagen (LSA) sind Bestandteil einer Grünen Welle (es gibt derzeit insgesamt 90 zu Grünen Wellen koordinierte Streckenabschnitte – vier davon als Grüne Welle für Radfahrer) und in die routinemäßige Pflege übergegangen. 623 LSA sind in der lastabhängigen Programmauswahl LAPW auf eine situationsgerechtere Anpassung durch Einbindung von Verkehrsdaten weiter optimiert.

Die Signalprogramme einer Signalanlage werden gemäß einer vordefinierten Schallliste (Betriebstabellen) geschaltet.

Diese passt sich nicht automatisch an die tatsächlich auftretenden Verkehrsströme an. LAPW bietet die Möglichkeit, nicht wie bisher zeitgesteuert, sondern abhängig von den detektierten Verkehrsstärken, die entsprechenden Signalprogramme an den Lichtsignalanlagen bedarfsgerecht zu schalten.

Die „LAPW“ analysiert kontinuierlich die Verkehrsbelastung eines definierten Straßenzugs und schaltet automatisiert alle betroffenen Signalanlagen in das für diesen Zustand optimale Signalprogramm.

Durch eine situationsbezogene Schaltung leistungsfähigerer Signalprogramme oder Betriebsfunktionen wird dem Aufbau messtechnisch erfassbarer Stauungen entgegengewirkt. Die Richtung der Koordinierung kann dadurch beispielsweise zeitlich bedarfsgerecht für die Fahrtrichtung mit der stärkeren Belastung zur Verfügung gestellt werden. Dies führt zu einem harmonischeren Verkehrsablauf mit weniger Halten und somit auch zu einem geringeren Lärm- bzw. Schadstoffaufkommen.

Maßnahme B)	Umweltorientiertes Verkehrsmanagement
<p>Stand zur LAP 2013:</p> <p>Ziel: Im Rahmen der Machbarkeitsstudie zur Umweltorientierten Verkehrssteuerung sollen neben den Luftschadstoffimmissionen auch die Potentiale zur Reduzierung der Lärmbelastung mit untersucht werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass Maßnahmen zur Reduzierung der Luftschadstoffimmissionen wie Verkehrsreduzierung und -verflüssigung auch zu einer subjektiven Verbesserung des Lärmempfindens führen.</p> <p>Beschreibung: In einer in 2010 vom Stadtrat beauftragten Machbarkeitsstudie zu den Möglichkeiten eines Umweltorientierten Verkehrsmanagements (UVM) werden rechnergestützt verschiedene Strategien und Konzepte theoretisch auf ihre Umsetzbarkeit und ihre Wirkungen hin untersucht.</p> <p>In einer ersten Stufe wurden die Zusammenhänge zwischen Verkehr und Luftschadstoffbelastung untersucht. Im weiteren Verlauf sollen entsprechende Verkehrsmanagementstrategien und -maßnahmen entwickelt und simuliert werden.</p> <p>Der Stadtrat wird sich hiermit im Rahmen des geplanten Stadtratsbeschlusses zur 2. Fortschreibung des Verkehrs- und Mobilitätsmanagementplans (VMP) in 06/2013 befassen.</p> <p>Die zu entwickelnden Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität können auch zu einer Verbesserung des Lärmempfindens führen (Sekundärwirkung).</p>	
<p>Realisierung – Zeitplan: Wird teilträumlich mangels Aussicht auf nachhaltigen Erfolg nicht weitergeführt.</p> <p>Die laufende, im 1. Halbjahr 2021 abzuschließende Untersuchung „Wie viel motorisierten Verkehr verträgt die Stadt“ wird die nötige Reduzierung und Dosierungsstellen des gesamt nach München einfließenden Verkehrs darstellen, die nötig wäre, um innerhalb der Stadt praktisch durchgehend fließenden Kraftverkehr zu erreichen. Der weitere Umgang mit den Ergebnissen muss anschließend vom Stadtrat bestimmt werden.</p>	
<p>Veranlassende Behörde: Mobilitätsreferat (MOR) in Zusammenarbeit mit Baureferat (BAU) und Referat für Klima- und Umweltschutz (RKU)</p>	
<p>Minderungspotenzial: Es kann davon ausgegangen werden, dass Maßnahmen zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastung durch Reduzierung der Verkehrsmengen und Verflüssigung des Verkehrs in kritischen Straßenabschnitten auch zu einer Verbesserung des subjektiven Lärmempfindens führen (Sekundärwirkung). Das Minderungspotential lässt sich jedoch nur schwer quantifizieren.</p>	

Entwicklungs- und Planungsstand bis 2019

Auf Grundlage der 2. Fortschreibung VMP in 06/2013 wurden für einen ausgewählten Hot-spot mit großer Immissionsbelastung im Münchner Südosten verschiedene Szenarien entwickelt und Modellberechnungen angestellt mit dem Ergebnis, dass nur sektorale Zuflussdosierungen nicht zielführend sind. Das heißt, Luftschadstoff Hotspots können in der Gesamtheit und nur durch ein verkehrliches Gesamtkonzept zur Verkehrsreduzierung erreicht werden.

In der 3. Fortschreibung VMP 10/2018 wurde daher die Beauftragung einer Studie zur Erfassung und Bewertung aller verkehrlichen Hotspots im gesamten Stadtgebiet (unter dem Titel „Wieviel Verkehr verträgt die Stadt?“) beschlossen. Sie wird die Grundlage zur Erarbeitung eines Konzeptes für eine stadtweite Verkehrsbeeinflussung und ggf. Zuflussdosierung darstellen.

Fazit Untersuchungsergebnis eines teilräumlichen Ansatzes

(s. a. Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12304 vom 23.10.2018):

„Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass die Eingriffe in das Verkehrssystem durch künstlich erzeugte zusätzliche Wartezeiten an den Einfallstraßen nach den Berechnungen nicht zu den gewünschten Entlastungen am ausgewählten Hot-Spot-Bereich im Innenstadtgebiet führten. Die Modellberechnungen ergaben dort lediglich eine Abnahme des Verkehrs um bis zu 2 %, was nur zu einer geringen Reduktion der NO_x-Werte führte. Dies liegt an folgenden Gründen:

- 1. Der Verkehr in den innerstädtischen Hotspots setzt sich in erster Linie aus kleinräumigem Verkehr zusammen. Das heißt, der Großteil des Verkehrs ist durch weiter entfernte Zuflussdosierung an den Einfallstraßen nicht betroffen.*
- 2. Durch die künstlich erzeugten Wartezeiten an den Einfallstraßen werden von Verkehrsteilnehmern Ausweichrouten gewählt. So entstehen möglicherweise wieder neue Brennpunkte. Frei werdende Straßenkapazitäten durch Zuflussdosierung werden durch andere Relationen ausgenutzt und wieder kompensiert.*

*Nach den bislang durchgeführten Untersuchungen kann die Zuflussdosierung **bei einem teilräumlichen Ansatz demnach nicht als wirkungsvolle Maßnahme** zur Reduzierung der Immissionsbelastung eingeschätzt werden.“*

Dies lässt sich mit hoher Wahrscheinlichkeit von Luftschadstoffen auf Lärmimmissionen übertragen.

Entwicklungs- und Planungsstand bis 2021

Zur Reduzierung der NO_x-Belastung in der Prinzregentenstraße (Hotspot HS-Nr. 64) wurde im Juni 2020 die gezielte Zuflussdosierung zur Reduzierung des durchschnittlichen Tagesverkehrs umgesetzt.

Daraus wird sich voraussichtlich als Sekundäreffekt auch eine (wenn auch hier nicht quantifizierbare) Lärmreduzierung ergeben.

Vordergründig steht diese Maßnahme in Widerspruch zur Aussage in der Fortschreibung der Maßnahme B. Im Fall Prinzregentenstraße wird jedoch von einer günstigen Sonderkonstellation mit wenig Ausweichmöglichkeiten für den MIV ausgegangen, so dass Verkehrsverlagerungen in andere Bereiche nur in eingeschränktem Maße erwartet werden.

Die tatsächlichen Auswirkungen werden so weit möglich evaluiert.

Maßnahme C)	Umleitung des Lkw-Durchgangsverkehrs auf den Münchner Autobahnring A 99 auf der Grundlage des § 40 Abs. 1 BImSchG und § 45 Abs. 1 StVO 1. Fortschreibung des Luftreinhalte-/Aktionsplans
<p>Stand zur LAP 2013: Ziel: Ziel des Konzeptes zur Ableitung des Lkw-Durchgangsverkehrs ist die Verringerung derjenigen Lkw-Fahrten, die München lediglich als Durchgangsverkehr passieren.</p> <p>Beschreibung: Der Lkw-Verkehr ist einer der Hauptemittenten von Ruß und Lärm. Es liegt daher nahe, den Lkw-Verkehr ohne Ziel und Quelle in München auf den Autobahnring als Alternativstrecke umzuleiten, die den Vorteil besitzt, dass von ihr keine Wohnbebauung in unmittelbarer Nähe tangiert wird. Damit wird die Münchner Bevölkerung auch von Verkehrslärm entlastet. Zum Schutz der menschlichen Gesundheit und Umwelt wurde daher zum 19.10.2007 die 1. Fortschreibung des Luftreinhalte-/Aktionsplans für verbindlich erklärt. Das Durchfahrtsverbot für Lkws ab 3,5 t ist in München zum 01.02.2008 in Kraft getreten. Der Anteil des Schwerverkehrs, der das Stadtgebiet lediglich durchquert, ohne in der Stadt selbst ein Ziel zu haben, wird auf den Autobahnring A 99 umgeleitet. Durch die Verlagerung dieser Lkw-Verkehre auf den Autobahnring A 99 werden unnötige Fahrten in München verringert. Lediglich die Fahrbeziehungen zwischen der A 96 zur A 95 sowie der A 95 zur A 995 sind weiterhin frei zu befahren. Nicht jedoch die Fahrbeziehung von der A 96 zur A 995.</p>	
<p>Realisierung – Zeitplan: (bereits umgesetzt) 19.10.2007: Die 1. Fortschreibung des Luftreinhalte-/Aktionsplans wurde für verbindlich erklärt 01.02.2008: Durchfahrtsverbot für Lkw ab 3,5 t ist in München in Kraft getreten</p>	
<p>Veranlassende Behörde: Mobilitätsreferat (MOR)</p>	
<p>Kontrolle: Polizei</p>	
<p>Minderungspotenzial: Mit dem 2008 in Kraft getretenen Umleitungs- und Sperrkonzept für Lkw ab 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht im Münchner Stadtgebiet wurde ein weiterer Baustein zur Verlagerung des Lkw-Durchgangsverkehrs aus dem Münchner Stadtgebiet eingeführt. Diese Regelung trägt als Teil einer Reihe von Maßnahmen und Einflussfaktoren zur Verkehrsabnahme des Schwerverkehrs auf dem Mittleren Ring um bis zu 15% bei, was wiederum zu einer entsprechenden Reduzierung des Verkehrslärm führt.</p>	

Entwicklungs- und Planungsstand bis 2021

Im Februar 2019 konnte die durch die Fertigstellung des Tunnels Mittlerer Ring Südwest erforderlich gewordene Anpassung der Beschilderung im Umfeld des Luise-Kiesselbach-Tunnels abgeschlossen werden.

2020 wurden auf Vorschlag des Polizeipräsidiums München zwei Kontrollstellen entlang des Mittleren Rings eingerichtet. Kontrollen durch die Polizei finden regelmäßig statt.

Maßnahme D)	Wirtschaftsverkehr
<p>Stand zur LAP 2013: Ziel: Der wachsende Güterverkehr in München und im Umland soll möglichst stadtverträglich, d.h. ökologisch und ökonomisch optimal, abgewickelt werden. Dazu wurde das Dezentrale Güterverkehrszentrenkonzept (GVZ-Konzept) in München und Umland entwickelt, das u.a. ein City-Terminal in München-Mitte und ein GVZ in München-Ost (Umschlagbahnhof Riem) vorsieht.</p> <p>Beschreibung: GVZ Güterverkehrszentren sind Transportgewerbeflächen mit Infrastruktureinrichtungen für den kombinierten Verkehr, die es den Unternehmen des Verkehrssektors ermöglichen, in enger räumlicher Zuordnung, zusammenzuarbeiten. Das vorhandene, gut ausgebaute Netz an Schienen- und Straßenverbindungen, soll hierbei durch die geplanten dezentralen GVZ dahingehend ergänzt werden, dass der Güterfernverkehr verstärkt über die Schiene und der Güternahverkehr vermehrt durch stadtverträglichere, emissionsarme Klein-Lastkraftwagen oder Lieferfahrzeuge abgewickelt werden kann. Darüber hinaus lässt sich der Lieferverkehr durch Kooperation und Bündelung verschiedener Verkehrsdienstleister an verkehrsgünstigen Standorten stadtverträglicher abwickeln.</p> <p>Citylogistikzentrum (CLZ) Zur weiteren Entlastung der Münchner Innenstadt vom Güter- und Wirtschaftsverkehr soll nordöstlich der Friedenheimer Brücke am Birketweg ein Citylogistikzentrum geschaffen werden, in dem Güter direkt von der Bahn auf kleinere, stadtverträgliche Lieferfahrzeuge umgeladen werden können. Mit diesen „City-Lastern“ sollen die Handels- und Verkaufseinrichtungen in der Innenstadt direkt bedient werden.</p> <p>GVZ Ost Das GVZ Ost südlich der Hofbräuallee in Riem wurde bereits in der Konzeption des dezentralen GVZ-Konzeptes als einer der wichtigsten GVZ-Standorte benannt. Die besondere Bedeutung erhält das GVZ-Ost insbesondere wegen seiner Lage in unmittelbarer Nachbarschaft zum einzigen Container-Umschlagbahnhof in München und der Region.</p> <p>Es wurden aufbauend auf einer Studie „Vernetzung der dezentralen Güterverkehrszentren der Region München mit intelligenten Systemen im Schienengüterverkehr“ weitere mögliche GVZ-Standorte im Norden von München untersucht. Mit Ausnahme des Standortes östlich der Bergsonstraße in Aubing sind die aufgezeigten Flächen aus heutiger Sicht nicht geeignet.</p>	
<p>Realisierung – Zeitplan: Die Umsetzung des Dezentralen Güterverkehrszentrenkonzeptes wird mit den beiden verkehrlich erforderlichen GVZ-Standorten am Birketweg (CLZ) und an der Hofbräuallee in Riem (GVZ-Ost) fortgeführt. Die Ausschreibung der Flächen soll erfolgen.</p>	
<p>Veranlassende Behörde: Kommunalreferat (KOM) in Kooperation mit dem Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW) und dem Mobilitätsreferat (MOR)</p>	
<p>Kontrolle: Mobilitätsreferat (MOR) in Kooperation mit dem Kommunalreferat (KOM) und dem Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW)</p>	
<p>Minderungspotenzial: Es ist davon auszugehen, dass sich durch die Umsetzung der beiden GVZ-Standorte CLZ und GVZ Ost die Fahrten des Wirtschaftsverkehrs im städtischen Bereich, insbesondere die des Schwerverkehrs, verringern und somit auch die von ihm verursachten Lärmemissionen abnehmen werden.</p>	

Entwicklungs- und Planungsstand bis 2021**GVZ**

Güterverkehrszentren sind Transportgewerbeflächen mit Infrastruktureinrichtungen für den kombinierten Verkehr, die es den Unternehmen des Verkehrssektors ermöglichen, in enger räumlicher Zuordnung, zusammenzuarbeiten.

Das vorhandene, gut ausgebaute Netz an Schienen- und Straßenverbindungen, soll hierbei durch die geplanten dezentralen GVZ dahingehend ergänzt werden, dass der Güterfernverkehr verstärkt über die Schiene und der Güternahverkehr vermehrt durch stadtverträglichere, emissionsarme Klein-Lastkraftwagen oder Lieferfahrzeuge abgewickelt werden kann. Darüber hinaus lässt sich der Lieferverkehr durch Kooperation und Bündelung verschiedener Verkehrsdienstleister an verkehrsgünstigen Standorten stadtverträglicher abwickeln.

CLZ München-Mitte

Das Grundstück an der Friedenheimer Brücke wurde nach den Vorgaben des Beschlusses der Vollversammlung des Stadtrates vom 27.07.2011 ausgeschrieben und 2013 an eine Biergemeinschaft verkauft. Die Deutsche Post DHL errichtete dort ein neues Paketzentrum. Von der neuen Zustellbasis aus werden sämtliche Zustellbezirke in der Innenstadt, in Neuhausen/Nymphenburg und in Laim beliefert.

Mit der Realisierung des Projektes wurde ein erstes dezentrales GVZ umgesetzt.

GVZ München-Ost

Das GVZ Ost südlich der Hofbräuallee in Riem wurde bereits in der Konzeption des dezentralen GVZ-Konzeptes als einer der wichtigsten GVZ-Standorte benannt. Die besondere Bedeutung erhält das GVZ-Ost insbesondere wegen seiner Lage in unmittelbarer Nachbarschaft zum einzigen Container-Umschlagbahnhof in München und der Region.

Eine Machbarkeitsstudie für einen Gütergleisanschluss GVZ Ost wurde durchgeführt und ergab, dass das Anschlussgleis trassierungstechnisch machbar ist.

Das städtische Gelände des GVZ Ost in unmittelbarer Nähe des Umschlagbahnhofes Riem wird seit 2003 für Containerlogistik vermietet und erfüllt damit die Anforderungen für ein GVZ.

Realisierung – Zeitplan:

Die Umsetzung des Dezentralen Güterverkehrszentrenkonzeptes mit den beiden Standorten am Birketweg (CLZ) und an der Hofbräuallee in Riem (GVZ) ist erfolgt.

Maßnahme E)	Handlungsprogramm Mittlerer Ring
<p>Stand zur LAP 2013:</p> <p>Ziel: Verminderung der Lärmemissionen sowie der Belastung durch Luftschadstoffe der Anwohner*innen im gesamten Stadtgebiet und insbesondere am Mittleren Ring.</p> <p>Beschreibung: Hinsichtlich der verkehrlichen Funktionsbestimmung stellt der Mittlere Ring die maßgebliche Hauptverteilerschiene des Kfz-Verkehrs, das „Rückgrat“ des städtischen Hauptstraßennetzes dar. Auf ihm sollen die starken Kfz-Verkehrsströme des großräumigen Ziel- und Quellverkehrs sowie abschnittsweise des Durchgangsverkehrs gebündelt werden und dadurch das nachgeordnete Straßennetz, insbesondere in den empfindlichen Wohnbereichen, entlastet werden. Um diese Aufgabe sicher zu stellen, wurden und werden u.a. folgende drei Tunnelprojekte zur verkehrlichen Ertüchtigung des Mittleren Rings konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Petuelunnel: fertig gestellt und im Juli 2002 für den Verkehr freigegeben. • Tunnel Mittlerer Ring Ost: Die Tunnelbaumaßnahme Mittlerer Ring Ost besteht aus einem ca. 1500 m Haupttunnel (Richard-Strauss-Straße), einem ca. 500 m langen Seitentunnel und der Untertunnelung des Effnerplatzes mit ca. 100 m Länge. • Tunnel Mittlerer Ring Südwest: Die Tunnelbaumaßnahme Mittlerer Ring Südwest besteht aus der Untertunnelung Garmischer Straße / Luise-Kiesselbach-Platz mit ca. 1500 m, der Untertunnelung der Heckenstallerstraße zwischen der Höglwörtherstraße und der Passauer Straße mit ca. 600 m sowie einer Tieferlegung der Heckenstallerstraße zwischen dem Luise-Kiesselbach Platz und der Höglwörtherstraße. <p>Zudem sollen durch verschiedene bauliche und verkehrliche Maßnahmen am Mittleren Ring die Lärm- und Luftschadstoffbelastungen der dortigen Anwohner*innen reduziert sowie die Wohnqualität entlang des Mittleren Rings verbessert werden.</p> <p>Dazu wurde im Rahmen des „Handlungsprogramms Mittlerer Ring“ das Förderprogramm „Wohnen am Ring“ zur Förderung baulicher Lärmschutzmaßnahmen in und an Gebäuden (Umsetzung von verschiedenen Lärmschutzkomponenten anhand eines eigens entwickelten Lärmschutzbaukastens) aufgestellt. Aufgrund der positiven Ergebnisse hat der Stadtrat das Förderprogramm „Wohnen am Ring“, mit Beschluss der Vollversammlung vom 16.12.2009 inklusive der damit verbundenen Zuschussmöglichkeiten für Lärmschutzmaßnahmen an Wohngebäuden am Mittleren Ring um weitere sechs Jahre bis 2016 verlängert.</p> <p>Darüber hinaus wurde mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates am 08.06.2011 die Fortschreibung des „Handlungsprogramms Mittlerer Ring“ beschlossen. Konkret wurde darin die Verwaltung beauftragt, über die bereits umgesetzten bzw. in Bau befindlichen Tunnel am Mittleren Ring sowie über die bisher im Rahmen des Förderprogramms „Wohnen am Ring“ umgesetzten Maßnahmen hinaus, für zwei weitere Ringabschnitte („Landshuter Allee“ und „Tegernseer Landstraße“) Machbarkeitsuntersuchungen zur Verbesserung des Lärmschutzes und der lufthygienischen Situation durchzuführen. Die genannten Abschnitte zählen zu den am höchsten durch Lärm und Abgase belasteten Abschnitten des Mittleren Rings, zugleich finden sich dort die höchsten Einwohnerdichten. In der Machbarkeitsstudie sollen Tunnellösungen aber auch sonstige aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen, auch in Kombinationen oder in aufeinander aufbauenden Umsetzungsbausteinen hinsichtlich der damit erreichbaren verkehrlichen, umweltbezogenen und städtebaulichen Auswirkungen ermittelt und bewertet werden.</p> <p>Weitere Maßnahmen: Derzeit wird in einer Machbarkeitsstudie untersucht, inwieweit spezielle Steuerungsstrategien mittels der Instrumente der Verkehrssteuerung zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastung beitragen können. Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoffimmissionsbelastung können auch zu einer leichten Reduzierung der Lärmimmissionen führen.</p>	

Realisierung – Zeitplan:

Tunnel Mittlerer Ring Ost: Der Richard-Strauss-Tunnel (mit Seitentunnel) wurde am 20.07.2009 dem Verkehr übergeben. Die Wiederherstellung der Tunneloberfläche ist abgeschlossen.

Tunnel Mittlerer Ring Südwest: Mit den Rohbauarbeiten für den Tunnel Mittlerer Ring Südwest wurde im August 2009 begonnen. Voraussichtlicher Termin zur Fertigstellung dieses Tunnels ist Ende 2015; die Wiederherstellung der Tunneloberfläche wird voraussichtlich bis Ende 2017 erfolgen.

Realisierung – Zeitplan Machbarkeitsuntersuchung zum Handlungsprogramm:

Im Januar 2012 wurde die Machbarkeitsuntersuchung für die Ringabschnitte „Landshuter Allee“ und „Tegernseer Landstraße“ an 2 Gutachtergemeinschaften vergeben. Die Ergebnisse werden im ersten Halbjahr 2013 vorliegen, diese werden dann dem Stadtrat zeitnah vorgelegt.

Veranlassende Behörde:

Mobilitätsreferat (MOR) und Baureferat (BAU)

Kontrolle:

Mobilitätsreferat (MOR) und Baureferat (BAU)

Minderungspotenzial:

Als Auswirkung der bereits umgesetzten bzw. noch in Bau befindlichen Tunnelbaumaßnahmen wird die Leistungsfähigkeit des Mittleren Rings als Hauptverteilerschiene des Kfz-Verkehrs mit maßgeblicher Bündelungsfunktion, zur Entlastung des untergeordneten Verkehrsnetzes in sensiblen Wohnbereichen gestärkt.

Durch die Fortsetzung des Förderprogramms „Wohnen am Ring“ zur Förderung baulicher Lärmschutzmaßnahmen in und an Wohngebäuden entlang des Mittleren Rings wird für die dortigen Bewohner*innen die Lärm- und ggf. auch die lufthygienische Situation, unter Einhaltung der im Programm vorgesehenen Grenzwerte, verbessert.

Durch die Machbarkeitsuntersuchung für die Ringabschnitte „Landshuter Allee“ und „Tegernseer Landstraße“ sollen wirksame und nachhaltige Lösungsmöglichkeiten zur Verbesserung des Lärmschutzes und der lufthygienischen Situation für die dortigen Bewohner*innen entwickelt werden. Im Rahmen der Entwicklung von Lösungskonzepten sollen auch die damit erreichbaren Verbesserungen der Immissionsbelastung abgeschätzt werden.

Entwicklungs- und Planungsstand bis 2021

Entwicklungsstand bis 2021:

Petuelunnel: im Juli 2002 für den Verkehr freigegeben.

Tunnel Mittlerer Ring Ost: Die Eröffnung fand im Juli 2009 statt.

Tunnel Mittlerer Ring Südwest: Die Eröffnung fand im Juli 2015 statt. Die Wiederherstellung der Tunneloberfläche wurde 2018 abgeschlossen.

Im Januar 2012 wurde die Machbarkeitsuntersuchung für die Ringabschnitte „Landshuter Allee“ und „Tegernseer Landstraße“ an 2 Gutachtergemeinschaften vergeben. Die ersten Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchungen zu diesen Untersuchungsabschnitten wurden der Vollversammlung des Stadtrates in der Beschlussvorlage „Handlungsprogramm Mittlerer Ring – Bericht über Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchungen zu baulichen Maßnahmenkonzepten zur Verbesserung der Lärm- und Luftschadstoffsituation an der Landshuter Allee und Tegernseer Landstraße“ (RIS-Vorlagen-Nr. 08-14 / V 13576) am 19.02.2014 vorgestellt. Mit dem Beschluss wurde die Verwaltung beauftragt, mit den Gutachtern und in Abstimmung mit den Bezirksausschüssen eine Öffentlichkeitsinformationsveranstaltung über die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchungen in den betroffenen Stadtbezirken durchzuführen. Zudem sollte eine vergleichende Bewertung der Machbarkeitsuntersuchungen Tegernseer Landstraße, Landshuter Allee sowie der externen Machbarkeitsuntersuchung für den „Tunnel Englischer Garten / Isarring“ durchgeführt und darauf aufbauend ein Vorschlag für eine Priorisierung der drei optionalen Tunnelbaumaßnahmen abgeleitet werden. Alle Ergebnisse sowie Vorschläge für gezielte, vertiefende Untersuchungen und dem weiteren Vorgehen sollten dann dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt werden.

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 19.11.2015 zum „Handlungsprogramm Mittlerer Ring – fachliche Bewertung, Priorisierungsvorschlag und weiterer Untersuchungsbedarf der drei optionalen Tunnelbaumaßnahmen, Fachliche Bewertung der Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchungen, Priorisierungsvorschlag der drei optionalen Tunnelbaumaßnahmen für die Ringabschnitte Landshuter Allee, Tegernseer Landstraße und Isarring/Englischer Garten und weiterer vertiefender Untersuchungsbedarf“ wurden alle Ergebnisse vorgelegt und Vorschläge zum weiteren Vorgehen beschlossen.

Mit o.g. Beschluss wurde das Baureferat beauftragt, unverzüglich in die Vorplanung für den Landshuter-Allee-Tunnel auf Basis der vorliegenden Tunnelkonzeption einzusteigen, sowie im Rahmen der Vorplanung noch erforderliche vertiefende Untersuchungen durchzuführen.

Weiteres Vorgehen:

Mit Beschluss „Ausbau Mittlerer Ring (B2R); Abschnitt **Landshuter Allee**, Neubau Landshuter Allee-Tunnel im 9. Stadtbezirk Neuhausen - Nymphenburg und im 10. Stadtbezirk Moosach“ (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11750 wurde dem Stadtrat der Sachstand der Vorplanung dargelegt und das Baureferat beauftragt für den Bereich südlich der Nymphenburger Straße weitere Lösungen zur Verbesserung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung zu erarbeiten. Die Untersuchungen dauern an.

Mit Beschluss „Handlungsprogramm Mittlerer Ring – fachliche Bewertung, Priorisierungsvorschlag und weiterer Untersuchungsbedarf der drei optionalen Tunnelbaumaßnahmen“ der Vollversammlung des Stadtrates am 19.11.2015 wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, in einer vertiefenden Untersuchung zunächst ein realisierbares Konzept für den Bauablauf und die Verkehrsabwicklung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs in allen Bauphasen für die Tunnelkonzeption am Mittleren Ringabschnitt **Tegernseer Landstraße** erarbeiten zu lassen, bevor über die Weiterverfolgung eines Tunnels an diesem Ringabschnitt entschieden werden kann.

Die Untersuchungsergebnisse zur Tunnelverlängerung liegen mittlerweile vor. Die Einbringung der Sitzungsvorlage im Stadtrat mit Entscheidungsvorschlägen zur Umsetzung einer Tunnelbaumaßnahme ist für das zweite Quartal 2021 geplant.

Maßnahme F)	Mobilitätsmanagement
<p>Ziel: Flächenhafte Ausweitung des Mobilitätsmanagements auf die Gesamtstadt zur Verlagerung von 5% der Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund.</p> <p>Beschreibung: Als Mobilitätsmanagement werden die „weichen“ Maßnahmen aus Information, Beratung, Motivation, Bildung und Training bezeichnet, die Bürger*innen und Unternehmen bei ihrer individuellen Mobilitätsplanung unterstützen. Ziel des Mobilitätsmanagements ist es, wirksam, kostengünstig und ohne Restriktionen die Mobilität der Münchner Bürger*innen, der Gäste und der Unternehmen zu verbessern und gleichzeitig unerwünschte Verkehrsfolgen zu vermindern.</p> <p>Um dieses Potenzial für eine stadt- und umweltverträglichere Abwicklung des Verkehrs zu nutzen, setzt die Landeshauptstadt München bereits seit dem Jahr 2006 ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement-Programm, ehemals unter der Dachmarke „München – Gscheid mobil“, um, das mehrfach ausgezeichnet wurde. Mit dem Programm wurden unterschiedliche Zielgruppen angesprochen, wie Neubürger*innen sowie einzelne Unternehmen, Kindergärten und Schulen.</p> <p>Um die angestrebten 5% Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund auch zu erreichen, ist allerdings eine flächendeckende systematische Vorgehensweise wichtig. Am 23.11.2017 hat der Münchner Stadtrat daher nahezu einstimmig die Umsetzung eines flächendeckenden und integrierten Mobilitätsmanagement Konzepts im Münchner Norden als Teil des dortigen Verkehrskonzepts beschlossen (SV-Nr. 14-20 / V 09211). Die räumliche Fokussierung auf den Münchner Norden war der Tatsache geschuldet, dass sich im Münchner Norden die verkehrliche Situation bereits dramatisch zugespitzt hatte und absehbar war, dass aufgrund der Arbeitsplatz- und Bevölkerungsentwicklung sich diese weiter verschärfen würde.</p> <p>Mittlerweile zeigt sich die Problemlage eines massiv überlasteten Straßenverkehrsnetzes aufgrund des starken gesamtstädtischen Wachstums jedoch in der ganzen Stadt. Deshalb wurden die in der Beschlussvorlage für den Münchner Norden festgehaltenen Leitlinien und Maßnahmen mit dem Stadtratsbeschluss vom 26.11.2019 „Mobilitätsmanagement flächendeckend für das ganze Stadtgebiet“ auf die gesamte Stadt erweitert (SV-Nr. 14-20 / V 16235).</p> <p>Dabei waren die folgenden Zielsetzungen handlungsleitend:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flächendeckender Ansatz: alle Bürger*innen, Familien sowie Kindertagesstätten und Schulen erhalten ein Angebot für eine individuelle Mobilitätsberatung. • Nutzung von Umbruchsituationen: grundsätzlich werden Lebensumbruchsituationen, räumliche Veränderungen oder markante Änderungen des lokalen Verkehrsangebots als Moment der besonderen Empfänglichkeit für Informationen und Verhaltensmodifikationen genutzt, um gezielt Personengruppen anzusprechen. • Verkehrliche Wirkung – als Zielgröße wird eine Reduktion der mit dem Kfz in der Stadt zurückgelegten Wege um mindestens 5% angestrebt. • Regionalisierung – der Verkehr aus und in die angrenzenden Kommunen und Landkreise wird mit beachtet. • Monitoring und Evaluation: Die Maßnahmen werden nach fünf Jahren Umsetzung hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkung evaluiert. <p>Neben der Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund kommuniziert das Mobilitätsmanagement auch sehr stark Themen der Verkehrssicherheit und neuer Angebote, wie z.B. im Carsharing und Bikesharing sowie aller Arten neuer Mobilitätsformen und -dienste. Durch die Stadtratsziele der Vision Zero und Verkehrswende für München sowie beinahe</p>	

täglich neue, den Bürgerinnen und Bürgern häufig noch unbekannte Mobilitätsangebote und Dienste, besteht in diesem Bereich hoher Kommunikationsbedarf, der ebenfalls durch die gesamtstädtische Ausweitung des Mobilitätsmanagements erfüllt werden soll. Daher beauftragte der Stadtrat mit dem Beschluss der Vollversammlung „Strategische Neuausrichtung der Dachmarke für das Mobilitätsmanagement und die Integration der erweiterten Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr“ vom 24.04.2018 das Kreisverwaltungsreferat federführend mit der Entwicklung einer neuen Mobilitätsmarke zur Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit für die Landeshauptstadt München (SV-Nr. 14-20 / V 10700).

Als Ergebnis wurde im Kreisverwaltungsausschuss vom 26.11.2019 „München unterwegs“ als das neue gemeinsame Erscheinungsbild für alle Aktionen und Informationsangebote der Landeshauptstadt zu den Themen Verkehrssicherheit und Mobilität bekanntgegeben (SV-Nr. 14-20 / V 16055). Die bisherigen Initiativen „München – Gscheid mobil“ und „Radlhauptstadt München“ werden inhaltlich zu dieser neuen Plattform zusammengeführt. Zentrales Element ist die Webseite www.muenchenunterwegs.de.

Die inhaltliche Ausrichtung basiert auf drei Säulen:

- Unterwegs ohne eigenes Auto: Jeder soll die Freiheit haben, ohne eigenes Auto unterwegs sein zu können – ob zu Fuß, mit Bus und Bahn, mit dem Fahrrad oder mit Sharing-Angeboten.
- Sicher unterwegs: Niemand soll unterwegs auf Münchens Straßen zu Schaden kommen. Dafür steht die „Vision Zero“.
- Unterwegs auf neuen Wegen: Die Wege und Straßen in der Stadt sollen für alle sicher gestaltet und fair verteilt sein.

Die Federführung der neuen Mobilitätsmarke obliegt mittlerweile dem Mobilitätsreferat.

Realisierung – Zeitplan:

Seit 2001: Förderprogramm Betriebliches Mobilitätsmanagement

Seit 2006: Gesamtkonzept Mobilitätsmanagement ehemals „München – Gscheid Mobil“, jetzt „München unterwegs“ für ausgewählte Zielgruppen (Neubürger*innen, Kinder und Jugendliche, Familien, teilweise auch Senior*innen)

Seit 2008: Verschiedenste Aktivitäten mittels bundes- bzw. europäischer Fördermittel (MAX, AENEAS, effizient mobil, BAMBINI, SEGMENT, METAMORPHOSIS, CIVITAS ECCENTRIC)

Seit 2010: Fahrradkampagne „Radlhauptstadt München“, zunächst angelegt auf vier Jahre;
Fortsetzung über multimodale Marke „München Unterwegs“

Seit 2012: Untersuchung der Wirkung von E-CarSharing (WiMobil)

Seit 2013: Go!Family – Mobilitätsberatung für werdende Familien, finanziert über Mittel des Integrierten Handlungsprogramms Klimaschutz in München

Seit 2015: LHMobil – Dienst-Pedelecs für Mitarbeiter*innen der LHM

Seit 2020: alle Aktionen und Informationsangebote zum Thema Mobilität unter der neuen Mobilitätsmarke „München unterwegs“

Seit 2020: MoveRegioM - Schaffung eines regionalen Mobilitätsverbunds im Nordsektor der Stadt und Region München mittels Fördermittel des BMBF

Veranlassende Behörde:

Mobilitätsreferat (MOR)

Kontrolle:
Mobilitätsreferat (MOR)

Minderungspotenzial:
Durch die Maßnahmen können bei systematischem Einsatz bis zu 5% des gesamten Kfz-Verkehrsaufwands vermieden oder auf den Umweltverbund verlagert werden.

Maßnahme G)	Parkraummanagement
<p>Stand zur LAP 2013: Ziel: Ausweitung des Parkraummanagements (PRM) innerhalb des Mittleren Rings und in ausgewählten Bereichen außerhalb des Mittleren Rings.</p> <p>Beschreibung: Das PRM ist ein wichtiges Attribut zur Gestaltung des Verkehrs in der Stadt, insbesondere für eine stadtverträgliche Bewältigung der Zunahme des Kfz-Verkehrs. Das PRM als Instrument zur Verwaltung der begrenzten öffentlichen Stellplätze im Straßenraum ermöglicht eine benutzergruppenspezifische und den jeweiligen Gegebenheiten angepasste Steuerung der Verkehrsnachfrage. Nachdem in den letzten Jahren große Erfolge erzielt werden konnten, soll das Parkraummanagement auch in Zukunft ausgeweitet werden.</p> <p>Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Straßenraum Durch gezielte Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraumangebots soll den Bedürfnissen der Bewohner*innen, der Kund*innen, der Besucher*innen und des Wirtschaftsverkehrs nach ausreichend Parkraum Rechnung getragen und dadurch Verkehre auf umwelt- und ressourcenschonende Verkehrsmittel (ÖPNV, Rad, zu Fuß) verlagert werden.</p> <p>Am 26.10.2005 hat der Münchner Stadtrat beschlossen, innerhalb des Mittleren Rings und in weiteren Kerngebieten außerhalb bedarfsgerecht Parklizenzzgebiete auszuweisen mit dem Ziel, binnen von 5 Jahren das Parkraummanagement innerhalb des Mittleren Rings flächenhaft umzusetzen. Dies wurde Ende 2011 abgeschlossen.</p> <p>Nach erfolgreicher Umsetzung innerhalb des Mittleren Ringes soll bis Ende 2013 geprüft werden, in welchen Gebieten außerhalb des Mittleren Rings die Voraussetzungen für eine Einführung vom PRM erfüllt sind.</p> <p>Angebotsregelung außerhalb des öffentlichen Straßenraums Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München Die Novellierung der Bayerischen Bauordnung im Jahr 2007 erforderte die rechtzeitige Anpassung des bisherigen Münchner Stellplatzrechts, insbesondere durch den Neuerlass einer Stellplatzsatzung für die Landeshauptstadt München und die Aufhebung der Stellplatzbeschränkungssatzung. Dies erfolgte durch den Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats am 19.12.2007. Die neue Stellplatzsatzung ist dann zum 03.01.2008 in Kraft getreten. Diese Münchner Neuregelungen sollen in einer zweiten Phase nochmals themenspezifisch anhand aussagekräftiger Vollzugserfahrungen evaluiert und einer Feinsteuerung unterzogen werden. Der Stadtrat soll noch im Jahr 2013 über das Ergebnis dieser Phase 2 unterrichtet werden.</p> <p>Städtische Anwohner*innengaragen und Förderung zusätzlicher Anwohner*innenstellplätze: Am 23.07.2003 wurde der Beschluss „Anwohnergaragen in München“ gefasst. Der Beschluss beinhaltet ein Konzept zur Errichtung von städtischen Anwohner*innengaragen sowie der Förderung von zusätzlichen Anwohner*innenstellplätzen durch private Investoren mittels Zuschüssen aus Stellplatzablösemitteln im Rahmen des sog. „2000-Stellplätze-Programms“. Der Beschluss „Anwohnergaragen in München“ aus dem Jahr 2003 wurde fortgeschrieben. Dem Stadtrat wurde mit Beschluss vom 16.03.2011 eine aktualisierte Prioritätenliste zum Bau von Anwohner*innengaragen vorgelegt.</p> <p>Zudem wird der Stadtrat alle zwei Jahre zu den Erfahrungen, dem Mitteleinsatz und der Umsetzung des Beschlusses „Strukturelles Umsetzungskonzept zur Verwirklichung verkehrlicher Maßnahmen unter Verwendung von Stellplatzablösemitteln“ unterrichtet. Der letzte Beschluss wurde am 14.10.2009 in den Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung eingebracht. Der Bericht enthält alle aktuellen Projekte (P+R/B+R/ Anwohner*innengaragen und sonstige Projekte) in dem Zeitraum 2007-2009, für die Stellplatzablösemittel Verwendung</p>	

gefunden haben.

Als einzige automatische Anwohner*innengarage wurde die Anwohner*innengarage an der Donnerbergerstraße im Juli 2006 in Betrieb genommen. Sie ist derzeit zu 100% ausgelastet. Es wurden für mehrere weitere Anwohner*innengaragenprojekte die planerischen und finanziellen Voraussetzungen geschaffen, wie z.B. für eine städtische Anwohner*innengarage am Josephsplatz.

Realisierung – Zeitplan:

Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Straßenraum

Sektor I: vollständig umgesetzt und in Betrieb
 Sektor II: vollständig umgesetzt und in Betrieb
 Sektor III: vollständig umgesetzt und in Betrieb
 Sektor IV: vollständig umgesetzt und in Betrieb
 Sektor V: (fast) vollständig umgesetzt und in Betrieb
 Sektor VI: in Bearbeitung

Veranlassende Behörde:

Mobilitätsreferat (MOR), Kreisverwaltungsreferat (KVR) und Baureferat (BAU)

Kontrolle:

Planung und Umsetzung erfolgten sukzessive. Die Kontrolle erfolgt durch Evaluation bzw. Fortschreibung der Maßnahmen/Planungen zum Parkraummanagement.

Minderungspotenzial:

Beide Komponenten sind Elemente der Gesamtkonzeption des Parkraummanagements bzw. unterstützen die verkehrsplanerischen und verkehrsbeeinflussenden Ziele des Parkraummanagements durch gezielte Beeinflussung des Parkraumangebotes für bestimmte Nutzergruppen. Die Programme dienen ferner dazu, den Parkdruck in den Gebieten mit erheblichem Parkraumangel zu reduzieren und damit auch den Parksuchverkehr inkl. der damit verbundenen Emissionen zu verringern. Zudem wird durch den Bau von Anwohner*innenstellplätzen, in aller Regel mittels Tiefgaragen, die Möglichkeit geschaffen, Flächen für dringend notwendige, das Stadtklima verbessernde Begrünungsmaßnahmen wie z.B. Straßenrandbegrünung, freizugeben.

Aus bisherigen Beobachtungen ist davon auszugehen, dass sich die Kfz-Fahrten innerhalb der Lizenzgebiete durch den Rückgang des Parksuchverkehrs verringert haben. Derzeit liegen noch keine Vergleichsdaten zur Einschätzung des Minderungspotenzials vor. Es ist jedoch geplant, innerhalb der weiteren Umsetzung des Parkraummanagements in den Gebieten Vorher- und Nachheruntersuchungen durchzuführen, um die verkehrliche und lufthygienische Wirkung des Parkraummanagements beurteilen zu können.

Entwicklungs- und Planungsstand bis 2021

Gemäß Beschluss des Münchner Stadtrats vom 27.11.2018 ist im Stadtgebiet München zusätzlich zu den bereits bestehenden 62 Parklizenzengebieten die Einrichtung von sieben neuen Gebieten vorgesehen, für sieben weitere, bereits bestehende Gebiete erfolgen Erweiterungen.

Mit den Gebieten Rotkreuzplatz Nord und Rotkreuzplatz Süd im 7. Stadtbezirk – Neuhausen wurden im 4. Quartal 2019 die ersten dieser neuen Parklizenzengebiete in Betrieb genommen. Die Inbetriebnahme der weiteren Gebiete ist im Laufe des Jahres 2020 geschehen. Eine Gebietserweiterung ist geplant für das 2. Quartal 2021 und somit ist der Sektor V abgeschlossen.

Mit der Einrichtung der Parkraumbewirtschaftung mit Bewohner*innenbevorrechtigung fördert die Stadt München den Umstieg auf den öffentlichen Personennahverkehr bzw. auf den nichtmotorisierten Individualverkehr durch die Erhebung von Parkgebühren, durch Begrenzung der Parkdauer und durch Privilegierung der Bewohner*innen in Teilen der Gebiete.

Aufgrund der Verringerung des Angebotes an frei verfügbaren Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum verringert sich der Parksuchverkehr - und damit auch die Lärm- und Abgasbelastung - in den jeweiligen Vierteln.

Da die Wirksamkeit der Maßnahmen aus dem Parkraummanagement in den bereits bestehenden Lizenzgebieten teilweise an Wirkung verloren hat, stimmte mit Beschluss vom 13.12.2017 die Vollversammlung des Stadtrats der Landeshauptstadt München einer Optimierung der Parkgebühren im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten mit einer versuchsweisen Umsetzung im Modellquartier City2Share zu. Das Projekt City2Share ist Ende 2020 ausgelaufen.

Nach Projektende und Evaluierung der Wirksamkeit der Maßnahmen werden die Ergebnisse dem Stadtrat vorgestellt und ein Vorschlag über eine etwaige Ausweitung unterbreitet (geplanter Beschluss 3. Quartal 2021).

Die Umsetzung weiterer Parklizenzengebiete soll im 4. Quartal 2021 vom Stadtrat genehmigt werden und ab dem 2. Quartal 2022 in Umsetzung gehen. Die erste Hälfte an umzusetzenden Parklizenzengebieten des Sektor VI sollen bis Ende 2022 umgesetzt sein. Teil 2 der Umsetzungsgebiete folgt in 2023 und 2024.

Angebotsregelung außerhalb des öffentlichen Straßenraums

Der Stadtrat wird regelmäßig zu den Erfahrungen, dem Mitteleinsatz und der Umsetzung des Beschlusses „Strukturelles Umsetzungskonzept zur Verwirklichung verkehrlicher Maßnahmen unter Verwendung von Stellplatzablösemitteln“ unterrichtet. Der letzte Beschluss wurde am 16.10.2019 in den Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung eingebracht. Der Bericht enthält alle aktuellen Projekte (P+R/B+R/ Anwohner*innengaragen und sonstige Projekte) in dem Zeitraum 01.07.2014 bis 31.12.2017, für die Stellplatzablösemittel Verwendung gefunden haben.

Im Dezember 2017 hat der Stadtrat weiteren Untersuchungsgebieten und der Umsetzung neuer Parklizenzengebiete zugestimmt. Zudem wurden Lösungen für Nachverdichtungen erarbeitet und sollen sukzessive realisiert werden. Des Weiteren wurden Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität und der Anpassung der Parkgebühren testweise beschlossen.

Ab Ende 2019 bis Ende 2020 wurden sieben Parklizenzengebiete des Sektor V in Betrieb genommen, sieben bereits bestehende Parklizenzengebiete wurden im selben Zeitraum erweitert. Die Erprobung der Anpassung der Parkgebühren läuft bis Anfang 2021 und soll, bei Erfolg, anschließend weiter ausgerollt werden.

Die Erfahrungen der Reservierung für Elektrofahrzeuge sollen ebenfalls in ein weiteres Konzept fließen.

Es laufen bereits die Planungen für weitere Parklizenzgebiete, ein Beschlussentwurf für die ersten sieben Parklizenzgebiete (Sektor VI, Teil 1) wird dem Stadtrat im 1. Quartal des Jahres 2021 vorgelegt.

Mit der Handyparken München App wurde eine neue Bezahlform eingeführt welche in den kommenden Jahren weiterentwickelt werden soll. Bessere und genauere Informationen sollen den Parksuchverkehr reduzieren.

Private Anwohner*innenstellplätze:

(1) Hansastr. 83-89, Fuggerstr. 3-11, Martin-Behaim-Str. 13-17

Für die mit Zustimmung des Stadtrats im Grundlagenbeschluss vom 14.12.2016 vorgesehene Zuschussfinanzierung von 50% der anrechenbaren Baukosten für das Projekt wurden auf der Grundlage einer Vereinbarung vom 07.03.2017 ca. 580.000 € eingesetzt.

(2) Färbergraben 5

Des Weiteren ist derzeit geplant, 50 Stellplätze im Färbergraben 5 mit maximal 900.000 € zu fördern. Für die Jahre 2020/21 sind Realisierungswettbewerbe für die beabsichtigten Vorhaben, die auf Grundlage des noch aufzustellenden Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2102 durchgeführt werden sollen, geplant. Derzeit wird der Masterplan für das Areal finalisiert und anschließend dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt. Aufgrund der Vielzahl der anstehenden Verfahrensschritte kann zum tatsächlichen Umsetzungs- bzw. Baubeginn und damit auch zur voraussichtlichen Fertigstellung des Bauprojekts noch keine verlässliche Prognose gegeben werden. Damit lässt sich auch der Zeitpunkt für den Mittelabfluss nicht sicher benennen. Es erscheint nach derzeitigem Kenntnisstand wahrscheinlich, dass ein Mittelabfluss zur Förderung der Anwohner*innenstellplätze erst nach 2023 erfolgt.

(3) Hildegardstraße / Thomas-Wimmer-Ring

Am Standort des jetzt noch bestehenden Parkhauses in der Hildegardstraße sollen nach dem geplanten Abbruch insgesamt 67 Anwohner*innenstellplätze errichtet werden. 33 Anwohner*innenstellplätze werden zusätzlich zu den neuen öffentlichen Kurzzeitstellplätzen in die zukünftige Tiefgarage unter dem Thomas-Wimmer-Ring integriert. Die anrechenbaren Baukosten der Anwohner*innenstellplätze sollen zu 50 %, max. 18.000 € je Stellplatz gefördert werden. Sollte im Zeitpunkt der Ausreichung der Fördermittel ein höherer Regelsatz als 18.000 € je Stellplatz gelten, wird dieser entsprechend der allgemein üblichen städtischen Förderregularien als neuer Deckelungsbetrag zu Grunde gelegt.

Der Konzeption der Anwohner*innenstellplätze in der Hildegardstraße und am Thomas-Wimmer-Ring wurde im Beschluss „Auftrag zur Ausschreibung eines Grundstücksverkaufs (Hildegardstraße) und einer Erbbaurechtsvergabe (Thomas-Wimmer-Ring) 1. Stadtbezirk Altstadt-Lehel“ von der Vollversammlung des Stadtrates am 28.07.2010 zugestimmt (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 04640). Das Bauvorhaben konnte im Februar 2021 abgeschlossen und die Garage am 01.03.2021 eröffnet werden.

Insgesamt wurden für die insgesamt 100 Anwohner*innenstellplätze der beiden Standorte 1.8 Mio. € in der Verwendungsplanung zugeordnet.

(4) Paulaner Nockherberg

Falkenstr. Fl.Nr. 14000/4, Sektion 7, Baugebiet 1(1): In Umsetzung des Durchführungsvertrags und der Städtebaulichen Vereinbarung zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 20176 Reger-, Welfen- und Falkenstraße vom 12.06.2015 wurde mit Datum 17.05.2018 eine Vereinbarung zur Bezuschussung von Anwohner*innenstellplätzen in der Tiefgarage des Bauvorhabens geschlossen. Es werden 30 Anwohner*innenstellplätze errichtet, die mit 50 % der Baukosten, maximal 18.000 € aus Stellplatzablösemitteln bezuschusst werden.

(5) Regerstraße Fl.Nr. 15340/23, Gemarkung Au, Baugebiet 2(3): Auch hier wurde in Umsetzung des Durchführungsvertrags und der Städtebaulichen Vereinbarung zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 20176 Reger-, Welfen- und Falkenstraße vom 12.06.2015 am 08.04.2019 eine Vereinbarung zur Bezuschussung von Anwohner*innenstell-

plätzen in der Tiefgarage des Bauvorhabens geschlossen. Es werden 30 Anwohner*innenstellplätze errichtet, die mit 50 % der Baukosten, maximal 18.000 € aus Stellplatzablösemitteln bezuschusst werden.

(6) Franz-Joseph-Str. 31

Bei dem privaten Vorhaben „Neubau eines Rückgebäudes mit Tiefgarage“ werden nicht alle Stellplätze in der Tiefgarage für den Nachweis pflichtiger Stellplätze benötigt. Für 13 Stellplätze wurde am 09.06.2017 eine Zuschussvereinbarung zur Belegung als Anwohner*innenstellplätze abgeschlossen. Der Zuschuss aus Stellplatzablösemitteln beträgt maximal 234.000 € (50 % der Baukosten, maximal 18.000 € pro Stellplatz).

(7) Volkartstr. 14

Bei dem privaten Vorhaben „Neubau eines Rückgebäudes mit Tiefgarage“ werden nicht alle Stellplätze in der Tiefgarage für den Nachweis pflichtiger Stellplätze benötigt. Für 12 Stellplätze wurde am 09.03.2017 eine Zuschussvereinbarung zur Belegung als Anwohner*innenstellplätze abgeschlossen. Der Zuschuss aus Stellplatzablösemitteln beträgt maximal 216.000 € (50 % der Baukosten, maximal 18.000 € pro Stellplatz).

Städtische Anwohner*innenstellplätze:

(1) Deisenhofener Straße / Herzogstandstraße

Im März 2016 wurden 95 von der Münchner Gesellschaft für Stadterneuerung (MGS) geplante Anwohner*innenstellplätze im 1. und 2. UG der Tiefgarage in Betrieb genommen und seitdem von der P+R Park & Ride GmbH betrieben. Hierfür wurden Kosten zunächst 3.341.000 € (rund 35.000 € je Stellplatz) aus Mitteln der Stellplatzablöse angesetzt. Hinzu kam ein Nachfinanzierungsbedarf in Höhe von 430.000 € (dann ca. 40.000 €), der noch über die Stellplatzablöse abgedeckt werden konnte. Nachfolgende Zusatzkosten, u.a. in Zusammenhang mit einer Schrankenanlage, waren dann über das Sozialreferat im dortigen Ausschuss anzumelden und zu behandeln.

(2) Anwohner*innengarage Josephsplatz

Für den Bau der Tiefgarage mit 265 Stellplätzen sind Mittel in Höhe von 10.285.000 € veranschlagt. Am 25.07.2012 wurde von der Vollversammlung des Stadtrats die Projektgenehmigung (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 09835), am 15.01.2013 vom Bauausschuss die Ausführungsgenehmigung erteilt (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 11044). Der Baubeginn war im Februar 2013. Die Inbetriebnahme der Anwohner*innentiefgarage erfolgte im April 2016. Die Anlage ist von Beginn an voll vermietet. Darüber hinaus wird von der P+R Park & Ride GmbH eine umfangreiche Interessentenliste für die Anwohner*innengaragenstellplätze geführt.

(3) Ruppertstr. 5

Mit der Maßnahme „Schulbauoffensive – Neubau einer Berufsschule für Kinderpflege, einer Fachakademie für Sozialpädagogik, eines Hauses für Kinder mit 4 Krippen- und 3 Kindergartengruppen, eines Stadtteilkulturzentrums, einer Dreifachsporthalle und einer Tiefgarage“ war in 2017 auch der Bau von 50 Anwohner*innenstellplätzen verbunden.

Die Inbetriebnahme hat am 03.11.2020 stattgefunden angestrebt. Der Betrieb wurde von der P+R Park & Ride GmbH übernommen. Nach Abstimmung mit der Stadtkämmerei in der Lenkungsgruppe im Herbst 2018 ist eine Refinanzierung über die Stellplatzablöse im konkreten Fall nicht vorgesehen. Die bisher in der Verwendungsplanung vorgehaltenen Stellplatzablösemittel i.H.v. 1,25 Mio. € sind daher wieder frei verfügbar.

Maßnahme H)	Förderung des allgemeinen ÖPNV
<p>Stand zur LAP 2013: Ziel: Verstärkte Förderung des allgemeinen ÖPNV zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs.</p> <p>Beschreibung: In den letzten Jahren wurden eine Vielzahl von Infrastrukturmaßnahmen sowie eine damit verbundene Ausweitung des Angebotes umgesetzt. Dadurch konnte innerhalb von 10 Jahren eine Steigerung auf Basis der Nutzplatzkilometer um rund 12% erreicht werden. Da nur mit der Hilfe des ÖPNV eine signifikante Verringerung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) möglich und somit die Lärmbelastung zu verringern ist, soll der ÖPNV auch in Zukunft verstärkt gefördert werden.</p> <p>Ausweitung U-Bahn-Netz Seit 2005 wurden folgende Projekte abgeschlossen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der stadionbedingte Streckenausbau U6 (Umbau U-Bf. Fröttmaning und Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit Fröttmaning - Sendlinger Tor) • Eröffnung des Streckenabschnitts U1-West Georg-Brauchle-Ring - OEZ mit Eröffnung des U-Bf. OEZ • Fertigstellung der Streckenverlängerung U6-Nord Garching-Hochbrück – Garching Forschungszentrum • Fertigstellung der Streckenverlängerung U3 Olympiazentrum – Olympia-Einkaufszentrum • Fertigstellung der Modernisierung des U-Bahnhofes Münchner Freiheit • Streckenabschnitt U 3-Nord Olympia-Einkaufszentrum - Moosach <p>In Planung ist :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Streckenverlängerung U6-Süd Klinikum Großhadern - Martinsried, Streckenlänge ca. 1,3 km. Vorplanungen und Gemeinderatsbeschluss der Gemeinde Planegg über die Übernahme der Maßnahmeträgerschaft liegen vor <p>Im Nahverkehrsplan enthalten ist:</p> <ul style="list-style-type: none"> • U4-Ost Arabellapark - Engelschalking, Streckenlänge ca. 1,9 km. In der Fortschreibung des NVP wird eine Anpassung der Strecke in Form einer möglichen Tramverlängerung erfolgen. • U5-West Laimer Platz - Pasing, Streckenlänge ca. 3,6 km <p>Ausweitung Tram-Netz Seit 2005 abgeschlossen ist:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neubau Linie 23 in die Parkstadt Schwabing • Inbetriebnahme der zusätzlichen Haltestelle Eduard-Schmid-Straße, Linie 27, stadtauswärts Richtung Schwanseestraße • Neubaustrecke Effnerplatz - Cosimapark - St. Emmeram <p>Im Bau ist folgender Streckenabschnitt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verlängerung der Tramlinie 19 zum Pasinger Bahnhof, Realisierung bis Ende 2013, Streckenlänge ca. 0,8 km (zum Teil eingleisig) <p>In Planung ist:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neubaustrecke Tram-Westtangente (Romanplatz – Fürstenrieder Straße – Aidenbachstraße), Realisierung nach 2012, Streckenlänge ca. 8,7 km • Neubaustrecke Tram-Nordtangente (mit Querung des Englischen Gartens), Realisierung nach 2012, Streckenlänge ca. 2,2 km • Planung Tram-Verlängerung nach Steinhausen, Streckenlänge ca. 2,7 Kilometer 	

In Untersuchung ist:

- Verlängerung der Tramlinie 23 über den bisher geplanten Endpunkt am Frankfurter Ring hinaus nach Norden, Streckenlänge ca. 5,7 km
- Verlängerung der Linie 19 über Pasing hinaus über Neuaubing bis zum geplanten S-Bahn-Haltepunkt Freiham, Streckenlänge ca. 6,1 km

Ausweitung Bus-Netz

Im Jahr 2005 fand die erfolgreiche Umsetzung des Projektes TopBus statt. Darauf aufbauend wird das bestehende Netz kontinuierlich optimiert bzw. erweitert. Neben nachfragegerechten Anpassungen von Linien oder Taktverdichtungen gibt es zahlreiche Verbesserungen im Nachtnetz sowie eine bessere Anbindung ans Umland. Durch diese Maßnahmen bietet das Busnetz eine leistungsfähige und attraktive Alternative zur Nutzung des eigenen Pkw und wird ständig den Gegebenheiten und Erfordernissen angepasst.

Beschleunigung Busse

Die Beschleunigung aller bestehenden und zukünftigen wichtigen Buslinien erfolgt durch Priorisierung an Lichtzeichenanlagen unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Gesamtverkehrs. Besondere Busspuren sind zu erhalten bzw. nachzurüsten, unter Berücksichtigung von Platzverhältnissen und den Erfordernissen des Gesamtverkehrs.

Folgende Buslinien wurden bisher komplett beschleunigt:

- Linie 58 (Inbetriebnahme: 1995)
- Linie 52 (Inbetriebnahme: 2006)
- Linie 53 (Inbetriebnahme: 2008)
- Linie 55 (Inbetriebnahmetermine: 2010)
- Linie 100 (Inbetriebnahme 2011) und
- Linie 62 (Inbetriebnahme 2012).

Zudem wurden folgender Streckenabschnitt beschleunigt in Betrieb genommen:

- Linie 54 zwischen Ostbahnhof und Sylvesterstraße (2009).

Konkret ist die Durchführung folgender Beschleunigungsprojekte vorgesehen:

- Linie 144/145 mit einem voraussichtlichen Inbetriebnahmetermine Dezember 2013 vorbehaltlich der Entscheidung des Stadtrates im Januar 2013.

Daneben werden Buslinien im Rahmen des Lichtzeichenanlagen-Austauschprogramms der Landeshauptstadt München (ca. 20 bis 30 LZA pro Jahr) punktuell beschleunigt.

Es ist beabsichtigt, ab 2006 möglichst eine Buslinie pro Jahr beschleunigt in Betrieb zu nehmen.

Beschleunigung Tram

In München sind in 10 Projekten alle Trambahnlinien beschleunigt worden. Bei Neubaustrecken ist die ÖPNV-Beschleunigung ein integrativer Bestandteil der Projektdurchführung. Im Dezember 2009 wurde die Neubaustrecke Linie 23 „Tram in die Parkstadt Schwabing“ beschleunigt in

Betrieb genommen. Darauf folgend wurde bei der im Dezember 2011 eröffneten Neubaustrecke „Tram St. Emmeram“ die ÖPNV-Beschleunigung in vollem Umfang berücksichtigt. Auch für das aktuelle Projekt „Verlängerung der Straßenbahnlinie 19 zum Bahnhof Pasing“ wird eine ÖPNV-Beschleunigung vorgesehen. Für dieses Projekt ist der voraussichtliche Inbetriebnahmetermine im Dezember 2013.

Abgasstandards bei den MVG-Bussen

Alle MVG-Busse entsprechen dem technischen Top-Standard hinsichtlich Klimaschutz: Seit 1991 ist die gesamte Flotte mit Partikelfiltern und vorgeschaltetem Katalysator ausgestattet. Die Partikelemissionen liegen damit unter der Nachweisgrenze. Alle seit 2000 angeschafften SWM-Busse haben eine grüne Plakette. Die seit 2008 angeschafften Busse erfüllen zudem

den sogenannten EEV-Standard (Enhanced Environmental Friendly Vehicle), der besonders emissionsarme Dieselfahrzeuge auszeichnet und die Euro-V-Norm übersteigt.

Die neue Hybridtechnologie sieht Einsparungen im Kraftstoffverbrauch von voraussichtlich bis zu 20 % vor. Bei Hybrid-Bussen wird die beim Bremsen frei werdende Energie nicht mehr in Wärme umgewandelt, sondern gespeichert und für das erneute Beschleunigen genutzt.

Die MVG setzt bereits einen Standard-Gelenkbus Solaris „Urbino 18“ mit Hybridtechnologie, einen Hybrid-Standardbus vom Typ MAN „Lion's City“ und einen Hybridgelenkbus „Citaro G BlueTec“ der Firma Mercedes-Benz im täglichen Linienverkehr ein. Auf Basis der im Langzeitversuch zu ermittelnden Testergebnisse wird die weitere Beschaffungsstrategie künftig entschieden.

Realisierung - Zeitplan:

Siehe oben

Veranlassende Behörde:

Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG)

Kontrolle:

Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG)

Minderungspotenzial:

Durch Ausbau und Verbesserungsmaßnahmen beim ÖPNV werden Anreize geschaffen, die Bürger*innen zum Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV zu motivieren. Dadurch werden die Emissionen des motorisierten Individualverkehr (MIV) verringert und die Immissionsbelastung verbessert. Unterstützend wirkt dabei die Umrüstung von Verkehrsmitteln auf möglichst emissionsarme Antriebstechnologien.

Entwicklungs- und Planungsstand bis 2021

Ziel:

Verstärkte Förderung des allgemeinen ÖPNV zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs.

Beschreibung:

Da nur mit der Hilfe des ÖPNV eine signifikante Verringerung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) möglich und somit die Lärmbelastung zu verringern ist, soll der ÖPNV auch in Zukunft verstärkt gefördert werden, sodass eine Verstetigung des ÖPNV-Wachstums angestrebt wird. Die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) verzeichnete bis 2020 jährlich neue Nachfrage-Rekord. Das städtische Verkehrsunternehmen beförderte 2019 ca. 615 Millionen Fahrgäste. Um auch zukünftig ein nachhaltiges und kund*innenorientiertes Mobilitätsangebot zu bieten, werden stetig eine Vielzahl von Infrastrukturmaßnahmen sowie eine damit verbundene Ausweitung des Angebotes umgesetzt. So wurde 2019 das Leistungsangebot der MVG auf zahlreichen Linien ausgeweitet und die Nutzplatzkilometer auf insgesamt 15.455 Mio gesteigert.

I. Ausweitung des Angebots und Verbesserung der Infrastruktur

Es finden kontinuierlich Angebotsausweitungen und Taktverdichtungen statt, wie zum Beispiel die Förderung der Entwicklung von Tangential- und Expressbusverbindungen. Zur Verbesserung der Infrastruktur gibt es aktuell Baumaßnahmen wie beispielsweise die Modernisierung des U-Bahnhofs Sendlinger Tor sowie neue Planungsprojekte wie die Verlängerung der Tram 23.

Acht neue U-Bahn- und Trambahnstrecken sollen mit hoher Priorität geplant werden:

- U4 Ost (Arbellapark – Entwicklungsgebiet Nordosten),
- Tram Y-Nord (Hochschule München bis Am Hart/Lerchenauer Feld),
- Tram Ramersdorf – Neuperlach (Ostbahnhof/Am Gasteig – Neuperlach Zentrum),
- Tram Südtangente (Waldfriedhof – Harras – Tegernseer Landstraße – Ostbahnhof),
- Tram Wasserburger Landstraße (Kreillerstraße – Haar),
- Tram Solln (Aidenbachstraße – Parkstadt Solln),
- Tram von der Amalienburgstraße nach Freiam
- Tramanbindung der Siedlungsentwicklung im Münchner Nordosten ausgehend vom S-Bahnhof Berg am Laim.

Zudem wurden die Abschnitte Am Hart – Bayernkaserne, Leopoldstraße zwischen Franz-Joseph-Straße und Münchner Freiheit sowie Cosimastraße – Johanneskirchen (mit Anbindung Münchner Nordosten) in dieselbe Kategorie „Planung/im Bau“ in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Diese Abschnitte wurden bereits im Rahmen der laufenden Projekte Tram Münchner Norden und Tram Nordtangente geprüft und haben sich als sinnvolle Ergänzungen der bereits im Nahverkehrsplan enthaltenen Strecken herausgestellt.

Weitere Themen aus dem Nahverkehrsplan sind die Lösungsansätze zur Barrierefreiheit bei der Tram sowie Werkstatt- und Abstellkapazitäten für U-Bahn, Tram und Bus. Denn der parallele Aus- und Neubau von Werkstatt- und Abstellanlagen ist eine wesentliche Voraussetzung für den weiteren Netzausbau des öffentlichen Nahverkehrs.

II. ÖPNV-Beschleunigung

Busbeschleunigung: Die Beschleunigung ist eine der wichtigsten Maßnahmen zur Sicherung der Attraktivität des Busverkehrs. Sie verkürzt die Fahrzeit, erhöht die Pünktlichkeit und sorgt dafür, dass viele Abbrems- und Anfahrvorgänge entfallen. In Abstimmung mit den jeweilig zuständigen Institutionen erfolgt jährlich eine kontinuierliche Umsetzung der Beschleunigungsmaßnahmen für neue (Teil-)Linien.

Beschleunigung Tram: In München sind in 10 Projekten alle Trambahnlinien beschleunigt worden. Bei Neubaustrecken ist die ÖPNV-Beschleunigung ein integrativer Bestandteil der Projektdurchführung. So wurde diese auch auf der Neubaustrecke der Tram Steinhausen umgesetzt.

III. Neubeschaffung von Fahrzeugen bzw. Nachrüstungen

Busse

92 Hybridbusse und 15 Elektrobusse sind bereits im Linienbetrieb. Durch die aktuelle Beschaffung von Bussen mit Motoren mit einem kleineren Hubraum (Downsizing) kombiniert mit Mildhybrid- Systemen konnten die Lärmemissionen weiter reduziert werden. Durch den stetigen Ausbau der MVG E-Busflotte werden die Lärmemissionen nachhaltig reduziert werden.

Trambahnen und U-Bahnzüge

Die neuen U-Bahnen (Fahrzeugserie C2) und neuen Straßenbahnen (Fahrzeugserien T1 und TZ Avenio) der MVG/SWM werden nach den aktuell gültigen und anzuwendenden Richtlinien und Normen, wie z.B. VDV-Schrift 154 „Geräusche von Schienenfahrzeugen“ in Verbindung mit DIN EN ISO 3095 „Messung der Geräuschemission von spurgebundenen Fahrzeugen“ sowie DIN EN ISO 3381 „Geräuschmessungen in spurgebundenen Fahrzeugen“ beschafft, abgenommen und zugelassen.

Die o.g. ISO-Normen bewerten ergänzend zu den älteren DIN Normen (DIN 45637 und DIN 45638) neben dem maximalen Schalldruckpegel auch die Lärmexposition und den äquivalenten Dauerschalldruckpegel. Die Grenzwerte hierzu stammen aus dem BImSchG.

Es werden im Rahmen der Neuzulassung zum Nachweis der Erfüllung dieser Anforderungen Messungen im und am Fahrzeug im Stand sowie bei vorbeifahrendem Fahrzeug durchgeführt.

IV. MVG Rad

Im November 2014 hat der Stadtrat den Beschluss zur Umsetzung des Fahrradvermietensystems MVG Rad beschlossen und die SWM/MVG hiermit betraut. Seit Herbst 2018 wurde MVG Rad auch in teilnehmenden Kommunen des Landkreises München eingeführt. Das Fahrradvermietensystem MVG Rad besteht damit zum aktuellen Zeitpunkt aus insgesamt ca. 300 Stationen und mehr als 4.300 Rädern.

Aktuell sind mehr als 255.000 Kund*innen bei MVG Rad registriert und haben seit Systemstart insgesamt schon knapp 2,7 Millionen emissionsfreie Fahrten getätigt.

Im Zuge von zwei Förderprojekten (Smarter Together und City2Share) wurde das Mietradsystem seit Sommer 2018 pilotär an Mobilitätsstationen um 34 Pedelecs und 20 Lastenräder als E-Trikes erweitert.

Im November 2019 hat der Münchner Stadtrat den Ausbau von MVG Rad mit Schwerpunkt auf die äußeren Stadtbezirke beschlossen. Die von der SWM/MVG für diese Umsetzung erforderliche Übernahme der Betriebskosten steht zum aktuellen Zeitpunkt noch aus. Eine Befassung des Stadtrats ist für Sommer 2021 geplant. Insgesamt sollen im Zuge des Stationserweiterungskonzepts ca. 125 weitere Stationen errichtet werden (davon ca. 2/3 in den äußeren Stadtbezirken) sowie 1.200 zusätzliche Mieträder dem Mietradsystem MVG Rad zugeführt werden. Ferner sollen zwei Pilotprojekte mit insgesamt 10 MVG eRäder durchgeführt werden. Den entsprechenden Finanzierungsbeschluss vorausgesetzt kann voraussichtlich ab Sommer 2022 mit dem Bau weiterer Stationen in der LHM begonnen werden.

Maßnahme I)	Maßnahmen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
<p>Stand zur LAP 2013: Ziel: Verbesserung des Angebotes im SPNV (einschließlich S-Bahn) und der dazugehörigen Schieneninfrastruktur zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs.</p> <p>Beschreibung: Im Bereich des SPNV wurden in den vergangenen Jahren zahlreiche Maßnahmen zur Angebotsverbesserung ergriffen. Folgende Maßnahmen wurden umgesetzt bzw. sind geplant oder werden fortlaufend verbessert, sofern es die wirtschaftliche Lage und die Haushaltsmittel zulassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Streckennetzerweiterung und Taktverdichtung (DB Regio Bayern / Südostbayernbahn) <ul style="list-style-type: none"> - Inbetriebnahme des Fugger-Express zwischen München und Augsburg (Taktverdichtung auf 30 Minuten, moderne Zugtechnik mit - hocheffizientem Energiemanagement (z.B. Energierückspeisung)) - Einsatz zusätzlicher Pendlerzüge (z.B. München – Weilheim – Garmisch-P.) - Stundentakt im Regionalverkehr, angenäherter Halbstundentakt nach Rosenheim - Seit Inbetriebnahme der Neubaustrecke München – Nürnberg erfolgt der Ausbau eines attraktiveren Nahverkehrs auf diesem Streckenabschnitt (z.B. bessere Anbindung Ingolstadts) - Beschleunigung der Zugverbindung Richtung Mühldorf (zusätzliche Züge, geänderte Haltepolitik, Streckenausbau) • Maßnahmen bei der S-Bahn München <ul style="list-style-type: none"> - Ausbau des Streckennetzes zur Einführung des 10 Minuten-Taktes nach Dachau, Maisach, Germering, Deisenhofen und Zorneding - Einführung einer neuen und leistungsfähigeren Signaltechnik auf der Stammstrecke - Einführung zusätzlicher Expressverbindungen auf der S2 München-Erding - Einführung moderner und energiesparender Antriebstechnologien (S-Bahnzug ET 423 mit Stromrückspeisung und in Leichtbauweise) - Schulung der S-Bahn-Lokführer für eine energiesparende Fahrweise - Einführung von DEFAS (dynamische Fahrgastinformation Bahnhöfe) u.a. mit Zugzielanzeiger auf Bahnhöfen in LED/TFT-Technik, besseres Ansagekonzept, Erstausstattung von Bahnhöfen mit optischen Anzeigemedien etc. - Bau zusätzlicher Stationen (z.B. Untermenzing, Hirschgarten, Freiham) - Ausbau von Stationen auf Vollzuglänge (z.B. Peiß, Großhelfendorf, Kreuzstraße) - Barrierefreier Ausbau von Stationen (z.B. Pasing, Heimeranplatz, Ottenhofen, Ebersberg uvm.) - Ausbau und Elektrifizierung der S-Bahnlinie A - Bahnknoten München: Bau einer zweiten Stammstrecke zur Vorbereitung eines generellen 15 Min-Taktes mit zusätzlichen Express-Bahnen (Realisierung vorbehaltlich Finanzierung) - Bahnknoten München: Verbesserung der Anbindung des Flughafens aus Richtung München (Ostkorridor, Erding, Mühldorf und Regensburg (Realisierung vorbehaltlich Finanzierung) - S7-Verlängerung nach Geretsried (Realisierung vorbehaltlich Finanzierung und kommunalpolitischer Einigung) <p>Sämtliche oben aufgeführte Maßnahmen sind nur beispielhaft genannt und sind in einem Gesamtkonzept zur ständigen Verbesserung des Angebots im Schienenpersonenverkehr zu verstehen.</p>	

Realisierung - Zeitplan:

Kontinuierliche Weiterführung und Intensivierung

Veranlassende Behörde:

Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), Deutsche Bahn AG (DB AG), Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Kontrolle:

Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), Deutsche Bahn AG (DB AG), Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Minderungspotenzial:

Sämtliche Maßnahmen dienen dazu, das Angebot im Bereich des Schienenverkehrs zu verbessern und damit v.a. Pendler*innen zur Nutzung des Schienenpersonenverkehrs zu motivieren. Unterstützt wird dies durch den Einsatz energiesparender Antriebstechnologien sowie einen modernen und energieeffizienten Ausbau des Streckennetzes, der Signaleinrichtungen und der Bahnhöfe. Durch die Einsparung von Fahrten des motorisierten Individualverkehr (MIV) werden Emissionen vermieden. Maßnahmen zur Stärkung des Öffentlichen Nahverkehrs stellen damit einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Immissionsituation dar.

Maßnahme J)	Ausbau Park and Ride (P+R), Bike and Ride (B+R)
<p>Stand zur LAP 2013: Ziel: Erhöhung der Anzahl der P+R- und B+R-Anlagen und Verbesserung ihres Betriebs</p> <p>Beschreibung: Ein attraktives Angebot an P+R- und B+R-Plätzen kann dazu beitragen, dass vermehrt Autofahrer auf den ÖPNV umsteigen. Park and Ride kann besonders dann zu einer Entlastung der Landeshauptstadt München vom motorisierten Individualverkehr (MIV) und damit auch zur Reduzierung der Luftschadstoffe beitragen, wenn das Auto möglichst nah am Wohnort abgestellt wird. Daher fördert die Landeshauptstadt München neben den städtischen P+R- und B+R-Anlagen, den Bau von P+R- und B+R-Stellplätzen im Umland von München aus Mitteln der Stellplatzabläse. Die Konzeption dieser Anlagen obliegt der MVV GmbH. Im Umland stehen insgesamt 18.900 P+R-Stellplätze zur Verfügung. Davon 18.050 Stellplätze an S-Bahnhaltestellen und 850 Stellplätze an U-Bahnstationen (Garching-Hochbrück und Garching-Forschungszentrum).</p> <p>Insbesondere für Pendler*innen, die täglich zur Arbeit nach München ein- und auspendeln, aber auch für den Freizeitverkehr sind P+R- und B+R-Anlagen oftmals sinnvolle Ergänzungen zum bestehenden Öffentlichen Verkehr. Der Ausbau von B+R-Stellplätzen ist auch ein integraler Bestandteil der Förderung des Radverkehrs (siehe Maßnahme Förderung des Radverkehrs).</p> <p>Im Münchner Stadtgebiet stehen derzeit rund 7500 P+R-Stellplätze zur Verfügung (Stand Dez. 2012). Das Konzept schafft die Grundlage für einen weiteren bedarfsgerechten Ausbau des Angebots auf bis zu 9.500 Stellplätze. Erst 2008 wurden die P+R-Anlage Feldmoching (156 Stellplätze) und Langwied (101 Stellplätze) eröffnet, Ende 2010 ging die P+R-Anlage in Moosach mit 300 Stellplätzen in Betrieb. Die Anlage Daglfing wurde Ende 2012 mit 101 Plätzen fertiggestellt. Die Anzahl der B+R-Stellplätze im Stadtgebiet beträgt derzeit rund 25.000. In vier B+R Parkhäusern stehen insgesamt 931 Fahrradstellplätze zur Verfügung.</p> <p>Es ist geplant, die Anzahl der P+R-Anlage sowie der B+R-Anlagen weiter zu erhöhen sowie deren Betrieb zu verbessern, um somit den Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV weiter zu erhöhen. In Planung sind derzeit die P+R-Anlagen in Aubing und Freiham mit insgesamt 220 Stellplätzen. Darüber hinaus ist eine Erweiterung der P+R-Anlage in Neuperlach Süd um max. 300 Stellplätze vorgesehen. An weiteren Standorten innerhalb des Stadtgebiets wird entsprechend des „Gesamtkonzepts für P+R-Anlagen sowie B+R-Anlagen in München“ vom 24.01.2007 nach jeweiliger Überprüfung des Bedarfs das Angebot ggf. angepasst. Das B+R-Angebot soll entsprechend des stark steigenden Bedarfs kontinuierlich erweitert werden.</p> <p>In Planung sind ferner eine große B+R-Anlage in Pasing mit 1.000 neuen Stellplätzen und weitere B+R-Anlagen am Hauptbahnhof und am S-Bahnhof Hirschgarten. Die Leitfäden zur Förderung von B+R und P+R der INZELL Initiative wurden an die Umlandgemeinden und Aufgabenträger verteilt.</p>	
<p>Realisierung - Zeitplan: Kontinuierliche Weiterführung und Intensivierung</p>	
<p>Veranlassende Behörde: Mobilitätsreferat (MOR), Baureferat (BAU), P+R GmbH, Stadtwerke München (SWM)/ Münchner Verkehrsgesellschaft(MVG), Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV)</p>	
<p>Kontrolle: Die Umsetzung erfolgt sukzessive. Die Kontrolle erfolgt durch Evaluation bzw. Fortschrei-</p>	

bung der Maßnahmen/Planungen zum Ausbau der P+R- und B+R-Anlagen.

Minderungspotenzial:

Es ist davon auszugehen, dass der Ausbau von P+R und B+R einen wertvollen Beitrag zur Entlastung der Landeshauptstadt München vom motorisierten Individualverkehr (MIV) und damit auch zur Reduzierung der von ihm verursachten Lärmemissionen leistet.

Entwicklungs- und Planungsstand bis 2021

Im Münchner Stadtgebiet stehen derzeit rund 7500 P+R-Stellplätze zur Verfügung (Stand Februar 2021). Das Konzept schafft die Grundlage für einen weiteren bedarfsgerechten Ausbau des Angebots auf bis zu 9.500 Stellplätze. Im Dezember 2014 wurde die P+R-Anlage Aubing (53 Stellplätze) und im September 2013 die provisorische P+R-Anlage Freiham (84 Stellplätze) fertiggestellt. Die Anzahl der B+R-Stellplätze im Stadtgebiet beträgt derzeit rund 25.000. In vier B+R Parkhäusern und zahlreichen Fahrradabstellanlagen stehen insgesamt ca. 4.800 Fahrradstellplätze zur Verfügung.

Es ist geplant, das Angebot der P+R-Anlagen sowie der B+R-Anlagen weiter bedarfsgerecht zu erweitern, um somit den Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV weiter zu erhöhen. Neben den in Planung befindlichen Erweiterungen der P+R-Anlage in Neuperlach Süd um max. 300 Stellplätze auf bis zu 780 Stellplätze und der P+R-Anlage Aidenbachstraße auf ca. 350 bis 400 Stellplätze, sind folgende geplante Maßnahmen unterschiedlichen Planungsstandes zu nennen:

(1) P+R-Anlage Michaelibad

Verbunden mit einer Projektentwicklung der Stadtwerke München GmbH am Standort Heinrich-Wieland-Straße / St.-Martin-Straße, die in Teilen auch die bestehende P+R-Anlage Michaelibad umfasst, soll der oberirdische Parkplatz mit derzeit 217 Stellplätzen in einer Tiefgarage integriert und entsprechend der prognostizierten Nachfrage in Zusammenschau mit der Neuerrichtung des P+R Parkhauses am Standort Neuperlach Süd mit 770 Stellplätzen auf etwa 146 Stellplätze verkleinert werden. Die Bekanntgabe der Wettbewerbsergebnisse erfolgte Anfang 2021, für Mitte 2021 ist als weiterer Verfahrensschritt mit Verhandlungsverfahren nach Vergabeverordnung zu rechnen. Daran schließt sich das Verfahren gemäß § 3 Abs. 1 BauGB an, der Sitzungsbeschluss für den Bebauungsplan ist für Ende 2022 / Anfang 2023 geplant, so dass nach erfolgter Ausschreibung ein tatsächlicher Baubeginn nach derzeitiger Annahme 2025/2026 erfolgen könnte. Mit einem Abfluss der einkalkulierten Mittel von bis zu maximal 6 Mio. € ist demnach vor 2026 nicht zu rechnen.

(2) Fahrradparken rund um den Hauptbahnhof

Im Zusammenhang mit dem Neubau des Empfangsgebäudes des Münchener Hauptbahnhofes ist eine Erweiterung und Neuordnung des B+R-Angebotes notwendig. Aufgrund der komplexen Verknüpfungen und zeitlichen Abhängigkeiten mit anderen Projekten wie dem Bau der 2. Stammstrecke und des Vorhaltekörpers für die U9 bestehen zahlreiche gegenseitige Abhängigkeiten bezüglich Flächenverfügbarkeit und Planungs-/ Umsetzungszeiträumen. Von der DB wurde 2019 dazu eine Machbarkeitsuntersuchung für 3.000 B+R-Stellplätze im Umgriff des Hauptbahnhofes beauftragt. Die Ergebnisse liegen nun vor. Zur Förderung daraus abgeleiteter Projekte aus Stellplatzablösemitteln lassen sich derzeit keine Aussagen treffen.

B+R-Anlage Arnulf-/Seidlstraße

Im Stadtratsbeschluss „Neubau Hauptbahnhof München, Sachstand und weiteres Vorgehen“ vom 29.04.2015 wurde ein langfristiger Bedarf von ca. 3.000 öffentlichen Fahrradabstellplätzen rund um den Münchner Hauptbahnhof definiert. Ein möglicher Standort für die Einrichtung eines Fahrradparkhauses / B+R-Anlage ist die Fußgängerunterführung (FGU) Arnulf- / Seidlstraße. Die FGU hat aufgrund der Signalisierung der darüber liegenden Straßenkreuzung ihre Verkehrsbedeutung verloren. In der FGU können mit einem Doppelstockparksystem Stellplätze für ca. 350 Fahrräder geschaffen werden. Um den Bestand optimal zu nutzen und trotzdem ein wirtschaftliches Maß an Investitionskosten zu erlangen, wird in Erwägung gezogen ein System mit einer Förderbandtechnik zur Erschließung der Fußgängerunterführung einzusetzen. In der 69. Lenkungsgruppensitzung am 24.04.2018 wurden ca. 1,4 Mio € für 350 Fahrradabstellplätze für die grds. förderfähige Maßnahme in die Verwendungsplanung eingestellt. Die Detailplanung der Maßnahme soll 2021 erfolgen, eine Umsetzung wird 2022 angestrebt.

(3) P+R-Anlage Feldmoching

Es ist nach vorliegender Bedarfsanalyse geplant, auf dem städtischen Grundstück östlich des S-Bahnhaltes das heutige Angebot von 156 Stellplätzen auf ca. 300 Stellplätze zu erhöhen.

Auf Basis des Förderhöchstsatzes von derzeit 40.000 € beträgt das dafür notwendige Investitionsvolumen insgesamt bis zu 12 Mio. €.

Kein neuer Sachstand zum Umsetzungszeitraum.

(4) P+R-Anlage Karlsfeld West

Für den P+R-Standort Karlsfeld West mit derzeit 102 Stellplätzen im Eigentum der Deutschen Bahn (DB AG) bestanden bereits Anstrengungen für eine Erweiterung durch einen Parkhausbau. Nachdem der verkehrliche Bedarf durch MVV und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung für eine Erweiterung auf 300 Stellplätze festgestellt wurde, hatte die P+R Park & Ride GmbH erste Überlegungen angestellt, wie ein Parkhaus am Standort aussehen könnte. Das Kommunalreferat wurde von der Lenkungsgruppe beauftragt, die Möglichkeiten eines Grunderwerbs von der DB AG aufzunehmen. Derzeit wird ausgelotet, wie die aus stadtplanerischer und verkehrlicher Sicht dringend notwendige Erweiterung des P+R-Angebots am Standort im Zielkonflikt mit eigenen Entwicklungsabsichten der DB AG in Einklang gebracht werden kann.

Kein neuer Sachstand, da die Entwicklung des Grundstücks durch die DB AG ausgesetzt ist und diese auch nicht zum Verkauf des Grundstücks an die LHM bereit ist.

(5) P+R-Anlage Trudering Nord

Für die bestehende P+R-Anlage mit 169 Stellplätzen im Eigentum der Deutschen Bahn besteht aufgrund attraktiver Umstiegsmöglichkeiten auf U- und S-Bahn eine konstant hohe bzw. wachsende Nachfrage, die in Hauptverkehrszeiten durch die Anlage nicht mehr gedeckt werden kann. In einer gemeinsamen Bedarfsanalyse von MVV und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird die Erweiterung der Anlage auf 400 P+R-Stellplätze als notwendig erachtet, um der gestiegenen Nachfrage gerecht zu werden. Die Fläche der heutigen Anlage ist gleichzeitig Bestandteil im Planungsgebiet Heltauer und BIRTHÄLMER Straße, für das ein Bauleitverfahren angestrebt wird. Der Erweiterungsbedarf soll in den weiteren Planungsprozess Berücksichtigung finden. Über die Art der baulichen und zeitlichen Umsetzung sowie die Finanzierung lassen sich derzeit noch keine Aussagen treffen.

(6) P+R-Anlage Klinikum Großhadern

An der bestehenden P+R Anlage Klinikum Großhadern mit 308 Pkw-Stellplätzen übersteigt die Nachfrage die Zahl an Stellplätzen zugleich deutlich. Für diesen Standort wurde durch die P+R Park & Ride GmbH eine Studie für eine teilweise Überbauung erstellt. Dadurch könnte einer Steigerung der Kapazitäten um 216 Stellplätze (+ 70 %) erreicht werden. Die entstehende Dachfläche eignet sich nach dieser Studie aufgrund ihrer verschattungsfreien Südausrichtung für die Installation einer Photovoltaikanlage.

(7) Pasing Nord Fahrradabstellmöglichkeiten

Mit einem Beschluss zum Bahnhof Pasing-Nordausgang, in dem u.a. die städtebauliche und verkehrliche Situation sowie die Organisation und die Kapazität des künftigen Fahrradparkens im Umfeld dargestellt wurde, wurde die Grundlage zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie geschaffen, die bis Frühjahr 2022 Perspektiven für die Unterbringung von ca. 1.500 Fahrradstellplätzen am Nordausgang des Bahnhofs aufzeigen soll.

(8) P+R Freiam an der S8

Um die prognostizierte Nachfrage am S-Bahnhalt abdecken zu können, ist im Laufe der weiteren baulichen Entwicklung auf dem Grundstück des derzeitigen Provisoriums mit 84 P+R-Stellplätzen soll im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens auch die Unterbringung einer neuen baulichen Anlage mit ca. 150 Stellplätzen in Form einer Tiefgarage vorgesehen werden. Auf Basis des Förderhöchstsatzes von derzeit 40.000 € beträgt das dafür notwendige Investitionsvolumen bis zu 6 Mio. €. Zum baulichen Umsetzungshorizont lässt sich derzeit jedoch keine Aussage treffen, aller Wahrscheinlichkeit nach ist mit einem Mittelabfluss erst

nach 2024 zu rechnen.

(9) P+R Lochhausen

Der geplante Bau eines Radweges in der Lochhausener Straße bedingt einen Entfall von Stellplätzen im Straßenraum, die gegenwärtig überwiegend für „graues P+R“ genutzt werden. Es ist beabsichtigt, die Anlage durch Flächenerwerb und Erweiterung des bestehenden Parkplatzes zu vergrößern. Die zeitliche Umsetzung ist insbesondere abhängig von den Ergebnissen der Kaufverhandlungen mit der bisherigen Eigentümerin der benötigten Fläche; die Grundstücksverhandlungen zwischen Kommunalreferat und Eigentümerin dauern an.

(10) B+R Trudering Süd

Derzeit gibt es rund 470 Fahrradabstellplätze am U- und S-Bahnhof Trudering. Die Nachfrage übersteigt jedoch das vorhandene Angebot bereits seit Jahren. Auf Grundlage eines Bedarfsgutachtens des MVV besteht bereits seit 2016 eine fertige Planung der P+R Park & Ride GmbH mit ca. 300 Fahrradständern zur Verbesserung der Fahrradabstellsituation am Truderinger Bahnhof. Im Dezember 2017 wurde seitens des Kreisverwaltungsreferates (KVR) dem Kommunalreferat (KR) ein Erwerbssauftrag für das Grundstück erteilt, um die vorhandenen Planungen realisieren zu können. Durch Planungen der Bahn im Zusammenhang mit der Strecke 5510 "Brennerbasiszulauf" konnten die Grundstücksverhandlungen noch nicht zum Abschluss gebracht werden. Die Abstimmungen zwischen Baureferat und DB AG dauern an.

Maßnahme K)	Weitergehende Förderung des Radverkehrs
Realisierung - Zeitplan: Verkehrsrechtliche Anordnungen, Stadtratsbeschlüsse; Bürger*innenbegehren „Radentscheid“ und „Altstadt-Radring“	
Veranlassende Behörde: Mobilitätsreferat (MOR), Baureferat (BAU)	
Minderungspotenzial: Es ist davon auszugehen, dass sich durch die Modal-Split-Veränderungen im städtischen Gesamtverkehr zu Gunsten des Radverkehrs die Kfz-Fahrten – und damit auch die Lärmemissionen – reduzieren. Gemäß der Erhebung MiD 2017 ist im Vergleich zu 2008 der Radverkehrsanteil von 14% auf 18% gestiegen.	

Entwicklungs- und Planungsstand bis 2021

Derzeit sind in München 89 Fahrradstraßen (mit einer Gesamtlänge von 43 km im Stadtgebiet) ausgewiesen. Im sinnvollen Netzzusammenhang und im Rahmen eines Gesamtkonzeptes sollen weitere Fahrradstraßen ausgewiesen bzw. eingerichtet werden.

Von den ca. 720 Einbahnstraßen in München sind derzeit 421 für den gegenläufigen Radverkehr geöffnet und befahrbar.

Hinsichtlich der von der Benutzungspflicht aufgehobenen Radwege sind von insgesamt 386 Straßen und Straßenabschnitten 104 aufgehoben. Für 2 weitere besteht eine entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung, die noch vom Baureferat-VZB ausgeführt werden müssen. Bei 53 Radwegen wurde die Aufhebung der Benutzungspflicht mit dem Ergebnis geprüft, dass diese vorerst beibehalten wird.

Der Radverkehrsanteil lag im Jahr 2017 nach Angaben der MiD bereits bei 18%. Ziel ist eine Steigerung auf 21% bis ins Jahr 2025.

Infrastrukturmaßnahmen, um den Radverkehr als Alltagsverkehrsmittel verkehrssicher und komfortabel auf der Fahrbahn zu führen und weitergehende Trennung von den Gehwegbereichen zum Wohle der Fußgänger: Dazu wurden in den vergangenen Jahren zahlreiche Projekte zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur im gesamten Stadtgebiet für den fließenden und ruhenden Radverkehr umgesetzt, u.a. mit neuen Radfahrstreifen an der Plinganserstraße, Fraunhoferstraße, Brienner Straße, Implerstraße, Herzog-Heinrich-Straße, Lindwurmunterführung, Unterführung Werinherstraße, etc. Auch wurde mit dem Bau des Altstadt-Radlirings begonnen (Blumenstraße, Thomas-Wimmer-Ring).

Zentrale Stadtratsbeschlüsse aus dem Mobilitätsreferat zur Förderung des Radverkehrs (ab 2014):

- 2015: Koordination und Service im Radverkehr:
Einrichtung der Stelle des Radverkehrsbeauftragten und des Koordinators für Bürgeranliegen zum Radverkehrs (Vorlagen-Nr.: 14-20 / V 03026)
- 2018: Fortschreibung des Grundsatzbeschlusses Radverkehr mit konkreten Evaluierungszielen bis 2025 u.a.: Einrichtung von 100 Fahrradstraßen, Umsetzung von zwei Radschnellverbindungsprojekten auf Gebiet der LHM, Erhöhung des Modal Split Anteils im Radverkehr um 3% auf 21%, etc.
(Vorlagen-Nr.: 14-20 / V 09964)
- 2019: Gesamtkonzeption Fahrradparken in München – Fortschreibung und Erweiterung des Fahrradstellplatzkonzeptes (Vorlagen-Nr.: 14-20 / V 08684)
- 2019: Beschluss Pilotprojekt Schnelle Radverbindung für den Münchner Norden: Bedarfs- und Konzeptgenehmigung (Vorlagen-Nr.: 14-20 / V 14925)
- 2019: Beschluss zur Umsetzung der Bürgerbegehren „Radentscheid“ und „Altstadt-Radlring“ (Vorlagen-Nr.: 14-20 / V 15585)
- 2020: Altstadt-Radlring Abschnitt 3.2 – Thomas-Wimmer-Ring
(Vorlagen-Nr.: 14-20 / V 17498)
Umsetzung des Radbegehrens komplett vorstellen
(Vorlagen-Nr.: 14-20 / V 17708)
Einhaltung der Abstandsregelungen für den Radverkehr während der Corona-Pandemie (Pop-up-Radwege Beauftragung Gelbmarkierung;
Vorlagen-Nr.: 20-26 / V 00491)
Verlängerung der temporären Radverkehrsanlagen
(Vorlagen-Nr.: 20-26 / V 01840)
Quartalsbeschluss zur Umsetzung des Bürgerbegehrens Radentscheid 3. und 4. Maßnahmenbündel (Vorlagen-Nr.: 20-26 / V 01458)
- 2021: Beschluss zur Umsetzung des Bürgerbegehrens Radentscheid 3. und 4. Maßnahmenbündel – Änderung und Ergänzung von Maßnahmenvorschlägen
(Vorlagen-Nr.: 20-26 / V 02208)

Weißmarkierungen auf den Strecken mit ehemaligen Pop-up-Radwegen
(Vorlagen-Nr.: 20-26 / V 02826)

Maßnahme L)	Nahmobilität
<p>Stand zur LAP 2013: Ziel: Erhaltung und Verbesserung der Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer*innen sowie Schaffung einer stadtverträglichen Mobilität im Quartier. Damit ist eine flächenhafte Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs, die Schaffung von Aufenthaltsqualität im Stadtraum, sowie die Förderung der Teilhabe aller Personen am „öffentlichen“ Leben inbegriffen. Ziel der städtischen Verkehrsplanung ist es, Nahmobilität bei allen relevanten Planungen zu berücksichtigen.</p> <p>Beschreibung: Hier werden die in der Stadtentwicklungsplanung wichtigen Ansätze genutzt, die auf einer Nutzungsmischung, einer Stadt der kurzen Wege und einer „Stärkung der Nähe“ beruhen (vgl. Perspektive München, VEP), um die Potentiale für kurze Wege, wie sie die dicht bebauten Innenstadtrandgebiete aufweisen, durch eine Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zu aktivieren.</p> <p>Es wurden bisher 3 Projekte durchgeführt.</p> <p>Ludwigsvorstadt- Isarvorstadt Die Vollversammlung des Stadtrates hat am 19.12.2007 den Beschluss "Bündnis für Ökologie Leitprojekt 2: Mehr Platz für den Umweltverbund Teilprojekt Stadtviertelkonzept Nahmobilität für den 2. Stadtbezirk Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt" gefasst und dem Projekt „Stadtviertelkonzept Nahmobilität“ für den 2. Stadtbezirk Ludwigsvorstadt – Isarvorstadt mit den vorgeschlagenen und bewerteten Maßnahmen zugestimmt. Darüber hinaus wurde die Verwaltung gebeten zu prüfen, ob Elemente des Modellprojektes „Stadtviertelkonzept Nahmobilität“ in vereinfachter Form auf andere Stadtbezirke übertragen werden können. Dies war bisher aufgrund der Haushaltskonsolidierung und eingeschränkter Personalkapazitäten nicht möglich.</p> <p>Giesing Das Sanierungsgebiet „Tegernseer Landstraße/Chiemgaustraße“ wurde in das Programm „Soziale Stadt“ aufgenommen. Damit können für Maßnahmen und Projekte im Sanierungsgebiet Städtebauförderungsmittel beantragt und eingesetzt werden. Mit dem Beschluss „Sanierungsgebiet Tegernseer Landstraße/Chiemgaustraße – Wegenetz im Sanierungsgebiet“ des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 25.04.2007 wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, eine Untersuchung zur Verbesserung der Nahmobilität als Pilotprojekt „Wegenetz im Sanierungsgebiet Giesing“ zu vergeben. Im Rahmen des Projektes „Wegenetz Giesing“ wurden vom Gutachter unter Beteiligung der Öffentlichkeit Maßnahmenvorschläge entwickelt und daraus eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen vorgeschlagen. Die Ergebnisse des Projektes „Wegenetz Giesing“ sollen demnächst dem Stadtrat vorgestellt werden.</p> <p>Westend In Zusammenarbeit mit dem Bezirksausschuss, einem externen Gutachter, interessierten Bürger*innen und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde für den 8. Stadtbezirk 2007 das Verkehrskonzept Westend erarbeitet. Das Konzept fügt sich in die Ziele des Verkehrsentwicklungsplans sowie in bestehende Planungen ein bzw. ergänzt diese. Im Rahmen der Bürger*innenbeteiligung sprachen sich die Bürger*innen für eine weitgehende Beibehaltung des bestehenden Verkehrsnetzes aus. Zentrale Maßnahmen wie eine Umgestaltung der Bergmannstraße und Einführung des Parkraummanagements wurden mittlerweile erfolgreich umgesetzt.</p>	
<p>Realisierung - Zeitplan: Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beabsichtigt, einen Grundsatzbeschluss zur Förderung der Nahmobilität zu erarbeiten, in dem ein Handlungs- und Maßnahmen-</p>	

konzept aufbauend auf den bisherigen Ergebnissen dem Stadtrat voraussichtlich 2014 vorgelegt werden soll. Dabei spielt auch insbesondere die Förderung des Fußverkehrs im Zusammenhang mit der Förderung aller Verkehrsarten des Umweltverbundes eine herausragende Rolle.

Veranlassende Behörde:
Mobilitätsreferat (MOR)

Kontrolle:
Mobilitätsreferat (MOR)

Minderungspotenzial:
Es ist davon auszugehen, dass durch die verstärkte Umsetzung von Nahmobilitätskonzepten eine weitere Förderung und Stärkung der nicht-motorisierten Mobilitätsformen im Quartier und damit der Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse im Umfeld Rechnung getragen werden kann. Damit steht eine gezielte Förderung des Umweltverbunds (Rad-/ Fußverkehr) im Vordergrund. Dies führt zu einer Reduzierung des Automobilverkehrs und damit auch zu einer Verminderung der durch ihn verursachten Lärmemissionen.

Entwicklungs- und Planungsstand bis 2021

Aufbauend auf den bisherigen Projekten (v.a. Ludwigsvorstadt- Isarvorstadt, Giesing und Westend) werden neue Maßnahmen entwickelt und laufende Planungen beratend begleitet.

So stellt die Landeshauptstadt beispielsweise seit 2019 den Fußgänger*innen im Rahmen saisonaler Stadträume temporär mehr Raum für Aufenthalt, Spiel und Bewegung bereit. Im Vordergrund stehen Bewegungs- und Aufenthaltsräume im Wohnumfeld, ohne Programm und Veranstaltung.

Aktuell erarbeitet das Mobilitätsreferat die „Mobilitätsstrategie 2023“ - die neue Gesamtstrategie für Mobilität und Verkehr in München. Im Rahmen jenes Münchner Fahrplans für die Verkehrswende werden verschiedene Teilstrategien erarbeitet, so auch jene für den Fußverkehr. Wichtige Schwerpunkte sind hier der Ausbau einer fußverkehrsfreundlichen Infrastruktur, die Sicherstellung geeigneter Datengrundlagen für München, die Schaffung von Stadtviertelprojekten sowie die Erarbeitung geeigneter Formen der Öffentlichkeitsarbeit.

Ein Grundsatzbeschluss zur Münchner Fußgängerstrategie ist für Herbst 2021 geplant.

Maßnahme M)	Leise-Reifen-Kampagne
<p>Neue Maßnahme Stand 2016:</p> <p>Ziel: Ziel der Kampagne ist, möglichst viele Münchnerinnen und Münchner sowie Betreiber großer Fahrzeugflotten zu lärmarmen Reifen zu informieren und zum Umstieg zu bewegen. Damit würde eine wahrnehmbare Minderung des Straßenverkehrslärms eintreten.</p> <p>Beschreibung: Von Seiten der EU-Gesetzgebung sind bereits Richtlinien und Verordnungen zur Festlegung zulässiger Rollgeräusche im Straßenverkehr sowie für die Kenntlichmachung der Reifeneigenschaften für den Verbraucher ergangen. Daraufhin wurden, meist auf Länderebene oder durch NGOs, Kampagnen gestartet, die bei den Verbrauchern das Bewusstsein für diese Thematik wecken sollen und diese auch gezielt informieren. Die Thematik der EU-Reifenkennzeichnung sowie die Auswirkungen lärmarmen Reifen auf den Straßenverkehrslärm sind trotzdem in der Öffentlichkeit nicht sehr verbreitet.</p> <p>Das Referat für Gesundheit und Umwelt hat daher eine eigene „Leise-Reifen-Kampagne“ ins Leben gerufen. Zielgruppen der Werbemaßnahmen sind die großen Münchner Flottenbetreiber (wie z.B. Taxiverbände, Car-Sharing-Anbieter, Großbetriebe) sowie private Kfz-Halter. Inhaltlich stützt sich die Initiative auf die oben genannten Verordnungen und Richtlinien und soll den Verbraucher bei der Abwägung zwischen den verschiedenen Reifeneigenschaften der EU-Reifenkennzeichnungsverordnung unterstützen.</p> <p>Im Rahmen der Kampagne wird die Öffentlichkeit an Infoständen informiert. Zusätzlich wurden Informationsplakate und ein Flyer erarbeitet. Alle Informationen werden auch im Internet auf muenchen.de/laerm bereitgestellt.</p>	
<p>Realisierung – Zeitplan: vollständig umgesetzt</p>	
<p>Veranlassende Behörde: Referat für Klima- und Umweltschutz (RKU)</p>	
<p>Minderungspotenzial: Kfz-Geräusche werden im wesentlichen durch das Antriebsgeräusch (Motor, Getriebe, Auspuff) und das Rollgeräusch (d.h. das Abrollgeräusch der Reifen auf der Fahrbahn) hervorgerufen. Bereits ab etwa 35 km/h übersteigt bei gleichmäßiger Fahrweise das Rollgeräusch die Antriebsgeräusche, d.h. je schneller ein Fahrzeug fährt, umso dominanter ist der Reifen-Fahrbahn-Lärm.</p> <p>Bei einem Pkw nimmt bei einer innerstädtischen Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 - 60 km/h und bei Verwendung eines um 3 Dezibel (dB) leiseren Reifens das Gesamtgeräusch (Reifen-Roll-Geräusch + Antriebsgeräusch) dieses Fahrzeuges um 2 dB ab; bei Verwendung eines um 6 dB leiseren Reifens sogar um 3 dB. Wenn alle Fahrzeughalter in München die Geräuschemission ihres Pkw um 3 dB reduzieren, wirkt sich dies akustisch wie eine Halbierung der Verkehrsmenge aus.</p>	

Entwicklungs- und Planungsstand bis 2021

Die Informationskampagne wurde wie geplant durchgeführt und erfolgreich abgeschlossen. Im Zuge dessen wurde der Flyer „Lärmarme Reifen – München fährt leise“ veröffentlicht. Die darin abgedruckten Informationen sind auch auf der Internetpräsenz der Landeshauptstadt München zu finden. Zudem konnten sich interessierte Bürger*innen im Rahmen verschiedener Veranstaltungen wie z.B. der „Nacht der Umwelt“ oder dem Aktionstag „Da sein für München“ an Infoständen des damaligen Referates für Gesundheit und Umwelt mit der Thematik befassen und Rückfragen äußern. Ferner wurde eine temporäre Ausstellung im Bauzentrum zu dem Thema initiiert.

Maßnahme N)	Förderung Elektromobilität und klimaneutraler Antriebe
<p>Neue Maßnahme Stand 2020: Ziel: Ziel der Förderung der Elektromobilität und klimaneutraler Antriebe in München ist es einen Beitrag zum Erreichen der städtischen Klimaschutzziele im Verkehrssektor, den Zielen der Luftreinhaltung und zur Lärminderung zu leisten.</p> <p>Beschreibung: Seit 2015 wird unter der Federführung des Referats für Gesundheit und Umwelt (seit 2021: des Referats für Klima- und Umweltschutz) in enger Zusammenarbeit mit dem Baureferat (BAU), Direktorium (DIR), Kommunalreferat (KOM), Kreisverwaltungsreferat (KVR), Referat für Arbeit und Wirtschaft (RAW) und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung (PLAN) sowie unter Beteiligung des Referats für Bildung und Sport (RBS) äußerst erfolgreich das „Integrierte Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität in München“ – IHFEM umgesetzt.</p> <p>Das IHFEM bündelt alle Aktivitäten der Landeshauptstadt München (LHM) zur Förderung von Elektromobilität und klimaneutraler Antrieben. Durch Investitionen in Infrastruktur (z. B. Ladeeinrichtungen, Mobilitätsstationen) und entsprechende Regulierungen (z. B. begünstigtes Parken für emissionsfreie Fahrzeuge) werden geeignete Rahmenbedingungen für einen Markthochlauf von emissionsfreien Fahrzeugen in München geschaffen. In Verbindung mit attraktiven Förderangeboten (z. B. Förderprogramm „München emobil“, Förderprogramm E-Taxi), begleitenden Maßnahmen zur Information der Bürger*innen (z. B. Kommunikationsmaßnahmen) und Maßnahmen zur Unterstützung der Ausbildung von Fachkräften und der Forschung an Münchner Hochschulen und Universitäten, wird die Umstellung des herkömmlich motorisierten Verkehrs auf emissionsfreie Antriebstechniken erreicht. Emissionsfreie Antriebstechnologien sind ein wesentlicher Baustein für die zukünftige Mobilität in Städten wie der LHM und ein dauerhafter Bestandteil einer nachhaltigen Verkehrsplanung und Teil der notwendigen Verkehrswende.</p> <p>Für die Umsetzung des Programms wurden für den Zeitraum 2015–2017 erstmals Haushaltsmittel in Höhe von insgesamt rund 30 Mio. € stadtweit bewilligt. Das Handlungsprogramm umfasste in seiner ersten Fassung von 2015 9 Handlungsfelder mit 16 Einzelmaßnahmen sowie zusätzlich das handlungsfeldübergreifende Förderprogramm Elektromobilität „München emobil“. Mit Beschluss vom 26.07.2017 wurde das IHFEM für die Jahre 2018–2020 fortgeschrieben (IHFEM 2018–2020). Hierfür wurden erneut Haushaltsmittel in Höhe von rund 30 Mio. € zur Verfügung gestellt. Das Handlungsprogramm wurde um 16 neue Maßnahmen und ein neues Handlungsfeld erweitert.</p>	
<p>Realisierung – Zeitplan: IHFEM 2015-2021 geplante weitere Umsetzung: Weiterentwicklung zu einem Programm zur Förderung klimaneutraler Antriebe im Zeitraum 2022-2025</p>	
<p>Veranlassende Behörde: Referat für Klima- und Umweltschutz gemeinsam mit Direktorium, Mobilitätsreferat, Referat für Arbeit und Wirtschaft, Baureferat und Kommunalreferat</p>	
<p>Minderungspotenzial: Spezifische Vorteile von Elektroautos für den Lärmschutz liegen im Bereich des Anfahrens und bei Geschwindigkeiten bis ca. 35 km/h, danach überwiegt das Reifen-Fahrbahn-Geräusch, unabhängig von der Antriebsart. Relevante Lärminderungspotentiale durch Elektromobilität bestehen insbesondere bei schweren Fahrzeugen, die innerorts häufig anfahren und bremsen, wie Busse des ÖPNV oder Müllsammelfahrzeuge. Noch größere Potentiale existieren bei Mopeds und Motorräder, die prinzipiell so leise wie Fahrräder sein könnten.</p>	

Entwicklungs- und Planungsstand bis 2021**Ziel:**

Ziel der Förderung der Elektromobilität und klimaneutraler Antriebe in München ist es einen Beitrag zum Erreichen der städtischen Klimaschutzziele im Verkehrssektor, den Zielen der Luftreinhaltung und zur Lärminderung zu leisten.

Vor dem Hintergrund der ambitionierten städtischen Klimazielen, wird das Programm in 2021 für die Jahre 2022 bis 2025 neu ausgerichtet und zu einem Programm zur Förderung klimaneutraler Antriebe weiterentwickelt.

Beschreibung:

Das Programm „IHFEM“ wurde im Dezember 2020 für das Jahr 2021 fortgeschrieben und ist mit Stand Februar 2021 mit einem Finanzvolumen von insgesamt rund 65 Mio. € an Sach-, Investitions- und Personalmitteln ausgestattet. Es umfasst einen Katalog von 29 Maßnahmen in 11 Handlungsfeldern, wovon insgesamt 9 Maßnahmen erfolgreich abgeschlossen sind und sich 20 Maßnahmen noch in Umsetzung befinden und im Jahr 2021 weiter umgesetzt werden.

Bis dato hat keine andere Kommune in Deutschland ein derart umfangreiches und finanzstarkes Handlungsprogramm zur Förderung der Elektromobilität und anderer emissionsfreier und klimaneutraler Antriebstechnologien auf den Weg gebracht.

Mit dem Beschluss zur Fortschreibung des Programms „IHFEM“ für das Jahr 2021 wurde die Stadtverwaltung ebenfalls beauftragt, das Programm für die Jahre 2022 bis 2025 weiterzuentwickeln. Vor dem Hintergrund der ambitionierten städtischen Klimazielen wird das Programm in 2021 neu ausgerichtet und in ein Programm zur Förderung klimaneutraler Antriebe in den Jahren 2022 bis 2025 überführt.

Das Bundesprojekt „München elektrisiert“

Das in Zusammenarbeit mit den Konsortialpartnern TU München sowie Forschungsstelle für Energiewirtschaft umgesetzte Projekt „München elektrisiert“ wird durch Bundesmittel finanziert. Dabei stehen insgesamt 10 Mio. € zur Verfügung, davon 7,2 Mio. € auf der Seite der Landeshauptstadt München. Das Projekt läuft bis zum 30.09.2022.

Dabei wird einerseits im 1. Teilprojekt seit dem 01.07.2019 über das Förderprogramm „Laden in München“ die Errichtung von mehr als 10 Ladepunkten auf privatem Grund im Stadtgebiet München sowie in den Landkreisen München, Fürstentum Bruck und Dachau gefördert werden.

Andererseits wird im 2. Teilprojekt eine europaweite Vergabe für den Aufbau und Betrieb von öffentlicher Ladeinfrastruktur auf öffentlichem Grund durch Private umgesetzt.

Maßnahme O)	Förderung der Shared-Mobility
<p>Neue Maßnahme Stand 2021 Ziel: Stadtweites Angebot an Shared Mobility Diensten</p> <p>Als neue Strategie ist seit dem Lärmaktionsplan 2013 die Förderung von Shared-Mobility zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs und Stärkung des Umweltverbundes hinzugekommen. Inhaltlich wird dabei in verschiedenen Punkten an die Maßnahmen H) und L) angeknüpft und diese weiterentwickelt.</p> <p>In den Jahren bis 2016 konnte eine stetig wachsende Carsharing-Flotte in München sowie eine wachsende Nutzergruppe verzeichnet werden. Mit steigender Anzahl an Marktteilnehmer*innen erhöht sich die Gesamtflotte an Carsharingfahrzeugen sowie die Geschäftsgebiete. Dennoch zeigt sich, dass die Geschäftsgebiete der Anbieter noch nicht stadtweit verfügbar sind und auf Grund der Fahrzeugflotten, je nach Wegezweck und Dauer von Carsharing-Fahrten sich das Angebot noch weiter einschränken kann. Im Jahr 2015 wurde ein Beschluss zur Förderung und weiteren Evaluation von Carsharing gefasst und zur weiteren Umsetzung freigegeben.</p> <p>An der Münchner Freiheit wurde im Jahr 2014 Münchens erste Mobilitätsstation zur Förderung der multimodalen Verzahnung von Shared-Mobility errichtet.</p> <p>Der Ausbau der öffentlichen Elektroladeinfrastruktur führte zu steigenden Flottenanteilen an batterieelektrischem Carsharing.</p> <p>Seit dem Jahr 2016 werden durch drei kofinanzierte Forschungs- und Pilotprojekte anhand von drei konkreten Modellquartieren verschiedene Maßnahmen zur Förderung von Shared-Mobility entwickelt, umgesetzt und erprobt. Die Evaluation ist aktuell in Durchführung.</p>	
<p>Realisierung – Zeitplan:</p> <p>Am 24.07.2019 hat der Stadtrat einen Grundsatzbeschluss für ein flächendeckendes Mobilitätsangebot mit flächen- und ressourcenschonenden Shared-Mobility-Angeboten gefasst. Das Kreisverwaltungsreferat und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung sind gemeinsam mit der federführenden Umsetzung beauftragt. 2021 ist ein Umsetzungsbeschluss seitens des (zum 1.1.21 neugegründeten und nun zuständigen) Mobilitätsreferats vorgesehen.</p>	
<p>Veranlassende Behörde: Mobilitätsreferat</p>	
<p>Minderungspotenzial:</p> <p>Insgesamt werden durch die stadtweite Ausweitung der Shared-Mobility ressourcen- und flächenschonende Verkehrsmittel privilegiert und gefördert, so dass mittelfristig für eine große Anzahl an Bürger*innen der Anreiz erhöht ist, auf einen eigenen und oft über lange Zeit ungenutzt im öffentlichen Raum geparkten Pkw zu verzichten. Im Durchschnitt ersetzt ein Carsharing-Fahrzeug drei bis acht Privatautos (in München drei). Diese Fahrzeuge zeigen eine wesentlich höhere Auslastung als private Pkw. Dadurch sind sie wirtschaftlicher und verbrauchen deutlich weniger Stellfläche. In Verbindung mit der Elektromobilität werden diese Effekte maximiert: während des Betriebs entstehen keine CO₂ und NO_x Emissionen. Auch Feinstaub- und Schallemissionen sinken technologiebedingt stark. Voraussetzung bleibt natürlich, dass Strom aus erneuerbaren Energien „getankt“ wird.</p> <p>Shared-Mobility ist damit ein wichtiger Baustein der Mobilitätswende hin zu einer lebenswerten, gut erreichbaren Stadt mit ressourcen- und flächenschonender Mobilität.</p> <p>Die Wirkung stellt sich aus der mehrheitlichen Nutzung des Umweltverbundes, der Verwendung von aktiver Mobilität (Zufußgehen und z.B. Bikesharing) und der Nutzung einer batterieelektrischen Carsharing-Flotte ein. Carsharing wurde auch deshalb im aktuellen Masterplan zur Luftreinhaltung an zweiter Stelle der möglichen wirksamen Maßnahmen eingestuft. Auch Elektrokleinstfahrzeuge (EKF) haben als neuer Teil der Mikro- und Nahmobilität das</p>	

Potential, zum Erreichen der umwelt- und klimapolitischen Ziele der Landeshauptstadt München mit einer Verringerung von Lärm- und Luftschadstoffimmissionen beizutragen. Nicht zuletzt sind aktuelle Shared-Mobility Dienste auch ein wichtiger technischer wie gesellschaftlicher Schritt zur weiteren Automatisierung und Digitalisierung des Mobilitätssektors.

Maßnahmenvorschläge des Lärmaktionsplans 2013 (LAP 2013)

- Übersicht
- Stand der Umsetzung

	Maßnahmenvorschlag	Anzahl
1	Lärmindernder Fahrbahnbelag	6
2	Untersuchung in der 1. Fortschreibung des Lärmaktionsplans (Geschwindigkeitsreduzierung war vorgeschlagen)	10
3	ausschließlich Schallschutzfenster	4
4	Lärmindernder Belag im Rahmen KP II (Schallschutzfenster zusätzlich)	1
5	Maßnahmen am Fahrweg der Straßenbahn Schallschutzfenster	1
6	Machbarkeitsstudie HAPRO	2
7	keine Maßnahme aus LAP	8

32

Untersuchungsgebiet	Maßnahmenvorschlag LAP 2013		Erläuterung LAP 2013	Zuständig	Stand der Umsetzung
A_02 Tegernseer Landstraße (Mittlerer Ring)	6 Vertiefende Untersuchungen im Rahmen der Fortschreibung des HAPRO Mittlerer Ring	Untersuchung läuft	In diesen Gebieten ist neben den schalltechnischen Aspekten auch die verkehrliche Situation vertiefend zu untersuchen. Daher hat der Stadtrat einen Beschluss zur Fortschreibung des Handlungsprogramms Mittlerer Ring gefasst. Darin sind die Abschnitte Tegernseer Landstraße und Landshuter Allee enthalten. Im Rahmen des Lärmaktionsplans kann noch keine konkrete Maßnahme empfohlen werden. Genauere Aussagen sind erst nach Vorliegen der o.g. Untersuchungen möglich.	MOR-GB1	Erneuerung des Fahrbahnbelags mit lärmindernden Eigenschaften im Jahr 2018 + Gemäß Beschluss der Vollversammlung vom 22.07.2020 (Sitzungsvorlage Nr. VV 20-26 / V00527) werden die Planungen für den Tunnel an der Tegernseer Landstraße eingestellt, sobald alle bereits erteilten Aufträge abgeschlossen sind. Die im Rahmen des „Handlungsprogramms Mittlerer Ring“ erarbeiteten Untersuchungsergebnisse liegen mittlerweile vor. Die Einbringung der Sitzungsvorlage im Stadtrat mit Entscheidungsvorschlägen ist für das zweite Quartal 2021 geplant.
A_03 Landshuter Allee	6 Vertiefende Untersuchungen im Rahmen der Fortschreibung des HAPRO Mittlerer Ring	Untersuchung läuft	In diesen Gebieten ist neben den schalltechnischen Aspekten auch die verkehrliche Situation vertiefend zu untersuchen. Daher hat der Stadtrat einen Beschluss zur Fortschreibung des Handlungsprogramms Mittlerer Ring gefasst. Darin sind die Abschnitte Tegernseer Landstraße und Landshuter Allee enthalten. Im Rahmen des Lärmaktionsplans kann noch keine konkrete Maßnahme empfohlen werden. Genauere Aussagen sind erst nach Vorliegen der o.g. Untersuchungen möglich.	MOR-GB1 + BAU	Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates am 08.06.2011 wurde die Fortschreibung des „Handlungsprogramms Mittlerer Ring“ beschlossen. Konkret wurde darin die Verwaltung beauftragt, über die bereits umgesetzten bzw. in Bau befindlichen Tunnel am Mittleren Ring sowie über die bisher im Rahmen des Förderprogramms „Wohnen am Ring“ umgesetzten Maßnahmen hinaus, für zwei weitere Ringabschnitte („Landshuter Allee“ und „Tegernseer Landstraße“) Machbarkeitsuntersuchungen zur Verbesserung des Lärmschutzes und der lufthygienischen Situation durchzuführen. Die genannten Abschnitte zählen zu den am höchsten durch Lärm und Abgase belasteten Abschnitten des Mittleren Rings, zugleich finden sich dort die höchsten Einwohnerdichten. In der Machbarkeitsstudie wurden Tunnellösungen aber auch sonstige aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen, auch in Kombinationen oder in aufeinander aufbauenden Umsetzungsbausteinen hinsichtlich der damit erreichbaren verkehrlichen, umweltbezogenen und städtebaulichen Auswirkungen ermittelt und bewertet. Im Januar 2012 wurde die Machbarkeitsuntersuchung für die Ringabschnitte „Landshuter Allee“ und „Tegernseer Landstraße“ an 2 Gutachtergemeinschaften vergeben. Die ersten Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchungen zu diesen Untersuchungsabschnitten wurden der Vollversammlung des Stadtrates in der Beschlussvorlage „Handlungsprogramm Mittlerer Ring – Bericht über Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchungen zu baulichen Maßnahmenkonzepten zur Verbesserung der Lärm- und Luftschadstoffsituation an der Landshuter Allee und Tegernseer Landstraße“ (RIS-Vorlagen-Nr. 08-14 / V 13576) am 19.02.2014 vorgestellt. Mit dem Beschluss wurde die Verwaltung beauftragt, mit den Gutachtern und in Abstimmung mit den Bezirksausschüssen eine Öffentlichkeitsinformationsveranstaltung über die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchungen in den betroffenen Stadtbezirken durchzuführen.

Übersicht

Untersuchungsgebiet		Maßnahmenvorschlag LAP 2013		Erläuterung LAP 2013	Zuständig	Stand der Umsetzung
						<p>Stand 2019: Mit Beschluss der Vollversammlung vom 19.11.2015 zum „Handlungsprogramm Mittlerer Ring – fachliche Bewertung, Priorisierungsvorschlag und weiterer Untersuchungsbedarf der drei optionalen Tunnelbaumaßnahmen, Fachliche Bewertung der Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchungen, Priorisierungsvorschlag der drei optionalen Tunnelbaumaßnahmen für die Ringabschnitte Landshuter Allee, Tegernseer Landstraße und Isarring/Englischer Garten und weiterer vertiefender Untersuchungsbedarf“ wurden alle Ergebnisse vorgelegt und Vorschläge zum weiteren Vorgehen beschlossen:</p> <p>Mit o.g. Beschluss wurde das Baureferat beauftragt, unverzüglich in die Vorplanung für den Landshuter-Allee-Tunnel auf Basis der vorliegenden Tunnelkonzeption einzusteigen, sowie im Rahmen der Vorplanung noch erforderliche vertiefende Untersuchungen durchzuführen.</p> <p>Stand 03/2021: Gemäß Beschluss der Vollversammlung vom 22.07.2020 (Sitzungsvorlage Nr. VV 20-26 / V00527) werden die Planungen für den Tunnel an der Landshuter Allee eingestellt, sobald alle bereits erteilten Aufträge abgeschlossen sind. Mit Alternativen zur Tunnelplanung, deren Prüfung mit Antrag Nr. 20-26 / A00264 vom 17.07.2020 gefordert wurde, und mit ggf. erforderlichen Maßnahmen am bestehenden Tunnel soll der Stadtrat im Jahr 2021 befasst werden.</p>
A_03		7	Keine Maßnahme aus LAP T50 auf der Landshuter Allee mit verkehrsrechtlicher Anordnung vom 10.06.2014 – Geschwindigkeitsreduzierung von T60 auf T50 wg Luftreinhaltung mit strenger Überwachung durch stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen beginnend auf Höhe Richelstraße im Süden bis auf Höhe Hengelerstraße im Norden.	umgesetzt		MOR-GB2 ist seit 17.10.2014 umgesetzt
A_04	Chiemgaustraße West	1	Lärmindernder Fahrbelag	Untersuchung läuft	In Verlängerung zu dem bereits im Rahmen des Konjunkturpakets II hergestellten Abschnitt mit lärmarmem Fahrbelag zwischen der Balanstraße und der Pfälzer-Wald-Straße wird in diesem Untersuchungsgebiet der Einbau eines lärmarmen Fahrbelags im Bereich westlich der Schwannseeerstraße bis zur Tegernseer Landstraße empfohlen.	BAU 2019: Wenn der vorhandene Fahrbelag aus technischen Gründen erneuert werden muss, wird ein Belag mit lärmindernden Eigenschaften eingesetzt.
A_05	Lindwurmstraße / Kapuzinerstraße / Herzog-Heinrich-Straße	2	Untersuchung in der 1. Fortschreibung des Lärmaktionsplans	muss noch durchgeführt werden	gemäß Stadtratsbeschluss vom 25.04.2012	RKU-UVO14 Sofortmaßnahme: Schallschutzfenster-Programm
A_05	Herzog-Heinrich-Str. (südl. Mozartstr.)	7	Keine Maßnahme aus LAP Herzog-Heinrich-Straße (südlicher Abschnitt) zwischen dem Knoten Mozartstraße und der Einmündung in die Lindwurmstraße. Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf durchgehend 30 km/h (aus Lärmschutzgründen); Herzog-Heinrich-Straße – Ausweitung der im Umfeld des Theresien-Gymnasium bestehenden, zeitlich begrenzten Anordnung von T30 vor Schulen in südlicher Richtung bis zum Knoten Mozartstraße (Lückenschluss);	umgesetzt		MOR-GB2.2121 vAO v. 09.10.2019 - T30-Lärmschutz Beschilderung am 23.12.2019 erfolgt
A_05	Kapuzinerstraße	7	Keine Maßnahme aus LAP In der Kapuzinerstraße wurden mit vAO 02.05.2013 an der Nordseite zwischen der Lindwurmstraße und dem Kapuzinerplatz sowie an der Südseite ab östlich der Adlzreiterstraße und dem Kapuzinerplatz die Markierung von Fahrradschutzstreifen auf der Fahrbahn angeordnet.	umgesetzt		MOR-GB2.2122 Markierung war am 22.10.2013 abgeschlossen
A_07	Paul-Heyse-Straße / Schwanthalerstraße	2	Untersuchung in der 1. Fortschreibung des Lärmaktionsplans	muss noch durchgeführt werden	gemäß Stadtratsbeschluss vom 25.04.2012	RKU-UVO14 Sofortmaßnahme: Schallschutzfenster-Programm

Übersicht

Untersuchungsgebiet		Maßnahmenvorschlag LAP 2013		Erläuterung LAP 2013		Zuständig	Stand der Umsetzung
A_08	Gabelsbergerstraße / Theresienstraße	2	Untersuchung in der 1. Fortschreibung des Lärmaktionsplans	muss noch durchgeführt werden	gemäß Stadtratsbeschluss vom 25.04.2012	RKU-UVO14	Sofortmaßnahme: Schallschutzfenster-Programm
A_09	Frankfurter Ring / Schleißheimer Straße	2	Untersuchung in der 1. Fortschreibung des Lärmaktionsplans	muss noch durchgeführt werden	gemäß Stadtratsbeschluss vom 25.04.2012	RKU-UVO14	Sofortmaßnahme: Schallschutzfenster-Programm
A_10	Rosenheimer Straße Nordwest	2	Untersuchung in der 1. Fortschreibung des Lärmaktionsplans	muss noch durchgeführt werden	gemäß Stadtratsbeschluss vom 25.04.2012	RKU-UVO14	Sofortmaßnahme: Schallschutzfenster-Programm
A_10		7	Keine Maßnahme aus LAP Rosenheimer Straße zwischen Franziskanerstraße/ Steinstraße und Orleansstraße; Geschwindigkeitsbeschränkung, Markierung von Radfahrstreifen, Radwegenden und Fahrradsymbolen Darüberhinaus wurde für die Rosenheimer Straße wird zwischen Franziskanerstraße/ Steinstraße und Orleansstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h (Zeichen 274 StVO) angeordnet.	Untersuchung läuft	vom Stadtrat am 26.07.2017 beschlossen (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 08788)	MOR-GB2.2122	vAO v. 27.07.2017, Abgeschlossen am 13.10.17
A_11	Humboldtstraße / Pilgersheimer Straße	2	Untersuchung in der 1. Fortschreibung des Lärmaktionsplans	muss noch durchgeführt werden	gemäß Stadtratsbeschluss vom 25.04.2012	RKU-UVO14	Sofortmaßnahme: Schallschutzfenster-Programm
A_11	Humboldtstraße	7	Keine Maßnahme aus LAP T40 im Rahmen eines 2-stufigen Verkehrsversuches (von RKU und MOR) zwischen Kreuzung mit Pilgersheimer Straße und Kreuzung mit Claude-Lorrain-Straße ganztags	Untersuchung läuft		MOR-GB2.2121	vAO v. 27.05.2020, umgesetzt am 28.10.2020 2. Stufe des Verkehrsversuchs T30 geplant ab 10/2021
A_12	Brudermühlstraße	2	Untersuchung in der 1. Fortschreibung des Lärmaktionsplans	muss noch durchgeführt werden	gemäß Stadtratsbeschluss vom 25.04.2012	RKU-UVO14	Sofortmaßnahme: Schallschutzfenster-Programm
A_13	Landsberger Straße	3	Schallschutzfenster	SSFP bereits angelaufen	Da in diesem Untersuchungsgebiet aktive Maßnahmen nicht möglich bzw. empfehlenswert sind, werden passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzfenstern etc. vorgeschlagen.	RKU-UVO14	Das Schallschutzfensterprogramm ist bereits angelaufen. Programmstart: 16.09.2013 eingestellte Haushaltsmittel: 810.000 €
A_14	Müllerstraße	5	Maßnahmen am Fahrweg der Straßenbahn Schallschutzfenster	umgesetzt	Am Fahrweg der Straßenbahn werden kontinuierliche Maßnahmen zur Verringerung des Kurvenquietschens sowie von störenden Geräuschen beim Überfahren der Weichen- und Kreuzungsanlage Müller- / Fraunhoferstraße empfohlen. Als zusätzliche Maßnahme wird die Umsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen an der Wohnbebauung vorgeschlagen.	SWM / MVG	Die für die Umsetzung zuständige MVG hat die im Lärmaktionsplan empfohlenen Maßnahmen (Maßnahmen zur Verringerung des Kurvenquietschens sowie Maßnahmen zur Verringerung von störenden Geräuschen beim Überfahren der Weichen- und Kreuzungsanlage Müller- / Fraunhoferstraße) im Jahr 2013 umgesetzt.
B_01	Orleansstraße	4	Lärmindernder Belag im Rahmen KP II (Schallschutzfenster zusätzlich)	umgesetzt	Im Untersuchungsgebiet wurde bereits im Rahmen des Konjunkturpakets II ein Abschnitt mit einem lärmarmen Fahrbahnbelag (zwischen der Rosenheimer Straße und Orleansplatz) hergestellt. In diesem Untersuchungsgebiet sind weitere aktive Maßnahmen nicht möglich bzw. empfehlenswert, daher werden passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzfenstern etc. vorgeschlagen.	BAU	Das Schallschutzfensterprogramm ist bereits angelaufen. Programmstart: 16.09.2013 eingestellte Haushaltsmittel: 810.000 €
B_02	Innsbrucker Ring Tunnelbereich	1	Lärmindernder Fahrbahnbelag	Untersuchung läuft	In diesem Untersuchungsgebiet wird der Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags auf dem Innsbrucker Ring und dem Leuchtenbergring vorgeschlagen.	BAU	2019: Wenn der vorhandene Fahrbahnbelag aus technischen Gründen erneuert werden muss, wird ein Belag mit lärmindernden Eigenschaften eingesetzt.
B_03	Candidauffahrt	1	Lärmindernder Fahrbahnbelag	Untersuchung läuft	In diesem Untersuchungsgebiet wird der Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags auf dem Mittleren Ring (Candidstraße) vorgeschlagen.	BAU	2019: Wenn der vorhandene Fahrbahnbelag aus technischen Gründen erneuert werden muss, wird ein Belag mit lärmindernden Eigenschaften eingesetzt.
B_04	Auenstraße / Wittelsbacherstraße / Ehrengutstraße / Isartalstraße	2	Untersuchung in der 1. Fortschreibung des Lärmaktionsplans	muss noch durchgeführt werden	gemäß Stadtratsbeschluss vom 25.04.2012	RKU-UVO14	Sofortmaßnahme: Schallschutzfenster-Programm

Übersicht

Untersuchungsgebiet		Maßnahmenvorschlag LAP 2013		Erläuterung LAP 2013	Zuständig	Stand der Umsetzung
B_04	Auenstraße / Wittelsbacherstraße / Ehrengutstraße / Isartalstraße	7	Erneuerung des Fahrbahnbelags	umgesetzt		2019: In Teilbereichen Erneuerung des Fahrbahnbelags im Jahr 2015 bis 2017
B_04	Auenstr. / Isartalstr.	7	Keine Maßnahme aus LAP Auenstraße wurde in südlicher Richtung beginnend ab der Kreuzung Westermühlstraße (Auenstraße 34) durchgehend bis zum Ende (Auenstraße 136) und in der Verlängerung in der Isartalstraße (ab Hausnummer 33) bis zur Kreuzung Isartalstraße / Lagerhausstraße / Schäftlarnstraße sowie in Richtung Norden ab der Kreuzung Isartalstraße / Lagerhausstraße / Schäftlarnstraße im Streckenverlauf bis zur Auenstraße Hausnummer 118 die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt (Lückenschluss der T30-Bereiche vor sensiblen Einrichtungen mit Begründung Lärmschutz).	umgesetzt		vAO v. 12.09.2018, ausgeführt am 20.02.2019;
B_05	Rosenheimer Straße Südost	3	Schallschutzfenster	SSFP bereits angelaufen	Da in diesem Untersuchungsgebiet aktive Maßnahmen nicht möglich bzw. empfehlenswert sind, werden passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzfenstern etc. vorgeschlagen.	RKU-UVO14 Das Schallschutzfensterprogramm ist bereits angelaufen. Programmstart: 16.09.2013 eingestellte Haushaltsmittel: 810.000 €
B_06	Grünwalder Straße / Tegernseer Landstraße	3	Schallschutzfenster	SSFP bereits angelaufen	Da in diesem Untersuchungsgebiet aktive Maßnahmen nicht möglich bzw. empfehlenswert sind, werden passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzfenstern etc. vorgeschlagen.	RKU-UVO14 Das Schallschutzfensterprogramm ist bereits angelaufen. Programmstart: 16.09.2013 eingestellte Haushaltsmittel: 810.000 €
B_07	Schwanseestraße	2	Untersuchung in der 1. Fortschreibung des Lärmaktionsplans	muss noch durchgeführt werden	gemäß Stadtratsbeschluss vom 25.04.2012	RKU-UVO14 Sofortmaßnahme: Schallschutzfenster-Programm
B_09	Lindwurmstraße Südwest	2	Untersuchung in der 1. Fortschreibung des Lärmaktionsplans	muss noch durchgeführt werden	gemäß Stadtratsbeschluss vom 25.04.2012	RKU-UVO14 Sofortmaßnahme: Schallschutzfenster-Programm
B_10	Kapuzinerstraße Südost	3	Schallschutzfenster	SSFP bereits angelaufen	Da in diesem Untersuchungsgebiet aktive Maßnahmen nicht möglich bzw. empfehlenswert sind, werden passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzfenstern etc. vorgeschlagen.	RKU-UVO14 Das Schallschutzfensterprogramm ist bereits angelaufen. Programmstart: 16.09.2013 eingestellte Haushaltsmittel: 810.000 €
B_10	Kapuzinerstraße Südost	7	Erneuerung des Fahrbahnbelags	umgesetzt		BAU 2019: Erneuerung des Fahrbahnbelags im Jahr 2013
B_11	Innsbrucker Ring Süd	1	Lärmindernder Fahrbahnbelag	Untersuchung läuft	In diesem Untersuchungsgebiet wird der Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags auf dem Innsbrucker Ring vorgeschlagen.	BAU 2019: Wenn der vorhandene Fahrbahnbelag aus technischen Gründen erneuert werden muss, wird ein Belag mit lärmindernden Eigenschaften eingesetzt.
B_12	Chiemgaustraße Ost	1	Lärmindernder Fahrbahnbelag	umgesetzt	In diesem Untersuchungsgebiet wird der Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags auf der Chiemgaustraße vorgeschlagen.	BAU umgesetzt im Rahmen des Konjunkturpakets II
B_13	Tegernseer Landstraße Süd	1	Lärmindernder Fahrbahnbelag	umgesetzt	In diesem Untersuchungsgebiet wird der Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags auf der Tegernseer Landstraße vorgeschlagen.	BAU Umgesetzt im Rahmen einer Fahrbahnerneuerung im Jahr 2015

Anhang 5.1**Auswertung der Bürger*innenbefragung Teil 1, Allgemeine Fragen**

Anmerkung: Soweit nicht anders angegeben, entspricht die Differenz der Gesamtsumme in einzelnen Tabellen zur Gesamtzahl der Fragebögen im Datensatz genau der Anzahl Befragter, die auf diese spezielle Frage nicht geantwortet haben.

	N
Fragebögen zur Analyse:	286

Die Teilnehmenden an der Umfrage verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Stadtbezirke:

	N	%
1 Altstadt - Lehel	1	0,4%
2 Ludwigsvorstadt - Isarvorstadt	8	2,9%
3 Maxvorstadt	7	2,5%
4 Schwabing West	9	3,2%
5 Au - Haidhausen	6	2,2%
6 Sendling	2	0,7%
7 Sendling - Westpark	2	0,7%
8 Schwanthalerhöhe	9	3,2%
9 Neuhausen - Nymphenburg	79	28,3%
10 Moosach	5	1,8%
11 Milbertshofen - Am Hart	5	1,8%
12 Schwabing - Freimann	26	9,3%
13 Bogenhausen	10	3,6%
14 Berg am Laim	4	1,4%
15 Trudering - Riem	14	5,0%
16 Ramersdorf - Perlach	13	4,7%
17 Obergiesing - Fasangarten	12	4,3%
18 Untergiesing - Harlaching	3	1,1%
19 Thalkirchen - Obersendling - Forstenried - Fürstenried - Solln	15	5,4%
20 Hadern	9	3,2%
21 Pasing - Obermenzing	22	7,9%
22 Aubing - Lochhausen - Langwied	3	1,1%
23 Allach - Untermenzing	1	0,4%
24 Feldmoching - Hasenberg	9	3,2%
25 Laim	5	1,8%
Gesamt	279	100,0%

Allgemeine Fragen

1. Wie beurteilen Sie den Internetauftritt der Landeshauptstadt München zur Lärmmin- derungsplanung?

	angekreuzt		nicht angekreuzt		Gesamt	
	N	%	N	%	N	%
übersichtlich	51	18,8%	221	81,3%	272	100,0%
informativ	86	31,6%	186	68,4%	272	100,0%
verständlich	79	29,0%	193	71,0%	272	100,0%
ausführlich	37	13,6%	235	86,4%	272	100,0%
optimierungsbedürftig	99	36,4%	173	63,6%	272	100,0%
keine Antwortmöglichkeit zutreffend	31	11,4%	241	88,6%	272	100,0%

Mehrfachnennungen möglich, außer letzte Antwortkategorie

2. Wodurch haben Sie von der 3. Runde der Lärmaktionsplanung erfahren?

	angekreuzt		nicht angekreuzt		Gesamt	
	N	%	N	%	N	%
Pressemitteilung	89	31,4%	194	68,6%	283	100,0%
Internetauftritt zur Lärmmin- derungsplanung	2	0,7%	281	99,3%	283	100,0%
Internetseite der Landeshauptstadt München	12	4,2%	271	95,8%	283	100,0%
Nachbarschaft, Freunde oder Bekannte	102	36,0%	181	64,0%	283	100,0%
Sonstiges	86	30,4%	197	69,6%	283	100,0%

Mehrfachnennungen möglich

3. Haben Sie, anhand der bereitgestellten Informationen im Rahmen der Öffentlichkeits- beteiligung, zusätzliche Kenntnisse zu den Lärmschutzmaßnahmen in der Landes- hauptstadt München erhalten?

	N	%
ja	82	28,8%
nein	203	71,2%
Gesamt	285	100,0%

Fragen zu den Inhalten der Lärmaktionsplanung für München (3. Runde – Überprüfung des gültigen Lärmaktionsplanes aus dem Jahr 2013)

4. Wie bewerten Sie die Inhalte des Berichts zur 3. Runde der Lärmaktionsplanung?

	angekreuzt		nicht angekreuzt		Gesamt	
	N	%	N	%	N	%
übersichtlich	38	17,7%	177	82,3%	215	100,0%
informativ	70	32,6%	145	67,4%	215	100,0%
verständlich	60	27,9%	155	72,1%	215	100,0%
ausführlich	45	20,9%	170	79,1%	215	100,0%
optimierungsbedürftig	69	32,1%	146	67,9%	215	100,0%
keine Antwortmöglichkeit zutreffend	25	11,6%	190	88,4%	215	100,0%

Mehrfachnennungen möglich, außer letzte Antwortkategorie

5. Wie bewerten Sie die Ausarbeitung des rechtlichen Hintergrundes zur Lärmaktionsplanung (Kapitel 4)?

	angekreuzt		nicht angekreuzt		Gesamt	
	N	%	N	%	N	%
nachvollziehbar	46	21,4%	169	78,6%	215	100,0%
informativ	54	25,1%	161	74,9%	215	100,0%
hilfreich	30	14,0%	185	86,0%	215	100,0%
komplex	83	38,6%	132	61,4%	215	100,0%
keine Antwortmöglichkeit zutreffend	45	20,9%	170	79,1%	215	100,0%

Mehrfachnennungen möglich, außer letzte Antwortkategorie

6. Wie beurteilen Sie die Aufbereitung und die Ergebnisdarstellung der Lärmkartierung (Kapitel 5)?

	angekreuzt		nicht angekreuzt		Gesamt	
	N	%	N	%	N	%
nachvollziehbar	48	22,3%	167	77,7%	215	100,0%
informativ	93	43,3%	122	56,7%	215	100,0%
relevant	34	15,8%	181	84,2%	215	100,0%
komplex	61	28,4%	154	71,6%	215	100,0%
keine Antwortmöglichkeit zutreffend	45	20,9%	170	79,1%	215	100,0%

Mehrfachnennungen möglich, außer letzte Antwortkategorie

7. Empfinden Sie die lärm mindernden Maßnahmen und Strategien aus dem Lärmaktionsplan 2013 (Kapitel 6.1 und 6.2) als zielführend ...

	nein, nicht zielführend		teilweise zielführend		ja, zielführend		Gesamt	
	N	%	N	%	N	%	N	%
... die gegebenenfalls Ihr Wohnumfeld bzw. Interessensgebiet betreffen	99	54,1%	73	39,9%	11	6,0%	183	100,0%
... stadtweit betrachtet	39	21,8%	127	70,9%	13	7,3%	179	100,0%

8. Welche Wirkung haben Sie nach der Umsetzung der in Kapitel 6.1 und 6.2 dargestellten Strategien und Maßnahmen aus dem LAP 2013 festgestellt...?

	keine Wirkung		geringe positive Wirkung		positive Wirkung		Gesamt	
	N	%	N	%	N	%	N	%
in Ihrem Wohnumfeld bzw. Interessensgebiet	130	69,9%	47	25,3%	9	4,8%	186	100,0%
stadtweit	55	31,8%	93	53,8%	25	14,5%	173	100,0%

9. Welche Wirkung erwarten Sie nach der Umsetzung aller geplanten Strategien und Maßnahmen inkl. der im Kapitel 7.3 aufgeführten zusätzlichen Maßnahmen?

	N	%
positive Wirkung	40	20,9%
geringe positive Wirkung	59	30,9%
keine Wirkung	31	16,2%
teils/teils (manche Strategien und Maßnahmen wirken, manche nicht)	61	31,9%
Gesamt	191	100,0%

10. Sind Ihrer Einschätzung zufolge, nach der Umsetzung der geplanten lärmindernden Strategien und Maßnahmen weitere lärmindernde Maßnahmen erforderlich?

	N	%
ja	188	97,9%
nein	1	0,5%
derzeit nicht abzuschätzen	3	1,6%
Gesamt	192	100,0%

11. Welche Änderungen erwarten Sie sich für die nächste Runde der Lärmaktionsplanung?

	angekreuzt		nicht angekreuzt		Gesamt	
	N	%	N	%	N	%
ausführlichere, technische Informationen zum Lärmschutz	49	25,5%	143	74,5%	192	100,0%
Inhalt verständlicher gestalten	53	27,6%	139	72,4%	192	100,0%
zahlreichere lärmindernde Maßnahmen	178	92,7%	14	7,3%	192	100,0%
keine	3	1,6%	189	98,4%	192	100,0%

Anhang 5.2**Bürger*innenbefragung Teil 2, Antworten zu Freitexteingaben**

Hinweis: Kontaktdaten zu den in den Antworten genannten Ansprechpartner*innen finden Sie unter www.muenchen.de/laerm

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
8	<p>Reduzierung des innerörtlichen Tempolimits auf 30 oder Max. 40 km/h, umfassendere Maßnahmen gegen Poser/Tuning-Autos, bauliche und ordnungsrechtliche Intervention an nächtlichen Rennstrecken (z. B. Karl-Marx-Ring)</p>	<p>Tempo 30</p> <p>Der Gesetzgeber hat die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 50 km/h beschränkt. Die Anordnung einer geringeren Höchstgeschwindigkeit setzt daher immer eine über das - in einer Großstadt übliche Gefahrenpotential deutlich hinausgehende Gefährdungslage voraus (wenn nicht die Möglichkeit besteht, den Straßenabschnitt in eine Tempo-30-Zone einzubeziehen).</p> <p>Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) sicherzustellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen. Die Definition eines Vorfahrtsstraßennetzes ist also Voraussetzung zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen.</p> <p>Eine Begrenzung auf 40 km/h wurde bisher in München nicht angeordnet, da an den Stellen, die als besonders gefährlich anzusehen waren, eine deutlichere Reduzierung als lediglich um 10 km/h erforderlich waren, um genügend Wirkung zu erzielen. Auch im Hinblick auf einen zu erwartenden geringen Beachtungsgrad erscheint eine Minderung um 10 km/h bei einer tatsächlich vorliegenden besonderen Gefährdungslage kaum ausreichend.</p> <p>Interventionen gegen Autoposer, Tuner und Raser</p> <p>Der geschilderte Sachverhalt (Poser, Tuner, überhöhte Geschwindigkeiten) passt zum durchaus diskussionswürdigen, individuellem Fehlverhalten einiger Verkehrsteilnehmender.</p> <p>Es handelt sich hierbei um ein bundesweit seit einiger Zeit zu beobachtendes Phänomen, das mit Schlagworten wie „Autoposer“, „Profilierungsfahrer“ bezeichnet oder verniedlichend auch mit „emotionellem Fahren“ umschrieben wird.</p> <p>Leider bestehen seitens der Landeshauptstadt München keine Möglichkeiten, gegen dieses nicht nur von Ihnen sondern auch von der Mehrheit der Stadtbevölkerung als störend empfundene Verkehrsverhalten und den damit einhergehenden Beeinträchtigungen und Störungen tätig zu werden.</p> <p>So beschränken sich die wenigen Einflußmöglichkeiten der Verwaltung auf die im Rahmen des Fahrzeugzulassungsverfahren abzuwickelnden Aufgabenstellungen.</p> <p>Aber auch hier sind vom Gesetzgeber enge Grenzen gesetzt. So muss die Fahrzeugzulassungsbehörde einem Antrag auf Zulassung oder Umschreibung eines Fahrzeugs sowie technischen Änderungen dann folgen, wenn das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht und keine Anhaltspunkte für technische Mängel am Fahrzeug offensichtlich sind (z.B. durch Eintrag eines technischen Mangels im örtlichen Register der Zulassungsbehörde oder im Zentralen Register des Kraftfahrt-Bundesamtes).</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>Werden beispielsweise spezielle Auspuffanlagen bereits vom Hersteller ab Werk eingebaut, ist auch die Zulassung für den Straßenverkehr durch die Betriebserlaubnis des Fahrzeugtyps gegeben.</p> <p>Vergleichbares gilt für nachträgliche Änderungen oder Einbauten. Hier ist zunächst das Vorhandensein einer sogenannten „Allgemeinen Betriebserlaubnis“ bzw. einer „EG-Betriebserlaubnis“ für das Fahrzeugteil sowie eine Einzelabnahme durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich. Diese Einzelabnahme allein berechtigt zwar noch nicht zur Inbetriebnahme eines Fahrzeugs mit einem geänderten Anbauteil. Dazu ist eine neu erteilte Betriebserlaubnis der Zulassungsbehörde nach Vorlage des positiv abgeschlossenen Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich.</p> <p>Im Rahmen der turnusmäßig wiederkehrenden Hauptuntersuchungen durch staatlich anerkannte Prüforganisationen (wie zum Beispiel DEKRA, TÜV, GTÜ oder KÜS) wird regelmäßig die Vorschriftsmäßigkeit, die Umweltverträglichkeit und die Verkehrssicherheit eines Kraftfahrzeugs überprüft. Dadurch soll sichergestellt werden, dass Kraftfahrzeuge mit technischen Mängeln oder Sicherheitsmängeln nicht am Straßenverkehr teilnehmen. In diesem Zusammenhang werden in der Regel auch die Betriebserlaubnisse bzw. erforderlichenfalls die technischen Gutachten für etwaige am Fahrzeug vorgenommenen Änderungen und Einbauten mit überprüft und gegebenenfalls auch beanstandet. Wird dabei festgestellt, dass beispielsweise eine nicht genehmigte Schalldämpferanlage an einem Fahrzeug angebaut oder eine genehmigte Schalldämpferanlage unzulässig verändert wurde, erlischt die Betriebserlaubnis für das Fahrzeug und es darf nicht mehr am Straßenverkehr teilnehmen.</p> <p>Die Kontrolle und Überwachung der Verkehrsteilnehmenden und ihrer Fahrzeuge obliegt im fließenden Verkehr ausschließlich der Polizei. Nur sie kann im Rahmen einer Kontrolle ein Fahrzeug dann außer Betrieb setzen, wenn es verkehrsunsicher ist oder aber der Zustand des Fahrzeugs nicht mehr den Angaben der Betriebserlaubnis entspricht. In der Regel muss dies aber wiederum durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen festgestellt werden.</p> <p>In Fällen erheblicher oder auch leichter Mängel, kann die Polizei ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eröffnen und übermittelt in der Folge der zuständigen Zulassungsbehörde eine Ausfertigung der Mängelanzeige. Diese Anzeigen sind der Anlass, dass die Zulassungsstelle prüft, ob ein Verfahren gem. § 5 FZV eröffnet wird, bei dem in letzter Konsequenz auch Maßnahmen zur zwangsweisen Außerbetriebsetzung vorgenommen werden. Bevor allerdings dieses letzte Mittel angewendet werden kann, muss der Betroffene zuerst angehört bzw. ihm die Möglichkeit eingeräumt werden, das KFZ wieder in einen regelkonformen Zustand zu versetzen.</p> <p>Geschieht dies nicht, erfolgt eine Betriebsuntersagung mit Androhung eines Zwangsgeldes und ggf. eine weitere Anordnung, in der bei Nichtbeachtung wiederum die zwangsweise Außerbetriebsetzung angedroht wird. Die zwangsweise Außerbetriebsetzung kann dann vom Fahrzeughaltenden nur noch dadurch vermieden werden, dass er entweder den vorschriftsmäßigen Zustand nachweist oder aber das Fahrzeug selbst außer Betrieb setzt.</p> <p>Konkrete Wahrnehmungen bzgl. unerlaubter Rennen, Raserei, Fahrzeuglärm und anderem, individuellem Fehlverhalten im Straßenverkehr können Sie selbstverständlich jeder Zeit bei der örtlich zuständigen Polizeiinspektion anzeigen. Um allerdings die verursachende Person ermitteln zu können werden dort die folgenden Angaben benötigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ die Örtlichkeit, ◦ die Tatzeit,

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<ul style="list-style-type: none"> ◦ die Fahrtrichtung, ◦ das Kennzeichen, ◦ die Fahrzeugmarke und möglichst ◦ eine Beschreibung des Kraftfahrzeugführenden.
9	<p>Hallo liebe Stadt München,</p> <p>ich wohne in Kirchtruderinger relativ nah an der Straße „am Mitterfeld“.</p> <p>Früher war es ein Gewerbegebiet, heute ist es zum größten Teil ein bewohntes Viertel.</p> <p>Die Straße ist chronisch überlastet, vor allem der enorme Lkw Verkehr ist sehr störend. Ein erster Schritt zur Minderung der Lärmbelastung ist die geplante Umgehungsstraße, aber wann kommt diese?</p> <p>Weitere einfache Lösungen um das Leben vieler zu verbessern wäre ein LKW Durchfahrtsverbot und Lärmschutzwände statt durchlässige Zäune.</p>	<p>Lärmminderungsmaßnahmen Am Mitterfeld</p> <p>Die vorgebrachten Anregungen bezüglich dem Umfeld der Straße „Am Mitterfeld“ werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplanes geprüft. Dabei erfolgt eine Auswahl von Untersuchungsgebieten nach objektiven Kriterien. Maßgeblich sind die Höhe des Lärmpegels und die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen in einem definierten Abschnitt. Hieraus wird ein sogenanntes Lärmbewertungsmaß errechnet, welches die Betroffenheit eines Abschnittes quantifiziert. Ein potentiell untersuchtes Gebiet setzt sich dann in der Regel aus mehreren stark betroffenen Abschnitten zusammen und ist somit ein Gebiet, das insgesamt aufgrund eines oder mehrerer belasteten Straßen- oder Schienenabschnitte ein hohes Lärmbewertungsmaß aufweist. Für den Bereich innerhalb eines Untersuchungsgebietes werden mögliche Lärmschutzmaßnahmen evaluiert und ggf. deren Realisierung angestoßen.</p> <p>Die Untersuchungsgebiete werden durch einen Arbeitskreis, in welchem alle betroffenen Referate der Landeshauptstadt München vertreten sind, ausgewählt und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt. Die abschließende Entscheidung über die Aufnahme eines Untersuchungsgebietes in den Lärmaktionsplan trifft demnach der Stadtrat.</p> <p>Dieses Vorgehen dient einer Priorisierung, um – mit den begrenzten zur Verfügung stehenden Ressourcen – eine möglichst hohe Anzahl an Bürger*innen bzw. vorrangig besonders lärmbeeinträchtigte Bürger*innen zu entlasten. Es wird daher um Verständnis dafür gebeten, dass in der Konsequenz nicht jeder einzelne Wunsch nach Lärmminderungsmaßnahmen berücksichtigt werden kann.</p> <p>Durchfahrtsverbote für Lkw</p> <p>Seit dem 01.02.2008 gilt mit den Festlegungen der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für München ein Lkw-Durchfahrtsverbot für Lastkraftwagen mit einem zulässigem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen.</p> <p>Fahrzeuge dieser Gewichtsklasse, die weder ein Ziel noch eine Quelle in München haben, also ihre Güter in München weder entladen noch beladen, dürfen nicht mehr durch München hindurchfahren. Sie werden bereits auf den Fernstraßen auf die Umfahrung auf dem Autobahnring A 99 hingewiesen.</p> <p>Der noch verbleibende städtische Wirtschaftsverkehr mit Quelle oder Ziel in München ist zur Sicherstellung der Versorgung notwendig und soll möglichst direkt und zügig auf einem dafür vorgesehenen Straßennetz abgewickelt werden.</p> <p>Die Kontrolle des fließenden Verkehrs obliegt der Polizei, ein Verstoß gegen das Durchfahrtsverbot wird mit einem Bußgeld geahndet.</p>
10	<p>Generell möchte ich mich für die Bemühungen der Stadt und aller Beteiligten herzlich für die Bemühungen zur Verringerung von Lärmbelastung herzlich bedanken!</p> <p>Ich beziehe mich in meiner Ausführung auf die Sandstr. in München Maxvorstadt im Abschnitt zwischen Nymphenburger Str. und Dachauer Str.</p>	<p>Geschwindigkeitsbegrenzung in der Sandstraße</p> <p>Im Straßenzug der Sandstraße wurde mittlerweile (Februar 2021) die zulässige Höchstgeschwindigkeit zwischen der Nymphenburger Straße und der Dachauer Straße sowie in der Verlängerung der Sandstraße auf der Josef-Ruederer-Straße (über die gesamte Länge) auf 30 km/h beschränkt.</p> <p>Durchgangsverkehr in der Sandstraße</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	<p>Dieser Abschnitt wurde zwar im Jahr 2016 zur Tempo 30 Zone erklärt - dennoch ist das Verkehrsaufkommen und damit die Lärmbelastung fast unzumutbar hoch.</p> <p>Die Problematik ist, dass dieser Abschnitt der Sandstr. fast ausschließlich aus dicht besiedelten Wohngebäuden besteht, aber dennoch der gesamte Verkehr, der von der Nymphenburger Str. in die Dachauer Str. oder Gabelsberger Str. gelangen möchte, diesen Abschnitt der Sandstr. als "Abkürzung" nutzt, anstatt über die gut ausgebauten Kreuzung am Stiglmaierplatz zu fahren.</p> <p>Umgekehrt kürzen die Verkehrsteilnehmer von der Dachauer Str. (aus Richtung Norden) kommend, über diesen Abschnitt der Sandstr. auf die Nymphenburger Str. ab.</p> <p>Verschärft wird die Situation gerade zu Stoßzeiten von LKW, die ihre Lieferungen machen - hier sei beispielhaft der Penny Supermarkt genannt. Durch die Belegung einer Fahrspur kommt es hier täglich zu großen Stauungen die zusätzlichen Lärm - nicht nur durch die Motoren, sondern auch hupen und dergleichen verstärkt wird.</p> <p>Beide Punkte:</p> <p>a) der generelle Lärm durch die "Abkürzer" durch die Sandstr. als auch</p> <p>b) die erheblichen und andauernden Stauungen aus der Kombination von Lieferfahrzeuten und dem Verkehr aus Punkt a)</p> <p>könnten durch eine angepasste Verkehrsführung, für nicht-Anwohner dieses Straßenabschnittes erheblich verbessert werden.</p> <p>Bitte berücksichtigen Sie dies bei der nächsten Iteration ihrer Lärmaktionsplanung.</p>	<p>In München ist der großräumige Lkw-Durchgangsverkehr mit Ausnahme des Anliegerverkehrs (Ziel und Quelle im Stadtgebiet) bereits generell ausgeschlossen. Der noch verbleibende städtische Wirtschaftsverkehr mit Quelle oder Ziel in München ist zur Sicherstellung der Versorgung notwendig.</p>
15	<p>Schlüssel für wirksame Lärminderungsmaßnahmen im Straßenverkehr ist die Einführung einer Höchstgeschwindigkeit von maximal 30kmh im Stadtgebiet und das Fahrverbot von Fahrzeugen mit über 65 Dezibel auch bei Volllast.</p>	<p>Tempo 30</p> <p>Der Gesetzgeber hat die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 50 km/h beschränkt. Die Anordnung einer geringeren Höchstgeschwindigkeit setzt daher immer eine über das - in einer Großstadt übliche Gefahrenpotential deutlich hinausgehende Gefährdungslage voraus (wenn nicht die Möglichkeit besteht, den Straßenabschnitt in eine Tempo-30-Zone einzubeziehen).</p> <p>Verbot lauter Fahrzeuge</p> <p>Die seit dem 01.07.2016 anzuwendende EU-Verordnung Nr. 540/2014 über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und der Austauschschalldämpferanlagen weist eine Senkung der Geräuschwerte auf. Hierbei soll das Fahrgeräusch von Pkws bis zum Jahr 2026 schrittweise auf eine Lautstärke von 68 Dezibel sinken. Dies gilt jedoch nicht für alle Fahrzeuge gleichermaßen. Die EU teilt Pkw hierbei in verschiedene Klassen ein. Fahrzeuge mit maximal 120 kW (bis 163 PS) pro Tonne Gewicht müssen die strengen Lärmvorschriften einhalten. Seit dem 1. Juli 2016 gilt der Grenzwert von 72 Dezibel, ab 2020 von 70 Dezibel und ab 2024 der Grenzwert von maximal 68 Dezibel. Bei 120 bis 160 kW (163 bis 218 PS) pro Tonne Gewicht steigt der Grenzwert um jeweils ein Dezibel. In dieser Klasse fahren sportliche Kompaktwagen und schnellere Mittelklasse-Limousinen. Fahrzeuge mit mindestens 160 kW (ab 218 PS) pro Tonne Gewicht haben zwei weitere Dezi-</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>bel Spielraum. Zu ihnen gehören die schnellsten Mittel- und Oberklasse-Fahrzeuge, wie zum Beispiel Mercedes E63 AMG und Audi RS6. Diese Werte sind allerdings vorerst nur für die Hersteller relevant. Sie beziehen sich auf die Typgenehmigung von komplett neuen Fahrzeug-Generationen. Die Phasen zwei und drei (für die weitere schrittweise Absenkung) sind für Neuwagen mit einer Erstzulassung ab dem 1. Juli 2022 bzw. dem 1. Juli 2026 vorgeschrieben. Für alle älteren Fahrzeuge besteht wiederum Bestandschutz, bei ihnen ändert sich nichts. Für Klappen- und Sportauspuffanlagen gelten dieselbe Regeln wie bisher: Auch sie dürfen die vorgegebenen Grenzwerte nicht überschreiten.</p> <p>Die Regularien für die Zulassungspraxis von Kraftfahrzeugen können letztlich nur auf Bundes- oder europäischer Ebene definiert werden. Zwar werden bereits seit längerer Zeit von kommunaler Seite sowie z.T. seitens der Länder deutlich restriktivere Regelungen eingefordert, da das bisherige Regelwerk aus fachlicher Sicht unzureichend ist, stark motorisierte Fahrzeuge privilegiert sowie die tatsächlichen Einsatzbedingungen von Fahrzeugen kaum widerspiegelt. Entsprechende Initiativen liefen hierbei bisher jedoch weitgehend ins Leere.</p>
16	<p>Da der Stadtrat keine Machbarkeitsstudie zustimmte für eine Einhausung der A96, war unser Mut zuende. Die Ankündigung von Herrn Minister Herrmann, auf Autobahnen 60 St/Km z.B. A96 ist wieder keine gelungene Sache, da die Reduzierung auf 60 nur ab Ausfahrt Blumenau/Großhadern stadteinwärts bestimmt wurde? Wieso nicht bis zur Stadtgrenze zu Gräfelfing, die Häuser links und rechts der Autobahn sind weiter mit Lärm geplagt. Muß man nicht verstehen?????</p>	<p>Mit Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14351 „Einhausung der A96 im Stadtgebiet der Landeshauptstadt München - Sachstand und Empfehlungen“ wurde im Sommer 2019 die Umsetzungsmöglichkeiten einer Einhausung im Stadtrat diskutiert.</p> <p>Die Landeshauptstadt München ist an Bundesautobahnen - auch wenn diese innerhalb des Stadtgebietes der Landeshauptstadt München verlaufen - weder für die Planung noch für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen zuständig und kann somit auch keine Prüfung diesbezüglich veranlassen; gleichwohl werden Lärmschutzmaßnahmen an Bundesautobahnen seitens der Stadtverwaltung grundsätzlich befürwortet.</p> <p>Die Zuständigkeit für Lärmschutzmaßnahmen wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen an als Bundesautobahn gewidmeten Verkehrswegen liegt bei der Autobahn GmbH des Bundes. Diese hat mitgeteilt, dass bei der Prüfung der nun umgesetzten Geschwindigkeitsbeschränkungen für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München alle erforderlichen Parameter (u. a. vorhandener Lärmschutz, bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, die Lärmbelastung oder die Anzahl betroffener Wohngebiete bzw. Art der Wohnbebauung) miteinbezogen wurden. Der rechtliche Rahmen wurde dabei weitestgehend ausgereizt und eine Änderung der festgelegten bzw. der bestehenden Geschwindigkeitsregelung auf den Autobahnen im Stadtgebiet München – so auch auf der A96 - lässt sich nach der Straßenverkehrs-Ordnung rechtlich nicht begründen.</p> <p>Zuständig für die Lärmaktionsplanung für Bundesautobahnen in Ballungsräumen ist gemäß Art. 2 Abs. 3 Satz 1 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) die Regierung von Oberfranken. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans für Bundesautobahnen in Ballungsräumen steht in den kommenden Jahren an. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwiefern sich vorliegend ein Handlungserfordernis zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ergibt. Lärmaktionspläne der Regierung sind gemäß Art. 4 Satz 2 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden zu erstellen, d.h. die Landeshauptstadt München ist zu beteiligen und die in diesem Zusammenhang geäußerten Belange sind zu berücksichtigen bzw. in die Abwägung einzustellen. Das Referat für Klima- und Umweltschutz der Landeshauptstadt München wird daher die vorliegenden Anregungen zu gegebener Zeit an die zuständige Stelle übermitteln und um eine Prüfung der Wirksamkeit und Realisierbarkeit der angeregten Lärmschutzmaßnahmen bitten.</p>
19	MVV-Haltestelle Münchener Freiheit. Der Lärmpe-	Luftsituation an der Tramhaltestelle Münchner Freiheit

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	<p>gel, der von den Autos, die auf der Leopoldstraße zirkulieren, herrührt, ist unerträglich (und natürlich auch die Luft sehr schlecht), wenn man an der Haltestelle länger auf Bus/Tram warten muss. Dort wünsche ich mir dringend einen lärmschluckenden Straßenbelag oder eine andere entsprechende Maßnahme.</p> <p>Tristanstraße, Schwabing: der Autolärm, der von der Leopoldstraße und von der Parzivalstraße herrührt, ist insbesondere werktags extrem laut. Dort könnte m. E. auch etwas verbessert werden mit einer Änderung des Belags.</p>	<p>Für die Prognose der lufthygienischen Situation an der Münchner Freiheit kann eine in der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Regierung von Oberbayern für das Stadtgebiet München enthaltene NO₂-Immissionsprognose des Landesamtes für Umwelt herangezogen werden. Gemäß dieser NO₂-Immissionsprognose wird im Bezugsjahr 2020 keine Überschreitung des Jahresmittelgrenzwertes für NO₂ direkt an der Münchner Freiheit prognostiziert. Ausschließlich im weiter südlichen Abschnitt der Leopoldstraße zwischen Hohenzollernstraße und Kaiserstraße wird in dieser NO₂-Immissionsprognose eine Überschreitung auf 115 m Länge für das Bezugsjahr 2020 prognostiziert. Die 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans von der Regierung von Oberbayern geht allerdings von einer zeitnahen Einhaltung des Grenzwertes an der Leopoldstraße aus. Der Grenzwert für Feinstaub (PM₁₀, PM_{2,5}) wird seit 2012 an der Landshuter Allee und damit auch im Stadtgebiet München eingehalten.</p> <p>Lärmindernder Fahrbahnbelag</p> <p>In der Leopold- und Parzivalstraße sind in diesem Bereich bereits lärmindernde Fahrbahnbeläge eingebaut, die in einem guten und verkehrssicheren Zustand sind. Akustisch relevante großflächige Oberflächenschäden und Unebenheiten sind nicht vorhanden. Kleinere Risse o.ä. werden im Rahmen von standardmäßigen Instandhaltungsmaßnahmen des Straßenunterhalts repariert. Die Tristanstraße befindet sich in einer Tempo 30 Zone. Bei diesen Geschwindigkeiten überwiegt in aller Regel das Antriebsgeräusch des Kraftfahrzeuges das Reifen-Fahrbahn-Geräusch. Ein lärmindernder Fahrbahnbelag kann daher bei solchen Geschwindigkeiten kaum eine pegelreduzierende Wirkung aufbauen. Insgesamt ist der Fahrbahnbelag in einem verkehrssicheren Zustand und ein Austausch des Belages aus technischen Gründen nicht erforderlich.</p>
22	Überdachung der Autobahn entsprechend Hamburger Modell	<p>Die Landeshauptstadt München ist an Bundesautobahnen - auch wenn diese innerhalb des Stadtgebietes der Landeshauptstadt München verlaufen - weder für die Planung noch für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen zuständig und kann somit auch keine Prüfung diesbezüglich veranlassen; gleichwohl werden Lärmschutzmaßnahmen an Bundesautobahnen seitens der Stadtverwaltung grundsätzlich befürwortet.</p> <p>Zuständig für die Lärmaktionsplanung für Bundesautobahnen in Ballungsräumen ist gemäß Art. 2 Abs. 3 Satz 1 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) die Regierung von Oberfranken. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans für Bundesautobahnen in Ballungsräumen steht in den kommenden Jahren an. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwiefern sich vorliegend ein Handlungserfordernis zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ergibt. Lärmaktionspläne der Regierung sind gemäß Art. 4 Satz 2 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden zu erstellen, d.h. die Landeshauptstadt München ist zu beteiligen und die in diesem Zusammenhang geäußerten Belange sind zu berücksichtigen bzw. in die Abwägung einzustellen. Das Referat für Klima- und Umweltschutz der Landeshauptstadt München wird daher die vorliegenden Anregungen zu gegebener Zeit an die zuständige Stelle übermitteln und um eine Prüfung der Wirksamkeit und Realisierbarkeit der angeregten Lärmschutzmaßnahmen bitten.</p>
23	<p>Neben dem Verkehrs- und Allgemeinem Gewerbelärm sollte die nächtliche Lärmbelastung durch Gastronomie stärker in den Fokus genommen werden.</p> <p>So trägt die Duldungspraxis von "Späties" ohne</p>	<p>Auch wenn Lärm ausgehend von Gaststätten oder freizeithlichen Aktivitäten zuweilen als störend empfunden wird, so sind diese Arten von Lärm dennoch nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung. Im Falle berechtigter Beschwerden aufgrund von Gaststättenlärm ist das Kreisverwaltungsreferat (s. einleitender Hinweis)</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	<p>Prüfung des Umfeldes wesentlich zur Entstehung von Partyzonen im dicht bewohnten Gebiet bei (Beispiel: Schwanthalerstr. 154) . Nach Münchner Auslegung des bundesdeutschen Gaststättengesetzes gelten diese einerseits als genehmigungsfreie Gaststätte, bieten andererseits aber alkoholische Getränke bis in die frühen Morgenstunden im Strassenverkauf an.</p> <p>Auch dieser Lärm macht die Anwohner krank.</p>	<p>zu verständigen. Die zuständige Bezirksinspektion prüft sodann die Beschwerde und veranlasst erforderlichenfalls entsprechende Maßnahmen. Im Falle einer unzumutbaren Lärmbelästigung durch nächtlichen Freizeitlärm ist die zuständige Polizeidienststelle zu verständigen. Sofern ein*e konkrete*r Verursacher*in auszumachen ist, ist zudem auch die Anzeige einer Ordnungswidrigkeit beim Kreisverwaltungsreferat möglich.</p>
25	<p>An der BA A96 sollte beidseitig Hadern+Blumenau bis Gräfelfing/Lochham durchgehend eine Lärmschutzwand o.ä. errichtet werden. Die bisherige Maßnahme mit "Flüsterasphalt" ist unzureichend. Eine Lärmschutzwand würde neben den Verbesserungen für die anliegenden Wohnungen auch den Naherholungsaspekt der Wiesen und Wälder immens stärken und damit auch einen Beitrag zur CO2 Einsprung bringen, wenn die Menschen zur Erholung nicht weite Entfernungen zurücklegen müssten.</p> <p>Die Durchführung der Maßnahme sollte von der oberster politischer Ebene (Oberbürgermeister) unterstützt werden und nicht nur auf "verwaltungsrechtlicher" Ebene abgehandelt werden. (Schönen Gruß an Herrn Reiter)</p>	<p>Die Landeshauptstadt München ist an Bundesautobahnen - auch wenn diese innerhalb des Stadtgebietes der Landeshauptstadt München verlaufen - weder für die Planung noch für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen zuständig und kann somit auch keine Prüfung diesbezüglich veranlassen; gleichwohl werden Lärmschutzmaßnahmen an Bundesautobahnen seitens der Stadtverwaltung grundsätzlich befürwortet.</p> <p>Zuständig für die Lärmaktionsplanung für Bundesautobahnen in Ballungsräumen ist gemäß Art. 2 Abs. 3 Satz 1 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) die Regierung von Oberfranken. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans für Bundesautobahnen in Ballungsräumen steht in den kommenden Jahren an. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwiefern sich vorliegend ein Handlungserfordernis zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ergibt. Lärmaktionspläne der Regierung sind gemäß Art. 4 Satz 2 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden zu erstellen, d.h. die Landeshauptstadt München ist zu beteiligen und die in diesem Zusammenhang geäußerten Belange sind zu berücksichtigen bzw. in die Abwägung einzustellen. Das Referat für Klima- und Umweltschutz der Landeshauptstadt München wird daher die vorliegenden Anregungen zu gegebener Zeit an die zuständige Stelle übermitteln und um eine Prüfung der Wirksamkeit und Realisierbarkeit der angeregten Lärmschutzmaßnahmen bitten.</p>
29	<p>Unternehmen Sie bitte endlich etwas gegen den Lärm an der Landshuter Allee. Die Diskrepanz zwischen Ankündigungen und Taten ist befremdlich.</p>	<p>Die Vollversammlung des Stadtrates, hat mit Beschluss vom 22.07.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00527) „Haushaltsplan 2021 Eckdatenbeschluss“ entschieden, dass die Planungen zum Landshuter Allee-Tunnel einzustellen sind, sobald alle bereits erteilten Aufträge abgeschlossen sind. Dementsprechend wurden die Planungen gestoppt und die Bearbeitung beendet.</p> <p>Mit Antrag vom 17.07.2020 (Antrag Nr. 20-26 / A00264) haben die Stadtratsfraktionen Die Grünen - Rosa Liste und SPD/Volt die Verwaltung aufgefordert, als Alternative zur Tunnelplanung für die Landshuter Allee ein Gesamtkonzept für mehr Lärmschutz, Luftreinhaltung, Klimaschutz und Aufenthaltsqualität zu entwickeln und kurzfristig umzusetzen.</p> <p>Der Antrag soll in der Bauausschusssitzung im Juli 2021 behandelt werden. Der Entwurf der Sitzungsvorlage (Nr. 20-26 / V 02539) kann unter dem Link https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_dokumente.jsp?risid=6436446 eingesehen werden.</p>
30	<p>Die Zeitraum zwischen dem letzten und neuen Lärmaktionsplan (fast 10 Jahre) ist zu lang. Der Straßenverkehrslärm hat erheblich zugenommen. Insbesondere jetzt zur Pandemiezeit, wo viele Menschen die öffentlichen Verkehrsmittel meiden und aufs Auto umsteigen. Zum Teil für Wegstrecken, die zu Fuß schneller erreichbar wären. Es ist ein sofortiges Umdenken i.S. sinnvolles Miteinander von öffentlichen Verkehrsmitteln, Carsharing, Mieträder, Fahrrädern, E-Mobilität erforderlich. Die Donnersbergerstr. ist zu einer Ausweichstrecke</p>	<p>Überprüfung und Aufstellung von Lärmaktionsplänen</p> <p>Gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG sind die Lärmaktionspläne alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen. und erforderlichenfalls zu überarbeiten. In dem Fall, dass die Überprüfung ergibt, dass sich Lärmprobleme und Lärmauswirkungen für die Bevölkerung seit Aufstellung des bestehenden Lärmaktionsplans nicht relevant verändert haben, wird der Lärmaktionsplan nicht fortgeschrieben. Der bestehende Lärmaktionsplan behält seine Gültigkeit und der Zeitraum zwischen Lärmaktionsplan und Fortschreibung des Lärmaktionsplans vergrößert sich auf 10 Jahre.</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	<p>vom Mittleren Ring in Richtung Arnulfstraße zur westlichen Weiterfahrt geworden. Weiterhin ist es den Anwohnern aufgrund Luftverschmutzung und Lärmaufkommen nicht mehr zuzumuten, wenn 10 Autos in beiden Fahrrichtungen mit laufenden Motoren darauf warten, dass weitere Autos ein-/ bzw. ausparken oder Lieferfahrzeuge verkehrsbeeinträchtigend parken. Die angeblich ausgewiesenen Tempo 30 werden nicht geachtet.</p> <p>Zu dem Verkehrslärm kommt der Lärm der Spaßgesellschaft bis in die Nacht hinein aufgrund vieler Kneipen entlang der Straße. Die jetzige Pandemiezeit zeigt extrem, dass auch Ruhe in der Nacht teilweise möglich ist bei geschlossenen Kneipen, ohne Spaßgesellschaft und ohne übermütig aufheulende Motoren bzw. lauter Musik aus dem Autoradio nach Kneipenschluss.</p> <p>Diese Straße gehört verkehrsberuhigt, das Tempo 30 konsequent angewendet und überwacht, der Anlieferverkehr der vorhandenen Geschäfte und des 1x wöchentlich statt findenden Markt auf E-Mobilität umgestellt, die Schlörstraße zur Einbahnstraße geändert lediglich in Fahrtrichtung zum Mittleren Ring usw. Wenn große Anliefer-LKWs vom Ring in die Schlörstraße ein</p>	<p>Lärmminderungsmaßnahmen Donnersbergerstraße</p> <p>Die vorgebrachten Anregungen bezüglich des Umfelds der Donnersbergerstraße werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplanes geprüft. Dabei erfolgt eine Auswahl von Untersuchungsgebieten nach objektiven Kriterien. Maßgeblich sind die Höhe des Lärmpegels und die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen in einem definierten Abschnitt. Hieraus wird ein sogenanntes Lärmbewertungsmaß errechnet, welches die Betroffenheit eines Abschnittes quantifiziert. Ein potentiell Untersuchungsgebiet setzt sich dann in der Regel aus mehreren stark betroffenen Abschnitten zusammen und ist somit ein Gebiet, das insgesamt aufgrund eines oder mehrerer belasteten Straßen- oder Schienenabschnitte ein hohes Lärmbewertungsmaß aufweist. Für den Bereich innerhalb eines Untersuchungsgebietes werden mögliche Lärmschutzmaßnahmen evaluiert und ggf. deren Realisierung angestoßen.</p> <p>Die Untersuchungsgebiete werden durch einen Arbeitskreis, in welchem alle betroffenen Referate der Landeshauptstadt München vertreten sind, ausgewählt und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt. Die abschließende Entscheidung über die Aufnahme eines Untersuchungsgebietes in den Lärmaktionsplan trifft demnach der Stadtrat.</p> <p>Dieses Vorgehen dient einer Priorisierung, um – mit den begrenzten zur Verfügung stehenden Ressourcen – eine möglichst hohe Anzahl an Bürger*innen bzw. vorrangig besonders lärmbeeinträchtigte Bürger*innen zu entlasten. Es wird daher um Verständnis dafür gebeten, dass in der Konsequenz nicht jeder einzelne Wunsch nach Lärmminderungsmaßnahmen berücksichtigt werden kann.</p> <p>“Spaßgesellschaft“</p> <p>Auch wenn Lärm ausgehend von Gaststätten oder freizeithlichen Aktivitäten zuweilen als störend empfunden wird, so sind diese Arten von Lärm dennoch nicht Gegenstand der Lärmminderungsplanung.</p> <p>Im Falle berechtigter Beschwerden aufgrund von Gaststättenlärm ist das Kreisverwaltungsreferat (s. einleitender Hinweis) zu verständigen. Die zuständige Bezirksinspektion prüft sodann die Beschwerde und veranlasst erforderlichenfalls entsprechende Maßnahmen. Im Falle einer unzumutbaren Lärmbelästigung durch nächtlichen Freizeitlärm ist die zuständige Polizeidienststelle zu verständigen. Sofern ein*e konkrete*r Verursacher*in auszumachen ist, ist zudem auch die Anzeige einer Ordnungswidrigkeit beim Kreisverwaltungsreferat möglich.</p> <p>E-Mobilität</p> <p>Der Münchner Stadtrat beschloss bereits im Jahr 2017 bis 2025 insgesamt 80 Prozent der gesamten Verkehrsleistung im Münchner Stadtgebiet durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie Rad- und Fußverkehr abzubilden. Darüber hinaus wurde am 18. Dezember 2019 für die Stadtverwaltung das Ziel der Klimaneutralität bis zum Jahr 2030 festgesetzt, der Klimanotstand ausgerufen und das 2017 beschlossene Ziel der Klimaneutralität für das Stadtgebiet vom Jahr 2050 auf das Jahr 2035 vorgezogen.</p> <p>Insbesondere für den Verkehrssektor sind diese Ziele, speziell das Ziel der Klimaneutralität, eine enorme Herausforderung. Im Vergleich zu anderen Sektoren stagnieren gerade im Verkehrsbereich die Pro-Kopf-Treibhausgasemissionen in den letzten 10 Jahren nahezu, was aufgrund der Zunahme an Fahrzeugen in absoluten Zahlen zu einem Anstieg der Gesamtemissionen führt. Eine Verkehrswende sowie ein umfassendes Konzept zur Reduzierung</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>des motorisierten Individualverkehrs (MIV), dem Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und einer klimaschonenden Abwicklung des verbleibenden Verkehrs sind daher unumgänglich. Es ist unter anderem notwendig, die Zahl der lokal emissionsfreien und klimafreundlichen Fahrzeuge zu erhöhen.</p> <p>Aus diesem Grund förderte die Landeshauptstadt München bereits seit 2015 die Elektromobilität und weitere klimaneutrale und emissionsfreie Antriebe, da diese in der Lage sind, wichtige Beiträge zum Klima- und Lärmschutz, zur Luftreinhaltung und ganz allgemein zu einer Abkehr von fossilen Energieträgern zu leisten. Hierfür hat der Münchner Stadtrat für den Zeitraum von 2015 bis 2021 ein Maßnahmenpaket mit einem Finanzvolumen von ca. 64 Mio. Euro beschlossen und damit das größte kommunale Handlungsprogramm im Bereich Elektromobilität in Deutschland geschaffen.</p> <p>Überwachung des fließenden Verkehrs</p> <p>Die Zuständigkeit für Geschwindigkeitskontrollen in München liegt für Tempo 30-Zonen und-Strecken bei der beim Kreisverwaltungsreferat angesiedelten Kommunalen Verkehrsüberwachung.</p> <p>Deren regelmäßiges Geschwindigkeitsmessprogramm umfasst aktuell mehr als 800 Straßen im gesamten Stadtgebiet. Im Rahmen der personellen und rechtlichen Möglichkeiten werden verstärkt im Bereich von Schulen, Kindertageseinrichtungen oder Altenheimen entsprechende Kontrollen durchgeführt.</p> <p>Die stadtweite Beanstandungsquote liegt hier derzeit bei 11,3% . Es ist auch weiterhin das Ziel, die Verkehrssicherheit in der Stadt zu erhöhen. Allerdings ist eine "Rund-um-die-Uhr-Überwachung" weder möglich, noch wünschenswert.</p>
33	Ich habe keine Informationen zum Lärm der deutschen Bahn im Norden Münchens gefunden.	<p>Seitens der Landeshauptstadt München besteht keine Zuständigkeit für die Ausarbeitung von Lärmkarten für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes. Zuständig ist hier gemäß § 47e Abs. 3 BImSchG das Eisenbahnbundesamt (EBA). Insofern wird vorliegend auf die Lärmkartierung des EBA verwiesen, welche u.a. auf der Internetpräsenz des EBA in Form einer interaktiven Lärmkarte einsehbar ist.</p>
34	Lärminderung durch laute Abgasanlagen an PKW und vor allem an Motorrädern angehen. Stärkere Kontrollen, erlaubte Höchstgrenzen reduzieren. Evtl. Kleinkrafträder nur noch elektrisch in den Städten bundesweit erlauben (Beispiel Peking).	<p>Interventionen gegen Autoposer, Tuner und Raser</p> <p>Der geschilderte Sachverhalt (Poser, Tuner, überhöhte Geschwindigkeiten) passt zum durchaus diskussionswürdigen, individuellem Fehlverhalten einiger Verkehrsteilnehmender.</p> <p>Es handelt sich hierbei um ein bundesweit seit einiger Zeit zu beobachtendes Phänomen, das mit Schlagworten wie „Autoposer“, „Profilierungsfahrer“ bezeichnet oder verniedlichend auch mit „emotionellem Fahren“ umschrieben wird.</p> <p>Leider bestehen seitens der Landeshauptstadt München keine Möglichkeiten, gegen dieses nicht nur von Ihnen sondern auch von der Mehrheit der Stadtbevölkerung als störend empfundene Verkehrsverhalten und den damit einhergehenden Beeinträchtigungen und Störungen tätig zu werden.</p> <p>So beschränken sich die wenigen Einflußmöglichkeiten der Verwaltung auf die im Rahmen des Fahrzeugzulassungsverfahren abzuwickelnden Aufgabenstellungen.</p> <p>Aber auch hier sind vom Gesetzgeber enge Grenzen gesetzt. So muss die Fahrzeugzulassungsbehörde einem Antrag auf Zulassung oder Umschreibung eines Fahrzeugs sowie technischen Änderungen dann folgen, wenn das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht und keine Anhaltspunkte für technische Mängel am Fahrzeug offensichtlich sind (z.B. durch Eintrag eines technischen Mangels im örtlichen Register der Zulassungsbehörde oder im Zentralen Register des Kraftfahrt-Bundesamtes).</p> <p>Werden beispielsweise spezielle Auspuffanlagen bereits vom Her-</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>steller ab Werk eingebaut, ist auch die Zulassung für den Straßenverkehr durch die Betriebserlaubnis des Fahrzeugtyps gegeben. Vergleichbares gilt für nachträgliche Änderungen oder Einbauten. Hier ist zunächst das Vorhandensein einer sogenannten „Allgemeinen Betriebserlaubnis“ bzw. einer „EG-Betriebserlaubnis“ für das Fahrzeugteil sowie eine Einzelabnahme durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich. Diese Einzelabnahme allein berechtigt zwar noch nicht zur Inbetriebnahme eines Fahrzeugs mit einem geänderten Anbauteil. Dazu ist eine neu erteilte Betriebserlaubnis der Zulassungsbehörde nach Vorlage des positiv abgeschlossenen Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich.</p> <p>Im Rahmen der turnusmäßig wiederkehrenden Hauptuntersuchungen durch staatlich anerkannte Prüforganisationen (wie zum Beispiel DEKRA, TÜV, GTÜ oder KÜS) wird regelmäßig die Vorschriftenmäßigkeit, die Umweltverträglichkeit und die Verkehrssicherheit eines Kraftfahrzeugs überprüft. Dadurch soll sichergestellt werden, dass Kraftfahrzeuge mit technischen Mängeln oder Sicherheitsmängeln nicht am Straßenverkehr teilnehmen. In diesem Zusammenhang werden in der Regel auch die Betriebserlaubnisse bzw. erforderlichenfalls die technischen Gutachten für etwaige am Fahrzeug vorgenommenen Änderungen und Einbauten mit überprüft und gegebenenfalls auch beanstandet. Wird dabei festgestellt, dass beispielsweise eine nicht genehmigte Schalldämpferanlage an einem Fahrzeug angebaut oder eine genehmigte Schalldämpferanlage unzulässig verändert wurde, erlischt die Betriebserlaubnis für das Fahrzeug und es darf nicht mehr am Straßenverkehr teilnehmen.</p> <p>Die Kontrolle und Überwachung der Verkehrsteilnehmenden und ihrer Fahrzeuge obliegt im fließenden Verkehr ausschließlich der Polizei. Nur sie kann im Rahmen einer Kontrolle ein Fahrzeug dann außer Betrieb setzen, wenn es verkehrsunsicher ist oder aber der Zustand des Fahrzeugs nicht mehr den Angaben der Betriebserlaubnis entspricht. In der Regel muss dies aber wiederum durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen festgestellt werden.</p> <p>In Fällen erheblicher oder auch leichter Mängel, kann die Polizei ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eröffnen und übermitteln in der Folge der zuständigen Zulassungsbehörde eine Ausfertigung der Mängelanzeige. Diese Anzeigen sind der Anlass, dass die Zulassungsstelle prüft, ob ein Verfahren gem. § 5 FZV eröffnet wird, bei dem in letzter Konsequenz auch Maßnahmen zur zwangsweisen Außerbetriebsetzung vorgenommen werden. Bevor allerdings dieses letzte Mittel angewendet werden kann, muss der Betroffene zuerst angehört bzw. ihm die Möglichkeit eingeräumt werden, das KFZ wieder in einen regelkonformen Zustand zu versetzen.</p> <p>Geschieht dies nicht, erfolgt eine Betriebsuntersagung mit Androhung eines Zwangsgeldes und ggf. eine weitere Anordnung, in der bei Nichtbeachtung wiederum die zwangsweise Außerbetriebsetzung angedroht wird. Die zwangsweise Außerbetriebsetzung kann dann vom Fahrzeughaltenden nur noch dadurch vermieden werden, dass er entweder den vorschriftsmäßigen Zustand nachweist oder aber das Fahrzeug selbst außer Betrieb setzt.</p> <p>Konkrete Wahrnehmungen bzgl. unerlaubter Rennen, Raserei, Fahrzeuglärm und anderem, individuellem Fehlverhalten im Straßenverkehr können Sie selbstverständlich jeder Zeit bei der örtlich zuständigen Polizeiinspektion anzeigen. Um allerdings die verursachende Person ermitteln zu können werden dort die folgenden Angaben benötigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ die Örtlichkeit, ◦ die Tatzeit, ◦ die Fahrtrichtung,

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<ul style="list-style-type: none"> ◦ das Kennzeichen, ◦ die Fahrzeugmarke und möglichst ◦ eine Beschreibung des Kraftfahrzeugführenden. <p>elektrische Kleinkrafträder</p> <p>Der Münchner Stadtrat beschloss bereits im Jahr 2017 bis 2025 insgesamt 80 Prozent der gesamten Verkehrsleistung im Münchner Stadtgebiet durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie Rad- und Fußverkehr abzubilden. Darüber hinaus wurde am 18. Dezember 2019 für die Stadtverwaltung das Ziel der Klimaneutralität bis zum Jahr 2030 festgesetzt, der Klimanotstand ausgerufen und das 2017 beschlossene Ziel der Klimaneutralität für das Stadtgebiet vom Jahr 2050 auf das Jahr 2035 vorgezogen.</p> <p>Insbesondere für den Verkehrssektor sind diese Ziele, speziell das Ziel der Klimaneutralität, eine enorme Herausforderung. Im Vergleich zu anderen Sektoren stagnieren gerade im Verkehrsbereich die Pro-Kopf-Treibhausgasemissionen in den letzten 10 Jahren nahezu, was aufgrund der Zunahme an Fahrzeugen in absoluten Zahlen zu einem Anstieg der Gesamtemissionen führt. Eine Verkehrswende sowie ein umfassendes Konzept zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV), dem Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und einer klimaschonenden Abwicklung des verbleibenden Verkehrs sind daher unumgänglich. Es ist unter anderem notwendig, die Zahl der lokal emissionsfreien und klimafreundlichen Fahrzeuge zu erhöhen.</p> <p>Aus diesem Grund förderte die Landeshauptstadt München bereits seit 2015 die Elektromobilität und weitere klimaneutrale und emissionsfreie Antriebe, da diese in der Lage sind, wichtige Beiträge zum Klima- und Lärmschutz, zur Luftreinhaltung und ganz allgemein zu einer Abkehr von fossilen Energieträgern zu leisten. Hierfür hat der Münchner Stadtrat für den Zeitraum von 2015 bis 2021 ein Maßnahmenpaket mit einem Finanzvolumen von ca. 64 Mio. Euro beschlossen und damit das größte kommunale Handlungsprogramm im Bereich Elektromobilität in Deutschland geschaffen.</p> <p>Seit 2016 bietet die Stadt München mit dem Programm „München emobil“ (www.muenchen.de/emobil) zudem eine Förderung für Ladeinfrastruktur, Lastenpedelecs und verschiedene Elektrofahrzeuge, darunter auch E-Kleinkrafträder. Die Anschaffung wird mit 25% der Nettokosten bis maximal 1.200 € gefördert.</p>
35	<p>Es wäre echt nett wenn die Situation mit der Tram am Knie geändert wird. Entweder es quietscht den ganzen Tag wenn sie die Kurven fährt oder man wird mitten in der Nacht durch Schleifarbeiten der MVG geweckt. Die MVG reagiert auf uns schon gar nicht mehr...</p>	<p>Der Kurvenbereich am Knie wird mittels ortsfesten Schmierapparaten zur Geräuschreduzierung bei der Kurvenfahrt mit biologisch abbaubaren Fetten geschmiert. Diese Fette können bei niedrigen Temperaturen, wie sie in den Wintermonaten vorliegen, allerdings schnell spröde werden, so dass sie schneller wieder abgefahren werden. Eine durchgehende Geräuschlosigkeit kann damit leider nicht garantiert werden, vor allem, da Eis, Schnee und Regen aber auch Split und Salz in den Schienen die Wirkung zusätzlich reduzieren. Turnusmäßige Schleiffahrten im gesamten Münchner Straßenbahnnetz dienen der Gleisstandhaltung und sollen unter anderem ebenfalls einer Geräuschreduktion dienen.</p>
38	<p>Unser Problem: Lärm der nahe gelegenen A95. Auf unserer Höhe endet das Tempolimit (direkt angrenzend an die Wohngebiete Forstenried bzw. Fürstenried) und es wird beschleunigt. Insbesondere der Lärm der Motorräder bzw. Sportwagen (nachts/ ganz frühe Morgenstunden) stört sehr stark und nimmt zu.</p>	<p>Die Landeshauptstadt München ist an Bundesautobahnen - auch wenn diese innerhalb des Stadtgebietes der Landeshauptstadt München verlaufen - weder für die Planung noch für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen zuständig und kann somit auch keine Prüfung diesbezüglich veranlassen; gleichwohl werden Lärmschutzmaßnahmen an Bundesautobahnen seitens der Stadtverwaltung grundsätzlich befürwortet.</p> <p>Die Zuständigkeit für Lärmschutzmaßnahmen wie z.B. Geschwin-</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>digkeitsbeschränkungen an als Bundesautobahn gewidmeten Verkehrswegen liegt bei der Autobahn GmbH des Bundes. Diese hat mitgeteilt, dass bei der Prüfung der nun umgesetzten Geschwindigkeitsbeschränkungen für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München alle erforderlichen Parameter (u. a. vorhandener Lärmschutz, bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, die Lärmbelastung oder die Anzahl betroffener Wohngebiete bzw. Art der Wohnbebauung) miteinbezogen wurden. Der rechtliche Rahmen wurde dabei weitestgehend ausgereizt und eine Änderung der festgelegten bzw. der bestehenden Geschwindigkeitsregelung auf den Autobahnen im Stadtgebiet München – so auch auf der A95 – lässt sich nach der Straßenverkehrs-Ordnung rechtlich nicht begründen.</p> <p>Zuständig für die Lärmaktionsplanung für Bundesautobahnen in Ballungsräumen ist gemäß Art. 2 Abs. 3 Satz 1 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) die Regierung von Oberfranken. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans für Bundesautobahnen in Ballungsräumen steht in den kommenden Jahren an. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwiefern sich vorliegend ein Handlungserfordernis zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ergibt. Lärmaktionspläne der Regierung sind gemäß Art. 4 Satz 2 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden zu erstellen, d.h. die Landeshauptstadt München ist zu beteiligen und die in diesem Zusammenhang geäußerten Belange sind zu berücksichtigen bzw. in die Abwägung einzustellen. Das Referat für Klima- und Umweltschutz der Landeshauptstadt München wird daher die vorliegenden Anregungen zu gegebener Zeit an die zuständige Stelle übermitteln und um eine Prüfung der Wirksamkeit und Realisierbarkeit der angeregten Lärmschutzmaßnahmen bitten.</p>
39	<p>- Geschwindigkeitsreduktion</p> <p>- Umstellung von Verkehrsfahrzeugen der Stadt - wo möglich - auf Elektroautos (Müllabfuhr,...)</p> <p>- Heckenelemente als wirksames dämpfendes Element im Straßenraum - außerdem ist das dann auch noch ein Biotop und Filter ein paar Schadstoffe vielleicht noch mit raus.</p>	<p>Mobilitätswende</p> <p>Mit der Gründung des Mobilitätsreferats am 1. Januar 2021 werden die Kompetenzen und Zuständigkeiten für die Planung, Steuerung und Umsetzung einer zukunftsfähigen Mobilität in einer neuen Organisationsform gebündelt. Das Mobilitätsreferat ist von jetzt an zentrale Anlaufstelle für Mobilität in München. Gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern will es in München und der Region den Verkehr von morgen gestalten.</p> <p>Derzeit wird intensiv an der neuen Mobilitätsstrategie München 2035 gearbeitet, mit der noch besser auf gegenwärtige Herausforderungen reagiert werden soll. Das Ziel ist, diese noch im Sommer durch den Stadtrat offiziell beschließen zu lassen und im Anschluss in einem breiten Beteiligungsprozess mit der Öffentlichkeit abzustimmen und weiter zu verbessern.</p> <p>Die Inhalte aus dem Bürgerbegehren "Sauba Sog I" werden in der neuen Mobilitätsstrategie berücksichtigt, ebenso die neuen politischen und gesetzlichen Anforderungen an den Umwelt- und Klimaschutz (Luftreinhaltung, Klimaneutralität der Stadt München bis zum Jahr 2035) und bereits beschlossene Ziele des Stadtrats zur Verkehrssicherheit („Vision Zero“ = 0 Verkehrstote)</p> <p>E-Mobilität</p> <p>Der Münchner Stadtrat beschloss bereits im Jahr 2017 bis 2025 insgesamt 80 Prozent der gesamten Verkehrsleistung im Münchner Stadtgebiet durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie Rad- und Fußverkehr abzubilden. Darüber hinaus wurde am 18. Dezember 2019 für die Stadtverwaltung das Ziel der Klimaneutralität bis zum Jahr 2030 festgesetzt, der Klimanotstand ausgerufen und das 2017 beschlossene Ziel der Klimaneutralität für das Stadtgebiet vom Jahr 2050 auf das Jahr 2035 vorgezogen.</p> <p>Insbesondere für den Verkehrssektor sind diese Ziele, speziell das Ziel der Klimaneutralität, eine enorme Herausforderung. Im Ver-</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>gleich zu anderen Sektoren stagnieren gerade im Verkehrsbereich die Pro-Kopf-Treibhausgasemissionen in den letzten 10 Jahren nahezu, was aufgrund der Zunahme an Fahrzeugen in absoluten Zahlen zu einem Anstieg der Gesamtemissionen führt. Eine Verkehrswende sowie ein umfassendes Konzept zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV), dem Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und einer klimaschonenden Abwicklung des verbleibenden Verkehrs sind daher unumgänglich. Es ist unter anderem notwendig, die Zahl der lokal emissionsfreien und klimafreundlichen Fahrzeuge zu erhöhen.</p> <p>Aus diesem Grund förderte die Landeshauptstadt München bereits seit 2015 die Elektromobilität und weitere klimaneutrale und emissionsfreie Antriebe, da diese in der Lage sind, wichtige Beiträge zum Klima- und Lärmschutz, zur Luftreinhaltung und ganz allgemein zu einer Abkehr von fossilen Energieträgern zu leisten. Hierfür hat der Münchner Stadtrat für den Zeitraum von 2015 bis 2021 ein Maßnahmenpaket mit einem Finanzvolumen von ca. 64 Mio. Euro beschlossen und damit das größte kommunale Handlungsprogramm im Bereich Elektromobilität in Deutschland geschaffen.</p> <p>Teil dieses Maßnahmenpakets ist auch die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte des städtischen Fuhrparks in den Fahrzeugkategorien „PKW und leichte Nutzfahrzeuge bis 2,5t zGG“, „leichte Nutzfahrzeuge von 2,5t bis 3,5t zGG“, „Nutzfahrzeuge über 3,5t zGG“ und in der Kategorie „Arbeitsmaschinen, mobile Maschinen“. Derzeit sind im Bereich über 3,5t zGG zwei batterie-elektrisch betriebene Radlader und eine Kehrmaschine sowie ein elektrisch betriebenes Müllfahrzeug als Pilotfahrzeug im Einsatz. Der limitierende Faktor für die Umstellung ist das mangelnde Angebot am Markt, das den Bedarf bei Weitem nicht deckt. Hier finden Gespräche mit Herstellern statt und man erhofft eine Verbesserung des Angebots in den kommenden Jahren.</p> <p>Heckenelemente als Lärmschutzmaßnahme</p> <p>Durch eine optische Abschirmung der Lärmquelle kann eine positive psychologische Wirkung auf die Betroffenen ausgehen. Die mögliche, messbare Lärminderung durch einen lokal begrenzten Bewuchs wird von Experten allerdings als insgesamt sehr gering eingestuft und ist akustisch kaum wahrnehmbar. Auch die Schall 03 (Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen) weist darauf hin, dass spürbare Pegelminderungen erst bei längeren Schallausbreitungswegen durch Gehölze erreicht werden. Deutlich messbare, schalldämmende Effekte treten erst bei Pflanzungen mit sehr großer Bewuchstiefe und -staffelung auf. Solche sind im städtischen Raum in aller Regel jedoch nicht realisierbar.</p> <p>Luftreinigung durch verschiedene Pflanzstrukturen</p> <p>Zu diesem Thema hat das Sachgebiet Luftreinhaltung im Referat für Klima- und Umweltschutz eine umfangreiche Recherche zu verschiedenen (Pilot-)Projekten angestellt und das Ergebnis mit Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 10509 dem Münchner Stadtrat präsentiert. Demnach ist der Ansatz, Pflanzplantagen, Mooswände und vertikale Gärten zur Verbesserung der in München derzeit über den gesetzlichen Grenzwerten liegenden NO₂-Jahresmittelwerten an stark befahrenen Straßenabschnitten zu verwenden, aufgrund der in der Praxis zu geringen Wirkung derzeit nicht weiter zu verfolgen. Die Entwicklung auf diesem Gebiet wird von der Stadtverwaltung weiter im Auge behalten und insbesondere die Ergebnisse der Wirkungsanalysen aus den Praxistests verfolgt.</p>
41	Unübersichtlich und viel zu umfangreich	Das Referat für Klima- und Umweltschutz ist bestrebt, die Ausführungen zur Lärminderungsplanung in möglichst übersichtlicher Form aufzubereiten, ohne hierbei wesentliche Aspekte, auch z.B.

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		im Hinblick auf die zugrundeliegenden rechtlichen Grundlagen, außer Acht zu lassen. Hierbei ist ein Kompromiss zwischen einer möglichst ausführlichen und einer möglichst übersichtlichen Darstellung zu finden. Letztlich wird es nicht möglich sein, eine Form der Präsentation zu wählen, die jedem/jeder Leser*in gleichermaßen zusagt.
46	<p>Lärmbelastung durch Gewerbe /Gaststätten fehlen in der Zusammenschau. In der immer dichter besiedelten Stadt kann dies nicht aus dem Auge gelassen werden.</p> <p>Im Bereich Schwanthaler/Parkstraße liegt die anhaltende Lärmbelastung (mindestens bis 3 Uhr nachts) bei gutem bis mittlerem Wetter im Bereich von 60-80 dB. Die akustischen Verhältnisse sind katastrophal.</p> <p>Die Belastung durch Autoverkehr ist bei weitem geringer.</p> <p>Die Menge der gastronomischen Betriebe wurde in den letzten 30 Jahren mindestens verdreifacht.</p> <p>Auch möchte ich darauf hinweisen, dass der Austausch des Straßenbelages vor einigen Jahren, die Lärmbelastung verstärkt hat. Zum einen hatte das Kopfsteinpflaster wohl günstige akustische Eigenschaften, sprich es war deutlich weniger Nachhall. Zum anderen fuhren die Autos grundsätzlich langsam, das Abbremsen und Anfahren unterblieb, der Straßenlärm war so deutlich geringer.</p>	<p>Gaststättenlärm</p> <p>Auch wenn Lärm ausgehend von Gaststätten zuweilen als störend empfunden wird, so sind diese Arten von Lärm dennoch nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung. Im Falle berechtigter Beschwerden aufgrund von Gaststättenlärm ist das Kreisverwaltungsreferat (s. einleitender Hinweis) zu verständigen. Die zuständige Bezirksinspektion prüft sodann die Beschwerde und veranlasst erforderlichenfalls entsprechende Maßnahmen.</p> <p>Fahrbahnbelag</p> <p>Der Austausch des schadhaften Pflasterbelags vor einigen Jahren durch einen Asphaltbelag mit ebener Oberfläche und lärmmindernden Eigenschaften hat zu einer hohen Lärmreduzierung des Reifen-Fahrbahn-Geräusches beim Überfahren der Fläche geführt. Die Pegelreduzierung beträgt mindestens 3dB(A) und ist deutlich spürbar.</p> <p>Das individuelle Verhalten der Verkehrsteilnehmenden, das ggf. zu lauten Motorgeräuschen führen kann, lässt sich durch die Art des Fahrbahnbelags i.d.R. nicht beeinflussen.</p>
47	Arnulfstr. Nachtfahrverbot für Lkws.. Busse	<p>Seit dem 01.02.2008 gilt mit den Festlegungen der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für München ein Lkw-Durchfahrtsverbot für Lastkraftwagen mit einem zulässigem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen.</p> <p>Fahrzeuge dieser Gewichtsklasse, die weder ein Ziel noch eine Quelle in München haben, also ihre Güter in München weder entladen noch beladen, dürfen nicht mehr durch München hindurchfahren. Sie werden bereits auf den Fernstraßen auf die Umfahrung auf dem Autobahnring A 99 hingewiesen.</p> <p>Der noch verbleibende städtische Wirtschaftsverkehr mit Quelle oder Ziel in München ist zur Sicherstellung der Versorgung notwendig und soll möglichst direkt und zügig auf einem dafür vorgesehenen Straßennetz abgewickelt werden.</p> <p>Die Arnulfstraße ist zum überwiegenden Teil Bestandteil des Vorbehaltensnetzes für den Wirtschaftsverkehr.</p>
48	Schreib gerade Abitur und finde den Lärm am Abend der von der Güterzügen aus kommt in keinsten Weise lernfördernd, würde deshalb Lärmschutzwände für den Zugverkehr mir wünschen.	<p>Es besteht seitens der Landeshauptstadt München keine Zuständigkeit für die Lärminderungsplanung für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes. Zuständig ist hier gemäß § 47e Abs. 3 BImSchG das Eisenbahnbundesamt (EBA). Insofern wird vorliegend auf die Lärminderungsplanung des EBA verwiesen. Ungeachtet dessen setzt sich die Landeshauptstadt München auch auf verschiedenen Ebenen für die Interessen der von Schienenverkehrslärm betroffenen Münchner Bürger*innen ein, z.B. im Rahmen von Planungsverfahren für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Schienenverkehrswegen.</p>
52	Leider konnte man in die Pläne nicht hineinzoomen oder diese gesondert öffnen, so dass nur sehr schwer zu erkennen ist, welche Stadtgebiete / Straßen / Trassen jeweils mit welcher Farbe markiert sind. Im Bereich des Autobahnendes A8	<p>Lesbarkeit der Pläne</p> <p>Bezüglich der Anregungen zur Lesbarkeit der Pläne wird eine technische Lösung für die nächste Runde der Lärmkartierung angestrebt.</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	<p>auf Verdistrasse wäre lärmindernde Maßnahmen (erheblich Geschwindigkeitesbeschränkungen bei der Fahrt insb. stadtauswärts sowie ein Lärmschutzwall) wünschenswert, da der Verkehr hier in den letzten 10 Jahren enorm zugenommen hat.</p>	<p>Lärmschutz A8</p> <p>Die Landeshauptstadt München ist an Bundesautobahnen - auch wenn diese innerhalb des Stadtgebietes der Landeshauptstadt München verlaufen - weder für die Planung noch für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen zuständig und kann somit auch keine Prüfung diesbezüglich veranlassen; gleichwohl werden Lärmschutzmaßnahmen an Bundesautobahnen seitens der Stadtverwaltung grundsätzlich befürwortet.</p> <p>Die Zuständigkeit für Lärmschutzmaßnahmen wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen an als Bundesautobahn gewidmeten Verkehrswegen liegt bei der Autobahn GmbH des Bundes. Diese hat mitgeteilt, dass bei der Prüfung der nun umgesetzten Geschwindigkeitsbeschränkungen für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München alle erforderlichen Parameter (u. a. vorhandener Lärmschutz, bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, die Lärmbelastung oder die Anzahl betroffener Wohngebiete bzw. Art der Wohnbebauung) miteinbezogen wurden. Der rechtliche Rahmen wurde dabei weitestgehend ausgereizt und eine Änderung der festgelegten bzw. der bestehenden Geschwindigkeitsregelung auf den Autobahnen im Stadtgebiet München – so auch auf der A8 - lässt sich nach der Straßenverkehrs-Ordnung rechtlich nicht begründen.</p> <p>Zuständig für die Lärmaktionsplanung für Bundesautobahnen in Ballungsräumen ist gemäß Art. 2 Abs. 3 Satz 1 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) die Regierung von Oberfranken. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans für Bundesautobahnen in Ballungsräumen steht in den kommenden Jahren an. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwiefern sich vorliegend ein Handlungserfordernis zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ergibt. Lärmaktionspläne der Regierung sind gemäß Art. 4 Satz 2 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden zu erstellen, d.h. die Landeshauptstadt München ist zu beteiligen und die in diesem Zusammenhang geäußerten Belange sind zu berücksichtigen bzw. in die Abwägung einzustellen. Das Referat für Klima- und Umweltschutz der Landeshauptstadt München wird daher die vorliegenden Anregungen zu gegebener Zeit an die zuständige Stelle übermitteln und um eine Prüfung der Wirksamkeit und Realisierbarkeit der angeregten Lärmschutzmaßnahmen bitten.</p>
54	<p>Unser größtes Lärmproblem resultiert nicht aus dem Straßenverkehr, sondern wir sind im Sommerhalbjahr täglich erheblichem Partylärm ausgesetzt durch Leute, die sich hier zum Cornern treffen. Bis zu mehreren hundert Personen halten sich auf den hiesigen Straßenabschnitten ab dem späten Nachmittag auf, unterhalten sich mit zunehmender Lautstärke, teils mit Musik bis in die Morgenstunden.</p>	<p>Freizeitlärm durch feiernde Personen ist nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung. Im Falle einer unzumutbaren nächtlichen Lärmbelästigung ist die zuständige Polizeidienststelle zu verständigen. Ungeachtet dessen ist darauf hinzuweisen, dass Freizeitlärm in einem verdichteten urbanen Raum in einem gewissen Rahmen ortsüblich und daher nicht immer vermeidbar ist.</p>
56	<p>Der Zeitraum vom letzten Plan bis heute ist eindeutig zu lang. Der Lärm nimmt ständig zu, Maßnahmen dagegen finden eigentlich nicht statt. Für unseren Bereich der Donnersbergerstr.: Durchgangsverkehr ist hier zu unterbinden (Abzweiger von der Landshuter Allee über Schörstr., links abbiegen in die Donnersberger Str. zur Arnulfstr. Tempo 30 Zone soll hier eigentlich sein, wo sind die Schilder ? Lärmschutz (Fenster) wird für Bewohner nicht bezuschußt obwohl ca. 400 Autos pro Stunde hier fahren.</p>	<p>Überprüfung und Aufstellung von Lärmaktionsplänen</p> <p>Gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG sind die Lärmaktionspläne alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen. und erforderlichenfalls zu überarbeiten.</p> <p>In dem Fall, dass die Überprüfung ergibt, dass sich Lärmprobleme und Lärmauswirkungen für die Bevölkerung seit Aufstellung des bestehenden Lärmaktionsplans nicht relevant verändert haben, wird der Lärmaktionsplan nicht fortgeschrieben. Der bestehende Lärmaktionsplan behält seine Gültigkeit und der Zeitraum zwischen Lärmaktionsplan und Fortschreibung des Lärmaktionsplans vergrößert sich auf 10 Jahre.</p> <p>Lärminderungsmaßnahmen im Bereich Donnerbergerstraße</p> <p>Die vorgebrachten Anregungen bezüglich des Umfelds der Don-</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>nersbergerstraße werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplanes geprüft. Dabei erfolgt eine Auswahl von Untersuchungsgebieten nach objektiven Kriterien. Maßgeblich sind die Höhe des Lärmpegels und die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen in einem definierten Abschnitt. Hieraus wird ein sogenanntes Lärmbewertungsmaß errechnet, welches die Betroffenheit eines Abschnittes quantifiziert. Ein potielles Untersuchungsgebiet setzt sich dann in der Regel aus mehreren stark betroffenen Abschnitten zusammen und ist somit ein Gebiet, das insgesamt aufgrund eines oder mehrerer belasteten Straßen- oder Schienenabschnitte ein hohes Lärmbewertungsmaß aufweist. Für den Bereich innerhalb eines Untersuchungsgebiets werden mögliche Lärmschutzmaßnahmen evaluiert und ggf. deren Realisierung angestoßen.</p> <p>Die Untersuchungsgebiete werden durch einen Arbeitskreis, in welchem alle betroffenen Referate der Landeshauptstadt München vertreten sind, ausgewählt und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt. Die abschließende Entscheidung über die Aufnahme eines Untersuchungsgebietes in den Lärmaktionsplan trifft demnach der Stadtrat.</p> <p>Dieses Vorgehen dient einer Priorisierung, um – mit den begrenzten zur Verfügung stehenden Ressourcen – eine möglichst hohe Anzahl an Bürger*innen bzw. vorrangig besonders lärmbeeinträchtigte Bürger*innen zu entlasten. Es wird daher um Verständnis dafür gebeten, dass in der Konsequenz nicht jeder einzelne Wunsch nach Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigt werden kann.</p> <p>Beschilderung Tempo-30-Zone</p> <p>Eine Tempo-30-Zone umfasst einen Bereich des öffentlichen Straßenverkehrs, innerhalb dessen sich alle Fahrzeuge höchstens mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fortbewegen dürfen. Die Beschilderung erfolgt zu Beginn bzw. am Ende der Zone. Innerhalb der Zone erfolgt keine weitere Beschilderung.</p> <p>Schallschutzfensterprogramm</p> <p>Die Förderwürdigkeit von passiven Lärmschutzmaßnahmen an Wohngebäuden richtet sich nach den in den „Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen zum Einbau von Schallschutzfenstern und -fenstertüren in bestehenden Wohngebäuden im Stadtgebiet der Landeshauptstadt München“ festgelegten Kriterien. Hierdurch soll vorrangig den besonders von Straßenverkehrslärm betroffenen Münchner Bürger*innen (z.B. Anwohner*innen des Mittleren Ringes) eine Möglichkeit der Abhilfe angeboten werden. Die zuständigen Sachbearbeiter*innen des Referats für Klima- und Umweltschutz sind an die Kriterien gebunden und können somit keine abweichende Entscheidung treffen. Hierfür wird auch in Anbetracht der begrenzten zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel um Verständnis gebeten.</p>
57	<p>Ich wohne am Ausgang des McCraw Graben. Bin 2006 hierher gezogen mit dem Wissen, dass an dieser Haupteinfallstraße erheblicher Verkehrslärm existiert. In den letzten Jahren ist das aber erheblich mehr geworden. Ein Sitzen auf dem Balkon oder ein Schlafen bei offenem Fenster ist undenkbar. Selbst bei geschlossenem Fenster ist immer der Verkehrslärm, insbesondere durch die LKW-Beschleunigung zu hören. Das führt zu Schlafmangel und immer mehr zu Stress. Ich wünsche mir eine Überdeckelung bis außerhalb der Wohnbebauung oder zumindest den Bau einer Lärmschutzwand im direkten Ausfahrtbereich (zwischen Graben und der nächsten Lärmschutzwand (hinter der der</p>	<p>Hierzu wird auf die Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00977 verwiesen: „Eine reine Deckelung auf Bestand ist in der Gesamtschau der aufgeführten Themenkreise nicht möglich bzw. nicht zielführend. Der Aufwand, soweit überhaupt realisierbar, würde mindestens dem eines Neubaus gleichkommen, da unter günstigsten Umständen zumindest die vorhandenen Bohrpfahlwände integriert werden könnten. Drumherum müsste ein kompletter Tunnelneubau von der Sohle bis zum Deckel erfolgen, um den gültigen Regelwerken gerecht zu werden.“</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	Lärmpegel deutlich geringer ist) liegen geschätzt 100m). Das ist bei all den Großprojekten in München ein „Fliegenschiss“. Ich weiß, wovon ich rede, ich arbeite im Baureferat, Tiefbau.	
58	<p>Bei neuen Bauprojekte - insbesondere bei hohen Gebäuden - sollte sehr stark darauf geachtet werden, dass diese Gebäude Lärm nicht reflektieren, sondern schlucken. Es sollten Anreize geschaffen werden, dass bestehende hohe Gebäude dahingehend umgerüstet werden, wenn möglich.</p> <p>Baumbestand, der Lärm schluckt, sollte bestehen bleiben.</p>	<p>Absorbierende Gebäudefassaden</p> <p>Im Rahmen von Bauleitplan- oder Genehmigungsverfahren wird regelmäßig geprüft, inwieweit sich aufgrund einer hinzutretenden Bebauung negative Auswirkungen auf die umliegenden Nutzungen, z.B. auch durch Reflexionen am Gebäudekörper, ergeben. Erforderlichenfalls werden dann Auflagen z.B. hinsichtlich der Oberflächenbeschaffenheit von Fassaden getroffen. An bestehenden Gebäuden sich entsprechende Maßnahmen – sofern wirksam und baulich umsetzbar – nur auf freiwilliger Basis möglich.</p> <p>Bäume als Lärmschutz</p> <p>Die mögliche, messbare Lärminderung durch einen lokal begrenzten Bewuchs wird von Experten als insgesamt sehr gering eingestuft und ist akustisch kaum wahrnehmbar. Auch die Schall 03 (Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen) weist darauf hin, dass spürbare Pegelminderungen erst bei längeren Schallausbreitungswegen durch Gehölze erreicht werden. Deutlich messbare, schalldämmende Effekte treten erst bei Pflanzungen mit sehr großer Bewuchstiefe und -staffelung auf. Solche sind im städtischen Raum in aller Regel jedoch nicht realisierbar.</p> <p>Allerdings kann durch eine optische Abschirmung der Lärmquelle eine positive psychologische Wirkung auf die Betroffenen ausgehen, der Verkehrslärm wird als weniger störend empfunden. Insofern ist der Erhalt des Baumstandes auch als Sicht des Lärmschutzes zu befürworten.</p>
60	Wir wohnen in der Nähe der S-Bahn-Linie S7 und S3. Nach dem Bau einer Lärmschutzwand auf der anderen Seite der Bahnstrecke ist der Lärm der S-Bahn auf unserer Wohnseite immens angestiegen. Beschwerden über den BA, der Lokalbaukommission und der Deutschen Bahn haben leider bisher kein Gehör gefunden. Soviel zum Thema Lärmschutz in München. Dabei würde es helfen, wenn die eine S-Bahn (S7) einfach nur langsamer fahren würde.	<p>Die betreffende Lärmschutzwand wurde im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2037 der Landeshauptstadt München errichtet und dient zum Schutz der Nachbarschaft vor den Lärmimmissionen des Busterminals der Europäischen Schule. Die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahme erfolgte hierbei im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung, in welcher auch die Auswirkungen auf die bestehende Wohnbebauung im Hinblick auf die hierauf einwirkenden Verkehrslärmimmissionen betrachtet wurden. Im Ergebnis zeigte sich, dass nach Umsetzung der Bebauung im Geltungsbereich des vorgenannten Bebauungsplanes mit einer maximalen Pegelerhöhung der Verkehrslärmimmissionen um 0,4 dB(A) zu rechnen ist. Hierbei handelt es sich um einen für das menschliche Gehör nicht wahrnehmbaren Bereich. Ungeachtet dessen ist eine Zunahme der subjektiven Lärmbelastung, auch aufgrund der optischen Barrierewirkung der errichteten Lärmschutzwand, nicht auszuschließen. Dies ist leider in der Praxis zuweilen unvermeidbar, da auch bauliche Strukturen erforderlichen Änderungen unterworfen sein können und es hier keinen Anspruch auf einen Erhalt des "Status quo" gibt.</p> <p>Auf die Geschwindigkeit von Zügen auf Schienenwegen des Bundes hat die Landeshauptstadt München keinen Einfluss. Hierfür ist die DB Netz AG bzw. das Eisenbahnbundesamt zuständig. Es ist jedoch nicht davon auszugehen, dass eine Verringerung der Fahrtgeschwindigkeit der Fahrzeuge der genannten S-Bahn-Linie in Aussicht gestellt werden kann.</p>
61	Schallschutzwand an der A995	Die Landeshauptstadt München ist an Bundesautobahnen - auch wenn diese innerhalb des Stadtgebietes der Landeshauptstadt München verlaufen - weder für die Planung noch für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen zuständig und kann somit auch keine Prüfung diesbezüglich veranlassen; gleichwohl werden

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>Lärmschutzmaßnahmen an Bundesautobahnen seitens der Stadtverwaltung grundsätzlich befürwortet.</p> <p>Die Zuständigkeit für Lärmschutzmaßnahmen wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen an als Bundesautobahn gewidmeten Verkehrswegen liegt bei der Autobahn GmbH des Bundes. Diese hat auf Anfrage durch das Referat für Klima- und Umweltschutz¹ mitgeteilt, dass bei der Prüfung der nun umgesetzten Geschwindigkeitsbeschränkungen für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München alle erforderlichen Parameter (u. a. vorhandener Lärmschutz, bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, die Lärmbelastung oder die Anzahl betroffener Wohngebiete bzw. Art der Wohnbebauung) miteinbezogen wurden. Der rechtliche Rahmen wurde dabei weitestgehend ausgereizt und eine Änderung der festgelegten bzw. der bestehenden Geschwindigkeitsregelung auf den Autobahnen im Stadtgebiet München – so auch auf der A995 - lässt sich nach der Straßenverkehrs-Ordnung rechtlich nicht begründen.</p> <p>Zuständig für die Lärmaktionsplanung für Bundesautobahnen in Ballungsräumen ist gemäß Art. 2 Abs. 3 Satz 1 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) die Regierung von Oberfranken. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans für Bundesautobahnen in Ballungsräumen steht in den kommenden Jahren an. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwiefern sich vorliegend ein Handlungserfordernis zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ergibt. Lärmaktionspläne der Regierung sind gemäß Art. 4 Satz 2 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden zu erstellen, d.h. die Landeshauptstadt München ist zu beteiligen und die in diesem Zusammenhang geäußerten Belange sind zu berücksichtigen bzw. in die Abwägung einzustellen. Das Referat für Klima- und Umweltschutz der Landeshauptstadt München wird daher die vorliegenden Anregungen zu gegebener Zeit an die zuständige Stelle übermitteln und um eine Prüfung der Wirksamkeit und Realisierbarkeit der angeregten Lärmschutzmaßnahmen bitten.</p> <p>¹ auf Veranlassung durch einen Antrag des Bezirksausschusses 17 Obergiesing-Fasangarten (https://www.ris-muenchen.de/RII/BA-RII/ba_antraege_details.jsp?Id=6480686) sowie einen Antrag der Stadtratsgruppe der AfD (https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_antrag_detail.jsp?risid=6492300)</p>
63	<p>Auf beliebten Straßen, wie beispielsweise der Leopoldstr., wäre als weitere Lärm mindernde Maßnahme die stärkere Verfolgung von Rasern bzw. dem Aufheulen des Motors (vor allem nachts) sehr hilfreich. Daneben könnte die Leopoldstr. südlich des Rings eine 30 Zone werden, um Lärm allgemein zu reduzieren und eventuell Autofahrer davon abzubringen, diese Straße zu nutzen und stattdessen gegebenenfalls mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ins Stadtzentrum zu fahren.</p>	<p>Interventionen gegen Autoposer, Tuner und Raser</p> <p>Der geschilderte Sachverhalt (Poser, Tuner, überhöhte Geschwindigkeiten) passt zum durchaus diskussionswürdigen, individuellem Fehlverhalten einiger Verkehrsteilnehmender.</p> <p>Es handelt sich hierbei um ein bundesweit seit einiger Zeit zu beobachtendes Phänomen, das mit Schlagworten wie „Autoposer“, „Profilierungsfahrer“ bezeichnet oder verniedlichend auch mit „emotionellem Fahren“ umschrieben wird.</p> <p>Leider bestehen seitens der Landeshauptstadt München keine Möglichkeiten, gegen dieses nicht nur von Ihnen sondern auch von der Mehrheit der Stadtbevölkerung als störend empfundene Verkehrsverhalten und den damit einhergehenden Beeinträchtigungen und Störungen tätig zu werden.</p> <p>So beschränken sich die wenigen Einflußmöglichkeiten der Verwaltung auf die im Rahmen des Fahrzeugzulassungsverfahren abzuwickelnden Aufgabenstellungen.</p> <p>Aber auch hier sind vom Gesetzgeber enge Grenzen gesetzt. So muss die Fahrzeugzulassungsbehörde einem Antrag auf Zulassung oder Umschreibung eines Fahrzeugs sowie technischen Änderungen dann folgen, wenn das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht und keine Anhaltspunkte für technische Mängel am Fahrzeug offensichtlich sind (z.B. durch Eintrag eines technischen Mangels im örtlichen Register der Zulassungsbehörde oder im Zentralen Register des Kraftfahrt-Bundesamtes).</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>Werden beispielsweise spezielle Auspuffanlagen bereits vom Hersteller ab Werk eingebaut, ist auch die Zulassung für den Straßenverkehr durch die Betriebserlaubnis des Fahrzeugtyps gegeben.</p> <p>Vergleichbares gilt für nachträgliche Änderungen oder Einbauten. Hier ist zunächst das Vorhandensein einer sogenannten „Allgemeinen Betriebserlaubnis“ bzw. einer „EG-Betriebserlaubnis“ für das Fahrzeugteil sowie eine Einzelabnahme durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich. Diese Einzelabnahme allein berechtigt zwar noch nicht zur Inbetriebnahme eines Fahrzeugs mit einem geänderten Anbauteil. Dazu ist eine neu erteilte Betriebserlaubnis der Zulassungsbehörde nach Vorlage des positiv abgeschlossenen Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich.</p> <p>Im Rahmen der turnusmäßig wiederkehrenden Hauptuntersuchungen durch staatlich anerkannte Prüforganisationen (wie zum Beispiel DEKRA, TÜV, GTÜ oder KÜS) wird regelmäßig die Vorschriftsmäßigkeit, die Umweltverträglichkeit und die Verkehrssicherheit eines Kraftfahrzeugs überprüft. Dadurch soll sichergestellt werden, dass Kraftfahrzeuge mit technischen Mängeln oder Sicherheitsmängeln nicht am Straßenverkehr teilnehmen. In diesem Zusammenhang werden in der Regel auch die Betriebserlaubnisse bzw. erforderlichenfalls die technischen Gutachten für etwaige am Fahrzeug vorgenommenen Änderungen und Einbauten mit überprüft und gegebenenfalls auch beanstandet. Wird dabei festgestellt, dass beispielsweise eine nicht genehmigte Schalldämpferanlage an einem Fahrzeug angebaut oder eine genehmigte Schalldämpferanlage unzulässig verändert wurde, erlischt die Betriebserlaubnis für das Fahrzeug und es darf nicht mehr am Straßenverkehr teilnehmen.</p> <p>Die Kontrolle und Überwachung der Verkehrsteilnehmer und ihrer Fahrzeuge obliegt im fließenden Verkehr ausschließlich der Polizei. Nur sie kann im Rahmen einer Kontrolle ein Fahrzeug dann außer Betrieb setzen, wenn es verkehrsunsicher ist oder aber der Zustand des Fahrzeugs nicht mehr den Angaben der Betriebserlaubnis entspricht. In der Regel muss dies aber wiederum durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen festgestellt werden.</p> <p>In Fällen erheblicher oder auch leichter Mängel, kann die Polizei ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eröffnen und übermittelt in der Folge der zuständigen Zulassungsbehörde eine Ausfertigung der Mängelanzeige. Diese Anzeigen sind der Anlass, dass die Zulassungsstelle prüft, ob ein Verfahren gem. § 5 FZV eröffnet wird, bei dem in letzter Konsequenz auch Maßnahmen zur zwangsweisen Außerbetriebsetzung vorgenommen werden. Bevor allerdings dieses letzte Mittel angewendet werden kann, muss der Betroffene zuerst angehört bzw. ihm die Möglichkeit eingeräumt werden, das KFZ wieder in einen regelkonformen Zustand zu versetzen.</p> <p>Geschieht dies nicht, erfolgt eine Betriebsuntersagung mit Androhung eines Zwangsgeldes und ggf. eine weitere Anordnung, in der bei Nichtbeachtung wiederum die zwangsweise Außerbetriebsetzung angedroht wird. Die zwangsweise Außerbetriebsetzung kann dann vom Fahrzeughaltenden nur noch dadurch vermieden werden, dass er entweder den vorschriftsmäßigen Zustand nachweist oder aber das Fahrzeug selbst außer Betrieb setzt.</p> <p>Konkrete Wahrnehmungen bzgl. unerlaubter Rennen, Raserei, Fahrzeuglärm und anderem, individuellem Fehlverhalten im Straßenverkehr können Sie selbstverständlich jeder Zeit bei der örtlich zuständigen Polizeiinspektion anzeigen. Um allerdings die verursachende Person ermitteln zu können werden dort die folgenden Angaben benötigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ die Örtlichkeit, ◦ die Tatzeit,

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<ul style="list-style-type: none"> ◦ die Fahrtrichtung, ◦ das Kennzeichen, ◦ die Fahrzeugmarke und möglichst ◦ eine Beschreibung des Kraftfahrzeugführenden. <p>Tempo-30-Zonen</p> <p>§ 45 Abs. 1c StVO ermächtigt die Straßenverkehrsbehörden, unter bestimmten Voraussetzungen Tempo 30-Zonen anzuordnen. Zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen sind am 01.02.2001 entsprechende Regelungen in der StVO in Kraft getreten. Die in diesem Rahmen erlassenen detaillierten Verwaltungsvorschriften sind für die Straßenverkehrsbehörden bindend und enthalten unter anderem ausführliche Vorgaben über die an Tempo-30-Zonen und Zonenstraßen zu stellenden Anforderungen. Danach kommen Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Des Weiteren dürfen Tempo-30-Zonen nur abseits von Vorfahrtstraßen eingerichtet werden, innerhalb einer Tempo-30-Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregelung „Rechts vor Links“ gelten. Gerade weil bei Zonenregelungen auf die Wiederholung der geschwindigkeitsbeschränkenden Verkehrszeichen innerhalb der Zone verzichtet und somit der „Sichtbarkeitsgrundsatz“ gelockert wird, muss im Interesse der Verkehrssicherheit an das Vorhandensein sonstiger Umstände, die innerhalb des Gebietes das „Zonenbewusstsein“ beim Kraftfahrer wach halten, ein strenger Maßstab angelegt werden. Hierzu gehört, dass die Zonenstraßen ein einheitliches Erscheinungsbild aufweisen und so ausgestaltet sind, dass sie den Eindruck einer besonderen Situation („Langsam-Straße“) vermitteln. Diese Voraussetzungen sind in der Leopoldstraße nicht erfüllt. Es findet in erheblichem Maße Durchgangsverkehr statt. Eine Rechts-vor-Links-Regelung kommt dort wegen der untergeordneten Bedeutung der einmündenden Seitenstraßen nicht in Betracht. Aufgrund des äußeren Erscheinungsbildes vermittelt die Leopoldstraße den optischen Eindruck einer Vorfahrtstraße, sie ist auch mittels Zeichen 301 StVO vorfahrtsberechtigt. Beim Befahren könnte sich beim Kraftfahrer deshalb kein „Zonenbewusstsein“ einstellen. Aus den dargelegten Gründen kommt daher eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h als Zonenregelung in der Leopoldstraße nicht in Betracht.</p>
65	<p>In Abbildung 4 ist zu sehen, dass der Straßenverkehrslärm in Riem (alt) gestiegen ist. Laut ihrem Bericht, scheinen aber keine Maßnahmen geplant zu sein, um dem entgegen zu wirken. Aktuellere Messungen dürften vermutlich auch eine größere Steigerung des Lärms ergeben, als die bis 2017 gemessenen.</p>	<p>Die vorgebrachten Anregungen bezüglich der Lärmbelastung in Riem werden zur Kenntnis und im Rahmen der nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplanes geprüft. In diesem Zusammenhang werden dann mögliche Lärmschutzmaßnahmen im Bereich ausgewählter Untersuchungsgebiete evaluiert und ggf. deren Realisierung angestoßen.</p> <p>Die Auswahl von Untersuchungsgebieten erfolgt hierbei nach objektiven Kriterien. Maßgeblich sind die Höhe des Lärmpegels und die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen in einem definierten Abschnitt. Hieraus wird ein sogenanntes Lärmbewertungsmaß errechnet, welches die Betroffenheit eines Abschnittes quantifiziert. Ein potentiell untersuchungsgebiet setzt sich dann in der Regel aus mehreren stark betroffenen Abschnitten zusammen und ist somit ein Gebiet, das insgesamt aufgrund eines oder mehrerer belasteten Straßen- oder Schienenabschnitten ein hohes Lärmbewertungsmaß aufweist. Die Untersuchungsgebiete werden durch einen Arbeitskreis, in welchem alle betroffenen Referate der Landeshauptstadt München vertreten sind, ausgewählt und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt. Die abschließende Entscheidung über die Aufnahme eines Untersuchungsgebietes in den Lärmaktionsplan trifft demnach der Stadtrat.</p> <p>Dieses Vorgehen dient einer Priorisierung, um – mit den begrenzten zur Verfügung stehenden Ressourcen – eine möglichst hohe</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>Anzahl an Bürger*innen bzw. vorrangig besonders lärmbeeinträchtigte Bürger*innen zu entlasten. Es wird daher um Verständnis dafür gebeten, dass in der Konsequenz nicht jeder einzelne Wunsch nach Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigt werden kann.</p> <p>Inwiefern sich eine Zunahme der Lärmimmissionen seit dem Jahr 2017 ergeben, wird der derzeit in Erarbeitung befindlichen Lärmkarte 2022 zu entnehmen sein. Diese neue Lärmkarte ist dann auch die Grundlage für die nächste Fortschreibung des Lärmaktionsplans.</p>
66	<p>S-Bahnlärm aufgrund Neubau der europäische Schule im Wohngebiet auf der anderen Seite der Schule</p>	<p>Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2037 der Landeshauptstadt München zum (u.a.) Neubau der Europäischen Schule wurde eine schalltechnische Untersuchung durch ein qualifiziertes Fachbüro durchgeführt. Hierbei wurde eine Lärmschutzwand zum Schutz der Nachbarschaft vor den Lärmimmissionen des Busterminals der Europäischen Schule dimensioniert sowie geprüft, inwieweit sich Auswirkungen auf die bestehende Wohnbebauung im Hinblick auf die hierauf einwirkenden Verkehrslärmimmissionen ergeben. Im Ergebnis zeigte sich, dass nach Umsetzung der Bebauung im Geltungsbereich des vorgenannten Bebauungsplanes mit einer maximalen Pegelerhöhung der Verkehrslärmimmissionen um 0,4 dB(A) zu rechnen ist. Hierbei handelt es sich um einen für das menschliche Gehör nicht wahrnehmbaren Bereich. Ungeachtet dessen ist eine Zunahme der subjektiven Lärmbelastung, auch aufgrund der optischen Barrierewirkung der errichteten Lärmschutzwand, nicht auszuschließen. Dies ist leider in der Praxis zuweilen unvermeidbar, da auch bauliche Strukturen erforderlichen Änderungen unterworfen sein können und es hier keinen Anspruch auf einen Erhalt des "Status quo" gibt.</p>
69	<p>Ich wäre für einen besseren Lärmschutz an folgenden Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - B304 zwischen Karlsfeld und Rangierbahnhof. - Rangierbahnhof Nord. Wenn die Waggons über den Hügel in die Verteilergleise geschoben werden entsteht ein hochfrequentes sehr lautes quietschen. Da der Betrieb Tag und Nacht läuft ist hier dringend ein besserer Lärmschutz nötig. 	<p>Lärmschutz B304</p> <p>Die vorgebrachten Anregungen bezüglich Lärmschutzmaßnahmen an der B304 werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplanes geprüft. Dabei erfolgt eine Auswahl von Untersuchungsgebieten nach objektiven Kriterien. Maßgeblich sind die Höhe des Lärmpegels und die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen in einem definierten Abschnitt. Hieraus wird ein sogenanntes Lärmbewertungsmaß errechnet, welches die Betroffenheit eines Abschnittes quantifiziert. Ein potentiell untersuchtes Gebiet setzt sich dann in der Regel aus mehreren stark betroffenen Abschnitten zusammen und ist somit ein Gebiet, das insgesamt aufgrund eines oder mehrerer belasteten Straßen- oder Schienenabschnitte ein hohes Lärmbewertungsmaß aufweist. Für den Bereich innerhalb eines Untersuchungsgebietes werden mögliche Lärmschutzmaßnahmen evaluiert und ggf. deren Realisierung angestoßen.</p> <p>Die Untersuchungsgebiete werden durch einen Arbeitskreis, in welchem alle betroffenen Referate der Landeshauptstadt München vertreten sind, ausgewählt und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt. Die abschließende Entscheidung über die Aufnahme eines Untersuchungsgebietes in den Lärmaktionsplan trifft demnach der Stadtrat.</p> <p>Entlang der B304 zwischen dem Rangierbahnhof München-Nord und Karlsfeld befinden sich überwiegend landwirtschaftliche und gewerbliche Nutzungen. Es ist daher möglich, dass sich die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen vorliegend aufgrund der geringen Betroffenheit schützenswerter Wohnnutzungen hinsichtlich einer Kosten-Nutzen-Betrachtung nicht rechtfertigen lässt. Es wird in diesem Zusammenhang um Verständnis dafür gebeten, dass nicht jeder einzelne Wunsch nach Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigt werden kann.</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>Lärmschutz Rangierbahnhof</p> <p>Es besteht seitens der Landeshauptstadt München keine Zuständigkeit für die Lärminderungsplanung für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes. Zuständig ist hier gemäß § 47e Abs. 3 BImSchG das Eisenbahnbundesamt (EBA). Insofern wird vorliegend auf die Lärminderungsplanung des EBA verwiesen. Seitens der Landeshauptstadt München besteht daher leider keine direkte Handhabe zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Schienenverkehrswegen des Bundes. Ungeachtet dessen setzt sich die Landeshauptstadt München auch auf verschiedenen Ebenen für die Interessen der von Schienenverkehrslärm betroffenen Münchner Bürger*innen ein, z.B. im Rahmen von Planungsverfahren für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Schienenverkehrswegen.</p>
71	<p>Es bräuchte auch eine Lärmaktionsplanung für den Partylärm. Bei uns ist nicht der Verkehrslärm problematisch, sondern der nächtliche Lärm bis in die Morgenstunden durch Menschen, die sich vor allem an den Wochenenden im Sommer in den Spätis die Nacht über mit Alkohol versorgen und dann in großen Gruppen auf den Gehsteigen sitzen und feiern. Der Nachtschlaf wird dadurch erheblich gestört und die Gesundheit beeinträchtigt.</p>	<p>Freizeitlärm durch feiernde Personen ist nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung. Im Falle einer unzumutbaren Lärmbelästigung ist die zuständige Polizeidienststelle zu verständigen. Ungeachtet dessen ist darauf hinzuweisen, dass Freizeitlärm in einem verdichteten urbanen Raum in einem gewissen Rahmen ortsüblich und daher nicht immer vermeidbar ist.</p>
78	<p>Die Lärmbelästigung durch hochtourig vorbeifahrende Fahrzeuge (v.a. Sportwagen und Motorräder) ist gerade in der warmen Jahreszeit extrem störend und scheint von Jahr zu Jahr zuzunehmen.</p> <p>Die Fahrer nehmen dabei keinerlei Rücksicht auf Ruhe- und Nachtzeiten.</p> <p>Die neuen Trambahnen entwickeln einen wesentlich höheren Geräuschpegel, als dies bei den älteren Fahrzeugen der Fall war. Zudem erzeugen sie ein "Pfeifen".</p> <p>Die Verlegung der sogenannten "Flüsterschienen" vor einigen Jahren hat hier keine Erleichterung gebracht.</p>	<p>Interventionen gegen Autoposer, Tuner und Raser</p> <p>Der geschilderte Sachverhalt (Poser, Tuner, überhöhte Geschwindigkeiten) passt zum durchaus diskussionswürdigen, individuellem Fehlverhalten einiger Verkehrsteilnehmender.</p> <p>Es handelt sich hierbei um ein bundesweit seit einiger Zeit zu beobachtendes Phänomen, das mit Schlagworten wie „Autoposer“, „Profilierungsfahrer“ bezeichnet oder verniedlichend auch mit „emotionellem Fahren“ umschrieben wird.</p> <p>Leider bestehen seitens der Landeshauptstadt München keine Möglichkeiten, gegen dieses nicht nur von Ihnen sondern auch von der Mehrheit der Stadtbevölkerung als störend empfundene Verkehrsverhalten und den damit einhergehenden Beeinträchtigungen und Störungen tätig zu werden.</p> <p>So beschränken sich die wenigen Einflußmöglichkeiten der Verwaltung auf die im Rahmen des Fahrzeugzulassungsverfahren abzuwickelnden Aufgabenstellungen.</p> <p>Aber auch hier sind vom Gesetzgeber enge Grenzen gesetzt. So muss die Fahrzeugzulassungsbehörde einem Antrag auf Zulassung oder Umschreibung eines Fahrzeugs sowie technischen Änderungen dann folgen, wenn das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht und keine Anhaltspunkte für technische Mängel am Fahrzeug offensichtlich sind (z.B. durch Eintrag eines technischen Mangels im örtlichen Register der Zulassungsbehörde oder im Zentralen Register des Kraftfahrt-Bundesamtes).</p> <p>Werden beispielsweise spezielle Auspuffanlagen bereits vom Hersteller ab Werk eingebaut, ist auch die Zulassung für den Straßenverkehr durch die Betriebserlaubnis des Fahrzeugtyps gegeben.</p> <p>Vergleichbares gilt für nachträgliche Änderungen oder Einbauten. Hier ist zunächst das Vorhandensein einer sogenannten „Allgemeinen Betriebserlaubnis“ bzw. einer „EG-Betriebserlaubnis“ für das Fahrzeugteil sowie eine Einzelabnahme durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich. Diese Einzelabnahme allein berechtigt zwar noch nicht zur Inbetriebnahme eines Fahrzeugs mit einem geänderten Anbauteil. Dazu ist eine neu erteilte Betriebserlaubnis der Zulassungsbehörde nach Vorlage des positiv abgeschlossenen Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich.</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>Im Rahmen der turnusmäßig wiederkehrenden Hauptuntersuchungen durch staatlich anerkannte Prüforganisationen (wie zum Beispiel DEKRA, TÜV, GTÜ oder KÜS) wird regelmäßig die Vorschriftenmäßigkeit, die Umweltverträglichkeit und die Verkehrssicherheit eines Kraftfahrzeugs überprüft. Dadurch soll sichergestellt werden, dass Kraftfahrzeuge mit technischen Mängeln oder Sicherheitsmängeln nicht am Straßenverkehr teilnehmen. In diesem Zusammenhang werden in der Regel auch die Betriebserlaubnisse bzw. erforderlichenfalls die technischen Gutachten für etwaige am Fahrzeug vorgenommenen Änderungen und Einbauten mit überprüft und gegebenenfalls auch beanstandet. Wird dabei festgestellt, dass beispielsweise eine nicht genehmigte Schalldämpferanlage an einem Fahrzeug angebaut oder eine genehmigte Schalldämpferanlage unzulässig verändert wurde, erlischt die Betriebserlaubnis für das Fahrzeug und es darf nicht mehr am Straßenverkehr teilnehmen.</p> <p>Die Kontrolle und Überwachung der Verkehrsteilnehmenden und ihrer Fahrzeuge obliegt im fließenden Verkehr ausschließlich der Polizei. Nur sie kann im Rahmen einer Kontrolle ein Fahrzeug dann außer Betrieb setzen, wenn es verkehrsunsicher ist oder aber der Zustand des Fahrzeugs nicht mehr den Angaben der Betriebserlaubnis entspricht. In der Regel muss dies aber wiederum durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen festgestellt werden.</p> <p>In Fällen erheblicher oder auch leichter Mängel, kann die Polizei ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eröffnen und übermittelt in der Folge der zuständigen Zulassungsbehörde eine Ausfertigung der Mängelanzeige. Diese Anzeigen sind der Anlass, dass die Zulassungsstelle prüft, ob ein Verfahren gem. § 5 FZV eröffnet wird, bei dem in letzter Konsequenz auch Maßnahmen zur zwangsweisen Außerbetriebsetzung vorgenommen werden. Bevor allerdings dieses letzte Mittel angewendet werden kann, muss der Betroffene zuerst angehört bzw. ihm die Möglichkeit eingeräumt werden, das KFZ wieder in einen regelkonformen Zustand zu versetzen.</p> <p>Geschieht dies nicht, erfolgt eine Betriebsuntersagung mit Androhung eines Zwangsgeldes und ggf. eine weitere Anordnung, in der bei Nichtbeachtung wiederum die zwangsweise Außerbetriebsetzung angedroht wird. Die zwangsweise Außerbetriebsetzung kann dann vom Fahrzeughaltenden nur noch dadurch vermieden werden, dass er entweder den vorschriftsmäßigen Zustand nachweist oder aber das Fahrzeug selbst außer Betrieb setzt.</p> <p>Konkrete Wahrnehmungen bzgl. unerlaubter Rennen, Raserei, Fahrzeuglärm und anderem, individuellem Fehlverhalten im Straßenverkehr können Sie selbstverständlich jeder Zeit bei der örtlich zuständigen Polizeiinspektion anzeigen. Um allerdings die verursachende Person ermitteln zu können werden dort die folgenden Angaben benötigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ die Örtlichkeit, ◦ die Tatzeit, ◦ die Fahrtrichtung, ◦ das Kennzeichen, ◦ die Fahrzeugmarke und möglichst ◦ eine Beschreibung des Kraftfahrzeugführenden. <p>Lärm durch Straßenbahn</p> <p>Der Geräuschpegel einer Straßenbahn hängt von verschiedenen Faktoren ab, unter anderem dem Zustand von Rad und Schiene sowie das Zusammenspiel der Gleisgeometrie mit dem Fahrzeug. Die MVG ist stets bestrebt, das Schienennetz sowie den Zustand der Fahrzeuge instand zu halten um so die Lärmbelastung positiv</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		zu beeinflussen.
79	<p>Die A94 zwischen Denning und Riem - und somit mitten im Stadtgebiet - ist i.d. R. mit mindestens 120 km/h befahrbar und eine Beschleunigungsstrecke mit aufjaulenden Motoren stadtauswärts. Trotz des hohen Verkehrsaufkommens und des kartierten Lärms fehlt es völlig an Lärmschutz gegenüber Kirchtrudering. Der Schall verläuft zwischen Brücke Am Schatzbogen und Riem über freies Feld zu den Wohngebäuden und wird von den höheren Gewerbegebäuden am Moosfeld reflektiert. Hier ist dringend ein Tempolimit - wie auf allen anderen Autobahnen im Stadtgebiet - erforderlich.</p>	<p>Die Landeshauptstadt München ist an Bundesautobahnen - auch wenn diese innerhalb des Stadtgebietes der Landeshauptstadt München verlaufen - weder für die Planung noch für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen zuständig und kann somit auch keine Prüfung diesbezüglich veranlassen; gleichwohl werden Lärmschutzmaßnahmen an Bundesautobahnen seitens der Stadtverwaltung grundsätzlich befürwortet.</p> <p>Die Zuständigkeit für Lärmschutzmaßnahmen wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen an als Bundesautobahn gewidmeten Verkehrswegen liegt bei der Autobahn GmbH des Bundes. Diese hat mitgeteilt, dass bei der Prüfung der nun umgesetzten Geschwindigkeitsbeschränkungen für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München alle erforderlichen Parameter (u. a. vorhandener Lärmschutz, bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, die Lärmbelastung oder die Anzahl betroffener Wohngebiete bzw. Art der Wohnbebauung) miteinbezogen wurden. Der rechtliche Rahmen wurde dabei weitestgehend ausgereizt und eine Änderung der festgelegten bzw. der bestehenden Geschwindigkeitsregelung auf den Autobahnen im Stadtgebiet München – so auch auf der A94 - lässt sich nach der Straßenverkehrs-Ordnung rechtlich nicht begründen.</p> <p>Zuständig für die Lärmaktionsplanung für Bundesautobahnen in Ballungsräumen ist gemäß Art. 2 Abs. 3 Satz 1 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) die Regierung von Oberfranken. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans für Bundesautobahnen in Ballungsräumen steht in den kommenden Jahren an. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwiefern sich vorliegend ein Handlungserfordernis zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ergibt. Lärmaktionspläne der Regierung sind gemäß Art. 4 Satz 2 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden zu erstellen, d.h. die Landeshauptstadt München ist zu beteiligen und die in diesem Zusammenhang geäußerten Belange sind zu berücksichtigen bzw. in die Abwägung einzustellen. Das Referat für Klima- und Umweltschutz der Landeshauptstadt München wird daher die vorliegenden Anregungen zu gegebener Zeit an die zuständige Stelle übermitteln und um eine Prüfung der Wirksamkeit und Realisierbarkeit der angeregten Lärmschutzmaßnahmen bitten.</p>
82	<p>Zusätzlich zum Umgebungslärm müsste ein Lärmaktionsplan den Partylärm durch das Cornern behandeln. Im Sommer, vor allem aber nicht nur an den Wochenenden versorgen sich die Menschen an den Spätis die Nacht über mit Alkohol und sitzen in großen Gruppen auf den Gesteigen und in den Hauseingängen. Der Lärm geht oft bis in die Morgenstunden und hindert die Anwohner am Schlafen. Auch dieser Lärm ist gesundheitsgefährdend. Gilt die Förderung für Schallschutzfenster auch für Gebiete mit Feierlärm? Ein guter Ansatz ist, Alternativen für Feiernde zu schaffen wie das auf der Theresienwiese geplant ist. Da dieses Programm jedoch um 22 Uhr beendet sein soll, ist zu befürchten, dass das Feiern danach dann dort weitergeht wo noch Spätis offen haben.</p>	<p>Freizeitlärm durch feiernde Personen ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Im Falle einer unzumutbaren Lärmbelastung durch nächtlichen Freizeitlärm ist die zuständige Polizeidienststelle zu verständigen. Sofern ein*e konkrete*r Verursacher*in auszumachen ist, ist zudem auch die Anzeige einer Ordnungswidrigkeit beim Kreisverwaltungsreferat (s. einleitender Hinweis) möglich. Ungeachtet dessen ist darauf hinzuweisen, dass Freizeitlärm in einem verdichteten urbanen Raum in einem gewissen Rahmen ortsüblich und daher nicht immer vermeidbar ist. Ein Förderung über das Schallschutzfensterprogramm ist vorliegend leider nicht möglich. In diesem Zusammenhang wird auf die vom Stadtrat beschlossene "Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen zum Einbau von Schallschutzfenstern und -fenstertüren in bestehenden Wohngebäuden im Stadtgebiet der Landeshauptstadt München" verwiesen.</p>
83	<p>Im Domagkpark ist der Straßenlärm sehr hoch. Es äussert in ständigem Rauschen, besonders auch nachts. Das betrifft die Wohnungen inklusive Balkone und auch den zentralen Park. Es ist mir wichtig, dass es im Freien ruhig ist und Geräusche sich auf natürliche Geräusche beschränken. Nur so ist Erholung und Entspannung möglich. Ich</p>	<p>Lärmschutz A9</p> <p>Die Landeshauptstadt München ist an Bundesautobahnen - auch wenn diese innerhalb des Stadtgebietes der Landeshauptstadt München verlaufen - weder für die Planung noch für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen zuständig und kann somit auch keine Prüfung diesbezüglich veranlassen; gleichwohl werden Lärmschutzmaßnahmen an Bundesautobahnen seitens der Stadt-</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	<p>möchte nicht ständig weg fahren müssen, um mich zu erholen</p> <p>Vermutlich kommt der Lärm vor allem von der Autobahn A9. Dabei sehe ich eine Einhausung kritisch, wegen des enormen Ressourcenverbrauchs. Damit wird die Infrastruktur für motorisierten Verkehr auf Jahrzehnte zementiert, im wahrsten Sinn des Wortes.</p> <p>Hilfreicher fände ich vor allem eine Reduzierung des Verkehrs. Der massive Kfz-Verkehr muss reduziert werden. Es braucht leistungsfähigeren Nahverkehr, um v.a. Pendler zum Umsteigen zu bewegen. Auf der Autobahn sollten Busspuren eingerichtet werden, für einen effektiven Bus-Schnellverkehr parallel zur U-Bahn, angebunden an die Regional- und Fernbahnhöfe in München und Umgebung.</p> <p>Flankierend plädiere ich für Maßnahmen wie Flüsterasphalt und wirksame Lärmschutzwände auch und gerade im südlichen Teil der Autobahn.</p>	<p>verwaltung grundsätzlich befürwortet.</p> <p>Zuständig für die Lärmaktionsplanung für Bundesautobahnen in Ballungsräumen ist gemäß Art. 2 Abs. 3 Satz 1 BayImSchG (Bayerisches Immissionschutzgesetz) die Regierung von Oberfranken. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans für Bundesautobahnen in Ballungsräumen steht in den kommenden Jahren an. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwiefern sich vorliegend ein Handlungserfordernis zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ergibt. Lärmaktionspläne der Regierung sind gemäß Art. 4 Satz 2 BayImSchG (Bayerisches Immissionschutzgesetz) im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden zu erstellen, d.h. die Landeshauptstadt München ist zu beteiligen und die in diesem Zusammenhang geäußerten Belange sind zu berücksichtigen bzw. in die Abwägung einzustellen. Das Referat für Klima- und Umweltschutz der Landeshauptstadt München wird daher die vorliegenden Anregungen zu gegebener Zeit an die zuständige Stelle übermitteln und um eine Prüfung der Wirksamkeit und Realisierbarkeit der angeregten Lärmschutzmaßnahmen bitten.</p> <p>Mobilitätswende</p> <p>Mit der Gründung des Mobilitätsreferats am 1. Januar 2021 werden die Kompetenzen und Zuständigkeiten für die Planung, Steuerung und Umsetzung einer zukunftsfähigen Mobilität in einer neuen Organisationsform gebündelt. Das Mobilitätsreferat ist von jetzt an zentrale Anlaufstelle für Mobilität in München. Gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern will es in München und der Region den Verkehr von morgen gestalten.</p> <p>Derzeit wird intensiv an der neuen Mobilitätsstrategie München 2035 gearbeitet, mit der noch besser auf gegenwärtige Herausforderungen reagiert werden soll. Das Ziel ist, diese noch im Sommer durch den Stadtrat offiziell beschließen zu lassen und im Anschluss in einem breiten Beteiligungsprozess mit der Öffentlichkeit abzustimmen und weiter zu verbessern.</p> <p>Die Inhalte aus dem Bürgerbegehren "Sauba Sog I" werden in der neuen Mobilitätsstrategie berücksichtigt, ebenso die neuen politischen und gesetzlichen Anforderungen an den Umwelt- und Klimaschutz (Luftreinhaltung, Klimaneutralität der Stadt München bis zum Jahr 2035) und bereits beschlossene Ziele des Stadtrats zur Verkehrssicherheit („Vision Zero“ = 0 Verkehrstote)</p> <p>Busverkehr auf Autobahnen</p> <p>Die MVG erweitert ihr Angebot laufend und stärkt somit den ÖPNV als Alternative zum Auto und Rückgrat umweltfreundlicher Mobilität in München. Mittelfristig plant die MVG, gemeinsam mit der LHM und dem MVV auch Buslinien mit Autobahnmitbenutzung sowie die Ausweitung des ExpressBus-Netzes, z.B. für die Anbindung Freihams mit Schnellbussen bis die U-Bahn-Strecke fertiggestellt ist. Die Schaffung von eigener Infrastruktur wird dabei ebenfalls mitbetrachtet. Die Autobahnen liegen allerdings in Verantwortung der Autobahn GmbH des Bundes. Ein erster Verkehrsversuch, der sich mit der exklusiven Nutzung von Autobahnspuren durch definierte Nutzer auseinandersetzt, wird voraussichtlich zur IAA Mobility im Herbst auf der sogenannten "Blue Lane" zwischen Messengelände und der Innenstadt stattfinden.</p>
85	<p>Wohnen in einer 30ger Zone, LKWs sind nur als Anlieger laut Verkehrszeichen freigegeben trotzdem rollen 40 Tonner regelmäßig Tag und Nacht durch. Die Tempo Beschränkung interessiert auch keinen. Es wird nur gebremst, wenn es zu eng wird.</p>	<p>Seit dem 01.02.2008 gilt mit den Festlegungen der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für München ein Lkw-Durchfahrtsverbot für Lastkraftwagen mit einem zulässigem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen. Der noch verbleibende städtische Wirtschaftsverkehr mit Quelle oder Ziel in München ist zur Sicherstellung der Versorgung notwendig und soll möglichst direkt und zügig auf einem dafür vorgesehenen Straßennetz abgewickelt werden. Auf diesem Vorbehaltsnetz für den Wirtschaftsverkehr soll insbe-</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>sondere der Schwerlastverkehr auf den dafür geeigneten Straßen schnellstmöglich zum angrenzenden, übergeordneten Hauptstraßennetz geführt werden.</p> <p>Die Kontrolle des fließenden Verkehrs obliegt der Polizei, ein Verstoß gegen das Durchfahrtsverbot wird mit einem Bußgeld geahndet. Konkrete Wahrnehmungen bzgl. der Nichtbeachtung des LKW-Durchfahrtsverbotes oder anderer Verkehrsverstöße können bei der örtlich zuständigen Polizeidienststelle zur Anzeige gebracht werden.</p> <p>Um der Ordnungswidrigkeit nachgehen zu können benötigt die Polizei jedoch</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ die Örtlichkeit, ◦ die Tatzeit, ◦ die Fahrtrichtung, ◦ das Kennzeichen, ◦ die Fahrzeugmarke und möglichst ◦ eine Beschreibung des Kraftfahrzeugführenden.
86	<p>In der Halfinger Strasse befindet sich ein Kindergarten und Wohnungen. Trotz der 30er-Zone und dem Fahrverbot für Lastwagen (ausser Anwohner) ist der Strassenlärm sehr stark. Dies liegt an der überraschend hohen Anzahl an Lastwagen, den Bussen und den vielen Fahrzeugen, welche zu schnell durch diese Strasse fahren. Besonders nachts und im Garten ist die Lärmbelastung für solch eine Gegend viel zu stark.</p>	<p>Seit dem 01.02.2008 gilt mit den Festlegungen der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für München ein Lkw-Durchfahrtsverbot für Lastkraftwagen mit einem zulässigem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen. Der noch verbleibende städtische Wirtschaftsverkehr mit Quelle oder Ziel in München ist zur Sicherstellung der Versorgung notwendig und soll möglichst direkt und zügig auf einem dafür vorgesehenen Straßennetz abgewickelt werden.</p> <p>Auf diesem Vorbehaltsnetz für den Wirtschaftsverkehr soll insbesondere der Schwerlastverkehr auf den dafür geeigneten Straßen schnellstmöglich zum angrenzenden, übergeordneten Hauptstraßennetz geführt werden.</p> <p>Die Kontrolle des fließenden Verkehrs obliegt der Polizei, ein Verstoß gegen das Durchfahrtsverbot wird mit einem Bußgeld geahndet. Konkrete Wahrnehmungen bzgl. der Nichtbeachtung des LKW-Durchfahrtsverbotes oder anderer Verkehrsverstöße können bei der örtlich zuständigen Polizeidienststelle zur Anzeige gebracht werden.</p> <p>Um der Ordnungswidrigkeit nachgehen zu können benötigt die Polizei jedoch</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ die Örtlichkeit, ◦ die Tatzeit, ◦ die Fahrtrichtung, ◦ das Kennzeichen, ◦ die Fahrzeugmarke und möglichst ◦ eine Beschreibung des Kraftfahrzeugführenden.
87	<p>Straßenlärm: Lärmgrenzen für Autos und Motorräder vermindern (Auspuffanlagen) - d.h. die Industrie verpflichten leisere Autos/Motorräder zu produzieren (keine TÜV Standards unter geschönten Bedingungen, sondern im Realbetrieb). Anschließend sollten diese Grenzen/Beschränkungen auch überprüfbar sein (TÜV etc.). Straßenlärm wird nicht nur vom Straßenbelag oder von der Geschwindigkeit der Fahrzeuge verursacht, sondern vorallem von der Ausstattung der Fahrzeuge - somit wäre hier vorallem die Autoindustrie gefragt und die Rahmenbedingungen für Fahrzeuge müssten verändert werden.</p>	<p>Interventionen gegen Autoposer, Tuner und Raser</p> <p>Der geschilderte Sachverhalt (Poser, Tuner, überhöhte Geschwindigkeiten) passt zum durchaus diskussionswürdigen, individuellem Fehlverhalten einiger Verkehrsteilnehmender.</p> <p>Es handelt sich hierbei um ein bundesweit seit einiger Zeit zu beobachtendes Phänomen, das mit Schlagworten wie „Autoposer“, „Profilierungsfahrer“ bezeichnet oder verniedlichend auch mit „emotionellem Fahren“ umschrieben wird.</p> <p>Leider bestehen seitens der Landeshauptstadt München keine Möglichkeiten, gegen dieses nicht nur von Ihnen sondern auch von der Mehrheit der Stadtbevölkerung als störend empfundene Verkehrsverhalten und den damit einhergehenden Beeinträchtigungen</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>gungen und Störungen tätig zu werden.</p> <p>So beschränken sich die wenigen Einflußmöglichkeiten der Verwaltung auf die im Rahmen des Fahrzeugzulassungsverfahren abzuwickelnden Aufgabenstellungen.</p> <p>Aber auch hier sind vom Gesetzgeber enge Grenzen gesetzt. So muss die Fahrzeugzulassungsbehörde einem Antrag auf Zulassung oder Umschreibung eines Fahrzeugs sowie technischen Änderungen dann folgen, wenn das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht und keine Anhaltspunkte für technische Mängel am Fahrzeug offensichtlich sind (z.B. durch Eintrag eines technischen Mangels im örtlichen Register der Zulassungsbehörde oder im Zentralen Register des Kraftfahrt-Bundesamtes).</p> <p>Werden beispielsweise spezielle Auspuffanlagen bereits vom Hersteller ab Werk eingebaut, ist auch die Zulassung für den Straßenverkehr durch die Betriebserlaubnis des Fahrzeugtyps gegeben. Vergleichbares gilt für nachträgliche Änderungen oder Einbauten. Hier ist zunächst das Vorhandensein einer sogenannten „Allgemeinen Betriebserlaubnis“ bzw. einer „EG-Betriebserlaubnis“ für das Fahrzeugteil sowie eine Einzelabnahme durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich. Diese Einzelabnahme allein berechtigt zwar noch nicht zur Inbetriebnahme eines Fahrzeugs mit einem geänderten Anbauteil. Dazu ist eine neu erteilte Betriebserlaubnis der Zulassungsbehörde nach Vorlage des positiv abgeschlossenen Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich.</p> <p>Im Rahmen der turnusmäßig wiederkehrenden Hauptuntersuchungen durch staatlich anerkannte Prüforganisationen (wie zum Beispiel DEKRA, TÜV, GTÜ oder KÜS) wird regelmäßig die Vorschriftenmäßigkeit, die Umweltverträglichkeit und die Verkehrssicherheit eines Kraftfahrzeugs überprüft. Dadurch soll sichergestellt werden, dass Kraftfahrzeuge mit technischen Mängeln oder Sicherheitsmängeln nicht am Straßenverkehr teilnehmen. In diesem Zusammenhang werden in der Regel auch die Betriebserlaubnisse bzw. erforderlichenfalls die technischen Gutachten für etwaige am Fahrzeug vorgenommenen Änderungen und Einbauten mit überprüft und gegebenenfalls auch beanstandet. Wird dabei festgestellt, dass beispielsweise eine nicht genehmigte Schalldämpferanlage an einem Fahrzeug angebaut oder eine genehmigte Schalldämpferanlage unzulässig verändert wurde, erlischt die Betriebserlaubnis für das Fahrzeug und es darf nicht mehr am Straßenverkehr teilnehmen.</p> <p>Die Kontrolle und Überwachung der Verkehrsteilnehmenden und ihrer Fahrzeuge obliegt im fließenden Verkehr ausschließlich der Polizei. Nur sie kann im Rahmen einer Kontrolle ein Fahrzeug dann außer Betrieb setzen, wenn es verkehrsunsicher ist oder aber der Zustand des Fahrzeugs nicht mehr den Angaben der Betriebserlaubnis entspricht. In der Regel muss dies aber wiederum durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen festgestellt werden.</p> <p>In Fällen erheblicher oder auch leichter Mängel, kann die Polizei ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eröffnen und übermittelt in der Folge der zuständigen Zulassungsbehörde eine Ausfertigung der Mängelanzeige. Diese Anzeigen sind der Anlass, dass die Zulassungsstelle prüft, ob ein Verfahren gem. § 5 FZV eröffnet wird, bei dem in letzter Konsequenz auch Maßnahmen zur zwangsweisen Außerbetriebsetzung vorgenommen werden. Bevor allerdings dieses letzte Mittel angewendet werden kann, muss der Betroffene zuerst angehört bzw. ihm die Möglichkeit eingeräumt werden, das KFZ wieder in einen regelkonformen Zustand zu versetzen.</p> <p>Geschieht dies nicht, erfolgt eine Betriebsuntersagung mit Androhung eines Zwangsgeldes und ggf. eine weitere Anordnung, in der bei Nichtbeachtung wiederum die zwangsweise Außerbetriebsetzung angedroht wird. Die zwangsweise Außerbetriebsetzung kann</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>dann vom Fahrzeughaltenden nur noch dadurch vermieden werden, dass er entweder den vorschriftsmäßigen Zustand nachweist oder aber das Fahrzeug selbst außer Betrieb setzt.</p> <p>Konkrete Wahrnehmungen bzgl. unerlaubter Rennen, Raserei, Fahrzeuglärm und anderem, individuellem Fehlverhalten im Straßenverkehr können Sie selbstverständlich jeder Zeit bei der örtlich zuständigen Polizeiinspektion anzeigen. Um allerdings die verursachende Person ermitteln zu können werden dort die folgenden Angaben benötigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ die Örtlichkeit, ◦ die Tatzeit, ◦ die Fahrtrichtung, ◦ das Kennzeichen, ◦ die Fahrzeugmarke und möglichst ◦ eine Beschreibung des Kraftfahrzeugführenden. <p>Zulassungspraxis von Kfz</p> <p>Die seit dem 01.07.2016 anzuwendende EU-Verordnung Nr. 540/2014 über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und der Austauschschalldämpferanlagen weist eine Senkung der Geräuschwerte auf. Hierbei soll das Fahrgeräusch von Pkws bis zum Jahr 2026 schrittweise auf eine Lautstärke von 68 Dezibel sinken. Dies gilt jedoch nicht für alle Fahrzeuge gleichermaßen. Die EU teilt Pkw hierbei in verschiedene Klassen ein. Fahrzeuge mit maximal 120 kW (bis 163 PS) pro Tonne Gewicht müssen die strengen Lärmvorschriften einhalten. Seit dem 1. Juli 2016 gilt der Grenzwert von 72 Dezibel, ab 2020 von 70 Dezibel und ab 2024 der Grenzwert von maximal 68 Dezibel. Bei 120 bis 160 kW (163 bis 218 PS) pro Tonne Gewicht steigt der Grenzwert um jeweils ein Dezibel. In dieser Klasse fahren sportliche Kompaktwagen und schnellere Mittelklasse-Limousinen. Fahrzeuge mit mindestens 160 kW (ab 218 PS) pro Tonne Gewicht haben zwei weitere Dezibel Spielraum. Zu ihnen gehören die schnellsten Mittel- und Oberklasse-Fahrzeuge, wie zum Beispiel Mercedes E63 AMG und Audi RS6. Diese Werte sind allerdings vorerst nur für die Hersteller relevant. Sie beziehen sich auf die Typgenehmigung von komplett neuen Fahrzeug-Generationen. Die Phasen zwei und drei (für die weitere schrittweise Absenkung) sind für Neuwagen mit einer Erstzulassung ab dem 1. Juli 2022 bzw. dem 1. Juli 2026 vorgeschrieben. Für alle älteren Fahrzeuge besteht wiederum Bestandschutz, bei ihnen ändert sich nichts. Für Klappen- und Sportauspuffanlagen gelten dieselbe Regeln wie bisher: Auch sie dürfen die vorgegebenen Grenzwerte nicht überschreiten.</p> <p>Die Regularien für die Zulassungspraxis von Kraftfahrzeugen können letztlich nur auf Bundes- oder europäischer Ebene definiert werden. Zwar werden bereits seit längerer Zeit von kommunaler Seite sowie z.T. seitens der Länder deutlich restriktivere Regelungen eingefordert, da das bisherige Regelwerk aus fachlicher Sicht unzureichend ist, stark motorisierte Fahrzeuge privilegiert sowie die tatsächlichen Einsatzbedingungen von Fahrzeugen kaum widerspiegelt. Entsprechende Initiativen liefen hierbei bisher jedoch weitgehend ins Leere.</p>
89	<p>Gerade die Verbindungsstraßen zum Luise-Kieselbach-Tunnel sind stark frequentiert und entsprechend laut. Als Beispiel kann hier die Murnauer Straße genannt werden. Eine Verringerung der Geschwindigkeit wäre hier erstrebenswert, bzw. eine gezieltere Ableitung des Verkehrs.</p> <p>Auch fällt leider der stark zu vernehmende Straßenlärm in der Höglwörther Straße negativ auf.</p>	<p>Lärmsituation im Umfeld des Luise-Kieselbach-Tunnel</p> <p>Eine ausführliche Untersuchung der Lärmsituation der Straßen im Umfeld des Luise-Kieselbach-Tunnels erfolgte im Rahmen der Bearbeitung der Empfehlung Nr. 14-20 / E 01255 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 07 Sendling-Westpark am 10.11.2016 „Lärmmessung im Umfeld des Luise-Kieselbach-Platz“.</p> <p>Die für die Straßen im Umfeld des Luise-Kieselbach-Tunnels</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	<p>Insbesondere durch die Teilung des Parks und den dort parkenden Anhängern, Bussen und Lkws ist dieser, gleichwohl nach der Renovierung letztes Jahr hübsch anzusehen, erholsam ist er aufgrund des Straßenlärms jedoch nicht.</p>	<p>(u.a. Murnauer und Höglwörther Straße) verwendeten Verkehrsmengendaten stammen aus Verkehrszählungen des Referates für Stadtplanung und Bauordnung aus den Jahren 2006 bis 2009 (vor dem Tunnelbau) sowie 2017 (nach dem Tunnelbau).</p> <p>Die Verkehrsbelastung des Mittleren Rings hat nach dem Bau des Tunnels insgesamt zugenommen. Der Großteil des Verkehrs nutzt jedoch den Tunnel, sodass die Verkehrsbelastung an der Oberfläche stark abgenommen hat. Die Verkehrsmengen in den Umgebungsstraßen um den Luise-Kiesselbach-Platz haben abgenommen oder sind zumindest konstant geblieben. Insgesamt zeigen die Berechnungsergebnisse für alle untersuchten Gebäude in der Höglwörther Straße, Waldfriedhofstraße, Albert-Roßhaupter-Straße, Ehrwalder Straße und Treffauerstraße eine Verbesserung der Lärmsituation nach Tunnelbau auf. Die Abnahme der Lärmpegel ergibt sich vor allem durch die Verlagerung eines Großteils des Verkehrs des Mittleren Rings in die neu erbauten Tunnel bzw. in den Trog sowie durch die Abnahme der Verkehrsbelastung in den meisten Umgebungsstraßen um den Luise-Kiesselbach-Platz. Für die Murnauer Straße sind die berechneten Lärmpegel für die Situation vor und nach dem Tunnelbau nahezu identisch.</p> <p>Detaillierte Ergebnisse der Untersuchung können der Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11437 (im RIS abrufbar unter: https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_dokumente.jsp?risid=4914710) entnommen werden.</p> <p>Verkehrsrechtliche Maßnahmen Murnauer Straße</p> <p>Für die Murnauer und die Höglwörther Straße wurden auf Grund einer Empfehlung aus einer Bürgerversammlung im Jahr 2020 straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen geprüft.</p> <p>Nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen insbesondere bei Überschreitungen der folgenden Richtwerte in Betracht:</p> <p>in reinen oder allgemeinen Wohngebieten:</p> <p>70 dB(A) in der Zeit von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr (Tag), 60 dB(A) in der Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr (Nacht).</p> <p>Anhaltspunkte für die bestehende Lärmbelastung können sich aus den Lärmkarten 2017 ergeben, die vom Bayerischen Landesamt für Umwelt auch online zur Verfügung gestellt werden (http://www.umweltatlas.bayern.de). Die oben genannten Richtwerte werden im Umfeld der Murnauer Straße im besagten Abschnitt nicht erreicht.</p> <p>Da sich an den örtlichen Gegebenheiten seither nichts wesentliches geändert hat, wird derzeit in diesen Straßen weder aus Lärmschutzgründen noch aus Gründen der Verkehrssicherheit eine Veranlassung für verkehrsrechtliche Maßnahmen gesehen.</p> <p>Lärmsituation im Umfeld der Höglwörther Straße</p> <p>Die vorgebrachten Anregungen bezüglich dem Umfeld der Höglwörther Straße werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplanes geprüft. Dabei erfolgt eine Auswahl von Untersuchungsgebieten nach objektiven Kriterien. Maßgeblich sind die Höhe des Lärmpegels und die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen in einem definierten Abschnitt. Hieraus wird ein sogenanntes Lärmbewertungsmaß errechnet, welches die Betroffenheit eines Abschnittes quantifiziert. Ein potentiell untersuchtes Gebiet setzt sich dann in der Regel aus mehreren stark betroffenen Abschnitten zusammen und ist somit ein Gebiet, das insgesamt aufgrund eines oder mehrerer belasteten Straßen- oder Schienenabschnitte ein hohes Lärmbewertungsmaß aufweist. Für den Bereich innerhalb eines Untersuchungsgebiets werden mögliche Lärmschutzmaßnahmen evaluiert und ggf. deren Realisierung angestoßen.</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>Die Untersuchungsgebiete werden durch einen Arbeitskreis, in welchem alle betroffenen Referate der Landeshauptstadt München vertreten sind, ausgewählt und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt. Die abschließende Entscheidung über die Aufnahme eines Untersuchungsgebietes in den Lärmaktionsplan trifft demnach der Stadtrat.</p> <p>Dieses Vorgehen dient einer Priorisierung, um – mit den begrenzten zur Verfügung stehenden Ressourcen – eine möglichst hohe Anzahl an Bürger*innen bzw. vorrangig besonders lärmbeeinträchtigte Bürger*innen zu entlasten. Es wird daher um Verständnis dafür gebeten, dass in der Konsequenz nicht jeder einzelne Wunsch nach Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigt werden kann.</p>
90	<p>Mehr Lärmschutzmaßnahmen wie</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beschränkung des MIV (SUV-Verbote, Autorfreie Tage, Nachtfahrverbote, Citymaut, Mehr Parkraumbewirtschaftung (inkl. Anhebung der Gebühren auf mindestens 500 €/Jahr und Stellplatz), weniger Platz für den MIV (fließend wie ruhend), mehr Platz für den Umweltverbund und Grün, mehr Druck auf das Umland ausüben den Umweltverbund zu fördern, kürzere Wege) - Grüne Wellen für den Radverkehr (15-25 km/h); nicht für den Autoverkehr) - Geschlossene Bauweise entlang stark befahrener Straße bzw. ansprechend oder transparent gestaltete Lärmschutzwände - Verkehrskontrollen beim MIV anstatt Fahrradverkehr 	<p>Mobilitätswende</p> <p>Mit der Gründung des Mobilitätsreferats am 1. Januar 2021 werden die Kompetenzen und Zuständigkeiten für die Planung, Steuerung und Umsetzung einer zukunftsfähigen Mobilität in einer neuen Organisationsform gebündelt. Das Mobilitätsreferat ist von jetzt an zentrale Anlaufstelle für Mobilität in München. Gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern will es in München und der Region den Verkehr von morgen gestalten.</p> <p>Derzeit wird intensiv an der neuen Mobilitätsstrategie München 2035 gearbeitet, mit der noch besser auf gegenwärtige Herausforderungen reagiert werden soll. Das Ziel ist, diese noch im Sommer durch den Stadtrat offiziell beschließen zu lassen und im Anschluss in einem breiten Beteiligungsprozess mit der Öffentlichkeit abzustimmen und weiter zu verbessern.</p> <p>Die Inhalte aus dem Bürgerbegehren "Sauba Sog I" werden in der neuen Mobilitätsstrategie berücksichtigt, ebenso die neuen politischen und gesetzlichen Anforderungen an den Umwelt- und Klimaschutz (Luftreinhaltung, Klimaneutralität der Stadt München bis zum Jahr 2035) und bereits beschlossene Ziele des Stadtrats zur Verkehrssicherheit („Vision Zero“ = 0 Verkehrstote)</p> <p>Überwachung des fließenden Verkehrs</p> <p>Die Kontrolle und Überwachung des fließenden Verkehrs liegt in der originären Zuständigkeit der Polizei. Die Verkehrsüberwachung dient dazu, alle Verkehrsteilnehmenden zu verkehrsgerechtem und besonnenem Verhalten im Straßenverkehr zu veranlassen.</p> <p>Ihre Maßnahmen sollen insbesondere dazu beitragen, Verkehrsunfälle zu verhindern oder Unfallfolgen zu mindern und Behinderungen und Belästigungen im Straßenverkehr sowie sonstige vom Straßenverkehr ausgehende schädliche Auswirkungen auf die Umwelt, soweit wie möglich zu verhüten. Dabei steht die Verhinderung schwerer Verkehrsunfälle im Vordergrund. Eine lückenlose Verkehrsüberwachung ist dabei weder möglich noch wünschenswert.</p> <p>Die Polizei richtet deshalb die Maßnahmen der Verkehrsüberwachung nach Zahl, Art, Umfang, Einsatzort und Einsatzzeit in erster Linie an den Möglichkeiten aus, die genannten Ziele zu erreichen. Die Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten ist dabei – anders als die Verfolgung von Straftaten – in das pflichtgemäße Ermessen der Polizei gestellt (sog. Opportunitätsprinzip).</p> <p>Auch Radfahrer müssen in Deutschland mit Polizeikontrollen rechnen. Zwar werden diese vergleichsweise nicht so häufig durchgeführt wie bei Autos, dennoch müssen auch Radfahrer die Regeln im Straßenverkehr beachten.</p> <p>Förderung des Radverkehrs</p> <p>Der 2009 gefasste Grundsatzbeschluss Radverkehr beauftragt die Verwaltung, eine Reihe von Maßnahmen umzusetzen, um den</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>Verkehr stadt- und umweltfreundlicher zu gestalten. Hierzu zählt unter anderem die Einrichtung von Fahrradstraßen.</p> <p>Fahrradstraßen sind mit dem Verkehrszeichen 244.1 der Straßenverkehrsordnung (StVO) beschildert. Es handelt sich hierbei um Straßen, die vor allem dem Radverkehr vorbehalten sind. Andere Fahrzeuge sind nur zugelassen, wenn das entsprechende Zusatzzeichen unter dem Fahrradstraßenschild hängt (dies ist in München derzeit bei fast allen Fahrradstraßen der Fall). Alle Verkehrsteilnehmenden dürfen nicht schneller als 30 km/h fahren. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden, wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist ohne Behinderung des Gegenverkehrs erlaubt. Fahrradstraßen sind daher insbesondere für Hauptverbindungen des Radverkehrs oder bei hohem Radverkehrsaufkommen geeignet.</p> <p>Der allgemeine Kfz- und/oder Anliegerverkehr wird selbstverständlich weiter zugelassen. Die Ausweisung einer Straße bzw. von Straßenzügen zur Fahrradstraße erfolgt nach dem sogenannten Netzgedanken. D.h., wesentliches Entscheidungskriterium für die Ausweisung einer Straße bzw. eines Straßenzuges als Fahrradstraße ist die Bündelung des Radverkehrs, z.B. durch bereits bestehende Beschilderung als Radverkehrsrouten oder als wichtige Verbindungsfunktion für den Radverkehr. Kleinteilige bzw. zusammenhanglose Maßnahmen kommen hingegen nicht in Betracht.</p> <p>Geschlossene Bauweise, transparente Lärmschutzwände</p> <p>Aus schalltechnischer Sicht ist eine geschlossene Bauweise (Riegelbebauung) in Kombination mit einer strikten Grundrissorientierung als sinnvoll anzusehen. Diese lässt sich jedoch in der Regel nur im Rahmen der Überplanung größerer unbebauter oder neu zu bebauender Flächen realisieren. Die Schließung einzelner Baulücken liegt hingegen nicht im Entscheidungsbereich der Landeshauptstadt München, sondern obliegt den jeweiligen Grundstückseigentümern. Bezüglich transparenter Lärmschutzwände ist darauf hinzuweisen, dass diese ungünstige Reflexionseigenschaften aufweisen und somit nur dort eingesetzt werden können, wo keine negativen Auswirkungen auf bestehende schützenswerte Nutzungen (z.B. Wohngebäude auf der gegenüberliegenden Straßenseite) zu erwarten sind.</p> <p>Geschlossene Randbebauung und Lufthygiene</p> <p>Aus Sicht der Lufthygiene führt eine geschlossene Randbebauung zu schlechteren Luftaustauschbedingungen, die zu einer Aufkonzentration von verkehrsbedingten Luftschadstoffen im Straßenraum führen können. Gerade an stark befahrenen Straßen, an denen hohe Luftschadstoffkonzentrationen erreicht werden ist aus Sicht der Lufthygiene eine offene Bauweise zur Förderung einer besseren Durchlüftung wünschenswert. Bei der Planung einer aus Sicht des Lärmschutzes angestrebten geschlossenen Randbebauung sind vor diesem Hintergrund die Belange der Luftreinhaltung abgewogen zu berücksichtigen.</p>
95	Eine Lärmschutzwand bei der Europäischen Schule hat den Effekt, dass der S-Bahnlärm verstärkt dafür in die Wohnsiedlung auf der anderen Seite gedrückt wird	Die betreffende Lärmschutzwand wurde im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2037 der Landeshauptstadt München errichtet und dient zum Schutz der Nachbarschaft vor den Lärmimmissionen des Busterminals der Europäischen Schule. Die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahme erfolgte hierbei im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung, in welcher auch die Auswirkungen auf die bestehende Wohnbebauung im Hinblick auf die hierauf einwirkenden Verkehrslärmimmissionen betrachtet wurden. Im Ergebnis zeigte sich, dass nach Umsetzung der Bebauung im Geltungsbereich des vorgenannten Bebauungsplanes mit einer maximalen Pegelerhöhung der Verkehrslärmimmissionen um 0,4 dB(A) zu rechnen ist. Hierbei han-

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>delt es sich um einen für das menschliche Gehör nicht wahrnehmbaren Bereich. Ungeachtet dessen ist eine Zunahme der subjektiven Lärmbelastung, auch aufgrund der optischen Barrierewirkung der errichteten Lärmschutzwand, nicht auszuschließen. Dies ist leider in der Praxis zuweilen unvermeidbar, da auch bauliche Strukturen erforderlichen Änderungen unterworfen sein können und es hier keinen Anspruch auf einen Erhalt des "Status quo" gibt.</p>
99	<p>Die Lerchenauer Straße wird zunehmend stärker befahren, immer mehr Autos durch immer mehr Wohnungsbau, lärmende und luftverschmutzende Zulieferer Lkws und Baustellenfahrzeugverkehr, auch zunehmend mehr Sprinter von Handwerksbetrieben und MVV Busse. Der Lärm ist unerträglich, Tempo 30 wird kaum beachtet und bringt nichts. Entlang dieser Straße leben Menschen, haben dort ihre Balkone und Gärten und vielleicht auch das Recht auf ein bisschen mehr Ruhe. Es ist unerträglich an dieser Straße.</p>	<p>Lärminderungsmaßnahmen Lerchenauer Straße</p> <p>Die vorgebrachten Anregungen bezüglich der Lerchenauer Straße werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplanes geprüft. Dabei erfolgt eine Auswahl von Untersuchungsgebieten nach objektiven Kriterien. Maßgeblich sind die Höhe des Lärmpegels und die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen in einem definierten Abschnitt. Hieraus wird ein sogenanntes Lärmbewertungsmaß errechnet, welches die Betroffenheit eines Abschnittes quantifiziert. Ein potentiell Untersuchungsgebiet setzt sich dann in der Regel aus mehreren stark betroffenen Abschnitten zusammen und ist somit ein Gebiet, das insgesamt aufgrund eines oder mehrerer belasteten Straßen- oder Schienenabschnitte ein hohes Lärmbewertungsmaß aufweist. Für den Bereich innerhalb eines Untersuchungsgebiets werden mögliche Lärmschutzmaßnahmen evaluiert und ggf. deren Realisierung angestoßen.</p> <p>Die Untersuchungsgebiete werden durch einen Arbeitskreis, in welchem alle betroffenen Referate der Landeshauptstadt München vertreten sind, ausgewählt und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt. Die abschließende Entscheidung über die Aufnahme eines Untersuchungsgebietes in den Lärmaktionsplan trifft demnach der Stadtrat.</p> <p>Dieses Vorgehen dient einer Priorisierung, um – mit den begrenzten zur Verfügung stehenden Ressourcen – eine möglichst hohe Anzahl an Bürger*innen bzw. vorrangig besonders lärmbeeinträchtigte Bürger*innen zu entlasten. Es wird daher um Verständnis dafür gebeten, dass in der Konsequenz nicht jeder einzelne Wunsch nach Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigt werden kann.</p> <p>Durchfahrtsverbote für Lkw</p> <p>Seit dem 01.02.2008 gilt mit den Festlegungen der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für München ein Lkw-Durchfahrtsverbot für Lastkraftwagen mit einem zulässigem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen. Der noch verbleibende städtische Wirtschaftsverkehr mit Quelle oder Ziel in München ist zur Sicherstellung der Versorgung notwendig und soll möglichst direkt und zügig auf einem dafür vorgesehenen Straßennetz abgewickelt werden. Auf diesem Vorbehaltsnetz für den Wirtschaftsverkehr soll insbesondere der Schwerlastverkehr auf den dafür geeigneten Straßen schnellstmöglich zum angrenzenden, übergeordneten Hauptstraßennetz geführt werden.</p> <p>Überwachung des fließenden Verkehrs</p> <p>Die Kontrolle des fließenden Verkehrs obliegt der Polizei, ein Verstoß gegen das Durchfahrtsverbot wird mit einem Bußgeld geahndet. Konkrete Wahrnehmungen bzgl. der Nichtbeachtung des LKW-Durchfahrtsverbotes oder anderer Verkehrsverstöße können bei der örtlich zuständigen Polizeidienststelle zur Anzeige gebracht werden.</p> <p>Um der Ordnungswidrigkeit nachgehen zu können benötigt die Polizei jedoch</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ die Örtlichkeit, ◦ die Tatzeit,

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<ul style="list-style-type: none"> ◦ die Fahrtrichtung, ◦ das Kennzeichen, ◦ die Fahrzeugmarke und möglichst ◦ eine Beschreibung des Kraftfahrzeugführenden.
104	<p>Unser Viertel liegt direkt neben der Autobahnausfahrt und dem osram-Turm. Der Straßenlärm wird von den Hochhäusern reflektiert. Das macht es trotz Lärmschutzwand sehr laut. Ich wünsche mir eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Autobahnausfahrt am besten schon ab Garching/freimann und am besten einen tunnel.</p>	<p>Die Landeshauptstadt München ist an Bundesautobahnen - auch wenn diese innerhalb des Stadtgebietes der Landeshauptstadt München verlaufen - weder für die Planung noch für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen zuständig und kann somit auch keine Prüfung diesbezüglich veranlassen; gleichwohl werden Lärmschutzmaßnahmen an Bundesautobahnen seitens der Stadtverwaltung grundsätzlich befürwortet.</p> <p>Die Zuständigkeit für Lärmschutzmaßnahmen wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen an als Bundesautobahn gewidmeten Verkehrswegen liegt bei der Autobahn GmbH des Bundes. Diese hat mitgeteilt, dass bei der Prüfung der nun umgesetzten Geschwindigkeitsbeschränkungen für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München alle erforderlichen Parameter (u. a. vorhandener Lärmschutz, bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, die Lärmbelastung oder die Anzahl betroffener Wohngebiete bzw. Art der Wohnbebauung) miteinbezogen wurden. Der rechtliche Rahmen wurde dabei weitestgehend ausgereizt und eine Änderung der festgelegten bzw. der bestehenden Geschwindigkeitsregelung auf den Autobahnen im Stadtgebiet München – so auch auf der A9 - lässt sich nach der Straßenverkehrs-Ordnung rechtlich nicht begründen.</p> <p>Zuständig für die Lärmaktionsplanung für Bundesautobahnen in Ballungsräumen ist gemäß Art. 2 Abs. 3 Satz 1 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) die Regierung von Oberfranken. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans für Bundesautobahnen in Ballungsräumen steht in den kommenden Jahren an. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwiefern sich vorliegend ein Handlungserfordernis zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ergibt. Lärmaktionspläne der Regierung sind gemäß Art. 4 Satz 2 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden zu erstellen, d.h. die Landeshauptstadt München ist zu beteiligen und die in diesem Zusammenhang geäußerten Belange sind zu berücksichtigen bzw. in die Abwägung einzustellen. Das Referat für Klima- und Umweltschutz der Landeshauptstadt München wird daher die vorliegenden Anregungen zu gegebener Zeit an die zuständige Stelle übermitteln und um eine Prüfung der Wirksamkeit und Realisierbarkeit der angeregten Lärmschutzmaßnahmen bitten.</p>
107	<p>Tram zwischen den Pinakotheken macht erheblichen Lärm auch bei gerade Fahrt. Gibt es da Alternativen ?</p>	<p>Der Geräuschpegel einer Straßenbahn hängt von verschiedenen Faktoren ab, unter anderem dem Zustand von Rad und Schiene sowie das Zusammenspiel der Gleisgeometrie mit dem Fahrzeug. Die MVG ist stets bestrebt, das Schienennetz sowie den Zustand der Fahrzeuge instand zu halten um so die Lärmbelastung positiv zu beeinflussen.</p>
109	<p>Nächtliche Lärm durch Autorennen auf der A95 bis Wangen durch Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80km/h reduzieren. Ganze Herterichstr. stadtauswärts Richtung A95 auf 30km/h beschränken. Da bekanntlich Lärm nach oben steigt, ist das sinnvoll.</p>	<p>Lärmschutz A95</p> <p>Die Landeshauptstadt München ist an Bundesautobahnen - auch wenn diese innerhalb des Stadtgebietes der Landeshauptstadt München verlaufen - weder für die Planung noch für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen zuständig und kann somit auch keine Prüfung diesbezüglich veranlassen; gleichwohl werden Lärmschutzmaßnahmen an Bundesautobahnen seitens der Stadtverwaltung grundsätzlich befürwortet.</p> <p>Die Zuständigkeit für Lärmschutzmaßnahmen wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen an als Bundesautobahn gewidmeten Verkehrswegen liegt bei der Autobahn GmbH des Bundes. Diese hat mitgeteilt, dass bei der Prüfung der nun umgesetzten Geschwin-</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>digkeitsbeschränkungen für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München alle erforderlichen Parameter (u. a. vorhandener Lärmschutz, bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, die Lärmbelastung oder die Anzahl betroffener Wohngebiete bzw. Art der Wohnbebauung) miteinbezogen wurden. Der rechtliche Rahmen wurde dabei weitestgehend ausgereizt und eine Änderung der festgelegten bzw. der bestehenden Geschwindigkeitsregelung auf den Autobahnen im Stadtgebiet München – so auch auf der A95 - lässt sich nach der Straßenverkehrs-Ordnung rechtlich nicht begründen.</p> <p>Zuständig für die Lärmaktionsplanung für Bundesautobahnen in Ballungsräumen ist gemäß Art. 2 Abs. 3 Satz 1 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) die Regierung von Oberfranken. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans für Bundesautobahnen in Ballungsräumen steht in den kommenden Jahren an. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwiefern sich vorliegend ein Handlungserfordernis zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ergibt. Lärmaktionspläne der Regierung sind gemäß Art. 4 Satz 2 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden zu erstellen, d.h. die Landeshauptstadt München ist zu beteiligen und die in diesem Zusammenhang geäußerten Belange sind zu berücksichtigen bzw. in die Abwägung einzustellen. Das Referat für Klima- und Umweltschutz der Landeshauptstadt München wird daher die vorliegenden Anregungen zu gegebener Zeit an die zuständige Stelle übermitteln und um eine Prüfung der Wirksamkeit und Realisierbarkeit der angeregten Lärmschutzmaßnahmen bitten.</p> <p>Tempo 30 Herterichstraße</p> <p>Das Mobilitätsreferat hat keine Möglichkeit, persönliches Fehlverhalten oder auch Unvermögen einzelner Verkehrsteilnehmender durch schärfere Reglementierungen zu verhindern. Insbesondere bedarf es einer besondere Gefahrenlage nach der StVO um eine Geschwindigkeitsbegrenzung aus Gründen der Verkehrssicherheit zu rechtfertigen.</p>
112	<p>Danke für die Umfrage</p> <p>Bitte ziehen Sie zusätzliche Maßnahmen in Betracht wie:</p> <ul style="list-style-type: none"> * 30Kmh Geschwindigkeitsbegrenzungen * Straßenbelag mit Gummi oder leise Material * mehr grüne Schallschutzwände * Unterstützung von Elektrobussen * Strengere Anforderungen an schalldichte Fenster hinzufügen <p>Ich danke Ihnen für Ihre Hilfe</p>	<p>Tempo 30</p> <p>Der Gesetzgeber hat die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 50 km/h beschränkt. Die Anordnung einer geringeren Höchstgeschwindigkeit setzt daher immer eine über das - in einer Großstadt übliche Gefahrenpotential deutlich hinausgehende Gefährdungslage voraus (wenn nicht die Möglichkeit besteht, den Straßenabschnitt in eine Tempo-30-Zone einzubeziehen).Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) sicherzustellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen. Die Definition eines Vorfahrtsstraßennetzes ist also Voraussetzung zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen.</p> <p>lärmmindernder Fahrbahnbelag</p> <p>Die Landeshauptstadt München verwendet bei Straßenbaumaßnahmen in der Regel Fahrbahnbeläge mit lärmmindernden Eigenschaften, die für die besonderen Beanspruchungen und Belastungen im innerstädtischen Bereich technisch geeignet sind. Im Vergleich zum Referenzbelag nach den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen RLS 19, können mit den in der Landeshauptstadt München eingesetzten Fahrbahnbelägen in Abhängigkeit der Ver-</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>kehrsmenge und der Verkehrszusammensetzung vor Ort Pegelminderungen von bis zu 3 dB (A) erreicht werden.</p> <p>elektrische Busse</p> <p>Der Münchner Stadtrat beschloss bereits im Jahr 2017 bis 2025 insgesamt 80 Prozent der gesamten Verkehrsleistung im Münchner Stadtgebiet durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie Rad- und Fußverkehr abzubilden. Darüber hinaus wurde am 18. Dezember 2019 für die Stadtverwaltung das Ziel der Klimaneutralität bis zum Jahr 2030 festgesetzt, der Klimanotstand ausgerufen und das 2017 beschlossene Ziel der Klimaneutralität für das Stadtgebiet vom Jahr 2050 auf das Jahr 2035 vorgezogen.</p> <p>Insbesondere für den Verkehrssektor sind diese Ziele, speziell das Ziel der Klimaneutralität, eine enorme Herausforderung. Im Vergleich zu anderen Sektoren stagnieren gerade im Verkehrsbereich die Pro-Kopf-Treibhausgasemissionen in den letzten 10 Jahren nahezu, was aufgrund der Zunahme an Fahrzeugen in absoluten Zahlen zu einem Anstieg der Gesamtemissionen führt. Eine Verkehrswende sowie ein umfassendes Konzept zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV), dem Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und einer klimaschonenden Abwicklung des verbleibenden Verkehrs sind daher unumgänglich. Es ist unter anderem notwendig, die Zahl der lokal emissionsfreien und klimafreundlichen Fahrzeuge zu erhöhen.</p> <p>Aus diesem Grund förderte die Landeshauptstadt München bereits seit 2015 die Elektromobilität und weitere klimaneutrale und emissionsfreie Antriebe, da diese in der Lage sind, wichtige Beiträge zum Klima- und Lärmschutz, zur Luftreinhaltung und ganz allgemein zu einer Abkehr von fossilen Energieträgern zu leisten. Hierfür hat der Münchner Stadtrat für den Zeitraum von 2015 bis 2021 ein Maßnahmenpaket mit einem Finanzvolumen von ca. 64 Mio. Euro beschlossen und damit das größte kommunale Handlungsprogramm im Bereich Elektromobilität in Deutschland geschaffen.</p> <p>Teil dieses Maßnahmenpakets ist auch die Elektrifizierung des Münchner Busverkehrs. Hierfür wurden im Zeitraum von 2015 bis 2021 rund 8,3 Mio. € vom Münchner Stadtrat beschlossen. Bis Jahresende 2021 werden mindestens 26 E-Busse im Einsatz sein. In den nächsten Jahren sollen weitere 37 E-Gelenkbusse beschafft werden sowie die Busbetriebshöfe für den Betrieb von E-Fahrzeugen ertüchtigt werden (Ladeinfrastruktur, Umbauten). Der limitierende Faktor hier ist das mangelnde Angebot an geeigneten Fahrzeugen auf dem Markt. Insbesondere in den letzten Jahren war das Angebot nicht ausreichend und auch heute sind nur wenige marktreife Modelle für große batterie-elektrische Buszüge, die in einer wachsenden Metropole wie München benötigt werden, verfügbar. Das Ziel der Stadtwerke München GmbH ist es, die Münchner Busflotte bis 2030 vollständig zu elektrifizieren.</p> <p>begrünte Lärmschutzwände</p> <p>Bei der Umsetzung aktiver Lärmschutzmaßnahmen werden regelmäßig auch gestalterische Aspekte geprüft. Darüber hinaus sind in diesem Zusammenhang jedoch auch weitere Aspekte wie die akustischen Eigenschaften, der Kosten-Nutzen-Faktor oder der Raumbedarf einer Lärmschutzmaßnahme von Bedeutung. So weisen beispielsweise begrünte Lärmschutzwände einen höheren Raumbedarf als konventionelle Lärmschutzwände auf und sind daher nicht allorts umsetzbar.</p> <p>Schallschutzfenster</p> <p>Die Bayerische Bauordnung (BayBO) schreibt vor, dass Gebäude einen ihrer Nutzung entsprechenden Schallschutz aufweisen müs-</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>sen. Die Anforderungen an die Schalldämmung von Außenbauteilen werden durch die DIN 4109 (Schallschutz im Hochbau) konkretisiert. Für die Einhaltung der Anforderungen des ausreichenden Schallschutzes nach DIN 4109 ist der Bauherr verantwortlich. Bei Neu-, Um-, und Erweiterungsbauten hat dieser demnach für einen ausreichenden Schallschutz nach den Maßgaben der DIN 4109 zu sorgen. Bei Bestandsbauten besteht keine Verpflichtung zur Nachrüstung von Schallschutzfenster o.ä. gemäß den derzeitigen Anforderungen der DIN 4109; dies kann demnach nur auf freiwilliger Basis durch den Gebäudeeigner erfolgen. Es besteht jedoch die Möglichkeit, bei Vorliegen der Voraussetzungen eine Förderung über das städtische Schallschutzfensterprogramm der Landeshauptstadt München zu erhalten.</p>
115	<p>Wir brauchen endlich einen 30iger Zone. Zebrastreifen und der Tramlärm sollte sich vermindern</p>	<p>Tempo-30-Zonen</p> <p>Der Gesetzgeber hat die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 50 km/h beschränkt. Die Anordnung einer geringeren Höchstgeschwindigkeit setzt daher immer eine über das - in einer Großstadt übliche Gefahrenpotential deutlich hinausgehende Gefährdungslage voraus (wenn nicht die Möglichkeit besteht, den Straßenabschnitt in eine Tempo-30-Zone einzubeziehen). Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) sicherzustellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen. Die Definition eines Vorfahrtsstraßennetzes ist also Voraussetzung zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen.</p> <p>§ 45 Abs. 1c StVO ermächtigt die Straßenverkehrsbehörden, unter bestimmten Voraussetzungen Tempo 30-Zonen anzuordnen. Zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen sind am 01.02.2001 entsprechende Regelungen in der StVO in Kraft getreten. Die in diesem Rahmen erlassenen detaillierten Verwaltungsvorschriften sind für die Straßenverkehrsbehörden bindend und enthalten unter anderem ausführliche Vorgaben über die an Tempo-30-Zonen und Zonenstraßen zu stellenden Anforderungen.</p> <p>Danach kommen Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Des Weiteren dürfen Tempo-30-Zonen nur abseits von Vorfahrtstraßen eingerichtet werden, innerhalb einer Tempo-30-Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregelung „Rechts vor Links“ gelten.</p> <p>Gerade weil bei Zonenregelungen auf die Wiederholung der geschwindigkeitsbeschränkenden Verkehrszeichen innerhalb der Zone verzichtet und somit der „Sichtbarkeitsgrundsatz“ gelockert wird, muss im Interesse der Verkehrssicherheit an das Vorhandensein sonstiger Umstände, die innerhalb des Gebietes das „Zonenbewusstsein“ beim Kraftfahrer wach halten, ein strenger Maßstab angelegt werden. Hierzu gehört, dass die Zonenstraßen ein einheitliches Erscheinungsbild aufweisen und so ausgestaltet sind, dass sie den Eindruck einer besonderen Situation („Langsam-Straße“) vermitteln.</p> <p>Diese Voraussetzungen sind in der Nymphenburger Str. nicht erfüllt. Aufgrund des äußeren Erscheinungsbildes vermittelt die Nymphenburger Str. den optischen Eindruck einer Vorfahrtstraße.- Beim Befahren könnte sich beim Kraftfahrer deshalb kein „Zonenbewusstsein“ einstellen. Aus den dargelegten Gründen kommt daher eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h als Zonenregelung in der Nymphenburger Str. nicht in Betracht.</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>Lärm durch Straßenbahn</p> <p>Der Geräuschpegel einer Straßenbahn hängt von verschiedenen Faktoren ab, unter anderem dem Zustand von Rad und Schiene sowie das Zusammenspiel der Gleisgeometrie mit dem Fahrzeug. Die MVG ist stets bestrebt, das Schienennetz sowie den Zustand der Fahrzeuge instand zu halten um so die Lärmbelastung positiv zu beeinflussen.</p>
119	<p>durch die Einführung von Tempo 30 auf der Alten Allee und der Bergsonstraße hat der Verkehr in der Petzetstraße (als kürzere Ausweichroute) deutlich zugenommen, nur zu oft wird mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren (hier spielt nicht nur Lärm, sondern auch Sicherheit im Straßenverkehr eine Rolle - meine beiden Kinder müssen auf ihrem Schulweg die Petzetstraße überqueren); mögliche Gegenmaßnahmen: Umbau des Rüttenauer Platzes mit Verkehrsberuhigung, Einrichtung einer Anwohnerstraße, häufigere Tempokontrollen oder Verkleinerung der Straße durch separaten Radweg (um die Durchfahrt weniger attraktiv zu gestalten)</p>	<p>Tempo 30 Alte Allee / Bergsonstraße</p> <p>Bei der Entscheidung bezüglich der T30-Regelung in der Alten Allee und in der Bergsonstraße wurde eine mögliche Verlagerung des Verkehrs ins umliegende Straßennetz geprüft und als unbeachtlich eingestuft.</p> <p>Überwachung des fließenden Verkehrs</p> <p>Die Kontrolle des fließenden Verkehrs obliegt der Polizei. Für Tempo-30-Bereiche ist dies in München auf die beim Kreisverwaltungsreferat angesiedelte Kommunale Verkehrsüberwachung (KVÜ) übertragen.</p> <p>Die KVÜ hat derzeit fünf Messfahrzeuge im täglichen 2-Schicht-Betrieb in der Zeit von 6h-22h im Einsatz. Das aktuelle Geschwindigkeitsmessprogramm umfasst zwischenzeitlich weit über 800 Straßen im gesamten Stadtgebiet, mit steigender Tendenz. In ca. 250 Straßen werden regelmäßig Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt. Zudem werden aktuelle Schwerpunkte betreut, die sich aus unseren eigenen Erkenntnissen, der Beschwerdelage von Bürger*innen oder z.B. Hinweisen aus den Bezirksausschüssen ergeben.</p> <p>Damit ist die Kommunale Verkehrsüberwachung voll ausgelastet. Eine voll umfängliche Überwachung sämtlicher Straßen ist weder personell noch technisch leistbar.</p>
120	<p>1) ich vermisse schon seit einiger Zeit die sehr detaillierte Karte von 2007, mit der konnte man in Bestandsgebieten gut zeigen, was welche Wirkungen hat.</p> <p>2) diese Umfrage sollten Sie überwiegend jemandem vorlegen, der zu Kommunikation berät. Man geht da ran und denkt, es werden meine Beobachtungen und Wünsche zu Lärmschutz abgefragt, statt dessen wird eine Benotung von langen Texten erwartet, die man im Rahmen einer Umfrage nicht mal schnell lesen kann.</p> <p>3) Irgendwelche Hinweise an die Stadt, was doch bitte zu tun wäre, welche Maßnahmen ich vorschlagen würde, können nicht eingebracht werden.</p> <p>4) Jeder Mensch mit Selbstachtung schmeißt Ihnen diese Umfrage an den Kopf und fragt sich, wozu er dazu die begrenzte Zeit seines Lebens einbringen soll.</p> <p>5) Dennoch erwarte ich von der Stadt, den motorisierten Individualverkehr zu entschleunigen und zu verringern, was noch vielfältige andere gute Auswirkungen hat. Man kann auch über schallmindernde Fassaden und Gebäudeformen nachdenken. Und die Stadt sollte mit dem Städtetag und dem DIFU das Thema leiserer Fahrzeuge bei der Industrie einfordern, andernfalls deren Produkte aussperren. Bei der Industrie ist erheblich mehr Lärmschutz gefordert und umgesetzt, daran muss sich der Verkehr die Messlatte nehmen.</p>	<p>Allgemeines zur Öffentlichkeitsbeteiligung</p> <p>Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist ein zentraler Grundpfeiler der Lärminderungsplanung; in diesem Zusammenhang und darüber hinaus ist die aktive Einbindung interessierter Bürger*innen ein besonders wichtiges Anliegen der Landeshauptstadt München. Neben der vorliegenden Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Überprüfung des Lärmaktionsplanes verfolgt die Landeshauptstadt München bereits seit Jahren eine aktive Informationspolitik im Sinne lärm betroffener Bürger*innen. Hierzu dienen neben Informationsveranstaltungen oder Broschüren z.B. auch die umfangreichen Hintergrundinformationen auf der Internetpräsenz muenchen.de/laerm. Hier sind auch die jeweiligen Ansprechpartner*innen im Falle konkreter Lärmbeschwerden zu finden.</p> <p>Wenn die berechtigterweise hohen Erwartungen an eine adäquate Informationspolitik bei einigen Bürger*innen nicht erfüllt werden konnten, so wird dies seitens der Stadtverwaltung ausdrücklich bedauert. Verbesserungsvorschläge werden jederzeit gerne entgegengenommen.</p> <p>Schallmindernde Gebäudefassaden und -formen</p> <p>Im Rahmen von Bauleitplan- oder Genehmigungsverfahren wird regelmäßig geprüft, inwieweit sich aufgrund einer hinzutretenden Bebauung negative Auswirkungen auf die umliegenden Nutzungen, z.B. auch durch Reflexionen am Gebäudekörper, ergeben. Erforderlichenfalls werden dann Auflagen z.B. hinsichtlich der Oberflächenbeschaffenheit von Fassaden getroffen.</p> <p>An bestehenden Gebäuden sind entsprechende Maßnahmen – sofern wirksam und baulich umsetzbar – nur auf freiwilliger Basis möglich. Eine im Hinblick auf den Schallschutz optimierte Gebäudesituierung wird bereits regelmäßig im Zuge von Bauleitplan- und Genehmigungsverfahren eingefordert.</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>Zulassungspraxis von Kfz</p> <p>Die seit dem 01.07.2016 anzuwendende EU-Verordnung Nr. 540/2014 über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und der Austauschschalldämpferanlagen weist eine Senkung der Geräuschwerte auf. Hierbei soll das Fahrgeräusch von Pkws bis zum Jahr 2026 schrittweise auf eine Lautstärke von 68 Dezibel sinken. Dies gilt jedoch nicht für alle Fahrzeuge gleichermaßen. Die EU teilt Pkw hierbei in verschiedene Klassen ein. Fahrzeuge mit maximal 120 kW (bis 163 PS) pro Tonne Gewicht müssen die strengen Lärmvorschriften einhalten. Seit dem 1. Juli 2016 gilt der Grenzwert von 72 Dezibel, ab 2020 von 70 Dezibel und ab 2024 der Grenzwert von maximal 68 Dezibel. Bei 120 bis 160 kW (163 bis 218 PS) pro Tonne Gewicht steigt der Grenzwert um jeweils ein Dezibel. In dieser Klasse fahren sportliche Kompaktwagen und schnellere Mittelklasse-Limousinen. Fahrzeuge mit mindestens 160 kW (ab 218 PS) pro Tonne Gewicht haben zwei weitere Dezibel Spielraum. Zu ihnen gehören die schnellsten Mittel- und Oberklasse-Fahrzeuge, wie zum Beispiel Mercedes E63 AMG und Audi RS6. Diese Werte sind allerdings vorerst nur für die Hersteller relevant. Sie beziehen sich auf die Typgenehmigung von komplett neuen Fahrzeug-Generationen. Die Phasen zwei und drei (für die weitere schrittweise Absenkung) sind für Neuwagen mit einer Erstzulassung ab dem 1. Juli 2022 bzw. dem 1. Juli 2026 vorgeschrieben. Für alle älteren Fahrzeuge besteht wiederum Bestandschutz, bei ihnen ändert sich nichts. Für Klappen- und Sportauspuffanlagen gelten dieselbe Regeln wie bisher: Auch sie dürfen die vorgegebenen Grenzwerte nicht überschreiten.</p> <p>Die Regularien für die Zulassungspraxis von Kraftfahrzeugen können letztlich nur auf Bundes- oder europäischer Ebene definiert werden. Zwar werden bereits seit längerer Zeit von kommunaler Seite sowie z.T. seitens der Länder deutlich restriktivere Regelungen eingefordert, da das bisherige Regelwerk aus fachlicher Sicht unzureichend ist, stark motorisierte Fahrzeuge privilegiert sowie die tatsächlichen Einsatzbedingungen von Fahrzeugen kaum widerspiegelt. Entsprechende Initiativen liefen hierbei bisher jedoch weitgehend ins Leere.</p> <p>Mobilitätswende</p> <p>Zu 5: Mit der Gründung des Mobilitätsreferats am 1. Januar 2021 werden die Kompetenzen und Zuständigkeiten für die Planung, Steuerung und Umsetzung einer zukunftsfähigen Mobilität in einer neuen Organisationsform gebündelt. Das Mobilitätsreferat ist von jetzt an zentrale Anlaufstelle für Mobilität in München. Gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern will es in München und der Region den Verkehr von morgen gestalten.</p> <p>Derzeit wird intensiv an der neuen Mobilitätsstrategie München 2035 gearbeitet, mit der noch besser auf gegenwärtige Herausforderungen reagiert werden soll. Das Ziel ist, diese noch im Sommer durch den Stadtrat offiziell beschließen zu lassen und im Anschluss in einem breiten Beteiligungsprozess mit der Öffentlichkeit abzustimmen und weiter zu verbessern.</p> <p>Die Inhalte aus dem Bürgerbegehren "Sauba Sog I" werden in der neuen Mobilitätsstrategie berücksichtigt, ebenso die neuen politischen und gesetzlichen Anforderungen an den Umwelt- und Klimaschutz (Luftreinhaltung, Klimaneutralität der Stadt München bis zum Jahr 2035) und bereits beschlossene Ziele des Stadtrats zur Verkehrssicherheit („Vision Zero“ = 0 Verkehrstote).</p>
121	Party-Lärm ist auch Umgebungslärm	<p>Freizeitlärm durch feiernde Personen ist nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung. Im Falle einer unzumutbaren Lärmbeeinträchtigung ist die zuständige Polizeidienststelle zu verständigen. Ungeachtet dessen ist darauf hinzuweisen, dass Freizeitlärm in einem verdichteten urbanen Raum in einem gewissen Rahmen ortsüblich und daher nicht immer vermeidbar ist.</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
123	Es müsste dringend der Lärm reduziert werden, der von nächtlichem cornern (teilweise bis 3:00/4:00 Uhr nachts) ausgeht.	Freizeitlärm durch feiernde Personen ist nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung. Im Falle einer unzumutbaren Lärmbelästigung durch nächtlichen Freizeitlärm ist die zuständige Polizeidienststelle zu verständigen. Sofern ein*e konkrete*r Verursacher*in auszumachen ist, ist zudem auch die Anzeige einer Ordnungswidrigkeit beim Kreisverwaltungsreferat (s. einleitender Hinweis) möglich. Ungeachtet dessen ist darauf hinzuweisen, dass Freizeitlärm in einem verdichteten urbanen Raum in einem gewissen Rahmen ortsüblich und daher nicht immer vermeidbar ist.
127	Die Verkehrsbelastungen auf der Effnerstrasse sind in den letzten 15 Jahren deutlich gestiegen, der Ausbau des Oberföhringer Rings wird perspektivisch noch mehr Verkehr in die hochbelastete Tangente ziehen. Auch wenn die Stadt nicht als Baulasträger für die Effnerstrasse zuständig sein sollte, muss der Schutz der anliegenden Anwohner auch für die ins Stadtgebiet reichenden Staatsstrassen gelten, oder? Im Lärmaktionsplan wird die Effnerstrasse und die für Oberföhring massiven Auswirkungen der Verkehrsbelastung einfach ausgeblendet... Lärmschutzwände könnten die Lärmbelastung zumindest dämpfen. Ein Rückbau des Autobahnähnlichen Strassenquerschnittes würde helfen, Tempolimits einzuhalten. Flüsterasphalt könnte den nicht vermeidbaren Verkehr verträglich gestalten, eine flächenschonende Neutrassierung wäre die beste Lösung, um den Rennstreckencharakter dieser Verbindung aufzuheben (wer hat diese Trassierung so überhaupt genehmigt???).... nichts davon ist aktuell im Lärmaktionsplan verankert - damit ist er für Oberföhring wirkungslos.	<p>Lärminderungsmaßnahmen Effnerstraße</p> <p>Die vorgebrachten Anregungen bezüglich der Effnerstraße werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplanes geprüft. Dabei erfolgt eine Auswahl von Untersuchungsgebieten nach objektiven Kriterien. Maßgeblich sind die Höhe des Lärmpegels und die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen in einem definierten Abschnitt. Hieraus wird ein sogenanntes Lärmbewertungsmaß errechnet, welches die Betroffenheit eines Abschnittes quantifiziert. Ein potentiell untersuchungsgebiet setzt sich dann in der Regel aus mehreren stark betroffenen Abschnitten zusammen und ist somit ein Gebiet, das insgesamt aufgrund eines oder mehrerer belasteten Straßen- oder Schienenabschnitte ein hohes Lärmbewertungsmaß aufweist. Für den Bereich innerhalb eines Untersuchungsgebiets werden mögliche Lärmschutzmaßnahmen evaluiert und ggf. deren Realisierung angestoßen.</p> <p>Die Untersuchungsgebiete werden durch einen Arbeitskreis, in welchem alle betroffenen Referate der Landeshauptstadt München vertreten sind, ausgewählt und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt. Die abschließende Entscheidung über die Aufnahme eines Untersuchungsgebietes in den Lärmaktionsplan trifft demnach der Stadtrat.</p> <p>Dieses Vorgehen dient einer Priorisierung, um – mit den begrenzten zur Verfügung stehenden Ressourcen – eine möglichst hohe Anzahl an Bürger*innen bzw. vorrangig besonders lärmbeeinträchtigte Bürger*innen zu entlasten. Es wird daher um Verständnis dafür gebeten, dass in der Konsequenz nicht jeder einzelne Wunsch nach Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigt werden kann.</p> <p>Geschwindigkeitsbeschränkung Effnerstraße</p> <p>Im Jahr 2019 wurden die Zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Effnerstraße im Stadtgebiet aus Lärmschutzgründen von vorher 60 km/h auf 50 km/h reduziert.</p> <p>Mit Blick auf die Verkehrsbedeutung der Effnerstraße als Hauptverkehrsstraße im Primärnetz sind weitere verkehrsbeschränkende Maßnahmen, beispielsweise in Form einer nochmaligen Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, nicht verhältnismäßig.</p>
129	<p>Ich wünsche mir folgende Maßnahmen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Reduzierung des Lärms durch Baumaschinen. Bei uns im Viertel wird seit Jahren an wechselnden Stellen gebaut, aber immer in "Hörweite". Baulärm ist eine erhebliche Lärmquelle in unserem Wohngebiet! 2. Reduzierung des Lärms durch (private) Kehr- und Schneeräummaschinen, Laubblasgeräte, Rasenmäher, Heckenscheren u.ä. Dies empfinden wir als zweitgrößte Lärmquelle in unserem Zuhause. Dabei wäre es so einfach: Nur Geräte/Fahrzeuge mit Elektromotor sollten erlaubt sein. 3. Reduzierung von Lärmspitzen durch laut aufheulende Motorrad- oder "Renn-" Automotoren beim Losfahren an der Kreuzung Karl-Theodor/ 	<p>Baulärm</p> <p>Die Zulässigkeit von Baulärm ergibt sich aus den Maßgaben der AVV Baulärm (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm). Hierbei handelt es sich um ein bundesweit gültiges Regelwerk. Baulärm ist daher nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung. Bei berechtigten Beschwerden aufgrund von Baulärm, z.B. im Nachtzeitraum, kann diesbezüglich Kontakt mit der Lokalkommission (s. einleitender Hinweis) aufgenommen werden.</p> <p>Lärm durch Gartengeräte</p> <p>Der Betrieb von Gartengeräten ist nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung, sondern wird über die 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) geregelt. Die Landeshauptstadt München hat mit der "Verordnung über die zeitliche Beschränkung</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	Bonner und Rheinstraße.	<p>ruhestörender Haus- und Gartenarbeiten und über die Benutzung von Musikinstrumenten, Tonübertragungs- und -wiedergabegeräten in der Landeshauptstadt München“ (Hausarbeits- und Musiklärmverordnung) noch deutlich strengere Regelungen getroffen. Hiermit ist der Handlungsspielraum der Landeshauptstadt München allerdings weitestgehend ausgeschöpft. Regelungen bzgl. der zulässigen Emissionscharakteristika von Gartengeräten können nur auf Bundes- oder europäischer Ebene getroffen werden.</p> <p>Interventionen gegen Autoposer, Tuner und Raser</p> <p>Der geschilderte Sachverhalt (Poser, Tuner, überhöhte Geschwindigkeiten) passt zum durchaus diskussionswürdigen, individuellem Fehlverhalten einiger Verkehrsteilnehmender.</p> <p>Es handelt sich hierbei um ein bundesweit seit einiger Zeit zu beobachtendes Phänomen, das mit Schlagworten wie „Autoposer“, „Profilierungsfahrer“ bezeichnet oder verniedlichend auch mit „emotionellem Fahren“ umschrieben wird.</p> <p>Leider bestehen seitens der Landeshauptstadt München keine Möglichkeiten, gegen dieses nicht nur von Ihnen sondern auch von der Mehrheit der Stadtbevölkerung als störend empfundene Verkehrsverhalten und den damit einhergehenden Beeinträchtigungen und Störungen tätig zu werden.</p> <p>So beschränken sich die wenigen Einflußmöglichkeiten der Verwaltung auf die im Rahmen des Fahrzeugzulassungsverfahren abzuwickelnden Aufgabenstellungen.</p> <p>Aber auch hier sind vom Gesetzgeber enge Grenzen gesetzt. So muss die Fahrzeugzulassungsbehörde einem Antrag auf Zulassung oder Umschreibung eines Fahrzeugs sowie technischen Änderungen dann folgen, wenn das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht und keine Anhaltspunkte für technische Mängel am Fahrzeug offensichtlich sind (z.B. durch Eintrag eines technischen Mangels im örtlichen Register der Zulassungsbehörde oder im Zentralen Register des Kraftfahrt-Bundesamtes).</p> <p>Werden beispielsweise spezielle Auspuffanlagen bereits vom Hersteller ab Werk eingebaut, ist auch die Zulassung für den Straßenverkehr durch die Betriebserlaubnis des Fahrzeugtyps gegeben.</p> <p>Vergleichbares gilt für nachträgliche Änderungen oder Einbauten. Hier ist zunächst das Vorhandensein einer sogenannten „Allgemeinen Betriebserlaubnis“ bzw. einer „EG-Betriebserlaubnis“ für das Fahrzeugteil sowie eine Einzelabnahme durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich. Diese Einzelabnahme allein berechtigt zwar noch nicht zur Inbetriebnahme eines Fahrzeugs mit einem geänderten Anbauteil. Dazu ist eine neu erteilte Betriebserlaubnis der Zulassungsbehörde nach Vorlage des positiv abgeschlossenen Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich.</p> <p>Im Rahmen der turnusmäßig wiederkehrenden Hauptuntersuchungen durch staatlich anerkannte Prüforganisationen (wie zum Beispiel DEKRA, TÜV, GTÜ oder KÜS) wird regelmäßig die Vorschriftsmäßigkeit, die Umweltverträglichkeit und die Verkehrssicherheit eines Kraftfahrzeugs überprüft. Dadurch soll sichergestellt werden, dass Kraftfahrzeuge mit technischen Mängeln oder Sicherheitsmängeln nicht am Straßenverkehr teilnehmen. In diesem Zusammenhang werden in der Regel auch die Betriebserlaubnisse bzw. erforderlichenfalls die technischen Gutachten für etwaige am Fahrzeug vorgenommenen Änderungen und Einbauten mit überprüft und gegebenenfalls auch beanstandet. Wird dabei festgestellt, dass beispielsweise eine nicht genehmigte Schalldämpferanlage an einem Fahrzeug angebaut oder eine genehmigte Schalldämpferanlage unzulässig verändert wurde, erlischt die Betriebserlaubnis für das Fahrzeug und es darf nicht mehr am Straßenverkehr teilnehmen.</p> <p>Die Kontrolle und Überwachung der Verkehrsteilnehmenden und</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>ihrer Fahrzeuge obliegt im fließenden Verkehr ausschließlich der Polizei. Nur sie kann im Rahmen einer Kontrolle ein Fahrzeug dann außer Betrieb setzen, wenn es verkehrsunsicher ist oder aber der Zustand des Fahrzeugs nicht mehr den Angaben der Betriebserlaubnis entspricht. In der Regel muss dies aber wiederum durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen festgestellt werden.</p> <p>In Fällen erheblicher oder auch leichter Mängel, kann die Polizei ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eröffnen und übermittelt in der Folge der zuständigen Zulassungsbehörde eine Ausfertigung der Mängelanzeige. Diese Anzeigen sind der Anlass, dass die Zulassungsstelle prüft, ob ein Verfahren gem. § 5 FZV eröffnet wird, bei dem in letzter Konsequenz auch Maßnahmen zur zwangsweisen Außerbetriebsetzung vorgenommen werden. Bevor allerdings dieses letzte Mittel angewendet werden kann, muss der Betroffene zuerst angehört bzw. ihm die Möglichkeit eingeräumt werden, das KFZ wieder in einen regelkonformen Zustand zu versetzen.</p> <p>Geschieht dies nicht, erfolgt eine Betriebsuntersagung mit Androhung eines Zwangsgeldes und ggf. eine weitere Anordnung, in der bei Nichtbeachtung wiederum die zwangsweise Außerbetriebsetzung angedroht wird. Die zwangsweise Außerbetriebsetzung kann dann vom Fahrzeughaltenden nur noch dadurch vermieden werden, dass er entweder den vorschriftsmäßigen Zustand nachweist oder aber das Fahrzeug selbst außer Betrieb setzt.</p> <p>Konkrete Wahrnehmungen bzgl. unerlaubter Rennen, Raserei, Fahrzeuglärm und anderem, individuellem Fehlverhalten im Straßenverkehr können Sie selbstverständlich jeder Zeit bei der örtlich zuständigen Polizeiinspektion anzeigen. Um allerdings die verursachende Person ermitteln zu können werden dort die folgenden Angaben benötigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ die Örtlichkeit, ◦ die Tatzeit, ◦ die Fahrtrichtung, ◦ das Kennzeichen, ◦ die Fahrzeugmarke und möglichst ◦ eine Beschreibung des Kraftfahrzeugführenden.
130	<p>Ehrlich gesagt finde ich, dass wir in Deutschland und München zu viel für den Lärmschutz machen. Es ist abgesehen vom Kfz-Lärm viel zu leise in München. Nirgends hört man Musik, immer ist es still. Es ist fast ein Zwang wie hier die Anwohner gegen Lärm von Nachbarn oder feiernden Menschen vorgehen. Wir sollten bei Lärm viel lockerer sein. Nicht der Lärm macht krank, sondern die Angst vor dem Lärm. In Spanien z.B. ist es viel lauter und trotzdem - oder gerade deswegen - leben die Menschen dort länger.</p>	<p>Dass eine dauerhafte Lärmbelastung erhebliche gesundheitliche Auswirkungen (wie z.B. ein deutlich erhöhtes Risiko für Herz-/Kreislauferkrankungen) nach sich ziehen kann, wurde bereits in zahlreichen Studien nachgewiesen. Die zentrale Rolle spielt hierbei der Verkehrslärm (v.a. Straßenverkehrslärm), den ein erheblicher Anteil der Bevölkerung als belästigend empfindet; z.T. werden hier seitens Betroffenen erhebliche gesundheitliche Probleme beklagt.</p> <p>Andere Lärmarten wie z.B. Nachbarschaftslärm oder Gaststättenlärm spielen hingegen zumeist nur eine vergleichsweise geringe Rolle, auch wenn zuweilen ein anderer Eindruck entsteht. Letzteres ist u.a. darauf zurückzuführen, dass bei diesen Lärmarten in der Regel ein*e Adressat*in für konkrete Beschwerden vorliegt, während bei Straßenverkehrslärm in der Regel kein*e direkte*r Verursacher*in auszumachen ist. Die strategische Lärmminierungsplanung fokussiert sich weitestgehend auf die Reduzierung der Verkehrslärmimmissionen, da sich die oben genannten verhaltensbedingten Immissionen in der Regel nicht als Gegenstand einer strategisch-langfristigen Planung eignen.</p>
132	<p>Die Belastung durch andere Lärmquellen wie Fluglärm sollte trotzdem bei der Auswahl der Schutzmaßnahmen gegen Umgebungslärm miteinbezogen werden, da die Belastung der</p>	<p>Aus fachlicher Sicht ist der Aussage, dass eine Gesamtbetrachtung der Verkehrslärmimmissionen für eine Beurteilung der Belastung der Bürger*innen bedeutsam ist, zutreffend. Jedoch liegt die Zuständigkeit für die Kartierung des Fluglärms nicht bei der Lan-</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	Bürger sich aufgrund aller Lärmquellen ergibt und die Schutzwürdigkeit daher auch bei geringerem Umgebungslärm höher sein kann.	deshauptstadt München. Zuständig für den als Großflughafen einzustufenden Flughafen München ist gemäß Art. 2 Abs. 4 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) die Regierung von Oberbayern.
136	Leider wirken die Maßnahmen bevorzugt im südlichen Stadtgebiet. Der Münchner Norden erstickt aufgrund unterlassener Maßnahmen im Verkehr und im Lärm durch den Autobahnring Nord. Auf den südlichen Autobahnabschnitten gilt streckenweise Tempo 60 bzw. 80 km/h und auf dem nördlichen Autobahnabschnitten kann man unbeschwert rasen und Lärm erzeugen. Gleiches gilt für die Ausweisung von Tempo 30-Zonen.	<p>Die Auswahl von Untersuchungsgebieten richtet sich nach objektiven Kriterien. Maßgeblich sind die Höhe des Lärmpegels und die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen in einem definierten Abschnitt. Hieraus wird ein sogenanntes Lärmbewertungsmaß errechnet, welches die Betroffenheit eines Abschnittes quantifiziert. Ein potentiell Untersuchungsgebiet setzt sich dann in der Regel aus mehreren stark betroffenen Abschnitten zusammen und ist somit ein Gebiet, das insgesamt aufgrund eines oder mehrerer belasteten Straßen- oder Schienenabschnitten ein hohes Lärmbewertungsmaß aufweist. Die Untersuchungsgebiete werden durch einen Arbeitskreis, in welchem alle betroffenen Referate der Landeshauptstadt München vertreten sind, ausgewählt und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt. Die abschließende Entscheidung über die Aufnahme eines Untersuchungsgebietes in den Lärmaktionsplan trifft demnach der Stadtrat.</p> <p>Dieses Vorgehen dient einer Priorisierung, um – mit den begrenzten zur Verfügung stehenden Ressourcen – eine möglichst hohe Anzahl an Bürger*innen bzw. vorrangig besonders lärmbeeinträchtigte Bürger*innen zu entlasten. Es wird daher um Verständnis dafür gebeten, dass in der Konsequenz nicht jeder einzelne Wunsch nach Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigt werden kann.</p> <p>Es ist zutreffend, dass die Zahl der Untersuchungsgebiete im Süden Münchens höher ist als im Norden. Dies begründet sich u.a. damit, dass entlang eines Teils der Hauptverkehrsachsen im Norden Gewerbegebiete (ohne Wohnbebauung) angesiedelt sind und dass die Hauptverkehrsachse Mittlerer Ring hier meist durch unbebautes Gebiet (z.B. Olympiapark) oder unterirdisch (z.B. Petueltunnel, Biedersteiner Tunnel) verläuft.</p> <p>Tempo-30-Zonen</p> <p>§ 45 Abs. 1c StVO ermächtigt die Straßenverkehrsbehörden, unter bestimmten Voraussetzungen Tempo 30-Zonen anzuordnen. Zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen sind am 01.02.2001 entsprechende Regelungen in der StVO in Kraft getreten. Die in diesem Rahmen erlassenen detaillierten Verwaltungsvorschriften sind für die Straßenverkehrsbehörden bindend und enthalten unter anderem ausführliche Vorgaben über die an Tempo-30-Zonen und Zonenstraßen zu stellenden Anforderungen.</p> <p>Danach kommen Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Des Weiteren dürfen Tempo-30-Zonen nur abseits von Vorfahrtstraßen eingerichtet werden, innerhalb einer Tempo-30-Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregelung „Rechts vor Links“ gelten.</p> <p>Gerade weil bei Zonenregelungen auf die Wiederholung der geschwindigkeitsbeschränkenden Verkehrszeichen innerhalb der Zone verzichtet und somit der „Sichtbarkeitsgrundsatz“ gelockert wird, muss im Interesse der Verkehrssicherheit an das Vorhandensein sonstiger Umstände, die innerhalb des Gebietes das „Zonenbewusstsein“ beim Kraftfahrer wach halten, ein strenger Maßstab angelegt werden. Hierzu gehört, dass die Zonenstraßen ein einheitliches Erscheinungsbild aufweisen und so ausgestaltet sind, dass sie den Eindruck einer besonderen Situation („Langsam-Straße“) vermitteln.</p> <p>In München befinden sich derzeit bereits über 80% des Straßennetzes entweder in einer Tempo-30-Zone oder in einem als Einzelmaßnahme angeordneten Tempo-30-Abschnitt.</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
140	<p>Die Veröffentlichung zum Aufruf der Bürgerbeteiligung am aktuellen Lärmaktionsplan ist mangelhaft, wenn nicht ungenügend. Eine kleine Anzeige (4,5 x 9 cm) im Münchner Merkur zur Bürgerbeteiligung im online-Verfahren ist in keinem Fall ausreichend. Warum nicht der Hinweis für eine der wenigen Bürgerbeteiligungen auf der Titelseite aller Münchner Tagespressen mit Vorstellung der maßgeblichen Referate und Beteiligung der zuständigen Ministerien des Landes Bayern für so ein wichtiges Thema? Des weiteren die Frage, was machen Bürger, die nicht internetaffin sind? Wie beteiligen sich diese am Lärmaktionsplan? Darüber hinaus die Frage, ob eine Auto-Zählung des Verkehrsministeriums, die in den kommenden Monaten stattfinden soll lt. Presse vom 16.04.2021 und geradezu ideal in Corona Zeiten die Statistik vermutlich schön, Einfluss findet in den Lärmaktionsplan? Weiterhin die Frage, ob der überaus starke Absatz von SUVs, deren Betreiben in einer Stadt wie München zu hinterfragen ist und deren Immission und Emission bei deren Gebrauch, Einparken, lauten Reifen etc. obendrein umweltschädlich ist, Einfluss findet?</p>	<p>Bekanntmachung zur Bürgerbeteiligung</p> <p>Die Bekanntmachung zur Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte ortsüblich über eine Mitteilung in der "Rathaus Umschau". Darüber hinaus hat die Landeshauptstadt München keinen Einfluss auf den Umfang der Berichterstattung zur Lärmaktionsplanung in der lokalen Presse. Eine breite Berichterstattung liegt hierbei jedoch auch im Interesse der Stadtverwaltung, da möglichst viele Bürger*innen für das vorliegend sehr wichtige Thema sensibilisiert werden sollen.</p> <p>Aufgrund der geltenden Einschränkungen war eine Auslegung der Unterlagen in Druckform bedauerlicherweise nicht möglich. Selbstverständlich stand die Teilnahme an der Umfrage jedoch auch Bürger*innen ohne Internetanschluss offen. Die Unterlagen hierzu waren auf Anfrage in Druckform auf dem Postweg an die interessierten Bürger*innen übermittelbar. Es ist davon auszugehen, dass im Rahmen der nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplanes wieder eine öffentliche Auslegung möglich sein wird.</p> <p>Verkehrszählung</p> <p>Etwaige derzeit stattfindende oder geplante Verkehrszählungen des Verkehrsministeriums haben keinen Einfluss auf die anstehende Lärmkartierung und somit den Lärmaktionsplan der Landeshauptstadt München, da hierfür ausschließlich Daten des Mobilitätsreferats, die vor Inkrafttreten den Einschränkungen im März 2020 erhoben wurden, herangezogen werden.</p> <p>Absatz / Einfluss von SUVs</p> <p>Die Berechnung der Lärmkarten erfolgt nach der hierfür jeweils einschlägigen Berechnungsvorschrift (bisher: Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen VBUS; künftig: Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen BUB). Die jeweiligen Vorschriften sehen hierbei normierte Berechnungsverfahren vor, welche auf durchgeführten Messreihen und empirischen Daten zum durchschnittlichen Fahrzeugbestand beruhen. Eine feinere Differenzierung (etwa in Kleinwagen, SUV, etc.) anhand von vor Ort erhobenen Daten ist hierbei nicht vorgesehen. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Emissionen eines Kraftfahrzeugs auch erheblich vom Fahrverhalten des Fahrzeugführenden abhängen, was jedoch in einer Berechnungsvorschrift nur mittelnd abgebildet werden kann.</p> <p>Ungeachtet dessen wird die überproportionale Zunahme stark motorisierter Fahrzeuge mit hohem Raumbedarf gerade im städtischen Raum auch seitens der Landeshauptstadt München kritisch gesehen, jedoch besteht keine Handhabe im Hinblick auf die Zulassungszahlen. Hierzu bedürfte es einer Lenkung über gesetzlichen Rahmenbedingungen, was jedoch nur auf Bundesebene bzw. europäischer Ebene zu realisieren ist.</p>
142	<p>Die durch das hohe Fahrzeugaufkommen höchst lärmbelastete Allacher Str., zwischen Netzerstr. und Weissshauptstr. wurde in den Lärmaktionsplan nicht aufgenommen nicht aufgenommen. Aus der Verkehrsuntersuchung, Dez. 2018, geht hervor, dass die Verkehrszählung ca. 30.000 Kfz-Fahrten/ 24 Std festgestellt hat und die ebenfalls enthaltene Prognose für 2030 geht von 36.000 Kfz-Fahrten/ 24 Std. aus. Die eigenen Messungen mit geeichter Lärmesstechnik ergaben an der Quelle eine Lärmbelastung von mehr als 75 Dezibel (A)!!!! Das ist gesundheitsgefährdender Straßenverkehrslärm!!! Der Bezirksausschuss 10 M-Moosach hatte sich bereits 1987 wegen der Er-</p>	<p>Die vorgebrachten Anregungen bezüglich der Allacher Straße werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplanes geprüft. Dabei erfolgt eine Auswahl von Untersuchungsgebieten nach objektiven Kriterien. Maßgeblich sind die Höhe des Lärmpegels und die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen in einem definierten Abschnitt. Hieraus wird ein sogenanntes Lärmbewertungsmaß errechnet, welches die Betroffenheit eines Abschnittes quantifiziert. Ein potentielles Untersuchungsgebiet setzt sich dann in der Regel aus mehreren stark betroffenen Abschnitten zusammen und ist somit ein Gebiet, das insgesamt aufgrund eines oder mehrerer belasteten Straßen- oder Schienenabschnitte ein hohes Lärmbewertungsmaß aufweist. Für den Bereich innerhalb eines Untersuchungsgebiets werden mögliche Lärmschutzmaßnahmen evaluiert und ggf. deren</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	<p>richtung von Lärmschutzmaßnahmen an die Stadt gewandt. Wiederholt befasste sich der Bezirksausschuss im Jahre 2020 mit dem Lärmschutz für die Allacher Str. mit der Entscheidung "Die Allacher Str. sollte bei der Fortschreibung des Münchner Lärmaktionsplans berücksichtigt werden". Die Parteien SPD, CSU, ÖDP plädierten lt. Protokoll dafür, das Anliegen an die Stadt weiterzuleiten und nachfassen zu lassen, ob eine Neubewertung der Lage geeignete Lärmschutzmaßnahmen rechtfertigt. Ich beantrage, dass die Allacher Str. in die Überarbeitung der Lärmaktionsplans aufgenommen wird und kurzfristige Maßnahmen zum Lärmschutz vorgeschlagen und deren kurzfristige Durchführung rechtsverbindlich befürwortet werden.</p>	<p>Realisierung angestoßen.</p> <p>Die Untersuchungsgebiete werden durch einen Arbeitskreis, in welchem alle betroffenen Referate der Landeshauptstadt München vertreten sind, ausgewählt und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt. Die abschließende Entscheidung über die Aufnahme eines Untersuchungsgebietes in den Lärmaktionsplan trifft demnach der Stadtrat.</p> <p>Dieses Vorgehen dient einer Priorisierung, um – mit den begrenzten zur Verfügung stehenden Ressourcen – eine möglichst hohe Anzahl an Bürger*innen bzw. vorrangig besonders lärmbeeinträchtigte Bürger*innen zu entlasten. Es wird daher um Verständnis dafür gebeten, dass in der Konsequenz nicht jeder einzelne Wunsch nach Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigt werden kann.</p> <p>Grundsätzlich sei noch darauf hingewiesen, dass</p> <p>a) Prognoseverkehrsmengen in der Lärmkartierung und -aktionsplanung keine Berücksichtigung finden. § 47c BImSchG schreibt vor dass den Berechnungen der Lärmkarte Bestandsverkehrsmengen aus dem vorangegangenen Kalenderjahr zu Grunde gelegt werden.</p> <p>b) Verkehrslärmimmissionen nicht messtechnisch, sondern rechnerisch anhand standardisierter Berechnungsvorschriften zu ermitteln sind. Verkehrslärmmessungen führen – ungeachtet der verwendeten Messtechnik – nicht zu reproduzierbaren und repräsentativen Ergebnissen (Witterungsbedingungen, Verhalten der Autofahrer, Störgeräusche usw.), deshalb können mit Messergebnissen auch keine nachvollziehbaren Vergleiche erstellt werden. Maßgeblich für die Bewertung der Verkehrslärmimmissionen sind zudem über die Zeit gemittelte Beurteilungspegel und nicht die Vorbeifahrtpegel, die bei der Vorbeifahrt einzelner Fahrzeuge erreicht werden.</p>
143	<p>Bitte eine lärmschutzwand an der a955 Richtung Fasangarten installieren....!!!!!!!</p>	<p>Die Landeshauptstadt München ist an Bundesautobahnen - auch wenn diese innerhalb des Stadtgebietes der Landeshauptstadt München verlaufen - weder für die Planung noch für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen zuständig und kann somit auch keine Prüfung diesbezüglich veranlassen; gleichwohl werden Lärmschutzmaßnahmen an Bundesautobahnen seitens der Stadtverwaltung grundsätzlich befürwortet.</p> <p>Die Zuständigkeit für Lärmschutzmaßnahmen wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen an als Bundesautobahn gewidmeten Verkehrswegen liegt bei der Autobahn GmbH des Bundes. Diese hat auf Anfrage durch das Referat für Klima- und Umweltschutz¹ mitgeteilt, dass bei der Prüfung der nun umgesetzten Geschwindigkeitsbeschränkungen für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München alle erforderlichen Parameter (u. a. vorhandener Lärmschutz, bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, die Lärmbelastung oder die Anzahl betroffener Wohngebiete bzw. Art der Wohnbebauung) miteinbezogen wurden. Der rechtliche Rahmen wurde dabei weitestgehend ausgereizt und eine Änderung der festgelegten bzw. der bestehenden Geschwindigkeitsregelung auf den Autobahnen im Stadtgebiet München – so auch auf der A995 - lässt sich nach der Straßenverkehrs-Ordnung rechtlich nicht begründen.</p> <p>Zuständig für die Lärmaktionsplanung für Bundesautobahnen in Ballungsräumen ist gemäß Art. 2 Abs. 3 Satz 1 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) die Regierung von Oberfranken. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans für Bundesautobahnen in Ballungsräumen steht in den kommenden Jahren an. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwiefern sich vorliegend ein Handlungserfordernis zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ergibt. Lärmaktionspläne der Regierung sind gemäß Art. 4 Satz 2 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden zu erstellen, d.h. die</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>Landeshauptstadt München ist zu beteiligen und die in diesem Zusammenhang geäußerten Belange sind zu berücksichtigen bzw. in die Abwägung einzustellen. Das Referat für Klima- und Umweltschutz der Landeshauptstadt München wird daher die vorliegenden Anregungen zu gegebener Zeit an die zuständige Stelle übermitteln und um eine Prüfung der Wirksamkeit und Realisierbarkeit der angeregten Lärmschutzmaßnahmen bitten.</p> <p>¹ auf Veranlassung durch einen Antrag des Bezirksausschusses 17 Obergiesing-Fasangarten (https://www.ris-muenchen.de/RII/BA-RII/ba_antraege_details.jsp?id=6480686) sowie einen Antrag der Stadtratsgruppe der AfD (https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_antrag_detail.jsp?risid=6492300)</p>
145	<p>Ziel für Lärmaktionsplan ambitioniert definieren: 0 Prozent Lärmbetroffene. Mit diesem Ausgangspunkt den sehr geräuscharmen Fuß- und Radverkehr als Norm der Planung setzen. Dieser ist ungeschützt den hohen Dezibelwerten von wichtigen Signalen (Feuerwehr, Polizei, Rettung) ausgesetzt. Stärker berücksichtigen, dass sich Lärm addiert, dies gilt auch für für sich leisere Warnsignale (rückwärtsfahrende Lkw, akustische Lichtzeichenanlagen für Blinde- und Sehbehinderte etc.). Unnötigen Lärmquellen - wie etwa dem Hupen - konsequent entgegenzutreten (Informationskampagne der Stadt). Modernes stadtweites Parkmanagementsystem einführen und Ausweitung von Geschwindigkeitsreduzierung: gerade auch in/an den im Lärmaktionsplan als schützenswert hervorgehobenen "ruhigen Gebieten" ohne direkte Anwohnerschaft, z. B. an der Zentralländstraße, aber auch an extrem lärmemittierenden Hauptverkehrsachsen wie dem Mittleren Ring.</p>	<p>Zielsetzung des Lärmaktionsplanes</p> <p>Auch wenn aus fachlicher Sicht eine möglichst weitgehende Reduzierung der Lärmbelastung als zielführend anzusehen ist, so wird eine vollumfängliche Vermeidung von Lärmkonflikten in einer Großstadt auch langfristig nicht realisierbar sein, zumal die "Betroffenheit" von Lärm auch dem subjektiven Empfinden von Einzelpersonen unterworfen ist und somit im Grundsatz nur begrenzt objektivierbar ist. Ein Abstellen auf realistische Zielwerte erscheint somit vorliegend sachdienlicher, da eine Berücksichtigung sehr niedriger Zielwerte eine formale "Betroffenheit" in einem Großteil des Stadtgebietes nach sich ziehen würde und somit dem Ansinnen, vorrangig die besonders lärmbeeinträchtigten Bürger*innen zu entlasten, zuwiderlaufen würde.</p> <p>Lärm durch akustische Signale</p> <p>Die Verwendung von Schallzeichen als Auto-Warnzeichen (Hupen) unterliegt den Bestimmungen, die sich aus Verkehrsrecht und insbesondere aus der StVZO ergeben.</p> <p>Nach § 30 Abs. 1 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) ist bei der Benutzung von Fahrzeugen auf öffentlichem Straßenland unnötiger Lärm verboten. Unter anderem betrifft dies auch Hupensignale. Diese sind unzulässig, es sei denn, man sieht sich oder andere gefährdet.</p> <p>Außerdem handelt er nach § 117 OWiG ordnungswidrig, wer durch sein Hupen in einem unzulässigen Ausmaß vermeidbaren Lärm erzeugt, der die Nachbarschaft erheblich belästigt.</p> <p>Schallzeichen dürfen in einem Radius von 7 m um die Hupe die Lautstärke von 105 dB nicht überschreiten. Autofahrer, die eine lautere Hupe montieren lassen, erhalten nicht die entsprechende Erlaubnis in ihrer Zulassungsbescheinigung.</p> <p>Die Ausrüstung von Kraftfahrzeugen mit Sonderwarneinrichtungen (Einsatzhorn und Kennleuchten für blaues Blinklicht) ist auf Einsatz- und Kommandofahrzeugen insbesondere der Polizei, der Feuerwehren, des Katastrophenschutzes und des Rettungsdienstes beschränkt (§§ 52 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2, 55 Abs. 3 StVZO).</p> <p>Die Legitimation des Einsatzes dieser Sonderwarneinrichtungen beruht auf § 35 Abs. 1, Abs. 5a sowie Abs. 8 StVO. Zur Verwendung der Sonderwarneinrichtung einschließlich des Einsatzhorns regelt § 38 Abs. 1 StVO, dass blaues Blinklicht zusammen mit dem Einsatzhorn nur verwendet werden darf, wenn höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden, eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwenden, flüchtige Personen zu verfolgen oder bedeutende Sachwerte zu erhalten.</p> <p>Die Entscheidung über die Nutzung der Sonderwarneinrichtungen einschließlich des Einsatzhorns treffen die Fahrer der Einsatzfahrzeuge und die Einsatzzentralen von Polizei, Feuerwehr und Rettungsdiensten.</p> <p>Die Verwendung des Einsatzhorns dient der Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung und unterliegt im Einsatzfall</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>keiner immissionsschutzrechtlichen Reglementierung.</p> <p>Nach Nr. 7.1 der TA Lärm ist unter diesen Voraussetzungen eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte nach Nr. 6 zulässig, wenn die Tätigkeit zur Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung erforderlich ist.</p> <p>Ergänzend hierzu ist darauf hinzuweisen, dass die Emissionen von Warnsignalen für Fahrzeuge der Polizei, Feuerwehr etc. über die DIN 14610 (Akustische Warneinrichtungen für bevorrechtigte Wegebenutzer) normiert sind, welche u.a. einen Mindestschallpegel definiert.</p> <p>Parkkonzept</p> <p>Das Parkkonzept in München sieht vor, Parkplätze im öffentlichen Straßenraum zu reduzieren um</p> <ul style="list-style-type: none"> - eine neue Flächenaufteilung zugunsten Rad- und Fußverkehr zu erzielen, - Gehbahnbereiche und Plätze zur Steigerung der Aufenthaltsqualität auszuweiten, - Abstellplätze für Fahrräder, Lastenräder zu schaffen (dadurch stehen Gehbahnbereiche wieder Fußgänger*innen zur Verfügung), - Leihradstationen einzurichten, - Abstellplätze für E-Scooter etc. zu realisieren und - Parkplätze für Carsharingfahrzeuge (und damit Reduzierung privater Kfz) auszuweisen. <p>Parken auf Gehwegen, Stärkung des Rad- und Fußverkehrs</p> <p>Das Parken auf einer Gehbahn ohne gesonderte Beschilderung oder Markierung ist nach der Straßenverkehrsordnung nicht zulässig und stellt eine Ordnungswidrigkeit dar. Dennoch hat sich dieses verbotswidrige Gehwegparken über Jahrzehnte in geschätzt hunderten von Straßen in Wohngebieten, mangels ausreichender Kapazitäten zur konsequenten Durchsetzung der Regelung, eingebürgert. Dadurch hat sich zwar eine überwiegende Toleranz der Bewohner*innen in den betroffenen Straßen eingestellt, dennoch stellt das ordnungswidrige Gehwegparken dauerhaft eine Gefahrenquelle dar. Diese ist vor allem dann gegeben, wenn Fußgänger*innen, insbesondere Kinder, an nicht selten entstehenden Gehwegengstellen auf die Fahrbahn ausweichen müssen oder Sichtbeziehungen an Grundstückszu-/ausfahrten beeinträchtigt werden.</p> <p>Aufgrund des zunehmenden Bewusstseins der Bürger*innen für die aus Klima- und Platzgründen notwendige Verkehrswende nimmt die Bedeutung des Rad- und Fußverkehrs stark zu und bedingt deren deutliche Stärkung und Förderung sowie besseren Schutz vor Gefährdungen. Die Notwendigkeit äußert sich auch darin, dass zum rechtswidrigen Gehwegparken immer öfter Beschwerden bei der Straßenverkehrsbehörde eingehen.</p> <p>Im Jahr 2020 wurde von der Straßenverkehrsbehörde einseitige oder beidseitige Haltverbote in zahlreichen Straßen angeordnet, um damit gegen das teilweise zwar tolerierte, aber dennoch ordnungswidrige Parken auf Gehwegen vorzugehen.</p> <p>Bei der Einrichtung von neuen Parklizenzengebieten wird auf Basis einer umfassenden Parkraumerhebung auch das vor der Parkraumbewirtschaftung ggf. übliche Parken auf Gehbahnen geprüft und in Abstimmung mit den Bezirksausschüssen eine klare Regelung getroffen. Grundsätzlich gilt dabei die Maßgabe, dass kein Gehwegparken angeordnet wird.</p> <p>Das Mobilitätsreferat beabsichtigt im Jahr 2021 dem Stadtrat einen Beschlussentwurf zum Thema 'Umgang mit Gehwegparken' vorzulegen, in dem das weitere Vorgehen zur Vermeidung ord-</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
148	<p>Es ist unglaublich, dass immer noch fabrikneue Motorräder, Mopeds, Lkws und Autos (und übrigens auch Rasenmäher, Laubsauger usw.) zugelassen werden die zu laut sind. Insbesondere bei Motorrädern und lauten Mopeds hört jeder Spaß auf. Mir ist bekannt, dass dies eine Europäische Angelegenheit ist, die aber schleunigst in Angriff genommen werden muss. Die Maßnahmen der Stadt - so ehrenwert sie sind - verpuffen, wenn immer noch extrem laute Motorräder zugelassen werden. Was ist aus der Initiative der Länder zu den lauten Motorrädern geworden?</p>	<p>nungswidrigen Gehwegparkens dargelegt wird.</p> <p>Zulassungspraxis von Kfz Die Regularien für die Zulassungspraxis für Kraftfahrzeuge können letztlich nur auf Bundes- oder europäischer Ebene definiert werden. Zwar werden bereits seit längerer Zeit von kommunaler Seite sowie z.T. seitens der Länder deutlich restriktivere Regelungen eingefordert, da das bisherige Regelwerk aus fachlicher Sicht unzureichend ist, stark motorisierte Fahrzeuge privilegiert sowie die tatsächlichen Einsatzbedingungen von Fahrzeugen kaum widerspiegelt. Entsprechende Initiativen liefen hierbei bisher jedoch weitgehend ins Leere.</p> <p>Lärm von Gartengeräten Der Betrieb von Gartengeräten ist nicht Gegenstand der Lärmmin- derungsplanung, sondern wird über die 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) geregelt. 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 deutlich strengere Regelungen getroffen. Hiermit ist der Handlungsspielraum der Landeshauptstadt München allerdings weitestgehend ausgeschöpft. Regelungen bzgl. der zulässigen Emissionscharakteristika von Gartengeräten können nur auf Bundes- oder europäischer Ebene getroffen werden.</p>
149	<p>- Generelles Verbot der Nutzung von Laubbläsern durch Hausmeisterdienste oä. Die hieraus entstehende Lärmbelästigung, auch durch Elektrogeräte ist in keinster Weise hinnehmbar. Die Arbeit wäre leiser, günstiger und schonender für Mensch & Natur mit einem Laubrechen zu erledigen. - Geschwindigkeitsmessungen in Tempo 30 Zonen zu allen Tageszeiten. Ständige deutliche Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sorgen für massiven Lärm. Gleiches gilt für Autoposer die 30er Zonen gerne als Schleichwege nutzen.</p>	<p>Verbot von Laubbläsern Der Betrieb von Laubbläsern ist nicht Gegenstand der Lärmmin- derungsplanung, 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 weitestgehend ausgeschöpft. Ein generelles Verbot von Laubbläsern ist gemäß dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit aus europa- und wettbewerbsrechtlichen Gründen nicht möglich.</p> <p>Überwachung des fließenden Verkehrs Die Zuständigkeit für Geschwindigkeitskontrollen in München liegt für Tempo 30-Zonen und-Strecken bei der beim Kreisverwaltungsreferat angesiedelten Kommunalen Verkehrsüberwachung. Deren regelmäßiges Geschwindigkeitsmessprogramm umfasst aktuell mehr als 800 Straßen im gesamten Stadtgebiet. Im Rahmen der personellen und rechtlichen Möglichkeiten werden verstärkt im Bereich von Schulen, Kindertageseinrichtungen oder Altenheimen entsprechende Kontrollen durchgeführt. Die stadtweite Beanstandungsquote liegt hier derzeit bei 11,3% . Es ist auch weiterhin das Ziel, die Verkehrssicherheit in der Stadt zu erhöhen. Allerdings ist eine "Rund-um-die-Uhr-Überwachung" weder möglich, noch wünschenswert.</p> <p>Interventionen gegen Autoposer, Tuner und Raser Der geschilderte Sachverhalt (Poser, Tuner, überhöhte Geschwin-</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>digkeiten) passt zum durchaus diskussionswürdigen, individuellem Fehlverhalten einiger Verkehrsteilnehmender.</p> <p>Es handelt sich hierbei um ein bundesweit seit einiger Zeit zu beobachtendes Phänomen, das mit Schlagworten wie „Autoposer“, „Profilierungsfahrer“ bezeichnet oder verniedlichend auch mit „emotionellem Fahren“ umschrieben wird.</p> <p>Leider bestehen seitens der Landeshauptstadt München keine Möglichkeiten, gegen dieses nicht nur von Ihnen sondern auch von der Mehrheit der Stadtbevölkerung als störend empfundene Verkehrsverhalten und den damit einhergehenden Beeinträchtigungen und Störungen tätig zu werden.</p> <p>So beschränken sich die wenigen Einflußmöglichkeiten der Verwaltung auf die im Rahmen des Fahrzeugzulassungsverfahren abzuwickelnden Aufgabenstellungen.</p> <p>Aber auch hier sind vom Gesetzgeber enge Grenzen gesetzt. So muss die Fahrzeugzulassungsbehörde einem Antrag auf Zulassung oder Umschreibung eines Fahrzeugs sowie technischen Änderungen dann folgen, wenn das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht und keine Anhaltspunkte für technische Mängel am Fahrzeug offensichtlich sind (z.B. durch Eintrag eines technischen Mangels im örtlichen Register der Zulassungsbehörde oder im Zentralen Register des Kraftfahrt-Bundesamtes).</p> <p>Werden beispielsweise spezielle Auspuffanlagen bereits vom Hersteller ab Werk eingebaut, ist auch die Zulassung für den Straßenverkehr durch die Betriebserlaubnis des Fahrzeugtyps gegeben.</p> <p>Vergleichbares gilt für nachträgliche Änderungen oder Einbauten. Hier ist zunächst das Vorhandensein einer sogenannten „Allgemeinen Betriebserlaubnis“ bzw. einer „EG-Betriebserlaubnis“ für das Fahrzeugteil sowie eine Einzelabnahme durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich. Diese Einzelabnahme allein berechtigt zwar noch nicht zur Inbetriebnahme eines Fahrzeugs mit einem geänderten Anbauteil. Dazu ist eine neu erteilte Betriebserlaubnis der Zulassungsbehörde nach Vorlage des positiv abgeschlossenen Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich.</p> <p>Im Rahmen der turnusmäßig wiederkehrenden Hauptuntersuchungen durch staatlich anerkannte Prüforganisationen (wie zum Beispiel DEKRA, TÜV, GTÜ oder KÜS) wird regelmäßig die Vorschriftsmäßigkeit, die Umweltverträglichkeit und die Verkehrssicherheit eines Kraftfahrzeugs überprüft. Dadurch soll sichergestellt werden, dass Kraftfahrzeuge mit technischen Mängeln oder Sicherheitsmängeln nicht am Straßenverkehr teilnehmen. In diesem Zusammenhang werden in der Regel auch die Betriebserlaubnisse bzw. erforderlichenfalls die technischen Gutachten für etwaige am Fahrzeug vorgenommenen Änderungen und Einbauten mit überprüft und gegebenenfalls auch beanstandet. Wird dabei festgestellt, dass beispielsweise eine nicht genehmigte Schalldämpferanlage an einem Fahrzeug angebaut oder eine genehmigte Schalldämpferanlage unzulässig verändert wurde, erlischt die Betriebserlaubnis für das Fahrzeug und es darf nicht mehr am Straßenverkehr teilnehmen.</p> <p>Die Kontrolle und Überwachung der Verkehrsteilnehmenden und ihrer Fahrzeuge obliegt im fließenden Verkehr ausschließlich der Polizei. Nur sie kann im Rahmen einer Kontrolle ein Fahrzeug dann außer Betrieb setzen, wenn es verkehrsunsicher ist oder aber der Zustand des Fahrzeugs nicht mehr den Angaben der Betriebserlaubnis entspricht. In der Regel muss dies aber wiederum durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen festgestellt werden.</p> <p>In Fällen erheblicher oder auch leichter Mängel, kann die Polizei ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eröffnen und übermittelt in der Folge der zuständigen Zulassungsbehörde eine Ausfertigung der Mängelanzeige. Diese Anzeigen sind der Anlass, dass die Zulas-</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>sungsstelle prüft, ob ein Verfahren gem. § 5 FZV eröffnet wird, bei dem in letzter Konsequenz auch Maßnahmen zur zwangsweisen Außerbetriebsetzung vorgenommen werden. Bevor allerdings dieses letzte Mittel angewendet werden kann, muss der Betroffene zuerst angehört bzw. ihm die Möglichkeit eingeräumt werden, das KFZ wieder in einen regelkonformen Zustand zu versetzen.</p> <p>Geschieht dies nicht, erfolgt eine Betriebsuntersagung mit Androhung eines Zwangsgeldes und ggf. eine weitere Anordnung, in der bei Nichtbeachtung wiederum die zwangsweise Außerbetriebsetzung angedroht wird. Die zwangsweise Außerbetriebsetzung kann dann vom Fahrzeughaltenden nur noch dadurch vermieden werden, dass er entweder den vorschriftsmäßigen Zustand nachweist oder aber das Fahrzeug selbst außer Betrieb setzt.</p> <p>Konkrete Wahrnehmungen bzgl. unerlaubter Rennen, Raserei, Fahrzeuglärm und anderem, individuellem Fehlverhalten im Straßenverkehr können Sie selbstverständlich jeder Zeit bei der örtlich zuständigen Polizeiinspektion anzeigen. Um allerdings die verursachende Person ermitteln zu können werden dort die folgenden Angaben benötigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ die Örtlichkeit, ◦ die Tatzeit, ◦ die Fahrtrichtung, ◦ das Kennzeichen, ◦ die Fahrzeugmarke und möglichst ◦ eine Beschreibung des Kraftfahrzeugführenden.
153	<p>Ich wünsche mir, dass zusätzlich zu genannten Maßnahmen besonders die Ursache in den Fokus gesetzt wird, d.h. Verringerung der Anzahl der lärmenden Verkehrsmittel, Verbesserung der Technik der Verkehrsmittel, anstelle die Stadt mit Lärmschutzwänden einzuzäunen oder zu durchqueren. Tunnel sind nach der Fertigstellung sicherlich eine feine Lösung, während des Baus jedoch eine zusätzliche Belastung. Optimalerweise werden alle Emissionen (Lärm, Vibration, Luftreinhaltung, Optik der Schutzwände/ Asphaltierung etc.) in ihrer Gesamtheit betrachtet, das wird teils bereits umgesetzt. Mir fehlen Investitionen in natürlichen Schutz, beispielsweise Begrünung für Lärmabsorption, Verbesserung der Luft, Temperatur, gesunde Optik, mit anderen Worten für die Schaffung eines natürlicheren Lebensraumes. Danke für Ihren Einsatz für ein ruhiges, natürliches München.</p>	<p>Reduzierung von Lärm an der Quelle</p> <p>Im Rahmen der auf kommunaler Ebene verfügbaren Möglichkeiten werden seitens der Landeshauptstadt München bereits zahlreiche Maßnahmen verfolgt, welche darauf abzielen, die Lärmursachen zu bekämpfen (z.B. Maßnahmen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs, vgl. übergeordnete Strategien). Hierbei handelt es sich jedoch – auch aufgrund der (im Hinblick auf die) Bevölkerungszunahme – um einen langwierigen Prozess, welcher auch von Lärmschutzmaßnahmen am Verkehrsweg oder am Immissionsort flankiert werden muss, um Lärminderungspotentiale möglichst umfassend auszuschöpfen zu können. Hierfür wird um Verständnis gebeten.</p> <p>Gesamtheitliche Betrachtung</p> <p>Im Rahmen von Planungsverfahren werden die genannten Belange jeweils entsprechend berücksichtigt. Allerdings sind Fälle möglich, in welchen sich die verschiedenen fachlichen Belange entgegenstehen, z.B. wenn eine aus Lärmschutzsicht wünschenswerte Riegelbebauung aus Gründen der Luftreinhaltung nicht erstrebenswert ist. In diesen Fällen sind die betroffenen Belange gegeneinander abzuwägen.</p> <p>Maßnahmen zur Verbesserung der Luftsituation in München</p> <p>Trotzdem einer sich in den letzten Jahren stetig verbessernden Luftsituation in München (siehe www.muenchen.de/messergebnis), unternimmt die Stadt vielfältige Anstrengungen, um eine weitere Verbesserung der Luftsituation voranzutreiben. Neben städtisch aufgelegten Förderprogrammen für die Elektromobilität wird auch der städtische Fuhrpark und die Busflotte des ÖPNV kontinuierlich auf emissionsarme Fahrzeuge umgestellt und nachgerüstet. Außerdem hat die Stadt eine ÖPNV-Offensive zum U-Bahn- und Trambahnbau im Umfang von fünf Milliarden Euro initiiert.</p> <p>In die 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Stadtgebiet München hat die Regierung von Oberbayern 115 Maßnahmen des</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>städtischen Masterplans zur Luftreinhaltung aus den Themenfeldern Elektromobilität, Digitalisierung, Radverkehr, Verkehrsmanagement, Mobility und Sharing, Parkraummanagement, Stadtlogistik und Mobilitätsmanagement übernommen. Zusätzlich beinhaltet die 7. Fortschreibung Maßnahmen, die vom Stadtrat im Frühjahr 2019 für Streckenabschnitte beschlossen wurden, an denen im Jahr 2018 Grenzwertüberschreitungen gemessen wurden. Der Mittlere Ring, dem in der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans eine überörtliche Verkehrsfunktion zugesprochen wurde, besitzt eine Sonderfunktion zur Bündelung des Verkehrs und somit der Verlagerung aus den Wohngebieten heraus. Die breite Palette der allgemeinen Maßnahmen des Luftreinhalteplans zur Reduzierung der Fahrzeugemissionen entfalten hier ihre Wirkung zur Verbesserung der Lufthygiene.</p> <p>Direkt Einfluss nehmen kann die Stadt auf das Emissionsverhalten ihrer Bus- und Fahrzeugflotte. Bei den SWM/MVG wurden alle Euro IV-Fahrzeuge durch Euro VI-Fahrzeuge ersetzt, mit NOx-Reduktionsfilter entsprechend dem Euro VI Standard umgerüstet oder sind Elektrofahrzeuge im Einsatz. Bislang wird die Buslinie 100 mit Verlauf durch die Prinzregentenstraße bereits vollständig durch Busse mit E-Antrieb bedient. Die Umstellung von weiteren Linien entlang von Streckenabschnitten mit NO₂-Belastungsschwerpunkten auf E-Antrieb erfolgt sukzessive in enger Abstimmung. Auf im Jahr 2018 und 2019 von Grenzwertüberschreitungen betroffene Streckenabschnitten werden ausschließlich moderne Müllfahrzeuge der Emissionsklasse Euro-VI eingesetzt.</p>
156	Einschränkung des Autoverkehrs dringend notwendig!	<p>Mit der Gründung des Mobilitätsreferats am 1. Januar 2021 werden die Kompetenzen und Zuständigkeiten für die Planung, Steuerung und Umsetzung einer zukunftsfähigen Mobilität in einer neuen Organisationsform gebündelt. Das Mobilitätsreferat ist von jetzt an zentrale Anlaufstelle für Mobilität in München. Gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern will es in München und der Region den Verkehr von morgen gestalten.</p> <p>Derzeit wird intensiv an der neuen Mobilitätsstrategie München 2035 gearbeitet, mit der noch besser auf gegenwärtige Herausforderungen reagiert werden soll. Das Ziel ist, diese noch im Sommer durch den Stadtrat offiziell beschließen zu lassen und im Anschluss in einem breiten Beteiligungsprozess mit der Öffentlichkeit abzustimmen und weiter zu verbessern.</p> <p>Die Inhalte aus dem Bürgerbegehren "Sauba Sog I" werden in der neuen Mobilitätsstrategie berücksichtigt, ebenso die neuen politischen und gesetzlichen Anforderungen an den Umwelt- und Klimaschutz (Luftreinhaltung, Klimaneutralität der Stadt München bis zum Jahr 2035) und bereits beschlossene Ziele des Stadtrats zur Verkehrssicherheit („Vision Zero“ = 0 Verkehrstote).</p>
157	Leider ist Lärm wie zu laute Musik von früh bis spät, die vom Café im Erdgeschoss unseres Hauses kommt, bei diesen Lärmschutzmaßnahmen nicht dabei. Ist doch Umgebungslärm, oder? Kann man das als Industrielärm betrachten?	<p>Hierfür gibt es keine gesetzliche Grundlage. Der Umfang der Lärmkartierung ist in § 4 der 34. BImSchV (Verordnung über die Lärmkartierung) abschließend geregelt. Bei der Lärmkartierung sind lediglich Industrie- oder Gewerbegebiete, auf denen sich eine oder mehrere Anlagen gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung befinden, zu berücksichtigen.</p>
164	Grüne welle Kap6.1 A scheint auf der Arnulfstraße, insbesondere Stadt-auswärts nicht umgesetzt worden zu sein. Tlw Stautentstehung alleine durch ungeschickte Ampelschaltung->rote Welle!	<p>Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Mobilitätsreferates arbeiten stets an der Verbesserung der Verkehrsabläufe und des Verkehrsflusses. Dabei sind aber nicht selten Einflussfaktoren zu beachten, welche eine für Sie merkliche Optimierung des Verkehrsflusses verhindern. Eine Grüne Welle funktioniert grundsätzlich nur bis zu einem Auslastungsgrad des Streckenzuges von ca. 80%. Bei höheren Verkehrsbelastungen ist eine Grüne Welle trotz korrekter Koordinierung nicht mehr möglich, da sich während der Rotphase zu viele Fahrzeuge aus der Nebenrichtung an der vorgelagerten Kreuzung aufgestellt haben und diese erst den Stre-</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>ckenzug räumen müssen. Dies führt dazu, dass die Fahrzeuge aus der Hauptrichtung auf diesen Fahrzeugpulk auffahren und somit zum Abbremsen gezwungen werden. Hierdurch kann es vorkommen, dass die Fahrzeuge am Ende des sogenannten Grünbandes der Hauptrichtung den Folgeknoten nicht mehr im selben Umlauf passieren können. Durch die verbleibenden Fahrzeuge wird die Grüne Welle auch für die nachfolgenden Fahrzeugpuls gestört, bis das Verkehrsaufkommen wieder einen Wert erreicht hat, der das Abfließen der Fahrzeuge wieder ermöglicht. Während den Spitzenstunden (morgens und abends) sind die Hauptverkehrsstraßen in München meist deutlich über 80% ausgelastet. Die Ausführung zeigt deutlich die Komplexität der Gestaltung einer Grünen Welle auf und relativiert das subjektive Empfinden, dass die Stadt München angeblich über kaum Grüne Wellen verfügt. Wir können Ihnen versichern, dass bei allen Neuplanungen oder Änderungen grundsätzlich darauf geachtet wird, die zu bearbeitende Lichtzeichenanlage im Rahmen der o.g. technischen und physikalischen Möglichkeiten mit den jeweiligen benachbarten Signalanlagen zu koordinieren (Einbindung in die Grüne Welle).</p> <p>Die Qualität Grüner Wellen wird bestimmt durch technische Kriterien, physikalische Grenzen und räumliche Gegebenheiten. Von den insgesamt rund 1150 Lichtsignalanlagen (LSA) im Hoheitsbereich der Landeshauptstadt München, werden bereits über 1000 LSA verkehrabhängig betrieben (somit fast 90% aller LSA). Hier von wiederum können an mehr als 750 LSA, Fahrzeuge des ÖPNV unmittelbaren Einfluss auf den Signalprogrammablauf nehmen (ÖPNV-Beschleunigung).</p> <p>Je nach tageszeitlichem Verkehrsaufkommen werden zudem Signalprogramme vorgehalten, welche sich hinsichtlich der Signalprogrammdauer, als auch der Signalprogrammstruktur unterscheiden und somit den spezifischen Erfordernisse der jeweiligen Belastung angepasst sind.</p> <p>Lastabhängige Steuerungsverfahren sind somit bereits der Standard, um überhaupt noch die immensen Verkehrsmengen bewältigen zu können.</p>
165	<p>Die Auflistung der Maßnahmen gibt keine Informationen preis, warum gewisse Maßnahmen eingestellt wurden oder nicht weiter verfolgt werden. Insgesamt ist die Summe der Maßnahmen nicht ausreichend und die Wirksamkeit der Maßnahmen wird nicht verdeutlicht. Der Bericht enthält viel Selbstlob, dass die Lärmbelastung deutlich reduziert worden wäre in der letzten Zeit... Dies wird nicht durch Fakten und fundierte Analysen unterstützt. Wie sieht es mit Lärmschutzwänden, Begrünung, Förderung und Ausbau von Lärmschutzfenstern aus? Hiervon ist wenig bis gar nichts zu lesen...</p>	<p>Das Referat für Klima- und Umweltschutz ist bestrebt, die Ausführungen zur Lärminderungsplanung in möglichst übersichtlicher Form aufzubereiten, ohne hierbei wesentliche Aspekte, auch z.B. im Hinblick auf die zugrundeliegenden rechtlichen Grundlagen, außer Acht zu lassen. Hierbei ist ein Kompromiss zwischen einer möglichst ausführlichen und einer möglichst übersichtlichen Darstellung zu finden. Letztlich wird es nicht möglich sein, eine Form der Präsentation zu wählen, die jedem/jeder Leser*in gleichermaßen zusagt. Der aktuelle Stand bezüglich der Realisierung der vorgesehenen Maßnahmen ist jedoch im vorliegenden Bericht enthalten.</p>
171	<p>Die Informationspolitik müsste dringend verbessert werden, um die Betroffenen besser einzubeziehen!!</p>	<p>Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist ein zentraler Grundpfeiler der Lärminderungsplanung; in diesem Zusammenhang und darüber hinaus ist die aktive Einbindung interessierter Bürger*innen ein besonders wichtiges Anliegen der Landeshauptstadt München. Neben der vorliegenden Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Überprüfung des Lärmaktionsplanes verfolgt die Landeshauptstadt München bereits seit Jahren eine aktive Informationspolitik im Sinne lärm betroffener Bürger*innen. Hierzu dienen neben Informationsveranstaltungen oder Broschüren z.B. auch die umfangreichen Hintergrundinformationen auf der Internetpräsenz muenchen.de/laerm. Hier sind auch die jeweiligen Ansprechpartner*innen im Falle konkreter Lärmbeschwerden zu finden.</p> <p>Wenn die berechtigterweise hohen Erwartungen an eine adäquate Informationspolitik bei einigen Bürger*innen nicht erfüllt werden konnten, so wird dies seitens der Stadtverwaltung ausdrücklich</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		bedauert. In diesem Zusammenhang geäußerte Verbesserungsvorschläge werden jederzeit gerne entgegengenommen. Hierzu bedarf es jedoch konkreter Anregungen, an welchen Stellen noch Verbesserungsbedarf gesehen wird.
181	Lärm durch MIV und Tram auf östlichem Teil der Parzivalstraße muss dringend reduziert werden. Tempo 30 und Ausbesserung des schlechten Straßenbelags wären gute Maßnahmen.	<p>Lärm durch Straßenbahn</p> <p>Der Geräuschpegel einer Straßenbahn hängt von verschiedenen Faktoren ab, unter anderem dem Zustand von Rad und Schiene sowie das Zusammenspiel der Gleisgeometrie mit dem Fahrzeug. Gleiskreuzungen und Weichen sind dabei nicht zu vermeidende Schwachstellen in Bezug auf Schallemissionen. Die MVG ist stets bestrebt, das Schienennetz sowie den Zustand der Fahrzeuge in stand zu halten um so die Lärmbelastung positiv zu beeinflussen.</p> <p>Tempo 30</p> <p>Die Straßenverkehrsbehörde kann die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Dabei handelt es sich jedoch um eine sogenannte Ermessensvorschrift, d. h. die Verkehrsbehörde hat bei der Entscheidung neben den Individualinteressen auch die Interessen der Allgemeinheit zu würdigen und diese gegeneinander abzuwägen. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen kommen dabei in der Regel erst dann in Betracht, wenn die Beeinträchtigungen durch den Verkehrslärm höher sind als ortsüblich hingenommen werden muss.</p> <p>Die Verkehrsbehörde hat in den Jahren 2020 und 2021 auf Grund von Bürgeranliegen eine Überprüfung der Verkehrslärmsituation vorgenommen. Eine über dem als örtlich hinzunehmenden Verkehrslärm liegende Beeinträchtigung die hat sich dabei objektiv nicht bestätigt.</p> <p>Fahrbahnbelag</p> <p>In diesem Bereich ist bereits ein lärmmindernder Fahrbahnbelag eingebaut. Akustisch relevante großflächige Oberflächenschäden und Unebenheiten sind nicht vorhanden. Kleinere Risse o.ä. werden im Rahmen von standardmäßigen Instandhaltungsmaßnahmen des Straßenunterhalts repariert.</p> <p>Aus akustischer Sicht sind hauptsächlich die Überfahrungen der höhengleichen Trambahnschienen relevant. Da die Schienen im Straßenraum liegen und überfahren werden müssen, ist es technisch nicht möglich diese Unebenheiten und damit die höheren Lärmemissionen bei den Überfahrten zu vermeiden.</p>
182	Ich wünsche eine bessere Verbreitung der Informationen und eine aktivere Einbindung der Bürger und Bürgerinnen.	<p>Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist ein zentraler Grundpfeiler der Lärminderungsplanung; in diesem Zusammenhang und darüber hinaus ist die aktive Einbindung interessierter Bürger*innen ein besonders wichtiges Anliegen der Landeshauptstadt München. Neben der vorliegenden Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Überprüfung des Lärmaktionsplanes verfolgt die Landeshauptstadt München bereits seit Jahren eine aktive Informationspolitik im Sinne lärm betroffener Bürger*innen. Hierzu dienen neben Informationsveranstaltungen oder Broschüren z.B. auch die umfangreichen Hintergrundinformationen auf der Internetpräsenz muenchen.de/laerm. Hier sind auch die jeweiligen Ansprechpartner*innen im Falle konkreter Lärmbeschwerden zu finden.</p> <p>Wenn die berechtigterweise hohen Erwartungen an eine adäquate Informationspolitik bei einigen Bürger*innen nicht erfüllt werden konnten, so wird dies seitens der Stadtverwaltung ausdrücklich bedauert. In diesem Zusammenhang geäußerte Verbesserungsvorschläge werden jederzeit gerne entgegengenommen. Hierzu bedarf es jedoch konkreter Anregungen, an welchen Stellen noch Verbesserungsbedarf gesehen wird.</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
183	Ermutigen, fördern und belohnen Sie die Verwendung von Fahrrädern anstelle von lauten Rollern, Motorrädern und anderen Zweirädern.	<p>Mit der Gründung des Mobilitätsreferats am 1. Januar 2021 werden die Kompetenzen und Zuständigkeiten für die Planung, Steuerung und Umsetzung einer zukunftsfähigen Mobilität in einer neuen Organisationsform gebündelt. Das Mobilitätsreferat ist von jetzt an zentrale Anlaufstelle für Mobilität in München. Gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern will es in München und der Region den Verkehr von morgen gestalten.</p> <p>Derzeit wird intensiv an der neuen Mobilitätsstrategie München 2035 gearbeitet, mit der noch besser auf gegenwärtige Herausforderungen reagiert werden soll. Das Ziel ist, diese noch im Sommer durch den Stadtrat offiziell beschließen zu lassen und im Anschluss in einem breiten Beteiligungsprozess mit der Öffentlichkeit abzustimmen und weiter zu verbessern.</p> <p>Die Inhalte aus dem Bürgerbegehren "Sauba Sog I" werden in der neuen Mobilitätsstrategie berücksichtigt, ebenso die neuen politischen und gesetzlichen Anforderungen an den Umwelt- und Klimaschutz (Luftreinhaltung, Klimaneutralität der Stadt München bis zum Jahr 2035) und bereits beschlossene Ziele des Stadtrats zur Verkehrssicherheit („Vision Zero“ = 0 Verkehrstote).</p>
184	Wir wohnen am XXX-MARKT am Hart. Am Abend ist dies der Treffpunkt der Auto-poser und Tuning Szene. Es entsteht ein unerträglicher Lärm und Gefahren für Anwohner. Des weiteren ist die In-golstädter Str zu einer Rennstrecke geworden. Es wäre schön, wenn hier etwas unternommen wird. Viele Grüße	<p>unzulässiger Lärm durch Zweckentfremdung Parkplatz</p> <p>Sofern Lärm durch Autoposer o.ä. von einem privat betriebenen Parkplatz wie dem eines Verbrauchermarktes ausgeht, so sollte hier in einem ersten Schritt der/die Betreiber*in verständigt werden. Diese*r hat entsprechende Maßnahmen (wie z.B. eine Sperrung des Parkplatzes nach Geschäftsschluss oder die Beauftragung eines Wachdienstes) zu veranlassen, um die unzulässige Lärmbelästigung zu beseitigen. Sollte dies zu keinem Erfolg führen, so kann das Sachgebiet Immissionsschutz Nord bzw. Süd des Referates für Klima- und Umweltschutz (s. einleitender Hinweis) hinzugezogen werden, welches dann immissionsschutzrechtliche Auflagen wie Nutzungsbeschränkungen anordnen kann.</p> <p>Im Falle einer unmittelbaren Lärmbelästigung im Nachtzeitraum ausgehend von einer Zweckentfremdung privater Parkplatzflächen wird darüber hinaus um die Verständigung der zuständigen Polizeidienststelle gebeten.</p> <p>Interventionen gegen Autoposer, Tuner und Raser</p> <p>Der geschilderte Sachverhalt (Poser, Tuner, überhöhte Geschwindigkeiten) passen zum durchaus diskussionswürdigen, individuellem Fehlverhalten einiger Verkehrsteilnehmender.</p> <p>Es handelt sich hierbei um ein bundesweit seit einiger Zeit zu beobachtendes Phänomen, das mit Schlagworten wie „Autoposer“, „Profilierungsfahrer“ bezeichnet oder verniedlichend auch mit „emotionellem Fahren“ umschrieben wird.</p> <p>Leider bestehen seitens der Landeshauptstadt München keine Möglichkeiten, gegen dieses nicht nur von Ihnen sondern auch von der Mehrheit der Stadtbevölkerung als störend empfundene Verkehrsverhalten und den damit einhergehenden Beeinträchtigungen und Störungen tätig zu werden.</p> <p>So beschränken sich die wenigen Einflußmöglichkeiten der Verwaltung auf die im Rahmen des Fahrzeugzulassungsverfahren abzuwickelnden Aufgabenstellungen.</p> <p>Aber auch hier sind vom Gesetzgeber enge Grenzen gesetzt. So muss die Fahrzeugzulassungsbehörde einem Antrag auf Zulassung oder Umschreibung eines Fahrzeugs sowie technischen Änderungen dann folgen, wenn das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht und keine Anhaltspunkte für technische Mängel am Fahrzeug offensichtlich sind (z.B. durch Eintrag eines technischen Mangels im örtlichen Register der Zulassungsbehörde oder im Zentralen Register des Kraftfahrt-Bundesamtes).</p> <p>Werden beispielsweise spezielle Auspuffanlagen bereits vom Hersteller ab Werk eingebaut, ist auch die Zulassung für den Straßen-</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>verkehr durch die Betriebserlaubnis des Fahrzeugtyps gegeben. Vergleichbares gilt für nachträgliche Änderungen oder Einbauten. Hier ist zunächst das Vorhandensein einer sogenannten „Allgemeinen Betriebserlaubnis“ bzw. einer „EG-Betriebserlaubnis“ für das Fahrzeugteil sowie eine Einzelabnahme durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich. Diese Einzelabnahme allein berechtigt zwar noch nicht zur Inbetriebnahme eines Fahrzeugs mit einem geänderten Anbauteil. Dazu ist eine neu erteilte Betriebserlaubnis der Zulassungsbehörde nach Vorlage des positiv abgeschlossenen Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich.</p> <p>Im Rahmen der turnusmäßig wiederkehrenden Hauptuntersuchungen durch staatlich anerkannte Prüforganisationen (wie zum Beispiel DEKRA, TÜV, GTÜ oder KÜS) wird regelmäßig die Vorschriftsmäßigkeit, die Umweltverträglichkeit und die Verkehrssicherheit eines Kraftfahrzeugs überprüft. Dadurch soll sichergestellt werden, dass Kraftfahrzeuge mit technischen Mängeln oder Sicherheitsmängeln nicht am Straßenverkehr teilnehmen. In diesem Zusammenhang werden in der Regel auch die Betriebserlaubnisse bzw. erforderlichenfalls die technischen Gutachten für etwaige am Fahrzeug vorgenommenen Änderungen und Einbauten mit überprüft und gegebenenfalls auch beanstandet. Wird dabei festgestellt, dass beispielsweise eine nicht genehmigte Schalldämpferanlage an einem Fahrzeug angebaut oder eine genehmigte Schalldämpferanlage unzulässig verändert wurde, erlischt die Betriebserlaubnis für das Fahrzeug und es darf nicht mehr am Straßenverkehr teilnehmen.</p> <p>Die Kontrolle und Überwachung der Verkehrsteilnehmenden und ihrer Fahrzeuge obliegt im fließenden Verkehr ausschließlich der Polizei. Nur sie kann im Rahmen einer Kontrolle ein Fahrzeug dann außer Betrieb setzen, wenn es verkehrsunsicher ist oder aber der Zustand des Fahrzeugs nicht mehr den Angaben der Betriebserlaubnis entspricht. In der Regel muss dies aber wiederum durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen festgestellt werden.</p> <p>In Fällen erheblicher oder auch leichter Mängel, kann die Polizei ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eröffnen und übermittelt in der Folge der zuständigen Zulassungsbehörde eine Ausfertigung der Mängelanzeige. Diese Anzeigen sind der Anlass, dass die Zulassungsstelle prüft, ob ein Verfahren gem. § 5 FZV eröffnet wird, bei dem in letzter Konsequenz auch Maßnahmen zur zwangsweisen Außerbetriebsetzung vorgenommen werden. Bevor allerdings dieses letzte Mittel angewendet werden kann, muss der Betroffene zuerst angehört bzw. ihm die Möglichkeit eingeräumt werden, das KFZ wieder in einen regelkonformen Zustand zu versetzen.</p> <p>Geschieht dies nicht, erfolgt eine Betriebsuntersagung mit Androhung eines Zwangsgeldes und ggf. eine weitere Anordnung, in der bei Nichtbeachtung wiederum die zwangsweise Außerbetriebsetzung angedroht wird. Die zwangsweise Außerbetriebsetzung kann dann vom Fahrzeughaltenden nur noch dadurch vermieden werden, dass er entweder den vorschriftsmäßigen Zustand nachweist oder aber das Fahrzeug selbst außer Betrieb setzt.</p> <p>In München ist zwar keine organisierte „Tuner-/Raser-Szene“ etabliert, es kommt aber immer wieder zu sogenannten Spontanrennen, bei denen sich die Teilnehmenden in der Regel während des Wartens an einer roten Ampel durch Gesten oder auch verbal zu einem Rennen „herausfordern“ bzw. absprechen.</p> <p>Im Umfeld der Ingolstädter Straße befinden sich ein Schnellrestaurant, eine Tankstelle sowie ein größerer Verbrauchermarktparkplatz, an welchen es gelegentlich zu spontanen Treffen kommt. Aus diesem Grund wird der Bereich der Ingolstädter Straße, Maria-Probst-Straße und Schwarzhauptstraße regelmäßig, insbesondere an Wochenenden, polizeilich überwacht.</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>Konkrete Wahrnehmungen bzgl. unerlaubter Rennen, Raserei, Fahrzeuglärm und anderem, individuellem Fehlverhalten im Straßenverkehr können Sie selbstverständlich jeder Zeit bei der örtlich zuständigen Polizeiinspektion anzeigen. Um allerdings die verursachende Person ermitteln zu können werden dort die folgenden Angaben benötigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ die Örtlichkeit, ◦ die Tatzeit, ◦ die Fahrtrichtung, ◦ das Kennzeichen, ◦ die Fahrzeugmarke und möglichst ◦ eine Beschreibung des Kraftfahrzeugführenden.
185	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, ich sehe leider überhaupt keine Umsetzung Ihrer Pläne in der Effnerstrasse. Der Lärm und Schmutz nimmt immer weiter zu. Der LKW-Verkehr und Stau im Berufsverkehr nimmt zu. Meine Idee ist es, den Verkehr gar nicht in das Stauende fahren zu lassen, sondern durch intelligente Ampelschaltungen den Verkehr an der Lohengrinstrasse auszubremsen und nur einfahren zu lassen, wenn der Effnerplatz frei ist. Außerdem müssten die LKWs kontrolliert und verwarnt werden, sonst nimmt dieser Durchgangsverkehr nicht ab. Eine Lärminderung kann auch nur durch Tempoverringerung erreicht werden. Aus diesem Grund und auf Grund des Altersheims und der Kinderkrippe in der Odinstrasse plädiere ich für Tempo 30. Ich hoffe sehr, dass Sie sich auch wirklich für die Belange der Bürger interessieren. Ich spiele seit Jahren, aufgrund des Lärms und Drecks dieser Straße, mit dem Gedanken wegzuziehen. Dies ist mein Versuch und Bitte unsere Straße lebenswert zu machen. Vielen Dank!</p>	<p>Die vorgebrachten Anregungen bezüglich der Effnerstraße werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplanes geprüft. Dabei erfolgt eine Auswahl von Untersuchungsgebieten nach objektiven Kriterien. Maßgeblich sind die Höhe des Lärmpegels und die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen in einem definierten Abschnitt. Hieraus wird ein sogenanntes Lärmbewertungsmaß errechnet, welches die Betroffenheit eines Abschnittes quantifiziert. Ein potentielles Untersuchungsgebiet setzt sich dann in der Regel aus mehreren stark betroffenen Abschnitten zusammen und ist somit ein Gebiet, das insgesamt aufgrund eines oder mehrerer belasteten Straßen- oder Schienenabschnitte ein hohes Lärmbewertungsmaß aufweist. Für den Bereich innerhalb eines Untersuchungsgebiets werden mögliche Lärmschutzmaßnahmen evaluiert und ggf. deren Realisierung angestoßen.</p> <p>Die Untersuchungsgebiete werden durch einen Arbeitskreis, in welchem alle betroffenen Referate der Landeshauptstadt München vertreten sind, ausgewählt und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt. Die abschließende Entscheidung über die Aufnahme eines Untersuchungsgebietes in den Lärmaktionsplan trifft demnach der Stadtrat.</p> <p>Dieses Vorgehen dient einer Priorisierung, um – mit den begrenzten zur Verfügung stehenden Ressourcen – eine möglichst hohe Anzahl an Bürger*innen bzw. vorrangig besonders lärmbeeinträchtigte Bürger*innen zu entlasten. Es wird daher um Verständnis dafür gebeten, dass in der Konsequenz nicht jeder einzelne Wunsch nach Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigt werden kann.</p> <p>Geschwindigkeitsbegrenzung Effnerstraße</p> <p>Im Jahr 2019 wurden die Zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Effnerstraße im Stadtgebiet aus Lärmschutzgründen von vorher 60 km/h auf 50 km/h reduziert.</p> <p>Mit Blick auf die Verkehrsbedeutung der Effnerstraße als Hauptverkehrsstraße im Primärnetz sind weitere verkehrsbeschränkende Maßnahmen, beispielsweise in Form einer nochmaligen Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, nicht verhältnismäßig.</p> <p>Durchfahrtsverbote für Lkw</p> <p>Seit dem 01.02.2008 gilt mit den Festlegungen der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für München ein Lkw-Durchfahrtsverbot für Lastkraftwagen mit einem zulässigem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen.</p> <p>Der noch verbleibende städtische Wirtschaftsverkehr mit Quelle oder Ziel in München ist zur Sicherstellung der Versorgung notwendig und soll möglichst direkt und zügig auf einem dafür vorgesehenen Straßennetz abgewickelt werden.</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>Auf diesem Vorbehaltsnetz für den Wirtschaftsverkehr soll insbesondere der Schwerlastverkehr auf den dafür geeigneten Straßen schnellstmöglich zum angrenzenden, übergeordneten Hauptstraßennetz geführt werden.</p> <p>Die Efferstraße ist Bestandteil dieses Vorbehaltsnetzes.</p> <p>Die Kontrolle des fließenden Verkehrs obliegt der Polizei, ein Verstoß gegen das Durchfahrtsverbot wird mit einem Bußgeld geahndet.</p> <p>Konkrete Wahrnehmungen bzgl. der Nichtbeachtung des LKW-Durchfahrtsverbotes oder anderer Verkehrsverstöße können bei der örtlich zuständigen Polizeidienststelle zur Anzeige gebracht werden.</p> <p>Um der Ordnungswidrigkeit nachgehen zu können benötigt die Polizei jedoch</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Örtlichkeit, - die Tatzeit, - die Fahrtrichtung, - das Kennzeichen, - die Fahrzeugmarke und möglichst - eine Beschreibung des Kraftfahrzeugführenden.
187	Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h auf A 95 mindestens bis zur Stadtgrenze.	<p>Die Landeshauptstadt München ist an Bundesautobahnen - auch wenn diese innerhalb des Stadtgebietes der Landeshauptstadt München verlaufen - weder für die Planung noch für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen zuständig und kann somit auch keine Prüfung diesbezüglich veranlassen; gleichwohl werden Lärmschutzmaßnahmen an Bundesautobahnen seitens der Stadtverwaltung grundsätzlich befürwortet.</p> <p>Die Zuständigkeit für Lärmschutzmaßnahmen wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen an als Bundesautobahn gewidmeten Verkehrswegen liegt bei der Autobahn GmbH des Bundes. Diese hat mitgeteilt, dass bei der Prüfung der nun umgesetzten Geschwindigkeitsbeschränkungen für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München alle erforderlichen Parameter (u. a. vorhandener Lärmschutz, bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, die Lärmbelastung oder die Anzahl betroffener Wohngebiete bzw. Art der Wohnbebauung) miteinbezogen wurden. Der rechtliche Rahmen wurde dabei weitestgehend ausgereizt und eine Änderung der festgelegten bzw. der bestehenden Geschwindigkeitsregelung auf den Autobahnen im Stadtgebiet München – so auch auf der A95 - lässt sich nach der Straßenverkehrs-Ordnung rechtlich nicht begründen.</p> <p>Zuständig für die Lärmaktionsplanung für Bundesautobahnen in Ballungsräumen ist gemäß Art. 2 Abs. 3 Satz 1 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) die Regierung von Oberfranken. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans für Bundesautobahnen in Ballungsräumen steht in den kommenden Jahren an. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwiefern sich vorliegend ein Handlungserfordernis zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ergibt. Lärmaktionspläne der Regierung sind gemäß Art. 4 Satz 2 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden zu erstellen, d.h. die Landeshauptstadt München ist zu beteiligen und die in diesem Zusammenhang geäußerten Belange sind zu berücksichtigen bzw. in die Abwägung einzustellen. Das Referat für Klima- und Umweltschutz der Landeshauptstadt München wird daher die vorliegenden Anregungen zu gegebener Zeit an die zuständige Stelle übermitteln und um eine Prüfung der Wirksamkeit und Realisierbarkeit der angeregten Lärmschutzmaßnahmen bitten.</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>Verkehrsrechtliche Zuständigkeit A95</p> <p>Zwischen dem Luise-Kiesselbach-Platz und der Anschlussstelle Kreuzhof besteht bereits eine T60-Regelung. Der Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Kreuzhof und der Stadtgrenze liegt außerhalb der verkehrsrechtlichen Zuständigkeit der Landeshauptstadt München. Hier ist ausschließlich die Autobahn GmbH des Bundes zuständig.</p> <p>Die Verkehrsbehörde der Landeshauptstadt München hat deshalb dort keinerlei Mitsprache- oder Einflussmöglichkeiten auf die von den zuständigen Stellen getroffenen verkehrsrechtlichen Entscheidungen und wird von diesen über die dort getroffenen verkehrsrechtlichen Entscheidungen und Anordnungen auch nicht informiert.</p>
188	Schallschutzwand zur Bahn Bahnstrecke München Lindau und S4 in Aubing auf der Südseite	<p>Es besteht seitens der Landeshauptstadt München keine Zuständigkeit für die Lärminderungsplanung für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes. Zuständig ist hier gemäß § 47e Abs. 3 BImSchG das Eisenbahnbundesamt (EBA). Insofern wird vorliegend auf die Lärminderungsplanung des EBA verwiesen. Ungeachtet dessen setzt sich die Landeshauptstadt München auch auf verschiedenen Ebenen für die Interessen der von Schienenverkehrslärm betroffenen Münchner Bürger*innen ein, z.B. im Rahmen von Planungsverfahren für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Schienenverkehrswegen. An bestehenden Schienenwegen besteht grundsätzlich kein Rechtsanspruch auf die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen. Im Falle einer wesentlichen Änderung eines Schienenweges, wie dies z.B. mit dem Ausbau der Strecke der S4 West zwischen Pasing und Buchenau geplant ist, besteht auf Maßnahmen zur Lärmvorsorge gemäß den Maßgaben der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung). In diesem Zusammenhang erfolgt dann zumeist auch die Umsetzung aktiver Lärmschutzmaßnahmen wie z.B. einer Lärmschutzwand.</p>
191	<p>- radikalere und viel schnellere Umverteilung der Verkehrsräume zugunsten ÖPNV und Radfahrern</p> <p>- sukzessiven Ausbau von Park & Ride im gesamten Stadtraum prüfen, v.a. im Süden (bspw. Raum Giesing, südl. TeLa) - Tempo 30 durchsetzen und "garantieren", Tempolimit konstant prüfen (mehr feste Radaranlagen), straßenbauliche Maßnahmen (bspw. Bremsschwellen, v.a. bei Zusammenreffen aller Verkehrsteilnehmern und Haltestellen des ÖPNV) - Änderung Parkplätze am Beispiel "innere" Tegernseer Landstraße: Die Parkplätze im Bereich der Kreuzung Ostfriedhof - Tegernseer Landstraße - Tegernseer Platz sind sicherlich wichtig für den Warenverkehr und für wenige Kunden des lokalen Einzelhandels, allerdings muss angesichts des verschwendeten Platzes und der konstanten Probleme für den ÖPNV aufgrund einer Blockierung der Verkehrswege eine Reduzierung dieser Stellplätze, im Stile der Maßnahmen in der Fraunhoferstraße, umgesetzt werden - Organische Lärmschutzmaßnahmen prüfen: Begrünung/Hecken/Erdwälle/Mooswände o.ä. (?), Begrünung der verkehrsumtosten Straßen in engen städt. Räumen, bspw. Sonnenallee, Obergiesing (bspw. Grünspliz als Vorzeigemodell tauglich) - Prüfung der Möglichkeit von geräumigen „Vierteltiefgaragen“ , bspw. unter dem Tegernseer Platz (bei Umbauphase), um Parkplätze für Anwohner und potentielle Besucher/ Kunden zu gewährleisten (Vorbild Thomas Wimmer Ring - Tiefgarage?)</p> <p>- Grüne Zonen direkt verbinden und Lärmverschmutzung verringern vs. Problem der separie-</p>	<p>Lärminderungsmaßnahmen Giesing</p> <p>Die vorgebrachten Anregungen werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplanes geprüft. Dabei erfolgt eine Auswahl von Untersuchungsgebieten nach objektiven Kriterien. Maßgeblich sind die Höhe des Lärmpegels und die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen in einem definierten Abschnitt. Hieraus wird ein sogenanntes Lärmbewertungsmaß errechnet, welches die Betroffenheit eines Abschnittes quantifiziert. Ein potentielles Untersuchungsgebiet setzt sich dann in der Regel aus mehreren stark betroffenen Abschnitten zusammen und ist somit ein Gebiet, das insgesamt aufgrund eines oder mehrerer belasteten Straßen- oder Schienenabschnitte ein hohes Lärmbewertungsmaß aufweist. Für den Bereich innerhalb eines Untersuchungsgebietes werden mögliche Lärmschutzmaßnahmen evaluiert und ggf. deren Realisierung angestoßen.</p> <p>Die Untersuchungsgebiete werden durch einen Arbeitskreis, in welchem alle betroffenen Referate der Landeshauptstadt München vertreten sind, ausgewählt und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt. Die abschließende Entscheidung über die Aufnahme eines Untersuchungsgebietes in den Lärmaktionsplan trifft demnach der Stadtrat.</p> <p>Dieses Vorgehen dient einer Priorisierung, um – mit den begrenzten zur Verfügung stehenden Ressourcen – eine möglichst hohe Anzahl an Bürger*innen bzw. vorrangig besonders lärmbeeinträchtigte Bürger*innen zu entlasten. Es wird daher um Verständnis dafür gebeten, dass in der Konsequenz nicht jeder einzelne Wunsch nach Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigt werden kann.</p> <p>Mobilitätswende</p> <p>Mit der Gründung des Mobilitätsreferats am 1. Januar 2021 wer-</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	<p>renden Verkehrsschneisen in ganz München (neue "Grüne Lungen" schaffen): Als Bsp.: https://www.draussen-im-zentrum.de/erweitert/mitelbruchzeile_MuENCHner_Skizze:_Stadtteilverknuepfung_-_Giesinger_Esplanade Die Stadtteile Giesings, die Parks und die Naturräume im südlichen Ende sind sehr schlecht und unattraktiv miteinander verbunden. Das liegt vor allem an den immer wiederkehrenden großen, mehrspurigen und stark befahrenen Straßen, die nur an wenigen Stellen einigermaßen sicher passierbar sind. Vor allem problematische Straßen sind Werinher- und Deisenhofener Straße. Sie sind gleich die erste Barriere zwischen zentrumsnahen und zentrumsfernen Teilen Giesings, bzw. für die Orientierung gen Süden. Da dieser Verkehr kurz- bis mittelfristig schwer einzudämmen ist und diese Straße wichtige Achsen darstellen, müsste man für den folgenden Vorschlag an den kreuzenden Stellen die Straße jeweils unter der Esplanade hindurchführen oder die Esplanade als Brücke darüber laufen lassen. Der Vorschlag sieht eine grüne Verbindung vor, die die Luft- und Lärmverschmutzung eindämmt, Stadtteile enger zusammenbringen soll und gleichzeitig sozialer Katalysator und Ventil sein kann. Ziel ist eine durchgängige, grüne und mit Bäumen gesäumte Schneise von bspw. Ostfriedhof bis Weißenseepark usw. (dadurch Schaffung einer neuen und dort dringend benötigten „grünen Lunge“ als Ruhe- und Begegnungszone), natürlich ist auch eine phasenweise Erschließung oder kürzere Zone denkbar und umsetzungswürdig, zumindest bis auf die Höhe Grünwalder Stadion oder bis zum St. Quirin Platz, evtl. Verbind gen südl. TeLa</p>	<p>den die Kompetenzen und Zuständigkeiten für die Planung, Steuerung und Umsetzung einer zukunftsfähigen Mobilität in einer neuen Organisationsform gebündelt. Das Mobilitätsreferat ist von jetzt an zentrale Anlaufstelle für Mobilität in München. Gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern wollen wir in München und der Region den Verkehr von morgen gestalten.</p> <p>Derzeit wird intensiv an der neuen Mobilitätsstrategie München 2035 gearbeitet, mit der noch besser auf gegenwärtige Herausforderungen reagiert werden soll. Das Ziel ist, diese noch im Sommer durch den Stadtrat offiziell beschließen zu lassen und im Anschluss in einem breiten Beteiligungsprozess mit der Öffentlichkeit abzustimmen und weiter zu verbessern.</p> <p>Die Inhalte aus dem Bürgerbegehren "Saubra Sog I" werden in der neuen Mobilitätsstrategie berücksichtigt, ebenso die neuen politischen und gesetzlichen Anforderungen an den Umwelt- und Klimaschutz (Luftreinhaltung, Klimaneutralität der Stadt München bis zum Jahr 2035) und bereits beschlossene Ziele des Stadtrats zur Verkehrssicherheit („Vision Zero“ = 0 Verkehrstote).</p> <p>Tempo 30</p> <p>Der Gesetzgeber hat die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 50 km/h beschränkt. Die Anordnung einer geringeren Höchstgeschwindigkeit setzt daher immer eine über das - in einer Großstadt übliche Gefahrenpotential deutlich hinausgehende Gefährdungslage voraus (wenn nicht die Möglichkeit besteht, den Straßenabschnitt in eine Tempo-30-Zone einzubeziehen). Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) sicherzustellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen. Die Definition eines Vorfahrtsstraßennetzes ist also Voraussetzung zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen.</p> <p>Reduzierung von Parkplätzen zu Gunsten des öffentlichen Raums</p> <p>Das Parkkonzept in München sieht vor, Parkplätze im öffentlichen Straßenraum zu reduzieren um</p> <ul style="list-style-type: none"> - eine neue Flächenaufteilung zugunsten Rad- und Fußverkehr zu erzielen, - Gehbahnbereiche und Plätze zur Steigerung der Aufenthaltsqualität auszuweiten, - Abstellplätze für Fahrräder, Lastenräder zu schaffen (dadurch stehen Gehbahnbereiche wieder Fußgänger*innen zur Verfügung), - Leihradstationen einzurichten, - Abstellplätze für E-Scooter etc. zu realisieren und - Parkplätze für Carsharingfahrzeuge (und damit Reduzierung privater Kfz) auszuweisen.
193	<p>- Reduktion von Individualverkehr durch verschärfte Tempolimitierung (30km/h) - Reduktion von Parkplätzen zu Gunsten des öffentlichen Raums: Anheben der Gebühren des Anwohnerparkens. - Ausbau von Radstrassen bzw. Fahrradspuren auf der Strasse</p>	<p>Geschwindigkeitsbegrenzungen</p> <p>Der Gesetzgeber hat die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 50 km/h beschränkt. Die Anordnung einer geringeren Höchstgeschwindigkeit setzt daher immer eine über das - in einer Großstadt übliche Gefahrenpotential deutlich hinausgehende Gefährdungslage voraus (wenn nicht die Möglichkeit besteht, den Straßenabschnitt in eine Tempo-30-Zone</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>einzu beziehen). Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) sicherzustellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen. Die Definition eines Vorfahrtsstraßennetzes ist also Voraussetzung zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen.</p> <p>Förderung des Radverkehrs</p> <p>Der 2009 gefasste Grundsatzbeschluss Radverkehr beauftragt die Verwaltung, eine Reihe von Maßnahmen umzusetzen, um den Verkehr stadt- und umweltfreundlicher zu gestalten. Hierzu zählt unter anderem die Einrichtung von Fahrradstraßen.</p> <p>Fahrradstraßen sind mit dem Verkehrszeichen 244.1 der Straßenverkehrsordnung (StVO) beschildert. Es handelt sich hierbei um Straßen, die vor allem dem Radverkehr vorbehalten sind. Andere Fahrzeuge sind nur zugelassen, wenn das entsprechende Zusatzzeichen unter dem Fahrradstraßenschild hängt (dies ist in München derzeit bei fast allen Fahrradstraßen der Fall). Alle Verkehrsteilnehmenden dürfen nicht schneller als 30 km/h fahren. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden, wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist ohne Behinderung des Gegenverkehrs erlaubt. Fahrradstraßen sind daher insbesondere für Hauptverbindungen des Radverkehrs oder bei hohem Radverkehrsaufkommen geeignet.</p> <p>Der allgemeine Kfz- und/oder Anliegerverkehr wird selbstverständlich weiter zugelassen. Die Ausweisung einer Straße bzw. von Straßenzügen zur Fahrradstraße erfolgt nach dem sogenannten Netzgedanken. D.h., wesentliches Entscheidungskriterium für die Ausweisung einer Straße bzw. eines Straßenzuges als Fahrradstraße ist die Bündelung des Radverkehrs, z.B. durch bereits bestehende Beschilderung als Radverkehrsrouten oder als wichtige Verbindungsfunktion für den Radverkehr.</p> <p>Kleinteilige bzw. zusammenhanglose Maßnahmen kommen hingegen nicht in Betracht.</p> <p>Reduzierung von Parkplätzen zu Gunsten des öffentlichen Raums</p> <p>Das Parkkonzept in München sieht vor, Parkplätze im öffentlichen Straßenraum zu reduzieren um</p> <ul style="list-style-type: none"> - eine neue Flächenaufteilung zugunsten Rad- und Fußverkehr zu erzielen, - Gehbahnbereiche und Plätze zur Steigerung der Aufenthaltsqualität auszuweiten, - Abstellplätze für Fahrräder, Lastenräder zu schaffen (dadurch stehen Gehbahnbereiche wieder Fußgänger*innen zur Verfügung), - Leihradstationen einzurichten, - Abstellplätze für E-Scooter etc. zu realisieren und - Parkplätze für Carsharingfahrzeuge (und damit Reduzierung privater Kfz) auszuweisen.

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
194	<p>- Geschwindigkeitsbeschränkungen werden nicht eingehalten/kontrolliert - LKW Durchfahrverbote werden nicht eingehalten/kontrolliert - mehr E-Busse</p>	<p>Überwachung des fließenden Verkehrs</p> <p>Die Zuständigkeit für die Kontrolle des fließenden Verkehrs, insbesondere der gefahrenen Geschwindigkeiten und der Beachtung des LKW-Durchfahrverbotes liegt bei der Polizei. Für Tempo 30-Zonen und -Strecken wurde die Geschwindigkeitsüberwachung auf die beim Kreisverwaltungsreferat angesiedelte Kommunalen Verkehrsüberwachung übertragen.</p> <p>Deren regelmäßiges Geschwindigkeitsmessprogramm umfasst derzeit bereits mehr als 800 Straßen im gesamten Stadtgebiet. Im Rahmen der personellen und rechtlichen Möglichkeiten werden Kontrollen verstärkt im Bereich von Schulen, Kindertageseinrichtungen oder Altenheimen durchgeführt. Die stadtweite Beanstandungsquote liegt hier bei 11,3% . Auch zukünftig ist das Ziel, die Verkehrssicherheit in der Stadt weiter zu erhöhen. Allerdings ist eine "Rund-um-die-Uhr-Überwachung" weder möglich, noch wünschenswert.</p> <p>elektrische Busse</p> <p>Die MVG unterstützt das vorgebrachte Anliegen bezüglich des Ausbaus der Elektromobilität und abgasfreier Fahrzeuge und verfolgt das Ziel, unsere operative Busflotte bis 2030 weitestgehend zu elektrifizieren.</p>
195	<p>- das fahren von motorrädern und autos zwecks parken auf den gehwegen unterbinden (zu nah und zu laut an den fenstern der bewohner eg). - das auffaulen der automotoren wg autorennen und tunings unterbinden. - das pause machen im auto bei laufendem motor unterbinden. - das wummern der lautsprecher in den autos unterbinden (nächtliche ruhestörung, und der pkw fahrer reagiert nicht auf krankewagensirenen, weil er nix hört). - die musikbeschallung der ladengeschäfte bis in den öffentlichen bereich unterbinden. - ladenbesitzer auch auf lärmverschmutzung im innenbereich aufmerksam machen. - das hohe piepsen der türwarnsignale in den s-bahnen durch dunklere töne ersetzen. - in öffentlichen verkehrsmitteln um leiseschaltung der handys bitten. - die nachverdichtungen nicht derart übertreiben, dass häuser zu nah stehen und man jedes wort/musikbeschallung der nachbarn mithören muss. - die lautstarken nächtlichen feiern auf strassen und plaetzen ab 22:00 konsequent unterbinden. - zug- und s-bahnlينien in den wohnbereichen konsequent untertunneln. - und nicht zuletzt, die einhaltung der allgemeinen ruhezeiten mehr unters volk bringen.</p>	<p>Parken auf Gehwegen</p> <p>Das Parken auf einer Gehbahn ohne gesonderte Beschilderung oder Markierung ist nach der Straßenverkehrsordnung nicht zulässig und stellt eine Ordnungswidrigkeit dar. Dennoch hat sich dieses verbotswidrige Gehwegparken über Jahrzehnte in geschätzt hunderten von Straßen in Wohngebieten, mangels ausreichender Kapazitäten zur konsequenten Durchsetzung der Regelung, eingebürgert. Dadurch hat sich zwar eine überwiegende Toleranz der Bewohner*innen in den betroffenen Straßen eingestellt, dennoch stellt das ordnungswidrige Gehwegparken dauerhaft eine Gefahrenquelle dar. Diese ist vor allem dann gegeben, wenn Fußgänger*innen, insbesondere Kinder, an nicht selten entstehenden Gehwegengstellen auf die Fahrbahn ausweichen müssen oder Sichtbeziehungen an Grundstückszu-/ausfahrten beeinträchtigt werden.</p> <p>Aufgrund des zunehmenden Bewusstseins der Bürger*innen für die aus Klima- und Platzgründen notwendige Verkehrswende nimmt die Bedeutung des Rad- und Fußverkehrs stark zu und bedingt deren deutliche Stärkung und Förderung sowie besseren Schutz vor Gefährdungen. Die Notwendigkeit äußert sich auch darin, dass zum rechtswidrigen Gehwegparken immer öfter Beschwerden bei der Straßenverkehrsbehörde eingehen.</p> <p>Im Jahr 2020 wurde von der Straßenverkehrsbehörde einseitige oder beidseitige Haltverbote in zahlreichen Straßen angeordnet, um damit gegen das teilweise zwar tolerierte, aber dennoch ordnungswidrige Parken auf Gehwegen vorzugehen.</p> <p>Bei der Einrichtung von neuen Parklizenzengebieten wird auf Basis einer umfassenden Parkraumerhebung auch das vor der Parkraumbewirtschaftung ggf. übliche Parken auf Gehbahnen geprüft und in Abstimmung mit den Bezirksausschüssen eine klare Regelung getroffen. Grundsätzlich gilt dabei die Maßgabe, dass kein Gehwegparken angeordnet wird.</p> <p>Das Mobilitätsreferat beabsichtigt im Jahr 2021 dem Stadtrat einen Beschlussentwurf zum Thema 'Umgang mit Gehwegparken' vorzulegen, in dem das weitere Vorgehen zur Vermeidung ordnungswidrigen Gehwegparkens dargelegt wird.</p> <p>Interventionen gegen Autoposer, Tuner und Raser</p> <p>Der geschilderte Sachverhalt (Poser, Tuner, überhöhte Geschwindigkeiten) passt zum durchaus diskussionswürdigen, individuellem</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>Fehlverhalten einiger Verkehrsteilnehmender.</p> <p>Es handelt sich hierbei um ein bundesweit seit einiger Zeit zu beobachtendes Phänomen, das mit Schlagworten wie „Autoposer“, „Profilierungsfahrer“ bezeichnet oder verniedlichend auch mit „emotionellem Fahren“ umschrieben wird.</p> <p>Leider bestehen seitens der Landeshauptstadt München keine Möglichkeiten, gegen dieses nicht nur von Ihnen sondern auch von der Mehrheit der Stadtbevölkerung als störend empfundene Verkehrsverhalten und den damit einhergehenden Beeinträchtigungen und Störungen tätig zu werden.</p> <p>So beschränken sich die wenigen Einflußmöglichkeiten der Verwaltung auf die im Rahmen des Fahrzeugzulassungsverfahren abzuwickelnden Aufgabenstellungen.</p> <p>Aber auch hier sind vom Gesetzgeber enge Grenzen gesetzt. So muss die Fahrzeugzulassungsbehörde einem Antrag auf Zulassung oder Umschreibung eines Fahrzeugs sowie technischen Änderungen dann folgen, wenn das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht und keine Anhaltspunkte für technische Mängel am Fahrzeug offensichtlich sind (z.B. durch Eintrag eines technischen Mangels im örtlichen Register der Zulassungsbehörde oder im Zentralen Register des Kraftfahrt-Bundesamtes).</p> <p>Werden beispielsweise spezielle Auspuffanlagen bereits vom Hersteller ab Werk eingebaut, ist auch die Zulassung für den Straßenverkehr durch die Betriebserlaubnis des Fahrzeugtyps gegeben.</p> <p>Vergleichbares gilt für nachträgliche Änderungen oder Einbauten. Hier ist zunächst das Vorhandensein einer sogenannten „Allgemeinen Betriebserlaubnis“ bzw. einer „EG-Betriebserlaubnis“ für das Fahrzeugteil sowie eine Einzelabnahme durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich. Diese Einzelabnahme allein berechtigt zwar noch nicht zur Inbetriebnahme eines Fahrzeugs mit einem geänderten Anbauteil. Dazu ist eine neu erteilte Betriebserlaubnis der Zulassungsbehörde nach Vorlage des positiv abgeschlossenen Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich.</p> <p>Im Rahmen der turnusmäßig wiederkehrenden Hauptuntersuchungen durch staatlich anerkannte Prüforganisationen (wie zum Beispiel DEKRA, TÜV, GTÜ oder KÜS) wird regelmäßig die Vorschriftsmäßigkeit, die Umweltverträglichkeit und die Verkehrssicherheit eines Kraftfahrzeugs überprüft. Dadurch soll sichergestellt werden, dass Kraftfahrzeuge mit technischen Mängeln oder Sicherheitsmängeln nicht am Straßenverkehr teilnehmen. In diesem Zusammenhang werden in der Regel auch die Betriebserlaubnisse bzw. erforderlichenfalls die technischen Gutachten für etwaige am Fahrzeug vorgenommenen Änderungen und Einbauten mit überprüft und gegebenenfalls auch beanstandet. Wird dabei festgestellt, dass beispielsweise eine nicht genehmigte Schalldämpferanlage an einem Fahrzeug angebaut oder eine genehmigte Schalldämpferanlage unzulässig verändert wurde, erlischt die Betriebserlaubnis für das Fahrzeug und es darf nicht mehr am Straßenverkehr teilnehmen.</p> <p>Die Kontrolle und Überwachung der Verkehrsteilnehmenden und ihrer Fahrzeuge obliegt im fließenden Verkehr ausschließlich der Polizei. Nur sie kann im Rahmen einer Kontrolle ein Fahrzeug dann außer Betrieb setzen, wenn es verkehrsunsicher ist oder aber der Zustand des Fahrzeugs nicht mehr den Angaben der Betriebserlaubnis entspricht. In der Regel muss dies aber wiederum durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen festgestellt werden.</p> <p>In Fällen erheblicher oder auch leichter Mängel, kann die Polizei ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eröffnen und übermittelt in der Folge der zuständigen Zulassungsbehörde eine Ausfertigung der Mängelanzeige. Diese Anzeigen sind der Anlass, dass die Zulassungsstelle prüft, ob ein Verfahren gem. § 5 FZV eröffnet wird, bei</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>dem in letzter Konsequenz auch Maßnahmen zur zwangsweisen Außerbetriebsetzung vorgenommen werden. Bevor allerdings dieses letzte Mittel angewendet werden kann, muss der Betroffene zuerst angehört bzw. ihm die Möglichkeit eingeräumt werden, das KFZ wieder in einen regelkonformen Zustand zu versetzen.</p> <p>Geschieht dies nicht, erfolgt eine Betriebsuntersagung mit Androhung eines Zwangsgeldes und ggf. eine weitere Anordnung, in der bei Nichtbeachtung wiederum die zwangsweise Außerbetriebsetzung angedroht wird. Die zwangsweise Außerbetriebsetzung kann dann vom Fahrzeughaltenden nur noch dadurch vermieden werden, dass er entweder den vorschriftsmäßigen Zustand nachweist oder aber das Fahrzeug selbst außer Betrieb setzt.</p> <p>Konkrete Wahrnehmungen bzgl. unerlaubter Rennen, Raserei, Fahrzeuglärm und anderem, individuellem Fehlverhalten im Straßenverkehr können Sie selbstverständlich jeder Zeit bei der örtlich zuständigen Polizeiinspektion anzeigen. Um allerdings die verursachende Person ermitteln zu können werden dort die folgenden Angaben benötigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ die Örtlichkeit, ◦ die Tatzeit, ◦ die Fahrtrichtung, ◦ das Kennzeichen, ◦ die Fahrzeugmarke und möglichst ◦ eine Beschreibung des Kraftfahrzeugführenden. <p>Nachverdichtung</p> <p>Bei der Planung neuer Wohngebiete, auch bei Nachverdichtungen, sind gesetzliche Vorschriften anzuwenden, die dem Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche dienen. Diese Anforderungen werden regelmäßig im Zuge der Bebauungsplanverfahren geprüft.</p> <p>Lärm durch Einzelhandelsgeschäfte</p> <p>Einschlägig und verbindlich sind vorliegend die Regelungen der TA Lärm (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm), Im Falle von Beschwerden über Lärm durch Gewerbebetriebe besteht die Möglichkeit, Kontakt mit dem Sachgebiet Immissionsschutz Nord bzw. Süd des Referates für Klima- und Umweltschutz(s. einleitender Hinweis) aufzunehmen. Die Beschwerde wird sodann geprüft und erforderlichenfalls entsprechende Maßnahmen veranlasst. Darüber hinaus besteht jedoch auch die Möglichkeit, zuerst das Gespräch mit dem Gewerbetreibenden zu suchen und hierbei die Lärmproblematik zu thematisieren. In diesem Zusammenhang sei jedoch noch darauf hingewiesen, dass nicht jede als störend empfundene Geräuscheinwirkung auch als unzulässig im Sinne der TA Lärm zu bewerten ist.</p> <p>Telefonieren in öffentlichen Verkehrsmitteln</p> <p>In den öffentlichen Verkehrsmitteln des MVV sind bereits entsprechende Hinweise zu finden.</p> <p>Türwarnsignale S-Bahn</p> <p>Die Signaltöne an S-Bahnen dienen neben sicherheitstechnischen Aspekten auch der Orientierung von sehbehinderten Personen. Dies ist auch über eine EU-Verordnung geregelt. Hierauf hat die Landeshauptstadt München keinen Einfluss.</p> <p>Unterirdische Trassierung von Bahnstrecken</p> <p>Im Rahmen des Neubaus oder der wesentlichen Änderung von</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>Schienenwegen besteht Anspruch auf Lärmvorsorge gemäß den Maßgaben der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung). In diesem Zusammenhang kann u.a. auch eine unterirdische Trassierung geprüft werden. An Bestandsstrecken gibt es keinen Anspruch auf Lärmschutz. Darüber ist die Tieferlegung sämtlicher Bahnstrecken in der Nähe von Wohnnutzungen auch langfristig kein realistisches Ziel.</p> <p>Ruhezeiten</p> <p>Regelungen zu besonders ruhebedürftigen Zeiten sind in den einschlägigen Verordnungen bzw. Verwaltungsvorschriften getroffen. Im Falle berechtigter Beschwerden kann die zuständige Stelle verständigt werden. Ansprechpartner sind z.B. unter muenchen.de/laerm zu finden. Bezüglich der Einhaltung von Ruhezeiten sei jedoch auch auf das allgemeine Gebot der Rücksichtnahme verwiesen. Hier ist jede*r Bürger*in selbst gefragt; die Stadtverwaltung möchte sich keine pauschalen erzieherischen Maßnahmen anmaßen.</p>
197	<p>Die bisherigen Ansätze sind richtig und gut. Das Ziel den Lärm durch die Verringerung von Lärmquellen einzudämmen anstatt durch Lärmschutz, sollte dabei nicht vergessen werden. Langfristiges Ziel einer Großstadt muss es sein, den PKW Verkehr bestmöglich zu reduzieren und den Fahrradverkehr auszubauen und sicher zu gestalten. Andere Städte reduzieren z.B. den Stellplatzschlüssel, oder heben ihn ganz auf (wie z.B. in Berlin). Das vermisste ich noch in München. Nur durch Verbote lässt sich nicht alles erreichen. Wenn aber faktisch der Platz fehlt, reduzieren sich auch die PKW. Der Ausbau des Schienenverkehrs ist sicher auch enorm wichtig. Aber gerade auch hier lassen sich mit durchdachten Planungen Emissionen vermeiden. Hier besteht leider in München ein großes Defizit - s. geplanter Ausbau Truderinger Kurve (ABS38). Die Stadt München hat sich hier bereits schützend positioniert. Die Planungen der Deutschen Bahn mit den Zustimmungen des Verkehrsministeriums steuern auf eine Lärmkatastrophe für die Menschen in der Stadt hin. Das darf im Jahr 2021 in einer Großstadt in Europa nicht passieren.</p>	<p>Mobilitätswende</p> <p>Mit der Gründung des Mobilitätsreferats am 1. Januar 2021 werden die Kompetenzen und Zuständigkeiten für die Planung, Steuerung und Umsetzung einer zukunftsfähigen Mobilität in einer neuen Organisationsform gebündelt. Das Mobilitätsreferat ist von jetzt an zentrale Anlaufstelle für Mobilität in München. Gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern will es in München und der Region den Verkehr von morgen gestalten.</p> <p>Derzeit wird intensiv an der neuen Mobilitätsstrategie München 2035 gearbeitet, mit der noch besser auf gegenwärtige Herausforderungen reagiert werden soll. Das Ziel ist, diese noch im Sommer durch den Stadtrat offiziell beschließen zu lassen und im Anschluss in einem breiten Beteiligungsprozess mit der Öffentlichkeit abzustimmen und weiter zu verbessern.</p> <p>Die Inhalte aus dem Bürgerbegehren "Sauba Sog I" werden in der neuen Mobilitätsstrategie berücksichtigt, ebenso die neuen politischen und gesetzlichen Anforderungen an den Umwelt- und Klimaschutz (Luftreinhaltung, Klimaneutralität der Stadt München bis zum Jahr 2035) und bereits beschlossene Ziele des Stadtrats zur Verkehrssicherheit („Vision Zero“ = 0 Verkehrstote).</p> <p>ABS 38 Truderinger und Daglfinger Kurve</p> <p>Die Bedenken der Anwohner*innen bezüglich der Planungen der Deutschen Bahn zum Ausbau der Truderinger Spange und zum Bau der Truderinger und Daglfinger Kurve werden von der Münchner Stadtverwaltung und -politik geteilt. Die Planungen werden u.a. hinsichtlich Lärmschutz vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie vom Referat für Klima- und Umweltschutz kritisch verfolgt. Forderungen nach besserem Lärmschutz für die betroffenen Anwohner*innen werden von der Landeshauptstadt München gegenüber der Deutschen Bahn AG auf den zur Verfügung stehenden Wegen eingebracht.</p> <p>Details können der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01628 (im RIS abrufbar unter: www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_detail.jsp?risid=6231710) entnommen werden.</p>
202	<p>Aufgrund der Zunahme getunter, auf Lautstärke optimierter Kraftfahrzeuge sollte sich die Stadt München nicht nur aus Lärmschutzgründen für die Einrichtung einer Soko Autoposer ähnlich dem Hamburger Vorbild einsetzen. Siehe auch: https://www.tz.de/muenchen/stadt/maxvorstadt-ort43329/ferrari-muenchen-porsche-maserati-autoposer-odeonsplatz-muenchner-freiheit-luxusautos-laerm-zr-13430212.html https://www.welt.de/</p>	<p>Interventionen gegen Autoposer, Tuner und Raser</p> <p>Der geschilderte Sachverhalt (Poser, Tuner, überhöhte Geschwindigkeiten) passt zum durchaus diskussionswürdigen, individuellem Fehlverhalten einiger Verkehrsteilnehmer.</p> <p>Es handelt sich hierbei um ein bundesweit seit einiger Zeit zu beobachtendes Phänomen, das mit Schlagworten wie „Autoposer“, „Profilierungsfahrer“ bezeichnet oder verniedlichend auch mit „emotionellem Fahren“ umschrieben wird.</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	regionales/hamburg/article192057155/So-viele-Wagen-hat-die-Soko-Autoposer-bisher-aus-dem-Verkehr-gezogen.html	<p>Leider bestehen seitens der Landeshauptstadt München keine Möglichkeiten, gegen dieses nicht nur von Ihnen sondern auch von der Mehrheit der Stadtbevölkerung als störend empfundene Verkehrsverhalten und den damit einhergehenden Beeinträchtigungen und Störungen tätig zu werden.</p> <p>So beschränken sich die wenigen Einflußmöglichkeiten der Verwaltung auf die im Rahmen des Fahrzeugzulassungsverfahren abzuwickelnden Aufgabenstellungen.</p> <p>Aber auch hier sind vom Gesetzgeber enge Grenzen gesetzt. So muss die Fahrzeugzulassungsbehörde einem Antrag auf Zulassung oder Umschreibung eines Fahrzeugs sowie technischen Änderungen dann folgen, wenn das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht und keine Anhaltspunkte für technische Mängel am Fahrzeug offensichtlich sind (z.B. durch Eintrag eines technischen Mangels im örtlichen Register der Zulassungsbehörde oder im Zentralen Register des Kraftfahrt-Bundesamtes).</p> <p>Werden beispielsweise spezielle Auspuffanlagen bereits vom Hersteller ab Werk eingebaut, ist auch die Zulassung für den Straßenverkehr durch die Betriebserlaubnis des Fahrzeugtyps gegeben.</p> <p>Vergleichbares gilt für nachträgliche Änderungen oder Einbauten. Hier ist zunächst das Vorhandensein einer sogenannten „Allgemeinen Betriebserlaubnis“ bzw. einer „EG-Betriebserlaubnis“ für das Fahrzeugteil sowie eine Einzelabnahme durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich. Diese Einzelabnahme allein berechtigt zwar noch nicht zur Inbetriebnahme eines Fahrzeugs mit einem geänderten Anbauteil. Dazu ist eine neu erteilte Betriebserlaubnis der Zulassungsbehörde nach Vorlage des positiv abgeschlossenen Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich.</p> <p>Im Rahmen der turnusmäßig wiederkehrenden Hauptuntersuchungen durch staatlich anerkannte Prüforganisationen (wie zum Beispiel DEKRA, TÜV, GTÜ oder KÜS) wird regelmäßig die Vorschriftmäßigkeit, die Umweltverträglichkeit und die Verkehrssicherheit eines Kraftfahrzeugs überprüft. Dadurch soll sichergestellt werden, dass Kraftfahrzeuge mit technischen Mängeln oder Sicherheitsmängeln nicht am Straßenverkehr teilnehmen. In diesem Zusammenhang werden in der Regel auch die Betriebserlaubnisse bzw. erforderlichenfalls die technischen Gutachten für etwaige am Fahrzeug vorgenommenen Änderungen und Einbauten mit überprüft und gegebenenfalls auch beanstandet. Wird dabei festgestellt, dass beispielsweise eine nicht genehmigte Schalldämpferanlage an einem Fahrzeug angebaut oder eine genehmigte Schalldämpferanlage unzulässig verändert wurde, erlischt die Betriebserlaubnis für das Fahrzeug und es darf nicht mehr am Straßenverkehr teilnehmen.</p> <p>Die Kontrolle und Überwachung der Verkehrsteilnehmenden und ihrer Fahrzeuge obliegt im fließenden Verkehr ausschließlich der Polizei. Nur sie kann im Rahmen einer Kontrolle ein Fahrzeug dann außer Betrieb setzen, wenn es verkehrsunsicher ist oder aber der Zustand des Fahrzeugs nicht mehr den Angaben der Betriebserlaubnis entspricht. In der Regel muss dies aber wiederum durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen festgestellt werden.</p> <p>In Fällen erheblicher oder auch leichter Mängel, kann die Polizei ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eröffnen und übermittelt in der Folge der zuständigen Zulassungsbehörde eine Ausfertigung der Mängelanzeige. Diese Anzeigen sind der Anlass, dass die Zulassungsstelle prüft, ob ein Verfahren gem. § 5 FZV eröffnet wird, bei dem in letzter Konsequenz auch Maßnahmen zur zwangsweisen Außerbetriebsetzung vorgenommen werden. Bevor allerdings dieses letzte Mittel angewendet werden kann, muss der Betroffene zuerst angehört bzw. ihm die Möglichkeit eingeräumt werden, das KFZ wieder in einen regelkonformen Zustand zu versetzen.</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>Geschieht dies nicht, erfolgt eine Betriebsuntersagung mit Androhung eines Zwangsgeldes und ggf. eine weitere Anordnung, in der bei Nichtbeachtung wiederum die zwangsweise Außerbetriebsetzung angedroht wird. Die zwangsweise Außerbetriebsetzung kann dann vom Fahrzeughaltenden nur noch dadurch vermieden werden, dass er entweder den vorschriftsmäßigen Zustand nachweist oder aber das Fahrzeug selbst außer Betrieb setzt.</p> <p>Konkrete Wahrnehmungen bzgl. unerlaubter Rennen, Raserei, Fahrzeuglärm und anderem, individuellem Fehlverhalten im Straßenverkehr können Sie selbstverständlich jeder Zeit bei der örtlich zuständigen Polizeiinspektion anzeigen. Um allerdings die verursachende Person ermitteln zu können werden dort die folgenden Angaben benötigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ die Örtlichkeit, ◦ die Tatzeit, ◦ die Fahrtrichtung, ◦ das Kennzeichen, ◦ die Fahrzeugmarke und möglichst ◦ eine Beschreibung des Kraftfahrzeugführenden.
203	<p>Ein notwendiger Lärmschutzwall wird seit Jahrzehnten für unseren Autobahnabschnitt Fürstenried gefordert und ist dringend erforderlich!!!</p>	<p>Die Landeshauptstadt München ist an Bundesautobahnen - auch wenn diese innerhalb des Stadtgebietes der Landeshauptstadt München verlaufen - weder für die Planung noch für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen zuständig und kann somit auch keine Prüfung diesbezüglich veranlassen; gleichwohl werden Lärmschutzmaßnahmen an Bundesautobahnen seitens der Stadtverwaltung grundsätzlich befürwortet.</p> <p>Zuständig für die Lärmaktionsplanung für Bundesautobahnen in Ballungsräumen ist gemäß Art. 2 Abs. 3 Satz 1 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) die Regierung von Oberfranken. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans für Bundesautobahnen in Ballungsräumen steht in den kommenden Jahren an. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwiefern sich vorliegend ein Handlungserfordernis zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ergibt. Lärmaktionspläne der Regierung sind gemäß Art. 4 Satz 2 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden zu erstellen, d.h. die Landeshauptstadt München ist zu beteiligen und die in diesem Zusammenhang geäußerten Belange sind zu berücksichtigen bzw. in die Abwägung einzustellen. Das Referat für Klima- und Umweltschutz der Landeshauptstadt München wird daher die vorliegenden Anregungen zu gegebener Zeit an die zuständige Stelle übermitteln und um eine Prüfung der Wirksamkeit und Realisierbarkeit der angeregten Lärmschutzmaßnahmen bitten.</p>
204	<p>Lautes, dauerhaftes Telefonieren auf den Balkonen Tägliche lärmende Grillparty in den Innenhöfen bis in die Morgenstunden Wummernde Musik in den Innenhöfen bis in die Morgenstunden Überdimensionierte Musik aus fahrenden Autos Gröhlen und Kreischen auf den Freischankflächen bis weit über die Sperrstunde hinaus Dachausbau, der über zwei Jahre dauert und Lärmschutzrichtlinien misachtet werden Autorennen und Motorradrennen in den Wohnstrassen</p>	<p>Auch wenn verschiedene Arten von Lärm als störend oder belästigend wahrgenommen werden können, so sind dennoch nicht alle Lärmarten Gegenstand der Lärminderungsplanung, welche weitestgehend auf die Reduzierung von Verkehrslärmimmissionen fokussiert ist. Die aufgezählten verhaltensbedingten Immissionen eignen sich hingegen in der Regel nicht als Gegenstand einer strategisch-langfristigen Planung.</p> <p>Für die genannten Lärmarten gibt es jeweils entsprechende Ansprechpartner in den zuständigen Referaten der Landeshauptstadt München. Diese sind z.B. über den Internetauftritt muenchen.de/laerm oder über den Zentralen Telefonservice der Landeshauptstadt München in Erfahrung zu bringen. Darüber hinaus besteht im Falle unzumutbarer Lärmbelästigung im Nachzeitraum die Möglichkeit, die zuständige Polizeidienststelle zu verständigen.</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
205	<p>Zwei Lärmschutzmaßnahmen würden bei uns schnell spürbare Ergebnisse bringen: Eine Lärmschutzwand auf dem kleinen Erdwall zwischen Rosenheimerstr/Ecke Frauenchiemseestr bis Chiemgaustr und an der Tennisanlage vorbei bis zur Hohenaschauerstr.</p> <p>2. Ein Stationärer Blitzer für alle Fahrstreifen und Richtungen auf dem Mittelstreifen zwischen Burger-King und Tennispark auf der Chiemgaustr. Stichwort: Nächtliche Autorennen!</p>	<p>Lärmschutzmaßnahme Chiemgaustraße</p> <p>Die vorgeschlagene Lärmschutzwand zwischen Rosenheimer Straße und Hohenaschauer Straße wurde bereits im Rahmen des Lärmaktionsplanes vom 31.07.2013 geprüft und aufgrund der geringen Wirksamkeit – resultierend aus dem hier relativ großen Abstand zwischen Straße und Wohnbebauung – nicht weiter verfolgt. Vorliegend sind neben der bereits umgesetzten Herstellung eines lärmarmen Fahrbahnbelages passive Lärmschutzmaßnahmen an den Wohngebäuden in Form von Schallschutzfenstern als zielführende Maßnahmen zu sehen. Eine erneute Überprüfung des Abschnittes kann ggf. im Rahmen der kommenden Fortschreibung des Lärmaktionsplanes erfolgen.</p> <p>Stationäre Geschwindigkeitsmessenlagen</p> <p>Eine grundlegende Voraussetzung für die Errichtung stationärer Geschwindigkeitsmessenlagen aus Gründen der Verkehrssicherheit besteht nach den Vorgaben des Bayerischen Ministeriums des Inneren, für Sport und Integration insbesondere darin, dass eine Örtlichkeit mit hohem Unfallrisiko bei besonders hohem Verkehrsaufkommen gegeben ist, an der eine dauerhafte Überwachung erforderlich oder eine andere Form von Geschwindigkeitsüberwachung aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich oder zumindest erschwert ist. Der Reduzierung von Verkehrsunfällen ist dabei absolute Priorität einzuräumen. Unter besonderer Berücksichtigung von Verkehrssicherheitsaspekten soll dabei eine deutliche Verbesserung der gegebenen Situation zu erwarten sein.</p> <p>Stationäre Geschwindigkeitsmessenlagen sind auch vor dem Hintergrund des Immissionsschutzes denkbar. Dies ist jedoch nur für Straßenabschnitte der Fall, auf denen Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen angeordnet sind und ohne eine dauerhafte Überwachung die durch die Geschwindigkeitsbeschränkung bezweckte Absenkung der Lärmbelastung (bzw. Einhaltung der Grenzwerte) nicht erreicht werden kann.</p> <p>Dies trifft auf den bezeichneten Streckenabschnitt der Chiemgaustraße nicht zu.</p>
208	<p>Deutlich mehr Zonen mit Tempo 30, mehr Geschwindigkeitskontrollen zu ihrer Durchsetzung Deutliche Lautstärkebegrenzung der Martinshörner Verbot extrem lauter Motoren bei KFZ und Motorrädern Festlegung von für LKW freigegebenen Strecken während der Nachtruhe</p>	<p>Tempo 30</p> <p>Der Gesetzgeber hat die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 50 km/h beschränkt. Die Anordnung einer geringeren Höchstgeschwindigkeit setzt daher immer eine über das - in einer Großstadt übliche Gefahrenpotential deutlich hinausgehende Gefährdungslage voraus (wenn nicht die Möglichkeit besteht, den Straßenabschnitt in eine Tempo-30-Zone einzubeziehen). Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) sicherzustellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen. Die Definition eines Vorfahrtsstraßennetzes ist also Voraussetzung zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen.</p> <p>Überwachung des fließenden Verkehrs</p> <p>Die Zuständigkeit für die Kontrolle des fließenden Verkehrs, insbesondere der gefahrenen Geschwindigkeiten und der Beachtung des LKW-Durchfahrverbotes liegt bei der Polizei. Für Tempo 30-Zonen und -Strecken wurde die Geschwindigkeitsüberwachung auf die beim Kreisverwaltungsreferat angesiedelte Kommunalen</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>Verkehrsüberwachung übertragen.</p> <p>Deren regelmäßiges Geschwindigkeitsmessprogramm umfasst derzeit bereits mehr als 800 Straßen im gesamten Stadtgebiet. Im Rahmen der personellen und rechtlichen Möglichkeiten werden Kontrollen verstärkt im Bereich von Schulen, Kindertageseinrichtungen oder Altenheimen durchgeführt. Die stadtweite Beanstandungsquote liegt hier bei 11,3% . Auch zukünftig ist das Ziel, die Verkehrssicherheit in der Stadt weiter zu erhöhen. Allerdings ist eine "Rund-um-die-Uhr-Überwachung" weder möglich, noch wünschenswert.</p> <p>Durchfahrtsverbote für Lkw</p> <p>Seit dem 01.02.2008 gilt mit den Festlegungen der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für München ein Lkw-Durchfahrtsverbot für Lastkraftwagen mit einem zulässigem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen.</p> <p>Der noch verbleibende städtische Wirtschaftsverkehr mit Quelle oder Ziel in München ist zur Sicherstellung der Versorgung notwendig und soll möglichst direkt und zügig auf einem dafür vorgesehenen Straßennetz abgewickelt werden.</p> <p>Auf diesem Vorbehaltssnetz für den Wirtschaftsverkehr soll insbesondere der Schwerlastverkehr auf den dafür geeigneten Straßen schnellstmöglich zum angrenzenden, übergeordneten Hauptstraßennetz geführt werden.</p> <p>Die Efferstraße ist Bestandteil dieses Vorbehaltssnetzes.</p> <p>Die Kontrolle des fließenden Verkehrs obliegt der Polizei, ein Verstoß gegen das Durchfahrtsverbot wird mit einem Bußgeld geahndet.</p> <p>Verbot lauter Kfz</p> <p>Die Regularien für die Zulassungspraxis von Kraftfahrzeugen können letztlich nur auf Bundes- oder europäischer Ebene definiert werden. Zwar werden bereits seit längerer Zeit von kommunaler Seite sowie z.T. seitens der Länder deutlich restriktivere Regelungen eingefordert, da das bisherige Regelwerk aus fachlicher Sicht unzureichend ist, stark motorisierte Fahrzeuge privilegiert sowie die tatsächlichen Einsatzbedingungen von Fahrzeugen kaum widerspiegelt. Entsprechende Initiativen liefen hierbei bisher jedoch weitgehend ins Leere.</p> <p>Lärm durch Martinshörner</p> <p>Die Ausrüstung von Kraftfahrzeugen mit Sonderwarneinrichtungen (Einsatzhorn und Kennleuchten für blaues Blinklicht) ist auf Einsatz- und Kommandofahrzeugen insbesondere der Polizei, der Feuerwehren, des Katastrophenschutzes und des Rettungsdienstes beschränkt (§§ 52 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2, 55 Abs. 3 StVZO).</p> <p>Die Legitimation des Einsatzes dieser Sonderwarneinrichtungen beruht auf § 35 Abs. 1, Abs. 5a sowie Abs. 8 StVO. Zur Verwendung der Sonderwarneinrichtung einschließlich des Einsatzhorns regelt § 38 Abs. 1 StVO, dass blaues Blinklicht zusammen mit dem Einsatzhorn nur verwendet werden darf, wenn höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden, eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwenden, flüchtige Personen zu verfolgen oder bedeutende Sachwerte zu erhalten.</p> <p>Das Wegerecht nach § 38 StVO entfaltet seine Wirkung nur bei Verwendung des blauen Blinklichts zusammen mit dem Einsatzhorn. Die Zuständigkeit für das Verkehrsrecht (StVO und StVZO) einschließlich der Aspekte der öffentliche Sicherheit und Ordnung liegt beim StMI.</p> <p>Die Entscheidung über die Nutzung der Sonderwarneinrichtungen einschließlich des Einsatzhorns treffen die Fahrer der Einsatzfahr-</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>zeuge und die Einsatzzentralen von Polizei, Feuerwehr und Rettungsdiensten.</p> <p>Die Verwendung des Einsatzhorns dient der Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung und unterliegt im Einsatzfall keiner immissionschutzrechtlichen Reglementierung.</p> <p>Nach Nr. 7.1 der TA Lärm ist unter diesen Voraussetzungen eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte nach Nr. 6 zulässig, wenn die Tätigkeit zur Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit und Ordnung erforderlich ist.</p> <p>Ergänzend hierzu ist darauf hinzuweisen, dass die Emissionen von Warnsignalen für Fahrzeuge der Polizei, Feuerwehr etc. sind über die DIN 14610 (Akustische Warneinrichtungen für bevorrechtigte Wegebenutzer) normiert sind, welche u.a. einen Mindestschallpegel definiert.</p>
211	<p>Beim Zoomen der Lärmkarte 2017 waren leider nicht gut genug die Farben der Straßen zu erkennen. Tempo 30 freut uns in der Alten Allee sehr, nur muss dringend auf die Einhaltung der Tempobeschränkung geachtet werden. Im vorderen, etwas breiteren Bereich der Straße ist deshalb auch keine Verbesserung der Lärmsituation im Vergleich zu 2012 zu erkennen.</p>	<p>Lesbarkeit der Pläne</p> <p>Bezüglich der Anregungen zur Lesbarkeit der Pläne wird eine technische Lösung für die nächste Runde der Lärmkartierung angestrebt.</p> <p>Überwachung des fließenden Verkehrs</p> <p>Die Überwachung der Tempo-30-Bereiche wurden an die Landeshauptstadt München delegiert. Die Kommunale Verkehrsüberwachung des Kreisverwaltungsreferats überwacht insbesondere auch die Abschnitte intensiv, in denen die Geschwindigkeitsreduzierung aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet wurde.</p>
212	<p>Limitierung des privaten KFZ Verkehrs: bauliche Maßnahmen, die den Individualverkehr unattraktiv machen, Einführung einer City Maut, weniger innerstädtische Parkplätze. Verkehr möglichst schon am Stadtrand ableiten. Fahrzeuge mit hoher Lärmemissionen aus der Stadt aussperren. Schärfere Tempolimit auf dem mittleren Ring, insbesondere Nachts. Lärmschutzwände entlang von Hauptverkehrsstraßen wo irgend möglich. Proaktive Lärmüberwachung z.B. durch die Polizei (eigene Dienststelle für Überwachung von Lärm z.B. von manipulierten Fahrzeugen oder Auto Posern). Installation von automatischen Lärm Messeanlagen (Lärm Blitzern)</p>	<p>Mobilitätswende</p> <p>Mit der Gründung des Mobilitätsreferats am 1. Januar 2021 werden die Kompetenzen und Zuständigkeiten für die Planung, Steuerung und Umsetzung einer zukunftsfähigen Mobilität in einer neuen Organisationsform gebündelt. Das Mobilitätsreferat ist von jetzt an zentrale Anlaufstelle für Mobilität in München. Gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern will es in München und der Region den Verkehr von morgen gestalten.</p> <p>Derzeit wird intensiv an der neuen Mobilitätsstrategie München 2035 gearbeitet, mit der noch besser auf gegenwärtige Herausforderungen reagiert werden soll. Das Ziel ist, diese noch im Sommer durch den Stadtrat offiziell beschließen zu lassen und im Anschluss in einem breiten Beteiligungsprozess mit der Öffentlichkeit abzustimmen und weiter zu verbessern.</p> <p>Die Inhalte aus dem Bürgerbegehren "Sauba Sog I" werden in der neuen Mobilitätsstrategie berücksichtigt, ebenso die neuen politischen und gesetzlichen Anforderungen an den Umwelt- und Klimaschutz (Luftreinhaltung, Klimaneutralität der Stadt München bis zum Jahr 2035) und bereits beschlossene Ziele des Stadtrats zur Verkehrssicherheit („Vision Zero“ = 0 Verkehrstote).</p> <p>Lärmschutzwände an Hauptverkehrsstraßen</p> <p>Aus fachlicher Sicht sind aktive Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände am Verkehrsweg passiven Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude vorzuziehen. Im städtischen Raum lassen sich diese jedoch oft nicht zielführend umsetzen, z.B. aufgrund vorhandener baulicher Strukturen oder Grundstückszufahrten. Auch städtebauliche oder stadtklimatische Gründe können der Umsetzung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen im Wege stehen. Im Rahmen von Planungsverfahren werden aktive Lärmschutzmaßnahmen regelmäßig geprüft und wo möglich deren Umsetzung angestoßen.</p> <p>Interventionen gegen Autoposer, Tuner und Raser</p> <p>Der geschilderte Sachverhalt (Poser, Tuner, überhöhte Geschwin-</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>digkeiten) passt zum durchaus diskussionswürdigen, individuellem Fehlverhalten einiger Verkehrsteilnehmender.</p> <p>Es handelt sich hierbei um ein bundesweit seit einiger Zeit zu beobachtendes Phänomen, das mit Schlagworten wie „Autoposer“, „Profilierungsfahrer“ bezeichnet oder verniedlichend auch mit „emotionellem Fahren“ umschrieben wird.</p> <p>Leider bestehen seitens der Landeshauptstadt München keine Möglichkeiten, gegen dieses nicht nur von Ihnen sondern auch von der Mehrheit der Stadtbevölkerung als störend empfundene Verkehrsverhalten und den damit einhergehenden Beeinträchtigungen und Störungen tätig zu werden.</p> <p>So beschränken sich die wenigen Einflußmöglichkeiten der Verwaltung auf die im Rahmen des Fahrzeugzulassungsverfahren abzuwickelnden Aufgabenstellungen.</p> <p>Aber auch hier sind vom Gesetzgeber enge Grenzen gesetzt. So muss die Fahrzeugzulassungsbehörde einem Antrag auf Zulassung oder Umschreibung eines Fahrzeugs sowie technischen Änderungen dann folgen, wenn das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht und keine Anhaltspunkte für technische Mängel am Fahrzeug offensichtlich sind (z.B. durch Eintrag eines technischen Mangels im örtlichen Register der Zulassungsbehörde oder im Zentralen Register des Kraftfahrt-Bundesamtes).</p> <p>Werden beispielsweise spezielle Auspuffanlagen bereits vom Hersteller ab Werk eingebaut, ist auch die Zulassung für den Straßenverkehr durch die Betriebserlaubnis des Fahrzeugtyps gegeben.</p> <p>Vergleichbares gilt für nachträgliche Änderungen oder Einbauten. Hier ist zunächst das Vorhandensein einer sogenannten „Allgemeinen Betriebserlaubnis“ bzw. einer „EG-Betriebserlaubnis“ für das Fahrzeugteil sowie eine Einzelabnahme durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich. Diese Einzelabnahme allein berechtigt zwar noch nicht zur Inbetriebnahme eines Fahrzeugs mit einem geänderten Anbauteil. Dazu ist eine neu erteilte Betriebserlaubnis der Zulassungsbehörde nach Vorlage des positiv abgeschlossenen Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich.</p> <p>Im Rahmen der turnusmäßig wiederkehrenden Hauptuntersuchungen durch staatlich anerkannte Prüforganisationen (wie zum Beispiel DEKRA, TÜV, GTÜ oder KÜS) wird regelmäßig die Vorschriftsmäßigkeit, die Umweltverträglichkeit und die Verkehrssicherheit eines Kraftfahrzeugs überprüft. Dadurch soll sichergestellt werden, dass Kraftfahrzeuge mit technischen Mängeln oder Sicherheitsmängeln nicht am Straßenverkehr teilnehmen. In diesem Zusammenhang werden in der Regel auch die Betriebserlaubnisse bzw. erforderlichenfalls die technischen Gutachten für etwaige am Fahrzeug vorgenommenen Änderungen und Einbauten mit überprüft und gegebenenfalls auch beanstandet. Wird dabei festgestellt, dass beispielsweise eine nicht genehmigte Schalldämpferanlage an einem Fahrzeug angebaut oder eine genehmigte Schalldämpferanlage unzulässig verändert wurde, erlischt die Betriebserlaubnis für das Fahrzeug und es darf nicht mehr am Straßenverkehr teilnehmen.</p> <p>Die Kontrolle und Überwachung der Verkehrsteilnehmenden und ihrer Fahrzeuge obliegt im fließenden Verkehr ausschließlich der Polizei. Nur sie kann im Rahmen einer Kontrolle ein Fahrzeug dann außer Betrieb setzen, wenn es verkehrsunsicher ist oder aber der Zustand des Fahrzeugs nicht mehr den Angaben der Betriebserlaubnis entspricht. In der Regel muss dies aber wiederum durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen festgestellt werden.</p> <p>In Fällen erheblicher oder auch leichter Mängel, kann die Polizei ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eröffnen und übermittelt in der Folge der zuständigen Zulassungsbehörde eine Ausfertigung der Mängelanzeige. Diese Anzeigen sind der Anlass, dass die Zulas-</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>sungsstelle prüft, ob ein Verfahren gem. § 5 FZV eröffnet wird, bei dem in letzter Konsequenz auch Maßnahmen zur zwangsweisen Außerbetriebsetzung vorgenommen werden. Bevor allerdings dieses letzte Mittel angewendet werden kann, muss der Betroffene zuerst angehört bzw. ihm die Möglichkeit eingeräumt werden, das KFZ wieder in einen regelkonformen Zustand zu versetzen.</p> <p>Geschieht dies nicht, erfolgt eine Betriebsuntersagung mit Androhung eines Zwangsgeldes und ggf. eine weitere Anordnung, in der bei Nichtbeachtung wiederum die zwangsweise Außerbetriebsetzung angedroht wird. Die zwangsweise Außerbetriebsetzung kann dann vom Fahrzeughaltenden nur noch dadurch vermieden werden, dass er entweder den vorschriftsmäßigen Zustand nachweist oder aber das Fahrzeug selbst außer Betrieb setzt.</p> <p>Konkrete Wahrnehmungen bzgl. unerlaubter Rennen, Raserei, Fahrzeuglärm und anderem, individuellem Fehlverhalten im Straßenverkehr können Sie selbstverständlich jeder Zeit bei der örtlich zuständigen Polizeiinspektion anzeigen. Um allerdings die verursachende Person ermitteln zu können werden dort die folgenden Angaben benötigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ die Örtlichkeit, ◦ die Tatzeit, ◦ die Fahrtrichtung, ◦ das Kennzeichen, ◦ die Fahrzeugmarke und möglichst ◦ eine Beschreibung des Kraftfahrzeugführenden. <p>Einsatz von "Lärmblitzern"</p> <p>Es gibt kein normiertes Verfahren zur Lärmmessung und keine einheitlichen Lärmgrenzwerte im Fahrbetrieb, an die sich eine eventuelle Sanktionierung anlehnen könnte. Die zulässigen Geräuschwerte werden derzeit in Deutschland für jeden Fahrzeugtyp individuell definiert. Deshalb sind in Deutschland „Lärmblitzer“ im Sinne von Überwachungsgeräten, die im öffentlichen Straßenverkehr als Kontrollmaßnahme zur Überwachung der Einhaltung einer bestimmten Verkehrslärmbelastung und in der Folge zur Ahndung etwaiger Verstöße verwendet werden könnten, nicht zugelassen. Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr wurde die Idee eines Motorradlärmdisplays auf Motorradstrecken erprobt und zur Praxisreife entwickelt. Mit diesen Motorradlärmdisplays werden Motorradfahrende mit lärm erhöhender oder zu schneller Fahrweise über die Displayanzeige unmittelbar angesprochen und zu einer moderateren Fahrweise aufgefordert. Bei einer Überschreitung des Tempolimits erfolgt über ein Display die Rückmeldung „Langsam!“ und bei Einhaltung des Tempolimits die Rückmeldung „Danke“. Fährt ein einzelnes Motorrad mit überhöhter Lautstärke auf das Dialogdisplay zu, erscheint die Aufforderung „Leiser!“. Ein Einsatz von Motorradlärmdisplays ist aber nur außer Orts und an stark von Motorrädern frequentierten Strecken als Ansatz zur Lärmprävention denkbar. Primäres Ziel dabei bleibt die Beeinflussung des Fahrverhaltens zur Unfallprävention. Eine Sanktionierung von zu lauten Fahrgeräusche ist aber auch hier nicht möglich. Da diese Motorradlärmdisplays wie erwähnt nur einzeln fahrende Kraffräder außerorts und auf freier Strecke sinnvoll messen können, kommt ein Einsatz derartiger Geräte für andere Krafffahrzeugarten und im dicht bebauten städtischen Bereichen nicht in Betracht. Die Zuständigkeit für die Kontrolle des fließenden Verkehrs liegt bei der Polizei.</p>
213	Temporeduzierung in der Landsbergstr. in Laim, Reduktion der Fahrbahnsuren in der Landbergerstr., Grünstreifen im Bereich Landsbergerstr.	Stationäre Geschwindigkeitsmessenanlagen entfalten ihre Wirkung ausschließlich punktuell im Nahbereich der Überwachungsörtlichkeit. Deshalb sieht das Staatsministerium des Inneren, für Sport

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	297 anstelle einer Fahrspur Dauerhafter Blitzer/ Geschwindigkeitskontrolle Ecke Landsbergerstr./ Fürstenrieder Str.	und Integration die Einsatzmöglichkeiten dieser Anlagen allenfalls im Bereich von Unfallbrennpunkten oder Unfallgefahrenpunkten, an denen Geschwindigkeitsunfälle eine herausragende Rolle spielen. Dies ist in der Landsberger Straße nicht der Fall. Die für die Überwachung des fließenden Verkehrs zuständige Polizei ist an diese Weisung gebunden. Das Mobilitätsreferat überprüft derzeit alle bestehenden Straßen und Straßenabschnitte im Stadtgebiet mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h - u.a. auch unter Berücksichtigung der Lärm- und Abgassituation sowie Verkehrssicherheitsaspekten – hinsichtlich einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h unterzieht. Die Ergebnisse dieser zur Umsetzung des Luftreinhalteplanes verpflichtenden Überprüfung werden dem Stadtrat dem Abschluss der Untersuchung vorgestellt.
216	Die grundsätzliche Methodik der Ermittlungen von Lärmbelastung lässt bereits darauf schließen, dass sich mit der Thematik nicht ausreichend auseinandergesetzt wurde. So wird hier zur Bewertung ein gemittelter Wert zugrunde gelegt, der jedoch nur den Aspekt der Dauerlärmbelastung berücksichtigen kann - welche jedoch nicht die einzige relevante Größe ist. Nicht berücksichtigt ist die Einwirkung durch regelmäßige Lärmspitzen, die vorwiegend durch Fahrzeuge verursacht werden, die auf Lautstärke optimiert wurden und zu einem Großteil mit Sicherheit nicht den gesetzlichen Begrenzungen entsprechen. Auch kurze Einzelspitzen von extrem lauten Lärmereignissen haben signifikante gesundheitliche Auswirkungen. Wenn, gerade in Sommer, mehrmals am Tag und auch in der Nacht, Autos und Motorräder mit Vollgas an Ihrer Wohnung vorbei fahren, löst dies jedes mal eine Stressreaktion aus, die man nicht beeinflussen kann. Die Herzfrequenz steigt, Adrenalin wird freigesetzt - und das mehrfach jeden Tag. Nachts wird man davon sogar aus dem Schlaf gerissen. Tausende Menschen leben an solchen Straßen und sie haben alle eine signifikant erhöhte Wahrscheinlichkeit für Herz-Kreislauf-Erkrankungen, als direkte Folge der durch die regelmäßigen Lärmspitzen verursachten Stressreaktionen. Vielleicht überdenkt die Stadt München also nochmal die Methodik nach der die Bewertungen für die Lärmaktionsplanung erfolgen.	<p>Methodik</p> <p>Die Methodik ergibt sich aus den einschlägigen rechtlichen Grundlagen und Regelwerken. Diese sind verbindlich, wurden korrekt angewendet und erlauben keinen Interpretationsspielraum im Hinblick auf die Anwendung.</p> <p>Interventionen gegen Autoposer, Tuner und Raser</p> <p>Der geschilderte Sachverhalt (Poser, Tuner, überhöhte Geschwindigkeiten) passt zum durchaus diskussionswürdigen, individuellem Fehlverhalten einiger Verkehrsteilnehmer.</p> <p>Es handelt sich hierbei um ein bundesweit seit einiger Zeit zu beobachtendes Phänomen, das mit Schlagworten wie „Autoposer“, „Profilierungsfahrer“ bezeichnet oder verniedlichend auch mit „emotionellem Fahren“ umschrieben wird.</p> <p>Leider bestehen seitens der Landeshauptstadt München keine Möglichkeiten, gegen dieses nicht nur von Ihnen sondern auch von der Mehrheit der Stadtbevölkerung als störend empfundene Verkehrsverhalten und den damit einhergehenden Beeinträchtigungen und Störungen tätig zu werden.</p> <p>So beschränken sich die wenigen Einflußmöglichkeiten der Verwaltung auf die im Rahmen des Fahrzeugzulassungsverfahren abzuwickelnden Aufgabenstellungen.</p> <p>Aber auch hier sind vom Gesetzgeber enge Grenzen gesetzt. So muss die Fahrzeugzulassungsbehörde einem Antrag auf Zulassung oder Umschreibung eines Fahrzeugs sowie technischen Änderungen dann folgen, wenn das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht und keine Anhaltspunkte für technische Mängel am Fahrzeug offensichtlich sind (z.B. durch Eintrag eines technischen Mangels im örtlichen Register der Zulassungsbehörde oder im Zentralen Register des Kraftfahrt-Bundesamtes).</p> <p>Werden beispielsweise spezielle Auspuffanlagen bereits vom Hersteller ab Werk eingebaut, ist auch die Zulassung für den Straßenverkehr durch die Betriebserlaubnis des Fahrzeugtyps gegeben.</p> <p>Vergleichbares gilt für nachträgliche Änderungen oder Einbauten. Hier ist zunächst das Vorhandensein einer sogenannten „Allgemeinen Betriebserlaubnis“ bzw. einer „EG-Betriebserlaubnis“ für das Fahrzeugteil sowie eine Einzelabnahme durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich. Diese Einzelabnahme allein berechtigt zwar noch nicht zur Inbetriebnahme eines Fahrzeugs mit einem geänderten Anbauteil. Dazu ist eine neu erteilte Betriebserlaubnis der Zulassungsbehörde nach Vorlage des positiv abgeschlossenen Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich.</p> <p>Im Rahmen der turnusmäßig wiederkehrenden Hauptuntersuchungen durch staatlich anerkannte Prüforganisationen (wie zum Beispiel DEKRA, TÜV, GTÜ oder KÜS) wird regelmäßig die Vorschriftsmäßigkeit, die Umweltverträglichkeit und die Verkehrssicherheit eines Kraftfahrzeugs überprüft. Dadurch soll sicherge-</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>stellt werden, dass Kraftfahrzeuge mit technischen Mängeln oder Sicherheitsmängeln nicht am Straßenverkehr teilnehmen. In diesem Zusammenhang werden in der Regel auch die Betriebserlaubnisse bzw. erforderlichenfalls die technischen Gutachten für etwaige am Fahrzeug vorgenommenen Änderungen und Einbauten mit überprüft und gegebenenfalls auch beanstandet. Wird dabei festgestellt, dass beispielsweise eine nicht genehmigte Schalldämpferanlage an einem Fahrzeug angebaut oder eine genehmigte Schalldämpferanlage unzulässig verändert wurde, erlischt die Betriebserlaubnis für das Fahrzeug und es darf nicht mehr am Straßenverkehr teilnehmen.</p> <p>Die Kontrolle und Überwachung der Verkehrsteilnehmenden und ihrer Fahrzeuge obliegt im fließenden Verkehr ausschließlich der Polizei. Nur sie kann im Rahmen einer Kontrolle ein Fahrzeug dann außer Betrieb setzen, wenn es verkehrsunsicher ist oder aber der Zustand des Fahrzeugs nicht mehr den Angaben der Betriebserlaubnis entspricht. In der Regel muss dies aber wiederum durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen festgestellt werden.</p> <p>In Fällen erheblicher oder auch leichter Mängel, kann die Polizei ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eröffnen und übermittelt in der Folge der zuständigen Zulassungsbehörde eine Ausfertigung der Mängelanzeige. Diese Anzeigen sind der Anlass, dass die Zulassungsstelle prüft, ob ein Verfahren gem. § 5 FZV eröffnet wird, bei dem in letzter Konsequenz auch Maßnahmen zur zwangsweisen Außerbetriebsetzung vorgenommen werden. Bevor allerdings dieses letzte Mittel angewendet werden kann, muss der Betroffene zuerst angehört bzw. ihm die Möglichkeit eingeräumt werden, das KFZ wieder in einen regelkonformen Zustand zu versetzen.</p> <p>Geschieht dies nicht, erfolgt eine Betriebsuntersagung mit Androhung eines Zwangsgeldes und ggf. eine weitere Anordnung, in der bei Nichtbeachtung wiederum die zwangsweise Außerbetriebsetzung angedroht wird. Die zwangsweise Außerbetriebsetzung kann dann vom Fahrzeughaltenden nur noch dadurch vermieden werden, dass er entweder den vorschriftsmäßigen Zustand nachweist oder aber das Fahrzeug selbst außer Betrieb setzt.</p> <p>Konkrete Wahrnehmungen bzgl. unerlaubter Rennen, Raserei, Fahrzeuglärm und anderem, individuellem Fehlverhalten im Straßenverkehr können Sie selbstverständlich jeder Zeit bei der örtlich zuständigen Polizeiinspektion anzeigen. Um allerdings die verursachende Person ermitteln zu können werden dort die folgenden Angaben benötigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ die Örtlichkeit, ◦ die Tatzeit, ◦ die Fahrtrichtung, ◦ das Kennzeichen, ◦ die Fahrzeugmarke und möglichst ◦ eine Beschreibung des Kraftfahrzeugführenden.
218	<p>In Neuhausen (Bereich Donnersbergerstr. & Bereich westlich davon): Die eingesetzten Straßenkehrfahrzeuge sind extrem laut, was durch mehrfaches Hin- und Herfahren noch störender ist => deutlich leisere Fahrzeuge einsetzen/beschaffen. Lkw-Verkehr (auch "Klein-Lkws") in den kleineren Straßen verbieten (z.B. Andreestr., Schluderstr. etc.) die Lkws können auch teilweise nicht abbiegen, da die Straßen auch durch parkende Autos zu eng sind und müssen dann teilweise längere Zeit hin- und her rangieren => Lärmbelästigung</p>	<p>Durchfahrtsverbote für Lkw</p> <p>Seit dem 01.02.2008 gilt mit den Festlegungen der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für München ein Lkw-Durchfahrtsverbot für Lastkraftwagen mit einem zulässigem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen.</p> <p>Der noch verbleibende städtische Wirtschaftsverkehr mit Quelle oder Ziel in München ist zur Sicherstellung der Versorgung notwendig und soll möglichst direkt und zügig auf einem dafür vorgesehenen Straßennetz abgewickelt werden.</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>Lärm durch Straßenkehrfahrzeuge</p> <p>Straßenkehrfahrzeuge entsprechen bei Neuanschaffungen grundsätzlich dem aktuellen Stand der Technik. Das Baureferat legt dabei auf niedrige Lärmemissionen der Fahrzeuge besonderen Wert. Das Baureferat wird die Fahrer nochmals darauf hinweisen unnötige Lärmemissionen zu vermeiden.</p>
222	<p>Es sollte zusätzlich bei Änderungen von Straßensituationen (z.B. Verlaufsänderungen, neue Einbahnstraßen etc.), die aus anderen Gründen als Lärmschutz durchgeführt werden, darauf geachtet werden, wie sich diese Maßnahmen auf die Lärmbelastung der umliegenden Straßen auswirkt. So führt z.B. die Einseitige Sperrung der Harberlandstraße zu einer massiv gestiegenen Lärmbelastung der Aubinger Straße. Es darf durch bauliche Maßnahmen nicht zu einer Verlagerung von Lärm kommen.</p>	<p>Bei der verkehrsrechtlichen Entscheidung wird eine mögliche Verlagerung des Verkehrs ins umliegende Straßennetz grundsätzlich geprüft und in die Entscheidung mit einbezogen.</p> <p>Hinsichtlich der Belastung der Aubinger Straße aufgrund der einseitigen Sperrung der Haberlandstraße zugunsten der Einrichtung einer Busspur hat sich die Verkehrsabteilung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung (heute: Mobilitätsreferat) im Juni 2020 im Rahmen der Bearbeitung einer Bürgeranfrage wie folgt geäußert:</p> <p>Die städtische Hauptverkehrsstraße (HVS) Aubinger Straße ist derzeit (vor Corona) mit ca. 6.500 - 7.000 Kfz/24 h belastet und weist damit eine Verkehrsbelastung am unteren Belastungsrand für eine derart klassifizierte HVS in München auf.</p> <p>Auch mit einer Verlagerung aus dem nachgeordneten Erschließungsstraßennetz (u.a. Haberlandstraße) auf die grundsätzlich dafür vorgesehene HVS Aubinger Straße wird sich keine signifikante, spürbare Verkehrsmengenerhöhung bzw. Erhöhung der Lärmbelastung einstellen.</p> <p>Außerdem wird mit dem geplanten, nicht mehr auf 3,7 m beschränkten, Ausbau der Straßenunterführung im Zuge der Bodenseestraße, ca. 300 m westlich des Knotenpunktes Bodensee-/Aubinger Straße, wiederum in absehbarer Zeit eine gewisse Verkehrsentlastung, vor allem vom Schwerlastverkehr, in der Aubinger Straße eintreten.</p> <p>Die im Beschluss zur Busbeschleunigung (Vorlagen-Nr.: 14-20 / V 15495, VV vom 23.10.2019) vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Gesamtkontext des angelaufenen Prozesses zur Neuordnung des öffentlichen Raums zugunsten des Umweltverbunds zu sehen. Damit wird das Ziel der mittel- und langfristigen Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Münchnerinnen und Münchner und letztlich auch der Verbesserung der Umweltbilanz bezüglich Luftschadstoffe und Lärm verfolgt. Die neu geschaffenen Angebote für den Radverkehr und den ÖPNV steigern die Attraktivität der Nutzung des Umweltverbundes. Dies führt mittel- und langfristig zu einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens zugunsten des ÖPNV und des Radverkehrs mit entsprechend positiver Auswirkung auf die Schadstoff- und Lärmimmissionen.</p>
224	<p>Lüftung von Discounter in der Hoanlage, Papierpresse im Haus</p>	<p>Konkrete Beschwerden aufgrund von gewerblichen Nutzungen sind nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung. Einschlägig und verbindlich sind vorliegend die Regelungen der TA Lärm (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm). Im Falle von Beschwerden über Lärm durch Gewerbebetriebe besteht die Möglichkeit, Kontakt mit dem Sachgebiet Immissionsschutz Nord bzw. Süd des Referates für Klima- und Umweltschutz (s. einleitender Hinweis) aufzunehmen. Die Beschwerde wird sodann geprüft und erforderlichenfalls entsprechende Maßnahmen veranlasst. Darüber hinaus besteht jedoch auch die Möglichkeit, zuerst das Gespräch mit dem Gewerbetreibenden zu suchen und hierbei die Lärmproblematik zu thematisieren. In diesem Zusammenhang sei jedoch noch darauf hingewiesen, dass nicht jede als störend empfundene Geräuscheinwirkung auch als unzulässig im Sinne der TA Lärm zu werten ist.</p>
225	<p>Die am 18.11.2020 veröffentlichten Lärmschutzmaßnahmen an Autobahnen der Bayerischen Staatsregierung für die A 96 / Strecke AS München-Sendling bis zur AS München-Blumenau mit</p>	<p>Die Landeshauptstadt München ist an Bundesautobahnen - auch wenn diese innerhalb des Stadtgebietes der Landeshauptstadt München verlaufen - weder für die Planung noch für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen zuständig und kann somit auch</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	<p>der Geschwindigkeitsbeschränkung durchgehend 60 km/h ist misslungen und so nicht hinnehmbar. Sie ist auch von der Anordnung falsch mit 3 Monaten Verspätung eingerichtet worden. Die Wohngebiete westlich der AS Blumenau in und aus Richtung Gräfelfing müssen nach wie vor mit dem Lärm der Geschwindigkeit 80 km/h wohnen und leben. Welche Gesetze sind dafür vorhanden, die eine solche Unterteilung hergeben ?. Östlich der AS Blumenau wohnen die Bürger der Klasse 1 mit Lärmreduzierung auf 60 km/ und westlich wohnen die Bürger der Klasse 2 mit keiner Lärmreduzierung und 80 km/h. Wer war so uneinsichtig, die neue Regelung bis zur Stadtgrenze Schlagweg nicht als Fixpunkt zu nehmen ?. Das seit Jahren zunehmende Verkehrsaufkommen - Stichworte Lindauer Autobahn und das Neuerschließungsgebiet Freiham - wären Anlass gewesen eine durchgehende Geschwindigkeitsbeschränkung 60 km/h einzurichten. Lärmschutzbeläge, die auch bis zur und von der Stadtgrenze in den Jahren 2010 und 2019 (einseitig) aufgebracht wurden sind nur eine Teillösung, die ihre Wirkung nach 3 bis 5 Jahren verlieren. Warum Lärmschutzbeläge bis zur Stadtgrenze und keine Geschwindigkeitsbeschränkung mit 60 km/h bis zur Stadtgrenze. Die Logik ist erklärungsbedürftig !. Was momentan geregelt ist, ist eine Regelung, ich wiederhole, die die Bürger in Klassen einteilt. Sie wohnen alle in der Stadt München und davon gehe ich aus, sie haben gleiche Rechtsansprüche von Lärm, Feinstaub, CO 2 und Dauerstauzustand befreit zu werden. Hier 60 km/h und dort 80 km/h, so etwas sollte umgehend und sofort in Korrektur kommen.</p>	<p>keine Prüfung diesbezüglich veranlassen; gleichwohl werden Lärmschutzmaßnahmen an Bundesautobahnen seitens der Stadtverwaltung grundsätzlich befürwortet.</p> <p>Die Zuständigkeit für Lärmschutzmaßnahmen wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen an als Bundesautobahn gewidmeten Verkehrswegen liegt bei der Autobahn GmbH des Bundes. Diese hat mitgeteilt, dass bei der Prüfung der nun umgesetzten Geschwindigkeitsbeschränkungen für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München alle erforderlichen Parameter (u. a. vorhandener Lärmschutz, bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, die Lärmbelastung oder die Anzahl betroffener Wohngebiete bzw. Art der Wohnbebauung) miteinbezogen wurden. Der rechtliche Rahmen wurde dabei weitestgehend ausgereizt und eine Änderung der festgelegten bzw. der bestehenden Geschwindigkeitsregelung auf den Autobahnen im Stadtgebiet München – so auch auf der A96 - lässt sich nach der Straßenverkehrs-Ordnung rechtlich nicht begründen.</p> <p>Zuständig für die Lärmaktionsplanung für Bundesautobahnen in Ballungsräumen ist gemäß Art. 2 Abs. 3 Satz 1 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) die Regierung von Oberfranken. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans für Bundesautobahnen in Ballungsräumen steht in den kommenden Jahren an. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwiefern sich vorliegend ein Handlungserfordernis zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ergibt. Lärmaktionspläne der Regierung sind gemäß Art. 4 Satz 2 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden zu erstellen, d.h. die Landeshauptstadt München ist zu beteiligen und die in diesem Zusammenhang geäußerten Belange sind zu berücksichtigen bzw. in die Abwägung einzustellen. Das Referat für Klima- und Umweltschutz der Landeshauptstadt München wird daher die vorliegenden Anregungen zu gegebener Zeit an die zuständige Stelle übermitteln und um eine Prüfung der Wirksamkeit und Realisierbarkeit der angeregten Lärmschutzmaßnahmen bitten.</p>
227	<p>AUF ALLE FÄLLE SOLLTEN DIE BESTEHENDEN REGELUNGEN UND GESETZE KONSEQUENT ANGEWANDT WERDEN. SO SOLLTEN GETUNTE FAHRZEUGE WIR PKW ODER MOTORRÄDER BEI ÜBERSCHREITUNG ZULÄSSIGER LÄRMPEGEL SOFORT UND UNMITTELBAR AUS DEM VERKEHR GEZOGEN WERDEN. 1 MOTORRADFAHRER KANN DURCH EINE RUNDE IM STADTVIERTEL TAUSENDE MENSCHEN UM DEN SCHLAF BRINGEN. AUCH SOLLTE DAS LEUTE MUSIKHÖREN IN KFZ ALS FAHRTAUGLICHKEITSHINDERNIS KONSEQUENTER VERFOLGT UND BESTRAFT WERDEN.</p>	<p>Interventionen gegen Autoposer, Tuner und Raser</p> <p>Der geschilderte Sachverhalt (Poser, Tuner, überhöhte Geschwindigkeiten) passt zum durchaus diskussionswürdigen, individuellem Fehlverhalten einiger Verkehrsteilnehmender.</p> <p>Es handelt sich hierbei um ein bundesweit seit einiger Zeit zu beobachtendes Phänomen, das mit Schlagworten wie „Autoposer“, „Profilierungsfahrer“ bezeichnet oder verniedlichend auch mit „emotionellem Fahren“ umschrieben wird.</p> <p>Leider bestehen seitens der Landeshauptstadt München keine Möglichkeiten, gegen dieses nicht nur von Ihnen sondern auch von der Mehrheit der Stadtbevölkerung als störend empfundene Verkehrsverhalten und den damit einhergehenden Beeinträchtigungen und Störungen tätig zu werden.</p> <p>So beschränken sich die wenigen Einflußmöglichkeiten der Verwaltung auf die im Rahmen des Fahrzeugzulassungsverfahren abzuwickelnden Aufgabenstellungen.</p> <p>Aber auch hier sind vom Gesetzgeber enge Grenzen gesetzt. So muss die Fahrzeugzulassungsbehörde einem Antrag auf Zulassung oder Umschreibung eines Fahrzeugs sowie technischen Änderungen dann folgen, wenn das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht und keine Anhaltspunkte für technische Mängel am Fahrzeug offensichtlich sind (z.B. durch Eintrag eines technischen Mangels im örtlichen Register der Zulassungsbehörde oder im Zentralen Register des Kraftfahrt-Bundesamtes).</p> <p>Werden beispielsweise spezielle Auspuffanlagen bereits vom Hersteller ab Werk eingebaut, ist auch die Zulassung für den Straßenverkehr durch die Betriebserlaubnis des Fahrzeugtyps gegeben. Vergleichbares gilt für nachträgliche Änderungen oder Einbauten.</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>Hier ist zunächst das Vorhandensein einer sogenannten „Allgemeinen Betriebserlaubnis“ bzw. einer „EG-Betriebserlaubnis“ für das Fahrzeugteil sowie eine Einzelabnahme durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich. Diese Einzelabnahme allein berechtigt zwar noch nicht zur Inbetriebnahme eines Fahrzeugs mit einem geänderten Anbauteil. Dazu ist eine neu erteilte Betriebserlaubnis der Zulassungsbehörde nach Vorlage des positiv abgeschlossenen Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich.</p> <p>Im Rahmen der turnusmäßig wiederkehrenden Hauptuntersuchungen durch staatlich anerkannte Prüforganisationen (wie zum Beispiel DEKRA, TÜV, GTÜ oder KÜS) wird regelmäßig die Vorschriftenmäßigkeit, die Umweltverträglichkeit und die Verkehrssicherheit eines Kraftfahrzeugs überprüft. Dadurch soll sichergestellt werden, dass Kraftfahrzeuge mit technischen Mängeln oder Sicherheitsmängeln nicht am Straßenverkehr teilnehmen. In diesem Zusammenhang werden in der Regel auch die Betriebserlaubnisse bzw. erforderlichenfalls die technischen Gutachten für etwaige am Fahrzeug vorgenommenen Änderungen und Einbauten mit überprüft und gegebenenfalls auch beanstandet. Wird dabei festgestellt, dass beispielsweise eine nicht genehmigte Schalldämpferanlage an einem Fahrzeug angebaut oder eine genehmigte Schalldämpferanlage unzulässig verändert wurde, erlischt die Betriebserlaubnis für das Fahrzeug und es darf nicht mehr am Straßenverkehr teilnehmen.</p> <p>Die Kontrolle und Überwachung der Verkehrsteilnehmenden und ihrer Fahrzeuge obliegt im fließenden Verkehr ausschließlich der Polizei. Nur sie kann im Rahmen einer Kontrolle ein Fahrzeug dann außer Betrieb setzen, wenn es verkehrsunsicher ist oder aber der Zustand des Fahrzeugs nicht mehr den Angaben der Betriebserlaubnis entspricht. In der Regel muss dies aber wiederum durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen festgestellt werden.</p> <p>In Fällen erheblicher oder auch leichter Mängel, kann die Polizei ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eröffnen und übermittelt in der Folge der zuständigen Zulassungsbehörde eine Ausfertigung der Mängelanzeige. Diese Anzeigen sind der Anlass, dass die Zulassungsstelle prüft, ob ein Verfahren gem. § 5 FZV eröffnet wird, bei dem in letzter Konsequenz auch Maßnahmen zur zwangsweisen Außerbetriebsetzung vorgenommen werden. Bevor allerdings dieses letzte Mittel angewendet werden kann, muss der Betroffene zuerst angehört bzw. ihm die Möglichkeit eingeräumt werden, das KFZ wieder in einen regelkonformen Zustand zu versetzen.</p> <p>Geschieht dies nicht, erfolgt eine Betriebsuntersagung mit Androhung eines Zwangsgeldes und ggf. eine weitere Anordnung, in der bei Nichtbeachtung wiederum die zwangsweise Außerbetriebsetzung angedroht wird. Die zwangsweise Außerbetriebsetzung kann dann vom Fahrzeughaltenden nur noch dadurch vermieden werden, dass er entweder den vorschriftsmäßigen Zustand nachweist oder aber das Fahrzeug selbst außer Betrieb setzt.</p> <p>Konkrete Wahrnehmungen bzgl. unerlaubter Rennen, Raserei, Fahrzeuglärm und anderem, individuellem Fehlverhalten im Straßenverkehr können Sie selbstverständlich jeder Zeit bei der örtlich zuständigen Polizeiinspektion anzeigen. Um allerdings die verursachende Person ermitteln zu können werden dort die folgenden Angaben benötigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ die Örtlichkeit, ◦ die Tatzeit, ◦ die Fahrtrichtung, ◦ das Kennzeichen, ◦ die Fahrzeugmarke und möglichst

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		◦ eine Beschreibung des Kraftfahrzeugführenden.
228	<p>Durch vermehrten Zuzug in Feldmoching und nicht ausreichender Verkehrsplanung (Umgehungsstraßen) wird der Verkehrslärm überproportional zunehmen. Ferner hat der Lärm der nur ca. 2 km entfernten A 99 zugenommen. Der Bahnlärm hat ebenfalls zugenommen. Die im Viertel ausgewiesenen Tempo 30 Zonen werden größtenteils ignoriert, die Lerchenstr. Z. B. ist im Bereich zwischen der Josef Frankl Str. Und der Pflaumstr. zur LKW Rennstrecke verkommen. Der Zustand dieser Str. ist mit der Situation in Dritte Welt Ländern vergleichbar. Der durch diese Umstände hervorgerufene Straßenlärm ist nicht mehr hinnehmbar. Zudem haben die Flugbewegungen durch die in Oberschleissheim stationierte Hubschrauberstaffel stark zugenommen. Deren Übungsflüge führen zu einer starken Lärmbelästigung.</p>	<p>Zuzug in Feldmoching</p> <p>Bei der Planung neuer Wohngebiete (Baurechtschaffung durch verbindliche Bauleitplanung/Bebauungspläne), die selbstverständlich einen Zuzug mit sich bringen, wird im Zuge der gesetzlich vorgeschriebenen Abwägung auch die verkehrliche Situation betrachtet, geprüft und in der Planung entsprechend reagiert. Es werden auch die umliegenden Bestandsgebiete und Verkehrsknoten betrachtet. Hierbei handelt es sich um Standardverfahren. Die beschriebenen Lärmquellen führen kumuliert sicherlich zu einer Belastung, die bei Einhaltung der Grenzwerte hinzunehmen ist.</p> <p>Lärm durch A99</p> <p>Zuständig für die Lärmaktionsplanung für Bundesautobahnen in Ballungsräumen ist gemäß Art. 2 Abs. 3 Satz 1 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) die Regierung von Oberfranken. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans für Bundesautobahnen in Ballungsräumen steht in den kommenden Jahren an. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwiefern sich vorliegend ein Handlungserfordernis zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ergibt. Lärmaktionspläne der Regierung sind gemäß Art. 4 Satz 2 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden zu erstellen, d.h. die Landeshauptstadt München ist zu beteiligen und die in diesem Zusammenhang geäußerten Belange sind zu berücksichtigen bzw. in die Abwägung einzustellen. Das Referat für Klima- und Umweltschutz der Landeshauptstadt München wird daher die vorliegenden Anregungen zu gegebener Zeit an die zuständige Stelle übermitteln und um eine Prüfung der Wirksamkeit und Realisierbarkeit der angeregten Lärmschutzmaßnahmen bitten.</p> <p>Verkehrsrechtliche Zuständigkeit A99</p> <p>Die Autobahn A99 liegt außerhalb der verkehrsrechtlichen Zuständigkeit der Landeshauptstadt München. Diese beschränkt sich bei Bundesautobahnen lediglich auf Abschnitte, für die die so genannten Baulast bei der Landeshauptstadt München liegt. Die A99 liegt in der ausschließlichen Verantwortlichkeit der Autobahn GmbH des Bundes.</p> <p>Die Verkehrsbehörde der Landeshauptstadt München hat dort keinerlei Mitsprache- oder Einflussmöglichkeiten auf die von den zuständigen Stellen getroffenen verkehrsrechtlichen Entscheidungen und wird von diesen über die dort getroffenen verkehrsrechtlichen Anordnungen im Regelfall auch nicht informiert.</p> <p>Die Zuständigkeit für die Kontrolle des fließenden Verkehrs liegt bei der Polizei.</p> <p>Bahnlärm</p> <p>Seitens der Landeshauptstadt München besteht keine Zuständigkeit für die Lärminderungsplanung für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes. Zuständig ist hier gemäß § 47e Abs. 3 BImSchG das Eisenbahnbundesamt (EBA). Insofern wird vorliegend auf die Lärminderungsplanung des EBA verwiesen. Ungeachtet dessen setzt sich die Landeshauptstadt München auch auf verschiedenen Ebenen für die Interessen der von Schienenverkehrslärm betroffenen Münchner Bürger*innen ein, z.B. im Rahmen von Planungsverfahren für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Schienenverkehrswegen.</p> <p>Fahrbahnzustand Lerchenstraße</p> <p>Im Zuge der erstmaligen Herstellung der öffentlichen Verkehrsflächen an einem nahegelegenen Baugebiet ist auch die Herstellung</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>der Lerchenstraße in diesem Abschnitt geplant. Die Maßnahme ist für die Jahre 2024 ff vorgesehen.</p> <p>Das Baureferat wird in diesem Bereich einen geeigneten Fahrbahnbelag mit lärmindernden Eigenschaften verwenden, mit dem in Abhängigkeit der Verkehrsmenge und der Verkehrszusammensetzung vor Ort Pegelminderungen von bis zu 3 dB (A) im Vergleich zum Referenzbelag nach den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen RLS 19, erreicht werden können.</p> <p>Fluglärm</p> <p>Zuständig für Beschwerden aufgrund von Lärmbelästigungen durch Flugverkehr ist die Regierung von Oberbayern, Luftamt Südbayern.</p>
229	<p>Die Befragung erweckt den Eindruck, dass der Stadt München vor allem daran gelegen ist, das Kriterium „Information und Beteiligung der Öffentlichkeit“ formal zu erfüllen. Eine wirkliche Beteiligung der Bürger scheint nicht erwünscht zu sein. Dem motorisierten Individualverkehr wird aus meiner Sicht vonseiten der Stadt nach wie vor zu hohe Priorität eingeräumt. Auswüchse, die zu extremer Lärmbelastung führen, wie „Autoposer“ werden - im Gegensatz zu anderen Großstädten - gar nicht bekämpft.</p> <p>Geschwindigkeitsbeschränkungen werden kaum kontrolliert, Schleichwege durch Wohngebiete, selbst durch Anwohnerstrassen nicht wirksam verhindert. Es wäre zudem überfällig, an der A8 im Bereich des Münchner Stadtgebiets tagsüber eine Geschwindigkeitsbeschränkung einzuführen. Den Tunnel durch den Englischen Garten empfinde ich als Gefälligkeitsprojekt für die gut situierte Schwabinger Einwohnerschaft und eine Geringschätzung all jener Bürger, die tagtäglich direkt vor ihrem Fenster Verkehrslärm und Abgase hinnehmen müssen, wie z.B. an der Landshuter Allee oder anderen Teilen des Mittleren Rings, die mitten durch dichte Wohngebiete führen.</p>	<p>Informationspolitik</p> <p>Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist ein zentraler Grundpfeiler der Lärminderungsplanung; in diesem Zusammenhang und darüber hinaus ist die aktive Einbindung interessierter Bürger*innen ein besonders wichtiges Anliegen der Landeshauptstadt München. Neben der vorliegenden Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Überprüfung des Lärmaktionsplanes verfolgt die Landeshauptstadt München bereits seit Jahren eine aktive Informationspolitik im Sinne lärm betroffener Bürger*innen. Hierzu dienen neben Informationsveranstaltungen oder Broschüren z.B. auch die umfangreichen Hintergrundinformationen auf der Internetpräsenz muenchen.de/laerm. Hier sind auch die jeweiligen Ansprechpartner*innen im Falle konkreter Lärmbeschwerden zu finden.</p> <p>Wenn die berechtigterweise hohen Erwartungen im vorliegenden Fall bei einigen Bürger*innen nicht erfüllt werden konnten, so wird dies seitens der Stadtverwaltung ausdrücklich bedauert. In diesem Zusammenhang geäußerte Verbesserungsvorschläge werden jederzeit gerne entgegengenommen.</p> <p>Lärmschutz A8</p> <p>Die Landeshauptstadt München ist an Bundesautobahnen - auch wenn diese innerhalb des Stadtgebietes der Landeshauptstadt München verlaufen - weder für die Planung noch für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen zuständig und kann somit auch keine Prüfung diesbezüglich veranlassen; gleichwohl werden Lärmschutzmaßnahmen an Bundesautobahnen seitens der Stadtverwaltung grundsätzlich befürwortet.</p> <p>Die Zuständigkeit für Lärmschutzmaßnahmen wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen an als Bundesautobahn gewidmeten Verkehrswegen liegt bei der Autobahn GmbH des Bundes. Diese hat mitgeteilt, dass bei der Prüfung der nun umgesetzten Geschwindigkeitsbeschränkungen für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München alle erforderlichen Parameter (u. a. vorhandener Lärmschutz, bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, die Lärmbelastung oder die Anzahl betroffener Wohngebiete bzw. Art der Wohnbebauung) miteinbezogen wurden. Der rechtliche Rahmen wurde dabei weitestgehend ausgereizt und eine Änderung der festgelegten bzw. der bestehenden Geschwindigkeitsregelung auf den Autobahnen im Stadtgebiet München – so auch auf der A8 - lässt sich nach der Straßenverkehrs-Ordnung rechtlich nicht begründen.</p> <p>Zuständig für die Lärmaktionsplanung für Bundesautobahnen in Ballungsräumen ist gemäß Art. 2 Abs. 3 Satz 1 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) die Regierung von Oberfranken. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans für Bundesautobahnen in Ballungsräumen steht in den kommenden Jahren an. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwiefern sich vorliegend ein Handlungserfordernis zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ergibt. Lärmaktionspläne der Regierung sind gemäß Art. 4 Satz 2 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) im</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>Benehmen mit den betroffenen Gemeinden zu erstellen, d.h. die Landeshauptstadt München ist zu beteiligen und die in diesem Zusammenhang geäußerten Belange sind zu berücksichtigen bzw. in die Abwägung einzustellen. Das Referat für Klima- und Umweltschutz der Landeshauptstadt München wird daher die vorliegenden Anregungen zu gegebener Zeit an die zuständige Stelle übermitteln und um eine Prüfung der Wirksamkeit und Realisierbarkeit der angeregten Lärmschutzmaßnahmen bitten.</p> <p>Verkehrsrechtliche Zuständigkeit A8</p> <p>Die Autobahn A8 liegt außerhalb der verkehrsrechtlichen Zuständigkeit der Landeshauptstadt München. Diese beschränkt sich bei Bundesautobahnen lediglich auf Abschnitte, für die die so genannten Baulast bei der Landeshauptstadt München liegt. Die A8 liegt in der ausschließlichen Verantwortlichkeit der Autobahn GmbH des Bundes.</p> <p>Die Verkehrsbehörde der Landeshauptstadt München hat dort keinerlei Mitsprache- oder Einflussmöglichkeiten auf die von den zuständigen Stellen getroffenen verkehrsrechtlichen Entscheidungen und wird von diesen über die dort getroffenen verkehrsrechtlichen Anordnungen im Regelfall auch nicht informiert.</p>
231	<p>Die angesprochenen Maßnahmen (Lastabhängige Steuerung) zur Verkehrsverflüssigung sind nirgends in der Stadt zu finden. Ganz im Gegenteil. Im Bereich Vogelweideplatz direkt an meiner Arbeitsstelle gibt es täglich lange und laute Rückstaus and der dortigen Kreuzung. Warum bei der Planung des Richard Strauß Tunnels keine direkte Zufahrt zum südlichen mittleren Ring geplant wurde (analog des Tunnels zum nördlichen MR) erschließt sich mir nicht. In Auswärtsrichtung dito, hier hätte man bequem eine Zufahrt unter dem MVG Gelände direkt zur Autobahn gestalten können, so steht der Verkehr an mehreren Ampel, da ja dort auch die Straßenbahn kreuzt. Gleiches gilt für den Luise Kieselbach Platz. Die Situation auf dem MR Richtung Westen hat sich eher verschlechtert, bedingt dadurch, das der Verkehr in Richtung Starnberg am LK Platz erst noch über zwei Ampeln muss statt ohne Stop über einen Tunnel abzufließen. Der Rückstau bis Giesing ist an eigentlich jedem Tag zu beobachten. Auf dem MR zwischen Schwannseestraße und Tegernseer Landstraße erzwingt die Ampel an der Pöllatstraße immer einen Stop des gerade an der Schwannseestraße losgefahrenen Verkehrs, selbst dann wenn dort keine Auto an der Ampel wartet. Diese Ampel sollte dringend auf eine Bedarfsschaltung umgebaut werden, daß würde den Anwohnern in diesem Bereich einiges an Lärm und Bremsstaub ersparen. Im Bereich der Starnberger Autobahn vermisse ich Lärmschutzwände. Stattdessen wurde jetzt die Geschwindigkeit herabgesetzt. Gerade in der Zufahrt nach München ist diese allerdings Makulatur, da durch den häufigen Rückstau bis Solln diese in der Regel nicht erreicht wird und die Anwohner eher durch den Staulärm, Abgase und Bremsstaub gestört werden.</p>	<p>Lastabhängige Steuerung</p> <p>Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Mobilitätsreferates arbeiten stets an der Verbesserung der Verkehrsabläufe und des Verkehrsflusses. Dabei sind aber nicht selten Einflussfaktoren zu beachten, welche eine für Sie merkbliche Optimierung des Verkehrsflusses verhindern. Eine Grüne Welle funktioniert grundsätzlich nur bis zu einem Auslastungsgrad des Streckenzuges von ca. 80%. Bei höheren Verkehrsbelastungen ist eine Grüne Welle trotz korrekter Koordinierung nicht mehr möglich, da sich während der Rotphase zu viele Fahrzeuge aus der Nebenrichtung an der vorgelagerten Kreuzung aufgestellt haben und diese erst den Streckenzug räumen müssen. Dies führt dazu, dass die Fahrzeuge aus der Hauptrichtung auf diesen Fahrzeugpulk auffahren und somit zum Abbremsen gezwungen werden. Hierdurch kann es vorkommen, dass die Fahrzeuge am Ende des sogenannten Grünbandes der Hauptrichtung den Folgeknoten nicht mehr im selben Umlauf passieren können. Durch die verbleibenden Fahrzeuge wird die Grüne Welle auch für die nachfolgenden Fahrzeugpuls gestört, bis das Verkehrsaufkommen wieder einen Wert erreicht hat, der das Abfließen der Fahrzeuge wieder ermöglicht. Während den Spitzenstunden (morgens und abends) sind die Hauptverkehrsstraßen in München meist deutlich über 80% ausgelastet. Die Ausführung zeigt deutlich die Komplexität der Gestaltung einer Grünen Welle auf und relativiert das subjektive Empfinden, dass die Stadt München angeblich über kaum Grüne Wellen verfügt. Wir können Ihnen versichern, dass bei allen Neuplanungen oder Änderungen grundsätzlich darauf geachtet wird, die zu bearbeitende Lichtzeichenanlage im Rahmen der o.g. technischen und physikalischen Möglichkeiten mit den jeweiligen benachbarten Signalanlagen zu koordinieren (Einbindung in die Grüne Welle).</p> <p>Die Qualität Grüner Wellen wird bestimmt durch technische Kriterien, physikalische Grenzen und räumliche Gegebenheiten. Von den insgesamt rund 1150 Lichtsignalanlagen (LSA) im Hoheitsbereich der Landeshauptstadt München, werden bereits über 1000 LSA verkehrsabhängig betrieben (somit fast 90% aller LSA). Hier von wiederum können an mehr als 750 LSA, Fahrzeuge des ÖPNV unmittelbaren Einfluss auf den Signalprogrammablauf nehmen (ÖPNV-Beschleunigung).</p> <p>Je nach tageszeitlichem Verkehrsaufkommen werden zudem Signalprogramme vorgehalten, welche sich hinsichtlich der Signalprogrammdauer, als auch der Signalprogrammstruktur unterscheiden und somit den spezifischen Erfordernisse der jeweiligen Belastung angepasst sind.</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>Lastabhängige Steuerungsverfahren sind somit bereits der Standard, um überhaupt noch die immensen Verkehrsmengen bewältigen zu können.</p> <p>Vogelweideplatz</p> <p>Aufgrund einer deutlichen Überschreitung der zulässigen NO₂-Jahresmittelwerte in der Prinzregentenstraße und um generelle stadtweite Fahrverbote zu vermeiden, hat der Stadtrat der Landeshauptstadt München eine Dosierung der Verkehrsmenge in der Prinzregentenstraße beschlossen. In erster Linie sind von dieser Dosierung die stadteinwärtigen Verkehrsströme auf der BAB A94 betroffen.</p> <p>Die Lichtsignalanlage (LSA) Prinzregenten-/ Töginger Straße hat aufgrund ihrer exponierten Lage, unmittelbar am Übergang zwischen BAB A94 und der Prinzregentenstraße, hierbei eine herausragende Rolle zu übernehmen. Letztlich wird mit dieser LSA maßgeblich die Verkehrsmenge im weiteren Verlauf der Prinzregentenstraße bestimmt. Eine Änderung der derzeitigen Schaltungsmodi dieser LSA stehen somit nicht zur Diskussion. Wir bitten um Verständnis für unsere Entscheidung.</p> <p>Chiemgau-/ Pöllatstraße</p> <p>Die Lichtsignalanlage (LSA) Chiemgau-/ Pöllatstraße wird ausschließlich nur auf Anforderung betrieben. Eine Umschaltung erfolgt somit erst nach Betätigung eines Anforderungsdrückers oder durch Befahren einer Induktionsschleife und setzt somit immer eine aktive Anforderung voraus. Eine Umschaltung "ohne ersichtlichen Grund", lässt entweder auf eine unsachgemäße Nutzung der LSA schließen ("spielerische" Betätigung eines Drückers ohne Querungswunsch), oder auf einen technischen Defekt.</p> <p>Lärmschutz A95</p> <p>Die Landeshauptstadt München ist an Bundesautobahnen - auch wenn diese innerhalb des Stadtgebietes der Landeshauptstadt München verlaufen - weder für die Planung noch für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen zuständig und kann somit auch keine Prüfung diesbezüglich veranlassen; gleichwohl werden Lärmschutzmaßnahmen an Bundesautobahnen seitens der Stadtverwaltung grundsätzlich befürwortet.</p> <p>Zuständig für die Lärmaktionsplanung für Bundesautobahnen in Ballungsräumen ist gemäß Art. 2 Abs. 3 Satz 1 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) die Regierung von Oberfranken. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans für Bundesautobahnen in Ballungsräumen steht in den kommenden Jahren an. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwiefern sich vorliegend ein Handlungserfordernis zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ergibt. Lärmaktionspläne der Regierung sind gemäß Art. 4 Satz 2 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden zu erstellen, d.h. die Landeshauptstadt München ist zu beteiligen und die in diesem Zusammenhang geäußerten Belange sind zu berücksichtigen bzw. in die Abwägung einzustellen. Das Referat für Klima- und Umweltschutz der Landeshauptstadt München wird daher die vorliegenden Anregungen zu gegebener Zeit an die zuständige Stelle übermitteln und um eine Prüfung der Wirksamkeit und Realisierbarkeit der angeregten Lärmschutzmaßnahmen bitten.</p>
236	An der A95 innerhalb des Stadtgebietes muss es entweder Lärmschutzwände (ggfls. hohe Wälle, wo Grünanlage breiter ist) oder es muss auf der Autobahn analog Österreich eine dauerhafte und/ oder Streckenbasierte Geschwindigkeitskontrolle	<p>Lärmschutz A95</p> <p>Die Landeshauptstadt München ist an Bundesautobahnen - auch wenn diese innerhalb des Stadtgebietes der Landeshauptstadt München verlaufen - weder für die Planung noch für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen zuständig und kann somit auch</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	mit höheren Strafen (s. Österreich IG-L) geben.	<p>keine Prüfung diesbezüglich veranlassen; gleichwohl werden Lärmschutzmaßnahmen an Bundesautobahnen seitens der Stadtverwaltung grundsätzlich befürwortet.</p> <p>Die Zuständigkeit für Lärmschutzmaßnahmen wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen an als Bundesautobahn gewidmeten Verkehrswegen liegt bei der Autobahn GmbH des Bundes. Diese hat mitgeteilt, dass bei der Prüfung der nun umgesetzten Geschwindigkeitsbeschränkungen für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München alle erforderlichen Parameter (u. a. vorhandener Lärmschutz, bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, die Lärmbelastung oder die Anzahl betroffener Wohngebiete bzw. Art der Wohnbebauung) miteinbezogen wurden. Der rechtliche Rahmen wurde dabei weitestgehend ausgereizt und eine Änderung der festgelegten bzw. der bestehenden Geschwindigkeitsregelung auf den Autobahnen im Stadtgebiet München – so auch auf der A95 - lässt sich nach der Straßenverkehrs-Ordnung rechtlich nicht begründen.</p> <p>Zuständig für die Lärmaktionsplanung für Bundesautobahnen in Ballungsräumen ist gemäß Art. 2 Abs. 3 Satz 1 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) die Regierung von Oberfranken. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans für Bundesautobahnen in Ballungsräumen steht in den kommenden Jahren an. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwiefern sich vorliegend ein Handlungserfordernis zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ergibt. Lärmaktionspläne der Regierung sind gemäß Art. 4 Satz 2 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden zu erstellen, d.h. die Landeshauptstadt München ist zu beteiligen und die in diesem Zusammenhang geäußerten Belange sind zu berücksichtigen bzw. in die Abwägung einzustellen. Das Referat für Klima- und Umweltschutz der Landeshauptstadt München wird daher die vorliegenden Anregungen zu gegebener Zeit an die zuständige Stelle übermitteln und um eine Prüfung der Wirksamkeit und Realisierbarkeit der angeregten Lärmschutzmaßnahmen bitten.</p> <p>Überwachung des fließenden Verkehrs</p> <p>Stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen entfalten ihre Wirkung ausschließlich punktuell im Nahbereich der Überwachungsortlichkeit. Deshalb sieht das Staatsministerium des Inneren, für Sport und Integration die Einsatzmöglichkeiten dieser Anlagen allenfalls im Bereich von Unfallbrennpunkt oder Unfallgefahrenpunkt, an denen Geschwindigkeitsunfälle eine herausragende Rolle spielen. Die ist an der A95/B2 nicht der Fall. Die für die Überwachung des fließenden Verkehrs zuständige Polizei ist an diese Weisung gebunden.</p>
237	Dringend notwendig erscheint mir ein generelles Verbot von überlauten Pkw Auspuffanlagen im gesamten Stadtgebiet. Das ist technisch möglich und relativ leicht kontrollierbar. Der lärmmindernde Effekt wäre enorm.	<p>Verbot lauter Auspuffanlagen</p> <p>Die seit dem 01.07.2016 anzuwendende EU-Verordnung Nr. 540/2014 über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und der Austauschschalldämpferanlagen weist eine Senkung der Geräuschwerte auf. Hierbei soll das Fahrgeräusch von Pkws bis zum Jahr 2026 schrittweise auf eine Lautstärke von 68 Dezibel sinken. Dies gilt jedoch nicht für alle Fahrzeuge gleichermaßen. Die EU teilt Pkw hierbei in verschiedene Klassen ein. Fahrzeuge mit maximal 120 kW (bis 163 PS) pro Tonne Gewicht müssen die strengen Lärmvorschriften einhalten. Seit dem 1. Juli 2016 gilt der Grenzwert von 72 Dezibel, ab 2020 von 70 Dezibel und ab 2024 der Grenzwert von maximal 68 Dezibel. Bei 120 bis 160 kW (163 bis 218 PS) pro Tonne Gewicht steigt der Grenzwert um jeweils ein Dezibel. In dieser Klasse fahren sportliche Kompaktwagen und schnellere Mittelklasse-Limousinen. Fahrzeuge mit mindestens 160 kW (ab 218 PS) pro Tonne Gewicht haben zwei weitere Dezibel Spielraum. Zu ihnen gehören die schnellsten Mittel- und Oberklasse-Fahrzeuge, wie zum Beispiel Mercedes E63 AMG und Audi</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>RS6. Diese Werte sind allerdings vorerst nur für die Hersteller relevant. Sie beziehen sich auf die Typgenehmigung von komplett neuen Fahrzeug-Generationen. Die Phasen zwei und drei (für die weitere schrittweise Absenkung) sind für Neuwagen mit einer Erstzulassung ab dem 1. Juli 2022 bzw. dem 1. Juli 2026 vorgeschrieben. Für alle älteren Fahrzeuge besteht wiederum Bestandschutz, bei ihnen ändert sich nichts. Für Klappen- und Sportauspuffanlagen gelten dieselbe Regeln wie bisher: Auch sie dürfen die vorgegebenen Grenzwerte nicht überschreiten.</p> <p>Die Regularien für die Zulassungspraxis von Kraftfahrzeugen können somit letztlich nur auf Bundes- oder europäischer Ebene definiert werden. Zwar werden bereits seit längerer Zeit von kommunaler Seite sowie z.T. seitens der Länder deutlich restriktivere Regelungen eingefordert, da das bisherige Regelwerk aus fachlicher Sicht unzureichend ist, stark motorisierte Fahrzeuge privilegiert sowie die tatsächlichen Einsatzbedingungen von Fahrzeugen kaum widerspiegelt. Entsprechende Initiativen liefen hierbei bisher jedoch weitgehend ins Leere.</p> <p>Interventionen gegen Autoposer, Tuner und Raser</p> <p>Der geschilderte Sachverhalt (Poser, Tuner, überhöhte Geschwindigkeiten) passt zum durchaus diskussionswürdigen, individuellem Fehlverhalten einiger Verkehrsteilnehmender.</p> <p>Es handelt sich hierbei um ein bundesweit seit einiger Zeit zu beobachtendes Phänomen, das mit Schlagworten wie „Autoposer“, „Profilierungsfahrer“ bezeichnet oder verniedlichend auch mit „emotionellem Fahren“ umschrieben wird.</p> <p>Leider bestehen seitens der Landeshauptstadt München keine Möglichkeiten, gegen dieses nicht nur von Ihnen sondern auch von der Mehrheit der Stadtbevölkerung als störend empfundene Verkehrsverhalten und den damit einhergehenden Beeinträchtigungen und Störungen tätig zu werden.</p> <p>So beschränken sich die wenigen Einflußmöglichkeiten der Verwaltung auf die im Rahmen des Fahrzeugzulassungsverfahren abzuwickelnden Aufgabenstellungen.</p> <p>Aber auch hier sind vom Gesetzgeber enge Grenzen gesetzt. So muss die Fahrzeugzulassungsbehörde einem Antrag auf Zulassung oder Umschreibung eines Fahrzeugs sowie technischen Änderungen dann folgen, wenn das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht und keine Anhaltspunkte für technische Mängel am Fahrzeug offensichtlich sind (z.B. durch Eintrag eines technischen Mangels im örtlichen Register der Zulassungsbehörde oder im Zentralen Register des Kraftfahrt-Bundesamtes).</p> <p>Werden beispielsweise spezielle Auspuffanlagen bereits vom Hersteller ab Werk eingebaut, ist auch die Zulassung für den Straßenverkehr durch die Betriebserlaubnis des Fahrzeugtyps gegeben.</p> <p>Vergleichbares gilt für nachträgliche Änderungen oder Einbauten. Hier ist zunächst das Vorhandensein einer sogenannten „Allgemeinen Betriebserlaubnis“ bzw. einer „EG-Betriebserlaubnis“ für das Fahrzeugteil sowie eine Einzelabnahme durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich. Diese Einzelabnahme allein berechtigt zwar noch nicht zur Inbetriebnahme eines Fahrzeugs mit einem geänderten Anbauteil. Dazu ist eine neu erteilte Betriebserlaubnis der Zulassungsbehörde nach Vorlage des positiv abgeschlossenen Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich.</p> <p>Im Rahmen der turnusmäßig wiederkehrenden Hauptuntersuchungen durch staatlich anerkannte Prüforganisationen (wie zum Beispiel DEKRA, TÜV, GTÜ oder KÜS) wird regelmäßig die Vorschriftenmäßigkeit, die Umweltverträglichkeit und die Verkehrssicherheit eines Kraftfahrzeugs überprüft. Dadurch soll sichergestellt werden, dass Kraftfahrzeuge mit technischen Mängeln oder</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>Sicherheitsmängeln nicht am Straßenverkehr teilnehmen. In diesem Zusammenhang werden in der Regel auch die Betriebserlaubnisse bzw. erforderlichenfalls die technischen Gutachten für etwaige am Fahrzeug vorgenommenen Änderungen und Einbauten mit überprüft und gegebenenfalls auch beanstandet. Wird dabei festgestellt, dass beispielsweise eine nicht genehmigte Schalldämpferanlage an einem Fahrzeug angebaut oder eine genehmigte Schalldämpferanlage unzulässig verändert wurde, erlischt die Betriebserlaubnis für das Fahrzeug und es darf nicht mehr am Straßenverkehr teilnehmen.</p> <p>Die Kontrolle und Überwachung der Verkehrsteilnehmenden und ihrer Fahrzeuge obliegt im fließenden Verkehr ausschließlich der Polizei. Nur sie kann im Rahmen einer Kontrolle ein Fahrzeug dann außer Betrieb setzen, wenn es verkehrsunsicher ist oder aber der Zustand des Fahrzeugs nicht mehr den Angaben der Betriebserlaubnis entspricht. In der Regel muss dies aber wiederum durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen festgestellt werden.</p> <p>In Fällen erheblicher oder auch leichter Mängel, kann die Polizei ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eröffnen und übermittelt in der Folge der zuständigen Zulassungsbehörde eine Ausfertigung der Mängelanzeige. Diese Anzeigen sind der Anlass, dass die Zulassungsstelle prüft, ob ein Verfahren gem. § 5 FZV eröffnet wird, bei dem in letzter Konsequenz auch Maßnahmen zur zwangsweisen Außerbetriebsetzung vorgenommen werden. Bevor allerdings dieses letzte Mittel angewendet werden kann, muss der Betroffene zuerst angehört bzw. ihm die Möglichkeit eingeräumt werden, das KFZ wieder in einen regelkonformen Zustand zu versetzen.</p> <p>Geschieht dies nicht, erfolgt eine Betriebsuntersagung mit Androhung eines Zwangsgeldes und ggf. eine weitere Anordnung, in der bei Nichtbeachtung wiederum die zwangsweise Außerbetriebsetzung angedroht wird. Die zwangsweise Außerbetriebsetzung kann dann vom Fahrzeughaltenden nur noch dadurch vermieden werden, dass er entweder den vorschriftsmäßigen Zustand nachweist oder aber das Fahrzeug selbst außer Betrieb setzt.</p> <p>Konkrete Wahrnehmungen bzgl. unerlaubter Rennen, Raserei, Fahrzeuglärm und anderem, individuellem Fehlverhalten im Straßenverkehr können Sie selbstverständlich jeder Zeit bei der örtlich zuständigen Polizeiinspektion anzeigen. Um allerdings die verursachende Person ermitteln zu können werden dort die folgenden Angaben benötigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ die Örtlichkeit, ◦ die Tatzeit, ◦ die Fahrtrichtung, ◦ das Kennzeichen, ◦ die Fahrzeugmarke und möglichst ◦ eine Beschreibung des Kraftfahrzeugführenden.
238	großer Entladungslärm Lieferanten XXX täglich ab 4:15	<p>Konkrete Beschwerden aufgrund von gewerblichen Nutzungen sind nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung. Einschlägig und verbindlich sind vorliegend die Regelungen der TA Lärm (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm), welche für den besonders schützenswerten Nachtzeitraum hohe Anforderungen an den Lärmschutz vorsieht. Im Falle von Beschwerden über Lärm durch Gewerbebetriebe besteht die Möglichkeit, Kontakt mit dem Sachgebiet Immissionsschutz Nord bzw. Süd des Referates für Klima- und Umweltschutz (s. einleitender Hinweis) aufzunehmen. Die Beschwerde wird sodann geprüft und erforderlichenfalls entsprechende Maßnahmen veranlasst. Darüber hinaus besteht jedoch auch die Möglichkeit, zuerst das Gespräch mit dem Gewerbetreibenden zu suchen und hierbei die Lärmproblematik zu</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>thematizieren. In diesem Zusammenhang sei jedoch noch darauf hingewiesen, dass nicht jede als störend empfundene Geräuscheinwirkung auch als unzulässig im Sinne der TA Lärm zu bewerten ist.</p>
241	<p>Das Verkehrsaufkommen in der Schluderstraße - die immer noch als Nebenstraße gelistet wird - ist, sowohl tagsüber als auch nachts, unerträglich hoch. Sowohl von der Andreestraße, als auch insbes. von der Sedlmayrstraße, benutzen sämtliche PKWs, Laster und Baufahrzeuge die Schluderstraße, um zwischen Arnulfstr., Wendl-Dietrich-Str. und Donnersbergerstr. zu fahren. Seit ich hier wohne, habe ich Probleme an den oberen Atemwegen entwickelt. Der Lärm ist tagsüber eine Belastung. Abends, nachts und morgens ist der Schlaf erheblich beeinträchtigt. Dies ist u.a. bedingt durch die Einbahnstraßenregelungen; und gilt daher seit Jahren, also unabhängig von den aktuellen Baustellen und Straßensperrungen. Zusätzlich hört man je nach Wetter nachts lauten Zugverkehr.</p>	<p>Lärmbelastung Schluderstraße</p> <p>Die vorgebrachten Anregungen bezüglich dem Umfeld der Schluderstraße werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplanes geprüft. Dabei erfolgt eine Auswahl von Untersuchungsgebieten nach objektiven Kriterien. Maßgeblich sind die Höhe des Lärmpegels und die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen in einem definierten Abschnitt. Hieraus wird ein sogenanntes Lärmbewertungsmaß errechnet, welches die Betroffenheit eines Abschnittes quantifiziert. Ein potentiell Untersuchungsgebiet setzt sich dann in der Regel aus mehreren stark betroffenen Abschnitten zusammen und ist somit ein Gebiet, das insgesamt aufgrund eines oder mehrerer belasteten Straßen- oder Schienenabschnitte ein hohes Lärmbewertungsmaß aufweist. Für den Bereich innerhalb eines Untersuchungsgebietes werden mögliche Lärmschutzmaßnahmen evaluiert und ggf. deren Realisierung angestoßen.</p> <p>Die Untersuchungsgebiete werden durch einen Arbeitskreis, in welchem alle betroffenen Referate der Landeshauptstadt München vertreten sind, ausgewählt und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt. Die abschließende Entscheidung über die Aufnahme eines Untersuchungsgebietes in den Lärmaktionsplan trifft demnach der Stadtrat.</p> <p>Dieses Vorgehen dient einer Priorisierung, um – mit den begrenzten zur Verfügung stehenden Ressourcen – eine möglichst hohe Anzahl an Bürger*innen bzw. vorrangig besonders lärmbeeinträchtigte Bürger*innen zu entlasten. Es wird daher um Verständnis dafür gebeten, dass in der Konsequenz nicht jeder einzelne Wunsch nach Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigt werden kann.</p> <p>Durchfahrtsverbote für Lkw</p> <p>Seit dem 01.02.2008 gilt mit den Festlegungen der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für München ein Lkw-Durchfahrtsverbot für Lastkraftwagen mit einem zulässigem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen. Der noch verbleibende städtische Wirtschaftsverkehr mit Quelle oder Ziel in München ist zur Sicherstellung der Versorgung notwendig und soll möglichst direkt und zügig auf einem dafür vorgesehenen Straßennetz abgewickelt werden.</p> <p>Schienenverkehrslärm</p> <p>Seitens der Landeshauptstadt München besteht keine Zuständigkeit für die Lärminderungsplanung für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes. Zuständig ist hier gemäß § 47e Abs. 3 BImSchG das Eisenbahnbundesamt (EBA). Insofern wird vorliegend auf die Lärminderungsplanung des EBA verwiesen. Ungeachtet dessen setzt sich die Landeshauptstadt München auch auf verschiedenen Ebenen für die Interessen der von Schienenverkehrslärm betroffenen Münchner Bürger*innen ein, z.B. im Rahmen von Planungsverfahren für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Schienenverkehrswegen. Vorliegend ist aufgrund des großen Abstandes zwischen der betreffenden Straße und den nächstgelegenen Schienenwegen jedoch nicht von einer Konfliktlage auszugehen.</p>
244	<p>Betrifft: A-3 Richelstraße - Landshuter Allee: Wir wohnen Safferlingstraße 10: Ecke Arnulfstraße im Westen, im Osten Donnersbergerbrücke! Arnulfstraße laut, viel Verkehr und Trambahn - Donnersbergerbrücke laut bis hin zur Landshuter Allee. Viel Feinstaub, Häuserwände schnell geschwärzt.</p>	<p>Lärmschutz Landshuter Allee</p> <p>Die Vollversammlung des Stadtrates, hat mit Beschluss vom 22.07.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00527) „Haushaltsplan 2021 Eckdatenbeschluss“ entschieden, dass die Planungen zum Landshuter Allee-Tunnel einzustellen sind, sobald alle bereits erteilten Aufträge abgeschlossen sind. Dementsprechend wurden</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	Wunsch: Untertunnelung an der Kreuzung Arnulfstraße/Donnersbergerbrücke/Richelstraße zur Landshuter Allee - oder wenigstens Einhausung, wo es möglich ist! Auch Flüsterasphalt noch denkbar! Bringt aber nicht viel! Besten Dank für die Aktion! 25.04.2021	<p>die Planungen gestoppt und die Bearbeitung beendet.</p> <p>Mit Antrag vom 17.07.2020 (Antrag Nr. 20-26 / A00264) haben die Stadtratsfraktionen Die Grünen - Rosa Liste und SPD/Volt die Verwaltung aufgefordert, als Alternative zur Tunnelplanung für die Landshuter Allee ein Gesamtkonzept für mehr Lärmschutz, Luftreinhaltung, Klimaschutz und Aufenthaltsqualität zu entwickeln und kurzfristig umzusetzen.</p> <p>Der Antrag soll in der Bauausschusssitzung im Juli 2021 behandelt werden. Der Entwurf der Sitzungsvorlage (Nr. 20-26 / V 02539) kann unter dem Link https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_dokumente.jsp?risid=6436446 eingesehen werden.</p> <p>Lärmmindernder Fahrbahnbelag</p> <p>In dem Bereich ist bereits ein Fahrbahnbelag mit lärmmindernden Eigenschaften eingebaut. Mit diesem Fahrbahnbelag werden in Abhängigkeit der Verkehrsmenge und der Verkehrszusammensetzung bereits schon jetzt Pegelminderungen von bis zu 3 dB (A) im Vergleich zum Referenzbelag nach den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen RLS 19 erreicht.</p>
246	Der MVV Bus fährt alle 20 Minuten unserem Haus vorbei - auch die Lastwagen für die große Baustelle - und wenn's regnet ist es noch lauter. Ich würde gern selber einen Lärmschutzzaun bauen, bin aber theoretisch durch die Einfriedungssatzung auf 1,50m Höhe begrenzt-was für Schallschutz nicht ausreichend ist. Deswegen bitte ich um eine Lockerung dieser Satzung auf der Friedenspromenade, Trudering.	Ein entsprechender Antrag wurde am 15.04.2021 von der CSU-Stadtratsfraktion gestellt und wird gegenwärtig zuständigkeitshalber vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung bearbeitet. Nach Erledigung werden die Ergebnisse im Rats-Informationssystem (www.ris-muenchen.de) veröffentlicht.
247	Sehr geehrte Damen und Herren, was bringt eine Lärmschutzwand an der NUP in Pasing zwischen einer 4-spurigen Straße und einer eingleisigen Bahnanlage? Effektiver wäre es gewesen, die Lärmschutzwand nördlich der Bahnanlage zu bauen. Mit freundlichen Grüßen XXXXXXXXXX	Der Aussage, dass die Umsetzung einer Lärmschutzwand nördlich der Gleisanlagen zielführender gewesen wäre, ist aus Sicht des Lärmschutzes zuzustimmen. Die betreffende Lärmschutzwand entstand im Zuge der Realisierung der Nordumgehung Pasing (NUP). Hierbei handelte es sich um den Neubau einer Straße im Sinne der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung), weshalb die Errichtung einer Lärmschutzwand aus Gründen der Lärmvorsorge zwingend erforderlich war. In diesem Zusammenhang wurde seitens der Landeshauptstadt München auch die Umsetzung einer Lärmschutzwand nördlich der Gleisanlagen geprüft. Diese hätte allerdings auf Bahngelände errichtet werden müssen; daher bestand das Erfordernis einer Zustimmung durch die Deutschen Bahn AG. Leider konnte hier keine Einigung erzielt werden, sodass letztlich nur die Option der Umsetzung der Lärmschutzwand in der nun bestehenden Form verblieben ist.
250	Ich wohne seit 1984 in der Jahnstr. 25, 80469 München. Seit ca. 7 Jahren ist es zunehmend unerträglich geworden. Es herrscht fast 7 Tage die Woche Dauerparty. Bis ca. 22.30 kann man schlafen, dann geht es bis 6 Uhr morgens ab. Die Leute schreien mitten in der Nacht hemmungslos herum, stellen ihre Bluetooth-Dosen in Discolautstärke, spielen Fußball oder Tennis auf der Straße etc.. Sogar eine Blaskapelle zog 2 Uhr nachts durch die Straßen... Erst seit dem Corona-Lockdown weiß ich wieder wie es sich anfühlt, ausgeschlafen in die Arbeit zu gehen. Ich wünsche mir, dass die Lärmschutzgesetze eingehalten werden und mit Konsequenzen durchgesetzt werden. Es sollte die Benutzung von Bluetooth Dosen in der Öffentlichkeit sanktioniert werden. Die Dauerlärmbelastung setzt meiner Arbeitsfähigkeit und Gesundheit zu. Das ständige aus dem Schlaf gerissen werden durch den beschriebenen Lärm	Auch wenn nachvollziehbar ist, dass Freizeitlärm zuweilen störende oder gar gesundheitsgefährdende Ausmaße annehmen kann, so ist diese Art von Lärm dennoch nicht Gegenstand der Lärmminderungsplanung. Im Falle einer unzumutbaren Lärmbelastung durch nächtlichen Freizeitlärm ist die zuständige Polizeidienststelle zu verständigen. Sofern ein*e konkrete*r Verursacher*in auszumachen ist, ist zudem auch die Anzeige einer Ordnungswidrigkeit beim Kreisverwaltungsreferat (s. einleitender Hinweis) möglich. <p>Die ruhestörende Verwendung von Tonwiedergabegeräten, hierunter fallen auch sog. "Bluetooth-Dosen", ist bereits durch die "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) untersagt.</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	<p>versetzt den Körper in gesundheitsschädigend Alarmzustand. In meiner Not habe ich in der Vergangenheit mehrmals die Polizei wegen Lärmbelästigung angerufen - leider ohne nachhaltigen Erfolg.</p>	
252	<p>Mittlerer Ring Ost, allgemein: Als wesentlichen Faktor zur Lärmreduzierung sehe ich nicht nur eine Reduzierung der Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs, sondern vor allem auch eine konsequente Kontrolle dieser durch feste Blitzeranlagen und mobile Geschwindigkeitskontrollen vor allem im Bereich Innsbrucker Ring in beiden Richtungen. Da ich in Hörweite desselben wohne, kann ich die vor allem (aber nicht nur) nächtlichen Auto- und Motorradrennen in Echtzeit mitverfolgen (aufheulende Motoren bei Ampelstarts, extrem laute Sportauspüffe).</p>	<p>stationäre Anlagen zur Geschwindigkeitsmessung</p> <p>Bei der Einrichtung stationärer Geschwindigkeitsmeßanlagen besteht eine Weisung des Bayerischen Staatsministeriums des Inneren, für Sport und Intergration, in der die Voraussetzungen klar geregelt sind: Eine grundlegende Voraussetzung für die Errichtung stationärer Geschwindigkeitsmessanlagen aus Gründen der Verkehrssicherheit besteht insbesondere darin, dass eine Örtlichkeit mit hohem Unfallrisiko und besonders hohem Verkehrsaufkommen gegeben ist, an der eine dauerhafte Überwachung erforderlich oder eine andere Form von Geschwindigkeitsüberwachung aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich oder zumindest erschwert ist. Der Reduzierung von Verkehrsunfällen ist dabei absolute Priorität einzuräumen. Unter besonderer Berücksichtigung von Verkehrssicherheitsaspekten soll dabei eine deutliche Verbesserung der gegebenen Situation zu erwarten sein. Stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen entfalten ihre Wirkung ausschließlich punktuell im Nahbereich der Überwachungsörtlichkeit. Deshalb sieht das Staatsministerium des Inneren, für Sport und Integration die Einsatzmöglichkeiten dieser Anlagen allenfalls im Bereich von Unfallbrennpunkt oder Unfallgefahrenpunkt, an denen Geschwindigkeitsunfälle eine herausragende Rolle spielen. Die für die Überwachung des fließenden Verkehrs zuständige Polizei ist an diese Weisung gebunden. Das Mobilitätsreferat überprüft derzeit alle bestehenden Straßen und Straßenabschnitte im Stadtgebiet mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h - u.a. auch unter Berücksichtigung der Lärm- und Abgassituation sowie Verkehrssicherheitsaspekten – hinsichtlich einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h unterzieht. Die Ergebnisse dieser zur Umsetzung des Luftreinhalteplanes verpflichtenden Überprüfung werden dem Stadtrat dem Abschluss der Untersuchung vorgestellt.</p> <p>Interventionen gegen Autoposer, Tuner und Raser</p> <p>Der geschilderte Sachverhalt (Poser, Tuner, überhöhte Geschwindigkeiten) passt zum durchaus diskussionswürdigen, individuellem Fehlverhalten einiger Verkehrsteilnehmender.</p> <p>Es handelt sich hierbei um ein bundesweit seit einiger Zeit zu beobachtendes Phänomen, das mit Schlagworten wie „Autoposer“, „Profilierungsfahrer“ bezeichnet oder verniedlichend auch mit „emotionellem Fahren“ umschrieben wird.</p> <p>Leider bestehen seitens der Landeshauptstadt München keine Möglichkeiten, gegen dieses nicht nur von Ihnen sondern auch von der Mehrheit der Stadtbevölkerung als störend empfundene Verkehrsverhalten und den damit einhergehenden Beeinträchtigungen und Störungen tätig zu werden.</p> <p>So beschränken sich die wenigen Einflußmöglichkeiten der Verwaltung auf die im Rahmen des Fahrzeugzulassungsverfahren abzuwickelnden Aufgabenstellungen.</p> <p>Aber auch hier sind vom Gesetzgeber enge Grenzen gesetzt. So muss die Fahrzeugzulassungsbehörde einem Antrag auf Zulassung oder Umschreibung eines Fahrzeugs sowie technischen Änderungen dann folgen, wenn das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht und keine Anhaltspunkte für technische Mängel am Fahrzeug offensichtlich sind (z.B. durch Eintrag eines technischen Mangels im örtlichen Register der Zulassungsbehörde oder im Zentralen Register des Kraftfahrt-Bundesamtes).</p> <p>Werden beispielsweise spezielle Auspuffanlagen bereits vom Her-</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>steller ab Werk eingebaut, ist auch die Zulassung für den Straßenverkehr durch die Betriebserlaubnis des Fahrzeugtyps gegeben. Vergleichbares gilt für nachträgliche Änderungen oder Einbauten. Hier ist zunächst das Vorhandensein einer sogenannten „Allgemeinen Betriebserlaubnis“ bzw. einer „EG-Betriebserlaubnis“ für das Fahrzeugteil sowie eine Einzelabnahme durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich. Diese Einzelabnahme allein berechtigt zwar noch nicht zur Inbetriebnahme eines Fahrzeugs mit einem geänderten Anbauteil. Dazu ist eine neu erteilte Betriebserlaubnis der Zulassungsbehörde nach Vorlage des positiv abgeschlossenen Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich.</p> <p>Im Rahmen der turnusmäßig wiederkehrenden Hauptuntersuchungen durch staatlich anerkannte Prüforganisationen (wie zum Beispiel DEKRA, TÜV, GTÜ oder KÜS) wird regelmäßig die Vorschriftenmäßigkeit, die Umweltverträglichkeit und die Verkehrssicherheit eines Kraftfahrzeugs überprüft. Dadurch soll sichergestellt werden, dass Kraftfahrzeuge mit technischen Mängeln oder Sicherheitsmängeln nicht am Straßenverkehr teilnehmen. In diesem Zusammenhang werden in der Regel auch die Betriebserlaubnisse bzw. erforderlichenfalls die technischen Gutachten für etwaige am Fahrzeug vorgenommenen Änderungen und Einbauten mit überprüft und gegebenenfalls auch beanstandet. Wird dabei festgestellt, dass beispielsweise eine nicht genehmigte Schalldämpferanlage an einem Fahrzeug angebaut oder eine genehmigte Schalldämpferanlage unzulässig verändert wurde, erlischt die Betriebserlaubnis für das Fahrzeug und es darf nicht mehr am Straßenverkehr teilnehmen.</p> <p>Die Kontrolle und Überwachung der Verkehrsteilnehmenden und ihrer Fahrzeuge obliegt im fließenden Verkehr ausschließlich der Polizei. Nur sie kann im Rahmen einer Kontrolle ein Fahrzeug dann außer Betrieb setzen, wenn es verkehrsunsicher ist oder aber der Zustand des Fahrzeugs nicht mehr den Angaben der Betriebserlaubnis entspricht. In der Regel muss dies aber wiederum durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen festgestellt werden.</p> <p>In Fällen erheblicher oder auch leichter Mängel, kann die Polizei ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eröffnen und übermitteln in der Folge der zuständigen Zulassungsbehörde eine Ausfertigung der Mängelanzeige. Diese Anzeigen sind der Anlass, dass die Zulassungsstelle prüft, ob ein Verfahren gem. § 5 FZV eröffnet wird, bei dem in letzter Konsequenz auch Maßnahmen zur zwangsweisen Außerbetriebsetzung vorgenommen werden. Bevor allerdings dieses letzte Mittel angewendet werden kann, muss der Betroffene zuerst angehört bzw. ihm die Möglichkeit eingeräumt werden, das KFZ wieder in einen regelkonformen Zustand zu versetzen.</p> <p>Geschieht dies nicht, erfolgt eine Betriebsuntersagung mit Androhung eines Zwangsgeldes und ggf. eine weitere Anordnung, in der bei Nichtbeachtung wiederum die zwangsweise Außerbetriebsetzung angedroht wird. Die zwangsweise Außerbetriebsetzung kann dann vom Fahrzeughaltenden nur noch dadurch vermieden werden, dass er entweder den vorschriftsmäßigen Zustand nachweist oder aber das Fahrzeug selbst außer Betrieb setzt.</p> <p>Konkrete Wahrnehmungen bzgl. unerlaubter Rennen, Raserei, Fahrzeuglärm und anderem, individuellem Fehlverhalten im Straßenverkehr können Sie selbstverständlich jeder Zeit bei der örtlich zuständigen Polizeiinspektion anzeigen. Um allerdings die Verursachende Person ermitteln zu können werden dort die folgenden Angaben benötigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ die Örtlichkeit, ◦ die Tatzeit, ◦ die Fahrtrichtung,

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<ul style="list-style-type: none"> ◦ das Kennzeichen, ◦ die Fahrzeugmarke und möglichst ◦ eine Beschreibung des Kraftfahrzeugführenden.
253	<p>In der Dachauer Straße werden regelmäßig Straßenbau-Arbeiten durchgeführt. Dafür wird immer wieder der Bürgersteig aufgerissen mit der entsprechenden Lärmbegleitung (und damit verbundenen Kosten). Offenbar wird je Anlass/Ziel die Baumaßnahme durchgeführt; für das nächste Ziel geht es wieder von vorn los. Aus dem Baureferat war auf Anfrage zu hören, dass es nicht möglich ist, Baumaßnahmen zu koordinieren. "weil der Kontakt zwischen den Abteilungen schwierig ist ..." (Zitat sinngemäß). Hier könnte man durch aktive Kooperation der Behörden Lärm reduzieren und viel Geld sparen.</p>	<p>Sämtliche Baumaßnahmen im städtischen Hauptverkehrsstraßennetz mit erheblichen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen werden durch die städtische Baustellenkoordinierung im zeitlichen Ablauf koordiniert um Beeinträchtigungen hinsichtlich Lärm und Verkehrsbehinderungen für Anwohner und Verkehrsteilnehmer zu minimieren.</p> <p>In den straßenbegleitenden Geh- und Radwegen befinden sich die Leitungen (Strom, Wasser, Gas, Telekommunikation) der wesentlichen Versorgungsinfrastruktur verschiedener privater Versorgungsunternehmen, Netzbetreiber und der Stadtwerke München. Die Landeshauptstadt München muss aufgrund gesetzlicher Vorgaben den privaten Versorgungsunternehmen und Netzbetreibern jederzeit den Zugang zum Ausbau oder Reparatur ihrer Versorgungsinfrastruktur ermöglichen, damit diese ihrem Versorgungsauftrag nachkommen und die Versorgungssicherheit der angeschlossenen Anwesen dauerhaft gewährleisten können.</p> <p>Eine vorauslaufende Koordinierung von Baumaßnahmen im öffentlichen Straßenraum von Hauptstraßen erfolgt durch die städtische Baustellenkoordinierung turnusmäßig und in direkter Abstimmung mit den jeweiligen Maßnahmeträgern (Baureferat, Stadtwerke München, MVG, DB, etc..).</p> <p>Planbare Baustellen werden vor Baubeginn auf mögliche Synergien, örtliche Überschneidungen, und zeitliche Abhängigkeiten geprüft und abgestimmt. Dabei wird darauf geachtet, dass z.B. Leitungsverlegungen vor einer möglichen Fahrbahnanierung der Straße ausgeführt werden.</p> <p>Die Ausführung einer Maßnahme obliegt der von dem jeweiligen Maßnahmeträger beauftragten Baufirma. Je nach Gewerk sind oft verschiedene Firmen an einer Baustelle tätig.</p> <p>Die baustellenbedingte Verkehrsführung zur Bauzeit wird durch das Mobilitätsreferat – temporäre Verkehrsanordnung – nach dem Stellen eines Antrages der ausführenden Baufirma geprüft und für einen festgelegten Zeitraum genehmigt.</p> <p>Grundsätzlich müssen jedoch alle Firmen, die entsprechende Baumaßnahmen im öffentlichen Raum durchführen, die immissionsschutzrechtlichen Vorgaben für Baumaßnahmen einhalten.</p>
254	<p>Es sollte vermehrt der Einsatz von Flüsterasphalt geprüft werden. Was ist gegen die Zunahme von überlauten Fahrzeugen sowie überhöhte Geschwindigkeit v. A. an breiten Ausfallstrassen zu tun. Meiner Meinung nach hat auch aggressives Hupen im Stadtgebiet stark zugenommen.</p>	<p>Lärmindernder Fahrbahnbelag</p> <p>Die Landeshauptstadt München verwendet bei Straßenbaumaßnahmen in der Regel Fahrbahnbeläge mit lärmindernden Eigenschaften, die für die besonderen Beanspruchungen im innerstädtischen Bereich technisch geeignet sind. Im Vergleich zum Referenzbelag nach den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen RLS 19, können mit den zum Einsatz kommenden Fahrbahnbelägen in Abhängigkeit der Verkehrsmenge und der Verkehrszusammensetzung vor Ort Pegelminderungen von bis zu 3 dB(A) erreicht werden.</p> <p>Interventionen gegen Autoposer, Tuner und Raser</p> <p>Der geschilderte Sachverhalt (Poser, Tuner, überhöhte Geschwindigkeiten) passt zum durchaus diskussionswürdigen, individuellem Fehlverhalten einiger Verkehrsteilnehmer.</p> <p>Es handelt sich hierbei um ein bundesweit seit einiger Zeit zu beobachtendes Phänomen, das mit Schlagworten wie „Autoposer“, „Profilierungsfahrer“ bezeichnet oder verniedlichend auch mit „emotionellem Fahren“ umschrieben wird.</p> <p>Leider bestehen seitens der Landeshauptstadt München keine</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>Möglichkeiten, gegen dieses nicht nur von Ihnen sondern auch von der Mehrheit der Stadtbevölkerung als störend empfundene Verkehrsverhalten und den damit einhergehenden Beeinträchtigungen und Störungen tätig zu werden.</p> <p>So beschränken sich die wenigen Einflußmöglichkeiten der Verwaltung auf die im Rahmen des Fahrzeugzulassungsverfahren abzuwickelnden Aufgabenstellungen.</p> <p>Aber auch hier sind vom Gesetzgeber enge Grenzen gesetzt. So muss die Fahrzeugzulassungsbehörde einem Antrag auf Zulassung oder Umschreibung eines Fahrzeugs sowie technischen Änderungen dann folgen, wenn das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht und keine Anhaltspunkte für technische Mängel am Fahrzeug offensichtlich sind (z.B. durch Eintrag eines technischen Mangels im örtlichen Register der Zulassungsbehörde oder im Zentralen Register des Kraftfahrt-Bundesamtes).</p> <p>Werden beispielsweise spezielle Auspuffanlagen bereits vom Hersteller ab Werk eingebaut, ist auch die Zulassung für den Straßenverkehr durch die Betriebserlaubnis des Fahrzeugtyps gegeben.</p> <p>Vergleichbares gilt für nachträgliche Änderungen oder Einbauten. Hier ist zunächst das Vorhandensein einer sogenannten „Allgemeinen Betriebserlaubnis“ bzw. einer „EG-Betriebserlaubnis“ für das Fahrzeugteil sowie eine Einzelabnahme durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich. Diese Einzelabnahme allein berechtigt zwar noch nicht zur Inbetriebnahme eines Fahrzeugs mit einem geänderten Anbauteil. Dazu ist eine neu erteilte Betriebserlaubnis der Zulassungsbehörde nach Vorlage des positiv abgeschlossenen Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich.</p> <p>Im Rahmen der turnusmäßig wiederkehrenden Hauptuntersuchungen durch staatlich anerkannte Prüforganisationen (wie zum Beispiel DEKRA, TÜV, GTÜ oder KÜS) wird regelmäßig die Vorschriftsmäßigkeit, die Umweltverträglichkeit und die Verkehrssicherheit eines Kraftfahrzeugs überprüft. Dadurch soll sichergestellt werden, dass Kraftfahrzeuge mit technischen Mängeln oder Sicherheitsmängeln nicht am Straßenverkehr teilnehmen. In diesem Zusammenhang werden in der Regel auch die Betriebserlaubnisse bzw. erforderlichenfalls die technischen Gutachten für etwaige am Fahrzeug vorgenommenen Änderungen und Einbauten mit überprüft und gegebenenfalls auch beanstandet. Wird dabei festgestellt, dass beispielsweise eine nicht genehmigte Schalldämpferanlage an einem Fahrzeug angebaut oder eine genehmigte Schalldämpferanlage unzulässig verändert wurde, erlischt die Betriebserlaubnis für das Fahrzeug und es darf nicht mehr am Straßenverkehr teilnehmen.</p> <p>Die Kontrolle und Überwachung der Verkehrsteilnehmenden und ihrer Fahrzeuge obliegt im fließenden Verkehr ausschließlich der Polizei. Nur sie kann im Rahmen einer Kontrolle ein Fahrzeug dann außer Betrieb setzen, wenn es verkehrsunsicher ist oder aber der Zustand des Fahrzeugs nicht mehr den Angaben der Betriebserlaubnis entspricht. In der Regel muss dies aber wiederum durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen festgestellt werden.</p> <p>In Fällen erheblicher oder auch leichter Mängel, kann die Polizei ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eröffnen und übermittelt in der Folge der zuständigen Zulassungsbehörde eine Ausfertigung der Mängelanzeige. Diese Anzeigen sind der Anlass, dass die Zulassungsstelle prüft, ob ein Verfahren gem. § 5 FZV eröffnet wird, bei dem in letzter Konsequenz auch Maßnahmen zur zwangsweisen Außerbetriebsetzung vorgenommen werden. Bevor allerdings dieses letzte Mittel angewendet werden kann, muss der Betroffene zuerst angehört bzw. ihm die Möglichkeit eingeräumt werden, das KFZ wieder in einen regelkonformen Zustand zu versetzen.</p> <p>Geschieht dies nicht, erfolgt eine Betriebsuntersagung mit Andro-</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>hung eines Zwangsgeldes und ggf. eine weitere Anordnung, in der bei Nichtbeachtung wiederum die zwangsweise Außerbetriebsetzung angedroht wird. Die zwangsweise Außerbetriebsetzung kann dann vom Fahrzeughaltenden nur noch dadurch vermieden werden, dass er entweder den vorschriftsmäßigen Zustand nachweist oder aber das Fahrzeug selbst außer Betrieb setzt.</p> <p>Konkrete Wahrnehmungen bzgl. unerlaubter Rennen, Raserei, Fahrzeuglärm und anderem, individuellem Fehlverhalten im Straßenverkehr können Sie selbstverständlich jeder Zeit bei der örtlich zuständigen Polizeiinspektion anzeigen. Um allerdings die verursachende Person ermitteln zu können werden dort die folgenden Angaben benötigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ die Örtlichkeit, ◦ die Tatzeit, ◦ die Fahrtrichtung, ◦ das Kennzeichen, ◦ die Fahrzeugmarke und möglichst ◦ eine Beschreibung des Kraftfahrzeugführenden. <p>Lärm durch Warnzeichen (Hupen)</p> <p>Die Verwendung von Schallzeichen als Auto-Warnzeichen (Hupen) unterliegt den Bestimmungen, die sich aus Verkehrsrecht und insbesondere aus der StVZO ergeben. Nach § 30 Abs. 1 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) ist bei der Benutzung von Fahrzeugen auf öffentlichem Straßenland unnötiger Lärm verboten. Unter anderem betrifft dies auch Hupsignale. Diese sind unzulässig, es sei denn, man sieht sich oder andere gefährdet. Außerdem handelt er nach § 117 OWiG ordnungswidrig, wer durch sein Hupen in einem unzulässigen Ausmaß vermeidbaren Lärm erzeugt, der die Nachbarschaft erheblich belästigt. Beim Hupen innerorts gilt deshalb: es ist nur erlaubt, wenn jemand durch das Warnzeichen auf Gefahren hingewiesen werden soll. Das Hupen als Ankündigung für einen Überholvorgang ist innerorts verboten. Die Durchführung eines eventuell notwendigen Ordnungswidrigkeitenverfahrens nach der Straßenverkehrs-Ordnung obliegt der Polizei.</p>
255	<p>ÖPNV weiter verstärkt ausbauen um PKW-Verkehr zu reduzieren, Fahrradstraßen und -Spuren ausbauen. Busse nach und nach auf Elektroantrieb umstellen. Evtl. ganzes Stadtgebiet Tempo 30 und Tempo 50, 60 oder 80 dort ausweisen, wo es sinnvoll ist (Umkehrung der üblichen Praxis).</p>	<p>Mobilitätswende</p> <p>Mit der Gründung des Mobilitätsreferats am 1. Januar 2021 werden die Kompetenzen und Zuständigkeiten für die Planung, Steuerung und Umsetzung einer zukunftsfähigen Mobilität in einer neuen Organisationsform gebündelt. Das Mobilitätsreferat ist von jetzt an zentrale Anlaufstelle für Mobilität in München. Gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern will es in München und der Region den Verkehr von morgen gestalten.</p> <p>Derzeit wird intensiv an der neuen Mobilitätsstrategie München 2035 gearbeitet, mit der noch besser auf gegenwärtige Herausforderungen reagiert werden soll. Das Ziel ist, diese noch im Sommer durch den Stadtrat offiziell beschließen zu lassen und im Anschluss in einem breiten Beteiligungsprozess mit der Öffentlichkeit abzustimmen und weiter zu verbessern.</p> <p>Die Inhalte aus dem Bürgerbegehren "Sauba Sog I" werden in der neuen Mobilitätsstrategie berücksichtigt, ebenso die neuen politischen und gesetzlichen Anforderungen an den Umwelt- und Klimaschutz (Luftreinhaltung, Klimaneutralität der Stadt München bis zum Jahr 2035) und bereits beschlossene Ziele des Stadtrats zur Verkehrssicherheit („Vision Zero“ = 0 Verkehrstote).</p> <p>elektrische Busse</p> <p>Die MVG unterstützt das vorgebrachte Anliegen bezüglich des Ausbaus der Elektromobilität und abgasfreier Fahrzeuge und ver-</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>folgt das Ziel, die operative Busflotte bis 2030 weitestgehend zu elektrifizieren.</p> <p>Geschwindigkeitsbeschränkungen</p> <p>Das Mobilitätsreferat überprüft derzeit alle bestehenden Straßen und Straßenabschnitte im Stadtgebiet mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h - u.a. auch unter Berücksichtigung der Lärm- und Abgassituation sowie Verkehrssicherheitsaspekten – hinsichtlich einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h unterzieht.</p> <p>Die Ergebnisse dieser zur Umsetzung des Luftreinhalteplanes verpflichtenden Überprüfung werden dem Stadtrat dem Abschluss der Untersuchung vorgestellt.</p>
256	<p>- A96: erst kürzlich wurde für ein Teilstück (mittlerer Ring bis Anschlußstelle Blumenau) Tempo 60 eingeführt. Dies ist nicht weit genug, da der Lärm verursacht durch LKW-Reifen vor allem nachts kilometerweit zu hören ist. Zudem halten sich bisher nur wenige Fahrzeuge an das Tempolimit - nachts kaum jemand. Die Nachtruhe ist erheblich gestört! --> Ausweitung des Tempolimit plus Kontrollen zur Einhaltung - Radverkehr: es ist sehr erfreulich, dass der Radverkehr stark zugenommen hat. Hier muss auf ebenfalls von Fußgängern stark frequentierten Flächen gute Ausweichrouten angeboten werden. Z.B. im Westpark ist zu Stoßzeiten nur langsame Slalomfahrt möglich. Dies berücksichtigen jedoch viele Radler nicht, sodass es immer wieder zu gefährlichen Situationen kommt. --> Radrouten um den Westpark herum ausbauen</p>	<p>Lärmschutz A96</p> <p>Die Landeshauptstadt München ist an Bundesautobahnen - auch wenn diese innerhalb des Stadtgebietes der Landeshauptstadt München verlaufen - weder für die Planung noch für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen zuständig und kann somit auch keine Prüfung diesbezüglich veranlassen; gleichwohl werden Lärmschutzmaßnahmen an Bundesautobahnen seitens der Stadtverwaltung grundsätzlich befürwortet.</p> <p>Die Zuständigkeit für Lärmschutzmaßnahmen wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen an als Bundesautobahn gewidmeten Verkehrswegen liegt bei der Autobahn GmbH des Bundes. Diese hat mitgeteilt, dass bei der Prüfung der nun umgesetzten Geschwindigkeitsbeschränkungen für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München alle erforderlichen Parameter (u. a. vorhandener Lärmschutz, bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, die Lärmbelastung oder die Anzahl betroffener Wohngebiete bzw. Art der Wohnbebauung) miteinbezogen wurden. Der rechtliche Rahmen wurde dabei weitestgehend ausgereizt und eine Änderung der festgelegten bzw. der bestehenden Geschwindigkeitsregelung auf den Autobahnen im Stadtgebiet München – so auch auf der A96 - lässt sich nach der Straßenverkehrs-Ordnung rechtlich nicht begründen.</p> <p>Zuständig für die Lärmaktionsplanung für Bundesautobahnen in Ballungsräumen ist gemäß Art. 2 Abs. 3 Satz 1 BaylmschG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) die Regierung von Oberfranken. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans für Bundesautobahnen in Ballungsräumen steht in den kommenden Jahren an. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwiefern sich vorliegend ein Handlungserfordernis zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ergibt. Lärmaktionspläne der Regierung sind gemäß Art. 4 Satz 2 BaylmschG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden zu erstellen, d.h. die Landeshauptstadt München ist zu beteiligen und die in diesem Zusammenhang geäußerten Belange sind zu berücksichtigen bzw. in die Abwägung einzustellen. Das Referat für Klima- und Umweltschutz der Landeshauptstadt München wird daher die vorliegenden Anregungen zu gegebener Zeit an die zuständige Stelle übermitteln und um eine Prüfung der Wirksamkeit und Realisierbarkeit der angeregten Lärmschutzmaßnahmen bitten.</p> <p>Im Hinblick auf Geschwindigkeitskontrollen an Bundesautobahnen hat die Landeshauptstadt München ebenfalls keine Handhabe. Die Anregung wird jedoch ebenfalls an die zuständige Stelle weitergegeben.</p> <p>Verkehrsrechtliche Zuständigkeit A96</p> <p>Die Autobahn A96 liegt außerhalb der verkehrsrechtlichen Zuständigkeit der Landeshauptstadt München. Diese beschränkt sich bei Bundesautobahnen lediglich auf Abschnitte, für die die so genannten Baulast bei der Landeshauptstadt München liegt. Die A96 liegt</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>in der ausschließlichen Verantwortlichkeit der Autobahn GmbH des Bundes.</p> <p>Die Verkehrsbehörde der Landeshauptstadt München hat dort keinerlei Mitsprache- oder Einflussmöglichkeiten auf die von den zuständigen Stellen getroffenen verkehrsrechtlichen Entscheidungen und wird von diesen über die dort getroffenen verkehrsrechtlichen Anordnungen im Regelfall auch nicht informiert.</p> <p>Die Zuständigkeit für die Kontrolle des fließenden Verkehrs liegt bei der Polizei.</p> <p>Westpark</p> <p>Beim Westpark handelt es sich um eine Grünanlage. Bei der Nutzung gelten neben dem allgemeine Grundsatz der gegenseitigen Rücksichtnahme die Bestimmungen der Grünanlagensatzung.</p>
258	<p>Nicht umfassend beachtet, sind folgende schwerwiegenden Lärmbeeinträchtigungen: Obwohl wir hier in der Kaulbachstr. fast 200m entfernt wohnen, ist die Lärmbelastung von der Ludwigstr. her unerträglich. Dort werden nicht nur tagsüber, sondern auch nachts unaufhörlich Auto- und Motorradrennen gefahren, deren donnender Schall und intermittierendes Krachen für Mensch und Tier unerträglich sind. Ich weiß aus der Nachbarschaft, dass Babies aufschrecken und schreien und viele von uns nachts nicht mehr zur Ruhe kommen. Warum eigentlich ist man bis jetzt nicht in der Lage gewesen, dies zu unterbinden? Bitte, sorgen Sie dafür, dass diesem unsinnigen Treiben ein- und-für-allemal Einhalt geboten wird.</p>	<p>Der geschilderte Sachverhalt (Poser, Tuner, überhöhte Geschwindigkeiten) passt zum durchaus diskussionswürdigen, individuellem Fehlverhalten einiger Verkehrsteilnehmer.</p> <p>Es handelt sich hierbei um ein bundesweit seit einiger Zeit zu beobachtendes Phänomen, das mit Schlagworten wie „Autoposer“, „Profilierungsfahrer“ bezeichnet oder verniedlichend auch mit „emotionellem Fahren“ umschrieben wird.</p> <p>Leider bestehen seitens der Landeshauptstadt München keine Möglichkeiten, gegen dieses nicht nur von Ihnen sondern auch von der Mehrheit der Stadtbevölkerung als störend empfundene Verkehrsverhalten und den damit einhergehenden Beeinträchtigungen und Störungen tätig zu werden.</p> <p>So beschränken sich die wenigen Einflußmöglichkeiten der Verwaltung auf die im Rahmen des Fahrzeugzulassungsverfahren abzuwickelnden Aufgabenstellungen.</p> <p>Aber auch hier sind vom Gesetzgeber enge Grenzen gesetzt. So muss die Fahrzeugzulassungsbehörde einem Antrag auf Zulassung oder Umschreibung eines Fahrzeugs sowie technischen Änderungen dann folgen, wenn das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht und keine Anhaltspunkte für technische Mängel am Fahrzeug offensichtlich sind (z.B. durch Eintrag eines technischen Mangels im örtlichen Register der Zulassungsbehörde oder im Zentralen Register des Kraftfahrt-Bundesamtes).</p> <p>Werden beispielsweise spezielle Auspuffanlagen bereits vom Hersteller ab Werk eingebaut, ist auch die Zulassung für den Straßenverkehr durch die Betriebserlaubnis des Fahrzeugtyps gegeben.</p> <p>Vergleichbares gilt für nachträgliche Änderungen oder Einbauten. Hier ist zunächst das Vorhandensein einer sogenannten „Allgemeinen Betriebserlaubnis“ bzw. einer „EG-Betriebserlaubnis“ für das Fahrzeugteil sowie eine Einzelabnahme durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich. Diese Einzelabnahme allein berechtigt zwar noch nicht zur Inbetriebnahme eines Fahrzeugs mit einem geänderten Anbauteil. Dazu ist eine neu erteilte Betriebserlaubnis der Zulassungsbehörde nach Vorlage des positiv abgeschlossenen Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich.</p> <p>Im Rahmen der turnusmäßig wiederkehrenden Hauptuntersuchungen durch staatlich anerkannte Prüforganisationen (wie zum Beispiel DEKRA, TÜV, GTÜ oder KÜS) wird regelmäßig die Vorschriftsmäßigkeit, die Umweltverträglichkeit und die Verkehrssicherheit eines Kraftfahrzeugs überprüft. Dadurch soll sichergestellt werden, dass Kraftfahrzeuge mit technischen Mängeln oder Sicherheitsmängeln nicht am Straßenverkehr teilnehmen. In diesem Zusammenhang werden in der Regel auch die Betriebserlaubnisse bzw. erforderlichenfalls die technischen Gutachten für etwaige am Fahrzeug vorgenommenen Änderungen und Einbauten mit überprüft und gegebenenfalls auch beanstandet. Wird dabei festgestellt, dass beispielsweise eine nicht genehmigte Schall-</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>dämpferanlage an einem Fahrzeug angebaut oder eine genehmigte Schalldämpferanlage unzulässig verändert wurde, erlischt die Betriebserlaubnis für das Fahrzeug und es darf nicht mehr am Straßenverkehr teilnehmen.</p> <p>Die Kontrolle und Überwachung der Verkehrsteilnehmenden und ihrer Fahrzeuge obliegt im fließenden Verkehr ausschließlich der Polizei. Nur sie kann im Rahmen einer Kontrolle ein Fahrzeug dann außer Betrieb setzen, wenn es verkehrsunsicher ist oder aber der Zustand des Fahrzeugs nicht mehr den Angaben der Betriebserlaubnis entspricht. In der Regel muss dies aber wiederum durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen festgestellt werden.</p> <p>In Fällen erheblicher oder auch leichter Mängel, kann die Polizei ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eröffnen und übermittelt in der Folge der zuständigen Zulassungsbehörde eine Ausfertigung der Mängelanzeige. Diese Anzeigen sind der Anlass, dass die Zulassungsstelle prüft, ob ein Verfahren gem. § 5 FZV eröffnet wird, bei dem in letzter Konsequenz auch Maßnahmen zur zwangsweisen Außerbetriebsetzung vorgenommen werden. Bevor allerdings dieses letzte Mittel angewendet werden kann, muss der Betroffene zuerst angehört bzw. ihm die Möglichkeit eingeräumt werden, das KFZ wieder in einen regelkonformen Zustand zu versetzen.</p> <p>Geschieht dies nicht, erfolgt eine Betriebsuntersagung mit Androhung eines Zwangsgeldes und ggf. eine weitere Anordnung, in der bei Nichtbeachtung wiederum die zwangsweise Außerbetriebsetzung angedroht wird. Die zwangsweise Außerbetriebsetzung kann dann vom Fahrzeughaltenden nur noch dadurch vermieden werden, dass er entweder den vorschriftsmäßigen Zustand nachweist oder aber das Fahrzeug selbst außer Betrieb setzt.</p> <p>Konkrete Wahrnehmungen bzgl. unerlaubter Rennen, Raserei, Fahrzeuflärm und anderem, individuellem Fehlverhalten im Straßenverkehr können Sie selbstverständlich jeder Zeit bei der örtlich zuständigen Polizeiinspektion anzeigen. Um allerdings die verursachende Person ermitteln zu können werden dort die folgenden Angaben benötigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ die Örtlichkeit, ◦ die Tatzeit, ◦ die Fahrtrichtung, ◦ das Kennzeichen, ◦ die Fahrzeugmarke und möglichst ◦ eine Beschreibung des Kraftfahrzeugführers.
260	<p>Die "im Kapitel 7.3 aufgeführten zusätzlichen Maßnahmen" kann ich nicht bewerten, da in dem hier veröffentlichten Plan keine Ziff. 7.3 enthalten ist! Eine aus meiner Sicht sehr wichtige Maßnahme wäre die Kontrolle der zulässigen Geschwindigkeit der Fahrzeuge. Hierzu müssten hunderte stationäre Geschwindigkeitskontrollen, zum Teil mit Display der gefahrenen Geschwindigkeit, eingerichtet und mehr mobile Kontrollen durchgeführt werden. Wenn die Polizei das nicht kann, könnte es vielleicht die Stadt selbst machen. Das unnötige Gasgeben an den Ampeln und das zu schnelle Fahren (um nicht zu sagen, die Raserei) ist eine Hauptquelle des Straßenlärms in München. Hier müssten endlich wirksame Maßnahmen ergriffen werden, auch durch Aufstockung des Personals zur Überwachung des fließenden Verkehrs.</p>	<p>Gliederung Bericht</p> <p>Es handelt sich hier um einen redaktionellen Fehler. Es wird darum gebeten, diesen zu entschuldigen.</p> <p>Überwachung des fließenden Verkehrs</p> <p>Die Zuständigkeit für die Kontrolle des fließenden Verkehrs liegt bei der Polizei. Bei der Einrichtung stationärer Geschwindigkeitsmeßanlagen besteht eine Weisung des Bayerischen Staatsministeriums des Inneren, für Sport und Intergration, in der die Voraussetzungen klar geregelt sind: Eine grundlegende Voraussetzung für die Errichtung stationärer Geschwindigkeitsmessanlagen aus Gründen der Verkehrssicherheit besteht insbesondere darin, dass eine Örtlichkeit mit hohem Unfallrisiko und besonders hohem Verkehrsaufkommen gegeben ist, an der eine dauerhafte Überwachung erforderlich oder eine andere Form von Geschwindigkeitsüberwachung aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich oder zumindest erschwert ist. Der Reduzierung von Verkehrsunfällen ist dabei absolute Priorität einzuräumen. Unter besonderer Berücksichtigung von Verkehrssicherheitsaspekten soll dabei eine</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>deutliche Verbesserung der gegebenen Situation zu erwarten sein. Stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen entfalten ihre Wirkung ausschließlich punktuell im Nahbereich der Überwachungsörtlichkeit. Deshalb sieht das Staatsministerium des Inneren, für Sport und Integration die Einsatzmöglichkeiten dieser Anlagen allenfalls im Bereich von Unfallbrennpunkten oder Unfallgefahrenpunkten, an denen Geschwindigkeitsunfälle eine herausragende Rolle spielen. Die für die Überwachung des fließenden Verkehrs zuständige Polizei ist an diese Weisung gebunden.</p> <p>Konkrete Wahrnehmungen bzgl. der Nichtbeachtung des LKW-Durchfahrtsverbotes oder anderer Verkehrsverstöße können bei der örtlich zuständigen Polizeidienststelle zur Anzeige gebracht werden. Um der Ordnungswidrigkeit nachgehen zu können benötigt die Polizei jedoch</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Örtlichkeit, - die Tatzeit, - die Fahrtrichtung, - das Kennzeichen, - die Fahrzeugmarke und möglichst - eine Beschreibung des Kraftfahrzeugführenden.
261	<p>Verkehrszunahme auf dem Mittleren Ring zwischen A8 und A9: Es ist meist schneller anstelle der Ostumgehungsautobahn über die Stadt zu fahren, Navisysteme stützen dies. Es ist auch billiger mit dem Auto als dem bay. Oberland tief in die Innenstadt zu fahren und für wenig (oder besser noch gar keine Parkgebühr zu bezahlen und falls man ausnahmsweise doch erwischt wird, ist der Strafzettel billiger) Geld das Auto, gerne auch das Wohnmobil, zu parken. Auch wenn ich selbst aktive Autofahrerin in München bin: Viele Parkplätze ziehen viele Autos an; auch wird gerne in Park/Halteverbotszonen geparkt, denn es kostet auch weniger als jede andere Lösung und kontrolliert wird eher selten, so dass sich das „rentiert“ (dabei ist mir wichtig, dass dies kein pauschaler Vorwurf ist, sondern konkrete Feststellungen). Parken auf öffentlichem Grund sollte grundsätzlich stärker eingeschränkt und angemessen gebührenpflichtig werden - erstaunlich die Erfolge u.a. in Tokyo.</p>	<p>Die derzeit in den Gebieten mit Parkraumbewirtschaftung in München geltenden Parkgebühren richten sich nach der Verordnung über Parkgebühren in Bereichen mit Parkscheinautomaten in der Landeshauptstadt München in der seit 12.01.2021 gültigen Fassung.</p> <p>Die örtlichen und die unteren Straßenverkehrsbehörden können in ihrem Zuständigkeitsbereich unter Beachtung nachfolgender Höchstsätze Gebührenordnungen für das Parken nach § 6a Abs. 6 und 7 StVG erlassen. Die Parkgebühren dürfen höchstens 0,50 €, in Gebieten mit besonderem Parkdruck höchstens 1,30 € je angefangener halber Stunde betragen. Die Höhe der Parkgebühren bewegt sich damit im gesetzlichen Gebührenrahmen gemäß § 10 Zuständigkeitsverordnung.</p> <p>Die Gebührensätze für München sind in § 4 der Parkgebührenverordnung geregelt.</p> <p>Für alle Parklizenzzgebiete im Stadtgebiet – außer den Parkzonen Altstadt und Hauptbahnhof - beträgt die Parkgebühr derzeit 1€/ Stunde sowie 6€/ 24 Stunden. Jedoch sind im Rahmen von Forschungsprojekten oder Modellvorhaben zur Erforschung oder Erprobung innovativer Verkehrskonzepte, für deren befristete Umsetzung ein inhaltlich-konkreter Beschluss des Stadtrates vorliegt, Abweichungen bei den Gebührensätzen innerhalb des gesetzlichen Gebührenrahmens gemäß § 10 Zuständigkeitsverordnung in der jeweils geltenden Fassung möglich.</p> <p>Da Untersuchungen ergeben haben, dass die Tagesgebühr von 6 € an Wirkung verloren hat, wurde vom Stadtrat der Landeshauptstadt München beschlossen, zur Optimierung der Parkgebühren in fünf Parklizenzzgebieten im Modellquartier „City2Share“ den Stundensatz in der Zeit von 18-23 h von 1 € auf 2 € und das Tagesticket von 6 € auf 10 € anzuheben.</p> <p>Die Wirksamkeit der Maßnahme wird evaluiert und dem Stadtrat darüber berichtet. Aufgrund der Ergebnisse soll das weitere Vorgehen sowie die Umsetzung weiterer Maßnahmen zur Gebührenanpassung diskutiert und entschieden werden.</p>
262	<p>Die Beteiligung der Öffentlichkeit darf nicht im Abnicken wie tendenziell hier bei der Befragung bestehen, sondern sollte das kreative Potential der Bevölkerung achten und entsprechend offen aufnehmen können. Das setzt auch Kommunikati-</p>	<p>Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist ein zentraler Grundpfeiler der Lärminderungsplanung; in diesem Zusammenhang und darüber hinaus ist die aktive Einbindung interessierter Bürger*innen ein besonders wichtiges Anliegen der Landeshauptstadt München. Neben der vorliegenden Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	<p>onsfähigkeit und soziale Kompetenz bei den Beteiligten der Stadt voraus. Aber auch bei der Bürgerschaft. Beides sollte kontinuierlich gefördert werden - nicht nur durch Weiterbildungsangebote für beide Seiten, sondern auch durch ehrliche Auswertung der Erfahrung jeweils bei einem Projekt. Das hätte jeweils positive Auswirkungen auch auf anderen Ebenen der Beteiligung. Die Beteiligung ist auch insofern bedeutsam als die beteiligten Bürger über ihre Multiplikatorwirkung besser den jeweiligen Spielraum wahrnehmen und damit vorbeugend auf Haßtiraden oder destruktive Frustrationen einwirken. Damit würde der Bürger nicht auf seine Wahlmöglichkeit beschränkt, sondern seine Fähigkeit zur verantwortlichen Mitgestaltung gestärkt. Das setzt jedoch voraus, dass eine entsprechende Bereitschaft gefördert wird, den Bürger aus der Zuschauerrolle zu entlassen und ihm mehr zuzutrauen.</p>	<p>Überprüfung des Lärmaktionsplanes verfolgt die Landeshauptstadt München bereits seit Jahren eine aktive Informationspolitik im Sinne lärm betroffener Bürger*innen. Hierzu dienen neben Informationsveranstaltungen oder Broschüren z.B. auch die umfangreichen Hintergrundinformationen auf der Internetpräsenz muenchen.de/laerm. Hier sind auch die jeweiligen Ansprechpartner*innen im Falle konkreter Lärmbeschwerden zu finden. Wenn die berechtigterweise hohen Erwartungen im vorliegenden Fall bei einigen Bürger*innen nicht erfüllt werden konnten, so wird dies seitens der Stadtverwaltung ausdrücklich bedauert. In diesem Zusammenhang geäußerte Verbesserungsvorschläge werden jederzeit gerne entgegengenommen.</p>
263	<p>mehr tempo 30 zonen (maistr, walterstr, tumblingerstr,) eine lärm begrenzung für motorräder die martinshörner sollen leiser sein sperrstunde stärker kontrollieren die LKWs mit ziel schlachthof sollen nicht durch die maistraße fahren :-)</p>	<p>Tempo-30-Zonen</p> <p>Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) sicherzustellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen. Die Definition eines Vorfahrtsstraßennetzes ist also Voraussetzung zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen.</p> <p>Lärm durch Martinshörner</p> <p>Die Ausrüstung von Kraftfahrzeugen mit Sonderwarneinrichtungen (Einsatzhorn und Kennleuchten für blaues Blinklicht) ist auf Einsatz- und Kommandofahrzeugen insbesondere der Polizei, der Feuerwehren, des Katastrophenschutzes und des Rettungsdienstes beschränkt (§§ 52 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2, 55 Abs. 3 StVZO).</p> <p>Die Legitimation des Einsatzes dieser Sonderwarneinrichtungen beruht auf § 35 Abs. 1, Abs. 5a sowie Abs. 8 StVO. Zur Verwendung der Sonderwarneinrichtung einschließlich des Einsatzhorns regelt § 38 Abs. 1 StVO, dass blaues Blinklicht zusammen mit dem Einsatzhorn nur verwendet werden darf, wenn höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden, eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwenden, flüchtige Personen zu verfolgen oder bedeutende Sachwerte zu erhalten.</p> <p>Das Wegerecht nach § 38 StVO entfaltet seine Wirkung nur bei Verwendung des blauen Blinklichts zusammen mit dem Einsatzhorn. Die Zuständigkeit für das Verkehrsrecht (StVO und StVZO) einschließlich der Aspekte der öffentliche Sicherheit und Ordnung liegt beim StMI.</p> <p>Die Entscheidung über die Nutzung der Sonderwarneinrichtungen einschließlich des Einsatzhorns treffen die Fahrer der Einsatzfahrzeuge und die Einsatzzentralen von Polizei, Feuerwehr und Rettungsdiensten.</p> <p>Die Verwendung des Einsatzhorns dient der Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung und unterliegt im Einsatzfall keiner Immissionschutzrechtlichen Reglementierung.</p> <p>Nach Nr. 7.1 der TA Lärm ist unter diesen Voraussetzungen eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte nach Nr. 6 zulässig, wenn die Tätigkeit zur Abwehr von Gefahren für die öffentliche Si-</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>cherheit und Ordnung erforderlich ist.</p> <p>Ergänzend hierzu ist darauf hinzuweisen, dass die Emissionen von Warnsignalen für Fahrzeuge der Polizei, Feuerwehr etc. über die DIN 14610 (Akustische Warneinrichtungen für bevorrechtigte Wegebenutzer) normiert sind, welche u.a. einen Mindestschallpegel definiert.</p> <p>Durchfahrtsverbote für Lkw</p> <p>Seit dem 01.02.2008 gilt mit den Festlegungen der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für München ein Lkw-Durchfahrtsverbot für Lastkraftwagen mit einem zulässigem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen. Der noch verbleibende städtische Wirtschaftsverkehr mit Quelle oder Ziel in München ist zur Sicherstellung der Versorgung notwendig und soll möglichst direkt und zügig auf einem dafür vorgesehenen Straßennetz abgewickelt werden.</p> <p>Interventionen gegen Autoposer, Tuner und Raser</p> <p>Der geschilderte Sachverhalt (Poser, Tuner, überhöhte Geschwindigkeiten) passt zum durchaus diskussionswürdigen, individuellem Fehlverhalten einiger Verkehrsteilnehmender.</p> <p>Es handelt sich hierbei um ein bundesweit seit einiger Zeit zu beobachtendes Phänomen, das mit Schlagworten wie „Autoposer“, „Profilierungsfahrer“ bezeichnet oder verniedlichend auch mit „emotionellem Fahren“ umschrieben wird.</p> <p>Leider bestehen seitens der Landeshauptstadt München keine Möglichkeiten, gegen dieses nicht nur von Ihnen sondern auch von der Mehrheit der Stadtbevölkerung als störend empfundene Verkehrsverhalten und den damit einhergehenden Beeinträchtigungen und Störungen tätig zu werden.</p> <p>So beschränken sich die wenigen Einflußmöglichkeiten der Verwaltung auf die im Rahmen des Fahrzeugzulassungsverfahren abzuwickelnden Aufgabenstellungen.</p> <p>Aber auch hier sind vom Gesetzgeber enge Grenzen gesetzt. So muss die Fahrzeugzulassungsbehörde einem Antrag auf Zulassung oder Umschreibung eines Fahrzeugs sowie technischen Änderungen dann folgen, wenn das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht und keine Anhaltspunkte für technische Mängel am Fahrzeug offensichtlich sind (z.B. durch Eintrag eines technischen Mangels im örtlichen Register der Zulassungsbehörde oder im Zentralen Register des Kraftfahrt-Bundesamtes).</p> <p>Werden beispielsweise spezielle Auspuffanlagen bereits vom Hersteller ab Werk eingebaut, ist auch die Zulassung für den Straßenverkehr durch die Betriebserlaubnis des Fahrzeugtyps gegeben.</p> <p>Vergleichbares gilt für nachträgliche Änderungen oder Einbauten. Hier ist zunächst das Vorhandensein einer sogenannten „Allgemeinen Betriebserlaubnis“ bzw. einer „EG-Betriebserlaubnis“ für das Fahrzeugteil sowie eine Einzelabnahme durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich. Diese Einzelabnahme allein berechtigt zwar noch nicht zur Inbetriebnahme eines Fahrzeugs mit einem geänderten Anbauteil. Dazu ist eine neu erteilte Betriebserlaubnis der Zulassungsbehörde nach Vorlage des positiv abgeschlossenen Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich.</p> <p>Im Rahmen der turnusmäßig wiederkehrenden Hauptuntersuchungen durch staatlich anerkannte Prüforganisationen (wie zum Beispiel DEKRA, TÜV, GTÜ oder KÜS) wird regelmäßig die Vorschriftenmäßigkeit, die Umweltverträglichkeit und die Verkehrssicherheit eines Kraftfahrzeugs überprüft. Dadurch soll sichergestellt werden, dass Kraftfahrzeuge mit technischen Mängeln oder Sicherheitsmängeln nicht am Straßenverkehr teilnehmen. In diesem Zusammenhang werden in der Regel auch die Betriebserlaubnisse bzw. erforderlichenfalls die technischen Gutachten für</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>etwaige am Fahrzeug vorgenommenen Änderungen und Einbauten mit überprüft und gegebenenfalls auch beanstandet. Wird dabei festgestellt, dass beispielsweise eine nicht genehmigte Schalldämpferanlage an einem Fahrzeug angebaut oder eine genehmigte Schalldämpferanlage unzulässig verändert wurde, erlischt die Betriebserlaubnis für das Fahrzeug und es darf nicht mehr am Straßenverkehr teilnehmen.</p> <p>Die Kontrolle und Überwachung der Verkehrsteilnehmenden und ihrer Fahrzeuge obliegt im fließenden Verkehr ausschließlich der Polizei. Nur sie kann im Rahmen einer Kontrolle ein Fahrzeug dann außer Betrieb setzen, wenn es verkehrsunsicher ist oder aber der Zustand des Fahrzeugs nicht mehr den Angaben der Betriebserlaubnis entspricht. In der Regel muss dies aber wiederum durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen festgestellt werden.</p> <p>In Fällen erheblicher oder auch leichter Mängel, kann die Polizei ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eröffnen und übermitteln in der Folge der zuständigen Zulassungsbehörde eine Ausfertigung der Mängelanzeige. Diese Anzeigen sind der Anlass, dass die Zulassungsstelle prüft, ob ein Verfahren gem. § 5 FZV eröffnet wird, bei dem in letzter Konsequenz auch Maßnahmen zur zwangsweisen Außerbetriebsetzung vorgenommen werden. Bevor allerdings dieses letzte Mittel angewendet werden kann, muss der Betroffene zuerst angehört bzw. ihm die Möglichkeit eingeräumt werden, das KFZ wieder in einen regelkonformen Zustand zu versetzen.</p> <p>Geschieht dies nicht, erfolgt eine Betriebsuntersagung mit Androhung eines Zwangsgeldes und ggf. eine weitere Anordnung, in der bei Nichtbeachtung wiederum die zwangsweise Außerbetriebsetzung angedroht wird. Die zwangsweise Außerbetriebsetzung kann dann vom Fahrzeughaltenden nur noch dadurch vermieden werden, dass er entweder den vorschriftsmäßigen Zustand nachweist oder aber das Fahrzeug selbst außer Betrieb setzt.</p> <p>Konkrete Wahrnehmungen bzgl. unerlaubter Rennen, Raserei, Fahrzeuglärm und anderem, individuellem Fehlverhalten im Straßenverkehr können Sie selbstverständlich jeder Zeit bei der örtlich zuständigen Polizeiinspektion anzeigen. Um allerdings die verursachende Person ermitteln zu können werden dort die folgenden Angaben benötigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ die Örtlichkeit, ◦ die Tatzeit, ◦ die Fahrtrichtung, ◦ das Kennzeichen, ◦ die Fahrzeugmarke und möglichst ◦ eine Beschreibung des Kraftfahrzeugführenden. <p>Sperrstunde Gaststättenrechtliche Regelungen wie Sperrstunden sind nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung.</p>
265	<p>Umgestaltung zu mehr Fahrradstrassen und mehr Anwohnerstrassen / Spielstraßen. Z.b. Bereich Schulstr in Neuhausen (durch Schule und Eisdielen zuviel Durchgangsverkehr) mit Donnersbergerstr. Und Schlorstr. Maximilianstr.: durch Parkhaus direkt an der Oper zuviel Verkehrslärm. Änderung ab Altstadttring in Ruhezone. Umnutzung Tiefgarage in Fahrradgarage. Erreichbarkeit durch Tram weiterhin möglich. Keine Zufahrt für Autos vor Dallmayr. Autofreie Sonntage in der Stadt.</p>	<p>Der 2009 gefasste Grundsatzbeschluss Radverkehr beauftragt die Verwaltung, eine Reihe von Maßnahmen umzusetzen, um den Verkehr stadt- und umweltfreundlicher zu gestalten. Hierzu zählt unter anderem die Einrichtung von Fahrradstraßen.</p> <p>Fahrradstraßen sind mit dem Verkehrszeichen 244.1 der Straßenverkehrsordnung (StVO) beschildert. Es handelt sich hierbei um Straßen, die vor allem dem Radverkehr vorbehalten sind. Andere Fahrzeuge sind nur zugelassen, wenn das entsprechende Zusatzzeichen unter dem Fahrradstraßenschild hängt (dies ist in München derzeit bei fast allen Fahrradstraßen der Fall). Alle Verkehrsteilnehmenden dürfen nicht schneller als 30 km/h fahren. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden, wenn</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist ohne Behinderung des Gegenverkehrs erlaubt. Fahrradstraßen sind daher insbesondere für Hauptverbindungen des Radverkehrs oder bei hohem Radverkehrsaufkommen geeignet.</p> <p>Der allgemeine Kfz- und/oder Anliegerverkehr wird selbstverständlich weiter zugelassen. Die Ausweisung einer Straße bzw. von Straßenzügen zur Fahrradstraße erfolgt nach dem sogenannten Netzgedanken. D.h., wesentliches Entscheidungskriterium für die Ausweisung einer Straße bzw. eines Straßenzuges als Fahrradstraße ist die Bündelung des Radverkehrs, z.B. durch bereits bestehende Beschilderung als Radverkehrsrouten oder als wichtige Verbindungsfunktion für den Radverkehr. Kleinteilige bzw. zusammenhanglose Maßnahmen kommen hingegen nicht in Betracht.</p> <p>Bei der Schulstraße, der Donnersbergerstraße und der Schlörstraße sind die Voraussetzungen nicht gegeben, da diese Straßen weder Teil einer Radhaupt- noch einer Radnebenroute nach dem Verkehrsentwicklungsplan-Radverkehr sind. Zudem sind die genannten Straßen nicht Bestandteil des ausgeschilderten Radnetzes. Ferner befinden sich die genannten Straßen in einer Tempo-30-Zone. Das Mobilitätsreferat sieht daher, insbesondere aus Sicht der Verkehrssicherheit, keinen nennenswerten Mehrwert in der Ausweisung der Straßen zur Fahrradstraße.</p> <p>Das Mobilitätsreferat hat gemäß Stadtratsbeschluss "Gesamtkonzeption Fahrradparken in München - Fortschreibung und Erweiterung des Fahrradstellplatzkonzeptes" (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 08684) vom 23.01.2019 den Auftrag, ein Gutachten zur Optimierung der Fahrradabstellsituation im Umfeld der innerstädtischen Fußgängerzonen zu beauftragen und daraus resultierende Verbesserungsvorschläge in Abstimmung mit dem Baureferat und den betroffenen Bezirksausschüssen umzusetzen.</p> <p>Hier werden auch die Umnutzung vorhandener Kfz-Parkgaragen und dortige Einsatzmöglichkeiten von Fahrradboxen geprüft. Dieser Stadtratsauftrag ist in Bearbeitung. Ergebnisse werden dem Stadtrat nach Abschluss der Prüfungen vorgestellt.</p>
267	<p>Wir sind Anwohner am Stephansplatz und haben eine schulpflichtige Tochter(11 Jahre), deren Kinderzimmer zum Stephansplatz hinaus geht. In dem kurzen Abschnitt der Thalkirchnerstraße zwischen Sendlingertor und Stephansplatz (ca.200m) sind 11(!) Gastronomiebetriebe. Jetzt gibt es auch noch einen Broy -Spätkiosk mit Öffnung bis in die Nacht. Dort wird hauptsächlich Alkohol verkauft, der nach Schließung der Gastronomiebetriebe am Stephansplatz während der ganzen Nacht konsumiert wird. Hier entsteht gerade ein neuer Gärtnerplatz mit allen Belastungsproblematiken, die man von dort kennt: Lärm die ganze Nacht, Müll, fehlende WC-Anlagen. Unsere Tochter wacht am Wochenende durch Lärmbelästigung trotz Ohrenstöpsel mehrfach in der Nacht auf. Bitte keine Ausschank-Lizenz für den XXXXXXXX und bitte keine neuen Gastronomiebetriebe an diesem Teil der Thalkirchnerstraße und am Stephansplatz.</p>	<p>Auch wenn Lärm ausgehend von Gaststätten oder freizeithlichen Aktivitäten zuweilen als störend empfunden wird, so sind diese Arten von Lärm dennoch nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung.</p> <p>Im Falle berechtigter Beschwerden aufgrund von Gaststättenlärm ist die zuständige Bezirksinspektion des Kreisverwaltungsreferates (s. einführende Anmerkung) zu verständigen, welche die Beschwerde prüft und erforderlichenfalls entsprechende Maßnahmen veranlasst. Im Falle einer unzumutbaren Lärmbelästigung durch Freizeitlärm ist die zuständige Polizeidienststelle zu verständigen.</p>
268	<p>Im Ortsteil Langwied ist die Lärmelastigung durch die A8 und die A99 extrem hoch. Reduktion z.B. durch Tempolimit zwischen Allacher Tunnel und Aubinger Tunnel auf 80 km/h möglich; derzeit nach Allacher Tunnel kurzes Teilstück 120km/h und dann bis kurz vor Aubinger Tunnel keine Begrenzung. Keine Erwähnung im Lärmaktionsplan. Erhebliche Lärmelastigung durch LKW-Durch-</p>	<p>Lärm durch A8 und A99</p> <p>Die Landeshauptstadt München ist an Bundesautobahnen - auch wenn diese innerhalb des Stadtgebietes der Landeshauptstadt München verlaufen - weder für die Planung noch für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen zuständig und kann somit auch keine Prüfung diesbezüglich veranlassen; gleichwohl werden Lärmschutzmaßnahmen an Bundesautobahnen seitens der Stadtverwaltung grundsätzlich befürwortet.</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	<p>gangsverkehr trotz Fahrverbot. Es werden keine Kontrollen durchgeführt.</p>	<p>Die Zuständigkeit für Lärmschutzmaßnahmen wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen an als Bundesautobahn gewidmeten Verkehrswegen liegt bei der Autobahn GmbH des Bundes. Diese hat mitgeteilt, dass bei der Prüfung der nun umgesetzten Geschwindigkeitsbeschränkungen für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München alle erforderlichen Parameter (u. a. vorhandener Lärmschutz, bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, die Lärmbelastung oder die Anzahl betroffener Wohngebiete bzw. Art der Wohnbebauung) miteinbezogen wurden. Der rechtliche Rahmen wurde dabei weitestgehend ausgereizt und eine Änderung der festgelegten bzw. der bestehenden Geschwindigkeitsregelung auf den Autobahnen im Stadtgebiet München – so auch auf der A8 und A99 - lässt sich nach der Straßenverkehrs-Ordnung rechtlich nicht begründen.</p> <p>Zuständig für die Lärmaktionsplanung für Bundesautobahnen in Ballungsräumen ist gemäß Art. 2 Abs. 3 Satz 1 BayImSchG (Bayerisches Immissionschutzgesetz) die Regierung von Oberfranken. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans für Bundesautobahnen in Ballungsräumen steht in den kommenden Jahren an. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwiefern sich vorliegend ein Handlungserfordernis zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ergibt. Lärmaktionspläne der Regierung sind gemäß Art. 4 Satz 2 BayImSchG (Bayerisches Immissionschutzgesetz) im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden zu erstellen, d.h. die Landeshauptstadt München ist zu beteiligen und die in diesem Zusammenhang geäußerten Belange sind zu berücksichtigen bzw. in die Abwägung einzustellen. Das Referat für Klima- und Umweltschutz der Landeshauptstadt München wird daher die vorliegenden Anregungen zu gegebener Zeit an die zuständige Stelle übermitteln und um eine Prüfung der Wirksamkeit und Realisierbarkeit der angeregten Lärmschutzmaßnahmen bitten.</p> <p>Durchfahrtsverbote für Lkw</p> <p>Seit dem 01.02.2008 gilt mit den Festlegungen der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für München ein Lkw-Durchfahrtsverbot für Lastkraftwagen mit einem zulässigem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen. Der noch verbleibende städtische Wirtschaftsverkehr mit Quelle oder Ziel in München ist zur Sicherstellung der Versorgung notwendig und soll möglichst direkt und zügig auf einem dafür vorgesehenen Straßennetz abgewickelt werden.</p>
269	<p>Als Akustiker glaube ich lärmstörende Emissionen und lärmschädigende Emissionen und deren Problematik auf die von Medizinern abgeleiteten Belastungen einigermaßen gut einschätzen zu können. Obwohl ich in einem vergleichsweise ruhigen Wohnviertel und in einer noch ruhigeren Mikrolage mich befinde, bewerte ich die Reduzierung der nahegelegenen Emissionsquellen (z.B. Effnerstr. bis Chiemgaustr. , etc.) als völlig unzureichend. Aus meiner Sicht ist eine schnelle Reduzierung der Lärmemissionen nur über eine Verringerung der Geschwindigkeit möglich, da die Rollgeräusche der Fahrzeuge damit erheblich reduziert werden würden, verbunden mit einer geringeren Streckenbelastung. Wir haben ein deutlich zu hohes Maß an überregionalen Durchgangsverkehr (Inaugenscheinnahme am Effnerplatz) und eine zu hohe Intensität an innerstädtischem Fahrverkehr.. "länger als der Karnn, werd gefahrn".</p>	<p>Geschwindigkeitsbeschränkungen</p> <p>Der Gesetzgeber hat die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 50 km/h beschränkt. Die Anordnung einer geringeren Höchstgeschwindigkeit setzt daher immer eine über das - in einer Großstadt übliche Gefahrenpotential deutlich hinausgehende Gefährdungslage voraus (wenn nicht die Möglichkeit besteht, den Straßenabschnitt in eine Tempo-30-Zone einzubeziehen).Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) sicherzustellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen. Die Definition eines Vorfahrtsstraßennetzes ist also Voraussetzung zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen.Im Jahr 2019 wurden die Zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Effnerstraße im Stadtgebiet aus Lärmschutzgründen von vorher 60 km/h auf 50 km/h reduziert. Mit Blick auf die Verkehrsbedeutung der Effnerstraße als Hauptverkehrsstraße im Primärnetz sind weitere verkehrsbeschränkende Maßnahmen, beispiels-</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>weise in Form einer nochmaligen Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, nicht verhältnismäßig.</p> <p>Durchfahrtsverbote für Lkw</p> <p>Seit dem 01.02.2008 gilt mit den Festlegungen der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für München ein Lkw-Durchfahrtsverbot für Lastkraftwagen mit einem zulässigem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen. Der noch verbleibende städtische Wirtschaftsverkehr mit Quelle oder Ziel in München ist zur Sicherstellung der Versorgung notwendig und soll möglichst direkt und zügig auf einem dafür vorgesehenen Straßennetz abgewickelt werden.</p>
270	<p>Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 std/km und Kontrollen (Blitzer) um das Posen von Autofahrern mit hochmotorisierten und auspuffveränderten Autos in den Griff zu bekommen. Nach corona: Wiederherstellung der früheren Sperrstundenregelung auf 23 Uhr an Freitagen und Samstagen.</p>	<p>Geschwindigkeitsbeschränkungen</p> <p>Der Gesetzgeber hat die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 50 km/h beschränkt. Die Anordnung einer geringeren Höchstgeschwindigkeit setzt daher immer eine über das - in einer Großstadt übliche Gefahrenpotential deutlich hinausgehende Gefährdungslage voraus (wenn nicht die Möglichkeit besteht, den Straßenabschnitt in eine Tempo-30-Zone einzubeziehen). Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) sicherzustellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen. Die Definition eines Vorfahrtsstraßennetzes ist also Voraussetzung zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen. Die Zuständigkeit für die Kontrolle des fließenden Verkehrs liegt bei der Polizei.</p> <p>Interventionen gegen Autoposer und Raser</p> <p>Der geschilderte Sachverhalt (Poser, Tuner, überhöhte Geschwindigkeiten) passt zum durchaus diskussionswürdigen, individuellem Fehlverhalten einiger Verkehrsteilnehmender.</p> <p>Es handelt sich hierbei um ein bundesweit seit einiger Zeit zu beobachtendes Phänomen, das mit Schlagworten wie „Autoposer“, „Profilierungsfahrer“ bezeichnet oder verniedlichend auch mit „emotionellem Fahren“ umschrieben wird.</p> <p>Leider bestehen seitens der Landeshauptstadt München keine Möglichkeiten, gegen dieses nicht nur von Ihnen sondern auch von der Mehrheit der Stadtbevölkerung als störend empfundene Verkehrsverhalten und den damit einhergehenden Beeinträchtigungen und Störungen tätig zu werden.</p> <p>So beschränken sich die wenigen Einflußmöglichkeiten der Verwaltung auf die im Rahmen des Fahrzeugzulassungsverfahren abzuwickelnden Aufgabenstellungen.</p> <p>Aber auch hier sind vom Gesetzgeber enge Grenzen gesetzt. So muss die Fahrzeugzulassungsbehörde einem Antrag auf Zulassung oder Umschreibung eines Fahrzeugs sowie technischen Änderungen dann folgen, wenn das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht und keine Anhaltspunkte für technische Mängel am Fahrzeug offensichtlich sind (z.B. durch Eintrag eines technischen Mangels im örtlichen Register der Zulassungsbehörde oder im Zentralen Register des Kraftfahrt-Bundesamtes).</p> <p>Werden beispielsweise spezielle Auspuffanlagen bereits vom Hersteller ab Werk eingebaut, ist auch die Zulassung für den Straßenverkehr durch die Betriebserlaubnis des Fahrzeugtyps gegeben.</p> <p>Vergleichbares gilt für nachträgliche Änderungen oder Einbauten. Hier ist zunächst das Vorhandensein einer sogenannten „Allge-</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>meinen Betriebserlaubnis“ bzw. einer „EG-Betriebserlaubnis“ für das Fahrzeugteil sowie eine Einzelabnahme durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich. Diese Einzelabnahme allein berechtigt zwar noch nicht zur Inbetriebnahme eines Fahrzeugs mit einem geänderten Anbauteil. Dazu ist eine neu erteilte Betriebserlaubnis der Zulassungsbehörde nach Vorlage des positiv abgeschlossenen Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich.</p> <p>Im Rahmen der turnusmäßig wiederkehrenden Hauptuntersuchungen durch staatlich anerkannte Prüforganisationen (wie zum Beispiel DEKRA, TÜV, GTÜ oder KÜS) wird regelmäßig die Vorschriftsmäßigkeit, die Umweltverträglichkeit und die Verkehrssicherheit eines Kraftfahrzeugs überprüft. Dadurch soll sichergestellt werden, dass Kraftfahrzeuge mit technischen Mängeln oder Sicherheitsmängeln nicht am Straßenverkehr teilnehmen. In diesem Zusammenhang werden in der Regel auch die Betriebserlaubnisse bzw. erforderlichenfalls die technischen Gutachten für etwaige am Fahrzeug vorgenommenen Änderungen und Einbauten mit überprüft und gegebenenfalls auch beanstandet. Wird dabei festgestellt, dass beispielsweise eine nicht genehmigte Schalldämpferanlage an einem Fahrzeug angebaut oder eine genehmigte Schalldämpferanlage unzulässig verändert wurde, erlischt die Betriebserlaubnis für das Fahrzeug und es darf nicht mehr am Straßenverkehr teilnehmen.</p> <p>Die Kontrolle und Überwachung der Verkehrsteilnehmenden und ihrer Fahrzeuge obliegt im fließenden Verkehr ausschließlich der Polizei. Nur sie kann im Rahmen einer Kontrolle ein Fahrzeug dann außer Betrieb setzen, wenn es verkehrsunsicher ist oder aber der Zustand des Fahrzeugs nicht mehr den Angaben der Betriebserlaubnis entspricht. In der Regel muss dies aber wiederum durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen festgestellt werden.</p> <p>In Fällen erheblicher oder auch leichter Mängel, kann die Polizei ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eröffnen und übermittelt in der Folge der zuständigen Zulassungsbehörde eine Ausfertigung der Mängelanzeige. Diese Anzeigen sind der Anlass, dass die Zulassungsstelle prüft, ob ein Verfahren gem. § 5 FZV eröffnet wird, bei dem in letzter Konsequenz auch Maßnahmen zur zwangsweisen Außerbetriebsetzung vorgenommen werden. Bevor allerdings dieses letzte Mittel angewendet werden kann, muss der Betroffene zuerst angehört bzw. ihm die Möglichkeit eingeräumt werden, das KFZ wieder in einen regelkonformen Zustand zu versetzen.</p> <p>Geschieht dies nicht, erfolgt eine Betriebsuntersagung mit Androhung eines Zwangsgeldes und ggf. eine weitere Anordnung, in der bei Nichtbeachtung wiederum die zwangsweise Außerbetriebsetzung angedroht wird. Die zwangsweise Außerbetriebsetzung kann dann vom Fahrzeughaltenden nur noch dadurch vermieden werden, dass er entweder den vorschriftsmäßigen Zustand nachweist oder aber das Fahrzeug selbst außer Betrieb setzt.</p> <p>Konkrete Wahrnehmungen bzgl. unerlaubter Rennen, Raserei, Fahrzeuglärm und anderem, individuellem Fehlverhalten im Straßenverkehr können Sie selbstverständlich jeder Zeit bei der örtlich zuständigen Polizeiinspektion anzeigen. Um allerdings die verursachende Person ermitteln zu können werden dort die folgenden Angaben benötigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ die Örtlichkeit, ◦ die Tatzeit, ◦ die Fahrtrichtung, ◦ das Kennzeichen, ◦ die Fahrzeugmarke und möglichst

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>◦ eine Beschreibung des Kraftfahrzeugführenden.</p> <p>Sperrstunde Gaststättenrechtliche Regelungen wie Sperrstunden sind nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung.</p>
276	<p>Tempo 40 statt 50 in Landshuter Alle Wenn der Tunnel nicht kommt, zumindest Lärm- und Emissionsschutzwände. Dass die Elektrifizierung der Buslinien so langsam passiert, ist ein Armutszeugnis für einen grün-roten Stadtrat. Idealerweise Umweltzone auf ganzen mittleren Ring ausweiten. Allgemein: Die Verkehrsbelastung steigt durch Zugang jedes Jahr. Das heißt durch nichts tun - wie in den vergangenen Jahren - verschlechtert sich die Situation. Danke!</p>	<p>Lärmschutz Landshuter Allee Zu den Themen Tunnel und Lärmschutzwände kann auf nachfolgende Beschlusslage verwiesen werden: Die Vollversammlung des Stadtrates, hat mit Beschluss vom 22.07.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00527) „Haushaltsplan 2021 Eckdatenbeschluss“ entschieden, dass die Planungen zum Landshuter Allee-Tunnel einzustellen sind, sobald alle bereits erteilten Aufträge abgeschlossen sind. Dementsprechend wurden die Planungen gestoppt und die Bearbeitung beendet. Mit Antrag vom 17.07.2020 (Antrag Nr. 20-26 / A00264) haben die Stadtratsfraktionen Die Grünen - Rosa Liste und SPD/Volt die Verwaltung aufgefordert, als Alternative zur Tunnelplanung für die Landshuter Allee ein Gesamtkonzept für mehr Lärmschutz, Luftreinhaltung, Klimaschutz und Aufenthaltsqualität zu entwickeln und kurzfristig umzusetzen. Der Antrag soll in der Bauausschusssitzung im Juli 2021 behandelt werden. Der Entwurf der Sitzungsvorlage (Nr. 20-26 / V 02539) kann unter dem Link https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_dokumente.jsp?risid=6436446 eingesehen werden. Die Untersuchung warum Lärmschutzwände nur bedingt empfohlen werden können, erfolgte in der Machbarkeitsstudie zur Landshuter Allee aus dem Jahr 2015, die unter dem Link: https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_dokumente.jsp?risid=3712454 Anlage 11, eingesehen werden kann</p> <p>Geschwindigkeitsbeschränkungen Der Gesetzgeber hat die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 50 km/h beschränkt. Die Anordnung einer geringeren Höchstgeschwindigkeit setzt daher immer eine über das - in einer Großstadt übliche Gefahrenpotential deutlich hinausgehende Gefährdungslage voraus (wenn nicht die Möglichkeit besteht, den Straßenabschnitt in eine Tempo-30-Zone einzubeziehen). Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) sicherzustellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen. Die Definition eines Vorfahrtsstraßennetzes ist also Voraussetzung zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen.</p> <p>elektrische Busse Der Münchner Stadtrat beschloss bereits im Jahr 2017 bis 2025 insgesamt 80 Prozent der gesamten Verkehrsleistung im Münchner Stadtgebiet durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie Rad- und Fußverkehr abzubilden. Darüber hinaus wurde am 18. Dezember 2019 für die Stadtverwaltung das Ziel der Klimaneutralität bis zum Jahr 2030 festgesetzt, der Klimanotstand ausgerufen und das 2017 beschlossene Ziel der Klimaneutralität für das Stadtgebiet vom Jahr 2050 auf das Jahr 2035 vorgezogen. Insbesondere für den Verkehrssektor sind diese Ziele, speziell das</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>Ziel der Klimaneutralität, eine enorme Herausforderung. Im Vergleich zu anderen Sektoren stagnieren gerade im Verkehrsbereich die Pro-Kopf-Treibhausgasemissionen in den letzten 10 Jahren nahezu, was aufgrund der Zunahme an Fahrzeugen in absoluten Zahlen zu einem Anstieg der Gesamtemissionen führt. Eine Verkehrswende sowie ein umfassendes Konzept zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV), dem Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und einer klimaschonenden Abwicklung des verbleibenden Verkehrs sind daher unumgänglich. Es ist unter anderem notwendig, die Zahl der lokal emissionsfreien und klimafreundlichen Fahrzeuge zu erhöhen.</p> <p>Aus diesem Grund förderte die Landeshauptstadt München bereits seit 2015 die Elektromobilität und weitere klimaneutrale und emissionsfreie Antriebe, da diese in der Lage sind, wichtige Beiträge zum Klima- und Lärmschutz, zur Luftreinhaltung und ganz allgemein zu einer Abkehr von fossilen Energieträgern zu leisten. Hierfür hat der Münchner Stadtrat für den Zeitraum von 2015 bis 2021 ein Maßnahmenpaket mit einem Finanzvolumen von ca. 64 Mio. Euro beschlossen und damit das größte kommunale Handlungsprogramm im Bereich Elektromobilität in Deutschland geschaffen.</p>
279	<p>Wir erwarten endlich die Umsetzung der Ziele des Verkehrsentwicklungspalnung, wie die Sammlung der Durchgangsverkehre und des SLV auf dem übergeordneten Straßennetz (=Hauptverkehrsstraßen), den Schutz der offen bebauten Wohngebiete und die effektive Unterbindung von Schleichverkehren in den Wohngebieten durch geeignete Maßnahmen (z.B. unechte Einbahnstraßen, angepasstes Straßenprofil...). Wir erwarten mehr Tempo 30 Anordnungen in Wohngebieten auch auf Hauptverkehrsstraßen zum Schutz der Anwohner und aus Verkehrssicherheitsgründen. Wir regen an, Fußgänger- und Radverkehr deutlicher zu priorisieren, da dies auch der dringend notwendige klimafreundliche Weg ist. Wir regen an mehr Verkehrskontrollen durchzuführen um bestehende Maßnahmen (Tempo 30, Parken auf Geh- und Radwegen, LKW-Durchfahrverbote) auch effektiver durchzusetzen.</p>	<p>Mobilitätswende</p> <p>Mit der Gründung des Mobilitätsreferats am 1. Januar 2021 werden die Kompetenzen und Zuständigkeiten für die Planung, Steuerung und Umsetzung einer zukunftsfähigen Mobilität in einer neuen Organisationsform gebündelt. Das Mobilitätsreferat ist von jetzt an zentrale Anlaufstelle für Mobilität in München. Gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern will es in München und der Region den Verkehr von morgen gestalten.</p> <p>Derzeit wird intensiv an der neuen Mobilitätsstrategie München 2035 gearbeitet, mit der noch besser auf gegenwärtige Herausforderungen reagiert werden soll. Das Ziel ist, diese noch im Sommer durch den Stadtrat offiziell beschließen zu lassen und im Anschluss in einem breiten Beteiligungsprozess mit der Öffentlichkeit abzustimmen und weiter zu verbessern.</p> <p>Die Inhalte aus dem Bürgerbegehren "Sauba Sog I" werden in der neuen Mobilitätsstrategie berücksichtigt, ebenso die neuen politischen und gesetzlichen Anforderungen an den Umwelt- und Klimaschutz (Luftreinhaltung, Klimaneutralität der Stadt München bis zum Jahr 2035) und bereits beschlossene Ziele des Stadtrats zur Verkehrssicherheit („Vision Zero“ = 0 Verkehrstote).</p> <p>Tempo-30-Zonen</p> <p>Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) sicherzustellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen. Die Definition eines Vorfahrtsstraßennetzes ist also Voraussetzung zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen. In München ist bereits ca. 80% des Straßennetzes (vor allem in Wohngebieten) als Tempo-30-Zone ausgewiesen.</p> <p>Überwachung des fließenden Verkehrs</p> <p>Die Kontrolle des fließenden Verkehrs obliegt im Grundsatz der Polizei. Für Tempo 30-Zonen und -Strecken wurde die Geschwindigkeitsüberwachung an die beim Kreisverwaltungsreferat angesiedelten Kommunalen Verkehrsüberwachung übertragen. Das</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>gleiche gilt für die Überwachung der Anwohnerparkbereiche.</p> <p>Deren regelmäßiges Geschwindigkeitsmessprogramm umfasst aktuell mehr als 800 Straßen im gesamten Stadtgebiet. Im Rahmen der personellen und rechtlichen Möglichkeiten werden verstärkt im Bereich von Schulen, Kindertageseinrichtungen und Altenheimen entsprechende Kontrollen durchgeführt. Die stadtweite Beanstandungsquote liegt hier derzeit bei 11,3%. Es ist auch weiterhin das Ziel, die Verkehrssicherheit in der Stadt zu erhöhen. Allerdings ist eine "Rund-um-die-Uhr-Überwachung" weder möglich, noch wünschenswert.</p> <p>Durchfahrtsverbote für Lkw</p> <p>Seit dem 01.02.2008 gilt mit den Festlegungen der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für München ein Lkw-Durchfahrtsverbot für Lastkraftwagen mit einem zulässigem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen. Der noch verbleibende städtische Wirtschaftsverkehr mit Quelle oder Ziel in München ist zur Sicherstellung der Versorgung notwendig und soll möglichst direkt und zügig auf einem dafür vorgesehenen Straßennetz abgewickelt werden.</p>
280	<p>Sehr geehrte Damen und Herren, hiermit bitte ich Sie, auch die Fraunhoferstraße konkreter zu besprechen. Wir haben hier eine starke Lärmbelastung durch Straßen- und Schienenverkehr, verursacht u. a. durch die im alltäglichen Stau stehenden Fahrzeuge in beide Richtungen (das sind Motorenlärm und die hohen Quietschgeräusch der Bremsen). Autos, die aus der nördlichen Klenze in die Fraunhoferstraße nach Osten abbiegen, beschleunigen dabei sehr stark und verursachen viel Lärm. In der Nacht geht es dann mit zu lauten und zu schnellen Motorrädern und Sportwagen weiter(, gepaart mit dem Lärm der feiernden Menschenmassen.). Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit! Und ein Dankeschön, dass es diese Aktion gibt. Mit freundlichen Grüßen, XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX</p>	<p>Lärminderungsplanung Fraunhoferstraße</p> <p>Die vorgebrachten Anregungen bezüglich der Fraunhoferstraße werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen der nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplanes geprüft. Dabei erfolgt eine Auswahl von Untersuchungsgebieten nach objektiven Kriterien. Maßgeblich sind die Höhe des Lärmpegels und die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen in einem definierten Abschnitt. Hieraus wird ein sogenanntes Lärmbewertungsmaß errechnet, welches die Betroffenheit eines Abschnittes quantifiziert. Ein potentielles Untersuchungsgebiet setzt sich dann in der Regel aus mehreren stark betroffenen Abschnitten zusammen und ist somit ein Gebiet, das insgesamt aufgrund eines oder mehrerer belasteten Straßen- oder Schienenabschnitte ein hohes Lärmbewertungsmaß aufweist. Für den Bereich innerhalb eines Untersuchungsgebiets werden mögliche Lärmschutzmaßnahmen evaluiert und ggf. deren Realisierung angestoßen.</p> <p>Die Untersuchungsgebiete werden durch einen Arbeitskreis, in welchem alle betroffenen Referate der Landeshauptstadt München vertreten sind, ausgewählt und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt. Die abschließende Entscheidung über die Aufnahme eines Untersuchungsgebietes in den Lärmaktionsplan trifft demnach der Stadtrat.</p> <p>Dieses Vorgehen dient einer Priorisierung, um – mit den begrenzten zur Verfügung stehenden Ressourcen – eine möglichst hohe Anzahl an Bürger*innen bzw. vorrangig besonders lärmbeeinträchtigte Bürger*innen zu entlasten. Es wird daher um Verständnis dafür gebeten, dass in der Konsequenz nicht jeder einzelne Wunsch nach Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigt werden kann.</p> <p>Interventionen gegen Autoposer, Tuner und Raser</p> <p>Der geschilderte Sachverhalt (Poser, Tuner, überhöhte Geschwindigkeiten) passt zum durchaus diskussionswürdigen, individuellem Fehlverhalten einiger Verkehrsteilnehmender.</p> <p>Es handelt sich hierbei um ein bundesweit seit einiger Zeit zu beobachtendes Phänomen, das mit Schlagworten wie „Autoposer“, „Profilierungsfahrer“ bezeichnet oder verniedlichend auch mit „emotionellem Fahren“ umschrieben wird.</p> <p>Leider bestehen seitens der Landeshauptstadt München keine Möglichkeiten, gegen dieses nicht nur von Ihnen sondern auch von der Mehrheit der Stadtbevölkerung als störend empfundene Verkehrsverhalten und den damit einhergehenden Beeinträchtigungen und Störungen tätig zu werden.</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>So beschränken sich die wenigen Einflußmöglichkeiten der Verwaltung auf die im Rahmen des Fahrzeugzulassungsverfahren abzuwickelnden Aufgabenstellungen.</p> <p>Aber auch hier sind vom Gesetzgeber enge Grenzen gesetzt. So muss die Fahrzeugzulassungsbehörde einem Antrag auf Zulassung oder Umschreibung eines Fahrzeugs sowie technischen Änderungen dann folgen, wenn das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht und keine Anhaltspunkte für technische Mängel am Fahrzeug offensichtlich sind (z.B. durch Eintrag eines technischen Mangels im örtlichen Register der Zulassungsbehörde oder im Zentralen Register des Kraftfahrt-Bundesamtes).</p> <p>Werden beispielsweise spezielle Auspuffanlagen bereits vom Hersteller ab Werk eingebaut, ist auch die Zulassung für den Straßenverkehr durch die Betriebserlaubnis des Fahrzeugtyps gegeben.</p> <p>Vergleichbares gilt für nachträgliche Änderungen oder Einbauten. Hier ist zunächst das Vorhandensein einer sogenannten „Allgemeinen Betriebserlaubnis“ bzw. einer „EG-Betriebserlaubnis“ für das Fahrzeugteil sowie eine Einzelabnahme durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich. Diese Einzelabnahme allein berechtigt zwar noch nicht zur Inbetriebnahme eines Fahrzeugs mit einem geänderten Anbauteil. Dazu ist eine neu erteilte Betriebserlaubnis der Zulassungsbehörde nach Vorlage des positiv abgeschlossenen Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich.</p> <p>Im Rahmen der turnusmäßig wiederkehrenden Hauptuntersuchungen durch staatlich anerkannte Prüforganisationen (wie zum Beispiel DEKRA, TÜV, GTÜ oder KÜS) wird regelmäßig die Vorschriftenmäßigkeit, die Umweltverträglichkeit und die Verkehrssicherheit eines Kraftfahrzeugs überprüft. Dadurch soll sichergestellt werden, dass Kraftfahrzeuge mit technischen Mängeln oder Sicherheitsmängeln nicht am Straßenverkehr teilnehmen. In diesem Zusammenhang werden in der Regel auch die Betriebserlaubnisse bzw. erforderlichenfalls die technischen Gutachten für etwaige am Fahrzeug vorgenommenen Änderungen und Einbauten mit überprüft und gegebenenfalls auch beanstandet. Wird dabei festgestellt, dass beispielsweise eine nicht genehmigte Schalldämpferanlage an einem Fahrzeug angebaut oder eine genehmigte Schalldämpferanlage unzulässig verändert wurde, erlischt die Betriebserlaubnis für das Fahrzeug und es darf nicht mehr am Straßenverkehr teilnehmen.</p> <p>Die Kontrolle und Überwachung der Verkehrsteilnehmenden und ihrer Fahrzeuge obliegt im fließenden Verkehr ausschließlich der Polizei. Nur sie kann im Rahmen einer Kontrolle ein Fahrzeug dann außer Betrieb setzen, wenn es verkehrsunsicher ist oder aber der Zustand des Fahrzeugs nicht mehr den Angaben der Betriebserlaubnis entspricht. In der Regel muss dies aber wiederum durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen festgestellt werden.</p> <p>In Fällen erheblicher oder auch leichter Mängel, kann die Polizei ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eröffnen und übermittelt in der Folge der zuständigen Zulassungsbehörde eine Ausfertigung der Mängelanzeige. Diese Anzeigen sind der Anlass, dass die Zulassungsstelle prüft, ob ein Verfahren gem. § 5 FZV eröffnet wird, bei dem in letzter Konsequenz auch Maßnahmen zur zwangsweisen Außerbetriebsetzung vorgenommen werden. Bevor allerdings dieses letzte Mittel angewendet werden kann, muss der Betroffene zuerst angehört bzw. ihm die Möglichkeit eingeräumt werden, das KFZ wieder in einen regelkonformen Zustand zu versetzen.</p> <p>Geschieht dies nicht, erfolgt eine Betriebsuntersagung mit Androhung eines Zwangsgeldes und ggf. eine weitere Anordnung, in der bei Nichtbeachtung wiederum die zwangsweise Außerbetriebsetzung angedroht wird. Die zwangsweise Außerbetriebsetzung kann dann vom Fahrzeughaltenden nur noch dadurch vermieden wer-</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>den, dass er entweder den vorschriftsmäßigen Zustand nachweist oder aber das Fahrzeug selbst außer Betrieb setzt.</p> <p>Konkrete Wahrnehmungen bzgl. unerlaubter Rennen, Raserei, Fahrzeuginhalt und anderem, individuellem Fehlverhalten im Straßenverkehr können Sie selbstverständlich jeder Zeit bei der örtlich zuständigen Polizeiinspektion anzeigen. Um allerdings die verursachende Person ermitteln zu können werden dort die folgenden Angaben benötigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ die Örtlichkeit, ◦ die Tatzeit, ◦ die Fahrtrichtung, ◦ das Kennzeichen, ◦ die Fahrzeugmarke und möglichst ◦ eine Beschreibung des Kraftfahrzeugführenden. <p>Freizeitlärm</p> <p>Freizeitlärm durch feiernde Personen ist nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung. Im Falle einer unzumutbaren Lärmbelästigung durch nächtlichen Freizeitlärm ist die zuständige Polizeidienststelle zu verständigen. Sofern ein*e konkrete*r Verursacher*in auszumachen ist, ist zudem auch die Anzeige einer Ordnungswidrigkeit beim Kreisverwaltungsreferat (s. einführende Anmerkung) möglich. Ungeachtet dessen ist darauf hinzuweisen, dass Freizeitlärm in einem verdichteten urbanen Raum in einem gewissen Rahmen ortsüblich und daher nicht immer vermeidbar ist.</p>
284	<p>leider nur allgemein floskeln, dass ja das elektroauto alles löst! keine Maßnahmen geplant um den Durchgangsverkehr zu sperren und keine effektiven Verkehrsplanungen nur Lobbyarbeit für die Automobilindustrie und der Wirtschaft!</p>	<p>Allgemeine Anmerkungen</p> <p>Im Rahmen der auf kommunaler Ebene verfügbaren Möglichkeiten werden seitens der Landeshauptstadt München durchaus zahlreiche Maßnahmen verfolgt, welche darauf abzielen, die Lärmursachen zu bekämpfen (z.B. Maßnahmen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs, vgl. übergeordnete Strategien). Hierbei handelt es sich jedoch – auch aufgrund der Bevölkerungszunahme – um einen langwierigen Prozess, welcher auch von Lärmschutzmaßnahmen am Verkehrsweg oder am Immissionsort flankiert werden muss, um Lärminderungspotentiale möglichst umfassend auszuschöpfen zu können.</p> <p>Mobilitätswende</p> <p>Mit der Gründung des Mobilitätsreferats am 1. Januar 2021 werden die Kompetenzen und Zuständigkeiten für die Planung, Steuerung und Umsetzung einer zukunftsfähigen Mobilität in einer neuen Organisationsform gebündelt. Das Mobilitätsreferat ist von jetzt an zentrale Anlaufstelle für Mobilität in München. Gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern will es in München und der Region den Verkehr von morgen gestalten.</p> <p>Derzeit wird intensiv an der neuen Mobilitätsstrategie München 2035 gearbeitet, mit der noch besser auf gegenwärtige Herausforderungen reagiert werden soll. Das Ziel ist, diese noch im Sommer durch den Stadtrat offiziell beschließen zu lassen und im Anschluss in einem breiten Beteiligungsprozess mit der Öffentlichkeit abzustimmen und weiter zu verbessern.</p> <p>Die Inhalte aus dem Bürgerbegehren "Sauba Sog I" werden in der neuen Mobilitätsstrategie berücksichtigt, ebenso die neuen politischen und gesetzlichen Anforderungen an den Umwelt- und Klimaschutz (Luftreinhaltung, Klimaneutralität der Stadt München bis zum Jahr 2035) und bereits beschlossene Ziele des Stadtrats zur Verkehrssicherheit („Vision Zero“ = 0 Verkehrstote).</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>Durchfahrtsverbote für Lkw</p> <p>Seit dem 01.02.2008 gilt mit den Festlegungen der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für München bereits ein Lkw-Durchfahrtsverbot für Lastkraftwagen mit einem zulässigem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen. Der noch verbleibende städtische Wirtschaftsverkehr mit Quelle oder Ziel in München ist zur Sicherstellung der Versorgung notwendig und soll möglichst direkt und zügig auf einem dafür vorgesehenen Straßennetz abgewickelt werden.</p>
285	<p>Der Richardstrausstunnel hat eine Lücke, der Schall wird von den Hochhäusern auf unsere Wohnung weiterhin voll geworfen. Der Verkehr am Isarring und Effnerplatz ist bis weit in die Nacht bis 21h zu hören. Die Eingrenzung bis nur 18h ist falsch. Hier fehlt der Resttunnel oder eine Verglasung. Alle benannten Maßnahmen im Stadtgebiet sind bekannt, es wird keine Innovation wie konsequentes Tempolimit mit 30 km/h im gesamten Stadtgebiet und auch auf dem Ring benannt, niemand muss schnell von A nach B außer die Einsatzkräfte, wie jetzt auch in der Pandemie. Die Zulässigkeit von Lkws unter 3,8 sollte noch weiter überdacht werden und nur noch Kleintransporter im Stadtgebiet fahren dürfen, auch wg Unfallgefahr. Mit der Baulücke von den Siemensgebäuden an der Richardstraussstr. hören wir die Riemerautobahn. Hier ist die Geschwindigkeitsbegrenzung nicht früh genug auf 50 km/h oder noch weniger. Schallschutzmaßnahmen gibt es gar keine, ggf. sollte hier auch an Schallwände oder Tieferlegen gedacht werden.</p>	<p>Lärm Isarring und Effnerplatz</p> <p>Der Richard-Strauss-Tunnel wurde im Jahr 2009 fertiggestellt. Lärmschutzmaßnahmen wurden entsprechend den Auflagen aus dem Planfeststellungsbeschluss umgesetzt.</p> <p>Gebiete, in denen Maßnahmen umgesetzt wurden oder in denen sich Maßnahmen im Bau oder Planung befinden werden in der Lärmaktionsplanung i.d.R nicht nochmals berücksichtigt.</p> <p>Lärm durch A94</p> <p>Die Landeshauptstadt München ist an Bundesautobahnen - auch wenn diese innerhalb des Stadtgebietes der Landeshauptstadt München verlaufen - weder für die Planung noch für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen zuständig und kann somit auch keine Prüfung diesbezüglich veranlassen; gleichwohl werden Lärmschutzmaßnahmen an Bundesautobahnen seitens der Stadtverwaltung grundsätzlich befürwortet.</p> <p>Die Zuständigkeit für Lärmschutzmaßnahmen wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen an als Bundesautobahn gewidmeten Verkehrswegen liegt bei der Autobahn GmbH des Bundes. Diese hat mitgeteilt, dass bei der Prüfung der nun umgesetzten Geschwindigkeitsbeschränkungen für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München alle erforderlichen Parameter (u. a. vorhandener Lärmschutz, bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, die Lärmbelastung oder die Anzahl betroffener Wohngebiete bzw. Art der Wohnbebauung) miteinbezogen wurden. Der rechtliche Rahmen wurde dabei weitestgehend ausgereizt und eine Änderung der festgelegten bzw. der bestehenden Geschwindigkeitsregelung auf den Autobahnen im Stadtgebiet München – so auch auf der A94 - lässt sich nach der Straßenverkehrs-Ordnung rechtlich nicht begründen.</p> <p>Zuständig für die Lärmaktionsplanung für Bundesautobahnen in Ballungsräumen ist gemäß Art. 2 Abs. 3 Satz 1 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) die Regierung von Oberfranken. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans für Bundesautobahnen in Ballungsräumen steht in den kommenden Jahren an. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwiefern sich vorliegend ein Handlungserfordernis zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ergibt. Lärmaktionspläne der Regierung sind gemäß Art. 4 Satz 2 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden zu erstellen, d.h. die Landeshauptstadt München ist zu beteiligen und die in diesem Zusammenhang geäußerten Belange sind zu berücksichtigen bzw. in die Abwägung einzustellen. Das Referat für Klima- und Umweltschutz der Landeshauptstadt München wird daher die vorliegenden Anregungen zu gegebener Zeit an die zuständige Stelle übermitteln und um eine Prüfung der Wirksamkeit und Realisierbarkeit der angeregten Lärmschutzmaßnahmen bitten.,</p> <p>Durchfahrtsverbote für Lkw</p> <p>Seit dem 01.02.2008 gilt mit den Festlegungen der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für München ein Lkw-Durchfahrtsverbot für Lastkraftwagen mit einem zulässigem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen. Der noch verbleibende städtische Wirt-</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>schaftsverkehr mit Quelle oder Ziel in München ist zur Sicherstellung der Versorgung notwendig und soll möglichst direkt und zügig auf einem dafür vorgesehenen Straßennetz abgewickelt werden.</p>
288	<p>Es werden die von der WHO festgestellten Werte, die nicht mehr gesundheitsschädlich sind, in keinster Weise zitiert oder mit einbezogen. Auch ist ein Großteil der Ausführungen veraltet. Ich verweise hier einmal auf das Lärmsanierungsgesetz für den Schienenverkehr.</p>	<p>In den Leitlinien für den Umgebungslärm der Weltgesundheitsorganisation (WHO) werden ambitionierte Zielwerte definiert, welche jedoch keinen Eingang in das nationale Recht gefunden haben und somit für die Lärminderungsplanung nicht unmittelbar einschlägig sind. Auch wenn aus fachlicher Sicht eine weitgehende Reduzierung der Lärmbelastung als zielführend anzusehen ist, ist nicht davon auszugehen, dass die Zielwerte der WHO in absehbarer Zeit in hochverdichteten urbanen Räumen flächendeckend eingehalten werden können. Ein Abstellen auf diese Zielwerte im Rahmen der Lärminderungsplanung wäre auch insofern widersinnig, da dies eine formale Betroffenheit in einem Großteil des Stadtgebietes nach sich ziehen würde und somit dem Ansinnen, vorrangig die besonders lärmbeeinträchtigten Bürger*innen zu entlasten, zuwiderlaufen würde.</p> <p>Inwiefern ein Großteil der Ausführungen veraltet sein soll, ist nicht nachvollziehbar.</p>
289	<p>Bitte berücksichtigen Sie, dass Schleichverkehr durch Wohngebiete und die teilweise erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitungen in 30er Zonen den Effekt, der durch die Geschwindigkeitsbegrenzungen angestrebt wird, wieder zunichte machen. An zahlreichen Stellen im Stadtgebiet zeigt sich, dass so schnell gefahren wird, wie es die Straße zulässt: Hackerbrücke, Bahnunterführung Moosacher Str. ... und eben Heilmannstraße. Wie wäre es mit Verkehrskontrollen mit "Zeitstrafen" statt Geldstrafen. Wenn jemand der 50 km/h statt 30 km/h fährt für 20 Minuten warten muss, wird sich gut überlegen ob das lohnt. Denn es sind zwar nicht alle Autos gleich laut aber alle sind leiser wenn sie langsamer fahren.</p>	<p>Für Tempo 30-Zonen und -Strecken wurde die Geschwindigkeitsüberwachung auf die beim Kreisverwaltungsreferat angesiedelte Kommunalen Verkehrsüberwachung übertragen. Deren regelmäßiges Geschwindigkeitsmessprogramm umfasst derzeit bereits mehr als 800 Straßen im gesamten Stadtgebiet. Im Rahmen der personellen und rechtlichen Möglichkeiten werden Kontrollen verstärkt im Bereich von Schulen, Kindertageseinrichtungen oder Altenheimen durchgeführt. Die stadtweite Beanstandungsquote liegt hier bei 11,3% . Auch zukünftig ist das Ziel, die Verkehrssicherheit in der Stadt weiter zu erhöhen. Allerdings ist eine "Rund-um-die-Uhr-Überwachung" weder möglich, noch wünschenswert.</p> <p>Bei der Ahndung von Verkehrsverstößen ist die Exekutive an die geltenden Bestimmungen gebunden. Diese sehen „Zeitstrafen“ nicht vor.</p>
291	<p>Leider sehr viel Autolärm in den letzten Jahren - tagsüber und am Wochenende bis morgens um 3 h - durch Autoposer, illegal getunte Autos, quitschende Bremsmanöver, unnötig lautes zu schnelles Anfahren an den Ampeln, knatternde/ knallende Auspuff. Besonders an den Wochenenden, als würde man am Flughafen neben der Startbahn wohnen. Die einen fahren rein nach Schwabing, die anderen raus hupend, man kennt sich. Oft nachts an der Ampel laute Musik, die Bässe dröhnen so laut, die Fensterscheiben klirren.</p>	<p>Der geschilderte Sachverhalt (Poser, Tuner, überhöhte Geschwindigkeiten) passt zum durchaus diskussionswürdigen, individuellem Fehlverhalten einiger Verkehrsteilnehmer.</p> <p>Es handelt sich hierbei um ein bundesweit seit einiger Zeit zu beobachtendes Phänomen, das mit Schlagworten wie „Autoposer“, „Profilierungsfahrer“ bezeichnet oder verniedlichend auch mit „emotionellem Fahren“ umschrieben wird.</p> <p>Leider bestehen seitens der Landeshauptstadt München keine Möglichkeiten, gegen dieses nicht nur von Ihnen sondern auch von der Mehrheit der Stadtbevölkerung als störend empfundene Verkehrsverhalten und den damit einhergehenden Beeinträchtigungen und Störungen tätig zu werden.</p> <p>So beschränken sich die wenigen Einflußmöglichkeiten der Verwaltung auf die im Rahmen des Fahrzeugzulassungsverfahren abzuwickelnden Aufgabenstellungen.</p> <p>Aber auch hier sind vom Gesetzgeber enge Grenzen gesetzt. So muss die Fahrzeugzulassungsbehörde einem Antrag auf Zulassung oder Umschreibung eines Fahrzeugs sowie technischen Änderungen dann folgen, wenn das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht und keine Anhaltspunkte für technische Mängel am Fahrzeug offensichtlich sind (z.B. durch Eintrag eines technischen Mangels im örtlichen Register der Zulassungsbehörde oder im Zentralen Register des Kraftfahrt-Bundesamtes).</p> <p>Werden beispielsweise spezielle Auspuffanlagen bereits vom Hersteller ab Werk eingebaut, ist auch die Zulassung für den Straßenverkehr durch die Betriebserlaubnis des Fahrzeugtyps gegeben. Vergleichbares gilt für nachträgliche Änderungen oder Einbauten.</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>Hier ist zunächst das Vorhandensein einer sogenannten „Allgemeinen Betriebserlaubnis“ bzw. einer „EG-Betriebserlaubnis“ für das Fahrzeugteil sowie eine Einzelabnahme durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich. Diese Einzelabnahme allein berechtigt zwar noch nicht zur Inbetriebnahme eines Fahrzeugs mit einem geänderten Anbauteil. Dazu ist eine neu erteilte Betriebserlaubnis der Zulassungsbehörde nach Vorlage des positiv abgeschlossenen Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich.</p> <p>Im Rahmen der turnusmäßig wiederkehrenden Hauptuntersuchungen durch staatlich anerkannte Prüforganisationen (wie zum Beispiel DEKRA, TÜV, GTÜ oder KÜS) wird regelmäßig die Vorschriftsmäßigkeit, die Umweltverträglichkeit und die Verkehrssicherheit eines Kraftfahrzeugs überprüft. Dadurch soll sichergestellt werden, dass Kraftfahrzeuge mit technischen Mängeln oder Sicherheitsmängeln nicht am Straßenverkehr teilnehmen. In diesem Zusammenhang werden in der Regel auch die Betriebserlaubnisse bzw. erforderlichenfalls die technischen Gutachten für etwaige am Fahrzeug vorgenommenen Änderungen und Einbauten mit überprüft und gegebenenfalls auch beanstandet. Wird dabei festgestellt, dass beispielsweise eine nicht genehmigte Schalldämpferanlage an einem Fahrzeug angebaut oder eine genehmigte Schalldämpferanlage unzulässig verändert wurde, erlischt die Betriebserlaubnis für das Fahrzeug und es darf nicht mehr am Straßenverkehr teilnehmen.</p> <p>Die Kontrolle und Überwachung der Verkehrsteilnehmenden und ihrer Fahrzeuge obliegt im fließenden Verkehr ausschließlich der Polizei. Nur sie kann im Rahmen einer Kontrolle ein Fahrzeug dann außer Betrieb setzen, wenn es verkehrsunsicher ist oder aber der Zustand des Fahrzeugs nicht mehr den Angaben der Betriebserlaubnis entspricht. In der Regel muss dies aber wiederum durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen festgestellt werden.</p> <p>In Fällen erheblicher oder auch leichter Mängel, kann die Polizei ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eröffnen und übermittelt in der Folge der zuständigen Zulassungsbehörde eine Ausfertigung der Mängelanzeige. Diese Anzeigen sind der Anlass, dass die Zulassungsstelle prüft, ob ein Verfahren gem. § 5 FZV eröffnet wird, bei dem in letzter Konsequenz auch Maßnahmen zur zwangsweisen Außerbetriebsetzung vorgenommen werden. Bevor allerdings dieses letzte Mittel angewendet werden kann, muss der Betroffene zuerst angehört bzw. ihm die Möglichkeit eingeräumt werden, das KFZ wieder in einen regelkonformen Zustand zu versetzen.</p> <p>Geschieht dies nicht, erfolgt eine Betriebsuntersagung mit Androhung eines Zwangsgeldes und ggf. eine weitere Anordnung, in der bei Nichtbeachtung wiederum die zwangsweise Außerbetriebsetzung angedroht wird. Die zwangsweise Außerbetriebsetzung kann dann vom Fahrzeughaltenden nur noch dadurch vermieden werden, dass er entweder den vorschriftsmäßigen Zustand nachweist oder aber das Fahrzeug selbst außer Betrieb setzt.</p> <p>Konkrete Wahrnehmungen bzgl. unerlaubter Rennen, Raserei, Fahrzeuflärm und anderem, individuellem Fehlverhalten im Straßenverkehr können Sie selbstverständlich jeder Zeit bei der örtlich zuständigen Polizeiinspektion anzeigen. Um allerdings die verursachende Person ermitteln zu können werden dort die folgenden Angaben benötigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ die Örtlichkeit, ◦ die Tatzeit, ◦ die Fahrtrichtung, ◦ das Kennzeichen, ◦ die Fahrzeugmarke und möglichst

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		◦ eine Beschreibung des Kraftfahrzeugführenden.
292	Straßenverkehr ist die Hauptursache für Lärm, insbesondere für dauerhaften Lärm. (Baustellen sind laut, aber auch schnell wieder weg.) Solange auf PKW gesetzt wird, diese mit hohen Geschwindigkeiten (und das meint innerstädtisch alles über 30 Km/h) fahren dürfen, sind alle anderen Maßnahmen Bullshit!	<p>Mobilitätswende</p> <p>Mit der Gründung des Mobilitätsreferats am 1. Januar 2021 werden die Kompetenzen und Zuständigkeiten für die Planung, Steuerung und Umsetzung einer zukunftsfähigen Mobilität in einer neuen Organisationsform gebündelt. Das Mobilitätsreferat ist von jetzt an zentrale Anlaufstelle für Mobilität in München. Gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern will es in München und der Region den Verkehr von morgen gestalten.</p> <p>Derzeit wird intensiv an der neuen Mobilitätsstrategie München 2035 gearbeitet, mit der noch besser auf gegenwärtige Herausforderungen reagiert werden soll. Das Ziel ist, diese noch im Sommer durch den Stadtrat offiziell beschließen zu lassen und im Anschluss in einem breiten Beteiligungsprozess mit der Öffentlichkeit abzustimmen und weiter zu verbessern.</p> <p>Die Inhalte aus dem Bürgerbegehren "Sauba Sog I" werden in der neuen Mobilitätsstrategie berücksichtigt, ebenso die neuen politischen und gesetzlichen Anforderungen an den Umwelt- und Klimaschutz (Luftreinhaltung, Klimaneutralität der Stadt München bis zum Jahr 2035) und bereits beschlossene Ziele des Stadtrats zur Verkehrssicherheit („Vision Zero“ = 0 Verkehrstote).</p> <p>Geschwindigkeitsbeschränkungen</p> <p>Der Gesetzgeber hat die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 50 km/h beschränkt. Die Anordnung einer geringeren Höchstgeschwindigkeit setzt daher immer eine über das - in einer Großstadt übliche Gefahrenpotential deutlich hinausgehende Gefährdungslage voraus (wenn nicht die Möglichkeit besteht, den Straßenabschnitt in eine Tempo-30-Zone einzubeziehen). Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) sicherzustellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen. Die Definition eines Vorfahrtsstraßennetzes ist also beispielsweise die Voraussetzung zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen.</p>
294	Regelgeschwindigkeit von 30km/h stadtweit würde durch besseren Verkehrsfluss Verkehrslärm reduzieren, Ausnahmen möglich. Ebenso attraktive Verkehrsverlagerung auf Rad und ÖPNV.	<p>Mobilitätswende</p> <p>Mit der Gründung des Mobilitätsreferats am 1. Januar 2021 werden die Kompetenzen und Zuständigkeiten für die Planung, Steuerung und Umsetzung einer zukunftsfähigen Mobilität in einer neuen Organisationsform gebündelt. Das Mobilitätsreferat ist von jetzt an zentrale Anlaufstelle für Mobilität in München. Gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern will es in München und der Region den Verkehr von morgen gestalten.</p> <p>Derzeit wird intensiv an der neuen Mobilitätsstrategie München 2035 gearbeitet, mit der noch besser auf gegenwärtige Herausforderungen reagiert werden soll. Das Ziel ist, diese noch im Sommer durch den Stadtrat offiziell beschließen zu lassen und im Anschluss in einem breiten Beteiligungsprozess mit der Öffentlichkeit abzustimmen und weiter zu verbessern.</p> <p>Die Inhalte aus dem Bürgerbegehren "Sauba Sog I" werden in der neuen Mobilitätsstrategie berücksichtigt, ebenso die neuen politischen und gesetzlichen Anforderungen an den Umwelt- und Klimaschutz (Luftreinhaltung, Klimaneutralität der Stadt München bis zum Jahr 2035) und bereits beschlossene Ziele des Stadtrats zur Verkehrssicherheit („Vision Zero“ = 0 Verkehrstote).</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>Geschwindigkeitsbeschränkungen</p> <p>Der Gesetzgeber hat die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 50 km/h beschränkt. Die Anordnung einer geringeren Höchstgeschwindigkeit setzt daher immer eine über das - in einer Großstadt übliche Gefahrenpotential deutlich hinausgehende Gefährdungslage voraus (wenn nicht die Möglichkeit besteht, den Straßenabschnitt in eine Tempo-30-Zone einzubeziehen). Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) sicherzustellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen. Die Definition eines Vorfahrtsstraßennetzes ist also Voraussetzung zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen.</p>
295	<p>Unsere Hauptbelastung liegt im immer weiter zunehmenden Verkehr auf der A96. Viele Aus- bzw. Neubaumaßnahmen im Umfeld haben in den letzten 23 Jahren zu einem zunehmenden Verkehrsaufkommen auf der A96 zwischen Mittlerem Ring und der Stadtgrenze geführt. Während sich früher der Verkehr am Autobahnende nur im morgendlichen Berufsverkehr kilometerweit staute ist dies jetzt auch im abendlichen Berufsverkehr der Fall. Beispiele verkehrssteigernder Baumaßnahmen: - Tunnels im Bereich Luise-Kiesselbach-Platz und Passauer Straße -Bebauung Freiham (Wohnungen und Gewerbe) -6-Spuriger-Ausbau A96 zwischen Oberpfaffenhofen und Germering -Bereits vor vielen Jahren der Neubau der A99 zw. A8 und A96 Wir würden uns eine bundesgesetzliche Regelung wünschen, die vorsieht, dass stark belastende Baumaßnahmen (wie oben beschrieben) gesetzlich dazu verpflichten, den Lärmschutz an jeder Autobahn, Bundes- oder Landstraße so zu verbessern, dass den Bewohnern, gleich ob in der Stadt oder in einem Dorf, keine gesundheitlichen Nachteile, sei es durch Lärm, Feinstaub oder jede andere Schadstoffemission entstehen. Entscheidend darf nicht sein, ob eine Straße von z. B. vier auf sechs Spuren ausgebaut wird, entscheidend muss sein, wie sich das Verkehrsaufkommen auf einer Straße verändert. Weiter würden wir uns wünschen, dass auch im Bereich des Stadtgebiets der A96 dauerhaft Geschwindigkeitskontrollen stattfinden. In den Tunnels der A99 (West), wo kein Anwohner durch Lärm geschädigt werden kann und Geschwindigkeitskontrollanlagen fest installiert sind, wird heute deutlich langsamer gefahren (meist unter 80 km/h) als in den Tempo-80-Bereichen der A96 westlich der Auffahrt Großhadern/Blumenau (dort zum Teil deutlich über 80 km/h). Noch eine Anmerkung: Die mittlere Spur auf der A96 stadtauswärts wird seit der neuen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h häufig durch LKW (damit meine ich 7,5 Tonner und größer) genutzt. Die Fahrer von Fahrzeugen, die am lautesten sind, sind oft nicht bereit, sich an die Geschwindigkeitsbegrenzung zu halten. Wie wäre es mit einem LKW Überholverbot im Bereich des</p>	<p>Lärmschutz A96</p> <p>Zuständig für die Lärmaktionsplanung für Bundesautobahnen in Ballungsräumen ist gemäß Art. 2 Abs. 3 Satz 1 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) die Regierung von Oberfranken. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans für Bundesautobahnen in Ballungsräumen steht in den kommenden Jahren an. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwiefern sich vorliegend ein Handlungserfordernis zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ergibt. Lärmaktionspläne der Regierung sind gemäß Art. 4 Satz 2 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden zu erstellen, d.h. die Landeshauptstadt München ist zu beteiligen und die in diesem Zusammenhang geäußerten Belange sind zu berücksichtigen bzw. in die Abwägung einzustellen. Das Referat für Klima- und Umweltschutz der Landeshauptstadt München wird daher die vorliegenden Anregungen zu gegebener Zeit an die zuständige Stelle übermitteln und um eine Prüfung der Wirksamkeit und Realisierbarkeit der angeregten Lärmschutzmaßnahmen bitten.</p> <p>Rechtslage zu Lärmvorsorge bzw. Lärmsanierung</p> <p>Der Wunsch nach einheitlichen Lärmschutzstandards sowohl für neu zu errichtende als auch für bestehende Verkehrswege ist nachvollziehbar. Bei vorhandenen Straßen existiert jedoch – ungeachtet einer möglicherweise erheblichen Verkehrszunahme im Laufe der vergangenen Jahre – kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Einen Anspruch auf Lärmvorsorge gemäß den Maßgaben der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) besteht nur im Falle eines Neubaus oder der wesentlichen Änderung eines Verkehrsweges. Aus Sicht des vorbeugenden Lärmschutzes wäre einer weitergehende Betrachtung der Auswirkungen des Neubaus oder der wesentlichen Änderung eines Verkehrsweges auf die daran angrenzenden bestehenden Verkehrswege und die Festlegung verbindlicher Lärmschutzmaßnahmen in diesem Zusammenhang wünschenswert; dies ist jedoch nicht über die geltende (bundeseinheitliche) Rechtslage abgedeckt.</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	Stadtgebiets.	
298	- Ampelschaltungen verbessern, um Verkehr flüssiger zu gestalten - Gegen lärm erzeugende Fahrzeuge ("Autoposer") intensiver vorgehen	<p>Interventionen gegen Autoposer, Tuner und Raser</p> <p>Der geschilderte Sachverhalt (Poser, Tuner, überhöhte Geschwindigkeiten) passt zum durchaus diskussionswürdigen, individuellem Fehlverhalten einiger Verkehrsteilnehmender.</p> <p>Es handelt sich hierbei um ein bundesweit seit einiger Zeit zu beobachtendes Phänomen, das mit Schlagworten wie „Autoposer“, „Profilierungsfahrer“ bezeichnet oder verniedlichend auch mit „emotionellem Fahren“ umschrieben wird.</p> <p>Leider bestehen seitens der Landeshauptstadt München keine Möglichkeiten, gegen dieses nicht nur von Ihnen sondern auch von der Mehrheit der Stadtbevölkerung als störend empfundene Verkehrsverhalten und den damit einhergehenden Beeinträchtigungen und Störungen tätig zu werden.</p> <p>So beschränken sich die wenigen Einflußmöglichkeiten der Verwaltung auf die im Rahmen des Fahrzeugzulassungsverfahren abzuwickelnden Aufgabenstellungen.</p> <p>Aber auch hier sind vom Gesetzgeber enge Grenzen gesetzt. So muss die Fahrzeugzulassungsbehörde einem Antrag auf Zulassung oder Umschreibung eines Fahrzeugs sowie technischen Änderungen dann folgen, wenn das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht und keine Anhaltspunkte für technische Mängel am Fahrzeug offensichtlich sind (z.B. durch Eintrag eines technischen Mangels im örtlichen Register der Zulassungsbehörde oder im Zentralen Register des Kraftfahrt-Bundesamtes).</p> <p>Werden beispielsweise spezielle Auspuffanlagen bereits vom Hersteller ab Werk eingebaut, ist auch die Zulassung für den Straßenverkehr durch die Betriebserlaubnis des Fahrzeugtyps gegeben.</p> <p>Vergleichbares gilt für nachträgliche Änderungen oder Einbauten. Hier ist zunächst das Vorhandensein einer sogenannten „Allgemeinen Betriebserlaubnis“ bzw. einer „EG-Betriebserlaubnis“ für das Fahrzeugteil sowie eine Einzelabnahme durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich. Diese Einzelabnahme allein berechtigt zwar noch nicht zur Inbetriebnahme eines Fahrzeugs mit einem geänderten Anbauteil. Dazu ist eine neu erteilte Betriebserlaubnis der Zulassungsbehörde nach Vorlage des positiv abgeschlossenen Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich.</p> <p>Im Rahmen der turnusmäßig wiederkehrenden Hauptuntersuchungen durch staatlich anerkannte Prüforganisationen (wie zum Beispiel DEKRA, TÜV, GTÜ oder KÜS) wird regelmäßig die Vorschriftsmäßigkeit, die Umweltverträglichkeit und die Verkehrssicherheit eines Kraftfahrzeugs überprüft. Dadurch soll sichergestellt werden, dass Kraftfahrzeuge mit technischen Mängeln oder Sicherheitsmängeln nicht am Straßenverkehr teilnehmen. In diesem Zusammenhang werden in der Regel auch die Betriebserlaubnisse bzw. erforderlichenfalls die technischen Gutachten für etwaige am Fahrzeug vorgenommenen Änderungen und Einbauten mit überprüft und gegebenenfalls auch beanstandet. Wird dabei festgestellt, dass beispielsweise eine nicht genehmigte Schalldämpferanlage an einem Fahrzeug angebaut oder eine genehmigte Schalldämpferanlage unzulässig verändert wurde, erlischt die Betriebserlaubnis für das Fahrzeug und es darf nicht mehr am Straßenverkehr teilnehmen.</p> <p>Die Kontrolle und Überwachung der Verkehrsteilnehmenden und ihrer Fahrzeuge obliegt im fließenden Verkehr ausschließlich der Polizei. Nur sie kann im Rahmen einer Kontrolle ein Fahrzeug dann außer Betrieb setzen, wenn es verkehrsunsicher ist oder aber der Zustand des Fahrzeugs nicht mehr den Angaben der Betriebserlaubnis entspricht. In der Regel muss dies aber wiederum durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen festgestellt werden.</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>In Fällen erheblicher oder auch leichter Mängel, kann die Polizei ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eröffnen und übermitteln in der Folge der zuständigen Zulassungsbehörde eine Ausfertigung der Mängelanzeige. Diese Anzeigen sind der Anlass, dass die Zulassungsstelle prüft, ob ein Verfahren gem. § 5 FZV eröffnet wird, bei dem in letzter Konsequenz auch Maßnahmen zur zwangsweisen Außerbetriebsetzung vorgenommen werden. Bevor allerdings dieses letzte Mittel angewendet werden kann, muss der Betroffene zuerst angehört bzw. ihm die Möglichkeit eingeräumt werden, das KFZ wieder in einen regelkonformen Zustand zu versetzen.</p> <p>Geschieht dies nicht, erfolgt eine Betriebsuntersagung mit Androhung eines Zwangsgeldes und ggf. eine weitere Anordnung, in der bei Nichtbeachtung wiederum die zwangsweise Außerbetriebsetzung angedroht wird. Die zwangsweise Außerbetriebsetzung kann dann vom Fahrzeughaltenden nur noch dadurch vermieden werden, dass er entweder den vorschriftsmäßigen Zustand nachweist oder aber das Fahrzeug selbst außer Betrieb setzt.</p> <p>Konkrete Wahrnehmungen bzgl. unerlaubter Rennen, Raserei, Fahrzeuflärm und anderem, individuellem Fehlverhalten im Straßenverkehr können Sie selbstverständlich jeder Zeit bei der örtlich zuständigen Polizeiinspektion anzeigen. Um allerdings die verursachende Person ermitteln zu können werden dort die folgenden Angaben benötigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ die Örtlichkeit, ◦ die Tatzeit, ◦ die Fahrtrichtung, ◦ das Kennzeichen, ◦ die Fahrzeugmarke und möglichst ◦ eine Beschreibung des Kraftfahrzeugführenden. <p>Lastabhängige Steuerung</p> <p>Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Mobilitätsreferates arbeiten stets an der Verbesserung der Verkehrsabläufe und des Verkehrsflusses. Dabei sind aber nicht selten Einflussfaktoren zu beachten, welche eine für Sie merkliche Optimierung des Verkehrsflusses verhindern. Eine Grüne Welle funktioniert grundsätzlich nur bis zu einem Auslastungsgrad des Streckenzuges von ca. 80%. Bei höheren Verkehrsbelastungen ist eine Grüne Welle trotz korrekter Koordinierung nicht mehr möglich, da sich während der Rotphase zu viele Fahrzeuge aus der Nebenrichtung an der vorgelagerten Kreuzung aufgestellt haben und diese erst den Streckenzug räumen müssen. Dies führt dazu, dass die Fahrzeuge aus der Hauptrichtung auf diesen Fahrzeugpulk auffahren und somit zum Abbremsen gezwungen werden. Hierdurch kann es vorkommen, dass die Fahrzeuge am Ende des sogenannten Grünbandes der Hauptrichtung den Folgeknoten nicht mehr im selben Umlauf passieren können. Durch die verbleibenden Fahrzeuge wird die Grüne Welle auch für die nachfolgenden Fahrzeugpuls gestört, bis das Verkehrsaufkommen wieder einen Wert erreicht hat, der das Abfließen der Fahrzeuge wieder ermöglicht. Während den Spitzenstunden (morgens und abends) sind die Hauptverkehrsstraßen in München meist deutlich über 80% ausgelastet. Die Ausführung zeigt deutlich die Komplexität der Gestaltung einer Grünen Welle auf und relativiert das subjektive Empfinden, dass die Stadt München angeblich über kaum Grüne Wellen verfügt. Wir können Ihnen versichern, dass bei allen Neuplanungen oder Änderungen grundsätzlich darauf geachtet wird, die zu bearbeitende Lichtzeichenanlage im Rahmen der o.g. technischen und physikalischen Möglichkeiten mit den jeweiligen benachbarten Signalanlagen zu koordinieren (Einbindung in die Grüne Welle). Die Qualität Grüner Wellen wird bestimmt durch technische Krite-</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>rien, physikalische Grenzen und räumliche Gegebenheiten. Von den insgesamt rund 1150 Lichtsignalanlagen (LSA) im Hoheitsbereich der Landeshauptstadt München, werden bereits über 1000 LSA verkehrabhängig betrieben (somit fast 90% aller LSA). Hier von wiederum können an mehr als 750 LSA, Fahrzeuge des ÖPNV unmittelbaren Einfluss auf den Signalprogrammablauf nehmen (ÖPNV-Beschleunigung). Je nach tageszeitlichem Verkehrsaufkommen werden zudem Signalprogramme vorgehalten, welche sich hinsichtlich der Signalprogrammdauer, als auch der Signalprogrammstruktur unterscheiden und somit den spezifischen Erfordernisse der jeweiligen Belastung angepasst sind.</p> <p>Lastabhängige Steuerungsverfahren sind somit bereits der Standard, um überhaupt noch die immensen Verkehrsmengen bewältigen zu können.</p>
303	<p>Grundsätzlich sollte auch der restliche Schienenverkehrslärm mit betrachtet werden. Auch wenn natürlich klar ist, daß die Stadt München jetzt da direkt keinen Einfluß hat bzw Maßnahmen ergreifen kann. Am Ende ist aber die Summe aller Lärmquellen entscheidend für die Gesundheit der Einwohner Münchens.</p>	<p>Aus fachlicher Sicht ist der Aussage, dass eine Gesamtbetrachtung der Verkehrslärmmissionen für eine Beurteilung der gesundheitlichen Auswirkungen bedeutsam ist, zutreffend. Jedoch ist die Landeshauptstadt München auch bei der Lärminderungsplanung an die rechtlichen Grundlagen gebunden. Die zuständigen Behörden sind hier in § 47e BImSchG (Bundesimmissionsschutzgesetz) aufgeführt. Die Zuständigkeit für die Lärmkartierung für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes sowie die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes liegt gemäß § 47e Abs. 3 bzw. Abs. 4 beim Eisenbahn-Bundesamt, sodass hier eine landesrechtliche Regelung ausscheidet.</p>
305	<p>Der bereits sehr stark lebeenseinschränkende Verkehrslärm ist durch das Wohn- und Gewerbegebiet Freiham noch intensiviert worden. Durch die noch geplanten Bebauungsmaßnahmen, mit einem bislang fehlenden Verkehrskonzept, wie das Verkehrsaufkommen, durch den öffentlichen Nahverkehr kompensiert werden kann, wird der Verkehrslärm und der Feinstaub weiterhin zunehmen. Es ist kaum noch möglich seinen Balkon zu nutzen. Die Lärmbelästigung und Feinstaubkonzentration, wie in zahlreichen wissenschaftlichen Publikationen nachgewiesen, ist sehr gesundheitsschädlich (krebserregend) Es ist, vor allem im Sommer, nachts unmöglich das Fenster zu öffnen. Der Verkehrslärm beeinträchtigt die Schlafqualität und führt zu erheblichen Gesundheitsrisiken. Dies ist ebenfalls wissenschaftlich belegt. Speziell im Bereich der Ausfahrt Blumenau, bzw. im gesamten Bereich Sendling-Westpark -Richtung Gräfelfing, sind zahlreiche Brückenpfeiler. Durch den Beton, kommt es nach meiner Meinung, zu intensiven Schall-Reflektionen. Der Lärmschutz ist in diesem Bereich überhaupt nicht ausreichend und besonders lärmintensiv. Meiner Meinung nach sind die Bewohner der Landeshauptstadt München von dem Lärm, der von dem zunehmenden Verkehrsaufkommen entsteht, stark in der Lebensqualität eingeschränkt. Die Bedürfnisse der Bewohner, die an den lebhaften Verkehrsknotenpunkten wohnen, werden nicht ausreichend berücksichtigt.</p>	<p>Bebauung Freiham</p> <p>Bei der Planung neuer Wohngebiete (Baurechtschaffung durch verbindliche Bauleitplanung/Bebauungspläne), die selbstverständlich einen Zuzug mit sich bringen, wird im Zuge der gesetzlich vorgeschriebenen Abwägung auch die verkehrliche Situation betrachtet, geprüft und in der Planung entsprechend reagiert. Es werden auch die umliegenden Bestandsgebiete und Verkehrsknoten betrachtet. Hierbei handelt es sich um Standardverfahren. In Freiham ist aktuell ein Mobilitätskonzept mit innovativen Ansätzen in Erarbeitung, welches auch darauf abzielt die Lärmbelastung gering zu halten – bspw. durch die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs.</p> <p>Mobilitätskonzept Freiham</p> <p>Das Stadterweiterungsgebiet Freiham im Münchner Westen zählt zu den wichtigsten strategischen Vorhaben der Stadtentwicklung in München. Der Wohnstandort Freiham Nord wird auf einer Fläche von zirka 190 ha und über einen Zeitraum von etwa 30 Jahren als kompakter, urbaner und grüner Wohnstandort für mehr als 25.000 Einwohnerinnen und Einwohner mit den notwendigen sozialen Infrastruktureinrichtungen entstehen. Die zahlreichen Bauvorhaben im Münchner Westen, inklusive dem bedeutsamen Großprojekt Freiham, leisten einen wichtigen Beitrag zur Entlastung der angespannten Wohnsituation in München. Das bringt natürlich auch gewaltige Herausforderungen mit sich.</p> <p>Selbstverständlich wurde deshalb u.a. auch die Verkehrsinfrastruktur im Vorfeld betrachtet und in Teilen bereits Jahre vor Beginn der Bebauung in Freiham vorbereitet bzw. realisiert (z.B. der bereits in 2013 realisierte S-Bahnhof Freiham und der Bau der A99-West), um den motorisierten Verkehr zu bündeln bzw. zu verringern. Bereits vor Jahren wurde als verkehrliche Vorabmaßnahme ein umfangreiches Verkehrskonzept erstellt, welches so konzipiert wurde, dass aufgrund von Struktur, Kompaktheit und Ausstattung an sozialer, kultureller und freizeitorientierter Infrastruktur weitestgehend auf das Auto als Verkehrsmittel der Wahl in Freiham verzichtet werden kann.</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>Ein wichtiger Baustein ist zudem das Mobilitätskonzept, das eigens für Freiam mit insgesamt 22 Maßnahmen beschlossen wurde und aktiv Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität (z.B. Mobilitätsstationen, Car-Sharing-Standorte, Radschnellwege etc.) enthält. Das Verkehrskonzept wird laufend fortgeschrieben, um auf Änderungen, wie z.B. der geplante 6streifige Ausbau der A 99 zwischen dem AD München-Südwest und dem AK München-West im Rahmen des neuen Bundesverkehrswegeplans 2030 oder die mögliche Verlängerung der U5 von Pasing nach Freiam reagieren zu können.</p> <p>Verkehrslärm A96</p> <p>Die Landeshauptstadt München ist an Bundesautobahnen - auch wenn diese innerhalb des Stadtgebietes der Landeshauptstadt München verlaufen - weder für die Planung noch für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen zuständig und kann somit auch keine Prüfung diesbezüglich veranlassen; gleichwohl werden Lärmschutzmaßnahmen an Bundesautobahnen seitens der Stadtverwaltung grundsätzlich befürwortet.</p> <p>Zuständig für die Lärmaktionsplanung für Bundesautobahnen in Ballungsräumen ist gemäß Art. 2 Abs. 3 Satz 1 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) die Regierung von Oberfranken. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans für Bundesautobahnen in Ballungsräumen steht in den kommenden Jahren an. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwiefern sich vorliegend ein Handlungserfordernis zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ergibt. Lärmaktionspläne der Regierung sind gemäß Art. 4 Satz 2 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden zu erstellen, d.h. die Landeshauptstadt München ist zu beteiligen und die in diesem Zusammenhang geäußerten Belange sind zu berücksichtigen bzw. in die Abwägung einzustellen. Das Referat für Klima- und Umweltschutz der Landeshauptstadt München wird daher die vorliegenden Anregungen zu gegebener Zeit an die zuständige Stelle übermitteln und um eine Prüfung der Wirksamkeit und Realisierbarkeit der angeregten Lärmschutzmaßnahmen bitten.</p>
307	<p>Die Anbindung des riesigen Paul Gerhardt Neubaugebiets in Pasing erfolgt ausschließlich über Busse, die durch die August-Exter Strasse zum Bahnhof Nord geleitet werden. Zum Busverkehr im Minutentakt kommt ein enormes LKW Aufkommen, da die Baulastwagen zur Paul Gerhardt Allee ebenfalls die kürzeste Route über die August-Exter Str. / Wensauerplatz nutzen. Diese Achse ist zudem Hauptweg der Feuerwehr in das neue Neubaugebiet. All das zusätzlich zum PKW Verkehr an den Bahnhof führt zu einer massiven Lärmbelastung, zumal die hiesigen Häuser aufgrund des Denkmalschutzes keine erforderliche Schallschutznorm besitzen. Ein absoluter Irrsinn - wir brauchen dringend eine Überplanung, um den Schwerlastverkehr aus diesen Wohngebieten herauszuhalten. Der Busverkehr muss alternative Routen einplanen oder aber für dieses Gebiet elektrifiziert werden. Zudem sind die Nachtbusse, die Amazon und BMW Mitarbeiter für die Nachtstichtchen am Bahnhof abholen anders zu routen und klare Radwege in die Straßenführung zu integrieren! Man kann nicht ein Neugebiet in der Größe einer Kleinstadt über ein denkmalgeschütztes Wohngebiet anschließen - das ist ein unsäglicher und einmaliger Vorgang und ist in keinster Weise nachvollziehbar! Die NUP sollte Entlastung brin-</p>	<p>Anbindung Neubaugebiet Paul-Gerhardt-Allee</p> <p>Um das Neubaugebiet Paul-Gerhardt-Allee trotz fehlender direkter Schienenanbindung möglichst attraktiv an den ÖPNV anzubinden, ist eine direkte und schnelle Verbindung an den Knoten Pasing Bf. notwendig. Mit der umgesetzten Linienführung wird diesem Ziel Rechnung getragen. Auf Grund der Straßenverhältnisse und der fehlenden Wendemöglichkeit von Pasing Bf. Nord als nächstgelegenen Anschlusspunkt, ist die Linie als Blockumfahrung geplant. Eine Herausnahme aus der August-Exter-Straße ist daher nicht möglich.</p> <p>Durchfahrtsverbote für Lkw</p> <p>Seit dem 01.02.2008 gilt mit den Festlegungen der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für München ein Lkw-Durchfahrtsverbot für Lastkraftwagen mit einem zulässigem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen. Der noch verbleibende städtische Wirtschaftsverkehr mit Quelle oder Ziel in München ist zur Sicherstellung der Versorgung notwendig und soll möglichst direkt und zügig auf einem dafür vorgesehenen Straßennetz abgewickelt werden.</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	gen - das absolute Gegenteil ist der Fall!	
311	<p>Die Kreuzung Pilgersheimer Straße/Humboldtstraße leidet im Besonderen durch das hohe Verkehrsaufkommen, das von Gieseinger Berg herkommt und zurückführt. Es ist eine Querverbindung (in West- bzw. Ostrichtung) morgens in die Innenstadt und abends in Gegenrichtung, die enormen Verkehr durch ein Viertel führt, das eigentlich Wohn- und Kleingewerbegebiet ist und gerade in der Humboldtstraße zudem wertvolle Bausubstanz aus der Gründerzeit und städtisches Flair ausweist. Damit ist die Lärmbelastung, insbesondere an den Wochentagen, enorm; der Sonntag ist hingegen ein Tag der Muße. Hilfreich war und ist, dass nunmehr aus der Pilgersheimer Straße (aus der Falkenstraße kommend) nicht mehr nach links zum Kolombusplatz/Giesinger Berg abgebogen werden darf - und nicht aus der Pilgersheimer Straße (Gegenrichtung) in die Humboldtstraße, ebenfalls abbiegend nach links, (mit je einer zudem überflüssig gewordenen Linksabbiegerspur, die heute die Fortführung des Radwegs, der vor der Kreuzung endet (!), ermöglichen könnte). Damit ist das Hupkonzert, das hier täglich zu den Stoßzeiten zu hören war, ziemlich verschwunden. Auch hilft die Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 bzw. 40 km/h. Dennoch: weder die Humboldtstraße noch im Besonderen das Viertel selbst sind auf den Durchgangsverkehr ausgelegt oder in eine solche Richtung abänderbar. Es ist eine Wohnstraße, die mit einer Regelung als Einbahnstraße und insbesondere mit einer Verkehrsführung, die den Durchgangsverkehr ausschließt (wie das vor Jahren in der Königinstraße in Schwabing excellent vorgemacht worden ist), wirklich geholfen wäre.</p>	<p>Im Straßenzug der Humboldtstraße wurde im Oktober 2020 die zulässige Höchstgeschwindigkeit zwischen der Kreuzung Pilgersheimer Straße / Humboldtstraße und Claude-Lorrain-Straße / Humboldtstraße auf 40 km/h beschränkt. Die Regelung gilt in beiden Fahrtrichtungen.</p> <p>Die verkehrsrechtliche Anordnung erfolgte im Rahmen eines Verkehrsversuches für die Dauer eines Jahres. Die Erprobungsphase beginnt mit dem Aufstellen der Schilder. Nach einem Jahr wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit im selben Abschnitt der Humboldtstraße auf 30 km/h geändert. Hierzu ergeht eine weitere verkehrsrechtliche Anordnung.</p>
312	<p>Die 30er-Zone im gesamten Bereich wäre hilfreich und würde der Stadt auch viele teure Einzelschilder sparen. Besonderer Lärm wird durch den stetigen Busverkehr der Linie 52 verursacht, die noch nicht elektrifiziert ist. Aufgrund der extremen Lärmbelastung Kreuzung Humboldtstr. Pilgersheimer Str. bitten wir um bevorzugte Elektrifizierung der Linie 52, die durch ganz Untergiesing und die Au bis zum Rindermarkt führt. Vom Giesinger Berg herunterkommend sollte aus Lärmschutzgründen nur geradeaus gefahren und nicht rechts abgebogen werden dürfen, damit die Au nicht als "2. Ring" mit entsprechendem Motorlärm genutzt wird. Zur Lärmreduzierung wäre auch eine Einbahnstraßenregelung (ausgenommen Stadtbusse) vom Edlinger Platz bis zur Humboldtstraße sehr zielführend. Dann könnte die laute Kreuzung entlang der Pilgersheimer Straße locker rechts und links mit Fahrradwegen bestückt werden; die Räder verursachen keinen Lärm. Die Innenstadt sollte für Kfz's weiter unattraktiv werden. Nicht lärmende Kraftfahrzeuge, vor allem Lieferwagen, sollten gefördert werden. In weiterer Zukunft sollte nur noch Fahrzeuge mit Elektromotoren o.ä. in der Innenstadt zulässig sein.</p>	<p>Tempo-30-Zonen</p> <p>Der Gesetzgeber hat die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 50 km/h beschränkt. Die Anordnung einer geringeren Höchstgeschwindigkeit setzt daher immer eine über das - in einer Großstadt übliche Gefahrenpotential deutlich hinausgehende Gefährdungslage voraus (wenn nicht die Möglichkeit besteht, den Straßenabschnitt in eine Tempo-30-Zone einzubeziehen). Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll.</p> <p>Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) sicherzustellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen. Die Definition eines Vorfahrtsstraßennetzes ist also beispielsweise die Voraussetzung zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen.</p> <p>§ 45 Abs. 1c StVO ermächtigt die Straßenverkehrsbehörden, unter bestimmten Voraussetzungen Tempo 30-Zonen anzuordnen. Die in diesem Rahmen erlassenen detaillierten Verwaltungsvorschriften sind für die Straßenverkehrsbehörden bindend und enthalten unter anderem ausführliche Vorgaben über die an Tempo-30-Zonen und Zonenstraßen zu stellenden Anforderungen. Danach kommen Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>ist. Des Weiteren dürfen Tempo-30-Zonen nur abseits von Vorfahrtstraßen eingerichtet werden, innerhalb einer Tempo-30-Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregelung „Rechts vor Links“ gelten. Gerade weil bei Zonenregelungen auf die Wiederholung der geschwindigkeitsbeschränkenden Verkehrszeichen innerhalb der Zone verzichtet und somit der „Sichtbarkeitsgrundsatz“ gelockert wird, muss im Interesse der Verkehrssicherheit an das Vorhandensein sonstiger Umstände, die innerhalb des Gebietes das „Zonenbewusstsein“ beim Kraftfahrer wach halten, ein strenger Maßstab angelegt werden. Hierzu gehört, dass die Zonenstraßen ein einheitliches Erscheinungsbild aufweisen und so ausgestaltet sind, dass sie den Eindruck einer besonderen Situation („Langsam-Straße“) vermitteln.</p> <p>elektrische Busse Die MVG unterstützt das vorgebrachte Anliegen bezüglich des Ausbaus der Elektromobilität und abgasfreier Fahrzeuge und verfolgt das Ziel, die operative Busflotte bis 2030 weitestgehend zu elektrifizieren.</p> <p>Mobilitätswende Mit der Gründung des Mobilitätsreferats am 1. Januar 2021 werden die Kompetenzen und Zuständigkeiten für die Planung, Steuerung und Umsetzung einer zukunftsfähigen Mobilität in einer neuen Organisationsform gebündelt. Das Mobilitätsreferat ist von jetzt an zentrale Anlaufstelle für Mobilität in München. Gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern will es in München und der Region den Verkehr von morgen gestalten. Derzeit wird intensiv an der neuen Mobilitätsstrategie München 2035 gearbeitet, mit der noch besser auf gegenwärtige Herausforderungen reagiert werden soll. Das Ziel ist, diese noch im Sommer durch den Stadtrat offiziell beschließen zu lassen und im Anschluss in einem breiten Beteiligungsprozess mit der Öffentlichkeit abzustimmen und weiter zu verbessern. Die Inhalte aus dem Bürgerbegehren "Sauba Sog I" werden in der neuen Mobilitätsstrategie berücksichtigt, ebenso die neuen politischen und gesetzlichen Anforderungen an den Umwelt- und Klimaschutz (Luftreinhaltung, Klimaneutralität der Stadt München bis zum Jahr 2035) und bereits beschlossene Ziele des Stadtrats zur Verkehrssicherheit („Vision Zero“ = 0 Verkehrstote).</p>
313	<p>Ich finde besonders den Lärm, der von getunten Autos und Motorrädern herrührt, als sehr störend und belastend. Manipulationen an Autos und Motorrädern, die ausschließlich darauf abzielen, möglichst viel Lärm zu verursachen, sollten verboten werden und die Fahrzeuge aus dem Verkehr gezogen werden. In meinem Viertel (westliches Laim) fahren fast jeden Abend laut knatternde Autos auf und ab, beschleunigen mit zahlreichen Fehlzündungen so daß es durch das ganze Viertel hallt, und niemand unternimmt etwas dagegen!</p>	<p>Interventionen gegen Autoposer, Tuner und Raser Der geschilderte Sachverhalt (Poser, Tuner, überhöhte Geschwindigkeiten) passt zum durchaus diskussionswürdigen, individuellem Fehlverhalten einiger Verkehrsteilnehmer. Es handelt sich hierbei um ein bundesweit seit einiger Zeit zu beobachtendes Phänomen, das mit Schlagworten wie „Autoposer“, „Profilierungsfahrer“ bezeichnet oder verniedlichend auch mit „emotionellem Fahren“ umschrieben wird. Leider bestehen seitens der Landeshauptstadt München keine Möglichkeiten, gegen dieses nicht nur von Ihnen sondern auch von der Mehrheit der Stadtbevölkerung als störend empfundene Verkehrsverhalten und den damit einhergehenden Beeinträchtigungen und Störungen tätig zu werden. So beschränken sich die wenigen Einflußmöglichkeiten der Verwaltung auf die im Rahmen des Fahrzeugzulassungsverfahren abzuwickelnden Aufgabenstellungen. Aber auch hier sind vom Gesetzgeber enge Grenzen gesetzt. So muss die Fahrzeugzulassungsbehörde einem Antrag auf Zulassung oder Umschreibung eines Fahrzeugs sowie technischen Änderungen dann folgen, wenn das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht und keine Anhaltspunkte für technische Mängel am Fahrzeug offensichtlich sind (z.B. durch Eintrag eines technischen</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>Mangels im örtlichen Register der Zulassungsbehörde oder im Zentralen Register des Kraftfahrt-Bundesamtes).</p> <p>Werden beispielsweise spezielle Auspuffanlagen bereits vom Hersteller ab Werk eingebaut, ist auch die Zulassung für den Straßenverkehr durch die Betriebserlaubnis des Fahrzeugtyps gegeben.</p> <p>Vergleichbares gilt für nachträgliche Änderungen oder Einbauten. Hier ist zunächst das Vorhandensein einer sogenannten „Allgemeinen Betriebserlaubnis“ bzw. einer „EG-Betriebserlaubnis“ für das Fahrzeugteil sowie eine Einzelabnahme durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich. Diese Einzelabnahme allein berechtigt zwar noch nicht zur Inbetriebnahme eines Fahrzeugs mit einem geänderten Anbauteil. Dazu ist eine neu erteilte Betriebserlaubnis der Zulassungsbehörde nach Vorlage des positiv abgeschlossenen Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen erforderlich.</p> <p>Im Rahmen der turnusmäßig wiederkehrenden Hauptuntersuchungen durch staatlich anerkannte Prüforganisationen (wie zum Beispiel DEKRA, TÜV, GTÜ oder KÜS) wird regelmäßig die Vorschriftenmäßigkeit, die Umweltverträglichkeit und die Verkehrssicherheit eines Kraftfahrzeugs überprüft. Dadurch soll sichergestellt werden, dass Kraftfahrzeuge mit technischen Mängeln oder Sicherheitsmängeln nicht am Straßenverkehr teilnehmen. In diesem Zusammenhang werden in der Regel auch die Betriebserlaubnisse bzw. erforderlichenfalls die technischen Gutachten für etwaige am Fahrzeug vorgenommenen Änderungen und Einbauten mit überprüft und gegebenenfalls auch beanstandet. Wird dabei festgestellt, dass beispielsweise eine nicht genehmigte Schalldämpferanlage an einem Fahrzeug angebaut oder eine genehmigte Schalldämpferanlage unzulässig verändert wurde, erlischt die Betriebserlaubnis für das Fahrzeug und es darf nicht mehr am Straßenverkehr teilnehmen.</p> <p>Die Kontrolle und Überwachung der Verkehrsteilnehmenden und ihrer Fahrzeuge obliegt im fließenden Verkehr ausschließlich der Polizei. Nur sie kann im Rahmen einer Kontrolle ein Fahrzeug dann außer Betrieb setzen, wenn es verkehrsunsicher ist oder aber der Zustand des Fahrzeugs nicht mehr den Angaben der Betriebserlaubnis entspricht. In der Regel muss dies aber wiederum durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen festgestellt werden.</p> <p>In Fällen erheblicher oder auch leichter Mängel, kann die Polizei ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eröffnen und übermittelt in der Folge der zuständigen Zulassungsbehörde eine Ausfertigung der Mängelanzeige. Diese Anzeigen sind der Anlass, dass die Zulassungsstelle prüft, ob ein Verfahren gem. § 5 FZV eröffnet wird, bei dem in letzter Konsequenz auch Maßnahmen zur zwangsweisen Außerbetriebsetzung vorgenommen werden. Bevor allerdings dieses letzte Mittel angewendet werden kann, muss der Betroffene zuerst angehört bzw. ihm die Möglichkeit eingeräumt werden, das KFZ wieder in einen regelkonformen Zustand zu versetzen.</p> <p>Geschieht dies nicht, erfolgt eine Betriebsuntersagung mit Androhung eines Zwangsgeldes und ggf. eine weitere Anordnung, in der bei Nichtbeachtung wiederum die zwangsweise Außerbetriebsetzung angedroht wird. Die zwangsweise Außerbetriebsetzung kann dann vom Fahrzeughaltenden nur noch dadurch vermieden werden, dass er entweder den vorschriftsmäßigen Zustand nachweist oder aber das Fahrzeug selbst außer Betrieb setzt.</p> <p>Konkrete Wahrnehmungen bzgl. unerlaubter Rennen, Raserei, Fahrzeuglärm und anderem, individuellem Fehlverhalten im Straßenverkehr können Sie selbstverständlich jeder Zeit bei der örtlich zuständigen Polizeiinspektion anzeigen. Um allerdings die verursachende Person ermitteln zu können werden dort die folgenden Angaben benötigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ die Örtlichkeit,

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<ul style="list-style-type: none"> ◦ die Tatzeit, ◦ die Fahrtrichtung, ◦ das Kennzeichen, ◦ die Fahrzeugmarke und möglichst ◦ eine Beschreibung des Kraftfahrzeugführenden. <p>Die seit dem 01.07.2016 anzuwendende EU-Verordnung Nr. 540/2014 über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und der Austauschschalldämpferanlagen weist eine Senkung der Geräuschwerte auf. Hierbei soll das Fahrgeräusch von Pkws bis zum Jahr 2026 schrittweise auf eine Lautstärke von 68 Dezibel sinken. Dies gilt jedoch nicht für alle Fahrzeuge gleichermaßen. Die EU teilt Pkw hierbei in verschiedene Klassen ein. Fahrzeuge mit maximal 120 kW (bis 163 PS) pro Tonne Gewicht müssen die strengen Lärmvorschriften einhalten. Seit dem 1. Juli 2016 gilt der Grenzwert von 72 Dezibel, ab 2020 von 70 Dezibel und ab 2024 der Grenzwert von maximal 68 Dezibel. Bei 120 bis 160 kW (163 bis 218 PS) pro Tonne Gewicht steigt der Grenzwert um jeweils ein Dezibel. In dieser Klasse fahren sportliche Kompaktwagen und schnellere Mittelklasse-Limousinen. Fahrzeuge mit mindestens 160 kW (ab 218 PS) pro Tonne Gewicht haben zwei weitere Dezibel Spielraum. Zu ihnen gehören die schnellsten Mittel- und Oberklasse-Fahrzeuge, wie zum Beispiel Mercedes E63 AMG und Audi RS6. Diese Werte sind allerdings vorerst nur für die Hersteller relevant. Sie beziehen sich auf die Typp Genehmigung von komplett neuen Fahrzeug-Generationen. Die Phasen zwei und drei (für die weitere schrittweise Absenkung) sind für Neuwagen mit einer Erstzulassung ab dem 1. Juli 2022 bzw. dem 1. Juli 2026 vorgeschrieben. Für alle älteren Fahrzeuge besteht wiederum Bestandschutz, bei ihnen ändert sich nichts. Für Klappen- und Sportauspuffanlagen gelten dieselbe Regeln wie bisher: Auch sie dürfen die vorgegebenen Grenzwerte nicht überschreiten.</p> <p>Die Regularien für die Zulassungspraxis von Kraftfahrzeugen können letztlich nur auf Bundes- oder europäischer Ebene definiert werden. Zwar werden bereits seit längerer Zeit von kommunaler Seite sowie z.T. seitens der Länder deutlich restriktivere Regelungen eingefordert, da das bisherige Regelwerk aus fachlicher Sicht unzureichend ist, stark motorisierte Fahrzeuge privilegiert sowie die tatsächlichen Einsatzbedingungen von Fahrzeugen kaum widerspiegelt. Entsprechende Initiativen liefen hierbei bisher jedoch weitgehend ins Leere.</p>
314	- Zusätzlichen Lärmschutz für öffentlich zugängliche Grünanlagen (Bspw. Lärmemissionen im Bereich Nymphenburger Schlosspark und Grünwaldpark) - Neue Wege in der Lärminderung fördern	Im gültigen Lärmaktionsplan wurden unter Anwendung von § 47d Abs. 2 Satz 2 BImSchG (Bundes-Immissionsschutzgesetz) sogenannte "Ruhige Gebiete" festgelegt, welche dem Zwecke der Erholung dienen und vor einer Zunahme der Lärmbelastung zu schützen sind. Die Belange der Ruhigen Gebiete sind auch im Rahmen späterer Planungsverfahren abwägungsbeachtlich.
316	Effektiver Lärmschutz bedeutet Verringerung der Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs, idealerweise durch bauliche Maßnahmen, Fahrradstraßen, Fahrbahnbeschaffenheit, Zebrastreifen, Rückbau von Schnell-Abbiegespuren etc. Anliegerstraßen sollten zur Durchfahrt gesperrt sein (sehr gute Umsetzung in der Ebenböckstraße). In Tempo 30 Zonen wird leider kaum die Geschwindigkeit kontrolliert.	Der Gesetzgeber hat die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 50 km/h beschränkt. Die Anordnung einer geringeren Höchstgeschwindigkeit setzt daher immer eine über das - in einer Großstadt übliche Gefahrenpotential deutlich hinausgehende Gefährdungslage voraus (wenn nicht die Möglichkeit besteht, den Straßenabschnitt in eine Tempo-30-Zone einzubeziehen). Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) sicherzustellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vor-

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>rangig Rechnung zu tragen. Die Definition eines Vorfahrtsstraßennetzes ist also beispielsweise die Voraussetzung zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen. Die Überwachung der Tempo-30-Bereiche wurden an die Landeshauptstadt München delegiert. Die Kommunale Verkehrsüberwachung des Kreisverwaltungsreferats (KVÜ) überwacht insbesondere auch die Abschnitte intensiv, in denen die Geschwindigkeitsreduzierung aus Gründen des Lärmschutzes angeordnet wurde. Derzeit sind fünf Messfahrzeuge im täglichen 2-Schicht-Betrieb im Einsatz in der Zeit von 6-22h. Das aktuelle Geschwindigkeitsmessprogramm der KVÜ umfasst zwischenzeitlich weit über 800 Straßen im gesamten Stadtgebiet bei steigender Tendenz. In ca. 250 Straßen werden regelmäßig Geschwindigkeitskontrollendurchgeführt. Zudem werden aktuelle Schwerpunkte betreut, die sich aus eigenen Erkenntnissen, der Beschwerdelage von Bürger*innen oder z.B. Hinweisen aus den Bezirksausschüssen ergeben. Damit ist die Kommunale Verkehrsüberwachung voll ausgelastet. Die derzeitige Beanstandungsquote beträgt 11%.</p>
318	<p>Der Münchner Norden ist auch nach den Karten sehr lärmintensiv. Die Schallerzeugend sind die A99, der Rangierbahnhof, die stark frequentierten Strassen für den Pendlerverkehr (Ingolstädter Str., Schleißheimer Str., Feldmochinger Str., Dachauer Str. Lerchenauerstr. unter anderem) Hier im Norden sinkt die Lebensqualität deutlich durch die Zunahme von Verkehr (Schiene und Strasse), sowie die exorbitante Bebauung, die schallverstärkend ist, im Gegensatz zu Grünflächen und Baumriegel, die Schall schlucken. Das Lärmkonzept ist für mich und meine Nachbarn absolut unausgegoren und bei weitem nicht zielführend. Im Gegensatz. Punktuell werden Verbesserungen erreicht, aber insgesamt nimmt die Lärmbelastung für den Bürger exorbitant zu. Hier helfen nur flächendeckende 30 km/h Zonen, durchgehende hohe Lärmschutzwände (A99, Rangierbahnhof), Flüsterasphalt und lärmreduzierende Schienen. Auch müssten dringend die Grünflächen deutlich vermehrt werden, inklusiv eines dichten Baumbestandes. Die derzeitige Lärmaktionsplanung ist viel zu kurz gegriffen und scheint den Münchner Norden völlig zu vergessen. Entäuschend, was die Stadtreferate mal wieder erarbeiten.</p>	<p>Grundlegendes</p> <p>Die Auswahl von Untersuchungsgebieten richtet sich nach objektiven Kriterien. Maßgeblich sind die Höhe des Lärmpegels und die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen in einem definierten Abschnitt. Hieraus wird ein sogenanntes Lärmbewertungsmaß errechnet, welches die Betroffenheit eines Abschnittes quantifiziert. Ein potentiell Untersuchungsgebiet setzt sich dann in der Regel aus mehreren stark betroffenen Abschnitten zusammen und ist somit ein Gebiet, das insgesamt aufgrund eines oder mehrerer belasteten Straßen- oder Schienenabschnitten ein hohes Lärmbewertungsmaß aufweist. Die Untersuchungsgebiete werden durch einen Arbeitskreis, in welchem alle betroffenen Referate der Landeshauptstadt München vertreten sind, ausgewählt und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt. Die abschließende Entscheidung über die Aufnahme eines Untersuchungsgebietes in den Lärmaktionsplan trifft demnach der Stadtrat.</p> <p>Dieses Vorgehen dient einer Priorisierung, um – mit den begrenzten zur Verfügung stehenden Ressourcen – eine möglichst hohe Anzahl an Bürger*innen bzw. vorrangig besonders lärmbeeinträchtigte Bürger*innen zu entlasten. Es wird daher um Verständnis dafür gebeten, dass in der Konsequenz nicht jeder einzelne Wunsch nach Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigt werden kann.</p> <p>Es ist zutreffend, dass die Zahl der Untersuchungsgebiete im Süden Münchens höher ist als im Norden. Dies begründet sich u.a. damit, dass entlang eines Teils der Hauptverkehrsachsen im Norden Gewerbegebiete (ohne Wohnbebauung) angesiedelt sind und dass die Hauptverkehrsachse Mittlerer Ring hier meist durch unbebautes Gebiet (z.B. Olympiapark) oder unterirdisch (z.B. Petuel-tunnel, Biedersteiner Tunnel) verläuft.</p> <p>Geschwindigkeitsbeschränkungen</p> <p>Der Gesetzgeber hat die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 50 km/h beschränkt. Die Anordnung einer geringeren Höchstgeschwindigkeit setzt daher immer eine über das - in einer Großstadt übliche Gefahrenpotential deutlich hinausgehende Gefährdungslage voraus (wenn nicht die Möglichkeit besteht, den Straßenabschnitt in eine Tempo-30-Zone einzubeziehen). Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll.</p> <p>Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) sicherzustellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Kata-</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>strophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen.</p> <p>Die Definition eines Vorfahrtsstraßennetzes ist also beispielsweise die Voraussetzung zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen. § 45 Abs. 1c StVO ermächtigt die Straßenverkehrsbehörden, unter bestimmten Voraussetzungen Tempo 30-Zonen anzuordnen. Die in diesem Rahmen erlassenen detaillierten Verwaltungsvorschriften sind für die Straßenverkehrsbehörden bindend und enthalten unter anderem ausführliche Vorgaben über die an Tempo-30-Zonen und Zonenstraßen zu stellenden Anforderungen. Danach kommen Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Des Weiteren dürfen Tempo-30-Zonen nur abseits von Vorfahrtstraßen eingerichtet werden, innerhalb einer Tempo-30-Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregelung „Rechts vor Links“ gelten. Gerade weil bei Zonenregelungen auf die Wiederholung der geschwindigkeitsbeschränkenden Verkehrszeichen innerhalb der Zone verzichtet und somit der „Sichtbarkeitsgrundsatz“ gelockert wird, muss im Interesse der Verkehrssicherheit an das Vorhandensein sonstiger Umstände, die innerhalb des Gebietes das „Zonenbewusstsein“ beim Kraftfahrer wach halten, ein strenger Maßstab angelegt werden. Hierzu gehört, dass die Zonenstraßen ein einheitliches Erscheinungsbild aufweisen und so ausgestaltet sind, dass sie den Eindruck einer besonderen Situation („Langsam-Straße“) vermitteln.</p> <p>Lärmschutz A99</p> <p>Die Landeshauptstadt München ist an Bundesautobahnen - auch wenn diese innerhalb des Stadtgebietes der Landeshauptstadt München verlaufen - weder für die Planung noch für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen zuständig und kann somit auch keine Prüfung diesbezüglich veranlassen; gleichwohl werden Lärmschutzmaßnahmen an Bundesautobahnen seitens der Stadtverwaltung grundsätzlich befürwortet.</p> <p>Zuständig für die Lärmaktionsplanung für Bundesautobahnen in Ballungsräumen ist gemäß Art. 2 Abs. 3 Satz 1 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) die Regierung von Oberfranken. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans für Bundesautobahnen in Ballungsräumen steht in den kommenden Jahren an. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwiefern sich vorliegend ein Handlungserfordernis zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ergibt. Lärmaktionspläne der Regierung sind gemäß Art. 4 Satz 2 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden zu erstellen, d.h. die Landeshauptstadt München ist zu beteiligen und die in diesem Zusammenhang geäußerten Belange sind zu berücksichtigen bzw. in die Abwägung einzustellen. Das Referat für Klima- und Umweltschutz der Landeshauptstadt München wird daher die vorliegenden Anregungen zu gegebener Zeit an die zuständige Stelle übermitteln und um eine Prüfung der Wirksamkeit und Realisierbarkeit der angeregten Lärmschutzmaßnahmen bitten.</p> <p>Lärmschutz Rangierbahnhof</p> <p>Seitens der Landeshauptstadt München besteht keine Zuständigkeit für die Lärminderungsplanung für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes. Zuständig ist hier gemäß § 47e Abs. 3 BImSchG das Eisenbahnbundesamt (EBA). Insofern wird vorliegend auf die Lärminderungsplanung des EBA verwiesen. Ungeachtet dessen setzt sich die Landeshauptstadt München auch auf verschiedenen Ebenen für die Interessen der von Schienenverkehrslärm betroffenen Münchner Bürger*innen ein, z.B. im Rahmen von Planungsverfahren für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Schienenverkehrswegen.</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
320	<p>Die Anhaltswerte für die Aktionsplanung sind von 67 / 57 dB(A) (LDEN/LNight) auf 65 / 55 dB(A) (LDEN/LNight) abzusenken, da gilt: "Ein für die Gesundheit verträglicher Geräuschpegel liegt bei 55 Dezibel(A), Auswirkungen auf die Gesundheit sind ab einem Tagesmittelwert von 65 dB(A) feststellbar." https://www.vcd.org/themen/verkehrs-laerm/ Das Mittel der Geschwindigkeitsbegrenzung sollte zur Lärmreduktion öfter eingesetzt werden, wobei zu berücksichtigen ist, dass Autofahrer diese formale Bergrenzung bis zur Sanktionsschwelle (Bußgeldbewährungsbeginn) regelmäßig überschreiten. Die Angabe auf Seite 19 des Entwurfs "D) Wirtschaftsverkehr - Die Realisierung des Citylogistikzentrum (CLZ) an der Friedenheimer Brücke ist erfolgt." ist falsch und daher ist der Punkt in "ist noch umzusetzen" zu berichtigen. Es existiert noch kein Citylogistikzentrum an der Friedenheimer Brücke, sondern die Flächen werden bisher, wie sogar im Internet dokumentiert, für Hallenkultur des Backstage und ein Postverteilzentrum von DHL genutzt: https://www.sueddeutsche.de/muenchen/neuhausen-dem-backstage-droht-das-ende-diesmal-wirklich-1.3053202 https://www.paketda.de/dhl-neuhausen-nymphenburg.html Gemäß gültigem Bebauungsplan ist nach § 7 Sondergebiet Citylogistikzentrum (CLZ) diese neben dem Sondergebiet Postalische Nutzung (§ 6) zu realisieren. Es wird Zeit bebauungsplankonforme Nutzungen herzustellen. Siehe hier: https://www.muenchen.info/plan/bebauungsplan/t_8755_1926a.pdf Im übrigen ist für das CLZ der Gleisanschluss zu nutzen, um das Straßennetz zu entlasten und dadurch den Straßenlärm zu reduzieren. Solange DHL noch das Gelände nutzt, ist das Unternehmen zur Verlagerung des Zulieferverkehrs auf die Schiene zu veranlassen.</p>	<p>Anhaltswerte für Lärmaktionsplanung</p> <p>Die Anhaltswerte für die Lärmaktionsplanung wurden per Stadtratsbeschluss festgelegt, da weder die EG-Umgebungslärmrichtlinie noch das nationale Fachrecht konkrete Immissionswerte, ab denen eine Lärmaktionsplanung durchzuführen ist, vorsieht. Ob und inwieweit die Anhaltswerte im Rahmen der nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplanes angesenkt werden, obliegt daher der Entscheidung durch den Stadtrat.</p> <p>Aus fachlicher Sicht ist eine möglichst weitgehende Reduzierung der Lärmimmissionen wünschenswert. Bei der Festlegung von Anhaltswerten ergibt sich jedoch insofern ein Zielkonflikt, dass ein zu niedrig angesetzter Anhaltswert eine formale Betroffenheit in einem relativ großen Bereich des Stadtgebietes auslösen würde und somit möglicherweise dem Ansinnen, vorrangig die besonders lärmbeeinträchtigten Bürger*innen zu entlasten, zuwiderlaufen könnte.</p> <p>Tempo-30-Zonen</p> <p>Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) sicherzustellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen. Die Definition eines Vorfahrtstraßennetzes ist also beispielsweise die Voraussetzung zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen.</p> <p>Nutzungen im Bereich CLZ</p> <p>Das Grundstück des geplanten CLZ (eigentlich CLT für Terminal.) wurde an die DHL veräußert. Damit ersetzt die Anlage der DHL das ursprünglich vorgesehene CLZ ersatzlos, ein Zentrum sollte dort gerade nicht entstehen. Die Umsetzung einer City-bezogenen Logistikeinrichtung mit Bahnanschluss ist daher nur in Teilbereichen möglich gewesen</p>
321	<p>veraltete Lärmschutzwälle müssen ausgetauscht werden</p>	<p>Der Beitrag bezieht sich nicht auf eine konkrete Situation im Stadtgebiet, so dass nur ganz allgemein geantwortet werden kann. Die Hauptabteilung Ingenieurbau hat nur vereinzelt Wall-Wandkombinationen in der Baulast, da meist nicht ausreichend Platz für Wallkonstruktionen zur Verfügung steht. Die in der Baulast befindlichen Konstruktionen sind generell in einem funktionstüchtigen Zustand, insbesondere wirken Wälle in der Regel gegen Lärm hochabsorbierend, unabhängig von deren Gestaltung (Bewuchs, Bepflanzung). Im Stadtgebiet befinden sich Wallsituationen verstärkt im Bereich der Autobahnäste, die sich in der Baulast der Autobahn GmbH befinden.</p>
322	<p>Keine der aufgeführten Maßnahmen bekämpft die Ursache der Lärmquellen. Es wird lediglich versucht, mit Maßnahmen die Auswirkung abzufedern (z.B. Lärmschutzfenster). Wann wird man beginnen, die Lärmursache zu beseitigen?</p>	<p>Gesamtkonzeption Lärminderungsplanung</p> <p>Im Rahmen der auf kommunaler Ebene verfügbaren Möglichkeiten werden seitens der Landeshauptstadt München durchaus zahlreiche Maßnahmen verfolgt, welche darauf abzielen, die Lärmursachen zu bekämpfen (z.B. Maßnahmen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs, vgl. übergeordnete Strategien). Hierbei handelt es sich jedoch – auch im Hinblick auf die Bevölkerungszunahme – um einen langwierigen Prozess, welcher auch von Lärmschutzmaßnahmen am Verkehrsweg oder am Immissionsort flankiert werden muss, um Lärminderungspotentiale möglichst umfassend auszuschöpfen zu können.</p> <p>Maßnahmen zur Reduzierung der Emissionen von Fahrzeugen (Motorgeräusche, Reifenrollgeräusche) können von den Kommunen nicht festgesetzt werden. Hierzu müssen vom Gesetzgeber Maßnahmen auf nationaler und europäischer Ebene gefördert</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		<p>bzw. über emissionsseitige Grenzwertregelungen umgesetzt werden.</p> <p>Mobilitätswende</p> <p>Mit der Gründung des Mobilitätsreferats am 1. Januar 2021 werden die Kompetenzen und Zuständigkeiten für die Planung, Steuerung und Umsetzung einer zukunftsfähigen Mobilität in einer neuen Organisationsform gebündelt. Das Mobilitätsreferat ist von jetzt an zentrale Anlaufstelle für Mobilität in München. Gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern will es in München und der Region den Verkehr von morgen gestalten.</p> <p>Derzeit wird intensiv an der neuen Mobilitätsstrategie München 2035 gearbeitet, mit der noch besser auf gegenwärtige Herausforderungen reagiert werden soll. Das Ziel ist, diese noch im Sommer durch den Stadtrat offiziell beschließen zu lassen und im Anschluss in einem breiten Beteiligungsprozess mit der Öffentlichkeit abzustimmen und weiter zu verbessern.</p> <p>Die Inhalte aus dem Bürgerbegehren "Sauba Sog I" werden in der neuen Mobilitätsstrategie berücksichtigt, ebenso die neuen politischen und gesetzlichen Anforderungen an den Umwelt- und Klimaschutz (Luftreinhaltung, Klimaneutralität der Stadt München bis zum Jahr 2035) und bereits beschlossene Ziele des Stadtrats zur Verkehrssicherheit („Vision Zero“ = 0 Verkehrstote).</p>
325	<p>Für den Bürger sind die Ausführungen teilweise kaum verständlich. Ich will niemandem zu nahe treten und denke schon, dass der Wille da ist. Allerdings sind Lärmschutzfenster, das MVG-Rad und ein paar andere Maßnahmen kaum geeignet, das Hauptproblem, nämlich den Verkehrslärm, ursprünglich zu bekämpfen.</p>	<p>Gesamtkonzeption Lärminderungsplanung</p> <p>Das Referat für Klima- und Umweltschutz ist bestrebt, die Ausführungen zur Lärminderungsplanung in möglichst übersichtlicher Form aufzubereiten, ohne hierbei wesentliche Aspekte, auch z.B. im Hinblick auf die zugrundeliegenden rechtlichen Grundlagen, außer Acht zu lassen. Hierbei ist ein Kompromiss zwischen einer möglichst ausführlichen und einer möglichst übersichtlichen Darstellung zu finden. Letztlich wird es nicht möglich sein, eine Form der Präsentation zu wählen, die jedem/jeder Leser*in gleichermaßen zusagt.</p> <p>Im Rahmen der auf kommunaler Ebene verfügbaren Möglichkeiten werden seitens der Landeshauptstadt München durchaus zahlreiche Maßnahmen verfolgt, welche darauf abzielen, die Lärmursachen zu bekämpfen (z.B. Maßnahmen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs, vgl. übergeordnete Strategien). Hierbei handelt es jedoch sich jedoch – auch im Hinblick auf die Bevölkerungszunahme – um einen langwierigen Prozess, welcher auch von Lärmschutzmaßnahmen am Verkehrsweg oder am Immissionsort flankiert werden muss, um Lärminderungspotentiale möglichst umfassend auszuschöpfen zu können.</p> <p>Mobilitätswende</p> <p>Mit der Gründung des Mobilitätsreferats am 1. Januar 2021 werden die Kompetenzen und Zuständigkeiten für die Planung, Steuerung und Umsetzung einer zukunftsfähigen Mobilität in einer neuen Organisationsform gebündelt. Das Mobilitätsreferat ist von jetzt an zentrale Anlaufstelle für Mobilität in München. Gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern will es in München und der Region den Verkehr von morgen gestalten.</p> <p>Derzeit wird intensiv an der neuen Mobilitätsstrategie München 2035 gearbeitet, mit der noch besser auf gegenwärtige Herausforderungen reagiert werden soll. Das Ziel ist, diese noch im Sommer durch den Stadtrat offiziell beschließen zu lassen und im Anschluss in einem breiten Beteiligungsprozess mit der Öffentlichkeit abzustimmen und weiter zu verbessern.</p> <p>Die Inhalte aus dem Bürgerbegehren "Sauba Sog I" werden in der neuen Mobilitätsstrategie berücksichtigt, ebenso die neuen politischen und gesetzlichen Anforderungen an den Umwelt- und Klimaschutz (Luftreinhaltung, Klimaneutralität der Stadt München bis</p>

Antwort-ID	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
		zum Jahr 2035) und bereits beschlossene Ziele des Stadtrats zur Verkehrssicherheit („Vision Zero“ = 0 Verkehrstote).
327	Lärmabschirmung (Bäume) Einmündung Schlör- und Hirschbergstraße auf Landshuteralle	Durch eine optische Abschirmung der Lärmquelle kann eine positive psychologische Wirkung auf die Betroffenen ausgehen. Die mögliche, messbare Lärminderung durch einen lokal begrenzten Bewuchs wird von Experten allerdings als insgesamt sehr gering eingestuft und ist akustisch kaum wahrnehmbar. Auch die Schall 03 (Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen) weist darauf hin, dass spürbare Pegelminderungen erst bei längeren Schallausbreitungswegen durch Gehölze erreicht werden. Deutlich messbare, schalldämmende Effekte treten erst bei Pflanzungen mit sehr großer Bewuchstiefe und -staffelung auf. Solche sind im städtischen Raum in aller Regel jedoch nicht realisierbar.
330	Lärm Autobahn Garmisch auf Höhe Oberdill: Lärmschutz(wall) auf der Höhe der Autobahnkurve wäre sehr hilfreich, da hier besonders starker Rückhall in Richtung Wohnumgebung, vor allem westlich der Au	<p>Die Landeshauptstadt München ist an Bundesautobahnen - auch wenn diese innerhalb des Stadtgebietes der Landeshauptstadt München verlaufen - weder für die Planung noch für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen zuständig und kann somit auch keine Prüfung diesbezüglich veranlassen; gleichwohl werden Lärmschutzmaßnahmen an Bundesautobahnen seitens der Stadtverwaltung grundsätzlich befürwortet.</p> <p>Zuständig für die Lärmaktionsplanung für Bundesautobahnen in Ballungsräumen ist gemäß Art. 2 Abs. 3 Satz 1 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) die Regierung von Oberfranken. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans für Bundesautobahnen in Ballungsräumen steht in den kommenden Jahren an. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwiefern sich vorliegend ein Handlungserfordernis zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ergibt. Lärmaktionspläne der Regierung sind gemäß Art. 4 Satz 2 BayImSchG (Bayerisches Immissionsschutzgesetz) im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden zu erstellen, d.h. die Landeshauptstadt München ist zu beteiligen und die in diesem Zusammenhang geäußerten Belange sind zu berücksichtigen bzw. in die Abwägung einzustellen. Das Referat für Klima- und Umweltschutz der Landeshauptstadt München wird daher die vorliegenden Anregungen zu gegebener Zeit an die zuständige Stelle übermitteln und um eine Prüfung der Wirksamkeit und Realisierbarkeit der angeregten Lärmschutzmaßnahmen bitten.</p>