

12.11.2022

Betreff: Stationäre Geschwindigkeitskontrollen A95

Antrag:

Bezüglich der immer noch offenen Bürgerversammlungsempfehlungen zum Thema „Stationäre Geschwindigkeitskontrolle auf dem Teilstück der A95 zwischen Luise-Kiesselbach-Platz und Kreuzhof“ beantragt der BA 7 eine gemeinsame Besprechung mit den zuständigen Vertreter*innen des Mobilitätsreferats. Ggf. sind auch Vertreter*innen des Baureferats hinzuziehen.

Das Mobilitätsreferat lädt auch Vertreter*innen der Verkehrspolizeiinspektion Weilheim zu der Besprechung ein.

Begründung:

Die Bürgerversammlungsempfehlungen
14-20 / E 3065 vom 19.11.2019,
14-20 / E 3073 vom 19.11.2019
sind immer noch offen.

Die Beschlussvorlage 20-26 / V03647 des Mobilitätsreferats, vorgelegt für die BA-Sitzung am 29.06.2021 wurde durch den BA 7 vertagt. Es wurde bereits damals beantragt, die offenen Punkte in einer gemeinsamen Besprechung der involvierten Referate und Vertreter*innen des BA 7 vorzuklären.

Diese Besprechung fand nicht statt. MOR-GB2 hat die vom BA 7 aufgelisteten offenen Punkte mit Schreiben vom 28.10.2021 zu beantworten versucht.

Daraus ergaben sich aber mehr offene Fragen als Antworten, die auch bei dem Jahresgespräch MOR / BA 7 im November 2021 nicht ausgeräumt werden konnten.

Da die Bürgerversammlungsempfehlungen aus 2019 nun endlich gegenüber den antragstellenden Bürgern beantworten werden müssen bittet der BA 7 um de im Antrag genannte gemeinsame Besprechung.

gez. Stefanie Krammer
für die SPD-Fraktion

Anhänge:

- 1) Beschlussvorlage (MOR) 20-16 / V 03647, vorgelegt für BA-Sitzung 29.06.2021
- 2) Ablehnende Stellungnahme und Fragenkatalog des BA 7 vom 30.06.2021
- 3) Antwort von MOR an den BA7 vom 28.10.2021

Datum: 10.06.21
Telefon 233 - 44949
Telefax 233 – 989 44949
e-mail: beschlusswesen.mor@muenchen.de
Herr Asbeck

Mobilitätsreferat
Geschäftsleitung
Beschlusswesen

Tagesordnungspunkt des Mobilitätsreferates

**für die öffentliche Sitzung des
Bezirksausschusses 07**

am 29.06.2021

| | | | | | | |
|--------------------------------|--------|---|-----|------|-----|------|
| Eilt | Sofort | Ø | | | | |
| Direktorium - HA II / BA G Süd | | | | | | |
| 14. JUNI 2021 | | | | | | |
| AZ: | | | | | | |
| zK | zwV | R | Wy. | Abt. | Vg. | Uml. |

Anlage:

Original der Beschlussvorlage

I. An die Vorsitzende / den Vorsitzenden des BA 07

Das Mobilitätsreferat bitte um Aufnahme des nachstehenden Tagesordnungspunktes:

Errichtung einer stationären Radaranlage als Lärmschutz für die Anwohner der B2

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03073 der Bürgerversammlung
des 07. Stadtbezirkes Sendling-Westpark am 19.11.2019

Stationäre Geschwindigkeitskontrollen auf der A95 entlang der Einhornallee und der Südparkallee stadtauswärts

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03065 der Bürgerversammlung
des 07. Stadtbezirkes Sendling-Westpark am 19.11.2019.

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03647

Das "Original!" der Beschlussvorlage und die weiteren Vorlagen werden mit diesem Anschreiben zugeleitet.

Bitte das von der Vorsitzenden / dem Vorsitzenden **unterschiedene Original** umgehend nach der Sitzung **zurück an das:**

Mobilitätsreferat
MOR-GL5 – Beschluss- und Berichtswesen
Sendlinger Straße 1

II. Abdruck von I. mit Anlage:

an das Direktorium HA II/V1

an das Direktorium HA II/BA – BA-Geschäftsstelle Süd

an MOR-GB2-2.1.2.1 – Herr Voitel



Asbeck

| | | | |
|---|------------|------------|------------|
| 1. A. 10.01.2021 | 10.01.2021 | 10.01.2021 | 10.01.2021 |
| Direktorium HA II/BA – BA-Geschäftsstelle Süd | | | |
| MOR-GB2-2.1.2.1 – Herr Voitel | | | |
| AS | | | |

Datum: 19.03.2021
Telefon: 0 233-39974

| | | | | | | |
|--------------------------------|--------|---|-----|------|-----|------|
| Eilt | Sofort | Ø | | | | |
| Direktorium - HA II / BA G Süd | | | | | | |
| 14. JUNI 2021 | | | | | | |
| AZ: | | | | | | |
| ZK | ZWV | R | Wy. | Abt. | Vg. | Uml. |

Mobilitätsreferat
Geschäftsbereich 2 Verkehrs-
management Grundsatzaufga-
ben
MOR-GB2.2121

Errichtung einer stationären Radaranlage als Lärmschutz für die Anwohner der B2

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03073 der Bürgerversammlung
des 07. Stadtbezirkes Sendling-Westpark am 19.11.2019

Stationäre Geschwindigkeitskontrollen auf der A95 entlang der Einhornallee und der Südparkallee stadtauswärts

Empfehlung Nr. 14-20 / E 03065 der Bürgerversammlung
des 07. Stadtbezirkes Sendling-Westpark am 19.11.2019

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03647

Anlagen:

1. BV-Empfehlung Nr. 14-20 / E 03073
2. BV-Empfehlung Nr. 14-20 / E 03065

Beschluss des Bezirksausschusses des 07. Stadtbezirkes Sendling-Westpark vom 29.06.2021

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Die Bürgerversammlung des 07. Stadtbezirkes Sendling-Westpark hat am 19.11.2019 anliegende Empfehlungen beschlossen.

Die Empfehlungen betreffen jeweils einen Vorgang, der nach Art. 37 Abs. 1 GO und § 22 GeschO des Stadtrates zu den laufenden Angelegenheiten zu zählen ist. Da es sich um Empfehlungen einer Bürgerversammlung handelt, die in ihrer Bedeutung auf den Stadtbezirk beschränkt sind, müssen diese nach Art. 18 Abs. 4 Satz 1 GO, § 2 Abs. 4 Satz 1 Bürger- und Einwohnerversammlungssatzung und gemäß § 9 Abs. 4 der Bezirksausschussatzung vom zuständigen Bezirksausschuss behandelt werden, zu dessen Information Folgendes auszuführen ist:

Die Bürgerversammlungsempfehlungen zielen darauf ab, durch stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu kontrollieren. Begründet wurden die Anträge damit, dass die reduzierte zulässige Höchstgeschwindigkeit durch die Verkehrsteilnehmenden nicht eingehalten werde.

Stationäre und teilstationäre Geschwindigkeitsmessenlagen

Das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration (BayStMI), teilte auf unsere Anfrage mit, dass der Einsatz stationärer Geschwindigkeitsmessenlagen an Bundesautobahnen bzw. Kraftfahrstraßen in Bayern ausschließlich der Polizei vorbehalten ist. Der Schwerpunkt polizeilicher Verkehrsüberwachung liege dabei auf Örtlichkeiten mit hohem Unfallrisiko. Das BayStMI halte einen Modellversuch grundsätzlich für denkbar, wenn die Geschwindigkeitsmessenanlage von der Landeshauptstadt beschafft werde und von der Polizei betrieben würde. Die Aussage steht gleichzeitig unter dem Vorbehalt der Zustimmung von Herrn Staatsminister Herrmann.

Eine stationäre Geschwindigkeitsmessenanlage im hier gegenständlichen Streckenabschnitt würde nach Einschätzung der Kommunalen Verkehrsüberwachung auf Basis der Erfahrungen der stationären Anlage am MacGraw-Graben mehrere Hunderttausend Euro kosten.

Weiterhin prüfte das BayStMI, ob die Einsatzmöglichkeiten teilstationärer Geschwindigkeitsmessenanlagen auf die Überwachung von Geschwindigkeitsbeschränkungen wegen Lärmschutz sowie auf Messstellen außerorts ausgeweitet werden sollen.

Zum Einsatz teilstationärer Geschwindigkeitsmessenanlagen hat das BayStMI im IMS (Innenministerielles Schreiben) vom 22.12.2020 u. a. folgende Festlegungen getroffen:

„Die Überwachung von Unfallbrennpunkten und Unfallgefahrenpunkten ist zu priorisieren. Darüber hinaus können überwacht werden:

- *Straßen oder Straßenabschnitte, auf denen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm oder Abgasen Geschwindigkeitsbeschränkungen gem. § 45 Abs.1 S. 2 Nr. 3 StVO angeordnet sind,*
- *Straßen oder Straßenabschnitte, an denen die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit die Belästigung der Anwohner durch Verkehrslärm und/oder Abgase steigert,*
- *sonstigen Bereiche, z. B. Straßenabschnitte, die bei Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gefährlich werden können.*

Gemeinden, Zweckverbände und Kommunalunternehmen setzen teilstationäre Geschwindigkeitsmessgeräte in der Regel innerorts ein. Die jeweilige Messstelle sei mit der Polizei abzustimmen. Nur in besonders begründeten Ausnahmefällen komme mit Zustimmung der Polizei eine Überwachung von Unfallbrennpunkten oder Unfallgefahrenpunkten außerorts in Betracht.

Der Einsatz in verkehrsberuhigten Bereichen ist unzulässig. Für Gemeinden, Zweckverbände und Kommunalunternehmen ist zudem eine Überwachung von Autobahnen oder Kraftfahrstraßen ausgeschlossen.“

Darauf basierend hat sich das Mobilitätsreferat nochmals an das Polizeipräsidium Oberbayern Süd gewandt, um die Möglichkeiten des Einsatzes von teilstationären Geschwindigkeitsmessenanlagen zu erfragen und auf eine Intensivierung der Überwachungstätigkeiten hinzuwirken.

Das Polizeipräsidium Oberbayern Süd (PP Oberbayern Süd) nahm dazu mit Schreiben vom 02.03.2021 wie folgt Stellung:

„Die Polizei hat sich bei der Geschwindigkeitsüberwachung an den Vorgaben des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration zu orientieren. Diese Vorgaben bestehen in Form der „Richtlinie für die polizeiliche Verkehrsüberwachung“ sowie der dazu „Ergänzenden Weisung - Überwachung der Geschwindigkeit allgemein“. Darin ist u. a. festgelegt, dass zum einen das vorrangige Ziel der Geschwindigkeitsüberwachung in der Bekämpfung der Hauptunfallursache Geschwindigkeit liegt und zum anderen die Überwachungsstrecken schwerpunktmäßig nach folgender Priorisierung auszuwählen sind:

- Priorität 1: Unfallbrennpunkte*
- Priorität 2: Unfallgefahrenpunkte*
- Priorität 3: Belästigung der Anwohner durch Verkehrslärm und/oder Abgase*
- Priorität 4: sonstige Bereichen*

Neben diesen allgemeinen Vorgaben ist gem. dem auch Ihnen vorliegenden IMS C4-3618-3-14 vom 22.12.2020 speziell zum Einsatz der teilstationären Geschwindigkeitsmessanlagen zwingend zu beachten, dass die Überwachung von Unfallbrennpunkten und Unfallgefahrenpunkten zu priorisieren ist und darüber hinaus Straßen oder Straßenabschnitte, auf denen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm oder Abgasen Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet sind, überwacht werden können.

Die Verkehrspolizeiinspektion Weilheim ist im Bereich der Geschwindigkeitsüberwachung nicht nur für die A 95, A 95 (B 2) und A 952 zuständig, sondern auch für alle Bundes-, Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen in den Landkreisen Weilheim-Schongau, Bad Tölz-Wolfratshausen und Garmisch-Partenkirchen. Damit sind insgesamt über 300 Messstellen zu betreuen, wobei der größte Teil der Messstellen den Prioritäten 1 und 2 entspricht. Der betroffene Streckenabschnitt der BAB A 95 (B 2) in Fahrtrichtung stadtauswärts zwischen Luise-Kiesselbach-Platz und der Anschlussstelle Fürstenried ist in Bezug auf das Verkehrsunfallgeschehen (vor allem bzgl. der Ursache nicht angepasste bzw. überhöhte Geschwindigkeit) derzeit nicht auffällig, so dass sich in der Folge für die Polizei keine dringende Notwendigkeit ergibt, aus Gründen der Verkehrssicherheit diese Strecke zu bemessen.

Die teilstationäre Geschwindigkeitsüberwachung befindet sich bei der Verkehrspolizeiinspektion Weilheim erst seit kurzer Zeit im Einsatz und noch im Aufbau, weshalb bislang ausschließlich Messstellen mit den Prioritäten 1 und 2 eingerichtet wurden. Zur Festlegung der Messörtlichkeiten gibt das o. a. IMS auch bestimmte Kriterien vor, um die Verkehrssicherheit durch das Abstellen des Anhängers nicht zu beeinträchtigen. Damit sind jedoch die Einsatzmöglichkeiten der teilstationären Geschwindigkeitsüberwachung eingeschränkt, insbesondere auf den BAB, da sich nicht alle Straßenabschnitte aufgrund der örtlichen Gegebenheiten zur Aufstellung des „Messanhängers“ eignen.

Für den Bereich der BAB A 95 (B 2) im Stadtgebiet München, Fahrtrichtung stadtauswärts, erfolgte durch Messbeamte der Verkehrspolizeiinspektion Weilheim am 23.02.2021 ein Ortstermin. Dabei ergaben sich zwei theoretisch mögliche Abstellflächen für die teilstationäre Geschwindigkeitsüberwachung. Eine Messstelle befindet sich kurz nach dem Luise-Kiesselbach-Platz, die andere mögliche Messstelle liegt wenige Meter nach der Ab-

fahrt der AS Kreuzhof.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Verkehrspolizeiinspektion Weilheim mit der Überwachung der Geschwindigkeit an Unfallbrenn- und Unfallgefahrenpunkten bereits ausgelastet ist und die Überwachung im Rahmen der Verkehrssicherheit absoluten Vorrang hat. Forderungen an die Polizei zur Überwachung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aufgrund Lärmschutz liegen nicht nur an der BAB A 95 (B 2) vor, sondern an verschiedenen anderen Örtlichkeiten auch. Allen Ansprüchen gleichermaßen gerecht zu werden ist daher nicht darstellbar. Wir halten das bisherige Maß an Geschwindigkeitsüberwachung an der BAB A 95 (B 2) vor allem auch im Hinblick auf das Verkehrsunfallgeschehen für angemessen und ausreichend sowie weitere bzw. zusätzliche Messungen aktuell nicht für notwendig. Konkret bedeutet dies, dass der Einsatz der teilstationären Geschwindigkeitsüberwachung allenfalls sporadisch in Betracht kommt. In diesem Zusammenhang geben wir aber auch zu bedenken, dass sich jede Messung aus Lärmschutzgründen in der Konsequenz nachteilig auf die Anzahl der priorisierten Messungen an Unfallbrenn- und Unfallgefahrenpunkten auswirkt.“

Mit der Verkehrspolizeiinspektion Weilheim i. OB. (VPI Weilheim) fand daraufhin ein Ortstermin zur Abstimmung möglicher Einsatzorte von teilstationären Geschwindigkeitsmessanlagen statt. Für autarke, mehrtägige Messungen durch die teilstationäre Messeinheit der Verkehrspolizei werden befestigte Stellen innerhalb des Grünstreifens benötigt.

Zwischenzeitlich wurde der kurz nach der Abfahrt AS Kreuzhof gelegene Aufstellort von der VPI Weilheim nach einer durchgeführten Testeinstellung präferiert. Allerdings muss an dieser Stelle der Untergrund noch befestigt und die Schutzplanke verlängert werden, um die verkehrssichere Aufstellung des 1,4 t schweren Trailers zu gewährleisten.

Bezüglich dieser für die Verbesserung des Messstandortes benötigten baulichen Anpassungen hat das Mobilitätsreferat das Baureferat bereits gebeten, die Umsetzbarkeit an diesem Standort zu prüfen und ggf. zu veranlassen. Das Baureferat hat die erforderlichen baulichen Maßnahmen mit der VPI Weilheim abgestimmt und wird diese kurzfristig (voraussichtlich noch im Juni 2021) durchführen lassen.

Der Aufstellungsort nach dem Luise-Kiesselbach-Platz wird dagegen für die teilstationäre Geschwindigkeitsmessanlage derzeit nicht in Betracht gezogen, da der erforderliche Aufstellplatz im Straßenbegleitgrün auf Seite der Einhornallee hinter dem Absperrzaun der Autobahn liegt und dort umfangreiche Rodungen sowie bauliche Maßnahmen zur Befestigung dieses Aufstellorts und der Zufahrt zum Aufstellort unumgänglich wären. Diese Örtlichkeit soll aber für mobile Geschwindigkeitsmessungen nach wie vor Verwendung finden.

Beanstandungsquoten

Für das Jahr 2020 wurden durch die VPI Weilheim 7 Messungen (4 Messungen kurz nach der Abfahrt der AS Kreuzhof und 3 Messungen kurz nach dem Luise-Kiesselbach-Platz) durchgeführt. Von den festgestellten Geschwindigkeiten wurden die für das Messgerät vorgeschriebenen Messtoleranzen zugunsten der Betroffenen abgezogen:

Geschwindigkeitswert bis 100 km/h – 3 km/h
101 bis 130 km/h – 4 km/h
131 bis 165 km/h – 5 km/h
166 bis 200 km/h – 6 km/h
201 bis 230 km/h – 7 km/h
231 bis 250 km/h – 8 km/h.

Die durchschnittliche Beanstandungsquote lag bei 11,50%.

Daten der Messungen

Messstelle 73555 (München, A 95 (B2), Richtung Garmisch-Partenkirchen, Abschnitt 960, km 0200 (kurz nach der Abfahrt der AS Kreuzhof))

26.03.2020 von 11:25 Uhr bis 16:50 Uhr

30.03.2020 von 14:30 Uhr bis 17:40 Uhr

03.08.2020 von 16:20 Uhr bis 18:45 Uhr

19.08.2020 von 14:35 Uhr bis 16:50 Uhr

Messstelle 73557 (München, A 95 (B2), Richtung Garmisch-Partenkirchen, Abschnitt 960, km 0,870 (kurz nach dem Luise-Kiesselbach-Platz))

20.03.2020 von 12:50 Uhr bis 14:30 Uhr

30.03.2020 von 11:30 Uhr bis 13:30 Uhr

21.09.2020 von 11:00 Uhr bis 13:55 Uhr

Auswirkungen auf die Lärmbelastung

Die Wahrnehmung von Pegelunterschieden ist subjektiv und zudem abhängig von der Höhe des Signalpegels und der Frequenz.

Die Lärmwirkungsforschung¹ gibt jedoch folgende grobe Anhaltswerte für die Wahrnehmung von Pegelunterschieden an:

- 1 dB Pegelunterschied:
gerade noch hörbarer Unterschied im Lautheitsempfinden
- 3 dB Pegelunterschied:
güt hörbarer Unterschied im Lautheitsempfinden

Der Mittelungspegel bzw. Beurteilungspegel, der insbesondere im Bereich des Verkehrslärms Verwendung findet, ist eine „künstliche“ Größe mit dem Ziel, fluktuierende Geräusche mit lediglich einem Wert auszudrücken.

Daher lässt sich hier nicht pauschal sagen, welche Unterschiede beim Mittelungspegel wahrnehmbar sind. Labor- und Felduntersuchungen haben jedoch gezeigt, „dass auch bei Geräuschsituationen, die mit Mittelungspegeln beschrieben werden, geringe Pegelunterschiede wahrgenommen werden können“².

1 Müller, H.M.: Technische Akustik im Immissionsschutz - Grundlagen und Begriffe - In Lärmschutz in der Praxis, S. 23. Hrsg. Bohny et al 1986

2 Jens Oertscheid / Heidemarie Wende: Sind 3 dB wahrnehmbar? Eine Richtigstellung. Zeitschrift für Lärmbekämpfung, 51 (2004) Nr. 3

Anhand der durch die VPI Weilheim übermittelten Beanstandungsquoten für das Jahr 2020 wurden durch das RKU die Auswirkungen auf die Lärmbelastung berechnet. Für die Messstelle AS Kreuzhof ergeben sich rechnerisch Erhöhungen der Lärmpegel von bis zu 0,1 dB sowie bis zu 0,7 dB an der Messstelle am Luise-Kiesselbach-Platz.

Die Lautstärke einzelner Fahrzeuge wird bezüglich der Lärmbeurteilung subjektiv sicherlich wie im gesamten Stadtgebiet als störend empfunden, ist jedoch für die verkehrsrechtliche Beurteilung nicht berücksichtigungsfähig.

Fazit

Die Errichtung einer stationären Geschwindigkeitsmessanlage ist aus Sicht des Mobilitätsreferates im Hinblick auf Aufwand / Nutzen unter Berücksichtigung verschiedener Aspekte, u.a. der zu erwartenden hohen Kosten, der durch die Corona-Pandemie deutlich verschlechterten Haushaltslage und der nicht durchweg positiven Erfahrungen mit stationären Messanlagen (Brems-/Beschleunigungsverhalten davor bzw. danach) derzeit nicht zu befürworten.

Das Mobilitätsreferat wird weiterhin auf eine Intensivierung der Geschwindigkeitsüberwachung hinwirken und konnte durch eine Vielzahl von Nachfragen beim BayStMI, dem PP Oberbayern Süd und der VPI Weilheim auch bereits Fortschritte erzielen.

So hat die VPI Weilheim zugesagt, an der BAB A 95/B2 zwischen dem Luise-Kiesselbach-Platz und der Anschlussstelle München Kreuzhof im Rahmen der durch das BayStMI vorgegebenen Priorisierungen den Überwachungsdruck aufrecht zu halten bzw. auch durch den Einsatz einer teilstationären Messanlage – bei Vorliegen der entsprechenden baulichen Voraussetzungen – zu intensivieren. Die Schaffung der baulichen Anforderungen wird voraussichtlich noch im Juni 2021 erfolgen.

Den Empfehlungen Nr. 14-20 / E 03073 und Nr. 14-20 / E 03065 der Bürgerversammlung des 07. Stadtbezirkes Sendling-Westpark am 19.11.2019 wird daher nicht entsprochen.

Der Korreferent des Mobilitätsreferates, Herr Stadtrat Schuster und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herr Stadtrat Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage folgendes:

1. Von der Sachbehandlung als einem Geschäft der laufenden Verwaltung (§ 22 GeschO) wird mit folgendem Ergebnis Kenntnis genommen:
Den gegenständlichen Empfehlungen kann nicht entsprochen werden.
2. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 03073 der Bürgerversammlung des 07. Stadtbezirkes Sendling-Westpark vom 19.11.2019 ist damit satzungsgemäß behandelt.
3. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 03065 der Bürgerversammlung des 07. Stadtbezirkes Sendling-Westpark vom 19.11.2019 ist damit satzungsgemäß behandelt.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Bezirksausschuss des 07. Stadtbezirkes Sendling-Westpark der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Der Referent

Keller

Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Wv. bei Mobilitätsreferat - GL5

zur weiteren Veranlassung.

Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit dem Original wird bestätigt.

An den Bezirksausschuss 07

An das Direktorium – BA-Geschäftsstelle Süd

An D-II-V / Stadtratsprotokolle

An das RKU-UVO14

An die Verkehrspolizeiinspektion Weilheim i. OB.

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. An das Direktorium - HA II/ BA

Der Beschluss des BA 07 kann vollzogen werden.

Mit Anlagen

3 Abdrucke des Originals der Beschlussvorlage

Stellungnahme Mobilitätsreferat

Es wird gebeten, die Entscheidung des Oberbürgermeisters zum weiteren Verfahren einzuholen:

Der Beschluss des BA 07 kann/soll aus rechtlichen/tatsächlichen Gründen nicht vollzogen werden; ein Entscheidungsspielraum besteht/besteht nicht (Begründung siehe Beiblatt)

Der Beschluss des BA 07 ist rechtswidrig (Begründung siehe Beiblatt)

VI. Mit Vorgang zurück zum

Mobilitätsreferat - GB2.2121

zur weiteren Veranlassung.

Am
Mobilitätsreferat MOR-GL5

Bürgerversammlung des Stadtbezirkes am

Betreff (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Lärmschutz durch Radaranlagen am

BZ/
ASS

Antrag (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

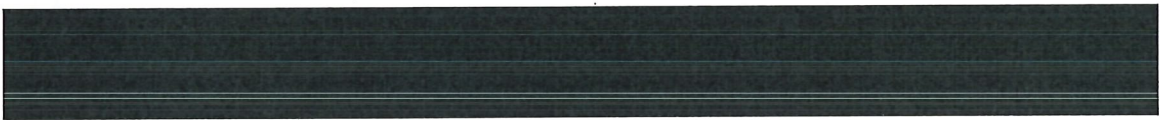
sh Anlage

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

| | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> ohne Gegenstimme angenommen | <input checked="" type="checkbox"/> mit Mehrheit angenommen |
| <input type="checkbox"/> ohne Gegenstimme abgelehnt | <input type="checkbox"/> mit Mehrheit abgelehnt |

Antrag zur Bürgerversammlung des BA 7 am 17.11.2019

Die Stadtverwaltung wird aufgefordert, gemäß der Weisung des Bayerischen Verwaltungsgerichtes, alles zu tun um die Anwohner der B2 wirksam vor Lärm zu schützen. Dazu ist erforderlich, dass die Stadtspitze auf die Zuständigen der Staatsregierung einwirkt, damit rasch eine stationäre Radaranlage an genannter Stelle installiert wird



Lärmschutz für Anwohner der B 2 / A95

Sehr geehrte Damen und Herren,

um die Anwohner vor Lärm zu schützen wurde nach Jahrzehnten langem Bemühen auf der Strecke der B2/A95 zwischen Luise-Kiesselbach-Platz und Kreuzhof ein Tempolimit von 60 km/h eingeführt. Der Lärm wird erkennbar **dann** gemindert, wenn zufällig nur einige wenige Verkehrsteilnehmer sich an das Limit halten. Doch eine Vielzahl von Kraftfahrern beachtet die Verkehrsschilder nicht; offenbar verleitet die freie Strecke nach dem Tunnel zum Gas geben, mit der Folge, der Lärm ist nach wie vor gleich.

Bereits bei der Bürgerversammlung am 18.11.2003 wurde der Antrag gestellt, an genannter Strecke die Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h zu reduzieren und **die Einhaltung des Tempolimits durch stationäre Radaranlagen zu überwachen**. Beide Teile des Antrages wurden von der Bürgerversammlung angenommen. Der Antrag wurde so lange wiederholt, bis 2017 ein vermeintlicher Teilerfolg erzielt wurde.

Die Installierung einer **stationären Radaranlage** scheitert dagegen; meines Erachtens an der verworrenen Kompetenzlage: Die genannte Strecke ist als Bundesstraße B2 – wie es heißt – „gewidmet“. Und damit ist für sie die Stadt München zuständig und weisungsbefugt. Weil die Straße aber autobahnmäßig ausgebaut und so beschildert ist, hat die Autobahndirektion das letzte Wort. Das Kreisverwaltungsreferat (KVR) schreibt dazu: Aus der ausschließlichen Zuständigkeit des Freistaates Bayern für die Einrichtung stationärer Geschwindigkeitsanlagen ergibt sich für die Landeshauptstadt München keine Möglichkeit einer Einflussnahme. Die Autobahndirektion wiederum beruft sich darauf, dass für die Strecke – obwohl im Stadtbereich – die Verkehrspolizei (VPI) Weilheim zuständig ist. Die VPI Weilheim hat 2018 an der B 2 ganze 6-mal Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Dabei wurden die Messgeräte so eingestellt, dass nur „Raser“ erfasst wurden, die

schneller als 83 km/h gefahren sind. Begründung:

Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungspunkte haben beim Messen Vorrang im Vergleich zu den Stellen wegen Lärmschutz. Außerdem sei kein ausreichendes Personal vorhanden, weil, wenn alle Temposünder erfasst und geahndet werden, mit vielen Einsprüchen zu rechnen ist und ein Beamter laufend vor Gericht als Zeuge aussagen muss.

Dazu der Kommentar des KVR: Die Kontrolle und Überwachung des fließenden Verkehrs liegen in der originären Zuständigkeit der Polizei.

Die Einführung von Tempo 60 war somit nur Augenwischerei; niemand fühlt sich zuständig oder in der Lage für den Lärmschutz Nägel mit Köpfen zu machen. Das Bayerische Verwaltungsgericht hat schon vor Jahren der Stadt München ins Stammbuch geschrieben. **„Vor Lärm geschützt zu werden ist ein Grundrecht und eine Stadt hat die Pflicht alles zu tun, dieses Recht auf körperliche Unversehrtheit zu gewährleisten“.**

Ich werfe der Stadt München vor, sich nicht für die berechtigten Anliegen ihrer Bürger einzusetzen; es geht hier vorrangig um deren Schutz vor Verkehrslärm, Voraussetzung dazu ist, dass dieser durch geeignete Maßnahmen reduziert wird. Es geht dagegen nicht darum, die zu schnell Fahrenden zu maßregeln. Ich stelle deshalb folgenden Antrag:

Die Stadtverwaltung wird aufgefordert, gemäß der Weisung des Bayerischen Verwaltungsgerichtes, alles zu tun, um die Anwohner der B2 wirksam vor Lärm zu schützen. Dazu ist erforderlich, dass die Stadtspitze auf die Zuständigen der Staatsregierung einwirkt, damit rasch eine stationäre Radaranlage an genannter Stelle installiert wird.

Ich bitte um ihre Zustimmung und danke für ihre Aufmerksamkeit.





Bürgerversammlung des 07. Stadtbezirks am 19.11.2019

Betreff

Stationäre Geschwindigkeitskontrollen auf der A95 entlang der Einhornallee und der

Antrag zum Themengebiet Verkehr

Seit Jahrzehnten kämpfen die Anwohnerinnen und Anwohner an diesem Teilstück der Garmischer Autobahn für einen Schutz vor dem Autolärm. Eine Lärmschutzwand wurde immer wieder abgelehnt. Dann hat die Autobahndirektion auf Druck der Anwohner und des Bezirksausschusses vor zwei Jahren wenigstens die zulässige Geschwindigkeit von 80 km/h auf 60 km/h reduziert. Das hat zwar schon eine Verbesserung gebracht, aber jetzt fahren viele Autofahrer nicht mehr 100 km/h, sondern 80 km/h und damit ist der Verkehr immer noch für die Anwohner viel zu laut.

In der SZ konnte man lesen, dass der Freistaat, der auch für dieses Autobahnstück zuständig ist, für alle Messstationen im südbayrischen Raum nur 2 Messgeräte und 2 Mitarbeiter zur Verfügung hat. Dementsprechend sind die Beamten hoffnungslos überlastet.

Deshalb müssen hier möglichst schnell stationäre Geschwindigkeits-Kontrollgeräte installiert werden, damit die Anwohner wieder halbwegs ruhig schlafen können.

Landeshauptstadt München, Direktorium
[Meindlstr. 14, 81373 München](#)

MOR-GL5 – Beschluss- und Berichtswesen
Sendlinger Str. 1

email: beschlusswesen-mor@muenchen.de

**Vorsitzender
Günter Keller**

Privat:

Telefon: (089) 5793 8566

Telefax: (089) 570 4033

E-Mail: guenter.keller@t-online.de

Geschäftsstelle:

Meindlstr. 14, 81373 München

Telefon: 233 - 33882

Telefax: 233 - 33885

E-Mail: bag-sued.dir@muenchen.de

München, 30.06.2021

Betr.: Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03647

Errichtung einer stationären Radaranlage als Lärmschutz für die Anwohner der B2
Empfehlung Nr. 14- 20 / E 3073 der Bürgerversammlung des 7. Stadtbezirks Sendling-
Westpark am 19.11.2019

**Stationäre Geschwindigkeitskontrollen auf der A95 entlang der Einhornallee und
der Südparkallee stadtauswärts**

Empfehlung Nr. 14- 20 / E 3065 der Bürgerversammlung des 7. Stadtbezirks Sendling-
Westpark am 19.11.2019

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

der BA 7 hat sich in seiner Sitzung am 29.06.2021 mit der Beschlussvorlage befasst und einstimmig den nachfolgenden Beschluss gefasst:

- 1) Die Beschlussfassung des BA 7 wird vertagt.
Wesentliche Punkte der Beschlussvorlage werden in einer gemeinsamen Besprechung der involvierten Referate und Vertreterinnen und Vertretern des BA 7 vorgeklärt.
- 2) Die Referate werden gebeten, zu der Vorbesprechung mit dem Bezirksausschuss zu nachfolgenden Punkten 3 bis 8 Input bereitzustellen:
- 3) Wie bewerten es die Referate, dass durch die Verkehrsinspektion Weilheim im Jahr 2020 keinerlei Geschwindigkeits-Messdaten in den Abend- und Nachstunden bereitgestellt wurden, obwohl sich die jahrzehntelangen Beschwerden der Anwohnerinnen und Anwohner insbesondere auf die Abend- und Nachstunden beziehen?
- 4) Es wurde berichtet, dass die Beanstandungsquote bei Radarkontrollen bei 11,5 % liegt. Wurden hierbei alle Geschwindigkeitsübertretungen über 60 km/h (plus Toleranz von 2-5 km/h) berücksichtigt?
- 5) Wie ist die Verteilung der Höhe der Geschwindigkeitsübertretungen, aufgeschlüsselt in 60-65 km/h, 65-70 km/h etc.

- 6) Für die Lärmauswirkung der Geschwindigkeitsübertretungen wurden Auswirkungen von 0,1 db (an der Ausfahrt Kreuzhof) und 0,7db (in der Nähe des LKP) errechnet.

Wie war genau der Algorithmus für diese Berechnung?

Wurde nur die tatsächlich festgestellte Anzahl von Geschwindigkeitsüberschreitungen gezählt oder wurden auch Erfahrungswerte berücksichtigt, dass Autofahrer ihre Geschwindigkeit reduzieren aufgrund der Bekanntgaben der Messpunkte im Radio?

Da nur Messungen zur Tageszeit vorlagen – wurden auch Extrapolationen für die Abend- und Nachtzeit vorgenommen?

In der Literatur wird ausgeführt, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung von 80 auf 60 km/h zu einer Lärmreduzierung von ca. 2 db(A) führt.

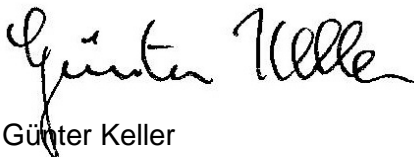
- 7) Wenn zwei Standorte für die teilstationären Geschwindigkeitsmessanlagen zur Diskussion standen, von denen einer unmittelbar im Wohnbereich der Anwohner*innen (südlich und nördlich der Autobahn) liegt, die sich jahrzehntelang über die Lärmbelastung beschwerten und der andere in einem Bereich, in dessen Umfeld deutlich weniger Anwohner*innen wohnen – warum wurde dann (ohne weitere Konsultation des BAs) jener ausgewählt, der im Bereich mit weniger Anwohner*innen liegt ?

- 8) Es wird ausgeführt, dass die Einrichtung einer stationären Messstelle „mehrere Hunderttausend EUR“ kosten würde. Lässt sich diese Zahl näher konkretisieren (sind es eher 200.000 oder eher 900.000 EUR?).

Welche Erfahrungen gibt es generell an Autobahn-Teilstücken über die Amortisierung der Kosten durch die Einnahme von Bußgeldern?

- 9) Wurde bei der Erstellung der Beschlussvorlage der umfangreiche Schriftverkehr des BA 7 mit dem KVR zum BA-Antrag 14-20 / B 04022 vom 11.09.2017 und zur BüV-Empfehlung 14-20 / E 01741 vom 20.10.2017 berücksichtigt, in dem eine Reihe der vorgenannten und nicht beantworteten Fragen bereits thematisiert wurden?

Mit freundlichen Grüßen



Günter Keller

Vorsitzender des Bezirksausschusses 7

AW: Stationäre Radarkontrollen an der A95

Dirk Voitel

Do 28.10.2021 11:39

An:Günter Keller <guenter.keller@t-online.de>;

Cc:bag-sued.dir <bag-sued.dir@muenchen.de>; Roman Reichlmeier <roman.reichlmeier@muenchen.de>;

Kategorien: BA 7

1 Anlagen (35 KB)

20211028_Antworten zu den Fragen vom 29.06.2021.odt;

Sehr geehrter Herr Keller,

anbei übersende ich Ihnen die Stellungnahme zu Ihren Fragen vom 29.06.2021.

Die aufgeworfenen Fragestellungen betreffen überwiegend nicht die originäre Zuständigkeit des MOR. Aufgrund umfassender Einbindungen anderer stadtinterner und -externer Dienststellen mit teils mehrmaligen Nachfragen und -forderungen sowie der Vielzahl an sonstigen zu Aufgaben war eine frühere Rückmeldung nicht möglich. Beispielsweise haben wir auch erst heute eine weitere Information vom Baureferat zur Asphaltierung des Messtandorts erhalten.

Darüber hinaus möchte ich darauf hinweisen, dass wir im MOR auch als neues Referat stark von der Haushaltskonsolidierung betroffen sind und eine Vielzahl an Stellen derzeit nicht besetzt werden kann.

Insofern bitte ich um Verständnis, dass den nachvollziehbaren Erwartungen auf zeitnahe Rückmeldungen zu Ihren Anliegen nicht immer Rechnung getragen werden kann.

Näheres zum Thema kann gerne im Zuge des Jahresgesprächs Mitte November, an dem voraussichtlich u.a. mein Kollege Herr Reichlmeier teilnehmen wird, besprochen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Dirk Voitel

Landeshauptstadt München

Mobilitätsreferat (MOR)

Verkehrs- und Bezirksmanagement (MOR-GB2)

Verkehrsmanagement (MOR-GB2.2)

Grundsatzaufgaben und Dauerhafte Verkehrsanordnungen (MOR-GB2.21)

Postanschrift: Sendlinger Str. 1, 80313 München

Telefon: +49 89 233-39966

Mobil: +49 01525/68 09788

Fax: +49 89 233-989 39966

E-Mail: dirk.voitel@muenchen.de

muenchen.de/mobilitaetsreferat



Mehr bewegen
als nur sich selbst.



muenchenunterwegs.de

Elektronische Kommunikation mit der Landeshauptstadt München siehe:

muenchen.de/ekomm

Bitte denken Sie an die Umwelt, bevor Sie diese E-Mail ausdrucken. Pro Blatt sparen
Sie durchschnittlich 15g Holz, 260ml Wasser, 0,05kWh Strom und 5g CO2.

Von: Günter Keller <guenter.keller@t-online.de>

Gesendet: Montag, 4. Oktober 2021 13:48:37

An: Dirk Voitel

Cc: bag-sued.dir

Betreff: Stationäre Radarkontrollen an der A95

Sehr geehrter Herr Voitel,

zu den Bürgerversammlungsempfehlungen 14-20 / E 03065 und 14-20 / E 03073 hatte MOR im Juni 2021 die Sitzungsvorlage 20-26 V 03647 erstellt, die der BA 7 mit Schreiben vom 30.06.2021 zurückwies (siehe Anhang).

Unter anderem hatte der BA 7 um eine gemeinsame Besprechung zwischen den involvierten Referate und Vertreterinnen und Vertretern des BA 7 gebeten.

Wir möchten Sie bitten, uns den aktuellen Stand dieser Angelegenheit mitzuteilen.

Mit freundlichen Grüßen

Günter Keller

Vorsitzender Bezirksausschuss 7

Sendling-Westpark

Tel.: (089) 5793 8566

**Stationäre Geschwindigkeitsmeßanlagen an der A95/B2
Empfehlung Nr. 14- 20 / E 3065 der Bürgerversammlung
des 7. Stadtbezirks Sendling-Westpark am 19.11.2019 –
Vertagung der Beschlussfassung vom 29.06.2021;**

Antworten zu den aufgeworfenen Fragen (Punkte 3-8 des Schreibens vom 29.06.2021)

Punkt 3 des Schreibens vom 29.06.2021

Wie bewerten es die Referate, dass durch die Verkehrsinspektion Weilheim im Jahr 2020 keinerlei Geschwindigkeits-Messdaten in den Abend- und Nachstunden bereitgestellt wurden, obwohl sich die jahrzehntelangen Beschwerden der Anwohnerinnen und Anwohner insbesondere auf die Abend- und Nachstunden beziehen?

- Dem BA07 liegen aus den vergangenen Jahren umfangreiche Informationen des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration, des Polizeipräsidiums Oberbayern-Süd und der Verkehrspolizeiinspektion Weilheim zu den bestehenden Richtlinien zur Durchführung von Geschwindigkeitsmessungen in Bayern und insbesondere auf dem sachgegenständlichen Teilstück der BAB A95 – München-Garmisch zwischen dem Autobahnbeginn am Luise-Kiesselbach-Platz und der Anschlussstelle Kreuzhof vor.
- Das MOR unterstützt die Münchner Bürger*innen und insbesondere auch die Bezirksausschüsse in ihren Anliegen auch gegenüber externen Stellen und hinterfragt kritisch die bestehenden Vorgaben nach Möglichkeiten wie den Anliegen Rechnung getragen werden kann. Jedoch besteht kein unmittelbarer Einfluss auf Änderungen bestehender Richtlinien des Bayerischen Staatsministeriums des Inneren, für Sport und Intergration und deren Umsetzung durch die diesem untergeordneten Sicherheitsbehörden. Die grds. mit den Richtlinien verfolgte Priorisierung zur Überwachung (vorrangig Unfallbrennpunkte) ist nachvollziehbar. Bzgl. der verfügbaren Kapazitäten für die Verkehrsüberwachung seitens der Bayerischen Sicherheitsbehörden kann das MOR keine Vorgaben machen.
- Nach wiederholtem Drängen unsererseits hat die VPI-Weilheim ganz aktuell mitgeteilt, zeitnah im besagten Bereich eine Nachmessung durchzuführen.
- VPI Weilheim:

„Die Bayerische Polizei hat sich bei der Geschwindigkeitsüberwachung an den Vorgaben des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration zu orientieren. Diese Vorgaben bestehen in Form der „Richtlinie für die polizeiliche Verkehrsüberwachung“ sowie der dazu „Ergänzenden Weisung - Überwachung der Geschwindigkeit allgemein“.

Darin ist u. a. festgelegt, dass zum einen das vorrangige Ziel der Geschwindigkeitsüberwachung in der Bekämpfung der Hauptunfallursache Geschwindigkeit liegt und zum anderen die Überwachungsstrecken schwerpunktmäßig nach folgender Priorisierung auszuwählen sind:

Priorität 1: Unfallbrennpunkte,

Priorität 2: Unfallgefahrenpunkte,

Priorität 3: Belästigung der Anwohner durch Verkehrslärm und/oder Abgase und

Priorität 4: sonstige Bereiche.

Die Verkehrspolizeiinspektion Weilheim ist im Bereich der Geschwindigkeitsüberwachung nicht nur für die A 95, A 95 (B 2) und A 952 zuständig, sondern auch für alle Bundes-, Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen in den Landkreisen Weilheim-Schongau, Bad Tölz-Wolfratshausen und Garmisch-Partenkirchen. Damit sind insgesamt über 300 Messstellen zu betreuen, wobei der größte Teil der Messstellen den Prioritäten 1 und 2 entspricht. Der betroffene Streckenabschnitt der BAB A 95 (B 2)

in Fahrtrichtung stadtauswärts zwischen Luise-Kiesselbach-Platz und der Anschlussstelle Fürstenried ist in Bezug auf das Verkehrsunfallgeschehen (vor allem bzgl. der Ursache nicht angepasste bzw. überhöhte Geschwindigkeit) derzeit nicht auffällig, so dass sich in der Folge für die Polizei keine dringende Notwendigkeit ergibt, aus Gründen der Verkehrssicherheit diese Strecke zu bemessen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Verkehrspolizeiinspektion Weilheim mit der Überwachung der Geschwindigkeit an Unfallbrenn- und Unfallgefahrenpunkten bereits ausgelastet ist und die Überwachung im Rahmen der Verkehrssicherheit für uns absoluten Vorrang hat. Wir geben erneut zu den wiederholten Forderungen zu bedenken, dass sich jede Messung aus Lärmschutzgründen in der Konsequenz nachteilig auf die Anzahl der priorisierten Messungen an Unfallbrenn- und Unfallgefahrenpunkten auswirkt.

Jedoch steht einer stationären oder teilstationären Überwachung durch die Kommunen auf eigene Kosten und entsprechend der Vorgaben nichts entgegen.“

Dazu ist anzumerken, dass die Zuständigkeit für die Verkehrsüberwachung bei der LHM grds. beim Kreisverwaltungsreferat - Kommunale Verkehrsüberwachung (KVR-I/4) liegt.

Weiterhin wird im IMS (Innenministerielles Schreiben) zur technischen Verkehrsüberwachung - Einsatz teilstationärer Geschwindigkeitsmessanlagen vom 22.12.2020 ausgeführt, dass Gemeinden, Zweckverbände und Kommunalunternehmen teilstationäre Geschwindigkeitsmessgeräte in Abstimmung mit der Polizei in der Regel innerorts einsetzen können.

Ausdrücklich ist aber darin für Gemeinden, Zweckverbände und Kommunalunternehmen eine Überwachung von Autobahnen oder Krafffahrstraßen ausgeschlossen.

Punkt 4 des Schreibens vom 29.06.2021

Es wurde berichtet, dass die Beanstandungsquote bei Radarkontrollen bei 11,5 % liegt. Wurden hierbei alle Geschwindigkeitsübertretungen über 60 km/h (plus Toleranz von 2-5 km/h) berücksichtigt?

Die VPI Weilheim teilte dazu Folgendes mit:

„Gemäß „Ergänzende Weisung Nr. 1 (Geschwindigkeit allgemein)“ ist eine Geschwindigkeitsüberschreitung bis einschließlich 10 km/h, nach Abzug der Verkehrsfehlergrenze, unter den in der Weisung genannten Voraussetzungen (5.2 und 5.3) für eine Verfolgung als unbedeutend zu werten.

Demnach erfolgt die ordnungswidrigkeitenverfolgende Geschwindigkeitsmessung auf der BAB, bei erlaubten 60 km/h, ab 74 km/h. Für die Berechnung der Beanstandungsquote ist demnach der Wert von 74 km/h relevant.“

Punkt 5 des Schreibens vom 29.06.2021

Wie ist die Verteilung der Höhe der Geschwindigkeitsübertretungen, aufgeschlüsselt in 60-65 km/h, 65-70 km/h etc.

Die VPI Weilheim gab dazu folgende Auskunft:

„Vom 01.01.2020 bis 31.12.2020 wurden an der Kontrollstelle 1701 folgende Geschwindigkeitsüberschreitungen festgestellt:

- | | |
|--------------|------|
| ▪ 6-10 km/h | 204, |
| ▪ 11-15 km/h | 722, |
| ▪ 16-20 km/h | 407, |
| ▪ 21-25 km/h | 191, |

| | |
|--------------|-------|
| ▪ 26-30 km/h | 103, |
| ▪ 31-35 km/h | 41, |
| ▪ 36-40 km/h | 23, |
| ▪ 41-45 km/h | 5, |
| ▪ 46-50 km/h | 3, |
| ▪ 51-55 km/h | 1 und |
| ▪ 56-60 km/h | 1 . |

Punkt 6 des Schreibens vom 29.06.2021

Für die Lärmauswirkung der Geschwindigkeitsübertretungen wurden Auswirkungen von 0,1 db (an der Ausfahrt Kreuzhof) und 0,7db (in der Nähe des LKP) errechnet.

Wie war genau der Algorithmus für diese Berechnung?

Das für die Berechnung zuständige Referat für Klima- und Umweltschutz führte dazu Folgendes aus:

„Straßenverkehrsgeräusche müssen gemäß § 43 Abs. 1 S. 1 BImSchG i. V. m. § 3 16. BImSchV nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) berechnet werden. Die Schallberechnungen wurden mit dem Schallberechnungsprogramm IMMI, Version 2020, durchgeführt.

Eine Berücksichtigung von Geschwindigkeitsüberschreitungen entspricht nicht den Vorgaben der RLS-90, nach der immer die zulässige Höchstgeschwindigkeit anzusetzen ist. Deshalb wurden mehrere übereinanderliegende virtuelle Straßen mit entsprechend höheren Geschwindigkeiten modelliert. Entsprechend dem prozentualen Anteil der geschwindigkeitsüberschreitenden Fahrzeuge wurde die Gesamtverkehrszahl auf die einzelnen virtuellen Straßen verteilt. Die Teilemissionspegel der virtuellen Straßen wurden im Anschluss zum Gesamtemissionspegel zusammengefasst.“

Wurde nur die tatsächlich festgestellte Anzahl von Geschwindigkeitsüberschreitungen gezählt oder wurden auch Erfahrungswerte berücksichtigt, dass Autofahrer ihre Geschwindigkeit reduzieren aufgrund der Bekanntgaben der Messpunkte im Radio?

RKU:

„Das RKU hat die Berechnungen ausschließlich auf Grundlage der Messergebnisse durchgeführt.“

Da nur Messungen zur Tageszeit vorlagen - wurden auch Extrapolationen für die Abend-und Nachtzeit vorgenommen?

RKU:

„Entsprechend den Vorgaben der RLS-90 werden die Beurteilungspegel für den Tag (6.00 bis 22.00 Uhr) und für die Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr) berechnet. Unter der Annahme, dass der prozentuale Anteil geschwindigkeitsüberschreitender Fahrzeuge im Tagesverlauf konstant ist, wurden die Messergebnisse der Tageszeit auch auf den Beurteilungszeitraum Nacht übertragen.“

In der Literatur wird ausgeführt, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung von 80 auf 60 km/h zu einer Lärmreduzierung von ca. 2 db(A) führt.

RKU:

„Das ist korrekt. Die Angegebene Reduzierung ergibt sich bei einer Differenzbildung der Lastfälle (100% Tempo 80) – (100% Tempo 60).“

Punkt 7 des Schreibens vom 29.06.2021

*Wenn zwei Standorte für die teilstationären Geschwindigkeitsmessanlagen zur Diskussion standen, von denen einer unmittelbar im Wohnbereich der Anwohner*innen (südlich und nördlich der Autobahn) liegt, die sich jahrzehntelang über die Lärmbelastung beschwerten und der andere in einem Bereich, in dessen Umfeld deutlich weniger Anwohner*innen wohnen - warum wurde dann (ohne weitere Konsultation des BAs) jener ausgewählt, der im Bereich mit weniger Anwohner*innen liegt ?*

Die VPI Weilheim führte dazu Folgendes aus:

„Die Auswahl der möglichen Messörtlichkeiten ist nicht daran geknüpft, welche zur Diskussion stehen, sondern welche die rechtlichen, baulichen und insbesondere technischen Voraussetzungen erfüllen. Nur im südlichen Bereich (zweispurige Fahrbahn) kann bei jeder Witterung bzw. Sichtverhältnissen eine Messung durchgeführt werden. Die Messgeräte zur Geschwindigkeitsüberwachung (neuester Stand der Technik) sind nicht uneingeschränkt einsetzbar. Der für Juni 2021 geplante Start der semistationären Messung konnte nicht erfolgen, da die baulichen Gegebenheiten bis dato nicht vorliegen.“

Dazu ist anzumerken, dass sich durch die Lage der beabsichtigten Aufstellfläche seitens des Baureferats wegen des darunter befindlichen Tunnelbauwerks der Abzweigung Kreuzhof ein zunächst nicht vorhersehbarer erhöhter Prüfungsaufwand ergab.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die von der VPI Weilheim zum Schutz des Trailers geforderte Verlängerung der Schutzplanke wegen des darunter liegenden Tunnelbauwerks nicht einfach verankert werden kann. Fraglich ist nach wie vor, ob die dann zur Verankerung erforderlichen Beton-Fundamente an dieser Stelle auf dem Brückenbauwerk überhaupt erstellt werden dürfen bzw. können. Hier ist offensichtlich nicht ohne Sondierungsgrabungen klärbar ob bzw. welche (historischen) Versorgungsleitungen dort bestehen. In jedem Fall erwartet das BauR-T22-VZB einen Aufwand von mehreren tausend Euro im fünfstelligen Bereich.

Mit Email vom 19.10.2021 teilte das Baureferat-T22/VZB-Verkehrszeichenbetrieb aktuell nun mit, dass eine Verlängerung der Schutzplanke aufgrund der aktuellen Haushaltseinsparungen nicht leistbar sei.

„Der gewünschte Standort für den Einsatzort des Messtrailers befindet sich direkt auf einem Ingenieurbauwerk. Das Aufstellen von Schutzplanken erfordert immer ein Fundament. An diesem Standort kann durch die Abhängigkeit von der Tunnelüberdeckung die Herstellung eines Fundaments in keiner Standardausführung erfolgen. Gründe hierfür sind die Materialbeschaffenheit und die Höhe der Tunnelüberdeckung.

Zudem ist im gewünschten Bereich auf eine Sparte, die das Bauwerk in der Tunnelüberdeckung quert, hinzuweisen. Die Lage und Tiefe der querenden Sparte ist nicht genau bekannt. Um hier eine sichere Baudurchführung zu garantieren ist in jedem Fall eine vertiefte Untersuchung in Form einer Spartengrabung notwendig. Zusammenfassend stellen wir fest, dass der gewünschte Standort durch seine spezielle Lage auf dem Tunneldach einen erheblichen Arbeitsaufwand und damit verbunden hohe Kosten verursacht. Aus unserer Sicht entspricht der daraus folgende Nutzen nicht dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit, dem wir als Verwaltung angehalten sind zu folgen.

Wir können Ihnen aber mitteilen, dass der Unterhaltsbezirk dem Asphaltieren der Fläche positiv gegenübersteht. So kann der gewünschte Einsatzort im Bereich zwischen den zwei Schutzplanken auf dem Tunneldach der Abfahrt Kreuzhof nicht mit einem Messtrailer, aber mit einem PKW überwacht werden.“

BauR-T22-S wird die Aufstellfläche (ohne Schutzplankenverlängerung) am 28.10.2021 asphaltieren lassen, damit diese (wie bisher) durch die VPI Weilheim mit der mobilen

Geschwindigkeitsmesseinheit genutzt werden kann, ohne beispielsweise durch jahreszeitlich bedingten hohen Grasbewuchs gehindert zu werden.

Punkt 8 des Schreibens vom 29.06.2021

Es wird ausgeführt, dass die Einrichtung einer stationären Messstelle "mehrere Hunderttausend EUR" kosten würde. Lässt sich diese Zahl näher konkretisieren (sind es eher 200.000 oder eher 900.000 EUR?).

Welche Erfahrungen gibt es generell an Autobahn-Teilstücken über die Amortisierung der Kosten durch die Einnahme von Bußgeldern?

Die VPI Weilheim teilte dazu Folgendes mit:

„Eine Kosten-Nutzen-Analyse findet bei der Polizei im Bereich der Verkehrsüberwachung mit technischen Gerät nicht statt. Die Ausgaben und Aufwände sind schlichtweg erforderlich, um ein einzelnes Menschenleben zu retten bzw. die Allgemeinheit zu schützen.“

Bei der Landeshauptstadt München ist die beim Kreisverwaltungsreferat angesiedelte Kommunale Verkehrsüberwachung (KVR-I/4) für Geschwindigkeitsmessungen zuständig und verfügt über Erfahrungen mit mobilen und stationären Geschwindigkeitsmeßanlagen im städtischen Straßenumfeld. Auf unsere Anfrage führte die Kommunale Verkehrsüberwachung Folgendes aus:

„Der genauen Aufwand für die dortigen Bereiche kann durch die Kommunale Verkehrsüberwachung nicht abgeschätzt werden.

Bei der Kommunalen Verkehrsüberwachung fielen im Jahr 2017 für eine stationäre Messanlage (Anmerkung: Ersatzbeschaffung für die Anlage an der Tegernseer Landstraße) mit einem Messsystem ca. 102.000 € Brutto an Kosten an – allein mit einem zweiten Messsystem müsste man derzeit mit rund 55.000 € Brutto zusätzlich rechnen.

Bei einer Autobahnmontage dürften jedoch deutlich höhere Kosten für Tiefbauarbeiten und den Anschluss an das Stromnetz (an der Tegernseer Landstraße war bei der Ersatzbeschaffung im Jahr 2017 bereits ein eigener Hausanschluss der Vorgängeranlage vorhanden) und Verkehrssicherung der Bauarbeiten etc. fällig werden.

Außerdem ist aufgrund der Fahrspurdistanzen evtl. ein zusätzlicher Blitz etc. erforderlich. Das aber kann nur nach einer genaueren Projektierung durch einen Messtechnikanbieter kostenmäßig präziser und qualifiziert beziffert werden.

Bei der Kommunalen Verkehrsüberwachung ist auch nur ein grober Kostenrahmen des bisherigen Lasermesstechnikanbieters bekannt. Von weiteren Anbietern stationäre Lasermesstechnik liegen bei der Kommunalen Verkehrsüberwachung derzeit keine Informationen vor.

Von Vorbeifahrten ist bekannt, dass in beiden Fahrtrichtungen eine Tempo-60-Anordnung besteht. Es müssten hier gegebenenfalls mehrere Messplätze eingerichtet werden. Hinzu kommen immer auch die Folgekosten für den Betrieb der Anlagen, also Messanlagenbedienung, Auswertung und Ahndung der festgestellten Verstöße und das dafür erforderliche zusätzliche Personal. Diese Folgekosten müssen bei einer seriösen Schätzung ebenfalls mit beziffert werden. Zusätzlich ist auch eine adäquate Infrastruktur erforderlich.

Die bei der Kommunalen Verkehrsüberwachung im Einsatz befindlichen Messsysteme können theoretisch bis zu vier Fahrspuren einer Fahrtrichtung überwacht werden, jedoch eingeschränkt auf maximal 24m Breite ab Scannermitte. So sind in der Praxis nur drei Fahrspuren zumeist realistisch zu überwachen.

Allerdings gibt es nach den vorliegenden Erfahrungen mit einem Aufstellungsort für mobile Messgeräte in der „Ichostraße“ auch hier Abstriche bei der Fotoqualität der entferntesten Fahrspur und damit bei der Verwertbarkeit der festgestellten Verstöße. Hier wäre dann nur über Zusatzblitz und/oder Zusatzkamera - sofern machbar - Abhilfe

zu schaffen (mit entsprechenden zusätzlichen Kosten). Inwieweit dies bei den derzeit bei der Kommunalen Verkehrsüberwachung im Einsatz befindlichen Messsystemen möglich und sinnvoll wäre, kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilt werden.“

Ergänzende Anmerkung:

Die BAB A95 hat im sachgegenständlichen Abschnitt bis zur Abzweigung der Ausfahrt Kreuzhof drei Fahrspuren plus einen Standstreifen; die VPI Weilheim sieht beispielsweise in diesem Bereich den Einsatz eines teilstationären Trailers am rechten Fahrbahnrand als nicht zielführend, da ausgerechnet für die linke Fahrspur - also mit den zu erwartenden höheren Verstößen - mit weniger brauchbaren Ergebnissen zu rechnen ist.

Am vorgesehenen Aufstellort für den Messtrailer nach der Abfahrt Kreuzhof hat die BAB A95 nur zwei Fahrspuren.