

Anhang 6.3

Bewertung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
Regionaler Planungsverband	
die Geschäftsstelle des Regionalen Planungsverbandes München teilt mit, dass zum o. g. Vorhaben keine regionalplanerischen Bedenken angemeldet werden.	Kenntnisnahme
Eisenbahn-Bundesamt	
im Rahmen der Mitwirkung in den Ballungsräumen unterstützt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 47e Abs. 4 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) Ballungsräume bei der Lärmaktionsplanung. Dies stellt in Abgrenzung zum Baugesetzbuch (BauGB) keine Beteiligung Träger öffentlicher Belange (TöB) dar.	Kenntnisnahme
<p>Folgende Informationen und Materialien stelle ich Ihnen zur Verfügung:</p> <p>Auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes finden Sie Kartenmaterial für den Ballungsraum München, das Ihnen kostenfrei zur Verfügung steht. Unter https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Ballungsraeume/by/by_node.html können Sie Lärm- und Betroffenheitskarten (sowohl für den gewichteten Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} als auch für den Nacht-Lärmindex L_{Night}) an Haupteisenbahnstrecken und sonstigen Strecken beziehen. Zusätzlich steht Ihnen Karten- und Datenmaterial auf dem sicheren BSCW-Server zur Verfügung, den Sie unter folgender Adresse erreichen: https://bscw.bund.de</p> <p>Bitte beachten Sie weiterhin bei allen bereitgestellten Materialien die Hinweise zu Nutzungs- und Urheberrechten.</p> <p>Die Ergebnisse der Lärmkartierung (Runde 4) zu Betroffenen und Belastung im Ballungsraum München sowie die Ergebnisse der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung habe ich als Anlage beigelegt.</p>	Kenntnisnahme
Identifizierung von Lärmschwerpunkten Zusätzlich stelle ich Ihnen eine Raster-Lärmkennzifferkarte für den Nacht-Lärmindex L_{Night} zur Verfügung, auf denen eine Auswahl an vordringlichen Lärmschwerpunkten gekennzeichnet ist. Dazu ist zu beachten: Im Rahmen der strategischen Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes wurden die Lärmbelastung an Eisenbahnstrecken des Bundes sowie die Anzahl der durch Schienenverkehrslärm belasteten Bewohnerinnen und Bewohner berechnet bzw. pauschalisiert. Die Ergebnisse der Lärmkartierung (Veröffentlichung: Juni 2023) können für die Identifizierung von Lärmschwerpunkten in Ballungsräumen und Kommunen herangezogen werden. Ein Lärmschwerpunkt beschreibt ein begrenztes Gebiet entlang eines Schienenweges, in dem eine hohe Anzahl an Betroffenen einer verhältnismäßig hohen	Kenntnisnahme

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>Belastung durch Schienenverkehrslärm ausgesetzt ist. Neben den Ergebnissen der Lärmkartierung sowie der Betroffenheitsanalyse ist eine qualitative Einzelfallbetrachtung zur Identifizierung eines Lärmschwerpunktes nötig. Diese Vorgehensweise enthält weitere Abwägungen, die über feste Kriterien wie Anzahl der betroffenen hinausgehen. Aus diesem Grund kann kein Vollständigkeitsanspruch an die Benennung von Lärmschwerpunkten gestellt werden. Die Kennzeichnung von Lärmschwerpunkten liegt im Ermessen des Eisenbahn-Bundesamtes und ist isoliert für jede Kommune und jeden Ballungsraum zu betrachten. Ein bundesweiter Vergleich ist weder angestrebt noch zielführend.</p>	
<p>Maßnahmen zum Lärmschutz Zum Schutz vor Lärmbelastung durch Eisenbahnverkehr auf Schienenwegen gilt nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) das Prinzip der Lärmvorsorge. Das bedeutet: Ein Anspruch auf Lärmschutz kann dann entstehen, wenn Schienenwege neu gebaut oder wesentlich geändert werden. Ergänzend hierzu hat die Bundesregierung 1999 ein Lärmsanierungsprogramm eingerichtet, im Rahmen dessen auch an bestehenden Eisenbahnstrecken – also ohne wesentliche Änderung am Schienenweg – Schallschutz realisiert werden kann. Weitere Informationen zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes und die genauen Voraussetzungen finden Sie auf der Internetseite des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/schiene-laerm-umwelt-klimaschutz/laermvorsorgeund-laermsanierung.html sowie in der Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes (überarbeitete Fassung 2022), die Sie unter https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/foerderrichtlinielaermsanierung-schiene.pdf?__blob=publicationFile einsehen können.</p> <p>Voraussetzung für die Durchführung einer Lärmsanierungsmaßnahme ist, dass die entsprechende Strecke in das Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes aufgenommen ist und dabei als entsprechend dringlich angesehen wird. Zuwendungsempfängerin bzw. -empfänger der Mittel, die der Bund für die Lärmsanierung zur Verfügung stellt, sind ausschließlich Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, z. B. die DB InfraGO AG (ehemals DB Netz AG), die auch die operative Gesamtprojektleitung wahrnehmen. Bei passiven Lärmschutzmaßnahmen, zu denen der Einbau von Schallschutzfenster zählt, sind die begünstigten Hauseigentümerinnen bzw. -eigentümer Zweitempfängerin bzw. -empfänger. Sie werden vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen über das Lärmsanierungsprogramm informiert und erhalten die Möglichkeit zur Teilnahme. Mit Abschluss</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>der Maßnahme werden keine Fördermittel mehr freigegeben.</p>	
<p>Im Ballungsraum München sind Lärmsanierungsmaßnahmen bereits umgesetzt sowie im Bau. Hierzu gibt Anlage 1 einen Überblick. Auch ist der Ballungsraum München in Anlage 3 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes aufgenommen. Als Anhang habe ich einen Auszug aus dem finalen Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes zu Anlage 1 und 3 angehängt.</p> <p>Bitte beachten Sie, dass aufgrund der bevorstehenden Harmonisierung des Lärmsanierungsprogrammes mit der Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes eine Neuberechnung der Anlage 3 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung notwendig ist. Welche Auswirkungen dies auf die Sanierungsbereiche bzw. -abschnitte in München hat, ist bislang nicht abzusehen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>Hinweise zum Lärmaktionsplan: Auf Seite 26 in Tabelle 10 sollte laut Überschrift die „Geschätzte Zahl der Fälle ischämischer Herzkrankheiten, Starker Belästigung und starker Schlafstörung hervorgerufen durch sonstiges Schienenverkehrslärm in München“ dargestellt sein. In der Tabelle selbst steht jedoch „Hauptverkehrsstraßennetz“ (siehe Screenshot):</p> <p><i>(Screenshot siehe pdf)</i></p>	<p>Hier ist ein redaktioneller Fehler aufgetreten. Die Tabelle wird entsprechend korrigiert.</p>
<p>Im Lärmaktionsplan gehen Sie ab S. 50 auf ruhige Gebiete ein. In diesem Zusammenhang möchte ich Sie darauf hinweisen, dass ruhige Gebiete, die sich in der Nähe von Schienenverkehrswegen von Eisenbahnen des Bundes befinden, durch Schienenverkehrslärm belastet sein können.</p>	<p>Bei der Ermittlung der Flächenkulisse mit Bereichen, die als Ruhige Gebiete in Frage kommen, wurde neben der Lärmkartierung des LfU, welche die maßgeblichen Straßen innerhalb des Ballungsraumes sowie die Schienenverkehrswege gemäß dem PBefG berücksichtigt, auch die Lärmkartierung des EBA für die Eisenbahnen des Bundes zu Grunde gelegt. Flächen, die durch Schienenverkehrslärm der Eisenbahnen des Bundes belastet sind, wurden bereits aus der Flächenkulisse entfernt. Dies lässt sich z.B. gut an dem Umgriff des Ruhigen Gebietes 1 "Aubinger Lohe / Mooschwaige" erkennen.</p>
Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen	
<p>die Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen dankt für die Gelegenheit zur Stellungnahme.</p> <p>Die Ziele des LAP 2024 sind im Grundsatz anzuerkennen. Die Verwaltung steht auch grundsätzlich positiv den Zielen gegenüber, als auch wir einen Schutz dieser Zonen und Einrichtungen vor neuen Immissionen, die sich nicht aus dem notwendigen Betrieb ihrer selbst ergeben, als sinnvoll erachten. Allerdings müsste aus Sicht der Schlösserverwaltung jede Festsetzung im LAP 2024 berücksichtigen, dass Betrieb und Weiterentwicklung der betrieblichen Einrichtungen im Englischen Garten und im Schlossbesitz Nymphenburg auch zukunftsgerichtet gewährleistet sein muss, insbesondere was Pflege, Unterhalt und Fortentwicklung zeitgemäßen</p>	<p>Die grundsätzliche Zustimmung der Bayerischen Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen wird begrüßt. Um die Wirkung der Festlegung der Ruhigen Gebiete zu konkretisieren, wurde eine entsprechende Ergänzung in Kapitel 11.3 des Lärmaktionsplans vorgenommen.</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>Besucherservices für unsere Gäste angeht. Auch den Herausforderungen einer den aktuellen Klimaschutzregelungen folgenden Umstellung von Haus- und Betriebstechnik auf regenerative Technikformen wie Wärmepumpen, Holzhackschnitzelheizungen etc. sollte die Festlegung der neuen ruhigen Gebiete im LAP 2024 nicht entgegenstehen. Ihre Aussage zur fehlenden unmittelbaren Rechtswirkung und zum Charakter einer nicht zwingenden Vorgabe ist hierbei von hoher Bedeutung, da eine Verabsolutierung des Ziels der Lärmvermeidung wegen der notwendigen Fortentwicklung unseres Bestands eine Überge- wichtung darstellen würde und für uns nicht akzeptabel wäre.</p>	
Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg-Erding	
<p>für die Beteiligung an o.g. Planungsvorhaben bedanken wir uns. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (AELF) Ebersberg-Erding gibt eine gemeinsame Stellungnahme der Bereiche Landwirtschaft und Forsten ab.</p> <p>Es bestehen keine Einwände oder Anregungen.</p>	Kenntnisnahme
Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstentfeldbruck	
<p>zum o. g. Bauvorhaben erhalten Sie folgende Stellungnahme:</p> <p>Wir gehen davon aus, dass die im Betrachtungsgebiet liegenden landwirtschaftlichen Betriebe, ähnlich wie Handwerks- und Gaststättenbetriebe nicht in den Zuständigkeitsbereich der Lärmaktionsplanung fallen bzw. immissionsschutzrechtlich grundsätzlich nicht relevant sind.</p> <p>In den „ruhigen und den potenziell ruhigen Gebieten“ muss eine ordnungsgemäße Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Flächen und Hofstellen mit den in der Landwirtschaft üblichen Maschinen und Geräte uneingeschränkt möglich sein, auch an Sonn- und Feiertagen sowie zeitweise, v. a. während der Erntezeit, auch vor 6 Uhr oder nach 22 Uhr. Ebenso muss die Weiterentwicklung landwirtschaftlicher Betriebe, d. h. deren Aussiedlung (Bau von neuen landwirtschaftlichen Betrieben) in dem Betrachtungsgebiet weiterhin möglich sein. Auch die Beweidung durch Tiere darf in den ausgewiesenen Gebieten nicht beschränkt werden.</p>	<p>Es ist zutreffend, dass landwirtschaftliche Betriebe nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung sind und die ggf. hierdurch entstehenden Lärmeinwirkungen in diesem Rahmen nicht ermittelt und bewertet werden.</p> <p>Der Schutzstatus der Ruhigen Gebiete zielt nach Auflassung des Referats für Klima- und Umweltschutz in erster Linie auf die von außen auf diese Gebiete einwirkenden Immissionen ab – welche von den Erholungssuchenden üblicherweise als störend empfunden werden, und nicht auf Emissionen, die durch die ortsübliche Bewirtschaftung der Flächen selbst entstehen. Der Betrieb und die Weiterentwicklung der landwirtschaftlichen Betriebe, einschließlich der Beweidung und sonstiger landwirtschaftlicher Nutzungen der Flächen, wird durch die Festlegung der Ruhigen Gebiete nicht eingeschränkt. Um dies zu verdeutlichen, wurde eine entsprechende Konkretisierung in Kapitel 11.3 des Lärmaktionsplans aufgenommen.</p>
Autobahn GmbH des Bundes – Niederlassung Südbayern	
<p>vielen Dank für die Möglichkeit der Stellungnahme zur 4. Runde des Lärmaktionsplans für München.</p> <p>Wie in allen Unterlagen richtig vermerkt ist, liegen die Bundesautobahnen nicht im Zuständigkeitsbereich der Landeshauptstadt Münchens, da mittlerweile bayernweit die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung der Bundesautobahnen bei der Regierung von Oberfranken gebündelt worden ist. Dementsprechend greift die Lärmaktionsplanung der Landeshauptstadt München nicht in die Belange der Bundesautobahnen im Bereich des Stadtgebietes</p>	Kenntnisnahme

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
ein und die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südbayern hat keine Einwände zur vorliegenden Entwurfssfassung des Lärmaktionsplans.	
Staatliches Bauamt Freising – Servicestelle München	
<p>mit Schreiben vom 05.08.2024 haben Sie uns über die öffentliche Auslegung des Entwurfs des Lärmaktionsplanes- Runde 4 für München informiert sowie um Stellungnahme zur geplanten Ausweisung ruhiger Gebiete gebeten</p> <p>Von Seiten des Staatlichen Bauamtes Freising bestehen mit den geplanten ruhigen Gebieten (Abbildung 24) sowie mit den potentiell relativ ruhigen Gebieten (Abbildung 25) gemäß Lärmaktionsplan in der Fassung vom 12.06.2024 grundsätzlich Einverständnis.</p>	Das grundsätzliche Einverständnis seitens des Staatlichen Bauamts Freising wird begrüßt.
<p>Wir weisen jedoch darauf hin, dass in unmittelbarer Nähe der ausgewiesenen ruhigen Gebiete sowie innerhalb der potentiell relativ ruhigen Gebiete klassifizierte Straßen (Bundes-, Staats- und Kreisstraßen) verlaufen.</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass durch die Zunahme des Verkehres auf überdurchschnittlich hochbelasteten klassifizierten Straßen auch der Lärmpegel zunehmen wird. Daher widersprechen wir als Vertreter der Straßenbulasträger des klassifizierten Straßennetzes der Festlegungen unter Punkt 11.3 des Lärmaktionsplans insoweit, dass bei den ruhigen Gebieten eine Lärmzunahme vermieden werden muss.</p>	Grundsätzlich gilt, dass mit der Festlegung eines Ruhigen Gebietes kein generelles Verbot einer Lärmzunahme einhergeht. Nach Auffassung des Referats für Klima- und Umweltschutz sind die Belange von Ruhigen Gebiete in erster Linie im Zuge von räumlichen Planungsverfahren (Bauleitplanung, Planfeststellungen) abwägungsbeachtlich – der Schutzstatus der Ruhigen Gebiete zielt somit in erster Linie auf einen Schutz vor durch Neu- bzw. Ausbaivorhaben bedingte Lärmeinwirkungen ab. Der Ausschluss einer Lärmzunahme durch bestehende Verkehrswege ist hieraus nicht abzuleiten – zumal dies rechtlich auch nicht regelbar wäre. Auf die Zulässigkeit der Lärmeinwirkungen durch bestehende Verkehrswege im Falle einer allgemeinen Verkehrszunahme hat die Festlegung der Ruhigen Gebiete demnach keinen Einfluss.
<p>Bei Neubauten sowie wesentlichen Änderungen von Straßen werden evtl. erforderliche Lärmschutzmaßnahmen vom Baulastträger gem. Verkehrslärmschutzverordnung ohnehin berücksichtigt.</p> <p>Nördlich des ruhigen Gebietes „Englischer Garten Nord“ ist ein Freiraum für ein Gebiet relativer Ruhe vorgesehen. Innerhalb dieses Freiraums verläuft die Staatsstraße 2088 Föhringer Ring. Für den zweibahnigen Ausbau des Föhringer Rings liegen mit dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss vom 26. Juli 2004, zuletzt geändert durch Planänderungsbeschluss vom 07.10.2022, die baurechtlichen Voraussetzungen vor. Derzeit läuft das Anhörungsverfahren zur Planänderung der 3. Tektur vom 15.04.2024. Sowohl die bisher genehmigte Planung als auch die Planänderungen im derzeitigen Anhörungsverfahren zum Ausbau des Föhringer Rings sehen durch den Straßenausbau erforderliche Lärmschutzmaßnahmen vor, die im Zuge der Maßnahme dann umgesetzt werden. Weitergehende Maßnahmen, die sich aus der Entwicklung des Lärmaktionsplanes aus den potentiell relativ ruhigen Gebieten zukünftig ergeben könnten, werden durch den Straßenbulasträger der St 2088 weder realisiert noch findet eine finanzielle Beteiligung statt.</p>	Bei den hinweislich dargestellten potentiellen Relativ Ruhigen Gebieten handelt es sich zunächst nur um eine Flächenkulisse mit Bereichen, die als Gebiete relativer Ruhe in Frage kommen. Eine formale Festlegung erfolgt zunächst nicht, da mögliche Konfliktpunkte noch nicht abschließend geklärt wurden. Eine Klärung, ob eine formale Festlegung der potenziellen Relativ Ruhigen Gebiete erfolgen soll sowie eine Prüfung, inwieweit sich die hinweislich dargestellten Flächen unter Berücksichtigung möglicher Nutzungskonflikte und Entwicklungsabsichten als Relativ Ruhige Gebiete eignen, kann in einem der Lärmaktionsplanung nachgelagerten Prozess oder im Zuge der erneuten Fortschreibung des Lärmaktionsplans erfolgen. In diesem Zusammenhang würden auch die Planungen bezüglich des Ausbaus des Föhringer Rings berücksichtigt werden.

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>Auf die von den folgenden klassifizierten Straßen ausgehenden Emissionen wird hingewiesen. Sie sind im Weiteren Verfahren zu berücksichtigen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - B 13 Abschnitt 2520, von der Stadtgrenze Richtung Garching - St 2345 Abschnitt 160 auf Flur LHM, von Gröbenzell nach Lochhausen - B 2 Abschnitt 1080 kurz vor der A 99-AS Germering-Nord - B 11 Abschnitt 660 von Pullach an der Stadtgrenze - St 2079 Abschnitt 120 von Putzbrunn an der Stadtgrenze - St 2340 Abschnitt 140 zwischen Dieselstraße und A 99 – AS Aschheim-Ismaning - M 13 Abschnitt 160 (Münchner Straße südlich Föhlinger Ring) 	<p>Die Lärmeinwirkungen der genannten Straßen wurden bereits im Rahmen der Lärmkartierung berücksichtigt. Durch Straßenverkehrslärm belastete Flächen wurden bereits aus der Flächenkulisse für die Ruhigen Gebiete entfernt.</p>
Regierung von Oberbayern – Luftamt Südbayern	
<p>das Luftamt Südbayern hat zum Lärmaktionsplan für München keine Anmerkungen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern	
<p>von Seiten der gewerblichen Wirtschaft besteht grundsätzlich Einverständnis mit der Lärmaktionsplanung der Stadt München.</p> <p>Jedoch dürfen durch die Planung keine Einschränkungen für die im Stadtgebiet ansässigen Gewerbebetriebe entstehen. Rein vorsorglich weisen wir deshalb darauf hin, dass die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe gewährleistet bleiben muss und es keinesfalls zu Durchfahrtsverboten für LKWs kommen darf, wodurch die Versorgungs- oder Anlieferungsfunktion beeinträchtigt werden könnte.</p> <p>Weitere Anregungen oder Bedenken sind nicht vorzubringen.</p>	<p>Das grundsätzliche Einverständnis seitens der gewerblichen Wirtschaft wird begrüßt.</p> <p>Das Referat für Klima- und Umweltschutz teilt die Auffassung, dass es zu keiner Beeinträchtigung der Versorgungs- oder Anlieferungsfunktion kommen darf – auch da eine wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung im Sinne einer Stadt der kurzen Wege aus Sicht des Lärmschutzes ein wichtiges Ziel ist. Der Lärmaktionsplan sieht keine Durchfahrtsverbote für Lkw oder sonstige Maßnahmen vor, welche eine Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe beeinträchtigen würde.</p>
Handwerkskammer für München und Oberbayern	
<p>Die Aufstellung des 4. Entwurfs des Lärmaktionsplan für München entspricht der Richtlinie 2002/49/EG der Europäischen Union über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm und wurde folgerichtig entsprechend fortgeschrieben. Dabei ist zu beachten, dass die Festlegung von Maßnahmen in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt ist und nicht verlangt, dass geeignete Maßnahmen zur Lärmreduktion verbindlich umgesetzt werden müssen. Eventuelle Verbindlichkeiten zur Umsetzung vorgeschlagener Lärminderungsmaßnahmen ergeben sich aus dem deutschen Recht bzw. aus § 47 d des Bundesimmissionsschutzgesetzes. Somit muss zuallererst festgestellt werden, dass kein Rechtsanspruch auf das Ergreifen vorgeschlagener Maßnahmen besteht, sondern nur eine Sammlung alternativer Möglichkeiten zur Lärmreduktion im Lärmaktionsplan aufgeführt wird.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>Prinzipiell wurden als wesentliche Maßnahmen zur Lärmreduktion eine Verminderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 tags- und nachts bzw. Tempo 30 nur in der Nacht, auf</p>	<p>s.u.</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>Straßenrandbegrünungen und sonstige bauliche Maßnahmen sowie auf das Aufbringen von Flüsterasphalt aufgeführt. Gleichzeitig wird aber darauf hingewiesen, dass bei Hauptverkehrserschließungsstraßen bzw. Straßen, die dem städtischen Busnetz dienen keine Geschwindigkeitsreduktionen vorgenommen werden können, da sich ansonsten die Umlaufzeiten der Busse erhöhen würden und in der Konsequenz mehr Busse und mehr Fahrer benötigt würden, um die gleiche Bedienungsqualität aufrecht zu erhalten.</p> <p>Die gleiche Argumentation gilt aber auch für das Handwerk, da eine Reduktion der Geschwindigkeit auf Tempo 30 auf wesentlichen Erschließungsstraßen dazu führen würde, dass Liefer- und Montaget Teams noch mehr Zeit auf der Straße verbringen, die Wegekosten sich weiter erhöhen und die bei Kunden erbrachten Leistungen reduziert würden.</p>	
<p>Im Endeffekt müsste also analog dem MVV zusätzliches Personal und Fachkräfte eingestellt und Fahrzeuge angeschafft werden, um die gleiche Leistungsfähigkeit aufrecht zu erhalten. Also auch hier gibt es eine Ausdünnung der Leistung oder es werden zusätzliches Personal und zusätzliche Fahrzeuge angeschafft. Weitere Bereiche der Wirtschaft wie z.B. sämtliche KEP-Dienstleister müssten sich analog verhalten und in der Summe wäre festzustellen, dass der Lärm aufgrund der Geschwindigkeit zwar abnimmt, die Summe der Fahrzeuge, die Summe der Stauungen und Verkehrsbehinderungen und damit auch die Summe der Verkehrsemissionen aber zunehmen. Inwieweit dabei der intendierte Lärmschutz selbst wieder leiden würde, ist gleichzeitig zu hinterfragen. Im Endeffekt sollte darüber hinaus eine gesamte Umweltbilanz erstellt werden, die der Lärmreduktion die zusätzlichen Abgasemissionen gegenüberstellt und in einem Abwägungsprozess abgleicht, wie die gesamte Ökobilanz bei einzelnen Maßnahmen ausschauen würde.</p> <p>Dass eine Temporeduktion auf Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen darüber hinaus weitere Verkehrsverlagerungen in Nebenverkehrsstraßen mit sich bringen würde und das, obwohl 80 % aller Strecken ohnehin bereits auf Tempo 30 reduziert sind, muss nicht weiter erwähnt werden.</p> <p>Aus Sicht des Handwerks kann eine Umsetzung von Tempo 30 auf den 20 % des verbliebenen Streckennetzes somit nicht zielführend sein, sondern es kann allenfalls darüber diskutiert werden, auf welchen Strecken eine nächtliche Temporeduktion in Frage kommen kann.</p>	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass den geäußerten Bedenken bereits im Rahmen der Erarbeitung des Lärmaktionsplans dahingehend Rechnung getragen wurde, dass in den Straßen, welche Bestandteil des Vorbehaltensnetzes für den Wirtschaftsverkehr sind – und somit eine wichtige Bündelungsfunktion auch im Hinblick auf den Verkehr durch Handwerksbetriebe aufweisen – von einer Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im Tageszeitraum abgesehen wird.</p> <p>Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass eine flächendeckende Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im verbleibenden Streckennetz mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h nicht im Lärmaktionsplan vorgesehen ist – es handelt sich vielmehr um räumlich eingegrenzte Maßnahmen in ausgewählten, besonders hochbelasteten und dicht besiedelten Bereichen.</p>
<p>Da Flüsterasphalt unter sehr guten Bedingungen eine Lärmreduktion von bis zu 5dB(A) erzeugen kann und Tempo 30 bestenfalls eine Reduktionspotenzial von 3dB(A) besitzt, sollte bei allen Straßen zur allererst die Möglichkeit der Aufbringung von Flüsterasphalt ins Kalkül gezogen werden. Gleichzeitig würde es sich anbieten, bei der</p>	<p>Lärmindernde Fahrbahnbeläge die für den innerstädtischen Verkehr bautechnisch geeignet und im straßenbautechnischen Regelwerk zugelassen sind, sind dichte Beläge wie z.B. Splittmastixasphalte (SMA), Asphaltbetone (AC) und Dünnschichtbeläge (DSH-V). Diese erreichen bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h in Abhängigkeit der</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>Sanierung und dem Umbau von raumbedeutsamen Straßen generell nur noch mit Flüsterasphalt zu arbeiten.</p>	<p>Verkehrszusammensetzung, mittlere Pegelminderungen von ca. 2,5 bis 3,5 dB über ihre technische Lebensdauer gegenüber dem Referenzbelag der RLS-19 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen). Diese Fahrbahnbeläge werden vom Baureferat der Landeshauptstadt München bereits seit einigen Jahren beim Neubau und der Sanierung von Fahrbahnen standardmäßig eingesetzt.</p> <p>Da die vorhandenen Haushaltsmittel sparsam eingesetzt werden müssen erfolgt eine großflächige Erneuerung von Fahrbahnbelägen in der Regel nur dort wo durch kleinflächige Instandhaltungsmaßnahmen die Verkehrssicherheit nicht mehr mit wirtschaftlich sinnvollem Aufwand aufrechterhalten werden kann. Daher ist eine Geschwindigkeitsreduzierung grundsätzlich das kostengünstigste Mittel um Lärmschutzziele zu erreichen.</p> <p>Die in Ihrem Schreiben genannten rein belagsinduzierten Lärmreduktionen von 5 dB können allenfalls mit sogenannten offenporigen Asphalten (OPA) und bei deutlich höheren Geschwindigkeiten (>> 60km/h) erreicht werden. Im innerstädtischen Bereich ist ein solcher offenporiger Belag nicht geeignet. Durch die niedrigen innerstädtischen Geschwindigkeiten verstopfen nach kurzer Zeit die für die Schallabsorption erforderlichen Poren. Außerdem sorgt das häufige Anfahren und Bremsen im Stadtverkehr (Stop and Go, Ampeln etc.) für enorme Schub- und Scherkräfte die auf das Korngerüst des offenporigen Fahrbahnbelages einwirken und den Fahrbahnbelag schnell schädigen und zerstören. Das typische Einsatzgebiet dieser Beläge sind daher Autobahnen.</p> <p>Wegen der besonderen Beanspruchung können im Stadtstraßenverkehr nur die oben aufgezählten dichten Beläge mit lärmindernden Eigenschaften eingesetzt werden</p>
Landratsamt Fürstenfeldbruck	
<p>wir (Untere Immissionsschutzbehörde im Landratsamt Fürstenfeldbruck) teilen zu o. g. Vorhaben keine Bedenken oder Anregungen mit, da unsere Belange davon nicht berührt werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
Stadt Garching b. München	
<p>mit Ihrem Schreiben vom 05.08.2024 haben Sie die Stadt Garching bei München dazu aufgefordert eine Stellungnahme zum Lärmaktionsplan für München – Runde 4 zu verfassen.</p> <p>Nach Sichtung aller uns übermittelten Unterlagen sehen wir, bei den vorgesehenen Maßnahmen, keine Berührungspunkte die das Stadtgebiet Garching betreffen.</p> <p>Daher besteht seitens der Stadt Garching bei München Einverständnis mit der Umsetzung des Lärmaktionsplans für München – Runde 4.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
Gemeinde Ismaning	
<p>mit Bezug auf Ihr Schreiben vom 5. August 2024 „Lärmaktionsplanung für München – Runde 4 – Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange“ möchte ich Ihnen mitteilen, dass seitens der Gemeinde Ismaning keine Bedenken oder Anregungen angemeldet werden.</p>	Kenntnisnahme
Gemeinde Neuried	
<p>im Rahmen des oben genannten Verfahrensschrittes gibt die Gemeinde Neuried zum Entwurf des Lärmaktionsplanes folgende Stellungnahme ab:</p> <p>Die Gemeinde Neuried begrüßt die Umleitung des Lkw-Durchgangsverkehrs auf den Münchner Autobahnring A 99, wie unter Punkt 7.2.2.1.1 bzw. 10.3, Maßnahme C im Lärmaktionsplan, Entwurf dargestellt. Insbesondere befürwortet die Gemeinde Neuried die Beibehaltung, der „freien Befahrung“ der Fahrbeziehungen von der A 995 zur A 95 bzw. von der A 95 zur A 96 auf dem Stadtgebiet.</p> <p>Die Gemeinde Neuried möchte in diesem Zusammenhang darauf verweisen, dass der momentan in Arbeit befindliche Lärmaktionsplan der 4. Runde für die Gemeinde Neuried eine Lärminderung an der durch Neuried verlaufenden Staatsstraße St 2344 zum Ziel hat, welche derzeit im Falle von gestörtem Verkehrsfluß durchaus als „Scheichweg“ genutzt wird.</p> <p>Um die Belastung von Wohngebieten durch die teilweise genutzte Strecke von A95 zu A96 über Martinsried bzw die Würmtalstraße und dann (gebündelt) die St2344 zu abzumildern, regt die Gemeinde Neuried an, dass auf eine entsprechende Beschilderung geachtet wird, welche eine weitere Verschärfung der Situation an der St2344 durch Ausweichverkehr verhindert.</p>	<p>Es wird darum gebeten, die Anregungen im Hinblick auf eine Anpassung der Beschilderung zur Vermeidung von Ausweichverkehren von der BAB A 95 zur BAB A 96 bzw. umgekehrt bei der Niederlassung Südbayern der Autobahn GmbH des Bundes vorzubringen, da die Landeshauptstadt München über keinerlei Einfluss auf die Beschilderungen entlang von Bundesautobahnen verfügt.</p>
Gemeinde Gröbenzell	
<p>der Gemeinderat der Gemeinde Gröbenzell hat in der Gemeinderatssitzung Sitzung am 26.9.2024 beschlossen sein Einvernehmen zum vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplans für München zu erteilen.</p>	
Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr	
<p>Lärmaktionsplan grundsätzlich zu begrüßen Der AAN begrüßt, dass mit dem Lärmaktionsplan Maßnahmen zur Lärmreduzierung ergriffen werden. Im Berichtsentwurf wird klar herausgearbeitet, dass die Lärmquelle Nummer 1 der Straßenverkehr ist. Folgerichtig liegt der Schwerpunkt der Maßnahmen auf der Reduzierung des Straßenverkehrslärms. Mittels übergeordneter Strategien, wie z. B. der Förderung des öffentlichen Nahverkehrs und des Radverkehrs, soll die Lärmbelastung stadtweit reduziert werden (Seite 8). Die wichtige Rolle des ÖPNV für die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) wird im Lärmaktionsplan betont. Angesichts der aktuellen</p>	<p>Die im Grundsatz positive Haltung zu den Zielen und Maßnahmen des Lärmaktionsplans wird begrüßt. Die Beschleunigung von Bus und Trambahn wird unter Punkt II. der Maßnahme H) "Förderung des allgemeinen ÖPNV" dargestellt.</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
Finanzierungsprobleme beim Ausbau des ÖPNV ist eine stärkere Betonung schnell umsetzbarer Maßnahmen wie z. B. der Bus- und Trambeschleunigung erforderlich. Dieser Aspekt ist im Bericht leider nicht klar genug dargestellt.	
Unklar ist, wie bei der Einführung der vorgeschlagenen Grünen Wellen Rebound-Effekte (d.h. mehr MIV durch flüssigeren Verkehr) verhindert werden sollen.	Es wird auf die untenstehenden Ausführungen unter dem Punkt "Verkehrsverflüssigung – Grüne Welle" verwiesen.
Einzelmaßnahmen des Lärmaktionsplans (Auswahl)	
Maßnahmen zur Reduzierung des MIV	
<p>Geschwindigkeitsreduzierung Wie in Kapitel 10.2.1 dargestellt, sind Geschwindigkeitsreduzierungen ein wirksames Mittel zur Reduzierung der Lärmemissionen des MIV.</p> <p><u>Durchsetzung</u> Leider wird im Lärmaktionsplan nicht auf das Problem der Durchsetzung eingegangen: Es stellt sich angesichts der in München recht mangelhaften Verkehrsüberwachung und Durchsetzung der Verkehrsregeln durch die Polizei die Frage, wie insbesondere nächtliche Tempolimits (i. d. R. Tempo 30) durchgesetzt werden. Hier ist im Interesse der Gesundheit der Münchner Bevölkerung ein deutlich stärkeres Engagement des Freistaats zur Durchsetzung bestehender Verkehrsregeln erforderlich.</p>	<p>Gemäß vertraglicher Vereinbarung mit dem Polizeipräsidium München führt die Kommunale Verkehrsüberwachung (KVÜ) der Landeshauptstadt München Geschwindigkeitskontrollen grundsätzlich im gesamten Stadtgebiet Münchens durch – der Einsatz der kommunalen Geschwindigkeitsmesstechnik ist dabei schwerpunktmäßig auf 30 km/h-Zonen, 30 km/h-Strecken sowie verkehrsberuhigte Bereiche begrenzt. Die Überwachung von Tempo-50/60-Bereichen, Einfahrtsbeschränkungen und auch die gekoppelte Rotlicht-/Geschwindigkeitsüberwachung im Stadtgebiet fallen in den Zuständigkeitsbereich der Polizei.</p> <p>Das Messprogramm der KVÜ umfasst derzeit über 900 Straßenzüge aus dem gesamten Stadtgebiet. Die jeweiligen Straßen werden entsprechend prioritätsorientiert nach einsatzplanerischen Vorgaben angefahren. Die Überwachungsschwerpunkte sind grundsätzlich durch die in Bayern gültigen Verkehrsüberwachungsrichtlinien vorgegeben.</p> <p>Es handelt sich hierbei um Unfallschwerpunkte, aufgrund örtlicher Verhältnisse besondere Unfallgefahrenpunkte, Straßenabschnitte, an denen die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit die Belästigung der Anwohner durch Verkehrslärm steigert und Straßenabschnitte, die bei Überschreitung der Geschwindigkeit gefährlich werden können.</p> <p>Die Straßenzüge des kommunalen Messprogramms erfüllen allesamt diese Vorgaben. So spielt neben den Verkehrssicherheitsaspekten selbstverständlich auch das Thema Verkehrslärm bei der Einsatzplangestaltung der KVÜ regelmäßig eine mitentscheidende Rolle. Beispielhaft möchten wir hier aus dem Messprogramm die Örtlichkeiten (mit Tempo-30-Regelungen) Meyerbeer-/Offenbachstraße, Leopoldstraße, Karl-Theodor-Straße nennen – darüber hinaus ist u.a. für die Innere Wiener Straße und die Ismaninger Straße die Überprüfung der möglichen Aufnahme in das regelmäßige Messprogramm im Gange.</p> <p>Im März 2024 konnte die KVÜ die Beschaffung neuer, moderner und zusätzlicher Lasermesstechnik abschließen. Zusätzlich wurde und wird für den Messdienst das erforderliche Personal eingestellt. Schon jetzt kann im Vergleich zu den Vorjahren von einem verstärkten Regelmessbetrieb ausgegangen werden. Nach Abschluss der Personalzuschaltung werden deutlich verstärkte Geschwindigkeitskontrollen die Regel sein.</p> <p>Darüber hinaus ist das Verfahren zur zusätzlichen</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	<p>Beschaffung von semistationärer Geschwindigkeitsmesstechnik eingeleitet. Diese nochmalige Erweiterung der Überwachungsmöglichkeiten, welche dann ggf. im kommenden Jahr 2025 gegeben sein dürfte, wird zusätzlich zu einer Erhöhung der Kontrolldichte führen.</p> <p>Informativ ist noch anzumerken, dass die Sanktionierung von Geschwindigkeitsverstößen nach dem bundeseinheitlichen Bußgeldkatalog erfolgen muss – die Festlegung der Bußgeldhöhe für Übertretungen der Geschwindigkeit obliegt somit ausschließlich dem Gesetzgeber.</p>
<p><u>Belange des ÖPNV berücksichtigen</u> Generell sind bei der Einführung von Tempolimits Belange des Bus- und Tramverkehrs zu berücksichtigen.</p>	<p>Für jedes der ausgewählten Untersuchungsgebiete wurden mögliche Lärmschutzmaßnahmen nach einem vorgegebenen Prüfschema hinsichtlich deren grundsätzlicher Umsetzbarkeit untersucht. Ein wichtiges Kriterium war hierbei die Vereinbarkeit der Maßnahmen mit den Belangen des ÖPNV, da eine Beeinträchtigung der Attraktivität des ÖPNV aufgrund dessen Relevanz für eine flächendeckende Lärminderung zu vermeiden ist. Daher wurde für Straßenzüge, bei denen eine deutliche Fahrzeitverlängerung der dort verkehrenden ÖPNV-Linien und damit verbunden mögliche Anschlussverluste oder Umlaufzeitverlängerungen, die einen zusätzlichen Bedarf an Fahrzeugen oder Fahrpersonal befürchten lassen, prognostiziert wurden, von der Berücksichtigung eines Prüfauftrag für eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im Lärmaktionsplan abgesehen.</p> <p>Im Zuge der nachgelagerten Verfahren zur verkehrsrechtlichen Anordnung erfolgt nochmals eine Prüfung der Belange des ÖPNV, um Beeinträchtigungen zu vermeiden.</p>
<p><u>Parkraummanagement</u> Das Parkraummanagement ist ein wirkungsvoller Beitrag zur Reduzierung des MIV.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p><u>Verkehrsverflüssigung – Grüne Welle</u> Leider wird nicht beschrieben, ob es durch die Grüne Welle und die damit verbundene Verflüssigung des MIV nicht unterm Strich zu mehr MIV kommt (Rebound-Effekt). Eine Grüne Welle ist eine Kapazitätserhöhung im MIV, erfahrungsgemäß führen Kapazitätserhöhungen des Straßennetzes zu mehr MIV. Auch fehlen Vorschläge, wie einer durch die Grüne Welle verursachten MIV-Steigerung entgegen gewirkt werden soll.</p>	<p>In der Landeshauptstadt München werden seit ca. 75 Jahren Lichtsignalanlagen (LSA) entlang bestimmter Streckenzüge im Rahmen einer „Grünen Welle“ koordiniert betrieben. Derzeit sind rund 650 der 1146 aktiven Lichtsignalanlagen im Hoheitsgebiet der Landeshauptstadt München Bestandteil mindestens einer der über 80 verschiedenen Koordinierungsstrecken, welche kontinuierlich gepflegt, überarbeitet und optimiert werden. Somit werden im laufenden Prozess bspw. veränderte Verkehrsmengen, Temporeduzierungen oder Hinweise von Verkehrsteilnehmer*innen bestmöglich in die Koordinierung eingebunden. Auch die sich verändernden Mobilitätsformen werden in der Koordinierung berücksichtigt, so dass mittlerweile bspw. auch Grüne Wellen für Radfahrer*innen geplant oder bereits umgesetzt wurden.</p> <p>Hinsichtlich eines möglichen Rebound-Effektes - basierend auf einer fortlaufenden Optimierung von Grünen Wellen im Hauptverkehrsnetz - befinden wir uns vermutlich in einem klassischen Zielkonflikt. Um den straßengebundenen Verkehr auf möglichst leistungsfähige Streckenzüge zu bündeln, müssen diese</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	<p>Streckenzüge eben auch eine entsprechende Leistungsfähigkeit aufweisen, damit nicht Ausweichverkehre in untergeordnete Straßenverläufe ablaufen. Da die Einflussnahme der Kommunen auf Routingempfehlungen etablierter Anbieter deutlich begrenzt ist, stellt ein möglichst leistungsfähiges Hauptverkehrsnetz derzeit immer noch die wirksamste Maßnahme dar, den Verkehr auf ausgewählte Korridore zu bündeln und somit den Durchgangsverkehr aus Wohngebieten möglichst fernzuhalten.</p> <p>Klassische Dosierungsmaßnahmen wiederum sind nach Auffassung des Mobilitätsreferates im dichtbesiedelten innerstädtischen Bereich i.d.R. nicht funktional umsetzbar, da die hierdurch bedingten Folgewirkungen zwangsläufig auf das untergeordnete Straßennetz ausstrahlen und somit unerwünschte Effekte generieren.</p>
<p>Lärmschutz durch Verkehrsverlagerung - Förderung des allgemeinen ÖPNV</p> <p>Gemäß dem Entwurf der Mobilitätsstrategie 2035 für München ist das Leitbild die am Menschen orientierte Mobilität in einer am Menschen orientierten Stadt, Seite 5).</p> <p>Dazu müssen vor allem die negativen Auswirkungen des MIV stark reduziert werden, insbesondere der Flächenverbrauch sowie die CO₂- und Feinstaub-Emissionen. Das Werkzeug dazu ist die Verkehrswende, und innerhalb der Verkehrsmittel des Umweltverbundes kommt dem ÖPNV eine hervorgehobene Rolle zu (ebd., Seite 8).</p> <p>Daher begrüßt der AAN, dass auch im Lärmaktionsplan diese wesentliche Rolle des ÖPNV anerkannt wird. Verwirrend ist allerdings, dass auf Seite 61 (Tabelle 19) dem ÖPNV nur eine eingeschränkt positive Wirkung zugestanden wird.</p>	<p>Die Einstufung "eingeschränkte positive Wirkung" beruht gemäß der Auskunft des beauftragten Fachbüros auf qualitativen Einschätzungen. Der Ausbau des ÖPNV ist wegen der vergleichsweise hohen Planungs- und Kostenaufwände eher mittel- bis langfristig umsetzbar; zudem nimmt es eine gewisse Zeit in Anspruch, bis die Verlagerungseffekte von Kfz auf Umweltverbund wirken.</p> <p>Nichtsdestotrotz ist der Ausbau des ÖPNV von maßgeblicher Bedeutung, die Wirkung kommt jedoch zeitverzögert zum Tragen und lässt sich vorab nicht unmittelbar quantifizieren.</p>
<p><u>Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen priorisieren:</u> Angesichts der derzeitigen finanziellen Engpässe beim ÖPNV-Ausbau kommt insbesondere effizienten Maßnahmen, die nur geringen Kapitaleinsatz erfordern, Bedeutung zu. Dazu zählen die Störungsbehebung und Beschleunigung bei Bus und Tram. Beim Bus umfasst das nicht nur die Bevorrechtigung an den Ampeln, sondern auch die Einrichtung weiterer Busspuren, auch an Hauptverkehrsstraßen. Die dadurch verursachte Reduzierung des MIV (Push durch weniger Platz für den MIV, Pull durch attraktiveren ÖPNV) bewirkt wiederum eine weitere Lärmreduktion. Dieser Punkt sollte im Lärmaktionsplan stärker betont werden.</p>	<p>Bereits seit den 1990er-Jahren wird der Öffentliche Personennahverkehr im Hoheitsbereich der Landeshauptstadt München in herausragender Weise berücksichtigt und gefördert. So wurde nach erfolgreicher Umsetzung der ÖPNV-Beschleunigung an Lichtsignalanlagen (LSA) für Straßenbahnen zu Beginn der 1990er-Jahre, ab Mitte der 1990er-Jahre auch der Buslinienverkehr in das ÖPNV-Beschleunigungsprogramm aufgenommen. Da Linienbusse überwiegend dieselben Verkehrsflächen wie der Individualverkehr nutzen, waren die verkehrstechnischen Herausforderungen hierfür deutlich komplexer. Doch auch diese Herausforderungen konnten praxistauglich gelöst werden, wodurch auch die Fahrgäste der Linienbusse von deutlich kürzeren Fahrtzeiten und höherer Fahrplanstabilität profitieren konnten. Die Mechanismen der ÖPNV-Beschleunigung an LSA wurden seitdem kontinuierlich fortentwickelt. Mittlerweile können von den 1146 LSA im Hoheitsgebiet der Landeshauptstadt München rund 75% dieser LSA durch Fahrzeuge des Linienverkehrs unmittelbar beeinflusst werden. Ein solch hoher Durchdringungsgrad von ÖPNV-</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	<p>beeinflussten LSA ist nach unserem Kenntnisstand herausragend.</p> <p>Die Anordnung von Bussonderfahrstreifen kann nur unter engen rechtlichen Voraussetzungen erfolgen. Rechtsgrundlage für die verkehrsrechtliche Anordnung von Bussonderfahrstreifen, auch Busspuren genannt, gemäß Zeichen 245 aus der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO ist § 45 Abs. 1 S. 1 i.V.m. Abs. 9 S. 3 StVO. Die Anordnung von Bussonderfahrstreifen stellt eine Beschränkung des fließenden Verkehrs dar. Voraussetzung für eine Anordnung ist also das Vorliegen einer qualifizierten konkreten Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs vor Ort und eine ordnungsgemäße Ermessensausübung.</p> <p>Die Anordnung von Sonderfahrstreifen soll in der Regel nur dann erfolgen, wenn mindestens 20 Omnibusse des Linienbusverkehrs pro Stunde der stärksten Verkehrsbelastung verkehren (Rn. 14 VwV-StVO).</p> <p>Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung soll eine bundesweit einheitliche Anwendung des § 45 StVO sicherstellen (vgl. VGH München, Beschluss vom 04.12.2014, 11 ZB 14.189, BeckRS 2014, 59679 Rn. 9). Sie ist für die Behörde verbindlich.</p> <p>Das Bundesverwaltungsgericht hat in einem Urteil ebenfalls festgehalten, dass die Anordnung und Ausweisung einer Busspur zu den verkehrsbeschränkenden Maßnahmen i.S.v. § 45 Abs. 1 S. 1 StVO zählt (vgl. BVerwG - Urteil vom 27.01.1993 – 11 C 35/92 -, juris, Rn. 17). Die Anordnung einer Busspur müsse daher zum Zwecke der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs, insbesondere zur Wiederherstellung oder Verbesserung der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs in innerstädtischen Ballungsgebieten, geeignet und erforderlich sein. Das Bundesverwaltungsgericht sieht beispielsweise nachgewiesene ständige Missachtungen von vorhandenen Haltverbotsschildern und Verspätungen von Linienbussen im Minutenbereich, im vorliegenden Urteil, beispielsweise durchschnittlich zwei Minuten, als Beeinträchtigung der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Gesamtverkehrs an.</p> <p>Die noch nicht in Kraft getretene Novellierung der StVO und ggf. Änderungen zur VwV-StVO fanden bei der o. g. Stellungnahme bzw. den aktuell rechtlichen Voraussetzungen keine Berücksichtigung.</p>
<p>Zur Abhilfe ist an kritischen Stellen gezielt der MIV zu reduzieren (z.B. durch Sperrungen oder Einbahnregelungen), um folgende Ziele zu erreichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Verkehrsberuhigung · weniger Behinderungen für den ÖPNV · höhere Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit · mehr Sicherheit für Fahrradfahrer · Aufwertung des öffentlichen Raums <p>Im Rahmen des 4. Maßnahmenpakets</p>	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass sich die genannten Bereiche, für welche Maßnahmen vorgeschlagen werden, größtenteils außerhalb der festgelegten Untersuchungsgebiete befinden. Allerdings können konkrete lokal wirksame Maßnahmen nur in den Untersuchungsgebieten angestoßen werden.</p> <p>Dies ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass im Rahmen der Lärmaktionsplanung eine Priorisierung vorzunehmen ist, um mit den begrenzten zur Verfügung</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>Busbeschleunigung/ÖPNV-Beschleunigung wird dies grundsätzlich aufgegriffen. Angesichts der Beeinträchtigung des ÖPNV-Betriebs durch den MIV sind aber deutlich weitergehende Maßnahmen erforderlich. Es ist unverständlich, dass gegen die Behinderungen des ÖPNV durch den Autoverkehr nicht konsequenter vorgegangen wird.</p> <p>Beispiele für erforderliche eigene Spuren bzw. notwendige Entfernung von Parkplätzen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ostfriedhof: St.-Bonifatius-Straße stadteinwärts 3 Parkplätze zwischen Kreuzung und Haltestelle - Rumfordstraße Ecke Am Einlaß (Fahrtrichtung Reichenbachplatz) - Johannisplatz - Zur Wiederinbetriebnahme der Tram Verkehrsberuhigung in der Inneren Wiener Straße <p>So kann einerseits der MIV reduziert und andererseits die Attraktivität des ÖPNV erhöht werden – was dann zu einer weiteren Verlagerung des MIV auf den ÖPNV und zu einer weiteren Lärmreduktion führt.</p>	<p>stehenden Planungskapazitäten und finanziellen Ressourcen eine möglichst hohe Anzahl an Bürger*innen bzw. vorrangig besonders lärmbeeinträchtigte Bürger*innen entlasten zu können. Ziel ist es hierbei, Belastungsschwerpunkte zu erfassen und Untersuchungsgebiete zu lokalisieren, für die prioritär Lärm-minderungsmaßnahmen geprüft werden.</p> <p>Die Auswahl von Untersuchungsgebieten erfolgte durch das Referat für Klima- und Umweltschutz nach einem definierten Procedere. Maßgeblich für die Festlegung der Untersuchungsgebiete waren die absolute Höhe des Lärmpegels und die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen in einem bestimmten Bereich. Hieraus wurde ein sogenanntes Lärmbewertungsmaß errechnet, welches die Betroffenheit eines Bereichs quantifiziert und die Identifizierung besonders lärmbeeinträchtigter Gebiete ermöglichte.</p> <p>Als Ergebnis des beschriebenen Vorgehens wurden im vorliegenden Lärmaktionsplan entsprechend der Beschlusslage 10 neue Untersuchungsgebiete festgelegt. Bei diesen Untersuchungsgebieten handelt es sich allesamt um hochbelastete Bereiche mit einem hohen Beurteilungspegel durch den Verkehrslärm und einer großen Anzahl an betroffenen Einwohner*innen. Ferner wurden 2 zusätzliche Untersuchungsgebiete auf Grundlage der Öffentlichkeitsbeteiligung ermittelt.</p> <p>Die Berücksichtigung zusätzlicher Untersuchungsgebiete bzw. die Erweiterung der festgelegten Untersuchungsgebiete ist aus den eingangs genannten Gründen leider nicht möglich; ferner kann die Planung konkreter lokal wirksamer Maßnahmen auch nur für die Untersuchungsgebiete erfolgen. Im Rahmen der kommenden Fortschreibung des Lärmaktionsplans erfolgt die Ermittlung weiterer Untersuchungsgebiete, sodass sukzessive auch die verglichen mit den aktuellen Untersuchungsgebieten weniger belasteten Bereiche im Rahmen der Lärmaktionsplanung Berücksichtigung finden können.</p> <p>Darüber hinaus wird auf die übergeordneten Strategien zur stadtweiten Lärmreduzierung verwiesen. Diese Maßnahmen kommen allen Bürger*innen zugute, auch wenn der konkret betroffene Straßenzug nicht unmittelbar als Untersuchungsgebiet im Rahmen des Lärmaktionsplans berücksichtigt werden konnte.</p> <p>zu Verkehrsberuhigung Innere Wiener Straße: Da alle Straßen (Max-Planck, Einstein, Ismaninger, Innere Wiener) am Knoten Max-Weber-Platz gemäß VEP 2006 als örtliche Hauptverkehrsstraßen mit maßgebender Verbindungsfunktion dem Sekundärnetz zugeordnet sind und die Einsteinstraße sowie die Max-Planck-Straße zusätzlich Teil des Vorbehaltsnetzes für den Städtischen Wirtschaftsverkehr sind, werden Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der Inneren Wiener Straße sehr kritisch gesehen.</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
Lärmreduzierung bei Tram und U-Bahn Der AAN begrüßt die beschriebenen Maßnahmen.	Kenntnisnahme
Rasengleis Der AAN begrüßt die Ausführung aller Trambahngleise auf eigenem Gleiskörper mit Rasengleis.	Kenntnisnahme
Pro Bahn München	
der Fahrgastverband PRO BAHN nimmt zum Lärmaktionsplan 2024 der Landeshauptstadt München (abgerufen von https://stadt.muenchen.de/infos/laermaktionsplan-beteiligung2024.html), insbesondere dem Entwurf des Berichts (Anlage 1) wie folgt Stellung: Die grundsätzliche Ziele des Lärmaktionsplans unterstützen wir, auch aus den in der Vorlage bzw. dem vorliegenden Plan genannten Gründen.	Die grundsätzliche Unterstützung der Ziele des Lärmaktionsplans wird begrüßt.
Sowohl der Vergleich der Lärmkarte Straßenverkehr (Abbildung 3) mit der Lärmkarte sonstiger Schienenverkehr (Abbildung 5) zeigt: der störende und auch laute Lärm in München ist der Lärm des motorisierten Straßenverkehrs. Die Online-Beteiligung bestätigt die Aussagen der Messungen: Während 251 Beiträge zum Straßenverkehr waren, waren lediglich 28 Beiträge zum Schienenlärm. Damit ist der Straßenlärm für gut Zweidrittel aller Rückmeldungen verantwortlich, während der Schienenlärm nur einen Bruchteil davon ausmacht. Laut MiD (infas, DLR, IVT und infas (2020): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI), Regionalbericht München, abgerufen von den Webseiten des MVV) ergibt sich bei der Verkehrsleistung bereits 2017 ein gänzlich anderes Bild: Im Stadtgebiet München bewältigte der öffentliche Personenverkehr ebenso wie die Auto-Selbstfahrer 36 Prozent der Verkehrsleistung, Auto-Mitfahrer weitere 20 Prozent, Radverkehr 5 Prozent und Fußverkehr 3 Prozent. Bereits über die letzten Befragungen ergab sich eine Steigerung des ÖVs, während die Bedeutung des Autoverkehrs sank. Bei einer wegebezogenen Betrachtung bleibt das Verhältnis zwischen Autoverkehr und ÖV gewahrt, während die Fuß- und Radanteile stärker ins Gewicht fallen. Dies bedeutet: Autoverkehr führt zu weitaus mehr Lärmbelästigung als der ÖV, Radfahren oder zu Fuß gehen. Dies gilt pro Kilometer und erst recht pro Weg.	Kenntnisnahme
Aus einer anderen Überlegung heraus kommt die Mobilitätsstrategie der Landeshauptstadt München (Beschluss 20-26 / V 03507 vom 15.6.2021) zu dem Ergebnis: »In einem integrierten Angebot ragt der Öffentliche Verkehr in seiner Bedeutung heraus und stellt das weiter zu stärkende Rückgrat des Verkehrs aus heutiger und auch zukünftiger Sicht dar. Er ist aufgrund seiner herausragenden Flächeneffizienz und Leistungsfähigkeit in hochverdichteten urbanen Räumen der Nukleus jeden multimodalen, urbanen Angebots und erhält in ergänzter Form als	Kenntnisnahme

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr, [...]) die höchste Priorität.«. Die Mobilitätsstrategie definiert eine Verlagerungsstrategie auf den Umweltverbund. Ziel sind 80 Prozent der Wege im Umweltverbund, und damit eine Reduktion des Autoverkehrs von heute 34 Prozent auf künftig 20 Prozent. Dies bedeutet eine Reduzierung um gut 40 Prozent. Daher kann auch der Lärmaktionsplan von einem entsprechenden Rückgang des Autoverkehrs ausgehen, was wiederum zusätzliche Optionen ermöglicht.</p> <p>Auch aus Lärmschutzgründen ist dies der richtige Ansatz, da der Autoverkehr zu einer weitaus höheren Belastung der Bürger führt als der Öffentliche Verkehr zusammen mit Rad- und Fußverkehr.</p> <p>Dies sollte nicht als Widerspruch dazu verstanden werden, vorhandene vermeidbare Belastungen auch im Öffentlichen Verkehr zu reduzieren. Aber es ist wichtig festzuhalten: die Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund führt zu einer deutlich größeren Reduzierung der Belastung als eine jeweils nur verkehrsmittelbezogene Minderungsstrategie. Daher ist die Verlagerungsstrategie mit Umverteilung von Autoverkehrsflächen die erforderliche Schlüsselstrategie, um den nötigen Erfolg erzielen zu können.</p> <p>Zudem ist eine Vorsorgestrategie zu entwickeln, um künftige Belastungen neuer Siedlungen zu reduzieren. Die Mobilitätsstrategie ist hierzu eine wichtige Hilfe und priorisiert die Verkehrsmittel richtig. Wie die dennoch erforderlichen Autos weniger lästig sein können, sollte jedoch noch ergänzt werden und wäre beispielsweise in der Lärmstrategie gut aufgehoben. Leider gibt es auch aus jüngster Zeit Negativbeispiele im Neubau, beispielsweise mit Parkplätzen an den Stellen und stark schallreflektierend, dass davon auch besonders schallempfindliche Bereiche der Wohnungsbebauung negativ betroffen ist. Hier ist ggf. auch eine Anpassung der Genehmigungspraxis erforderlich.</p>	
<p>Zu Abschnitt 9.2 Maßnahmenplanung</p> <p>Richtigerweise wird der Vermeidung von Kfz-Verkehr eine sehr hohe Priorität zugeordnet. Bei den Maßnahmen in Tabelle 19 fehlt jedoch die Verlagerung von Kfz-Verkehr auf den Umweltverbund. Hier von erwarten wir wie dargestellt aufgrund des großen Lärms des Kfz-Verkehrs eine sehr große Entlastungswirkung.</p> <p>Ebenso fehlt zur Vermeidung die Festlegung, dass möglichst keine neuen Straßen mehr gebaut werden. Dies betrifft beispielsweise den BMW-Tunnel ebenso wie den massiven Straßenbau rund um Freiam.</p>	<p>In Tabelle 19 sind unter dem Ansatz "Förderung von lärmarmen Verkehrsmitteln" die Maßnahmen zur Verlagerung von Kfz-Verkehr auf den Umweltverbund dargestellt.</p> <p>Die übergeordneten Strategien zielen auf eine Vermeidung und Verringerung des Kfz-Verkehrs ab, so dass sich ein möglichst geringes Erfordernis des Neubaus bzw. der Erweiterung von Straßen ergibt. Es kann im Rahmen des Lärmaktionsplan jedoch keine Festlegung getroffen werden, dass keine neuen Straßen mehr gebaut werden. Die Entscheidung über Neubau von Straßen obliegt letztlich den zuständigen politischen Gremien bzw. Planungsträgern.</p>
<p>Auch bestehende Bereiche mit viel Straßenverkehr sind nicht als gottgegeben hinzunehmen: Beispielsweise in gemeinsamer Betrachtung von Frankfurter</p>	<p>Die Anordnung von Bussonderfahrstreifen kann nur unter engen rechtlichen Voraussetzungen erfolgen. Rechtsgrundlage für die verkehrsrechtliche</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>Ring mit dem parallel verlaufenden Mittleren Ring kann durchaus unter Berücksichtigung der Prognosen des Rückgangs des Autoverkehrs eine Fahrspur des Frankfurter Rings als Busspur (und perspektivisch als Rasengleis) umgewidmet werden. Dies erzeugt eine erhebliche Entlastung der Anwohner vom Autoverkehr als Hauptlärmquelle.</p>	<p>Anordnung von Bussonderfahrstreifen, auch Busspuren genannt, gemäß Zeichen 245 aus der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO ist § 45 Abs. 1 S. 1 i.V.m. Abs. 9 S. 3 StVO. Die Anordnung von Bussonderfahrstreifen stellt eine Beschränkung des fließenden Verkehrs dar. Voraussetzung für eine Anordnung ist also das Vorliegen einer qualifizierten konkreten Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs vor Ort und eine ordnungsgemäße Ermessensausübung.</p> <p>Die Anordnung von Sonderfahrstreifen soll in der Regel nur dann erfolgen, wenn mindestens 20 Omnibusse des Linienbusverkehrs pro Stunde der stärksten Verkehrsbelastung verkehren (Rn. 14 VwV-StVO).</p> <p>Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung soll eine bundesweit einheitliche Anwendung des § 45 StVO sicherstellen (vgl. VGH München, Beschluss vom 04.12.2014, 11 ZB 14.189, BeckRS 2014, 59679 Rn. 9). Sie ist für die Behörde verbindlich.</p> <p>Das Bundesverwaltungsgericht hat in einem Urteil ebenfalls festgehalten, dass die Anordnung und Ausweisung einer Busspur zu den verkehrsbeschränkenden Maßnahmen i.S.v. § 45 Abs. 1 S. 1 StVO zählt (vgl. BVerwG - Urteil vom 27.01.1993 – 11 C 35/92 -, juris, Rn. 17). Die Anordnung einer Busspur müsse daher zum Zwecke der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs, insbesondere zur Wiederherstellung oder Verbesserung der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs in innerstädtischen Ballungsgebieten, geeignet und erforderlich sein. Das Bundesverwaltungsgericht sieht beispielsweise nachgewiesene ständige Missachtungen von vorhandenen Haltverbotsschildern und Verspätungen von Linienbussen im Minutenbereich, im vorliegenden Urteil, beispielsweise durchschnittlich zwei Minuten, als Beeinträchtigung der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Gesamtverkehrs an.</p> <p>Die noch nicht in Kraft getretene Novellierung der StVO und ggf. Änderungen zur VwV-StVO fanden bei der o. g. Stellungnahme bzw. den aktuell rechtlichen Voraussetzungen keine Berücksichtigung.</p>
<p>Durch Störungen des ÖVs erzeugen einzelne Autofahrer zusätzlichen Lärm wie durch den dann nötigen Ersatzverkehr, und beeinträchtigen zugleich die Verlagerung auf den ÖV. Dies muss daher konsequent abgestellt werden, auch wenn dies außerhalb der benannten Untersuchungsräume ist. Zudem kann durch Pfortnerampeln der Stau des Autoverkehrs so fokussiert werden, dass weniger Bürger betroffen sind und der ÖV weniger oder nicht beeinträchtigt wird.</p> <p>Beispiele für nötige Maßnahmen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Leonrodstraße zwischen Rotkreuzplatz und dem Platz der Freiheit, • Wolfratshauer Straße im Bereich der Stadtgrenze (durch Adaptionen am Knoten Wolfratshauer Straße / Wilhelm-Leibl-Straße und Sicherstellung der 	<p>Um mit den begrenzten zur Verfügung stehenden Planungskapazitäten und finanziellen Ressourcen eine möglichst hohe Anzahl an Bürger*innen bzw. vorrangig besonders lärmbeeinträchtigte Bürger*innen entlasten zu können, ist im Rahmen der Lärmaktionsplanung eine Priorisierung vorzunehmen. Ziel ist es hierbei, Belastungsschwerpunkte zu erfassen und Untersuchungsgebiete zu lokalisieren, für die prioritär Lärm-minderungsmaßnahmen geprüft werden.</p> <p>Die Auswahl von Untersuchungsgebieten erfolgte durch das Referat für Klima- und Umweltschutz nach einem definierten Procedere. Maßgeblich für die Festlegung der Untersuchungsgebiete waren die absolute Höhe des Lärmpegels und die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen in einem bestimmten Bereich.</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>Flüssigkeit des Straßenverkehrs nördlich davon),</p> <ul style="list-style-type: none"> • Situation um den Ostfriedhof, insbesondere MIV-Abbiegesituation sowie vor der Haltestelle der Linie 18 Richtung Innenstadt, • Oberanger (Stau führt zu sehr langen Fahrzeiten und beeinträchtigt zwei Metrobuslinien) • Orleansstraße zwischen Ostbahnhof und Rosenheimer Straße durch Beibehalten der baustellenbedingten aktuellen Spuranzahl für den MIV und Einrichten einer Busspur in beide Richtungen nach Ende der Baustelle 	<p>Hieraus wurde ein sogenanntes Lärmbewertungsmaß errechnet, welches die Betroffenheit eines Bereichs quantifiziert und die Identifizierung besonders lärm betroffener Gebiete ermöglichte.</p> <p>Als Ergebnis des beschriebenen Vorgehens wurden im vorliegenden Lärmaktionsplans entsprechend der Beschlusslage 10 neue Untersuchungsgebiete festgelegt. Bei diesen Untersuchungsgebieten handelt es sich allesamt um hochbelastete Bereiche mit einem hohen Beurteilungspegel durch den Verkehrslärm und einer großen Anzahl an betroffenen Einwohner*innen. Ferner wurden 2 zusätzliche Untersuchungsgebiete auf Grundlage der Öffentlichkeitsbeteiligung ermittelt.</p> <p>Die Berücksichtigung zusätzlicher Untersuchungsgebiete bzw. die Erweiterung der festgelegten Untersuchungsgebiete ist aus den eingangs genannten Gründen leider nicht möglich; ferner kann die Planung konkreter lokal wirksamer Maßnahmen auch nur für die Untersuchungsgebiete erfolgen. Im Rahmen der kommenden Fortschreibung des Lärmaktionsplans erfolgt die Ermittlung weiterer Untersuchungsgebiete, sodass sukzessive auch die verglichen mit den aktuellen Untersuchungsgebieten weniger belasteten Bereiche im Rahmen der Lärmaktionsplanung Berücksichtigung finden können.</p> <p>Darüber hinaus wird auf die übergeordneten Strategien zur stadtweiten Lärminderung verwiesen. Diese Maßnahmen kommen allen Bürger*innen zugute, auch wenn der konkret betroffene Straßenzug nicht unmittelbar als Untersuchungsgebiet im Rahmen des Lärmaktionsplans berücksichtigt werden konnte.</p>
<p>Durch die Stadt der kurzen Wege erwarten wir ebenso eine deutliche Entlastungswirkung, da der vermiedene Kfz-Verkehr zu einer deutlichen Reduktion führt. Dies trifft vor allem dann zu, wenn die Bewohner künftig nicht mehr vom Auto abhängig sind und damit alle ihre Wege komplett verlagern können.#</p> <p>Zur Dämpfung des Pkw-Zielverkehrs in die Innenstädte verweisen wir auch auf die Studie des Ifo-Instituts bezüglich einer Anti-Stau-Gebühr aus dem Jahr 2020. Laut dieser Studie sinkt der Kfz-Verkehr um durchschnittlich 23 Prozent innerhalb des Mittleren Rings und wird gleichzeitig flüssiger. Daher sollte diese Maßnahme auch aufgeführt werden, selbst wenn derzeit noch rechtliche Voraussetzungen dafür geschaffen werden müssen.</p> <p>Die Förderung von lärmarmen Verkehrsmitteln (= Umweltverbund aus Öffentlichem Verkehr, Rad und Fußverkehr) ist Voraussetzung für die Verkehrsverlagerung auf diesen Umweltverbund, die wiederum Voraussetzung für die Vermeidung von Pkw-Verkehr ist. Falls die Verlagerung und der dafür nötige Ausbau getrennt betrachtet wird, bitten wir um Ergänzung einer entsprechenden Fußnote in Tabelle 19</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Eine Berücksichtigung von Maßnahmen, für welche keine Rechtsgrundlage besteht, kann aufgrund der damit verbundenen Rechtsunsicherheiten nicht befürwortet werden.</p> <p>Die Einstufung "eingeschränkte positive Wirkung" beruht gemäß der Auskunft des beauftragten Fachbüros auf qualitativen Einschätzungen. Der Ausbau des ÖPNV ist wegen der vergleichsweise hohen Planungs- und Kostenaufwände eher mittel- bis langfristig umsetzbar; zudem nimmt es eine gewisse Zeit in Anspruch, bis die Verlagerungseffekte von Kfz auf Umweltverbund wirken.</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>und Aufführung der Verlagerung als Maßnahme. Andernfalls können wir die schlechte Einstufung des Ausbaus nicht nachvollziehen.</p>	<p>Nichtsdestotrotz ist der Ausbau des ÖPNV von maßgeblicher Bedeutung, die Wirkung kommt jedoch zeitverzögert zum Tragen und lässt sich vorab nicht unmittelbar quantifizieren.</p>
<p>Im Abschnitt »Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs«: Unabhängig davon, dass die Potentiale für Grüne Wellen in München sehr begrenzt sind, ist unbedingt zu vermeiden, dass noch mehr Kfz-Verkehr nach München gelockt wird. Denn zusätzlicher Kfz-Verkehr bedeutet eine zusätzliche Lärmbelastung, die jede mögliche Entlastungswirkung konterkariert. Die bestehende Priorisierung des Öffentlichen Verkehrs ist aufgrund der hohen Bedeutung und der geringen Lärmbelastung des ÖVs weiterhin klar angemessen und nötig.</p> <p>Im gleichen Abschnitt fehlt auch der Umbau des Straßenraums zur verträglicheren Abwicklung: sorgt die Gestaltung für niedrigere Geschwindigkeiten, so reduziert auch dies den Lärm. Gleichzeitig ermuntert eine bessere Gestaltung auch stärker zur Nutzung des Umweltverbundes. Auch ein besseres Sicherheitsgefühl für Fußgänger und Radfahrer trägt positiv bei.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>Zu Abschnitt 9.2.1.1 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit: zusätzlich lassen sich hier auch Wirkungen durch eine konsequentere Umsetzung der heute geltenden Regeln erreichen.</p>	<p>Gemäß vertraglicher Vereinbarung mit dem Polizeipräsidium München führt die Kommunale Verkehrsüberwachung (KVÜ) der Landeshauptstadt München Geschwindigkeitskontrollen grundsätzlich im gesamten Stadtgebiet Münchens durch – der Einsatz der kommunalen Geschwindigkeitsmesstechnik ist dabei schwerpunktmäßig auf 30 km/h-Zonen, 30 km/h-Strecken sowie verkehrsberuhigte Bereiche begrenzt. Die Überwachung von Tempo-50/60-Bereichen, Einfahrtsbeschränkungen und auch die gekoppelte Rotlicht-/Geschwindigkeitsüberwachung im Stadtgebiet fallen in den Zuständigkeitsbereich der Polizei.</p> <p>Das Messprogramm der KVÜ umfasst derzeit über 900 Straßenzüge aus dem gesamten Stadtgebiet. Die jeweiligen Straßen werden entsprechend prioritätsorientiert nach einsatzplanerischen Vorgaben angefahren. Die Überwachungsschwerpunkte sind grundsätzlich durch die in Bayern gültigen Verkehrsüberwachungsrichtlinien vorgegeben.</p> <p>Es handelt sich hierbei um Unfallschwerpunkte, aufgrund örtlicher Verhältnisse besondere Unfallgefahrenpunkte, Straßenabschnitte, an denen die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit die Belästigung der Anwohner durch Verkehrslärm steigert und Straßenabschnitte, die bei Überschreitung der Geschwindigkeit gefährlich werden können.</p> <p>Die Straßenzüge des kommunalen Messprogramms erfüllen allesamt diese Vorgaben. So spielt neben den Verkehrssicherheitsaspekten selbstverständlich auch das Thema Verkehrslärm bei der Einsatzplangestaltung der KVÜ regelmäßig eine mitentscheidende Rolle. Beispielfähig möchten wir hier aus dem Messprogramm die Örtlichkeiten (mit Tempo-30-Regelungen) Meyerbeer-/Offenbachstraße, Leopoldstraße, Karl-Theodor-Straße nennen – darüber hinaus ist u.a. für die Innere Wiener Straße und die Ismaninger</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	<p>Straße die Überprüfung der möglichen Aufnahme in das regelmäßige Messprogramm im Gange.</p> <p>Im März 2024 konnte die KVÜ die Beschaffung neuer, moderner und zusätzlicher Lasermesstechnik abschließen. Zusätzlich wurde und wird für den Messdienst das erforderliche Personal eingestellt. Schon jetzt kann im Vergleich zu den Vorjahren von einem verstärkten Regelmessbetrieb ausgegangen werden. Nach Abschluss der Personalzuschaltung werden deutlich verstärkte Geschwindigkeitskontrollen die Regel sein.</p> <p>Darüber hinaus ist das Verfahren zur zusätzlichen Beschaffung von semistationärer Geschwindigkeitsmesstechnik eingeleitet. Diese nochmalige Erweiterung der Überwachungsmöglichkeiten, welche dann ggf. im kommenden Jahr 2025 gegeben sein dürfte, wird zusätzlich zu einer Erhöhung der Kontrolldichte führen.</p> <p>Informativ ist noch anzumerken, dass die Sanktionierung von Geschwindigkeitsverstößen nach dem bundeseinheitlichen Bußgeldkatalog erfolgen muss – die Festlegung der Bußgeldhöhe für Übertretungen der Geschwindigkeit obliegt somit ausschließlich dem Gesetzgeber.</p>
<p>Bezüglich des ÖPNV: die Tram ist mit eigenem Gleiskörper nicht von den negativen Wirkungen von Tempo 30 betroffen. Ein eigener Gleiskörper erlaubt zudem auch ein Rasengleis, das eine zusätzliche Lärmreduzierung bedeutet. Daher ist auch im Sinne der Lärmreduzierung der Bau der von der Stadt im Nahverkehrsplan beschlossenen Tramstrecken sinnvoll und sollte begrüßt werden. Es sollte geprüft werden, ob die bestehende Regelung für eigene Gleiskörper auch für reine Busspuren übernommen werden kann. Selbst falls dies nicht funktioniert, bedeutet in heute staugeprägten Abschnitten eine Busspur oft eine so deutliche Verbesserung für den ÖV, dass dann auch Tempo 30 hingenommen werden könnte.</p>	<p>Bei Neubaustrecken der Trambahn ist es mittlerweile üblich, dass die mit einem eigenen Gleiskörper angelegt werden. Die ist im Übrigen auch Voraussetzung für eine Förderfähigkeit nach dem Gemeindefinanzierungsgesetz.</p> <p>Die Anordnung von Bussonderfahrstreifen kann nur unter engen rechtlichen Voraussetzungen erfolgen. Rechtsgrundlage für die verkehrsrechtliche Anordnung von Bussonderfahrstreifen, auch Busspuren genannt, gemäß Zeichen 245 aus der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO ist § 45 Abs. 1 S. 1 i.V.m. Abs. 9 S. 3 StVO. Die Anordnung von Bussonderfahrstreifen stellt eine Beschränkung des fließenden Verkehrs dar. Voraussetzung für eine Anordnung ist also das Vorliegen einer qualifizierten konkreten Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs vor Ort und eine ordnungsgemäße Ermessensausübung.</p> <p>Die Anordnung von Sonderfahrstreifen soll in der Regel nur dann erfolgen, wenn mindestens 20 Omnibusse des Linienbusverkehrs pro Stunde der stärksten Verkehrsbelastung verkehren (Rn. 14 VwV-StVO).</p> <p>Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung soll eine bundesweit einheitliche Anwendung des § 45 StVO sicherstellen (vgl. VGH München, Beschluss vom 04.12.2014, 11 ZB 14.189, BeckRS 2014, 59679 Rn. 9). Sie ist für die Behörde verbindlich.</p> <p>Das Bundesverwaltungsgericht hat in einem Urteil ebenfalls festgehalten, dass die Anordnung und Ausweisung einer Busspur zu den verkehrsbeschränkenden Maßnahmen i.S.v. § 45 Abs. 1 S. 1 StVO zählt</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	<p>(vgl. BVerwG - Urteil vom 27.01.1993 – 11 C 35/92 -, juris, Rn. 17). Die Anordnung einer Busspur müsse daher zum Zwecke der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs, insbesondere zur Wiederherstellung oder Verbesserung der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs in innerstädtischen Ballungsgebieten, geeignet und erforderlich sein. Das Bundesverwaltungsgericht sieht beispielsweise nachgewiesene ständige Missachtungen von vorhandenen Haltverbotsschildern und Verspätungen von Linienbussen im Minutenbereich, im vorliegenden Urteil, beispielsweise durchschnittlich zwei Minuten, als Beeinträchtigung der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Gesamtverkehrs an.</p> <p>Die noch nicht in Kraft getretene Novellierung der StVO und ggf. Änderungen zur VwV-StVO fanden bei der o. g. Stellungnahme bzw. den aktuell rechtlichen Voraussetzungen keine Berücksichtigung.</p>
<p>Zu Abschnitt 9.2.1.2 Straßenraumumgestaltung: Eine positive Wirkung kann nicht nur wie dargestellt durch Erhöhung des Abstands zwischen Autoverkehr und Häusern erzielt werden, sondern auch durch das Einbringen von Bäumen und entsiegelten Bereichen wie Grünflächen oder auch Rasengleis der Tram. Zudem ist bei jeder Art von Umgestaltung in Bereichen mit bestehender Tramplanung laut Nahverkehrsplan im Sinne der Vorsorge auch die künftige Tram einzuplanen und möglicherweise auch schon vorab herzustellen.</p>	<p>Eine mögliche, messbare Lärminderung durch einen lokal begrenzten Bewuchs wird von Expert*innen als insgesamt sehr gering eingeschätzt und ist akustisch zumeist kaum wahrnehmbar. Deutlich messbare, schalldämpfende Effekte treten erst bei Pflanzungen mit einer sehr großen Bewuchstiefe und -staffelung auf. Die Pflanzung von Bäumen kann daher im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht explizit vorgeschlagen werden, wird jedoch häufig im Zuge einer Straßenraumumgestaltung umgesetzt.</p> <p>Etwaige Planungsvorhaben für Strecken der Trambahn werden im Zuge der Planungen einer Straßenraumumgestaltung entsprechend berücksichtigt.</p>
<p>Abschnitt 9.2.1.5 Rasengleis: den Nutzen des Rasengleises sowie die dargestellten Ergebnisse sind auch aus unserer Sicht zutreffend. Zudem verbessert Rasengleis auch die optische Wirkung sowie die Aufenthaltsqualität, und kann das Schwammstadtprinzip unterstützen. Daher ist nicht nur die Umwandlung bestehender Gleise in Rasengleise zu unterstützen. Auch die Neuanlage von eigenen Gleiskörpern ist sinnvoll, um hier perspektivisch zu Rasengleisen zu gelangen.</p>	<p>Straßenbahnstrecken mit Schottergleis werden von der MVG im Rahmen von Grunderneuerungen standardmäßig als Rasengleis Kasseler Bauart ausgeführt. Im Falle bestehender Trambahnstrecken mit straßenbündigem Gleiskörper scheidet die Neuanlage besonderer oder unabhängiger Bahnkörper aus Gründen der Platzverhältnisse in den meisten Fällen aus.</p>
<p>Abschnitt 9.2.1.6 Schallabschirmende Maßnahmen: durch beispielsweise Bäume lässt sich auch eine schallreduzierende Wirkung erzielen. Diese unterstützen zugleich das Schwammstadtprinzip.</p>	<p>Eine mögliche, messbare Lärminderung durch einen lokal begrenzten Bewuchs wird von Expert*innen als insgesamt sehr gering eingeschätzt und ist akustisch zumeist kaum wahrnehmbar. Deutlich messbare, schalldämpfende Effekte treten erst bei Pflanzungen mit einer sehr großen Bewuchstiefe und -staffelung auf. Die Pflanzung von Bäumen kann daher im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht explizit vorgeschlagen werden, wird jedoch häufig im Zuge einer Straßenraumumgestaltung umgesetzt.</p>
<p>Abschnitt 10.1.1 Untersuchungsgebiet A07 Schwanthalerstraße / Paul-Heyse-Straße: Wir weisen auf die Tram-Planung Cityring in der Paul-Heyse-Straße hin.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>Abschnitt 10.1.2 Untersuchungsgebiet A08 Gabelbergerstraße / Theresienstraße: es wäre unseres Erachtens zu prüfen, ob nicht der Autoverkehr in eine</p>	<p>Der Vorschlag kann aus fachlicher Sicht nicht befürwortet werden, da im Falle einer Sperrung einer der beiden genannten Straßen das gesamte</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>der beiden Straßen gebündelt werden kann und die andere Straße für den Auto-Durchgangsverkehr gesperrt werden kann.</p>	<p>Verkehrsaufkommen auf der anderen Straße abgewickelt werden müsste, was zu einer dortigen Pegelzunahme von ca. 3 dB(A) führen würde. Die Veranlassung von Maßnahmen, die zu einer erheblichen Zunahme der Lärmbelastung in Teilen eines Untersuchungsgebiets führen würde, widerspräche jedoch dem Grundgedanken des Lärmaktionsplans.</p>
<p>Abschnitt 10.1.3 Untersuchungsgebiet A09 Moosacher Straße - Frankfurter Ring / Schleißheimer Straße: Im Bereich des Straßenbandes Moosacher Straße - Frankfurter Ring ist die Einrichtung einer Busspur sinnvoll und angemessen. Dies hat auch der BA11 gefordert. Damit sind auch die ÖV-mäßigen Voraussetzungen für ganztags Tempo 30 geschaffen. Wir weisen auf die Tram-Planungen entlang des Frankfurter Rings hin.</p>	<p>Die Anordnung von Bussonderfahrstreifen kann nur unter engen rechtlichen Voraussetzungen erfolgen. Rechtsgrundlage für die verkehrsrechtliche Anordnung von Bussonderfahrstreifen, auch Busspuren genannt, gemäß Zeichen 245 aus der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO ist § 45 Abs. 1 S. 1 i.V.m. Abs. 9 S. 3 StVO. Die Anordnung von Bussonderfahrstreifen stellt eine Beschränkung des fließenden Verkehrs dar. Voraussetzung für eine Anordnung ist also das Vorliegen einer qualifizierten konkreten Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs vor Ort und eine ordnungsgemäße Ermessensausübung.</p> <p>Die Anordnung von Sonderfahrstreifen soll in der Regel nur dann erfolgen, wenn mindestens 20 Omnibusse des Linienbusverkehrs pro Stunde der stärksten Verkehrsbelastung verkehren (Rn. 14 VwV-StVO).</p> <p>Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung soll eine bundesweit einheitliche Anwendung des § 45 StVO sicherstellen (vgl. VGH München, Beschluss vom 04.12.2014, 11 ZB 14.189, BeckRS 2014, 59679 Rn. 9). Sie ist für die Behörde verbindlich.</p> <p>Das Bundesverwaltungsgericht hat in einem Urteil ebenfalls festgehalten, dass die Anordnung und Ausweisung einer Busspur zu den verkehrsbeschränkenden Maßnahmen i.S.v. § 45 Abs. 1 S. 1 StVO zählt (vgl. BVerwG - Urteil vom 27.01.1993 – 11 C 35/92 -, juris, Rn. 17). Die Anordnung einer Busspur müsse daher zum Zwecke der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs, insbesondere zur Wiederherstellung oder Verbesserung der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs in innerstädtischen Ballungsgebieten, geeignet und erforderlich sein. Das Bundesverwaltungsgericht sieht beispielsweise nachgewiesene ständige Missachtungen von vorhandenen Haltverbotsschildern und Verspätungen von Linienbussen im Minutenbereich, im vorliegenden Urteil, beispielsweise durchschnittlich zwei Minuten, als Beeinträchtigung der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Gesamtverkehrs an.</p> <p>Die noch nicht in Kraft getretene Novellierung der StVO und ggf. Änderungen zur VwV-StVO fanden bei der o. g. Stellungnahme bzw. den aktuell rechtlichen Voraussetzungen keine Berücksichtigung.</p>
<p>Abschnitt 10.1.4 Untersuchungsgebiet A12 Brudermühlstraße: Für diesen Bereich ist eine Tram-Machbarkeitsstudie vom Stadtrat beauftragt. Sinnvoll ist es, die notwendigen Maßnahmen gemeinsam durchzuführen und ggf. auch Tramgleise vorgezogen zu verlegen.</p>	<p>Eine Prüfung und erforderlichenfalls Berücksichtigung erfolgt in den dem Lärmaktionsplan nachgelagerten Planungsschritten.</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>Abschnitt 10.1.5 Untersuchungsgebiet B07 Schwannseestraße: In diesem Abschnitt verkehren mehrere wichtige Buslinien. Eine Reduktion auf eine Fahrspur je Richtung ist dennoch vorstellbar, wenn durch Pfortnerampeln dafür gesorgt wird, dass der ÖV ohne Verzögerung einfahren kann und im Bereich der Buslinien keine Staus entstehen. Eine Busspur bzw. Mischung Pfortnerampeln und Busspur ist ebenfalls vorstellbar.</p>	<p>Sämtliche im Bereich der Schwannseestraße befindlichen Lichtsignalanlagen (LSA) können bereits von den dort verkehrenden Linienfahrzeugen unmittelbar zu deren Gunsten beeinflusst werden (ÖPNV-Beschleunigung an LSA). Die dort verkehrenden Straßenbahnen befahren zudem ein eigenes Gleisplanum. Die Anzahl und Zuordnung der im Zufluss zur jeweiligen LSA befindlichen Fahrspuren richtet sich nach den verkehrstechnischen Erfordernissen.</p> <p>Klassische Dosierungsmaßnahmen ("Pfortnerampel") erfordern ausreichende Rückstauflächen, welche jedoch im dichtbesiedelten innerstädtischen Raum i.d.R. nicht funktional vorhanden sind. Durch entsprechende negative Folgewirkungen, welche zwangsläufig auf das angrenzende Straßennetz ausstrahlen, würde es zu verkehrlich nicht akzeptablen Effekten kommen. Für den Bereich der Schwannseestraße erachten wir die bewährten Mechanismen der ÖPNV-Beschleunigung an LSA für wirksam und somit zusätzliche "Pfortnerampeln" für nicht erforderlich.</p> <p>Die Anordnung von Bussonderfahrstreifen kann nur unter engen rechtlichen Voraussetzungen erfolgen. Rechtsgrundlage für die verkehrsrechtliche Anordnung von Bussonderfahrstreifen, auch Busspuren genannt, gemäß Zeichen 245 aus der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO ist § 45 Abs. 1 S. 1 i.V.m. Abs. 9 S. 3 StVO. Die Anordnung von Bussonderfahrstreifen stellt eine Beschränkung des fließenden Verkehrs dar. Voraussetzung für eine Anordnung ist also das Vorliegen einer qualifizierten konkreten Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs vor Ort und eine ordnungsgemäße Ermessensausübung.</p> <p>Die Anordnung von Sonderfahrstreifen soll in der Regel nur dann erfolgen, wenn mindestens 20 Omnibusse des Linienbusverkehrs pro Stunde der stärksten Verkehrsbelastung verkehren (Rn. 14 VwV-StVO).</p> <p>Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung soll eine bundesweit einheitliche Anwendung des § 45 StVO sicherstellen (vgl. VGH München, Beschluss vom 04.12.2014, 11 ZB 14.189, BeckRS 2014, 59679 Rn. 9). Sie ist für die Behörde verbindlich.</p> <p>Das Bundesverwaltungsgericht hat in einem Urteil ebenfalls festgehalten, dass die Anordnung und Ausweisung einer Busspur zu den verkehrsbeschränkenden Maßnahmen i.S.v. § 45 Abs. 1 S. 1 StVO zählt (vgl. BVerwG - Urteil vom 27.01.1993 – 11 C 35/92 -, juris, Rn. 17). Die Anordnung einer Busspur müsse daher zum Zwecke der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs, insbesondere zur Wiederherstellung oder Verbesserung der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs in innerstädtischen Ballungsgebieten, geeignet und erforderlich sein. Das Bundesverwaltungsgericht sieht beispielsweise nachgewiesene ständige Missachtungen von vorhandenen Haltverbotsschildern</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	<p>und Verspätungen von Linienbussen im Minutenbereich, im vorliegenden Urteil, beispielsweise durchschnittlich zwei Minuten, als Beeinträchtigung der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Gesamtverkehrs an.</p> <p>Die noch nicht in Kraft getretene Novellierung der StVO und ggf. Änderungen zur VwV-StVO fanden bei der o. g. Stellungnahme bzw. den aktuell rechtlichen Voraussetzungen keine Berücksichtigung.</p>
<p>Abschnitt 10.1.6 Untersuchungsgebiet B09 Lindwurmstraße Südwest: Wir weisen auf die Tram-Planung zwischen Harras und Sendlinger Tor über die Lindwurmstraße hin. Zudem ist demnächst die Sanierung des U-Bahnhofs Poccistraße anstehend. Die geplante Umgestaltung der Straße zugunsten des Radverkehrs begrüßen wir. Damit auch dann noch ein leistungsfähiger Oberflächen-ÖV möglich ist, ist Kfz-Durchgangsverkehr zu reduzieren und bedarfsweise zu vermeiden.</p> <p>Im Bereich Poccistraße ist zudem die Erweiterung des Untersuchungsbereichs auf die Pocci- und Hans-Fischer-Straße sinnvoll. In der Pocci-/Hans-Fischer-Straße ist eine Reduzierung auf eine Kfz-Spur mit Einrichtung von Busspuren sinnvoll. Dies erlaubt auch angemessen breite Fußwege.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Um mit den begrenzten zur Verfügung stehenden Planungskapazitäten und finanziellen Ressourcen eine möglichst hohe Anzahl an Bürger*innen bzw. vorrangig besonders lärmbeeinträchtigte Bürger*innen entlasten zu können, ist im Rahmen der Lärmaktionsplanung eine Priorisierung vorzunehmen. Ziel ist es hierbei, Belastungsschwerpunkte zu erfassen und Untersuchungsgebiete zu lokalisieren, für die prioritär Lärm-minderungsmaßnahmen geprüft werden.</p> <p>Die Auswahl von Untersuchungsgebieten erfolgte durch das Referat für Klima- und Umweltschutz nach einem definierten Procedere. Maßgeblich für die Festlegung der Untersuchungsgebiete waren die absolute Höhe des Lärmpegels und die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen in einem bestimmten Bereich. Hieraus wurde ein sogenanntes Lärmbewertungsmaß errechnet, welches die Betroffenheit eines Bereichs quantifiziert und die Identifizierung besonders lärmbeeinträchtigter Gebiete ermöglichte.</p> <p>Als Ergebnis des beschriebenen Vorgehens wurden im vorliegenden Lärmaktionsplans entsprechend der Beschlusslage 10 neue Untersuchungsgebiete festgelegt. Bei diesen Untersuchungsgebieten handelt es sich allesamt um hochbelastete Bereiche mit einem hohen Beurteilungspegel durch den Verkehrslärm und einer großen Anzahl an betroffenen Einwohner*innen. Ferner wurden 2 zusätzliche Untersuchungsgebiete auf Grundlage der Öffentlichkeitsbeteiligung ermittelt.</p> <p>Die Berücksichtigung zusätzlicher Untersuchungsgebiete bzw. die Erweiterung der festgelegten Untersuchungsgebiete ist aus den eingangs genannten Gründen leider nicht möglich; ferner kann die Planung konkreter lokal wirksamer Maßnahmen auch nur für die Untersuchungsgebiete erfolgen. Im Rahmen der kommenden Fortschreibung des Lärmaktionsplans erfolgt die Ermittlung weiterer Untersuchungsgebiete, sodass</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	<p>sukzessive auch die verglichen mit den aktuellen Untersuchungsgebieten weniger belasteten Bereiche im Rahmen der Lärmaktionsplanung Berücksichtigung finden können.</p> <p>Darüber hinaus wird auf die übergeordneten Strategien zur stadtweiten Lärminderung verwiesen. Diese Maßnahmen kommen allen Bürger*innen zugute, auch wenn der konkret betroffene Straßenzug nicht unmittelbar als Untersuchungsgebiet im Rahmen des Lärmaktionsplans berücksichtigt werden konnte.</p>
<p>Abschnitt 10.1.7 Untersuchungsgebiet D01 Prinzregentenstraße / Einsteinstraße / Grillparzerstraße: Soweit in diesem Bereich Busspuren fehlen, sind diese nachzurüsten.</p>	<p>Grillparzerstraße:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Im Abschnitt zwischen Einsteinstraße und Prinzregentenplatz besteht bereits eine Busspur. · Im Abschnitt zwischen Einsteinstraße und Haidenauplatz verkehren die Buslinien im Planum der Straßenbahn, daher keine Busspur notwendig. <p>Einsteinstraße:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Im betroffenen Umgriff der Einsteinstraße verkehren die Buslinien im Planum der Straßenbahn, daher keine Busspur notwendig. <p>Prinzregentenstraße:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Im Abschnitt Prinzregentenplatz Richtung Osten verkehren keine Buslinien.
<p>Abschnitt 10.1.8 Untersuchungsgebiet D02 Schleißheimer Straße: Die Schleißheimer Straße leitet heute Durchgangsverkehr durch Wohngebiete. Nördlich des Mittleren Rings bietet sich an, die Durchfahrt des Curt-Mezger-Platzes auf den Umweltverbund zu beschränken. Dies erlaubt auch eine Reduzierung der Straßenbreite im engen Bereich zwischen Mittleren Ring und Frankfurter Ring und damit eine zusätzliche Lärmreduzierung durch die Pflanzung von Bäumen oder ähnliches. Im Sinne der Vorsorge verhindert dies zudem eine zusätzliche Lärmbelastung, falls der BMW-Tunnel gebaut wird. Wir weisen zudem auf die Tram Y-Nord hin, die im Nahverkehrsplan in der höchsten Kategorie enthalten ist und die Schleißheimer Straße voraussichtlich zwischen Elisabethstraße und Gundermannstraße betrifft.</p>	<p>Aus fachlicher Sicht kann eine Sperrung von Hauptverkehrsstraßen aufgrund deren Bündelfunktion nicht befürwortet werden, da im Falle einer Sperrung mit einem erheblichen Ausweichverkehr in das nachgelagerte Straßennetz und damit verbunden mit einer deutlichen Zunahme der Lärmbelastung für eine Vielzahl an Betroffenen zu rechnen wäre.</p>
<p>Zu Abschnitt 10.1.9 Untersuchungsgebiet D03 Barerstraße / Nordendstraße / Belgradstraße: Zwischen Kaiser- und Herzogstraße wird ein eigener Gleiskörper der Tram mit Rasengleis den Lärm reduzieren. Diese Maßnahme ist daher mit aufzunehmen.</p>	<p>Da in der Belgradstraße zwischen Kaiser- und Herzogstraße derzeit keine Radverkehrsanlagen bestehen, wären zunächst vorrangig diese zu planen. Die dafür notwendigen Grundlagen in Form von Verkehrserhebungen werden sobald möglich in Auftrag gegeben.</p>
<p>Zu Abschnitt 10.1.10 Untersuchungsgebiet D04 Werinherstraße / Claudius-Keller-Straße / Melusinenstraße / Aschheimer Straße: In diesem Bereich sind Busspuren sinnvoll. Wir weisen auf die Tramplanung in diesem Bereich hin, wobei die genaue Streckenführung bislang noch nicht festgelegt ist.</p>	<p>Die Anordnung von Bussonderfahrstreifen kann nur unter engen rechtlichen Voraussetzungen erfolgen. Rechtsgrundlage für die verkehrsrechtliche Anordnung von Bussonderfahrstreifen, auch Busspuren genannt, gemäß Zeichen 245 aus der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO ist § 45 Abs. 1 S. 1 i.V.m. Abs. 9 S. 3 StVO. Die Anordnung von Bussonderfahrstreifen stellt eine Beschränkung des fließenden Verkehrs dar. Voraussetzung für eine Anordnung ist also das Vorliegen einer qualifizierten konkreten Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs vor Ort und eine ordnungsgemäße Ermessensausübung.</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	<p>Die Anordnung von Sonderfahrstreifen soll in der Regel nur dann erfolgen, wenn mindestens 20 Omnibusse des Linienbusverkehrs pro Stunde der stärksten Verkehrsbelastung verkehren (Rn. 14 VwV-StVO).</p> <p>Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung soll eine bundesweit einheitliche Anwendung des § 45 StVO sicherstellen (vgl. VGH München, Beschluss vom 04.12.2014, 11 ZB 14.189, BeckRS 2014, 59679 Rn. 9). Sie ist für die Behörde verbindlich.</p> <p>Das Bundesverwaltungsgericht hat in einem Urteil ebenfalls festgehalten, dass die Anordnung und Ausweisung einer Busspur zu den verkehrsbeschränkenden Maßnahmen i.S.v. § 45 Abs. 1 S. 1 StVO zählt (vgl. BVerwG - Urteil vom 27.01.1993 – 11 C 35/92 -, juris, Rn. 17). Die Anordnung einer Busspur müsse daher zum Zwecke der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs, insbesondere zur Wiederherstellung oder Verbesserung der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs in innerstädtischen Ballungsgebieten, geeignet und erforderlich sein. Das Bundesverwaltungsgericht sieht beispielsweise nachgewiesene ständige Missachtungen von vorhandenen Haltverbotsschildern und Verspätungen von Linienbussen im Minutenbereich, im vorliegenden Urteil, beispielsweise durchschnittlich zwei Minuten, als Beeinträchtigung der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Gesamtverkehrs an.</p> <p>Die noch nicht in Kraft getretene Novellierung der StVO und ggf. Änderungen zur VwV-StVO fanden bei der o. g. Stellungnahme bzw. den aktuell rechtlichen Voraussetzungen keine Berücksichtigung.</p>
<p>Zu Abschnitt 10.1.11 Untersuchungsgebiet D05 Dachauer Straße: Im Bereich der Haltestellen Olympiastadion West sind dringend Bäume nötig, um bei Sommerwetter eine Überhitzung der Fahrgäste zu vermeiden. Gerade an dieser Haltestelle ist mit hohem Aufkommen bei Veranstaltungen zu rechnen. In anderen Bereichen der Dachauer Straße ist für Lärmschutz die Pflanzung von Bäumen sinnvoll. Das mittlerweile überschaubare Verkehrsaufkommen erlaubt insbesondere unter Beachtung der Reduktionsziele auch die Reduktion auf eine Kfz-Fahrspur je Richtung stadteinwärts des Mittleren Rings. Es ist auch zu prüfen, ob die aktuelle Sperre im Bereich der Bahnlinie München - Freising zu einer Entlastungswirkung geführt hat, und ob diese dann ggf. beizubehalten ist.</p>	<p>Eine mögliche, messbare Lärminderung durch einen lokal begrenzten Bewuchs wird von Expert*innen als insgesamt sehr gering eingeschätzt wird und ist akustisch zumeist kaum wahrnehmbar. Deutlich messbare, schalldämpfende Effekte treten erst bei Pflanzungen mit einer sehr großen Bewuchstiefe und -staffelung auf. Die Pflanzung von Bäumen kann daher im Rahmen der Lärmaktionsplanung aus fachlichen Gründen nicht explizit vorgeschlagen werden, zumal Hitzeschutz nicht im Zuständigkeitsbereich der Lärmminde- rungsplanung liegt.</p> <p>Aufgrund der Verkehrsbedeutung und der Bündelungsfunktion der Dachauer Straße wird die Reduzierung auf eine Kfz-Fahrspur je Richtung nicht befürwortet. Eine Sperrung von Hauptverkehrsstraßen wird aus fachlicher Sicht grundsätzlich nicht befürwortet, da in diesem Fall mit einem erheblichen Ausweichverkehr in das nachgelagerte Straßennetz und damit verbunden mit einer deutlichen Zunahme der Lärmbelastung für eine Vielzahl an Betroffenen zu rechnen wäre.</p>
<p>Zu Abschnitt 10.1.12 Untersuchungsgebiet D06 Innere Wiener Straße / Ismaninger Straße: In diesem Bereich gab es immer wieder Störungen der Tram durch den Kfz-Verkehr. Alleine daher ergibt sich die</p>	<p>Eine Sperrung von Hauptverkehrsstraßen wird aus fachlicher Sicht nicht befürwortet, da in diesem Fall mit einem erheblichen Ausweichverkehr in das nachgelagerte Straßennetz und damit verbunden mit einer</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
Überlegung, diese Straße für Durchfahrtsverkehr zu sperren. Dies wird auch zu einer merklichen Lärmreduzierung führen.	deutlichen Zunahme der Lärmbelastung für eine Vielzahl an Betroffenen zu rechnen wäre.
Zu Abschnitt 10.1.13 Untersuchungsgebiet D07 Balanstraße: In diesem Bereich sind Busspuren sinnvoll. Dies erlaubt wie dargestellt auch Tempo 30.	<p>Die Anordnung von Bussonderfahrstreifen kann nur unter engen rechtlichen Voraussetzungen erfolgen. Rechtsgrundlage für die verkehrsrechtliche Anordnung von Bussonderfahrstreifen, auch Busspuren genannt, gemäß Zeichen 245 aus der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO ist § 45 Abs. 1 S. 1 i.V.m. Abs. 9 S. 3 StVO. Die Anordnung von Bussonderfahrstreifen stellt eine Beschränkung des fließenden Verkehrs dar. Voraussetzung für eine Anordnung ist also das Vorliegen einer qualifizierten konkreten Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs vor Ort und eine ordnungsgemäße Ermessensausübung.</p> <p>Die Anordnung von Sonderfahrstreifen soll in der Regel nur dann erfolgen, wenn mindestens 20 Omnibusse des Linienbusverkehrs pro Stunde der stärksten Verkehrsbelastung verkehren (Rn. 14 VwV-StVO).</p> <p>Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung soll eine bundesweit einheitliche Anwendung des § 45 StVO sicherstellen (vgl. VGH München, Beschluss vom 04.12.2014, 11 ZB 14.189, BeckRS 2014, 59679 Rn. 9). Sie ist für die Behörde verbindlich.</p> <p>Das Bundesverwaltungsgericht hat in einem Urteil ebenfalls festgehalten, dass die Anordnung und Ausweisung einer Busspur zu den verkehrsbeschränkenden Maßnahmen i.S.v. § 45 Abs. 1 S. 1 StVO zählt (vgl. BVerwG - Urteil vom 27.01.1993 – 11 C 35/92 -, juris, Rn. 17). Die Anordnung einer Busspur müsse daher zum Zwecke der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs, insbesondere zur Wiederherstellung oder Verbesserung der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs in innerstädtischen Ballungsgebieten, geeignet und erforderlich sein. Das Bundesverwaltungsgericht sieht beispielsweise nachgewiesene ständige Missachtungen von vorhandenen Haltverbotsschildern und Verspätungen von Linienbussen im Minutenbereich, im vorliegenden Urteil, beispielsweise durchschnittlich zwei Minuten, als Beeinträchtigung der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Gesamtverkehrs an.</p> <p>Die noch nicht in Kraft getretene Novellierung der StVO und ggf. Änderungen zur VwV-StVO fanden bei der o. g. Stellungnahme bzw. den aktuell rechtlichen Voraussetzungen keine Berücksichtigung.</p>
Zu Abschnitt 10.1.14 Untersuchungsgebiet D08 Landsberger Straße / Bayerstraße: Im Bereich der Bayerstraße ergeben sich immer wieder Störungen der Tram durch den MIV. Daher wäre zu überlegen, den Durchgangsverkehr auf die Schwanthalerstraße zu bündeln. Dies reduziert auch den Lärm. Konkret an den Haltestellen beobachten wir zudem oftmals gefährdende und laute Überholmanöver rechts an stehenden Trambahnen vorbei. Durch ein Durchfahrtsverbot oder durch eine bauliche Unterbindung	Eine Sperrung von Hauptverkehrsstraßen wird aus fachlicher Sicht nicht befürwortet, da in diesem Fall mit einem erheblichen Ausweichverkehr in das nachgelagerte Straßennetz und damit verbunden mit einer deutlichen Zunahme der Lärmbelastung für eine Vielzahl an Betroffenen zu rechnen wäre.

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
wird auch dieser verhaltensbezogene Lärm vermieden.	
Zu Abschnitt 10.1.15 Untersuchungsgebiet D09 Potsdamer Straße / Rheinstraße / Karl-Theodor-Straße / Leopoldstraße: Im Bereich der Leopoldstraße ist es sinnvoll, wenn die Tram künftig nördlich der Münchner Freiheit durchgehend einen eigenen Gleiskörper hat. Dies wurde auch vom Stadtrat im Kontext der Planung der Tram-Nordtangente befürwortet und der Planungsbereich entsprechend erweitert. Der eigene Gleiskörper führt auch zu einer indirekten Lärmreduzierung, da er die Zuverlässigkeit deutlich erhöht. Auch eine direkte Reduzierung ist vorstellbar.	Die Anregung wird zur Kenntnis genommen und im Zuge etwaiger weitergehender Planungsschritte entsprechend geprüft.
Zu Abschnitt 10.1.16 Untersuchungsgebiet D10 Berg-am-Laim-Straße / Kreillerstraße: In diesem Bereich ist aufgrund der Kfz-Verkehrsmengen eine Reduktion auf eine Fahrspur je Richtung gut vertretbar. Dies schafft Platz für Bäume und damit eine Lärmreduzierung.	Die Berg-am-Laim-Straße sowie die Kreillerstraße sind Teil des Primärnetzes. Aus fachlicher Sicht gilt es, die Leistungsfähigkeit des Primärnetzes im Sinne einer Bündelungsfunktion beizubehalten, um den Kfz-Verkehr möglichst aus dem nachgelagerten Straßennetz fernzuhalten. Eine Reduzierung der Fahrspuren im Untersuchungsgebiet D_10 kann demnach nicht befürwortet werden.
Zu Abschnitt 10.1.18 Untersuchungsgebiet D102 IngoLstädter Straße: Auf dieser Straße ist eine Busspur sinnvoll.	<p>Die Anordnung von Bussonderfahrstreifen kann nur unter engen rechtlichen Voraussetzungen erfolgen. Rechtsgrundlage für die verkehrsrechtliche Anordnung von Bussonderfahrstreifen, auch Busspuren genannt, gemäß Zeichen 245 aus der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO ist § 45 Abs. 1 S. 1 i.V.m. Abs. 9 S. 3 StVO. Die Anordnung von Bussonderfahrstreifen stellt eine Beschränkung des fließenden Verkehrs dar. Voraussetzung für eine Anordnung ist also das Vorliegen einer qualifizierten konkreten Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs vor Ort und eine ordnungsgemäße Ermessensausübung.</p> <p>Die Anordnung von Sonderfahrstreifen soll in der Regel nur dann erfolgen, wenn mindestens 20 Omnibusse des Linienbusverkehrs pro Stunde der stärksten Verkehrsbelastung verkehren (Rn. 14 VwV-StVO).</p> <p>Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung soll eine bundesweit einheitliche Anwendung des § 45 StVO sicherstellen (vgl. VGH München, Beschluss vom 04.12.2014, 11 ZB 14.189, BeckRS 2014, 59679 Rn. 9). Sie ist für die Behörde verbindlich.</p> <p>Das Bundesverwaltungsgericht hat in einem Urteil ebenfalls festgehalten, dass die Anordnung und Ausweisung einer Busspur zu den verkehrsbeschränkenden Maßnahmen i.S.v. § 45 Abs. 1 S. 1 StVO zählt (vgl. BVerwG - Urteil vom 27.01.1993 – 11 C 35/92 -, juris, Rn. 17). Die Anordnung einer Busspur müsse daher zum Zwecke der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs, insbesondere zur Wiederherstellung oder Verbesserung der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs in innerstädtischen Ballungsgebieten, geeignet und erforderlich sein. Das Bundesverwaltungsgericht sieht beispielsweise nachgewiesene ständige Missachtungen von vorhandenen Haltverbotsschildern</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
	<p>und Verspätungen von Linienbussen im Minutenbereich, im vorliegenden Urteil, beispielsweise durchschnittlich zwei Minuten, als Beeinträchtigung der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Gesamtverkehrs an.</p> <p>Die noch nicht in Kraft getretene Novellierung der StVO und ggf. Änderungen zur VwV-StVO fanden bei der o. g. Stellungnahme bzw. den aktuell rechtlichen Voraussetzungen keine Berücksichtigung.</p>
<p>Zu Abschnitt 10.3 A Verkehrsverflüssigung - Grüne Welle: Bei dieser Maßnahme ist darauf zu achten, dass sie keine zusätzliche Verkehrsbelastung auslöst, die den Effekt konterkariert. Zudem ist die Priorisierung des ÖVs zwingend beizubehalten, da der ÖV sowohl bezüglich Lärmbelastung als auch der Kapazität weitaus besser ist als der Straßenverkehr.</p>	<p>In der Landeshauptstadt München werden seit ca. 75 Jahren Lichtsignalanlagen (LSA) entlang bestimmter Streckenzüge im Rahmen einer „Grünen Welle“ koordiniert betrieben. Derzeit sind rund 650 der 1146 aktiven Lichtsignalanlagen im Hoheitsgebiet der Landeshauptstadt München Bestandteil mindestens einer der über 80 verschiedenen Koordinierungsstrecken, welche kontinuierlich gepflegt, überarbeitet und optimiert werden. Somit werden im laufenden Prozess bspw. veränderte Verkehrsmengen, Temporeduzierungen oder Hinweise von Verkehrsteilnehmer*innen bestmöglich in die Koordinierung eingebunden. Auch die sich verändernden Mobilitätsformen werden in der Koordinierung berücksichtigt, so dass mittlerweile bspw. auch Grüne Wellen für Radfahrer*innen geplant oder bereits umgesetzt wurden.</p> <p>Hinsichtlich eines möglichen Rebound-Effektes - basierend auf einer fortlaufenden Optimierung von Grünen Wellen im Hauptverkehrsnetz - befinden wir uns vermutlich in einem klassischen Zielkonflikt. Um den straßengebundenen Verkehr auf möglichst leistungsfähige Streckenzüge zu bündeln, müssen diese Streckenzüge eben auch eine entsprechende Leistungsfähigkeit aufweisen, damit nicht Ausweichverkehre in untergeordnete Straßenverläufe ablaufen. Da die Einflussnahme der Kommunen auf Routingempfehlungen etablierter Anbieter deutlich begrenzt ist, stellt ein möglichst leistungsfähiges Hauptverkehrsnetz derzeit immer noch die wirksamste Maßnahme dar, den Verkehr auf ausgewählte Korridore zu bündeln und somit den Durchgangsverkehr aus Wohngebieten möglichst fernzuhalten.</p> <p>Klassische Dosierungsmaßnahmen wiederum sind nach Auffassung des Mobilitätsreferates im dichtbesiedelten innerstädtischen Bereich i.d.R. nicht funktional umsetzbar, da die hierdurch bedingten Folgewirkungen zwangsläufig auf das untergeordnete Straßennetz ausstrahlen und somit unerwünschte Effekte generieren.</p> <p>Bei der Optimierung der Lichtsignalanlagen mit dem Ziel einer Verkehrsverflüssigung wird der Maßgabe, dass es zu keiner Beeinträchtigung des ÖPNV kommen darf, standardmäßig Rechnung getragen. Eine ggf. bestehende Priorisierung des ÖPNV wird hierbei beibehalten.</p>
<p>Zu Abschnitt 10.3 B Umweltorientiertes Verkehrsmanagement: Laut Luftreinhalteplan gibt es ein großes Potential zur Reduktion des Kfz-Verkehrs und damit auch der Lärmbelastung. Der Abbruch dieser</p>	<p>Eine Abbruch der Maßnahme erfolgte nicht; vielmehr ist das Projekt abgeschlossen.</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>Maßnahme ist nicht nachvollziehbar. Dies gilt besonders, da hier mit einer einzelnen Maßnahme eine sehr große Wirkung erreicht wird. Selbst mit sehr vielen kleinteiligen Maßnahmen wird es schwer sein, den gleichen Nutzen zu erreichen.</p>	
<p>Zu Abschnitt 10.3 E Handlungsprogramm Mittlerer Ring: Die Planungen für einen neuen Landshuter Allee-Tunnel wurden entsprechend dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 22.07.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00527) eingestellt. Der Münchner Stadtrat hat sich in der Sitzung des Bauausschusses am 06.07.2021 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02539) mit der Entwicklung und Umsetzung eines Gesamtkonzeptes für mehr Lärmschutz, Luftreinhaltung, Klimaschutz und Aufenthaltsqualität an der Landshuter Allee im Bereich zwischen Borstei und Donnersberger Brücke anstelle eines Tunnelneubaus befasst und verschiedene Maßnahmen beschlossen. Damit wurde der hier zitierte Beschluss des Stadtrats vom 19.11.2015 aufgehoben. Die Vorlage ist hier gemäß Beschlusslage zu aktualisieren.</p>	<p>Das Kapitel wurde entsprechend aktualisiert.</p>
<p>Zu Abschnitt 10.3 F Mobilitätsmanagement: Die Verlagerung von 5 Prozent des Kfz-Verkehrs verfehlt die Ziele der Mobilitätsstrategie und ist daher unzureichend. Wie oben dargestellt sind gut 40 Prozent des Kfz-Verkehrs zu verlagern. Dies spricht nicht gegen diese Maßnahmen, diese können aber nur einen Teil der nötigen Maßnahmen darstellen.</p>	<p>Die genannten 5 Prozent beziehen sich auf den Effekt der Teilmaßnahme F "Mobilitätsmanagement" und stehen nicht im Widerspruch zu einer Gesamtverringerung des MIV-Aufkommens von 40 Prozent.</p>
<p>Zu Abschnitt 10.3 G Parkraummanagement: Für den Erfolg dieser Maßnahme ist die tatsächliche Umsetzung ein kritischer Erfolgsfaktor. Hier besteht zu oft erheblicher Nachholbedarf.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>Zu Abschnitt 10.3 H Förderung des allgemeinen ÖPNV: Die Förderung des allgemeinen ÖPNV ist wichtiger Schlüsselfaktor für die Verkehrsverlagerung und damit wie oben dargestellt für die Lärmreduzierung. Ein wichtiges Messkriterium ist das Ziel ÖV30, d.h.: 30 Prozent der Wege finden mit dem ÖV statt. Um dieses Ziel zu erreichen, sind weitere Maßnahmen über die bisher in Umsetzung befindlichen hinaus nötig.</p> <p>Wichtig ist die konsequente Fortführung der Bus-/Trambeschleunigung, hier besteht deutlicher Verbesserungsbedarf. Der Ausbau der Tram ist eine kosteneffektive Möglichkeit zur Verbesserung des ÖVs und entsprechend zu nutzen. Die nötigen Infrastrukturflächen für die Betriebserweiterung wie der Tram-Betriebshof Fröttmaning und der Busbetriebshof West sind zu sichern und realisieren.</p>	<p>Im Hinblick auf die geforderte ÖPNV-Beschleunigung kann Folgendes mitgeteilt werden: Die Anordnung von Bussonderfahrstreifen kann nur unter engen rechtlichen Voraussetzungen erfolgen. Rechtsgrundlage für die verkehrsrechtliche Anordnung von Bussonderfahrstreifen, auch Busspuren genannt, gemäß Zeichen 245 aus der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO ist § 45 Abs. 1 S. 1 i.V.m. Abs. 9 S. 3 StVO. Die Anordnung von Bussonderfahrstreifen stellt eine Beschränkung des fließenden Verkehrs dar. Voraussetzung für eine Anordnung ist also das Vorliegen einer qualifizierten konkreten Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs vor Ort und eine ordnungsgemäße Ermessensausübung.</p> <p>Die Anordnung von Sonderfahrstreifen soll in der Regel nur dann erfolgen, wenn mindestens 20 Omnibusse des Linienbusverkehrs pro Stunde der stärksten Verkehrsbelastung verkehren (Rn. 14 VwV-StVO).</p>
<p>Zu Abschnitt 10.3 I Maßnahmen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV): Die Möglichkeiten des Systems Schiene wurden im Großraum München in den letzten Jahrzehnten nicht genutzt, da die Landespolitik mit der einseitigen Fixierung auf den zweiten S-Bahn-Tunnel sowie teils auch den Flughafen von</p>	<p>Die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) liegt ausschließlich beim Freistaat Bayern. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) plant, finanziert und kontrolliert den SPNV in Bayern im Auftrag des Freistaats. Die Maßnahmen im SPNV werden im Lärmaktionsplan der Landeshauptstadt</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
<p>zeitnah nutzbaren Verbesserungen abgelenkt hat. Daher ist auch die Störanfälligkeit aufgrund Vernachlässigung massiv gestiegen. Dies hat auch zu wahrnehmbaren Abwanderung von Pendlern von der Bahn geführt. Es muss leider realistisch angenommen werden, dass von Seiten der Bundes- und Landespolitik nicht die notwendigen Maßnahmen für eine Trendwende in der Region München ergriffen werden. Dies ist ein großer Fehler. Die Stadt München muss hier kraftvoller im Sinne ihrer Bürger auftreten und einen besseren Bahnverkehr einfordern. Der 10-Minuten-Takt bei der S-Bahn ist im Interesse der Stadt und daher dringend beizubehalten, anstelle passiv hinzunehmen, dass das Land mit dem 15-Minuten-Takt die Attraktivität der S-Bahn noch weiter verschlechtert.</p> <p>Der S-Bahn-Nordring ist sinnvoll als Erschließungsstrecke im Stadtgebiet von München. Leider konnte sich aber der Freistaat nach den uns bekannten Informationen bislang nicht einmal zur relativ kostengünstigen Vorfinanzierung einer Umsteigemöglichkeit zwischen Tram 23 und S-Bahn durchringen.</p>	<p>München dargestellt, da auch diese maßgeblich zu einer flächendeckenden Lärminderung beitragen. Die Darstellung ist jedoch rein nachrichtlich zu sehen, da die Landeshauptstadt München auf die konkrete Ausgestaltung des SPNV-Angebots keinen Einfluss hat.</p>
<p>Zu Abschnitt 10.3 J Ausbau Park and Ride (P+R), Bike and Ride (B+R): P+R ist politisch gerne gesehen, die verkehrliche Wirkung ist jedoch oftmals eher negativ. (Abweichende Ergebnisse mag es für kleine Anlagen weit außerhalb des Stadtgebiets geben, diese sind aber für den Lärmaktionsplan nicht relevant.) Denn P+R trägt dazu bei, den ÖV als Überlaufgefäß für den Straßenverkehr zu nutzen. Effizienter ist es, den Öffentlichen Verkehr im Umlandbereich zu verbessern. Selbst sehr große Anlagen haben nur einen Bruchteil der Kapazität einer normalen S-Bahn-Linie.</p> <p>Die Erweiterung von P+R-Anlagen ist daher kontraproduktiv, wir bitten diese daher zu streichen. Die Lärminderung durch den Bau selbst sehr großer Anlagen dürfte nicht messbar sein. Konkret beträgt auf der Dachauer Straße auf Höhe der Stadtgrenze der Kfz-Verkehr etwa 42.000 Fahrzeugen täglich (laut Verkehrsmengenkarte KFZ), im Vergleich dazu ist die hier dargestellte Erweiterung von 200 Stellplätzen in Karlsfeld unterhalb der Messgenauigkeit.</p> <p>Daher sind die P+R-Plätze aus Abschnitt J zu streichen. B+R hingegen hilft dabei, den Einzugsbereich des ÖVs kostengünstig zu erweitern und ist daher grundsätzlich sinnvoll.</p>	<p>Die zuständigen Fachdienststellen vertreten die Auffassung, dass – wie dies unter Maßnahme J) beschrieben wird – der Ausbau von P+R einen Beitrag zu einer Entlastung des Stadtgebiets vom motorisierten Individualverkehr leisten kann. Selbstverständlich sollte dies jedoch nicht als Ersatz für eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots im Umland zu sehen sein. Hierfür liegt die Zuständigkeit jedoch nicht bei der Landeshauptstadt München. Allerdings haben die zuständigen Aufgabenträger in den vergangenen Jahren zahlreiche Verbesserungen angestoßen; exemplarisch genannt seien Angebotsverbesserungen im Regionalbusverkehr oder die Einführung tangentialen Expressbuslinien.</p>
<p>Zu Abschnitt 10.3 O Förderung der Shared-Mobility: Nach Erprobung ist zu bewerten, inwieweit die ODM-Angebote die in sie gesetzten Erwartungen erfüllen, insbesondere auch, ob sie kosteneffizient sind.</p> <p>Carsharing ist bekannterweise nur dann ein Beitrag zur Verlagerung, wenn die Autos zuverlässig auf festen Stellplätzen zu finden sind. Sind die Autos wahllos abgestellt, dann werden sie, falls</p>	<p>Die übergeordneten Strategien werden durch die zuständigen Fachdienststellen regelmäßig evaluiert und ggf. weiterentwickelt.</p>

Stellungnahme/Einwände	Antwort der zuständigen Fachdienststelle der Landeshauptstadt München
vorhanden, eher zufällig zum Ersatz von Fußwegen bzw. ÖV-Fahrten genutzt und sind damit kontraproduktiv.	