



Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat
Ruppertstr. 19, 80466 München

**Hauptabteilung I Sicherheit und
Ordnung. Mobilität
Verkehrssicherheit und Mobilität
Grundsatzangelegenheiten
KVR-I/311**

Ruppertstr. 19
80466 München



I.

Bezirksausschuss 5 - Au-Haidhausen
über
BA-Geschäftsstelle Ost
Friedenstraße 40
81660 München

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
KVR-I/311 –

Datum
04.12.2020



Verkehrliche Maßnahmen gegen Lärm und Stickoxidbelastung an der Kreuzung Pilgersheimer Straße / Humboldtstraße

**BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 01063 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 5 – Au-
Haidhausen vom 21.10.2020**

Sehr geehrter Herr Spengler,
sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss beantragte mit Schreiben am 05.11.2020 u. a. die Prüfung der Reduktion der Fahrspuren mit kompletten Wegfall der linken Spur und Einbau eines Radweges sowie die wirksame Kontrolle des Linksabbiegeverbots.

Es handelt sich um eine laufende Angelegenheit im Sinne des Art. 7 Abs. 1 Nr. 1 der Gemeindeordnung. Zuständig ist daher der Oberbürgermeister, der das Kreisverwaltungsreferat mit der Beantwortung beauftragt hat.

Um die Anfrage umfassend beantworten zu können, wurden die verschiedenen Referate, die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) und das Polizeipräsidium München um Stellungnahmen gebeten.

Antwort zu Forderung 1 – Reduktion der Fahrspuren:

Der Stadtrat hat am 04.03.2020 ein Bündel an Radverkehrsmaßnahmen beschlossen und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, auf Grundlage des Bürgerbegehrens „Radentscheid“ die Auswirkungen und Chancen der Umsetzung des Radentscheids für insgesamt zehn Straßenabschnitte zu erarbeiten und dem Stadtrat einen Entscheidungsvorschlag vorzulegen. In diesem Stadtratsbeschluss (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 17708) erging auch der Auftrag zur Überplanung der Pilgersheimer Straße für den antragsgegenständlichen Abschnitt, an die Verwaltung (Steckbriefe siehe Anlage zum Beschluss, Sitzungsvorlagen Nr. 14-

U-Bahn: Linien U3, U6
Haltestelle Poccistraße
Bus: Linie 62
Haltestelle Poccistraße
Bus: Linie 132
Haltestelle Senserstraße

Öffnungszeiten:
nur mit Terminvereinbarung

Internet:
www.kvr-muenchen.de
www.strassenverkehr-muenchen.de

20 / V 17708, https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_vorlagen_dokumente.jsp?risid=5859324). Darin werden u.a. die Fahrstreifenaufteilung und Verbesserungsmöglichkeiten der Radverkehrsinfrastruktur untersucht. Wir gehen davon aus, dass dem Stadtrat 2021 mögliche Varianten vorgelegt werden können.

Antwort zu Forderung 2 – wirksame Kontrollen:

Die Polizeiinspektion PI 21 teilt mit, dass das gegenständliche Linksabbiegeverbot von den Beamten der PI 21 im Rahmen der personellen Möglichkeiten immer wieder überwacht wird. Auch Unterstützungskraft der Einsatzhundertschaften werden mit derartigen Kontrollen betraut. Seit Einführung des permanenten Linksabbiegeverbotes scheinen die Bürgerbeschwerden bezüglich der Missachtung des Linksabbiegeverbotes und die damit verbundenen „Hupkonzerte“ weniger geworden zu sein.

Zudem bedürfen derartige Änderungen immer einer gewissen Zeit, bis sich die Verkehrsteilnehmer an die Neuregelung gewöhnt haben.

Antwort zu Forderung 3 - Flüsterasphalt:

Straßenverkehrslärm setzt sich aus verschiedenen Einzelgeräuschen zusammen. Bei üblichen innerstädtischen Geschwindigkeiten sind dabei das Antriebsgeräusch (Motor und Abgasanlage) und das Reifen-Fahrbahn-Geräusch relevant.

Bei konstanter Fahrt und niedrigen Geschwindigkeiten (< ca. 30 km/h) wird der Gesamtpegel beim Pkw vom Antriebsgeräusch dominiert, bei höheren (> 40 km/h) vom Reifen-Fahrbahn-Geräusch. Beide Pegelanteile sind bei ca. 35 km/h gleich hoch. Bei Lkw wird dieser Schnittpunkt erst deutlich später erreicht. Dort überwiegt bis ca. 60 km/h das Antriebsgeräusch.

Da aber lärmindernde Fahrbahnbeläge nur das Reifen-Fahrbahn-Geräusch mindern können, hat deren Einsatz bei zulässigen Geschwindigkeiten unter 50 km/h keine weitere pegelreduzierende Wirkung auf den Straßenverkehrslärm.

Antwort zu Forderung 4 - Schallmessungen:

Zur Beurteilung der Lärmbelastung durch Straßen- und Schienenverkehr werden grundsätzlich Berechnungen durchgeführt. Messungen des Verkehrslärms führen nicht zu reproduzierbaren und repräsentativen Ergebnissen (Witterungsbedingungen, Verhalten der Autofahrer, Störgeräusche usw.), deshalb können mit Messergebnissen auch keine nachvollziehbaren Vergleiche erstellt werden. Das Bundesverkehrsministerium hat daher, u. a. auch wegen der Vergleichbarkeit und bundesweiten Gleichbehandlung, für die Beurteilung von Verkehrsgläuschen die Berechnung der Schallimmissionen nach den Richtlinien „Lärmschutz an Straßen (RLS-90)“ bzw. „Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen - Schall 03“ jeweils auf der Basis von Verkehrsmengen vorgeschrieben. Die Richtlinien zur Berechnung der Schallimmissionen hinsichtlich der Schallausbreitung gehen von leichtem Wind (ca. 3 m/s) vom Verkehrsweg zum Immissionsort und von Temperaturinversion aus. Dies führt in der Regel zu höheren Beurteilungspegeln als bei Messungen, d.h. die berechneten Schallimmissionen liegen zugunsten der Betroffenen auf der sicheren Seite.

Ergänzend ist hier anzumerken, dass zur Beurteilung von Geräuschen über die Zeit gemittelte Beurteilungspegel herangezogen werden und nicht die Spitzenpegel, die bei der Vorbeifahrt einzelner Fahrzeuge erreicht werden. Dies ist gesetzlich so vorgeschrieben.

Da Lärmpegelmessungen - wie oben ausgeführt - nicht zu Ergebnissen führen, die aus rechtli-

cher Sicht geeignet sind, nachvollziehbare Vergleiche zu erstellen und Ansprüche gegenüber Dritten geltend zu machen, werden vom Referat für Gesundheit und Umwelt auch grundsätzlich keine Verkehrslärmmessungen durchgeführt.

Im Immissionsumfeld der Pilgersheimer Straße wurden durch das Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) an den dort gelegenen Gebäuden die Fassadenpegel nach den Vorgaben der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990 (RLS-90) ermittelt. Diese Lärmbeurteilung ist Grundlage für die am 16.07.2020 erstellte und am 21.10.2020 dauerhaft beschildderte Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 in der Pilgersheimer Straße zwischen Candidplatz und Edlinger Platz.

Zudem übermittelte die MVG zum Bürgerschreiben folgende Stellungnahme:

„Unsere Fahrgäste sollen zwischen unseren Verkehrsmitteln bestmöglich umsteigen können. Dies ist im Kreuzungsbereich Pilgersheimer Straße/Humboldtstraße zwischen den Linien 52 und 58/68 möglich. An den jeweiligen Zugängen zum Ubf. Kolombusplatz erhalten unsere Fahrgäste durch die Bushaltestellen „U Kolombusplatz“ sowie „U Kolombusplatz Nord“ zudem eine unmittelbare Umstiegsmöglichkeit von und zur U-Bahn, über die Treppen- sowie die beiden Aufzugsanlagen. Aufgrund der stadträumlichen Lage des U-Bahnhofs und der Kreuzung ergibt sich hier eine vergleichsweise große Nähe zwischen den Bushaltestellen, welche jedoch unterschiedliche Funktionen erfüllen.

Die Anordnung sog. Buskaps, bei denen für die Aufenthaltszeit der Busse an Haltestellen kein Fahrzeug am stehenden Bus vorbeifahren kann, ist bewusst so gewählt und Planungsgrundlage der allermeisten Haltestellen im Münchner Stadtgebiet. Der fahrplangebundene Busverkehr würde beim Aufenthalt in einer sog. Busbucht beim Wiedereinfädeln in den Verkehr wichtige Zeit verlieren. Diesem Aspekt wird seitens aller Planungs- und Anordnungsbeteiligten Vorrang eingeräumt.“

Wir bitten von den Ausführungen Kenntnis zu nehmen und gehen davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen ist.

Der Antrag des Bezirksausschusses ist mit den Ausführungen geschäftsordnungsmäßig behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

● [REDACTED]
[REDACTED]

gez.

KVR-I/311