

Errichtung einer stationären Radaranlage als Lärmschutz für die Anwohner der B2

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

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

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

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03647

Anlagen:

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

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

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

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

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

Die Bürgerversammlungsempfehlungen zielen darauf ab, durch stationäre Geschwindig-
keitsmessanlagen die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu kontrollieren. Begründet wurden
die Anträge damit, dass die reduzierte zulässige Höchstgeschwindigkeit durch die Verkehrs-
teilnehmenden nicht eingehalten werde.

Stationäre und teilstationäre Geschwindigkeitsmessanlagen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

fahrt der AS Kreuzhof.

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

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

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

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

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

Beanstandungsquoten

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

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

Die durchschnittliche Beanstandungsquote lag bei 11,50%.

Daten der Messungen

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

26.03.2020 von 11:25 Uhr bis 16:50 Uhr
30.03.2020 von 14:30 Uhr bis 17:40 Uhr
03.08.2020 von 16:20 Uhr bis 18:45 Uhr
19.08.2020 von 14:35 Uhr bis 16:50 Uhr

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

20.03.2020 von 12:50 Uhr bis 14:30 Uhr
30.03.2020 von 11:30 Uhr bis 13:30 Uhr
21.09.2020 von 11:00 Uhr bis 13:55 Uhr

Auswirkungen auf die Lärmbelastung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Fazit

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

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

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

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

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

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage folgendes:

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

III. Beschluss

nach Antrag.

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

Der Vorsitzende

Der Referent

Keller

Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Wv. bei Mobilitätsreferat - GL5

zur weiteren Veranlassung.

Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit dem Original wird bestätigt.

An den Bezirksausschuss 07

An das Direktorium – BA-Geschäftsstelle Süd

An D-II-V / Stadtratsprotokolle

An das RKU-UVO14

An die Verkehrspolizeiinspektion Weilheim i. OB,
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. An das Direktorium - HA II/ BA

Der Beschluss des BA 07 kann vollzogen werden.

Mit Anlagen

3 Abdrucke des Originals der Beschlussvorlage
Stellungnahme Mobilitätsreferat

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

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

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

**VI. Mit Vorgang zurück zum
Mobilitätsreferat - GB2.2121**
zur weiteren Veranlassung.

Am
Mobilitätsreferat MOR-GL5