

Anhang 3

Bewertung der Bürgervorschläge

1. Maßnahmenvorschläge für das Untersuchungsgebiet A_02 Tegernseer Landstraße (Mittlerer Ring)

1.1. Maßnahmenvorschläge für A_02 Tegernseer Landstraße (Mittlerer Ring)			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	
Verkehrlenkende Maßnahmen			zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
• Verbesserung des Angebots an Öffentlichen Verkehrsmitteln:	2	4	Der Bereich ist durch U-Bahn und Tram ausreichend erschlossen: gemäß des Standards des Nahverkehrsplans in sehr dichter Taktfolge, sowie in zahlreichen Richtungen umsteigefrei.
• Verminderung Schwerlastverkehr:	8	0	Aufgrund der Verkehrsbedeutung als Hochleistungsstraße können keine weiteren Einschränkungen für den Schwerverkehr, die über das bestehende LKW-Umleitungskonzept* hinausgehen, angeordnet werden. Der Mittlere Ring als Münchner „Hauptschlagader“ muss in seiner Leistungsfähigkeit insbesondere auch dem Schwerverkehr im bisherigen Umfang zur Verfügung stehen. Dies ist vor allem auch deshalb notwendig, um Verdrängungseffekte in das untergeordneten Straßensystem zu verhindern. *LKW über 3,5 t, deren Fahrt weder Ziel noch Quelle in München hat, werden auf die A 99 umgeleitet.
• Nachtfahrverbot Schwerlastverkehr:	7	1	siehe „Verminderung Schwerlastverkehr“
• Verkehrsumlenkung:	6	1	Die Tegernseer Landstraße ist gemäß Verkehrsentwicklungsplan Bestandteil des Primärnetzes. Eine Verkehrsumlenkung scheint mangels leistungsfähiger Alternativen schwierig. Es ist keine Ausweichstrecke vorhanden, die geeignet wäre, die Verkehrsströme der Hauptverkehrsstraße aufzunehmen. Aufgabe der Straßen des Primärnetzes ist es, starke Verkehre zu bündeln und damit das nachgeordnete Straßensystem zu entlasten.
• Ampelabschaltung nachts:	1	4	Auf dem Streckenabschnitt Tela zwischen Candidtunnel und Mac-Graw-Graben gibt es keine Lichtzeichenanlage.
• Verkehrsverflüssigung:	3	2	Auf dem Streckenabschnitt Tela zwischen Candidtunnel und Mac-Graw-Graben gibt es keine Lichtzeichenanlage, die für Maßnahmen der Verkehrsverflüssigung herangezogen werden kann.
• Parklizenzierung	1	3	Die Einführung von Parklizenzgebieten ist angrenzend und innerhalb des Mittleren Rings im Jahr 2011 z.T. bereits erfolgt.
Verkehrsrechtliche Maßnahmen			
• Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:	5	2	Aufgrund der Verkehrsbedeutung und des hohen Verkehrsaufkommens plant das KVR in diesem Untersuchungsgebiet keine Geschwindigkeitsbegrenzung.
• Geschwindigkeitskontrollen:	6	1	Für Geschwindigkeitskontrollen im Hauptstraßennetz ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Das KVR wird die Polizei um eine verstärkte Überwachung in den Untersuchungsgebieten bitten. Sofern der Zuständigkeitsbereich des KVR berührt ist, ist die Kommunale Verkehrsüberwachung gerne bereit, im Rahmen von Schwerpunktaktionen Geschwindigkeitskontrollen in den Untersuchungsgebieten durchzuführen. Stellungnahme Polizei: Im Zeitraum vom 01.01.2011 bis 25.04.2011 wurden im gesamten Straßenzug der Tegernseer Landstraße insgesamt 1.576 Fahrzeugführer

1.1. Maßnahmenvorschläge für A_02 Tegernseer Landstraße (Mittlerer Ring)			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
			wegen der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gebührenpflichtig beanstandet. Die Tegernseer Landstraße befindet sich im regelmäßigen Geschwindigkeitsüberwachungsprogramm des Polizeipräsidiums München.
• Einsatz von Dynamischen Rückmeldesystemen: ¹⁾	3	3	Dynamische Rückmeldesysteme werden nur zu Schulwegsicherheitsmaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz eingesetzt. Einen Einsatz an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen zur Verminderung von Lärm ist nicht erfolgversprechend.
Bauliche Maßnahmen			
• Lärmarmen Asphalt/Straßenbelag:	5	2	Der Bereich Tegernseer Landstraße wäre für die Maßnahme geeignet, sofern die Ergebnisse der derzeit laufenden Untersuchungen zu den schalltechnischen Eigenschaften und zur technischen Haltbarkeit an den bereits realisierten Teststrecken entsprechend positiv verlaufen und der vorhandene Belag ohnehin erneuert werden muss. Zudem müssen die Ergebnisse der beabsichtigten Machbarkeitsstudie zum Lärmschutz für die Tegernseer Landstraße abgewartet werden
• Schallschutzwand oder -wall:	3	5	Am 08.06.2011 stimmte die Vollversammlung des Stadtrates dem Beschluss zur Fortschreibung des „Handlungsprogrammes Mittlerer Ring“ zu. Die Verwaltung wurde hier beauftragt, über die bereits umgesetzten bzw. in Bau befindlichen Tunnel am Mittleren Ring sowie über die bisher im Rahmen des Förderprogrammes „Wohnen am Ring“ umgesetzten Maßnahmen hinaus, für weitere Ringabschnitte Machbarkeitsuntersuchungen zur Verbesserung des Lärmschutzes und der lufthygienischen Situation durchzuführen. Der angesprochene Straßenabschnitt ist hierin enthalten. Diese Untersuchung ist abzuwarten um konkretisieren zu können, welche Maßnahmen vorgeschlagen und weiterverfolgt werden können.
• Straße tiefer legen (Troglage):	4	2	Dem Stadtrat wird ein Beschluss vorgelegt eine Untersuchung zu problematischen Abschnitten des Mittleren Ringes durchzuführen und Lösungsvorschläge zu entwickeln. Der hier angesprochenen Straßenabschnitt ist hierin enthalten. Genauere Aussagen sind erst nach Vorliegen dieser beabsichtigten Untersuchungen möglich. Am 08.06.2011 stimmte die Vollversammlung des Stadtrates dem Beschluss zur Fortschreibung des „Handlungsprogrammes Mittlerer Ring“ zu. Die Verwaltung wurde hier beauftragt, über die bereits umgesetzten bzw. in Bau befindlichen Tunnel am Mittleren Ring sowie über die bisher im Rahmen des Förderprogrammes „Wohnen am Ring“ umgesetzten Maßnahmen hinaus, für weitere Ringabschnitte Machbarkeitsuntersuchungen zur Verbesserung des Lärmschutzes und der lufthygienischen Situation durchzuführen. Der angesprochene Straßenabschnitt ist hierin enthalten. Diese Untersuchung ist abzuwarten um konkretisieren zu können, welche Maßnahmen vorgeschlagen und weiterverfolgt werden können.
• Einhausung der Straße: ²⁾	3	2	Dem Stadtrat wird ein Beschluss vorgelegt eine Untersuchung zu problematischen Abschnitten des Mittleren Ringes durchzuführen und Lösungsvorschläge zu entwickeln. Der hier angesprochenen Straßenabschnitt ist hierin enthalten. Genauere Aussagen sind erst nach Vorliegen dieser beabsichtigten Untersuchungen möglich. Am 08.06.2011 stimmte die Vollversammlung des Stadtrates dem Beschluss zur Fortschreibung des „Handlungsprogrammes Mittlerer Ring“ zu. Die Verwaltung wurde hier beauftragt, über die bereits umgesetzten bzw. in Bau befindlichen Tunnel am Mittleren Ring sowie über die bisher im Rahmen des Förderprogrammes „Wohnen am Ring“ umgesetzten Maßnahmen hinaus, für weitere Ringabschnitte Machbarkeitsuntersuchungen zur Verbesserung des Lärmschutzes und der lufthygienischen Situation durchzuführen. Der angesprochene Straßenabschnitt ist hierin enthalten. Diese Untersuchung ist abzuwarten um konkretisieren zu können, welche Maßnahmen vorgeschlagen und weiterverfolgt werden können. Schalltechnische Begutachtung Im Vorfeld der oben genannten detaillierten Untersuchung wurde eine erste schalltechnische Abschätzung der Schallschutzmaßnahmen

1.1. Maßnahmenvorschläge für A_02 Tegernseer Landstraße (Mittlerer Ring)			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
			durchgeführt. Durch die Einhausung des nördlichen Bereiches der Straße (südlich der Grünwalder Straße) über eine Länge von ca. 300 m ergäbe sich im lokalen Umfeld der Einhausung eine mittlere Pegelminderung von ca. 6 dB(A).
• Tunnel:	7	1	<p>Dem Stadtrat wird ein Beschluss vorgelegt eine Untersuchung zu problematischen Abschnitten des Mittleren Ringes durchzuführen und Lösungsvorschläge zu entwickeln. Der hier angesprochenen Straßenabschnitt ist hierin enthalten.</p> <p>Genauere Aussagen sind erst nach Vorliegen dieser beabsichtigten Untersuchungen möglich. Am 08.06.2011 stimmte die Vollversammlung des Stadtrates dem Beschluss zur Fortschreibung des „Handlungsprogrammes Mittlerer Ring“ zu. Die Verwaltung wurde hier beauftragt, über die bereits umgesetzten bzw. in Bau befindlichen Tunnel am Mittleren Ring sowie über die bisher im Rahmen des Förderprogrammes „Wohnen am Ring“ umgesetzten Maßnahmen hinaus, für weitere Ringabschnitte Machbarkeitsuntersuchungen zur Verbesserung des Lärmschutzes und der lufthygienischen Situation durchzuführen. Der angesprochene Straßenabschnitt ist hierin enthalten.</p> <p>Diese Untersuchung ist abzuwarten um konkretisieren zu können, welche Maßnahmen vorgeschlagen und weiterverfolgt werden können.</p> <p>Schalltechnische Begutachtung Im Vorfeld der oben genannten detaillierten Untersuchung wurde eine erste schalltechnische Abschätzung der Schallschutzmaßnahmen durchgeführt. Durch die Verlängerung des bestehenden Candid-Tunnels bis zum Mc-Graw-Graben über eine Gesamtlänge von 800 m ergäbe sich unter Berücksichtigung eines geschätzten verbleibenden Oberflächenverkehrs von ca. 20% im gesamten Untersuchungsgebiet eine mittlere Pegelminderung von ca. 6 dB(A).</p>
• Schallschutzfenster:	5	2	<p>Passive Schallschutzmaßnahmen am Gebäude (z.B. Schallschutzfenster) haben gegenüber aktiven Schallschutzmaßnahmen an der Lärmquelle (z.B. Schallschutzwand) den Nachteil, dass sie nur im Innenraum wirksam sind, Freiflächen können nicht geschützt werden. In den Hinweisen zur Lärmaktionsplanung der Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) wird deshalb gefordert, dass aktive Maßnahmen Vorrang vor passiven Maßnahmen (wie Schallschutzfenster) haben.</p> <p>Ein Rechtsanspruch auf die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern bei Gebäuden an bestehenden Verkehrswegen besteht nicht. Die Landeshauptstadt München plant jedoch die Wiedereinrichtung eines Schallschutzfensterprogramms. Das Programm soll entsprechend den LAI-Vorgaben vor allem dort zum Einsatz kommen, wo andere Möglichkeiten wie aktiver Schallschutz oder Verlagerung von Verkehrsströmen an den räumlichen Gegebenheiten oder Notwendigkeiten der Bündelung von Verkehrsströmen scheitern.</p> <p>Das städtische Schallschutzfensterprogramm wird vorrangig in den 24 Untersuchungsgebieten des Lärmaktionsplans umgesetzt werden. Der Einbau von Schallschutzfenstern ist nur möglich, wenn das Einverständnis des Wohnungseigentümers vorliegt.</p>
• Schließung von Baulücken: ³⁾	1	4	Die Schließung von Baulücken liegt nicht nur im Entscheidungsbereich der Stadt, sondern die Eigentümerinnen und Eigentümer der jeweiligen Grundstücke sind primär dafür selbst verantwortlich. Die Stadt kann hier zunächst beratend tätig werden. Eventuell könnte das Einschalten eines politischen Gremiums, z.B. des Bezirksausschusses, etwas bewirken.
<p>¹⁾ Dynamische Rückmeldesysteme: Mobile Geschwindigkeitsmessstellen mit Displaytafel. Ist die Geschwindigkeit eines sich nähernden Fahrzeugs höher als ein festgelegter Schwellenwert, so blinkt ein Schriftzug wie z.B. „Langsam“ in rot auf, sonst wird der Schriftzug „Danke“ in grün angezeigt. Zusätzlich können unterstützende Bildmotive dargestellt werden, die Lob und Tadel verstärken.</p> <p>²⁾ Einhausung: Eine Einhausung besteht aus Seitenwänden und einer Überdachung.</p> <p>³⁾ Schließung von Baulücken: Lückenschluss in der Straßenrandbebauung z.B. durch zusätzliche Gebäude oder Schallschutzwände</p>			

1.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für A_02 Tegernseer Landstraße		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	Geschwindigkeitskontrollen	
1	Eine Geschwindigkeitkontrolle wäre auch wünschenswert. Da die PKW und Lastwagen leider die vorgeschriebenen 60 Stundenkilometer nicht einhalten.	Für Geschwindigkeitskontrollen im Hauptstraßennetz ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Das KVR wird die Polizei um eine verstärkte Überwachung in den Untersuchungsgebieten bitten. Stellungnahme Polizei: Im Zeitraum vom 01.01.2011 bis 25.04.2011 wurden im gesamten Straßenzug der Tegernseer Landstraße insgesamt 1.576 Fahrzeugführer wegen der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gebührenpflichtig beanstandet. Die Tegernseer Landstraße befindet sich im regelmäßigen Geschwindigkeitsüberwachungsprogramm des Polizeipräsidiums München.
	lärmarmen Asphalt	
2	PROBLEM: Verkehrslärm VORSCHLAG: Lärmmindernden Fahrbahnbelag in der Tegernseer Landstr. im Bereich Grünwalder Stadion bis McGraw-Graben aufbringen	Der Bereich Tegernseer Landstraße wäre für die Maßnahme geeignet, sofern die Ergebnisse der derzeit laufenden Untersuchungen zu den schalltechnischen Eigenschaften und zur technischen Haltbarkeit an den bereits realisierten Teststrecken entsprechend positiv verlaufen und der vorhandene Belag ohnehin erneuert werden muss. Zudem müssen die Ergebnisse der beabsichtigten Machbarkeitsstudie zum Lärmschutz für die Tegernseer Landstraße abgewartet werden.
	Sonstiges	
3	Balkonverglasung, Doppelte Fensterverglasung, Toreinfahrten verschließen, ...	Durch das Förderprogramm „Wohnen am Ring“ wurden im Zeitraum 2002-2010 bereits diverse Lärmschutzmaßnahmen (Rolltore an Toreinfahrten Laubverglasung etc.) vorgenommen. Mit Beschluss der Vollversammlung vom 16.12.2009 wurde die Fortsetzung des Programms von 2011 bis 2016 beschlossen. In der Tegernseer Landstraße gibt es jedoch aktuell keine in Planung befindlichen Lärmschutzprojekte. Der formlose Antrag auf Gewährung von Fördermittel ist vom Eigentümer beim Referat für Stadtplanung und Bauordnung einzureichen. Dem Antrag sind die zur Beurteilung erforderlichen technischen Unterlagen beizufügen.
4	...über die ganze Fahrbahn eine Glaskuppel, Trennwände zwischen den Fahrbahnen.Bitte unternehmen Sie was gegen diesen Lärm !!! Danke	Am 08.06.2011 stimmte die Vollversammlung des Stadtrates dem Beschluss zur Fortschreibung des „Handlungsprogrammes Mittlerer Ring“ zu. Die Verwaltung wurde hier beauftragt, über die bereits umgesetzten bzw. in Bau befindlichen Tunnel am Mittleren Ring sowie über die bisher im Rahmen des Förderprogrammes „Wohnen am Ring“ umgesetzten Maßnahmen hinaus, für weitere Ringabschnitte Machbarkeitsuntersuchungen zur Verbesserung des Lärmschutzes und der lufthygienischen Situation durchzuführen.Der angesprochene Straßenabschnitt ist hierin enthalten. Diese Untersuchung ist abzuwarten um konkretisieren zu können, welche Maßnahmen vorgeschlagen und weiterverfolgt werden können. Aus schalltechnischer Sicht stellt der Bau einer Mittelwand im Bereich der Tegernseer Landstraße keine wirkungsvolle Maßnahme zur Pegelminderung des Straßenverkehrs dar. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten, d.h. der vorhandenen 8-bahnigen Tegernseer Landstraße und der beidseitig unmittelbar am Straßenrand gelegenen, meist bis zu 7-geschossigen Wohnbebauung, bleibt die pegelmindernde Wirkung einer Schallschutzwand auf die Erdgeschoße der vorhandenen Bebauung beschränkt. Hier findet sich in der Regel Einzelhandel, Büros, o.ä., jedoch nur im Einzelfall Wohnnutzungen, die von der Maßnahme profitieren würden.
5	Tegernseer Landstr.: VORSCHLAG: Schließung von Baulücken (z.B. Glaswand hinter Aral-Tankstelle)	Die Schließung von Baulücken liegt nicht nur im Entscheidungsbereich der Stadt, sondern die Eigentümerinnen und Eigentümer der jeweiligen Grundstücke sind primär dafür selbst verantwortlich. Die Stadt kann hier zunächst beratend tätig werden. Eventuell könnte das Einschalten eines politischen Gremiums, z.B. des Bezirksausschusses, etwas bewirken.

2. Maßnahmenvorschläge für das Untersuchungsgebiet A_03 Landshuter Allee

2.1. Maßnahmenvorschläge für A_03 Landshuter Allee			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	geeignet	nicht geeignet	
Verkehrslenkende Maßnahmen			
• Verbesserung des Angebots an Öffentlichen Verkehrsmitteln:	5	19	Der Bereich ist durch U-Bahn und Tram ausreichend erschlossen: gemäß des Standards des Nahverkehrsplans in sehr dichter Taktfolge, sowie in zahlreichen Richtungen umsteigefrei.
• Verminderung Schwerlastverkehr:	23	4	Aufgrund der Verkehrsbedeutung als Hochleistungsstraße können keine weiteren Einschränkungen für den Schwerverkehr, die über das bestehende LKW-Umleitungskonzept hinausgehen, angeordnet werden. Der Mittlere Ring als Münchner „Hauptschlagader“ muss in seiner Leistungsfähigkeit insbesondere auch dem Schwerverkehr im bisherigen Umfang zur Verfügung stehen. Dies ist vor allem auch deshalb notwendig, um Verdrängungseffekte in das untergeordneten Straßensystem zu verhindern. *LKW über 3,5 t, deren Fahrt weder Ziel noch Quelle in München hat, werden auf die A 99 umgeleitet.
• Nachtfahrverbot Schwerlastverkehr:	23	4	Wie „Verminderung Schwerlastverkehr“
• Verkehrsumlenkung:	16	8	Die Landshuter Allee ist gemäß Verkehrsentwicklungsplan Bestandteil des Primärnetzes: Eine Verkehrsumlenkung scheint mangels leistungsfähiger Alternativen nicht möglich.
• Ampelabschaltung nachts:	3	21	Auf diesem Streckenabschnitt gibt es an der Oberfläche nur 2 Lichtzeichenanlagen, am Knotenpunkt Platz der Freiheit und am Knotenpunkt Nymphenburger Str. Beide sind aus Verkehrssicherheitsgründen nachts nicht abzuschalten
• Verkehrsverflüssigung:	6	18	Auf diesem Streckenabschnitt gibt es an der Oberfläche nur 2 Lichtzeichenanlagen, am Platz der Freiheit und die zur Nymphenburger Str. Beide Lichtzeichenanlagen sind zur Verflüssigung des Verkehrs aufeinander abgestimmt. Da jedoch in der Signalisierung der ÖPNV bevorzugt wird, kann es am Platz der Freiheit zu einer Beeinflussung zu Lasten des Individualverkehrs kommen.
• Parklizenzierung	7	17	Im gesamten Abschnitt sind Parklizenzierungen östlich der Landshuter Allee eingeführt.
Verkehrsrechtliche Maßnahmen			
• Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:	17	10	Geschwindigkeitsbegrenzung von 60 km/h auf 50 km/h: Nach Auffassung des KVR ist bei den derzeitigen Gegebenheiten bei 60 km/h ein besserer Verkehrsfluss als bei Tempo 50 gewährleistet. Eine Geschwindigkeitsreduktion um 10 km/h würde rechnerisch lediglich eine Pegelminderung von rund 1 dB(A) erzielen. Die rechtlichen Erfordernisse verlangen jedoch, dass durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 2,1 dB(A) bewirkt wird. Inwieweit eine Geschwindigkeitsreduzierung im Kontext einer Gesamtüberplanung des Untersuchungsgebiets in Frage kommt, kann aus jetziger Sicht nicht beurteilt werden. Schalltechnische Begutachtung Von der Geschwindigkeitsbegrenzung als Einzelmaßnahme, die eine mittlere Pegelreduzierung von 1,2 dB(A) bewirkt, profitieren nur wenige Einwohner. Diese Pegelreduktion ist akustisch in der Regel nicht wahrnehmbar. Im Vergleich zu anderen untersuchten Maßnahmen ist die Geschwindigkeitsreduzierung für sich allein wenig wirksam, kann jedoch als Begleitmaßnahme (hier: Bau von Schallschutzwänden) eine zusätzliche Verbesserung bewirken.
• Geschwindigkeitskontrollen:	18	9	Für Geschwindigkeitskontrollen im Hauptstraßennetz ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Das KVR wird die Polizei um eine verstärkte Überwachung in den Untersuchungsgebieten bitten. Sofern der Zuständigkeitsbereich des KVR berührt ist, ist die Kommunale Verkehrsüber-

2.1. Maßnahmenvorschläge für A_03 Landshuter Allee			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
			wachung gerne bereit, im Rahmen von Schwerpunktaktionen Geschwindigkeitskontrollen in den Untersuchungsgebieten durchzuführen.
<ul style="list-style-type: none"> Einsatz von Dynamischen Rückmeldesystemen:¹⁾ 	8	17	Dynamische Rückmeldesysteme werden nur zu Schulwegsicherheitsmaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz eingesetzt. Einen Einsatz an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen zur Verminderung von Lärm ist nicht erfolgversprechend.
Bauliche Maßnahmen			
<ul style="list-style-type: none"> Lärmarmen Asphalt/Straßenbelag: 	17	6	Die Bereiche zwischen Donnersberger Brücke (nach Bauwerk) bis Nymphenburger Str. sowie zwischen Leonrodstr. und Dachauer Str. vor dem Brückenbauwerk wäre für die Maßnahme geeignet, sofern die Ergebnisse der derzeit laufenden Untersuchungen zu den schalltechnischen Eigenschaften und zur technischen Haltbarkeit an den bereits realisierten Teststrecken entsprechend positiv verlaufen und der vorhandene Belag ohnehin erneuert werden muss. Zudem müssen die Ergebnisse der beabsichtigten Machbarkeitsstudie zum Tunnel an der Landshuter Allee abgewartet werden
<ul style="list-style-type: none"> Schallschutzwand oder -wall: 	11	13	<p>Möglich wären Schallschutzwände im Bereich der Borstei und an der Brücke über die Dachauer Str.. Diese Bereiche befinden sich im Umgriff der schon vom Stadtrat beschlossenen Machbarkeitsuntersuchung zur Verbesserung des Lärmschutzes und der lufthygienischen Situation. Bevor hier Entscheidungen getroffen werden, sollten die Ergebnisse hierzu abgewartet werden. Bzgl. der technischen Machbarkeit von LSW auf Brücken müssten in Abhängigkeit von den erforderlichen Abmessungen der Lärmschutzwand vertiefte statisch-konstruktive Untersuchungen durchgeführt werden.</p> <p>Schalltechnische Begutachtung Durch den Bau von Schallschutzwänden in den oben angegebenen Abschnitten, die eine mittlere Pegelreduzierung von 3,5 dB(A) innerhalb des Untersuchungsgebietes bewirkt, profitieren nur wenige Einwohner. Dies ist v.a. darauf zurückzuführen, dass Schallschutzwände mit Höhen von bis zu 4,0 m über Fahrbahnoberkante an der umliegenden 5- bis 6-geschossigen Bebauung nur in den unteren Geschossen pegelmindernd wirksam sind. Die erzielbare Pegelreduktion ist von daher im Wesentlichen nur in den Erdgeschossen bzw. den 1. Obergeschossen wahrnehmbar.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Straße tiefer legen (Troglage): 	8	12	<p>Am 08.06.2011 stimmte die Vollversammlung des Stadtrates dem Beschluss zur Fortschreibung des „Handlungsprogrammes Mittlerer Ring“ zu. Die Verwaltung wurde hier beauftragt, über die bereits umgesetzten bzw. in Bau befindlichen Tunnel am Mittleren Ring sowie über die bisher im Rahmen des Förderprogrammes „Wohnen am Ring“ umgesetzten Maßnahmen hinaus, für weitere Ringabschnitte Machbarkeitsuntersuchungen zur Verbesserung des Lärmschutzes und der lufthygienischen Situation durchzuführen. Der angesprochene Straßenabschnitt ist hierin enthalten.</p> <p>Diese Untersuchung ist abzuwarten um konkretisieren zu können, welche Maßnahmen vorgeschlagen und weiterverfolgt werden können.</p> <p>Schalltechnische Begutachtung: Im Vorfeld der oben genannten detaillierten Untersuchung wurde eine erste schalltechnische Abschätzung der Schallschutzmaßnahmen durchgeführt. Es zeigte sich, dass eine Troglage im Untersuchungsgebiet aufgrund der umliegenden mehrgeschossigen Bebauung schalltechnisch wenig wirksam wäre.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Einhausung der Straße:²⁾ 	12	11	<p>Am 08.06.2011 stimmte die Vollversammlung des Stadtrates dem Beschluss zur Fortschreibung des „Handlungsprogrammes Mittlerer Ring“ zu. Die Verwaltung wurde hier beauftragt, über die bereits umgesetzten bzw. in Bau befindlichen Tunnel am Mittleren Ring sowie über die bisher im Rahmen des Förderprogrammes „Wohnen am Ring“ umgesetzten Maßnahmen hinaus, für weitere Ringabschnitte Machbarkeitsuntersuchungen zur Verbesserung des Lärmschutzes und der lufthygienischen Situation durchzuführen. Der angesprochene Straßenabschnitt ist hierin enthalten.</p> <p>Diese Untersuchung ist abzuwarten um konkretisieren zu können, wel-</p>

2.1. Maßnahmenvorschläge für A_03 Landshuter Allee			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
			<p>che Maßnahmen vorgeschlagen und weiterverfolgt werden können.</p> <p>Aus schalltechnischer Sicht ist die Abschirmwirkung einer Einhausung in Abhängigkeit der gewählten Konstruktion ähnlich der eines Tunnels (siehe Tunnel).</p>
• Tunnel:	26	1	<p>Am 08.06.2011 stimmte die Vollversammlung des Stadtrates dem Beschluss zur Fortschreibung des „Handlungsprogrammes Mittlerer Ring“ zu. Die Verwaltung wurde hier beauftragt, über die bereits umgesetzten bzw. in Bau befindlichen Tunnel am Mittleren Ring sowie über die bisher im Rahmen des Förderprogrammes „Wohnen am Ring“ umgesetzten Maßnahmen hinaus, für weitere Ringabschnitte Machbarkeitsuntersuchungen zur Verbesserung des Lärmschutzes und der lufthygienischen Situation durchzuführen. Der angesprochene Straßenabschnitt ist hierin enthalten.</p> <p>Diese Untersuchung ist abzuwarten um konkretisieren zu können, welche Maßnahmen vorgeschlagen und weiterverfolgt werden können.</p> <p>Schalltechnische Begutachtung Im Vorfeld der oben genannten detaillierten Untersuchung wurde eine erste schalltechnische Abschätzung der Schallschutzmaßnahmen durchgeführt. Durch die Verlängerung des bestehenden Tunnels Landshuter Alle in nördlicher und südlicher Richtung ergäbe sich im Untersuchungsgebiet, bei einem angenommenen verbleibenden Oberflächenverkehr von ca. 20% des derzeitigen Verkehrsaufkommens, eine mittlere Pegelminderung von ca. 6 dB(A).</p>
• Schallschutzfenster:	12	10	<p>Passive Schallschutzmaßnahmen am Gebäude (z.B. Schallschutzfenster) haben gegenüber aktiven Schallschutzmaßnahmen an der Lärmquelle (z.B. Schallschutzwand) den Nachteil, dass sie nur im Innenraum wirksam sind, Freiflächen können nicht geschützt werden. In den Hinweisen zur Lärmaktionsplanung der Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) wird deshalb gefordert, dass aktive Maßnahmen Vorrang vor passiven Maßnahmen (wie Schallschutzfenster) haben.</p> <p>Ein Rechtsanspruch auf die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern bei Gebäuden an bestehenden Verkehrswegen besteht nicht. Die Landeshauptstadt München plant jedoch die Wiedereinrichtung eines Schallschutzfensterprogramms. Das Programm soll entsprechend den LAI-Vorgaben vor allem dort zum Einsatz kommen, wo andere Möglichkeiten wie aktiver Schallschutz oder Verlagerung von Verkehrsströmen an den räumlichen Gegebenheiten oder Notwendigkeiten der Bündelung von Verkehrsströmen scheitern.</p> <p>Das städtische Schallschutzfensterprogramm wird vorrangig in den 24 Untersuchungsgebieten des Lärmaktionsplans umgesetzt werden. Der Einbau von Schallschutzfenstern ist nur möglich, wenn das Einverständnis des Wohnungseigentümers vorliegt.</p>
• Schließung von Baulücken: ³⁾	4	16	<p>Die Schließung von Baulücken liegt nicht nur im Entscheidungsbereich der Stadt, sondern die Eigentümerinnen und Eigentümer der jeweiligen Grundstücke sind primär dafür selbst verantwortlich. Die Stadt kann hier zunächst beratend tätig werden. Eventuell könnte das Einschalten eines politischen Gremiums, z.B. des Bezirksausschusses, etwas bewirken.</p>
<p>¹⁾ Dynamische Rückmeldesysteme: Mobile Geschwindigkeitsmessstellen mit Displaytafel. Ist die Geschwindigkeit eines sich nähernden Fahrzeugs höher als ein festgelegter Schwellenwert, so blinkt ein Schriftzug wie z.B. „Langsam“ in rot auf, sonst wird der Schriftzug „Danke“ in grün angezeigt. Zusätzlich können unterstützende Bildmotive dargestellt werden, die Lob und Tadel verstärken.</p> <p>²⁾ Einhausung: Eine Einhausung besteht aus Seitenwänden und einer Überdachung.</p> <p>³⁾ Schließung von Baulücken: Lückenschluss in der Straßenrandbebauung z.B. durch zusätzliche Gebäude oder Schallschutzwände</p>			

2.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für A_03 Landshuter Allee		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	Tunnelbau	
1	Da die Landshuter Allee unter anderem die größte Feinstaubbelastung aufweist, ist es wohl am sinnvollsten diesen Bereich zu untertunneln und die Oberfläche als grüne Oase für die immer mehr ansässigen Familien und Kinder zu erschließen. Wir fordern deshalb die Verlängerung des Tunnels bis zur Dachauerstraße, das sind wir unseren Kindern schuldig!!!!!!	Am 08.06.2011 stimmte die Vollversammlung des Stadtrates dem Beschluss zur Fortschreibung des „Handlungsprogrammes Mittlerer Ring“ zu. Die Verwaltung wurde hier beauftragt, über die bereits umgesetzten bzw. in Bau befindlichen Tunnel am Mittleren Ring sowie über die bisher im Rahmen des Förderprogrammes „Wohnen am Ring“ umgesetzten Maßnahmen hinaus, für weitere Ringabschnitte Machbarkeitsuntersuchungen zur Verbesserung des Lärmschutzes und der lufthygienischen Situation durchzuführen. Der angesprochene Straßenabschnitt ist hierin enthalten.
2	Auf die Landshuter Allee zwischen Leonrod- und Dachauerstraße trifft folgendes zu:... - aufgrund der geraden Straßenführung und fehlender Kreuzungen ideal für einen Tunnel geeignet... .. - eine Parkanlage mit großem Erholungswert für den ganzen Stadtteil, ähnlich dem Petuelpark, mit nur kleinen, seitlichen Anwohnerstraßen wäre an dieser Stelle realisierbar Ich hoffe dass der Landshuter Allee Tunnel endlich bis knapp hinter die Dachauer Straße verlängert wird, es hätte nur Vorteile und ist bei weitem nicht so komplex und teuer wie die letzten Tunnelprojekte.	Diese Untersuchung ist abzuwarten um konkretisieren zu können, welche Maßnahmen vorgeschlagen und weiterverfolgt werden können. Schalltechnische Begutachtung: Im Vorfeld der oben genannten detaillierten Untersuchung wurde eine erste schalltechnische Abschätzung der Schallschutzmaßnahmen durchgeführt. Durch die Verlängerung des bestehenden Tunnels Landshuter Allee in nördlicher und südlicher Richtung ergäbe sich im Untersuchungsgebiet, bei einem angenommenen verbleibenden Oberflächenverkehr von ca. 20% des derzeitigen Verkehrsaufkommens, eine mittlere Pegelminderung von ca. 6 dB(A).
3	Landshuter Allee ab Frundsbergstr. / Platz der Freiheit: Es gibt ein paar wenige Mittel um das Problem "Landshuter Allee" etwas zu reduzieren. Kurz- bis mittelfristig kommt man aber meines Erachtens um einen Tunnelbau nicht herum. Es geht schließlich nicht nur um die Lärmbelastung, sondern auch um die extrem hohe Feinstaubbelastung nahe der Landshuter Allee. Spätestens nach dem Luise-Kisselbach-Platz muss die Landshuter Allee unterirdisch verlaufen.	
4	Landshuter Allee, Höhe Hanebergstr. Untertunnelung der Landshuter Allee würde nicht nur den Lärm verringern, sondern auch die Teilung Neuhausens aufheben.	
5	Landshuter Allee, Höhe Volkartstr. Mehrfachbelastung an Landshuter Allee durch Lärm und Feinstaub sowie die städteplanerischen Gestaltungsmängel sind nur durch Tunnel befriedigend zu lösen	
6	Landshuter Allee, Höhe Hübnerstr. Bitte bauen Sie so bald als möglich den Tunnel unter der Landshuter Allee. Alles andere hat in dieser sensiblen und schönen Stadtlage keinen Sinn. Andere Stadtviertel haben doch auch Ihren Tunnel erhalten, wieso nicht Neuhausen???	
7	Ich bin in der Landshuter Allee 5x aufgewachsen (Geb.Dat. 196x) und zu dieser Zeit war diese Straße tatsächlich noch eine Allee, doch dann kam 1972 die Olympiade und alles wurde anders. Wir bekamen einen Tunnel bis kurz nach der Leonrodstr. (es war kein Geld mehr da, um den Tunnel bis zur Dachauerstr. zu bauen). In der heutigen Zeit unzumutbar. Die Landshuter Allee ist die schadstoffreichste Straße in Deutschland (alleine das ist Grund genug für den Bau eines Tunnels). Wir fordern das Recht auch für unsere Kinder (Schule Dom-pedro-Schule) in einer "sauberen Gegend" aufwachsen zu können. Die	

2.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für A_03 Landshuter Allee		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	Bauvorhaben rund um den Fußballplatz Gern werden immer mehr und somit auch unsere Kinder. Wir hoffen auf einen Tunnel, denn mit Schallschutzfenstern ist uns nicht geholfen. Mein Vorzeigebeispiel ist der Petuelltunnel bzw. der Petulpark , hier können die Kinder spielen ohne Autoverkehr (bzw. über den Autos "!!)	
8	VORSCHLAG: Machbarkeitsstudie zur Untertunnelung	
9	Safferlingstr.: Wunsch: Untertunnelung des Verkehrs Donnersbergerbrücke / Ecke Arnulfstraße. Oder Fußgängeruntertunnelung bei der Richelstraße/ Ecke Donnersbergerbrücke/Arnulfstraße mit Möglichkeit zum Aufgang der Tramhaltestellen "Donnersbergerstraße"	
	Einhausung	
10	Landshuter Alle, Höhe Ruffinisraße Vorschlag: Einhausung des Fahrbahnkomplexes mit Glas.	Am 08.06.2011 stimmte die Vollversammlung des Stadtrates dem Beschluss zur Fortschreibung des „Handlungsprogrammes Mittlerer Ring“ zu. Die Verwaltung wurde hier beauftragt, über die bereits umgesetzten bzw. in Bau befindlichen Tunnel am Mittleren Ring sowie über die bisher im Rahmen des Förderprogrammes „Wohnen am Ring“ umgesetzten Maßnahmen hinaus, für weitere Ringabschnitte Machbarkeitsuntersuchungen zur Verbesserung des Lärmschutzes und der lufthygienischen Situation durchzuführen. Der angesprochene Straßenabschnitt ist hierin enthalten. Diese Untersuchung ist abzuwarten um konkretisieren zu können, welche Maßnahmen vorgeschlagen und weiterverfolgt werden können.
11	Safferlingstr.: Außerdem noch Wunsch: Glasdach oder Dach über Donnersbergerbrücke bauen - weil man sogar das Überfahren der Dehnfugen der Autos auf/von der Donnersbergerbrücke in der Safferlingstraße hört.	Schalltechnische Begutachtung: Aus schalltechnischer Sicht ist die Abschirmwirkung einer Einhausung in Abhängigkeit der gewählten Konstruktion ähnlich der eines Tunnels (siehe Tunnel).
	Schallschutzwand	
12	Richelstr.: Es sollte auf der Donnersberger Brücke eine Schallschutzwand oder Einhausung geben, da durch das Mercedes-Gebäude der Schall in die Richelstraße und Umgebung abgelenkt wird.	Eine Schallschutzwand wäre wenig wirksam, da neben der Landshuter Allee weitere Verkehrslärmquellen (Arnulfstraße, Bahnanlage etc.) vorliegen. schalltechnische Begutachtung: Aus Gründen der Stadtbildverträglichkeit sowie der technischen Randbedingungen der Brückenkonstruktion wäre die mögliche Höhe der Schallschutzwand auf maximal 2 – 3 m über Fahrbahnoberkante beschränkt. In Anbetracht der vorhandenen 8-bahnigen Verkehrsführung auf der Donnersberger Brücke lassen sich – auch unter Berücksichtigung der Hochlage der Brücke keine wirkungsvollen und akustisch wahrnehmbaren Pegelminderungen im Bereich der Bebauung an der Richelstraße erzielen. Auch ließen sich Reflexionen der Verkehrsgeräusche an den umliegenden Hochhäusern östlich der Brücke mit einer derartigen Wand nicht akustisch wirkungsvoll vermindern.
	lärmarmer Asphalt	
13	Landshuter Allee, Höhe Hübnerstr. Die Landshuter Allee halte ich im Münchener Stadtgebiet am geeignetsten für den Einbau von Flüsterasphalt. Die Straße ist gut ausgebaut, der Verkehr ist flüssig, ähnlich einer Autobahn, regelmäßig wird über 60km/h gefahren wird und keine Ampeln stoppen den Verkehr. Ich bin der Meinung, dass die direkten und indirekten Anwohner, sofern keine Verlängerung des Tunnels realisierbar ist, von Flüsterasphalt am meisten profitieren würden.	Die Bereiche zwischen Donnersberger Brücke (Bauwerkende) bis Nymphenburger Str. sowie zwischen Leonrodstr. und Dachauer Str. (vor dem Brückenbauwerk) wäre für die Maßnahme geeignet, sofern die Ergebnisse der derzeit laufenden Untersuchungen zu den schalltechnischen Eigenschaften und zur technischen Haltbarkeit an den bereits realisierten Teststrecken entsprechend positiv verlaufen und der vorhandene Belag ohnehin erneuert werden muss. Zudem müssen die Ergebnisse der beabsichtigten Machbarkeitsstudie zum Tunnel an der Landshuter Allee abgewartet werden.

2.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für A_03 Landshuter Allee		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	Sonstiges	
14	Auf die Landshuter Allee zwischen Leonrod- und Dachauerstraße trifft folgendes zu: - keine barrierefreien Querungsmöglichkeiten...	Eine oberirdische Querungsmöglichkeit mit Ampelanlage würde zu einer Beeinträchtigung des Verkehrsflusses führen und damit zu einer noch höheren Lärmbelastung. Im Zusammenhang mit der beabsichtigten Untersuchung zum Mittleren Ring werden auch die Belange der Fußgänger und Radfahrer berücksichtigt werden.
15	Auf die Landshuter Allee zwischen Leonrod- und Dachauerstraße trifft folgendes zu:.... - drastische Überschreitung diverser EU-Grenzwerte (z.B. NO ₂ , Feinstaub, Lärm)...	An der LÜB-Messstelle (LÜB = Lufthygienisches Landesüberwachungssystem Bayern) Landshuter Allee wurden Überschreitungen der Luftschadstoffgrenzwerte festgestellt. Im hier angesprochenen Bereich sind geringere Belastungen zu erwarten als an dieser Messstelle, wobei Überschreitungen nicht ausgeschlossen sind. Als Konsequenz daraus ist ein Luftreinhalteplan zu erstellen. Umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität sind im Luftreinhalteplan München mit einschließlich drei Fortschreibungen festgelegt.
16	Auf die Landshuter Allee zwischen Leonrod- und Dachauerstraße trifft folgendes zu:.... - vergleichbares Verkehrsaufkommen mit der A9 und das innerstädtisch....	der eingegebene Text ist eine Feststellung (keine Beantwortung erforderlich)
17	Auf die Landshuter Allee zwischen Leonrod- und Dachauerstraße trifft folgendes zu:.... - Zerschneidung der historischen Stadtteile Gern und Neuhausen....	Am 08.06.2011 stimmte die Vollversammlung des Stadtrates dem Beschluss zur Fortschreibung des „Handlungsprogrammes Mittlerer Ring“ zu. Die Verwaltung wurde hier beauftragt, über die bereits umgesetzten bzw. in Bau befindlichen Tunnel am Mittleren Ring sowie über die bisher im Rahmen des Förderprogrammes „Wohnen am Ring“ umgesetzten Maßnahmen hinaus, für weitere Ringabschnitte Machbarkeitsuntersuchungen zur Verbesserung des Lärmschutzes und der lufthygienischen Situation durchzuführen. Der angesprochene Straßenabschnitt ist hierin enthalten. Diese Untersuchung ist abzuwarten um konkretisieren zu können, welche Maßnahmen vorgeschlagen und weiterverfolgt werden können.
18	Den Straßenverkehr in der Stadt insgesamt einschränken durch Fahrverbote!	Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. (§ 45 Abs. 9 StVO) Es ist stets eine sorgfältige Abwägung zwischen den Belangen des Verkehrs und den Interessen der Bevölkerung zu treffen, sowie der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu wahren. Neben vielen Einzelmaßnahmen, die örtliche Verkehrsverbote anordnen, hat die Landeshauptstadt München im Rahmen des LKW-Umleitungskonzeptes ein Durchfahrtsverbot für LKW über 3,5 t, deren Fahrt weder Ziel noch Quelle in München hat, angeordnet. Diese LKW werden auf die A 99 umgeleitet.
19	Die Lärmbelästigung wird vor allem durch die starke Befahrung der Donnersbergerbrücke und des mittleren Ring (Landshuter Allee) verursacht. Schallschutzfenster helfen nur bedingt, den Lärmpegel zu senken ? je nach Wind- und Wetterlage ist der Verkehrslärm enorm hoch. Die Wohnqualität wird dadurch enorm gemindert.	der eingegebene Text ist eine Feststellung (keine Beantwortung erforderlich)

3. Maßnahmenvorschläge für das Untersuchungsgebiet A_04 Chiemgaustraße West

3.1. Maßnahmenvorschläge für A_04 Chiemgaustraße West			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
Verkehrslenkende Maßnahmen			
• Verbesserung des Angebots an Öffentlichen Verkehrsmitteln:	2	0	Der Bereich ist durch U-Bahn und Tram ausreichend erschlossen: gemäß des Standards des Nahverkehrsplans in sehr dichter Taktfolge, sowie in zahlreichen Richtungen umsteigefrei.
• Verminderung Schwerlastverkehr:	2	0	Aufgrund der Verkehrsbedeutung als Hochleistungsstraße können keine weiteren Einschränkungen für den Schwerverkehr, die über das bestehende LKW-Umleitungskonzept* hinausgehen, angeordnet werden. Der Mittlere Ring als Münchner „Hauptschlagader“ muss in seiner Leistungsfähigkeit insbesondere auch dem Schwerverkehr im bisherigen Umfang zur Verfügung stehen. Dies ist vor allem auch deshalb notwendig, um Verdrängungseffekte in das untergeordneten Straßensystem zu verhindern. **LKW über 3,5 t, deren Fahrt weder Ziel noch Quelle in München hat, werden auf die A 99 umgeleitet.
• Nachtfahrverbot Schwerlastverkehr:	1	0	wie bei Verminderung Schwerlastverkehr
• Verkehrsumlenkung:	1	1	wie bei Verminderung Schwerlastverkehr Zudem gilt: Es ist keine Ausweichstrecke vorhanden, die geeignet wäre, die Verkehrsströme der Hauptverkehrsstraße aufzunehmen. Aufgabe der Straßen des Primärnetzes ist es, starke Verkehre zu bündeln und damit das nachgeordnete Straßensystem zu entlasten.
• Ampelabschaltung nachts:	1	1	Zusätzliche Ampelabschaltungen auf diesem Streckenzug sind aus Verkehrssicherheitsgründen nicht möglich.
• Verkehrsverflüssigung:	1	1	Die Chiemgaustraße West ist in einem flächendeckenden Optimierungsprogramm für die Grünen Wellen in 2011 bis 2013 mit enthalten (Verkehrs- u. Mobilitätsmanagementplan, 1. Fortschreibung, Beschluss des Stadtrats 07/2010). Inwieweit eine weitere Homogenisierung des Verkehrsflusses erreicht werden kann (Reduzierung Anzahl Halte- und Anfahrvorgänge) und darüber hinaus diese sich auch positiv auf das subjektive Lärmempfinden auswirkt, kann erst nach Abschluss der Optimierung der Grünen Welle beurteilt werden. Derzeit wird in einer Machbarkeitsstudie untersucht, inwieweit spezielle Steuerungsstrategien mittels der Instrumente der Verkehrssteuerung (hier: Lichtzeichenanlagen) zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastung beitragen können. Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoffimmissionsbelastung können auch zu einer leichten Reduzierung der Lärmimmissionen führen. Innerhalb der Machbarkeitsstudie zur umweltorientierten Verkehrssteuerung werden die Sekundärwirkungen derartiger Maßnahmen auf Lärmimmissionen mit berücksichtigt. Eine stärkere Bevorzugung der Chiemgaustraße West gegenüber der Nebenrichtungen an Lichtzeichenanlagen (Grünzeitumverteilung) ist oft nicht möglich, da für die Grünzeiten der Nebenrichtungen meist die Querungszeiten der parallel zum Fahrverkehr signalisierten Fußgänger maßgeblich sind. Bei der kreuzenden Schwannsee Straße wird derzeit geprüft, ob die dortige 100%ige ÖPNV-Beschleunigung etwas reduziert werden kann, um den Durchfluss auf der Chiemgaustraße West zu verbessern. An der Kreuzung zur Aschauer Straße wird nach Abschluss der Arbeiten an der DB – Brücke aus Verkehrssicherheitsgründen eine neue zusätzliche Lichtzeichenanlage errichtet werden, was den Verkehrsfluss ggf. negativ beeinträchtigen kann (Grüne Welle).
• Parklizenzierung	0	1	- -
Verkehrsrechtliche Maßnahmen			
• Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:	1	1	Aufgrund der Verkehrsbedeutung und des hohen Verkehrsaufkommens plant das KVR in diesem Untersuchungsgebiet keine Geschwindigkeitsbegrenzung.

3.1. Maßnahmenvorschläge für A_04 Chiemgaustraße West			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
• Geschwindigkeitskontrollen:	2	0	Für Geschwindigkeitskontrollen im Hauptstraßennetz ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Das KVR wird die Polizei um eine verstärkte Überwachung in den Untersuchungsgebieten bitten. Sofern der Zuständigkeitsbereich des KVR berührt ist, ist die Kommunale Verkehrsüberwachung gerne bereit, im Rahmen von Schwerpunktaktionen Geschwindigkeitskontrollen in den Untersuchungsgebieten durchzuführen.
• Einsatz von Dynamischen Rückmeldesystemen: ¹⁾	2	0	Dynamische Rückmeldesysteme werden nur zu Schulwegsicherheitsmaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz eingesetzt. Ein Einsatz an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen zur Verminderung von Lärm ist nicht erfolgversprechend.
Bauliche Maßnahmen			
• Lärmarmen Asphalt/Straßenbelag:	2	0	Im Abschnitt Balanstr. bis Pfälzer-Wald-Str. wurde bereits 2009 ein lärm-mindernder Straßenbelag eingebaut Schalltechnische Begutachtung: Im weiteren Verlauf wäre der Bereich zwischen westl. Schwannseestr. und Tegernseer Landstr. für diese Maßnahme geeignet, sofern die Ergebnisse der derzeit laufendenden Untersuchungen zu den schalltechnischen Eigenschaften und zur technischen Haltbarkeit an den bereits realisierten Teststrecken entsprechend positiv verlaufen und der vorhandene Belag ohnehin erneuert werden muss.
• Schallschutzwand oder -wall:	1	1	Zwischen Bodenschwingstraße und Neuschwansteinplatz ist die Errichtung einer Schallschutzwand direkt am Fahrbahnrand wegen des zu erhaltenden fahrbahnbegleitenden Baumbestands nicht möglich. Zudem ergäbe sich für die FußgängerInnen dahinter eine bedrückende Wirkung (Angstraum!). Die Errichtung am Gehbahnrand ist wegen der bereits schmalen Gehbahnen, ebenfalls auszuschließen. Die durchschnittlich ca. 2,5 m schmalen Gehbahnen müssten nochmals um mind. 1m verschmälert werden für die LSW-Konstruktion und den Pflanzraum für die notwendige Begrünung. Die Erschließung der dahinterliegenden privaten Grundstücke durch die LSW erscheint problematisch. Nach Prüfung der örtlichen Situation wird eine Lärmschutzwand hier aus stadtgestalterischen Gesichtspunkten ausgeschlossen.
• Straße tiefer legen (Troglage):	0	2	--
• Einhausung der Straße: ²⁾	1	1	Aus Sicht des Planungsreferates ist eine Einhausung in diesem Bereich aus städtebaulichen Erwägungen nicht geeignet.
• Tunnel:	0	2	--
• Schallschutzfenster:	2	1	Passive Schallschutzmaßnahmen am Gebäude (z.B. Schallschutzfenster) haben gegenüber aktiven Schallschutzmaßnahmen an der Lärmquelle (z.B. Schallschutzwand) den Nachteil, dass sie nur im Innenraum wirksam sind, Freiflächen können nicht geschützt werden. In den Hinweisen zur Lärmaktionsplanung der Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) wird deshalb gefordert, dass aktive Maßnahmen Vorrang vor passiven Maßnahmen (wie Schallschutzfenster) haben. Ein Rechtsanspruch auf die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern bei Gebäuden an bestehenden Verkehrswegen besteht nicht. Die Landeshauptstadt München plant jedoch die Wiedereinrichtung eines Schallschutzfensterprogramms. Das Programm soll entsprechend den LAI-Vorgaben vor allem dort zum Einsatz kommen, wo andere Möglichkeiten wie aktiver Schallschutz oder Verlagerung von Verkehrsströmen an den räumlichen Gegebenheiten oder Notwendigkeiten der Bündelung von Verkehrsströmen scheitern. Das städtische Schallschutzfensterprogramm wird vorrangig in den 24 Untersuchungsgebieten des Lärmaktionsplans umgesetzt werden. Der Einbau von Schallschutzfenstern ist nur möglich, wenn das Einverständnis des Wohnungseigentümers vorliegt.
• Schließung von Baulücken: ³⁾	0	1	--

3.1. Maßnahmenvorschläge für A_04 Chiemgaustraße West

	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
<p>¹⁾ Dynamische Rückmeldesysteme: Mobile Geschwindigkeitsmessstellen mit Displaytafel. Ist die Geschwindigkeit eines sich nähernden Fahrzeugs höher als ein festgelegter Schwellenwert, so blinkt ein Schriftzug wie z.B. „Langsam“ in rot auf, sonst wird der Schriftzug „Danke“ in grün angezeigt. Zusätzlich können unterstützende Bildmotive dargestellt werden, die Lob und Tadel verstärken.</p> <p>²⁾ Einhausung: Eine Einhausung besteht aus Seitenwänden und einer Überdachung.</p> <p>³⁾ Schließung von Baulücken: Lückenschluss in der Straßenrandbebauung z.B. durch zusätzliche Gebäude oder Schallschutzwände</p>			

3.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für A_04 Chiemgaustraße West

es wurden keine Vorschläge gemacht

4. Maßnahmenvorschläge für das Untersuchungsgebiet A_05 Lindwurmstraße / Kapuzinerstraße / Herzog-Heinrich-Straße

4.1. Maßnahmenvorschläge für A_05 Lindwurmstraße / Kapuzinerstraße / Herzog-Heinrich-Straße			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
Verkehrslenkende Maßnahmen			
• Verbesserung des Angebots an Öffentlichen Verkehrsmitteln:	2	5	Der Bereich ist durch U-Bahn und Tram ausreichend erschlossen: gemäß des Standards des Nahverkehrsplans in sehr dichter Taktfolge, sowie in zahlreichen Richtungen umsteigefrei.
• Verminderung Schwerlastverkehr:	9	1	Es handelt sich lt. Verkehrsentwicklungsplan um örtliche Hauptverkehrsstraßen mit maßgebender Verbindungsfunktion. Sie sind von erheblicher Bedeutung für die Erschließung der Innenstadt (Zubringer zum Mittleren Ring, dem Altstadtring sowie zur Isarparallele) bzw. als Nord-Süd-Verbindung. Geeignete Ausweichstrecken, die den LKW-Verkehr aufnehmen könnten, sind nicht vorhanden. Ein Nachfahrverbot für LKWs würde eine erhebliche Beeinträchtigung des ortsansässigen Lebensmittelhandels darstellen, da die An- bzw. Auslieferung häufig in den frühen Morgenstunden stattfindet. Von besonderer Bedeutung im UG ist der Verkehr von und zur Großmarkthalle sowie dem Schlachthof, der ebenso zu einem nicht unerheblichen Teil in den Nachtstunden stattfindet.
• Nachfahrverbot Schwerlastverkehr:	9	1	
• Verkehrsumlenkung:	6	2	Die Lindwurm- und Kapuzinerstraße sind Bestandteil des örtlichen Hauptverkehrsstraßennetzes. Eine Verkehrsumlenkung in diesem Bereich würde zu einer, nicht gewünschten, Verkehrsverlagerung in das nachgeordnete Netz führen. Großräumige Verkehrsumlenkungen sind durch das LKW-Durchfahrtsverbot bereits realisiert.
• Ampelabschaltung nachts:	2	7	Ampelabschaltungen nachts auf diesem Streckenabschnitt aus Verkehrssicherheitsgründen nicht realisierbar.
• Verkehrsverflüssigung:	2	6	Die Überarbeitung der Grünen Welle Lindwurmstr. ist für 2011 vorgesehen.
• Parklizenzierung	1	7	Die Parklizeenzgebiete: Innenstadtzentrum, Alter Südfriedhof, und Lindwurmstraße sind eingeführt. Damit ist der ganze Bereich abgedeckt.
Verkehrsrechtliche Maßnahmen			
• Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:	5	4	Schalltechnische Begutachtung Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h während der Nachtstunden bewirkt eine mittlere Pegelreduzierung von 2,4 dB(A). Die Pegelreduktion ist akustisch in der Regel gerade noch wahrnehmbar. Da in dem betrachteten Teilgebiet die Zahl der möglichen Maßnahmen sehr eingeschränkt ist, stellt eine Tempo 30 Regelung daher eine, auf diesen Teilbereich gesehen, sehr effektive Maßnahme dar. Die Überprüfung der Einführung von Tempo 30 wurde jedoch vom Stadtrat der Landeshauptstadt München in der Vollversammlung vom 25.04.2012 abgelehnt.
• Geschwindigkeitskontrollen:	5	3	Stellungnahme Polizei: Die Lindwurmstraße wird zwischen Ruppertstraße und Sonnenstraße sowohl im Rahmen des regelmäßigen Geschwindigkeitsmessprogramms des Polizeipräsidiums München als auch durch die örtlich zuständige Polizeiinspektion überwacht. (...) Auch die Kapuzinerstraße befindet sich im regelmäßigen Geschwindigkeitsüberwachungsprogramm des Polizeipräsidiums München. Im Zeitraum vom 01.01.2011 bis 25.04.2011 wurden insgesamt 190 Fahrzeugführer wegen überhöhter Geschwindigkeit gebührenpflichtig beanstandet. Eine besondere Überwachung der Herzog-Heinrich-Straße ist derzeit aufgrund der positiven Unfallentwicklung nicht als vordringlich anzusehen.
• Einsatz von Dynamischen Rückmeldesystemen: ¹⁾	3	5	Dynamische Rückmeldesysteme werden nur zu Schulwegsicherheitsmaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz eingesetzt. Ein Einsatz an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen zur Verminderung von Lärm ist nicht erfolgversprechend.

4.1. Maßnahmenvorschläge für A_05 Lindwurmstraße / Kapuzinerstraße / Herzog-Heinrich-Straße			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
Bauliche Maßnahmen			
• Lärmarmer Asphalt/Straßenbelag:	8	2	Aufgrund der verkehrlichen und technischen Rahmenbedingungen im Untersuchungsgebiet (zu kurze ampelfreie Fahrstrecken bzw. ein gleichmäßiger Einbau des Belags ist nicht möglich), ist die Strecke für die Maßnahme nicht geeignet.
• Schallschutzwand oder -wall:	0	8	--
• Straße tiefer legen (Troglage):	2	6	Aus städtebaulichen Gesichtspunkten ist hier eine Tieferlegung der angesprochen Straßenabschnitte nicht geeignet.
• Einhausung der Straße: ²⁾	0	8	--
• Tunnel:	2	6	Ein Tunnel für die Lindwurm- oder Kapuzinerstraße ist ausgeschlossen, sowohl aus städtebaulichen wie auch aus verkehrlichen Überlegungen heraus.
• Schallschutzfenster:	6	3	<p>Passive Schallschutzmaßnahmen am Gebäude (z.B. Schallschutzfenster) haben gegenüber aktiven Schallschutzmaßnahmen an der Lärmquelle (z.B. Schallschutzwand) den Nachteil, dass sie nur im Innenraum wirksam sind, Freiflächen können nicht geschützt werden. In den Hinweisen zur Lärmaktionsplanung der Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) wird deshalb gefordert, dass aktive Maßnahmen Vorrang vor passiven Maßnahmen (wie Schallschutzfenster) haben.</p> <p>Ein Rechtsanspruch auf die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern bei Gebäuden an bestehenden Verkehrswegen besteht nicht. Die Landeshauptstadt München plant jedoch die Wiedereinrichtung eines Schallschutzfensterprogramms. Das Programm soll entsprechend den LAI-Vorgaben vor allem dort zum Einsatz kommen, wo andere Möglichkeiten wie aktiver Schallschutz oder Verlagerung von Verkehrsströmen an den räumlichen Gegebenheiten oder Notwendigkeiten der Bündelung von Verkehrsströmen scheitern. Das städtische Schallschutzfensterprogramm wird vorrangig in den 24 Untersuchungsgebieten des Lärmaktionsplans umgesetzt werden. Der Einbau von Schallschutzfenstern ist nur möglich, wenn das Einverständnis des Wohnungseigentümers vorliegt.</p>
• Schließung von Baulücken: ³⁾	0	8	--
<p>¹⁾ Dynamische Rückmeldesysteme: Mobile Geschwindigkeitsmessstellen mit Displaytafel. Ist die Geschwindigkeit eines sich nähernden Fahrzeugs höher als ein festgelegter Schwellenwert, so blinkt ein Schriftzug wie z.B. „Langsam“ in rot auf, sonst wird der Schriftzug „Danke“ in grün angezeigt. Zusätzlich können unterstützende Bildmotive dargestellt werden, die Lob und Tadel verstärken.</p> <p>²⁾ Einhausung: Eine Einhausung besteht aus Seitenwänden und einer Überdachung.</p> <p>³⁾ Schließung von Baulücken: Lückenschluss in der Straßenrandbebauung z.B. durch zusätzliche Gebäude oder Schallschutzwände</p>			

4.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für A_05 Lindwurmstraße / Kapuzinerstraße / Herzog-Heinrich-Straße		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle
	Lärmarmer Asphalt	
1	VORSCHLAG: Lärmarmer Asphalt in der gesamten Herzog-Heinrich-Straße	Aufgrund der verkehrlichen und technischen Rahmenbedingungen im Bereich der Herzog-Heinrich-Straße (zu kurze ampelfreie Fahrstrecken bzw. ein gleichmäßiger Einbau des Belags ist nicht möglich), ist die Strecke für die Maßnahme nicht geeignet.
	Ampelschaltung überprüfen	
2	Am Kapuzinerplatz bestehende Lärmquellen: - Die Ampelschaltungen am Kapuzinerplatz sind so schlecht eingestellt, dass immer viele Autos	Mit Realisierung der geplanten Radverkehrsanlagen (zu den Leuchtturmprojekten Lindwurmstraße und Kapuzinerstraße des Grundsatzbeschlusses Radverkehr) werden auch die Steuerungen der Lichtzeichenanlagen neu geplant bzw. überarbeitet. Welche Verbesse-

4.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für A_05 Lindwurmstraße / Kapuzinerstraße / Herzog-Heinrich-Straße		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle
	mitten auf der Kreuzung stehen und andere behindern, die bei dann eigentlich bei grün über die Kreuzung fahren dürften. Das ergibt im Stoßverkehr vor allem morgens einen Höllenlärm durch ständiges Hupen....	rungen/ Änderungen dann möglich sind, wird sich erst zum direkten Projektierungszeitpunkt zeigen.
	Lärm durch Anlieferverkehr / Bus 58	
3	Am Kapuzinerplatz bestehende Lärmquellen: ... - Der Motorenlärm (ur)alter Laster die zu Großmarkthalle oder Schlachthof fahren ist extrem laut, wenn sie an den Ampeln auf grün warten, bzw. fahren....	Stellungnahme Polizei: Dass ältere Kraftfahrzeuge insbesondere Lastkraftwagen im Anlieferverkehr zur Großmarkthalle unter Umständen eine höhere Lärm-belästigung darstellen, liegt in der Natur der Sache. Auch in diesem Fall werden feststellbare Verstöße im Rahmen des täglichen Streifendienstes geahndet. Da eine sehr hohe Anzahl ausländischer Lastkraftwagen im täglichen Lieferverkehr zur Großmarkthalle im Einsatz sind und in den jeweiligen Herkunftsländern ggf. andere umwelttechnische Standards zu Grunde liegen als im Inland üblich, ist eine möglicherweise höhere Lärm-belästigung unvermeidbar. Geahndet werden kann in diesem Zusammenhang immer nur eine vermeidbare Belästigung.
4	Am Kapuzinerplatz bestehende Lärmquellen: ... - Die Klimaanlage von Lastautos machen ganz besonders starken Lärm: Der Metrobus 58, der direkt vor unserem Haus hält; viele der Kühllaster zur Großmarkthalle oder Schlachthof, die an den Ampeln warten;	Die eingesetzten Fahrzeuge entsprechen hinsichtlich ihrer Geräusentwicklung den einschlägigen Vorschriften für lärmarme Fahrzeuge.
5	Am Kapuzinerplatz bestehende Lärmquellen:der Lieferlastwagen der Bäckerei Müller, der ca. zwischen 4.30 und 5.30 mit lauter Klimaanlage und laufendem Motor liefert (und oft 15 Min. lang mit viel Gerumpel seine Backwaren im Innenraum sortiert)	Gewerbliche Anlagen (inkl. der dem Betrieb zurechenbare Lieferverkehr) sind so zu betreiben, dass die nach der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm „TA Lärm“ maßgeblichen Immissionsrichtwerte (Gesamtlärmbelastung am Immissionsort (Wohngebäude)) eingehalten werden. Damit dies im vorliegenden Fall durch das Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) überprüft werden kann, muss eine Beschwerde direkt an RGU-UW 14 (immissionsschutz-sued.rgu@muenchen.de) gerichtet werden.
6	Kapuzinerstr.: 58iger Busverkehr zu laut und schmutzig, kleinere Busse ab 19.00 Uhr, 6 Minuten-Takt nur bei rush-hour.	Die eingesetzten Fahrzeuge entsprechen hinsichtlich ihrer Geräusentwicklung den einschlägigen Vorschriften für lärmarme Fahrzeuge. Die Takt-dichte und Gefäßgröße entspricht dem tatsächlichen Bedarf.
	Lärm durch öffentliches Leben	
7	Am Kapuzinerplatz bestehende Lärmquellen: ... - Superlaute Stereoanlagen in Autos mit offenen Fenstern sind ganze Sommernächte lang eine Plage, wenn sie an den Ampeln auf grün warten.	Stellungnahme Polizei: Gemäß § 23 StVO (Straßenverkehrsordnung) ist der Fahrzeugführer dafür verantwortlich, dass seine Sicht und das Gehör nicht durch die Besetzung, Tiere, die Ladung, Geräte oder den Zustand des Fahrzeugs beeinträchtigt werden. Gemäß § 117 OWiG (Ordnungswidrigkeitengesetz) handelt ordnungswidrig, wer ohne berechtigten Anlass oder in einem unzulässigen oder nach den Umständen vermeidbaren Ausmaß Lärm erregt, der geeignet ist, die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft erheblich zu belästigen oder die Gesundheit eines anderen zu schädigen. Geahndet werden derlei Verstöße im Rahmen des täglichen Streifendienstes.
8	Am Kapuzinerplatz bestehende Lärmquellen: ...Neben dem verkehrsbedingten Lärm besteht noch eine weitere große Lärmquelle am Kapuzinerplatz: die Gäste der Paulaner Brauerei. - Raucher, die während der gesamten nächtlichen Öffnungszeit vor dem Eingang stehen, laut sprechen und lachen,	Sofern sich das Verhalten der Gäste in einem normalen Rahmen verhält (kein "Gröhlen", lautstarke Streitereien), ist dies trotz unbeschränkter Einschränkungen für die Anwohnerinnen und Anwohner hinzunehmen. Sobald jedoch dieser normale Rahmen verlassen wird, haben die Anwohnerinnen und Anwohner die Möglichkeit (bei akuten Störungen) die Polizei einzuschalten, die eventuelle Störungen beenden kann und - soweit nötig - Ordnungswidrigkeitenanzeigen aufnimmt bzw. erstattet. Stellungnahme Polizei: Gemäß § 117 OWiG (Ordnungswidrigkeiten-

4.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für A_05 Lindwurmstraße / Kapuzinerstraße / Herzog-Heinrich-Straße		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle
	<p>- große Gästegruppen, die sich lange und laut verabschieden und rufen, manchmal warten Busse mit laufendem Motor auf sie,</p> <p>- wieder Andere, die aufeinander warten, sich viele Taxis bestellen und weiterziehen zum nächsten Lokal</p>	<p>gesetzt) handelt ordnungswidrig, wer ohne berechtigten Anlass oder in einem unzulässigen oder nach den Umständen vermeidbaren Ausmaß Lärm erregt, der geeignet ist, die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft erheblich zu belästigen oder die Gesundheit eines anderen zu schädigen.</p> <p>Geahndet werden derlei Verstöße im Rahmen des täglichen Streifendienstes. (...) Die örtlich zuständige Polizeiinspektion wurde auf die beschriebene Problematik im Zusammenhang mit Lärm durch Gaststättenbesucher im Bereich des Kapuzinerplatzes hingewiesen.</p>
9	<p>Lindwurmstr. ... Verbieten der lauten nächtliche Spaßfahrten.</p>	<p>Gemäß § 117 OWiG (Ordnungswidrigkeitengesetz) handelt ordnungswidrig, wer ohne berechtigten Anlass oder in einem unzulässigen oder nach den Umständen vermeidbaren Ausmaß Lärm erregt, der geeignet ist, die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft erheblich zu belästigen oder die Gesundheit eines anderen zu schädigen. Geahndet werden derlei Verstöße im Rahmen des täglichen Streifendienstes durch die Polizei.</p>
Veränderung / Neuschaffung der Zahl der Fahrspuren für Kfz und Rad / Verbesserung Infrastruktur für Radverkehr		
10	<p>Kapuzinerstr.: Radwege sehr sinnvoll.</p>	<p>Ein Radweg einbau in diesem Bereich ist vorgesehen.</p>
11	<p>Lindwurmstr.: Reduzierung auf 1 Autospur pro Richtung und dafür Ausbau des Radwegs und der Gehwege.</p>	<p>Die Lindwurmstraße zwischen Sendlinger Tor und Poccistraße wird derzeit im Rahmen der Umsetzung des Grundsatzbeschlusses „Radverkehr in München“ durch eine städtische Arbeitsgruppe mit dem Ziel untersucht, die Infrastruktur für den Radverkehr zu verbessern. In diesem Zusammenhang werden auch besonders die Belange des öffentlichen Verkehrs und der Fußgänger berücksichtigt, sowie Überlegungen einer Geschwindigkeitsreduktion mit einbezogen.</p>
12	<p>Lindwurmstr. ... Radweg vom Gehweg weg und auf die rechte Spur (jetzt Parkspur) legen. ...</p>	<p>der eingegebene Text ist eine Feststellung (keine Beantwortung erforderlich)</p>
13	<p>Lindwurmstr.:</p> <p>Ich wohne nicht direkt an der Lindwurmstraße, gehe aber dort einkaufen. Es ist schrecklich. Fußgänger und Radfahrer quetschen sich auf gefühlten 3 Metern, während Autos 4-spurig dahinrasen. Ich habe übrigens selbst kein Auto (und auch noch nie gehabt). In München Mitte braucht man kein Auto.</p> <p>Ich finde mit meinem Fahrradanhänger allerdings schlechter einen Parkplatz als ein Autofahrer. Die Lindwurmstraße könnte ein richtiger Prachtboulevard werden mit Cafes und Läden mit gutem Angebot, wenn der Autoverkehr deutlich reduziert würde.</p> <p>Im Moment gibt es dort viele Trashläden mit ständig wechselnde Inhabern. Man sieht, Autolärm hat viel mehr gravierende Folgen als nur laut und unangenehm zu sein!</p>	<p>der eingegebene Text ist eine Feststellung (keine Beantwortung erforderlich)</p>
Geschwindigkeitskontrolle/-reduzierung		
14	<p>Lindwurmstr.:</p> <p>Eine feststehende Geschwindigkeitskontrolle (Starrer Kasten) wäre sehr sinnvoll, da die Lindwurmstraße (zumindest auf Höhe Hausnummer 40) gerne als Rennstrecke benutzt wird.</p>	<p>Stellungnahme Polizei: Die Lindwurmstraße wird zwischen Ruppertstraße und Sonnenstraße sowohl im Rahmen des regelmäßigen Geschwindigkeitsmessprogramms des Polizeipräsidiums München als auch durch die örtlich zuständige Polizeiinspektion überwacht. Die Errichtung eines Starenkastens ist aus polizeilicher Sicht nicht vielversprechend. Sporadische, jedoch restriktive Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen dürften im Sinne der Verkehrssicherheitsarbeit wesentlich effektiver sein. Auch die Kapuzinerstraße befindet sich im regelmäßigen Geschwindigkeitsüberwachungsprogramm des Polizeipräsidiums München. Im Zeitraum vom 01.01.2011 bis 25.04.2011 wurden insgesamt 190 Fahrzeugführer wegen überhöhter Geschwindigkeit gebührenpflichtig beanstandet.</p>
15	<p>Lindwurmstr.:</p>	<p>Stellungnahme Polizei: Die Lindwurmstraße wird zwischen Ruppertstraße und Sonnenstraße</p>

4.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für A_05 Lindwurmstraße / Kapuzinerstraße / Herzog-Heinrich-Straße		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle
	Regelmäßige Verkehrskontrollen. Gerne wird der Motor von Fahrem hochgedreht und mit zu hoher Geschwindigkeit gefahren.	ße sowohl im Rahmen des regelmäßigen Geschwindigkeitsmessprogramms des Polizeipräsidiums München als auch durch die örtlich zuständige Polizeiinspektion überwacht. (...) Auch die Kapuzinerstraße befindet sich im regelmäßigen Geschwindigkeitsüberwachungsprogramm des Polizeipräsidiums München. Im Zeitraum vom 01.01.2011 bis 25.04.2011 wurden insgesamt 190 Fahrzeugführer wegen überhöhter Geschwindigkeit gebührenpflichtig beanstandet.
16	Lindwurmstr. ... Tempo 30 wegen Sicherheit und Lärmschutz.	<p>Aufgrund der Verkehrsbedeutung und des hohen Verkehrsaufkommens plant das KVR als isolierte Maßnahme keine Geschwindigkeitsbegrenzung in diesem Abschnitt der Lindwurmstraße.</p> <p>Die Lindwurmstraße zwischen Sendlinger Tor und Poccistraße wird jedoch derzeit im Rahmen der Umsetzung des Grundsatzbeschlusses „Radverkehr in München“ durch eine städtische Arbeitsgruppe mit dem Ziel untersucht, die Infrastruktur für den Radverkehr zu verbessern. In diesem Zusammenhang werden auch besonders die Belange des öffentlichen Verkehrs und der Fußgänger berücksichtigt, sowie Überlegungen einer Geschwindigkeitsreduktion mit einbezogen.</p> <p>Schalltechnische Begutachtung: Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h während der Nachtstunden bewirkt eine mittlere Pegelreduzierung von 2,4 dB(A). Die Pegelreduktion ist akustisch in der Regel gerade noch wahrnehmbar. Da in dem betrachteten Teilgebiet die Zahl der möglichen Maßnahmen sehr eingeschränkt ist, würde eine Tempo 30 Regelung daher eine, auf diesen Teilbereich gesehen, sehr effektive Maßnahme darstellen.</p>
	Sonstiges	
17	Am Kapuzinerplatz bestehende Lärmquellen: ... - Der Abrollärm der Autoreifen ist in Zeiten von ?weniger? Verkehr und höheren Fahrgeschwindigkeiten sehr hoch, ganz besonders bei Regen....	<p>Die Problematik der Reifenrollgeräusche ist auf kommunaler Ebene nicht zu lösen. Hier ist es erforderlich, dass vom Gesetzgeber Maßnahmen auf nationaler und europäischer Ebene gefördert bzw. über emissionsseitige Grenzwertregelungen umgesetzt werden.</p> <p>Die Landeshauptstadt München hat auf diesen Sachverhalt bereits bei den entsprechenden Stellen hingewiesen.</p>
18	Lindwurmstr. Weniger Verkehr in die Innestadt locken. Bei uns und dort weniger Parkmöglichkeiten .	Die Lindwurmstraße zwischen Sendlinger Tor und Poccistraße wird derzeit im Rahmen der Umsetzung des Grundsatzbeschlusses „Radverkehr in München“ durch eine städtische Arbeitsgruppe mit dem Ziel untersucht, die Infrastruktur für den Radverkehr zu verbessern. In diesem Zusammenhang werden auch besonders die Belange des öffentlichen Verkehrs und der Fußgänger berücksichtigt, sowie Überlegungen einer Geschwindigkeitsreduktion mit einbezogen.

5. Maßnahmenvorschläge für das Untersuchungsgebiet A_07 Paul-Heyse-Straße / Schwanthalerstraße**5.1. Maßnahmenvorschläge für A_07 Paul-Heyse-Straße / Schwanthalerstraße**

es wurden keine Vorschläge gemacht

5.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für A_07 Paul-Heyse-Straße / Schwanthalerstraße

es wurden keine Vorschläge gemacht

6. Maßnahmenvorschläge für das Untersuchungsgebiet A_08 Gabelsbergerstraße / Theresienstraße

6.1. Maßnahmenvorschläge für A_08 Gabelsbergerstraße / Theresienstraße			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
Verkehrslenkende Maßnahmen			
• Verbesserung des Angebots an Öffentlichen Verkehrsmitteln:	3	13	Der Bereich ist durch U-Bahn und Tram ausreichend erschlossen: gemäß des Standards des Nahverkehrsplans in sehr dichter Taktfolge, sowie in zahlreichen Richtungen umsteigefrei.
• Verminderung Schwerlastverkehr:	13	3	Nach Umsetzung der Alternative 5 (Planfall 02) (= bauliche Verbesserung des Anschlusses des nördlichen Oscar-von-Miller-Ringes an den Altstadtring und die Briener Straße, dann Einführung des 2-Richtungsverkehr i. d. Theresien- u. Gabelsbergerstraße; in diesem Zusammenhang auch Prüfung, ob und wie Radwege realisiert werden können) ist davon auszugehen, dass Teilbereiche der Verkehrsströme aus der Theresien- und Gabelsbergerstraße in die Briener Straße umgeleitet werden. Somit wird auch eine Verminderung des Schwerverkehrs erreicht. Einschränkungen für den Schwerverkehr, die über das bestehende LKW-Umleitungskonzept* hinausgehen, werden derzeit nicht angedacht. KVR: *LKW über 3,5 t, deren Fahrt weder Ziel noch Quelle in München hat, werden auf die A 99 umgeleitet.
• Verkehrsumlenkung:	14	1	
• Nachfahrverbot Schwerlastverkehr:	12	4	
• Ampelabschaltung nachts:	8	8	Nach Umsetzung der Alternative 5 (Planfall 02) (= bauliche Verbesserung des Anschlusses des nördlichen Oscar-von-Miller-Ringes an den Altstadtring und die Briener Straße, dann Einführung des 2-Richtungsverkehr i. d. Theresien- u. Gabelsbergerstraße; in diesem Zusammenhang auch Prüfung, ob und wie Radwege realisiert werden können) ist davon auszugehen, dass Teilbereiche der Verkehrsströme aus der Theresien- und Gabelsbergerstraße in die Briener Straße umgeleitet werden. Fragen der Signalisierung werden mit dem entsprechendem Projektfortschritt ebenfalls betrachtet, können aber zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht beantwortet werden.
• Verkehrsverflüssigung:	8	7	
• Parklizenzierung	3	9	Parkraummanagementgebiete sind entlang der Gabelsberger- und Theresienstraße eingeführt.
Verkehrsrechtliche Maßnahmen			
• Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:	15	1	Derzeitig laufen detaillierte Planungen zur Umsetzung der modifizierten Alternative 5 (Planfall 02, d.h. bauliche Verbesserung des Anschlusses des nördlichen Oskar-von-Miller-Ringes an den Altstadtring und die Briener Straße, dann Einführung des 2-Richtungsverkehr in der Theresien- u. Gabelsbergerstraße) durch das Planungsreferat. Im Zusammenhang mit der Alternative 5 befinden sich zur Zeit für die Gabelsbergerstraße zwei Varianten in Untersuchung: Variante 1: Aufhebung der Einbahnstraßenregelung zwischen Türken- und Arcisstraße Variante 2: Aufhebung der Einbahnstraßenregelung zwischen Türken- und Luisenstraße. Je nachdem, welche Variante realisiert werden wird, reduziert sich der Verkehr in der Gabelsbergerstraße entweder westlich der Arcisstraße oder westlich der Luisenstraße. Durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h als Einzelmaßnahme auf der Theresienstraße, die eine mittlere Pegelreduzierung von 2,4 dB(A) bewirkt, können bei ca. 80 Anwohnern damit zukünftig Beurteilungspegel von höchstens 55/45 dB(A) tags/nachts erreicht werden. Auf der Gabelsbergerstraße kann dies bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h bei ca. 60 Einwohner erzielt werden. Nach Änderung der Einbahnstraßenregelung und der Untersuchung ihrer Auswirkungen ist für beide Straßen eine Prüfung sinnvoll, ob eine Geschwindigkeitsreduzierung eingeführt werden kann.
• Geschwindigkeitskontrollen:	16	0	Für Geschwindigkeitskontrollen im Hauptstraßennetz ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Das KVR wird die Polizei um eine verstärkte Überwachung in den UG bitten. Sofern der Zuständigkeitsbereich des

6.1. Maßnahmenvorschläge für A_08 Gabelsbergerstraße / Theresienstraße			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
			KVR berührt ist, ist die Kommunale Verkehrsüberwachung gerne bereit, im Rahmen von Schwerpunktaktionen Geschwindigkeitskontrollen in den UG durchzuführen. Stellungnahme der Polizei: Aufgrund der positiven Unfallentwicklung in diesem Bereich werden Geschwindigkeitsmessungen durch die Polizei dort nicht priorisiert behandelt.
• Einsatz von Dynamischen Rückmeldesystemen: ¹⁾	7	9	Dynamische Rückmeldesysteme werden nur zu Schulwegsicherheitsmaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz eingesetzt. Ein Einsatz an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen zur Verminderung von Lärm ist nicht erfolgversprechend.
Bauliche Maßnahmen			
• Lärmarmer Asphalt/Straßenbelag:	13	3	Aufgrund der derzeit vorherrschenden verkehrlichen und technischen Rahmenbedingungen im Untersuchungsgebiet (zu kurze ampelfreie Fahrstrecken, gleichmäßiger Einbau des Belags über eine längere knotenfreie Strecke ist nicht möglich), ist die Strecke für die Maßnahme nicht geeignet. Soweit sich diese Rahmenbedingungen durch die Umsetzung von Maßnahmen aus aktuellen Beschlüssen verändern (z.B. Alternative 5), wird die Umsetzbarkeit dieser Maßnahme erneut überprüft.
• Schallschutzwand oder -wall:	0	16	--
• Straße tiefer legen (Troglage):	2	14	Diese Maßnahme kann hier aus verkehrlichen und städtebaulichen Erwägungen nicht in Betracht gezogen werden.
• Einhausung der Straße: ²⁾	3	13	
• Tunnel:	8	8	
• Schallschutzfenster:	9	6	Passive Schallschutzmaßnahmen am Gebäude (z.B. Schallschutzfenster) haben gegenüber aktiven Schallschutzmaßnahmen an der Lärmquelle (z.B. Schallschutzwand) den Nachteil, dass sie nur im Innenraum wirksam sind, Freiflächen können nicht geschützt werden. In den Hinweisen zur Lärmaktionsplanung der Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) wird deshalb gefordert, dass aktive Maßnahmen Vorrang vor passiven Maßnahmen (wie Schallschutzfenster) haben. Ein Rechtsanspruch auf die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern bei Gebäuden an bestehenden Verkehrswegen besteht nicht. Die Landeshauptstadt München plant jedoch die Wiedereinrichtung eines Schallschutzfensterprogramms. Das Programm soll entsprechend den LAI-Vorgaben vor allem dort zum Einsatz kommen, wo andere Möglichkeiten wie aktiver Schallschutz oder Verlagerung von Verkehrsströmen an den räumlichen Gegebenheiten oder Notwendigkeiten der Bündelung von Verkehrsströmen scheitern. Das städtische Schallschutzfensterprogramm wird vorrangig in den 24 Untersuchungsgebieten des Lärmaktionsplans umgesetzt werden. Der Einbau von Schallschutzfenstern ist nur möglich, wenn das Einverständnis des Wohnungseigentümers vorliegt.
• Schließung von Baulücken: ³⁾	0	14	--

¹⁾ **Dynamische Rückmeldesysteme:**
Mobile Geschwindigkeitsmessstellen mit Displaytafel. Ist die Geschwindigkeit eines sich nähernden Fahrzeugs höher als ein festgelegter Schwellenwert, so blinkt ein Schriftzug wie z.B. „Langsam“ in rot auf, sonst wird der Schriftzug „Danke“ in grün angezeigt. Zusätzlich können unterstützende Bildmotive dargestellt werden, die Lob und Tadel verstärken.

²⁾ **Einhausung:**
Eine Einhausung besteht aus Seitenwänden und einer Überdachung.

³⁾ **Schließung von Baulücken:**
Lückenschluss in der Straßenrandbebauung z.B. durch zusätzliche Gebäude oder Schallschutzwände

6.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für A_08 Gabelsbergerstraße / Theresienstraße		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	Verkehrsumlenkung	
1	Einhausung bzw. der Straße ist durch die Bauliche Umgebung nicht möglich. Ein Tunnel ideal, da dann auf der Gabelsbergerstr. der Durchgangsverkehr zw. Dachauer Str und Altstadttring "weg" wäre - allerdings baulich unmöglich. Für die Gabelsbergerstr bzw auch Theresienstr wäre eine andere Verkehrsleitung vorteilhaft, die den Verkehr, welcher von der Dachauer Str. kommt, umlenkt. Die Wohnungen sind hier im Haus (Gabelsberger 22) schon komplett mit doppelten Schallschutzfenstern ausgerüstet - hilft, aber auch nur bedingt.	Nach Umsetzung der Alternative 5 (Planfall 02) (= bauliche Verbesserung des Anschlusses des nördlichen Oscar-von-Miller-Ringes an den Altstadttring und die Briener Straße, dann Einführung des 2-Richtungsverkehr i. d. Theresien- u. Gabelsbergerstraße; in diesem Zusammenhang auch Prüfung, ob und wie Radwege realisiert werden können) ist davon auszugehen, dass Teilbereiche der Verkehrsströme aus der Theresien- und Gabelsbergerstraße in die Briener Straße umgeleitet werden. Überlegungen zur Geschwindigkeitsreduzierung in diesem Bereich können erst nach Umsetzung der Maßnahmen und Untersuchung ihrer Auswirkungen geprüft werden.
	Veränderung der Zahl der Fahrspuren für KFZ und Rad	
2	DER VERKEHR MUSS AUS DER INNENSTADT RAUS AUF DEN MITTLEREN RING. Die Gabelsberger wird von viel zu vielen Pendlern benutzt, die auch "außen rum" fahren könnten. Grundsätzlich muss die Stadt sich endlich dazubekennen, dass Pendler halt keine eingebaute Vorfahrt haben. Wir wohnen hier! Also: Einspurig + Fahrradweg und das Verkehrsproblem Gabelsberger ist weg.	Laut Verkehrsuntersuchung zum Umfeld der Pinakothek der Moderne aus dem Jahr 2001 handelt es sich in der Gabelsbergerstraße bei 70 % des Verkehrs um Ziel- und Quellverkehr. Der „Durchgangsverkehr“ in dieser Straße beträgt also nur 30 %. Ein Großteil wiederum hiervon sind Münchner und keine Pendler von außerhalb. Nach Umsetzung der Alternative 5 (Planfall 02) (= bauliche Verbesserung des Anschlusses des nördlichen Oscar-von-Miller-Ringes an den Altstadttring und die Briener Straße, dann Einführung des 2-Richtungsverkehr i. d. Theresien- u. Gabelsbergerstraße; in diesem Zusammenhang auch Prüfung, ob und wie Radwege realisiert werden können) ist davon auszugehen, dass Teilbereiche der Verkehrsströme aus der Theresien- und Gabelsbergerstraße in die Briener Straße umgeleitet werden.
3	Gabelsbergerstr.: Verengung von 2 Fahrspuren auf eine Fahrspur sowie Nutzung des gewonnen Raumes für einen neuen Radweg, der die fehlende Ost-West-Verbindung von der Ludwigstraße bis zur Dachauerstraße herstellt.	Nach Umsetzung der Alternative 5 (Planfall 02) (= bauliche Verbesserung des Anschlusses des nördlichen Oscar-von-Miller-Ringes an den Altstadttring und die Briener Straße, dann Einführung des 2-Richtungsverkehr i. d. Theresien- u. Gabelsbergerstraße; in diesem Zusammenhang auch Prüfung, ob und wie Radwege realisiert werden können) ist davon auszugehen, dass Teilbereiche der Verkehrsströme aus der Theresien- und Gabelsbergerstraße in die Briener Straße umgeleitet werden.
4	Theresienstr.: + Zweibahnverkehr	
	Geschwindigkeitskontrollen	
5	Da die Gabelsbergerstraße eine zweispurige Einbahnstraße darstellt, beschleunigen Fahrzeuge sehr stark sei es um den Nebenmann zu demütigen oder einfach, weil es die zwei Spuren zulassen (sehr oft Taxler). Die zwei Spuren, führen ebenfalls dazu, dass eine Spur oft als "Ausweichparkplatz" genutzt wird. Dadurch entsteht bei der Spurzusammenführung Streit zwischen Fahrern was dann wiederum in lautes Hupen und noch schnelleres Anfahren mündet. Sinnvoll wären meiner Meinung nach - Einschränkung der Höchstgeschwindigkeit (incl. Kontrollen)...	Nach Umsetzung der Alternative 5 (Planfall 02) (= bauliche Verbesserung des Anschlusses des nördlichen Oscar-von-Miller-Ringes an den Altstadttring und die Briener Straße, dann Einführung des 2-Richtungsverkehr i. d. Theresien- u. Gabelsbergerstraße; in diesem Zusammenhang auch Prüfung, ob und wie Radwege realisiert werden können) ist davon auszugehen, dass Teilbereiche der Verkehrsströme aus der Theresien- und Gabelsbergerstraße in die Briener Straße umgeleitet werden. Überlegungen zur Geschwindigkeitsreduzierung in diesem Bereich können erst nach Umsetzung der Maßnahmen und Untersuchung ihrer Auswirkungen geprüft werden. Stellungnahme Polizei: Aufgrund der positiven Unfallentwicklung in diesem Bereich werden Geschwindigkeitsmessungen durch die Polizei dort nicht priorisiert behandelt. Im Zusammenhang mit in zweiter Reihe falsch parkenden Fahrzeugen wurde die örtlich zuständige Polizeiinspektion sensibilisiert. „Lärmraudies“ können auch hier wie im gesamten Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums München nicht flächendeckend, sondern nur im Rahmen des täglichen Streifenendienstes beanstandet werden.
6	Vorschlag: Geschwindigkeitskontrolle über "Section Control" auch in Deutschland und innerorts einführen (gibt es in Österreich). Dadurch wird Verkehr langsamer und gleichmäßiger, dadurch leiser (v.a. extrem laute Raser fallen weg).	Für Geschwindigkeitskontrollen im Hauptstraßennetz ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Stellungnahme Polizei: Das System „Section Control“ wurde in Österreich zwar im Probebetrieb eingeführt, dieser wurde jedoch zwischenzeitlich aus verfas-

6.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für A_08 Gabelsbergerstraße / Theresienstraße		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
		sungsrechtlichen Gründen eingestellt. Nach deutschem Recht ist derzeit eine Verwendung dieser Methode aus verfassungsrechtlichen Gründen ebenfalls nicht möglich.
	Geschwindigkeitsreduzierung	
7	Theresienstr.: (3) Tempo 30, damit der Verkehrsfluß auf die Durchgangsstraßen geht	Derzeitig laufen detaillierte Planungen zur Umsetzung der modifizierten Alternative 5 (Planfall 02, d.h. bauliche Verbesserung des Anschlusses des nördlichen Oskar-von-Miller-Ringes an den Altstadttring und die Brienner Straße, dann Einführung des 2-Richtungsverkehr in der Theresien- u. Gabelsbergerstraße) durch das Planungsreferat.
8	Da die Gabelsbergerstraße eine zweispurige Einbahnstraße darstellt, beschleunigen Fahrzeuge sehr stark sei es um den Nebenmann zu demütigen oder einfach, weil es die zwei Spuren zulassen (sehr oft Taxler). Die zwei Spuren, führen ebenfalls dazu, dass eine Spur oft als "Ausweichparkplatz" genutzt wird. Dadurch entsteht bei der Spurzusammenführung Streit zwischen Fahrern was dann wiederum in lautes Hupen und noch schnelleres Anfahren mündet. Sinnvoll wären meiner Meinung nach - Einschränkung der Höchstgeschwindigkeit (incl. Kontrollen)...	Im Zusammenhang mit der Alternative 5 befinden sich zur Zeit für die Gabelsbergerstraße zwei Varianten in Untersuchung: Variante 1: Aufhebung der Einbahnstraßenregelung zwischen Türken- und Arcisstraße Variante 2: Aufhebung der Einbahnstraßenregelung zwischen Türken- und Luisenstraße. Je nachdem, welche Variante realisiert werden wird, reduziert sich der Verkehr in der Gabelsbergerstraße entweder westlich der Arcisstraße oder westlich der Luisenstraße. Durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h als Einzelmaßnahme auf der Theresienstraße, die eine mittlere Pegelreduzierung von 2,4 dB(A) bewirkt, können bei ca. 80 Anwohnern damit zukünftig Beurteilungspegel von höchstens 55/45 dB(A) tags/nachts erreicht werden. Auf der Gabelsbergerstraße kann dies bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h bei ca. 60 Einwohner erzielt werden.
18	Gabelsbergerstr.: 2) Hohe Geschwindigkeiten des Verkehrs stellen ein Sicherheitsrisiko für Fußgänger (speziell Kinder) dar; Verkehrssicherheit ist insbesondere vor der TU München nicht gegeben, da es keine ausreichende Querungssituation gibt. a) Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h (ggf. Verkehrsberuhigung);...	Nach Änderung der Einbahnstraßenregelung und der Untersuchung ihrer Auswirkungen ist für beide Straßen eine Prüfung sinnvoll, ob eine Geschwindigkeitsreduzierung eingeführt werden kann.
19	Theresienstr.: 2) Die Geschwindigkeiten der Kfz sind zu hoch. a) Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h (ggf. Verkehrsberuhigung);...	
20	Theresienstr.: 2) Die Geschwindigkeiten der Kfz sind zu hoch.... ... c) Umgestaltung des Straßenraums, damit die Kfz angehalten werden langsamer zu fahren (zum Beispiel durch neue Baumscheiben als optische Reize); Neugestaltung sollte gleichzeitig die Aufenthaltsqualität erhöhen.	Die Anregungen sind unter den Gesichtspunkten der Alternative 5, (Federführung des Planungsreferates), zu betrachten. Eine Bewertung durch das KVR ist derzeit nicht sinnvoll. Nach Umsetzung der Alternative 5 (Planfall 02) (= bauliche Verbesserung des Anschlusses des nördlichen Oscar-von-Miller-Ringes an den Altstadttring und die Brienner Straße, dann Einführung des 2-Richtungsverkehr i. d. Theresien- u. Gabelsbergerstraße; in diesem Zusammenhang auch Prüfung, ob und wie Radwege realisiert werden können) ist davon auszugehen, dass Teilbereiche der Verkehrsströme aus der Theresien- und Gabelsbergerstraße in die Brienner Straße umgeleitet werden. Inwieweit straßengestalterische Elemente aufgegriffen werden ist dann zu entscheiden.
	Verminderung Schwerlastverkehr	
9	Da die Gabelsbergerstraße eine zweispurige Einbahnstraße darstellt, beschleunigen Fahrzeuge sehr stark sei es um den Nebenmann zu demütigen oder einfach, weil es die zwei Spuren zulassen (sehr oft Taxler). Die zwei Spuren, führen ebenfalls dazu, dass eine Spur oft als "Ausweichparkplatz" genutzt wird. Dadurch entsteht bei der Spurzusammenführung Streit zwischen Fahrern was dann wiederum in lautes Hupen und noch schnelleres Anfahren mündet....	Nach Umsetzung der Alternative 5 (Planfall 02) (= bauliche Verbesserung des Anschlusses des nördlichen Oscar-von-Miller-Ringes an den Altstadttring und die Brienner Straße, dann Einführung des 2-Richtungsverkehr i. d. Theresien- u. Gabelsbergerstraße; in diesem Zusammenhang auch Prüfung, ob und wie Radwege realisiert werden können) ist davon auszugehen, dass Teilbereiche der Verkehrsströme aus der Theresien- und Gabelsbergerstraße in die Brienner Straße umgeleitet werden. Somit wird auch eine Verminderung des Schwerverkehrs erreicht.

6.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für A_08 Gabelsbergerstraße / Theresienstraße		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	- Minderung des Durchgangsverkehrs insbesondere von Lastwagen	
	Tunnelbau	
10	Gabelsbergerstr.: Am geeignetsten wäre eine Umleitung des Verkehrs bzw ein Tunnel mit Einfahrt in der Josef-Ruederer-Straße, da ja auch die Feinstaubbelastung sehr hoch ist. Schallschutzfenster haben wir schon, der Nutzen ist leider sehr begrenzt, da wir im Sommer das Fenster durchgehend aufhaben müssen um nicht zu zerfließen. Wir besitzen kein Auto und brauchen somit auch keinen Kurs zur umweltschonenden und spritsparenden Fahrweise.	Die Maßnahme kann hier aus verkehrlichen und städtebaulichen Erwägungen nicht in Betracht gezogen werden.
	Einbahnstraßenregelung	
11	Theresienstr.: Aufhebung der Einbahnstraßenregelung, Verkehrsberuhigung und Verkehrsumlenkung	Nach Umsetzung der Alternative 5 (Planfall 02) (= bauliche Verbesserung des Anschlusses des nördlichen Oscar-von-Miller-Ringes an den Altstadtring und die Briener Straße, dann Einführung des 2-Richtungsverkehr i. d. Theresien- u. Gabelsbergerstraße; in diesem Zusammenhang auch Prüfung, ob und wie Radwege realisiert werden können) ist davon auszugehen, dass Teilbereiche der Verkehrsströme aus der Theresien- und Gabelsbergerstraße in die Briener Straße umgeleitet werden.
12	Theresienstr. Aufhebung der Einbahnstraßenregelung	
13	VORSCHLAG: Theresienstr. in beide Richtungen öffnen;	
14	VORSCHLAG Gabelsbergerstr. als Einbahnstr. + Zweirichtungsradweg	
15	Da die Gabelsbergerstraße eine zweispurige Einbahnstraße darstellt, beschleunigen Fahrzeuge sehr stark sei es um den Nebenmann zu demütigen oder einfach, weil es die zwei Spuren zulassen (sehr oft Taxler). Die zwei Spuren, führen ebenfalls dazu, dass eine Spur oft als "Ausweichparkplatz" genutzt wird. Dadurch entsteht bei der Spurzusammenführung Streit zwischen Fahrern was dann wiederum in lautes Hupen und noch schnelleres Anfahren mündet.... - Aufhebung des Status einer Einbahnstraße...	Im Zusammenhang mit der Alternative 5 befinden sich zur Zeit für die Gabelsbergerstraße zwei Varianten in Untersuchung: Variante 1: Aufhebung der Einbahnstraßenregelung zwischen Türken- und Arcisstraße Variante 2: Aufhebung der Einbahnstraßenregelung zwischen Türken- und Luisenstraße. Je nachdem, welche Variante realisiert werden wird, reduziert sich der Verkehr in der Gabelsbergerstraße entweder westlich der Arcisstraße oder westlich der Luisenstraße.
16	Theresienstr.: 1) Starker Straßenverkehr belastet die umliegenden Wohngebäude; der Straßenraum ist baulich sehr eng eingegrenzt und deshalb gibt es eine starke Schallreflektion; in der Umgebung befinden sich Arbeitsplätze, die durch den Straßenverkehrslärm gestört werden. Prüfen, ob eine Aufhebung der bisherigen Einbahnstraßenführung eine Verkehrsentslastung zur Folge hätte.	
17	Gabelsbergerstr.: 1) Starker Straßenverkehr belastet die umliegenden Wohngebäude. Prüfen, ob eine Aufhebung der bisherigen Einbahnstraßenführung eine Verkehrsentslastung zur Folge hätte (Verkehr stattdessen über Stiglmaierplatz und Briener Straße leiten).	

6.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für A_08 Gabelsbergerstraße / Theresienstraße		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	Schaffung neuer Fußgängerübergänge	
21	Gabelsbergerstr.: 2) Hohe Geschwindigkeiten des Verkehrs stellen ein Sicherheitsrisiko für Fußgänger (speziell Kinder) dar; Verkehrssicherheit ist insbesondere vor der TU München nicht gegeben, da es keine ausreichende Querungssituation gibt.... .. b) Prüfen, ob weitere Fußgängerquerungen durch neue Zebrastreifen und Ampelsignalanlagen installiert werden können (Priorität: am Gelände der TU München).	Sämtliche Straßeneinmündungen der Gabelsbergerstr. in Höhe der Technischen Universität sind durch Lichtsignalanlagen für den querenden Fußgängerverkehr gesichert. Das Verkehrsaufkommen der Gabelsbergerstraße (Hauptverkehrsstraße im Sekundärnetz des Verkehrsentwicklungsplanes) lässt den Einbau eines Zebrastreifens nicht zu. Es befindet sich im Abstand von ca. 200 m an jeder Straßenkreuzung eine Lichtsignalanlage an denen Fußgänger geschützt die Straße queren können. Weitere Lichtsignalanlagen für Fußgängerquerungen sind hier nicht erforderlich.
	Geschwindigkeitskontrolle	
22	Theresienstr.: 2) Die Geschwindigkeiten der Kfz sind zu hoch.... .. b) Vermehrte Geschwindigkeitskontrollen durch die Polizei (nicht nur Kontrollen sondern auch die Verkehrserziehung durch den Einsatz des mobilen Dialogdisplays [Anzeige: „Sie fahren gerade 54 km/h!“] fördern;	Für Geschwindigkeitskontrollen im Hauptstraßennetz ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Stellungnahme Polizei: Aufgrund der positiven Unfallentwicklung in diesem Bereich werden Geschwindigkeitsmessungen durch die Polizei dort nicht priorisiert behandelt. Dynamische Rückmeldesysteme werden nur zu Schulwegsicherheitsmaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz eingesetzt. Einen Einsatz an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen zur Verminderung von Lärm ist nicht erfolversprechend.
	Sonstiges	
23	Theresienstr.: 3) Im näheren Lkw-Lieferverkehr blockiert häufig eine Fahrspur und dies führt zu Verkehrskonflikten mit häufigem Hupen. Lieferzonen unabhängig vom Fließverkehr einrichten.	Nach Umsetzung der Alternative 5 (Planfall 02) (= bauliche Verbesserung des Anschlusses des nördlichen Oscar-von-Miller-Ringes an den Altstadtring und die Briener Straße, dann Einführung des 2-Richtungsverkehr i. d. Theresien- u. Gabelsbergerstraße) ist davon auszugehen, dass Teilbereiche der Verkehrsströme aus der Theresien- und Gabelsbergerstraße in die Briener Straße umgeleitet werden. In diesem Zusammenhang wird auch geprüft, ob und wie Radwege realisiert werden können. Desweiteren werden unterschiedliche Straßenquerschnitte untersucht, inwieweit der Lieferverkehr gesondert berücksichtigt werden kann, bleibt abzuwarten.
24	ich schlage vor, die Schleißheimer strasse in den Bereich A_08 einzubeziehen - Lärmbelastung und Verkehrsaufkommen sind vermutlich sogar noch höher als in denen von ihnen "befragten" Bereichen...	Aufgrund der knappen finanziellen Mittel im Rahmen der Aktionsplanung war es erforderlich Belastungsschwerpunkte zu erfassen und Untersuchungsgebiete herauszuarbeiten für die prioritär Lärminderungsmaßnahmen untersucht werden.
25	VORSCHLAG: Ausweitung des Untersuchungsgebietes (Gabelsbergerstr.: Verlängerung bis auf Höhe Arcisstr.)	Die Belastung in der Schleißheimer Str. hat in Bezug auf den Mittelungspegel und Einwohnerdichte im Vergleich zu anderen Gebieten in München eine geringere Priorität. Die Schleißheimer Str. konnte deshalb nicht in die Liste der zur Lärmsanierung vorgesehenen Untersuchungsgebiete aufgenommen werden. Im Rahmen der aktuellen Lärminderungsplanung werden daher keine Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Schleißheimer Str. umgesetzt. Die Gebiete, die in der aktuellen Lärminderungsplanung nicht berücksichtigt werden konnten, können bei einer entsprechenden Bewertung in einer der nächsten turnusmäßigen Fortschreibung zum Zuge kommen.
26	Theresienstr.: (4) Vom Geld für die Olympiabewerbung das Geld für den Rückbau zu Wohnstraßen für Gabelsberger- u. Theresienstr. abzweigen: Wurde im Rahmen der Olympiabewerbung '72 den Bürgern versprochen, wir warten jetzt fast 40 Jahre auf die Einlösung - bestärkt die Garmischer in ihrer Skepsis, was die Einhaltung der versprochenen Pläne angeht.	der eingegebene Text ist eine Feststellung (keine Beantwortung erforderlich)

6.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für A_08 Gabelsbergerstraße / Theresienstraße		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
27	Theresienstr.: (1) Nachts Sirenen der Krankenwagen, Polizeiwagen, etc. leiser einstellen oder mit Funk für Ampelschaltung wie Tram ausrüsten	Stellungnahme Polizei: Um eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer auszuschließen, müssen Martinshorn und Blaulicht von Einsatzfahrzeugen stets in einwandfreiem Zustand sein. Sowohl die Lautstärke des Martinshorns als auch die Intensität des Blaulichts dienen der besseren Erkennbarkeit und sind somit unverzichtbar für eine möglichst ungefährdete Fahrt zum Einsatzort. Die Lautstärke des Martinshorns ist gemäß gesetzlicher Vorgaben geregelt, außerdem ist eine manuelle Regulierung der Lautstärke nicht möglich.
28	Theresienstr.: (2) bessere Verfolgung von Lärmraudies: Die Musikanlage im Auto bei offenem Fenster (des Kfzs) bringt Auto und Umgebung zum Beben	Stellungnahme Polizei: „Lärmraudies“ können auch hier, wie im gesamten Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums München, nicht flächendeckend sondern nur im Rahmen des täglichen Streifendienstes beanstandet werden.
29	Theresienstr.: + Verdichtung der Straßenbäume als Schallfänger	Bäume am Straßenrand sind schalltechnisch wenig wirksam. Eine Umsetzung des Vorschlags als eigenständige Maßnahme des Lärmaktionsplans ist daher nicht vorgesehen. Aus städtebaulichen und stadtoökologischen Gründen wird dieser Vorschlag jedoch bei zukünftigen Umplanungen des Straßenraums wieder aufgegriffen und in den Abwägungsprozess der Planungen mit einbezogen.
30	Theresienstr.: + Grüne Welle von der Luisen- bis Dachauer Str.	Die Grüne Welle in der Theresienstr. ist bereits optimiert, wobei die Funktionalität insbesondere abhängig ist von der ÖPNV Priorisierung von Straßenbahn und Bus.
31	Theresienstr.: + Zusätzlich: Schallschutzglas wie am Effnerplatz/Einhausung an den Straßenseiten des Maßmannparks mit Begrünung	Eine Einhausung des Maßmannparks bzw. seine Umbauung mit transparenten Elementen (Wänden) wird aus stadtgesterischen Gesichtspunkten ausgeschlossen.

7. Maßnahmenvorschläge für das Untersuchungsgebiet A_09 Moosacher Straße / Frankfurter Ring / Schleißheimer Straße

7.1. Maßnahmenvorschläge für A_09 Moosacher Straße / Frankfurter Ring / Schleißheimer Straße			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
Verkehrslenkende Maßnahmen			
• Verbesserung des Angebots an Öffentlichen Verkehrsmitteln:	0	2	--
• Verminderung Schwerlastverkehr:	2	0	<p>Neben den generellen Maßnahmen zur Reduzierung des Schwerlastverkehrs (u.a. LKW-Maut, Förderung einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene) hat die Landeshauptstadt München weitere Maßnahmen ergriffen bzw. beschlossen, um die Belastung des Stadtgebietes durch den Schwerlastverkehr so weit möglich zu reduzieren. Hierzu zählen insbesondere das LKW- Umleitungskonzept und die Einrichtung von Güterverteilzentren.</p> <p>Aufgrund der Verkehrsbedeutung als Hauptverkehrsstraße können keine weiteren Einschränkungen für den Schwerverkehr, die über das bestehende LKW-Umleitungskonzept* hinausgehen, angeordnet werden. Die Straßenzüge des Untersuchungsgebietes sind Bestandteil des Primärnetzes und Sekundärnetzes und müssen in ihrer Leistungsfähigkeit insbesondere auch dem Schwerverkehr im bisherigen Umfang zur Verfügung stehen. Dies ist vor allem auch deshalb notwendig, um Verdrängungseffekte in das nachgeordnete Straßensystem zu verhindern.</p> <p>*LKW über 3,5 t, deren Fahrt weder Ziel noch Quelle in München hat, werden auf die A 99 umgeleitet.</p>
• Nachtfahrverbot Schwerlastverkehr:	2	0	Ein Nachtfahrverbot für Schwerlastverkehr auf einer Straße des Primärnetzes hätte eine Verlagerung in das untergeordnete Netz zur Folge, dies widerspricht den Zielen des Verkehrsentwicklungsplans. Auf einer Straße des Primärnetzes oder Sekundärnetzes wird daher grundsätzlich kein LKW-Nachtfahrverbot ausgesprochen. (siehe auch Antwort „Verminderung Schwerlastverkehr“)
• Verkehrsumlenkung:	2	0	Es ist keine Ausweichstrecke vorhanden, die geeignet wäre die Verkehrsströme der Hauptverkehrsstraße aufzunehmen. Aufgabe der Straßen des Primärnetzes und Sekundärnetzes ist es, starke Verkehre zu bündeln und damit das nachgeordnete Straßensystem zu entlasten.
• Ampelabschaltung nachts:	1	1	Eine Ampelabschaltung ist aus Verkehrssicherheitsgründen nicht möglich.
• Verkehrsverflüssigung:	0	2	--
• Parklizenzierung	0	2	--
Verkehrsrechtliche Maßnahmen			
• Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:	0	2	--
• Geschwindigkeitskontrollen:	1	1	<p>Für Geschwindigkeitskontrollen im Hauptstraßennetz ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Das KVR wird die Polizei um eine verstärkte Überwachung in den Untersuchungsgebieten bitten. Sofern der Zuständigkeitsbereich des KVR berührt ist, ist die Kommunale Verkehrsüberwachung gerne bereit, im Rahmen von Schwerpunktaktionen Geschwindigkeitskontrollen in den Untersuchungsgebieten durchzuführen.</p> <p>Stellungnahme Polizei: - Moosacher Straße Im Streckenabschnitt zwischen Triebstraße und Frankfurter Ring befindet sich die Moosacher Straße im regelmäßigen Geschwindigkeitsüberwachungsprogramm des Polizeipräsidiums München. Die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Moosacher Straße wurde im genannten Bereich im Zeitraum vom 01.01.2011 bis 31.05.2011 insgesamt an 11 Tagen überwacht. Hierbei wurden 322</p>

7.1. Maßnahmenvorschläge für A_09 Moosacher Straße / Frankfurter Ring / Schleißheimer Straße			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
			<p>Fahrzeugführer gebührenpflichtig beanstandet.</p> <p>- Schleißheimer Straße Die Schleißheimer Straße befindet sich zwischen Moosacher Straße und Fortnerstraße ebenfalls im regelmäßigen Geschwindigkeitsüberwachungsprogramm des Polizeipräsidiums München. Im Zeitraum vom 01.01.2011 bis 31.05.2011 wurden in diesem Streckenabschnitt 67 Messungen mittels Radargerät als auch durch Handlasermessgeräte durchgeführt. Im Ergebnis wurden hierbei 833 Fahrzeugführer gebührenpflichtig beanstandet.</p> <p>- Frankfurter Ring Zwischen Schleißheimer Straße und Ungererstraße befindet sich auch der Frankfurter Ring im regelmäßigen Geschwindigkeitsüberwachungsprogramm des Polizeipräsidiums München. Im Zeitraum vom 01.01.2011 bis 31.05.2011 wurden hier 26 Messungen durchgeführt. Insgesamt mussten 291 Fahrzeugführer gebührenpflichtig beanstandet werden.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Einsatz von Dynamischen Rückmeldesystemen:¹⁾ 	1	1	Dynamische Rückmeldesysteme werden nur zu Schulwegsicherheitsmaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz eingesetzt. Ein Einsatz an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen zur Verminderung von Lärm ist nicht erfolgversprechend.
Bauliche Maßnahmen			
<ul style="list-style-type: none"> Lärmarmen Asphalt/Straßenbelag: 	2	0	<p>Bei Sicherstellung eines gleichmäßig stetigen Verkehrsflusses über den Kreuzungsbereich (Schleißheimer Str.) wäre der Bereich Moosacher Str./Frankfurter Ring für die Maßnahme geeignet, sofern die Ergebnisse der derzeitigen laufenden Untersuchungen zu den schalltechnischen Eigenschaften und zur technischen Haltbarkeit an den bereits realisierten Teststrecken entsprechend positiv verlaufen und der vorhandene Belag ohnehin erneuert werden muss.</p> <p>Der Bereich Schleißheimer Str. ist für diese Maßnahme nicht geeignet (zu kurze ampelfreie Strecke)</p>
<ul style="list-style-type: none"> Schallschutzwand oder -wall: 	1	1	<p>Aus erschließungstechnischen Gründen (Aufrechterhaltung von Zufahrten, Querungen etc.) ist diese Maßnahme nicht umsetzbar. Zudem müsste die Wand für den Schutz der oberen Stockwerke sehr hoch sein.</p> <p>Schalltechnische Begutachtung: Aus schalltechnischer Sicht stellt eine innerstädtische Lärmschutzwand im Bereich geschlossener und hoher Bebauung am Gehwegrand keine geeignete Maßnahme zur Lärminderung dar. Die Wirkung bleibt hier auf die Erdgeschosse, in Abhängigkeit der Höhe der Wand ggf. auch noch auf die 1. Obergeschosse der Gebäude beschränkt.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Straße tiefer legen (Troglage): 	1	1	<p>In einer Abwägung für eine Troglage, eine Einhausung oder einen Tunnelbau fließen mehrere wesentliche Faktoren ein. Neben den Kosten der Baumaßnahme sind dies die Belastung der Straße, der Lärmpegel, die Einwohnerdichte und die Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch den kreuzungsfreien Ausbau. Aus verkehrlicher Sicht könnte eine Troglage, eine Einhausung oder ein Tunnelbau eine sinnvolle Maßnahme zur Reduzierung der Lärmbelastung sein.</p> <p>Hierzu wären allerdings weiterführende Untersuchungen z.B. bezüglich der technischen Machbarkeit, der verkehrlichen Wirksamkeit, der zu erwartenden Reduzierung des Lärmpegels und der Baukosten erforderlich. Momentan werden diese Maßnahmen als zu kostenintensiv eingestuft und nicht weiterverfolgt.</p> <p>Schalltechnische Begutachtung: Eine Troglage im Untersuchungsgebiet wäre aufgrund der umliegenden mehrgeschossigen Bebauung schalltechnisch wenig wirksam.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Einhausung der Straße:²⁾ 	1	1	
<ul style="list-style-type: none"> Tunnel: 	1	1	
<ul style="list-style-type: none"> Schallschutzfenster: 	2	0	<p>Passive Schallschutzmaßnahmen am Gebäude (z.B. Schallschutzfenster) haben gegenüber aktiven Schallschutzmaßnahmen an der Lärmquelle (z.B. Schallschutzwand) den Nachteil, dass sie nur im Innenraum wirksam sind, Freiflächen können nicht geschützt werden. In den</p>

7.1. Maßnahmenvorschläge für A_09 Moosacher Straße / Frankfurter Ring / Schleißheimer Straße			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
			<p>Hinweisen zur Lärmaktionsplanung der Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) wird deshalb gefordert, dass aktive Maßnahmen Vorrang vor passiven Maßnahmen (wie Schallschutzfenster) haben.</p> <p>Ein Rechtsanspruch auf die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern bei Gebäuden an bestehenden Verkehrswegen besteht nicht. Die Landeshauptstadt München plant jedoch die Wiedereinrichtung eines Schallschutzfensterprogramms. Das Programm soll entsprechend den LAI-Vorgaben vor allem dort zum Einsatz kommen, wo andere Möglichkeiten wie aktiver Schallschutz oder Verlagerung von Verkehrsströmen an den räumlichen Gegebenheiten oder Notwendigkeiten der Bündelung von Verkehrsströmen scheitern.</p> <p>Das städtische Schallschutzfensterprogramm wird vorrangig in den 24 Untersuchungsgebieten des Lärmaktionsplans umgesetzt werden. Der Einbau von Schallschutzfenstern ist nur möglich, wenn das Einverständnis des Wohnungseigentümers vorliegt.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Schließung von Baulücken: ³⁾ 	1	1	<p>Die Schließung von Baulücken liegt nicht nur im Entscheidungsbereich der Stadt, sondern die Eigentümerinnen und Eigentümer der jeweiligen Grundstücke sind primär dafür selbst verantwortlich. Die Stadt kann hier zunächst beratend tätig werden. Eventuell könnte das Einschalten eines politischen Gremiums, z.B. des Bezirksausschusses, etwas bewirken.</p> <p>Schalltechnische Begutachtung Durch die Schließung von 3 vorhandenen Baulücken beiderseits des Frankfurter Rings / der Moosacher Straße berechnet sich im Umfeld der Lückenschlüsse eine lokale Pegelreduzierung von im Mittel 6 dB(A) – mit Ausnahme der straßenzugewandten Fassaden der ersten Häuserreihen.</p>

¹⁾ **Dynamische Rückmeldesysteme:**
Mobile Geschwindigkeitsmessstellen mit Displaytafel. Ist die Geschwindigkeit eines sich nähernden Fahrzeugs höher als ein festgelegter Schwellenwert, so blinkt ein Schriftzug wie z.B. „Langsam“ in rot auf, sonst wird der Schriftzug „Danke“ in grün angezeigt. Zusätzlich können unterstützende Bildmotive dargestellt werden, die Lob und Tadel verstärken.

²⁾ **Einhausung:**
Eine Einhausung besteht aus Seitenwänden und einer Überdachung.

³⁾ **Schließung von Baulücken:**
Lückenschluss in der Straßenrandbebauung z.B. durch zusätzliche Gebäude oder Schallschutzwände

7.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für A_09 Moosacher Straße / Frankfurter Ring / Schleißheimer Straße		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	andere Regelung der Abbiegemöglichkeiten	
1	<p>Bisher ist das Linksabbiegen vom Frankfurter Ring in die Knorrstraße straßenverkehrsrechtlich nicht erlaubt, dies bedeutet, dass der Verkehr erst im Kreuzungsbereich der Schleißheimer Straße abbiegt und dort den Kreuzungsbereich belastet. Zufahrt vom Frankfurter Ring in die Knorrstraße in Richtung Süden zulassen.</p>	<p>Das Linksabbiegen vom Frankfurter Ring in die Knorrstraße wurde aufgrund einer Unfallkommissionsmaßnahme unterbunden. Es handelte sich um einen Unfallschwerpunkt. Die Unfallsituation an der Kreuzung Frankfurter Ring / Knorrstraße hat sich seit der Sperrung der Linksabbiegmöglichkeit in südliche Richtung sehr positiv entwickelt. Bis jetzt wurden von der örtlich zuständigen Polizeiinspektion keine relevanten Unfälle mehr registriert.</p> <p>Eigens signalisierte Linksabbieger-Fahrspuren mindern grundsätzlich die Leistungsfähigkeit für die anderen Fahrbeziehungen eines Knotens. Bei der Lichtsignalanlage Frankfurter Ring / Schleißheimer Straße konnte durch einen Umbau des westlichen Fahrbahnteilers ein 2-spuriges Linksabbiegen nach Norden ermöglicht werden, so reduzierte sich die Leistungsfähigkeit hier nur minimal.</p>

7.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für A_09 Moosacher Straße / Frankfurter Ring / Schleißheimer Straße		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
		Bei der Lichtsignalanlage Frankfurter Ring / Knorrstraße ist ein solcher Umbau nicht machbar. Durch die vorgeschlagene gesicherte Signalisierung der Linksabbieger (3-teilige Signalgeber mit Richtungspfeil links) muss hier mit Leistungseinbußen von etwa 10% zur abendlichen Hauptverkehrszeit gerechnet werden. Einer Maßnahme, die eine Leistungsminderung des hochbelasteten Frankfurter Rings bedeutet, kann nicht zugestimmt werden.
	Überprüfung der Ampelschaltung	
2	Schleißheimer Straße / Moosacher Straße (Kreuzungsbereich) Diese Verkehrskreuzung wird in den Hauptzeiten stark vom Berufsverkehr befahren (Werksverkehr zum BMW-Gelände); die Ampelschaltung für die Rechtsabbieger in die Moosacher Straße ist zu kurz geschaltet, dies verursacht häufig einen Rückstau in die Schleißheimer Straße. Die Ampelschaltung prüfen und ggf. die Ampelphase für die Rechtsabbieger verlängern.	Eine Verlängerung der Ampelschaltung für die Rechtsabbieger kann nicht umgesetzt werden, da dies nur zu Lasten des Frankfurter Ringes realisiert werden könnte. Da diese Kreuzung entlang des Frankf. Ringes für den Verkehr das „Nadelöhr“ darstellt, ist eine weitere Reduzierung der Leistungsfähigkeit zu Gunsten anderer Verkehrsbeziehungen nicht zu befürworten
	lärmarrer Asphalt	
3	Moosacher Straße – Frankfurter Ring / Schleißheimer Straße (Kreuzungsbereich) 1) Straßenverkehr belastet die umliegenden Wohngebäude. a) Prüfen, ob lärmindernder Straßenbelag („Flüsterasphalt“) verbaut werden kann; ...	Kreuzungsbereiche unterliegen einer hohen technischen Beanspruchung des Fahrbahnbelags. Nach den derzeitigen Erkenntnissen aus den im Stadtgebiet vorhandenen Teststrecken sind die lärmindernden Fahrbahnbeläge aufgrund ihrer bautechnischen Eigenschaften nicht für den Einbau in Kreuzungsbereichen geeignet, da die dort verstärkt auftretenden Schub- und Scherkräfte die Haltbarkeit dieser Beläge stark reduzieren. Sollten sich zukünftig neue Erkenntnisse ergeben ist diese Maßnahme erneut zu überprüfen.
	Geschwindigkeitskontrollen	
4	Moosacher Straße – Frankfurter Ring / Schleißheimer Straße (Kreuzungsbereich) 1) Straßenverkehr belastet die umliegenden Wohngebäude.... ... b) Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit.	Aufgrund der Verkehrsbedeutung und des hohen Verkehrsaufkommens plant das KVR in diesem Untersuchungsgebiet keine Geschwindigkeitsbegrenzung.
	Schließung von Baulücken	
5	Moosacher Straße – Frankfurter Ring / Schleißheimer Straße (Kreuzungsbereich) ... 2) Städtebauliche Situation (Baulücken, keine geschlossenen Blockränder) begünstigt die Lärmwirkung auch hinter der ersten Häuserzeile. Schließungen der Baulücken (z.B. am Frankfurter Ring 1 und 3).	Die Schließung von Baulücken liegt nicht nur im Entscheidungsbereich der Stadt, sondern die Eigentümerinnen und Eigentümer der jeweiligen Grundstücke sind primär dafür selbst verantwortlich. Die Stadt kann hier zunächst beratend tätig werden. Eventuell könnte das Einschalten eines politischen Gremiums, z.B. des Bezirksausschusses, etwas bewirken.

8. Maßnahmenvorschläge für das Untersuchungsgebiet A_10 Rosenheimer Straße Nordwest

8.1. Maßnahmenvorschläge für A_10 Rosenheimer Straße Nordwest			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
Verkehrslenkende Maßnahmen			
• Verbesserung des Angebots an Öffentlichen Verkehrsmitteln:	2	21	Der Bereich ist durch U-Bahn und Tram ausreichend erschlossen: gemäß des Standards des Nahverkehrsplans in sehr dichter Taktfolge, sowie in zahlreichen Richtungen umsteigefrei.
• Verminderung Schwerlastverkehr:	17	8	Aufgrund der Verkehrsbedeutung als örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion (Sekundärnetz) können keine weiteren Einschränkungen für den Schwerverkehr, die über das bestehende LKW-Umleitungskonzept* hinausgehen, angeordnet werden. Diese Straßenzüge dienen in erste Linie der Aufnahme des Binnenverkehrs, der Verteilung des Ziel-/Quellverkehrs und der Verbindung der Stadtteile innerhalb Münchens. Die Erhaltung ihrer Leistungsfähigkeit ist vor allem auch deshalb notwendig, um Verdrängungseffekte in das nachgeordnete Straßensystem zu verhindern. Aufgrund dieser Funktion sind Maßnahmen der o.g. Art ausgeschlossen. *LKW über 3,5 t, deren Fahrt weder Ziel noch Quelle in München hat, werden auf die A 99 umgeleitet.
• Nachtfahrverbot Schwerlastverkehr:	18	7	
• Verkehrsumlenkung:	17	9	
• Ampelabschaltung nachts:	13	12	Auf diesem Abschnitt ist aus Verkehrssicherheitsgründen eine Nachtabschaltung nicht möglich.
• Verkehrsverflüssigung:	14	11	Entsprechend dem Grundsatzbeschluss Radverkehr ist eine Machbarkeit von Radverkehrsanlagen auf diesem Streckenzug zu prüfen. Mit dem Projekt wird die Verkehrssteuerung überarbeitet.
• Parklizenzierung	3	21	Parkraummanagementgebiete sind beidseitig der Rosenheimer Str. eingeführt.
Verkehrsrechtliche Maßnahmen			
• Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:	21	5	Die Rosenheimer Straße ist eines der Leuchtturmprojekte des Grundsatzbeschlusses Radverkehr. Derzeit werden durch eine städtische Arbeitsgruppe Untersuchungen durchgeführt mit dem Ziel, die Infrastruktur für den Radverkehr zu verbessern. In diesem Zusammenhang wird geprüft, ob eine Reduzierung der Geschwindigkeit Eingang finden wird. Schalltechnische Begutachtung Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h bewirkt eine mittlere Pegelreduzierung von 2,4 dB(A). Die Pegelreduktion ist akustisch in der Regel gerade noch wahrnehmbar.
• Geschwindigkeitskontrollen:	19	7	Für Geschwindigkeitskontrollen im Hauptstraßennetz ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Das KVR hat die Polizei um eine verstärkte Überwachung in den Untersuchungsgebieten gebeten. Sofern der Zuständigkeitsbereich des KVR berührt ist, ist die Kommunale Verkehrsüberwachung gerne bereit, im Rahmen von Schwerpunktaktionen Geschwindigkeitskontrollen in den Untersuchungsgebieten durchzuführen. Stellungnahme Polizei: Von den angesprochenen Straßen befinden sich u. a. folgende Straßen im regelmäßigen Geschwindigkeitsmessprogramm des Polizeipräsidiums München und werden von der Polizei regelmäßig bemessen: <ul style="list-style-type: none"> • (Richard-Strauß-Tunnel- südliche Fahrtrichtung) • (Kapuzinerstraße zwischen der Auenstraße und der Lindwurmstraße) • Rosenheimer Straße zwischen der Hochstraße und dem Innsbrucker Ring Im Zeitraum 01.01.2011 bis zum 01.04.2011 wurden an den o. g. Örtlichkeiten zu unterschiedlichen Tageszeiten Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt. Dabei wurden insgesamt 949 Verkehrsteilnehmer beanstandet.
• Einsatz von Dynamischen	13	13	Dynamische Rückmeldesysteme werden nur zu Schulwegsicherheitsmaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz eingesetzt. Ein Einsatz

8.1. Maßnahmenvorschläge für A_10 Rosenheimer Straße Nordwest			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
Rückmeldesystemen: ¹⁾			an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen zur Verminderung von Lärm ist nicht erfolgversprechend.
Bauliche Maßnahmen			
• Lärmarmer Asphalt/Straßenbelag:	26	1	Aufgrund der derzeit vorherrschenden verkehrlichen und technischen Rahmenbedingungen im Untersuchungsgebiet (zu kurze ampelfreie Fahrstrecken ein gleichmäßiger Einbau des Belags über eine längere knotenfreie Strecke ist nicht möglich), ist die Strecke für die Maßnahme nicht geeignet. Soweit sich die vorherrschenden Rahmenbedingungen durch die Umsetzung von Maßnahmen aus aktuellen Beschlüssen (z.B. Grundsatzbeschluss Radverkehr) verändern, wird die Umsetzbarkeit dieser Maßnahme erneut überprüft
• Schallschutzwand oder -wall:	10	16	Aus erschließungstechnischen Gründen (Aufrechterhaltung von Zufahrten, Querungen etc.) ist diese Maßnahme nicht umsetzbar. Zudem müsste die Wand für den Schutz der oberen Stockwerke sehr hoch sein. Schalltechnische Begutachtung: Aus schalltechnischer Sicht stellt eine innerstädtische Lärmschutzwand im Bereich geschlossener und hoher Bebauung am Gehwegrand keine geeignete Maßnahme zur Lärminderung dar. Die Wirkung bleibt hier auf die Erdgeschosse, in Abhängigkeit der Höhe der Wand ggf. auch noch auf die 1. Obergeschosse der Gebäude beschränkt.
• Straße tiefer legen (Troglage):	4	17	Aus städteplanerischen und verkehrlichen Erwägungen ist die vorgeschlagene Maßnahme nicht umsetzbar.
• Einhausung der Straße: ²⁾	5	17	
• Tunnel:	12	11	
• Schallschutzfenster:	13	11	Passive Schallschutzmaßnahmen am Gebäude (z.B. Schallschutzfenster) haben gegenüber aktiven Schallschutzmaßnahmen an der Lärmquelle (z.B. Schallschutzwand) den Nachteil, dass sie nur im Innenraum wirksam sind, Freiflächen können nicht geschützt werden. In den Hinweise zur Lärmaktionsplanung der Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) wird deshalb gefordert, dass aktive Maßnahmen Vorrang vor passiven Maßnahmen (wie Schallschutzfenster) haben. Ein Rechtsanspruch auf die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern bei Gebäuden an bestehenden Verkehrswegen besteht nicht. Die Landeshauptstadt München plant jedoch die Wiedereinrichtung eines Schallschutzfensterprogramms. Das Programm soll entsprechend den LAI-Vorgaben vor allem dort zum Einsatz kommen, wo andere Möglichkeiten wie aktiver Schallschutz oder Verlagerung von Verkehrsströmen an den räumlichen Gegebenheiten oder Notwendigkeiten der Bündelung von Verkehrsströmen scheitern. Das städtische Schallschutzfensterprogramm wird vorrangig in den 24 Untersuchungsgebieten des Lärmaktionsplans umgesetzt werden. Der Einbau von Schallschutzfenstern ist nur möglich, wenn das Einverständnis des Wohnungseigentümers vorliegt.
• Schließung von Baulücken: ³⁾	20	7	Die Schließung von Baulücken liegt nicht nur im Entscheidungsbereich der Stadt, sondern die Eigentümerinnen und Eigentümer der jeweiligen Grundstücke sind primär dafür selbst verantwortlich. Die Stadt kann hier zunächst beratend tätig werden. Eventuell könnte das Einschalten eines politischen Gremiums, z.B. des Bezirksausschusses, etwas bewirken. Im Bereich zwischen Rosenheimer Straße 87 und 99 ist ein Lückenschluß zugunsten einer lärmabschirmenden geschlossenen Bebauung nicht möglich, da das Gebäude Nr. 87 unter Denkmalschutz steht und nach Südosten Fenster aufweist. Schalltechnische Begutachtung Die Schließung einer vorhandenen Baulücke östlich der Rosenheimer

8.1. Maßnahmenvorschläge für A_10 Rosenheimer Straße Nordwest			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
			Straße (Hausnr. 87) bewirkt eine lokal begrenzte mittlere Pegelreduzierung von ca. 6 dB(A) – mit Ausnahme der straßenzugewandten Fassaden der ersten Häuserreihe.
<p>¹⁾ Dynamische Rückmeldesysteme: Mobile Geschwindigkeitsmessstellen mit Displaytafel. Ist die Geschwindigkeit eines sich nähernden Fahrzeugs höher als ein festgelegter Schwellenwert, so blinkt ein Schriftzug wie z.B. „Langsam“ in rot auf, sonst wird der Schriftzug „Danke“ in grün angezeigt. Zusätzlich können unterstützende Bildmotive dargestellt werden, die Lob und Tadel verstärken.</p> <p>²⁾ Einhausung: Eine Einhausung besteht aus Seitenwänden und einer Überdachung.</p> <p>³⁾ Schließung von Baulücken: Lückenschluss in der Straßenrandbebauung z.B. durch zusätzliche Gebäude oder Schallschutzwände</p>			

8.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für A_10 Rosenheimer Straße Nordwest		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	Zweiteilung des Stadtviertels durch Rosenheimer Str.	
1	Die Rosenheimer Strasse durchschneidet zerteilt Haidhausen regelrecht in zwei Viertel. Die Rosenheimer Strasse ist bereits ab Gasteig die reinste Autobahn in Richtung stadtauswärts bzw. andersrum. Es wäre schön, wenn z.B. durch Untertunnelung das Viertel wieder "vereint" wird, und "Zubringerstrassen" verlegt bzw. am Besten in Tunnel verlegt werden.	Der Bau eines Tunnels wird hier aus erschließungstechnischen und stadtgestalterischen Gründen sowie wegen des ungünstigen Kosten/Nutzenverhältnisses ausgeschlossen.
2	PROBLEM: Trennung des Viertels durch Rosenheimer Str. VORSCHLAG: Tunnel in der Rosenheimer Straße	
3	Einhausung und Tunnel sehr gut geeignet, aber zu aufwendig und teuer.	Der Antragsteller hat Recht. (siehe auch Antwort zu Zeile 1 und 2)
	Schließung der Baulücke bei Rosenheimer Str. 103	
4	Schließung der offenen Toreinfahrt zwischen Rosenheimerstr. 103 und 105 (neben dem Waschsalon).	<p>Die Schließung von Baulücken bzw. Toreinfahrten liegt nicht nur im Entscheidungsbereich der Stadt, sondern die Eigentümerinnen und Eigentümer der jeweiligen Grundstücke sind primär dafür selbst verantwortlich. Die Stadt kann hier zunächst beratend tätig werden. Eventuell könnte das Einschalten eines politischen Gremiums, z.B. des Bezirksausschusses, etwas bewirken.</p> <p>Schalltechnische Begutachtung Eine Grundstückseinfahrt in Form eines Tores kann für die dahinterliegende Bebauung bei einem hohen Verkehrsaufkommen wie hier an der Rosenheimer Straße zu einer zwar sehr lokal begrenzten, jedoch erheblichen Lästigkeit führen.</p> <p>Auch wenn sich derartige lokale Gegebenheiten im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht im dazu notwendigen Detaillierungsgrad nachrechnen lassen, macht eine Maßnahme, z.B. in Form eines Schallschutztores dann Sinn, wenn damit die Betroffenheit von vielen Bürgern mit vergleichsweise geringem Aufwand gemindert werden kann.</p>
5	Es fehlt eine lärmdämpfende Tür/Tor, die den von der Rosenheimer Straße durchfließenden Krach reduzieren/beseitigen würde. In anderen Worten: Der Toreingang des Parkplatzes des Hotels Christl (Nr. 103 müßte eine vernünftige, lärmschützende Tür erhalten. Bislang können wir ins unserem Haus nicht mit geöffneten Fenstern schlafen (bei den betroffenen Wohnungen)	Die Schließung von Baulücken bzw. Toreinfahrten liegt nicht nur im Entscheidungsbereich der Stadt, sondern die Eigentümerinnen und Eigentümer der jeweiligen Grundstücke sind primär dafür selbst verantwortlich. Die Stadt kann hier zunächst beratend tätig werden. Eventuell könnte das Einschalten eines politischen Gremiums, z.B. des Bezirksausschusses, etwas bewirken.

8.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für A_10 Rosenheimer Straße Nordwest		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
6	Schließung der Baulücke zwischen Ro87 und Ro 103	<p>Im Bereich zwischen Rosenheimer Straße 87 und 99 ist ein Lückenschluß zugunsten einer lärmabschirmenden geschlossenen Bebauung nicht möglich, da das Gebäude Nr. 87 unter Denkmalschutz steht und nach Südosten Fenster aufweist.</p> <p>Schalltechnische Begutachtung Die Schließung einer vorhandenen Baulücke östlich der Rosenheimer Straße (Hausnr. 87) bewirkt eine lokal begrenzte mittlere Pegelreduzierung von ca. 6 dB(A) – mit Ausnahme der straßenzugewandten Fassaden der ersten Häuserreihe.</p>
7	Obwohl nicht direkt an der Rosenheimer Str wird der Lärm zur dahinter liegenden Wohnbebauung geleitet durch eine Baulücke bei HsNr 103 dessen glatte Seitenwand den Schall reflektiert.	
8	Wir wohnen in einen Rückgebäude der Lothringerstrasse (no2a), welches somit zwischen der Häuserreihe Rosenheimer und Lothringer ist. Durch die Lücke zwischen Haus Nr 87 und 103, wird der Schall der Rosenheimer in die hinterliegenden Höfe extrem übertragen. Noch verstärkt durch die hohe gerade Wand des Gebäudes Hausnummer 103 (Hotel Christl). Wir sind sicher, dass der Geräuschpegel die zulässige Höhe überschreitet.	
9	eine lücke in der rosenheimerstr. beschallt den gesamten innenhof der bebauung zur lothringenstr.	
10	PROBLEM: Störender Straßenlärm v.a. Nachts Rosenheimer Straße (2.Reihe) VORSCHLAG: Schließung der Baulücke zwischen Rosenheimer Str. 87 und 103 und der Toreinfahrt zum Parkplatz hinter dem Hotel (zwischen Rosenheimer Str. 103 und 105)	
Geschwindigkeit		
11	Die Rosenheimer Straße verursacht als Ausfallstraße mit einem Verkehrsaufkommen von 28.000 Kfz/24h und einem mittleren Lkw-Anteil an den Häuserfronten Mittelungspegel von 76 dB(A) tags und 66 dB(A) nachts. b) Im Rahmen eines Rückbaues der Straße sollten beiderseitig Fahrradwege eingerichtet werden. Hierdurch würden auch die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten reduziert werden.	<p>Die Prüfung des Einbaus von Radverkehrsanlagen in die Rosenheimer Straße zwischen Rosenheimer Platz und Orleansstraße ist Gegenstand der referatsübergreifenden Arbeitsgruppe „Grundsatzbeschluss Radverkehr- Engpässe und Netzlücken“ und dort mit höchster Priorität als Leuchtturmprojekt eingestuft.</p> <p>Derzeit werden Untersuchungen durchgeführt mit dem Ziel, die Infrastruktur für den Radverkehr zu verbessern. In diesem Zusammenhang wird geprüft, ob eine Reduzierung der Geschwindigkeit Eingang finden wird. (Siehe auch „Reduzierung Höchstgeschwindigkeit“)</p> <p>Schalltechnische Begutachtung Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h bewirkt eine mittlere Pegelreduzierung von 2,4 dB(A). Die Pegelreduktion ist akustisch in der Regel gerade noch wahrnehmbar.</p>
lärmarmen Straßenbelag		
12	Die Rosenheimer Straße verursacht als Ausfallstraße mit einem Verkehrsaufkommen von 28.000 Kfz/24h und einem mittleren Lkw-Anteil an den Häuserfronten Mittelungspegel von 76 dB(A) tags und 66 dB(A) nachts. c) Darüber hinaus sollte, wenn möglich, ein geeigneter lärmarmen Straßenbelag eingebaut werden.	<p>Aufgrund der derzeit vorherrschenden verkehrlichen und technischen Rahmenbedingungen im Untersuchungsgebiet (zu kurze ampelfreie Fahrstrecken ein gleichmäßiger Einbau des Belags über eine längere knotenfreie Strecke ist nicht möglich), ist die Strecke für die Maßnahme nicht geeignet. Soweit sich diese Rahmenbedingungen durch die Umsetzung von Maßnahmen aus aktuellen Beschlüssen (z.B. rundsatzbeschluss Radverkehr- Engpässe und Netzlücken) verändern wird die Umsetzbarkeit dieser Maßnahme erneut überprüft.</p>
Schließung von Baulücken		
13	Rosenheimer Straße (Hausnr. 85 bzw. 87/103) Es befindet sich dort eine Baulücke, durch den der Straßenverkehrslärm in die hintere Bebauung (Lothringer Straße) eindringt. Die dort befindlichen Balkone sind nicht nutzbar, bei geöffneten Fenstern kann man sich nicht in Ruhe unterhalten. Die Baulücke ließe sich durch eine Glaswand zwischen den Gebäuden schließen, wodurch der Hofbereich deutlich entlastet würde. Da die Einfahrt wegen rückwärtiger Parkplätze eines Hotelbetriebes und wegen möglicher feuerpolizeilicher Auflagen offen	<p>Die Entscheidungsbefugnis darüber, ob eine Baulücke bzw. Toreinfahrt geschlossen wird oder eine Fassade eine lärmabsorbierende Verkleidung erhält, liegt nicht nur im Entscheidungsbereich der Stadt, sondern die Eigentümerinnen und Eigentümer der jeweiligen Grundstücke sind primär dafür selbst verantwortlich. Die Stadt kann hier zunächst beratend tätig werden. Eventuell könnte das Einschalten eines politischen Gremiums, z.B. des Bezirksausschusses, etwas bewirken.</p> <p>Im Bereich zwischen Rosenheimer Straße 87 und 99 ist ein Lückenschluß zugunsten einer lärmabschirmenden geschlossenen Bebauung nicht möglich, da das Gebäude Nr. 87 unter Denkmalschutz steht und nach Südosten Fenster aufweist.</p>

8.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für A_10 Rosenheimer Straße Nordwest		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	bleiben muss, wären weitere absorbierende Bekleidungen der Seitenwände sinnvoll. Die mögliche Glaswand würde auf privaten Grundstücken errichtet werden. Hinweis: Es sollten im Bebauungsplan die möglichen Auflagen zum Lärmschutz eingesehen werden.	
	Sonstiges	
14	Die Rosenheimer Straße verursacht als Ausfallstraße mit einem Verkehrsaufkommen von 28.000 Kfz/24h und einem mittleren Lkw-Anteil an den Häuserfronten Mittelungspegel von 76 dB(A) tags und 66 dB(A) nachts. a) Es wird im Rahmen eines Verkehrskonzeptes (Förderung des ÖPNV) für die Stadt München eine deutliche Verkehrsverminderung gefordert.	Die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel ist ein erklärtes Ziel des Verkehrsentwicklungsplanes der Stadt München. Ein umfassendes Verkehrskonzept ist in diesem Bereich aber weder für den ÖPNV noch für den motorisierten Individualverkehr (MIV) momentan vorgesehen.
15	PROBLEM: Gefährdung von Radfahren und Fußgängern, VORSCHLAG: Überplanung der Rosenheimer Str.	Eine Verkehrsverträglichkeitsuntersuchung wird beauftragt. Erste Ergebnisse sind voraussichtl. ab Sommer 2011 zu erwarten.
16	Es gibt doch die Möglichkeit von Gegenschallanlagen welche den entstehenden Lärm aufheben.	Die Anwendung der Antischall-Technologie (aktive Lärmkompensation) beschränkt sich auf eng begrenzte Bereiche mit vorzugsweise regelmäßigen Schallereignissen mit gleichbleibender Frequenz (z.B. in Flugzeugcockpits). Eine Verminderung von Straßenverkehrslärm innerhalb eines größeren Gebietes ist mit Antischall nicht möglich.
17	Abgesehen vom Lärm ist auch die Feinstaubbelastung ein schwerwiegendes Problem.	Umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität sind im Luftreinhalteplan München mit einschließlich drei Fortschreibungen festgelegt (u.a. Umweltzone).

9. Maßnahmenvorschläge für das Untersuchungsgebiet A_11 Humboldtstraße / Pilgersheimer Straße

9.1. Maßnahmenvorschläge für A_11 Humboldtstraße / Pilgersheimer Straße			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
Verkehrlenkende Maßnahmen			
• Verbesserung des Angebots an Öffentlichen Verkehrsmitteln:	3	11	Der Bereich ist durch U-Bahn und Tram ausreichend erschlossen: gemäß des Standards des Nahverkehrsplans in sehr dichter Takfolge, sowie in zahlreichen Richtungen umsteigefrei.
• Verminderung Schwerlastverkehr:	16	1	Aufgrund der Verkehrsbedeutung als örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion (Sekundärnetz) können keine weiteren Einschränkungen für den Schwerverkehr, die über das bestehende LKW-Umleitungskonzept* hinausgehen, angeordnet werden. Diese Straßenzüge dienen in erste Linie der Aufnahme des Binnenverkehrs, der Verteilung des Ziel-/Quellverkehrs und der Verbindung der Stadtteile innerhalb Münchens. Die Erhaltung ihrer Leistungsfähigkeit ist vor allem auch deshalb notwendig, um Verdrängungseffekte in das nachgeordnete Straßensystem zu verhindern. Aufgrund dieser Funktion sind Maßnahmen der o.g. Art ausgeschlossen. *LKW über 3,5 t, deren Fahrt weder Ziel noch Quelle in München hat, werden auf die A 99 umgeleitet.
• Nachfahrverbot Schwerlastverkehr:	14	2	Ein Nachfahrverbot für LKWs würde eine erhebliche Beeinträchtigung der Erschließung darstellen, da die An- bzw. Auslieferung häufig in den frühen Morgenstunden stattfindet.
• Verkehrsumlenkung:	16	1	Es ist keine Ausweichstrecke vorhanden, die geeignet wäre, die Verkehrsströme der Hauptverkehrsstraßen aufzunehmen. Eine Verkehrsumlenkung wird daher ausgeschlossen.
• Ampelabschaltung nachts:	1	14	Eine Ampelabschaltung nachts ist aus Verkehrssicherheitsgründen nicht realisierbar.
• Verkehrsverflüssigung:	8	8	Entsprechend dem Beschluss zum Verkehrsmanagementplan ist die Überprüfung/ Optimierung der Grünen Welle für den Zeithorizont 2012 bis 2014 vorgesehen.
• Parklizenzierung	2	14	Die Parklizenzierung ist in diesem Bereich bereits umgesetzt.
Verkehrsrechtliche Maßnahmen			
• Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:	14	2	Schalltechnische Begutachtung Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h bewirkt eine mittlere Pegelreduzierung von 2,4 dB(A). Die Pegelreduktion ist akustisch in der Regel gerade noch wahrnehmbar. Die Überprüfung der Einführung von Tempo 30 wurde jedoch vom Stadtrat der Landeshauptstadt München in der Vollversammlung vom 25.04.2012 abgelehnt.
• Geschwindigkeitskontrollen:	13	3	Für Geschwindigkeitskontrollen im Hauptstraßennetz ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Das KVR wird die Polizei um eine verstärkte Überwachung in den Untersuchungsgebieten bitten. Sofern der Zuständigkeitsbereich des KVR berührt ist, ist die Kommunale Verkehrsüberwachung gerne bereit im Rahmen von Schwerpunktaktionen Geschwindigkeitskontrollen in den Untersuchungsgebieten durchzuführen. Stellungnahme Polizei Die Humboldtstraße ist Bestandteil des regelmäßigen Geschwindigkeitsüberwachungsprogramms des Polizeipräsidiums München. Im Zeitraum vom 01.01.2011 bis 01.05.2011 wurden insgesamt 278 Fahrzeugführer wegen überhöhter Geschwindigkeit gebührenpflichtig beanstandet. Die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Pilgersheimer Straße wird derzeit im Rahmen des täglichen Streifendienstes überwacht.

9.1. Maßnahmenvorschläge für A_11 Humboldtstraße / Pilgersheimer Straße			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
<ul style="list-style-type: none"> Einsatz von Dynamischen Rückmeldesystemen:¹⁾ 	6	11	Dynamische Rückmeldesysteme werden nur zu Schulwegsicherheitsmaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz eingesetzt. Ein Einsatz an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen zur Verminderung von Lärm ist nicht erfolgversprechend.
Bauliche Maßnahmen			
<ul style="list-style-type: none"> Lärmarmer Asphalt/Straßenbelag: 	17	0	Aufgrund der verkehrlichen und technischen Rahmenbedingungen im Untersuchungsgebiet (zu kurze ampelfreie Fahrstrecken bzw. gleichmäßiger Einbau des Belags ist nicht möglich), ist die Strecke für die Maßnahme nicht geeignet.
<ul style="list-style-type: none"> Schallschutzwand oder -wall: 	1	15	<p>Aus erschließungstechnischen Gründen (Aufrechterhaltung von Zufahrten, Querungen etc.) ist diese Maßnahme nicht umsetzbar. Zudem müsste die Wand für den Schutz der oberen Stockwerke sehr hoch sein.</p> <p>Schalltechnische Begutachtung: Aus schalltechnischer Sicht stellt eine innerstädtische Lärmschutzwand im Bereich geschlossener und hoher Bebauung am Gehwegrand keine geeignete Maßnahme zur Lärminderung dar. Die Wirkung bleibt hier auf die Erdgeschosse, in Abhängigkeit der Höhe der Wand ggf. auch noch auf die 1. Obergeschosse der Gebäude beschränkt.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Straße tiefer legen (Troglage): 	2	13	Die Tieferlegung der Straße wird aus stadtgestalterischen und verkehrlichen Gründen ausgeschlossen
<ul style="list-style-type: none"> Einhausung der Straße:²⁾ 	1	15	Die Einhausung der Straßen ist stadtgestalterisch nicht wünschenswert, wegen der bestehenden Einmündungen schwierig durchzuführen und schalltechnisch deswegen auch nicht ausreichend effektiv.
<ul style="list-style-type: none"> Tunnel: 	4	12	Ein Tunnel ist nicht geplant da das Kosten-/Nutzenverhältnis in keiner Relation steht und es stadtgestalterisch schwierig wäre.
<ul style="list-style-type: none"> Schallschutzfenster: 	11	5	<p>Passive Schallschutzmaßnahmen am Gebäude (z.B. Schallschutzfenster) haben gegenüber aktiven Schallschutzmaßnahmen an der Lärmquelle (z.B. Schallschutzwand) den Nachteil, dass sie nur im Innenraum wirksam sind, Freiflächen können nicht geschützt werden. In den Hinweisen zur Lärmaktionsplanung der Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) wird deshalb gefordert, dass aktive Maßnahmen Vorrang vor passiven Maßnahmen (wie Schallschutzfenster) haben.</p> <p>Ein Rechtsanspruch auf die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern bei Gebäuden an bestehenden Verkehrswegen besteht nicht. Die Landeshauptstadt München plant jedoch die Wiedereinrichtung eines Schallschutzfensterprogramms. Das Programm soll entsprechend den LAI-Vorgaben vor allem dort zum Einsatz kommen, wo andere Möglichkeiten wie aktiver Schallschutz oder Verlagerung von Verkehrsströmen an den räumlichen Gegebenheiten oder Notwendigkeiten der Bündelung von Verkehrsströmen scheitern.</p> <p>Das städtische Schallschutzfensterprogramm wird vorrangig in den 24 Untersuchungsgebieten des Lärmaktionsplans umgesetzt werden. Der Einbau von Schallschutzfenstern ist nur möglich, wenn das Einverständnis des Wohnungseigentümers vorliegt.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Schließung von Baulücken:³⁾ 	6	10	Die Schließung von Baulücken liegt nicht nur im Entscheidungsbereich der Stadt, sondern die Eigentümerinnen und Eigentümer der jeweiligen Grundstücke sind primär dafür selbst verantwortlich. Die Stadt kann hier zunächst beratend tätig werden. Eventuell könnte das Einschalten eines politischen Gremiums, z.B. des Bezirksausschusses, etwas bewirken.

¹⁾ **Dynamische Rückmeldesysteme:**
Mobile Geschwindigkeitsmessstellen mit Displaytafel. Ist die Geschwindigkeit eines sich nähernden Fahrzeugs höher als ein festgelegter Schwellenwert, so blinkt ein Schriftzug wie z.B. „Langsam“ in rot auf, sonst wird der Schriftzug „Danke“ in grün angezeigt. Zusätzlich können unterstützende Bildmotive dargestellt werden, die Lob und Tadel verstärken.

²⁾ **Einhausung:**
Eine Einhausung besteht aus Seitenwänden und einer Überdachung.

9.1. Maßnahmenvorschläge für A_11 Humboldtstraße / Pilgersheimer Straße			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
3) Schließung von Baulücken: Lückenschluss in der Straßenrandbebauung z.B. durch zusätzliche Gebäude oder Schallschutzwände			
9.2. Maßnahmenvorschläge für A_11 Humboldtstraße / Pilgersheimer Straße (DB-Schiene)			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
Maßnahmen an der Lärmquelle			
• Lärmarmer Gleiskörper (z.B. Rasengleis)	1	0	Für die Lärmaktionsplanung an Schienenstrecken der Deutschen Bahn ist die Regierung von Oberbayern zuständig. Der Vorschlag muss im Rahmen des Lärmaktionsplans der Regierung von Oberbayern für Strecken der Deutschen Bahn bewertet werden.
• Leisere Fahrzeuge	1	0	
Bauliche Maßnahmen			
• Schallschutzwand oder -wall	1	0	Für die Lärmaktionsplanung an Schienenstrecken der Deutschen Bahn ist die Regierung von Oberbayern zuständig. Der Vorschlag muss im Rahmen des Lärmaktionsplans der Regierung von Oberbayern für Strecken der Deutschen Bahn bewertet werden.
• Maßnahmen gegen Kurvenquietschen	0	1	--
• Schallschutzfenster:	0	1	--
3) Schließung von Baulücken: Lückenschluss in der Straßenrandbebauung z.B. durch zusätzliche Gebäude oder Schallschutzwände			

9.3. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für A_11 Humboldtstraße / Pilgersheimer (Straße und DB-Schiene)		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	andere Regelung der Abbiegemöglichkeiten	
1	PROBLEM: Kreuzung Humboldt / Pilgersheimer: Hupkonzert wg. wechselnder Verkehrsregelung; VORSCHLAG: Abbiegebeziehungen klar regeln bzw. Bußgelder bei Missachtung	Um den Verkehr zu verflüssigen, sind zu den Hauptverkehrszeiten Abbiegeverbote geschaltet. Außerhalb dieser Zeiten ist ein Abbiegen erlaubt, um Umwegfahrten für die direkten Anlieger zu minimieren bzw. zu vermeiden. Ein generelles Abbiegeverbot würde dann zu Umwegfahrten führen, und damit zu einer Mehrbelastung der betroffenen Anwohner. Für die Überwachung des fließenden Verkehrs ist die Polizei zuständig. Stellungnahme Polizei : Die örtlich zuständige Polizeiinspektion wurde auf die beschriebene Problematik bezüglich der Abgabe unzulässiger Schallzeichen im Kreuzungsbereich Humboldtstraße / Pilgersheimer Straße hingewiesen. Die Humboldtstraße befindet sich im regelmäßigen Geschwindigkeitsüberwachungsprogramm des Polizeipräsidiums München. Daher wird die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ganzjährig mittels technischem Verkehrsüberwachungsgerät überwacht. Die Überwachung der Lichtzeichenlage in der Humboldtstraße erfolgt im Rahmen des täglichen Streifendienstes.
2	...-Verkehrsänderung an Kreuzung Pilgersheimer-/Humboldtstr -> Abbiegen muss in alle Richtungen erlaubt werden....	Um den Verkehr zu verflüssigen, sind zu den Hauptverkehrszeiten Abbiegeverbote geschaltet. Außerhalb dieser Zeiten ist ein Abbiegen erlaubt, um Umwegfahrten für die direkten Anlieger zu minimieren

9.3. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für A_11 Humboldtstraße / Pilgersheimer (Straße und DB-Schiene)		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
		bzw. zu vermeiden. Ein generelles Abbiegverbot würde dann zu Umwegfahrten führen, und damit zu einer Mehrbelastung der betroffenen Anwohner.
3	...Die Nutzung der Öfelestr. als Abkürzung / Linksabbiegung sollte verboten werden (führt zu großen Staus und Hupkonzerten in der Hauptverkehrszeit -> sehr große Lärmbelästigung!)...	Das Linksabbiegen von der Humboldtstraße in die Öfelestraße gehört zur notwendigen Quartierserschließung und würde bei einem Verbot zu einer Verlagerung des Verkehrs auf die benachbarten Kreuzungen, die ohnehin schon an der Leistungsgrenze sind, führen.
4	Humboldtstraße / Claude-Lorrain-Straße (Kreuzung) Rückstausituationen an der Kreuzung, Folge: hupende Kfz; Rückstau blockiert Kreuzung für Fußgänger und schränkt deren Sicherheit ein. ... b) Abbiegen von der Humboldtstraße in die Claude-Lorrain-Straße (stadtauswärts) verbieten, entsprechendes Verbotsschild aufstellen.	Das Linksabbiegen von der Humboldtstraße in die Claude-Lorrain-Str. gehört zur notwendigen Quartierserschließung und würde bei einem Verbot zu einer Verlagerung des Verkehrs auf die benachbarten Kreuzungen, die ohnehin schon an der Leistungsgrenze sind, führen.
5	Humboldtstraße / Pilgersheimer Straße (Kreuzung) Die Linksabbieger biegen unerlaubt aus der Pilgersheimer Straße in die Humboldtstraße ab, dies verursacht einen Rückstau; sehr hohes Verkehrsaufkommen in den Stoßzeiten (morgens und abends) wird sehr viel gehupt („permanente Hupkonzerte“); Anwohner sind unerträglichem Lärm ausgesetzt. a) Das Wechselverkehrszeichen an der Kreuzung, das zu den Hauptverkehrszeiten ein Geradeaus- bzw. Rechtsabbiegegebot anordnet, sollte entfernt und ein ganztägiges Linksabbiegen zugelassen werden. Der häufige Wechsel zwischen Ein- und Mehrspurigkeit wirkt sich nachteilig auf die Verstetigung des Verkehrsflusses aus....	Um das Linksabbiegen generell zu erlauben, müssten zusätzliche Linksabbiegespuren eingerichtet werden, um den Geradeausverkehr daran vorbeizuleiten. Dies wiederum wäre nur zu Lasten von diversen Parkplätzen zu realisieren.
	Änderung der Verkehrsführung	
6	die Humboldtstrasse (via giesinger berg) ist eine der zentralen zubringerstrassen für die A8 und die ringe. durch die verengung der strasse von vier auf 2 spuren an der kreuzung Humboldtstr. / claud-lorrain-strasse entstehen häufig rückstaus, die die regelnde wirkung der ampeln außer kraft setzen. ideal wäre eine umleitung zur autobahn über die auenstrasse richtung mittlerer ring (was das problem aber nur verschiebt) oder eine untertunnelung.	Wie der Antragsteller schon richtig erkannt hat, käme es zu einer Verlagerung des Verkehrs - von einer örtlichen Hauptverkehrsstraße auf eine andere - die beide eine hohe Dichte an Anwohnern haben und damit nicht zielführend ist. Ein Tunnel wird (aufgrund des Kosten/Nutzen-Verhältnisses.) ausgeschlossen. Eine durchgängige 4-spurige Verkehrsführung würde eine bessere Verkehrsabwicklung auf diesem Streckenzug gewährleisten, ist aber aufgrund der Parkplatzsituation nicht zu befürworten.
7	...-Generell Verkehrsumlenkung auf den Ring für Verkehr zwischen Sendling/Isarvorstadt und Obergiesing (evtl. Humboldtstr. so unattraktiv gestalten, dass Autofahrer freiwillig auf den Ring ausweichen)	Die Humboldtstraße ist im Sekundärnetz des Verkehrsentwicklungsplans. Längere Wege bedingen höhere Schadstoffausstöße sowie mehr Lärm für die Betroffenen, daher ist der Vorschlag nicht zielführend.
8	PROBLEM: Durchgangsverkehr in der Humboldtstraße VORSCHLAG: Durchgangsverkehr nicht über Humboldtstr. sondern Mittl. Ring, da Humboldtstr. nicht für Verkehrsbelastung ausgelegt ist	
9	Schwerlastverkehr darf nicht durch Sperrung der Humboldtstr über die Falkenstr. abgeleitet werden. hier entsteht nur noch mehr Stau, auch durch Abbiegen auf die Ohlmüllerstr.	Eine Sperrung der Humboldtstraße für den Schwerlastverkehr ist nicht angedacht. Eine Aufgabe der Hauptverkehrsstraßen ist eben gerade auch die Aufnahme des Schwerverkehrs.
10	Einschränkung des Schwerlastverkehrs für die Paulanerbrauerei. Hier herrschen unhaltbare Zustände.	Privatrechtl. Regelung mit Paulaner Brauerei: Es müsste von Antragstellerseite an die Paulaner Brauerei herangetreten werden, um eine andere Erschließung zu diskutieren,

9.3. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für A_11 Humboldtstraße / Pilgersheimer (Straße und DB-Schiene)		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	Insbesondere würde eine Verlagerung der Ein- und Ausfahrt in die Ohlmüllerstr. helfen, wo keine Wohnbebauung benachbart ist.	unabhängig davon, ob es überhaupt möglich ist. Vielleicht wäre es hierzu hilfreich über den Bezirksauschuß einen Antrag zu stellen. Belange der Verkehrssicherheit, die ein Einschreiten der Verkehrsbehörde erfordern würde, sind nicht bekannt.
11	Die Ein- und Ausfahrt in und von der Edlingerstraße in die Pilgersheimerstr. führt regelmäßig zu langen Rückstaus mit erheblichem Lärm und Gehupe. Oft können sogar die Busse ihre Haltestelle nicht mehr anfahren. Daher fordere ich eine Einbahnregelung bezüglich der Edlingerstraße. Reinfahrt von der Pilgersheimerstr. erlaubt - Ausfahrt auf die Pilgersheimer verboten.	Eine Einbahnregelung würde Umwege für Anwohner im Gebiet erzeugen. Längere Wege bedingen höhere Schadstoffausstöße sowie mehr Lärm für die Betroffenen. Der Vorschlag hat nicht unmittelbar mit Humboldt / Pilgersheimer Straße zu tun, könnte aber bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes geprüft werden.
	Geschwindigkeitskontrollen/-begrenzung	
12	Meiner Meinung nach sinnvoll wären: -Geschwindigkeitskontrollen mit gleichzeitiger Rotlichtüberwachung an der Fussgängerampel Humboldtstr. 22.	Stellungnahme Polizei Die Humboldtstraße ist Bestandteil des regelmäßigen Geschwindigkeitsüberwachungsprogramms des Polizeipräsidiums München. Im Zeitraum vom 01.01.2011 bis 01.05.2011 wurden insgesamt 278 Fahrzeugführer wegen überhöhter Geschwindigkeit gebührend beanstandet. Die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Pilgersheimer Straße wird derzeit im Rahmen des täglichen Streifendienstes überwacht.
13	Die Geschwindigkeitsbegrenzung am Edlinger Platz müsste die gesamte Pilgersheimer- und Falkenstr. fortgeführt werden.	Die Überprüfung der Einführung von Tempo 30 wurde vom Stadtrat der Landeshauptstadt München in der Vollversammlung vom 25.04.2012 abgelehnt.
14	Geschwindigkeitskontrolle in Pilgersheimer Str. Ri. Edlingerplatz (Tempo 30)	Für Geschwindigkeitskontrollen im Hauptstraßennetz ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Das KVR wird die Polizei um eine verstärkte Überwachung in den Untersuchungsgebieten bitten. Stellungnahme Polizei Die Humboldtstraße ist Bestandteil des regelmäßigen Geschwindigkeitsüberwachungsprogramms des Polizeipräsidiums München. Im Zeitraum vom 01.01.2011 bis 01.05.2011 wurden insgesamt 278 Fahrzeugführer wegen überhöhter Geschwindigkeit gebührend beanstandet. Die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Pilgersheimer Straße wird derzeit im Rahmen des täglichen Streifendienstes überwacht.
	Ampelschaltung	
15	-Bussteuersystem optimieren (Fussgängerampel Humboldtstr. 22 muss deutlich öfter auf rot springen -> derzeit von heranfahrenden Bussen gesteuert, führt zu viel zu langen Grün-Phasen)	Dies ist keine Lärmschutzmaßnahme, im Gegenteil, es würde dadurch eine zusätzliche Lärmsteigerung durch Abbrems- und Anfahrtsvorgänge entstehen. Die Geschwindigkeitsreduzierung der Busse würde außerdem die Attraktivität des Verkehrsmittels senken und so durch Abwanderung vom ÖPNV zu weiteren Lärmerhöhungen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (MIV) führen. Die Buslinie 58 ist entsprechend Stadtratsbeschluss beschleunigt, eine Minderung der Beschleunigung ist nicht vorgesehen.
	Vermindern von Hupennutzung	
16	Das Hupen der Linksabbieger aus der Pilgersheimer Strasse empfinde ich als entnervend. Durch Schilder könnte darauf hingewiesen werden.	Angesichts der allen Verkehrsteilnehmern obliegenden Verpflichtung, die allgemeinen und besonderen Verhaltensvorschriften dieser Verordnung eigenverantwortlich zu beachten, werden örtliche Anordnungen durch Verkehrszeichen nur dort getroffen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. (§ 39 Abs. 1 StVO) Das beschriebene Hupen ist eine Spontanreaktion aus Ärger über einen Abbiegevorgang, die sich auch durch Schilder nicht vermeiden lässt.
17	Sehr störend wirkt auch das Gehupe. Eine Ursache: Die Kreuzung Pilgersheimer Strasse/Humboldtstrasse wechselt zwischen	Um den Verkehr zu verflüssigen, sind zu den Hauptverkehrszeiten Abbiegeverbote geschaltet. Außerhalb dieser Zeiten ist ein Abbiegen erlaubt, um Umwegfahrten für die direkten Anlieger zu minimieren bzw. zu vermeiden. Ein generelles Abbiegeverbot würde dann zu Um-

9.3. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für A_11 Humboldtstraße / Pilgersheimer (Straße und DB-Schiene)		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	Linksabbiegen erlaubt/nicht erlaubt.	wegfahren führen, und damit zu einer Mehrbelastung der betroffenen Anwohner.
	Busspur	
18	Humboldtstraße / Claude-Lorrain-Straße (Kreuzung) Rückstausituationen an der Kreuzung, Folge: hupende Kfz; Rückstau blockiert Kreuzung für Fußgänger und schränkt deren Sicherheit ein. a) Bisherige Rechtsabbiegerspur von der Humboldtstraße in die Claude-Lorrain-Straße (stadtauswärts) und die bisherige Bushaltestelle als Busspur umwidmen; dadurch wird die Straßenverkehrsführung für den fließenden Kfz-Verkehr einspurig (Verengungssituation);....	Die Situation wurde 2010 bereits mit dem Bezirksausschuss diskutiert: mit dem Ergebnis (als Bezirksausschuss-Beschluss), dass an der bestehenden Situation nichts verändert werden sollte.
19	Humboldtstraße / Pilgersheimer Straße (Kreuzung) Die Linksabbieger biegen unerlaubt aus der Pilgersheimer Straße in die Humboldtstraße ab, dies verursacht einen Rückstau; sehr hohes Verkehrsaufkommen in den Stoßzeiten (morgens und abends) wird sehr viel gehupt („permanente Hupkonzerte“); Anwohner sind unerträglichem Lärm ausgesetzt..... c) Busspur auf zwei Spuren erweitern.	Die Erweiterung von Busspuren wird grundsätzlich von der MVG begrüßt. Im vorhandenem Straßenraum sind mit Beibehaltung der Parkplätze aus Sicht des KVR zusätzliche Busspuren dort nicht möglich.
	Änderung der Verkehrsführung im großen Maßstab	
20	Die Humboldtstraße ist Bestandteil einer städtischen Süd-Nord-Verbindung („2. Innerer Mittlerer Ring“), dadurch ist die Strecke entlang des Rings und den Wohngebieten stark mit Verkehr / Lärm belastet; entlang dieser Verbindung kommt es häufig in den Kreuzungsbereichen zu einer Rückstausituation; außerdem wird entlang der Strecke zu schnell gefahren. a) Verkehrslenkung großmaßstäblich entlang der Süd-Nord-Verbindung prüfen;	Die Humboldtstraße ist im Sekundärnetz des Verkehrsentwicklungsplan. Längere Wege bedingen höhere Schadstoffausstöße sowie mehr vom Lärm Betroffene, daher ist der Vorschlag nicht zielführend.
21	Die Humboldtstraße ist Bestandteil einer städtischen Süd-Nord-Verbindung („2. Innerer Mittlerer Ring“), dadurch ist die Strecke entlang des Rings und den Wohngebieten stark mit Verkehr / Lärm belastet; entlang dieser Verbindung kommt es häufig in den Kreuzungsbereichen zu einer Rückstausituation; außerdem wird entlang der Strecke zu schnell gefahren.... c) Verkehrsvermeidung in der Humboldtstraße und den umliegenden Wohngebieten durch vorherige Umleitung auf den Mittleren Ring (auch nach Grünwald);....	
22	Die Humboldtstraße ist Bestandteil einer städtischen Süd-Nord-Verbindung („2. Innerer Mittlerer Ring“), dadurch ist die Strecke entlang des Rings und den Wohngebieten stark mit Verkehr / Lärm belastet; entlang dieser Verbindung kommt es häufig in den Kreuzungsbereichen zu einer Rückstausituation; außerdem wird entlang der Strecke zu schnell gefahren.... b) Verkehrsfluss ohne Widerstände ermöglichen; Schnittstellen zum Mittleren Ring optimieren (z.B. vor der Paul-Heyse-Unterführung);	Die Humboldtstraße ist im Sekundärnetz des Verkehrsentwicklungsplan. Längere Wege bedingen höhere Schadstoffausstöße sowie mehr vom Lärm Betroffene, daher ist der Vorschlag nicht zielführend. Baumaßnahmen an der Paul-Heyse-Unterführung sind momentan nicht vorgesehen.
	Änderung Verkehrsführung im kleinen Maßstab:	

9.3. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für A_11 Humboldtstraße / Pilgersheimer (Straße und DB-Schiene)		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	Einbahnstraßenregelungen	
23	<p>Die Humboldtstraße ist Bestandteil einer städtischen Süd-Nord-Verbindung („2. Innerer Mittlerer Ring“), dadurch ist die Strecke entlang des Rings und den Wohngebieten stark mit Verkehr / Lärm belastet; entlang dieser Verbindung kommt es häufig in den Kreuzungsbereichen zu einer Rückstausituation; außerdem wird entlang der Strecke zu schnell gefahren....</p> <p>d) Neue Einbahnstraßenführung in der Isarvorstadt kann den Durchgangsverkehr durch die Wohngebiete mindern (hierfür sollte ein großmaßstäbliches Verkehrsgutachten für die Isarvorstadt erstellt werden).</p>	<p>Die Humboldtstraße ist im Sekundärnetz des Verkehrsentwicklungsplan.</p> <p>Längere Wege bedingen höhere Schadstoffausstöße sowie mehr vom Lärm Betroffene, daher nicht zielführend.</p>
24	<p>Lauter Kreuzungsbereich zur Humboldtstraße; zu schneller Durchgangsverkehr.</p> <p>Verkehrsentlastung durch eine Einbahnstraßenlösung an diesem Teilstück (Öffnung in beide Richtungen nur für Busse); Ziel ist die Reduzierung des schnellen Durchgangsverkehrs.</p>	<p>Die Humboldtstraße ist ein örtliche Verbindungsstraße mit Erschließungsfunktion. Eine Einbahnregelung würde zu nicht gewollten Verlagerung des Verkehrs im untergeordneten Netz führen.</p>
	Verkehrsberuhigung	
25	<p>Humboldtstraße / Pilgersheimer Straße (Kreuzung)</p> <p>Die Linksabbieger biegen unerlaubt aus der Pilgersheimer Straße in die Humboldtstraße ab, dies verursacht einen Rückstau; sehr hohes Verkehrsaufkommen in den Stoßzeiten (morgens und abends) wird sehr viel gehupt („permanente Hupkonzerte“); Anwohner sind unerträglichem Lärm ausgesetzt.....</p> <p>b) Verkehrsberuhigung an der Humboldtstraße prüfen; eine Verkehrsberuhigung steigert gleichzeitig die Aufenthaltsqualität; ...</p>	<p>Das unerlaubte Abbiegen wird von der Polizei im Rahmen des Streifendienstes überwacht und ggf. geahndet.</p> <p>Eine Verkehrsberuhigung der Humboldtstraße ist nicht möglich, da sie nach Verkehrsentwicklungsplan eine wichtige Hauptverbindungsstraße ist (siehe auch „Verminderung Schwerverkehr“).</p>
	Geschwindigkeitsreduzierung	
26	<p>keine genaue Ortsangabe vorhanden</p> <p>1) Die vorhandene 30er Zone wird nicht beachtet, die gefahrenen Geschwindigkeiten sind deutlich zu hoch.</p> <p>Geschwindigkeit reduzieren, in dem optische Reize im Straßenraum geschaffen werden, zum Beispiel durch das Aufstellen von Baumscheiben oder Pflanzenkübeln.</p>	<p>Das Aufstellen von Blumenkästen, Pollern, Metallschwellen u. ä. auf der Fahrbahn zum Zweck der Verkehrsberuhigung verstößt gegen § 32 StVO, wenn dadurch der Verkehr gefährdet oder erschwert werden kann. Dies ist außerhalb verkehrsberuhigter Zonen zu bejahen.</p>
	DB-Bahntrasse	
27	<p>Wegen der Bahntrasse ist es für mich komplett unmöglich im Sommer nachts bei offenem Fenster zu schlafen. Selbst tagsüber muss man die Fenster geschlossen halten, um fernzusehen oder sich unterhalten zu können.</p>	<p>Für die Lärmaktionsplanung an Schienenstrecken der Deutschen Bahn ist die Regierung von Oberbayern zuständig.</p> <p>Der Vorschlag muss im Rahmen des Lärmaktionsplans der Regierung von Oberbayern für Strecken der Deutschen Bahn bewertet werden.</p>
28	<p>Mindestens genauso problematisch wie der Autoverkehr ist in Untergiesing der Bahnverkehr.</p> <p>Auch wenn die Stadt nicht unmittelbar dafür zuständig ist, ist sie doch dafür verantwortlich, sich gegenüber Bahn und Bund für Lärmschutzmaßnahmen einzusetzen!</p>	
	Sonstiges	
29	<p>keine genaue Ortsangabe vorhanden (Anmerk. RGU)</p> <p>2) Verkehrssicherheit an der Bushaltestelle (insbesondere für ältere und körperlich</p>	<p>Frage ist nicht präzise genug formuliert.</p> <p>Die Verkehrssicherheit an Haltestellen ist nach Ansicht der MVG grundsätzlich gegeben</p>

9.3. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für A_11 Humboldtstraße / Pilgersheimer (Straße und DB-Schiene)		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	eingeschränkte Menschen) und dem ansässigen Kindergarten ist nicht ausreichend gegeben.	
30	Lieferverkehr Paulaner ist der reinste Terror!	der eingegebene Text ist eine Feststellung (keine Beantwortung erforderlich)
31	Weniger individueller Nahverkehr. Regelung ohne Benachteiligung einzelner (z.B. Fahrzeuge älteren Datums) sondern Fahreinschränkungen, einen Tag die mit gerade am nächsten mit ungeraden Zahl auf dem Kennzeichen.	Für Fahrbeschränkungen dieser Art gibt es in Deutschland keine rechtliche Grundlage. Der Vorschlag kann daher auch nicht weiter verfolgt werden.
32	Humboldtstr.: VORSCHLAG: Flüsterasphalt in der Humboldtstraße	Aufgrund der verkehrlichen und technischen Rahmenbedingungen im Bereich der Humboldtstraße (zu kurze ampelfreie Fahrstrecken bzw. gleichmäßiger Einbau des Belags ist nicht möglich), ist die Strecke für die Maßnahme nicht geeignet.

10. Maßnahmenvorschläge für das Untersuchungsgebiet A_12 Brudermühlstraße

10.1. Maßnahmenvorschläge für A_12 Brudermühlstraße			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
Verkehrslenkende Maßnahmen			
• Verbesserung des Angebots an Öffentlichen Verkehrsmitteln:	0	6	--
• Verminderung Schwerlastverkehr:	7	0	Der Hauptverkehrsstrom wird durch den Brudermühltunnel geleitet, der verbleibende Schwerverkehr an der Oberfläche ist für die Erschließung des Gebietes von erheblicher Bedeutung. Geeignete Ausweichstrecken, die den LKW-Verkehr aufnehmen könnten, sind nicht vorhanden.
• Nachtfahrverbot Schwerlastverkehr:	7	0	Der Hauptverkehrsstrom wird durch den Brudermühltunnel geleitet, der verbleibende Schwerverkehr an der Oberfläche ist für die Erschließung des Gebietes von erheblicher Bedeutung. Geeignete Ausweichstrecken, die den LKW-Verkehr aufnehmen könnten, sind nicht vorhanden. Ein Nachtfahrverbot für LKWs würde eine erhebliche Beeinträchtigung des ortsansässigen Gewerbes darstellen, da die An- bzw. Auslieferung häufig in den frühen Morgenstunden stattfindet. Von besonderer Bedeutung im UG ist der Verkehr von und zur Großmarkthalle sowie dem Schlachthof, der ebenso zu einem nicht unerheblichen Teil in den Nachtstunden stattfindet.
• Verkehrsumlenkung:	5	2	Der Hauptverkehrsstrom wird durch den Brudermühltunnel geleitet, der verbleibende Schwerverkehr an der Oberfläche ist für die Erschließung des Gebietes von erheblicher Bedeutung. Geeignete Ausweichstrecken, die den LKW-Verkehr aufnehmen könnten, sind nicht vorhanden.
• Ampelabschaltung nachts:	0	5	--
• Verkehrsverflüssigung:	2	4	Die beiden vorhandenen Lichtzeichenanlagen sind bereits koordiniert und die Grünzeiten variieren entsprechend dem vorhandenen Verkehrsaufkommen. Darüber hinaus ist die dort verkehrende Buslinie priorisiert, was zu Lasten anderer Verkehrsbeziehungen führen kann.
• Parklizenzierung	2	4	Das Parkraummanagementgebiete beidseitig der Brudermühlstr. ist eingeführt.
Verkehrsrechtliche Maßnahmen			
• Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:	5	2	Schalltechnische Begutachtung Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h abwirkt eine mittlere Pegelreduzierung von 2,4 dB(A). Die Pegelreduktion ist akustisch in der Regel gerade noch wahrnehmbar. Die Überprüfung der Einführung von Tempo 30 wurde jedoch vom Stadtrat der Landeshauptstadt München in der Vollversammlung vom 25.04.2012 abgelehnt.
• Geschwindigkeitskontrollen:	4	3	Für Geschwindigkeitskontrollen im Hauptstraßennetz ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Das KVR wird die Polizei um eine verstärkte Überwachung in den Untersuchungsgebieten bitten. Sofern der Zuständigkeitsbereich des KVR berührt ist, ist die Kommunale Verkehrsüberwachung gerne bereit, im Rahmen von Schwerpunktaktionen Geschwindigkeitskontrollen in den Untersuchungsgebieten durchzuführen.
• Einsatz von Dynamischen Rückmeldesystemen: ¹⁾	3	4	Dynamische Rückmeldesysteme werden nur zu Schulwegsicherheitsmaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz eingesetzt. Ein Einsatz an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen zur Verminderung von Lärm ist nicht erfolgversprechend.
Bauliche Maßnahmen			
• Lärmarmen Asphalt/Straßenbelag:	4	3	Aufgrund der verkehrlichen und technischen Rahmenbedingungen im Untersuchungsgebiet (zu kurze ampelfreie Fahrstrecken ein gleichmä-

10.1. Maßnahmenvorschläge für A_12 Brudermühlstraße			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
			riger Einbau des Belags über eine längere knotenfreie Strecke ist nicht möglich), ist die Strecke für die Maßnahme nicht geeignet.
• Schallschutzwand oder -wall:	1	5	Aus erschließungstechnischen Gründen (Aufrechterhaltung von Zufahrten, Querungen etc.) ist diese Maßnahme nicht umsetzbar. Zudem müsste die Wand für den Schutz der oberen Stockwerke sehr hoch sein. Schalltechnische Begutachtung: Aus schalltechnischer Sicht stellt eine innerstädtische Lärmschutzwand im Bereich geschlossener und hoher Bebauung am Gehwegrand keine geeignete Maßnahme zur Lärminderung dar. Die Wirkung bleibt hier auf die Erdgeschosse, in Abhängigkeit der Höhe der Wand ggf. auch noch auf die 1. Obergeschosse der Gebäude beschränkt.
• Straße tiefer legen (Troglage):	1	4	Die Maßnahme ist sowohl aus erschließungstechnischen wie auch baulichen Gründen äußerst schwierig realisierbar und wird nicht weiterverfolgt.
• Einhausung der Straße: ²⁾	1	5	
• Tunnel:	3	4	Es gibt hier bereits einen Tunnel. Eine Tunnelerweiterung mit einer evtl. baulichen Einbeziehung der Schäftlarnstraße ist gemäß Verkehrsentwicklungsplan (VEP) nicht vorgesehen und wird daher momentan ausgeschlossen. Außerdem würde sich die Anbindung der Großmarkthalle auch als sehr schwierig erweisen und das Kosten/Nutzenverhältnis wäre äußerst ungünstig.
• Schallschutzfenster:	4	2	Passive Schallschutzmaßnahmen am Gebäude (z.B. Schallschutzfenster) haben gegenüber aktiven Schallschutzmaßnahmen an der Lärmquelle (z.B. Schallschutzwand) den Nachteil, dass sie nur im Innenraum wirksam sind, Freiflächen können nicht geschützt werden. In den Hinweisen zur Lärmaktionsplanung der Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) wird deshalb gefordert, dass aktive Maßnahmen Vorrang vor passiven Maßnahmen (wie Schallschutzfenster) haben. Ein Rechtsanspruch auf die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern bei Gebäuden an bestehenden Verkehrswegen besteht nicht. Die Landeshauptstadt München plant jedoch die Wiedereinrichtung eines Schallschutzfensterprogramms. Das Programm soll entsprechend den LAI-Vorgaben vor allem dort zum Einsatz kommen, wo andere Möglichkeiten wie aktiver Schallschutz oder Verlagerung von Verkehrsströmen an den räumlichen Gegebenheiten oder Notwendigkeiten der Bündelung von Verkehrsströmen scheitern. Das städtische Schallschutzfensterprogramm wird vorrangig in den 24 Untersuchungsgebieten des Lärmaktionsplans umgesetzt werden. Der Einbau von Schallschutzfenstern ist nur möglich, wenn das Einverständnis des Wohnungseigentümers vorliegt.
• Schließung von Baulücken: ³⁾	0	5	--

¹⁾ **Dynamische Rückmeldesysteme:**
Mobile Geschwindigkeitsmessstellen mit Displaytafel. Ist die Geschwindigkeit eines sich nähernden Fahrzeugs höher als ein festgelegter Schwellenwert, so blinkt ein Schriftzug wie z.B. „Langsam“ in rot auf, sonst wird der Schriftzug „Danke“ in grün angezeigt. Zusätzlich können unterstützende Bildmotive dargestellt werden, die Lob und Tadel verstärken.

²⁾ **Einhausung:**
Eine Einhausung besteht aus Seitenwänden und einer Überdachung.

³⁾ **Schließung von Baulücken:**
Lückenschluss in der Straßenrandbebauung z.B. durch zusätzliche Gebäude oder Schallschutzwände

10.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für A_12 Brudermühlstraße		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	Großmarkthalle	
1	Wenn die Großmarkthalle - wie alle Logistikzentren -	Der Stadtrat hat am 07.10.2009 als Voraussetzung für die

10.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für A_12 Brudermühlstraße		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	sich außerhalb der Stadt befinden würde, würde sich der Schwerlastverkehr und der Zu-Ab-Lieferverkehr deutlich reduzieren. Die betrifft vor allem die Stunden gegen Morgen, in dem der Verkehr unübliche hohe Frequenz aufweist.	anstehenden Sanierungsmaßnahmen für die Markthallen München dem Verbleib der Großmarkthalle am bisherigen Standort grundsätzlich zugestimmt und als Grundlage für die weiteren Planungen eine Nachverdichtung, die Optimierung im Bereich Großmarkt sowie eine Teilflächenfreisetzung des ehemaligen Viehhofgeländes vorgegeben.
2	Großmarktbetrieb verursacht Gewerbeverkehr; starker Lkw-Verkehr. Verlagerung des Großmarktes aus der Stadt; die Fläche bietet Potential für anderweitige innenstadtnahe Nutzungen (z.B. Wohnen).	Somit existiert aktuell ein klares Votum des Münchner Stadtrates dafür, dass die Großmarkthalle am heutigen Standort bleibt. Im Zuge der mit den Sanierungsmaßnahmen verbundenen, weiteren, referatsübergreifenden Projektarbeit, die in einer Überplanung des gesamten Betriebsgeländes münden wird, wird auch das Thema „Lärmschutz“ eine Rolle spielen.
3	Der Schwerlastverkehr zur Großmarkthalle, Blumenhalle, Heizkraftwerk Süd und Schlachthof sollte direkt vom Brudermühltunnel aus möglich sein. Alle LKW's von und zu den o.g. Orten, die von den BAB's oder dem mittleren Ring kommen, müssen vor dem Tunnel auf die Brudermühlstr. fahren. Die Kreuzung Brudermühlstr./Implerstr. liegt in einem Wohngebiet mit vielen Schulen und Kindergärten. Frühmorgens bis spät in die Nacht fahren hier sehr viele LKW's mit immenser Staub- und Lärmbelästigung.	Richtig ist, dass der hauptsächliche Verkehr zur und von der Großmarkthalle (MHM) über den Mittleren Ring abgewickelt wird. In der Schäftlarnstraße (Verbindungsstraße zum Mittleren Ring) befindet sich die Zentraleinfahrt der Großmarkthalle. Diese Einfahrt muss der gesamte Anlieferverkehr (zumeist Schwerlastverkehr) passieren. Die Einfahrt ist aufgrund der betrieblichen Erfordernisse das gesamte Jahr über rund um die Uhr geöffnet. Die Lieferanten können einfahren und den betrieblichen Lkw-Platz als eine Art „Rasthof“ nutzen. Hierdurch wird der Verkehr auf den öffentlichen Straßen rund um die Großmarkthalle (Vermeidung von Suchverkehr und Aufstauungen sowie Parken im Wohngebiet, etc.) entlastet. In den 1980 er Jahren wurde im Rahmen einer großen (verkehrlichen) Sanierungsmaßnahme die Zentraleinfahrt und die damit verbundene betriebliche Verkehrsführung (u.a. Bau einer Unterführung) bewusst so angelegt, um die Verkehrsproblematik und den damit verbundenen Lärm zu entschärfen. Inwieweit eine Anbindung der Großmarkthalle und evtl. des weiter entfernten Schlachthofes direkt vom Brudermühltunnel aus technisch und finanziell möglich sein könnte, kann von den MHM nicht beurteilt werden. Die Vorbereitung einer Entscheidung zur Realisierung eines solchen Vorschlags liegt nicht in der Zuständigkeit der MHM. Das Kosten-/Nutzenverhältnis einer solchen Baumaßnahme ist zu ungünstig und wird daher momentan ausgeschlossen.
4	In erster Linie ist die Hauptlärmquelle der nächtliche Schwerlastverkehr von der Grossmarkthalle ausgehend. Eine entsprechende Verkehrsleitung wäre sicher hilfreich, die Lärmbelästigung zu reduzieren z.B. eine nächtliche Ruhepause für den Lastverkehr zwischen 23.00 Uhr und 6.00 Uhr morgens und ganztägig sonntags	Die vorgeschlagene Ruhepause ist aufgrund der vorherrschenden Rahmenbedingen und Handelsstrukturen des Lebensmittelhandels nicht durchführbar. Dies würde annähernd einer Schließung des Großmarktes gleichkommen, da die Hauptgeschäfte mit der damit verbundenen Logistik nachts und in den frühen Morgenstunden stattfinden müssen, damit u.a. der Einzelhandel, die von ihm benötigte Ware beziehen kann und die Münchnerinnen und Münchner frische und qualitativ hochwertige Lebensmittel bei ihrem Einkauf vorfinden. Die MHM könnten somit ihren vom Münchner Stadtrat erteilten Versorgungsauftrag nicht mehr nachkommen. Bei Obst und Gemüse handelt es sich um leicht verderbliche Lebensmittel, die schnellstmöglich distribuiert werden müssen.

11. Maßnahmenvorschläge für das Untersuchungsgebiet A_13 Landsberger Straße

11.1. Maßnahmenvorschläge für A_13 Landsberger Straße (Straße)			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
Verkehrslenkende Maßnahmen			
• Verbesserung des Angebots an Öffentlichen Verkehrsmitteln:	2	3	Der Bereich ist durch U-Bahn und Tram ausreichend erschlossen: gemäß des Standards des Nahverkehrsplans in sehr dichter Taktfolge, sowie in zahlreichen Richtungen umsteigefrei.
• Verminderung Schwerlastverkehr:	3	2	Die Landsberger Straße ist im Verkehrsentwicklungsplan als überregionale und regionale Hauptverbindung für den Kraftfahrzeugverkehr enthalten. Hier sollen die Verkehre gebündelt werden, um eine Verdrängung des Verkehrs in das nachgeordnete Netz zu verhindern. Dies gilt im besonderen auch für den Schwerverkehr, eine Verminderung über das bestehende LKW-Durchfahrtsverbot in München hinaus ist somit nicht möglich. LKW über 3,5 t, deren Fahrt weder Ziel noch Quelle in München hat, werden auf die A 99 umgeleitet.
• Nachfahrverbot Schwerlastverkehr:	2	2	Die Landsberger Straße ist im Verkehrsentwicklungsplan als überregionale und regionale Hauptverbindung für den Kraftfahrzeugverkehr enthalten. Hier sollen die Verkehre gebündelt werden, um eine Verdrängung des Verkehrs in das nachgeordnete Netz zu verhindern. Dies gilt im besonderen auch für den Schwerverkehr, eine Verminderung über das bestehende LKW-Durchfahrtsverbot in München hinaus ist somit nicht möglich und ein Nachfahrverbot ausgeschlossen. LKW über 3,5 t, deren Fahrt weder Ziel noch Quelle in München hat, werden auf die A 99 umgeleitet.
• Verkehrsumlenkung:	2	3	Ein geeignetes Netz für eine Verkehrsumlenkung, über das bestehende Durchfahrtsverbot für LKW > 3,5t, ist nicht vorhanden.
• Ampelabschaltung nachts:	3	2	Eine Ampelabschaltung ist aus Verkehrssicherheitsgründen nicht möglich.
• Verkehrsverflüssigung:	3	2	Entsprechend Stadtratsbeschluss Verkehrs- und Mobilitätsmanagementplan (VMP) ist eine Überprüfung und Optimierung der Grünen Welle Landsberger Str. für 2011 vorgesehen.
• Parklizenzierung	1	4	Die Parklizenzgebiete Westend und Schwanthalerhöhe sind eingeführt.
Verkehrsrechtliche Maßnahmen			
• Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:	4	1	Aufgrund der Verkehrsbedeutung und des hohen Verkehrsaufkommens plant das KVR in diesem Untersuchungsgebiet keine Geschwindigkeitsbegrenzung.
• Geschwindigkeitskontrollen:	3	2	Für Geschwindigkeitskontrollen im Hauptstraßennetz ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Das KVR wird die Polizei um eine verstärkte Überwachung in den Untersuchungsgebieten bitten. Sofern der Zuständigkeitsbereich des KVR berührt ist, ist die Kommunale Verkehrsüberwachung gerne bereit, im Rahmen von Schwerpunktaktionen Geschwindigkeitskontrollen in den Untersuchungsgebieten durchzuführen. Stellungnahme Polizei: In dem betroffenen Streckenabschnitt zwischen Barthstraße und Trapentreustraße finden Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen sporadisch im Rahmen des täglichen Streifendienstes statt. Im weiteren westlichen Verlauf wird die Landsberger Straße im Rahmen des regelmäßigen Geschwindigkeitsüberwachungsprogramms des Polizeipräsidiums München überwacht.
• Einsatz von Dynamischen Rückmeldesystemen: ¹⁾	4	1	Dynamische Rückmeldesysteme werden nur zu Schulwegsicherheitsmaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz eingesetzt. Ein Einsatz an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen zur Verminderung von Lärm ist nicht erfolgversprechend.
Bauliche Maßnahmen			
• Lärmarmen	4	1	Aufgrund der verkehrlichen und technischen Rahmenbedingungen im

11.1. Maßnahmenvorschläge für A_13 Landsberger Straße (Straße)			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
Asphalt/Straßenbelag:			Untersuchungsgebiet (zu kurze ampelfreie Fahrstrecke), ist die Strecke für die Maßnahme nicht geeignet.
• Schallschutzwand oder -wall:	2	3	Aus erschließungstechnischen Gründen (Aufrechterhaltung von Zufahrten, Querungen etc.) ist diese Maßnahme nicht umsetzbar. Zudem müsste die Wand für den Schutz der oberen Stockwerke sehr hoch sein. Schalltechnische Begutachtung: Aus schalltechnischer Sicht stellt eine innerstädtische Lärmschutzwand im Bereich geschlossener und hoher Bebauung am Gehwegrand keine geeignete Maßnahme zur Lärminderung dar. Die Wirkung bleibt hier auf die Erdgeschosse, in Abhängigkeit der Höhe der Wand ggf. auch noch auf die 1. Obergeschosse der Gebäude beschränkt.
• Straße tiefer legen (Troglage):	3	2	Die unter „Schallschutzwand oder -wall“ genannten, erschließungstechnischen Probleme treffen in gleicher Weise auf eine Tieferlegung der Straße zu.
• Einhausung der Straße: ²⁾	3	2	Eine Einhausung bringt hier, durch die notwendigen Zufahrten, schalltechnisch nur eine sehr geringe Verbesserung und wird daher ausgeschlossen. Das Kosten-/Nutzenverhältnis wäre sehr ungünstig.
• Tunnel:	4	1	Das Kosten-/Nutzenverhältnis eines Tunnelbaues in diesem Bereich ist äußerst ungünstig und muss daher ausgeschlossen werden.
• Schallschutzfenster:	3	2	Passive Schallschutzmaßnahmen am Gebäude (z.B. Schallschutzfenster) haben gegenüber aktiven Schallschutzmaßnahmen an der Lärmquelle (z.B. Schallschutzwand) den Nachteil, dass sie nur im Innenraum wirksam sind, Freiflächen können nicht geschützt werden. In den Hinweisen zur Lärmaktionsplanung der Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) wird deshalb gefordert, dass aktive Maßnahmen Vorrang vor passiven Maßnahmen (wie Schallschutzfenster) haben. Ein Rechtsanspruch auf die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern bei Gebäuden an bestehenden Verkehrswegen besteht nicht. Die Landeshauptstadt München plant jedoch die Wiedereinrichtung eines Schallschutzfensterprogramms. Das Programm soll entsprechend den LAI-Vorgaben vor allem dort zum Einsatz kommen, wo andere Möglichkeiten wie aktiver Schallschutz oder Verlagerung von Verkehrsströmen an den räumlichen Gegebenheiten oder Notwendigkeiten der Bündelung von Verkehrsströmen scheitern. Das städtische Schallschutzfensterprogramm wird vorrangig in den 24 Untersuchungsgebieten des Lärmaktionsplans umgesetzt werden. Der Einbau von Schallschutzfenstern ist nur möglich, wenn das Einverständnis des Wohnungseigentümers vorliegt.
• Schließung von Baulücken: ³⁾	0	5	- -
<p>¹⁾ Dynamische Rückmeldesysteme: Mobile Geschwindigkeitsmessstellen mit Displaytafel. Ist die Geschwindigkeit eines sich nähernden Fahrzeugs höher als ein festgelegter Schwellenwert, so blinkt ein Schriftzug wie z.B. „Langsam“ in rot auf, sonst wird der Schriftzug „Danke“ in grün angezeigt. Zusätzlich können unterstützende Bildmotive dargestellt werden, die Lob und Tadel verstärken.</p> <p>²⁾ Einhausung: Eine Einhausung besteht aus Seitenwänden und einer Überdachung.</p> <p>³⁾ Schließung von Baulücken: Lückenschluss in der Straßenrandbebauung z.B. durch zusätzliche Gebäude oder Schallschutzwände</p>			

11.2. Maßnahmenvorschläge für A_13 Landsberger Straße (Schiene)			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
Maßnahmen an der Lärmquelle			

11.2. Maßnahmenvorschläge für A_13 Landsberger Straße (Schiene)			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
• Lärmarmer Gleiskörper (z.B. Rasengleis)	1	1	Ein Umbau auf Rasengleis ist erst im Rahmen der nächsten Grundinstandsetzung, d. h. also nur mittel- bis langfristig möglich. Schalltechnische Begutachtung Der Einbau eines Rasengleises führt zu einer zu erwartenden mittleren Pegelreduzierung der Straßenbahngeräusche gegenüber der derzeitigen Situation mit Schotterbett von 4 dB(A), jedoch in der Summe mit dem Straßenverkehr tagsüber zu Pegelminderungen von < 1 dB(A) und nachts von maximal 2 dB(A). Die Pegelreduktion ist akustisch in Bezug auf den Straßenbahnverkehr ausschließlich nachts bei geringem Straßenverkehr wahrnehmbar.
• Leisere Fahrzeuge	0	0	--
Bauliche Maßnahmen			
• Schallschutzwand oder -wall	1	1	Müssen aus städtebaulichen Gründen ausgeschlossen werden, ein Rechtsanspruch besteht nicht, da es sich um eine Bestandsstrecke handelt.
• Maßnahmen gegen Kurvenquietschen	0	2	--
• Schallschutzfenster:	0	2	--
• Schließung von Baulücken: ³⁾	1	3	Die Schließung von Baulücken liegt nicht nur im Entscheidungsbereich der Stadt, sondern die Eigentümerinnen und Eigentümer der jeweiligen Grundstücke sind primär dafür selbst verantwortlich. Die Stadt kann hier zunächst beratend tätig werden. Eventuell könnte das Einschalten eines politischen Gremiums, z.B. des Bezirksausschusses, etwas bewirken.
3) Schließung von Baulücken: Lückenschluss in der Straßenrandbebauung z.B. durch zusätzliche Gebäude oder Schallschutzwände			

11.3. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für A_13 Landsberger Straße (Straße und Schiene)

Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle
	Kontrollen	
1	Rigorose Ahndung sämtlicher Verstöße gegen die StVO: § 1 Abs. 2!!!, § 23 Abs. 1!!!, § 30 Abs. 1!!!, § 33 Abs. 1!!!!!! sowie § 117 Abs. 1 OWiG!!!!!! u. § 325a StGB!!!!!!	Die städtische Verkehrsüberwachung ahndet und verfolgt in ihrem Überwachungsbereich alle Ordnungswidrigkeiten im Zusammenhang mit Parkverstößen und Verstößen gegen die Umweltzone. Die weiteren Verstöße fallen in den Zuständigkeitsbereich der Polizei. Stellungnahme Polizei: In dem betroffenen Streckenabschnitt zwischen Barthstraße und Trappentreustraße finden Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen sporadisch im Rahmen des täglichen Streifendienstes statt. Im weiteren westlichen Verlauf wird die Landsberger Straße im Rahmen des regelmäßigen Geschwindigkeitsüberwachungsprogramm des Polizeipräsidiums München überwacht. Die Polizei überwacht im Rahmen des täglichen Streifendienstes die Einhaltung gültiger Rechtsnormen. Die Verfolgung und Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten sowohl im ruhenden als auch im fließenden Verkehr beziehungsweise die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten anderer Rechtsvorschriften unterliegt dabei dem Opportunitätsprinzip. Schwerpunktaktionen hinsichtlich mittels Tuningmaßnahmen veränderter Fahrzeuge werden derzeit im Stadtgebiet nicht durchgeführt. Derlei Aktionen finden zu besonderen Anlässen im Außenbereich statt. Festgestellte unzulässig veränderte Fahrzeuge werden jedoch im Rahmen des Streifendienstes geahndet.
2	Verbot lauter Fahrzeuge (Motorräder, Sportwagen)	Die Stadt München hat keine Normgebungskompetenz, entspre-

11.3. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für A_13 Landsberger Straße (Straße und Schiene)		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle
		<p>chende Grenzwerte einzuführen oder zu verschärfen.</p> <p>Stellungnahme Polizei: Die Polizei überwacht im Rahmen des täglichen Streifendienstes die Einhaltung gültiger Rechtsnormen. Die Verfolgung und Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten sowohl im ruhenden als auch im fließenden Verkehr beziehungsweise die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten anderer Rechtsvorschriften unterliegt dabei dem Opportunitätsprinzip.</p> <p>Schwerpunktaktionen hinsichtlich mittels Tuningmaßnahmen veränderter Fahrzeuge werden derzeit im Stadtgebiet nicht durchgeführt. Derlei Aktionen finden zu besonderen Anlässen im Außenbereich statt. Festgestellte unzulässig veränderte Fahrzeuge werden jedoch im Rahmen des Streifendienstes geahndet.</p>
3	<p>Reduzierung der Geschwindigkeit von lauten Güterzügen bei der Fahrt durch München auf 50km/h Ich darf mit meinem Auto nachts auch nicht mit 180 km/h auf der Landsberger Straße fahren, wenn der Verkehr es zulassen würde.</p>	<p>Der Vorschlag wird im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung des Lärmaktionsplans der Regierung von Oberbayern für Strecken der Deutschen Bahn bewertet</p>

12. Maßnahmenvorschläge für das Untersuchungsgebiet A_14 Müller Straße (Schiene)

12.1. Maßnahmenvorschläge für A_14 Müllerstraße (Straße)			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
Verkehrslenkende Maßnahmen			
• Verbesserung des Angebots an Öffentlichen Verkehrsmitteln:	2	11	Der Bereich ist durch U-Bahn und Tram ausreichend erschlossen: gemäß des Standards des Nahverkehrsplans in sehr dichter Taktfolge, sowie in zahlreichen Richtungen umsteigefrei.
• Verminderung Schwerlastverkehr:	8	6	Der Schwerverkehr wird hauptsächlich durch die Trambahn verursacht, eine Reduzierung ist daher nicht möglich. Weiterer nennenswerter Schwerlastverkehr (Ausnahme Baustellenverkehr) in der Müllerstraße ist aufgrund der Anliegerstruktur nicht bekannt; die Müllerstraße ist zwischen Pestalozzistraße und Fraunhoferstraße nur für Anlieger frei; ein Nachtfahrverbot ist nicht sinnvoll; zudem stellt die Müllerstraße bereits heute keine sinnvolle Umfahrungsmöglichkeit für den Altstadtring dar.
• Nachtfahrverbot Schwerlastverkehr:	7	7	
• Verkehrsumlenkung:	12	2	
• Ampelabschaltung nachts:	3	9	Aufgrund des Straßenbahnbetriebes ist eine Ampelabschaltung aus Verkehrssicherheitsgründen nicht möglich.
• Verkehrsverflüssigung:	2	11	Die Steuerungen der Lichtzeichenanlage auf diesem Streckenzug sind auf die Beschleunigung des ÖPNV ausgelegt. Zusätzliche Möglichkeiten einer Verkehrsverflüssigung sind nicht vorhanden.
• Parklizenzierung	9	3	Die Parkraummanagementgebiete sind beidseitig der Müllerstraße sind eingeführt
Verkehrsrechtliche Maßnahmen			
• Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:	13	1	Das KVR zieht für den ersten Lärmaktionsplan keine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in diesem UG in Betracht. Zum einen ist die Hauptlärmquelle im Schienenverkehr zu sehen, insofern wird eine Geschwindigkeitsreduzierung vermutlich nicht die erhoffte Wirksamkeit zeigen. Zum Anderen würden unerwünschte Beeinträchtigungen des ÖPNV eintreten.
• Geschwindigkeitskontrollen:	11	1	Für Geschwindigkeitskontrollen im Hauptstraßennetz (die Müllerstraße gehört dazu) ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Stellungnahme der Polizei: Die Müllerstraße ist nicht im regelmäßigen Geschwindigkeitsmessprogramm des Polizeipräsidiums München aufgenommen. Die Straße eignet sich auf Grund des Fahrbahnverlaufs und baulicher Gegebenheiten nicht für o. g. Maßnahmen, auch nicht für Lasermessungen. Des Weiteren wird auf das Problem hingewiesen, Autofahrer, insbesondere Taxifahrer hielten sich nicht an Verkehrsregeln, führen zu schnell und bogen verbotswidrig ab, u.a. an der Kreuzung zur Pestalozzistraße. Ferner würde ein Bereich der Müllerstraße (Anliegerstraße) regelmäßig verbotswidrig von anderen Verkehrsteilnehmern genutzt. Die örtlich zuständige Polizeiinspektion wird von diesem Problem in Kenntnis gesetzt, um geeignete Überwachungsmaßnahmen in eigener Zuständigkeit zu prüfen.
• Einsatz von Dynamischen Rückmeldesystemen: ¹⁾	4	8	Dynamische Rückmeldesysteme werden nur zu Schulwegsicherheitsmaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz eingesetzt. Ein Einsatz an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen zur Verminderung von Lärm ist nicht erfolgversprechend.
Bauliche Maßnahmen			
• Lärmarmen Asphalt/Straßenbelag:	11	3	Aufgrund der verkehrlichen und technischen Rahmenbedingungen im Untersuchungsgebiet (zu kurze ampelfreie Fahrstrecken bzw. ein gleichmäßiger Einbau des Belags ist aufgrund der Trambahngleise sowie über eine längere knotenfreie Strecke nicht möglich), ist die Strecke für die Maßnahme nicht geeignet.

12.1. Maßnahmenvorschläge für A_14 Müllerstraße (Straße)			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
• Schallschutzwand oder -wall:	4	8	Aus erschließungstechnischen Gründen (Aufrechterhaltung von Zufahrten, Querungen etc.) ist diese Maßnahme nicht umsetzbar. Zudem müsste die Wand für den Schutz der oberen Stockwerke sehr hoch sein. Schalltechnische Begutachtung: Aus schalltechnischer Sicht stellt eine innerstädtische Lärmschutzwand im Bereich geschlossener und hoher Bebauung am Gehwegrand keine geeignete Maßnahme zur Lärminderung dar. Die Wirkung bleibt hier auf die Erdgeschosse, in Abhängigkeit der Höhe der Wand ggf. auch noch auf die 1. Obergeschosse der Gebäude beschränkt.
• Straße tiefer legen (Troglage):	0	12	--
• Einhausung der Straße: ²⁾	0	13	--
• Tunnel:	2	11	Das Kosten-/Nutzenverhältnis ist hier so ungünstig, dass ein Tunnel nicht in Betracht kommt.
• Schallschutzfenster:	12	2	Passive Schallschutzmaßnahmen am Gebäude (z.B. Schallschutzfenster) haben gegenüber aktiven Schallschutzmaßnahmen an der Lärmquelle (z.B. Schallschutzwand) den Nachteil, dass sie nur im Innenraum wirksam sind, Freiflächen können nicht geschützt werden. In den Hinweisen zur Lärmaktionsplanung der Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) wird deshalb gefordert, dass aktive Maßnahmen Vorrang vor passiven Maßnahmen (wie Schallschutzfenster) haben. Ein Rechtsanspruch auf die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern bei Gebäuden an bestehenden Verkehrswegen besteht nicht. Die Landeshauptstadt München plant jedoch die Wiedereinrichtung eines Schallschutzfensterprogramms. Das Programm soll entsprechend den LAI-Vorgaben vor allem dort zum Einsatz kommen, wo andere Möglichkeiten wie aktiver Schallschutz oder Verlagerung von Verkehrsströmen an den räumlichen Gegebenheiten oder Notwendigkeiten der Bündelung von Verkehrsströmen scheitern. Das städtische Schallschutzfensterprogramm wird vorrangig in den 24 Untersuchungsgebieten des Lärmaktionsplans umgesetzt werden. Der Einbau von Schallschutzfenstern ist nur möglich, wenn das Einverständnis des Wohnungseigentümers vorliegt.
• Schließung von Baulücken: ³⁾	2	10	Die Schließung von Baulücken liegt nicht nur im Entscheidungsbereich der Stadt, sondern die Eigentümerinnen und Eigentümer der jeweiligen Grundstücke sind primär dafür selbst verantwortlich. Die Stadt kann hier zunächst beratend tätig werden. Eventuell könnte das Einschalten eines politischen Gremiums, z.B. des Bezirksausschusses, etwas bewirken. Schalltechnische Begutachtung Durch die Schließung von Baulücken in den oben angegebenen Abschnitten berechnet sich im Umfeld der Lückenschlüsse eine lokale Pegelreduzierung von im Mittel 6 dB(A) – mit Ausnahme der straßenzugewandten Fassaden der ersten Häuserreihen. Es ergibt sich eine relativ große Reduktion der Zahl der Betroffenen. Dies ist auf die kompakte und ansonsten nahezu geschlossenen Bebauung zurückzuführen. Es sind 7 Lückenschlüsse mit einer Höhe von 16 m (Traufhöhe der Gebäude) in die Berechnungen eingegangen.

^{1,35cm¹)} **Dynamische Rückmeldesysteme:**
Mobile Geschwindigkeitsmessstellen mit Displaytafel. Ist die Geschwindigkeit eines sich nähernden Fahrzeugs höher als ein festgelegter Schwellenwert, so blinkt ein Schriftzug wie z.B. „Langsam“ in rot auf, sonst wird der Schriftzug „Danke“ in grün angezeigt. Zusätzlich können unterstützende Bildmotive dargestellt werden, die Lob und Tadel verstärken.

²⁾ **Einhausung:**
Eine Einhausung besteht aus Seitenwänden und einer Überdachung.

³⁾ **Schließung von Baulücken:**
Lückenschluss in der Straßenrandbebauung z.B. durch zusätzliche Gebäude oder Schallschutzwände

12.2. Maßnahmenvorschläge für A_14 Müllerstraße (Schiene)			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
Maßnahmen an der Lärmquelle			
<ul style="list-style-type: none"> Lärmarmer Gleiskörper (z.B. Rasengleis) 	13	1	Im Untersuchungsgebiet A_14 Müllerstraße werden die Gleisanlagen der Trambahnen im Auftrag der Stadtwerke München laufend ertüchtigt und instand gehalten, um eine optimale Schallreduzierung zu erreichen. Neben einer Gleiserneuerung im Jahre 2007 wurde dort eine Körperschalldämmung installiert und ein moderner schwingungsisolierender Oberbau verwendet. Die Schienen werden in regelmäßigen Wartungsintervallen neu geschliffen um die Lärmreduzierung zu optimieren.
<ul style="list-style-type: none"> Leisere Fahrzeuge 	14	0	Die eingesetzten Fahrzeuge entsprechen hinsichtlich ihrer Geräusentwicklung den einschlägigen Vorschriften.
Bauliche Maßnahmen			
<ul style="list-style-type: none"> Schallschutzwand oder -wall 	4	8	Schallschutzwände oder -wälle sind aus städtebaulichen Gründen nicht möglich.
<ul style="list-style-type: none"> Maßnahmen gegen Kurvenquietschen 	11	3	Antiquietschtaufschweißungen, Spurkranzschmierung und stationäre Schmieranlagen im Bereich sehr enger Kurvenradien und dicht angebaute Bebauung werden im Rahmen der Möglichkeiten eingesetzt.
<ul style="list-style-type: none"> Schallschutzfenster: 	13	1	<p>Passive Schallschutzmaßnahmen am Gebäude (z.B. Schallschutzfenster) haben gegenüber aktiven Schallschutzmaßnahmen an der Lärmquelle (z.B. Schallschutzwand) den Nachteil, dass sie nur im Innenraum wirksam sind, Freiflächen können nicht geschützt werden. In den Hinweisen zur Lärmaktionsplanung der Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) wird deshalb gefordert, dass aktive Maßnahmen Vorrang vor passiven Maßnahmen (wie Schallschutzfenster) haben.</p> <p>Ein Rechtsanspruch auf die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern bei Gebäuden an bestehenden Verkehrswegen besteht nicht. Die Landeshauptstadt München plant jedoch die Wiedereinrichtung eines Schallschutzfensterprogramms. Das Programm soll entsprechend den LAI-Vorgaben vor allem dort zum Einsatz kommen, wo andere Möglichkeiten wie aktiver Schallschutz oder Verlagerung von Verkehrsströmen an den räumlichen Gegebenheiten oder Notwendigkeiten der Bündelung von Verkehrsströmen scheitern.</p> <p>Das städtische Schallschutzfensterprogramm wird vorrangig in den 24 Untersuchungsgebieten des Lärmaktionsplans umgesetzt werden. Der Einbau von Schallschutzfenstern ist nur möglich, wenn das Einverständnis des Wohnungseigentümers vorliegt.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Schließung von Baulücken: ³⁾ 	3	8	Die Schließung von Baulücken liegt nicht nur im Entscheidungsbereich der Stadt, sondern die Eigentümerinnen und Eigentümer der jeweiligen Grundstücke sind primär dafür selbst verantwortlich. Die Stadt kann hier zunächst beratend tätig werden. Eventuell könnte das Einschalten eines politischen Gremiums, z.B. des Bezirksausschusses, etwas bewirken.
<p>3) Schließung von Baulücken: Lückenschluss in der Straßenrandbebauung z.B. durch zusätzliche Gebäude oder Schallschutzwände</p>			

12.3. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für A_14 Müllerstraße (Straße und Schiene)		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	Verkehrsregeln Kfz: Geschwindigkeit	
1	Der Autoverkehr hält sich an keine Vehrkehrsregeln: Autos und Taxis fahren viel zu schnell.	Für Geschwindigkeitskontrollen im Hauptstraßennetz (die Müllerstraße gehört dazu) ist grundsätzlich die Polizei zuständig.
3	...verminderung der fahrgeschwindigkeiten der durchfahrer;... (Anmerkung RGU: vermutlich sind Kfz gemeint, da im Kontext an anderer Stelle auf die Geschwindigkeitsreduzierung der Trambahnen eingegangen wird)	Stellungnahme der Polizei: Die Müllerstraße ist nicht im regelmäßigen Geschwindigkeitsmessprogramm des Polizeipräsidiums München aufgenommen. (...) Die Straße eignet sich auf Grund des Fahrbahnverlaufs und baulicher Gegebenheiten nicht für o. g. Maßnahmen, auch nicht für Lasermessungen. Des Weiteren wird auf das Problem hingewiesen, Autofahrer, insbesondere Taxifahrer hielten sich nicht an Verkehrsregeln, führen zu schnell und bögen verbotswidrig ab, u.a. an der Kreuzung zur Pestalozzistraße. Ferner würde ein Bereich der Müllerstraße (Anliegerstraße) regelmäßig verbotswidrig von anderen Verkehrsteilnehmern genutzt. Die örtlich zuständige Polizeiinspektion wird von diesem Problem in Kenntnis gesetzt, um geeignete Überwachungsmaßnahmen in eigener Zuständigkeit zu prüfen.
2	Die Verkehr der Müllerstr. gerade der letzte Teil wird relativ gut geregelt, aber folgendes wird dagegen nicht beachtet: Die Geschwindigkeit der Fahrzeuge, das Abbiegegebot z. B. Pestalozzistr, ist ein Witz (niemand hält sich daran) Die Fahrweise der ansässigen Taxifahrer ist für jeden Fußgänger immer gefährlich. Unfälle bei der Kreuzung Pestalozzistr. sind lebensgefährlich (z. b: Linksabbiegeverbot wird nicht eingehalten) Die Tram wird dadurch immer wieder blockiert	Für Geschwindigkeitskontrollen im Hauptstraßennetz (die Müllerstraße gehört dazu) ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Für die Überwachung des fließenden Verkehrs ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Stellungnahme der Polizei: Die Müllerstraße ist nicht im regelmäßigen Geschwindigkeitsmessprogramm des Polizeipräsidiums München aufgenommen. (...) Die Straße eignet sich auf Grund des Fahrbahnverlaufs und baulicher Gegebenheiten nicht für o. g. Maßnahmen, auch nicht für Lasermessungen. Des Weiteren wird auf das Problem hingewiesen, Autofahrer, insbesondere Taxifahrer hielten sich nicht an Verkehrsregeln, führen zu schnell und bögen verbotswidrig ab, u.a. an der Kreuzung zur Pestalozzistraße. Ferner würde ein Bereich der Müllerstraße (Anliegerstraße) regelmäßig verbotswidrig von anderen Verkehrsteilnehmern genutzt. Die örtlich zuständige Polizeiinspektion wird von diesem Problem in Kenntnis gesetzt, um geeignete Überwachungsmaßnahmen in eigener Zuständigkeit zu prüfen. Das Linksabbiegen von Taxis aus der Thalkirchner Straße in die Pestalozzistraße wurde mittels Zusatzzeichen „Taxi frei“ am vorhandenen Fahrtrichtungsgebot „geradeaus-rechts“ am 12.11.2010 erlaubt, um eine bessere Bedienung der Adressen in der Müllerstraße zu ermöglichen. Die MVG hat dieser Maßnahme zugestimmt.
3	Kolosseumstraße (Parkhaus) In dem Gebiet gibt es einen starken (lauten) Parksuchverkehr (dieser ist abends / nachts aufgrund der umliegenden Gastronomienutzung besonders stark): Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit (insbesondere nachts);	Tempo 30 gilt bereits; Parksuchverkehr ist im gesamten Glockenbachviertel sehr groß, aufgrund der Attraktivität des Viertels und der fehlenden Stellplätze nicht zu vermeiden.
	Verkehrsregeln: Taxis	
4	Taxi Verkehr besser regeln	Zahlreiche Fahrten von leeren Taxis im Bereich Müller-/Thalkirchner Straße während der Nachtstunden sind darauf zurückzuführen, dass für die dort ansässigen Diskotheken kein Taxistandplatz vorhanden ist, dennoch aber eine gewisse Nachfrage nach Taxis existiert. Dies führt dazu, dass Taxis in der Erwartung eines Fahrgastes in diesem Bereich häufig langsam entlang fahren oder Taxis an unzulässigen Stellen abgestellt werden. Dieser Situation wird durch die Einrichtung eines nächtlichen Taxistandplatzes in der nicht mehr genutzten Busfahrbahn an der Einmündung Thalkirchner/Müllerstraße entgegengewirkt. Nachdem der zuständige BA 2 diese Maßnahme am 22.02.2011 beschlossen
5	nachts Taxiverkehr (ständiges Auf-und Abfahren der Müllerstrasse auf der Suche nach Fahrgästen)einschränken	
6	Taxiverkehr besser regeln Rau (Anmerkung RGU: Text hier abgeschnitten)	

12.3. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für A_14 Müllerstraße (Straße und Schiene)		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
		hat, kann der neue Taxistandplatz in Kürze eingerichtet werden. In der Folge rechnen wir mit einem spürbaren Rückgang der Taxibewegungen am westlichen Ende der Müllerstraße.
7	Taxis behindern den Verkehr sowohl Fußgänger als auch die Tram. Verkehrsregel wie Durchfahrverbot bzw. Abbiegebot werden nicht beachtet: Folge z.B. die Tram muss laut bremsen.	Die Situation wird durch die Einrichtung eines nächtlichen Taxistandplatzes in der nicht mehr genutzten Busfahrbahn an der Einmündung Thalkirchner/Müllerstraße entgegengewirkt. Nachdem der zuständige BA 2 diese Maßnahme am 22.02.2011 beschlossen hat, kann der neue Taxistandplatz in Kürze eingerichtet werden. Die beschriebene baldige Neueinrichtung eines nächtlichen Taxistandplatzes an der Ecke Thalkirchner/Müllerstraße wird zu einem Rückgang der Taxibewegungen führen und damit eine Reduzierung der Behinderungen der Tram bewirken. Stellungnahme der Polizei: Die örtlich zuständige Polizeiinspektion wird von diesem Problem in Kenntnis gesetzt, um geeignete Überwachungsmaßnahmen in eigener Zuständigkeit zu prüfen.
	Verkehrsregeln Kfz	
8	Taxis, Autofahrer halten sich überhaupt nicht an das Linksabbiegebot Pestalozzistr.).	Für die Überwachung des fließenden Verkehrs ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Stellungnahme Polizei: Die örtlich zuständige Polizeiinspektion wird von diesem Problem in Kenntnis gesetzt, um geeignete Überwachungsmaßnahmen in eigener Zuständigkeit zu prüfen. zum Taxiverkehr: Das Linksabbiegen von Taxis aus der Thalkirchner Straße in die Pestalozzistraße wurde mittels Zusatzzeichen „Taxi frei“ am vorhandenen Fahrtrichtungsgebot „geradeaus-rechts“ am 12.11.2010 erlaubt, um eine bessere Bedienung der Adressen in der Müllerstraße zu ermöglichen. Die MVG hat dieser Maßnahme zugestimmt.
9	Verkehrsregeln (Parken, Abbiegeverbot) werden nicht beachtet. Taxis rasen und biegen ab wo es gar nicht erlaubt ist. Straßenbahnen müssen deswegen immer noch häufig bremsen. Der Lärm von lauten Motorräder etc. ist hoch.	Falsch geparkte Kfz werden von der zuständigen städtischen Verkehrsüberwachung regelmäßig verwarnet. Für die Überwachung des fließenden Verkehrs ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Stellungnahme Polizei: Die örtlich zuständige Polizeiinspektion wird von diesem Problem in Kenntnis gesetzt, um geeignete Überwachungsmaßnahmen in eigener Zuständigkeit zu prüfen. Zum Taxiverkehr: Das Linksabbiegen von Taxis aus der Thalkirchner Straße in die Pestalozzistraße wurde mittels Zusatzzeichen „Taxi frei“ am vorhandenen Fahrtrichtungsgebot „geradeaus-rechts“ am 12.11.2010 erlaubt, um eine bessere Bedienung der Adressen in der Müllerstraße zu ermöglichen. Die MVG hat dieser Maßnahme zugestimmt.
10	Die Müllerstraße ist im oberen Bereich eigentlich eine Anliegerstraße und somit auch nur für Anwohner befahrbar. Dies wird jedoch von niemanden kontrolliert bzw. konsequent umgesetzt.	Für die Überwachung des fließenden Verkehrs ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Stellungnahme Polizei: Die örtlich zuständige Polizeiinspektion wird von diesem Problem in Kenntnis gesetzt, um geeignete Überwachungsmaßnahmen in eigener Zuständigkeit zu prüfen.
11	Falsch geparkte Autos abschleppen...	Falsch geparkte Kfz werden von der zuständigen städtischen Verkehrsüberwachung regelmäßig verwarnet. Abschleppungen können nur durch die Polizei angeordnet werden. Dies geschieht in der Regel jedoch nur, wenn eine konkrete Behinderung vorliegt.
12	...Falschparker sollten sofort abgeschleppt werden...	
13	Falschparker abschleppen	

12.3. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für A_14 Müllerstraße (Straße und Schiene)		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
14	Die Gehweg sind oft nicht nutzbar. Der Straßenverkehr wird erheblich behindert.	Stellungnahme Polizei: Zu dem Wunsch, Falschparker sofort abschleppen zu lassen, ist anzumerken, dass die Abschleppung eines verbotswidrig geparkten Fahrzeugs nur unter bestimmten Voraussetzungen möglich ist. Wird ein anderer Verkehrsteilnehmer konkret behindert oder ist der Verstoß schwerwiegend (z. B. Parken auf einem Behindertenparkplatz oder in einer Feuerwehrezufahrt) ist eine Abschleppung jederzeit möglich. Die Beamten müssen trotzdem jeden Fall einzeln prüfen und dabei die Verhältnismäßigkeit ihrer Maßnahme beachten.
15	Kolosseumstraße (Parkhaus) In dem Gebiet gibt es einen starken (lauten) Parksuchverkehr (dieser ist abends / nachts aufgrund der umliegenden Gastronomienutzung besonders stark) es gibt viele Falschparker, die teilweise Verkehrskonflikte verursachen. vermehrte Polizeistreifen gegen die Falschparker.	Für die Überwachung des fließenden Verkehrs ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Für die Überwachung des ruhenden Verkehrs ist die städtische Verkehrsüberwachung zuständig, diese wird die Überwachungsintensität an dieser Örtlichkeit erhöhen. Stellungnahme Polizei: Zu dem Wunsch, Falschparker sofort abschleppen zu lassen, ist anzumerken, dass die Abschleppung eines verbotswidrig geparkten Fahrzeugs nur unter bestimmten Voraussetzungen möglich ist. Wird ein anderer Verkehrsteilnehmer konkret behindert oder ist der Verstoß schwerwiegend (z. B. Parken auf einem Behindertenparkplatz oder in einer Feuerwehrezufahrt) ist eine Abschleppung jederzeit möglich. Die Beamten müssen trotzdem jeden Fall einzeln prüfen und dabei die Verhältnismäßigkeit ihrer Maßnahme beachten.
	Trambahn: Geschwindigkeitsreduzierung	
16	Langsamfahrstrecke einrichten und nicht so schnell beschleunigen	Die Fahrgeschwindigkeit ist aufgrund der Gleisgeometrie (Kurven, Abzweige) vergleichsweise niedrig, weitere Geschwindigkeitsreduzierungen senken die Attraktivität des Verkehrsmittels und führen so durch Abwanderung vom ÖPNV zu weiteren Lärmerhöhungen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (MIV).
17	...auch die verringering der trambahngeschwindigkeit, die z.z. mit sehr hohem tempo durch die strasse "bretter"	
18	verminderung der geschwindigkeiten der trambahnen trambahnfahrer anhalten auch langsamer zu fahren, da doch hier unterschiedliche fahrweisen vorliegen, die zu erhöhten lärm führen (manche "brettern" wirklich durch die müllerstr speziell nachts!!!!) ...	
19	Taxis und Autos stören die Tram. Desweiteren sollte die Tram in der Müllerstr. nicht so schnell fahren (Grund kurvige Str.). Danke	
20	Die Tram sollte nicht so schnell fahren!...	
	Trambahn: Weichen	
21	Als direkter Anwohner kann ich schon mal sagen, dass das Tempolimit eine wirksame Maßnahme ist, die getroffen wurde. Schlimme Ausmaße haben die Linie 27, wenn sie direkt vor das Haus zur Haltestelle zu schnell in der Kurve fährt und die Weiche nebst Schienen eingefahren werden. Das gibt bei jedem Rad einen Schlag, dass Gläser wackeln und Türen vibrieren. Noch schlimmer ist die Weiche, welche die 17 und 18 aus Richtung Sendlinger Tor kommend an der Müller / Fraunhofer Straße überfahren. Wenn diese, vor allem nachts schnell überfahren wird, dann vibriert der ganze Altbau (von 1892) Ich habe schon Schallschutzfenster auf meine Kosten unter hohen Auflagen des Denkmalschutzes einbauen lassen, das hilft, doch die immense Erschütterung wird dadurch nicht gemindert. Die Weiche ist total ausgefahren und kaputt, sie wird angeblich erst 2012 ausgewechselt und ist schon ca. 11 Jahre alt. eine	Die Fahrgeschwindigkeit ist aufgrund der Gleisgeometrie (Kurven, Abzweige) vergleichsweise niedrig, weitere Geschwindigkeitsreduzierungen senken die Attraktivität des Verkehrsmittels und führen so durch Abwanderung vom ÖPNV zu weiteren Lärmerhöhungen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Die Weichen- und Kreuzungsanlage Müller-/ Fraunhoferstr wird 2012 erneuert.

12.3. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für A_14 Müllerstraße (Straße und Schiene)		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	Geschwindigkeitsreduzierung muss also auch in dieser Fahrtrichtung erfolgen. Und selbstverständlich ein Auswechseln des Gleiskörpers. Das würde sehr viel helfen..... abgesehen davon liebe ich Trambahnen...beste Grüße...	
22	PROBLEM: Kreuzung Fraunhofer / Müllerstraße ist beim Überfahren der Weiche / Kreuzung sehr laut, v.a. Nachts (inkl. Erschütterungen) VORSCHLAG: Tram 17 / 18 vom Sendlinger Tor kommend und die 27 in Richtung Sendlinger Tor sollen langsamer fahren	
	Trambahn: Klingeln reduzieren	
23	... Teilweise häufiges Läuten der Fahrer bei Hindernissen.	Die akustischen Warnsignale (Klingeln) sind eine notwendige Sicherheitsmaßnahme zur Gefahrenabwehr bzw. damit der Gleiskörper geräumt wird. Der Einsatz der Klingel wird von den Trambahnführern/innen auf das notwendige Mindestmaß beschränkt. Auf das ursächliche Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer hat die MVG keinen Einfluss.
24	Trambahnklingeln vor allem nachts auf ein Mindestmass reduzieren...	
25	...statt klingeln der bahnen bei versperrung der wege vielleicht alarmleuchten einführen, da speziell in der nacht das klingeln zunahm	Akustische Warnsignale sind seitens des Gesetzgebers vorgeschrieben, optische Warnsignale sind bei Abwesenheit des Störungsverursachers (z. B. Falschparker) wirkungslos
	Trambahn: Weichen / reparieren	
26	Müllerstraße zwischen Hans-Sachs-Straße und Fraunhoferstraße, In diesem Bereich sind das Tramgleis und eine Weiche defekt. Sanierung der Gleise und regelmäßiges Schleifen der Gleise durch MVG.	Gleissanierungen und Unterhaltsmaßnahmen finden im notwendigen Umfang statt.
	Trambahn: Kurvenquietschen reduzieren	
27	Trambahnschienen quietschen im Bereich Müllerstrasse 47 (Kurve). Schon mehrfach den zuständigen Fachbereichen des MVV gemeldet ohne Wirkung.	Antiquietschaufschweißungen, Spurkranzschmierung und stationäre Schmieranlagen im Bereich sehr enger Kurvenradien und dicht angebauter Bebauung werden im Rahmen der Möglichkeiten eingesetzt.
	Trambahn: Eintaktung	
28	Problem : 3 Linien in beiden Richtungen beduetet, dass innerhalb von 10 Minuten mindestens 6 Trambahnen vorbeifahren...	Die Gehweg sind oft nicht nutzbar. Der Straßenverkehr wird erheblich behindert.
29	Einige von den Vorschlägen gehen in der Müllerstr. einfach nicht. Wir haben 3 Linien hin und zurück, also 6 Fahrzeuge alle 10 Minuten. ...	
	Straßenrandbepflanzung als Schallschutz	
30	-Straßenrandbepflanzung mit Bäumen (v.a. gegen Reflexionsschall)	Bäume am Straßenrand sind schalltechnisch wenig wirksam dienen jedoch einer angenehmeren Gestaltung des Wohnumfeldes . Eine Umsetzung des Vorschlags als eigenständige Maßnahme des Lärmaktionsplans ist daher nicht vorgesehen. Aus städtebaulichen und stadtoökologischen Gründen wird dieser Vorschlag jedoch bei zukünftigen Umplanungen des Straßenraums wieder aufgegriffen und in den Abwägungsprozess der Planungen mit einbezogen.
31	-Große Bäume am Straßenrand	
	Schallschutzmaßnahmen auf Balkonen genehmigen	
32	-Schallschutzmaßnahmen auf Balkonen	Da keine Hausnummer angegeben wurde, ist es nicht möglich nachzuvollziehen, ob eine Bauberatung stattgefunden hat und wenn ja, aus welchen Gründen der Antrag abgelehnt wurde. Bei Schallschutzverglasung an Balkonen handelt es sich um eine genehmigungspflichtige Anlage.
33	Schallschutzverglasung an Balkon Corneliusstrasse, welche jedoch laut LBK nicht genehmigt werden können!	
34	Schallschutzverglasung auf Balkon, welche von Baureferat abgelehnt wird.	Der Eigentümer wendet sich mit Skizzen zum Vorhaben an die Bauberatung (LBK). Dort wird das Baurecht eingeschätzt und sofern

12.3. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für A_14 Müllerstraße (Straße und Schiene)		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
35	Schallschutz auf Balkon, was jedoch von Baureferat und LBK abgelehnt wird.	eine Genehmigung möglich erscheint ist ein Bauantrag einzureichen.
	Lärmbelastung durch Gaststätten vermindern	
36	...Lokal kontrollieren Rauchen vor den Lokal abends deutlich beschränken (der Verkehr wird leider deutlich behindert!) Discotheken überwachen (Lärm) Musikorientierte Gaststätten werden als Diskotheken genutzt: Die Lärmbelästigung gerade bei Autos ist dadurch sehr störend	Im UG befinden sich 10 konzessionierte Gaststättenbetriebe, die gemäß § 8 Abs.1 Gaststättenverordnung (GastV) grundsätzlich bis 05.00 Uhr morgens betrieben werden dürfen. Die genehmigten Außengastronomieflächen auf öffentlichem Straßengrund können gemäß der straßenverkehrs- und wegerechtlichen Sondernutzungserlaubnisse nach Vorgabe eines Stadtratsbeschlusses bis 23.00 Uhr betrieben werden.
37	durch mehr polizeipräsenz, kontrollen; (erscheint mir am effektivsten, da dadurch auch der lärm durch das PARTYVOLLK verringert und auch die darausfolgende vermüllung und beschädigung der gebäude reduziert wird); ...	Das Rauchen auf öffentlichem Straßengrund vor dem Gaststättenbetrieb ist auch nach 23.00 Uhr gestattet, lediglich dürfen ab diesem Zeitpunkt auf der Freischankfläche keine Speisen und Getränke verzehrt werden. Die Gäste müssen sich vor der Gaststätte aber in einer Weise verhalten, dass Anwohner nicht in Ihrer Nachtruhe gestört werden und die gesetzlichen Lärmrichtwerte nicht überschritten werden.
38	...Die Menschenansammlungen bei den Lokalen (Rauchen) verstopft die Strasse und führt zu erheblichen Glasbruch. Durch das Ausweichen dieser Scherben kommt es dann auch auf der Strasse zu Behinderungen mit Lärmemmissionen	Der Gaststättenbetreiber ist gemäß festgesetzter Auflage in der Gaststättenerelaubnis auch verpflichtet, ins Freie führende Türen und Fenster grundsätzlich ab 22.00 Uhr geschlossen zu halten. Wenn eine Freischankfläche genutzt wird, dürfen bis zum Ende der Außengastronomie-Betriebszeit die Türen und Fenster offen stehen, die direkt auf die Außengastronomie führen, sofern hierdurch keine zusätzlichen Lärmbelästigungen für die Nachbarschaft verursacht werden.
39	Der Lärm der Diskothek, und Gaststätten offene Türen ist sehr hoch. Rauchende Besucher machen Lärm erheblich vor der Gasstätte. Und das KVR macht im Rahmen des Ordnungsrecht zur Lärmverminderung nichts. Oder?	Die Zuständigkeit für die Einhaltung der baurechtlichen Genehmigungen liegt beim Planungsreferat (Lokalbaukommission), so dass im Falle einer ungenehmigten Nutzungsänderung in eine Diskothek primär seitens der Baubehörde ein Untersagungsbescheid zu erlassen wäre.
40	Der Lärm von Lokalbesucher (z.B. Raucher) ist enorm.	Bei festgestellten Sachbeschädigungen oder akut auftretenden Lärmbelästigungen in den Abendstunden haben die Anwohner die Möglichkeit, die Polizei zu verständigen, damit diese die Ordnungsstörung sofort unterbinden kann und ggf. ein Bußgeldverfahren wegen Verstoß gegen die gesetzlichen Lärmvorschriften bzw. Nichteinhaltung der behördlichen Auflagen gegen den betreffenden Gaststättenbetreiber einleiten kann. Sollten in Bezug auf eine bestimmte Gaststätte die Lärmbelästigungen durch Musik bzw. sich lautstark unterhaltender Gäste dauerhaft anhalten, haben die Anwohner die Möglichkeit, bei der Bezirksinspektion Mitte schriftlich eine Lärmpegelmessung zu beantragen. Diese würde nach Terminabsprache seitens des Referats für Gesundheit und Umwelt in deren Wohnung durchgeführt werden, da nur so objektivierte Erkenntnisse erlangt und weitergehende Lärmschutzaufgaben durch das Kreisverwaltungsreferat erteilt werden könnten.
	Verkehrsstau durch Baustellen	
41	Parklizenzen besteht bereits. Problem ist die Verkehrsdichte und die vielen LKW-Fahrten in den engen Umgebungsstraßen (Hans-Sachs-Straße, Ickstattstr. usw.). Zudem werden durch die ständigen Baustellen in der Müllerstraße die Lärmbelästigungen hochgefahren (in den letzten Jahren wurde laufend die Müllerstraße oder die Gehwege aufgerissen oder die Trambahngleise erneuert, saniert usw.).	Gleissanierungen finden nur im notwendigen Umfang statt.
42	...Durch die Verkehrsdichte und die häufigen Baustellen in der Müllerstr. kommt es oft zu Behinderungen der Trambahn....	
43	Hauptproblem ist aber weniger die Trambahn als	

12.3. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für A_14 Müllerstraße (Straße und Schiene)		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	vielmehr der Autolärm und die ständigen Baustellen, vor allem die öffentlichen. Fast jedes Jahr wird die Müllerstr. oder die Gehwege aufgerissen, Kabel verlegt, Gleise erneuert oder saniert usw. usw. Das ist mittlerweile wirklich nicht mehr zumutbar.	
	Sonstige Bemerkungen	
44	Verringerung des Tempos Richtung Sendlinger Tor wegen Schienenschaden sehr angenehm!	der eingegebene Text ist eine Feststellung (keine Beantwortung erforderlich)
45	Parkplätze deutlich verringern!	Die Parkraummanagementgebiete Gärtnerplatzviertel und Glockenbachviertel besitzen für Bewohner ein privates Stellplatzdefizit von 1675 bzw .1942 Stellplätzen. Eine Verringerung der vorhandenen öffentlichen Stellplätze ist daher nicht möglich.
	Verkehrsschilder	
46	Kolosseumstraße (Parkhaus) In dem Gebiet gibt es einen starken (lauten) Parksuchverkehr (dieser ist abends / nachts aufgrund der umliegenden Gastronomienutzung besonders stark); Ausschilderung des Parkhauses ist nicht ausreichend;	Der Parksuchverkehr ist im gesamten Glockenbachviertel sehr groß, aufgrund der Attraktivität des Viertels und der fehlenden Stellplätze nicht zu vermeiden; aufgrund fehlender Informationen über die sog. Kolosseum Garage (Größe usw.) kann nicht beurteilt werden, ob eine Beschilderung (evtl. im Parkleitsystem notwendig/sinnvoll) ist. Weiterführende Informationen können dem KVR unter dem Stichwort „Kolosseumgarage – Glockenbachviertel“ an die Mailadresse (verkehrsmanagement.kvr@muenchen.de) mitgeteilt werden.
47	Kolosseumstraße (Parkhaus) In dem Gebiet gibt es einen starken (lauten) Parksuchverkehr (dieser ist abends / nachts aufgrund der umliegenden Gastronomienutzung besonders stark); Einbahnstraßensituation hervorheben (Ausschilderung bisher nicht gegeben), etwa durch Verkehrszeichen auf der Fahrbahn;	Der Parksuchverkehr ist im gesamten Glockenbachviertel sehr groß, aufgrund der Attraktivität des Viertels und der fehlenden Stellplätze keine sinnvolle Umfahrungsmöglichkeit für den Altstadttring dar. Kolosseum Garage (Größe usw.) kann nicht beurteilt werden, ob eine Beschilderung (evtl. im Parkleitsystem notwendig/sinnvoll) ist. Die Einbahnregelung ist regulär ausgeschildert; aufgrund der geringen Gehwegbreiten ist eine Verbesserung der Beschilderung nicht möglich.
	Verkehrsregeln Kfz: sonstiges	
48	Verkehrswidriges Fahrverhalten der Kfz im Bereich Haltestelle L27 (in diesem Bereich ist das Gleis schmaler als die Fahrbahn) führt zu Konflikten mit der Tram - Folge: Klingeln der Tram stört. Den Straßenverkehr durch die Blumenstraße leiten, damit die Tram nicht ständig klingelt.	Die Müllerstraße ist zwischen Pestalozzistraße und Fraunhoferstraße nur für Anlieger frei. Zudem stellt die Müllerstraße bereits heute keine sinnvolle Umfahrungsmöglichkeit für den Altstadttring dar. Für die Überwachung des fließenden Verkehrs ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Stellungnahme Polizei: Außerdem wird geschildert, dass es in der Müllerstraße im Bereich der Haltestelle der Tram 27 öfters zu Konflikten zwischen Verkehrsteilnehmern und der Trambahn kommt und die Tram in der Folge ständig klingelt. Die vorgeschlagene Verkehrsumlenkung des normalen Verkehrs durch die Blumenstraße wird von polizeilicher Seite nicht für notwendig erachtet. Der Beachtung der Verkehrsregeln durch die Verkehrsteilnehmer und einer defensiven Fahrweise kommt hier besondere Bedeutung zu. Die örtlich zuständige Polizeiinspektion wird ebenfalls auf diese Problematik hingewiesen, um ggf. Überwachungsmaßnahmen durchzuführen.
49	Blumenstraße zwischen Wallstraße und Theklastraße: Radwege sind zu schmal und gefährden die Radfahrer. Ausbau des Radweges und eine bessere Beschilderung.	Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass in einem Radverkehrsnetz von derzeit rund 1200 km einzelne Radwege oder Radwegabschnitte nicht immer den empfohlenen Mindestbreiten entsprechen, oder den neuesten Belag aufweisen. Nicht zuletzt wegen dieser und ähnlicher unbefriedigender Radverkehrssituationen hat der Stadtrat 2009 einen Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München gefasst, in dem die Verwaltung den Auftrag erhält, u.a. Lösungen für bekannte Radverkehrslücken im Stadtgebiet zu finden. Die Radverkehrsplanungen werden grundsätzlich nach den neuesten Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen und den Prüfkriterien der Straßenverkehrsordnung durchgeführt. Hinsichtlich der Möglichkeiten der Ausgestaltung von

12.3. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für A_14 Müllerstraße (Straße und Schiene)		
Zeilen- nummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
		Radverkehrsanlagen kann aber wegen baulicher Zwangspunkte nicht immer ein Idealmaß geboten werden. Wir geben allerdings zu bedenken, dass entlang einzelner Verkehrsachsen die empfohlene Radwegbreite nicht isoliert betrachtet werden kann. Entscheidungserheblich sind vielmehr auch Verkehrsbelastung, Verkehrssicherheit, Unfallgeschehen, Leistungsfähigkeit von Signalanlagen, Querungs- und Abbiegeverhalten, Vorherrschende Geschwindigkeiten, Zweckmäßigkeit in der Zu- und Abführung, und der Gesamtzusammenhang in der betroffenen Radroute.

13. Maßnahmenvorschläge für das Untersuchungsgebiet B_01 Orleansstraße

13.1. Maßnahmenvorschläge für B_01 Orleansstraße (Straße)			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
Verkehrslenkende Maßnahmen			
• Verbesserung des Angebots an Öffentlichen Verkehrsmitteln:	2	1	Der Bereich ist durch U-Bahn, Bus und Tram ausreichend erschlossen gemäß des Standards des Nahverkehrsplans in sehr dichter Taktfolge sowie in zahlreichen Richtungen umsteigefrei
• Verminderung Schwerlastverkehr:	3	0	Aufgrund der Verkehrsbedeutung als örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion (Sekundärnetz) können keine weiteren Einschränkungen für den Schwerverkehr, die über das bestehende LKW-Umleitungskonzept* hinausgehen, angeordnet werden. Diese Straßenzüge dienen in erste Linie der Aufnahme des Binnenverkehrs, der Verteilung des Ziel-/Quellverkehrs und der Verbindung der Stadtteile innerhalb Münchens. Die Erhaltung ihrer Leistungsfähigkeit ist vor allem auch deshalb notwendig, um Verdrängungseffekte in das nachgeordnete Straßensystem zu verhindern. Aufgrund dieser Funktion sind Maßnahmen der o.g. Art ausgeschlossen. *LKW über 3,5 t, deren Fahrt weder Ziel noch Quelle in München hat, werden auf die A 99 umgeleitet.
• Nachtfahrverbot Schwerlastverkehr:	3	0	
• Verkehrsumlenkung:	3	0	Gemäß Verkehrsentwicklungsplan handelt es sich hier um eine örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion. Die Orleansstraße hat eine hohe Erschließungs-, Bündelungs- und Verbindungsfunktion. Es ist keine geeignete Ausweichstrecke vorhanden, die geeignet wäre, die Verkehrsströme der Hauptverkehrsstraße aufzunehmen.
• Ampelabschaltung nachts:	2	1	Eine Ampelabschaltung nachts ist aus Verkehrssicherheitsgründen nicht möglich.
• Verkehrsverflüssigung:	2	1	Eine Optimierung der Grünen Welle Orleansstr. ist für den Zeitraum 2012-2014 vorgesehen.
• Parklizenzierung	1	2	Die Straße ist bereits seit 2005 Teil der Parkraummanagementgebiete Franzosenviertel und Kirchenstraße.
Verkehrsrechtliche Maßnahmen			
• Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:	2	1	Das KVR hält eine Geschwindigkeitsreduzierung nicht für die ideale Maßnahme in dem o.g. Streckenabschnitt. Die Orleansstraße hat eine hohe Erschließungs-, Bündelungs- und Verbindungsfunktion. Zudem verkehren zahlreiche Buslinien, die den Busbahnhof am Orleansplatz anfahren. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung würde zu einer nicht unerheblichen Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit der Straße führen.
• Geschwindigkeitskontrollen:	3	0	Für Geschwindigkeitskontrollen im Hauptstraßennetz ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Das KVR wird die Polizei um eine verstärkte Überwachung in den Untersuchungsgebieten bitten. Sofern der Zuständigkeitsbereich des KVR berührt ist, ist die Kommunale Verkehrsüberwachung gerne bereit, im Rahmen von Schwerpunktaktionen Geschwindigkeitskontrollen in den Untersuchungsgebieten durchzuführen.
• Einsatz von Dynamischen Rückmeldesystemen: ¹⁾	1	2	Dynamische Rückmeldesysteme werden nur zu Schulwegsicherheitsmaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz eingesetzt. Ein-Einsatz an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen zur Verminderung von Lärm ist nicht erfolgversprechend.
Bauliche Maßnahmen			
• Lärmarmen Asphalt/Straßenbelag:	2	0	Im Bereich Rosenheimer Str. bis Orleansplatz wurde 2010 ein lärmindernder Fahrbelag eingebaut.
• Schallschutzwand oder -wall:	0	2	--
• Straße tiefer legen (Troglage):	0	2	--

13.1. Maßnahmenvorschläge für B_01 Orleansstraße (Straße)			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
• Einhausung der Straße: ²⁾	0	2	--
• Tunnel:	0	2	--
• Schallschutzfenster:	2	0	<p>Passive Schallschutzmaßnahmen am Gebäude (z.B. Schallschutzfenster) haben gegenüber aktiven Schallschutzmaßnahmen an der Lärmquelle (z.B. Schallschutzwand) den Nachteil, dass sie nur im Innenraum wirksam sind, Freiflächen können nicht geschützt werden. In den Hinweise zur Lärmaktionsplanung der Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) wird deshalb gefordert, dass aktive Maßnahmen Vorrang vor passiven Maßnahmen (wie Schallschutzfenster) haben.</p> <p>Ein Rechtsanspruch auf die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern bei Gebäuden an bestehenden Verkehrswegen besteht nicht. Die Landeshauptstadt München plant jedoch die Wiedereinrichtung eines Schallschutzfensterprogramms. Das Programm soll entsprechend den LAI-Vorgaben vor allem dort zum Einsatz kommen, wo andere Möglichkeiten wie aktiver Schallschutz oder Verlagerung von Verkehrsströmen an den räumlichen Gegebenheiten oder Notwendigkeiten der Bündelung von Verkehrsströmen scheitern.</p> <p>Das städtische Schallschutzfensterprogramm wird vorrangig in den 24 Untersuchungsgebieten des Lärmaktionsplans umgesetzt werden. Der Einbau von Schallschutzfenstern ist nur möglich, wenn das Einverständnis des Wohnungseigentümers vorliegt.</p>
• Schließung von Baulücken: ³⁾	1	1	Die Schließung von Baulücken liegt nicht nur im Entscheidungsbereich der Stadt, sondern die Eigentümerinnen und Eigentümer der jeweiligen Grundstücke sind primär dafür selbst verantwortlich. Die Stadt kann hier zunächst beratend tätig werden. Eventuell könnte das Einschalten eines politischen Gremiums, z.B. des Bezirksausschusses, etwas bewirken.

¹⁾ **Dynamische Rückmeldesysteme:**
Mobile Geschwindigkeitsmessstellen mit Displaytafel. Ist die Geschwindigkeit eines sich nähernden Fahrzeugs höher als ein festgelegter Schwellenwert, so blinkt ein Schriftzug wie z.B. „Langsam“ in rot auf, sonst wird der Schriftzug „Danke“ in grün angezeigt. Zusätzlich können unterstützende Bildmotive dargestellt werden, die Lob und Tadel verstärken.

²⁾ **Einhausung:**
Eine Einhausung besteht aus Seitenwänden und einer Überdachung.

³⁾ **Schließung von Baulücken:**
Lückenschluss in der Straßenrandbebauung z.B. durch zusätzliche Gebäude oder Schallschutzwände

13.2. Maßnahmenvorschläge für B_01 Orleansstraße (Schiene)			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
Maßnahmen an der Lärmquelle			
• Lärmarmer Gleiskörper (z.B. Rasengleis)	1	1	Im Untersuchungsgebiet werden die Gleisanlagen der Trambahnen im Auftrag der Stadtwerke München laufend ertüchtigt und instand gehalten, um eine optimale Schallreduzierung zu erreichen. Bei der letzten Gleiserneuerung wurde dort ein moderner schwingungsisolierender Oberbau eingebaut. Die Schienen werden in regelmäßigen Wartungsintervallen neu geschliffen um die Lärmreduzierung zu optimieren. Aufgrund der Mitnutzung durch den Kfz-Verkehr ist Rasengleis dort nicht möglich.
• Leisere Fahrzeuge	2	0	Die eingesetzten Fahrzeuge entsprechen hinsichtlich ihrer Geräuschentwicklung den einschlägigen Vorschriften.
Bauliche Maßnahmen			
• Schallschutzwand oder -wall	0	2	--

13.2. Maßnahmenvorschläge für B_01 Orleansstraße (Schiene)			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
• Maßnahmen gegen Kurvenquietschen	0	1	--
• Schallschutzfenster:	0	2	--
• Schließung von Baulücken: ³⁾	0	2	--
3) Schließung von Baulücken: Lückenschluss in der Straßenrandbebauung z.B. durch zusätzliche Gebäude oder Schallschutzwände			

13.3. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für B_01 Orleansstraße (Straße und Schiene)		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	Verkehrsumlenkung	
1	Ich bin der Auffassung, dass meine Fahrweise ohnehin sprit- und umweltschonend ist. Darüberhinaus fahre ich nur selten mit dem Auto. Nachts sind die aus dem Busbahnhof ausfahrenden MVG-Busse ebenfalls ein Lärmproblem. Vielleicht könnte hier die Verkehrsführung verändert werden.	Eine tageszeitlich unterschiedliche Verkehrsführung ist nicht möglich, die Verkehrsführung ist ansonsten optimal. Ansonsten ist anzumerken, dass die Aufnahme von Busverkehr eben gerade auch die Aufgabe einer Hauptverkehrsstraße ist.
2	PROBLEM: trotz Richard-Strauss-Tunnel wird Orleansstr. für den Durchgangsverkehr (Schleichweg?) genutzt VORSCHLAG: aus der zweispurigen Berg-am-Laim-Str. bzw. dem Abbieger am Haidenauplatz eine einzige Fahrspur bilden	Die Orleansstraße und die Berg-am-Laim-Straße sind nach Verkehrsentwicklungsplan örtliche Hauptverkehrsstraßen mit maßgebender Verbindungsfunktion, die der Bündelung des Verkehrs dienen und in ihrer Leistungsfähigkeit nicht wesentlich eingeschränkt werden können. Deswegen ist nur <u>eine</u> Linksabbiegespur nicht ausreichend und der Vorschlag kann nicht weiterverfolgt werden.
3	PROBLEM: auch im südlichen Bereich der Orleansstr. , Richtung Anzinger Str., kann sich ähnliches Problem ergeben (Anmerkung RGU: Problem wie bei Nr. 477: Schleichweg), weil Hinweisschilder zum Mittleren Ring fehlen VORSCHLAG: Hinweisschilder aufstellen	Die Orleansstraße ist in ihrer gesamten Länge im Verkehrsentwicklungsplan in der zweithöchsten Kategorie der Hauptverkehrsstraßen im Sekundärnetz als örtliche Hauptverkehrsstraßen mit maßgeblicher Verbindungsfunktion eingestuft. Diese Straßenzüge dienen u.a. der Verbindung von Stadtteilen innerhalb Münchens. Innerhalb des Mittleren Ringes übernehmen sie auch die Funktion innerörtlicher Verbindung über längere Distanzen. Das Sekundärnetz dient in erster Linie der Aufnahme des Binnenverkehrs und der Verteilung des Ziel- u. Quellverkehrs. Tatsächlicher Schleichverkehr ist damit nicht vorhanden. Eine wegeleitende Beschilderung zum Mittleren Ring über die Anzinger Str. würde nur zu einem Weiterleiten des Verkehrs von einer Hauptverkehrsstraße in Richtung der anderen bedeuten.
4	PROBLEM: hohes Verkehrsaufkommen in der Orleansstr. , hier aber fast nur Wohnbebauung VORSCHLAG: Verkehr durch die parallel verlaufende Friedenstraße lenken, da hier Büro und Industriegebäude (nur 3 Wohngebäude): von Rosenheimer Str über Haidenauplatz zur Einsteinstr. ggf. mit Einbahnstr- Regelung nach Norden	Mit Umsetzung des Projekts „Rund um den Ostbahnhof (ROST)“ wird hier auch Wohnbebauung entstehen. Daher ist eine Verkehrsumlenkung in dieser Weise nicht sinnvoll.
5	PROBLEM: hohes Verkehrsaufkommen in der Orleansstr. , hier aber fast nur Wohnbebauung VORSCHLAG: Verkehr durch die parallel verlaufende Friedenstraße lenken, da hier Büro und Industriegebäude (nur 3 Wohngebäude): alternativ zur Einbahnstr.-Regelung (Richtung Norden), könnte der Verkehr von der Berg-am-Laim-Str. bevorzugt über die Friedenstr. zur Rosenheimer gelenkt werden	
6	PROBLEM: rechts in die Elsässer Straße abbiegende Fahrzeuge hupen stets trotz roter Ampel	Die Zufahrt in die Elsässer Str. ist zur Erschließung Haidhausens notwendig. Es kann daher auf den genannten Rechtsabbieger nicht

13.3. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für B_01 Orleansstraße (Straße und Schiene)		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	und Fußgänger werden übersehen VORSCHLAG: Rechtsabbieger abschaffen	verzichtet werden.
7	PROBLEM: in der Orleansstr. staut sich Verkehr vor roten Ampeln VORSCHLAG: mit Haidenauplatz und Rosenheimer Str. stehen breite/große Zufahrtsstr. zur Orleansstr. zur Verfügung, hier sollte Verkehr gesammelt und dann per Grünphase durch Orleansstr. geleitet werden	Aufgrund der Beschleunigung des ÖPNV und deren Beeinträchtigungen der Verkehrssteuerung ist dies nicht realisierbar.
	Maßnahmen an Straße	
8	PROBLEM: durch neue Hotelbebauung mit vielen Besuchern, ist der Platz auf dem Gehweg zu knapp, da Radfahrer auf Gehweg ausweichen müssen, weil Radweg zw. Haidenauplatz und Orleansplatz unterbrochen ist VORSCHLAG: Lückenschluss Radweg	Der Lückenschluss auf der West-Seite ist aus Platzgründen nicht möglich. 2-Richtungs-Radweg auf der Ost-Seite ist vorgesehen.
9	PROBLEM: fehlende Parkplätze VORSCHLAG: eine der beiden Fahrspuren der Orleansstraße zu Parkplätzen umfunktionieren (evtl. auch nur von 19 – 7 Uhr), Vorbild sind hier Pariser Wohnviertel	Die Ausweisung (auch zeitlich beschränkt) einer Fahrspur als Parkstreifen führt zu erheblichen Leistungsverlusten in der Orleansstraße. Damit verbunden sind auch die negativen Auswirkungen auf die beschleunigten Buslinien in der Orleansstraße.
	Verminderung Schwerlastverkehr	
10	PROBLEM: Es besteht ein massiver LKW Durchgangsverkehr: VORSCHLAG: Diese sollte unterbunden werden	Aufgrund der Verkehrsbedeutung als örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion (Sekundärnetz) können keine weiteren Einschränkungen für den Schwerverkehr, die über das bestehende LKW-Umleitungskonzept* hinausgehen, angeordnet werden. Diese Straßenzüge dienen in erste Linie der Aufnahme des Binnenverkehrs, der Verteilung des Ziel-/Quellverkehrs und der Verbindung der Stadtteile innerhalb Münchens. Die Erhaltung ihrer Leistungsfähigkeit ist vor allem auch deshalb notwendig, um Verdrängungseffekte in das nachgeordnete Straßensystem zu verhindern. Aufgrund dieser Funktion sind Maßnahmen der o.g. Art ausgeschlossen. *LKW über 3,5 t, deren Fahrt weder Ziel noch Quelle in München hat, werden auf die A 99 umgeleitet.
	Geschwindigkeitsreduzierung	
11	PROBLEM: Es gibt verstärkt Geschwindigkeitsüberschreitungen: VORSCHLAG: Bei dieser Wohnnahen Strasse sollte es eht Tempo 30 Regelung geben!	Das KVR hält eine Geschwindigkeitsreduzierung nicht für die ideale Maßnahme in dem o.g. Streckenabschnitt. Die Orleansstraße hat eine hohe Erschließungs-, Bündelungs- und Verbindungsfunktion. Zudem verkehren zahlreiche Buslinien, die den Busbahnhof am Orleansplatz anfahren. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung würde zu einer nicht unerheblichen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit der Straße führen.
	Verbesserung des ÖPNV-Angebots	
12	PROBLEM: Die Anbindung Orleansplatz mit Prinzregentenplatz/Bogenhausen ist per ÖPNV mangelhaft: VORSCHLAG: Es sollte auf dem bestehenden Gleisbett ein Tramlinie verkehren und vor dem Friedensengel mit der Tram Richtung Effenerplatz verschmelzen!	Der Prinzegentenplatz (U4) und der Orleansplatz (U5) sind mit einmaligem Umsteigen am Max-Weber-Platz in kürzester Fahrzeit miteinander verbunden. Die Einrichtung einer zusätzlichen Tram-Verbindung über die Grillparzerstraße ist daher nicht zu rechtfertigen.
	Sonstiges	
13	Bei Erschließung des Bahnbaugrundstücks entlang der Orleansstr. sollte der alte Baumbestand inkl. dem noch nicht denkmalgeschützten Grußeisernenzaun erhalten bleiben und auf eine größere Grünfläche bestanden werden	Im Bebauungsplanverfahren werden wertvolle Baumbestände in der Regel besonders berücksichtigt, genauso wie das Vorhandensein ausreichender Grünflächen sichergestellt wird.
	Schienenverkehr (Tram)	
14	Orleansstraße / Orleansplatz Linie 19: Wir fühlen uns vor allem von auf die Nachtram	Sofern sich das Verhalten der Fahrgäste in einem normalen Rahmen verhält (kein "Gröhlen", lautstarke Streitereien), ist dies trotz unbescheidbarer Einschränkungen für die Anwohnerinnen und Anwohner

13.3. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für B_01 Orleansstraße (Straße und Schiene)		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	wartende Fahrgäste belästigt.	hinzunehmen. Sobald jedoch dieser normale Rahmen verlassen wird, haben die Anwohnerinnen und Anwohner die Möglichkeit, (bei akuten Störungen) die Polizei einzuschalten, die eventuelle Störungen beenden kann und - soweit nötig - Ordnungswidrigkeitenanzeigen aufnimmt bzw. erstattet.

14. Maßnahmenvorschläge für das Untersuchungsgebiet B_02 Innsbrucker Ring / Leuchtenbergring / Ampfingstraße

14.1. Maßnahmenvorschläge für B_02 Innsbrucker Ring / Leuchtenbergring / Ampfingstraße			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
Verkehrslenkende Maßnahmen			
• Verbesserung des Angebots an Öffentlichen Verkehrsmitteln:	2	10	Der Bereich ist durch U-Bahn, Bus und Tram ausreichend erschlossen: gemäß des Standards des Nahverkehrsplans in sehr dichter Taktfolge sowie in zahlreichen Richtungen umsteigefrei.
• Verminderung Schwerlastverkehr:	11	1	Die Ampfingstr./Aschheimer Str. sind gem Verkehrsentwicklungsplan Straßenzüge des Sekundärnetzes. Eine spürbare Entlastung könnte durch Verlagerung auf den Innsbrucker Ring mit Abbiegemöglichkeit von Norden in die Bad-Schachener Str. Richtung Osten erfolgen. Dieses Linksabbiegen wäre aber nur durch eine eigene Linksabbiegephase verkehrssicher möglich. Dies würde jedoch zu einer drastischen Reduzierung der Leistungsfähigkeit (erhebliche Rückstauung) für den Mittleren Ring, Fahrtrichtung von Süd nach Nord, führen. Der Vorschlag für ein indirektes Abbiegen durch Rechtsabbiegen in die Bad-Schachener-Str. Richtung Westen mit U-Turn fand seitens der Bezirksausschüsse keine Zustimmung.
• Nachtfahrverbot Schwerlastverkehr:	12	0	Aufgrund der Verkehrsbedeutung als Hochleistungsstraße können keine weiteren Einschränkungen für den Schwerverkehr, die über das bestehende LKW-Umleitungskonzept* hinausgehen, angeordnet werden.
• Verkehrsumlenkung:	7	5	Der Mittlere Ring als Münchner „Hauptschlagader“ muss in seiner Leistungsfähigkeit insbesondere auch dem Schwerverkehr im bisherigen Umfang zur Verfügung stehen. Dies ist vor allem auch deshalb notwendig, um Verdrängungseffekte in das untergeordneten Straßensystem zu verhindern. Somit wird ein Nachtfahrverbot ausgeschlossen. *LKW über 3,5 t, deren Fahrt weder Ziel noch Quelle in München hat, werden auf die A 99 umgeleitet.
• Ampelabschaltung nachts:	5	7	Eine Ampelabschaltung nachts ist aus Verkehrssicherheitsgründen nicht möglich.
• Verkehrsverflüssigung:	9	3	Eine Optimierung der Grünen Welle Innsbrucker Ring ist für 2011 vorgesehen.
• Parklizenzierung	2	10	Angrenzend und innerhalb des Mittleren Rings ist die Umsetzung 2011 geplant bzw. z.T. bereits erfolgt.
Verkehrsrechtliche Maßnahmen			
• Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:	6	6	Aufgrund der Verkehrsbedeutung der Straßen des Untersuchungsgebietes und im Interesse der Sicherung der Leistungsfähigkeit wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung derzeit nicht angedacht.
• Geschwindigkeitskontrollen:	8	4	Für Geschwindigkeitskontrollen im Hauptstraßennetz ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Das KVR wird die Polizei um eine verstärkte Überwachung in den Untersuchungsgebieten bitten. Sofern der Zuständigkeitsbereich des KVR berührt ist, ist die Kommunale Verkehrsüberwachung gerne bereit, im Rahmen von Schwerpunktaktionen Geschwindigkeitskontrollen in den Untersuchungsgebieten durchzuführen.
• Einsatz von Dynamischen Rückmeldesystemen: ¹⁾	5	7	Dynamische Rückmeldesysteme werden nur zu Schulwegsicherheitsmaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz eingesetzt. Ein Einsatz an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen zur Verminderung von Lärm ist nicht erfolgversprechend.
Bauliche Maßnahmen			
• Lärmarmen Asphalt/Straßenbelag:	8	4	Das Untersuchungsgebiet wäre für die Maßnahme geeignet, sofern die Ergebnisse der derzeit laufenden Untersuchungen zu den schalltechnischen Eigenschaften und zur technischen Haltbarkeit an den bereits realisierten Teststrecken entsprechend positiv verlaufen und der vorhandene Belag ohnehin erneuert werden muss.

14.1. Maßnahmenvorschläge für B_02 Innsbrucker Ring / Leuchtenberggring / Ampfingstraße			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
			Schalltechnische Begutachtung Der Einbau des lärmarmen Fahrbahnbelags auf dem Leuchtenberggring und der Ampfingstraße bewirkt eine zu erwartende mittlere Pegelreduzierung von 4 dB(A). Die Pegelreduktion ist akustisch deutlich wahrnehmbar.
• Schallschutzwand oder -wall:	6	6	Lärmschutzwand und Stützwanderhöhung wäre möglich, wird aber nach den vorgenommenen Verbesserungen im Mündungsbereich des Tunnels (hochabsorbierende Verkleidung) momentan nicht weiterverfolgt. Schalltechnische Begutachtung Der Bau von Schallschutzwänden in den oben angegebenen Abschnitten bewirkt eine mittlere Pegelreduzierung von 3,5 dB(A) innerhalb des Untersuchungsgebietes Davom profitieren nur wenige Einwohner. Dies ist v.a. darauf zurückzuführen, dass Schallschutzwände mit Höhen von bis zu 4,0 m über Fahrbahnoberkante an der umliegenden 5- bis 6-geschossigen Bebauung nur in den unteren Geschossen pegelmindernd wirksam sind. Die erzielbare Pegelreduktion ist von daher im Wesentlichen nur in den Erdgeschosse bzw. den 1. Obergeschossen wahrnehmbar.
• Straße tiefer legen (Troglage):	3	9	Maßnahme wird ausgeschlossen sie ist im Verkehrsentwicklungsplan nicht vorgesehen und das Nutzen-/Kostenverhältnis ungünstig.
• Einhausung der Straße: ²⁾	9	3	Maßnahme wird ausgeschlossen sie ist im Verkehrsentwicklungsplan nicht vorgesehen und das Nutzen-/Kostenverhältnis ungünstig.
• Tunnel:	11	0	Eine Verbesserung der Lärmsituation an den Mündungen des Tunnelbauwerkes wurde im Zuge der Tunnelnachsrüstung 2009 durch eine hochabsorbierende Verkleidung (12 dB) durchgeführt.
• Schallschutzfenster:	7	5	Passive Schallschutzmaßnahmen am Gebäude (z.B. Schallschutzfenster) haben gegenüber aktiven Schallschutzmaßnahmen an der Lärmquelle (z.B. Schallschutzwand) den Nachteil, dass sie nur im Innenraum wirksam sind, Freiflächen können nicht geschützt werden. In den Hinweisen zur Lärmaktionsplanung der Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) wird deshalb gefordert, dass aktive Maßnahmen Vorrang vor passiven Maßnahmen (wie Schallschutzfenster) haben. Ein Rechtsanspruch auf die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern bei Gebäuden an bestehenden Verkehrswegen besteht nicht. Die Landeshauptstadt München plant jedoch die Wiedereinrichtung eines Schallschutzfensterprogramms. Das Programm soll entsprechend den LAI-Vorgaben vor allem dort zum Einsatz kommen, wo andere Möglichkeiten wie aktiver Schallschutz oder Verlagerung von Verkehrsströmen an den räumlichen Gegebenheiten oder Notwendigkeiten der Bündelung von Verkehrsströmen scheitern. Das städtische Schallschutzfensterprogramm wird vorrangig in den 24 Untersuchungsgebieten des Lärmaktionsplans umgesetzt werden. Der Einbau von Schallschutzfenstern ist nur möglich, wenn das Einverständnis des Wohnungseigentümers vorliegt.
• Schließung von Baulücken: ³⁾	3	9	In diesem Bereich befinden sich folgende Maßnahmen in der Planung, im Bau oder wurden bereits durchgeführt: - im Bereich Ulrichsbergstr. - zw. den Geb. Ampfing 48 u. Annabrunner 2 - zw. den Geb. Ampfing 26 u. 30 - zw. den Geb. Ampfing 6 u. 8 - zw. den Geb. Ampfing 39 u. 43 - zw. den Geb. Ampfing 51 u. 53 - zw. den Geb. Ampfing 45 u. 47 (bereits gebaut) Schalltechnische Begutachtung Die Schließung von Baulücken in den oben angegebenen Abschnitten, bewirkt eine lokale, mittlere Pegelreduzierung von 6 dB(A) im Nahbereich der Lückenschlüsse – mit Ausnahme der straßenzugewandten

14.1. Maßnahmenvorschläge für B_02 Innsbrucker Ring / Leuchtenbergring / Ampfingstraße			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
			Fassaden der ersten Häuserreihen. Es ergibt sich eine relativ große Reduktion der Zahl der Betroffenen. Dies darauf zurückzuführen, dass insgesamt 6 Lückenschlüsse mit einer Höhe zwischen 12 und 16 m in die Berechnungen eingegangen sind. Lückenschlüsse beruhigen ebenfalls die weiteren Fassaden der ersten Häuserreihe, die nicht direkt der Straße zugewandt sind.
<p>¹⁾ Dynamische Rückmeldesysteme: Mobile Geschwindigkeitsmessstellen mit Displaytafel. Ist die Geschwindigkeit eines sich nähernden Fahrzeugs höher als ein festgelegter Schwellenwert, so blinkt ein Schriftzug wie z.B. „Langsam“ in rot auf, sonst wird der Schriftzug „Danke“ in grün angezeigt. Zusätzlich können unterstützende Bildmotive dargestellt werden, die Lob und Tadel verstärken.</p> <p>²⁾ Einhausung: Eine Einhausung besteht aus Seitenwänden und einer Überdachung.</p> <p>³⁾ Schließung von Baulücken: Lückenschluss in der Straßenrandbebauung z.B. durch zusätzliche Gebäude oder Schallschutzwände</p>			

14.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für B_02 Innsbrucker Ring / Leuchtenbergring / Ampfingstraße		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	Einhausung	
1	Überdachung für bestehenden Trog Verbesserung der Ampelschaltung/Umgestaltung der Kreuzung Leuchtenbergring-Berg-am-Laim-Str.	Die Maßnahme (Einhausung) wird ausgeschlossen, sie ist im Verkehrsentwicklungsplan nicht vorgesehen und das Nutzen-/Kostenverhältnis ungünstig. Eine Optimierung der Ampelschaltung wurde Ende 2010 realisiert.
2	Am besten wäre es das offenen Strassenstück Mittlerer Ring zwischen Leuchtenbergunterführung und Berg am Laim Strasse entweder einzuhausen oder eine Schallschutzwand (Glas) oben am Ende der neumarcker Strasse anzubringen	Am Ende der Neumarcker Straße wäre die Errichtung einer stadtverträglichen Schallschutzwand möglich. Eine Einhausung wird ausgeschlossen, sie ist im Verkehrsentwicklungsplan nicht vorgesehen und das Nutzen-/Kostenverhältnis ungünstig. schalltechnische Begutachtung: Durch Errichtung einer ca. 40 m langen Schallschutzwand mit einer Höhe von 3,0 m am westlichen Ende der Neumarcker Straße am Trogrand des Leuchtenbergrings ließen sich lokal mittlere Pegelmin-derungen von bis zu 3,4 dB(A) an der nächstgelegenen Bebauung erzielen. Aufgrund der hohen Lärmvorbelastung profitieren von der Maßnahme jedoch sehr wenig Bewohner.
3	Am Besten wäre die Einhausung des Streckenabschnitts Mittlerer Ring zwischen Leuchtenbergringtunnel und Innsbruckerringtunnel	Maßnahme (Einhausung) wird ausgeschlossen, sie ist im Verkehrsentwicklungsplan nicht vorgesehen und das Nutzen-/Kostenverhältnis ungünstig.
4	Wieso gibt es an der Einfahrt zum Leuchtenbergring keine Glasverkleidung wie am Petuetunnel? Das würde den Lärm am allerbesten mindern...	Einhausung wird ausgeschlossen, sie ist im Verkehrsentwicklungsplan nicht vorgesehen und das Nutzen-/Kostenverhältnis ungünstig. Eine Verbesserung der Lärmsituation an den Mündungen des Tunnelbauwerkes wurde im Zuge der Tunnelnachrüstung 2009 durch eine hochabsorbierende Verkleidung (12 dB) durchgeführt.
5	Innsbrucker Ring 1) Im Jahr 2009 wurde der Richard-Strauß-Tunnel dem Verkehr übergeben, als Folge erhöhten sich die Verkehrsmengen auf den angrenzenden Abschnitten des Mittleren Rings; generell wird ein zu hoher Lärmpegel beklagt; starker Lkw-Verkehr.... c) Einhausung der Straße entsprechend der Lösung am östlichen Ende des Petuel-Tunnels.	Maßnahme wird ausgeschlossen, sie ist im Verkehrsentwicklungsplan nicht vorgesehen und das Nutzen-/Kostenverhältnis ungünstig.
	Verminderung Schwerlastverkehr	

14.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für B_02 Innsbrucker Ring / Leuchtenberggring / Ampfingstraße		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
6	<p>Schlüsselbergstr.:</p> <p>Abkürzungsweg für den stadtauswärts fließenden Verkehr (Verbindung zur Kreillerstraße. bzw. Wasserburger Landstraße). Verkehrssituation wird durch die unzureichende Kreuzungsfunktion mit der Berg-am-Laim-Str. begünstigt. Starker Lkw-Verkehr (besonders morgens).</p> <p>a) Durchfahrverbot für Lkw >3,5t.</p> <p>b) Durchfahrverbot für Lkw durch bauliche Maßnahmen in der Einfahrt zur Schlüsselbergstraße realisieren. ...</p>	<p>Der Hinweis bezieht sich nicht auf eines der 24 Untersuchungsgebiete des Lärmaktionsplans und kann daher erst in einer Fortschreibung des Lärmaktionsplans behandelt werden. Derzeit ist keine Bearbeitung möglich.</p> <p>Generell sind nach Art 9 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) öffentliche Verkehrsflächen so zu gestalten, dass sie "den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung" genügen. Deshalb müssen bei der Gestaltung der Verkehrsräume die Anforderungen von Feuerwehr- und Rettungsfahrzeugen berücksichtigt werden. Grundmaße für den Raumbedarf ergeben sich nach einschlägigen Richtlinien aber auch aus den Belangen von Müll-, Straßenreinigungs- und Winterdienstfahrzeugen und den jeweils verwendeten Fahrzeugen. Da diese Fahrzeuge ein zulässiges Gesamtgewicht weit über 3,5 t haben, ist die Realisierung eines Durchfahrverbotes durch bauliche Maßnahmen für Lkw über 3,5 t nicht möglich.</p>
7	<p>Schlüsselbergstr.:</p> <p>Abkürzungsweg für den stadtauswärts fließenden Verkehr (Verbindung zur Kreillerstraße. bzw. Wasserburger Landstraße). Verkehrssituation wird durch die unzureichende Kreuzungsfunktion mit der Berg-am-Laim-Str. begünstigt. Starker Lkw-Verkehr (besonders morgens)....</p> <p>c) Parkmöglichkeiten für Lkw verhindern.</p>	<p>Ein Parkverbot für LKW ist nur aus Gründen der Verkehrssicherheit möglich. Diese liegen hier nicht vor.</p>
8	<p>Innsbrucker Ring</p> <p>1) Im Jahr 2009 wurde der Richard-Strauß-Tunnel dem Verkehr übergeben, als Folge erhöhten sich die Verkehrsmengen auf den angrenzenden Abschnitten des Mittleren Rings; generell wird ein zu hoher Lärmpegel beklagt; starker Lkw-Verkehr.</p> <p>a) Reduzierung der Verkehrsmenge (insbesondere Lkw).</p>	<p>Aufgrund der Verkehrsbedeutung als Hauptverkehrsstraße können keine weiteren Einschränkungen für den Schwerverkehr, die über das bestehende LKW-Umleitungskonzept* hinausgehen, angeordnet werden. Der Mittlere Ring als Münchner „Hauptschlagader“ muss in seiner Leistungsfähigkeit insbesondere auch dem Schwerverkehr im bisherigen Umfang zur Verfügung stehen. Dies ist vor allem auch deshalb notwendig, um Verdrängungseffekte in das nachgeordnete Straßensystem zu verhindern.</p> <p>*LKW über 3,5 t, deren Fahrt weder Ziel noch Quelle in München hat, werden auf die A 99 umgeleitet.</p>
	Schallschutzfenster	
9	<p>Innsbrucker Ring</p> <p>1) Im Jahr 2009 wurde der Richard-Strauß-Tunnel dem Verkehr übergeben, als Folge erhöhten sich die Verkehrsmengen auf den angrenzenden Abschnitten des Mittleren Rings; generell wird ein zu hoher Lärmpegel beklagt; starker Lkw-Verkehr....</p> <p>b) Einbau von neuen Schallschutzfenstern mit zeitgemäßem Standard.</p> <p>...</p>	<p>Passive Schallschutzmaßnahmen am Gebäude (z.B. Schallschutzfenster) haben gegenüber aktiven Schallschutzmaßnahmen an der Lärmquelle (z.B. Schallschutzwand) den Nachteil, dass sie nur im Innenraum wirksam sind, Freiflächen können nicht geschützt werden. In den Hinweisen zur Lärmaktionsplanung der Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) wird deshalb gefordert, dass aktive Maßnahmen Vorrang vor passiven Maßnahmen (wie Schallschutzfenster) haben.</p> <p>Ein Rechtsanspruch auf die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern bei Gebäuden an bestehenden Verkehrswegen besteht nicht.</p> <p>Die Landeshauptstadt München plant jedoch die Wiedereinrichtung eines Schallschutzfensterprogramms. Das Programm soll entsprechend den LAI-Vorgaben vor allem dort zum Einsatz kommen, wo andere Möglichkeiten wie aktiver Schallschutz oder Verlagerung von Verkehrsströmen an den räumlichen Gegebenheiten oder Notwendigkeiten der Bündelung von Verkehrsströmen scheitern.</p> <p>Das städtische Schallschutzfensterprogramm wird vorrangig in den 24 Untersuchungsgebieten des Lärmaktionsplans umgesetzt werden.</p> <p>Der Einbau von Schallschutzfenstern ist nur möglich, wenn das Einverständnis des Wohnungseigentümers vorliegt.</p>
	Geschwindigkeitskontrollen	
11	<p>Innsbrucker Ring</p> <p>...</p> <p>2) Zu hohe Geschwindigkeiten.</p>	<p>Für Geschwindigkeitskontrollen im Hauptstraßennetz ist grundsätzlich die Polizei zuständig.</p> <p>Stellungnahme Polizei:</p>

14.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für B_02 Innsbrucker Ring / Leuchtenberggring / Ampfingstraße		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	Sicherstellen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird (regelmäßige Kontrollen); ...	Von den angesprochenen Straßen befinden sich u. a. folgende Straßen im regelmäßigen Geschwindigkeitsmessprogramm des Polizeipräsidiums München und werden von der Polizei regelmäßig bemessen: <ul style="list-style-type: none"> • Richard-Strauß-Tunnel- südliche Fahrtrichtung • Kapuzinerstraße zwischen der Auenstraße und der Lindwurmstraße • Rosenheimer Straße zwischen der Hochstraße und dem Innsbrucker Ring Im Zeitraum 01.01.2011 bis zum 01.04.2011 wurden an den o. g. Örtlichkeiten zu unterschiedlichen Tageszeiten Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt. Dabei wurden insgesamt 949 Verkehrsteilnehmer beanstandet.
	Überprüfung des Fahrbahnbelags	
12	Innsbrucker Ring ... 3) Lärmbelastungen im tieffrequenten Bereich; Körperschall-Immissionen. Prüfen, ob sich der Körperschall durch feststellbare kleinräumige Unregelmäßigkeiten der Fahrbahnoberfläche (z.B. Absackungen, Querrillen o.ä.) überträgt.	Eine Begehung vor Ort ergab kein Hinweis auf sichtbare Schäden an der Straßenoberfläche, die die Körperschallimmissionen verursachen könnten.
13	Innsbrucker Ring / Berg-am-Laim-Straße (Kreuzungsbereich) 1) Der Fahrbahnbelag ist wellig. Beseitigung der Welligkeit. ...	Im Zuge der Erneuerung des Fahrbahnbelags der nördlichen Fahrbahn (stadteinwärts) an der Berg-am-Laim Straße wird ein Teilbereich der Kreuzung (Auffahrt zum Mittleren Ring) bereits 2011 saniert. Es ist vorgesehen, dass die Sanierung des restlichen Kreuzungsbereichs im Zuge einer derzeit in Planung befindlichen Erneuerungsmaßnahme des Fahrbahnbelags der südlichen Fahrbahn (stadtauswärts) in die Planungen mit einbezogen wird. Es ist zu beachten, dass die durch das Überfahren der Trambahngleise im Kreuzungsbereich entstehenden Immissionen durch die geplanten Fahrbahnsanierungen nicht minimiert werden können.
	Verkehrsverflüssigung	
14	Innsbrucker Ring / Berg-am-Laim-Straße (Kreuzungsbereich)... 2) Aufgrund geänderter Verkehrsverhältnisse ist für die Fahrtrichtung Süd an der Auffahrtsrampe eine erhöhte Staubildung festzustellen. Die Ampelschaltung an der Kreuzung ist offensichtlich wegen der Linksabbiegerfunktion unzureichend gelöst und die Straßenbahnlinie 19 besitzt eine Vorrangschaltung.	Eine Optimierung der Ampelschaltung wurde Ende 2010 realisiert. Eine Verschlechterung der ÖPNV-Beschleunigung/ Tram-Bevorrechtigung führt zu einer schleichenden Abwanderung vom ÖPNV hin zum motorisierten Individualverkehr (MIV) und somit effektiv zu noch mehr Stau
	Sonstiges	
15	Lärmbelastung -ca. 50 m Luftlinienentfernung- durch den Innsbrucker Ring ist ein Mehrfaches vom zulässigem Grenzwert TA Lärm Tag und Nacht, hier sind Lärminderungsmaßnahmen dringend geboten!	Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm gelten für Gewerbelärm und sind nicht maßgebend für den Straßenverkehrslärm. Am Innsbrucker Ring (Höhe Dornbergstraße / Altöttinger Straße) werden jedoch durch den Straßenverkehrslärm die vom Stadtrat für die Lärminderungsplanung festgelegten Anhaltswerte (L_{DEN} : 70 dB(A) / L_{night} : 60 dB(A)) überschritten. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurde nach Ermittlung der Belastungsschwerpunkte u.a. der o.g. Abschnitt des Innsbrucker Rings als Untersuchungsgebiet, in dem Maßnahmen zur Lärminderung untersucht werden, festgelegt.

15. Maßnahmenvorschläge für das Untersuchungsgebiet B_03 „Candidauffahrt“ / Candidstraße / Candidplatz / Pilgersheimer Straße / Hans-Mielich-Straße

15.1. Maßnahmenvorschläge für B_03 "Candidauffahrt" / Candidstraße / Pilgersheimer Straße / Candidplatz			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
Verkehrslenkende Maßnahmen			
• Verbesserung des Angebots an Öffentlichen Verkehrsmitteln:	0	5	--
• Verminderung Schwerlastverkehr:	6	0	Aufgrund der Verkehrsbedeutung als Hochleistungsstraße (Candidstraßen) können keine weiteren Einschränkungen für den Schwerverkehr, die über das bestehende LKW-Umleitungskonzept* hinausgehen, angeordnet werden. Der Mittlere Ring als Münchner „Hauptschlagader“ muss in seiner Leistungsfähigkeit insbesondere auch dem Schwerverkehr im bisherigen Umfang zur Verfügung stehen. Dies ist vor allem auch deshalb notwendig, um Verdrängungseffekte in das untergeordnete Straßensystem zu verhindern. *LKW über 3,5 t, deren Fahrt weder Ziel noch Quelle in München hat, werden auf die A 99 umgeleitet.
• Nachfahrverbot Schwerlastverkehr:	6	0	Eine Verkehrsumlenkung ist mangels leistungsfähiger Alternativen schwierig. Aufgrund der Verkehrsbedeutung als Hochleistungsstraße (Candidstraße) können keine weiteren Einschränkungen für den Schwerverkehr, die über das bestehende LKW-Umleitungskonzept* hinausgehen, angeordnet werden. Der Mittlere Ring als Münchner „Hauptschlagader“ muss in seiner Leistungsfähigkeit insbesondere auch dem Schwerverkehr im bisherigen Umfang zur Verfügung stehen. Dies ist vor allem auch deshalb notwendig, um Verdrängungseffekte in das untergeordneten Straßensystem zu verhindern
• Verkehrsumlenkung:	3	2	*LKW über 3,5 t, deren Fahrt weder Ziel noch Quelle in München hat, werden auf die A 99 umgeleitet.
• Ampelabschaltung nachts:	2	2	Weitere Ampelabschaltungen sind aus Verkehrssicherheitsgründen nicht möglich.
• Verkehrsverflüssigung:	2	2	Es liegen keine speziellen Hinweise auf konkrete Probleme vor, daher ist kein Handlungsbedarf gegeben.
• Parklizenzierung	3	3	Das Parkraummanagementgebiet Untergiesing ist nördlich der Candidstraße (innerhalb des Mittleren Rings) bereits eingeführt.
Verkehrsrechtliche Maßnahmen			
• Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:	1	3	-- Prüfung von Tempo 30 im Bereich Hans-Mielich-Str. (Candidpl-Jamnitzer): Es ist zu erwarten, dass die Anteile der Candidstraße einen hohen Einfluss auf die Pegel in der Hans-Mielich-Str. haben. Sollte die schalltechnische Untersuchung jedoch ergeben, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h eine spürbare Entlastung bringt, kann eine eingehende verkehrsrechtliche Prüfung durch das KVR erfolgen. Eventuelle Verdrängungseffekte könnten ggf. von der parallel verlaufende Pilgersheimer Straße kompensiert werden. keine Anordnung von Tempo 30 in den Bereichen - Schönstr. (Ludmilla-Candidpl.) - Pilgerheimerstr. (Candidpl-Jakob-Gelb-Pl.) Es ist zu vermuten, dass die hohe Lärmbelastung in der Schönstraße in erster Linie von der Candidstraße/ -auffahrt herrührt, so dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung in der Schönstraße wirkungslos bliebe. Zudem verkehrt die Buslinie 52 im Straßenverlauf. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h wird derzeit ausgeschlossen. Bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung in der Pilgersheimer Straße sind Verdrängungseffekte in die Hans-Mielich-Str. zu befürchten. Zudem weist die Pilgersheimer Straße nahezu in ihrem gesamten Verlauf eine relativ hohe Belastung auf. In den sich anschließenden Straßen (Falken- und Lilienstraße) setzt sich die hohe Belastung noch weiter

15.1. Maßnahmenvorschläge für B_03 "Candidauffahrt" / Candidstraße / Pilgersheimer Straße / Candidplatz			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
			<p>fort. Jegliche Grenzziehung für die Geschwindigkeitsbegrenzung wird in der Bevölkerung Unmut auslösen, eine Reduzierung des gesamten Streckenverlaufes ist nicht praktikabel. Auch hier verkehrt die Buslinie 52. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h wird derzeit ausgeschlossen.</p> <p>Schalltechnische Begutachtung Von der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h als Einzelmaßnahme, die – bezogen auf den Straßenverkehr der Hans-Mielich-Straße - zwar eine mittlere Pegelreduzierung von 2,4 dB(A) bewirkt, jedoch bei Berücksichtigung des Gesamtpegels aller Straßenverkehre, insbesondere der Candidstraße im Abschnitt zwischen Candidplatz und Jamnitzer Straße, eine mittlere Pegelminderung von weniger als 1 dB(A) bewirkt, profitieren nur sehr wenige Einwohner. Diese Pegelreduktion ist akustisch in der Regel nicht mehr wahrnehmbar. Ein Tempo 30 in der Hans-Mielich-Straße ist aus akustischer Sicht erst nördlich der Krumpferstraße schalltechnisch sinnvoll und akustisch wahrnehmbar.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitskontrollen: 	4	1	<p>Für Geschwindigkeitskontrollen im Hauptstraßennetz ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Das KVR wird die Polizei um eine verstärkte Überwachung in den Untersuchungsgebieten bitten. Sofern der Zuständigkeitsbereich des KVR berührt ist, ist die Kommunale Verkehrsüberwachung gerne bereit, im Rahmen von Schwerpunktaktionen Geschwindigkeitskontrollen in den Untersuchungsgebieten durchzuführen.</p> <p>Stellungnahme Polizei: Während die Candidstraße im regelmäßigen Geschwindigkeitsmessprogramm des Polizeipräsidiums München bemessen wird und im Zeitraum vom 01.01.2011 bis 25.04.2011 insgesamt 200 Fahrzeugführer wegen überhöhter Geschwindigkeit beanstandet wurden, wird die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Candidauffahrt im Rahmen des täglichen Streifendienstes durch die örtlich zuständige Polizeiinspektion mittels Handlasermessgerät überwacht. Die Geschwindigkeitsüberwachung der Hans-Mielich-Straße fällt grundsätzlich wegen der Eigenschaft als Tempo 30 Zone in den Zuständigkeitsbereich der Kommunalen Verkehrsüberwachung der Landeshauptstadt München.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Einsatz von Dynamischen Rückmeldesystemen:¹⁾ 	2	2	<p>Dynamische Rückmeldesysteme werden nur zu Schulwegsicherheitsmaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz eingesetzt. Ein Einsatz an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen zur Verminderung von Lärm ist nicht erfolgversprechend.</p>
Bauliche Maßnahmen			
<ul style="list-style-type: none"> • Lärmarmen Asphalt/Straßenbelag: 	6	0	<p>Der Bereich des Mittleren Rings im Untersuchungsgebiet wäre für die Maßnahme geeignet, sofern die Ergebnisse der derzeit laufenden Untersuchungen zu den schalltechnischen Eigenschaften und zur technischen Haltbarkeit an den bereits realisierten Teststrecken entsprechend positiv verlaufen und der vorhandene Belag ohnehin erneuert werden muss.</p> <p>Die Bereiche Pilgersheimer Str. und Hans-Mielich-Str. sind aufgrund der dort vorherrschenden verkehrlichen und technischen Rahmenbedingungen (zu kurze ampelfreie Strecken, ein gleichmäßiger Einbau des Belags über ein längere knotenfreie Strecke ist nicht möglich) ungeeignet.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Schallschutzwand oder -wall: 	3	2	<p>Eine Verlängerung der vorhandenen Schallschutzwand im Bereich der Candidauffahrt wäre möglich.</p> <p>Schalltechnische Begutachtung Durch die Verlängerung der bestehenden Schallschutzwand nördlich der B2R in Richtung Westen innerhalb des bestehenden Trenngrüns der Fahrbahnen bis zur Gerhardstraße, lassen sich Pegelminderungen von bis zu 3,5 dB(A) im näheren Umfeld der Wand an der bestehenden Wohnbebauung erzielen. Es profitieren jedoch nur wenige Einwohner von der Maßnahme. Dies ist v.a. darauf zurückzuführen, dass Schallschutzwände mit Höhen von bis zu 4,0 m über Fahrbahnoberkante an</p>

15.1. Maßnahmenvorschläge für B_03 "Candidauffahrt" / Candidstraße / Pilgersheimer Straße / Candidplatz			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
			<p>der umliegenden 3- bis 5-geschossigen Bebauung nur in den unteren Geschossen pegelmindernd wirksam sind. Die erzielbare Pegelreduktion ist von daher im Wesentlichen nur in den Erdgeschosse bzw. den 1. Obergeschossen wahrnehmbar.</p> <p>Der Einbau einer höheren Wand auf der betrachteten Länge ist aus schalltechnischer Sicht nur dann sinnvoll, wenn auch die vorhandene, östlich angrenzende Wand entsprechend erhöht werden würde.</p>
• Straße tiefer legen (Troglage):	2	3	Es wird eine Wand geprüft. Troglage wird aus konstruktiven Gründen ausgeschlossen.
• Einhausung der Straße: ²⁾	3	2	<p>Vorschlag: Einhausung der Candidauffahrt (Gerhardstr. - Candidpl.) Ausschlusskriterium: Eine Einhausung mit Befestigung an der Rampe ist statisch nicht möglich.</p>
• Tunnel:	5	0	Es wird eine Wand geprüft. Tunnel wird aus konstruktiven Gründen ausgeschlossen.
• Schallschutzfenster:	4	0	<p>Passive Schallschutzmaßnahmen am Gebäude (z.B. Schallschutzfenster) haben gegenüber aktiven Schallschutzmaßnahmen an der Lärmquelle (z.B. Schallschutzwand) den Nachteil, dass sie nur im Innenraum wirksam sind, Freiflächen können nicht geschützt werden. In den Hinweisen zur Lärmaktionsplanung der Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) wird deshalb gefordert, dass aktive Maßnahmen Vorrang vor passiven Maßnahmen (wie Schallschutzfenster) haben.</p> <p>Ein Rechtsanspruch auf die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern bei Gebäuden an bestehenden Verkehrswegen besteht nicht. Die Landeshauptstadt München plant jedoch die Wiedereinrichtung eines Schallschutzfensterprogramms. Das Programm soll entsprechend den LAI-Vorgaben vor allem dort zum Einsatz kommen, wo andere Möglichkeiten wie aktiver Schallschutz oder Verlagerung von Verkehrsströmen an den räumlichen Gegebenheiten oder Notwendigkeiten der Bündelung von Verkehrsströmen scheitern.</p> <p>Das städtische Schallschutzfensterprogramm wird vorrangig in den 24 Untersuchungsgebieten des Lärmaktionsplans umgesetzt werden. Der Einbau von Schallschutzfenstern ist nur möglich, wenn das Einverständnis des Wohnungseigentümers vorliegt.</p> <p>In der Candidstraße 18-26 plant die BKV (Bayerische Versorgungskammer) die Realisierung von Lärmschutzbausteinen an der Südfassade der Wohnanlage für ca. 104 Wohnungen. Ein Antrag wurde 2009 gestellt. Ein Musterbaustein bereits realisiert.</p>
• Schließung von Baulücken: ³⁾	3	2	<p>Riegelbebauung:</p> <p>- Hans-Mielich-Agilolfinger Str. = Candidstr. 2 - 16: Hier gab es im Rahmen des Förderprogramms „Wohnen am Ring“ Vorgespräche bezüglich der Fördermöglichkeiten mit dem Erwerber der Wohnanlage (ehem. GBWAG). Geplant ist eine Aufstockung der straßenbegleitenden Bebauung sowie die Schließung der Baulücke</p> <p>Die Schließung von Baulücken liegt nicht nur im Entscheidungsbereich der Stadt, sondern die Eigentümerinnen und Eigentümer der jeweiligen Grundstücke sind primär dafür selbst verantwortlich. Die Stadt kann hier zunächst beratend tätig werden. Eventuell könnte das Einschalten eines politischen Gremiums, z.B. des Bezirksausschusses, etwas bewirken.</p> <p>Schalltechnische Begutachtung Durch die Schließung der Baulücke an der Bebauung Candidstraße 2-16, errechnet sich eine örtliche Pegelreduzierung von bis zu 6 dB(A) innerhalb des Wohngebietes – mit Ausnahme der straßenzugewandten Fassaden der ersten Häuserreihen.</p>
<p>¹⁾ Dynamische Rückmeldesysteme: Mobile Geschwindigkeitsmessstellen mit Displaytafel. Ist die Geschwindigkeit eines sich nähernden Fahrzeugs höher als ein festgelegter Schwellenwert, so blinkt ein Schriftzug wie z.B. „Langsam“ in rot auf, sonst wird der Schriftzug „Danke“ in grün angezeigt. Zusätzlich können unterstützende Bildmotive</p>			

15.1. Maßnahmenvorschläge für B_03 "Candidauffahrt" / Candidstraße / Pilgersheimer Straße / Candidplatz			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
<p>dargestellt werden, die Lob und Tadel verstärken.</p> <p>²⁾ Einhausung: Eine Einhausung besteht aus Seitenwänden und einer Überdachung.</p> <p>³⁾ Schließung von Baulücken: Lückenschluss in der Straßenrandbebauung z.B. durch zusätzliche Gebäude oder Schallschutzwände</p>			

15.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für B_03 "Candidauffahrt" / Candidstraße / Pilgersheimer Straße / Candidplatz		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	Tunnelbau	
1	Untertunnelung nach Isarbrücke in Höhe Osram Richtung Tegernseer Landstrasse, Mac Grawgraben Richtung Autobahn mit Abzweigung in die Chimgastrasse. Dies wird besonders dringlich, wenn der Luise Kieselbach Tunnel fertig ist	Am 08.06.2011 stimmte die Vollversammlung des Stadtrates dem Beschluss zur Fortschreibung des „Handlungsprogrammes Mittlerer Ring“ zu. Die Verwaltung wurde hier beauftragt, über die bereits umgesetzten bzw. in Bau befindlichen Tunnel am Mittleren Ring sowie über die bisher im Rahmen des Förderprogrammes „Wohnen am Ring“ umgesetzten Maßnahmen hinaus, für weitere Ringabschnitte Machbarkeitsuntersuchungen zur Verbesserung des Lärmschutzes und der lufthygienischen Situation durchzuführen. Der angesprochene Straßenabschnitt ist hierin enthalten.
2	Mittlerer Ring - Candidstraße Hochbrücke Fortführung des Luise Kieselbachtunnels, nach der Isar in Höhe Osram Richtung BAB Salzburg mit Abzweig Chiemgaustrasse	
	Schallschutz	
3	Candidstraße / Candidplatz: Aufgrund der starken Verkehrsmengen und der Steigung entsteht hoher Verkehrslärm, der von den bestehenden Lärmschutzwänden nur unzureichend abgeschirmt wird.	<p>Eine Erhöhung der bestehenden Schallschutzwände ist aus statischen Gründen nicht möglich.</p> <p>schalltechnische Begutachtung: Die vorhandenen Schallschutzwände, die aus bautechnischen Gründen nicht erhöht werden können, wurden erst in jüngerer Zeit saniert und entsprechen dem Stand der Technik, was Abschirmung sowie hochabsorbierende Eigenschaften angeht.</p>
	Sonstiges	
4	Der Verkehrslärm der freistehenden Brudermühlbrücke trägt wesentlich zur Lärmbelastung im Viertel bei. Zudem zählen zum Geltungsbereich der EU-Lärmschutzrichtlinie bzw. des BImSchG ausdrücklich auch öffentliche Erholungsgebiete in Ballungszentren. Daher müssen Lärmschutzmaßnahmen auch für die Brudermühlbrücke ergriffen werden.	<p>Nach EU-Umgebungslärmrichtlinie sollen Ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms geschützt werden. Für die ruhigen Gebiete kommen insbesondere öffentlich zugängliche Erholungsflächen in Betracht, die vorhandene Lärmbelastung soll einen Schwellenwert (in München Lärmpegel L_{DEN} kleiner 50 dB(A)) unterschreiten. Eine Eignung des Isarraumes als Ruhiges Gebiet besteht in Teilen; verlärmte Bereiche an den stark belasteten Brücken sind dabei voraussichtlich zunächst ausgenommen.</p> <p>Lärmschutzmaßnahmen werden durch ein Ruhiges Gebiet nicht ausgelöst; sie können zunächst nur für die 24 ermittelten Untersuchungsgebiete geprüft werden.</p>
5	Wir haben genau zwei laute Straßen, Candid und Pilgersheimer. Für beide sind unterschiedliche Ansatzpunkte sinnvoll.	Anmerkung: der eingegebene Text ist eine Feststellung (keine Beantwortung erforderlich)

15.2. SMaßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für B_03 "Candidauffahrt"/ Candidstraße / Pilgersheimer Straße / Candidplatz		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
6	<p>Candidstr.</p> <p>VORSCHLAG: Lärmschutzwand an der Candidstraße zwischen Brudermühlbrücke und Candidauffahrt</p>	<p>Der Bereich zwischen Candidstr. Hausnr. 7 bis Höhe Gerhardstr. wäre für die Errichtung einer stadtverträglichen Schallschutzwand aus erschließungstechnischer Sicht geeignet. Da jedoch bei den derzeit gegebenen Straßenraumverhältnissen in diesem Bereich nicht ausreichend Raum im öffentlichen Grund zur Errichtung einer Schallschutzwand zur Verfügung steht, wären im nächsten Schritt verschiedene Möglichkeiten zur Realisierung dieser Maßnahme wie z.B. Verhandlungen mit den Grundstückseigentümern etc. zu prüfen.</p> <p>Schalltechnische Begutachtung Durch die Verlängerung der bestehenden Schallschutzwand nördlich der B2R in Richtung Westen innerhalb des bestehenden Trenngrüns der Fahrbahnen bis zur Gerhardstraße, lassen sich Pegelminderungen von bis zu 3,5 dB(A) im näheren Umfeld der Wand an der bestehenden Wohnbebauung erzielen. Es profitieren jedoch nur wenige Einwohner von der Maßnahme. Dies ist v.a. darauf zurückzuführen, dass Schallschutzwände mit Höhen von bis zu 4,0 m über Fahrbahnoberkante an der umliegenden 3- bis 5-geschossigen Bebauung nur in den unteren Geschossen pegelmindernd wirksam sind. Die erzielbare Pegelreduktion ist von daher im Wesentlichen nur in den Erdgeschosse bzw. den 1. Obergeschossen wahrnehmbar.</p>
7	<p>Candidplatz:</p> <p>Der ehemals schöne Candidplatz wird als „total verschandelt“ bewertet.</p> <p>Soweit es die bauliche und verkehrliche Situation zulässt, sollte der Platz ansprechender gestaltet werden.</p>	<p>Dies hat keine lärmtechnische Auswirkung, der Vorschlag wird bei evtl. Umbaumaßnahmen geprüft werden.</p>

16. Maßnahmenvorschläge für das Untersuchungsgebiet B_04 Auenstraße, Wittelsbacherstraße, Ehrengutstraße, Isartalstraße

16.1. Maßnahmenvorschläge für B_04 Auenstraße, Wittelsbacherstraße, Ehrengutstraße, Isartalstraße			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
Verkehrslenkende Maßnahmen			
• Verbesserung des Angebots an Öffentlichen Verkehrsmitteln:	3	3	Der Bereich ist durch U-Bahn und Tram ausreichend erschlossen: gemäß des Standards des Nahverkehrsplans in sehr dichter Taktfolge, sowie in zahlreichen Richtungen umsteigefrei.
• Verminderung Schwerlastverkehr:	4	2	Aufgrund der Verkehrsbedeutung als örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion (Sekundärnetz) können keine weiteren Einschränkungen für den Schwerverkehr, die über das bestehende LKW-Umleitungskonzept* hinausgehen, angeordnet werden. Diese Straßenzüge dienen in erster Linie der Aufnahme des Binnenverkehrs, der Verteilung des Ziel-/Quellverkehrs und der Verbindung der Stadtteile innerhalb Münchens. Die Erhaltung ihrer Leistungsfähigkeit ist vor allem auch deshalb notwendig, um Verdrängungseffekte in das nachgeordnete Straßensystem zu verhindern. Aufgrund dieser Funktion sind Maßnahmen der o.g. Art ausgeschlossen.
• Nachtfahrverbot Schwerlastverkehr:	4	2	
• Verkehrsumlenkung:	5	1	*LKW über 3,5 t, deren Fahrt weder Ziel noch Quelle in München hat, werden auf die A 99 umgeleitet.
• Ampelabschaltung nachts:	3	3	Weitere Ampelabschaltungen sind zur Zeit aus Verkehrssicherheitsgründen nicht möglich.
• Verkehrsverflüssigung:	2	4	Entsprechend dem Stadtratsbeschluss Verkehrs und Mobilitätsmanagementplan (VMP) ist eine Überprüfung und Optimierung der Grünen Welle „Isarparallele“ für den Zeitraum 2012 bis 2014 vorgesehen.
• Parklizenzierung	3	3	Die Parkraummanagementgebiete entlang der Auenstraße, Ehrengut- und Isartalstraße sind bereits eingeführt.
Verkehrsrechtliche Maßnahmen			
• Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:	3	3	Schalltechnische Begutachtung Eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h bewirkt eine mittlere Pegelreduzierung von 2,4 dB(A). Die Pegelreduktion ist akustisch in der Regel gerade noch wahrnehmbar. Da in dem betrachteten Teilgebiet die Zahl der möglichen Maßnahmen sehr eingeschränkt ist, stellt eine nächtliche Tempo 30 Regelung daher eine, auf diesen Teilbereich gesehen, sehr effektive Maßnahme dar. Die Überprüfung der Einführung von Tempo 30 wurde jedoch vom Stadtrat der Landeshauptstadt München in der Vollversammlung vom 25.04.2012 abgelehnt.
• Geschwindigkeitskontrollen:	3	3	Für Geschwindigkeitskontrollen im Hauptstraßennetz ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Das KVR wird die Polizei um eine verstärkte Überwachung in den Untersuchungsgebieten bitten. Sofern der Zuständigkeitsbereich des KVR berührt ist, ist die Kommunale Verkehrsüberwachung gerne bereit, im Rahmen von Schwerpunktaktionen Geschwindigkeitskontrollen in den Untersuchungsgebieten durchzuführen. Stellungnahme der Polizei: Aufgrund der positiven Unfallentwicklung in der Auenstraße sowie der wenig geeigneten Anhaltmöglichkeiten, ist eine Bemessung dieser Örtlichkeit aus polizeilicher Sicht derzeit als nachrangig anzusehen. Die Wittelsbacher Straße wird mittels Handlasermessgerät durch die örtlich zuständige Polizeiinspektion im Rahmen des täglichen Streifendienstes bemessen. Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen sind ebenfalls in der Ehrengutstraße aufgrund des dortigen Kindergartens vorgesehen und werden durch die örtlich zuständige Polizeidienststelle durchgeführt. Die Isartalstraße ist ebenfalls aufgrund der positiven Unfallentwicklung sowie der Straßenbedeutung (fehlende Gefährdung wie Schulen, Kindergärten usw.) im Zusammenhang mit Geschwindigkeitsmessungen als nachrangig zu sehen.

16.1. Maßnahmenvorschläge für B_04 Auenstraße, Wittelsbacherstraße, Ehrengutstraße, Isartalstraße			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
• Einsatz von Dynamischen Rückmeldesystemen: ¹⁾	2	4	Dynamische Rückmeldesysteme werden nur zu Schulwegsicherheitsmaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz eingesetzt. Ein Einsatz an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen zur Verminderung von Lärm ist nicht erfolversprechend.
Bauliche Maßnahmen			
• Lärmarmen Asphalt/Straßenbelag:	2	4	Aufgrund der verkehrlichen und technischen Rahmenbedingungen im Untersuchungsgebiet (zu kurze ampelfreie Fahrstrecken, enge Abbiegebeziehungen/Kurvenradien bzw. gleichmäßiger Einbau des Belags über eine längere knotenfreie Strecke ist nicht möglich), ist die Strecke für die Maßnahme nicht geeignet.
• Schallschutzwand oder -wall:	0	6	--
• Straße tiefer legen (Troglage):	0	6	--
• Einhausung der Straße: ²⁾	0	6	--
• Tunnel:	0	6	--
• Schallschutzfenster:	4	2	<p>Passive Schallschutzmaßnahmen am Gebäude (z.B. Schallschutzfenster) haben gegenüber aktiven Schallschutzmaßnahmen an der Lärmquelle (z.B. Schallschutzwand) den Nachteil, dass sie nur im Innenraum wirksam sind, Freiflächen können nicht geschützt werden. In den Hinweisen zur Lärmaktionsplanung der Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) wird deshalb gefordert, dass aktive Maßnahmen Vorrang vor passiven Maßnahmen (wie Schallschutzfenster) haben.</p> <p>Ein Rechtsanspruch auf die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern bei Gebäuden an bestehenden Verkehrswegen besteht nicht. Die Landeshauptstadt München plant jedoch die Wiedereinrichtung eines Schallschutzfensterprogramms. Das Programm soll entsprechend den LAI-Vorgaben vor allem dort zum Einsatz kommen, wo andere Möglichkeiten wie aktiver Schallschutz oder Verlagerung von Verkehrsströmen an den räumlichen Gegebenheiten oder Notwendigkeiten der Bündelung von Verkehrsströmen scheitern.</p> <p>Das städtische Schallschutzfensterprogramm wird vorrangig in den 24 Untersuchungsgebieten des Lärmaktionsplans umgesetzt werden. Der Einbau von Schallschutzfenstern ist nur möglich, wenn das Einverständnis des Wohnungseigentümers vorliegt.</p>
• Schließung von Baulücken: ³⁾	0	6	Die Schließung von Baulücken liegt nicht nur im Entscheidungsbereich der Stadt, sondern die Eigentümerinnen und Eigentümer der jeweiligen Grundstücke sind primär dafür selbst verantwortlich. Die Stadt kann hier zunächst beratend tätig werden. Eventuell könnte das Einschalten eines politischen Gremiums, z.B. des Bezirksausschusses, etwas bewirken.

¹⁾ **Dynamische Rückmeldesysteme:**
Mobile Geschwindigkeitsmessstellen mit Displaytafel. Ist die Geschwindigkeit eines sich nähernden Fahrzeugs höher als ein festgelegter Schwellenwert, so blinkt ein Schriftzug wie z.B. „Langsam“ in rot auf, sonst wird der Schriftzug „Danke“ in grün angezeigt. Zusätzlich können unterstützende Bildmotive dargestellt werden, die Lob und Tadel verstärken.

²⁾ **Einhausung:**
Eine Einhausung besteht aus Seitenwänden und einer Überdachung.

³⁾ **Schließung von Baulücken:**
Lückenschluss in der Straßenrandbebauung z.B. durch zusätzliche Gebäude oder Schallschutzwände

16.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für B_04 Auenstraße, Wittelsbacherstraße, Ehrengutstraße, Isartalstraße		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	Überprüfung Bauvorhaben Rodenstockgelände	
1	Höhe der Gebäude (Reflexion des Lärms) spielt wichtige Rolle. Megr Bäume pflanzen.	Bäume am Straßenrand sind schalltechnisch wenig wirksam, dienen jedoch einer angenehmeren Gestaltung des Wohnumfeldes. Eine Umsetzung des Vorschlags als eigenständige Maßnahme des Lärmaktionsplans ist daher nicht vorgesehen. Aus städtebaulichen und stadtökologischen Gründen wird dieser Vorschlag jedoch bei zukünftigen Umplanungen des Straßenraums wieder aufgegriffen und in den Abwägungsprozess der Planungen miteinbezogen.
2	Die geplante Bebauung des "Rodenstock"-Geländes mit bis zu 8 Geschossen erhöht in der gewünschten Ausführung die Schallreflexionen. Eine Reduzierung der Höhe des Baukörpers und geeignete Fassadengestaltung und -materialien sowie einen größerer Abstand zur Ehrengut-, Wittelsbacher-, Auen- und Isartalstraße könnte die bereits starke Lärmbelastung reduzieren.	Mehrere Anträge hierzu liegen dem Planungsreferat mittlerweile vor. Im Sinne eines effizienten Verwaltungshandelns werden alle vorgetragenen Anliegen in einer Beschlussvorlage für den BA 2 gesammelt behandelt werden. Die Beantwortung ist jedoch erst möglich, wenn der Bauantrag vorliegt, die Prüfung des Bauantrages abgeschlossen sein wird und die Genehmigungsfähigkeit festgestellt ist.
	Verbesserung ÖPNV-Anschluss	
3	gesamtes UG: In diesem Gebiet besteht ein Optimierungsbedarf für die ÖPNV-Anbindung. Die Förderung des ÖPNV vermindert den privaten Pkw-Anteil. Streckenverlängerung der Buslinie 131 bis in die Innenstadt.	Die MVG schlägt diese Maßnahme im Rahmen des Leistungsprogramms 2012 vor.
	Umstrukturierung des Stadtviertels	
4	gesamtes UG: Das gesamte Gebiet ist stark durch den Gewerbeverkehr des Großmarktes, des Viehhofs und des Schlachthofes belastet. Perspektivisch sollte überlegt werden, ob eine derartige Gewerbenutzung im Kontext der inneren Stadt angesiedelt bleiben sollte oder ob diese Nutzungen nicht in äußere städtische Bereiche verlagert werden können.	Aufgrund des Sanierungsbedarfs der Großmarkthallen wurden unterschiedlichen Betriebs- und Standortalternativen, die auch das Gelände des Schlacht- und Viehhofes einschließen, im Jahr 2009 umfassend geprüft. Der Stadtrat hat sich unter Abwägung der betrieblichen, stadtwirtschaftlichen und stadtplanerischen Gesichtspunkte grundsätzlich für einen Verbleib des Großmarktes am bisherigen Standort ausgesprochen, für Teilflächen des ehem. Viehhofes wird jedoch eine Freisetzung und Umstrukturierung weiterverfolgt. Ausschlaggebend für den Erhalt des Standortes war, dass eine Verlagerung innerhalb des Stadtgebietes aufgrund der absehbar nicht zur Verfügung stehenden Flächen kaum realisierbar scheint. Daneben wird ein Umzug der Markthallen München an den Stadtrand negativ beurteilt, da durch eine Verlagerung schwerwiegende Nachteile hinsichtlich der Erreichbarkeit und ein Wegbrechen der Kunden befürchtet werden muss. Damit würde eine Gefährdung der derzeit guten und qualitativ hochwertigen Versorgung Münchens mit frischen Lebensmitteln einhergehen. (Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 23.09.2009 unter ULR http://www.ris-muenchen.de/RII2/RII/ris_vorlagen_dokumente.jsp?risid=1756030).
	Verminderung Schwerlastverkehr	
5	Isartalstraße (bis Braunauer Eisenbahnbrücke) 2) Starker Lkw-Verkehr in diesem Bereich durch den Anlieferverkehr des Großmarktes. Generell sollte der Lkw-Verkehrsanteil reduziert werden.	Der hauptsächliche Verkehr zur und von der Großmarkthalle (MHM) wird über den Mittleren Ring abgewickelt. In der Schäflarnstraße (Verbindungsstraße zum Mittleren Ring) befindet sich die Zentraleinfahrt der Großmarkthalle. Diese Einfahrt muss der gesamte Anlieferverkehr (zumeist Schwerlastverkehr) passieren. Die Einfahrt ist aufgrund der betrieblichen Erfordernisse das gesamte Jahr über rund um die Uhr geöffnet. Die Lieferanten können einfahren und den betrieblichen Lkw-Platz als eine Art „Rasthof“ nutzen. Hierdurch wird der Verkehr auf den öffentlichen Straßen rund um die Großmarkthalle (Vermeidung von Suchverkehr und Aufstauungen sowie Parken im Wohngebiet etc.) entlastet. In den 1980er Jahren wurde im Rahmen einer großen (verkehrlichen) Sanierungsmaßnahme die Zentraleinfahrt und die damit verbundene betriebliche Verkehrsführung (u.a. Bau einer Unterführung) bewusst so angelegt, um die Verkehrsproblematik und den damit verbundenen Lärm zu entschärfen.

16.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für B_04 Auenstraße, Wittelsbacherstraße, Ehrengutstraße, Isartalstraße		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	Beschilderung	
6	<p>Isartalstraße (bis Braunauer Eisenbahnbrücke)</p> <p>3) Lkw fahren sich häufig unter der Braunauer Eisenbahnbrücke fest, da die Durchfahrtshöhe nicht ausreichend ausgeschildert ist; die Wendemöglichkeit für Lkw ist sehr schlecht und die aufwendigen Wendemanöver sind sehr laut, weil die Lkw sehr langsam fahren bzw. rangieren; häufig beschädigen die Lkw beim Rückwärtsfahren die Bordsteine, Poller und Grünflächen. Damit die Lkw-Fahrer rechtzeitig auf die Durchfahrtshöhe der Eisenbahnbrücke informiert werden, sollte es eine bessere und frühzeitige Beschilderung geben (z.B. in der Auenstraße an der Kreuzung Baldeplatz); weiter wäre eine Höhenkontrollanlage für Lkw in der Auenstraße sinnvoll (Zuständigkeit: KVR); Aufnahmen der Durchfahrtshöhe in die Karten der Lkw-Navigationsgeräte.</p>	<p>Das Problem des Nichtbeachtens der Höhenbeschränkungen an Unterführungen ist nicht nur auf die angegebene Örtlichkeit beschränkt, sondern tritt an allen höhenbeschränkten Unterführungen im Stadtgebiet auf. Trotz vorhandener ausreichender Beschilderungen und Markierungen missachten LKW-Fahrer wohl aus Unaufmerksamkeit die deutlich erkennbaren Hinweise. Weitergehende Höhenkontrollanlagen, wie sie beispielsweise auf Autobahnen in Österreich vorhanden sind, sind im Stadtgebiet technisch äußerst aufwendig und kostenintensiv und vor allem auch "Stadtbildprägend".</p> <p>Das Kreisverwaltungsreferat hat keine Einflussmöglichkeit auf den Inhalt der zahlreichen privaten nicht bekannten Navigationskartenanbieter innerhalb und außerhalb Europas.</p>
	Schiene DB	
7	<p>Braunauer Eisenbahnbrücke</p> <p>Starker Schienenverkehr auf der Brücke belastet die umliegenden Wohngebiete. Die Brücke „dröhnt“.</p> <p>Erschütterungen belasten die Substanz der umliegenden (Wohn-)Gebäude. Prüfen, ob Finanzmittel aus dem Lärmsanierungsprogramm der Deutschen Bahn zur Sanierung der Brücke abgerufen werden können.</p>	<p>Für die Lärmaktionsplanung an Schienenstrecken der Deutschen Bahn ist die Regierung von Oberbayern zuständig. Der Vorschlag muss im Rahmen des Lärmaktionsplans der Regierung von Oberbayern für Strecken der Deutschen Bahn bewertet werden.</p>
	Verkehrsverflüssigung	
8	<p>Kreuzungssituation Baldeplatz</p> <p>Stark belasteter Verkehrsknotenpunkt im Kreuzungsbereich; besonders in den verkehrlichen Stoßzeiten (Berufsverkehr) ist dieser Bereich sehr laut; als störend werden die stetigen Brems- und Beschleunigungsvorgänge der Kfz empfunden.</p> <p>Häufig kommt es zu Rückstaus in die umliegenden Straßen (insbesondere: Wittelsbacherstraße und -brücke, Auenstraße sowie Kapuzinerstraße). Prüfen, ob eine Optimierung der Ampelschaltung die Rückstaus vermindern kann. Als besonders problematisch erweist sich der Umstand, dass sich im direkten Kreuzungsbereich die Auenstraße als auch die Wittelsbacherstraße verengen und dies massiv den verkehrlichen Fluss behindert und häufiges Hupen verursacht. Die Fahrbahnverengungen (in beide Richtungen Auenstraße und Wittelsbacherstraße) sollten nicht mehr im direkten Kreuzungsbereich erfolgen, sondern jeweils vor dem Baldeplatz....</p>	<p>Die Schaltung der Lichtzeichenanlage wurde überprüft und eine Optimierung der Verkehrssteuerung bereits durchgeplant. Die Umsetzung kann jedoch erst mit dem Austausch des Steuergerätes in ca. zwei Jahren erfolgen.</p> <p>Eine Reduzierung der zwei vorhandenen Fahrspuren im Zuflussbereich auf jeweils eine Fahrspur muss aus Leistungsfähigkeitsgründen abgelehnt werden, da dadurch eine Leistungsminderung von ca. 40 % gegeben wäre.</p> <p>Mit der Umsetzung von geplanten Radverkehrsanlagen in der Kapuzinerstr. wird darüber hinaus dann auch die Verkehrssteuerung neu geplant werden.</p>
9	<p>Kreuzungssituation Baldeplatz</p> <p>...</p> <p>Als besonders problematisch erweist sich der Umstand, dass sich im direkten Kreuzungsbereich die Auenstraße als auch die Wittelsbacherstraße verengen und dies massiv den verkehrlichen Fluss behindert und häufiges Hupen verursacht. Die Fahrbahnverengungen (in beide Richtungen Auenstraße und Wittelsbacherstraße) sollten nicht mehr im direkten Kreuzungsbereich erfolgen,</p>	

16.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für B_04 Auenstraße, Wittelsbacherstraße, Ehrengutstraße, Isartalstraße		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	sondern jeweils vor dem Baldeplatz.	
	Sonstiges	
10	<p>Isartalstraße (bis Braunauer Eisenbahnbrücke)</p> <p>1) Baulich ist es in diesem Bereich sehr eng, d.h. der Schall reflektiert von den umliegenden Wohngebäuden stark.</p>	<p>Die erforderlichen schalltechnischen Berechnungen für die Erstellung der Lärmkarten erfolgen auf Grundlage eines dreidimensionalen Rechenmodells, in welchem sämtliche schalltechnisch relevanten Gegebenheiten und Parameter integriert werden.</p> <p>Neben den Parametern Lage der Verkehrswege und Bebauung, Verkehrsmengen, Topografie und Lärmschutzmaßnahmen fließen auch Reflexionen von den umliegenden Gebäuden in die Berechnungen ein.</p>

17. Maßnahmenvorschläge für das Untersuchungsgebiet B_05 Rosenheimer Straße Südost

17.1. Maßnahmenvorschläge für B_05 Rosenheimer Straße Südost			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landbahnsystems München / Gutachter
Verkehrslenkende Maßnahmen			
• Verbesserung des Angebots an Öffentlichen Verkehrsmitteln:	0	4	--
• Verminderung Schwerlastverkehr:	1	4	Aufgrund der Verkehrsbedeutung als örtliche Hauptverkehrsstraße maßgebender Verbindungsfunktion (Sekundärnetz) können keine weiteren Einschränkungen für den Schwerverkehr, die über das bestehende LKW-Umleitungskonzept* hinausgehen, angeordnet werden. Diese Straßenzüge dienen in erster Linie der Aufnahme des Binnenverkehrs, der Verteilung des Ziel-/Quellverkehrs und der Verbindung der Stadtteile innerhalb Münchens. Die Erhaltung ihrer Leistungsfähigkeit ist vor allem auch deshalb notwendig, um Verdrängungseffekte in das nachgeordnete Straßensystem zu verhindern. Aufgrund dieser Funktion sind Maßnahmen der o.g. Art ausgeschlossen. *LKW über 3,5 t, deren Fahrt weder Ziel noch Quelle in München hat, werden auf die A 99 umgeleitet.
• Nachtfahrverbot Schwerlastverkehr:	2	3	
• Verkehrsumlenkung:	3	1	
• Ampelabschaltung nachts:	0	4	--
• Verkehrsverflüssigung:	2	3	Entsprechend Stadtratsbeschluss Verkehrs- und Mobilitätsmanagementplan (VMP) ist eine Überprüfung und Optimierung der Grünen Welle Rosenheimer Str. für 2011 vorgesehen.
• Parklizenzierung	1	4	In dem Stadtratsbeschluss von August 2010 wird in dem von Gutachter und Verwaltung erarbeitete und mit den Bezirksausschüssen abgestimmten Konzept festgestellt, dass derzeit in diesem Bereich kein Bedarf an einem Parkraummanagement besteht.
Verkehrsrechtliche Maßnahmen			
• Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:	3	2	Die Rosenheimer Straße zwischen Rosenheimer Platz und Orleansstraße ist eines der Leuchtturmprojekte des Grundsatzbeschlusses Radverkehr. Im Rahmen der hierzu geplanten Verkehrsverträglichkeitsuntersuchung wird auch die Verträglichkeit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in den Nachtstunden überprüft werden. Für den Streckenabschnitt zwischen Karl-Preis-Platz und Kirchseeoner Straße ist aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens und dem Verkehr mehrerer Buslinien keine Geschwindigkeitsbegrenzung geplant.
• Geschwindigkeitskontrollen:	3	2	Für Geschwindigkeitskontrollen im Hauptstraßennetz ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Das KVR wird die Polizei um eine verstärkte Überwachung in den Untersuchungsgebieten bitten. Sofern der Zuständigkeitsbereich des KVR berührt ist, ist die Kommunale Verkehrsüberwachung gerne bereit, im Rahmen von Schwerpunktaktionen Geschwindigkeitskontrollen in den Untersuchungsgebieten durchzuführen. Stellungnahme Polizei: Von den angesprochenen Straßen befinden sich u. a. folgende Straßen im regelmäßigen Geschwindigkeitsmessprogramm des Polizeipräsidiums München und werden von der Polizei regelmäßig bemessen: <ul style="list-style-type: none"> • (Richard-Strauß-Tunnel- südliche Fahrtrichtung) • (Kapuzinerstraße zwischen der Auenstraße und der Lindwurmstraße) • Rosenheimer Straße zwischen der Hochstraße und dem Innsbrucker Ring Im Zeitraum 01.01.2011 bis zum 01.04.2011 wurden an den o. g. Örtlichkeiten zu unterschiedlichen Tageszeiten Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt. Dabei wurden insgesamt 949 Verkehrsteilnehmer beanstandet.
• Einsatz von Dynamischen Rückmeldesystemen: ¹⁾	2	3	Dynamische Rückmeldesysteme werden nur zu Schulwegsicherheitsmaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz eingesetzt. Ein Einsatz an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen zur Verminderung von Lärm ist

17.1. Maßnahmenvorschläge für B_05 Rosenheimer Straße Südost			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landbahnsystems München / Gutachter
			nicht erfolgversprechend.
Bauliche Maßnahmen			
<ul style="list-style-type: none"> Lärmarmen Asphalt/Straßenbelag: 	4	1	<p>Das Gebiet wäre nur unter Einbeziehung eines größeren Umgriffs (bis Chiemgaustr.) und der Sicherstellung eines gleichmäßig stetigen Verkehrsflusses über den Kreuzungsbereich Kirchseeoner Str. (derzeit aufgrund der ÖPNV Vorrangschaltung nicht umfänglich gegeben) für diese Maßnahme geeignet, sofern die Ergebnisse der derzeit laufenden Untersuchungen zu den schalltechnischen Eigenschaften und zur technischen Haltbarkeit an den bereits realisierten Teststrecken entsprechend positiv verlaufen und der vorhandene Belag ohnehin erneuert werden muss.</p> <p>Es kann allerdings in keinem Fall befürwortet werden, dass Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung rückgängig gemacht werden, da Beschleunigungsmaßnahmen zu Gunsten des ÖPNV wesentlich zu dessen Attraktivitätssteigerung und somit erwiesenermaßen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs beitragen.</p> <p>Somit scheidet der Einbau eines lärmarmen Asphalts innerhalb dieses Untersuchungsgebiets aus.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Schallschutzwand oder -wall: 	4	1	<p>Aus erschließungstechnischen Gründen (Aufrechterhaltung von Zufahrten, Querungen etc.) ist diese Maßnahme nicht umsetzbar. Zudem müsste die Wand für den Schutz der oberen Stockwerke sehr hoch sein.</p> <p>Schalltechnische Begutachtung: Aus schalltechnischer Sicht stellt eine innerstädtische Lärmschutzwand im Bereich geschlossener und hoher Bebauung am Gehwegrand keine geeignete Maßnahme zur Lärminderung dar. Die Wirkung bleibt hier auf die Erdgeschosse, in Abhängigkeit der Höhe der Wand ggf. auch noch auf die 1. Obergeschosse der Gebäude beschränkt.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Straße tiefer legen (Troglage): 	1	4	Aus erschließungstechnischen Gründen (Aufrechterhaltung von Zufahrten, Querungen etc.) ist diese Maßnahme nicht umsetzbar
<ul style="list-style-type: none"> Einhausung der Straße: ²⁾ 	2	3	
<ul style="list-style-type: none"> Tunnel: 	2	3	
<ul style="list-style-type: none"> Schallschutzfenster: 	5	0	<p>Passive Schallschutzmaßnahmen am Gebäude (z.B. Schallschutzfenster) haben gegenüber aktiven Schallschutzmaßnahmen an der Lärmquelle (z.B. Schallschutzwand) den Nachteil, dass sie nur im Innenraum wirksam sind, Freiflächen können nicht geschützt werden. In den Hinweisen zur Lärmaktionsplanung der Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) wird deshalb gefordert, dass aktive Maßnahmen Vorrang vor passiven Maßnahmen (wie Schallschutzfenster) haben.</p> <p>Ein Rechtsanspruch auf die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern bei Gebäuden an bestehenden Verkehrswegen besteht nicht. Die Landeshauptstadt München plant jedoch die Wiedereinrichtung eines Schallschutzfensterprogramms. Das Programm soll entsprechend den LAI-Vorgaben vor allem dort zum Einsatz kommen, wo andere Möglichkeiten wie aktiver Schallschutz oder Verlagerung von Verkehrsströmen an den räumlichen Gegebenheiten oder Notwendigkeiten der Bündelung von Verkehrsströmen scheitern.</p> <p>Das städtische Schallschutzfensterprogramm wird vorrangig in den 24 Untersuchungsgebieten des Lärmaktionsplans umgesetzt werden. Der Einbau von Schallschutzfenstern ist nur möglich, wenn das Einverständnis des Wohnungseigentümers vorliegt.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Schließung von Baulücken: ³⁾ 	1	4	Die Schließung von Baulücken liegt nicht nur im Entscheidungsbereich der Stadt, sondern die Eigentümerinnen und Eigentümer der jeweiligen Grundstücke sind primär dafür selbst verantwortlich. Die Stadt kann hier zunächst beratend tätig werden. Eventuell könnte das Einschalten eines politischen Gremiums, z.B. des Bezirksausschusses, etwas bewirken.

17.1. Maßnahmenvorschläge für B_05 Rosenheimer Straße Südost			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landbahnsystems München / Gutachter
			Schalltechnische Begutachtung Die Schließung der alleinig vorhandenen Baulücke zwischen den Gebäuden Rosenheimer Straße 172- 194, bewirkt eine mittlere Pegelreduzierung von ca. 6 dB(A) im näheren Umfeld – mit Ausnahme der straßenzugewandten Fassaden der ersten Häuserreihen.
<p>¹⁾ Dynamische Rückmeldesysteme: Mobile Geschwindigkeitsmessstellen mit Displaytafel. Ist die Geschwindigkeit eines sich nähernden Fahrzeugs höher als ein festgelegter Schwellenwert, so blinkt ein Schriftzug wie z.B. „Langsam“ in rot auf, sonst wird der Schriftzug „Danke“ in grün angezeigt. Zusätzlich können unterstützende Bildmotive dargestellt werden, die Lob und Tadel verstärken.</p> <p>²⁾ Einhausung: Eine Einhausung besteht aus Seitenwänden und einer Überdachung.</p> <p>³⁾ Schließung von Baulücken: Lückenschluss in der Straßenrandbebauung z.B. durch zusätzliche Gebäude oder Schallschutzwände</p>			

17.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für B_05 Rosenheimer Straße Südost		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	Geschwindigkeit	
1	Rosenheimer Str. (Hausnr. unbekannt) Hohes Verkehrsaufkommen belastet umliegende Gebäude mit Lärm. Auch nachts ist der Straßenverkehr laut. Zu den Stoßzeiten (Berufsverkehr) ist der Verkehr sehr laut. Prüfen, ob nachts eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h möglich ist.	Die Rosenheimer Straße zwischen Rosenheimer Platz und Orleansstraße ist eines der Leuchtturmprojekte des Grundsatzbeschlusses Radverkehr. Im Rahmen der hierzu geplanten Verkehrsverträglichkeitsuntersuchung wird auch die Verträglichkeit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in den Nachtstunden überprüft werden. Für den Streckenabschnitt zwischen Karl-Preis-Platz und Kirchseeoner Straße ist aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens und dem Verkehren mehrerer Buslinien keine Geschwindigkeitsbegrenzung geplant.
2	Rosenheimer Str. (Hausnr. unbekannt) Die gefahrenen Geschwindigkeiten sind regelmäßig überhöht. Sicherstellen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird (regelmäßige Kontrollen, Installation einer zufallgesteuerten Blitzanlage).	Für Geschwindigkeitskontrollen im Hauptstraßennetz ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Stellungnahme Polizei: Von den angesprochenen Straßen befinden sich u. a. folgende Straßen im regelmäßigen Geschwindigkeitsmessprogramm des Polizeipräsidiums München und werden von der Polizei regelmäßig bemesen: <ul style="list-style-type: none"> • Richard-Strauß-Tunnel- südliche Fahrtrichtung • Kapuzinerstraße zwischen der Auenstraße und der Lindwurmstraße • Rosenheimer Straße zwischen der Hochstraße und dem Innsbrucker Ring Im Zeitraum 01.01.2011 bis zum 01.04.2011 wurden an den o. g. Örtlichkeiten zu unterschiedlichen Tageszeiten Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt. Dabei wurden insgesamt 949 Verkehrsteilnehmer beanstandet.
	Verkehrsverflüssigung	
3	Rosenheimer Straße / Wilramstraße / Kirchseeoner Straße (Kreuzungsbereich) Zu den Stoßzeiten (Berufsverkehr) kommt es im Kreuzungsbereich häufig zu Rückstausituationen. a) Schaltungen der Lichtsignalanlagen im Kreuzungsbereich prüfen und ggf. die Taktung anpassen. ...	Auf diesen Streckenabschnitt ist der ÖPNV beschleunigt. Verbesserungen für den Individualverkehr wären nur zu Lasten des ÖPNV realisierbar, so dass dies abgelehnt werden muss.
4	Rosenheimer Straße / Wilramstraße / Kirchseeoner	Ein Optimierungsbedarf von Verkehrsführungen bzw. Fahrbahnmar-

17.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für B_05 Rosenheimer Straße Südost		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	<p>Straße (Kreuzungsbereich)</p> <p>Zu den Stoßzeiten (Berufsverkehr) kommt es im Kreuzungsbereich häufig zu Rückstausituationen.</p> <p>...b) Fahrbahnmarkierung im Kreuzungsbereich optimieren.</p>	<p>kierungen ist nicht erkennbar. Das direkte Problem ist leider nicht dargestellt, so dass auf die besondere Situation nicht eingegangen werden kann.</p>
	Sonstiges	
5	<p>Der Straßenteil von der Kirchseeoner Straße bis zur Cheimgaustraße incl. der kompletten Kreuzung mit der Cheimgaustraße muß unbedingt in eine Maßnahme mit einbezogen werden, da diese Kreuzung die die stärkste Lärmquelle darstellt.</p>	<p>Aufgrund der knappen finanziellen Mittel im Rahmen der Aktionsplanung war es erforderlich Belastungsschwerpunkte zu erfassen und Untersuchungsgebiete herauszuarbeiten für die prioritär Lärminderungsmaßnahmen untersucht werden.</p> <p>Die Belastung im genannten Bereich der Rosenheimer Str. hat in Bezug auf den Mittelungspegel und Einwohnerdichte im Vergleich zu anderen Gebieten in München eine geringere Priorität. Der genannte Bereich der Rosenheimer Str. konnte deshalb nicht in die Liste der zur Lärmsanierung vorgesehenen Untersuchungsgebiete aufgenommen werden.</p> <p>Im Rahmen der aktuellen Lärminderungsplanung werden daher keine Lärmschutzmaßnahmen im genannten Bereich der Rosenheimer Str. umgesetzt.</p> <p>Die Gebiete, die in der aktuellen Lärminderungsplanung nicht berücksichtigt werden konnten, können bei einer entsprechenden Bewertung in einer der nächsten turnusmäßigen Fortschreibungen zum Zuge kommen.</p>

18. Maßnahmenvorschläge für das Untersuchungsgebiet B_06 Grünwalder Straße / Tegernseer Landstraße

18.1. Maßnahmenvorschläge für B_06 Grünwalder			Straße / Tegernseer Landstraße (Straße)
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
Verkehrslenkende Maßnahmen			
• Verbesserung des Angebots an Öffentlichen Verkehrsmitteln:	2	3	Der Bereich ist durch U-Bahn und Tram ausreichend erschlossen: gemäß des Standards des Nahverkehrsplans in sehr dichter Takfolge sowie in zahlreichen Richtungen umsteigefrei.
• Verminderung Schwerlastverkehr:	5	1	Die Grünwalder Straße ist auf ihrer gesamten Länge im Verkehrsentwicklungsplan in der obersten Kategorie der Hauptverkehrsstraßen (im Primärnetz) eingestuft. (Abschnitt TeLa: Sekundärnetz). Das Primärnetz dient in erster Linie dem Ziel der Bündelung starker Kfz-Verkehrsströme des großräumigen und regionalen Ziel-/Quellverkehrs sowie teilweise dem Durchgangsverkehr auf geeigneten bzw. geeignet auszubauenden Straßenzügen zur Entlastung von empfindlichen Wohnbereichen. Die Hauptfunktion besteht in der Verteilung starker Binnenverkehrsströme und starker gesamtstädtischer Ziel-/Quellverkehre. Aufgrund dieser Funktion sind Maßnahmen, die über das bestehende LKW-Umleitungskonzept* hinausgehen, ausgeschlossen. *LKW über 3,5 t, deren Fahrt weder Ziel noch Quelle in München hat, werden auf die A 99 umgeleitet.
• Nachtfahrverbot Schwerlastverkehr:	4	1	
• Verkehrsumlenkung:	3	3	
• Ampelabschaltung nachts:	1	3	Eine Ampelabschaltung ist aus Verkehrssicherheitsgründen nicht möglich.
• Verkehrsverflüssigung:	0	4	--
• Parklizenzierung	2	3	Für den Abschnitt innerhalb des Mittleren Rings die Umsetzung in 2011 geplant. Außerdem wird voraussichtlich Ende 2011 ein Stadtratsbeschluss herbeigeführt, der die Parklizenzgebiete außerhalb des Mittleren Ringes beinhaltet.
Verkehrsrechtliche Maßnahmen			
• Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:	6	0	Die Grünwalder Straße ist eine der wesentlichen Ein- und Ausfallstraßen im Süden Münchens. Die Kreuzung Grünwalder Straße / Mittlerer Ring stellt einen wichtigen Knotenpunkt dar. Es verkehren einige Buslinien im Straßenverlauf. Eine Grenzziehung, die sich auf das UG beschränkt, könnte sich als problematisch erweisen, da im Anschluss an die Tegernseer Landstraße auch die Regerstraße eine vergleichbar hohe Belastung aufweist. Eine Ausweitung des Gebietes würde eine vergleichsweise lange Tempo-30-Strecke ergeben. Das KVR hält dieses Untersuchungsgebiet für eine Geschwindigkeitsbegrenzung während der Erprobungsphase für nicht geeignet.
• Geschwindigkeitskontrollen:	6	0	Für Geschwindigkeitskontrollen im Hauptstraßennetz ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Das KVR wird die Polizei um eine verstärkte Überwachung in den Untersuchungsgebieten bitten. Sofern der Zuständigkeitsbereich des KVR berührt ist, ist die Kommunale Verkehrsüberwachung gerne bereit, im Rahmen von Schwerpunktaktionen Geschwindigkeitskontrollen in den Untersuchungsgebieten durchzuführen.
• Einsatz von Dynamischen Rückmeldesystemen: ¹⁾	4	2	Dynamische Rückmeldesysteme werden nur zu Schulwegsicherheitsmaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz eingesetzt. Ein Einsatz an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen zur Verminderung von Lärm ist nicht erfolgversprechend.
Bauliche Maßnahmen			
• Lärmarmen Asphalt/Straßenbelag:	6	0	Aufgrund der verkehrlichen und technischen Rahmenbedingungen im Untersuchungsgebiet (zu kurze ampelfreie Fahrstrecken, gleichmäßiger Einbau des Belags über eine längere knotenfreie Strecke nicht möglich), ist die Strecke für die Maßnahme nicht geeignet.
• Schallschutzwand oder -wall:	3	3	Aus erschließungstechnischen Gründen (Aufrechterhaltung von Zufahrten, Querungen etc.) ist diese Maßnahme nicht umsetzbar.

18.1. Maßnahmenvorschläge für B_06 Grünwalder			Straße / Tegernseer Landstraße (Straße)
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
			Zudem müsste die Wand für den Schutz der oberen Stockwerke sehr hoch sein. Schalltechnische Begutachtung: Aus schalltechnischer Sicht stellt eine innerstädtische Lärmschutzwand im Bereich geschlossener und hoher Bebauung am Gehwegrand keine geeignete Maßnahme zur Lärminderung dar. Die Wirkung bleibt hier auf die Erdgeschosse, in Abhängigkeit der Höhe der Wand ggf. auch noch auf die 1. Obergeschosse der Gebäude beschränkt.
• Straße tiefer legen (Troglage):	3	2	Aus stadtgestalterischen und verkehrlichen Gründen wird diese Maßnahme ausgeschlossen.
• Einhausung der Straße: ²⁾	2	3	
• Tunnel:	3	2	
• Schallschutzfenster:	4	1	Passive Schallschutzmaßnahmen am Gebäude (z.B. Schallschutzfenster) haben gegenüber aktiven Schallschutzmaßnahmen an der Lärmquelle (z.B. Schallschutzwand) den Nachteil, dass sie nur im Innenraum wirksam sind, Freiflächen können nicht geschützt werden. In den Hinweisen zur Lärmaktionsplanung der Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) wird deshalb gefordert, dass aktive Maßnahmen Vorrang vor passiven Maßnahmen (wie Schallschutzfenster) haben. Ein Rechtsanspruch auf die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern bei Gebäuden an bestehenden Verkehrswegen besteht nicht. Die Landeshauptstadt München plant jedoch die Wiedereinrichtung eines Schallschutzfensterprogramms. Das Programm soll entsprechend den LAI-Vorgaben vor allem dort zum Einsatz kommen, wo andere Möglichkeiten wie aktiver Schallschutz oder Verlagerung von Verkehrsströmen an den räumlichen Gegebenheiten oder Notwendigkeiten der Bündelung von Verkehrsströmen scheitern. Das städtische Schallschutzfensterprogramm wird vorrangig in den 24 Untersuchungsgebieten des Lärmaktionsplans umgesetzt werden. Der Einbau von Schallschutzfenstern ist nur möglich, wenn das Einverständnis des Wohnungseigentümers vorliegt.
• Schließung von Baulücken: ³⁾	1	4	Die Schließung von Baulücken liegt nicht nur im Entscheidungsbereich der Stadt, sondern die Eigentümerinnen und Eigentümer der jeweiligen Grundstücke sind primär dafür selbst verantwortlich. Die Stadt kann hier zunächst beratend tätig werden. Eventuell könnte das Einschalten eines politischen Gremiums, z.B. des Bezirksausschusses, etwas bewirken.
<p>¹⁾ Dynamische Rückmeldesysteme: Mobile Geschwindigkeitsmessstellen mit Displaytafel. Ist die Geschwindigkeit eines sich nähernden Fahrzeugs höher als ein festgelegter Schwellenwert, so blinkt ein Schriftzug wie z.B. „Langsam“ in rot auf, sonst wird der Schriftzug „Danke“ in grün angezeigt. Zusätzlich können unterstützende Bildmotive dargestellt werden, die Lob und Tadel verstärken.</p> <p>²⁾ Einhausung: Eine Einhausung besteht aus Seitenwänden und einer Überdachung.</p> <p>³⁾ Schließung von Baulücken: Lückenschluss in der Straßenrandbebauung z.B. durch zusätzliche Gebäude oder Schallschutzwände</p>			

18.2. Maßnahmenvorschläge für B_06 Grünwalder Straße / Tegernseer Landstraße (Schiene)			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
Maßnahmen an der Lärmquelle			
<ul style="list-style-type: none"> Lärmarmere Gleiskörper (z.B. Rasengleis) 	2	0	Im Untersuchungsgebiet werden die Gleisanlagen der Trambahnen im Auftrag der Stadtwerke München laufend ertüchtigt und instand gehalten, um eine optimale Schallreduzierung zu erreichen. Bei zukünftigen Gleiserneuerungen soll dort im Rahmen der Möglichkeiten ein lärmarmere Rasengleiskörper verwendet werden. Im Bereich Weinbauernstraße bis Wettersteinplatz ist jedoch eine Befahrbarkeit des Bahnkörpers für Schienenersatzverkehre notwendig. Die Schienen werden in regelmäßigen Wartungsintervallen neu geschliffen, um die Lärmreduzierung zu optimieren.
<ul style="list-style-type: none"> Leisere Fahrzeuge 	2	0	Die eingesetzten Fahrzeuge entsprechen hinsichtlich ihrer Geräuschentwicklung den einschlägigen Vorschriften.
Bauliche Maßnahmen			
<ul style="list-style-type: none"> Schallschutzwand oder -wall 	0	2	--
<ul style="list-style-type: none"> Maßnahmen gegen Kurvenquietschen 	0	2	--
<ul style="list-style-type: none"> Schallschutzfenster: 	0	0	--
<ul style="list-style-type: none"> Schließung von Baulücken: ³⁾ 	1	1	Die Schließung von Baulücken liegt nicht nur im Entscheidungsbereich der Stadt, sondern die Eigentümerinnen und Eigentümer der jeweiligen Grundstücke sind primär dafür selbst verantwortlich. Die Stadt kann hier zunächst beratend tätig werden. Eventuell könnte das Einschalten eines politischen Gremiums, z.B. des Bezirksausschusses, etwas bewirken.
3) Schließung von Baulücken: Lückenschluss in der Straßenrandbebauung z.B. durch zusätzliche Gebäude oder Schallschutzwände			

18.3. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für B_06 Grünwalder Straße / Tegernseer Landstraße (Straße)		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	bauliche Maßnahmen an Straßen	
1	Reduzierung der Fahrspuren von zwei auf eine und Flüsterasphalt.	<p>lärmmindernder Fahrbahnbelag: Aufgrund der verkehrlichen und technischen Rahmenbedingungen im Untersuchungsgebiet (zu kurze ampelfreie Fahrstrecken, gleichmäßiger Einbau des Belags über eine längere knotenfreie Strecke ist nicht möglich), ist die Strecke für den Einbau eines lärmarmen Belags nicht geeignet.</p> <p>Reduzierung Fahrspuren: Die Grünwalder Straße ist gemäß Verkehrsentwicklungsplans als überregionale und regionale Hauptverkehrsstraßen Bestandteil des Primärnetzes. Eine Reduzierung der Fahrspuren von zwei auf eine ist daher nicht zu befürworten.</p>
	Straßenrandbepflanzungen als Schallschutz	
2	Begrünung mit Bäumen und Rasenstreifen am Straßenrand zum Lärmschlucken und für eine schönere und freundlichere Optik, dieser Schandfleck muß unbedingt anwohnerfreundlicher gestaltet werden!!!	Bäume am Straßenrand sind schalltechnisch wenig wirksam, dienen jedoch einer angenehmeren Gestaltung des Wohnumfelds. Eine Umsetzung des Vorschlags als eigenständige Maßnahme des Lärmaktionsplans ist daher nicht vorgesehen. Aus städtebaulichen und stadtoökologischen Gründen wird dieser Vorschlag jedoch bei zukünftigen Umplanungen des Straßenraums wieder aufgegriffen und in den Abwägungsprozess der Planungen miteinbezogen.

18.3. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für B_06 Grünwalder Straße / Tegernseer Landstraße (Straße)		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	Lärm durch Tramräder	
3	ratternde Räder der Tram.	An den Fahrzeugen werden regelmäßig die Profile der Radreifen vermessen. Dadurch können Unrundheiten frühzeitig erkannt und die Unrundheiten beseitigt werden.
	Geschwindigkeit	
4	Langsamere Geschwindigkeit!	Durch eine Reduzierung der Geschwindigkeit bei Tram und Bus sinkt die Attraktivität des ÖPNV. Dadurch kommt es zu einer Verlagerung weg vom ÖPNV hin zum motorisierten Individualverkehr (MIV) und somit zu einer Erhöhung der Fahrtenanzahl im MIV mit den damit verbundenen Lärmerhöhungen.
	Sonstiges	
5	Hohes Verkehrsaufkommen belastet die umliegende Wohnbebauung. Auf der Grünwalder Straße (danach die Martin-Luther-Straße) konzentriert sich der Verkehrsstrom stadteinwärts; Verkehr von der Tegernseer Landstraße fädelt sich in diesem Bereich ein und es kommt zu Rückstausituationen.	Zur Zeit wird ein Verkehrskonzept „Rahmenplanung Tegernseer Landstraße“ erstellt. Es wird noch 2011 dem Stadtrat vorgestellt. In diesem Zusammenhang wird auch der genannte Vorschlag überprüft.

19. Maßnahmenvorschläge für das Untersuchungsgebiet B_07 Schwanseestraße

19.1. Maßnahmenvorschläge für B_07 Schwanseestraße (Straße)			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
Verkehrslenkende Maßnahmen			
• Verbesserung des Angebots an Öffentlichen Verkehrsmitteln:	1	2	Der Bereich ist durch U-Bahn, Bus, Tram und S-Bahn ausreichend erschlossen (gemäß des Standards des Nahverkehrsplans in sehr dichter Taktfolge, sowie in zahlreichen Richtungen umsteigefrei).
• Verminderung Schwerlastverkehr:	3	0	Die Schwanseestraße ist in ihrer gesamten Länge im Verkehrsentwicklungsplan als örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion (Sekundärnetz) eingestuft. Diese Straßenzüge dienen in erste Linie der Aufnahme des Binnenverkehrs, der Verteilung des Ziel-/Quellverkehrs und der Verbindung der Stadtteile innerhalb Münchens. Aufgrund dieser Funktion sind Maßnahmen wie „Verminderung Schwerlastverkehr“ und „Nachtfahrverbot Schwerverkehr“ ausgeschlossen. Insbesondere auch da nach einer Zählung aus 2007 rund die Hälfte des Schweververkehrsanteils hier Linienbusse sind.
• Nachtfahrverbot Schwerlastverkehr:	3	0	
• Verkehrsumlenkung:	3	0	Eine Verkehrsumlenkung auf Alternativen scheint mangels leistungsfähiger Alternativen schwierig. Teile der radialen Alternativrouten im Südosten sind mit Ausnahme der Balanstraße ebenfalls Untersuchungsgebiete des Lärmaktionsplanes. Allenfalls eine großräumige Verlagerung von Verkehrsströmen könnte hier sinnvoll sein. Maßnahmen zur Verkehrsumlenkung auf den „Umweltverbund (öffentlicher Verkehr, Fußgänger und Fahrradfahrer)“ scheinen sehr sinnvoll.
• Ampelabschaltung nachts:	1	2	Eine Ampelabschaltung nachts ist aus Verkehrssicherheitsgründen nicht möglich.
• Verkehrsverflüssigung:	1	2	Eine Optimierung der Grünen Welle Schliersee-, Schwansee- ist für den Zeitraum 2012-2014 vorgesehen.
• Parklizenzierung	0	3	--
Verkehrsrechtliche Maßnahmen			
• Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:	3	0	Die Schwanseestraße hat eine besondere Bedeutung als Zubringer zum Giesinger Bahnhof. Es verkehren zahlreiche Buslinien, sowie die Tram. Selbst wenn der übrige Verkehr auf 30 km/h beschränkt würde, dürfte die Tram (im eigenen Gleisbett) weiterhin schneller fahren. Die Tram übt damit eine Sogwirkung auf den übrigen Verkehr aus, was zu einer schlechteren Befolgungsquote führt. Das KVR hält dieses Untersuchungsgebiet für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für alle Verkehrarten während der Erprobungsphase für nicht geeignet. Die Überprüfung der Einführung von Tempo 30 wurde zudem vom Stadtrat der Landeshauptstadt München in der Vollversammlung vom 25.04.2012 abgelehnt. Schalltechnische Begutachtung Von einer alternativ untersuchten nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung für Lkw auf 30 km/h als Einzelmaßnahme, die eine mittlere Pegelreduzierung von 1,5 dB(A) bewirkt, profitieren nur sehr wenige Einwohner. Die Pegelreduktion ist akustisch in der Regel nicht wahrnehmbar, jedoch verringert sich die Lästigkeit der Lkw-Fahrgeräusche aufgrund des geringeren Tempos erheblich.
• Geschwindigkeitskontrollen:	2	1	Für Geschwindigkeitskontrollen im Hauptstraßennetz ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Das KVR wird die Polizei um eine verstärkte Überwachung in den Untersuchungsgebieten bitten. Sofern der Zuständigkeitsbereich des KVR berührt ist, ist die Kommunale Verkehrsüberwachung gerne bereit, im Rahmen von Schwerpunktaktionen Geschwindigkeitskontrollen in den Untersuchungsgebieten durchzuführen.
• Einsatz von Dynamischen	1	2	Dynamische Rückmeldesysteme werden nur zu Schulwegsicherheits-

19.1. Maßnahmenvorschläge für B_07 Schwannsee Straße (Straße)			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
Rückmeldesystemen: ¹⁾			maßnahmen im nachgeordneten Straßennetz eingesetzt. Ein Einsatz an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen zur Verminderung von Lärm ist nicht erfolgversprechend.
Bauliche Maßnahmen			
• Lärmarmen Asphalt/Straßenbelag:	3	0	Aufgrund der verkehrlichen und technischen Rahmenbedingungen im Untersuchungsgebiet (zu kurze ampelfreie Fahrstrecken ein gleichmäßiger Einbau des Belags über eine längere knotenfreie Strecke ist nicht möglich), ist die Strecke für die Maßnahme nicht geeignet.
• Schallschutzwand oder -wall:	2	1	Aus erschließungstechnischen Gründen (Aufrechterhaltung von Zufahrten, Querungen etc.) ist diese Maßnahme nicht umsetzbar. Zudem müsste die Wand für den Schutz der oberen Stockwerke sehr hoch sein. Schalltechnische Begutachtung: Aus schalltechnischer Sicht stellt eine innerstädtische Lärmschutzwand im Bereich überwiegend geschlossener und hoher Bebauung keine geeignete Maßnahme zur Lärminderung dar. Die Wirkung bleibt hier auf die Erdgeschosse, in Abhängigkeit der Höhe der Wand ggf. auch noch auf die 1. Obergeschosse der Gebäude beschränkt.
• Straße tiefer legen (Troglage):	2	1	Aus stadtgestalterischen und erschließungstechnischen sowie verkehrlichen Gründen wird diese Maßnahme ausgeschlossen.
• Einhausung der Straße: ²⁾	0	3	--
• Tunnel:	1	2	Das Kosten/Nutzenverhältnis ist hier äußerst ungünstig, ein Tunnelbau wird daher ausgeschlossen.
• Schallschutzfenster:	1	2	Passive Schallschutzmaßnahmen am Gebäude (z.B. Schallschutzfenster) haben gegenüber aktiven Schallschutzmaßnahmen an der Lärmquelle (z.B. Schallschutzwand) den Nachteil, dass sie nur im Innenraum wirksam sind, Freiflächen können nicht geschützt werden. In den Hinweisen zur Lärmaktionsplanung der Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) wird deshalb gefordert, dass aktive Maßnahmen Vorrang vor passiven Maßnahmen (wie Schallschutzfenster) haben. Ein Rechtsanspruch auf die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern bei Gebäuden an bestehenden Verkehrswegen besteht nicht. Die Landeshauptstadt München plant jedoch die Wiedereinrichtung eines Schallschutzfensterprogramms. Das Programm soll entsprechend den LAI-Vorgaben vor allem dort zum Einsatz kommen, wo andere Möglichkeiten wie aktiver Schallschutz oder Verlagerung von Verkehrsströmen an den räumlichen Gegebenheiten oder Notwendigkeiten der Bündelung von Verkehrsströmen scheitern. Das städtische Schallschutzfensterprogramm wird vorrangig in den 24 Untersuchungsgebieten des Lärmaktionsplans umgesetzt werden. Der Einbau von Schallschutzfenstern ist nur möglich, wenn das Einverständnis des Wohnungseigentümers vorliegt.
• Schließung von Baulücken: ³⁾	2	0	Die Schließung von Baulücken liegt nicht nur im Entscheidungsbereich der Stadt, sondern die Eigentümerinnen und Eigentümer der jeweiligen Grundstücke sind primär dafür selbst verantwortlich. Die Stadt kann hier zunächst beratend tätig werden. Eventuell könnte das Einschalten eines politischen Gremiums, z.B. des Bezirksausschusses, etwas bewirken. Schalltechnische Begutachtung Durch das Schließen von Baulücken der senkrecht zur Schwannsee Straße situierten Gebäude Schwannsee Straße 9 - 29, die eine mittlere Pegelreduzierung von 6 dB(A) im Umfeld der Lückenschlüsse – mit Ausnahme der straßenzugewandten Fassaden der ersten Häuserreihen - bewirkt, profitieren ca. 170 Einwohner. Hierbei ist die starke Reduktion der Zahl der Betroffenen darauf zurückzuführen, dass 6 Lückenschlüsse mit einer Höhe von 15 m in die Berechnungen eingegangen sind. Lückenschlüsse beruhigen ebenfalls die weiteren Fassaden der ersten Häuserreihe, die nicht direkt der Straße zugewandt sind.

¹⁾ Dynamische Rückmeldesysteme:

19.1. Maßnahmenvorschläge für B_07 Schwannseestraße (Straße)			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
<p>Mobile Geschwindigkeitsmessstellen mit Displaytafel. Ist die Geschwindigkeit eines sich nähernden Fahrzeugs höher als ein festgelegter Schwellenwert, so blinkt ein Schriftzug wie z.B. „Langsam“ in rot auf, sonst wird der Schriftzug „Danke“ in grün angezeigt. Zusätzlich können unterstützende Bildmotive dargestellt werden, die Lob und Tadel verstärken.</p> <p>²⁾ Einhausung: Eine Einhausung besteht aus Seitenwänden und einer Überdachung.</p> <p>³⁾ Schließung von Baulücken: Lückenschluss in der Straßenrandbebauung z.B. durch zusätzliche Gebäude oder Schallschutzwände</p>			

19.2. Maßnahmenvorschläge für B_07 Schwannseestraße (Schiene)			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle
Maßnahmen an der Lärmquelle			
<ul style="list-style-type: none"> Lärmarmere Gleiskörper (z.B. Rasengleis) 	2	0	Ein lärmarmere Gleiskörper ist hier bereits vorhanden.
<ul style="list-style-type: none"> Leisere Fahrzeuge 	2	0	Die eingesetzten Fahrzeuge entsprechen hinsichtlich ihrer Geräusentwicklung den einschlägigen Vorschriften.
Bauliche Maßnahmen			
<ul style="list-style-type: none"> Schallschutzwand oder -wall 	1	1	Schallschutzwände oder -walle müssen aus städtebaulichen Gründen ausgeschlossen werden, ein Rechtsanspruch besteht nicht, da es sich um eine Bestandsstrecke handelt.
<ul style="list-style-type: none"> Maßnahmen gegen Kurvenquietschen 	2	0	Antiquietschaufschweißungen, Spurrandschmierung und stationäre Schmieranlagen im Bereich sehr enger Kurvenradien und dicht angebaute Bebauung werden im Rahmen der Möglichkeiten eingesetzt.
<ul style="list-style-type: none"> Schallschutzfenster: 	1	1	<p>Passive Schallschutzmaßnahmen am Gebäude (z.B. Schallschutzfenster) haben gegenüber aktiven Schallschutzmaßnahmen an der Lärmquelle (z.B. Schallschutzwand) den Nachteil, dass sie nur im Innenraum wirksam sind, Freiflächen können nicht geschützt werden. In den Hinweisen zur Lärmaktionsplanung der Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) wird deshalb gefordert, dass aktive Maßnahmen Vorrang vor passiven Maßnahmen (wie Schallschutzfenster) haben.</p> <p>Ein Rechtsanspruch auf die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern bei Gebäuden an bestehenden Verkehrswegen besteht nicht. Die Landeshauptstadt München plant jedoch die Wiedereinrichtung eines Schallschutzfensterprogramms. Das Programm soll entsprechend den LAI-Vorgaben vor allem dort zum Einsatz kommen, wo andere Möglichkeiten wie aktiver Schallschutz oder Verlagerung von Verkehrsströmen an den räumlichen Gegebenheiten oder Notwendigkeiten der Bündelung von Verkehrsströmen scheitern.</p> <p>Das städtische Schallschutzfensterprogramm wird vorrangig in den 24 Untersuchungsgebieten des Lärmaktionsplans umgesetzt werden. Der Einbau von Schallschutzfenstern ist nur möglich, wenn das Einverständnis des Wohnungseigentümers vorliegt.</p>
<ul style="list-style-type: none"> Schließung von Baulücken: ³⁾ 	2	0	<p>Die Schließung von Baulücken liegt nicht nur im Entscheidungsbereich der Stadt, sondern die <u>Eigentümerinnen und Eigentümer der jeweiligen Grundstücke</u> sind primär dafür <u>selbst</u> verantwortlich. Die Stadt kann hier <u>zunächst</u> beratend tätig werden. Eventuell könnte das Einschalten eines politischen Gremiums, z.B. des Bezirksausschusses, etwas bewirken.</p> <p>schalltechnische Begutachtung: Durch den Bau einer Schallschutzwand, d.h. dem Schließen von Baulücken der senkrecht zur Schwannseestraße situierten Gebäude Schwannseestraße 9 - 29, die eine mittlere Pegelreduzierung von 6 dB(A) im Umfeld der Lückenschlüsse – mit Ausnahme der straßenzuge-</p>

19.2. Maßnahmenvorschläge für B_07 Schwannseestraße (Schiene)			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle
			wandten Fassaden der ersten Häuserreihen - bewirkt, profitieren ca. 170 Einwohner. Hierbei ist die starke Reduktion der Zahl der Betroffenen darauf zurückzuführen, dass 6 Lückenschlüsse mit einer Höhe von 15 m in die Berechnungen eingegangen sind. Lückenschlüsse beruhigen ebenfalls die weiteren Fassaden der ersten Häuserreihe, die nicht direkt der Straße zugewandt sind.

19.3 Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für B_07 Schwannseestraße (Straße und Schiene)		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	Verkehrsumlenkung / Ausbau der Unterführung	
1	Schwerlastverkehr sollte auf der Chiemgaustrasse bleiben. Also Bahnunterführung tief genug versenken. Derzeit werden diese immer noch ueber Balanstasse und Schwannseestrasse umgeleitet.	Derzeit wird eine technische Machbarkeitsstudie für den Umbau der Eisenbahnüberführung erstellt. Dabei wird entsprechend dem Verkehrsentwicklungsplan das Ziel verfolgt, zukünftig den Schwerlastverkehr ohne Einschränkungen in der Chiemgaustraße führen zu können. Der Umbau der Eisenbahnüberführung wird durch die Deutsche Bahn veranlasst. Die Zuständigkeit liegt bei ROB. Der Vorschlag wird im Rahmen des Lärmaktionsplans der ROB berücksichtigt und bewertet. Bei Landeshauptstadt München ist deswegen keine Bearbeitung möglich.
2	Räumlich ist dieser Kreuzungsbereich sehr eng und es gibt ein leichtes Gefälle; die Tram zweigt in dieser Kreuzung in die Chiemgaustraße ab, um anschließend über die Aschauer Straße in die Hauptwerkstätte in der Ständlerstraße zu gelangen; beim Überfahren der Schienen durch die Kfz entsteht Lärm. Es sollte geprüft werden, ob die bisherige Tramverbindung zur Hauptwerkstätte entlang der Schwannseestraße direkt in die Stadelheimer Straße bzw. Ständlerstraße erfolgen kann.	Eine Verlegung der Zuführungsstrecke zur Hauptwerkstätte Ständlerstraße, wie vorgeschlagen, wird als eine Variante im Rahmen der Maßnahmen zur bevorstehenden DB-Brückensanierung Chiemgaustraße durch das Baureferat unter Mitwirkung der MVG geprüft. Die MVG kann die Maßnahme bei inhaltlicher und finanzieller Einigung zwischen Deutscher Bahn und Landeshauptstadt München / Baureferat prinzipiell umsetzen.

20. Maßnahmenvorschläge für das Untersuchungsgebiet B_09 Lindwurmstraße Südwest

20.1. Maßnahmenvorschläge für B_09 Lindwurmstraße (Straße)			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
Verkehrslenkende Maßnahmen			
• Verbesserung des Angebots an Öffentlichen Verkehrsmitteln:	4	3	Der Bereich ist durch U-Bahn und Tram ausreichend erschlossen: gemäß des Standards des Nahverkehrsplans in sehr dichter Taktfolge, sowie in zahlreichen Richtungen umsteigefrei.
• Verminderung Schwerlastverkehr:	4	3	Die Straße ist gemäß Verkehrsentwicklungsplan eine örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion. Aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung können keine weiteren Einschränkungen für den Schwerverkehr, die über das bestehenden LKW-Durchfahrtsverbot hinausgehen, angeordnet werden. LKW über 3,5 t, deren Fahrt weder Ziel noch Quelle in München hat, werden auf die A 99 umgeleitet.
• Nachtfahrverbot Schwerlastverkehr:	4	3	Ein Nachtfahrverbot für LKWs würde eine erhebliche Beeinträchtigung der Erschließung darstellen, da die An- bzw. Auslieferung häufig in den frühen Morgenstunden stattfindet
• Verkehrsumlenkung:	2	5	
• Ampelabschaltung nachts:	4	3	Weitere Ampelabschaltungen sind aus Verkehrssicherheitsgründen nicht möglich.
• Verkehrsverflüssigung:	3	4	Entsprechend dem Stadtratsbeschluss Verkehrs- und Mobilitätsmanagementplan (VMP) ist eine Überprüfung und Optimierung dieser Grünen Welle für 2011 vorgesehen.
• Parklizenzierung	5	2	Parkraummanagementgebiete sind beidseitig der Lindwurmstraße eingeführt.
Verkehrsrechtliche Maßnahmen			
• Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:	4	3	Schalltechnische Begutachtung Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h als Einzelmaßnahme innerhalb des Untersuchungsgebietes, also auch zwischen Poccistraße und Kapuzinerstraße, bewirkt eine mittlere Pegelreduzierung von 2,4 dB(A). Die Pegelreduktion ist akustisch in der Regel gerade noch wahrnehmbar. Da in dem betrachteten Teilgebiet die Zahl der möglichen Maßnahmen sehr eingeschränkt ist, stellt eine Tempo 30 Regelung daher eine, auf diesen Teilbereich gesehen, sehr effektive Maßnahme dar. Die Überprüfung der Einführung von Tempo 30 wurde jedoch vom Stadtrat der Landeshauptstadt München in der Vollversammlung vom 25.04.2012 abgelehnt.
• Geschwindigkeitskontrollen:	6	1	Für Geschwindigkeitskontrollen im Hauptstraßennetz ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Das KVR wird die Polizei um eine verstärkte Überwachung in den Untersuchungsgebieten bitten. Sofern der Zuständigkeitsbereich des KVR berührt ist, ist die Kommunale Verkehrsüberwachung gerne bereit, im Rahmen von Schwerpunktaktionen Geschwindigkeitskontrollen in den Untersuchungsgebieten durchzuführen.
• Einsatz von Dynamischen Rückmeldesystemen: ¹⁾	4	3	Dynamische Rückmeldesysteme werden nur zu Schulwegsicherheitsmaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz eingesetzt. Ein Einsatz an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen zur Verminderung von Lärm ist nicht erfolgversprechend.
Bauliche Maßnahmen			
• Lärmbarer Asphalt/Straßenbelag:	7	0	Aufgrund der verkehrlichen und technischen Rahmenbedingungen im Untersuchungsgebiet (zu kurze ampelfreie Fahrstrecken über eine längere knotenfreie Strecke ist nicht möglich), ist die Strecke für die Maßnahme nicht geeignet.
• Schallschutzwand oder -wall:	0	7	--

20.1. Maßnahmenvorschläge für B_09 Lindwurmstraße (Straße)			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
• Straße tiefer legen (Troglage):	0	7	--
• Einhausung der Straße: ²⁾	0	7	--
• Tunnel:	1	6	Ein Tunnel wird aus erschließungstechnischen Gründen sowie wegen des ungünstigen Kosten/Nutzenverhältnis ausgeschlossen.
• Schallschutzfenster:	5	2	<p>Passive Schallschutzmaßnahmen am Gebäude (z.B. Schallschutzfenster) haben gegenüber aktiven Schallschutzmaßnahmen an der Lärmquelle (z.B. Schallschutzwand) den Nachteil, dass sie nur im Innenraum wirksam sind, Freiflächen können nicht geschützt werden. In den Hinweisen zur Lärmaktionsplanung der Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) wird deshalb gefordert, dass aktive Maßnahmen Vorrang vor passiven Maßnahmen (wie Schallschutzfenster) haben.</p> <p>Ein Rechtsanspruch auf die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern bei Gebäuden an bestehenden Verkehrswegen besteht nicht.</p> <p>Die Landeshauptstadt München plant jedoch die Wiedereinrichtung eines Schallschutzfensterprogramms. Das Programm soll entsprechend den LAI-Vorgaben vor allem dort zum Einsatz kommen, wo andere Möglichkeiten wie aktiver Schallschutz oder Verlagerung von Verkehrsströmen an den räumlichen Gegebenheiten oder Notwendigkeiten der Bündelung von Verkehrsströmen scheitern.</p> <p>Das städtische Schallschutzfensterprogramm wird vorrangig in den 24 Untersuchungsgebieten des Lärmaktionsplans umgesetzt werden.</p> <p>Der Einbau von Schallschutzfenstern ist nur möglich, wenn das Einverständnis des Wohnungseigentümers vorliegt.</p>
• Schließung von Baulücken: ³⁾	1	6	<p>Die Schließung von Baulücken liegt nicht nur im Entscheidungsbereich der Stadt, sondern die Eigentümerinnen und Eigentümer der jeweiligen Grundstücke sind primär dafür selbst verantwortlich. Die Stadt kann hier zunächst beratend tätig werden. Eventuell könnte das Einschalten eines politischen Gremiums, z.B. des Bezirksausschusses, etwas bewirken.</p> <p>Schalltechnische Begutachtung Die überwiegend 5-7-geschossige Bebauung beiderseits der Lindwurmstraße ist bis auf einzelne punktuelle Durchdringungen geschlossen. Durch die Schließung von letzten Baulücken, die eine lokale mittlere Pegelreduzierung von ca. 6 dB(A) im Umfeld der Baulücke – mit Ausnahme der straßenzugewandten Fassade der ersten Häuserreihe - bewirkt, profitieren nur sehr wenige Einwohner.</p>
<p>¹⁾ Dynamische Rückmeldesysteme: Mobile Geschwindigkeitsmessstellen mit Displaytafel. Ist die Geschwindigkeit eines sich nähernden Fahrzeugs höher als ein festgelegter Schwellenwert, so blinkt ein Schriftzug wie z.B. „Langsam“ in rot auf, sonst wird der Schriftzug „Danke“ in grün angezeigt. Zusätzlich können unterstützende Bildmotive dargestellt werden, die Lob und Tadel verstärken.</p> <p>²⁾ Einhausung: Eine Einhausung besteht aus Seitenwänden und einer Überdachung.</p> <p>³⁾ Schließung von Baulücken: Lückenschluss in der Straßenrandbebauung z.B. durch zusätzliche Gebäude oder Schallschutzwände</p>			

20.2. Maßnahmenvorschläge für B_09 Lindwurmstr. (Schiene)			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
Maßnahmen an der Lärmquelle			
• Lärmarmer Gleiskörper (z.B.	0	1	--

20.2. Maßnahmenvorschläge für B_09 Lindwurmstr. (Schiene)			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	geeignet	nicht geeignet	
Rasengleis)			
• Leisere Fahrzeuge	1	0	Für die Lärmaktionsplanung an Schienenstrecken der Deutschen Bahn ist die Regierung von Oberbayern zuständig. Der Vorschlag muss im Rahmen des Lärmaktionsplans der Regierung von Oberbayern für Strecken der Deutschen Bahn bewertet werden.
Bauliche Maßnahmen			
• Schallschutzwand oder -wall	0	1	--
• Maßnahmen gegen Kurvenquietschen	1	0	Für die Lärmaktionsplanung an Schienenstrecken der Deutschen Bahn ist die Regierung von Oberbayern zuständig. Der Vorschlag muss im Rahmen des Lärmaktionsplans der Regierung von Oberbayern für Strecken der Deutschen Bahn bewertet werden.
• Schallschutzfenster	0	1	--
• Schließung von Baulücken: ³⁾	0	1	--
3) Schließung von Baulücken: Lückenschluss in der Straßenrandbebauung z.B. durch zusätzliche Gebäude oder Schallschutzwände			

20.3. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für B_09 Lindwurmstraße		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	Umgestaltung von Straßen	
1	Radstreifen auf die Fahrbahn, damit Kfz-Verkehr in der Mitte bleibt, ...	Die Lindwurmstraße ist eine örtliche Hauptverkehrsstraße mit einer maßgebenden Verbindungsfunktion. Inwieweit hier eine bauliche Änderung der Radwege in Betracht gezogen werden kann, wird nach den Untersuchungen zur Verbesserung der Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer im anschließenden Bereich, Richtung Innenstadt, festgestellt werden. Es ist in der Regel nicht üblich bei vorhandenem baulichen Radweg noch einen zweiten auf die Fahrbahn zu markieren. Im Falle einer Tempo-30-Regelung ganzzzeitig, kann der Radverkehr zwischen dem nichtbenutzungspflichtigen Radweg (der erhalten bleibt) oder dem Mischverkehr auf der Fahrbahn wählen. Bei einer Tempo-30-Zone ist die Anlage von benutzungspflichtigen Radfahrstreifen sogar gesetzlich ausgeschlossen (§ 45 Abs. 1 c StVO).
2	...Abseites der Kreuzungen baulicher Mittelstreifen (auch Querungshilfe) zur Beruhigung der Geschwindigkeiten. ...	Der Bau von Mittelstreifen ist prinzipiell möglich. Um die bestehende Anzahl von Fahrstreifen zu erhalten, ist allerdings in Teilbereichen (Senserstraße) der Wegfall von Parkbuchten o.ä. erforderlich. Erfahrungsgemäß führen bauliche Mittelstreifen aber eher zur Erhöhung der Geschwindigkeit, da die Richtungsverkehre getrennt sind und daher ungestört fließen können.
3	...Zumindest nachts Tempo 30, besser auch tagsüber. ...	Die Überprüfung der Einführung von Tempo 30 wurde vom Stadtrat der Landeshauptstadt München in der Vollversammlung vom 25.04.2012 abgelehnt.
4	...Kilometer- und schadensabhängige abhängige Straßenbenutzungsgebühren (evtl. zunächst als Forschungsprojekt).	Für die Einführung einer kilometer- und schadensabhängigen Straßenbenutzungsgebühr gibt es in Deutschland keine rechtliche Grundlage. In München ist sie daher zum jetzigen Zeitpunkt auch nicht vorgesehen.
	ÖPNV: U-Bahn	
5	Zusatzlärm von der U-Bahn: vermutlich zu hartes, altes Gleisbett. Fahrende U-Bahnen sind hör- und spürbar.	Im Rahmen der technischen und finanziellen Möglichkeiten wird der Erschütterungsschutz im Zuge von ohnehin notwendigen Gleiserneuerungsmaßnahmen optimiert. Es besteht kein Rechtsanspruch.
6	Da man bei uns im 1. Stock Ecke	

20.3. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für B_09 Lindwurmstraße		
Zeilen- nummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	Lindwurmstraße/Stielerstraße die U-Bahn hört bzw. spürt, wären auch hier dämmende Maßnahmen angebracht.	

21. Maßnahmenvorschläge für das Untersuchungsgebiet B_10 Kapuzinerstraße Südost

21.1. Maßnahmenvorschläge für B_10 Kapuzinerstraße Südost			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
Verkehrslenkende Maßnahmen			
• Verbesserung des Angebots an Öffentlichen Verkehrsmitteln:	2	0	Der Bereich ist durch die Metrobuslinie 58 ausreichend erschlossen: gemäß dem Standards des Nahverkehrsplans in sehr dichter Taktfolge.
• Verminderung Schwerlastverkehr:	2	0	Es handelt sich lt. Verkehrsentwicklungsplan um örtliche Hauptverkehrsstraßen mit maßgebender Verbindungsfunktion. Sie sind von erheblicher Bedeutung für die Erschließung der Innenstadt (Zubringer zum Mittleren Ring, dem Altstadttring sowie zur Isarparallele) bzw. als Nord-Süd-Verbindung. Geeignete Ausweichstrecken, die den LKW-Verkehr aufnehmen könnten, sind nicht vorhanden. Ein Nachtfahrverbot für LKWs würde eine erhebliche Beeinträchtigung des ortsansässigen Lebensmittelhandels darstellen, da die An- bzw. Auslieferung häufig in den frühen Morgenstunden stattfindet. Von besonderer Bedeutung im UG ist der Verkehr von und zur Großmarkthalle sowie dem Schlachthof, der ebenso zu einem nicht unerheblichen Teil in den Nachtstunden stattfindet.
• Nachtfahrverbot Schwerlastverkehr:	2	0	
• Verkehrsumlenkung:	0	2	--
• Ampelabschaltung nachts:	1	1	Entsprechend dem Grundsatzbeschluss Radverkehr wurde in diesem Bereich mit einer Machbarkeitsstudie geprüft inwieweit die Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr verbessert werden kann. Es ist vorgesehen, die Lichtzeichenanlage an der Geyerstr. ersatzlos zu streichen. Zusätzliche Ampelabschaltungen auf diesem Streckenzug sind aus Verkehrssicherheitsgründen nicht möglich.
• Verkehrsverflüssigung:	0	2	
• Parklizenzierung	1	1	Parklizenzgebiete sind beidseitig der Kapuzinerstraße eingerichtet.
Verkehrsrechtliche Maßnahmen			
• Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:	2	0	Die Überprüfung der Einführung von Tempo 30 wurde vom Stadtrat der Landeshauptstadt München in der Vollversammlung vom 25.04.2012 abgelehnt.
• Geschwindigkeitskontrollen:	2	0	Für Geschwindigkeitskontrollen im Hauptstraßennetz ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Das KVR wird die Polizei um eine verstärkte Überwachung in den Untersuchungsgebieten bitten. Sofern der Zuständigkeitsbereich des KVR berührt ist, ist die Kommunale Verkehrsüberwachung gerne bereit, im Rahmen von Schwerpunktaktionen Geschwindigkeitskontrollen in den Untersuchungsgebieten durchzuführen.
• Einsatz von Dynamischen Rückmeldesystemen: ¹⁾	2	0	Dynamische Rückmeldesysteme werden nur zu Schulwegsicherheitsmaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz eingesetzt. Ein Einsatz an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen zur Verminderung von Lärm ist nicht erfolversprechend.
Bauliche Maßnahmen			
• Lärmarmer Asphalt/Straßenbelag:	1	1	Aufgrund der verkehrlichen und technischen Rahmenbedingungen im Untersuchungsgebiet (zu kurze ampelfreie Fahrstrecken, ein gleichmäßiger Einbau des Belags über eine längere knotenfreie Strecke ist nicht möglich), ist die Strecke für die Maßnahme nicht geeignet.
• Schallschutzwand oder -wall:	0	2	--
• Straße tiefer legen (Troglage):	0	2	--
• Einhausung der Straße: ²⁾	0	2	--
• Tunnel:	0	2	--

21.1. Maßnahmenvorschläge für B_10 Kapuzinerstraße Südost			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
• Schallschutzfenster:	1	1	<p>Passive Schallschutzmaßnahmen am Gebäude (z.B. Schallschutzfenster) haben gegenüber aktiven Schallschutzmaßnahmen an der Lärmquelle (z.B. Schallschutzwand) den Nachteil, dass sie nur im Innenraum wirksam sind, Freiflächen können nicht geschützt werden. In den Hinweisen zur Lärmaktionsplanung der Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) wird deshalb gefordert, dass aktive Maßnahmen Vorrang vor passiven Maßnahmen (wie Schallschutzfenster) haben.</p> <p>Ein Rechtsanspruch auf die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern bei Gebäuden an bestehenden Verkehrswegen besteht nicht. Die Landeshauptstadt München plant jedoch die Wiedereinrichtung eines Schallschutzfensterprogramms. Das Programm soll entsprechend den LAI-Vorgaben vor allem dort zum Einsatz kommen, wo andere Möglichkeiten wie aktiver Schallschutz oder Verlagerung von Verkehrsströmen an den räumlichen Gegebenheiten oder Notwendigkeiten der Bündelung von Verkehrsströmen scheitern.</p> <p>Das städtische Schallschutzfensterprogramm wird vorrangig in den 24 Untersuchungsgebieten des Lärmaktionsplans umgesetzt werden. Der Einbau von Schallschutzfenstern ist nur möglich, wenn das Einverständnis des Wohnungseigentümers vorliegt.</p>
• Schließung von Baulücken: ³⁾	0	2	--

¹⁾ **Dynamische Rückmeldesysteme:**
Mobile Geschwindigkeitsmessstellen mit Displaytafel. Ist die Geschwindigkeit eines sich nähernden Fahrzeugs höher als ein festgelegter Schwellenwert, so blinkt ein Schriftzug wie z.B. „Langsam“ in rot auf, sonst wird der Schriftzug „Danke“ in grün angezeigt. Zusätzlich können unterstützende Bildmotive dargestellt werden, die Lob und Tadel verstärken.

²⁾ **Einhausung:**
Eine Einhausung besteht aus Seitenwänden und einer Überdachung.

³⁾ **Schließung von Baulücken:**
Lückenschluss in der Straßenrandbebauung z.B. durch zusätzliche Gebäude oder Schallschutzwände

21.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für B_10 Kapuzinerstraße Südost		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	Umgestaltung von Straßen	
1	Meine Familie und ich wohnen in unmittelbarer Nähe der Kapuzinerstraße. Wir hören sie (trotz Schallschutzfenstern) und wir leiden z.B. auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule oder zum Einkaufen. Katastrophal ist die Situation für Radfahrer (ich fahre kein Auto, ich habe auch keines). Die Kapuzinerstraße sollte auf der ganzen Länge auf zwei Fahrspuren reduziert werden, dann wäre auch Platz für Fahrradstreifen. ...	Ein Projekt zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen in der Kapuzinerstraße wird zur Zeit erarbeitet.
2	...Am Kapuzinerplatz könnte ich mir sehr gut einen Kreisverkehr vorstellen. Das würde Geschwindigkeit rausnehmen und den Platz aufwerten. Im Moment ist der Platz dicht, Autos fahren in die Kreuzung rein, dann wird rot und nichts geht mehr (außer Hupen). Die Frage zu dem spritsparenden Kurs bringt doch nix. ...	In der Verkehrsabwicklung sind am Kapuzinerplatz noch Leistungsreserven vorhanden, die einen so kostspieligen Umbau nicht rechtfertigen. Ursächlich für den Rückstau und die evtl. gegebenen Hupkonzerte, ist die Anbindung der Kapuzinerstr. an die Lindwurmstr. und die Ein- und Auspendvorgänge auf diesem Abschnitt. Ein Kreisverkehr am Kapuzinerplatz würde an dieser Situation keine Verbesserung bringen. Außerdem wird auf das Projekt zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen in der Kapuzinerstraße verwiesen, dessen Ergebnisse abzuwarten sind.
	Geschwindigkeit	
3	...Dazu dann noch Tempo 30 (denn die Radfahrer fahren auch nicht schneller). ...	Die Überprüfung der Einführung von Tempo 30 wurde vom Stadtrat der Landeshauptstadt München in der Vollversammlung vom 25.04.2012 abgelehnt.

21.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für B_10 Kapuzinerstraße Südost		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	ÖPNV	
4	<p>...Mehr ÖPNV in schneller Taktung, Radwege, Radwege, Autos zurückdrängen. Sie sind ja nicht nur laut, sie stinken und sind gefährlich. Es ist unglaublich, dass sich Radfahrer, Fußgänger, Alte, Kinder auf diesem mageren Gehsteig am Südfriedhof aneinander vorbeizwängen müssen, während der Autoverkehr daneben 4-spurig durchrauscht. Jeder halbwegs vernünftige Mensch muss diese Situation für absolut grotesk, ja menschenunwürdig halten. Eine Schande, dass hier nichts passiert. Und bitte nicht verträsten auf die nächsten 20 Jahre. Wir leben jetzt und wir wollen jetzt in Ruhe und gesund leben und für unsere Kinder eine lebenswerte Stadt hinterlassen!</p>	<p>Der Bereich ist durch die Metrobuslinie 58 gemäß des Standards des Nahverkehrsplans ausreichend erschlossen. Weitere Angebotsverbesserungen sind derzeit fachlich nicht notwendig und finanzierbar.</p>
	Umgestaltung der Straßen	
5	<p>Die Straßensituation in der Kapuzinerstraße ist hauptsächlich auf den motorisierten Straßenverkehr ausgerichtet. Sinnvoller wäre es, auch den anderen Verkehrsteilnehmern Straßenraum zur Verfügung zu stellen. So fehlt zwischen Thalkirchner Straße und Baldeplatz bisher ein Radweg.</p>	<p>Ein Projekt zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen in der Kapuzinerstraße wird zur Zeit erarbeitet.</p>
6	<p>Starker Straßenverkehr (Pkw, Lkw, Busse) auf teilweise vier Fahrspuren. Der Straßenverkehr sollte reduziert werden.</p>	<p>Ein Projekt zur Einrichtung von Radverkehrsanlagen in der Kapuzinerstraße wird zur Zeit erarbeitet.</p>
7	<p>Kapuzinerstraße zwischen Baldeplatz und Lindwurmstraße, insbesondere zwischen Thalkirchner Straße und Baldeplatz:</p> <p>Sehr breite Straßensituation verleitet zu erhöhten Geschwindigkeiten.</p> <p>Situation wird von den Anwohnern als sehr bis unerträglich laut empfunden.</p> <p>Störender Lieferverkehr blockiert eine Fahrbahn und provoziert häufiges Hupen und laute Beschleunigungsvorgänge.</p> <p>Hohe Geschwindigkeiten sind ein Sicherheitsrisiko für die anderen Verkehrsteilnehmer.</p> <p>a) Reduzierung der Fahrspuren; Bau eines Radweges.</p> <p>...</p>	
8	<p>Kapuzinerstraße zwischen Baldeplatz und Lindwurmstraße, insbesondere zwischen Thalkirchner Straße und Baldeplatz:</p> <p>Sehr breite Straßensituation verleitet zu erhöhten Geschwindigkeiten.</p> <p>Situation wird von den Anwohnern als sehr bis unerträglich laut empfunden.</p> <p>Störender Lieferverkehr blockiert eine Fahrbahn und provoziert häufiges Hupen und laute Beschleunigungsvorgänge.</p> <p>Hohe Geschwindigkeiten sind ein Sicherheitsrisiko für die anderen Verkehrsteilnehmer.</p> <p>...</p> <p>b) Reduzierung der erlaubten Geschwindigkeit veranlassen oder zumindest die Einhaltung der jetzigen durch Kontrollen sicherstellen.</p>	<p>Die Überprüfung der Einführung von Tempo 30 wurde vom Stadtrat der Landeshauptstadt München in der Vollversammlung vom 25.04.2012 abgelehnt.</p> <p>Für Geschwindigkeitskontrollen im Hauptstraßennetz ist grundsätzlich die Polizei zuständig.</p> <p>Stellungnahme Polizei:</p> <p>Von den angesprochenen Straßen befinden sich u. a. folgende Straßen im regelmäßigen Geschwindigkeitsmessprogramm des Polizeipräsidiums München und werden von der Polizei regelmäßig bemessen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • (Richard-Strauß-Tunnel- südliche Fahrtrichtung) • Kapuzinerstraße zwischen der Auenstraße und der Lindwurmstraße • (Rosenheimer Straße zwischen der Hochstraße und dem Innsbrucker Ring) <p>Im Zeitraum 01.01.2011 bis zum 01.04.2011 wurden an den o. g. Örtlichkeiten zu unterschiedlichen Tageszeiten Geschwindigkeits-</p>

21.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für B_10 Kapuzinerstraße Südost		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
		<p>Überwachungen durchgeführt. Dabei wurden insgesamt 949 Verkehrsteilnehmer beanstandet.</p> <p>Bezüglich des Parkens in der 2. Reihe wird die Polizei im Rahmen des allgemeinen Streifendienstes diese Örtlichkeit weiter überwachen.</p> <p>Schalltechnische Begutachtung Von einer nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h als Einzelmaßnahme, die eine mittlere Pegelreduzierung von 2,4 dB(A) bewirkt, profitieren nur wenige Einwohner. Die Pegelreduktion ist akustisch in der Regel gerade noch wahrnehmbar.</p>

22. Maßnahmenvorschläge für das Untersuchungsgebiet B_11 Innsbrucker Ring Süd

22.1. Maßnahmenvorschläge für B_11 Innsbrucker Ring Süd			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
Verkehrslenkende Maßnahmen			
• Verbesserung des Angebots an Öffentlichen Verkehrsmitteln:	1	19	Der Bereich ist durch U-Bahn und Bus ausreichend erschlossen: gemäß Standards Nahverkehrsplan in sehr dichter Taktfolge sowie in zahlreichen Richtungen umsteigefrei.
• Verminderung Schwerlastverkehr:	14	7	Der Innsbrucker Ring ist auf seiner gesamten Länge im Verkehrsentwicklungsplan in der obersten Kategorie der Hauptverkehrsstraßen (im Primärnetz) eingestuft. Das Primärnetz dient in erster Linie dem Ziel der Bündelung starker Kfz-Verkehrsströme des großräumigen und regionalen Ziel-/Quellverkehrs sowie teilweise dem/home/ulrike.dengler/Desktop/short cut UW 12/Laermminderungsplanung_EU_2007/_Aktionsplan2008/A_8_Bericht_LAP Durchgangsverkehr auf geeigneten bzw. geeignet auszubauenden Straßenzügen zur Entlastung von empfindlichen Wohnbereichen. Die Hauptfunktion besteht in der Verteilung starker Binnenverkehrsströme und starker gesamtstädtischer Ziel-/Quellverkehre. Aufgrund dieser Funktion sind Maßnahmen der o.g. Art ausgeschlossen.
• Nachtfahrverbot Schwerlastverkehr:	12	9	
• Verkehrsumlenkung:	6	15	
• Ampelabschaltung nachts:	1	19	Eine Ampelabschaltung ist aus Verkehrssicherheitsgründen nicht möglich.
• Verkehrsverflüssigung:	9	11	Entsprechend dem Stadtratsbeschluss Verkehrs- und Mobilitätsmanagementplan (VMP) ist eine Überprüfung und Optimierung dieser Grünen Welle für 2011vorgesehen.
• Parklizenzierung	1	20	Entlang des Mittleren Rings befinden sich in diesem Abschnitt keine Stellplätze am Straßenrand. Das angrenzende Gebiet innerhalb des Mittleren Rings wurde im Rahmen des Sektor IV untersucht – derzeit ergab sich daraus kein flächendeckender Bedarf einer Parklizenzierung.
Verkehrsrechtliche Maßnahmen			
• Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:	4	16	Der Innsbrucker Ring ist auf seiner gesamten Länge im Verkehrsentwicklungsplan in der obersten Kategorie der Hauptverkehrsstraßen (im Primärnetz) eingestuft. Das Primärnetz dient in erster Linie dem Ziel der Bündelung starker Kfz-Verkehrsströme des großräumigen und regionalen Ziel-/Quellverkehrs sowie teilweise dem Durchgangsverkehr auf geeigneten bzw. geeignet auszubauenden Straßenzügen zur Entlastung von empfindlichen Wohnbereichen. Die Hauptfunktion besteht in der Verteilung starker Binnenverkehrsströme und starker gesamtstädtischer Ziel-/Quellverkehre. Aufgrund dieser Funktion sind Maßnahmen der o.g. Art ausgeschlossen.
• Geschwindigkeitskontrollen:	8	12	Für Geschwindigkeitskontrollen im Hauptstraßennetz ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Das KVR wird die Polizei um eine verstärkte Überwachung in den Untersuchungsgebieten bitten. Sofern der Zuständigkeitsbereich des KVR berührt ist, ist die Kommunale Verkehrsüberwachung gerne bereit, im Rahmen von Schwerpunktaktionen Geschwindigkeitskontrollen in den Untersuchungsgebieten durchzuführen.
• Einsatz von Dynamischen Rückmeldesystemen: ¹⁾	1	13	Dynamische Rückmeldesysteme werden nur zu Schulwegsicherheitsmaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz eingesetzt. Ein Einsatz an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen zur Verminderung von Lärm ist nicht erfolgversprechend.
Bauliche Maßnahmen			
• Lärmarmen Asphalt/Straßenbelag:	15	5	Der Streckenabschnitt wäre für die Maßnahme geeignet, sofern die Ergebnisse der derzeit laufenden Untersuchungen zu den schalltechnischen Eigenschaften und zur technischen Haltbarkeit an den bereits realisierten Teststrecken entsprechend positiv verlaufen und der vorhandene Belag ohnehin erneuert werden muss.
• Schallschutzwand oder -wall:	15	6	Im Bereich des Grünzugs zwischen Echardinger Str. und Bad

22.1. Maßnahmenvorschläge für B_11 Innsbrucker Ring Süd			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
			<p>Schachener Str. wäre der Bau einer stadtverträglichen Schallschutzwand möglich.</p> <p>Schalltechnische Begutachtung Durch den Bau einer Schallschutzwand in den oben angegebenen Abschnitten, die eine mittlere Pegelreduzierung von bis zu 4 dB(A) im weiteren Umfeld der Bebauung östlich der Schallschutzwand bewirkt, profitieren im Rahmen der Lärmaktionsplanung nur wenige Einwohner, da an Gebäuden aufgrund des von Süd nach Nord zunehmend größeren Abstands zwischen dem Innsbrucker Ring und der Bebauung, die maßgebenden Auslösewerte von 70/60 dB(A) tags/nachts auch ohne Schallschutzmaßnahmen nicht überschritten sind. Für die Kleingärten zwischen Straße und Wohnbebauung lassen sich mit der Schallschutzwand Pegelminderungen von bis zu 6 dB(A) erzielen.</p>
• Straße tiefer legen (Troglage):	8	11	<p>In einer Abwägung für eine Troglage, eine Einhausung oder einen Tunnelbau fließen mehrere wesentliche Faktoren ein. Neben den Kosten der Baumaßnahme sind dies die Belastung der Straße und damit die Reduzierung des Lärmpegels, die Einwohnerdichte und die Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch den kreuzungsfreien Ausbau.</p> <p>Aus verkehrlicher Sicht könnte eine Troglage, eine Einhausung oder ein Tunnelbau eine sinnvolle Maßnahme zur Reduzierung der Lärmbelastung sein.</p> <p>Hierzu wären allerdings weiterführende Untersuchungen z.B. bezüglich der technischen Machbarkeit, der verkehrlichen Wirksamkeit, der zu erwartenden Reduzierung des Lärmpegels und der Baukosten erforderlich.</p> <p>Momentan werden diese Maßnahmen aber als zu kostenintensiv eingestuft und nicht weiterverfolgt.</p>
• Einhausung der Straße: ²⁾	9	12	
• Tunnel:	17	4	
• Schallschutzfenster:	10	11	<p>Passive Schallschutzmaßnahmen am Gebäude (z.B. Schallschutzfenster) haben gegenüber aktiven Schallschutzmaßnahmen an der Lärmquelle (z.B. Schallschutzwand) den Nachteil, dass sie nur im Innenraum wirksam sind, Freiflächen können nicht geschützt werden. In den Hinweisen zur Lärmaktionsplanung der Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) wird deshalb gefordert, dass aktive Maßnahmen Vorrang vor passiven Maßnahmen (wie Schallschutzfenster) haben.</p> <p>Ein Rechtsanspruch auf die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern bei Gebäuden an bestehenden Verkehrswegen besteht nicht. Die Landeshauptstadt München plant jedoch die Wiedereinrichtung eines Schallschutzfensterprogramms. Das Programm soll entsprechend den LAI-Vorgaben vor allem dort zum Einsatz kommen, wo andere Möglichkeiten wie aktiver Schallschutz oder Verlagerung von Verkehrsströmen an den räumlichen Gegebenheiten oder Notwendigkeiten der Bündelung von Verkehrsströmen scheitern.</p> <p>Das städtische Schallschutzfensterprogramm wird vorrangig in den 24 Untersuchungsgebieten des Lärmaktionsplans umgesetzt werden. Der Einbau von Schallschutzfenstern ist nur möglich, wenn das Einverständnis des Wohnungseigentümers vorliegt.</p>
• Schließung von Baulücken: ³⁾	2	19	<p>Im Bereich Zornedinger Straße 12-38 wurde eine ergänzende Lärmschutzbebauung der GWG durchgeführt. Insgesamt wurden ca. 150 Wohnungen (Bestand und Neubau) wirksam vor Lärm geschützt. Die Fertigstellung soll dieses Jahr erfolgen.</p> <p>Die Schließung von Baulücken liegt nicht nur im Entscheidungsbereich der Stadt, sondern die Eigentümerinnen und Eigentümer der jeweiligen Grundstücke sind primär dafür selbst verantwortlich. Die Stadt kann hier zunächst beratend tätig werden. Eventuell könnte das Einschalten eines politischen Gremiums, z.B. des Bezirksausschusses, etwas bewirken.</p> <p>Schalltechnische Begutachtung Durch die traufhohe Schließung einer vorhandenen Baulücke (Fuß- und Radweg Rupertigaustraße), die eine mittlere Pegelreduzierung von 6 dB(A) an der Bebauung im Umfeld des Lückenschlusses – mit Ausnahme der straßenzugewandten Fassaden der ersten Häuserreihen – bewirkt, profitieren ca. 115 Einwohner. Hierbei ist die Reduktion der Zahl der Betroffenen darauf zurückzuführen, dass der Lückenschluss mit ei-</p>

22.1. Maßnahmenvorschläge für B_11 Innsbrucker Ring Süd			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
			ner Höhe von 10 m in die Berechnungen eingegangen ist. Lückenschlüsse beruhigen ebenfalls die weiteren Fassaden der ersten Häuserreihe, die nicht direkt der Straße zugewandt sind.
<p>¹⁾ Dynamische Rückmeldesysteme: Mobile Geschwindigkeitsmessstellen mit Displaytafel. Ist die Geschwindigkeit eines sich nähernden Fahrzeugs höher als ein festgelegter Schwellenwert, so blinkt ein Schriftzug wie z.B. „Langsam“ in rot auf, sonst wird der Schriftzug „Danke“ in grün angezeigt. Zusätzlich können unterstützende Bildmotive dargestellt werden, die Lob und Tadel verstärken.</p> <p>²⁾ Einhausung: Eine Einhausung besteht aus Seitenwänden und einer Überdachung.</p> <p>³⁾ Schließung von Baulücken: Lückenschluss in der Straßenrandbebauung z.B. durch zusätzliche Gebäude oder Schallschutzwände</p>			

22.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für B_11 Innsbrucker Ring Süd		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	Schallschutzwand	
1	Lärmpegel stieg weiter an, seit die Westseite des mittleren Rings durchgehend bebaut ist.	<p>Im Bereich des Grünzugs zwischen Echaringer Str. und Bad Schachener Str. wäre der Bau einer stadtvträglichen Schallschutzwand möglich.</p> <p>Zur Zeit wird auch geprüft ob eine schalltechnische Untersuchung nach Fertigstellung des GWG-Gebäudes durchgeführt werden kann.</p> <p>Schalltechnische Begutachtung: Durch den Bau einer Schallschutzwand in den oben angegebenen Abschnitten, die eine mittlere Pegelreduzierung von bis zu 4 dB(A) im weiteren Umfeld der Bebauung östlich der Schallschutzwand bewirkt, profitieren im Rahmen der Lärmaktionsplanung nur sehr wenige Einwohner, da an Gebäuden aufgrund des von Süd nach Nord zunehmend größerem Abstands zwischen dem Innsbrucker Ring und der Bebauung die maßgebenden Auslösewerte von 70/60 dB(A) tags/nachts auch ohne Schallschutzmaßnahmen nicht überschritten sind. Für die Kleingärten zwischen Straße und Wohnbebauung lassen sich mit der Schallschutzwand Pegelminderungen von bis zu 6 dB(A) erzielen.</p>
2	<p>Innsbrucker Ring (Bereich: Grünzug Echaringer Straße): Straßenverkehrslärm belastet die Wohngebäude und die Grünanlage in der Echaringer Straße.</p> <p>a) Am östlichen Fahrbahnrand des Innsbrucker Rings im Bereich des Echaringer Grünstreifens hohe aber gleichzeitig stadtvträgliche Lärmschutzwände bauen.....</p>	<p>Im Bereich des Grünzugs zwischen Echaringer Str. und Bad Schachener Str. wäre der Bau einer stadtvträglichen Schallschutzwand möglich.</p> <p>Schalltechnische Begutachtung Durch den Bau einer Schallschutzwand in den oben angegebenen Abschnitten, die eine mittlere Pegelreduzierung von bis zu 4 dB(A) im weiteren Umfeld der Bebauung östlich der Schallschutzwand bewirkt, profitieren im Rahmen der Lärmaktionsplanung nur sehr wenige Einwohner, da an Gebäuden aufgrund des von Süd nach Nord zunehmend größerem Abstands zwischen dem Innsbrucker Ring und der Bebauung die maßgebenden Auslösewerte von 70/60 dB(A) tags/nachts auch ohne Schallschutzmaßnahmen nicht überschritten sind. Für die Kleingärten zwischen Straße und Wohnbebauung lassen sich mit der Schallschutzwand Pegelminderungen von bis zu 6 dB(A) erzielen.</p>
3	Seit Schließung der Baulücken Innsbrucker Ring innenstadt wird Verkehr noch lauter wahrgenommen.	<p>Im Bereich des Grünzugs zwischen Echaringer Str. und Bad Schachener Str. wäre der Bau einer stadtvträglichen Schallschutzwand möglich.</p> <p>Zur Zeit wird auch geprüft, ob eine schalltechnische Untersuchung nach Fertigstellung des GWG-Gebäudes durchgeführt werden kann.</p>
4	Das Haus liegt zwar nicht direkt am Ring, die zentrale Ausrichtung der Wohnung ist aber auf den Innsbrucker Ring. Die Lärmbelastung ist durch eine neue Riegelbebauung der Gewofag (Lärmschutzmaßnahme) auf der 'Innenseite' des	

22.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für B_11 Innsbrucker Ring Süd		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	Rings stark angestiegen. Es fehlt der Lärmschutz gegenüber der neuen Riegelbebauung.	
5	PROBLEM: durch neuen Häuserriegel am Innsbrucker Ring, der höher ist als die bisherige Bebauung, wird der Lärm über die gegenüberliegende Wildnholzerstr. bis in die Siedlung in der Zinnebergstr. hinein VORSCHALG: Errichtung einer Lärmschutzwand	
6	Echardingerstr.: Durch Neubau auf der gegenüberliegenden Seite ("Verflächigung" der Häuserwände zum Ring) noch stärkere Lärmbelästigung durch erhöhte Reflektion des Autolärms vom Ring.	
7	Wildenholzerstr.: Der Lärm des Innsbrucker Rings fließt voll in die Wildenholzener Strasse - diese wirkt wie ein Trichter. Ein Lärmschutz zwischen Kirchesseoner Str. und Steinseestrasse würde Wunder wirken....	
	Tunnel	
8	Untertunnelung wie Petuertunnel ist die optimale Lösung	In einer Abwägung für eine Troglage, eine Einhausung oder einen Tunnelbau fließen mehrere wesentliche Faktoren ein. Neben den Kosten der Baumaßnahme sind dies die Belastung der Straße und damit die Reduzierung des Lärmpegels, die Einwohnerdichte und die Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch den kreuzungsfreien Ausbau. Aus verkehrlicher Sicht könnte eine Troglage, eine Einhausung oder ein Tunnelbau eine sinnvolle Maßnahme zur Reduzierung der Lärmbelastung sein.
9	Tunnelbau analog zu Richard-Strauß-Straße gewünscht.	Hierzu wären allerdings weiterführende Untersuchungen z.B. bezüglich der technischen Machbarkeit, der verkehrlichen Wirksamkeit, der zu erwartenden Reduzierung des Lärmpegels und der Baukosten erforderlich. Momentan werden diese Maßnahmen aber als zu kostenintensiv eingestuft und nicht weiterverfolgt.
	Maßnahmen zur Verkehrsverflüssigung	
10	Wildenholzerstr.: ...Ausserdem ist seit der Eröffnung des Richard-Strass-Tunnels täglich stehender Verkehr zwischen Ampfingstr. und Autobahneinfahrt. Das ist ein unerträglicher Zustand. Sie haben ständig das Gefühl ein LKW mit laufendem Motor steht vor ihrem Haus.	Die Ursache des Problems an der Zufahrt zur A 8 aus Richtung Norden liegt an der Lichtzeichenanlage BAB A 8 / Innsbrucker Ring. Aufgrund der vom Stadtrat beschlossenen Priorisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) wird dort die Grünzeit des Mittleren Rings in Richtung Süden durch die Busse aus der Rosenheimer Straße kommend beschnitten. Durch die Stauungen der Linksabbieger zur Autobahn können die Fahrzeuge nicht mehr wie gewohnt abfließen. Das Kreisverwaltungsreferat hat bereits vor geraumer Zeit Maßnahmen in die Wege geleitet, um die Verkehrsabwicklung an diesem Knotenpunkt zu optimieren. Für die Maßnahme ist allerdings eine aufwendige Neuprojektierung der Verkehrstechnik notwendig. Mit deren Umsetzung rechnen wir im Sommer 2011.
11	Wildenholzerstr.: ...Die Ampelsituation zwischen Kirchesseoner Str. und BAB ist auch eine Zumutung für Autofahrer und Anwohner. Das gehört unbedingt untertunnelt bzw. überbrückt....	In einer Abwägung für einen Tunnelbau fließen mehrere wesentliche Faktoren ein. Neben den Kosten der Baumaßnahme sind dies die Belastung der Straße und damit die Reduzierung des Lärmpegels, die Einwohnerdichte und die Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch den kreuzungsfreien Ausbau. Aus verkehrlicher Sicht könnte ein Tunnelbau eine sinnvolle Maßnahme zur Reduzierung der Lärmbelastung sein. Hierzu wären allerdings weiterführende Untersuchungen z.B. bezüglich der technischen Machbarkeit, der verkehrlichen Wirksamkeit, der zu erwartenden Reduzierung des Lärmpegels und der Baukosten erforderlich. Momentan wird diese Maßnahmen aber als zu kostenintensiv eingestuft und nicht weiterverfolgt.
12	Wildenholzerstr.: ...Ferner haben die Städt. Busse immer Vorfahrt -	Eine Verlangsamung des ÖPNV durch Rücknahme der Busvorrechte führt u. a. zur schleichenden Rückverlagerung

22.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für B_11 Innsbrucker Ring Süd		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	dadurch wir der Verkehrsfluss laufend unterbrochen und der Stau erhöht sich noch - das gehört auch geändert. Ich hoffe - dass endlich etwas geschieht, denn der Lärm geht an die Nerven und Gesundheit. Es wird langsam unterträglich. Es wurden schon viele Veranstaltungen abgehalten - aber geändert hat sich bisher leider nichts. Nur immer vor den Wahlen wurden die Herrn und Damen aktiv und dann ist wieder alles in der Schublade verschwunden.	von Mobilität weg vom ÖPNV auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) und damit zu steigenden Lärmbelastungen. Die Fahrgäste der MVG nutzen den ÖPNV unter anderem wesentlich aufgrund der kurzen Reisezeiten.
13	Innsbrucker Ring / Bad-Schachener-Straße (Kreuzungsbereich): ...Die Ampelschaltung an der Kreuzung provoziert Rückstausituationen. Ampelschaltung sowie die Beschilderungen prüfen und ggf. optimieren (Beschilderung zur Nutzung der Echardinger Straße an der Kreuzung Innsbrucker Ring / Steinseestraße entfernen).	Die Ampelschaltung funktioniert verkehrabhängig, dies bedeutet, dass die Grünphasen entsprechend dem Verkehrsaufkommen variieren. Insbesondere ist aber der Verkehr am Innsbrucker Ring berücksichtigt. Entsprechend Stadtratsbeschluss Verkehrs- und Mobilitätsmanagementplan (VMP) ist eine Überprüfung und Optimierung der Grünen Welle Innsbrucker Ring für 2011 vorgesehen, die Bad-Schachener-Str. ist im Terminplan 2012-2014 vorgesehen.
	Schallschutz am Gebäude	
14	Innsbrucker Ring: In Folge der Riegelbebauung („Schallschutzbebauung“) an der westlichen Seite des Innsbrucker Rings erhöhen sich durch Reflexionen die Pegel an der östlichen Bebauung. Prüfen, ob an den Häuserfronten schallabsorbierende Bekleidungen angebracht werden können.	Die schalltechn. Beurteilung vor Erstellung des Gebäudes hat zu keiner Erhöhung des Schallpegels in diesem Bereich durch das Gebäude geführt. Dennoch wird zur Zeit geprüft ob nach seiner Fertigstellung noch einmal eine Untersuchung erfolgen kann.
	Geschwindigkeit	
15	Innsbrucker Ring (Bereich: Grünzug Echardinger Straße): Straßenverkehrslärm belastet die Wohngebäude und die Grünanlage in der Echardinger Straße. ...b) Sicherstellen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird (regelmäßige Kontrollen).	Für Geschwindigkeitskontrollen im Hauptstraßennetz ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Das KVR wird die Polizei um eine verstärkte Überwachung in den Untersuchungsgebieten bitten. Sofern der Zuständigkeitsbereich des KVR berührt ist, ist die Kommunale Verkehrsüberwachung gerne bereit, im Rahmen von Schwerpunktaktionen Geschwindigkeitskontrollen in den Untersuchungsgebieten durchzuführen.
	Vekehrslenkung	
16	Innsbrucker Ring / Bad-Schachener-Straße (Kreuzungsbereich): Die fehlende Linksabbiegemöglichkeit an der Kreuzung vom Innsbrucker Ring in die Bad-Schachener-Straße verursacht Ausweichverkehre in die umliegenden Wohngebiete (z.B. durch die Echardinger Straße). ...	Aus netzkonzeptionellen Erwägungen heraus wäre diese Lösung sicher wünschenswert, aber eine Öffnung der direkten Linksabbiegemöglichkeit ist aus Leistungsfähigkeitsgründen (erhebliche Rückstauung) nicht möglich. Eine angedachte Blockumfahrung (Rechtsabbiegen in die Bad-Schachener-Str. mit anschließender Wendemöglichkeit) wurde ebenfalls abgelehnt. Der Linksabbiegeverkehr wird momentan vom Innsbrucker Ring kommend über die Ampfing-, Aschheimer- und Bad-Schachener-Str. geführt.

23. Maßnahmenvorschläge für das Untersuchungsgebiet B_12 Chiemgaustraße Ost

23.1. Maßnahmenvorschläge für B_12 Chiemgaustraße Ost			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
Verkehrslenkende Maßnahmen			
• Verbesserung des Angebots an Öffentlichen Verkehrsmitteln:	0	5	--
• Verminderung Schwerlastverkehr:	3	2	Aufgrund der Verkehrsbedeutung als Hauptverkehrsstraße können keine weiteren Einschränkungen für den Schwerverkehr, die über das bestehende LKW-Umleitungskonzept* hinausgehen, angeordnet werden. Der Mittlere Ring als Münchner „Hauptschlagader“ muss in seiner Leistungsfähigkeit insbesondere auch dem Schwerverkehr im bisherigen Umfang zur Verfügung stehen. Dies ist vor allem auch deshalb notwendig, um Verdrängungseffekte in das nachgeordnete Straßensystem zu verhindern.
• Nachtfahrverbot Schwerlastverkehr:	3	2	*LKW über 3,5 t, deren Fahrt weder Ziel noch Quelle in München hat, werden auf die A 99 umgeleitet.
• Verkehrsumlenkung:	5	0	Es ist keine Ausweichstrecke vorhanden, die geeignet wäre, die Verkehrsströme der Hauptverkehrsstraße aufzunehmen. Aufgabe der Straßen des Primärnetzes ist es, starke Verkehre zu bündeln und damit das nachgeordnete Straßensystem zu entlasten.
• Ampelabschaltung nachts:	0	5	--
• Verkehrsverflüssigung:	3	2	Entsprechend dem Stadtratsbeschluss Verkehrs- und Mobilitätsmanagementplan (VMP) ist eine Überprüfung und Optimierung dieser Grünen Welle für 2011 vorgesehen.
• Parklizenzierung	1	4	In dem Stadtratsbeschluss von August 2010 wird in dem von Gutachter und Verwaltung erarbeiteten und mit den Bezirksausschüssen abgestimmten Konzept festgestellt, dass derzeit in diesem Bereich kein Bedarf an einem Parkraummanagement besteht.
Verkehrsrechtliche Maßnahmen			
• Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:	2	3	Einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann nicht zugestimmt werden. Der bereits vorhandene lärmarme Fahrbahnbelag (näheres hierzu unter Bauliche Maßnahmen, „Lärmarmer Asphalt/Straßenbelag“) ist als Lärminderungsmaßnahme ausreichend. Eine zusätzliche Geschwindigkeitsreduzierung um 10 km/h führt rechnerisch zu keiner nennenswerten schalltechnischen Verbesserung der Situation. Aus den schalltechnischen Untersuchungen die das Baureferat an den Strecken mit lärmarmen Fahrbahnbelag durchführt, ist bekannt, dass die schalltechnische Wirksamkeit der lärmarmen Beläge geschwindigkeitsabhängig ist. Geringere Geschwindigkeiten führen zu einer Abnahme der nachgewiesenen Pegelminderungen.
• Geschwindigkeitskontrollen:	3	2	Für Geschwindigkeitskontrollen im Hauptstraßennetz ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Das KVR wird die Polizei um eine verstärkte Überwachung in den Untersuchungsgebieten bitten. Sofern der Zuständigkeitsbereich des KVR berührt ist, ist die Kommunale Verkehrsüberwachung gerne bereit, im Rahmen von Schwerpunktaktionen Geschwindigkeitskontrollen in den Untersuchungsgebieten durchzuführen. Verschiedene Streckenabschnitte der Chiemgaustraße sowie der Balanstraße befinden sich im regelmäßigen Geschwindigkeitsmessprogramm des Polizeipräsidiums München und werden von der Polizei regelmäßig bemessen.
• Einsatz von Dynamischen Rückmeldesystemen: ¹⁾	3	2	Dynamische Rückmeldesysteme werden nur zu Schulwegsicherheitsmaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz eingesetzt. Ein Einsatz an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen zur Verminderung von Lärm ist nicht erfolgversprechend.
Bauliche Maßnahmen			

23.1. Maßnahmenvorschläge für B_12 Chiemgaustraße Ost			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
• Lärmarter Asphalt/Straßenbelag:	3	2	Zwischen Rosenheimer Str. und Pfälzer Wald-Str. wurde bereits 2009 ein lärmindernder Straßenbelag eingebaut.
• Schallschutzwand oder -wall:	4	1	<p>Im Bereich der Chiemgaustraße (Nordseite) zwischen Rosenheimer Str. und Hohenaschauer Straße wäre der Bau einer städtebaulich verträglichen Schallschutzwand möglich. Es müssten dazu die denkmalschutzrechtlichen (nördlich anliegendes Ensemble) und naturschutzrechtlichen (Erhalt der Bestandsbäume) Aspekte berücksichtigt werden.</p> <p>Schalltechnische Begutachtung Durch den Bau einer Schallschutzwand in den oben angegebenen Abschnitten, die eine mittlere Pegelreduzierung von 3,5 dB(A) im weiteren Umfeld der Bebauung nördlich der Schallschutzwand bewirkt, profitieren im Rahmen der Lärmaktionsplanung keine Einwohner, da an den in größerem Abstand zur Chiemgaustraße gelegenen Gebäuden die maßgebenden Auslösewerte von 70/60 dB(A) tags/nachts auch ohne Schallschutzmaßnahmen nicht überschritten sind.</p>
• Straße tiefer legen (Troglage):	3	2	Aus verkehrlicher Sicht könnte eine Troglage, eine Einhausung oder ein Tunnelbau eine sinnvolle Maßnahme zur Reduzierung der Lärmbelastung sein
• Einhausung der Straße: ²⁾	3	2	Hierzu wären allerdings weiterführende Untersuchungen z.B. bezüglich der technischen Machbarkeit, der verkehrlichen Wirksamkeit, der zu erwartenden Reduzierung des Lärmpegels und der Baukosten erforderlich. Momentan werden diese Maßnahmen als zu kostenintensiv eingestuft und nicht weiterverfolgt.
• Tunnel:	5	0	<p>Aus verkehrlicher Sicht könnte eine Troglage, eine Einhausung oder ein Tunnelbau eine sinnvolle Maßnahme zur Reduzierung der Lärmbelastung sein</p> <p>Hierzu wären allerdings weiterführende Untersuchungen z.B. bezüglich der technischen Machbarkeit, der verkehrlichen Wirksamkeit, der zu erwartenden Reduzierung des Lärmpegels und der Baukosten erforderlich.</p> <p>Momentan werden diese Maßnahmen als zu kostenintensiv eingestuft und nicht weiterverfolgt.</p>
• Schallschutzfenster:	4	1	<p>Passive Schallschutzmaßnahmen am Gebäude (z.B. Schallschutzfenster) haben gegenüber aktiven Schallschutzmaßnahmen an der Lärmquelle (z.B. Schallschutzwand) den Nachteil, dass sie nur im Innenraum wirksam sind, Freiflächen können nicht geschützt werden. In den Hinweisen zur Lärmaktionsplanung der Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) wird deshalb gefordert, dass aktive Maßnahmen Vorrang vor passiven Maßnahmen (wie Schallschutzfenster) haben.</p> <p>Ein Rechtsanspruch auf die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern bei Gebäuden an bestehenden Verkehrswegen besteht nicht. Die Landeshauptstadt München plant jedoch die Wiedereinrichtung eines Schallschutzfensterprogramms. Das Programm soll entsprechend den LAI-Vorgaben vor allem dort zum Einsatz kommen, wo andere Möglichkeiten wie aktiver Schallschutz oder Verlagerung von Verkehrsströmen an den räumlichen Gegebenheiten oder Notwendigkeiten der Bündelung von Verkehrsströmen scheitern.</p> <p>Das städtische Schallschutzfensterprogramm wird vorrangig in den 24 Untersuchungsgebieten des Lärmaktionsplans umgesetzt werden. Der Einbau von Schallschutzfenstern ist nur möglich, wenn das Einverständnis des Wohnungseigentümers vorliegt.</p>
• Schließung von Baulücken: ³⁾	3	2	<p>Die Schließung von Baulücken liegt nicht nur im Entscheidungsbereich der Stadt, sondern die Eigentümerinnen und Eigentümer der jeweiligen Grundstücke sind primär dafür selbst verantwortlich. Die Stadt kann hier zunächst beratend tätig werden. Eventuell könnte das Einschalten eines politischen Gremiums, z.B. des Bezirksausschusses, etwas bewirken.</p> <p>Schalltechnische Begutachtung Die Schließung einer vorhandenen Baulücke bewirkt eine lokale mittlere Pegelreduzierung von bis zu 6 dB(A) im Nahbereich der Maßnahme. Es</p>

23.1. Maßnahmenvorschläge für B_12 Chiemgaustraße Ost			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
			profitiert nur eine geringe Anzahl von Anwohnern. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die mögliche Einzelmaßnahme nur ein Lückenschluss mit einer Höhe von 5 m darstellt, der in die Berechnungen eingegangen ist.
<p>¹⁾ Dynamische Rückmeldesysteme: Mobile Geschwindigkeitsmessstellen mit Displaytafel. Ist die Geschwindigkeit eines sich nähernden Fahrzeugs höher als ein festgelegter Schwellenwert, so blinkt ein Schriftzug wie z.B. „Langsam“ in rot auf, sonst wird der Schriftzug „Danke“ in grün angezeigt. Zusätzlich können unterstützende Bildmotive dargestellt werden, die Lob und Tadel verstärken.</p> <p>²⁾ Einhausung: Eine Einhausung besteht aus Seitenwänden und einer Überdachung.</p> <p>³⁾ Schließung von Baulücken: Lückenschluss in der Straßenrandbebauung z.B. durch zusätzliche Gebäude oder Schallschutzwände</p>			

23.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für B_12 Chiemgaustraße Ost		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	Geschwindigkeit	
1	Hohes Verkehrsaufkommen verursacht den Lärm. Insbesondere der Pendlerverkehr hat zugenommen. Die Beschleunigungsvorgänge stören besonders (auch nachts). a) Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 50 km/h.	Einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h kann nicht zugestimmt werden. Der bereits vorhandene lärmarme Fahrbahnbelag (näheres hierzu unter Kap. 23.1, Bauliche Maßnahmen, „Lärmarmen Asphalt/Straßenbelag“) ist als Lärminderungsmaßnahme ausreichend. Eine zusätzliche Geschwindigkeitsreduzierung um 10 km/h führt rechnerisch zu keiner nennenswerten schalltechnischen Verbesserung der Situation. Aus den schalltechnischen Untersuchungen die das Baureferat an den Strecken mit lärmarmen Fahrbahnbelag durchführt, ist bekannt, dass die schalltechnische Wirksamkeit der lärmarmen Beläge geschwindigkeitsabhängig ist. Geringere Geschwindigkeiten führen zu einer Abnahme der nachgewiesenen Pegelminderungen.
2	Hohes Verkehrsaufkommen verursacht den Lärm. Insbesondere der Pendlerverkehr hat zugenommen. Die Beschleunigungsvorgänge stören besonders (auch nachts). ...b) Prüfen, ob nachts eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h möglich ist.	Die Straßen des Primärnetzes dienen der Bündelung starker Verkehrsströme (hier bis zu 45.000 KFZ/24 h). Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h würde die Leistungsfähigkeit massiv beeinträchtigen. Negative Umweltauswirkungen durch „Stop and Go“ wären zu befürchten.
3	Hohes Verkehrsaufkommen verursacht den Lärm. Insbesondere der Pendlerverkehr hat zugenommen. Die Beschleunigungsvorgänge stören besonders (auch nachts). ...c) Vermehrte Geschwindigkeitskontrollen durch die Polizei (nicht nur Kontrollen sondern auch die Verkehrserziehung durch den Einsatz des mobilen Dialogdisplays [Anzeige: „Sie fahren gerade 54 km/h!“] fördern.	Für Geschwindigkeitskontrollen im Hauptstraßennetz ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Das KVR wird die Polizei um eine verstärkte Überwachung in den UG bitten. Sofern der Zuständigkeitsbereich des KVR berührt ist, ist die Kommunale Verkehrsüberwachung gerne bereit, im Rahmen von Schwerpunktaktionen Geschwindigkeitskontrollen in den UG durchzuführen. Verschiedene Streckenabschnitte der Chiemgaustraße sowie der Balanstraße befinden sich im regelmäßigen Geschwindigkeitsmessprogramm des Polizeipräsidiums München und werden von der Polizei regelmäßig bemessen. Dynamische Rückmeldesysteme werden seitens des KVR nur zu Schulwegsicherheitsmaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz eingesetzt. Ein-Einsatz an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen zur Verminderung von Lärm ist nicht erfolgversprechend.

23.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für B_12 Chiemgaustraße Ost		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
4	Hohes Verkehrsaufkommen verursacht den Lärm. Insbesondere der Pendlerverkehr hat zugenommen. Die Beschleunigungsvorgänge stören besonders (auch nachts). ...d) Installation von dauerhaften Geschwindigkeitsblitzern (in beide Fahrtrichtungen).	Für Geschwindigkeitskontrollen und somit auch für die Installation von stationären Geschwindigkeitsmessanlagen im Hauptstraßennetz ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Verschiedene Streckenabschnitte der Chiemgaustraße sowie der Balanstraße befinden sich im regelmäßigen Geschwindigkeitsmessprogramm des Polizeipräsidiums München und werden von der Polizei regelmäßig bemessen. Zu der gewünschten Installation von dauerhaften Geschwindigkeitsmessanlagen: Die Errichtung und das Betreiben solcher Geschwindigkeitsmessanlagen bedarf bestimmter Voraussetzungen. Eine Voraussetzung wäre unter anderem, dass es sich um einen Unfallbrennpunkt oder Unfallschwerpunkt handelt. Diese sind an der o. g. Örtlichkeit nicht gegeben, wodurch eine stationäre Geschwindigkeitsmessanlage nicht realisierbar ist.
5	Hohes Verkehrsaufkommen verursacht den Lärm. Insbesondere der Pendlerverkehr hat zugenommen. Die Beschleunigungsvorgänge stören besonders (auch nachts). ..c)nicht nur Kontrollen sondern auch die Verkehrserziehung durch den Einsatz des mobilen Dialogdisplays [Anzeige: „Sie fahren gerade 54 km/h!“] fördern.	Dynamische Rückmeldesysteme werden seitens des KVR nur zu Schulwegsicherheitsmaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz eingesetzt. Ein Einsatz an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen zur Verminderung von Lärm ist nicht erfolversprechend.
	Umgestaltung von Straßen	
6	Hohes Verkehrsaufkommen verursacht den Lärm. Insbesondere der Pendlerverkehr hat zugenommen. Die Beschleunigungsvorgänge stören besonders (auch nachts). ...e) Prüfen, ob ein Rückbau der Chiemgaustraße auf weniger Fahrspuren möglich ist.	Aufgrund der Verkehrsbedeutung als Hauptverkehrsstraße kann kein Rückbau der Fahrspuren angeordnet werden. Der Mittlere Ring als Münchner „Hauptschlagader“ muss in seiner Leistungsfähigkeit im bisherigen Umfang zur Verfügung stehen. Dies ist vor allem auch deshalb notwendig, um Verdrängungseffekte in das nachgeordnete Straßensystem zu verhindern.
	Schallschutz	
7	Hohes Verkehrsaufkommen verursacht den Lärm. Insbesondere der Pendlerverkehr hat zugenommen. Die Beschleunigungsvorgänge stören besonders (auch nachts). ...f) Installation von Schallschutzwänden (von der Hohenaschauer Straße entlang der Chiemgaustraße bis zur Wilramstraße).	Im Bereich der Chiemgaustraße (Nordseite) zwischen Rosenheimer Str. und Hohenaschauer Straße wäre der Bau einer stadtverträglichen Schallschutzwand möglich. Es müssten dazu die denkmalschutzrechtlichen (nördlich anliegendes Ensemble) und naturschutzrechtlichen (Erhalt der Bestandsbäume) Aspekte berücksichtigt werden. Der Bereich Chiemgaustraße bis Wilramstraße liegt außerhalb des Untersuchungsgebiets. Schalltechnische Begutachtung Durch den Bau einer Schallschutzwand in den oben angegebenen Abschnitten, die eine mittlere Pegelreduzierung von 3,5 dB(A) im weiteren Umfeld der Bebauung nördlich der Schallschutzwand bewirkt, profitieren im Rahmen der Lärmaktionsplanung keine Einwohner, da an den in größerem Abstand zur Chiemgaustraße gelegenen Gebäuden die maßgebenden Auslösewerte von 70/60 dB(A) tags/nachts auch ohne Schallschutzmaßnahmen nicht überschritten sind. Eine Verlängerung der Wand in Richtung Norden, d.h. westlich der Rosenheimer Straße bis zur Wilramstraße wird schalltechnische eine vergleichbare Wirkung erzielen.
8	Nutzung der Grünanlagen wird durch den Straßenverkehrslärm beeinträchtigt. Erhalt der Grünanlagen als „Ort der Ruhe“. Keine Bebauung der Anlage. Schutz der Grünanlagen über Schallschutzwände sicherstellen.	Im Bereich der Chiemgaustraße (Nordseite) zwischen Rosenheimer Str. und Hohenaschauer Straße wäre der Bau einer stadtverträglichen Schallschutzwand möglich. Der Bereich Chiemgaustraße bis Wilramstraße liegt außerhalb des Untersuchungsgebiets. Die Weiterführung einer stadtverträglichen Schallschutzwand entlang des Grünzugs in diesem Bereich wäre möglich. Im Zuge des Projekts „Sanierungsgebiets Innsbrucker Ring, Baumkirchner Straße, Ortskern Ramersdorf“ werden derzeit verschiedene verkehrsplanerische Varianten untersucht, die auch verschiedene Möglichkeiten zum Lärmschutz in diesem Bereich beinhalten.

23.2. Maßnahmvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für B_12 Chiemgaustraße Ost		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
		Schalltechnische Begutachtung Durch den Bau einer Schallschutzwand in den oben angegebenen Abschnitten, die eine mittlere Pegelreduzierung von 3,5 dB(A) im weiteren Umfeld der Bebauung nördlich der Schallschutzwand bewirkt, profitieren im Rahmen der Lärmaktionsplanung keine Einwohner, da an den in größerem Abstand zur Chiemgaustraße gelegenen Gebäuden die maßgebenden Auslösewerte von 70/60 dB(A) tags/nachts auch ohne Schallschutzmaßnahmen nicht überschritten sind.

24. Maßnahmenvorschläge für das Untersuchungsgebiet B_13 Tegernseer Landstraße Süd

24.1. Maßnahmenvorschläge für B_13 Tegernseer Landstraße Süd			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
Verkehrslenkende Maßnahmen			
• Verbesserung des Angebots an Öffentlichen Verkehrsmitteln:	4	9	Der Bereich ist durch den Bus gemäß dem Standards des Nahverkehrsplans ausreichend erschlossen.
• Verminderung Schwerlastverkehr:	12	2	Die Tegernseer Landstraße ist im Verkehrsentwicklungsplan in der obersten Kategorie der Hauptverkehrsstraßen (im Primärnetz) eingestuft. Das Primärnetz dient in erster Linie dem Ziel der Bündelung starker Kfz-Verkehrsströme des großräumigen und regionalen Ziel-/Quellverkehrs sowie teilweise dem Durchgangsverkehr auf geeigneten bzw. geeignet auszubauenden Straßenzügen zur Entlastung von empfindlichen Wohnbereichen. Die Hauptfunktion besteht in der Verteilung starker Binnenverkehrsströme und starker gesamtstädtischer Ziel-/Quellverkehre. Aufgrund dieser Funktion sind Maßnahmen der o.g. Art, die über das bestehende LKW-Umleitungskonzept* hinausgehen, ausgeschlossen. *LKW über 3,5 t, deren Fahrt weder Ziel noch Quelle in München hat, werden auf die A 99 umgeleitet.
• Nachtfahrverbot Schwerlastverkehr:	8	4	
• Verkehrsumlenkung:	9	3	
• Ampelabschaltung nachts:	1	11	Eine Ampelabschaltung ist aus Verkehrssicherheitsgründen nicht möglich.
• Verkehrsverflüssigung:	1	11	An der Kreuzung Tegernseer Landstr./ Stadlheimer Str. ist eine verkehrsabhängige Steuerung realisiert, die einerseits Straßeneinmündungen nur auf Anforderung freigibt, andererseits die Grünzeiten entsprechend dem vorhandenen Verkehrsaufkommen variiert.
• Parklizenzierung	1	11	Voraussichtlich Ende 2011 wird ein Stadtratsbeschluss herbeigeführt, der Parklizenzgebiete außerhalb des Mittleren Ringes beinhaltet.
Verkehrsrechtliche Maßnahmen			
• Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit:	5	7	wie „Verminderung Schwerlastverkehr“
• Geschwindigkeitskontrollen:	7	6	Für Geschwindigkeitskontrollen im Hauptstraßennetz ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Das KVR wird die Polizei um eine verstärkte Überwachung in den Untersuchungsgebieten bitten. Sofern der Zuständigkeitsbereich des KVR berührt ist, ist die Kommunale Verkehrsüberwachung gerne bereit, im Rahmen von Schwerpunktaktionen Geschwindigkeitskontrollen in den Untersuchungsgebieten durchzuführen. Stellungnahme Polizei: Im Zeitraum vom 01.01.2011 bis 25.04.2011 wurden im gesamten Straßenzug der Tegernseer Landstraße insgesamt 1.576 Fahrzeugführer wegen der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gebührenpflichtig beanstandet. Die Tegernseer Landstraße befindet sich im regelmäßigen Geschwindigkeitsüberwachungsprogramm des Polizeipräsidiums München.
• Einsatz von Dynamischen Rückmeldesystemen: ¹⁾	3	9	Dynamische Rückmeldesysteme werden nur zu Schulwegsicherheitsmaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz eingesetzt. Ein Einsatz an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen zur Verminderung von Lärm ist nicht erfolgversprechend.
Bauliche Maßnahmen			
• Lärmarmen Asphalt/Straßenbelag:	12	1	Der Streckenabschnitt, betrachtet als Teil eines größeren Umgriffs, wäre für die Maßnahme geeignet, sofern die Ergebnisse der derzeitigen laufenden Untersuchungen zu den schalltechnischen Eigenschaften und zur technischen Haltbarkeit an den bereits realisierten Teststrecken entsprechend positiv verlaufen und der vorhandene Belag ohnehin erneuert werden muss. Schalltechnische Begutachtung Durch den Einbau des lärmarmen Fahrbahnbelags, der eine zu erwar-

24.1. Maßnahmenvorschläge für B 13 Tegernseer Landstraße Süd			
	Bewertung / Einschätzung durch Bürger als		Antwort von
	geeignet	nicht geeignet	zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
			tende mittlere Pegelreduzierung von 4 dB(A) bewirkt, profitieren nur wenige Einwohner. Die Pegelreduktion ist akustisch deutlich wahrnehmbar.
• Schallschutzwand oder -wall:	9	1	Die Errichtung einer Schallschutzwand ist aus erschließungstechnischen Gründen (Aufrechterhaltung von Zufahrten, Querungen, Sicherstellung von ausreichend breiten Gehwegflächen etc.) auf den öffentlichen Verkehrsflächen nicht möglich.
• Straße tiefer legen (Troglage):	8	5	In einer Abwägung für eine Troglage, eine Einhausung oder einen Tunnelbau fließen mehrere wesentliche Faktoren ein. Neben den Kosten der Baumaßnahme sind dies die Belastung der Straße und damit die Reduzierung des Lärmpegels, die Einwohnerdichte und die Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch den kreuzungsfreien Ausbau.
• Einhausung der Straße: ²⁾	12	1	Aus verkehrlicher Sicht könnte eine Troglage, eine Einhausung oder ein Tunnelbau eine sinnvolle Maßnahme zur Reduzierung der Lärmbelastung sein
• Tunnel:	7	3	Hierzu wären allerdings weiterführende Untersuchungen z.B. bezüglich der technischen Machbarkeit, der verkehrlichen Wirksamkeit, der zu erwartenden Reduzierung des Lärmpegels und der Baukosten erforderlich. Momentan werden diese Maßnahmen aber als zu kostenintensiv eingestuft und nicht weiterverfolgt.
• Schallschutzfenster:	2	9	Passive Schallschutzmaßnahmen am Gebäude (z.B. Schallschutzfenster) haben gegenüber aktiven Schallschutzmaßnahmen an der Lärmquelle (z.B. Schallschutzwand) den Nachteil, dass sie nur im Innenraum wirksam sind, Freiflächen können nicht geschützt werden. In den Hinweisen zur Lärmaktionsplanung der Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) wird deshalb gefordert, dass aktive Maßnahmen Vorrang vor passiven Maßnahmen (wie Schallschutzfenster) haben. Ein Rechtsanspruch auf die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern bei Gebäuden an bestehenden Verkehrswegen besteht nicht. Die Landeshauptstadt München plant jedoch die Wiedereinrichtung eines Schallschutzfensterprogramms. Das Programm soll entsprechend den LAI-Vorgaben vor allem dort zum Einsatz kommen, wo andere Möglichkeiten wie aktiver Schallschutz oder Verlagerung von Verkehrsströmen an den räumlichen Gegebenheiten oder Notwendigkeiten der Bündelung von Verkehrsströmen scheitern. Das städtische Schallschutzfensterprogramm wird vorrangig in den 24 Untersuchungsgebieten des Lärmaktionsplans umgesetzt werden. Der Einbau von Schallschutzfenstern ist nur möglich, wenn das Einverständnis des Wohnungseigentümers vorliegt.
• Schließung von Baulücken: ³⁾	5	5	Die Schließung von Baulücken liegt nicht nur im Entscheidungsbereich der Stadt, sondern die Eigentümerinnen und Eigentümer der jeweiligen Grundstücke sind primär dafür selbst verantwortlich. Die Stadt kann hier zunächst beratend tätig werden. Eventuell könnte das Einschalten eines politischen Gremiums, z.B. des Bezirksausschusses, etwas bewirken. Schalltechnische Begutachtung Durch die Schließung von Baulücken an der östlich, senkrecht zur Tegernseer Landstraße gelegenen Bebauung berechnet sich im Umfeld der Lückenschlüsse eine lokale Pegelreduzierung von im Mittel 6 dB(A) – mit Ausnahme der straßenzugewandten Fassaden der ersten Häuserreihen. Es profitieren ca. 110 Einwohner von dieser Maßnahme. Hierbei ist die starke Reduktion der Zahl der Betroffenen darauf zurückzuführen, dass 5 Lückenschlüsse mit einer Höhe von 11 m in die Berechnungen eingegangen sind.

¹⁾ **Dynamische Rückmeldesysteme:**
Mobile Geschwindigkeitsmessstellen mit Displaytafel. Ist die Geschwindigkeit eines sich nähernden Fahrzeugs höher als ein festgelegter Schwellenwert, so blinkt ein Schriftzug wie z.B. „Langsam“ in rot auf, sonst wird der Schriftzug „Danke“ in grün angezeigt. Zusätzlich können unterstützende Bildmotive dargestellt werden, die Lob und Tadel verstärken.

²⁾ **Einhausung:**
Eine Einhausung besteht aus Seitenwänden und einer Überdachung.

³⁾ **Schließung von Baulücken:**
Lückenschluss in der Straßenrandbebauung z.B. durch zusätzliche Gebäude oder Schallschutzwände

24.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für B_13 Tegernseer Landstraße Süd		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	Schallschutz	
1	Lärmbelästigung ist im Sommer bedingt durch den Baumbewuchs etwas geringer, daher wäre eine Schallschutzmauer rein subjektiv die beste Lösung	Die Errichtung einer Schallschutzwand ist aus erschließungstechnischen Gründen (Aufrechterhaltung von Zufahrten, Querungen, Sicherstellung von ausreichend breiten Gehwegflächen etc.) auf den öffentlichen Verkehrsflächen nicht möglich.
	bauliche Maßnahmen	
2	1) Tegernseer Landstraße: Hohes Verkehrsaufkommen belastet die umliegende Wohnbebauung. Verkehrsmenge verursacht tagsüber häufig Stau (stadteinwärts); Feinstaubbelastungen. b) Deckelung des McGraw-Grabens (eine nichttragfähige Decke reicht aus).	Gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan soll eine Überdeckung des McGraw-Graben als Lärmschutzmaßnahme vertieft verfolgt werden.
3	1) Tegernseer Landstraße: Hohes Verkehrsaufkommen belastet die umliegende Wohnbebauung. Verkehrsmenge verursacht tagsüber häufig Stau (stadteinwärts); Feinstaubbelastungen. c) Fortführung der abgesenkten Fahrbahn des McGraw-Grabens mit Deckelung bis zur Stadtgrenze (bzw. Autobahn) [Forderung: Giesing Tunnel Initiative].	Gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan soll eine Überdeckung des McGraw-Graben als Lärmschutzmaßnahme vertieft verfolgt werden. Für den Bereich südlich der Stadelheimer Straße gilt, dass in einer Abwägung für eine Troglage, oder einen Tunnelbau mehrere wesentliche Faktoren einfließen. Neben den Kosten der Baumaßnahme sind dies die Belastung der Straße und damit die Reduzierung des Lärmpegels, die Einwohnerdichte und die Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch den kreuzungsfreien Ausbau. Aus verkehrlicher Sicht könnte eine Troglage, oder ein Tunnelbau eine sinnvolle Maßnahme zur Reduzierung der Lärmbelastung sein. Hierzu wären allerdings weiterführende Untersuchungen z.B. bezüglich der technischen Machbarkeit, der verkehrlichen Wirksamkeit, der zu erwartenden Reduzierung des Lärmpegels und der Baukosten erforderlich. Momentan werden diese Maßnahmen aber vom Planungsreferat als zu kostenintensiv eingestuft und nicht weiterverfolgt.
	Verkehrskonzept	
4	Wohngebiete westlich der Tegernseer Landstraße 3) Ausweich- und Schleichverkehre umgehen den Stau auf der Tegernseer Landstraße (zumeist ortskundige Pendler, häufig zu schnell). a) Verkehrsführung für die Durchgangsverkehre unattraktiver gestalten (z.B. durch Einbahnstraßenkonzept); die Verkehrsbetrachtung sollte in einem großmaßstäblichen Verkehrskonzept erfolgen.	Leider ist unklar welche Straßen hier angesprochen sind. Vor einer Bewertung ist eine Konkretisierung der entsprechenden Straßenabschnitte erforderlich. Ein Verkehrskonzept ist in diesem Bereich momentan nicht vorgesehen.
5	1) Tegernseer Landstraße: Hohes Verkehrsaufkommen belastet die umliegende Wohnbebauung. Verkehrsmenge verursacht tagsüber häufig Stau (stadteinwärts); Feinstaubbelastungen. d) Ein Verkehrskonzept in Auftrag geben, das den Bereich bis zur Autobahn untersucht.	
	Verkehrsleitung: Ampel	
6	Tegernseer Landstraße / Peter-Auzinger-Straße	Aus Verkehrssicherheitsgründen ist dort eine sogenannte 4 Phasenschaltung realisiert. Dies bedeutet z.B. für die angesprochenen Ver-

24.2. Maßnahmenvorschläge aus Bürgerforen und freier Texteingabe für B_13 Tegernseer Landstraße Süd		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	Ampelphase für die Linksabbieger in die Peter-Auzinger-Straße ist in den Stoßzeiten sehr kurz geschaltet und dadurch kommt es zu lauten Rückstausituationen. Ampelphase für die Linksabbieger verlängern.	kehrbeziehungen, dass die Freigabe dieser Verkehrsrichtung in einer separaten Phase erfolgt. Alle zu dieser Verkehrsrichtung bedingt feindlichen Verkehrsströme sind während der Freigabe gesperrt. Eine Verlängerung der Freigabezeit könnte nur zu Lasten anderer Verkehrsrichtungen, die ebenfalls während der Hauptverkehrszeiten überlastet sind, realisiert werden. Dies muss abgelehnt werden.
	Geschwindigkeit	
7	2) Geschwindigkeitsbeschränkungen werden nicht eingehalten; nach dem McGraw-Graben beschleunigen die Kfz in Richtung der Autobahnanschlussstelle Unterhaching-Nord (A995). Sicherstellen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h eingehalten wird (regelmäßige Kontrollen, zufallgesteuerte „Blitzampel“ installieren).	Für Geschwindigkeitskontrollen im Hauptstraßennetz ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Das KVR wird die Polizei um eine verstärkte Überwachung in den Untersuchungsgebieten bitten. Sofern der Zuständigkeitsbereich des KVR berührt ist, ist die Kommunale Verkehrsüberwachung gerne bereit, im Rahmen von Schwerpunktaktionen Geschwindigkeitskontrollen in den Untersuchungsgebieten durchzuführen. Stellungnahme Polizei: Im Zeitraum vom 01.01.2011 bis 25.04.2011 wurden im gesamten Straßenzug der Tegernseer Landstraße insgesamt 1.576 Fahrzeugführer wegen der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gebührenpflichtig beanstandet. Die Tegernseer Landstraße befindet sich im regelmäßigen Geschwindigkeitsüberwachungsprogramm des Polizeipräsidiums München.
8	Wohngebiete westlich der Tegernseer Landstraße 3) Ausweich- und Schleichverkehre umgehen den Stau auf der Tegernseer Landstraße (zumeist ortskundige Pendler, häufig zu schnell). b) Sicherstellen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit in den Wohngebieten eingehalten wird (mobile Radaranlagen einsetzen).	Für Geschwindigkeitskontrollen im Hauptstraßennetz ist grundsätzlich die Polizei zuständig. Das KVR wird die Polizei um eine verstärkte Überwachung in den Untersuchungsgebieten bitten. Sofern der Zuständigkeitsbereich des KVR berührt ist, ist die Kommunale Verkehrsüberwachung gerne bereit, im Rahmen von Schwerpunktaktionen Geschwindigkeitskontrollen in den Untersuchungsgebieten durchzuführen.
	lärmarmer Asphalt	
9	1) Tegernseer Landstraße: Hohes Verkehrsaufkommen belastet die umliegende Wohnbebauung. Verkehrsmenge verursacht tagsüber häufig Stau (stadteinwärts); Feinstaubbelastungen. a) Prüfen, ob lärmindernder Straßenbelag („Flüsterasphalt“) verbaut werden kann (insbesondere für die stadtauswärtsführende Fahrbahn).	Der Streckenabschnitt, betrachtet als Teil eines größeren Umgriffs, wäre für die Maßnahme geeignet, sofern die Ergebnisse der derzeit laufenden Untersuchungen zu den schalltechnischen Eigenschaften und zur technischen Haltbarkeit an den bereits realisierten Teststrecken entsprechend positiv verlaufen und der vorhandene Belag ohnehin erneuert werden muss.
	Sonstiges	
10	Wohngebiete westlich der Tegernseer Landstraße 1) Belastung durch den Lärm der Tegernseer Landstraße. 2) Je nach Windrichtung belastet auch der Lärm von der Autobahn.	Die Lärmsituation wurde für ganz München flächendeckend berechnet. Insofern ist auch in den Wohngebieten westlich der Tegernseer Landstraße die Lärmbelastung der genannten Straßen erfasst.

25. Übergeordnete strategische Maßnahmenvorschläge auf gesamtstädtischer Ebene

25. Strategische Maßnahmen mit Lärminderungspotential für das gesamte Stadtgebiet		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	Lärminderung regional, national, international	
1	Die Stadt München ist Mitglied in diversen regionalen, nationalen und internationalen Gremien. Über diese Institutionen kann und muss sie Einfluss auf Land, Bund und EU nehmen. Insbesondere ist die Einbindung in das Gesunde-Städte-Netzwerk Verpflichtung zum Handeln. Über dieses Netzwerk kann die Stadt München das Thema Lärmschutz über ihre Grenzen hinaustragen, Erfahrungsaustausch mit anderen Städten suchen, die Beschaffung bzw. Entwicklung lärmarmere Produkte wie Fahrzeuge und Straßenoberflächen gemeinsam vorantreiben, auf die Bundespolitik einwirken und schließlich gemeinsam die Öffentlichkeit sensibilisieren. Bisher ist das Thema Verkehrslärm im Netzwerk kaum aufgegriffen worden.	Die Stadt München nutzt bereits seit langem die genannten Wege der Einflussnahme bei Maßnahmen, deren Wirksamkeit durch neutrale Studien belegt sind und die nicht grundlegend rechtlichen Anforderungen widersprechen. Die Einflussnahme über diese einschlägigen Gremien wird weiterhin benutzt.
	Allgemein Stadt- und Bauleitplanung:	
2	Verkürzung von Wegen durch bessere Funktionenmischung (z.B. Nähe zu Einkauf, Freizeit und Erholung). Alle nichtstörenden Einrichtungen des täglichen Bedarfs müssen in Wohngebieten ermöglicht werden.	Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung sind „nahe Wege“ ein grundsätzliches Ziel der städtischen Planung. In der Stadtentwicklungskonzeption PERSPEKTIVE MÜNCHEN sind daher entsprechende Umsetzungsstrategien verankert: Förderung des fachensparenden Bauens, Mischung von Wohnen und Arbeiten im Stadtquartier, Grün- und Freiflächen für Naherholung erhalten und entwickeln (Perspektive München: Fortschreibung der Leitlinie Ökologie, 2010).
3	Vielbesuchte Einrichtungen müssen gut und angenehm für Fußgänger, Radfahrer und ÖV-Nutzer erreichbar sein. Radstellplätze in ausreichender Zahl und Qualität an diesen Orten gehören dazu.	Verbesserungen für die Radfahrerinnen und Radfahrer werden in der Landeshauptstadt München kontinuierlich verfolgt (VEP-R). Momentan wird ein Fahrradabstellplatzkonzept für Abstellplätze im öffentlichen Raum erarbeitet. Ergänzend wird eine Fahrradabstellplatzsatzung für die Landeshauptstadt München entworfen, die die Pflicht zur Herstellung und Bereithaltung von Fahrradabstellplätzen bei der Errichtung von baulichen Anlagen bzw. deren Änderungen oder Nutzungsänderungen vorsieht. Diese Satzung regelt auch die Zahl der erforderlichen Fahrradabstellplätze sowie deren Größe und Beschaffenheit.
4	Kfz-Stellplätze müssen, um die Nutzung des eigenen Kfz zu reduzieren, vom Wohnhaus getrennt errichtet werden (dürfen). Zumutbar sollen Abstände in vergleichbaren Entfernungen wie zu den ÖV-Stationen sein. Bei der Planung auf städtischen Arealen sollte dies baldmöglichst modellhaft umgesetzt werden.	Dieser Vorschlag ist unter den derzeitigen rechtlichen Rahmenbedingungen nicht umsetzbar.
5	Der Bau von Kfz-Stellplätzen darf nicht länger Pflicht bei der Errichtung einer Wohnung sein, sondern Stellplätze sollen bei der Zulassung eines Kfz nachgewiesen werden. Bei freiem Markt werden so Wohnungen billiger, Stellplätze teurer. Leerstände teuer errichteter Garagen da, wo Menschen mit geringem Einkommen leben (müssen), können so auch vermieden werden.	
6	Ein Schritt dazu ist, vorbildgebende Projekte wie 'Wohnen ohne Auto' zu fördern und als normale Angebote im Immobiliensektor zu behandeln.	Die Initiative "Wohnen ohne Auto" wurde im Jahr 1995 gegründet und vom damaligen Umweltschutzreferat (heute Referat für Gesundheit und Umwelt) erstmals im Jahr 2001 gefördert. Wirklicht wurden ab dem Baujahr 1999 bis zum Jahr 2003 insgesamt 52 Wohnungen in der Messestadt Riem. In den Folgejahren konnten allerdings bis heute keine weiteren Projekte der Initiative "Wohnen ohne Auto" realisiert werden, weswegen die Förderung ab 2009 eingestellt wurde. Erstmals wieder im Jahr 2011 wurde für Grundstücke am Ackermannbogen der Zuschlag an eine Baugruppe der Initiative "Wohnen ohne Auto" erteilt.

25. Strategische Maßnahmen mit Lärminderungspotential für das gesamte Stadtgebiet		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
7	In Baugenehmigungsverfahren ist auf die Errichtung von ausreichend vielen gut zugänglichen Fahrradstellplätzen zu achten. Rampen und Treppen müssen die Nutzung von schweren Fahrzeuge wie E-bikes und Lastenräder oder die Benutzung durch gehbehinderte Personen möglich machen.	Verbesserungen für die Radfahrerinnen und Radfahrer werden in der Landeshauptstadt München kontinuierlich verfolgt (VEP-R). Momentan wird ein Fahrradabstellplatzkonzept für Abstellplätze im öffentlichen Raum erarbeitet. Ergänzend wird eine Fahrradabstellplatzsatzung für die Landeshauptstadt München entworfen, die die Pflicht zur Herstellung und Bereithaltung von Fahrradabstellplätzen bei der Errichtung von baulichen Anlagen bzw. deren Änderungen oder Nutzungsänderungen vorsieht. Diese Satzung regelt auch die Zahl der erforderlichen Fahrradabstellplätze sowie deren Größe und Beschaffenheit.
8	Stellplätze im öffentlichen Raum sind zu reduzieren.	Hierzu ist anzumerken, dass gem. Art. 47 BayBO bei der Errichtung von Anlagen Stellplätze in ausreichender Zahl und Größe und in geeigneter Beschaffenheit herzustellen sind (bei Änderungen / Nutzungsänderungen von Anlagen sind Stellplätze für die durch die Änderung zusätzlich zu erwartenden Kraftfahrzeuge herzustellen). Diese Stellplatzpflicht kann durch Herstellung der notwendigen Stellplätze auf dem Baugrundstück oder einem Grundstück in der Nähe des Baugrundstücks (sofern hierfür rechtlich gesichert) oder durch einen Ablösevertrag erfüllt werden. Die Zahl der notwendigen Stellplätze wird durch die Satzung der Landeshauptstadt München geregelt, die aktuell einer Evaluierung unterzogen wird. In der Praxis hat sich jedoch nicht gezeigt, dass an den Richtzahlen grundlegende Korrekturen vorzunehmen sind. Insofern dürfte der Zu- und Abgangsverkehr durch die vorgegebenen Richtzahlen adäquat widerspiegelt werden. Im öffentlichen Straßenraum sind hingegen Besucherstellplätze zu errichten, deren konkrete Anzahl von der Anbindung des betrachteten Gebietes an den ÖPNV abhängt. Eine Verringerung der Stellplatzzahlen kann jedoch nur über Parkraumkonzepte erreicht werden.
9	Auch sozialer Wohnungsbau darf nicht in Gebieten mit gesundheitsschädigendem Lärm verwirklicht werden, ohne zugleich den Lärm auch im Außenraum zu mindern. Schallschutzfenster allein sind nicht ausreichend, insbesondere dürfen keine Wohnungen mehr errichtet werden, bei denen Wohn- und Schlafräume und Freisitzflächen zum Lärm hin orientiert sind.	Bei der Planung von neuen Bauvorhaben werden die Grenz-, Richt- und Orientierungswerte im Bereich des Schutzes vor Lärm geprüft. Im Zuge der Bauleitplanung sind die Vorgaben der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ einzuhalten. Der Vorrang liegt bei allen Bauvorhaben darin, den erforderlichen Schallschutz im Freien vor den Gebäuden zu erzielen. Nur in den Fällen, in denen dies nicht möglich ist, müssen ergänzende Schallschutzmaßnahmen, wie z.B. Lärmschutzfenster bzw. Grundrißorientierungen auf die lärmabgewandten Fassadenseiten verbindlich vorgesehen werden. Jedoch gelten diese Anforderungen nur für Neubaumaßnahmen, nicht jedoch für bestehende Baukörper, die ggf. zu einem Zeitpunkt errichtet wurden als die Verkehrslärmbelastung noch nicht eine unzumutbare Höhe erlangt hatte. Hier liegt es in der Entscheidung des Eigentümers, Maßnahmen selbst umzusetzen. In besonderen Härtefällen hat die Landeshauptstadt München in den vergangenen Jahren ein Programm umgesetzt in dem der Einbau von Schallschutzfenstern gefördert wurde.
10	Ruhige Gebiete zur Ganz-Nah-Erholung sind zu erhalten bzw. im Zug der Bauleitplanung zu schaffen, so dass man von jeder Wohnung fußläufig Zugang hat.	a) Nach EU-Umgebungslärmrichtlinie sollen Ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms geschützt werden. Dazu wurden im Rahmen eines Gutachtens Auswahlkriterien untersucht und Empfehlungen zu einer möglichen Gebietskulisse gemacht. Nach der Beteiligung der Öffentlichkeit sollen die Ruhigen Gebiete vom Stadtrat ausgewiesen werden. b) Im Rahmen der bestehenden gesetzlichen und technischen Möglichkeiten wird versucht, Ruhige Gebiete in fußläufiger Nähe der Wohnquartiere zu erhalten. Es lässt sich jedoch nicht umsetzen, in der Umgebung eines jeden Wohngebietes derartige Ruhige Gebiete festzulegen, insbesondere auch nicht vor dem Hintergrund, dass von jeder einzelnen Wohnung ein fußläufiger Zugang zu Ruhigen Gebieten geschaffen wird. Denn eine Festlegung als Ruhiges Gebiet (nach Umgebungslärmrichtlinie) erfolgt nur, wenn dieses Gebiet gewisse Anforderungen erfüllt (Größe min. 20 ha, Lärmpegel L_{DEN} kleiner 50 dB(A) etc.), die jedoch nicht in jeder Umgebung von Wohngebieten einschlägig sind.

25. Strategische Maßnahmen mit Lärminderungspotential für das gesamte Stadtgebiet		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	Ruhige Gebiete	
11	Bei Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete, die bereits erarbeitet werden, sollte ebenfalls die Öffentlichkeit beteiligt werden. Diese Gebiete liegen der Bevölkerung sehr am Herzen und werden als Oasen der Ruhe hochgeschätzt.	Mögliche Auswahlkriterien für Ruhige Gebiete in München und Empfehlungen zu einer Gebietskulisse wurden zunächst im Rahmen eines Gutachtens erarbeitet. Auf Grundlage dieses Gutachtens werden durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung Ruhige Gebiete vorgeschlagen und in den Entwurf des Lärmaktionsplans aufgenommen. Die <u>Mitwirkung der Öffentlichkeit</u> erfolgt über eine Beteiligung der Bezirksausschüsse und durch die Auslegung des Entwurfes des Lärmaktionsplans (voraussichtlich im Oktober), während der die Öffentlichkeit Stellung zu den vorgeschlagenen Ruhigen Gebieten nehmen und weitere Anregungen einbringen kann.
12	Englischer Garten: PROBLEM: Isarring (Mittlerer Ring) durchquert Englischen Garten. Die EU-Umgebungsärmrichtlinie sieht auch den Schutz von wichtigen innerstädtischen Erholungsflächen vor. VORSCHLAG 1: Isarring (Bereich der durch den Englischen Garten verläuft) in den Aktionsplan aufnehmen VORSCHLAG 2: Den Englischen Garten als Ruhiges Gebiet ausweisen	Ein Ziel der Lärmaktionsplanung ist die Reduzierung von hohen Lärmbelastungen im <u>Wohnumfeld</u> von Hauptverkehrsstraßen. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden in München bewohnte Untersuchungsgebiete für die Lärmaktionsplanung ausgewählt. Gemäß diesen Kriterien kann der Isarring im Bereich des Englischen Gartens (unbewohnter Park) <u>nicht</u> als Untersuchungsgebiet im Lärmaktionsplan behandelt werden. Ein weiteres Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, Ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Für Ruhige Gebiete sollen insbesondere öffentlich zugängliche Erholungsflächen in Betracht kommen. Im Rahmen eines Gutachtens wurden mögliche Auswahlkriterien für Ruhige Gebiete in München untersucht und Empfehlungen zu einer möglichen Gebietskulisse gemacht. Auf Grundlage dieses Gutachtens werden durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung Ruhige Gebiete vorgeschlagen und in den Entwurf des Lärmaktionsplans aufgenommen. Nach der Beteiligung der Öffentlichkeit sollen die Ruhigen Gebiete vom Stadtrat ausgewiesen werden. Eine Eignung des Englischen Gartens als Ruhiges Gebiet ist für seine Kernbereiche gegeben, die einen Lärmpegel L_{DEN} kleiner 50 dB(A) aufweisen. Sie werden in die vorgeschlagene Gebietskulisse aufgenommen. Der Umgang mit den verlärmten Bereichen, z.B. am Isarring, ist noch nicht abschliessend geklärt, voraussichtlich sind sie von einer Ausweisung auszunehmen.
13	Englischer Garten Sehr geehrte Damen und Herren, ich habe den Fragebogen ausgefüllt, damit ich hier zu "Sonstiges" komme. Tatsache ist, daß die EU-Richtlinie auch den Schutz von Grünanlagen vorsieht. Das gilt vorliegend für die Querung des Englischen Garten durch den Mittleren Ring. Wenn die EU-Richtlinie konsequent angewendet werden soll, dann hat sich der Münchner Lärmaktionsplan auch auf die Querung des Englischen Gartens zu erstrecken. Ich bitte mir mitzuteilen, weshalb insoweit der Englische Garten ausgespart ist. In meinen Augen ein klarer Verstoß gegen das EU-Recht. Welche Möglichkeiten werden gesehen, daß die BürgerInnen sich insoweit einbringen können um die Ausdehnung des Lärmaktionsplans auch auf diese wichtige innerstädtische Grünzone auszudehnen? Mit freundlichen Grüßen Klaus Bäumler	a) Ein Ziel der Lärmaktionsplanung ist die Reduzierung von hohen Lärmbelastungen im <u>Wohnumfeld</u> von Hauptverkehrsstraßen. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden in München bewohnte Untersuchungsgebiete für die Lärmaktionsplanung ausgewählt. Gemäß diesen Kriterien kann der Isarring im Bereich des Englischen Gartens (unbewohnter Park) <u>nicht</u> als Untersuchungsgebiet im Lärmaktionsplan behandelt werden. Ein weiteres Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, Ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Für Ruhige Gebiete sollen insbesondere öffentlich zugängliche Erholungsflächen in Betracht kommen. Im Rahmen eines Gutachtens wurden mögliche Auswahlkriterien für Ruhige Gebiete in München untersucht und Empfehlungen zu einer möglichen Gebietskulisse gemacht. Auf Grundlage dieses Gutachtens werden durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung Ruhige Gebiete vorgeschlagen und in den Entwurf des Lärmaktionsplans aufgenommen. Nach der Beteiligung der Öffentlichkeit sollen die Ruhigen Gebiete vom Stadtrat ausgewiesen werden. Eine Eignung des Englischen Gartens als Ruhiges Gebiet ist für seine Kernbereiche gegeben, die einen Lärmpegel L_{DEN} kleiner 50 dB(A) aufweisen. Sie werden in die vorgeschlagene Gebietskulisse aufgenommen. Der Umgang mit den verlärmten Bereichen, z.B. am Isarring, ist noch nicht abschliessend geklärt, voraussichtlich sind sie von einer Ausweisung auszunehmen.

25. Strategische Maßnahmen mit Lärminderungspotential für das gesamte Stadtgebiet		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
		b) Die Mitwirkung der Öffentlichkeit erfolgt über eine Beteiligung der Bezirksausschüsse und durch die Auslegung des Entwurfs des Lärmaktionsplans (voraussichtlich im Oktober), während der die Öffentlichkeit Stellung zu den vorgeschlagenen ruhigen Gebieten nehmen und weitere Anregungen einbringen kann.
14	Bei der Gestaltung von Neubauten ist die Geschwindigkeit des Fußgängers als Maßstab der Gestaltung zu sehen. Fassaden müssen abwechslungsreich sein. Auch in Wohnvierteln Häuserfronten z.B. durch Geschäfte mit Schaufenstern zu gliedern, macht den Gang durch die Straße kurzweiliger. Hierfür sind die rechtlichen Grundlagen zu schaffen.	Grundsätzlich besteht gem. Art. 81 Abs. 1 Nr. 1 BayBO die Möglichkeit der Gemeinden, örtliche Bauvorschriften über besondere Anforderungen an die äußere Gestaltung baulicher Anlagen zur Erhaltung und Gestaltung von Ortsbildern zu erlassen. Für größere Baugebiete werden bei der Landeshauptstadt München zudem Gestaltungsbeiräte eingesetzt, die die Neubauten anhand eines Gestaltungsleitfadens beurteilen. In diesem Gestaltungsbeirat sind sowohl die Planung und Landschaftsarchitektur als auch die örtliche Politik vertreten. Darüber hinaus werden Investoren / Investorinnen im Einzelhandelsbereich / Gewerbe schon aus umsatztechnischen Gesichtspunkten die Errichtung von Geschäften mit entsprechenden Schaufensterfronten vorsehen. Eine rechtliche Grundlage für die Gestaltung von Häuserfassaden unter dem Aspekt der „Kurzweiligkeit“ für den Fußgänger / die Fußgängerin gibt es jedoch nicht und wäre auch (mangels bauordnungsrechtlichen Bezugs) unzulässig.
15	Sitzgelegenheiten, sowohl an sonnigen wie an schattigen Stellen, sind zu schaffen, sie laden zum Verweilen und zur Kommunikation ein und sind besonders älteren Menschen für längere Wegstrecken willkommen.	Die Schaffung von Sitzgelegenheiten wird kontinuierlich im Zusammenhang von Aus- und Umbauten geprüft und wo geeignet, realisiert.
16	Freundliche Aufnahme durch die Anwohner finden z.B. kleine „Garten“-flächen im Straßenraum, die Anwohner und Geschäftsleute pflegen.	Dies wird kontinuierlich im Zusammenhang von Aus- und Umbauten geprüft und, wo geeignet, realisiert.
17	Kindern können in „langweiligen“ Straßen z.B. Möglichkeiten zum Kastlhupfen und Balancieren angeboten werden; dies auch als Beitrag zu mehr Bewegung und nachbarschaftlicher Begegnung	
	Geschwindigkeitsreduzierung	
18	Tempo 50 bzw. 60 sollte nur in Ausnahmefällen erlaubt sein, d.h. in Gebieten ohne Wohnbebauung, Schulen, Krankenhäuser oder ähnlich lärmsensible Einrichtungen. Innerstädtisch sollen die überörtlichen Straßen mit Tempo 40, das sonstige Straßennetz mit Tempo 30 ausgewiesen werden,	Innerhalb des Stadtgebietes gilt Tempo 30 in über 80 % des Gesamtstraßennetzes. Damit ist dem Inhalt des Antrages bereits weitgehend entsprochen. Geschwindigkeiten von 50 bzw. 60 nur in Gebieten ohne Wohnbebauung, Schulen, Krankenhäuser oder ähnlich lärmsensiblen Einrichtungen widersprechen dem Verkehrsentwicklungsplan und seinen Festsetzungen für ein leistungsfähiges Hauptstraßennetz und dem § 3 der StVO, der Tempo 50 innerorts als Regelgeschwindigkeit vorsieht.
19	Langfristiges Ziel ist eine bundesweite Regelung für Tempo-30 innerorts, gerade auch im Hinblick auf die Zahl und Schwere von Unfällen.	Der Vorschlag entzieht sich dem Einfluss der Stadt München, da eine Änderung der StVO eine Angelegenheit der Bundesgesetzgebung ist. Darüber hinaus hält das KVR auch künftig ein leistungsfähiges Vorbehaltsnetz mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h für unerlässlich.
20	Spielstraßen sind vor allem in dicht besiedelten Gebieten vermehrt auszuweisen und bringen auch Kindern einen Gewinn an Bewegungsmöglichkeiten.	Wird kontinuierlich im Zusammenhang von Aus- und Umbauten geprüft und, wo geeignet, realisiert.
21	Selbstkontrolle durch Geschwindigkeitsanzeigen	Dynamische Rückmeldesysteme werden nur zu Schulwegsicherheitsmaßnahmen im nachgeordneten Straßennetz eingesetzt. Ein Einsatz an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen zur Verminderung von Lärm ist nicht erfolgversprechend.
22	Vermehrte Kontrollen durch die Polizei	Die Überwachung der Geschwindigkeit wird grundsätzlich von den Dienststellen der Verkehrspolizei mit technischen Geräten sowie auch von den übrigen Dienststellen des allgemeinen Vollzugsdienstes mittels Laser- Handmessgeräten durchgeführt. Die Überwachungsstrecken sind dabei in der Regel schwerpunktmäßig nach folgender Reihenfolge auszuwählen:

25. Strategische Maßnahmen mit Lärminderungspotential für das gesamte Stadtgebiet		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
		<ol style="list-style-type: none"> 1. Straßenabschnitte, die Unfallbrennpunkte sind, 2. Straßenabschnitte, die Unfallgefahrenpunkte sind, 3. Straßenabschnitte, an denen die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit die Belästigung der Bewohner durch Verkehrslärm und / oder Abgase steigert. 4. Sonstige Bereiche, z.B. Straßenabschnitte, die zwar bei Beachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit unter günstigsten Verhältnissen nicht gefährlich sind, bei Überschreitung aber gefährlich werden können.
23	In Tempo-30-Zonen muß 30 km/h strikt eingehalten werden, da sich sonst wegen der Rechts-vorlinks-Regelung durch häufiges Bremsen und Beschleunigen der Lärmpegel, der Treibstoffverbrauch und die Schadstoffbelastung der Luft erhöhen.	Für die Geschwindigkeitsüberwachung in den sog. 30er-Zonen ist die städtische Verkehrsüberwachung zuständig. Diese Bereiche werden bereits jetzt im Rahmen der personellen Möglichkeiten überwacht, wenn die messtechnischen Voraussetzungen gegeben sind.
24	Kreisverkehre wirken verlangsamend, so können auch bei bestehender Rechtslage größere Straßen in das Tempo-30-Netz aufgenommen werden.	Dies wird kontinuierlich im Zusammenhang von Aus- und Umbauten geprüft und, wo geeignet, realisiert.
	Motorisierten Individual- u. Wirtschaftsverkehr reduzieren	
25	Zufahrtsbeschränkungen, Durchfahrtsverbote insbesondere für Schwerlastverkehr und Motorräder,	Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. (§ 45 Abs. 9 StVO). Es ist stets eine sorgfältige Abwägung zwischen den Belangen des Verkehrs und den Interessen der Bevölkerung zu treffen, sowie der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu wahren. Neben vielen Einzelmaßnahmen, die örtliche Verkehrsverbote anordnen, hat die Landeshauptstadt München im Rahmen des LKW-Umleitungskonzeptes ein Durchfahrtsverbot für LKW über 3,5 t, deren Fahrt weder Ziel noch Quelle in München hat, angeordnet. Diese LKW werden auf die A99 umgeleitet.
26	Citylogistik	Schwerpunkte hierbei: Förderung des Schienenverkehrs, Erhalt und Ausbau von Gleisanschlüssen, Führung der LKW auf geeigneten Routen, innovative Info-, Beratungs- und Lenkungs-systeme. Dies wird kontinuierlich von München verfolgt.
27	Reduzierung von Parkraumangeboten,	Die Planung für Parklizenzierungsgebiete sind innerhalb des Mittleren Rings abgeschlossen und größtenteils bereits realisiert.
28	Parkraumbewirtschaftung in allen Wohngebieten und rund um die Uhr, gerade um den nächtlichen Verkehr aus den Wohnvierteln herauszuhalten.	
29	Road Pricing, Citymaut, (Staufreie Straßen sind ein Gewinn für die örtliche Wirtschaft, Personaleinsparungen übertreffen vermutlich die zu entrichtenden Kosten. Für Privatfahrten ist dies ein Anreiz, auf den Umweltverbund umzusteigen.)	Für die Einführung einer City-Maut gibt es in Deutschland keine rechtliche Grundlage; in München ist sie daher zum jetzigen Zeitpunkt auch nicht vorgesehen.
30	Berücksichtigung der Lärmbelastung als Faktor bei der Ausweisung von Umweltzonen,	Die Umweltzone wurde entsprechend der gesetzlichen Grundlagen eingerichtet zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastung, Wirkungen auf Lärm entstehen allenfalls im Hinblick auf eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens.
31	spezifischen Fahrzeuflärm in die Kriterien für die Umweltplakette aufnehmen,	Kann von der Stadt München nicht beeinflusst werden.
32	Verkehr in den Nachtzeiten reduzieren. (Nächtliche Verkehrsbeschränkungen für laute Fahrzeuge wie LKW und Motorräder, Tempolimit nachts.)	Die Überprüfung der Einführung von Tempo 30 (auch nachts) wurde vom Stadtrat der Landeshauptstadt München in der Vollversammlung vom 25.04.2012 abgelehnt.
	Mobilitätsalternativen	
33	Maßnahmen zur Förderung des Fuß-, Rad- und ÖV-	Wird kontinuierlich umgesetzt.

25. Strategische Maßnahmen mit Lärminderungspotential für das gesamte Stadtgebiet		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
	Verkehrs sind beschleunigt umzusetzen.	Eine Beschleunigung von Maßnahmenumsetzungen erfordert eine Erhöhung des Ressourceneinsatzes für Personal und externe Dienstleistungen. Dies erscheint wegen der derzeitigen Haushaltslage wenig aussichtsreich.
34	Zur Motivation, eigene Autos (die erfahrungsgemäß zu einer regelmässigen Nutzung auch dann führen, wenn es Alternativen gibt) gar nicht erst anzuschaffen, ist Car Sharing zu fördern. Stellplätze im öffentlichen Raum sollten auch für nachbarschaftlich organisiertes Car Sharing mit einem Mindestschlüssel an Mitnutzern zur Verfügung gestellt werden.	Auf Grund der sehr dynamischen Entwicklung des CarSharing-Markts sowie der Einführung eines bedarfsgerechten Parkraummanagements wurden und werden von Seiten der Industrie, der Politik aber auch der Bürgerschaft verstärkt Fragestellungen aufgeworfen, wie sich die Landeshauptstadt München rund um das Thema Auto- teilen positioniert. Die Beschlussvorlage "CarSharing in München; Durchführung von Pilotprojekten" (Vorlagen-Nr.: 08-14 / V 05883) zeigt auf, welche Möglichkeiten gegenwärtig bestehen CarSharing im Bereich von öffentlichem Verkehrsgrund zu praktizieren und gibt einen Überblick über die Vergabemodalitäten von Parkausweisen in Parkraummanagementgebieten. Des Weiteren wird die Durchführung eines befristeten stationsunabhängigen CarSharing-Pilotprojekts beschrieben und vorgeschlagen. Das Vollgremium des Münchner Stadtrats hat die Ausführungen des Kreisverwaltungsreferates in seiner Sitzung am 16.03.2011 einstimmig befürwortet.
35	Die Zusammenarbeit des MVV mit Car-Sharing-Organisationen ist auszubauen und kontinuierlich zu bewerben. Dazu gehören auch Aktionen, die Autofahrer zum Testen (und ggf. Umsteigen) der Kombination MVV und Car-Sharing veranlassen.	Die MVG kooperiert in München bereits seit einigen Jahren mit den lokalen CarSharing Anbietern. So haben beispielsweise Kunden von STATTAUTO München bei Vorlage eines IsarCard-Abo den Vorteil einer vergünstigten Aufnahmegebühr und vergünstigter Kautions. Zudem gibt es seit diesem Jahr zwei weitere Kooperationen mit neuen CarSharing-Anbietern. Nähere Informationen dazu sind im Internet abrufbar unter http://www.mvg-mobil.de/service/carsharing.html
	Städtischer Fuhrpark	
36	Beschaffung wirklich lärmarmen Busse und Schienenfahrzeuge (leiser als die 80 dB(A) der Europäischen Richtlinie für lärmarme Lkws).	Die eingesetzten Fahrzeuge entsprechen hinsichtlich ihrer Geräuschentwicklung den einschlägigen Vorschriften für lärmarme Fahrzeuge (Bus). Noch leisere Fahrzeuge sind momentan am Markt nicht erhältlich.
37	Maßnahmen an den Fahrwegen (Reparatur von Straßenbahngleisen und Weichen, Verlegung der Gleise in lärm- und erschütterungsmindernden Gleisbett)	Im Rahmen der technischen und finanziellen Möglichkeiten wird der Erschütterungsschutz im Zuge von ohnehin notwendigen Gleiserneuerungsmaßnahmen optimiert. Es besteht kein Rechtsanspruch.
38	Leisestmögliche Reinigungsfahrzeuge, Kehrmaschinen nicht vor 7 Uhr auf Tour schicken	Um die Straßenreinigung bewältigen zu können, muss in bestimmten Straßen bereits ab 4:00 Uhr mit der Reinigung begonnen werden. Hierfür werden vom Baureferat geräusch- und lärmreduzierte Fahrzeuge und Geräte eingesetzt, die dem neuesten Stand der Technik entsprechen.
	Mutwilliger Lärm	
39	Durchsetzung von §16 (1) StVO „Warnzeichen“. Das Geräusch von Hupen ist durch seinen durchdringenden Charakter besonders störend und stressverursachend. Hupen sind als Warnsignale erheblich lauter als der sonstige Verkehr und haben eine Störwirkung im größeren Umkreis. Eine Hupe oder ein Martinshorn aus 1 m Entfernung (bis zu 118 dB) erreichen die Schmerzgrenze. Aus 50 m Entfernung ist das Geräusch immer noch erheblich lauter als der Verkehr einer stark befahrenen Straße. Dies muss bewusst gemacht werden.	Angesichts der allen Verkehrsteilnehmern obliegenden Verpflichtung, die allgemeinen und besonderen Verhaltensvorschriften dieser Verordnung eigenverantwortlich zu beachten, werden örtliche Anordnungen durch Verkehrszeichen nur dort getroffen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. (§ 39 Abs. 1 StVO) Stellungnahme Polizei: Gemäß § 16 Straßenverkehrsordnung StVO darf Schall- und Leuchtzeichen nur geben, wer außerhalb geschlossener Ortschaften überholt oder wer sich oder andere gefährdet sieht. Verstöße gegen diese Vorschrift verfolgt die Polizei im Rahmen des täglichen Streifendienstes und unter Beachtung des Opportunitätsprinzips.
40	Laute Musik beim Fahren ist nicht nur Belästigung, sondern macht auch akustische Warnsignale für die jeweiligen Fahrer unhörbar. Verkehrsüberwachung und Versicherungen müssen dies kommunizieren und entsprechend auch einen Preis dafür erheben.	Stellungnahme Polizei: Gemäß § 23 StVO ist der Fahrzeugführer dafür verantwortlich, dass seine Sicht und das Gehör nicht durch Besetzung, Tiere, die Ladung, Geräte oder den Zustand des Fahrzeugs beeinträchtigt werden. Auch festgestellte Verstöße gegen diese Vorschrift verfolgt die Polizei im Rahmen des täglichen Streifendienstes und unter Beachtung

25. Strategische Maßnahmen mit Lärminderungspotential für das gesamte Stadtgebiet		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
		des Opportunitätsprinzips.
41	Langfristig müssen die Lautstärke von Hupen und Martinshörnern dem allgemeinen Verkehrslärmpegel folgend, absinken. Kurzfristig sollte konsequent gegen gezielten Lärm wie z.B. bei Hochzeitenkorso oder nach Fußballspielen eingeschritten werden. Bildung für nachhaltige Mobilität Die Art der Verkehrsteilnahme wird erlernt und sollte deshalb schon in Elternhaus, Kindergarten und Schule erlernt werden.	<p>Stellungnahme Polizei:</p> <p>Um eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer auszuschließen, müssen Martinshorn und Blaulicht von Einsatzfahrzeugen stets in einwandfreiem Zustand sein. Sowohl die Lautstärke des Martinshorn als auch die Intensität des Blaulichts dienen der besseren Erkennbarkeit und sind somit unverzichtbar für eine möglichst ungefährdete Fahrt zum Einsatzort. Die Lautstärke des Martinshorns ist gemäß gesetzlicher Vorgaben geregelt, außerdem ist eine manuelle Regulierung der Lautstärke nicht möglich.</p> <p>Gemäß § 16 Straßenverkehrsordnung StVO darf Schall- und Leuchtzeichen nur geben, wer außerhalb geschlossener Ortschaften überholt oder wer sich oder andere gefährdet sieht.</p> <p>Verstöße gegen diese Vorschrift verfolgt die Polizei im Rahmen des täglichen Streifendienstes und unter Beachtung des Opportunitätsprinzips.</p> <p>Die Verkehrserziehung ist Teil der Lehrpläne in den Grundschulen. Ergänzend dazu führen verschiedene Institutionen von ADAC über Verkehrswacht bis hin zur Polizei Aktionen zur Verkehrserziehung durch. So wird beispielsweise die Fahrradprüfung in der vierten Klasse flächendeckend an allen Grundschulen durchgeführt. Zusätzlich betreibt die Landeshauptstadt München im Rahmen des Aktionsprogramms "München - Gscheid Mobil" ein in der Fachwelt und an den Schulen überaus anerkanntes Programm zur Mobilitätsbildung. Im Rahmen der "Mobilitätsbiographie" werden Maßnahmen entwickelt und umgesetzt, die jeweils den Entwicklungsstufen der Kinder und Jugendlichen entsprechen. In Kindergärten wird beispielsweise spielerisch die Motorik geübt und so der Grundstein für ein späteres sichereres Fahrradfahren gelegt. In Grundschulen wird das Zu-Fuß-in-die-Schule-Gehen im Rahmen des "Bus mit Füßen" neu organisiert und so bis zu 20% der Kinder vom Elterntaxi wieder aufs Zufußgehen verlagert. Bei weiterführenden Schulen wird das Verständnis für nachhaltige Mobilität durch kreative Projekte gestärkt und zielgruppenorientiert für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten geworben.</p>
	Bildung für nachhaltige Mobilität	
42	Information und Motivation von jungen Familien. Hier wäre ein kostenloses MVV-Schnupper-Angebot ein sinnvolles Geschenk zur Geburt.	Die günstigen IsarCards im Abo, gültig für alle öffentlichen Verkehrsmittel im MVV im selbst gewählten Gültigkeitsbereich, stellen bereits ein sinnvolles Angebot für junge Familien dar: bis zu drei Kinder - eigene Kinder/Enkelkinder sogar in unbegrenzter Anzahl - bis zum vollendeten 15. Lebensjahr können montags bis freitags ab 9 Uhr, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen sowie am 24. und 31. Dezember ganztägig bis 6 Uhr des Folgetages kostenlos mitgenommen werden.
43	Ausflüge und Klassenreisen mit ÖV. ÖV-Nutzung als Unterrichtsthema. Hier können die Kinder zu Experten bei der ÖV-Nutzung werden, die dieses Wissen auch in die Familien tragen.	Bei Ausflügen und Klassenreisen werden bereits öffentliche Verkehrsmittel benutzt. Das Thema „Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln“ wird im Rahmen der Verkehrserziehung und Schulwegsicherheit unterrichtet.
44	Kfz-Anfahrt direkt vor Schulen und Kindergärten ist zu unterbinden, denn sie gefährdet andere Kinder und trägt zu Lärm und Luftverschmutzung an einem Ort bei, wo sich zu dieser Zeit viele Kinder aufhalten und nimmt Kindern das Selberzurücklegen von Wegen	Dieser verständliche Wunsch kann in der Praxis nicht umgesetzt werden. Gerade Eltern von Schulkindern und Kindergartenkindern bestehen darauf, mit ihren Fahrzeugen direkt vor die Schule oder vor den Kindergarten zu fahren, um ihre Kinder auf kürzestem Wege zur Schule zu bringen. Verkehrsregelungen bleiben dabei völlig unberücksichtigt und werden nicht akzeptiert. Auch gegenüber der Polizei wird mit völligem Unverständnis reagiert, "geschimpft" und trotz Polizei vor Ort vor die Schule oder den Kindergarten gefahren. Dennoch wirkt das KVR mit sog. „weichen Maßnahmen“ auf das Mobilitätsverhalten von Eltern und Schülern gleichermaßen ein. So betreibt die Landeshauptstadt München im Rahmen des Aktionsprogramms "München - Gscheid Mobil" ein in der Fachwelt und an den Schulen überaus anerkanntes Programm zur Mobilitätsbildung. Im Rahmen der "Mobilitätsbiographie" werden Maßnahmen entwickelt und umgesetzt, die jeweils den

25. Strategische Maßnahmen mit Lärminderungspotential für das gesamte Stadtgebiet		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
		Entwicklungsstufen der Kinder und Jugendlichen entsprechen. In Kindergärten wird beispielsweise spielerisch die Motorik geübt und so der Grundstein für ein späteres sichereres Fahrradfahren gelegt. In Grundschulen wird das Zu-Fuß-in-die-Schule-Gehen im Rahmen des "Bus mit Füßen" neu organisiert und so bis zu 20 % der Kinder vom Elterntaxi wieder aufs Zufußgehen verlagert. Bei weiterführenden Schulen wird das Verständnis für nachhaltige Mobilität durch kreative Projekte gestärkt und zielgruppenorientiert für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten geworben.
45	Projekte wie „Bus auf Füßen“ sind zu fördern	Die Verkehrserziehung ist Teil der Lehrpläne in den Grundschulen. Ergänzend dazu führen verschiedene Institutionen von ADAC über Verkehrswacht bis hin zur Polizei Aktionen zur Verkehrserziehung durch. So wird beispielsweise die Fahrradprüfung in der vierten Klasse flächendeckend an allen Grundschulen durchgeführt. Zusätzlich betreibt die Landeshauptstadt München im Rahmen des Aktionsprogramms "München - Gscheid Mobil" ein in der Fachwelt und an den Schulen überaus anerkanntes Programm zur Mobilitätsbildung. Im Rahmen der "Mobilitätsbiographie" werden Maßnahmen entwickelt und umgesetzt, die jeweils den Entwicklungsstufen der Kinder und Jugendlichen entsprechen. In Kindergärten wird beispielsweise spielerisch die Motorik geübt und so der Grundstein für ein späteres sichereres Fahrradfahren gelegt. In Grundschulen wird das Zu-Fuß-in-die-Schule-Gehen im Rahmen des "Bus mit Füßen" neu organisiert und so bis zu 20% der Kinder vom Elterntaxi wieder aufs Zufußgehen verlagert. Bei weiterführenden Schulen wird das Verständnis für nachhaltige Mobilität durch kreative Projekte gestärkt und zielgruppenorientiert für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten geworben.
	Sonstiges	
46	Humboldtstr.: VORSCHLAG: Citymaut ab Beginn der Humboldtstraße	Für die Einführung einer City-Maut gibt es in Deutschland keine rechtliche Grundlage; in München ist sie daher zum jetzigen Zeitpunkt auch nicht vorgesehen.
47	allg.: PROBLEM: Nicht notwendige Martinshomeinsätze (Polizei und Krankenfahrzeuge)	Angesichts der allen Verkehrsteilnehmern obliegenden Verpflichtung, die allgemeinen und besonderen Verhaltensvorschriften dieser Verordnung eigenverantwortlich zu beachten, werden örtliche Anordnungen durch Verkehrszeichen nur dort getroffen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. (§ 39 Abs. 1 StVO) Blaues Blinklicht zusammen mit dem Einsatzhorn darf nur verwendet werden, wenn höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten oder schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden, eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwenden, flüchtige Personen zu verfolgen oder bedeutende Sachwerte zu erhalten. (§ 38 Abs. 1 StVO)
48	MVG-Busse: VORSCHLAG: Einsatz von Elektrobussen bei der MVG	Der Einsatz von Elektrobussen ist nicht möglich, da sie am Markt derzeit noch nicht großserienreif erhältlich sind. MVG hat aber derzeit drei Hybridbusse zu Testzwecken im Einsatz bzw. bestellt.
49	Fluglärm PROBLEM: Linienflüge in geringen Höhen VORSCHLAG: keine Linienflüge in geringen Höhen mehr	Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH hat die Aufgabe, die An- und Abflüge von Luftfahrzeugen zu koordinieren und so eine sichere Abwicklung des Verkehrs zu gewährleisten. Dies geschieht für den Flughafen München auf festgelegten Flugrouten in der Weise, dass anfliegende Verkehrsflugzeuge in je nach Verkehrsaufkommen auszuweitenden s-förmigen Schleifen zur Landebahn geführt werden (sog. Up-/Downwind-Verfahren). Die so gestaltete Kontrolle des Flugverkehrs ist aufgrund der begrenzten Kapazität des Landebahnsystems erforderlich. Dadurch ist es unvermeidbar, dass Verkehrsflugzeuge regelmäßig auch das Stadtgebiet München überfliegen. Die Höhe der Verkehrsflugzeuge beträgt hier zwischen 1000 und 3000 m über Grund. Das Luftfahrt-Bundesamt ist gemäß § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 3 Satz 2 und 3 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) i. V. m. § 27a Abs. 2 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) ermächtigt, die Flugverfahren für An- und Abflüge zu und von Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle durch Rechtsverordnung festzulegen. Die Rechtsverordnung wird im

25. Strategische Maßnahmen mit Lärminderungspotential für das gesamte Stadtgebiet		
Zeilennummer	von Bürger eingegebener Text	Antwort von zuständiger Fachdienststelle der Landeshauptstadt München / Gutachter
		<p>Bundesanzeiger verkündet. Da hiervon Flugverkehr betroffen ist, der in Höhen von 1000 bis 3000 m über Grund stattfindet und Luftfahrzeuge in diesen Höhen keine rechtlich relevanten Lärmauswirkungen am Boden hervorrufen können, sind Gesichtspunkte des Lärmschutzes vom Luftfahrt-Bundesamt bei der Festlegung der Flugrouten nicht vorrangig zu berücksichtigen.</p> <p>Da Verkehrsflughäfen wie der Flughafen München bedarfsorientiert in den Bereich von Ballungsräumen gelegt werden, sind folglich stets viele Bürgerinnen und Bürger vom Lärm durch an- und abfliegende Luftfahrzeuge betroffen. Mit einer Änderung der Flugrouten kann das vorgegebene Lärmpotential jedoch nicht verändert, sondern nur anders verteilt werden.</p> <p>Bereits in der Vergangenheit haben sowohl der Herr Oberbürgermeister Ude als auch der Referent für Gesundheit und Umwelt im Rahmen ihrer Möglichkeiten sich wiederholt für die Reduzierung der Fluglärmbelastung durch Flugzeuge über dem Münchner Luftraum eingesetzt. Der Bayerische und der Deutsche Städtetag sowie das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen wurden hierbei um Unterstützung gebeten. Aber leider wurden vom Bundesminister für Verkehr alle Vorschläge (Beschränkungen und zeitliche Einschränkungen des Flugverkehrs, Mitbestimmung bei der Auswahl von Flugtrassen etc.) abgelehnt.</p> <p>Die Landeshauptstadt selbst hat keine rechtlichen Befugnisse auf den Luftverkehr im Luftraum über München einzuwirken. Die Regelungs- bzw. Überwachungs- oder Anordnungsbefugnisse liegen beim Bundesminister für Verkehr, der Bundesanstalt für Flugsicherung sowie beim Luftamt Südbayern.</p>
50	<p>Fluglärm PROBLEM: Privatflüge über München VORSCHLAG: Verbot von Privatflügen über München</p>	<p>Die Landeshauptstadt selbst hat keine rechtlichen Befugnisse, auf den Luftverkehr im Luftraum über München einzuwirken.</p> <p>Laut Aussage des Luftamts Südbayern ist eine Genehmigung für Flugrouten von Luftfahrzeugen, die sich außerhalb des von der Flugsicherung kontrollierten Luftraumes bewegen, nicht erforderlich. Bestimmte Flugrouten können nicht vorgeschrieben werden, denn im Luftverkehrsgesetz ist geregelt, dass die Benutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge grundsätzlich frei ist. Flüge über der Stadt München sind folglich - wie allerorts - zulässig, wenn insbesondere die erforderlichen Mindestflughöhen beachtet werden. Die Mindestflughöhe für motorgetriebene Luftfahrzeuge beträgt 600 m über Grund. Diese Höhe darf nur dann bis zur Sicherheitsmindesthöhe von 300 m über Grund über dicht besiedelten Gebieten unterschritten werden, wenn zwingende Gründe dies erfordern. (z.B. Wetter).</p> <p>Die Regelungs- bzw. Überwachungs- oder Anordnungsbefugnisse liegen beim Bundesminister für Verkehr, der Bundesanstalt für Flugsicherung sowie beim Luftamt Südbayern. Bei erheblichen Belästigungen durch Flugobjekte besteht lediglich die Möglichkeit, sich direkt an den Fluglärmschutzbeauftragten des Luftamtes Südbayern bei der Regierung von Oberbayern, Herrn Dr. Biberger (Tel. 089/21 76 - 25 87) zu wenden, um mit ihm das weitere Vorgehen zu besprechen.</p>
51	<p>VORSCHLAG: Tempolimit im gesamten Stadtgebiet auf 45 oder 40</p>	<p>Dies widerspricht dem Verkehrsentwicklungsplan und dem § 3 der StVO, die Tempo 50 als Regelgeschwindigkeit innerorts vorsieht.</p> <p>Eine generelle Reduzierung der Geschwindigkeit im Stadtgebiet von 50 auf 40 km/h bewirkt eine Pegelminderung von etwa 1 dB(A). Aus akustischer Sicht ist diese Maßnahme für sich allein nicht wahrnehmbar, kann jedoch im Zusammenwirken mit anderen Maßnahmen einen positiven Effekt aufweisen.</p>
52	<p>Mittlerer Ring: VORSCHLAG: Tunnellösung für den Mittleren Ring</p>	<p>Der Mittlere Ring hat bereits einige Tunnelbauwerke erhalten. Momentan befindet sich das Projekt Luise-Kiesselbach-Platz in der Realisierungsphase. Desweiteren werden Studien durchgeführt werden inwieweit Tunnellösungen für den Bereich Landshuter Allee und Tegernseer Landstraße in Betracht kommen.</p>