



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
Sendlinger Str. 1, 80313 München

MOR-GB2.212

I.

über die BA-Geschäftsstelle Ost
Friedenstraße 40
81660 München
an den Bezirksausschuss des Stadtbezirks 13
– Bogenhausen
z.Hd. des Vorsitzenden, Herrn Ring

Sendlinger Str. 1
80313 München
Telefon: [REDACTED]
Telefax: [REDACTED]
Dienstgebäude:
Implerstr. 9

Ihr Schreiben vom
13.07.2021

Ihr Zeichen
BA-Antrags-Nr.
20-26 / B 02774

Unser Zeichen

Datum
29.10.2021

Verbesserung des Lärmschutz entlang der Ostpreußenstraße

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 02774 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen vom 13.07.2021;

Sehr geehrter Herr Ring,

im, dem Antrag des 13.Stadtbezirks zu Grunde liegenden Bürgeranliegen wird beantragt, den Lärmschutz entlang der Ostpreußenstraße, insbesondere an der Kreuzung zur Engelschalkinger Straße, zu verbessern. Die im Bereich der Schule bestehende temporäre Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h werde kaum beachtet.

Der Petent schlägt deshalb vor, die durchschnittliche Lärmbelastung im Kreuzungsbereich zu messen und davon passende Gegenmaßnahmen abzuleiten. Beispielhaft werden folgende Punkte angeführt:

- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll entlang der Ostpreußenstraße oder behelfsweise ganztägig im Kreuzungsbereich zur Engelschalkinger Straße auf 30 km/h beschränkt werden, inklusive regelmäßiger Geschwindigkeitskontrollen.
- Die Bushaltestelle genau vor der Ostpreußenstr. 89 soll in die Engelschalkinger Straße kurz vor der Kreuzung im Bereich der jetzigen Parkplätze im Seitenstreifen verlegt werden. So würde etwas gegen die Lärmbelastung getan. Zudem würden Rückstaus besser vermieden.
- Außerdem soll, um den Lärm aufzufangen, entlang der Straße mehr Begrünung durch Bäume erfolgen.

Dazu ist Folgendes auszuführen:

Die Ostpreußenstraße ist im Sekundärnetz der Landeshauptstadt München eine örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion.

Der Gesetzgeber hat die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 50 km/h beschränkt. Die Anordnung einer geringeren Höchstgeschwindigkeit

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

setzt immer eine über das - in einer Großstadt - übliche Gefahrenpotential deutlich hinausgehende Gefährdungslage voraus (wenn nicht die Möglichkeit besteht, den Straßenabschnitt in eine Tempo-30-Zone einzubeziehen).

Nach den Bestimmungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der hierzu ergangenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften (VwV-StVO) können Geschwindigkeitsbeschränkungen entweder als Zonenregelung (Tempo-30-Zonen, beschildert mit Zeichen 274.1 und 274.2 StVO) oder als Einzelmaßnahme (beschildert mit Zeichen 274 StVO) angeordnet werden. An beide Varianten sind bestimmte Voraussetzungen geknüpft.

Tempo-30-Zone

Zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen sind am 01.02.2001 entsprechende Regelungen in der StVO in Kraft getreten. Die in diesem Rahmen erlassenen detaillierten Verwaltungsvorschriften sind für die Straßenverkehrsbehörden bindend und enthalten unter anderem ausführliche Vorgaben über die an Tempo-30-Zonen und Zonenstraßen zu stellenden Anforderungen.

Danach kommen Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Des Weiteren dürfen Tempo-30-Zonen nur abseits von Vorfahrtstraßen eingerichtet werden, innerhalb einer Tempo-30-Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregelung „Rechts vor Links“ gelten.

Diese Voraussetzungen sind in der Ostpreußenstraße nicht erfüllt. Es findet in erheblichem Maße Durchgangsverkehr statt. Eine Rechts-vor-Links-Regelung kommt dort wegen der untergeordneten Bedeutung einiger einmündenden Seitenstraßen nicht in Betracht.

Verkehrssicherheit

Eine Anordnung von Tempo-30 als Einzelanordnung kann erfolgen, wenn einer der in der StVO definierte Gründe vorliegt. Sie müssen beispielsweise in einer besonderen Unfalllage, einer außergewöhnlichen Eigenart des Straßenverlaufes oder solchen Tatsachen begründet sein, die der Kraftfahrer aus seiner Sicht nicht wahrzunehmen vermag.

Für die Ostpreußenstraße sind auch diese Voraussetzungen nicht erfüllt.

Das Polizeipräsidium München schätzt die Verkehrssicherheit in der Ostpreußenstraße wie folgt ein:

„Bislang wurden für den Bereich der Grundschule an der Ostpreußenstraße 88, in dem Tempo 30 als Einzelanordnung beschildert ist, keine Beschwerden bezüglich der Nichtbeachtung der Geschwindigkeitsbeschränkung an das Polizeipräsidium München herangetragen.

Auch die an der Kreuzung Engelschalkinger Straße / Ostpreußenstraße eingesetzten Schulweghelfer haben bislang nicht über zu hohe Fahrgeschwindigkeiten oder Gefährdungen der Schulkinder Klage geführt.

Die Unfalllage in dem besagten Bereich ist aus polizeilicher Sicht unauffällig.

Der angefragte Bereich befindet sich nicht im Geschwindigkeitsmessprogramm des Polizeipräsidiums München, ergo erfolgten dort bis dato keine polizeilichen Geschwindigkeitsmessungen.

Die örtlich zuständige Polizeiinspektion 22 (Bogenhausen) wurde von Ihrem Schreiben in Kenntnis gesetzt und wird ggf. nach eigener Einschätzung Probemessungen mittels Laser-Handmessgerät durchführen.

Primär sehen wir jedoch zur Geschwindigkeitsüberwachung in dem Tempo 30 Bereich

die Kommunale Verkehrsüberwachung der Landeshauptstadt München in der Verantwortung.“

Die beim Kreisverwaltungsreferat angesiedelte Kommunale Verkehrsüberwachung (KVÜ) hat auf die Anfrage vom 03.09.2021 bislang keine Stellungnahme abgegeben.

Allerdings ist aus den vorliegenden statistischen Auswertungen der KVÜ für den Stadtbezirk 13 – Bogenhausen ersichtlich, dass in den letzten fünf Jahren keine Ergebnisse zu Geschwindigkeitsmessungen im Tempo-30-Abschnitt der Ostpreußenstraße vorliegen.

Verkehrslärmschutz

Die Straßenverkehrsbehörde kann darüber hinaus die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken auch zum Schutz der Wohnbevölkerung unter anderem vor Lärm beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten.

Dabei handelt es sich um eine Ermessensvorschrift, d.h. die Behörde hat bei der Entscheidung neben den Individualinteressen wie den Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm auch die Interessen der Allgemeinheit zu würdigen und diese gegeneinander abzuwägen.

Straßenverkehrliche Maßnahmen kommen dabei regelmäßig erst dann in Betracht, wenn Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm höher sind als ortsüblich hingenommen werden muss.

Anhaltspunkte für eine bestehende Verkehrslärmbelastung können sich für eine Ersteinschätzung aus der Lärmkartierung ergeben, die vom Bayerischen Landesamt für Umwelt auch online zur Verfügung gestellt werden (<http://www.umweltatlas.bayern.de>).

Eine von der Ostpreußenstraße ausgehende unzumutbare Verkehrslärmbelastung wird in der für München bestehenden, aktuellen Lärmkartierung objektiv nicht bestätigt.

Insbesondere werden durch die in der Lärmkartierung aufgeführte Verkehrslärmbelastung die für reine und allgemeine Wohngebiete geltenden Richtwerte von 70 dB(A) (in der Zeit von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) bzw. 60 dB(A) (in der Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) nicht erreicht oder gar überschritten.

Aus Gründen des Lärmschutzes sind hier ebenfalls verkehrsbeschränkenden bzw. -verbieternden Maßnahmen derzeit nicht geboten.

Hinweis zu Verkehrslärmmessungen

Zur Beurteilung der Lärmbelastung durch Straßen- und Schienenverkehr werden ausschließlich Berechnungen durchgeführt. Messungen des Verkehrslärms würden durch unterschiedliche Witterungsbedingungen, individuelles Verhalten von Autofahrern, sonstige verkehrsfremde Störgeräusche usw. zu nicht reproduzierbaren und nicht repräsentativen Ergebnissen führen. Mit den Ergebnissen von Lärmmessungen könnten auch keine nachvollziehbaren Vergleiche erstellt werden.

Das Bundesverkehrsministerium hat deshalb die Berechnung der Schallimmissionen auf der Basis von Verkehrsmengen, u. a. auch wegen der Vergleichbarkeit und bundesweiten Gleichbehandlung, für die Beurteilung von Verkehrsgeräuschen in den Richtlinien vorgeschrieben.

Die Richtlinien gehen dabei hinsichtlich der Schallausbreitung von leichtem Wind vom Verkehrsweg zum Immissionsort und von Temperaturinversion aus. Dies führt in der Regel zugunsten der Betroffenen zu höheren Beurteilungspegeln als bei Messungen.

Da Verkehrslärmmessungen für die Beurteilung von Verkehrslärm nicht herangezogen werden dürfen, werden solche vom dafür zuständigen Referat für Klima- und Umweltschutz auch nicht durchgeführt.

Ergänzend ist hier noch anzumerken, dass zur Beurteilung von Geräuschen über die Zeit ge-

mittelte Lärmpegel heranzuziehen sind und nicht die mitunter als besonders störend empfundenen Spitzenpegel, die beispielsweise bei der Vorbeifahrt einzelner, sehr lauter Fahrzeuge erreicht werden. Auch dies ist gesetzlich so vorgeschrieben.

Verlegung der Bushaltestellen

Die Stadtwerke München – Münchner Verkehrsgesellschaft (SWM-MVG) hat dazu auf Anfrage Folgendes mitgeteilt:

„Die Haltestelle „Englschalkinger Str.“ an der Ostpreußenstraße 89 wird derzeit durch die Linie 183 Richtung Messestadt West im Takt 20 (plus 1 Schülerfahrt mittags) an allen Tagen von ca. 5:00 Uhr morgens bis 01:00 Uhr nachts überwiegend mit Gelenkbussen bedient.

Diese Haltestellenposition existiert bereits seit Jahrzehnten, Probleme für den nachfolgenden Verkehr o.ä., Meldungen von Polizei oder Mobilitätsreferat sind der SWM-MVG nicht bekannt.

Für einen noch ausstehenden Ausbau zu einer barrierefreien Haltestelle wird auch die Positionierung der Haltestelle von Baureferat, Mobilitätsreferat, Polizei und MVG grundsätzlich neu geprüft und bewertet.

Zu Bedenken bei einer Verlegung werden dabei die folgenden Punkte sein:

- der Bus 183, kommend vom Arabellapark, wird dann auf dem Rechtsabbiegerstreifen zum Stehen kommen, evtl. kritische Überholvorgänge von anderen Rechtsabbiegern sind zu erwarten;
- bei Ausbau des Busnetzes und bei einer evtl. Linienführung aus dem nördlichen Bereich der Freischützstraße (ggf. Busanbindung des neuen Gymnasiums, Ost-Tangente Kieferngarten – Berg-am-Laim usw) würde diese Haltestelle fehlen und müsste ebenfalls ungünstig vor der Kreuzung auf der Rechtsabbiegerspur positioniert werden;
- in Richtung Süden wäre bei einer Verlegung keine gemeinsame Haltestelle von mehreren Linien mehr möglich.

Die MVG kann, wie oben angeführt, über eine Verlegung der Haltestelle nicht allein entscheiden. Es entstünde ein erheblicher baulicher Aufwand und bedürfte einer notwendigen Anpassung der Lichtzeichenanlage ohne erkennbaren Vorteil für den Busverkehr.

Die MVG verfügt unabhängig davon über einen modernen Fuhrpark. Viele Fahrzeuge verfügen bereits über eine Start/Stop-Funktion, schalten den Motor bei notwendigem Anhalten ab und tragen auch hier zur Emissionsminderung bei.“

Begrünung entlang der Straße zur Lärminderung

Das Referat für Klima- und Umweltschutz – Sachgebiet Lärmvorsorge hat dazu auf Anfrage Folgendes mitgeteilt:

„Die mögliche, messbare Lärminderung durch einen lokal begrenzten Bewuchs wird von Experten als insgesamt sehr gering eingeschätzt und ist akustisch kaum wahrnehmbar. Deutlich messbare, schalldämmende Effekte treten erst bei Pflanzungen mit einer sehr großen Bewuchstiefe und -staffelung auf. So kann z.B. ein ca. 100 m tiefer und dichter Waldstreifen, der auch ein dichtes Unterholz aufweist, eine Pegelminde-

rung von 5 bis 10 dB(A) erzielen. Solche Bepflanzungen sind im städtischen Raum in aller Regel jedoch nicht realisierbar. Andere Bepflanzungen, auch wenn es sich um dichte Hecken handelt, erzielen maximal eine Pegelminderung von 0,3 dB(A) pro Meter Tiefe. Jedoch können erst Pegeländerungen von etwa 1 dB(A) vom menschlichen Ohr gerade wahrgenommen werden. Mit einer Begrünung des Straßenrandes, z.B. durch die Pflanzung von Bäumen, kann im vorliegenden Fall demnach kein akustisch wirksamer Effekt erzielt werden.

Allerdings kann von einer optischen Abschirmung der Lärmquelle eine positive psychologische Wirkung auf die Betroffenen ausgehen, der Verkehrslärm wird hierdurch als weniger störend wahrgenommen. Insofern sind Straßenrandbegrünungen auch als Sicht der Lärmvorsorge grundsätzlich zu begrüßen, sofern diese der Umsetzung wirksamer Lärmschutzmaßnahmen nicht entgegenstehen."

Der ebenfalls angefragte Geschäftsbereich Verkehrsplanung gab ergänzend die folgende Stellungnahme ab:

„Die Ostpreußenstraße ist aktuell aufgeteilt in Fahrbahn, Gehbahn und Fahrradweg. Teilweise wird am Fahrbahnrand geparkt, gekennzeichnete Parkbuchten sind jedoch nicht vorhanden. Daher lassen sich in der vorhandenen Straßenraumaufteilung keine Bäume ergänzen.

Eine Integration von Bäumen würde einen kompletten Straßenumbau mit einer Neuverteilung der Flächen erfordern, wobei fraglich ist, ob bei einer Umplanung unter Berücksichtigung aktueller Standards für den Fuß- und Radverkehr Raum für Baumpflanzungen verbleiben würde“

Der Antrag des Bezirksausschusses ist mit den Ausführungen geschäftsordnungsmäßig behandelt.

gez.

MOR-GB2.212

Antwortschreiben am 29.10.2021 an BA13 versendet