

Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans 2024

des

**Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr
(AAN)
im Münchner Forum e.V.**

Ansprechpartner:

Berthold Maier, E-Mail: aan.muenchen@web.de

München, 14. September 2024



Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr

Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr

im Diskussionsforum für
Entwicklungsfragen e.V.
(Münchner Forum)
Schellingstraße 65
80799 München
Tel.: 089 / 28 20 76
Fax: 089 / 28 05 532
info@muenchner-forum.de
www.muenchner-forum.de
www.facebook.com/muenchner-forum/

Vertretungsberechtigter Vorstand:

Klaus Friedrich
Kathrin Wickenhäuser-Egger
Prof. Gert Karner
Sitz des Vereins: München
Amtsgericht: München VR 7380
Steuernummer: 143/219/50168

Inhalt

Lärmaktionsplan grundsätzlich zu begrüßen	3
Einzelmaßnahmen des Lärmaktionsplans (Auswahl)	3
Maßnahmen zur Reduzierung des MIV	3
Geschwindigkeitsreduzierung.....	3
Parkraummanagement	4
Verkehrsverflüssigung – Grüne Welle.....	4
Lärmschutz durch Verkehrsverlagerung - Förderung des allgemeinen ÖPNV	4

Lärmaktionsplan grundsätzlich zu begrüßen

Der AAN begrüßt, dass mit dem Lärmaktionsplan Maßnahmen zur Lärmreduzierung ergriffen werden.

Im Berichtsentwurf wird klar herausgearbeitet, dass die Lärmquelle Nummer 1 der Straßenverkehr ist. Folgerichtig liegt der Schwerpunkt der Maßnahmen auf der Reduzierung des Straßenverkehrslärms.

Mittels übergeordneter Strategien, wie z. B. der Förderung des öffentlichen Nahverkehrs und des Radverkehrs, soll die Lärmbelastung stadtweit reduziert werden (Seite 8).

Die wichtige Rolle des ÖPNV für die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) wird im Lärmaktionsplan betont. Angesichts der aktuellen Finanzierungsprobleme beim Ausbau des ÖPNV ist eine stärkere Betonung schnell umsetzbarer Maßnahmen wie z. B. der Bus- und Trambeschleunigung erforderlich. Dieser Aspekt ist im Bericht leider nicht klar genug dargestellt.

Unklar ist, wie bei der Einführung der vorgeschlagenen Grünen Wellen Rebound-Effekte (d.h. mehr MIV durch flüssigeren Verkehr) verhindert werden sollen.

Einzelmaßnahmen des Lärmaktionsplans (Auswahl)

Maßnahmen zur Reduzierung des MIV

Geschwindigkeitsreduzierung

Wie in Kapitel 10.2.1 dargestellt, sind Geschwindigkeitsreduzierungen ein wirksames Mittel zur Reduzierung der Lärmemissionen des MIV.

Durchsetzung

Leider wird im Lärmaktionsplan nicht auf das Problem der Durchsetzung eingegangen:

Es stellt sich angesichts der in München recht mangelhaften Verkehrsüberwachung und Durchsetzung der Verkehrsregeln durch die Polizei die Frage, wie insbesondere nächtliche Tempolimits (i. d. R. Tempo 30) durchgesetzt werden.

Hier ist im Interesse der Gesundheit der Münchner Bevölkerung ein deutlich stärkeres Engagement des Freistaats zur Durchsetzung bestehender Verkehrsregeln erforderlich.

Belange des ÖPNV berücksichtigen

Generell sind bei der Einführung von Tempolimits Belange des Bus- und Tramverkehrs zu berücksichtigen.

Parkraummanagement

Das Parkraummanagement ist ein wirkungsvoller Beitrag zur Reduzierung des MIV.

Verkehrsverflüssigung – Grüne Welle

Leider wird nicht beschrieben, ob es durch die Grüne Welle und die damit verbundene Verflüssigung des MIV nicht unterm Strich zu mehr MIV kommt (Rebound-Effekt). Eine Grüne Welle ist eine Kapazitätserhöhung im MIV, erfahrungsgemäß führen Kapazitätserhöhungen des Straßennetzes zu mehr MIV.

Auch fehlen Vorschläge, wie einer durch die Grüne Welle verursachten MIV-Steigerung entgegen gewirkt werden soll.

Lärmschutz durch Verkehrsverlagerung - Förderung des allgemeinen ÖPNV

Gemäß dem Entwurf der Mobilitätsstrategie 2035 für München ist das Leitbild die am Menschen orientierte Mobilität in einer am Menschen orientierten Stadt, Seite 5).

Dazu müssen vor allem die negativen Auswirkungen des MIV stark reduziert werden, insbesondere der Flächenverbrauch sowie die CO₂- und Feinstaub-Emissionen. Das Werkzeug dazu ist die Verkehrswende, und innerhalb der Verkehrsmittel des Umweltverbundes kommt dem ÖPNV eine hervorgehobene Rolle zu (ebd., Seite 8).

Daher begrüßt der AAN, dass auch im Lärmaktionsplan diese wesentliche Rolle des ÖPNV anerkannt wird. Verwirrend ist allerdings, dass auf Seite 61 (Tabelle 19) dem ÖPNV nur eine eingeschränkt positive Wirkung zugestanden wird.

Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen priorisieren:

Angesichts der derzeitigen finanziellen Engpässe beim ÖPNV-Ausbau kommt insbesondere effizienten Maßnahmen, die nur geringen Kapitaleinsatz erfordern, Bedeutung zu. Dazu zählen die Störungsbeseitigung und Beschleunigung bei Bus und Tram. Beim Bus umfasst das nicht nur die Bevorrechtigung an den Ampeln, sondern auch die Einrichtung weiterer Busspuren, auch an Hauptverkehrsstraßen. Die dadurch verursachte Reduzierung des MIV (Push durch weniger Platz für den MIV, Pull durch attraktiveren ÖPNV) bewirkt wiederum eine weitere Lärmreduktion. Dieser Punkt sollte im Lärmaktionsplan stärker betont werden.

Zur Abhilfe ist an kritischen Stellen gezielt der MIV zu reduzieren (z.B. durch Sperrungen oder Einbahnregelungen), um folgende Ziele zu erreichen:

- Verkehrsberuhigung
- weniger Behinderungen für den ÖPNV
- höhere Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit
- mehr Sicherheit für Fahrradfahrer
- Aufwertung des öffentlichen Raums

Im Rahmen des 4. Maßnahmenpakets Busbeschleunigung/ÖPNV-Beschleunigung wird dies grundsätzlich aufgegriffen. Angesichts der Beeinträchtigung des ÖPNV-Betriebs durch den MIV sind aber deutlich weitergehende Maßnahmen erforderlich. Es ist unverständlich, dass gegen die Behinderungen des ÖPNV durch den Autoverkehr nicht konsequenter vorgegangen wird.

Beispiele für erforderliche eigene Spuren bzw. notwendige Entfernung von Parkplätzen sind:

- Ostfriedhof: St.-Bonifatius-Straße stadteinwärts 3 Parkplätze zwischen Kreuzung und Haltestelle
- Rumfordstraße Ecke Am Einlaß (Fahrtrichtung Reichenbachplatz)
- Johannisplatz
- Zur Wiederinbetriebnahme der Tram Verkehrsberuhigung in der Inneren Wiener Straße

So kann einerseits der MIV reduziert und andererseits die Attraktivität des ÖPNV erhöht werden – was dann zu einer weiteren Verlagerung des MIV auf den ÖPNV und zu einer weiteren Lärmreduktion führt.

Lärmreduzierung bei Tram und U-Bahn

Der AAN begrüßt die beschriebenen Maßnahmen.

Rasengleis

Der AAN begrüßt die Ausführung aller Trambahngleise auf eigenem Gleiskörper mit Rasengleis.