

## **Den Lärm an der Quelle packen!**

Antrag Nr. 14-20 / A 00961 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom  
28.04.2015

Anlage 1: Antrag Nr. 14-20 / A 00961

Anlage 2: Stellungnahme der Vergabestelle 1 des Direktoriums vom 16.07.2015

### **Beschluss des Umweltausschusses**

**vom 16.02.2016 (SB)**

Öffentliche Sitzung

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>I. Vortrag der Referentin</b>	<b>1</b>
1. Grundsätzliches zum Reifen-Fahrbahn-Geräusch	2
2. Verordnungen und Kennzeichnungen	4
3. Einsatzmöglichkeiten lärmarmen Reifen im Stadtgebiet	7
4. Elektromobilität	8
5. Einsatz von lärmarmen Reifen beim Fuhrpark der LHM	8
6. Fazit	9
<b>II. Antrag der Referentin</b>	<b>10</b>
<b>III. Beschluss</b>	<b>11</b>

#### **I. Vortrag der Referentin**

Im Antrag Nr. 14-20 / A 00961 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 28.04.2015 wird die Verwaltung aufgefordert, im Rahmen der Lärmaktionsplanung eine Kampagne zur Verwendung von lärmarmen Reifen, insbesondere bei Fahrschulen, Taxiverbänden, Car-Sharing-Anbietern und anderen größeren Münchner Flottenbetreibern durchzuführen.

Des Weiteren sollen Fahrzeuge der Landeshauptstadt München, der städtischen Gesellschaften und der Eigenbetriebe bei Neubeschaffung bzw. bei anstehenden Reifenwechseln mit lärmarmen Reifen ausgestattet werden.

## 1. Grundsätzliches zum Reifen-Fahrbahn-Geräusch

Im Straßenverkehr entstehen Geräuschemissionen aus folgenden Teilquellen:

- Motoren- /Antriebsgeräusche (Motor, Getriebe, Auspuff)
- Geräusche aus der Interaktion „Reifen-Fahrbahn“ (Rollgeräusche).

Das Reifen-Fahrbahn-Geräusch entsteht beim Abrollen des Reifens an der Kontaktfläche zwischen Reifen und Fahrbahn. An der Geräuscentstehung sind mechanische Schwingungen des Reifens und aerodynamische Ereignisse an der Kontaktoberfläche beteiligt.

Verschiedene Faktoren wie die Geometrie des Reifenprofils, die Gummimischung, welche das Aufschlaggeräusch der Profilblöcke beeinflusst, oder die Reifenbreite bestimmen das Reifenabrollgeräusch. So sind breitere Reifen deutlich lauter als schmale Reifen. Ebenso beeinflussen auch die Temperatur sowie die Fahrbahneigenschaften das Abrollgeräusch. Die Art der Straßenoberfläche wirkt sich maßgeblich auf das Reifen-Fahrbahn-Geräusche aus. Untersuchungen belegen, dass verschiedene Fahrbahnbeläge bei Messungen unter sonst konstanten Bedingungen zu Unterschieden im Reifen-Fahrbahn-Geräusch führen können.

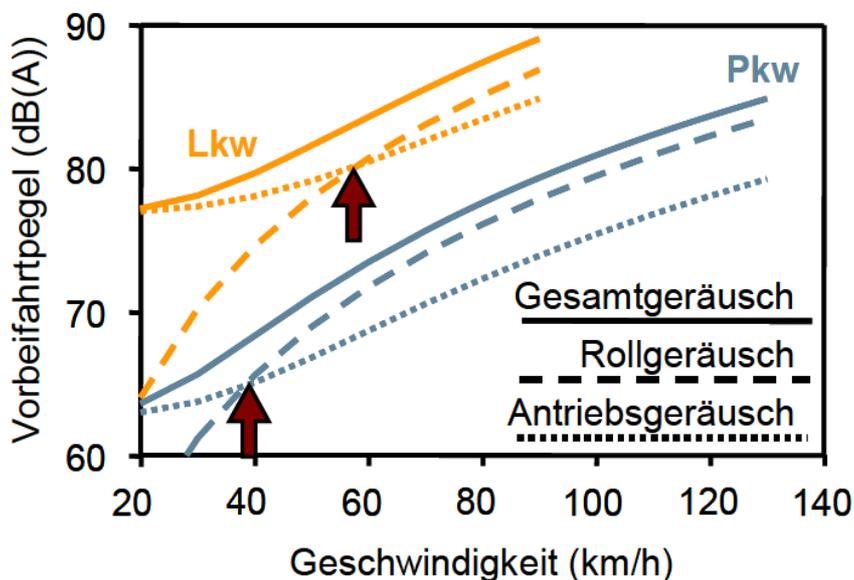


Abb. 1: Antriebs-, Roll- und Gesamtgeräusch von Pkw und Lkw in Abhängigkeit der Geschwindigkeit

Quelle: Landesamt für Umwelt, Datenquelle: K. Heutschi, Empa der ETH Zürich

--- Interpretation der Abb. 1 für **Pkw**:

Grundsätzlich lässt sich feststellen, dass bei Geschwindigkeiten unter 30 km/h bei Pkw die Antriebsgeräusche dominieren (siehe Abb. 1). Bereits ab etwa 35 km/h übersteigt bei gleichmäßiger Fahrweise das Rollgeräusch die Antriebsgeräusche, d.h. je schneller ein

Fahrzeug fährt, umso dominanter ist der Reifen-Fahrbahn-Lärm und das Abrollen der Reifen wird zur entscheidenden Lärmquelle.

Beispiele Pkw:

<b>30 km/h</b>	<b>60 km/h</b>
<p>Abb. 1 zeigt, dass bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h das Rollgeräusch eines durchschnittlichen Pkw mit Standardreifen 62 dB(A) beträgt, das Antriebsgeräusch 64 dB(A).</p> <p>Die beiden Teilquellen werden logarithmisch addiert, was zu einem Gesamtgeräusch von 66 dB(A) führt.</p> <p>Rollgeräusch: 62 dB(A)            Antriebsgeräusch: 64 dB(A)            Gesamtgeräusch: 66 dB(A)</p>	<p>Abb. 1 zeigt, dass bei einer Geschwindigkeit von 60 km/h das Rollgeräusch eines durchschnittlichen Pkw mit Standardreifen 72 dB(A) beträgt, das Antriebsgeräusch 69 dB(A).</p> <p>Die beiden Teilquellen werden logarithmisch addiert, was zu einem Gesamtgeräusch von 74 dB(A) führt.</p> <p>Rollgeräusch: 72 dB(A)            Antriebsgeräusch: 69 dB(A)            Gesamtgeräusch: 74 dB(A)</p>
<b>Verwendung eines um 3 dB(A) leiseren Reifens</b>	
<p>Das Rollgeräusch vermindert sich auf 59 dB(A), das Antriebsgeräusch bleibt unverändert (64 dB(A)).            Aus der Addition der beiden Teilquellen ergibt sich ein Gesamtgeräusch von 65 dB(A).            → Es ergibt sich eine Pegelminderung von 1 dB(A) für das Gesamtgeräusch.</p> <p>Rollgeräusch: 59 dB(A)            Antriebsgeräusch: 64 dB(A)            Gesamtgeräusch: 65 dB(A)  <b>Pegelminderung: 1 dB(A)</b></p>	<p>Das Rollgeräusch vermindert sich auf 69 dB(A), das Antriebsgeräusch bleibt unverändert (69 dB(A)).            Aus der Addition der beiden Teilquellen ergibt sich ein Gesamtgeräusch von 72 dB(A).            → Es ergibt sich eine Pegelminderung von 2 dB(A) für das Gesamtgeräusch.</p> <p>Rollgeräusch: 69 dB(A)            Antriebsgeräusch: 69 dB(A)            Gesamtgeräusch: 72 dB(A)  <b>Pegelminderung: 2 dB(A)</b></p>
<b>Verwendung eines um 6 dB(A) leiseren Reifens</b>	
<p>Rollgeräusch: 56 dB(A)            Antriebsgeräusch: 64 dB(A)            Gesamtgeräusch: 64,5 dB(A)  <b>Pegelminderung: 1,5 dB(A)</b></p>	<p>Rollgeräusch: 66 dB(A)            Antriebsgeräusch: 69 dB(A)            Gesamtgeräusch: 71 dB(A)  <b>Pegelminderung: 3 dB(A)</b></p>

- Diese Beispiele zeigen, dass bei Pkw bei höheren innerstädtischen Geschwindigkeiten (50 bis 60 km/h) durch die Verwendung von lärmarmen Reifen deutliche Pegelminderungen von 2 bis 3 dB(A) erzielt werden können. (Eine Reduzierung um 3 dB(A) entspricht akustisch einer Halbierung der Verkehrsmenge.)
- Die Pegelminderungen bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h sind deutlich geringer, da hier das Antriebsgeräusch ohnehin (auch bei nicht-lärmarmen Reifen) dominant ist.

--- Interpretation der Abb. 1 für **Lkw**:

Bei Lkw tritt erst ab einer Geschwindigkeit von 60 km/h das Antriebsgeräusch in den Hintergrund. Im innerstädtischen Verkehr mit Geschwindigkeiten von 50 bis maximal 60 km/h hat demnach v.a. bei den Nutzfahrzeugen das Rollgeräusch nur einen vergleichsweise geringen Anteil am Gesamtgeräusch. Das bedeutet, dass innerstädtisch die Pegelminderung des Gesamtgeräusches durch den Einsatz lärmarmen Reifen bei Lkw niedriger ausfällt als bei Pkw.

Beispiele Lkw:

- Abb. 1 zeigt, dass bei einer Geschwindigkeit von 60 km/h das Rollgeräusch eines durchschnittlichen Lkw mit Standardreifen 81 dB(A) beträgt, das Antriebsgeräusch ebenfalls 81 dB(A). Dies führt zu einem Gesamtgeräusch von 84 dB(A). Durch die Verwendung eines um 3 dB(A) leiseren Reifens vermindert sich das Rollgeräusch auf 78 dB(A). Für das Gesamtgeräusch ergibt sich damit eine Pegelminderung von etwa 1 dB(A).
- Bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h ergibt sich bei durchschnittlichen Lkw durch die Verwendung lärmarmen Reifen nahezu keine Pegelminderung des Gesamtgeräusches.

An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass eine deutlich wahrnehmbare Minderung des Mittelungspegels aller Fahrzeuge nur eintritt, wenn der Anteil der Fahrzeuge mit lärmarmen Reifen an der Gesamtflotte hoch ist. Solange nur einzelne Fahrzeuge mit lärmarmen Reifen ausgestattet werden, bleibt die Minderung des Mittelungspegels aller Fahrzeuge unbedeutend.

## **2. Verordnungen und Kennzeichnungen**

Die Reifen werden in die Klassen C1 bis C3 und nach Reifenbreite eingeteilt.

- Klasse C1: Reifen für Personenkraftwagen
- Klassen C2 und C3: Reifen für Nutzfahrzeuge, je nach Tragfähigkeitskennzahl und Geschwindigkeitskategorie

Im Juni 2001 wurde die **EU-Richtlinie 2001/43/EG** über Reifen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern erlassen. Die Richtlinie legt nicht nur die genaue Beschreibung der Messmethodik der Schallemission der Reifen fest, sondern auch höchstzulässige Schallpegel in Abhängigkeit von der Reifenbreite (für Pkw) und von der Reifenverwendung.

Die Grenzwerte der Richtlinie waren für die damaligen Reifen jedoch wenig anspruchsvoll. Messungen zeigten, dass alle zum Zeitpunkt des Erlasses der Richtlinie im Handel erhältlichen Reifen die Grenzwerte erfüllten oder sogar (teilweise weit) unterschritten.

Durch den Erlass der Richtlinie hat sich also für die Reifenindustrie kaum Handlungsbedarf ergeben.

Eine weitere Absenkung der Grenzwerte wurde im Juli 2009 durch die **EU-Verordnung Nr. 661/2009** beschlossen, die eine Verschärfung der Anforderungen an Pkw-Reifen um 1,5 bis 5,5 dB(A) und um 3,5 bis 6,5 dB(A) für Nutzfahrzeugreifen ergeben soll. Ab dem 01.11.2016 gelten für Pkw-Reifen (Reifen der Klasse C1) die in der nachstehenden Tabelle aufgeführten Grenzwerte. Für breite Reifen (mehr als 275 mm) gilt dabei ein um 4 dB(A) höherer Grenzwert als bei schmalen Reifen (bis 185 mm).

1.1. Reifen der Klasse C1 nach Nennbreite des geprüften Reifens:

Reifenklasse	Nennbreite in mm	Grenzwert in dB(A)
C1A	$\leq 185$	70
C1B	$> 185 \leq 215$	71
C1C	$> 215 \leq 245$	71
C1D	$> 245 \leq 275$	72
C1E	$> 275$	74

Bei M + S-Reifen, Extra-Load-Reifen oder verstärkten Reifen, oder einer Kombination dieser Reifen, erhöhen sich die genannten Grenzwerte um 1 dB(A).

*Abb. 2: Anforderungen der EU-Verordnung Nr. 661/2009 an das Rollgeräusch von Pkw-Reifen (Stufe 2)*

Mit **Regelung Nr. 117 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE)** (Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Reifen hinsichtlich der Rollgeräuschemissionen und der Haftung auf nassen Oberflächen und/oder des Rollwiderstandes) wurden Standards formuliert, um unter gleichbleibenden Prüfvoraussetzungen Grenzwerte für Rollgeräuschemissionen, Nasshaftung (Bremsverhalten) und Rollwiderstand (Kraftstoffverbrauch) festzusetzen. So liegt zum Beispiel die Prüfgeschwindigkeit für Reifen der Klasse C1 und C2 (Pkw und leichte Lkw) zwischen 70 – 90 km/h.

Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 661/2009 dürfen seit dem 1. November 2013 EU-Typgenehmigungen und nationale Einzelgenehmigungen für Pkw, Lkw und Busse

(Fahrzeuge der Klassen M und N) nur erteilt werden, wenn deren Reifen die Rollgeräusche der Stufe 2 der UN-Regelung Nr. 117 erfüllen. Die hierbei einzuhaltenden Grenzwerte des Reifenrollgeräuschs der Stufe 2 liegen ca. 2 bis 3 dB(A) unterhalb der vorher geforderten Stufe 1. Entsprechend der o.g. EU-Verordnung wird ab dem 1. November 2016 der Verkauf von Reifen mit einem Rollgeräusch Stufe 1 der UN-Reglung Nr. 117 für diese Fahrzeuge untersagt. Zu diesem Zeitpunkt bereits produzierte Reifen der Klassen C1, C2 und C3 dürfen bis zum 30. April 2019 verkauft werden.

Die Vorschriften in EG-Typgenehmigungsverordnungen (bzw. die darin referenzierten UNECE-Regelungen) bedürfen keiner separaten nationalen Umsetzung, sie finden über die EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung unmittelbare Anwendung in Deutschland.

Seit November 2012 gilt die EU-Reifenkennzeichnungsverordnung (**EU-Verordnung Nr. 1222/2009**), die das Kenntlichmachen von Rollgeräusch, Nasshaftungseigenschaften und Kraftstoffeffizienz umfasst. Ziel dieser Verordnung ist es, den Verbraucher über spezifische Eigenschaften des Reifens zu informieren und einen direkten Vergleich verschiedener Modelle zu ermöglichen.

Die Verordnung gilt für :

1. Pkw-Reifen (C1)
2. Reifen für leichte Lastkraftwagen (C2) und
3. Reifen für schwere Lastkraftwagen (C3).

Sie gilt nicht für z.B.:

- runderneuerte Reifen
- Geländereifen für den gewerblichen Einsatz
- Reifen mit der zulässigen Geschwindigkeit von weniger als 80 km/h
- Spikereifen

Das EU-Reifenlabel umfasst eine dreifache Klassifizierung zu den Parametern Kraftstoffeffizienz, Nasshaftung, externes Rollgeräusch und orientiert sich in der Darstellung (s. Abb. 3) an den Kennzeichnungspflichten für den Energieverbrauch von Haushaltsgeräten.

Das Reifenlabel ist eine 75 × 110 mm große Kennzeichnung gemäß Anhang II der EU-Verordnung und muss entweder als Aufkleber auf der Lauffläche jedes Reifens angebracht oder jedem Posten identischer Reifen als gedrucktes Etikett beigelegt werden.

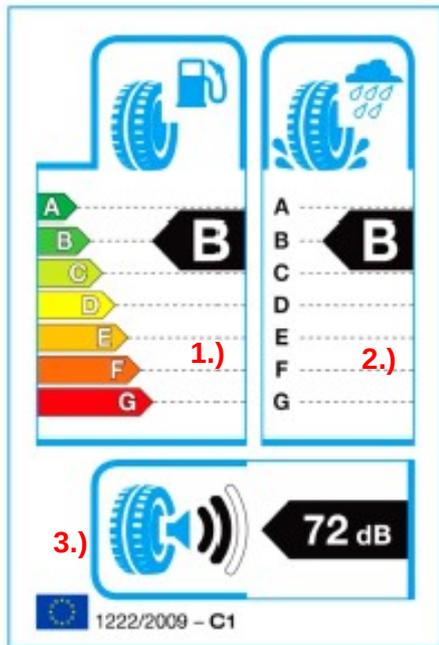


Abb. 3: EU-Reifenlabel

Wie auch aus der EU-Reifenkennzeichenverordnung ersichtlich, muss beachtet werden, dass neben dem Rollgeräusch weitere Eigenschaften wie Nasshaftung (Sicherheit) und Kraftstoffverbrauch (Wirtschaftlichkeit) beim Erwerb eines Reifens von Bedeutung sind. Diese stehen jedoch meist nicht in einem gleichwertigen Verhältnis zueinander. Vielmehr führt die Optimierung einer Eigenschaft wie z.B. geringer Rollgeräusche zu einer Verschlechterung einer anderen Eigenschaft wie z.B. Nasshaftung. Deshalb wird z.B. bei großen Flottenbetreibern immer auch die Wirtschaftlichkeit und bei Personenbeförderungsbetrieben die Sicherheit der Fahrgäste bei einem Abwägungsprozess im Vordergrund stehen.

### 3. Einsatzmöglichkeiten lärmarmen Reifen im Stadtgebiet

Das Münchner Straßennetz ist zu ca. 80 - 85 % mit Tempo-30-Zonen ausgewiesen, die sich vorwiegend in ruhigen Wohngebieten befinden. Auf diesen Strecken überwiegt aufgrund der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h das Antriebsgeräusch (s.o.). Die verbleibenden 15 - 20% des Straßennetzes sind dem Münchner Hauptstraßennetz zugehörig und weisen höhere Tempolimits auf.

Die Streckenlänge des Hauptstraßennetzes ist damit zwar deutlich geringer als die des Nebenstraßennetzes, allerdings wird der größte Anteil des Verkehrsaufkommens innerhalb des Stadtgebietes über dieses Hauptstraßennetz abgewickelt. Daher ermöglicht die Verwendung von lärmarmen Reifen in München eine Pegelminderung und ist aus Sicht des Lärmschutzes sinnvoll.

- 1.) Die Einteilung aufgrund des Rollwiderstands in die farbigen Energieeffizienzklassen A bis G. (Zapfsäulensymbol)
- 2.) Die Nasshaftungsklasse A bis G als Angabe zur Sicherheit bei Nässe. (Regenwolken-Symbol)
- 3.) Die Klassifizierung mittels Schallwellen, ergänzt um die dB(A)-Angabe für das externe Rollgeräusch. Eine Schallwelle bedeutet, das Rollgeräusch liegt mindestens 3 dB(A) unterhalb des in der Verordnung (EG) Nr. 661/2209 festgelegten Geräuschgrenzwertes. Zwei Schallwellen bedeuten, das Rollgeräusch des Reifens erfüllt mindestens die Geräuschgrenzwerte der Verordnung (EG) Nr. 661/2209. Drei Schallwellen bedeuten, das Rollgeräusch des Reifens liegt über den geforderten Geräuschgrenzwerten der Verordnung (EG) Nr. 661/2209.

#### **4. Elektromobilität**

In einem Positionspapier des Umweltbundesamtes vom 18.04.2013 wird folgendermaßen Stellung genommen: Bei elektrobetriebenen Fahrzeugen „wird das Antriebsgeräusch hauptsächlich vom Elektromotor erzeugt. Elektromotoren sind wesentlich leiser [insbesondere auch bei niedrigen Geschwindigkeiten] als Verbrennungsmotoren gleicher Leistung.“

Das bedeutet, dass bei Elektrofahrzeugen - im Gegensatz zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor - der Einsatz von lärmarmen Reifen auch bei niedrigen Geschwindigkeiten zu einer Minderung des Gesamtgeräusches führt.

#### **5. Einsatz von lärmarmen Reifen beim Fuhrpark der LHM**

Auf die Nachfrage, inwieweit bei den Fahrzeugen der Landeshauptstadt München, den städtischen Gesellschaften und den Eigenbetrieben die Möglichkeit besteht, grundsätzlich lärmarme Reifen einzusetzen, hat sich die Vergabestelle des Direktoriums am 16.07.2015 dahingehend geäußert, dass sie eine Änderung der Reifenausstattung bei Neubeschaffung oder Reifenwechsel nicht empfiehlt, da eine Umrüstung auf lärmarme Reifen nach Ansicht des Direktoriums nicht den gewünschten Effekt einer Lärmreduktion bringe und zusätzliche Kosten verursachen würde.

Insbesondere weist das Direktorium nochmals darauf hin, dass bei Reifen „neben den Geräuschemissionen auf weitere Eigenschaften wie Kraftübertragung (Sicherheit), Rollwiderstand, Nasshaftung, Wirtschaftlichkeit (reduzierter Kraftstoffverbrauch), etc. geachtet werden [muss]. Diese müssen in einem bestmöglichen Verhältnis zueinander stehen; die Optimierung in einem Bereich, wie z.B. der Geräuschemissionen, führt häufig zur Verschlechterung anderer Eigenschaften. Hinzu kommen verschiedene saisonale Anforderungen. Winter-/ Ganzjahresreifen brauchen z.B. Lamellen und grobe Profilblöcke, welche Schwingungen erzeugen und somit nie so leise sein können, wie Sommerreifen. Bei Nutzfahrzeugen (z.B. Fahrzeuge für Winterdienst, Kehrmaschinen, Müllsammelfahrzeuge, Fahrzeuge, die häufig Randsteine überfahren) haben einsatzspezifische Erfordernisse außerdem Vorrang vor Geräuschemissionen. Hier dominieren die Arbeitsgeräusche (z.B. Räumen, Kehren, Müll ausleeren) ohnehin stark über die Geräuschemissionen der Reifen.

Wie bekannt, besteht der gesamtstädtische Fuhrpark, einschließlich der städtischen Gesellschaften und Eigenbetriebe zu zwei Drittel aus Nutz-, Arbeits- und Sonderfahrzeugen, die aus wirtschaftlichen und logistischen Gründen großteils mit Ganzjahresreifen ausgestattet sind.“

Die Gesamtstellungnahme des Direktoriums liegt dieser Beschlussvorlage als Anlage 2 bei.

## 6. Fazit

Von Seiten der EU-Gesetzgebung sind bereits Richtlinien und Verordnungen zur Festlegung zulässiger Rollgeräusche im Straßenverkehr ergangen. Aufgrund der EU-Reifenkennzeichnungsverordnung (EU-Verordnung Nr. 1222/2009) wurden, meist auf Länderebene (UBA - <http://www.umweltbundesamt.de/themen/wirtschaft-konsum/umweltbewusstleben/autoreifen>) oder durch NGOs (Deutsche Umwelthilfe - <http://www.reifenlabel-info.de/kampagne/>), Kampagnen gestartet, die bei den Verbrauchern das Bewusstsein für diese Thematik wecken sollen und diese auch gezielt informieren. Die Thematik der EU-Reifenkennzeichnung sowie die Auswirkungen lärmarmen Reifen auf den Straßenverkehrslärm sind trotzdem in der Öffentlichkeit nicht sehr verbreitet.

Aus Sicht der Lärminderungsplanung ist der Antrag Nr. 14-20 / A 00961 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL zu unterstützen.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt schlägt vor, im Rahmen der Lärmaktionsplanung die erforderliche Öffentlichkeitsarbeit zu leisten. Alle hierfür notwendigen Arbeitsschritte können hausintern im Referat für Gesundheit und Umwelt durchgeführt werden. Zielgruppen der Webmaßnahmen sind die großen Münchner Flottenbetreiber (wie z.B. Taxiverbänden, Car-Sharing-Anbietern, Fahrschulen) sowie private Kfz-Halter. Inhaltlich stützt sich die Initiative auf die unter Punkt 2 genannten Verordnungen und Richtlinien und soll den Verbraucher bei der Abwägung zwischen den verschiedenen Reifeneigenschaften der EU-Reifenkennzeichnungsverordnung unterstützen. Möglich ist ein Pressetermin (mit entsprechender Pressearbeit) zum Thema „Verwendung lärmarmen Reifen“ zusammen mit den o.g. Flottenbetreibern. Für den Pressetermin bietet sich z. B. der Tag gegen Lärm am 27.04.2016 an. Zusätzlich zu diesem Auftaktermin soll eine Informationsbroschüre bzw. ein Flyer erarbeitet werden. Alle Informationen werden zusätzlich auch bei [muenchen.de/laerm](http://muenchen.de/laerm) bereitgestellt werden.

Aus Sicht des Direktoriums, Vergabestelle 1, besteht - wie aus der Stellungnahme (Anlage 2) ersichtlich - für die Fuhrparks der Landeshauptstadt München kein Handlungsbedarf, da der Anteil der schweren Nutzfahrzeuge im städtischen Fuhrpark überwiegt. Bei diesen dominieren die zusätzlichen Arbeits- sowie Antriebsgeräusche, so dass die Verwendung lärmarmen Reifen zu keiner deutlichen Lärmreduktion beiträgt. Die Ausstattung der übrigen Fahrzeuge muss zudem weiteren Eigenschaften wie Wirtschaftlichkeit (Kraftstoffverbrauch) und Sicherheit (Nasshaftung) entsprechen. Aus Sicht der Lärminderungsplanung wäre es in diesem Zusammenhang jedoch insbesondere im Hinblick auf die Vorbildfunktion der städtischen Dienststellen sinnvoll und wünschenswert, bei der Beschaffung von Reifen - das gilt sowohl für saisonale als auch

für Ganzjahresreifen - für diese übrigen Fahrzeuge, also vor allem Pkw, zusätzlich zu den Kriterien Wirtschaftlichkeit und Sicherheit auch den Lärmschutz zu beachten, da sich diese Fahrzeuge im Stadtverkehr durchaus mit höheren Geschwindigkeiten als 35 km/h bewegen.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt empfiehlt daher, nochmals zu prüfen, ob städtische Fahrzeuge, bei denen es der Nutzzweck zulässt (insbesondere Pkw), bei anstehenden Reifenwechseln mit lärmarmen Reifen ausgestattet werden können, sofern diese Reifen auch die Anforderungen an Sicherheit und Wirtschaftlichkeit erfüllen. Die Prüfung soll durch das Referat für Gesundheit und Umwelt im Zusammenwirken mit dem Direktorium, Vergabestelle 1 und der Zentralwerkstatt des Abfallwirtschaftsbetriebs München erfolgen.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Direktorium und mit dem Kommunalreferat - Abfallwirtschaftsbetrieb München - Zentralwerkstatt abgestimmt.

### **Anhörung des Bezirksausschusses**

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses nicht vorgesehen (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung).

Die Korreferentin des Referates für Gesundheit und Umwelt, Frau Stadträtin Sabine Krieger, die zuständige Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Heide Rieke, sowie die Stadtkämmerei haben einen Abdruck der Vorlage erhalten.

## **II. Antrag der Referentin**

1. Dem Antrag Nr. 14-20 / A 00961 wird hinsichtlich der Aufforderung, im Rahmen der Lärmaktionsplanung eine Kampagne zur Verwendung von lärmarmen Reifen, insbesondere bei Fahrschulen, Taxiverbänden, Car-Sharing-Anbietern und anderen größeren Münchner Flottenbetreibern durchzuführen, entsprochen.  
Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, diese Kampagne durchzuführen. Die Kampagne soll - wie in Punkt 6 des Vortrags der Referentin beschrieben - in Form einer Auftaktveranstaltung, Informationsbroschüren und einem Internetauftritt durchgeführt werden.
2. Der Aufforderung, Fahrzeuge der Landeshauptstadt München, der städtischen Gesellschaften und der Eigenbetriebe bei Neubeschaffung bzw. bei anstehenden Reifenwechseln mit lärmarmen Reifen auszustatten, kann - entsprechend den Ausführungen des Direktoriums, Vergabestelle 1 - bezüglich Nutz-, Arbeits- und

Sonderfahrzeugen nicht entsprochen werden.

3. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird beauftragt, im Zusammenwirken mit dem Direktorium, Vergabestelle 1 und der Zentralwerkstatt des Abfallwirtschaftsbetriebs München, zu prüfen, ob die Möglichkeit besteht, städtische Fahrzeuge, bei denen es der Nutzzweck zulässt (insbesondere Pkw), bei anstehenden Reifenwechseln mit lärmarmen Reifen auszustatten, sofern diese Reifen auch die Anforderungen an Sicherheit und Wirtschaftlichkeit erfüllen.
4. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00961 ist damit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
5. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

### **III. Beschluss**

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Stephanie Jacobs  
Berufsmäßige Stadträtin

- IV. Abdruck von I. mit III. (Beglaubigungen)  
über den stenographischen Sitzungsdienst  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
an das Direktorium – Dokumentationsstelle  
an das Referat für Gesundheit und Umwelt RGU-S-SB

- V. Wv Referat für Gesundheit und Umwelt RGU-S-SB  
zur weiteren Veranlassung (Archivierung, Hinweis-Mail).