

Telefon: 0 233-39974  
Telefax: 0 233-39977

**Kreisverwaltungsreferat**  
Hauptabteilung III  
Straßenverkehr  
Verkehrsmanagement  
Strategische Konzepte und  
Grundsatzangelegenheiten  
KVR-III/111

**Wohnen am Mittleren Ring erträglicher machen:  
durchgehend Tempo 50 am Mittleren Ring**

Antrag Nr. 14-20 / A 02084 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa  
liste vom 04.05.2016

**Heute nicht für gestern planen 1 Sofortmaßnahmen für schnelle  
Lärmreduzierung in Giesing**

Antrag Nr. 14-20 / A 01491 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa liste vom 27.10.2015

2 Anlagen

**Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / 08440**

**Beschluss des Kreisverwaltungsausschusses vom 04.04.2017 (SB)**

Öffentliche Sitzung

**I. Vortrag des Referenten**

Die Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa liste hat am 04.05.2016 den anliegenden  
Antrag Nr. 14-20 / A 02084 gestellt. Der Antrag wird hier abschließend behandelt.

Der am 27.10.2015 gestellte Antrag Nr. 14-20 / A 01491 von der Stadtratsfraktion  
Die Grünen – rosa liste wird aufgegriffen, da er im Kontext zu dem behandelnden  
Antrag steht.

**1. Wohnen am Mittleren Ring erträglicher machen: durchgehend Tempo 50  
am Mittleren Ring**

Antrag Nr. 14-20 / A 02084 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa liste vom  
04.05.2016

„Die Stadtverwaltung soll prüfen, welches Minderungspotential die vorgeschlagene  
Maßnahme hat.“

**1.1. Ausgangssituation**

Für den Mittleren Ring besteht aktuell eine Grundgeschwindigkeit von 60 km/h. Für  
einzelne Streckenabschnitte wurde aus Verkehrssicherheitsgründen Tempo 50  
angeordnet. Zudem wurde im Rahmen der Luftreinhaltung das Tempo im Bereich  
der Landshuter Allee von 60 km/h auf 50 km/h als Pilotversuch reduziert. In den  
Tunnelbereichen erfolgt eine dynamische Verkehrssteuerung.

**1.2. Lärm**

Das Referat für Gesundheit und Umwelt nimmt inhaltlich wie folgt Stellung:

In weiten Teilen des Mittleren Rings beträgt die Verkehrsmenge (gemäß Verkehrsmengenkarte des Referates für Stadtplanung und Bauordnung) mehr als 100.000 Kfz/24h. An den meisten am Mittleren Ring gelegenen Wohngebäuden werden Lärmpegel von mehr als 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts erreicht.

*- Pegelminderung nach RLS-90:*

Vom Gesetzgeber ist in Verwaltungsverfahren eine Berechnung von Lärm-mittelungspegeln (Beurteilungspegel) nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) unter Berücksichtigung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten vorgeschrieben. Wird in den Bereichen des Mittleren Rings, auf denen heute noch eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h zulässig ist, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h reduziert, so ergibt sich dort rechnerisch nach RLS-90 eine Minderung des Beurteilungspegels um etwas mehr als 1 dB(A).

*Pegelminderung bei Geschwindigkeitsreduzierung von 80 km/h (bzw. 70 km/h) auf 50 km/h:*

Geht man davon aus, dass – wie vom Antragsteller angenommen – heute ohne Geschwindigkeitskontrollen auf dem Mittleren Ring mit einer Geschwindigkeit von 70 bis 80 km/h gefahren wird und dass man durch die vorgeschlagenen Maßnahmen die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit auf 50 km/h reduzieren könnte, so würden sich folgende Pegelminderungen ergeben:

Geschwindigkeitsreduzierung	Pegelreduzierung
von 70km/h auf 50 km/h	<b>ca. 2,5 dB(A)</b>
von 80 km/h auf 50 km/h	<b>ca. 3,5 dB(A)</b>

*- Verkehrsverstetigung*

Die Höhe der Fahrzeuggeräusche wird nicht nur von der Geschwindigkeit, sondern auch vom Geschwindigkeitsverlauf bestimmt. Häufiges Beschleunigen (wie z.B. im Stop&Go-Verkehr) verursacht viel Lärm. Daher können Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrsflusses zur Lärmreduktion beitragen. Durch eine Verstetigung des Verkehrsflusses kann eine Lärmreduktion von 1 bis 2 dB(A) erreicht werden. In einem vom Landesamt für Umwelt beauftragten Fachgutachten zur Luftreinhalteplanung wurde festgestellt, dass auf der Landshuter Allee mit einer Reduzierung der Geschwindigkeit von Tempo 60 auf Tempo 50 eine stetigere Fahrweise zu erzielen ist. Die Ergebnisse des Gutachtens sind jedoch nicht ohne weiteres auf andere Ringabschnitte übertragbar.

*- Reduzierung der Spitzenpegel:*

In der Regel ist nach einer umgesetzten Geschwindigkeitsreduzierung die Verminderung des mittleren Maximalpegels bei der Vorbeifahrt eines Kfz (Vorbeifahrtpegel) höher als die Verminderung des Mittelungspegels.

Beispiel Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h:

- Der berechnete Mittelungspegel vermindert sich um 2,5 dB(A)
- Die Reduktion des Vorbeifahrtpegels beträgt durchschnittlich 6 dB(A)

(Quelle: Potential von Temporeduktionen Innerorts als Lärmschutzmaßnahme – Studie Grolimund und Partner im Auftrag der Stadt Zürich und des Kanton Aargau, 012015; in der Studie wurden Pegelminderungen zwischen 4,5 und 8,1 dB(A) ermittelt)

Für die erzielbare Pegelminderung der Vorbeifahrtpegel bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von 60 km/h auf 50 km/h liegen den Referat für Gesundheit und Umwelt keine konkreten Werte vor.

### 1.3. Luftschadstoffe

Das Referat für Gesundheit und Umwelt nimmt inhaltlich wie folgt Stellung:

Die motorbedingten Emissionen für Kraftfahrzeuge hängen im Wesentlichen ab von:

- den so genannten Verkehrssituationen („Fahrverhalten“), das heißt der Verteilung von Fahrgeschwindigkeiten, Beschleunigungen, Häufigkeit und Dauer von Standzeiten,
- der sich fortlaufend ändernden Fahrzeugflotte (Anteil Diesel etc.),
- der Zusammensetzung der Fahrzeugschichten (Fahrleistungsanteile der Fahrzeuge einer bestimmten Gewichts- bzw. Hubraumklasse und einem bestimmten Stand der Technik hinsichtlich Abgasemissionen, (z.B. EURO 2,3,...) und damit vom Jahr, für welches der Emissionsfaktor bestimmt wird (=Bezugsjahr),
- der Längsneigung der Fahrbahn (mit zunehmender Längsneigung nehmen die Emissionen pro Fahrzeug und gefahrenem Kilometer entsprechend der Steigung deutlich zu, bei Gefällen weniger deutlich ab) und
- dem Prozentsatz der Fahrzeuge, die mit nicht betriebswarmen Motor betrieben werden und deswegen teilweise erhöhte Emissionen (Kaltstarteinfluss) haben.

Für die im o.g. Antrag geforderte Geschwindigkeitsreduzierung von T60 auf T50 sind vor allem die Verkehrssituationen („Fahrverhalten“) von besonderer Bedeutung.

In einem Gutachten zur 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München wurde festgestellt, dass an der Landshuter Allee bei einer Reduzierung auf Tempo 50 eine stetigere Fahrweise und damit verbunden eine Reduzierung der Emissionen zu erwarten ist. Dieses Gutachten basiert u.a. auf konkreten Untersuchungen der Verkehrsabläufe an der Landshuter Allee und ist daher nicht ohne weiteres auf andere Abschnitte des Mittleren Rings zu übertragen.

Es sind auch aus der Fachliteratur keine systematischen Untersuchungen zur Emissionsreduzierung bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 50 bekannt.

Bei aktuellen Untersuchungen zur Reduzierung von Tempo 50 auf Tempo 40 bzw. Tempo 30 wurde festgestellt, dass Tempo 30 oder 40 auf Hauptverkehrsstraßen nicht zwangsläufig zu einer Verminderung der Fahrzeugemissionen und damit zu

einer Verbesserung der Luftqualität führen. Ein wesentliches Kriterium zur Reduzierung der Luftschadstoffemissionen ist die Verstetigung des Verkehrsflusses; die optimale Geschwindigkeit dafür hängt u.a. von der Art der Straße und der Verkehrsbelastung ab.

Anhand von Messfahrten wurde gezeigt, dass bei ebener Strecke und bisher schon gutem Verkehrsfluss ein Tempolimit tendenziell höhere Stickstoffoxid-Emissionen im Vergleich zu Tempo 50 bewirkt. Die motorbedingten Emissionen von Feinstaub nahmen bei Tempo 30 fast an allen untersuchten Streckenabschnitten zu. Gemäß dem Handbuch der Emissionsfaktoren haben PKW die höchsten Feinstaub-Emissionen bei T30. Demgegenüber steht allenfalls eine mögliche Minderung der durch Wiederaufwirbelung bedingten Emissionen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass es also in den genannten Geschwindigkeitsbereichen neben der erlaubten Höchstgeschwindigkeit vor allem auf eine Minimierung der Beschleunigungs- und Anfahrvorgänge, also eine möglichst stetige Fahrweise ankommt. Die optimale Geschwindigkeit dafür kann nicht generell bestimmt werden, sondern ist letztendlich u.a. in Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung und dem Verkehrsfluss für jede Straße einzeln zu bestimmen.

#### **1.4. Verdrängungseffekte ins Nebenstraßennetz:**

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung teilt mit, dass Tempo 50 km/h innerorts der Regelfall in Deutschland ist. Aus Gründen der Lärmaktionsplanung, der Luftreinhalteplanung sowie der Verkehrssicherheit spricht sich das Referat für Stadtplanung und Bauordnung für die Einführung von Tempo 50 km/h auf dem gesamten Mittleren Ring aus. Mit Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz ist bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h noch nicht zu rechnen, da die Alternativen umwegig sind. Der Mittlere Ring ist überwiegend kreuzungsfrei ausgebaut und so sind die Reisezeiten auf dem Mittleren Ring immer noch kürzer, als auf den möglichen Alternativrouten. In den Hauptverkehrszeiten werden auf vielen Streckenabschnitten des Mittleren Rings nicht einmal mehr Tempo 50 km/h erreicht, so dass eine Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf 50 km/h nicht einmal eine spürbare Kapazitätsminderung in den Hauptverkehrszeiten bedeutet.

#### **1.5. Verkehrssicherheit**

Das Polizeipräsidium München nimmt inhaltlich wie folgt Stellung:

Für alle Straßen des Mittleren Rings gilt, dass sie mit ihrer Aufnahme-, Sammel- und Verteilfunktion das Rückgrat des Münchner Straßennetzes bilden. Sie tragen die Hauptlast der täglichen Pendlerströme aus allen Himmelsrichtungen und nehmen zudem den täglichen Individualverkehr der Münchner Bürger und den Durchreiseverkehr auf. Die Polizei sieht daher ein Problem in der Akzeptanz der Krafffahrer. In den verkehrssarmen Zeiten ist es dem Krafffahrer nicht vermittelbar, auf baulich getrennten 2- bis 3-spurigen Fahrbahnen einer Bundes- oder Innerortsstraße ohne jegliche Gefährdungen nur 50 km/h fahren zu dürfen. Im Ergebnis hält die Polizei eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht für notwendig.

### **1.6. Anpassung der Lichtzeichensignalanlage**

Für die Änderung/Neuversorgung einer Lichtzeichensignalanlage laufen laut Baureferat Kosten in Höhe von 2.500,- € bis 4.000,- € auf. Da insgesamt auf dem Mittleren Ring 56 Anlagen betroffen sein werden, ist mit Kosten in Höhe von ca. 200.000,- € zu rechnen. Für die Grüne Welle ist die Koordinierung auf Geschwindigkeitsniveau 50 km/h nicht zwingend besser als für 60 km/h oder höher. Es können auch gegenteilige Effekte auftreten. Es ist somit immer eine Einzelfallbetrachtung notwendig.

### **1.7. Geschwindigkeitsüberwachung**

Die Überwachungsörtlichkeiten fest installierter Geschwindigkeitsmessstellen werden nach den Vorgaben der Verkehrsüberwachungsrichtlinien des Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr festgelegt. Zur Einrichtung stationärer Geschwindigkeitsmessanlagen ist zu sagen, dass diese ihre Wirkung ausschließlich punktuell im Nahbereich der Überwachungsörtlichkeit entfalten. Deshalb werden die Einsatzmöglichkeiten dieser Anlagen allenfalls im Bereich von Unfallhäufungsstellen, an denen Geschwindigkeitsunfälle eine herausragende Rolle spielen gesehen. Die Kontrolle und Überwachung des fließenden Verkehrs ist originäre Zuständigkeit der Polizei.

### **1.8. Beeinträchtigung für den MVG-Linienverkehr**

Die Stadtwerke München sprechen sich grundsätzlich gegen die Geschwindigkeitsreduzierung am Mittleren Ring aus. Bei der Verkehrsmittelwahl im Sinne der städtischen Verkehrsplanung zugunsten des ÖPNV sind besonders kurze Reisezeiten entscheidend. Entstehende Reisezeiteinbußen führen zur Minderung der Attraktivität und einer geringeren Nutzung des ÖPNVs. Ein unattraktiver ÖPNV wirkt folglich den Luftreinhalte- und Klimazielen sowie der kompletten nachhaltigen Entwicklung des städtischen Verkehrs entgegen.

### **1.9 Zusammenfassung**

Für die erzielbare Pegelminderung der Vorbeifahrtpegel bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von 60 km/h auf 50 km/h können keine konkreten Werte ermittelt werden. Durch eine Verstetigung des Verkehrsflusses kann lediglich von einer Lärminderung von ca. 1 bis 2 dB(A) ausgegangen werden.

Ein positiver Effekt für die Luftqualität kann nur dann angenommen werden, wenn eine Minimierung der Beschleunigungs- und Anfahrvorgänge erzielt werden kann. Ob diese Maßnahme jedoch einen entsprechenden Effekt hat, kann nicht generell beantwortet werden. Inwieweit im Pilotversuch auf der Landshuter Allee tatsächlich die erwarteten positiven Effekte für die Luftreinhaltung erzielt werden, ist noch nicht abschließend evaluiert. Sobald die Ergebnisse vorliegen, werden diese im Rahmen der Luftreinhalteplanung berücksichtigt.

Eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung wird nicht befürwortet, da nachhaltige positive Effekte hinsichtlich Luft und Lärm nicht absehbar sind.

## **2. Heute nicht für gestern planen 1 Sofortmaßnahmen für schnelle Lärmreduzierung in Giesing**

Antrag Nr. 14-20 / A 01491 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa liste vom 27.10.2015

In diesem Antrag wird gefordert, dass ein Tempolimit von 50 km/h mit einer permanenten Überwachung im gesamten Bereich McGraw-Graben und Tegernseer Landstraße angeordnet wird.

Im Verflechtungsbereich von Chiemgaustraße und Tegernseer Landstraße ist bereits Tempo 50 angeordnet. Die Errichtung der stationären Geschwindigkeitsmessanlage an der Tegernseer Landstraße erfolgte allein aus Gründen der Verkehrssicherheit. Die Kontrolle und Überwachung des fließenden Verkehrs ist originäre Zuständigkeit der Polizei. Aus oben gemachter Darlegung, ist eine Verbesserung der Lärmsituation und Luftqualität bei einer Temporeduktion auf 50 km/h nicht zu erwarten.

Der Korreferent des Kreisverwaltungsreferates, Herr Stadtrat Michael Kuffer und der Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung III, Herr Stadtrat Richard Progl, haben einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

### **II. Antrag des Referenten**

1. Vom Vortrag des Referenten wird Kenntnis genommen.
2. Dem Antrag Nr. 08-14 / A 02084 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa liste vom 04.05.2016 kann nicht entsprochen werden. Er ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
3. Der Antrag 14-20/ A 01491 der Stadtratsfraktion Die Grünen – rosa liste vom 27.10.2015 ist damit aufgegriffen.
4. Der Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle

### **III. Beschluss**

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/in

Dr.Böhle  
Berufsmäßiger Stadtrat

**IV. Abdruck von I. mit III.**

über das Direktorium D-II-V/SP  
an das Direktorium Dokumentationsstelle  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

**V. WV Kreisverwaltungsreferat - GL/24**

zur weiteren Veranlassung.

**zu V.**

Die Übereinstimmung vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

1. An das Kommunalreferat
2. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
3. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
4. An die Stadtwerke München GmbH
5. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
6. mit der Bitte um Kenntnisnahme.
  
7. Mit Vorgang zurück zum Kreisverwaltungsreferat HA III/1  
zur weiteren Veranlassung

Am <DATUM>

Kreisverwaltungsreferat GL/24