



Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt
Bayerstr. 28a, 80335 München

**Büro der Referentin -
Luftreinhalteplanung
RGU-RL-BdR-LRP**

An die Vorsitzende des
Bezirksausschusses 05
Frau Adelheid Dietz-Will
BA-Geschäftsstelle Ost
Friedensstraße 40
81660 München

Bayerstr. 28a
80335 München
Telefon: 089 233-47720
Telefax: 089 233-47705
Zimmer: 3032
Sachbearbeitung:

E-Mail:
lrp.rgu@muenchen.de

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
07.08.2017

Rosenheimer Straße II: Emissionsmessungen

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 03407 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 05 - Au-Haidhausen vom 15.03.2017

Sehr geehrte Frau Dietz-Will,

der o.g. Antrag wurde uns vom Direktorium mit der Bitte um weitere Bearbeitung zugeleitet; er bezieht sich auf ein Geschäft der laufenden Verwaltung i.S.d. Art. 37 Abs. 1 Satz 1 GO und § 12 Abs. 3 Bezirksausschuss-Satzung.

Mit diesem Antrag fordert der BA 5 eine Vergleichsmessung (jetzige Situation: Tempo 50 – Verkehrsversuch: Tempo 30) auf der Rosenheimer Straße zwischen Rosenheimer Platz und Orleansstraße für folgende Emissionen:

1. Lärm
2. Feinstaub
3. Stickoxid

In der Begründung zu diesem Antrag wird u.a. ausgeführt, dass die Messung insbesondere für die Stickoxidemissionen interessant ist, weil nicht eindeutig geklärt ist, unter welchen Umständen eine Reduktion der Geschwindigkeit zu einer Verminderung der Emissionen führt.

Zu diesem Antrag ist folgender Sachverhalt zu berichten:

Die Vollversammlung des Stadtrates hat am 26.07.2017 mehrheitlich die Durchführung des Verkehrsversuches Tempo 30 an der Rosenheimer Straße sowie ergänzende

S-Bahn: S1 bis S8

Haltestelle Hauptbahnhof/Hackerbr.

U-Bahn: Linien U1/U2/U4/U5

Haltestelle Hauptbahnhof

Straßenbahn: Linien 18,19

Haltestelle Hermann-Lingg-Strasse

Bus: Linie 58

Haltestelle Holzkirchner Bahnhof

Internet:

<http://www.muenchen.de/rgu>

Luftschadstoffmessungen beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 14 -20 / V 08788).
Dem Antrag Nr. 14-20 / B 03407 des Bezirksausschusses 05 – Au-Haidhausen vom
15.03.2017 ist damit entsprochen.

In der Sitzungsvorlage wird bezüglich Luftschadstoff- und Lärmmessungen ausgeführt:

„Lärm- und Luftqualität haben hinsichtlich des Aufenthalts von Fußgängern in einem Stadtteilzentrum, aber auch bezüglich der Qualität der hier aus städtebaulichen Gründen zu sichernden Wohnnutzung eine Bedeutung für eine geordnete städtebauliche Entwicklung. Mit Bezug auf einen Abstimmungstermin im Kreisverwaltungsreferat am 08.02.2017 mit Teilnehmern aus dem Referat für Gesundheit und Umwelt, dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Baureferat wird eine diesbezügliche fachliche Begleitung des Verkehrsversuchs vom Referat für Gesundheit und Umwelt und von allen anderen beteiligten Dienststellen als sehr sinnvoll beurteilt. Darüber hinaus sind nach Abschluss des Versuchs Nachfragen seitens der Öffentlichkeit hinsichtlich der derzeit in allen Medien präsenten Lärm- und Luftthematik zu erwarten. Insbesondere ist der versuchsgegenständliche Abschnitt Teil des Lärmaktionsplans.“

In der o.a. Beschlussvorlage nimmt das Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) hinsichtlich der Messung von Luftschadstoffen wie folgt Stellung:

„Die Bestimmung der Emissionen der Fahrzeuge in der Rosenheimer Straße ist nur über aufwändige und kostenintensive Messverfahren am Auspuff der Fahrzeuge (RDE Messungen) oder über remote-sensing Verfahren möglich. Dazu liegen dem RGU keine konkreten Informationen zu den Kosten vor. Die Kontrolle der Schadstoffimmissionen, also der vor Ort auftretenden Luftschadstoffbelastung, ist über Luftschadstoffmessungen zu erfassen. Diese müssen kontinuierlich über einen längeren Zeitraum hin (mindestens eine Jahr, aufgrund des Bezugszeitraums der Grenzwerte, entsprechend der Anforderungen der 39. BImSchV) erfolgen. Für die Durchführung von derartigen orientierenden Messungen fallen pro Messpunkt Kosten in Höhe von ca. € 10.000 – 15.000 an.

Für einen Vergleich der Immissionssituation wären entsprechend lange Messungen vor und während des Versuchs erforderlich.

Grundsätzlich sind aus einem einfachen Vergleich der Messdaten vor und nach Einführung der Maßnahme Tempo 30 keine Rückschlüsse bezüglich der Wirksamkeit dieser Maßnahme möglich.

Die zu einem bestimmten Zeitpunkt gemessene Luftschadstoffbelastung (Immissionskonzentration) hängt von einer Reihe von zeitlich variablen Faktoren ab, deren Einfluss nicht voneinander getrennt beurteilt werden kann. Im Wesentlichen sind dies

- a) die Emissionen der Kraftfahrzeuge, die wiederum von Art und Menge der Kfz sowie der Verkehrsabwicklung (also z.B. Stau, ungestörter Verkehr) bestimmt werden. Im vorliegenden Fall betrifft dies vor allem die verkehrlichen Änderungen nach Einführung von Tempo 30 mit flankierenden Maßnahmen.
- b) die meteorologischen Bedingungen. Die im zeitlichen Verlauf wechselnden und in einzelnen Jahren unterschiedlichen meteorologischen Bedingungen haben einen wesentlichen Einfluss auf die lokalen Luftschadstoffkonzentrationen. Bei der Bewertung

der Messergebnisse kann dieser Einfluss nicht eliminiert und damit die Messergebnisse einzelner Jahre hinsichtlich der Wirkung einzelner Maßnahmen, wie z.B. Tempo 30 beurteilt werden.

Eine Analyse der Wirksamkeit dieser Maßnahme kann daher, wenn überhaupt, nur über die Messdaten sowohl der Luftschadstoffe als auch der weiteren o.a. Einflussparameter mehrerer Jahre mit Hilfe statistischer Methoden erfolgen.

Eine derartige Analyse wird zum Beispiel unter Einbeziehung der Daten einer automatischen Verkehrszählstelle in der Landshuter Allee vom Bayerischen Landesamt für Umwelt für die Umstellung auf Tempo 50 in der Landshuter Allee durchgeführt.

Bei aktuellen Untersuchungen in Baden-Württemberg 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.

Obwohl kein ausreichender zeitlicher Vorlauf zu Messungen vor Umsetzung der Maßnahme zur Verfügung steht, schlägt das RGU in der Beschlussvorlage vor, den Verkehrsversuch mit Messungen zur Luftschadstoffbelastung zu begleiten. Die Messungen sollten an einem repräsentativen Punkt über den Zeitraum eines Jahres erfolgen. Als Messgröße sind die Konzentrationen von Feinstaub (PM10) und Stickstoffdioxid (NO₂) zu erfassen. Messungen in der Rosenheimer Straße wurden bereits mehrfach gefordert und es bietet sich mit diesen Messungen an, nach Ende des Verkehrsversuches Vergleichsmessungen durchführen zu lassen. Über eine Wiederholung der Messungen muss nach dem Ende des Verkehrsversuches erneut entschieden werden.“

Hinsichtlich der schalltechnischen Messung der Lärmbelastung an der Rosenheimer Straße vor und nach der Anordnung von Tempo 30 wird vom Referat für Gesundheit und Umwelt in der Beschlussvorlage Folgendes ausgeführt:

„Zur Beurteilung der Lärmbelastung durch Straßenverkehr werden grundsätzlich Berechnungen durchgeführt. Dies gilt sowohl bei der Lärmvorsorge als auch für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen. Die Berechnungen der Schallimmissionen sind nach den Richtlinien „Lärmschutz an Straßen (RLS - 90)“ durchzuführen. Bei den Berechnungen sind die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten anzusetzen. Für städtische Hauptverkehrsstraßen wie die Rosenheimer Straße errechnet sich bei einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h eine Minderung des Mittelungspegels von etwa 2,5 dB(A).

Die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten können bei den Berechnungen nicht berücksichtigt werden. Zudem bewirken Geschwindigkeitsreduzierungen nicht nur eine Minderung des Mittelungspegels. Wie verschiedene Studien zeigen, fällt die Pegelminderung der maximalen Vorbeifahrtpegel (der einzelnen Fahrzeuge) höher aus, als die des Mittelungspegels. Dieser Effekt lässt sich nur messtechnisch nachweisen.

Daher ist exemplarisch für den Verkehrsversuch Rosenheimer Straße eine begleitende messtechnische Untersuchung der Verkehrslärsituation zur Evaluierung der rechnerischen Pegelminderung sinnvoll.

Für die Ermittlung der maximalen Vorbeifahrt- und der Emissionspegel müssen die Schallpegel nach den Vorgaben der DIN 45642 „Messung von Verkehrsgeräuschen“ messtechnisch erfasst werden. Für einen Vergleich der Lärmbelastung sind Messungen vor und nach der Anordnung von Tempo 30 erforderlich. Je Messung muss an einem geeigneten Messort die nach der DIN 45642 vorgegebene Fahrzeugmenge unter den in der DIN vorgegeben Bedingungen erfasst werden. Für die Durchführung der Messungen fallen Kosten von insgesamt ca. 20.000 € an.“

Gemäß Punkt 8. des Antrags des Referenten wird das Referat für Gesundheit und Umwelt gebeten, die im Vortrag des Referenten dargestellten Messungen zur Lärm- und Luftschadstoffbelastung durchführen zu lassen. Die Finanzierung dieser Messungen erfolgt aus Haushaltsmitteln des Referats für Gesundheit und Umwelt. Das Referat für Gesundheit und Umwelt wird diese Messungen wie dargestellt durchführen lassen.

Der Auftrag zur schalltechnischen Messung der Lärmbelastung an der Rosenheimer Straße ist erteilt und die Messungen vor Beginn des Verkehrsversuches wurden durchgeführt.

Die Messungen zur Luftschadstoffbelastung werden demnächst ausgeschrieben und sollen spätestens zum 01.01.2018 beginnen.

Der Antrag 14-20 / B 0341 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 vom 21.02.2017 ist damit satzungsgemäß erledigt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Stephanie Jacobs
berufsm. Stadträtin