

Verkehrssituation Am Harras

Empfehlung Nr. 14-20/ E 01767 der Bürgerversammlung
des Stadtbezirkes Nr. 06 Sendling am 26.10.2017

Anlagen:

1. Antragskopie
2. Katasterauszug

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20/ V 10942

Beschluss des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes Nr. 06 Sendling vom 05.03.2018

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 06 Sendling hat am 26.10.2017 anliegende Empfehlung beschlossen.

Die Empfehlung betrifft einen Vorgang, der nach Art. 37 Abs. 1 GO und § 22 GeschO des Stadtrates zu den laufenden Angelegenheiten zu zählen ist. Da es sich um eine Empfehlung einer Bürgerversammlung handelt, die in ihrer Bedeutung auf den Stadtbezirk beschränkt ist, muss diese nach Art. 18 Abs. 4 Satz 1 GO und § 2 Abs. 4 Satz 1 Bürger- und Einwohnerversammlungssatzung vom Stadtrat bzw. Bezirksausschuss und gemäß § 9 Abs. 4 der Bezirksausschusssatzung vom zuständigen Bezirksausschuss behandelt werden, zu dessen Information Folgendes auszuführen ist:

Die Bürgerversammlungs-Empfehlung zielt darauf ab, dass die Stadtverwaltung die Verkehrssituation Am Harras einer Überprüfung unterzieht und dabei neben den Faktoren Lärm, Luftreinhaltung und Verkehrsaufkommen auch die dortigen Lichtsignalanlagen mit einbezieht.

1.) Lärminderung und Luftreinhaltung

Folgender Sachverhalt wurde durch das Referat für Gesundheit und Umwelt ermittelt:

1.1. Dauergeräusche

1.1.1 Lärmbelastung

Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben (BImSchG § 47a-f; EU-Umgebungslärmrichtlinie) hat das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) im Jahr 2012 eine Lärmkarte für alle Straßen, die im Verkehrsmengenplan 2011 des Referats für Stadtplanung und Bauordnung enthalten sind, erstellt. Damit wurden auch die hier maßgebenden Verkehrswege Am Harras, Plinganserstraße und Albert-Roßhaupter-Straße erfasst. Die Lärmkarte - in der allerdings die Verkehrsführung vor Umbau des Platzes berücksichtigt ist - ist im Internet veröffentlicht

(http://www.umweltatlas.bayern.de/mapapps/resources/apps/lfu_laerm_ftz/index.html?lang=de).

Die Lärmpegel an den direkt an den Platz „Am Harras“ angrenzenden Gebäuden liegen gemäß Lärmkarte 2012 tagsüber bei etwa 72 dB(A) (LDEN) und nachts bei etwa 62 dB(A) (LNight).

Eine Aussage, ob sich durch den Umbau des Platzes eine Verschlechterung der Lärmsituation ergeben hat, ist dem Referat für Gesundheit und Umwelt erst möglich, wenn die Lärmkarte 2017 - in der die aktuelle Verkehrsführung berücksichtigt wird - vom LfU veröffentlicht wird. Mit der Veröffentlichung ist im 1. Halbjahr 2018 zu rechnen.

1.1.2 Untersuchung von Maßnahmen zur Lärminderung

Das Referat für Gesundheit und Umwelt erstellt auf Grundlage der o.g. Lärmkarten im 5-Jahres Turnus einen Lärmaktionsplan (bzw. Fortschreibungen des Lärmaktionsplans), in dem Maßnahmen zur Lärminderung untersucht werden.

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 29.04.2015 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02756) wurden aus den am stärksten belasteten Gebieten Münchens 20 Untersuchungsgebiete für die 1. Fortschreibung des Lärmaktionsplans ausgewiesen. Dies sind Wohnbereiche mit einer hohen Einwohnerdichte, die einer sehr starken Lärmbelastung ausgesetzt sind. Das Gebiet um den Harras ist Teil eines dieser Untersuchungsgebiete.

Die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes wird auf Basis der Lärmkarte 2017 des LfU erfolgen. Die Lärmkarte 2017 wird (wie bereits unter 1.1.1. ausgeführt) voraussichtlich im 1. Halbjahr 2018 veröffentlicht.

Bei der Auswahl der möglichen Maßnahmen für die Untersuchungsgebiete muss zwischen den vorliegenden Lärmkonflikten und den örtlichen Gegebenheiten sowie den städtebaulichen Belangen abgewogen werden. Ob und inwieweit für den Harras, die Plinganserstraße und die Albert-Roßhaupter-Straße konkrete Maßnahmen vorgesehen werden, kann erst nach Aufstellung der 1. Fortschreibung des Lärmaktionsplans festgestellt werden.

1.2. Luftqualität

Zur Beurteilung der Luftqualität zum Schutze der menschlichen Gesundheit sind die Grenzwerte der 39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (39. BImSchV) heranzuziehen. Dort ist für Feinstaub (PM10) für den Jahresmittelwert ein Grenzwert von 40 µg/m³ und für den Tagesmittelwert ein Grenzwert von 50 µg/m³ (bei 35 zulässigen Überschreitungen im Kalenderjahr) festgelegt.

Für den genannten Bereich liegen im Referat für Gesundheit und Umwelt keine Messdaten vor, aufgrund derer eine Bewertung der Aussage, dass nach dem Umbau des Platzes eine eklatante Verschlechterung der Verkehrssituation und eine spürbare Luftwertverschlechterung eingetreten ist, möglich ist.

Informationen zur Luftschadstoffbelastung im Bereich des Harras liegen lediglich aus der von der Regierung von Oberbayern am 18.07.2017 veröffentlichten Karte zu den NO₂-Jahresmittelwerten an Straßen mit Randbebauung (<http://www.regierung.oberbayern.bayern.de/aufgaben/umwelt/allgemein/luftreinhalte/02716/>) vor.

In dieser Karte sind die NO₂-Jahresmittelwerte auf Basis von Modellberechnungen dargestellt.

Im Bereich des Harras wurden für den angrenzenden Abschnitt der Albert-Rosshaupter-Straße Werte im Intervall von 40-50 µg/m³, für den südlich an Harras angrenzenden Teil der Plinganser Straße 50-60 µg/m³ und für den nördlich angrenzenden Teil 40-50 µg/m³ berechnet.

Bei einem Überschreiten von Grenzwerten ist ein Luftreinhalteplan zu erstellen. Ein solcher Luftreinhalteplan wurde von den dafür zuständigen Behörden des Freistaates Bayern im Jahr 2004 erstellt und inzwischen sechsmal fortgeschrieben.

Generell ist festzuhalten, dass wesentliche Ursache für die Überschreitungen des NO₂-Grenzwertes die Emissionen des Dieselverkehrs, insbesondere der Diesel-PKW sind. Wie seit dem Dieselskandal bekannt, überschreitet eine Vielzahl an Diesel-PKW nach EURO 5 und EURO 6 im Realbetrieb die vorgegebenen Abgasgrenzwerte deutlich.

Vor dem Hintergrund der Dieselproblematik sind die Grenzwertüberschreitungen im Bereich des Harras nicht als lokales Problem, sondern im Kontext der generellen stadtweiten Thematik zu sehen. Lösungsansätze sind daher nicht in punktuellen Ansätzen am Harras zu finden, da sie den Verkehr lediglich verdrängen und damit die Situation an anderen Stellen voraussichtlich verschärfen würden. Vielmehr ist die Lösung in einer großflächig orientierten Konzeption und in Form einer Fortschreibung des Luftreinhalteplans zu suchen und zu finden. Ziel muss es dabei sein, die Angebote zum Umstieg vom Auto sowie die Zusammensetzung der Fahrzeugflotte hin zu emissionsarmen Fahrzeugen (E-Fahrzeuge oder Fahrzeuge mit Einhaltung der Emissionswerte im Realbetrieb) zu befördern.

2.) Verkehrsmengen

Basierend auf Verkehrszählungen des Referates für Stadtplanung und Bauordnung konnte keine Zunahme der Verkehrsmengen Am Harras festgestellt werden.

3.) Lichtsignalanlagen Am Harras

Der Harras stellt einen wichtigen Verkehrsknoten im Stadtteil Sendling dar. Aufgrund seiner Funktion als zentraler Umsteigepunkt innerhalb des Öffentlichen Nahverkehrs (S-Bahn/ U-Bahn/ Linienbusse) ist auch der straßengebundene ÖPNV-Anteil beachtlich.

Mit Umbau des Harras und der Albert-Rosshaupter-Straße wurden auch sämtliche dort befindlichen Lichtsignalanlagen (LSA) neu projektiert und auf die dortigen Bedürfnisse ausgelegt. Besonderen Wert wurde dabei auch auf eine funktionsfähige Beschleunigung des Öffentlichen Nahverkehrs gelegt. Hieraus ergeben sich zwangsläufig auch Restriktionen für andere Verkehrsteilnehmer (Freigabezeitumverteilung zu Gunsten von Linienbus-

sen, ggf. auch längere Wartezeiten).

Aufgrund eigener Beobachtungen und auf Anregung aus der Bevölkerung wurden punktuelle Verbesserungen an den ursprünglichen Signalschaltungen, v.a. zu Gunsten der dortigen Fußgänger vorgenommen. So wurden z.B. die Freigabezeiten für Fußgänger an der LSA Am Harras/ Plinganserstraße (Furt über die südliche Plinganserstraße) zuletzt in 2015 deutlich verlängert. An der LSA Albert-Rosshaupter-Straße/ Bahnunterführung wurde die maximale Wartezeit für Fußgänger bei ÖPNV-Eingriff begrenzt.

Letztlich können jedoch die unterschiedlichen Zielsetzungen der einzelnen Verkehrsgruppen nur bis zu einem gewissen Grad Berücksichtigung erfahren, solange die priorisierte Zielsetzung (hier ÖPNV-Beschleunigung) nicht dadurch gefährdet wird. Entsprechende Restriktionen sind deshalb auch unvermeidlich.

Das Kreisverwaltungsreferat möchte jedoch ausdrücklich betonen, dass hierdurch keinesfalls die Verkehrssicherheit betroffen ist und andere Verkehrsgruppen nicht unverhältnismäßig beschnitten werden. Besonders bei den schwächsten Verkehrsteilnehmern wird darauf geachtet, dass gewisse Standards (z.B. Freigabedauer) i.d.R. auch nach wie vor eingehalten werden.

Das Kreisverwaltungsreferat kann deshalb derzeit, unter Berücksichtigung der oben genannten Rahmenbedingungen, auch keinen unmittelbaren Änderungsbedarf an den LSA Am Harras erkennen.

Der Empfehlung Nr. 14-20/ E 01767 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 06 Sendling am 26.10.2017 kann aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht entsprochen werden.

Der stellvertretende Korreferent des Kreisverwaltungsreferates, Herr Stadtrat Schall und der Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung Straßenverkehr, Herr Stadtrat Richard Progl, haben von der Beschlussvorlage Kenntnis genommen.

II. Antrag des Referenten

1. Von der Sachbehandlung als ein Geschäft der laufenden Verwaltung (§ 22 GeschO) mit dem folgenden Ergebnis wird Kenntnis genommen:

Die Verkehrssituation Am Harras wurde durch verschiedene städtische Dienststellen überprüft. Aussagen über die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Lärminderung bzw. Luftreinhaltung Am Harras können erst nach Fortschreibung des Lärmaktions- bzw. Luftreinhaltungsplans erfolgen. Eine Zunahme der Verkehrsmengen konnte nicht festgestellt werden. Die Lichtsignalanlagen Am Harras sind auf die spezifischen Anforderungen des dortigen Verkehrs, insbesondere auch auf die Beschleunigung des Öffentlichen Nahverkehrs ausgelegt. Punktuelle Optimierungen wurden bereits durchgeführt.

2. Die Empfehlung Nr. 14-20/ E 01767 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 06 Sendling am 26.10.2017 ist damit satzungsgemäß behandelt.

III. Beschluss nach Antrag.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 06 der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

Lutz

Dr. Böhle
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Wv. bei Kreisverwaltungsreferat - GL 24

zur weiteren Veranlassung.

Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit dem beglaubigten Original wird bestätigt.

an den Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 06 - Den/Die Vorsitzende/n Herr Lutz

an das Direktorium HA II/BA – BA-Geschäftsstelle Süd (3x)

an das Polizeipräsidium München

an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

an das Referat für Gesundheit und Umwelt

mit der Bitte um Kenntnisnahme

V. an das Direktorium - HA II/ BA

- Der Beschluss des BA 06 kann vollzogen werden.
- Der Beschluss des BA 06 kann/soll nicht vollzogen werden
(Begründung siehe Beiblatt)
- ist rechtswidrig (Begründung siehe Beiblatt)

Es wird gebeten, die Entscheidung des Oberbürgermeisters zum weiteren Verfahren einzuholen.

**VI. Mit Vorgang zurück zum
Kreisverwaltungsreferat HA III**

zur weiteren Veranlassung.

Am
Kreisverwaltungsreferat - GL 24