



Über die BA-Geschäftsstelle Mitte
an den Bezirksausschuss des 1. Stadtbezirks
(Altstadt-Lehel)
zu Händen der Vorsitzenden
Herrn Wolfgang Neumer

Ruppertstr. 19
80466 München
Telefon: 089 233-39975
Telefax: 089 233-989 39975
Dienstgebäude:
Implerstr. 9

Ihr Schreiben vom
26.06.2019

Ihr Zeichen
2019.06 D2.1

Unser Zeichen

Datum
20.08.2019

Empfehlung Nr. 14-20 / E02000 – Einführung und Durchsetzung einer 30er-Zone zwischen
Isartor und Maximilianstraße
aus der Bürgerversammlung des Stadtbezirk 01 – Altstadt-Lehel;
Textbeitrag zum Thema „Reduzierung der Schadstoff und Lärmbelastung“

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Neumer,

mit Schreiben vom 26.06.2019 äußerte der Bezirksausschuss des 1. Stadtbezirks - Altstadt-
Lehel zur Beschlussvorlage zur Bürgerversammlungsempfehlung folgende Rückfrage:

- Aus der Vorlage geht nicht klar hervor, ob die Messungen vor Beginn der Bauarbeiten durchgeführt wurden, als am Thomas-Wimmer-Ring eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h galt oder während der Bauzeit (jetzt gilt baustellenbedingt Tempo 30).
- Gegebenenfalls wird um Übermittlung aktueller Vergleichszahlen gebeten, falls die Messungen vor Baubeginn durchgeführt wurden.

Dazu wird wie folgt Stellung genommen:

Verkehrslärmbelastung

Wie bereits auch in der Beschlussvorlage ausgeführt werden zur Beurteilung der Lärmbelastung durch Straßenverkehr ausschließlich verkehrsmengenbasierte Berechnungen durchgeführt.

Dies ist vom Gesetzgeber so vorgegeben. Messungen des Verkehrslärms würden auf Grund unterschiedlicher Witterungsbedingungen, individuellem Verhalten der Autofahrer, sonstiger verkehrsfremder Störgeräusche usw. zu nicht reproduzierbaren und nicht repräsentativen Ergebnissen führen.

Mit den Ergebnissen von Lärmmessungen könnten auch keine nachvollziehbaren Vergleiche erstellt werden. Der Bundesminister für Verkehr hat deshalb die Berechnung der

Schallimmissionen auf der Basis von Verkehrsmengen, u. a. auch wegen der Vergleichbarkeit und der bundesweiten Gleichbehandlung, für die Beurteilung von Verkehrsgeräuschen in den Richtlinien festgelegt.

Die Richtlinien gehen dabei hinsichtlich der Schallausbreitung von leichtem Wind vom Verkehrsweg zum Immissionsort und von Temperaturinversion aus. Dies führt in der Regel zugunsten der Betroffenen zu höheren Beurteilungspegeln als bei Messungen.

Anzumerken ist, dass zur Beurteilung von Geräuschen über die Zeit gemittelte Lärmpegel heranzuziehen sind und nicht die mitunter als besonders störend empfundenen Spitzenpegel, die beispielsweise bei der Vorbeifahrt einzelner, sehr lauter Fahrzeuge erreicht werden. Auch dies ist gesetzlich so vorgegeben.

Für die Ersteinschätzung der Verkehrslärmbelastung werden die vom Bayerischen Landesamt für Umwelt auch online zur Verfügung gestellten Lärmkarten herangezogen.

Die bei der Erstellung der Beschlussvorlage herangezogenen Werte stammten aus der damals noch aktuellen Lärmkarte 2012.

Zwischenzeitlich wurde das vom Freistaat Bayern zur Verfügung gestellte Lärmbelastungskataster turnusmäßig aktualisiert. In beiden Fällen liegen den Berechnungen die üblicherweise dort geltende Geschwindigkeitsbeschränkungen zu Grunde. Eventuell baustellenbedingte Geschwindigkeitsreduzierungen vorübergehender Natur fließen in Lärmberechnungen grundsätzlich nicht mit ein.

Die aktuellen Lärmindizes der Lärmkarte 2017 im Umfeld des Thomas-Wimmer-Rings sind alle geringer als die Lärmindizes der Lärmkarte 2012. An den unmittelbar zum Thomas-Wimmer-Ring zugewandten Fassaden beträgt die Minderung durchschnittlich ca. 0,8 / 0,7 dB(A) tags/nachts. Diese Pegelminderung ist nach Einschätzung des Referates für Gesundheit und Umwelt unter anderem auf den zwischen 2012 und 2017 in diesem Umfeld leicht gesunkenen Lkw-Anteil zurückzuführen.

Nach der Aktualisierung besteht in der Lärmkarte 2017 beispielsweise für das Anwesen Kanalstraße 14 an der dem Thomas-Wimmer-Ring zugewandten Fassade ein Beurteilungshöchstpegel von 65,3 dB(A) bei Tag und ein Beurteilungshöchstpegel von 55,5 dB(A) bei Nacht (in der Lärmkarte 2012 wurden für das Anwesen Kanalstraße 14 an der dem Thomas-Wimmer-Ring zugewandten Fassade noch Beurteilungshöchstpegel von 66,2 dB(A) bei Tag und 56,3 dB(A) bei Nacht ausgewiesen).

Reduzierung der Luftschadstoffbelastung

Das Referat für Gesundheit und Umwelt hat auf Anfrage und unter Bezugnahme auf die zwischenzeitlich zusätzlich durch die Stadt München eingerichteten Luft-Messstellen ebenfalls die ursprünglich abgegebene Stellungnahme aktualisiert:

„Zur Beurteilung der Luftqualität zum Schutze der menschlichen Gesundheit sind die Grenzwerte der 39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (39. BImSchV) heranzuziehen. Die Zuständigkeit für die Überwachung der Einhaltung der darin genannten Grenzwerte liegt beim Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU). Eine LÜB-Messstation zur Erfassung der lufthygienischen Situation (Feinstaub und Stickstoffdioxid) am Thomas-Wimmer-Ring oder in unmittelbarer Nähe davon existiert nicht.

Die Feinstaubwerte werden in München dank der erfolgreichen Umweltzone seit 2012 eingehalten. Dies ist sogar an der verkehrlich sehr stark belasteten Landshuter Allee der Fall.

Bei Stickstoffdioxid kann der Jahresgrenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Stadtgebiet München nicht flächendeckend eingehalten werden. Jedoch sind an den fünf LÜB-Messstationen des Landesamt für Umwelt (LfU) die NO_2 -Werte 2018 rückläufig. So fiel nach vorläufigen Angaben des LfU der NO_2 -Jahreswert z.B. an der Landshuter Allee von $78 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in 2017 auf $66 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in 2018.

Auch die Jahresmittelwerte der 20 von der Landeshauptstadt München zusätzlich seit Anfang 2018 beauftragten, über das Stadtgebiet verteilten NO_2 -Messstellen zeigen für 2018 eine deutlich rückläufige Entwicklung der NO_2 -Belastung. An 16 von 20 Standorten wird der gesetzliche Jahresgrenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ eingehalten. Erwartungsgemäß liegen die Werte an den Messstellen in Wohngebieten deutlich unter dem Jahresgrenzwert auf dem Niveau der städtischen Hintergrundbelastung in Höhe von rund $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$. An den beiden Messstellen an stark verkehrsbelasteten Straßenabschnitten des Mittleren Rings liegen die Werte hingegen bei $58 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bzw. $57 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Die einzelnen Werte der 20 Messstationen können im einzelnen abgerufen werden unter www.muenchen.de/messergebnisse.

Die Ergebnisse der freiwilligen, ergänzenden NO_2 -Messungen 2018 im Auftrag der Landeshauptstadt München zeigen neben einer Verbesserung der Luftbelastung auch, dass die Luftsituation in München deutlich besser ist, als aufgrund des 2017 von der Regierung von Oberbayern veröffentlichten Modellberechnungen für das Analysejahr 2015 anzunehmen war.

Gemäß diesen wurde unweit des Thomas-Wimmer-Ring, an der Frauenstraße östlich des Viktualienmarktes, eine Belastung von über $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an der Randbebauung prognostiziert. Diesen Prognoserechnungen liegt eine Modellrechnung auf Basis der Fahrzeugflotte des Jahres 2015 zu Grunde. Tatsächlich wurde an der Messstelle Frauenstraße auf Höhe der Hausnummern 16/18 des freiwilligen Münchner NO_2 -Messnetzes ein Jahresmittelwert von $49 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für das Jahr 2018 gemessen. Dieser Messwert liegt damit deutlich unter dem Prognosewert der Modellberechnungen der Regierung von Oberbayern.

Aufgrund der rückläufigen NO_2 -Belastung an den Messstellen im Jahr 2018 ist auch am Thomas-Wimmer-Ring von einer rückläufigen Belastungssituation unterhalb der für das Jahr 2015 prognostizierten Werte auszugehen. Dies spiegelt sich auch in der für das Basisjahr 2020 angestellten Immissionsprognose im Rahmen des Masterplans zur Luftreinhaltung für die Landeshauptstadt München wider (Anlage 1 der Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12218, Seite 51ff). Das Referenzszenario S0 schreibt die Ergebnisse der von der Regierung von Oberbayern für das Jahr 2015 prognostizierten Belastungssituation mit der Entwicklung der Flottenwerte 2020 fort. In der zugehörigen Karte zum Referenzszenario S0 „ NO_2 -Jahresmittelwerte an der Randbebauung für den Basisfall 2020“ wird für weite Teile des Thomas-Wimmer-Ring eine Einhaltung des Jahresgrenzwertes ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) prognostiziert. Nur für den äußerst westlich gelegenen Abschnitt, der im Einflussbereich der Kreuzung mit dem Isartorplatz liegt, werden NO_2 -Werte bis hin zu $41 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und damit eine knappe Grenzwertüberschreitung prognostiziert. Für den östlichen Abschnitt des Thomas-Wimmer-Ring, der im Einflussbereich der Kreuzung mit der Maximiliansstraße liegt, sind in der Karte des Szenario S0 aufgrund fehlender Randbebauung keine Prognosewerte dargestellt. In Straßenabschnitten mit fehlender Randbebauung ist davon auszugehen, dass die lufthygienischen Grenzwerte aufgrund der vorherrschenden Belüftungssituation eingehalten werden.

Hinsichtlich der Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung am Thomas-Wimmer-Ring auf Tempo 30 kann folgende Einschätzung getroffen werden. Grundsätzlich ist zu unterscheiden zwischen den Fahrzeugemissionen, also dem Schadstoffausstoß am Fahrzeug

(Auspuff) selbst, und der Immissionsbelastung, die sich in einer Schadstoffkonzentration in der Luft z.B. an der Randbebauung widerspiegelt.

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.

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 (Tempo 30). Demgegenüber steht allenfalls eine mögliche Minderung der durch Wiederaufwirbelung bedingten Emissionen.

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

Aufgrund der nicht notwendigerweise mit einer Einführung von T30 zu erwartenden Verbesserung der Schadstoffbelastung wird aus lufthygienischer Sicht derzeit eine Einführung von T30 nicht als zielführend erachtet.“

gez.

KVR-I/311