



I.

Über das Direktorium - BAG-Mitte

An den Bezirksausschuss des Stadtbezirks 03  
– Maxvorstadt -  
z.Hd. des Vorsitzenden  
Herr Christian Krimpmann

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

13.12.2019

Schutz der Anwohner in der Schellingstraße vor Lärm und Abgasen  
BA-Antrag Nr. 14-20/B 06773  
des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 03 – Maxvorstadt  
vom 10.09.2019;

Sehr geehrter Herr Krimpmann,  
sehr geehrte Damen und Herren,

wir kommen zurück auf Ihren mehrheitlich beschlossenen Antrag vom 10.09.2019, der folgenden Punkt beinhaltet:

Der BA03 fordert die Landeshauptstadt München auf, in der Schellingstraße die Geschwindigkeit auf Tempo 30 zu begrenzen.

Als Begründung wird angeführt, dass die Wohnbevölkerung dringend vor Lärm und Luftverschmutzung geschützt werden soll.

Die Straßenverkehrsbehörde kann die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das Gleiche gilt zum Schutz der Wohnbevölkerung unter anderem vor Lärm und Abgasen.

Allerdings handelt sich dabei um eine sogenannte Ermessensvorschrift, das heißt die Behörde hat bei der Entscheidung neben den Individualinteressen - wie zum Beispiel dem Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen - auch die Interessen der Allgemeinheit zu würdigen und diese gegeneinander abzuwägen. Dabei müssen die Individualinteressen durch Einwirkungen des Straßenverkehrs in einer Weise beeinträchtigt sein, die das nach allgemeiner Anschauung zumutbare Maß erheblich übersteigt.

### **Verkehrslärmbelastung**

Anhaltspunkte für die bestehende Lärmbelastung können sich aus den Lärmkarten 2017 erge-

ben, die vom Bayerischen Landesamt für Umwelt auch online zur Verfügung gestellt werden (<http://www.umweltatlas.bayern.de>).

Eine Ersteinschätzung, ob die Voraussetzungen verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Lärmschutzgründen gegeben sind, ergab, dass für den Verlauf der Schellingstraße keine Anhaltspunkte für eine unzumutbare Verkehrslärmbelastung vorliegen.

Das Kreisverwaltungsreferat sieht dort deshalb aktuell keine Veranlassung für verkehrsrechtliche Maßnahmen zur Verkehrslärmreduzierung.

### **Abgasbelastung**

Zum Punkt „Luftverschmutzung und Abgase“ gab das zuständige Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) die folgende Stellungnahme ab:

#### „Lufthygienische Situation in München

Zwei Luftschadstoff-Grenzwerte stehen derzeit in der öffentlichen Diskussion, der für Feinstaub (PM<sub>10</sub>) und der für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>). Die Feinstaubwerte werden in München seit 2012 dank der erfolgreichen Umweltzone unterschritten. Bei Stickstoffdioxid kann der gemittelte Jahresgrenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> jedoch nicht flächendeckend eingehalten werden. Sowohl die Messwerte der Münchner LÜB-Messstationen des für die Überwachung der Grenzwerteinhalten zuständige Landesamtes für Umwelt (LfU) als auch des freiwilligen Messnetzes der Landeshauptstadt München mittels Passivsammlern zeigen jedoch, dass die NO<sub>2</sub>-Belastung im Jahr 2018 sowie in den ersten drei Quartalen des Jahres 2019 insgesamt rückläufig ist.

Aktuelle Messwerte der LÜB-Messstationen können eingesehen werden unter <https://www.lfu.bayern.de/luft/immissionsmessungen/messwerte/index.htm>.

Die Jahresmittelwerte der 20 von der Landeshauptstadt München zusätzlich beauftragten NO<sub>2</sub>-Messstellen zeigen für 2018, ebenso wie die fünf LÜB-Stationen, eine deutlich rückläufige Entwicklung der NO<sub>2</sub>-Belastung in München. An 16 von 20 Standorten wurde der gesetzliche Jahresgrenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> 2018 eingehalten. Erwartungsgemäß lagen die Werte an den Messstellen in Wohngebieten deutlich unter dem Jahresgrenzwert auf dem Niveau der städtischen Hintergrundbelastung in Höhe von rund 20 µg/m<sup>3</sup>. An den beiden Messstellen an stark verkehrsbelasteten Straßenabschnitten des Mittleren Rings lagen die Werte hingegen bei 58 µg/m<sup>3</sup> bzw. 57 µg/m<sup>3</sup>.

Dieser positive Trend hat sich auch in den ersten drei Quartalen des Jahres 2019 fortgesetzt. Er zeigt sich auch in den Messergebnissen der seit dem 01.01.2019 neu hinzugekommenen Messstellen, mit denen die Landeshauptstadt München ihr Messnetz von 20 auf insgesamt 44 Messstationen mehr als verdoppelt hat. Auch an diesen zusätzlichen Messstellen konnte festgestellt werden, dass die tatsächlich gemessenen Werte deutlich besser sind, als dies auf Grund von Berechnungen zu erwarten war. So wurde in den ersten drei Quartalen des Jahres 2019 an 33 von 44 Messstationen der Grenzwert eingehalten. Zu beachten ist, dass der Grenzwert ein Jahresmittelwert ist und insbesondere im ersten Quartal witterungsbedingt tendenziell schlechtere Werte zu verzeichnen sind als in den späteren Quartalen. Die einzelnen Werte der insgesamt nun 44 Standorte können unter [www.muenchen.de/messergebnisse](http://www.muenchen.de/messergebnisse) abgerufen werden.

#### Lufthygienische Situation in der Schellingstraße

Die für die Luftreinhaltung zuständige Regierung von Oberbayern stellt für das Stadtge-

biet München Luftreinhaltepläne auf, die Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität enthalten. Im Oberbayerischen Amtsblatt Nr. 22 vom 31. Oktober 2019 wurde der Erlass der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Stadtgebiet München bekannt gegeben. In der damit in Kraft getretenen 7. Fortschreibung ist eine aktuelle NO<sub>2</sub>-Immissionsprognose des LfU vom Juli 2019 enthalten. Nach dieser Prognose kann der Jahresgrenzwert für Stickstoffdioxid im Jahr 2020 bereits an 98,8 % der Hauptverkehrsstraßen eingehalten werden, Überschreitungen treten nur noch auf 6,1 km der Münchner Straßen auf. An 12 der 13 untersuchten Streckenabschnitte mit Grenzwertüberschreitungen zum Ist-Zustand wird der Grenzwert, nach Berechnung des LfU, bereits in den Jahren 2020 bis 2023 eingehalten. Nach der vom LfU angestellten Abschätzung ist im Jahr 2020 von keiner Überschreitung des NO<sub>2</sub>-Jahresgrenzwertes in der Schellingstraße auszugehen.

In der Karte zum Referenzszenario S0 des von der Landeshauptstadt München in Auftrag gegebenen Masterplans zur Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München (Anlage 1 der Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12218, Seite 51ff) wird die NO<sub>2</sub>-Belastung im Jahresmittel im Hauptverkehrsstraßennetz der Landeshauptstadt München für das Bezugsjahr 2020 prognostiziert. Dieser Karte ist für die Schellingstraße keine Prognose für den Jahresmittelwert für NO<sub>2</sub> zu entnehmen. Auch in der Verkehrsmengenkarte 2017 sind keine Verkehrsmengenangaben für die Schellingstraße enthalten. Bei folglich geringen Verkehrsbelastungen ist auch gemäß dem Referenzszenario S0 davon auszugehen, dass die lufthygienischen Grenzwerte eingehalten werden.

Dementsprechend liegen dem Referat für Gesundheit und Umwelt keine Anhaltspunkte vor, dass in der Schellingstraße die einschlägigen Grenzwerte für NO<sub>2</sub> überschritten werden. Die Grenzwerte für Feinstaub werden in München seit 2012 generell eingehalten.

#### Auswirkung einer Tempo 30 Zone aus dem Blickwinkel der Luftreinhaltung

Die motorbedingten Emissionen für Kraftfahrzeuge hängen im Wesentlichen ab von:

- den so genannten Verkehrssituationen („Fahrverhalten“), das heißt der Verteilung von Fahrgeschwindigkeit, Beschleunigung, 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 Abgasemission, 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 Antrag geforderte Geschwindigkeitsreduzierung von Tempo 50 auf Tempo 30 ist vor allem die Verkehrssituation („Fahrverhalten“) von besonderer Bedeutung.

Bei aktuellen Untersuchungen des Landesamts für Umwelt Baden-Württemberg zur Reduzierung von Tempo 50 auf Tempo 40 bzw. Tempo 30 wurde festgestellt, dass Tempo 30 oder 40 auf Hauptverkehrsstraßen nicht zu einer Verminderung der Fahrzeugemissio-

nen und damit zu einer Verbesserung der Luftqualität führt.

Anhand von Messfahrten wurde gezeigt, dass bei ebener Strecke und gutem Verkehrsfluss ein Tempolimit tendenziell sogar zu höheren Stickstoffoxid-Emissionen im Vergleich zu Tempo 50 führt. Zudem nahmen auch die motorbedingten Emissionen von Feinstaub bei Tempo 30 tendenziell zu. Die Messergebnisse decken sich mit den parallel durchgeführten, theoretischen Berechnungen des PHEM-Emissionsmodells (Passenger Car and Heavy Duty Emission Model) der Universität Graz, sie sind also plausibel. Emissionsfaktoren sind dem vom Umweltbundesamt veröffentlichten Handbuch für Emissionsfaktoren (HBEFA) zu entnehmen. Demnach steigen die Emissionen bei dichter werdendem Verkehr zunächst nur geringfügig an, einzig beim Übergang von gesättigtem Verkehr zu Stop & Go ist eine sprunghafte Zunahme der Emissionen zu verzeichnen (siehe folgende Tabelle, Angaben nach HBEFA 3.3).

Veränderung Verkehrsfluss	Zunahme NOx-Emissionen
flüssig zu dicht	15%
dicht zu gesättigt	11%
gesättigt zu Stop & Go	70%

Neben den Verkehrszahlen sind dementsprechend auch die Verkehrszustände zu betrachten.

In der Mitte September 2019 veröffentlichten Version 4.1 des HBEFA erfolgte eine umfassende Überarbeitung, sodass nun auch eine Implementierung der Verkehrssituationen für Tempo 30 und Tempo 40 enthalten ist. Eine nähere Befassung sowie Beispielrechnungen mit HBEFA 4.1 konnten noch nicht erfolgen – es ist aber fest davon auszugehen, dass auch hier der Stetigkeit des Verkehrsflusses die Schlüsselrolle zukommt. Es ist daher festzuhalten, 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 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.

Es ist davon auszugehen, dass in der Schellingstraße die maßgeblichen lufthygienischen Grenzwerte derzeit eingehalten werden. Tendenziell ist von einer Verbesserung der lufthygienischen Situation im Stadtgebiet München auszugehen. Die Einrichtung eines Tempo-30-Bereichs kann nur dann zu einer Verbesserung der lufthygienischen Situation führen, wenn hierdurch eine Verkehrsverflüssigung erreicht werden kann. Vor diesem Hintergrund wird aus lufthygienischer Sicht keine Erfordernis gesehen, speziell in der Schellingstraße eine Tempo 30 Zone als Maßnahmen zur Verbesserung der Lufthygiene einzurichten.“

### **Verkehrssicherheit**

Das Polizeipräsidium München teilte auf Anfrage zum ebenfalls angesprochenen Punkt der insbesondere für Radfahrenden bestehenden mangelnden Verkehrssicherheit Folgendes mit:

„Dem Polizeipräsidium München sind keine Erkenntnisse bezüglich einer mangelhaften

Verkehrssicherheit in der Schellingstraße bekannt.

Eine Häufung von Verkehrsunfällen konnte nicht festgestellt werden. Beim überwiegenden Teil der aufgetretenen Unfälle wurden geparkte Fahrzeuge angefahren. In keinem Fall konnte als Unfallursache die Geschwindigkeit ermittelt werden. Anzumerken ist hierbei, dass der Nachweis einer nicht angepassten oder überhöhten Geschwindigkeit sich nur schwer erbringen lässt.“

### **Fazit**

Nach aktuellen Erkenntnissen gibt es für das Umfeld der Schellingstraße keine Anhaltspunkte, nach denen aus Gründen des Lärmschutzes, aus dem Erfordernis der Luftreinhaltung oder der Verkehrssicherheit verkehrsrechtliche Maßnahmen veranlasst sind.

Der Antrag 14-20/B 06773 des Bezirksausschusses 03 - Maxvorstadt vom 10.09..2019 ist damit satzungsgemäß erledigt.

Mit freundlichen Grüßen