

## **Immissionsschutz entlang des Isarrings**

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00779 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann am 12.07.2022

### **Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08134**

1 Anlage

#### **Beschluss des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann vom 29.11.2022** Öffentliche Sitzung

#### **I. Vortrag der Referentin**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann hat am 12.07.2022 die als Anlage beigefügte Empfehlung Nr. 20-26 / E 00779 beschlossen.

In der Empfehlung wird gefordert, eine geeignete Lärm- und Immissionschutzwand entlang des Isarrings, ab der Höhe Bushaltestelle Osterwaldstraße bis zur Höhe des Kleinhesselohes Sees, als Barriere gegen Lärm und Luftschadstoffe für die Anwesen Jungwirthstraße 2 bis 20 zu errichten. Als Begründung für das Erfordernis der Maßnahme wird die hohe Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe im betreffenden Bereich genannt.

Die Bürgerversammlungsempfehlung betrifft ausschließlich den Stadtbezirk 12 Schwabing-Freimann. Sie beinhaltet eine Angelegenheit, für die der Oberbürgermeister zuständig ist (Art. 37 Abs. 1 Nr. 1 Gemeindeordnung i. V. m. § 22 Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München). Gemäß § 9 Abs. 4 2. Spiegelstrich der Bezirksausschuss-Satzung obliegt somit die Behandlung der Bürgerversammlungsempfehlung dem Bezirksausschuss.

Der Beschluss des Bezirksausschusses hat gegenüber der Verwaltung lediglich empfehlenden Charakter.

Zu dem vorliegenden Anliegen kann Folgendes mitgeteilt werden:

#### **1. Lärmschutz**

##### **1.1 Rechtliche Grundlagen**

Im Gegensatz zum Neubau oder der wesentlichen Änderung eines Verkehrsweges im Sinne der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) existieren bei bestehenden Verkehrswegen – wie im des Fall des Mittleren Rings (Bundesstraße B2R) im Bereich "Isarring" – keine verbindlichen Immissionsgrenzwerte und demzufolge kein Rechtsanspruch auf die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen. Bei Vorliegen bestimmten Voraussetzungen kommen hier Lärmsanierungsmaßnahmen als freiwillige Leistung In Betracht.

Beim Isarring sowie dessen Zu- und Abfahrten handelt es sich um Verkehrswege in der Baulast der Landeshauptstadt München. Einschlägig im Hinblick auf die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ist demnach der Lärmaktionsplan (gem. 47d BImSchG) der Landeshauptstadt München, welcher sich derzeit in der Fortschreibung befindet. Maßnahmen zur Lärminderung (wie z.B. Lärmschutzwände oder passive Maßnahmen an Gebäuden) kommen demnach bei einer Überschreitung der in der folgenden Tabelle aufgeführten, zuletzt mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 22.03.2022 abgesenkten Anhaltswerte für die Lärmaktionsplanung der Landeshauptstadt München in Betracht:

|                                                    | Wert in dB(A) für den               |                             | Bemerkung                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|----------------------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                    | Tag-Abend-Nacht-Lärmindex $L_{DEN}$ | Nacht-Lärmindex $L_{Night}$ |                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Grundanhaltswert</b><br>$A_{Grund}$             | 64                                  | 54                          | Die Überschreitung von $A_{Grund}$ ist Grundvoraussetzung für die Prüfung eines Gebietes auf Berücksichtigung als Untersuchungsgebiet.<br>Eine Aufnahme als Untersuchungsgebiet in den Lärmaktionsplan kann i.d.R. nur im Falle einer hohen Einwohner*innendichte erfolgen. |
| <b>Anhaltswert zur Priorisierung</b><br>$A_{Prio}$ | 67                                  | 57                          | Untersuchungsgebiete mit Überschreitung von $A_{Prio}$ erhalten eine erhöhte Priorisierung aufgrund einer besonders hoher Lärmexposition.                                                                                                                                   |

Ein Überschreiten der Anhaltswerte in einem bestimmten Bereich stellt die Grundvoraussetzung für eine etwaige Berücksichtigung dieses Bereichs als Untersuchungsgebiet im Rahmen der Lärmaktionsplanung dar, löst jedoch nicht unmittelbar eine solche Berücksichtigung aus. Die Auswahl von Untersuchungsgebieten erfolgt nach weiteren objektiven Kriterien. Maßgeblich sind die absolute Höhe des Lärmpegels und die Anzahl der betroffenen Einwohner\*innen in einem definierten Abschnitt. Hieraus wird ein sogenanntes Lärmbewertungsmaß errechnet, welches die Betroffenheit eines Bereichs quantifiziert.

Sofern die Aufnahme eines Bereichs als Untersuchungsgebiet in den Lärmaktionsplan aufgrund einer hohen Lärmbetroffenheit erfolgt, werden in einem nachgelagerten Prozess potentiell geeignete Lärmschutzmaßnahmen einer näheren Prüfung unterzogen, um zu eruieren, welche Maßnahmen sich unter Berücksichtigung der örtlichen Situation und eines angemessenen Verhältnisses von Kosten und Nutzen als umsetzbar darstellen.

Aus den o.g. Ausführungen folgt, dass ein hoher Beurteilungspegel an einem oder mehreren betroffenen Wohngebäuden nicht automatisch zu einer Berücksichtigung des betref-

fenden Bereichs im Rahmen der Lärmaktionsplanung führt, sondern dass dies auch das Vorliegen einer entsprechenden Einwohner\*innendichte voraussetzt. Demzufolge geht eine Überschreitung der Anhaltswerte nicht mit einem Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen einher. Das genannte Vorgehen dient einer Priorisierung, um mit den begrenzten zur Verfügung stehenden Ressourcen eine möglichst hohe Anzahl an Bürger\*innen bzw. vorrangig besonders lärmbeeinträchtigte Bürger\*innen zu entlasten.

### **1.2 Bewertung im vorliegenden Fall**

Der gültige Lärmaktionsplan der Landeshauptstadt München von 2013 sieht den betreffenden Bereich nicht als Untersuchungsgebiet vor. Grund hierfür ist, dass die damals gültigen Anhaltswerte von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts nur an drei Anwesen überschritten wurden und im Stadtgebiet eine Vielzahl von stärker belasteten Bereichen mit einer hohen Einwohner\*innendichte und somit einem dringlicheren Handlungsbedarf existiert.

Gemäß der aktuell gültigen Lärmkarte (Lärmkartierung 2017) des Bayerischen Landesamts für Umwelt (LfU) werden die unter Punkt 1.1 aufgeführten, abgesenkten Anhaltswerte an den Anwesen Jungwirthstraße 2 bis 20 überschritten. Derzeit befindet sich die Lärmkarte 2022 in der Bearbeitung durch das LfU. Eine Veröffentlichung ist gegen Ende dieses Jahres zu erwarten. Entsprechend der für die Lärmkartierung zugrunde gelegten Verkehrszahlen ist davon auszugehen, dass die Anhaltswerte nach wie vor überschritten werden, so dass eine Berücksichtigung als Untersuchungsgebiet im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans grundsätzlich möglich wäre.

Ob eine Berücksichtigung im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans tatsächlich erfolgen kann, wird erst im Jahr 2023 im Rahmen der unter Punkt 1.1 beschriebenen Priorisierung der Untersuchungsgebiete ermittelt und kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht mitgeteilt werden. In jeden Fall wird jedoch eine Prüfung entsprechend der genannten Maßgaben erfolgen.

Im Hinblick auf die im Zuge der Planungen für das Projekt Tunnel Englischer Garten vorgesehenen Maßnahmen zur Lärmvorsorge hat uns das zuständige Baureferat auf Anfrage mitgeteilt, dass in der Fortschreibung des Mehrjahresinvestitionsprogramms für 2023 und die Folgejahre keine Finanzmittel für das Projekt zur Verfügung stehen.

## **2. Lufthygiene**

### **2.1. Allgemeines**

Die lufthygienische Situation in München stellt sich wie folgt dar. Zwei Luftschadstoff-Grenzwerte stehen derzeit in der öffentlichen Diskussion: der für Feinstaub und der für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>). Die Feinstaubwerte werden in München kontinuierlich in den letzten

Jahren eingehalten. Bei Stickstoffdioxid kann der Jahresgrenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  nicht flächendeckend eingehalten werden. Daher dreht sich die Diskussion aktuell um die Stickstoffdioxidbelastung. Die vorliegenden Messwerte zeigen jedoch, dass auch die  $\text{NO}_2$ -Belastung insgesamt rückläufig ist. Zu der Belastungssituation durch die in der Empfehlung konkret genannten Luftschadstoffe wird im Folgenden eingegangen.

## 2.2 Feinstaub

Für Feinstaub (PM10) ist in der 39. BImSchV für den Jahresmittelwert ein Grenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und für den Tagesmittelwert ein Grenzwert von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (bei 35 zulässigen Überschreitungen im Kalenderjahr) festgelegt. Für Feinstaub (PM2,5) ist nur ein Grenzwert für den Jahresmittelwert festgelegt, der bei  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  liegt. Diese Feinstaubgrenzwerte werden in München insbesondere auch an dem besonders verkehrsreichen LÜB-Standort Landshuter Allee im Jahr 2021 und in den Jahren zuvor kontinuierlich eingehalten.

Das LÜB-Messnetz (Landesüberwachungssystem Bayern) wird vom Landesamt für Umwelt (LfU) betrieben. Es ist für die Überwachung der Luftqualität zuständig. Genauere Informationen dazu sind unter <http://www.lfu.bayern.de/luft/immissionsmessungen/index.htm> abrufbar. Am LÜB-Messstandort Landshuter Allee mit einer dort vorliegenden Verkehrsbelastung von 130.000 Kfz/Tag (DTV) wurde im Jahr 2021 ein Jahresmittelwert in Höhe von  $22 \mu\text{g}/\text{m}^3$  für PM10 gemessen und damit der bei  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  liegende Jahresmittelgrenzwert (PM10) deutlich eingehalten. Ebenso wurde mit 8 festgestellten Überschreitungstagen im Jahr 2021 die zulässige Anzahl von 35 Überschreitungen des Tagesmittelgrenzwertes (PM10) eingehalten. Auch der für PM2,5 bei  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  liegende Jahresmittelgrenzwert wurde mit einem gemessenen Jahresmittelwert in Höhe von  $11 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (PM2,5) im Jahr 2021 eingehalten.

Der Isarring ist mit maximal 122.000 Kfz/Tag (DTV) etwas geringer verkehrlich belastet als die Landshuter Allee auf Höhe der LÜB-Station. Vor allem aber besteht am Isarring im hier betroffenen Abschnitt zwischen Keferstraße und Kleinhesseloher See keine enge Straßenschlucht, wie an der Landshuter Allee. Am hier betroffenen Abschnitt des Isarring ist nur eine einseitige Randbebauung (westlich des Schwabinger Baches) bzw. über weite Strecken im Englischen Garten keine Randbebauung vorliegend. Die bestehende Randbebauung steht zudem in deutlich größerem räumlichen Abstand zur Straße als in der Landshuter Allee auf Höhe der LÜB-Station. Dadurch ist mit einer besseren Durchmischung der Fahrzeugemissionen mit der Umgebungsluft zu rechnen als in der Landshuter Allee. Eine Aufkonzentration der verkehrlichen Luftschadstoffe erfolgt damit in weit geringerem Umfang als in der Landshuter Allee. Vor diesem Hintergrund ist - wie an der Landshuter Allee - auch am westlich des Englischen Gartens verlaufenden Abschnitt des Isarrings von der Einhaltung der Grenzwerte für Feinstaub (PM10, PM2,5) auszugehen.

### 2.3 Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>)

Für Stickstoffdioxid kann der Jahresmittelgrenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> derzeit noch nicht an allen einzelnen Streckenabschnitten im Stadtgebiet München eingehalten werden.

Die festgestellten Überschreitungen des NO<sub>2</sub>-Jahresmittelgrenzwertes liegen aktuell vorwiegend auf stark verkehrsbelasteten Abschnitten des Mittleren Rings mit eng anliegender Randbebauung vor. Sowohl die Messwerte der fünf Münchner Stationen des vom LfU betriebenen LÜB-Messnetzes als auch die Messwerte des freiwilligen städtischen Stickstoffdioxid-Messnetzes zeigen aber, dass die Stickstoffdioxid-Belastung insgesamt rückläufig ist und der Stickstoffdioxid-Grenzwert an immer mehr Messstandorten im Stadtgebiet eingehalten wird. Die Messwerte des vom LfU betriebenen LÜB-Messnetzes können im Internet unter <http://www.lfu.bayern.de/luft/immissionsmessungen/messwerte/index.htm>, die Messwerte des freiwillig-ergänzenden städtischen Stickstoffdioxid-Messnetzes unter <http://www.muenchen.de/messergebnisse> abgerufen werden.

Am Isarring existiert kein Messpunkt des freiwilligen städtischen Stickstoffdioxid-Messnetzes der Landeshauptstadt München. Nicht in jedem Straßenabschnitt können Messpunkte eingerichtet werden. Daher werden auf Modellrechnungen basierende Stickstoffdioxid-Immissionsprognosen zur weiteren Beurteilung herangezogen. In einer in der 7. Fortschreibung der Regierung von Oberbayern für das Stadtgebiet München enthaltenen NO<sub>2</sub>-Immissionsprognose des LfU ist für den westlich der Isar gelegenen Abschnitt des Isarrings für das Bezugsjahr 2020 keine NO<sub>2</sub>-Grenzwertüberschreitung prognostiziert. Eine derzeit in Arbeit befindliche Aktualisierung der Immissionsprognose beim LfU lässt auch für das Bezugsjahr 2022 keine Stickstoffdioxid-Grenzwertüberschreitung in diesem Straßenabschnitt erwarten.

Die weiter oben bereits beschriebenen Unterschiede hinsichtlich der bestehenden Randbebauung zwischen dem hier betroffenen Abschnitt des Isarrings und der Landshuter Allee auf Höhe der LÜB Station geben eine Erklärung für die, für diese beiden Straßenabschnitte unterschiedlich prognostizierte Belastungssituation.

### 2.4 Kohlenstoffdioxid (CO<sub>2</sub>)

Kohlenstoffdioxid hat im Hinblick auf die zusätzlich zu den natürlichen Quellen emittierten menschlichen Emissionen vor allem eine klimaschädigende Wirkung im globalen Kontext und besitzt keine Relevanz als gesundheitsschädlicher Luftschadstoff. Für CO<sub>2</sub> existieren infolgedessen auch keine lufthygienischen Grenzwerte in Bezug auf eine lokale Schadstoffbelastung aus Sicht des Gesundheitsschutzes. Für eine Verringerung der anthropogenen CO<sub>2</sub>-Quellen muss der Verkehr, wie auch die anderen Sektoren Energiewirtschaft, Industrie, Gebäude, Landwirtschaft und Abfallwirtschaft in den Fokus gerückt werden. Jedoch ist diese Diskussion unabhängig von der hier zu bewertenden lufthygienischen Belastungssituation zu führen.

### **2.5 Zwischenfazit aus Sicht der Lufthygiene**

Als Zwischenfazit ist davon auszugehen, dass die relevanten lufthygienischen Grenzwerte sowohl für Feinstaub (PM10, PM2,5) als auch Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) am westlich der Isar im Abschnitt zwischen Keferstraße und Kleinhesselohrer See gelegenen Abschnitt des Isarrings eingehalten werden. Aus lufthygienischer Sicht besteht an diesem Straßenabschnitt daher derzeit kein akuter Handlungsbedarf zur Umsetzung von Maßnahmen. Um schnellstmöglich die Einhaltung der lufthygienischen Grenzwerte auch an den noch von Überschreitungen des Stickstoffdioxid-Grenzwertes an Stellen des Mittleren Rings sicherzustellen, hat der Stadtrat den Entwurf der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München am 26.10.2022 beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07741).

### **3. Fazit**

Wie den o.g. Ausführungen zu entnehmen ist, lässt sich aus lufthygienischer Sicht derzeit kein akuter Handlungsbedarf zur Umsetzung von Maßnahmen ableiten.

Aus Sicht der Lärmschutzes ist der Wunsch nach der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahme aufgrund der hohen Beurteilungspegel durch den Verkehrslärm als nachvollziehbar zu werten, muss jedoch auch vor dem Hintergrund der – aufgrund der Vielzahl besonders lärmbelasteter Bereiche im Stadtgebiet – erforderlichen Priorisierung betrachtet werden. Eine unmittelbare Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahme kann aufgrund der o.g. Ausführungen nicht in Aussicht gestellt werden.

Wie unter Punkt 1.2 ausgeführt, wird jedoch eine erneute Prüfung der Betroffenheit des genannten Bereichs im Rahmen der anstehenden Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Landeshauptstadt München und – falls die Voraussetzungen hierfür vorliegen – die Prüfung und ggf. Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen erfolgen.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00079 kann insoweit entsprochen werden, dass im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Landeshauptstadt München eine erneute Prüfung der Betroffenheit erfolgen wird.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat abgestimmt.

Der Korreferent des Referates für Klima- und Umweltschutz, Herr Stadtrat Sebastian Schall, die zuständige Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Mona Fuchs sowie das Baureferat und die Stadtkämmerei haben einen Abdruck der Vorlage erhalten.

## II. Antrag der Referentin

1. Von der Sachbehandlung der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00779 als laufende Angelegenheit wird Kenntnis genommen. Gemäß den Ausführungen im Vortrag der Referentin kann der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00779 insoweit entsprochen werden, dass im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Landeshauptstadt München eine erneute Prüfung der Betroffenheit erfolgen wird.
2. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00779 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann vom 17.07.2022 ist damit satzungsgemäß erledigt.

## III. Beschluss

nach Antrag.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Die Referentin

Patric Wolf

Christine Kugler  
Berufsmäßige Stadträtin

## IV. WV Referat für Klima- und Umweltschutz, Beschlusswesen (RKU-GL3)

1. Die Übereinstimmung dieses Abdruckes mit dem beglaubigten Original wird bestätigt.
2. An  
den Bezirksausschuss 12 Schwabing-Freimann  
das Revisionsamt  
die Stadtkämmerei  
das Direktorium - HA II/BAG Mitte (zu Az. 20-26 / E 00779) 1-fach  
das Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
das Baureferat

zur Kenntnis.

Am \_\_\_\_\_  
Referat für Klima- und Umweltschutz  
Beschlusswesen  
RKU-GL3