

Telefon: 233 - 520508
Telefax: 233 - 21797

Mobilitätsreferat
Verkehrs- und
Bezirksmanagement
MOR-GB2.13

Reduzierung des Verkehrslärms für Anwohner in der Grünwalder Straße

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00391

der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 18 - Untergiesing-Harlaching
am 13.10.2021

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08507

Anlagen:

1. BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 00391
2. Lärmpegelberechnung nach VBUS & VBUSch

Beschluss des Bezirksausschusses des 18. Stadtbezirkes Untergiesing-Harlaching vom 25.04.2023

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 18 - Untergiesing-Harlaching hat am 13.10.2021 die anliegende Empfehlung Nr. 20-26 / E 00391 (Anlage 1) beschlossen. Darin wird eine Reduzierung des Verkehrslärms für Anwohner in der Grünwalder Straße gefordert.

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, § 2 Abs. 4 Satz 1 Bürger- und Einwohnerversammlungssatzung und gemäß § 9 Abs. 4 der Bezirksausschusssatzung vom zuständigen Bezirksausschuss behandelt werden.

Unter Hinzuziehung von Stellungnahmen des Referat für Klima- und Umweltschutz und der Stadtwerke München GmbH können folgender Sachstand und folgende mögliche Lösungsvorschläge zu Entscheidung vorgelegt werden:

Grundlagen und Sachstand:

Die Grünwalder Straße (mit Fortführung in die Geisalgasteigstraße) ist Teil des Primärnetzes des Verkehrsentwicklungsplans der Landeshauptstadt München, d.h. sie ist aus konzeptioneller Sicht eine überregionale und regionale Hauptverkehrsstraße.

Das Primärnetz dient dem Ziel der Bündelung starker Kfz-Verkehrsströme des großräumigen und regionalen Ziel-/Quellverkehrs sowie teilweise dem Durchgangsverkehrs auf geeigneten Straßenzügen zur Entlastung von empfindlichen Wohnbereichen. Die Hauptfunktion besteht also in der Verteilung starker Binnenverkehrsströme und starker gesamtstädtischer Ziel-/Quellverkehre.

Nach der aktuellen Verkehrsmengenkarte liegt die Verkehrsbelastung in der Grünwalder Straße bei ca. 24.000 (im nördlichen Abschnitt) bis ca. 17.000 (im südlichen Abschnitt) in beiden Richtungen Kfz /24h.

Bei der Grünwalder Straße handelt es sich um eine bereits bestehende Straße, an der nach derzeitigem Kenntnisstand in der nächsten Zeit keine wesentlichen Änderungen nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchV)) durchgeführt werden.

Bestehende Straßen sind nach den „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23. November 2007 zu beurteilen. Danach kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen, wie z. B. Tempo 30, insbesondere in Betracht, wenn die vom Straßenverkehr verursachten Beurteilungspegel am Immissionsort einen der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschreiten. Die zur Beurteilung anzuwendenden Richtwerte sind in der folgenden Tabelle 2 aufgeführt.

Tabelle 2: Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV

Gebietskategorie	Tag (6 bis 22 Uhr)	Nacht (22 bis 6 Uhr)
In reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten, sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen	70 dB(A)	60 dB(A)
In Kern-, Dorf- und Mischgebieten	72 dB(A)	62 dB(A)
In Gewerbegebieten	75 dB(A)	65 dB(A)

Nach aktueller Rechtsprechung (VG München, Urteil v. 19.01.2016 – M 23 K 14.1931, M 23 K 14.2596) besteht aber bereits bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über die Anordnung straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen durch die zuständige Behörde. Das heißt

bereits bei Überschreitung dieser Werte kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in Frage. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind der folgenden Tabelle 3 zu entnehmen.

Tabelle 3: Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV

Gebietskategorie	Tag (6 bis 22 Uhr)	Nacht (22 bis 6 Uhr)
Krankenhäuser, Schulen	57 dB(A)	47 dB(A)
Wohngebiete	59 dB(A)	49 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	64 dB(A)	54 dB(A)
Gewerbegebiete	69 dB(A)	59 dB(A)

Zu den maximalen Fassadenpegel (in 4 m Höhe) an den Gebäuden im Umfeld der Grünwalder Straße liegen Ermittlungen vor, die in der angehängten Tabelle 1 (siehe Anlage 2) entnommen werden können. Neben den aus dem Straßenverkehr resultierenden Fassadenpegeln sind auch die Lärmpegel aus dem Trambahnverkehr sowie die Summenpegel (Straße + Tram) aufgelistet. Die Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} stammen aus der Lärmkarte des Landesamtes für Umwelt aus dem Jahre 2017 und sind nach der Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen bzw. Schienenwegen (VBUS & VBUSch) berechnet. Die Beurteilungspegel der Lärmkarte dienen einer Ersteinschätzung der Verkehrslärmbelastung. Für eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung würde es einer zusätzlichen Berechnung nach Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) bedürfen.

Gemäß der Lärmkarte 2017 betragen die Straßenverkehrslärmpegel an den Gebäuden der Grünwalder Straße bis zu 69,0/58,9 dB(A) (L_{DEN} / L_{Night}). Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden an den meisten Gebäuden überschritten. Die vom Trambahnverkehr ausgehenden Schienenverkehrslärmpegel sind durchschnittlich ca. 3/0,4 dB(A) (L_{DEN} / L_{Night}) geringer als die Straßenverkehrslärmpegel. Daraus ergeben sich Summenpegel (Straße + Tram) von bis zu 70,8/61,5 dB(A) (L_{DEN} / L_{Night}). Somit wird gemäß der Lärmkarte die höchstrichterliche Zumutbarkeitsschwelle von 70/60 dB(A) tags/nachts überschritten.

Zudem ist die Grünwalder Straße im rechtskräftigen Lärmaktionsplan von München vom 31.07.2013 als Untersuchungsgebiet B_06 aufgeführt. Hauptkriterien für die Festlegung von Untersuchungsgebieten ist die Höhe des Lärmpegels sowie die Anzahl der vom Lärm betroffenen Einwohner. Vom stadtinternen Arbeitskreis und vom externen Gutachter wurden für das Untersuchungsgebiet folgende mögliche Maßnahmen herausgearbeitet und diskutiert:

- Geschwindigkeitskontrollen
- Parklizenzierung
- Schallschutzfenster
- Verkehrskonzept für das Untersuchungsgebiet

Bisher wurden jedoch nur passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzfenstern umgesetzt.

Ergebnisse der Prüfung von Handlungsmaßnahmen

Die angeführten Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden im gesamten Straßenverlauf überwiegend nicht erreicht. An den 261 vorliegenden Fassadenpegel im Verlauf der Grünwalder Straße überschreiten die Beurteilungspegel vor allem durch die kumulative Verkehrslärmbelastung durch Straßenverkehr und Trambahn bei Tag an einer Fassade, bei Nacht an sieben Fassaden geringfügig die jeweils für die Art der Nutzung geltenden Richtwerte.

Hinsichtlich der in der BV-Empfehlung (Nr. 20-26 / E 00391 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 18 vom 13.10.2021) beantragten Maßnahme kann Folgendes festgestellt werden:

- In der Regel können durch Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h Pegelminderungen von ca. 2,5 dB(A) für den Straßenverkehr erreicht werden.
- Durch den Einbau eines Rasengleises ist – im Vergleich zu einem Schotterbett – eine mittlere Pegelreduzierung für den Straßenbahnverkehr von 4 dB(A) zu erwarten.

Da die nächtlichen Straßen- und Schienenlärmpegel gemäß der Lärmkarte 2017 ähnlich hoch sind, wäre im vorliegenden Fall die Reduktion der nächtlichen Summenpegel (Straße + Tram) geringer als 2,5 dB(A), sofern nur eine reine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit angeordnet wird und keine Maßnahmen am Straßenbahngleis durchgeführt werden. Entsprechend würden auch im umgekehrten Fall nur lärmreduzierende Maßnahmen an der Schiene und keine Maßnahme an der Straße zu keiner entscheidenden Verbesserung führen.

Möglichkeiten und Auswirkungen der Reduzierung der angeordneten Geschwindigkeit

Die Straßenverkehrsbehörde kann gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) 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.

Dabei handelt es sich um eine Ermessensvorschrift, d.h. die Behörde hat bei der Entscheidung neben den Individualinteressen wie den Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm beispielsweise auch die Einstufung im Straßenverkehrsnetz der Landeshauptstadt München und auch die Interessen der Allgemeinheit und anderer Verkehrsteilnehmer zu würdigen und diese gegeneinander abzuwägen.

Straßenverkehrliche Maßnahmen kommen dabei regelmäßig nur dann in Betracht, wenn die Beeinträchtigungen durch den Verkehrslärm höher sind als ortsüblich hingenommen werden muss. Für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sind § 45 StVO sowie die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) maßgebend.

Danach kommen straßenverkehrsrechtliche Anordnungen insbesondere bei Überschreitungen der folgenden Richtwerte gemäß o.g. Tabelle 2 in Betracht.

Anhaltspunkte zur Ersteinschätzung der Voraussetzungen aufgrund der bestehenden Verkehrslärmbelastung für den angeführten Straßenabschnitt der Grünwalder Straße ergeben aus den bereits erwähnten Lärmkarten 2017. Diese werden unter dem Gesichtspunkt der Einordnung nach den Vorgaben und Voraussetzungen gemäß StVO als noch keine unzumutbaren Verkehrslärmbelastungen eingeordnet. Somit sind derzeit aus Gründen des Lärmschutzes in der Grünwalder Straße keine verkehrsbeschränkenden bzw. -verbietenden Maßnahmen geboten. Darüber hinaus kann nicht ausgeschlossen werden, dass im Zuge einer Tempo 30-Regelung in der Grünwalder Straße eine Verlagerung des Verkehrsaufkommens, vor allem in Fahrtrichtung Norden, bspw. über die Seybothstraße, entsteht und dort zu einer Erhöhung der Lärmbelastung führt.

In einer Ersteinschätzung sind derzeit aus Gründen des Lärmschutzes in der Grünwalder Straße keine verkehrsbeschränkenden bzw. -verbietenden Maßnahmen geboten.

Ein maßgebliches Lärmreduzierungspotenzial ergibt sich jedoch aus aktuell bereits begonnenen Trambahngleisbaumaßnahmen in der Grünwalder Straße durch die Stadtwerke München GmbH.

Seit dem 01.08.22 wird eine Trambahngleisbaumaßnahme im Abschnitt zwischen den Haltestellen Authariplatz und Großhesseloher Brücke (jeweils ohne diese beiden vor wenigen Jahren erneuerten Haltestellen) umgesetzt, bei der zwar zunächst erneut ein Schottergleis gebaut wird, jedoch nach ca. einjähriger Liegedauer in 2023 ein abschließender Stopfgang erfolgt, um im Anschluss in den Bereichen mit naher Wohnbebauung Rasensubstrat aufgebracht wird. Somit wird in diesem Abschnitt Ende 2023 ein Rasengleis vorherrschen und zu einer maßgeblichen Reduzierung der derzeitigen Immissionswerte beitragen.

Neben dem Stopfgang mit Rasensubstrateinbau sind 2023 zudem zustandsbedingte Erneuerungen an den Weichen am Wettersteinplatz vorgesehen. Hierbei handelt es sich um einen kurzfristig erforderlichen 1:1 Tausch.

Weitere entsprechende Trambahngleisbaumaßnahmen entlang der Grünwalder Straße zwischen Tegernseer Landstraße bis Authariplatz, exklusive der in den letzten Jahren erneuerten Haltestellen/Weichen/etc., sind nach aktuellem Bauprogramm 2029 vorgesehen. Die Planungen hierzu laufen.

Möglichkeiten einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung

Zur Möglichkeit einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung in der Grünwalder Straße im Umfeld des Knotens Tiroler Platz teilt das Polizeipräsidium München Folgendes mit:

„Die Errichtung und Inbetriebnahme einer stationären Überwachungsanlage ist an sehr enge Bedingungen geknüpft. Durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration wurden folgende Kriterien für den Einsatz von stationären Überwachungsanlagen zum Zwecke der Verkehrssicherheit vorgegeben:

Es muss eine Örtlichkeit mit hohem Unfallrisiko gegeben sein, an der eine dauerhafte Überwachung erforderlich oder eine andere Form von Überwachung aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich oder zumindest erschwert ist. Beim Betreiben von stationären Überwachungsanlagen muss einer Reduzierung von Verkehrsunfällen absolute Priorität eingeräumt werden. Für den Bereich der Grünwalder Straße treffen diese Kriterien nicht zu.“

Weitere übergreifende Möglichkeiten der Lärmreduzierung

Mit **Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 23.06.2021 "Mobilitätsstrategie 2035"** (Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03507) wurde der Entwurf einer neuen Gesamtstrategie für Mobilität und Verkehr in München beschlossen. Als konkretes Ziel sieht diese vor, dass bis zum Jahr 2025 mindestens 80 Prozent des Verkehrs im Münchener Stadtgebiet durch lokal abgasfreie Kraftfahrzeuge, den öffentlichen Personennahverkehr,

sowie Fuß- und Radverkehr zurückgelegt werden. Auch soll der Verkehr bis 2035 klimaneutral sein. Weitere Ziele werden in aktuell 19 Teilstrategien konkretisiert. So soll z.B. in der Teilstrategie Öffentlicher Verkehr dessen Anteil bis 2025 auf 30 Prozent an allen Wegen steigen. Für neue Stadtquartiere und die Sanierung bestehender Siedlungsbereiche sollen beispielsweise innovative Mobilitätskonzepte entwickelt werden, die ein Leben ohne eigenes Auto bei voller Mobilität ermöglichen. Zukunftsfähige Planungen sollten sich daher fortan prioritär an den dargestellten Zielen und dem Kriterium der Flächeneffizienz von Verkehrsmitteln, d.h. zugunsten der Angebote des Umweltverbunds (Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr und in Ergänzung Shared Mobility) orientieren, um die Mobilität in der nach wie vor stark wachsenden Stadt für alle Personen gewährleisten zu können, die konkreten Klimaziele zu erreichen und zusätzliche Flächen für Lebensqualität, Aufenthalt und grüne Infrastruktur freihalten zu können. Damit einhergehend wird zukünftig der Verkehr und die Mobilität in der Stadt München auch deutlich lärmreduzierter vonstatten gehen.

Nach einer Beteiligungsphase mit allen interessierten Bürger*innen und Fachleuten sollen im Jahr 2023 dem Stadtrat die Ergebnisse der Beteiligung und der überarbeitete Entwurf der Mobilitätsstrategie 2035 zur endgültigen Beschlussfassung vorgelegt werden.

Fazit und Empfehlung

Aus den vorangegangenen Erläuterungen lässt sich zusammenfassen, dass

- die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV an der Grünwalder Str. hinsichtlich der für die Ersteinschätzung herangezogenen Werte der Lärmkarte 2017 des Bayerischen Landesamts für Umwelt zwar nicht überschritten werden,
- die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV an der Grünwalder Str. gemäß der vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen bzw. Schienenwegen (VBUS & VBUSch) an insgesamt 0,4% bzw. 2,7% der untersuchten Adressennummern jedoch geringfügig (bis zu 0,8 dB(A)) überschritten wurden (Summenpegel aus Straße und Tram, Tag/Nacht, siehe Anlage 2),
- sowie die niedrigeren Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV meistens überschritten werden.
- Eine Einführung einer Tempo 30-Regelung in der Grünwalder Straße aufgrund der derzeit vorliegenden Voraussetzungen als unverhältnismäßig angesehen und wegen der Risiken einer Verlagerung des Verkehrsaufkommens nicht empfohlen wird.
- Jedoch mit den bereits erfolgten und bis 2029 noch weiteren geplanten Trambahngleisbaumaßnahmen der Stadtwerke München entlang der Trambahnstrecke in der Grünwader Straße die Lärmwerte verringert werden können.

Langfristig betrachtet auch die Umsetzung der Maßnahmen und Konzepte der Mobilitätsstrategie 2035 der Landeshauptstadt München, wodurch der Modal Split (also die prozen-

tuale Verteilung der Verkehrsarten) schwerpunktmäßig zugunsten des Radverkehrs, Öffentlichen Nahverkehrs und Fußverkehrs entwickelt wird, einen weiteren maßgeblichen Beitrag dazu leisten wird, so dass sich die Lärmbelastungen durch die Mobilität und den Verkehr stadtweit spürbar reduzieren lassen.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00391 der Bürgerversammlung des 18. Stadtbezirkes Untergiesing-Harlaching am 13.10.2021 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Das Referat für Klima- und Umweltschutz, die Stadtwerke München GmbH, das Polizeipräsidium München haben einen Abdruck dieser Sitzungsvorlage erhalten.

Dem Korreferent des Mobilitätsreferats, Herrn Stadtrat Schuster, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Von der Sachbehandlung als einem Geschäft der laufenden Verwaltung (§ 22 GeschO) wird Kenntnis genommen, wonach keine Einführung einer Tempo 30-Regelung in der Grünwalder Straße vorgenommen wird, da aufgrund der derzeit vorliegenden Voraussetzungen diese Maßnahme als unverhältnismäßig angesehen und wegen der Risiken einer Verlagerung des Verkehrsaufkommens nicht empfohlen wird. Jedoch mit den bereits erfolgten und bis 2029 noch weiteren geplanten Trambahngleisbaumaßnahmen der Stadtwerke München entlang der Trambahnstrecke in der Grünwader Straße die Lärmwerte im notwendigen Umfang verringert werden können.
2. Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00391 der Bürgerversammlung des 18. Stadtbezirkes Untergiesing-Harlaching am 13.10.2021 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 der Gemeindeordnung behandelt.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Bezirksausschuss des 18. Stadtbezirkes Untergiesing-Harlaching der
Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Der Referent

Herr Florian Ring

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

III. WV Mobilitätsreferat - GL-5

zur weiteren Veranlassung.

Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit dem Original wird bestätigt.

An den Bezirksausschuss 18 - Untergiesing-Harlaching

An das Direktorium – BA-Geschäftsstelle Süd

An D-II-V / Stadtratsprotokolle

An das Referat für Klima- und Umweltschutz

An die Stadtwerke München GmbH (z.H. Frau Frei)

An das Polizeipräsidium München (z.H. Herr Holzner)

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

IV. An das Direktorium - HA II/ BA

Der Beschluss des BA 18 - Untergiesing-Harlaching kann vollzogen werden.

Mit Anlagen

- 3 Abdrucke des Originals der Beschlussvorlage

- Stellungnahme Mobilitätsreferat

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

Der Beschluss des BA 18 - Untergiesing-Harlaching kann/soll aus rechtlichen/tatsächlichen

Gründen nicht vollzogen werden; ein Entscheidungsspielraum besteht/besteht nicht (Begründung siehe Beiblatt)

Der Beschluss des BA 18 - Untergiesing-Harlaching ist rechtswidrig (Begründung siehe Beiblatt)

V. Mit Vorgang zurück zum

Mobilitätsreferat – GB2.13

zur weiteren Veranlassung.

Am

Mobilitätsreferat MOR-GL5