

ERM	Sofort	Ø
Direktorium - HA "BAG Ost		
14. MRZ. 2019		
AZ:		
ZK	ZwV	R
Wv.	Abt.	Vg.
Uml.		



Landeshauptstadt
München
Kreisverwaltungsreferat

6.3.43
/ 04/19

Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat
Ruppertstr. 19, 80466 München

Hauptabteilung I Sicherheit und
Ordnung
Verkehrssicherheit und Mobilität
Strategische Konzepte und
Grundsatzangelegenheiten
KVR-I/311

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

Über das
Direktorium BAG-Ost
An den Bezirksausschuss des 17. Stadtbezirks
Obergiesing-Fasangarten
z.Hd. des Vorsitzenden Frau Dullinger-Oßwald

Ihr Schreiben vom
09.05.2018

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
12.03.2019

Lärm- und Abgasschutz entlang der Tegernseer Landstraße
Einführung eines einheitlich und durchgängigen Tempolimits von 50 km/h und dessen
permanente Überwachung (Ziffer 1 des Antrags der BV vom 20.07.2017)
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01620 der Bürgerversammlung des 17. Stadtbezirks
Obergiesing-Fasangarten vom 20.07.2017;

Sehr geehrte Frau Dullinger-Oßwald,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir kommen zurück auf Ihr Schreiben vom 09.05.2018. Die späte Antwort zu den Fragen zu unserer Beschlussvorlage vom 13.03.2018 bitten wir zu entschuldigen. Zu den in Ihrem Schreiben aufgeführten Punkten nehmen wir wie folgt Stellung:

Sie bitten um eine Erklärung, warum in der Landshuter Allee ein einheitliches, durchgängiges Tempolimit von 50 km/h mit permanenter technischer Überwachung zwischen der Donnersberger Brücke und dem Olympiagelände eingeführt wurde und dies für den Bereich der Tegernseer Landstraße (bei vergleichbarer Schadstoff- und Lärmbelastung) abgelehnt wird.

Vorauszuschicken ist, dass in der Landshuter Allee die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausschließlich aus Gründen der Luftreinhaltung und nicht unter dem Gesichtspunkt der Verminderung der Verkehrslärmbelastung erfolgte. Hierzu kann allgemein ausgeführt werden, dass eine Verminderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf 50 km/h durchschnittlich eine Verkehrslärminderung von ca. 1,2 dB(A) [aufgerundet 2 dB(A) – bei der Berechnung der Wirkung einer Maßnahme ist nach den anzuwendenden Bestimmungen die Differenz der nicht aufgerundeten Beurteilungspegel zwischen dem Zustand ohne Maßnahme und dem Zustand mit Maßnahme aufzurunden] nach sich zieht. Nach den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) soll durch eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme mindestens eine Minderung der Beurteilungspegel um 3 dB(A) bewirkt werden.

U-Bahn: Linien U3, U6
Haltestelle Poccistraße
Bus: Linie 62
Haltestelle Poccistraße
Bus: Linie 132
Haltestelle Senserstraße

Internet:
www.kvr-muenchen.de
www.strassenverkehr-muenchen.de

Öffnungszeiten:
nur mit Terminvereinbarung

X

Das für die Beurteilung der lufthygienischen Situation in München zuständige Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) wurde beteiligt und gab dazu die folgende Stellungnahme ab:

„In der 5. Fortschreibung zum Luftreinhalteplan München wurde zur Verbesserung der lufthygienischen Situation an der Landshuter Allee ein Tempolimit auf 50 km/h mit strenger Überwachung festgelegt. Grundlage für diese Entscheidung war ein im Auftrag des Bayerischen Landesamts für Umwelt erstelltes Gutachten. In diesem Gutachten wurden über aufwändige Verfahren das Fahrverhalten und der Verkehrsfluss in der Landshuter Allee analysiert und über theoretische Modellabhandlungen die aus lufthygienischer Sicht optimale Fahrgeschwindigkeit ermittelt.

Im Ergebnis kam das Gutachten zu dem Schluss, dass mit Tempo 50 eine stetige Fahrweise und ein Minderungspotenzial von 11 µg/m³ erzielt werden könne.

Auswertungen der lufthygienischen Messungen seit Umsetzung der Maßnahme zeigen, dass über diese Maßnahme zwar eine geringe Verbesserung (3 µg/m³), aber die prognostizierte Minderung nicht erreicht wurde.

Wesentlich ist, dass sich die Ergebnisse dieses Gutachtens speziell auf die Situation und das Fahrverhalten an der Landshuter Allee bezogen hatten und insofern nicht ohne weiteres auf andere Abschnitte des Mittleren Rings bzw. städtische Straßen übertragen werden können.

Generelle Aussagen zum Emissionsverhalten von Kraftfahrzeugen können aus dem *Handbuch für Emissionsfaktoren für Straßenverkehr (HBEFA)* abgeleitet werden. Dieses Handbuch ist eine Datenbank zu den spezifischen Emissionswerten für die gängigsten Fahrzeugtypen und der sich fortlaufend verändernden Zusammensetzung der Fahrzeugflotte (z.B. Anteil Diesel etc.). Zusätzlich zu den Fahrzeugsegmenten wird nach Verkehrssituationen unterschieden, die im wesentlichen das Fahrverhalten auf unterschiedlichen Straßentypen charakterisieren. In den nachfolgenden Tabellen werden exemplarisch die mittleren Emissionsfaktoren für PKW pro Fahrzeug im „warmen“ Betriebszustand für die Straßentypen Innerstädtische Hauptverkehrsstraße (HVS) und Städtische Magistrale/Ringstraße jeweils für die Verkehrssituationen „flüssig“, „dicht“, „gesättigt“ und „stop&go“ dargestellt (Bezugsjahr 2018). Es wird weiter unterschieden zwischen Tempolimit 50 km/h und Tempolimit 60 km/h.

In den Tabellen sind die spezifischen Emissionsfaktoren in g/km sowie die bei den einzelnen Verkehrssituationen zu erwartenden mittleren Fahrgeschwindigkeiten aufgeführt.

Hauptverkehrsstraße innerorts

Geschwindigkeitsbeschränkung	T50	T60	T50	T60
	Spezifische Emissionsfaktoren in g/km	Spezifische Emissionsfaktoren in g/km	Mittlere Geschwindigkeit in km/h	Mittlere Geschwindigkeit in km/h
flüssig	0,324	0,321	45,1	52,0
dicht	0,362	0,357	37,1	43,2
gesättigt	0,420	0,377	30,8	34,3
stop&Go	0,591	0,591	12,7	12,7

Städtische Magistrale / Ringstraße

Geschwindigkeitsbeschränkung	T50	T60	T50	T60
	Spezifische Emissionsfaktoren in g/km	Spezifische Emissionsfaktoren in g/km	Mittlere Geschwindigkeit in km/h	Mittlere Geschwindigkeit in km/h
flüssig	0,316	0,339	48,9	57,3
dicht	0,356	0,322	41,4	47,2
gesättigt	0,362	0,364	35,7	39,4
stop&Go	0,591	0,591	12,7	12,7

Aus diesen Tabellen ist zu entnehmen, dass die geringsten Emissionen jeweils bei flüssiger Fahrweise festzustellen sind. Eine generelle Aussage zu Tempo 50 oder Tempo 60 ist nicht möglich, da beim Straßentyp Hauptverkehrsstraße innerorts Tempo 60 geringfügig günstiger, beim Straßentyp Städtische Magistrale / Ringstraße Tempo 50 günstiger ist.

Aus Sicht der Luftqualität ist von Bedeutung, dass die geringsten Emissionen bei flüssiger (= stetiger) Fahrweise festzustellen sind; mit Tendenz zu insgesamt leicht günstigeren Emissionen bei Tempo 50.

Eine generelle Beurteilung der Wirkungen von Tempo 50 oder Tempo 60 an den aufgeführten Strecken ist jedoch nicht möglich.“

Auf die konkrete Frage, ob die lufthygienische Situation in der Chiemgaustraße von der Schwannseestraße über die Tegernseer Landstraße bis zur Candidtbrücke mit der lufthygienischen Situation in der Landshuter Allee vergleichbar ist, hat das RGU (ausgehend von den obigen Aussagen) folgende Stellungnahme abgegeben:

„Die lufthygienische Situation ergibt sich aus einem komplexen Zusammenspiel von verkehrlicher Situation - hier insbesondere Verkehrsaufkommen, Flottenzusammensetzung, Verkehrszuständen und Fahrgeschwindigkeiten - der vorliegenden Randbebauung sowie meteorologischen Parametern. Gemäß Verkehrsmengenkarte der Stadt München sind Teile der Landshuter Allee (111.000 bis 142.000 Kfz/Tag) sowie der nördliche Abschnitt der Tegernseer Landstraße (127.000 bis 137.000 Kfz/Tag) in ähnlicher Größenordnung hinsichtlich der Verkehrsbelastung zu sehen.

Für Teilabschnitte der Landshuter Allee zwischen Dachauer Straße und Arnulfstraße sowie der Tegernseer Landstraße zwischen Candidtunnel und Abzweigung Chiemgaustraße werden 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) Immissionsprognosen mit NO₂-Jahresmittelwerten von 40 µg/m³ bis zu größer 60 µg/m³ angegeben.

In der Chiemgaustraße liegt im Bereich zwischen Abzweig Tegernseer Landstraße und Schwannseestraße eine viel geringere Verkehrsbelastung vor (43.000 bis 45.000 Kfz/Tag). Die NO₂-Belastungssituation schwankt gemäß Karte zum Referenzszenario S0 in Bereichen von kleiner 40 µg/m³, gleichbedeutend mit einer Einhaltung des

Jahresgrenzwertes, bis zu $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Die Ergebnisse der im Auftrag der Landeshauptstadt München durchgeführten NO_2 -Messungen mittels Passivsammlern bestätigen die Prognosedaten. An der Tegernseer Landstraße auf Höhe der Hausnummer 150 wurde ein Jahresmittelwert für das Jahr 2018 von $57 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gemessen, der in der Chiemgaustraße auf Höhe der Hausnummer 140 gemessene Jahresmittelwert liegt bei $58 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Auf die konkrete Frage, ob (wenn auch kleine) positive Effekte auf dem Mittleren Ring auch für den Abschnitt der Chiemgaustraße von der Schwannseestraße über die Tegernseer Landstraße bis zur Candidbrücke zu erwarten sind, hat das RGU folgende Stellungnahme abgegeben:

„Im Rahmen des Vorhabens „Ursachenuntersuchung von außergewöhnlichen Stickstoffdioxid-Immissionen – Neue Potentiale für die Luftreinhalteplanung und Übertragbarkeit von Maßnahmen“ hat das Bayerische Landesamt für Umwelt die Wirksamkeit des mit der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes München 2014 eingeführten Tempolimits in der Landshuter Allee auf die NO_2 -Belastungssituation analysiert.

Die Wirkung des Tempolimits wird dabei durch vergleichende Untersuchungen vor und nach erfolgter Umsetzung abgeschätzt. Die NO_2 -Belastungssituation in der Landshuter Allee vor und nach Einführung des Tempolimits wird anhand der Daten des Lufthygienischen Landesüberwachungssystem Bayern (LÜB) und orientierender Messungen mit NO_2 -Passivsammlern analysiert. Die folgenden Aussagen stützen sich auf diese Untersuchung.

Mit der Einführung von T50 konnten die Fahrgeschwindigkeiten in der Landshuter Allee deutlich verringert werden: Hohe Geschwindigkeitsanteile größer 65 km/h werden nicht mehr beobachtet, der Anteil im Bereich der mittleren Geschwindigkeiten ($40 - 60 \text{ km/h}$) ist von $1-24 \%$ auf $87-94 \%$ angestiegen.

Nach Einführung des Tempolimits an der Landshuter Allee liegen bei flüssigem Verkehr geringere mittlere NO_2 -Konzentrationen vor. Der Trend bei den Überschreitungen des NO_2 -Stundenmittelwerts ist dort rückläufig. 2016 wurde die Anzahl von 18 zulässigen Stunden mit einer NO_2 -Belastung von mehr als $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ erstmalig mit 13 Stunden eingehalten. 2014 waren insgesamt noch 24 Überschreitungsstunden zu verzeichnen. Von 2014 bis 2016 sank der NO_2 -Jahresmittelwert, im Gegensatz zum im Vorfeld errechneten Minderungspotenzial von $11 \mu\text{g}/\text{m}^3$, um $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an der Landshuter Allee (2014: $83 \mu\text{g}/\text{m}^3$, 2015: $84 \mu\text{g}/\text{m}^3$, 2016: $80 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Im städtischen Hintergrund wurden diese Minderungsraten nicht beobachtet, so dass von einem lokalen Effekt auszugehen ist.

Diese in der Analyse des LfU getroffenen Aussagen zur Wirkung von Geschwindigkeitsreduzierung auf T50 an der Landshuter Allee können aufgrund der unterschiedlichen Verkehrssituationen und örtlichen Gegebenheiten jedoch nicht ohne weiteres auf andere Bereiche des Mittleren Rings, z.B. der Tegernseer Landstraße bzw. Chiemgaustraße übertragen werden.“

Ergänzend zu den ausgeführten Punkten können wir bezüglich der Forderung nach einer durchgängigen T50-Regelung auf dem Mittleren Ring Folgendes mitteilen:

Die Verkehrsbehörde unterzieht derzeit alle noch bestehenden Straßen und Straßenabschnitte

im Stadtgebiet mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h einer allumfassenden, ergebnisoffenen Prüfung hinsichtlich einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h, unter anderem auch unter Berücksichtigung der Lärm- und Abgassituation sowie den üblichen Verkehrssicherheitsaspekten. Der Abschluss dieser zur Umsetzung des Luftreinhalteplanes verpflichtenden Überprüfung wird nach aktuellem Stand in 2019 angestrebt.

Hinsichtlich der Forderung nach einer permanenten technischen Überwachung und Ahndung von Geschwindigkeitsverstößen können wir ausführen, dass die Kontrolle und Überwachung des fließenden Verkehrs in den originären Zuständigkeitsbereich der Polizei fällt.

Dabei werden die Überwachungsörtlichkeiten fest installierter Geschwindigkeitsmessstellen von der Polizei nach den Vorgaben der Verkehrsüberwachungsrichtlinien des Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration (BayStMI) festgelegt.

Ortsfeste bzw. stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen entfalten dabei ihre Wirkung ausschließlich punktuell im Nahbereich der Überwachungsörtlichkeit. Deshalb sieht das BayStMI die Einsatzmöglichkeiten dieser Anlagen allenfalls im Bereich von Unfallhäufungsstellen, an denen Geschwindigkeitsunfälle eine herausragende Rolle spielen und eine nachhaltige Reduzierung des Unfallgeschehens, beispielsweise auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse, durch den Einsatz von mobilen Geräten - auch unter Intensivierung der Überwachungstätigkeiten - nicht zu erzielen ist und keine nachteiligen Auswirkungen auf das Geschwindigkeitsverhalten bzw. die Verkehrssicherheit in anderen Streckenabschnitten zu befürchten sind.

Im Bereich des Mittleren Rings werden Geschwindigkeitsmessungen mittels stationärer Geschwindigkeitsmessanlagen im Richard-Strauss-Tunnel, im Petueltunnel, im Tunnel Südwest sowie auf der Landshuter Allee durchgeführt.

Ferner werden weitere Straßenabschnitte mittels mobiler Geschwindigkeitsüberwachungsgeräte zu unterschiedlichen Tages- und Nachtzeiten überwacht. Hierbei handelt es sich um den Isarring, den Innsbrucker Ring, die Chiemgaustraße, die Tegernseer Landstraße, die Candidstraße, die Donnerbergerbrücke sowie den Georg-Brauchle-Ring.

Für den im Bereich des 17. Stadtbezirks liegenden Abschnitten des Mittleren Rings liegen für die vergangenen zwei Jahre folgende Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen mit den nachfolgend aufgelisteten Verstößen vor:

Chiemgaustraße	2017	2018 (Stichtag: 31.10.18)
Messungen	29	25
Verwarnungen	545	472
Anzeigen	67	61
Fahrverbote	10	8

Tegernseer Landstraße	2017	2018 (Stichtag: 31.10.18)
Messungen:	43	26
Verwarnungen:	1.001	505
Anzeigen:	387	153
Fahrverbote:	31	30

Candidstraße	2017	2018 (Stichtag: 31.10.18)
Messungen:	14	13
Verwarnungen:	727	465
Anzeigen:	84	43
Fahrverbote:	6	7

Wir gehen davon aus, dass die Angelegenheit damit erledigt ist und bitten nochmals, die verzögerte Antwort zu Ihren ergänzenden Fragen zu entschuldigen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

KVR-I/311