

Telefon: 0 233-39775
Telefax: 0 233-989 39775

Kreisverwaltungsreferat
Hauptabteilung I Sicherheit und
Ordnung
Verkehrssicherheit und Mobilität
KVR-I/331

Einführung und Durchsetzung einer 30er-Zone zwischen Isartor und Maximilianstraße

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02000 der Bürgerversammlung
des 01.Stadtbezirkes Altstadt-Lehel am 07.06.2018

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15026

Beschluss des Bezirksausschusses des 01.Stadtbezirkes Altstadt-Lehel vom 25.06.2019

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Die Bürgerversammlung des 01.Stadtbezirkes Altstadt-Lehel hat am 07.06.2018 anliegende Empfehlung beschlossen.

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 und § 2 Abs. 4 Satz 1 Bürger- und Einwohnerversammlungssatzung vom Stadtrat bzw. Bezirksausschuss und gemäß § 9 Abs. 4 der Bezirksausschusssatzung vom zuständigen Bezirksausschuss behandelt werden, zu dessen Information Folgendes auszuführen ist:

Die Bürgerversammlung-Empfehlung zielt darauf ab, Tempo 30 zwischen Isartor und Maximilianstraße einzuführen um die Schadstoff- und Lärmbelastung zu reduzieren.

Das Münchner Straßenverkehrsnetz ist funktional in ein Primär-, Sekundär- und Tertiärnetz gegliedert. Das mit dieser funktionalen Gliederung verfolgte Bündelungsprinzip bedeutet, dass Hauptverkehrsstraßen des Primär- und auch Sekundärnetzes mit ihrer herausragenden Verkehrsbedeutung eine entsprechende Verkehrsqualität aufweisen müssen, damit keine Verdrängungen in das nachgeordnete Straßennetz erfolgen und dadurch die empfindlichen Wohnbereich entlastet werden.

Der Thomas-Wimmer-Ring ist im bestehenden Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt München als wichtige örtliche Hauptverkehrsstraße im Sekundärnetz mit maßgebender Verbindungsfunktion ausgewiesen. Nach der aktuell vorliegenden Verkehrsmengenkarte besteht im Durchschnitt ein werktägiger Verkehr von 28.000 bis 32.000 KFZ in 24 Stunden und in beiden Richtungen. Der Thomas-Wimmer-Ring ist unabhängig von der derzeit bestehenden Baustellensituation im Grundsatz so ausgebaut, um diese Verkehrsmenge gut bedienen zu können.

Gemäß § 45 Abs. 1 S. 1 i.V.m. S. 2 Nr. 3 StVO kann die Straßenverkehrsbehörde die Benutzung von Straßen zum Schutz der Wohnbevölkerung unter anderem vor Lärm und zur Luftreinhaltung beschränken. Bei einer Ermessensentscheidung, wie der Verkehr zu regeln ist, sind allerdings immer die Interessen aller Beteiligten gegeneinander abzuwägen. Die Bestimmung des § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO knüpft dabei nicht an bestimmte Grenzwerte an, jenseits derer die Behörde zu verkehrsrechtlichen Maßnahmen verpflichtet ist.

Anhaltspunkte für eine unzumutbare Verkehrslärmbelastung können die Vorschriften der „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23. November 2007 bieten. Demnach kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen insbesondere dann in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort die folgenden, für Wohngebiete geltenden Richtwerte übersteigt:

70 dB(A) bei Tag (zwischen 06:00 und 22:00 Uhr),
60 dB(A) bei Nacht (zwischen 22:00 und 06:00 Uhr).

Für Hauptverkehrsstraßen gilt dabei hinsichtlich der bei einer Interessensabwägung anzustellende Güterabwägung bezüglich der Zumutbarkeit des jeweiligen Verkehrslärms bzw. dem, was als ortsüblicher Verkehrslärm hinzunehmen ist, eine erheblich höhere Zumutbarkeitsschwelle als beispielsweise für die Anlieger von Nebenstraßen des tertiären Straßennetzes. Anhand der vom Bayerischen Landesamt für Umwelt auch online zur Verfügung gestellten Lärmkarten, können erste Einschätzungen zur Lärmbelastung abgeleitet werden. Das vom Freistaat Bayern zur Verfügung gestellte sog. Lärmbelastungskataster kann unter „<http://www.umweltatlas.bayern.de/>“ eingesehen werden.

Hiernach werden unmittelbar am Thomas-Wimmer-Ring die oben genannten Richtwerte zwar annähernd erreicht aber noch nicht überschritten. Die oben ausgeführte Bündelung starker Verkehrsströme auf den dafür geeignet beschaffenen Straßennetzen hat aber auch für die angrenzenden Nebenstraßen, wie beispielsweise die Kanalstraße und die Knöbelstraße zur Folge, dass sich dort keine Anhaltspunkte für eine besondere Verkehrslärmbelastung ergeben, die jenseits dessen liegt, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs über das in einer Großstadt als ortsüblich zumutbare Maß hinausgeht.

So wurden beispielsweise für das Anwesen Kanalstraße 14 an der dem Thomas-Wimmer-Ring zugewandten Fassade Beurteilungshöchstpegel von 66,2 dB(A) bei Tag und 56,3 dB(A) bei Nacht errechnet. Diese liegen also weit unter den oben genannten Richtwerten.

Folglich ergeben die aktuellen örtlichen Verhältnisse und die vorstehend genannten Daten für die Straßenverkehrsbehörde keine Veranlassung für tiefer gehende straßenverkehrsrechtliche Untersuchungen bezüglich der Verkehrslärmbeeinträchtigung.

Vorsorglich dazu der folgende Hinweis:

Zur Beurteilung der Lärmbelastung durch Straßenverkehr werden ausschließlich Berechnungen durchgeführt. Dies ist vom Gesetzgeber so vorgegeben. Messungen des Verkehrslärms würden zu nicht reproduzierbaren und nicht repräsentativen Ergebnissen (unterschiedliche Witterungsbedingungen, individuelles Verhalten der Autofahrer, sonstige verkehrsfremde Störgeräusche usw.) 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.

Ergänzend ist hier noch anzumerken, 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.

Reduzierung der Schadstoffbelastung

In München werden seit 2012 als Folge der Einführung der Umweltzone an allen Messstationen die Grenzwerte für Feinstaub eingehalten. Daher hält beispielsweise der Bayerische Verwaltungsgerichtshof in einem, die Luftreinhaltung in der Landshuter Allee betreffenden Beschluss keine gesonderten Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für Feinstaub mehr für geboten.

Bzgl. des Immissionsgrenzwertes für Stickstoffdioxid ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel) hat die Regierung von Oberbayern unter „<http://www.regierung.oberbayern.bayern.de/>“ ein Verzeichnis aller Straßen(abschnitte) im Gebiet der Landeshauptstadt München veröffentlicht, bei denen nach aktuellsten Erkenntnisstand der Grenzwert überschritten wird. Dazu zählt auch der Thomas-Wimmer-Ring.

Wesentliche Ursache für die Überschreitungen des NO_2 -Grenzwertes sind dabei die Emissionen des Dieselverkehrs, insbesondere der Diesel-PKW.

Wie seit dem Dieselskandal bekannt, überschreitet eine Vielzahl an Diesel-PKW nach EURO 5 und EURO 6 im Realbetrieb die vorgegebenen Abgasgrenzwerte deutlich.

Unabhängig von der Frage, ob die Grenzwerte an einem bestimmten Abschnitt eingehalten sind oder nicht, ist die Thematik Luftschadstoffbelastung nicht als rein lokales Problem, sondern im Kontext der generellen stadtweiten Thematik zu sehen. Wegen Verlagerungseffekten auf andere Straßen sind durch Maßnahmen in einzelnen Straßen oder Straßenabschnitten keine positiven Effekte für die lufthygienische Gesamtsituation zu erwarten. Um Verbesserungen zu erreichen, kommen daher nur großflächige Maßnahmen im Rahmen eines Gesamtkonzepts in Betracht.

Hier liegt die Lösung in einer großflächig orientierten Konzeption und in Form einer Fortschreibung des Luftreinhalteplans. Ziel des in diesem Zusammenhang aufgelegten Maßnahmenpakets ist, die Angebote zum Umstieg vom Auto sowie die Zusammensetzung der Fahrzeugflotte hin zu emissionsarmen Fahrzeugen (E-Fahrzeuge oder Fahrzeuge mit Einhaltung der Emissionswerte im Realbetrieb) zu fördern.

Insofern sieht das Kreisverwaltungsreferat aktuell auch aus Gründen der Schadstoffbelastung am Thomas-Wimmer-Ring keine Möglichkeit für kleinräumige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen.

Der Empfehlung Nr.14-20 / E 02000 der Bürgerversammlung des 01.Stadtbezirkes Altstadt-Lehel am 07.06.2018 kann aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht entsprochen werden.

Die Korreferentin des Kreisverwaltungsreferates, Frau Stadträtin Dr. Evelyne Menges, und der Verwaltungsbeirat für den Zuständigkeitsbereich Straßenverkehr, Herr Stadtrat Richard Progl, haben von der Beschlussvorlage Kenntnis genommen.

II. Antrag des Referenten

1. Von der Sachbehandlung als ein Geschäft der laufenden Verwaltung (§ 22 GeschO) – wird mit folgendem Ergebnis Kenntnis genommen:
Kein Spielraum für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Gründen der Schadstoff- und Lärmbelastung am Thomas-Wimmer-Ring.
2. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02000 der Bürgerversammlung des 01.Stadtbezirkes Altstadt-Lehel am 07.06.2018 ist damit satzungsgemäß behandelt.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Bezirksausschuss des 01.Stadtbezirkes Altstadt-Lehel der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Der Referent

Neumer

Dr. Böhle
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Wv. bei Kreisverwaltungsreferat - GL 532

zur weiteren Veranlassung.

Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit dem beglaubigten Original wird bestätigt.

An den Bezirksausschuss 01

An das Direktorium – BA-Geschäftsstelle Mitte

An das Direktorium – HA II/ V Antragsregistrierung

An das Revisionsamt

An D-II-V / Stadtratsprotokolle

An Polizeipräsidium München

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. An das Direktorium - HA II/ BA

☐ Der Beschluss des BA 01 kann vollzogen werden.

Mit Anlagen

3 Abdrucke des Originals der Beschlussvorlage

Stellungnahme Kreisverwaltungsreferat

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

☐ Der Beschluss des BA 01 kann/soll kann aus rechtlichen/tatsächlichen Gründen nicht vollzogen werden; ein Entscheidungsspielraum besteht/besteht nicht (Begründung siehe Beiblatt)

☐ Der Beschluss des BA 01 ist rechtswidrig (Begründung siehe Beiblatt)

VI. Mit Vorgang zurück zum

Kreisverwaltungsreferat - HA I/331

zur weiteren Veranlassung.

Am

Kreisverwaltungsreferat - GL 532