



An den Bezirksausschuss 17 Obergiesing-  
Fasangarten

BA-Geschäftsstelle Ost  
Friedenstraße 40  
81660 München

Ruppertstr. 19  
80466 München  
Telefon: 089 233-39974  
Telefax: 089 233-39977  
Dienstgebäude:  
Implerstr. 9

---

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum  
19.05.2020

**Gesundheit schützen: Abgase in der Tegernseer Landstraße Nord vermindern!  
Einrichtung einer Tempo-30-Zone zur Minderung der Stickoxidbelastung  
(Ziffer 1 Unterpunkt 1 sowie Ziffer 2 des Antrages)**

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 07659 des Bezirksausschusses  
des Stadtbezirkes 17 – Obergiesing-Fasangarten vom 10.03.2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss beantragte am 10.03.2020 die Höchstgeschwindigkeit auf der Tegernseer Landstraße (zwischen Werinherstraße und St. Bonifatius-Straße) auf 30 km/h zu reduzieren. Ferner beantragten Sie, dass die Geschwindigkeitsreduzierung im nächsten Luftreinhalteplan mit finanzieller Ausstattung hinterlegt wird.

Zu Ihrer Forderung in Bezug auf die Verbesserung der Stickstoffdioxidbelastung und der Aufnahme der Geschwindigkeitsreduzierung im nächsten Luftreinhalteplan mit finanzieller Ausstattung hat das Referat für Gesundheit und Umwelt als federführendes Referat der Luftreinhaltung folgende Stellungnahme abgegeben:

**„Lufthygienische Situation in München**

Zwei Luftschadstoff-Grenzwerte stehen derzeit in der öffentlichen Diskussion, der für Feinstaub (PM10) 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 in München befindlichen Messstationen des Lufthygienischen Landesüberwachungssystems Bayern (LÜB) des für die Überwachung der Grenzwerteinhalten zuständigen Landesamtes für Umwelt (LfU) als auch des freiwilligen Messnetzes der Landeshauptstadt München mittels Passivsammlern zeigen jedoch, dass die NO<sub>2</sub>-Belastung der Jahre 2018 und 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 44 von der Landeshauptstadt München zusätzlich beauftragten NO<sub>2</sub>-Messstellen zeigen für 2019, ebenso wie die fünf LÜB-Stationen, eine deutlich rückläufige Entwicklung der NO<sub>2</sub>-Belastung in München. An 33 von 44 Standorten wurde der gesetzliche Jahresmittelgrenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> 2019 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>. Lediglich an den beiden Messstellen an stark verkehrsbelasteten Straßenabschnitten des Mittleren Rings lagen die Werte hingegen bei 55 µg/m<sup>3</sup> bzw. 53 µg/m<sup>3</sup>. Dieser grundsätzlich positive Trend hat sich auch im ersten Quartal des Jahres 2020 fortgesetzt. So wurde an 35 von 43 Messstationen der Grenzwert eingehalten. Die einzelnen Werte der insgesamt nun 43 Standorte können unter [www.muenchen.de/messergebnisse](http://www.muenchen.de/messergebnisse) abgerufen werden.

### **Lufthygienische Situation in der Tegernseer Landstraße Nord**

Der mittels Passivsammler gemessene NO<sub>2</sub>-Jahresmittelgrenzwert an der Tegernseer Landstraße 19 beträgt für das Jahr 2019 46 µg/m<sup>3</sup>. Im ersten Quartal 2020 wurde ein NO<sub>2</sub>-Wert von 42 µg/m<sup>3</sup> gemessen, dieser Wert ist allerdings nur als erste Tendenz zu sehen, die relevante Beurteilungsgröße ist der über das gesamte Jahr gemittelte Messwert; witterungsbedingt unterliegen die Messwerte jahreszeitlichen Schwankungen. Die für die Luftreinhaltung zuständige Regierung von Oberbayern stellt für das Stadtgebiet 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 Tegernseer Landstraße Nord auszugehen.

### **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 betriebswarmem Motor betrieben werden und deswegen teilweise erhöhte Emissionen (Kaltstarteinfluss) haben.

Für die im Antrag geforderte Geschwindigkeitsreduzierung von Tempo 50 auf Tempo 30 ist vor

allein 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 Fahrzeugemissionen 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 in 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 NO <sub>x</sub> -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.

#### **Aufnahme der Maßnahme im Luftreinhalteplan**

Zuerst ist klarzustellen, dass die Aufstellung einer neuen Fortschreibung des Luftreinhalteplans im Aufgabenbereich der Regierung von Oberbayern liegt. Der Regierung von Oberbayern ist es frei gestellt in welchem Rahmen Maßnahmenvorschläge der Münchner Stadtverwaltung berücksichtigt werden. Aktuell ist keine weitere Fortschreibung des Luftreinhalteplans in Planung. Daher gibt es zu diesem Zeitpunkt keine Möglichkeit diese Maßnahme in einen Luftreinhalteplan aufzunehmen.

### **Fazit lufthygienische Situation**

Tendenziell ist von einer Verbesserung der lufthygienischen Situation im Stadtgebiet München auszugehen und eine Einhaltung des Grenzwertes ab dem Jahr 2020 wird erwartet. Die Einrichtung einer Tempo 30 Zone kann nur dann zu einer Verbesserung der lufthygienischen Situation führen, wenn hierdurch eine Verkehrsverflüssigung erreicht werden kann. Vor diesem Hintergrund könnte, wenn mit der Anpassung an die umliegenden T30-Gebiete eine Verstärkung des Verkehrs einhergeht, eine Geschwindigkeitsreduzierung möglicherweise zur Verbesserung der Lufthygiene führen. Eine erneute Fortschreibung des Luftreinhalteplans ist zum aktuellen Zeitpunkt nicht in Planung, somit kann auch eine Aufnahme möglicher Maßnahmen aktuell nicht bestätigt werden. Die Erstellung der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans obliegt der Regierung von Oberbayern, hierbei kann die Münchner Stadtverwaltung nur bei Nachfrage Maßnahmen vorschlagen.“

Zur Beurteilung inwieweit eine Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich Tegernseer Landstraße Nord etwa aus Gründen der Verkehrssicherheit notwendig ist, wurde das Polizeipräsidium München eingebunden.

Bei der Tegernseer Landstraße handelt es sich um eine viel befahrene Verbindungsstraße zwischen der B 2R (Mittlerer Ring) und dem Stadtteil Haidhausen mit Spitzen zu den Berufsverkehrszeiten. Auf Grund der starken Verkehrsbelastung ist bereits heute zu den Berufsverkehrszeiten nur Stop-and-Go möglich.

Im Zeitraum vom 01.04.2018 bis 31.03.2020 ereigneten sich 42 Verkehrsunfälle (hiervon acht Verkehrsunfälle mit Personenschaden, zwei Verkehrsunfälle mit Sachschaden, sechs Verkehrsunfallfluchten und 26 sogenannte Kleinunfälle mit Sachschaden).

Bei lediglich einem der genannten Verkehrsunfälle war die zulässige Höchstgeschwindigkeit die Unfallursache.

Insbesondere im Hinblick auf die unauffällige Verkehrsunfalllage halten wir eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h aus Verkehrssicherheitsgründen für nicht erforderlich.

Des Weiteren wurde die Situation in der Tegernseer Landstraße Nord im Hinblick auf die Einrichtung einer Tempo-30-Zone bzw. die Einbindung in bestehende umliegende Tempo-30-Zonen geprüft.

§ 45 Abs. 1 c StVO ermächtigt die Straßenverkehrsbehörden, unter bestimmten Voraussetzungen Tempo 30-Zonen anzuordnen. Die in diesem Rahmen erlassenen detaillierten Verwaltungsvorschriften sind für die Straßenverkehrsbehörden bindend und enthalten unter anderem ausführliche Vorgaben über die an Tempo-30-Zonen und Zonenstraßen zu stellenden Anforderungen.

Danach kommen Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Des Weiteren dürfen Tempo-30-Zonen nur abseits von Vorfahrtstraßen eingerichtet werden, innerhalb einer Tempo-30-Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregelung „Rechts vor Links“ gelten. Gerade weil bei Zonenregelungen auf die Wiederholung der geschwindigkeitsbeschränkenden Verkehrszeichen innerhalb der Zone verzichtet und somit der „Sichtbarkeitsgrundsatz“ gelockert wird, muss im Interesse der Verkehrs-

sicherheit an das Vorhandensein sonstiger Umstände, die innerhalb des Gebietes das „Zonenbewusstsein“ beim Kraftfahrer wach halten, ein strenger Maßstab angelegt werden. Hierzu gehört, dass die Zonenstraßen ein einheitliches Erscheinungsbild aufweisen und so ausgestaltet sind, dass sie den Eindruck einer besonderen Situation („Langsam-Straße“) vermitteln. Auch dürfen Tempo-30-Zonen keine lichtzeichengeregelten Kreuzungen oder Einmündungen enthalten.

Diese Voraussetzungen sind in der Tegernseer Landstraße im genannten Bereich offensichtlich nicht erfüllt.

Im Abschnitt zwischen Tegernseer Platz und Regerbrücke (TeLa Nord) parken an beiden Fahrbahnrändern Fahrzeuge. Ein Radweg ist nicht vorhanden. In der Mitte der Fahrbahn verläuft der Sonderfahrbereich für den ÖPNV (Straßenbahn und Bus). Im genannten Bereich kreuzen viele Straßen oder Einmündungen in die Tegernseer Landstraße ein.

Aufgrund der baulichen, strukturellen sowie verkehrsbedeutenden Gegebenheiten entspricht die Tegernseer Landstraße im gegenständlichen Bereich nicht dem Charakter der benachbarten Tempo 30-Zonen und unterscheidet sich grundlegend von den einmündenden Nebenstraßen.

Aus den dargelegten Gründen kommt eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Tegernseer Landstraße zwischen Werinherstraße und St.-Bonifatius-Straße derzeit nicht in Betracht.

Im Rahmen einer städtebaulichen Maßnahme wird der Bereich Tegernseer Landstraße Nord untersucht und die Flächenaufteilung dieses Bereichs entwickelt. Die daraus resultierenden Ergebnisse werden durch eine Beschlussvorlage vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung dem Stadtrat vorgestellt. In diesem Zusammenhang wird zur Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung auch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h geprüft.

Insbesondere aus lufthygienischen und verkehrssicherheitsrechtlichen Aspekten ist derzeit keine Anordnung von Tempo 30 km/h im Bereich Tegernseer Landstraße Nord zu veranlassen.

Der Antrag des Bezirksausschusses ist mit den Ausführungen geschäftsordnungsmäßig behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

KVR-I/311