



Bezirksausschuss 18 – Untergiesing-Harlaching  
Herrn Baumgärtner  
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

17.03.2020

---

**Maßnahmen gegen Lärm und schlechte Luft in Untergiesing -  
Lärmschutz Mittlerer Ring; Bürgerschreiben vom 01.11.2019  
BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 07230 des Bezirksausschusses  
des Stadtbezirkes 18 – Untergiesing-Harlaching vom 19.11.2019**

Sehr geehrter Herr Baumgärtner,  
sehr geehrte Damen und Herren,

zu Ihrem o. g. Antrag haben wir aus den verschiedenen Fachbereichen Stellungnahmen eingeholt, die wir Ihnen nun zusammengefasst übermitteln möchten:

**Stadtentwicklung und Nahversorgung**

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung übermittelte zur Thematik Stadtentwicklung und Nahversorgungsmöglichkeiten in Untergiesing sowie den bereits umgesetzten bzw. in Bau befindlichen neuen Quartieren folgenden Textbeitrag:

Die Landeshauptstadt München befindet sich seit mehreren Jahren in einer Wachstumsphase. Diese hält auch in den kommenden Jahren an: nach aktuellen Prognosen werden bis 2040 1,85 Millionen Menschen in der Stadt leben, fast 19 Prozent mehr als noch 2017. Die Stadt bekommt bis 2040 also etwa 300.000 neue Einwohnerinnen und Einwohner, die alle einen Platz zum Wohnen brauchen werden.

Die Gründe für den Zuzug sind vielfältig: München hat eine starke Wirtschaft und ein hervorragendes Angebot an Ausbildungs- und Arbeitsplätzen. Auch die Freizeitmöglichkeiten, das breite Kulturangebot, die gute Gesundheitsvorsorge und Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln werden oft als Grund für einen Umzug nach München genannt. Das Gros ist 18 bis 30 Jahre alt. In München werden mehr Kinder geboren als Menschen sterben, sodass es auch ein biologisches Wachstum gibt.

Man kann den Zuzug nicht begrenzen. Die Stadt kann diesen nicht einfach aufhalten, indem sie Bauflächenausweisungen stoppt. Das hätte gravierende Folgen für die gesamte Stadtgesellschaft: Die Preisspirale im ohnehin schon angespannten Wohnungsmarkt würde sich verschärfen; Durchschnittsverdiener, Familien und Rentner\*innen würden in die Peripherie verdrängt, wodurch sich wiederum die Pendlerströme erhöhen. Das wäre ein Desaster für die ohnehin schon an ihre Grenzen kommende verkehrliche Infrastruktur. Für den Erhalt und die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum ist eine weitere Entwicklung von Siedlungsflächen in allen Münchner Stadtbezirken nötig. Obergrenzen sind hier nicht zielführend.

Eine Zunahme des Verkehrsaufkommens ist mit Bevölkerungswachstum verbunden. Das aktuelle städtische Verkehrsmodell, das die Basis für die laufenden Verkehrsgutachten im Rahmen der Ausweisung neuer privater und gewerblicher Baugebiete darstellt, wird von der Landeshauptstadt München gemeinsam mit der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH und der MVV GmbH gepflegt und regelmäßig fortgeschrieben. Städtische Verkehrsprognosen berücksichtigen dabei Strukturentwicklungen und Verkehrsnachfrageparameter, die auf Erfahrungswerten der Verkehrsplaner, Verkehrsgutachter sowie entsprechender Fachliteratur basieren. Es fließen standardmäßig Erfahrungswerte zur Ermittlung der Verkehrserzeugung ein, um Neubaugebiete verträglich abzuwickeln.

Stauungen, die sich auf der Pilgersheimer Str. in den Spitzenstunden abbilden, sind vor allem durch die starke Verkehrsbelastung und Rückstauungen des Mittleren Rings und der Humboldtstr. verursacht. In Großstädten kann zu den Hauptverkehrszeiten nicht immer fließender Verkehr garantiert werden. Dies wirkt sich dann leider auch auf Wohngebiete mit Tempo-30-Regelungen aus.

Die Schaffung und Ansiedlung von Einzelhandel und Nahversorgungsangeboten unterliegt nicht der direkten Steuerungsmöglichkeit durch die Stadt München, da sie nicht, wie beispielsweise die Versorgung mit sozialer Infrastruktur, eine Aufgabe der kommunalen Daseinsvorsorge ist. Die Realisierung von Nahversorgungsangeboten ist von privaten Investoren und der Risikobereitschaft der Anbieter abhängig.

Die Stadt München kann jedoch die Ansiedlung von Lebensmittelmärkten unterstützen, indem das erforderliche Baurecht geschaffen oder deren Genehmigung an geeigneter Stelle befürwortet wird. Sinnvoll ist es, mehrere Nahversorgungsangebote zu konzentrieren, um attraktive Standorte zu schaffen, die dann auch für Betreiber interessant sind. Der Stadt München ist es besonders wichtig, der Bevölkerung eine fußläufig erreichbare Nahversorgung zu ermöglichen. In diesem Sinne wurde bei den Planungen zur Neubebauung der Paulanerflächen auch Baurecht für ein zeitgemäßes Nahversorgungsangebot in der Welfenstraße und der Falkenstraße geschaffen. Dort sind unterdessen entsprechende Lebensmittelmärkte eröffnet worden oder befinden sich aktuell im Bau.

Der Bereich in Untergiesing nördlich der Candidstraße ist gut versorgt, da sich zwischen der Hans-Mielich-Straße und der Pilgersheimer Straße Nahversorgungsangebote befinden, die auch die durch Nachverdichtung neu zuziehende Bevölkerung in diesem Stadtviertel mitversorgen können. Auch die künftigen Bewohner\*innen des Osrangeländes können hier versorgt werden. Ansiedlungswünsche oder Wünsche zur Vergrößerung und Modernisierung der Verkaufsflächen würden von der Stadt München positiv gesehen und unterstützt werden.

In Untergiesing südlich der Candidstr. ist es Ziel, eine qualitative Verbesserung der Nahversorgungssituation zu erreichen. Der dringliche Bedarf für neue Angebote wurde bei aktuellen Planungen bereits kommuniziert.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) übersandte zur lufthygienischen Situation und zu Maßnahmen zum Lärmschutz im Einvernehmen mit dem Baureferat nachstehenden Beitrag:

### **„Lufthygienische Situation**

Zwei Luftschadstoff-Grenzwerte stehen derzeit in der öffentlichen Diskussion, der für Feinstaub (PM<sub>10</sub>) 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 vom Bayerischen Landesamt für Umwelt im Rahmen des Lufthygienischen Landesüberwachungssystems Bayern (LÜB) betriebenen Messstellen in München als auch die Messwerte des freiwilligen städtischen Münchner NO<sub>2</sub>-Messnetzes für 2018 und 2019 zeigen jedoch, dass die NO<sub>2</sub>-Belastung insgesamt rückläufig ist.

Aktuelle Messwerte des LÜB-Messnetzes können unter <https://www.lfu.bayern.de/luft/immissionsmessungen/messwerte/index.htm> eingesehen werden. Messwerte des freiwilligen Münchner NO<sub>2</sub>-Messnetzes sind einsehbar unter [www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Gesundheit-und-Umwelt/Luft\\_und\\_Strahlung/Stickstoffdioxidmessungen.html](http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Gesundheit-und-Umwelt/Luft_und_Strahlung/Stickstoffdioxidmessungen.html)

Am Agilolfingerplatz liegen keine feinräumigen lufthygienischen Untersuchungen und auch keine lokale Messergebnisse weder zu Feinstaub (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>) noch zu NO<sub>2</sub> vor.

Folgende generelle Aussagen zur lufthygienischen Situation am Agilolfingerplatz können getroffen werden.

#### Feinstaub, Staub

Aufgrund der seit 2012 eingehaltenen Grenzwerte für Feinstaub (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>) an der Landshuter und im Stadtgebiet kann auch am Agilolfingerplatz, der eine deutlich geringere Verkehrslast als an der Landshuter Allee aufweist, von der Einhaltung der relevanten Feinstaubwerte ausgegangen werden.

Es ist davon auszugehen, dass der angesprochene „rabenschwarze Staub“ in „massiv“ zunehmender Menge anderen Emittenten zuzuschreiben ist als dem Verkehr. Es werden Kaminöfen und Grillfeuer als zusätzliche Ursachen von Staub am Agilolfingerplatz angeführt.

Für eine Quellzuordnung der in München gemessenen Feinstaubwerte wird auf eine Verursacheranalyse zurückgegriffen, die in der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Stadtgebiet München für verschiedene, in München betriebene 5 LÜB-Messstationen veröffentlicht wurde. Da am Agilolfingerplatz keine Messstation existiert, wird im Folgenden auf die an der Lothstraße betriebene LÜB-Messstation Bezug genommen. Diese Messstation repräsentiert den städtischen Hintergrund, dem auch die Situation am Agilolfingerplatz zuzuordnen ist.

Nach der Verursacheranalyse der 5. Fortschreibung setzen sich die an der Lothstraße gemessenen Feinstaubimmissionen wie folgt zusammen:

- Regionale Hintergrundbelastung: 84,1 %
- Städtische Hintergrundbelastung (sonstige Einflüsse, genehmigungsbedürftige Anlagen, nicht genehmigungsbedürftige Anlagen, Hintergrund Verkehr): 12,6 %
- Lokaler Verkehr (Beitrag durch Abgase, durch Aufwirbelung und Abrieb): 3,4 %

Setzt sich die Immissionsbelastung von Feinstaub auch am Agilolfingerplatz wie oben für die städtische Hintergrundstation Lothstraße dargestellt, zusammen, erscheint der von der Isar ausgehende Grillrauch für die Gesundheit der Anwohner von eher untergeordneter Bedeutung zu sein, wenngleich der Erholungsraum Isar während der Sommermonate in erheblichem Maße für Grillaktivitäten genutzt wird.

Gerade in Ballungsräumen ist der Fachwelt der erhebliche Einfluss von Einzelfeuerstätten auf die Luftqualität in Bezug auf Feinstaubemissionen seit Jahren bekannt. So zeigen Auswertungen des Landesamtes für Umwelt auf Basis des Emissionskatasters, dass Hausfeuerungen und Kleinf Feuerungen im verarbeitenden Gewerbe in München ca. 24% zu den PM10-Emissionen beitragen. Festbrennstoffbefeuerte Einzelraumbefeuerungsanlagen, wie z. B. Kaminöfen und Heizungsherde, sind dabei Hauptverursacher und erhöhen während der Heizperiode die Feinstaubbelastung erheblich. So gelangt nach Angaben des Umweltbundesamtes bei der Verbrennung von Holz Staub zu über 90% als Feinstaub in die Luft. Holz- und Kohlefeuerungen mit veralteter Technik verursachen dabei ganz erheblich höhere Staubemissionen als moderne Feuerungsanlagen.

#### Stickstoffdioxid

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, Seiten 51ff) wird die NO<sub>2</sub>-Belastung im Jahresmittel im Hauptverkehrsstraßennetz der Landeshauptstadt München für das Bezugsjahr 2020 prognostiziert. Gemäß dieser Karte ist für den Agilolfingerplatz aufgrund der dort vorliegenden geringen Verkehrsbelastung davon auszugehen, dass die lufthygienischen Grenzwerte eingehalten werden.

In der am 31.10.2019 von der Regierung von Oberbayern in Kraft gesetzten 7. Fortschreibung des Luftreinhaltungsplans für das Stadtgebiet München ist eine aktuelle NO<sub>2</sub>-Immissionsprognose des LfU vom Juli 2019 enthalten. Nach dieser Prognose treten Überschreitungen des Jahresgrenzwertes für Stickstoffdioxid 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 am Agilolfingerplatz auszugehen.

### **Maßnahmen zur Verbesserung der Luftsituation**

#### Verkehr

Trotz dem sich die Luftqualität in München in den letzten Jahren bereits deutlich verbessert hat, unternimmt die Stadt zusätzliche Anstrengungen, um eine weitere Verbesserung voranzutreiben. Der Stadtrat hat bereits im Juli 2017 entschieden, ein zweites Förderprogramm für die Elektromobilität aufzulegen. Mit insgesamt 60 Millionen Euro fördert München wie keine andere deutsche Kommune die Elektromobilität. Es gibt zum Beispiel ein eigenes Förderprogramm für Ladesäulen und E-Fahrzeuge sowie zum Betrieb von E-Taxis. Inzwischen sind 550 Ladesäulen auf öffentlichem Grund errichtet worden und in 2020 wird in München die erste E-Buslinie in Betrieb sein. Der städtische Fuhrpark und die Busflotte des ÖPNV werden kontinuierlich auf emissionsarme Fahrzeuge umgestellt und nachgerüstet. Außerdem hat die Stadt eine ÖPNV-Offensive zum U-Bahn- und Trambahnbau im Umfang von fünf Milliarden Euro initiiert. Auch das Fahrradnetz wird kontinuierlich ausgebaut. Mit Mobilitätsstationen und innovativen

Logistikkonzepten soll der Fahrzeugbestand reduziert und emissionsarme Mobilität praxistauglich ermöglicht werden.

Die Vollversammlung des Münchner Stadtrates hat im Sommer 2018 mit großer Mehrheit den Masterplan zur Luftreinhaltung verabschiedet (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12218). Unter Federführung des Referats für Gesundheit und Umwelt sowie mit externer Unterstützung eines renommierten Verkehrsplanungsbüros hat die Stadtverwaltung seit Anfang 2018 sämtliche Möglichkeiten im Handlungsrahmen der Landeshauptstadt gebündelt, die zu einer Senkung der Schadstoffbelastungen in München beitragen können, und nach den Vorgaben des vom Bund aufgelegten „Sofortprogramms Saubere Luft 2017-2020“ bewertet. Der Masterplan zur Luftreinhaltung listet insgesamt 127 Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität im Stadtgebiet, die in zwölf Maßnahmenpakete und auf acht Handlungsfelder verteilt werden. An oberster Stelle rangiert die Elektromobilität. Daneben sind die Themen Digitalisierung, Radverkehr, Verkehrsmanagement, Sharing Mobility, Parkraummanagement, Stadtlogistik und das Mobilitätsmanagement vorgesehen. Der Masterplan zeigt dabei auch deutlich auf, dass eine Einhaltung des NO<sub>2</sub>-Jahresgrenzwertes in München nur zu erreichen ist, wenn parallel ein massiver Ausbau des ÖPNV vorangetrieben wird.

Auch der Freistaat Bayern fördert Maßnahmen zur Reduzierung der Luftbelastung mit einem Programm in Höhe von 500 Mio. Euro. Aus diesem Programm wird zum Beispiel bereits die eingerichtete Ringbuslinie 100 in München finanziert. Weitere Projekte sind in der Vorbereitung.

Im Übrigen wird für weitergehende Informationen auf [www.muenchen.de/luft](http://www.muenchen.de/luft) verwiesen.

#### Grillfeuer

Wenngleich gesamtstädtisch die Staubbelastung durch Grillen an der Gesamtstaubbelastung nur einen geringen Anteil haben dürfte, hat die Stadt Maßnahmen getroffen, um die Belastungen durch Grillfeuer möglichst gering zu halten.

Das Grillen ist nur in ausgewiesenen Grillzonen zulässig, die schon seit Jahrzehnten bestehen und in der Landschaftsschutzverordnung festgesetzt sind. Im Bereich dieser Grillzonen ist das erlaubnisfreie Grillen möglich. Diese Grillzonen sind beschildert, auf Informationsblättern dargestellt und im Internet einsehbar. Seit Juli 2016 steht im Rahmen der Öffentlichkeitskampagne Isar 2016 außerdem die sog. „Isar-App“ zur Verfügung, in der die Grillzonen eindeutig dargestellt sind. Mit der GPS-Funktion kann am jeweiligen Standort festgestellt werden, ob dort Grillen erlaubt ist oder nicht. Zur Aufklärung und Sensibilisierung der Erholungssuchenden sowie zur Überwachung der Einhaltung der Grillzonen und -regeln, aber auch zur Ahndung von Regelverstößen sind die städt. Naturschutzwacht, ein vom Baureferat beauftragter Sicherheitsdienst und die Polizei im Einsatz.

Das federführende Baureferat führt zudem eine umfangreiche Presse- und Öffentlichkeitsarbeit durch, setzt Reinigungspersonal ein, hat Maßnahmen zur Verbesserung der Müllentsorgung ergriffen und dafür gesorgt, dass regelmäßige Kontrollen vor Ort durch die städt. Naturschutzwacht und einen privaten Wachdienst durchgeführt werden. Eine darüber hinausgehende Beschränkung der Grillaktivitäten auf Basis des Immissionsschutzrechts ist nicht möglich.

#### Rauch aus Kaminöfen

Die Landeshauptstadt München hat bereits im Jahr 1999 mit der Verordnung über die Errichtung und den Betrieb von Einzelfeuerstätten für feste Brennstoffe (Brennstoffverordnung – BStV) den rechtlichen Rahmen geschaffen, die von Einzelfeuerstätten verursachte Feinstaubemissionen stark beschränken. Diese Vorgaben wurden 2014 nochmals verschärft und die Regelungen erstmals auch auf Altanlagen ausgeweitet. So waren Einzelfeuerstätten, wel-

che vor dem 30.10.1999 errichtet und in Betrieb genommen wurden, bis spätestens 31.12.2018 auszutauschen oder mit einem Staubfilter nachzurüsten, wenn sie den Grenzwert von 0,04 g Staub pro m<sup>3</sup> ausgestoßener Luft nicht einhalten konnten (§ 4 Abs. 1 BStV). Im Vergleich dazu räumt die bundesweit geltende 1. BImSchV (Verordnung über kleinere und mittlere Feuerungsanlagen) den Betreibern älterer Einzelraumfeuerungsanlagen, die die dort genannten Grenzwerte nicht einhalten können, eine zeitlich gestaffelte Übergangsfrist bis spätestens 31.12.2024 ein. Die Landeshauptstadt München hat somit die Frist für die Außerbetriebnahme älterer Einzelfeuerstätten, die nicht mehr den aktuellen gesetzlichen Anforderungen entsprechen, drastisch um bis zu sechs Jahre vorgezogen. Diese besondere Münchner Regelung leistet einen erheblichen Beitrag zur Reduzierung der Emissionen von Feinstaub. Die Wirksamkeit dieser Maßnahme zeigt sich auch daran, dass der Grenzwert für Feinstaub (PM10), der bundeseinheitlich in der 39. BImSchV vorgegeben wird, im gesamten Stadtgebiet München seit dem Jahr 2012 konstant eingehalten wird. Da die gegenüber der 1. BImSchV verschärften Fristen erst zum 31.12.2018 ausgelaufen sind, ist darüber hinaus zu erwarten, dass sich erst in den kommenden Heizperioden der durch die Stilllegung oder den Ersatz der Altanlagen entstandene positive Effekt auf die Feinstaubbelastung abschließend bemerkbar machen wird. Für ein generelles Verbot von Einzelfeuerstätten gibt es derzeit allerdings keine rechtliche Handhabe.

#### **„Luftreinigung durch große Luftsauganlagen mit Filtern“**

Die Landeshauptstadt München beobachtet derzeit einen aktuellen Pilotversuch zu Luftfilteranlagen in der Landeshauptstadt Stuttgart. Festzustellen ist bislang, dass Filtersäulen hauptsächlich im Nahbereich eine relevante Reinigungswirkung für schadstoffbelastete Luft erzielen. Belastbare Ergebnisse bleiben zunächst abzuwarten. Die Landeshauptstadt München steht bzgl. einem möglichen Einsatz von Luftfilteranlagen darüber hinaus mit dem Bayerischen Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz in Kontakt. Sollte sich die Wirksamkeit von Luftfilteranlagen als wirksam herausstellen, wird sicherlich auch ein Einsatz dieser Maßnahme an geeigneten Standorten in München vertieft geprüft und ggf. ein Umsetzungskonzept erarbeitet werden.

#### **„Durchgehender Lärmschutz am Mittleren Ring“**

Der Mittlere Ring ist die am stärksten belastete Hauptverkehrsstraße Münchens. Die Lärmproblematik um den Candidplatz ist der Landeshauptstadt München bekannt. Im Rahmen des Lärmaktionsplans vom 31.07.2013 wurden potentielle Lärmsanierungsmaßnahmen für das Untersuchungsgebiet B\_03 Candidauffahrt/Pilgersheimer Straße/Hans-Mielich-Straße erörtert. Als geeignetste Maßnahme wurde der Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags auf dem Mittleren Ring (Candidstraße) vorgeschlagen. Das Baureferat teilt hierzu mit, dass ein Belag mit lärmindernden Eigenschaften eingesetzt wird, sobald der vorhandene Fahrbahnbelag aus technischen Gründen erneuert werden muss.

Zur Forderung einer **durchgehenden Lärmschutzwand** teilt das Referat für Gesundheit und Umwelt in Abstimmung mit dem Baureferat mit, dass Lärmschutzwände grundsätzlich ein bewährter Schutz gegen den Lärm von Straßen sind. Hohe Gebäude können jedoch mit einer Lärmschutzwand kaum bzw. nur mit sehr hoch dimensionierten Wänden vor Lärm geschützt werden. Eine Lärminderung ergibt sich insbesondere in den unteren Geschossen (EG und 1. OG), während die weiter oben gelegenen Räume nur eine geringe Entlastung erfahren oder komplett ungeschützt bleiben. Außerdem werden weiter von den Straßen gelegene Gebäude durch Lärmschutzwände schlechter geschützt als nahergelegene. Deswegen hätte auch eine

Erweiterung der bestehenden Lärmschutzwand keine nennenswerte Lärminderung am Agilolfingerplatz 10 (= Adresse der Absenderin der Email, die Ihrem Antrag zugrunde liegt) zur Folge. Zudem ist zu bedenken, dass die Häuser Gerhardstraße 28 und 30 und die Baustelle gegenüberliegend an der Grundstücksgrenze liegen und die Breite des Verkehrsweges für Fußgänger und Radfahrer beim Bau einer Lärmschutzwand verringert werden müsste. Die Kreuzung Gerhard-/ Candidstraße wäre ebenfalls beim Bau einer Lärmschutzwand anzupassen. Im weiteren Verlauf der Candidstraße bis zur Brudermühlbrücke wären aufgrund der Lärmschutzwand Bäume im Biotop, Landschaftsschutzgebiet und Natura 2000 zu entfernen und der Geh- und Radweg anzupassen.

Eine Lärmschutzwand auf das schmale Kragarmgesims (Breite 35 cm) zu stellen, ist nicht möglich. Gemäß Richtzeichnung der bast LS1 Blatt 1 ist ein 45 cm breites Gesims gefordert. Da es keine Unterführung der Schyrenstraße unter dem Münchner Südring gibt, wird davon ausgegangen, dass sich die Forderung auf die Unterführung Sachsenstraße / Teutoburger Straße bezieht (Strecke Nr. 5510; Kilometer 6,4 – 6,9). An bestehenden Schienenwegen gibt es keinen Rechtsanspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Hier können vom Baulastträger (DB Netz AG) auf der Grundlage von haushaltsrechtlichen Regelungen freiwillige Lärmsanierungsmaßnahmen getroffen werden. Die DB Netz AG hat sich zu Lärmsanierungsmaßnahmen am o. g. Streckenabschnitt wie folgt geäußert:

„Grundlage für das Lärmsanierungsprogramm ist die „Richtlinie für die Förderung von Lärmsanierungsmaßnahmen an Schienenwegen des Bundes“. In dieser Richtlinie hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Lärmpegel als Grenzwerte festgesetzt. Bei Überschreitung dieser Grenzwerte ist eine Bearbeitung im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms möglich. Zur Umsetzung der Lärmsanierungsmaßnahmen werden vom BMVI Finanzmittel zur Verfügung gestellt. Ebenfalls vom BMVI wurde ein Gesamtkonzept zur Lärmsanierung veröffentlicht (zu finden im Internet unter <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/laermvorsorge-und-laermsanierung.html>). Der angefragte Bereich Strecke Nr. 5510, Kilometer ca. 6,4 – 6,9 wurde zwischen 2012 – 2014 im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms saniert, damals galten die Sanierungsgrenzwerte 70/60 dB(A) für Tag/Nacht. Das Projekt ist abgeschlossen, daher ist keine weitere Maßnahme vorgesehen. Nun wurde dieser Bereich erneut in die Anlage 3 des Gesamtkonzeptes der Lärmsanierung aufgenommen, mit Priorität 58,669. Bei der nächsten Bearbeitungsphase wird dieser Bereich mit neuen Grenzwerten saniert (aktuell sind die 67/57 dB(A)). Da dieser Bereich noch nicht schalltechnisch neu untersucht wurde, können wir keine Aussage über den Umfang der künftigen Sanierungsmaßnahmen treffen.“

### **Lärm durch Sportanlagen**

Das Referat für Bildung und Sport (RBS) teilte mit, dass dem zuständigen Bereich die Problematik der Sportanlagen, insbesondere des Städtischen Stadions an der Grünwalder Straße bekannt sei und seit geraumer Zeit mit den jeweiligen Veranstaltern und Anwohnern ein Austausch stattfindet um eine signifikante Verbesserung für die Bürger\*innen zu erreichen. Umbau- und Sanierungsmaßnahmen werden auch immer vor dem Hintergrund geplant und durchgeführt, den Anwohnerschutz hinsichtlich der Lärmbelastung zu verbessern.

Leider ist dies gerade bei Freiflächen (genannt wurde die Bezirkssport(frei)anlage an der Agilolfingerstraße) nur bedingt möglich, sodass andere Maßnahmen greifen müssen. So ist z. B. der Spiel- und Trainingsbetrieb werktäglich auf 22 Uhr und sonntags auf 18 Uhr beschränkt. Beim Städt. Stadion an der Grünwalder Straße werden bauliche Maßnahmen zum Lärmschutz, wie eine (Teil-)Einhausung des Stadions, überlegt.

### **Müllfahrzeuge**

Zum Punkt „Lärmdämmung der Müllfahrzeuge und der Verwendung von Elektrofahrzeugen beim Abfallwirtschaftsbetrieb München (AWM)“ teilte dieser mit, dass es sich bei allen in den vergangenen Jahren beschafften Mülleinsammelfahrzeugen um geräuscharme Fahrgestelle (Geräuschkategorie G1 Anlage XIV zu § 48 StVZO mit Eintragung in die Fahrzeugpapiere) handelt. Das Gesamtfahrzeug entspricht den Anforderungen der Richtlinie 2000/14/EG bzw. der Verordnung zur Einführung der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung. Die erforderlichen Ersatzbeschaffungen von Mülleinsammelfahrzeugen werden im Vorfeld der EU-weiten Ausschreibung stets vom Kommunalausschuss genehmigt. Es werden unter Berücksichtigung der Ziele der Luftreinhaltung der Landeshauptstadt München ausschließlich Fahrzeuge mit umweltfreundlicher und erprobter Technik beschafft. In den letzten Jahren wurden in Zusammenarbeit mit dem Direktorium-HA II, Vergabestelle 1/4 nur Mülleinsammelfahrzeuge nach der neuesten Abgasnorm Euro VI beschafft. Derzeit stehen noch keine langzeiterprobten Mülleinsammelfahrzeuge mit vollelektrischem Antrieb zur Verfügung.

Zur Zeit befinden sich jedoch zehn neue gewichtsoptimierte Mülleinsammelfahrzeuge mit elektrifiziertem Pressmüllaufbau zur Langzeiterprobung in der Auslieferung an den AWM. Bei diesem Fahrzeugkonzept wird das Fahrgestell über einen modernen Euro VI Motor angetrieben und der Pressmüllaufbau über die sog. Powerbox (Batteriepaket mit einer Nennkapazität von 53 kWh) betrieben. Das Mehrgewicht für dieses elektrifizierte System beträgt 945 kg. Dieses Mehrgewicht wurde im Vorfeld durch das gewichtsoptimierte Konzept des „Mülleinsammelfahrzeuges light II“ eingespart. Somit steht bei diesen Fahrzeugen eine vergleichbare Nutzlast, wie bei herkömmlichen Fahrzeugen, zur Verfügung. Jedenfalls die Pressung erfolgt aber elektronisch.

Die angesprochenen mehrmaligen An- und Abfahrten der Mülleinsammelfahrzeuge sind durch den Betriebshof Süd mit seinem Standort in der Sachsenstraße 25 begründet. Im Betriebshof Süd sind derzeit 39 Mülleinsammelfahrzeuge in Betrieb. Die Arbeitszeiten der Kraftfahrenden beginnen regelmäßig ab 6:30 Uhr mit Ausrücken zu den Entsorgungsgebieten. Aufgrund der jeweiligen Tour der Kraftfahrenden und dem Standort des Betriebshofes ist es unumgänglich, dass ein Teil der Fahrzeuge vom Betriebshof Süd über den Agilolfingerplatz fahren muss. Am Betriebshof Süd befinden sich auch die Vorgesetzten und die Kantine der Kraftfahrenden, an denen diese ihre Pause verbringen können.

### **Verkehrssicherheit (Grundsätzlich und Schulweg, Stellungnahmen Polizeipräsidium München und Kreisverwaltungsreferat):**

Der Agilolfingerplatz mit den dortigen Einrichtungen (Kindertagesstätte, Kindergarten sowie Grundschule) befindet sich innerhalb einer bestehenden Tempo-30-Zone (Zeichen 274.1, 274.2 StVO). Hier kreuzen sich die Gerhardstraße und die Agilolfingerstraße.

Sowohl die Gerhardstraße als auch die Agilolfingerstraße weisen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (z. B. die Enge der Straßen, der kurvige Verlauf sowie diverse Kreuzungen und Einmündungen) die typischen Eigenschaften einer Tempo-30-Zone auf. Zusätzlich gilt am Agilolfingerplatz die Vorfahrtsregel „Rechts vor Links“. Beide Straßen haben eine wichtige Erschließungsfunktion für das Wohnviertel zwischen Candidstraße (Mittlerer Ring), Pilgersheimer Straße, DB-Bahnlinie und den Freizeitanlagen in den Isarauen. Die Kreuzung Agilolfingerplatz ist großzügig ausgebaut und übersichtlich gestaltet. Im Kreuzungsbereich besteht grundsätzlich ein gesetzliches Haltverbot. Dieses ist durch Sperrflächenmarkierungen nochmals verdeutlicht.



Bereits im Jahr 2018 fand zum Thema Schulwegsicherheit eine Ortsbegehung mit Vertretern des Kreisverwaltungsreferates, dem Baureferat, der Polizei München und dem Bezirksausschuss des 18. Stadtbezirkes statt. Während dieses Ortstermins wurde die Situation diskutiert und es wurden Maßnahmen vereinbart, welche die Verkehrs- und Schulwegsicherheit am Agilolfingerplatz verbessern.

Im gesamten Wohngebiet ist eine umfangreiche Gefahrenzeichenbeschilderung aufgestellt, welche auf die Schule und Kindergärten hinweisen. Der Fahrverkehr wird somit auf die Anwesenheit von Kindern deutlich hingewiesen. Für einen sicheren Schulweg stehen an den beiden Fußgängerüberwegen am Agilolfingerplatz jeweils morgens Schulweghelfer\*innen und helfen den Schüler\*innen beim Überqueren der Agilolfingerstraße bzw. Gerhardstraße.

Für die Geschwindigkeitsüberwachung ist die Kommunale Verkehrsüberwachung zuständig. Diese wurde gebeten, die Überwachung der Geschwindigkeit im Bereich des Agilolfingerplatzes im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu verstärken.

Zur Prüfung der aktuellen Situation insbesondere im Hinblick auf die Elterntaxis wurde am 13.01.2020 ein Ortstermin zur schulrelevanten Zeit durchgeführt. Hierbei wurden insgesamt 23 sog. Elterntaxis gezählt. Diese fuhren sowohl die Grundschule, als auch den direkt daneben liegenden Kindergarten an. Probleme bzw. gefährliche Situationen konnten jedoch nicht festgestellt werden. Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass auch Kinder zum ansässigen Sportverein oder anderen Kindereinrichtungen mit dem Auto gebracht werden.

Das Problem der Elterntaxis an den Münchner Grundschulen ist der Landeshauptstadt München bekannt. Im Rahmen des Mobilitätsmanagements unterstützt das Kreisverwaltungsreferat die Schulen durch verschiedene Angebote und versucht auf diese Weise für eine nachhaltige Mobilität zu sensibilisieren und den Hol- und Bringverkehr zu reduzieren.

Die Grundschule am Agilolfinger Platz nimmt bereits seit dem Schuljahr 2011/2012 am Projekt "Bus mit Füßen" teil, einer organisierten Schulwegbegleitung für Kinder in der 1. und 2. Klasse. Im Frühjahr 2020 wird zudem der Wettbewerb "Schulweghelden" ausgelobt, zu dessen Teilnahme alle Schulen herzlich eingeladen sind. Mit "Schulweghelden" sollen Schülerinnen und Schüler motiviert werden ihren Schulweg aktiv und umweltfreundlich zurückzulegen.

Neben dem Bring- und Holverkehr für die Kinder der dort situierten Einrichtungen werden die Agilolfinger- und die Gerhardstraße auch von den Fahrzeugen des AWM bei ihren täglichen Aus- bzw. Einrückfahrten über den Mittleren Ring intensiv genutzt (s. Stellungnahme des AWM).

Im Bereich des Candid- sowie des Kolumbusplatzes sind keine Schulweghelferinnen und Schulweghelfer im Einsatz. Ein Einsatz von Schulbussen zur Grundschule am Agilolfingerplatz erfolgt ebenfalls nicht.

Im Betrachtungszeitraum von vier Jahren (01.01.2016 bis 31.12.2019) ereigneten sich 24 Verkehrsunfälle im Bereich um den Agilolfingerplatz (9 Verkehrsunfallfluchten an geparkten Fahrzeugen, 3 Einbiege-/Kreuzen-Unfälle mit Sachschaden (Anzeige) – einer davon mit Personenschaden, 12 Kleinunfälle beim Rangieren). Zudem ereignete sich ein Verkehrsunfall (Auffahrunfall) mit zwei leicht verletzten Personen.

Durch die bereits genannte wichtige Erschließungsfunktion der Gerhard- und Agilolfingerstraße würden durch die „Insellösung“ „Anlieger frei“ die umliegenden (Wohn-)Straßen wie etwa die Hans-Mielich-Straße, die Konradinstraße etc. verstärkt durch den Ausweichverkehr belastet werden. Zudem ist für Eingriffe in den fließenden Verkehr wie Einfahrbeschränkungen nach § 45 Abs. 9 StVO eine Gefährdung erforderlich, die erheblich über das (in einer Großstadt) übliche Maß hinausgeht.

Aufgrund des Verdrängungsverkehrs in die angrenzenden Wohnstraßen, keiner erheblich über das übliche Maß hinausgehenden Gefährdung und der Tatsache, dass eine konsequente Überwachung von Anliegerstraßen kaum möglich ist, sprechen sich das Polizeipräsidium München und das Kreisverwaltungsreferat gegen die Umwandlung der Gerhard- und Agilolfingerstraße in eine Anliegerstraße aus.

In der Pilgersheimer Straße ist aufgrund des relativ geraden Streckenverlaufs fast durchgängig eine gute Sicht in beide Richtungen gegeben. Aufgrund immer wieder auftretender Lücken im Verkehrsfluss ist aus Sicht des Kreisverwaltungsreferates eine Querung der in beide Richtungen einspurigen Straße unter Beachtung der im Verkehr notwendigen Vorsicht und Sorgfalt, ggfs. mit kurzem Warten, möglich bzw. zumutbar. Sichere Querungshilfen in Form von Signalanlagen befinden sich am Candidplatz, an der Kreuzung Winterstraße und an der Kreuzung Humboldtstraße und in der Form einer Unterführung am Jakob-Gelb-Platz. Querungserleichterungen in Form von Mittelinseln befinden sich auf Höhe Kleiststraße und Freibadstraße.

Nach § 45 Absatz 9 StVO dürfen Lichtsignalanlagen nur dort angeordnet werden, wo dies zwingend geboten ist. Wie vorstehend bereits erwähnt, dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt.

Bei der Bewertung werden die örtlich vorherrschenden Verkehrsverhältnisse, wie der Schutz für Fußgänger und Schulkinder, die vorliegenden Verkehrsstärken, Straßenbreiten, Entfernungen zu bestehenden Lichtsignalanlagen, gefahrene Geschwindigkeiten, Unfallzahlen und andere verkehrsrelevante Daten berücksichtigt. Diese Faktoren ergeben ggf. eine Dringlichkeit zur Errichtung einer Lichtsignalanlage.

Wegen des Gleichbehandlungsgrundsatzes aller Anträge werden die Örtlichkeiten und Knotenpunkte zunächst gesammelt, für die Bürger, Beiräte oder Ausschüsse einen Bedarf zur Errichtung einer Lichtsignalanlage sehen. Diese Anträge werden in regelmäßigen Abständen in Zusammenarbeit mit der Polizei und weiteren Dienststellen bewertet. Die Anträge mit der höchsten Dringlichkeit werden anschließend genehmigt und nächste Schritte zur Errichtung der Lichtsignalanlage eingeleitet.

Wir haben Ihren Antrag zum Anlass genommen, eine Bewertung der Stelle 'Kühbachstraße / Pilgersheimer Straße' durchzuführen und diese Bewertung in die Sammlung aufzunehmen.

Die Gerhardstraße weist in ihrem Verlauf zwischen dem Agilolfingerplatz und der Candidstraße eine maximale Breite von 12,80 m auf. An der Westseite der Straße sind Parkplätze teils als „Senkrechtparker“ markiert, teils wird längs geparkt.

Bei angeordnetem Schrägparken an der Ostseite wäre die Mindest-Restfahrbahnbreite im Sin-

ne der Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen nicht ausreichend, gefahrlose Ein- und Ausparkvorgänge wären nicht möglich.  
Das gleiche gilt für die Gerhardstraße nordöstlich des Agilolfingerplatzes. Die dortige Gesamtfahrbahnbreite ist ausreichend für den Fahrverkehr sowie beidseitiges Längsparken, nicht jedoch für Schrägparken.

**Öffentlicher Personennahverkehr:**

Auch die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) nimmt zu den genannten Punkten Stellung und übersandte nachfolgende Stellungnahme:

„Derzeit bieten wir auf der U2 tagsüber einen 4/6 Minuten-Takt an. Zur Erhöhung der Transportleistung wird mittelfristig der Wagenpark durch Neufahrzeuge mit höheren Kapazitäten ersetzt.

Die MetroBus-Linie 52 fällt in unserer Pünktlichkeitsstatistik nicht als Problemlinie auf und erreichte in den vergangenen Monaten insgesamt gute Werte. Wie der Busverkehr im Allgemeinen, ist auch die Pünktlichkeit des MetroBus 52 dem schwankendem und teilweise sehr hohem Pkw-Verkehrsaufkommen und den zahlreichen Baustellen im Stadtgebiet unterworfen. Eine Stabilisierung der Situation tritt voraussichtlich mit Beendigung der Baumaßnahmen am Sendlinger Tor/Oberanger ein.“

**Verbotswidrig fahrender Schwerlastverkehr**

Bei diesem Punkt möchten wir auf die Beantwortung der Bürgerversammlungsempfehlungs-Nr. 14-20 / E 02997 verweisen und die darin durch das Polizeipräsidium München übermittelten Daten der Kontrollen.

Wir hoffen, die Stellungnahmen aus den einzelnen Bereichen stellen die intensiven Bemühungen der Stadtverwaltung zum Schutz der Anwohner\*innen dar.

Der Antrag-Nr. 14-20 / B 07230 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Reiter