



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
Sendlinger Str. 1, 80331 München

An den
Bezirksausschuss des 8. Stadtbezirkes
Schwanthalerhöhe
z. Hd. der Vorsitzenden Frau S. Stöhr
über
Direktorium HA II/BA
BA-Geschäftsstelle Süd

Geschäftsbereich 2
Verkehrs- und Bezirksmanagement
Sachgebiet Dauerhafte
Verkehrsmaßnahmen und
Technischer Dienst
MOR-GB2.211

Sendlinger Str. 1
80331 München
Telefon: [REDACTED]
Telefax: [REDACTED]
Dienstgebäude:
Implerstr. 9
[REDACTED]

Ihr Schreiben vom
22.12.2021

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
25.01.2022

Anordnung von Tempo 30 in der Ridlerstraße zwischen Ganghoferstraße und Heimeranplatz

BA-Antrag-Nr. 20-26 / B 02962 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 08 - Schwanthalerhöhe vom 14.09.2021

Antwortschreiben des Mobilitätsreferates vom 17.11.2021

Ihr neuerliches Schreiben vom 22.12.2021

Sehr geehrte Frau Stöhr,

wir nehmen Bezug auf den bisherigen Schriftverkehr und Ihr neuerliches Schreiben vom 22.12.2021, in dem Sie die Ausführungen des Mobilitätsreferates zur Kenntnis nehmen und um die zeitnahe Erstellung eines Immissions- und Lärmgutachtens bitten.

Ergänzend zu unserem Antwortschreiben vom 17.11.2021 können wir Ihnen für die Ridlerstraße zwar kein Gutachten weiterleiten, teilen Ihnen aber die Gesamtstellungnahme des Referates für Klima- und Umweltschutz mit:

„Lufthygiene

Situation in der Ridlerstraße

Im direkten und erweiterten Umfeld der Ridlerstraße im Abschnitt zwischen Heimeranplatz und Ganghoferstraße wird vom Landesamt für Umwelt (LfU), das für die Überwachung der Einhaltung lufthygienischer Grenzwerte zuständig ist, keine Messstation des Landesüberwachungssystems Bayern (LÜB) betrieben. Jedoch befindet sich auf Höhe der Ridlerstraße 30 ein Messpunkt des

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

freiwilligen städtischen NO₂-Messnetzes. Der Jahresgrenzwert der 39. BImSchV für NO₂ (40 µg/m³) wurde in den vorangegangenen Jahren deutlich eingehalten. Der gemessene NO₂-Jahresmittelwert lag 2020 bei 29 µg/m³. Zudem ist eine rückläufige Tendenz der NO₂-Schadstoffbelastung festzustellen.

Die Grenzwerte für Feinstaub (PM₁₀, PM_{2,5}) werden in München seit 2012 generell eingehalten.

Demnach ist im oben genannten Umgriff der Ridlerstraße nicht von unzumutbaren Situation der Luftqualität auszugehen.

Auswirkung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus dem Blickwinkel der Luftreinhaltung

Die motorbedingten Emissionen für Kraftfahrzeuge hängen neben der Zusammensetzung der Fahrzeugflotte im Wesentlichen von dem Fahrverhalten ab, das von der Verteilung von Fahrgeschwindigkeit, Beschleunigung, Häufigkeit und Dauer von Standzeiten beeinflusst wird. Für eine geforderte Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 ist vor allem das Fahrverhalten von besonderer Bedeutung.

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. Neben den Verkehrszahlen sind dementsprechend auch die Verkehrszustände (flüssig, dicht, Stop&Go) zu betrachten.

In der 2016 veröffentlichten Studie „Wirkung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen“ kommt das Umweltbundesamt zu dem Schluss, dass Tempo 30 die Luftschadstoffbelastung reduziert, wenn es gelingt, gleichzeitig die Qualität des Verkehrsflusses beizubehalten oder zu verbessern. Langjährige Messreihen an Berliner Hauptverkehrsstraßen hatten eindeutige Minderungen der untersuchten Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM₁₀) u.a. ergeben.

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 und die Qualität des Verkehrsflusses verbessert wird. 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.

Die Einflüsse und deren kausalen Bezüge auf die verkehrsbedingten Schadstoffkonzentration sind vielschichtig und komplex. Neben den zuvor genannten Faktoren der Motoremissionen können die meteorologischen Randbedingungen sowie die Eigenschaften der Randbebauung/-bepflanzung eine wichtige Rolle spielen.

Fazit

Die lufthygienische Situation in der Ridlerstraße im Bereich zwischen Heimeranplatz und Ganghoferstraße ist als gut zu bewerten. Die gesetzlich festgelegten Grenzwerte der 39. BImSchV werden eingehalten und es ist eine rückläufige Tendenz der NO₂-Belastung festzustellen. Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der lufthygienischen Situation sind im vorliegenden Fall daher nicht zwingend erforderlich. Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo30 führt aus oben genannten Gründen nicht zwangsläufig zu einer Verbesserung der Luftqualität.

Lärmbelastung an der Ridlerstraße, Berechnung auf Grundlage der VBUS

Mit Blick auf die Lärmbelastung wurde das RKU gebeten dem MOR die nach der Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) berechneten Lärmindizes LDEN und LNight an den Ridlerstraße, zwischen Ganghoferstraße und Heimeranplatz, zur Verfügung zu stellen. Die Daten stammen aus der Lärmkarte des Landesamtes für Umwelt aus dem Jahre 2017. Die maximalen Fassadenpegel (in 4 m Höhe) an den nächstgelegenen Gebäuden sind der angehängten Tabelle 1 zu entnehmen.

Tabelle 1: Hausmaximalpegel (in 4 m Höhe) aus der Lärmkarte 2017 des LfU berechnet nach VBUS

| Adresse | $L_{DEN, max}$ dB(A) | $L_{Night, max}$ dB(A) |
|--------------------|--|--|
| Bergmannstraße 66 | 67,7 | 57,8 |
| Ganghoferstraße 62 | 68,0 | 57,9 |
| Geroltstraße 43 | 66,6 | 56,7 |
| Ridlerstraße 26 | 67,5 | 57,6 |
| Heimeranplatz 5 | 68,6 | 59,2 |
| Ridlerstraße 1 | 68,4 | 58,4 |
| Ridlerstraße 2 | 66,8 | 56,5 |
| Ridlerstraße 3 | 68,4 | 58,5 |
| Ridlerstraße 6 | 67,3 | 57,4 |
| Ridlerstraße 7 | 65,7 | 55,9 |
| Ridlerstraße 8 | 67,4 | 57,6 |
| Ridlerstraße 11 | 65,6 | 55,8 |
| Ridlerstraße 17 | 65,5 | 55,7 |
| Ridlerstraße 19 | 63,1 | 53,3 |
| Ridlerstraße 21 | 63,3 | 53,5 |
| Ridlerstraße 23 | 65,4 | 55,6 |
| Ridlerstraße 25 | 65,4 | 55,5 |
| Ridlerstraße 26 | 67,0 | 57,2 |
| Ridlerstraße 27 | 65,4 | 55,6 |
| Ridlerstraße 28 | 67,7 | 57,8 |
| Ridlerstraße 30 | 67,7 | 57,8 |
| Ridlerstraße 32 | 67,8 | 57,9 |
| Ridlerstraße 34 | 67,8 | 58,0 |

| | | |
|-------------------------|------|------|
| <i>Ridlerstraße 35a</i> | 65,6 | 55,8 |
| <i>Ridlerstraße 36</i> | 67,9 | 58,0 |
| <i>Ridlerstraße 38</i> | 67,9 | 58,0 |
| <i>Ridlerstraße 40</i> | 68,0 | 58,1 |
| <i>Ridlerstraße 42</i> | 68,0 | 58,2 |
| <i>Ridlerstraße 44</i> | 67,8 | 58,0 |
| <i>Ridlerstraße 46</i> | 68,1 | 58,5 |

”

Das Mobilitätsreferat führt dazu erklärend Folgendes aus:

Straßenverkehrliche Maßnahmen kommen regelmäßig erst dann in Betracht, wenn die Beeinträchtigungen durch den Verkehrslärm höher sind als ortsüblich hingenommen werden muss.

Nach den „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien StV) ist das der Fall, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort bestimmte Richtwerte überschreitet. Diese Richtwerte liegen für reine und allgemeine Wohngebiete bei 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) bei Nacht.

Für das im südöstlichen Abschnitt der Ridlerstraße gelegene und als Mischgebiet eingestufte Gebiet liegen die Richtwerte bei 72 dB(A) am Tag und 60 dB(A) bei Nacht.

Der Beurteilungspegel ist dabei ein Maß zur Kennzeichnung der auf einen Ort wirkenden Schallimmission. Er wird entsprechend der zu beachtenden Vorschriften aus dem für eine Quelle ermittelten, standardisierten Mittelungspegel und immissionsortsabhängigen Korrekturen berechnet. Als Basisdaten fließen dabei beispielsweise die Verkehrsmenge, die zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Entfernung von der Quelle in die Berechnung ein.

Anhaltspunkte für die bestehende Lärmbelastung können sich für eine Ersteinschätzung aus den Lärmkarten 2017 ergeben, die vom Bayerischen Landesamt für Umwelt (BayLfU) auch online zur Verfügung gestellt werden (siehe <http://www.umweltatlas.bayern.de>).

Danach wird eine von der Ridlerstraße ausgehende unzumutbare Verkehrslärmbelastung in der für München bestehenden Lärmkartierung objektiv nicht bestätigt. Die maximalen Beurteilungspegel an den Gebäuden der Ridlerstraße liegen ausnahmslos unter den für das jeweilige Gebiet maßgeblichen Richtwerten.

Falls weiterhin ein Immissions- und Lärmgutachten für notwendig erachtet wird, müsste dies durch den Bezirksausschuss beim Referat für Klima- und Umweltschutz bzw. einem externen Gutachter in Auftrag gegeben werden.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
MOR-GB2.2111