

Datum: 08.06.2022

Referat für Klima- und Umweltschutz

Umweltvorsorge in der
räumlichen Planung
RKU-I-2

Grundsatzbeschluss Abstellanlagen, dauerhafte Betriebshöfe für U-Bahn, Tram und Bus der SWM / MVG

Mitzeichnung des Beschlusssentwurfes Nr. 20-26 / V 06185

An das Mobilitätsreferat - GB 1.1

Sehr geehrte Damen und Herren,

Mit E-Mail vom 16.05.2022 haben Sie das Referat für Klima- und Umweltschutz um Mitzeichnung des Beschlusssentwurfes zum Grundsatzbeschluss Abstellanlagen, dauerhafte Betriebshöfe für U-Bahn, Tram und Bus der SWM / MVG gebeten.

Auf folgende Punkte zu uns berührenden Fachthemen wollen wir noch hinweisen:

Lärm- und Immissionsschutz:

Seite 13, Tabelle 1, Kriterium 6. Emissionen

Bitte unter Inhalte folgende Formulierung verwenden:

*Abschätzung Schallschutz: Anlagenlärm (vom Betriebsgelände ausgehende Emissionen)
sowie Verkehrslärm auf öffentlichen Verkehrswegen (inkl. Ein- und Ausrückfahrten)*

Seite 20: Es wird ausgeführt, dass zusätzlicher Verkehr vsl. nicht zur Erhöhung des Beurteilungspegels führt. Jedoch wird nicht dargelegt, worauf sich diese Aussage stützt. Um Konkretisierung wird gebeten.

Seite 20: Die Textpassage, dass die einzelnen Standorte durch eine nach § 29 BImSchG bekannt gegebene Messstelle zu untersuchen und nach der TA Lärm beurteilen sind, ist allgemeiner Art, und sollte daher auch im allgemeinen und nicht im standortspezifischen Teil der Beschlussvorlage genannt werden. Auf konkrete standortspezifische Anforderungen im Hinblick auf die schalltechnische Begutachtung der einzelnen Standorte kann dann ggf. im Speziellen eingegangen werden.

Seite 27: [...] die Immissionsrichtwerte der TA Lärm bzw. **die Immissionsgrenzwerte** der 16. BImSchV [...]

Seite 33: Auch hier wird ohne weitere Erläuterung ausgeführt, dass zusätzlicher Verkehr vsl. nicht zur Erhöhung des Beurteilungspegels führt. Um Konkretisierung wird gebeten.

Abfallrechtliche Bestimmungen:

Eine der aufgeführten Flächen ist ein Grundstück in der Rupert-Bodner-Straße („Privatfläche Langwied“). In unmittelbarer Nähe hierzu befinden sich folgende immissionsschutzrechtlich genehmigten Abfallentsorgungsanlagen:

- Fa. Alfa Recycling München GmbH & Co. KG (Rupert-Bodner-Straße 25)
- Cronimet Alfa Ferrolegierungen Handels-GmbH (Rupert-Bodner-Straße 25)
- Rhenus Data Office GmbH (Rupert-Bodner-Straße 25)
- Schulz GmbH Schrott- und Metallgroßhandel (Rupert-Bodner-Straße 25)
- Autoverwertung Kroher (Rupert-Bodner-Straße 19)

Des Weiteren ist in der Rupert-Bodner-Straße 19 die baurechtlich genehmigte Abfallentsorgungsanlage der Fa. Münchner Recycling GmbH ansässig. Von den genannten Firmen ist die Fa. Alfa Recycling München GmbH & Co. KG (kurz: Fa. Alfa) die mit Abstand größte Anlage mit den meisten Umweltauswirkungen, so dass sich die folgenden Ausführungen auf den Betrieb der Fa. Alfa beschränken.

Die Fa. Alfa betreibt am o.g. Standort eine immissionsschutzrechtlich genehmigte Anlage zur Lagerung und Behandlung von Schrotten inkl. einer Schredderanlage. Die Anlage wurde erstmals mit Bescheid vom 03.11.1982 planfestgestellt. Im Laufe der Jahre folgten mehrere Genehmigungsverfahren, die in einer wiederholenden Verfügung zusammengefasst wurden. Die letzte Änderungsgenehmigung datiert auf den 06.06.2017. Dieses Vorhaben wurde jedoch noch nicht realisiert.

Der Betrieb des Schredders und des Schrottplatzes verursachen erhebliche Lärmemissionen. Nur durch die Errichtung zahlreicher Lärmschutzwände von bis zu 9 m Höhe können die Umweltauswirkungen auf die unmittelbare Nachbarschaft minimiert werden. Wie das im Rahmen des o.g. Änderungsgenehmigungsverfahrens vorgelegte schalltechnische Gutachten aufgezeigt hat, werden die zulässigen Immissionsrichtwerte am Immissionsort 3 (Am Langwieder Bach 64) und Immissionsort 4 (Soldhofstraße 26) vollständig ausgeschöpft. Die beiden genannten Immissionsorte liegen auch im unmittelbaren Umgriff der geplanten Fläche für einen neuen Betriebshof. In Kapitel 5.2.1.6 des o.g. Grundsatzbeschlusses wird daher zurecht von einer „relevanten Lärmvorbelastung“ gesprochen.

Bei Realisierung eines Betriebshofs für bis zu 300 Gelenkbuseinheiten an dem genannten Standort ist bei der Erstellung des Lärmgutachtens zwingend der Betrieb der Fa. Alfa als Vorbelastung zu berücksichtigen.

Es wird an dieser Stelle ausdrücklich darauf hingewiesen, dass aus abfallrechtlicher Sicht der Betrieb – insbesondere der Fa. Alfa – auch in Zukunft für eine geordnete Entsorgung von Abfällen in der Landeshauptstadt München zwingend erforderlich ist. Das Sachgebiet Abfallrecht des Referats für Klima- und Umweltschutz bittet daher um die weitere Einbindung und enge Abstimmung bei den weiteren Planungen.

Lufthygiene:

Folgende redaktionellen Änderungswünsche werden – der besseren Nachvollziehbarkeit wegen – wie folgt im Änderungsmodus vorgetragen und um Berücksichtigung gebeten.

5.2.1.5. UmweltaspekteLuftreinhalteplanung / Lufthygiene

„Zum aktuellen Planungsstand bestehen ~~an~~ aus lufthygienischer Sicht zu diesem Standort keine Einwände. Die lufthygienisch relevanten Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) nach der einschlägigen 39. BImSchV werden gemäß ~~der~~ der in der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Regierung von Oberbayern für das Stadtgebiet München enthaltenen Immissionsprognose für das Prognosejahr 2020 des LfU im direkten und erweiterten Umgriff im Prognosejahr 2020 eingehalten. Diese Einschätzung lässt sich auch auf das Bezugsjahr 2022 übertragen. Die gemäß 39. BImSchV für Feinstaub (PM₁₀, PM_{2,5}) relevanten Grenzwerte werden seit 2012 im Stadtgebiet München eingehalten.

Bei den Planungen ist die verursachte Verkehrsmehrung im direkten und erweiterten Umgriff sowie auf den weiträumigen Zufahrtsstraßen für das Prognosejahr der geplanten Inbetriebnahme des geplanten Abstell- bzw. Betriebshofes unter Berücksichtigung der Ein- und Ausrückfahrten zu untersuchen und der Einfluss auf den Verkehrsfluss zu beurteilen. Darauf aufbauend sind ggf. die Auswirkungen auf die lufthygienischen Veränderungen Lufthygiene vertieft zu untersuchen. Im Falle eines Betriebshofes ausschließlich für E-Busse wäre der Einfluss auf die Lufthygiene zunächst weitgehend unkritisch zu beurteilen.“

5.2.2.5 UmweltaspekteLuftreinhalteplanung / Lufthygiene

„Zum aktuellen Planungsstand bestehen aus lufthygienischer Sicht zu diesem Standort keine Einwände. Die lufthygienischen ~~en~~ relevanten Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) nach der einschlägigen 39. BImSchV werden gemäß ~~der~~ der in der 7. Fortschreibung des Luftreinhalteplans enthaltenen Immissionsprognose für das Prognosejahr 2020 des LfU im direkten und erweiterten Umgriff im Prognosejahr 2020 eingehalten. Diese Einschätzung lässt sich auch auf das Bezugsjahr 2022 übertragen. Die gemäß 39. BImSchV für Feinstaub (PM₁₀, PM_{2,5}) relevanten Grenzwerte werden seit 2012 im Stadtgebiet München eingehalten. Eine Grenzwertüberschreitung im Prognosejahr 2020 liegt demgemäß in der Schenkendorfstraße an der Anschlussstelle A9 vor.

Bei den Planungen ist die verursachte Verkehrsmehrung im direkten und erweiterten Umgriff sowie auf den weiträumigen Zufahrtsstraßen für das Prognosejahr der geplanten Inbetriebnahme des geplanten Abstell- bzw. Betriebshofes unter Berücksichtigung der Ein- und Ausrückfahrten zu untersuchen und der Einfluss auf den Verkehrsfluss zu beurteilen. Darauf aufbauend ist/sind die Auswirkungen auf die Lufthygiene ggf. die lufthygienische Veränderung vertieft zu untersuchen. Sichergestellt werden muss, dass unter Berücksichtigung des vom Planvorhaben ausgelösten Zusatzverkehrs die relevanten lufthygienischen Grenzwerte auch im von den Ein- und Ausrückfahrten betroffenen erweiterten Umgriff (insbesondere Heidemannstraße, auch Burmesterstraße) sicher eingehalten werden. Eine Erschließung des Plangebietes für den möglicherweise emissionsbehafteten Busverkehr über die BAB A9 ist aus lufthygienischer Sicht zunächst unkritischer zu beurteilen als eine Erschließung über die Burmesterstraße.“

5.2.3.5 Umweltaspekte

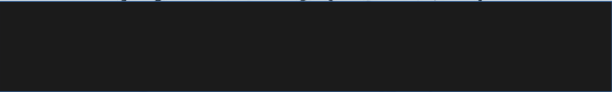
Luftreinhalteplanung / Lufthygiene

„Zum aktuellen Planungsstand bestehen aus lufthygienischer Sicht zu diesem Standort keine Einwände. Die lufthygienischen relevanten Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) nach der einschlägigen 39. BImSchV werden gemäß der in der 7. Fortschreibung enthaltenen Immissionsprognose für das Prognosejahr 2020 des LfU im direkten und erweiterten Umgriff im Prognosejahr 2020 eingehalten. Diese Einschätzung lässt sich auch auf das Bezugsjahr 2022 übertragen. Die gemäß 39. BImSchV für Feinstaub (PM10, PM2,5) relevanten Grenzwerte werden seit 2012 im Stadtgebiet München eingehalten.

Bei den Planungen ist die verursachte Verkehrsmehrung für das Prognosejahr der geplanten Inbetriebnahme des geplanten Abstell- bzw. Betriebshofes unter Berücksichtigung der Ein- und Ausrückfahrten im direkten und erweiterten Umgriff sowie auf den weiträumigen Zufahrtsstraßen zu untersuchen und der Einfluss auf den Verkehrsfluss zu beurteilen. Darauf aufbauend sind ggf. die Auswirkungen auf die die lufthygienische Veränderung Lufthygiene vertieft zu untersuchen. Im Falle eines Betriebshofes ausschließlich für E-Busse wäre der Einfluss auf die Lufthygiene zunächst weitgehend unkritisch zu beurteilen.“

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass aus Sicht der Luftreinhaltung im Allgemeinen ein Ausbau des ÖPNV mit allen erforderlichen infrastrukturell erforderlichen Begleiterscheinungen unterstützt wird. Eine Verlagerung des MIV auf den Umweltverbund ist ein entscheidender Baustein zur Verbesserung der innerstädtischen Luftqualität.

Insgesamt besteht mit den Inhalten der Beschlussvorlage aus Sicht des Referates für Klima- und Umweltschutz Einverständnis. Die Beschlussvorlage wird daher mitgezeichnet.


Christine Kugler
Berufsmäßige Stadträtin

Boris Schwartz
stellv. Referent