

Telefon: 0 233-47677
Telefax: 0 233-47705

**Referat für Klima- und
Umweltschutz**
GBI Umweltvorsorge
Sachgebiet Lärmvorsorge
RKU-I-4

Immissionsschutz Isarring

- Aufnahme in den städtischen Lärmaktionsplan und Bau einer Messstation
- Bau einer Lärm- und Immissionsschutzwand am Isarring

Empfehlung Nr. 20-26 / E 01426 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12
Schwabing-Freimann am 13.07.2023

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12072

Vorblatt zur Beschlussvorlage des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann vom 30.01.2024

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin	1
1. Lärmschutz	2
1.1. Rechtliche Grundlagen	2
1.2. Bewertung im vorliegenden Fall	3
2. Lufthygiene	4
2.1. Allgemeines	4
2.2. Feinstaub	4
2.3. Stickstoffdioxid (NO ₂)	5
2.4. Zwischenfazit aus Sicht der Lufthygiene	6
3. Fazit	7
II. Antrag der Referentin	8
III. Beschluss	8

Telefon: 0 233-47677
Telefax: 0 233-47705

**Referat für Klima- und
Umweltschutz**
GBI Umweltvorsorge
Sachgebiet Lärmvorsorge
RKU-I-4

Immissionsschutz Isarring

- Aufnahme in den städtischen Lärmaktionsplan und Bau einer Messstation
- Bau einer Lärm- und Immissionsschutzwand am Isarring

Empfehlung Nr. 20-26 / E 01426 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann am 13.07.2023

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 12072

1 Anlage

Beschluss des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann vom 30.01.2024 Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann hat am 13.07.2023 die als Anlage beigefügte Empfehlung Nr. 20-26 / E 01426 beschlossen.

In der Empfehlung wird gefordert, eine geeignete Lärm- und Immissionsschutzwand entlang des Isarrings, ab der Höhe Bushaltestelle Osterwaldstraße bis zur Höhe des Kleinhesselohrer Sees, als Barriere gegen Lärm und Luftschadstoffe zu errichten. Weiter wird die Errichtung einer Messstation hinsichtlich Luftschadstoffen am Isarring und die Aufnahme des betreffenden Bereichs als Untersuchungsgebiet im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Landeshauptstadt München zur Überprüfung konkreter Lärmminderungsmaßnahmen genannt. Als Begründung für das Erfordernis der genannten Maßnahmen wird u. a. die hohe Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe genannt.

Die Bürgerversammlungsempfehlung betrifft ausschließlich den Stadtbezirk 12 Schwabing-Freimann. Sie beinhaltet eine Angelegenheit, für die der Oberbürgermeister zuständig ist (Art. 37 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Gemeindeordnung i. V. m. § 22 Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München). Gemäß § 9 Abs. 4 2. Spiegelstrich der Bezirksausschuss-Satzung obliegt somit die Behandlung der Bürgerversammlungsempfehlung dem Bezirksausschuss. Der Beschluss des Bezirksausschusses hat gegenüber der Verwaltung lediglich empfehlenden Charakter.

Zu dem vorgebrachten Anliegen kann Folgendes mitgeteilt werden:

1. Lärmschutz

1.1. Rechtliche Grundlagen

Im Gegensatz zum Neubau oder der wesentlichen Änderung eines Verkehrsweges im Sinne der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) existieren bei bestehenden Verkehrswegen – wie im Fall des Mittleren Rings (Bundesstraße B2R) im Bereich "Isarring" – keine verbindlichen Immissionsgrenzwerte und demzufolge kein Rechtsanspruch auf die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen. Bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen kommen hier Lärmsanierungsmaßnahmen als freiwillige Leistung in Betracht.

Beim Isarring sowie dessen Zu- und Abfahrten handelt es sich um Verkehrswege in der Baulast der Landeshauptstadt München. Einschlägig im Hinblick auf die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ist demnach der Lärmaktionsplan (gem. 47d BImSchG) der Landeshauptstadt München, welcher sich derzeit in der Fortschreibung befindet. Maßnahmen zur Lärminderung (wie z. B. Lärmschutzwände oder passive Maßnahmen an Gebäuden) kommen demnach bei einer Überschreitung der in der folgenden Tabelle aufgeführten, zuletzt mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 23.03.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05435) abgesenkten Anhaltswerte für die Lärmaktionsplanung der Landeshauptstadt München in Betracht:

	Wert in dB(A) für den		Bemerkung
	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN}	Nacht-Lärmindex L_{Night}	
Grundanhaltswert A_{Grund}	64	54	Die Überschreitung von A_{Grund} ist Grundvoraussetzung für die Prüfung eines Gebietes auf Berücksichtigung als Untersuchungsgebiet. Eine Aufnahme als Untersuchungsgebiet in den Lärmaktionsplan kann i.d.R. nur im Falle einer hohen Einwohner*innendichte erfolgen.
Anhaltswert zur Priorisierung A_{Prio}	67	57	Untersuchungsgebiete mit Überschreitung von A_{Prio} erhalten eine erhöhte Priorisierung aufgrund einer besonders hoher Lärmexposition.

Ein Überschreiten der Anhaltswerte in einem bestimmten Bereich stellt die Grundvoraussetzung für eine etwaige Berücksichtigung dieses Bereichs als Untersuchungsgebiet im Rahmen der Lärmaktionsplanung dar, löst jedoch nicht unmittelbar eine solche Berücksichtigung aus. Die Auswahl von Untersuchungsgebieten erfolgt nach weiteren objektiven Kriterien. Maßgeblich sind die absolute Höhe des Lärmpegels und die Anzahl der betroffenen Einwohner*innen in einem definierten Abschnitt. Hieraus wird ein sogenanntes Lärmbewertungsmaß errechnet, welches die Betroffenheit eines Bereichs quantifiziert. Für Details zur Berechnung der Lärmbetroffenheit und das methodische Vorgehen zur Festlegung der Untersuchungsgebiete wird auf der Anhang 1 der Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 05435 zur Vollversammlung des Stadtrats vom 23.03.2023 verwiesen.

Sofern die Aufnahme eines Bereichs als Untersuchungsgebiet in den Lärmaktionsplan aufgrund einer hohen Lärmbetroffenheit erfolgt, werden in einem nachgelagerten Prozess potentiell geeignete Lärmschutzmaßnahmen einer näheren Prüfung unterzogen, um zu eruieren, welche Maßnahmen sich unter Berücksichtigung der örtlichen Situation und eines angemessenen Verhältnisses von Kosten und Nutzen als umsetzbar darstellen.

Aus den o. g. Ausführungen folgt, dass ein hoher Beurteilungspegel an einem oder mehreren betroffenen Wohngebäuden nicht automatisch zu einer Berücksichtigung des betreffenden Bereichs im Rahmen der Lärmaktionsplanung führt, sondern dass dies auch das Vorliegen einer entsprechenden Einwohner*innendichte voraussetzt. Demzufolge geht eine Überschreitung der Anhaltswerte nicht mit einem Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen einher. Das genannte Vorgehen dient einer Priorisierung, um mit den begrenzten zur Verfügung stehenden Ressourcen eine möglichst hohe Anzahl an Bürger*innen bzw. vorrangig besonders lärmbeeinträchtigte Bürger*innen zu entlasten.

1.2. Bewertung im vorliegenden Fall

Im Zuge der derzeit laufenden Fortschreibung des Lärmaktionsplans wurden durch das Referat für Klima- und Umweltschutz gemäß der Beschlusslage 10 neue Untersuchungsgebiete entsprechend der unter Punkt 1.1 beschriebenen Maßgaben festgelegt. Bei den genannten Untersuchungsgebieten handelt es sich allesamt um hochbelastete Bereiche mit einem hohen Beurteilungspegel durch den Verkehrslärm und einer großen Anzahl an betroffenen Einwohner*innen.

Im antragsgegenständlichen Bereich (Jungwirtstraße 2-20) werden die Anhaltswerte für die Lärmaktionsplanung – z. T. deutlich – überschritten, womit grundsätzlich von einer hohen Lärmbelastung an den betroffenen Anwesen auszugehen ist. Jedoch ergibt sich aufgrund der – verglichen mit anderen hochbelasteten Bereichen im Stadtgebiet – geringen Anzahl an betroffenen Einwohner*innen ein relativ niedriges Lärmbewertungsmaß, sodass sich eine Aufnahme als Untersuchungsgebiet im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Landeshauptstadt München derzeit nicht begründen lässt.

Da eine Berücksichtigung des antragsgegenständlichen Bereichs im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Landeshauptstadt München aufgrund der beschriebenen

Randbedingungen nicht erfolgen kann, kommt auch die Errichtung einer Lärmschutzwand im betreffenden Bereich derzeit nicht in Betracht.

In diesem Zusammenhang möchten wir auch auf das Schreiben von Herrn Oberbürgermeister Reiter vom 13.03.2023 an den Vorsitzenden des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 12 verweisen, in welchem dargelegt wird, dass das RKU an die geltende Beschlusslage gebunden ist und eine Abweichung von dem unter Punkt 1.1 beschriebenen, durch den Stadtrat festgelegten Vorgehen demnach nicht möglich ist. Es ist hervorzuheben, dass sich in der Zwischenzeit keine Änderungen an diesem Sachverhalt ergeben haben und somit seitens des RKU kein Handlungsspielraum besteht.

2. Lufthygiene

2.1. Allgemeines

Bereits im Vorjahr wurde mit Empfehlung Nr. 20-26 / E 00779 („Immissionsschutz entlang des Isarrings“) der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 12 – Schwabing-Freimann am 12.07.2022 ein der Empfehlung Nr. 20-26 / E 01426 ähnliches Anliegen vorgetragen. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00779 wurde mit Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08134 („Immissionsschutz entlang des Isarrings“) vom 29.11.2022 mit anschließendem Oberbürgermeisterentscheid vom 13.03.2023 (Az.: 0263-14-0019) behandelt. Bezugnehmend darauf wird im Folgenden die bestehende lufthygienische Situation am Isarring aktuell dargestellt.

Zwei Luftschadstoff-Grenzwerte stehen derzeit in der öffentlichen Diskussion: der für Feinstaub (PM₁₀, PM_{2,5}) und der für Stickstoffdioxid (NO₂). Die Feinstaubwerte werden in München kontinuierlich in den letzten Jahren eingehalten. Bei Stickstoffdioxid kann der Jahreshgrenzwert von 40 µg/m³ noch nicht flächendeckend eingehalten werden. Daher liegt der Fokus aktuell bei der Stickstoffdioxidbelastung. Die vorliegenden Messwerte zeigen jedoch, dass auch die Stickstoffdioxid-Belastung insgesamt rückläufig ist.

2.2. Feinstaub

Für Feinstaub (PM₁₀) ist in der 39. BImSchV für den Jahresmittelwert ein Grenzwert von 40 µg/m³ und für den Tagesmittelwert ein Grenzwert von 50 µg/m³ (bei 35 zulässigen Überschreitungen im Kalenderjahr) festgelegt. Für Feinstaub (PM_{2,5}) ist nur ein Grenzwert für den Jahresmittelwert festgelegt, der bei 25 µg/m³ liegt. Diese Feinstaubgrenzwerte werden in München insbesondere auch an dem besonders verkehrsreichen LÜB-Standort Landshuter Allee im Jahr 2022 und in den Jahren zuvor bereits seit 2012 (PM₁₀) bzw. seit in Krafttreten 2015 (PM_{2,5}) kontinuierlich eingehalten. Das LÜB-Messnetz (Landesüberwachungssystem Bayern) wird vom Landesamt für Umwelt (LfU) betrieben. Es ist für die Überwachung der Luftqualität zuständig. Genauere Informationen dazu sind unter www.lfu.bayern.de/luft/immissionsmessungen/index.htm abrufbar. Am LÜB-Messstandort Landshuter Allee mit einer dort vorliegenden Verkehrsbelastung von 119.000 Kfz/Tag (DTV) wurde im Jahr 2022 ein Jahresmittelwert in Höhe von 21 µg/m³ für PM₁₀ gemessen und damit der bei 40 µg/m³ liegende Jahresmittelgrenzwert (PM₁₀) deutlich eingehalten. Ebenso wurde mit 3 festgestellten Überschreitungstagen im Jahr 2022 die zulässige Anzahl von 35 Überschreitungen des

Tagesmittelgrenzwertes (PM10) eingehalten. Auch der für PM2,5 bei 25 µg/m³ liegende Jahresmittelgrenzwert wurde mit einem gemessenen Jahresmittelwert in Höhe von 11 µg/m³ (PM2,5) im Jahr 2022 eingehalten.

Der Isarring ist im Vergleich zur Landshuter Allee mit maximal 122.000 Kfz/Tag (DTV) verkehrlich ähnlich stark belastet wie die Landshuter Allee auf Höhe der LÜB-Station. Vor allem aber besteht am Isarring im hier betroffenen Abschnitt zwischen Keferstraße und Kleinhesseloher See keine enge Straßenschlucht, wie an der Landshuter Allee. Am hier betroffenen Abschnitt des Isarrings ist eine einseitige Randbebauung (westlich des Schwabinger Baches) bzw. über weite Strecken im Englischen Garten keine Randbebauung vorliegend. Die bestehende Randbebauung steht zudem in deutlich größerem räumlichem Abstand zur Straße als in der Landshuter Allee auf Höhe der LÜB-Station. Dadurch ist mit einer besseren Durchmischung der Fahrzeugemissionen mit der Umgebungsluft zu rechnen als in der Landshuter Allee. Eine Aufkonzentration der verkehrlichen Luftschadstoffe erfolgt damit in weit geringerem Umfang als in der Landshuter Allee. Vor diesem Hintergrund ist - wie an der Landshuter Allee - auch am westlich des Englischen Gartens verlaufenden Abschnitt des Isarrings von der Einhaltung der Grenzwerte für Feinstaub (PM10, PM2,5) auszugehen.

2.3. Stickstoffdioxid (NO₂)

Für Stickstoffdioxid kann der Jahresmittelgrenzwert von 40 µg/m³ derzeit noch nicht an allen einzelnen Streckenabschnitten im Stadtgebiet München eingehalten werden. Die festgestellten Überschreitungen des NO₂-Jahresmittelgrenzwertes liegen aktuell vorwiegend auf stark verkehrsbelasteten Abschnitten des Mittleren Rings mit eng anliegender Randbebauung vor.

Sowohl die Messwerte der fünf Münchner Stationen des vom LfU betriebenen LÜB-Messnetzes als auch die Messwerte des freiwilligen städtischen Stickstoffdioxid-Messnetzes zeigen aber, dass die Stickstoffdioxid-Belastung insgesamt rückläufig ist und der Stickstoffdioxid-Grenzwert an immer mehr Messstandorten im Stadtgebiet eingehalten wird. An der LÜB-Station Landshuter Allee liegt der Jahresmittelwert für das Jahr 2022 bei 49 µg/m³. Die Messwerte des vom LfU betriebenen LÜB-Messnetzes können im Internet unter www.lfu.bayern.de/luft/immissionsmessungen/messwerte/index.htm, die Messwerte des freiwillig-ergänzenden städtischen Stickstoffdioxid-Messnetzes unter www.muenchen.de/messergebnisse abgerufen werden.

Zur schnellstmöglichen Einhaltung des für Stickstoffdioxid geltenden Jahresmittelgrenzwertes (40 µg/m³) an den Streckenabschnitten des Mittleren Rings mit festgestellten Grenzwertüberschreitungen wurde am 11. Januar 2023 die 8.

Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Landeshauptstadt München in Kraft gesetzt und damit die stufenweise Einführung einer Verkehrsbeschränkung für alte und ältere Diesel-KFZ in der um den Mittleren Ring erweiterten Umweltzone Münchens rechtsverbindlich festgelegt (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08483).

Die Stufe 1 der Verkehrsbeschränkung für Diesel-KFZ startete im Februar 2023. In Stufe 1 dürfen seit dem 01.02.2023 Diesel-Kfz der Schadstoffklasse Euro 4/IV und schlechter nicht mehr in die um den Mittleren Ring erweiterte Umweltzone einfahren. Zur verhältnismäßigen Einführung sowie zur Abfederung sozialer Aspekte und unbilliger

Härten besteht ein umfassendes Ausnahmekonzept für das Befahren der um den Mittleren Ring erweiterten Umweltzone. Um die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme mit der tatsächlichen Entwicklung der Stickstoffdioxidbelastung und damit der möglichen zeitnahen Einhaltung des Jahresmittelgrenzwertes von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Stickstoffdioxid (NO_2) abzugleichen, ist ein gutachterliches Monitoring vor dem Start der jeweils nächstschärferen Maßnahmenstufe in der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München verankert.

Das Monitoring der Stufe 1 basiert auf den Messwerten von Februar bis Juli 2023. Bereits nach dem Vorliegen der ersten Messergebnisse für die Monate Februar bis Mai 2023 war eine rückläufige Entwicklung der Messwerte zu beobachten. Ein vorläufiges Monitoring-Kurzgutachten auf Basis der Messergebnisse Februar bis Mai 2023 bestätigte die erste positive Entwicklung.

Aufgrund dieser positiven Entwicklung der lufthygienischen Situation sowie dem Verhältnismäßigkeitsgebot hat der Münchner Stadtrat in seiner Vollversammlung am 26. Juli 2023 die Anpassung der achten Fortschreibung des Luftreinhalteplans und somit auch des Stufenplans des Diesel-Fahrverbots unter Verweis und unter Bezugnahme auf die 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München mit folgenden Kerninhalten beauftragt: Aufgrund der vorläufig prognostizierten Grenzwerteinhaltung im Jahr 2024 bereits mit der Maßnahmenstufe 1 wurde mit Anpassung der 8. Fortschreibung die Maßnahmenstufe 2 vorübergehend ausgesetzt und die Maßnahmenstufe 3 gänzlich aufgehoben. Eine Entscheidung über die Notwendigkeit und Verhältnismäßigkeit der Maßnahmenstufe 2 wird erst auf Basis der gemessenen Jahresmittelwerte 2023 und der umfassenden fachgutachterlichen Untersuchung mit belastbaren Prognosewerten für die Jahre 2024 bis 2026 - voraussichtlich im Mai 2024 - getroffen werden.

Die für die Anpassung der 8. Fortschreibung notwendige Öffentlichkeitsbeteiligung wurde vom 28. Juli bis 11. September 2023 durchgeführt und die Anpassung der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans nach erfolgter Öffentlichkeitsbeteiligung mit Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11123 am 26.09.2023 beschlossen. Die Anpassung zur 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans trat am 29.09.2023, am Tag nach Bekanntmachung im Amtsblatt (MüABI vom 28.09.2023, Seite 553) in Kraft.

Der bisher vorliegende Stickstoffdioxid-Mittelwert des Zeitraums Januar bis September 2023 liegt bei $45 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Am Isarring existiert kein Messpunkt des freiwilligen städtischen Stickstoffdioxid-Messnetzes der Landeshauptstadt München. Nicht in jedem Straßenabschnitt können Messpunkte eingerichtet werden. Daher werden auf Modellrechnungen basierende Stickstoffdioxid-Immissionsprognosen zur weiteren Beurteilung herangezogen. In einer in der 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans der Landeshauptstadt München enthaltenen NO_2 -Immissionsprognose des LfU ist für den westlich der Isar gelegenen Abschnitt des Isarrings für das Bezugsjahr 2022 keine NO_2 -Grenzwertüberschreitung prognostiziert.

Die weiter oben bereits beschriebenen Unterschiede hinsichtlich der bestehenden Randbebauung zwischen dem hier betroffenen Abschnitt des Isarrings und der Landshuter Allee auf Höhe der LÜB Station geben eine Erklärung für die für diese beiden

Straßenabschnitte unterschiedlich prognostizierte Belastungssituation.

2.4. Zwischenfazit aus Sicht der Lufthygiene

Als Zwischenfazit ist davon auszugehen, dass die relevanten lufthygienischen Grenzwerte sowohl für Feinstaub (PM₁₀, PM_{2,5}) als auch Stickstoffdioxid (NO₂) am westlich der Isar im Abschnitt zwischen Keferstraße und Kleinhesselohrer See gelegenen Abschnitt des Isarrings eingehalten werden. Aus lufthygienischer Sicht besteht an diesem Straßenabschnitt daher derzeit kein akuter Handlungsbedarf zur Umsetzung von Maßnahmen und zur Einrichtung eines Messpunktes.

Um schnellstmöglich die Einhaltung der lufthygienischen Grenzwerte auch an den noch von Überschreitungen des Stickstoffdioxid-Grenzwertes betroffenen Stellen des Mittleren Rings sicherzustellen, wurde nach Beschluss des Stadtrates am 21.12.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08483) die 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans zum 01.02.2023 in Kraft gesetzt. Aufgrund einer sich abzeichnenden Verbesserung der lufthygienischen Situation im Monitoringzeitraum zur 1. Stufe der Verkehrsbeschränkung für Diesel-KFZ wurde mit der Anpassung zur 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans eine vorübergehende Aufschiebung der zweiten Stufe und eine Aufhebung der 3. Stufe beschlossen. Die Anpassung zur 8. Fortschreibung des Luftreinhalteplans trat am 29.09.2023 in Kraft.

Aufgrund der dargestellten lufthygienischen Situation wird weiterhin kein Erfordernis zur Einrichtung einer Messstation am Isarring gesehen.

3. Fazit

Aus Sicht des Lärmschutzes ist der Wunsch nach der Umsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung aufgrund der hohen Beurteilungspegel durch den Verkehrslärm als nachvollziehbar zu werten, muss jedoch auch vor dem Hintergrund der – aufgrund der Vielzahl besonders lärmbelasteter Bereiche im Stadtgebiet – erforderlichen Priorisierung betrachtet werden. Leider lässt sich – wie oben dargelegt – eine Aufnahme als Untersuchungsgebiet im Rahmen der aktuellen Fortschreibung der Lärmaktionsplanung unter Berücksichtigung der geltenden Beschlusslage nicht begründen.

Es wird daher um Verständnis gebeten, dass weder eine Umsetzung der geforderten baulichen Lärmschutzmaßnahme noch eine Aufnahme als Untersuchungsgebiet im Lärmaktionsplan in Aussicht gestellt werden kann.

Im Hinblick auf die Lufthygiene ist davon auszugehen, dass die relevanten lufthygienischen Grenzwerte sowohl für Feinstaub (PM₁₀, PM_{2,5}) als auch Stickstoffdioxid (NO₂) am westlich der Isar im Abschnitt zwischen Keferstraße und Kleinhesselohrer See gelegenen Abschnitt des Isarrings eingehalten werden. Auf Basis dieser lufthygienischen Ausgangslage wird weiterhin kein Erfordernis zur Einrichtung einer Messstation am Isarring gesehen.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 01426 kann deshalb nicht entsprochen werden.

Der Korreferent des Referates für Klima- und Umweltschutz, Herr Stadtrat Sebastian Schall, sowie die zuständige Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Mona Fuchs, haben einen Abdruck der Vorlage erhalten.

II. Antrag der Referentin

1. Von der Sachbehandlung der Empfehlung Nr. 20-26 / E 01426 als laufende Angelegenheit wird Kenntnis genommen. Dem Antrag auf Errichtung einer Lärm- und Immissionsschutzwand entlang des Isarrings und einer Aufnahme als Untersuchungsgebiet in den Lärmaktionsplan kann nicht entsprochen werden.
2. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 01426 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann vom 13.07.2023 ist damit satzungsgemäß erledigt.

III. Beschluss

~~nach Antrag.~~

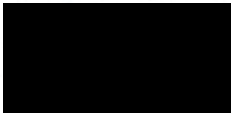
siehe gesonderten Beschluss des BA 12.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 12 Schwabing-Freimann der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Patric Wolf


Christine Kugler
Berufsmaßige Stadträtin

III. Beschluss

Der Bezirksausschuss stellt fest, dass eine signifikante Lärm und Luftverschmutzung im Bereich des Isarrings vorliegt. Deshalb lehnt der Bezirksausschuss Schwabing-Freimann die Verwaltungsvorlage einstimmig ab.

Der Bezirksausschuss des 12. Stadtbezirkes Schwabing Freimann

Der Vorsitzende



Patric Wolf
Bezirksausschussvorsitzender

IV. WV Referat für Klima- und Umweltschutz, Beschlusswesen (RKU-GL3)

1. Die Übereinstimmung dieses Abdruckes mit dem beglaubigten Original wird bestätigt.

2. An


den Bezirksausschuss 12 Schwabing-Freimann

das Revisionsamt

das Direktorium - HA II/BAG Mitte (zu Az. 20-26 / E 01426) 1-fach

das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

zur Kenntnis.

Am 09.07.2024 
Referat für Klima- und Umweltschutz
Beschlusswesen
RKU-GL3

Landeshauptstadt
München
**Referat für Klima-
und Umweltschutz**
Bayerstraße 28a
80335 München

Bürgerversammlung des . Stadtbezirkes am

Betreff (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

IMMISSIONSSCHUTZ ISARRING

Antrag (Bitte formulieren Sie so, dass mit "Ich stimme zu" oder "Ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

Siehe Anlage

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

ohne Gegenstimme angenommen ①

mit Mehrheit angenommen ②

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt




München, den 13.07.2023

Antrag zur Bürgerversammlung Schwabing-Freimann vom 13.07.2023

Zunächst wiederholen wir nun mehr zum elften Mal den Antrag:

Eine geeignete Lärm- und Immissionsschutzwand entlang des Isarrings ab Höhe Bushaltestelle Osterwaldstr. oberhalb der Fußgänger-Unterführung und des Schwabinger Baches sowie des Englischen Gartens bis zur Höhe Kleinhesseloher See als Barriere gegen Feinstaub, Stickoxyde, insbesondere Stickstoffdioxid und Lärm zu errichten.

In diesem Zusammenhang fordern wir im Hinblick auf die extrem angestiegene Belastung durch den werktäglich nahezu durchgehenden Stau auf acht (!) Fahrspuren die sofortige Errichtung einer Messstation am Isarring hinsichtlich Luftschadstoffen und die zwingende Aufnahme in das Untersuchungsgebiet im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Landeshauptstadt München zur Überprüfung konkreter Lärminderungsmaßnahmen.

Zur Begründung wird ausgeführt, dass die stark betroffenen Anwesen Jungwirthstr.  und der angrenzende Englische Garten sämtlich vor der Errichtung des Mittleren Rings bestanden und daher ein höheres Schutzbedürfnis gegenüber den späteren Bauten besteht. Bezüglich der Berechtigung räumt das RKU (Referat für Klima- und Umweltschutz) ein, dass schon nach der Lärmkartierung aus dem Jahr 2017 die Grenzwerte erheblich überschritten seien, allerdings sei die Anzahl der betroffenen Anwohner*innen zu gering. Hierbei wird aber schlicht unterschlagen, dass auch die Vielzahl der Besucher*innen des Englischen Gartens betroffen sind und Schutz verdienen.

Bezüglich der Lufthygiene argumentiert das RKU ausschließlich mit Annahmen, Behauptungen und angeblich rückläufigen Zahlen, ohne eine einzige validierte Untersuchung und/oder konkrete Messwerte benennen zu können. Umso dringlicher ist daher die Errichtung einer Messstation an dieser Stelle, wo im Gegensatz zur immer wieder bemühten Landshuter Allee 8 Fahrspuren zusammenkommen und aktuell einen werktäglich nahezu durchgängigen Stau auf allen Fahrspuren und somit durch diesen enormen Stop-and Go-Verkehr eine bisher nicht erfasste Grenzwertüberschreitung des Feinstaubs und des Stickstoffdioxids verursachen.

②

