



Clemens Baumgärtner
Referent für Arbeit und
Wirtschaft

I. An den stellv. Vorsitzenden
des Bezirksausschusses 14
Berg am Laim
Herrn Hubert Kragler
Friedenstraße 40

81660 München

Datum
26.05.2020

**Busspur Ampfingstraße: Entwicklung von Abgasen, Lärm und
Verspätungen messen**

Antrag Nr. 14-20 / B 07145 des Bezirksausschusses des 14. Stadtbezirks vom 26.11.2019
Ihr Schreiben vom 14.04.2020

Sehr geehrter Herr Kragler,

wir hatten mit Schreiben vom 04.02.2020 auf Ihren Antrag geantwortet.

Sie baten in Ihrem nächsten Schreiben bezugnehmend auf die Stellungnahme des Referates für Gesundheit und Umwelt um Erläuterung, wie genau indirekte Verkehrslärmmessungen durch Berechnungen aufgrund der Verkehrsmengen sein können und welche Unsicherheiten gegenüber tatsächlichen Verkehrslärmmessungen zu erwarten sind.

Sie schlagen z.B. Topo-Boxen zur Messung der Lärmentwicklung vor und fordern nach wie vor eine vergleichende Messung von Feinstaub- und NOX-Werten, die vom Referat für Gesundheit und Umwelt geprüft werden soll.

Wir haben somit das Referat für Gesundheit und Umwelt noch einmal um Prüfung und um Stellungnahme gebeten, Folgendes wurde uns mitgeteilt:

„Zunächst ist zu unterstreichen, dass für das Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) der Gesundheitsschutz der Münchner Bevölkerung und die Luftreinhaltung von allerhöchster Priorität und zentrale Handlungsfelder sind. Zu den im Schreiben vom 14.04.2020 aufgegriffenen Fragen kann wie folgt Stellung bezogen werden:

Für die Beurteilung der lufthygienischen Auswirkungen der Busspur stützt sich das RGU auf die Einschätzungen des für die verkehrlichen Prognosen zuständigen Referates für Stadtplanung und Bauordnung (PLAN) sowie des Kreisverwaltungsreferates (KVR). In deren

Kompetenzbereich fällt die Beurteilung, ob mit der vorgesehenen Maßnahme Kapazitätseinschränkungen für den MIV einhergehen. Seitens des RGU werden die getroffenen Aussagen der beiden Referate zu den verkehrlichen Auswirkungen mangels Expertise und Zuständigkeit nicht interpretiert, sondern als Grundlage für eine Einschätzung der lufthygienischen Auswirkungen genommen.

Nach Einschätzungen von PLAN und KVR ist von keinen Kapazitätseinschränkungen für den MIV im direkt betroffenen und umliegenden Umgriff der geplanten Busspur in der Ampfingstraße auszugehen. Das KVR teilt dazu mit, dass die Busspur zwar zur Minderung einer Fahrspur im betroffenen Streckenabschnitt der Ampfingstraße führt, jedoch an den Knotenpunkten die Fahrspuranzahl unberührt bleibt. Die Leistungsfähigkeit der relevanten Knotenpunkte für den MIV bleibt daher erhalten.

Zur lufthygienischen Situation ist Folgendes zu ergänzen:

Die relevanten Grenzwerte für Feinstaub (PM₁₀, PM_{2,5}) gemäß Neununddreißigster Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (39. BImSchV) werden seit 2012 an der Landshuter Allee eingehalten. Es ist von einer Einhaltung der Feinstaubwerte im gesamten Stadtgebiet München und somit - unabhängig von der Einrichtung einer Busspur - auch in der Ampfingstraße auszugehen.

Die für die Luftreinhaltung zuständige Regierung von Oberbayern stellt für das Stadtgebiet München Luftreinhaltungspläne auf, die Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität enthalten. Im Oberbayerischen Amtsblatt Nr. 22 vom 31. Oktober 2019 wurde der Erlass der 7. Fortschreibung des Luftreinhaltungsplans für das Stadtgebiet München bekannt gegeben. In der damit in Kraft getretenen 7. Fortschreibung ist eine aktuelle NO₂-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 NO₂-Jahresgrenzwertes in der Ampfingstraße auszugehen.

Aufgrund einer Fahrspurreduzierung und eines dadurch bedingten Abrückens des für die lufthygienische Situation maßgeblichen KfZ-Verkehrs vom Straßenrand ist möglicherweise von einer Verbesserung der lufthygienischen Situation an der Randbebauung der Ampfingstraße auszugehen.

Für aussagekräftige Vergleichsmessungen sind jeweils ein einjähriger Messzeitraum vor Einführung der Busspur sowie nach Einführung der Busspur erforderlich, um den Anforderungen 39. BImSchV zu entsprechen. Es ist nicht davon auszugehen, dass der verbleibende Zeitraum zur Durchführung einer einjährigen Messung vor Einrichtung der Busspur ausreichend ist.

Weniger bedingt durch die erforderlichen Haushaltsmittel, vielmehr auf Grund des hier geschilderten Hintergrunds werden lufthygienische Vergleichsmessungen daher für nicht sinnvoll erachtet.

Zur Aussagekraft von Lärmberechnungen gegenüber Verkehrslärmmessungen kann wie folgt Stellung genommen werden.

Bei **Verkehrslärmmessungen** werden Einzelwerte ermittelt, die abhängig sind von dem Wochentag, den Verkehrsmengen, die zu jeder Tageszeit unterschiedlich sind, der Witterung und weiteren Faktoren. So kann z.B. eine temporäre Baustelle oder eine untypischen Zusammensetzung der vorbeifahrenden Fahrzeuge zu verfälschten Ergebnissen führen. Um einen Jahresmittelwert zu erhalten, müsste man an Werk- und Feiertagen, zu verkehrsreichen und ruhigen Zeiten, bei allen in München vorkommenden Windrichtungen und -geschwindigkeiten messen und zugleich die Witterungsbedingungen dokumentieren, da nasse Fahrbahnen den Lärm ebenfalls erhöhen. Um diese Fehlerquellen auszuschließen, bedürfte es einer zusätzlichen Überwachung der Messung durch Experten. Der Aufwand wäre sowohl personell als auch finanziell erheblich. Zudem führen somit Lärmmessungen zu Ungenauigkeiten und Unsicherheiten, da während der Messungen Fremdgeräusche wie z. B. Martinshörner, Fluggeräusche oder Vogelzwitschern auftreten können, die das Messergebnis deutlich beeinträchtigen.

Für die **Berechnung von Straßenverkehrslärm** gelten die verbindlichen »Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen« (RLS 90). Dabei werden zahlreiche Faktoren berücksichtigt, die Einfluss auf den Lärmpegel nehmen. Dazu zählen: Verkehrsmenge, Lkw-Anteil, zulässige Höchstgeschwindigkeit der Straße, Art der Straßenoberfläche, Steigung bzw. Gefälle, Abstand und Dämpfung durch Luft und Boden, mögliche Reflexionen etc. Diese Eingangsparameter werden sorgfältig ermittelt. Die Modelle und Verfahren zur Lärmberechnung wurden über lange Zeit aus Langzeitmessungen des Verkehrslärms entwickelt und haben einen hohen Qualitätsstandard. Bei der Berechnung wird stets von einer leicht »lärmverstärkenden« Situation ausgegangen (z.B. leichter Mitwind). Dies führt in der Regel zu höheren Beurteilungspegeln als bei Messungen d.h. die berechneten Schallimmissionen liegen zugunsten der Betroffenen auf der sicheren Seite.

Um verlässliche Ergebnisse mithilfe von Topo-Boxen zu erhalten, müsste über einen längeren Zeitraum vor und nach Einführung der Busspur gemessen werden. Wie oben beschrieben, sind diese Messungen von den jeweils gerade vorherrschenden Randbedingungen abhängig (beispielsweise Witterungseinflüsse, Hintergrundgeräusche oder auch schwer erfassbare – auch längerfristige – zeitliche Schwankungen der Verkehrsstärke) und lassen demzufolge immer nur Momentaufnahmen zu. Eine ausreichend lange und qualitativ hochwertige Messung erfordert einen hohen finanziellen und personellen Aufwand, den das RGU hinsichtlich der guten Vergleichbarkeit von Berechnungen für nicht zielführend hält.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden alle 5 Jahre vom Bayerischen Landesamt für Umwelt Lärmkarten erstellt. Die letzte Lärmkarte wurde für das Jahr 2017, die folgende Karte wird für das Jahr 2022 berechnet werden. Die Ampfingstraße wird als Teil des Münchner Hauptstraßennetzes in dem Rechenmodell berücksichtigt. Daher ist es möglich, im Vergleich der beiden o. g. Lärmkarten Aussagen zu den Verkehrslärmauswirkungen vor und nach Realisierung der Busspur in der Ampfingstraße zu treffen.“

Ich hoffe auf Ihr Verständnis aufgrund der Argumente des RGU und dass Ihre Themen somit ausführlich behandelt wurden. Ich gehe davon aus, dass Ihr o.g. Antrag somit als erledigt gelten darf.

Mit freundlichen Grüßen

II. Abdruck von I.

an RS/BW

an das Direktorium-HA II/BA-G Ost

an das Referat für Gesundheit und Umwelt, RGU-RL-LRP

an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, PLAN-HAI-31

an das Kreisverwaltungsreferat, KVR-I/3

Per Hauspost

an die Stadtwerke München GmbH/VB mit der Bitte um Mitteilung über die Auswertung der Fahrzeitentwicklung nach Inbetriebnahme der Busspur an den BA und an das RAW!

und jeweils z.K.

III. z.A. FB VS:\FB5\SWM\3 Gremien\1 Stadt\1 Stadtrat\4 BA Antraege\Ba14\7145_Antw2.odt

Clemens Baumgärtner