



Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat
Ruppertstr. 19, 80466 München

Frau
Birgitt Schmitt-Walter
Nusselstr. 53
81245 München

Hauptabteilung III Straßenverkehr
Verkehrsmanagement
Strategische Konzepte und
Grundsatzangelegenheiten
KVR-III/111

Ruppertstr. 19
80466 München
Telefon: 089 233-39974
Telefax: 089 233-989 39974
Dienstgebäude:
Implerstr. 9
Zimmer: A105
Sachbearbeitung:
Frau Rupp
carola.rupp@muenchen.de

Ihr Schreiben vom
22.04.2013

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
17.02.2014

Antrag auf Schutzmaßnahmen nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO gegen unzumutbare verkehrsbedingte Lärmbeeinträchtigungen und Abgasbelastungen in der Nusselstraße / München Pasing

Sehr geehrte Frau Schmitt-Walter

Sie und zahlreiche weitere Bürgerinnen und Bürger im Bereich der Nusselstraße haben im 2. Halbjahr 2013 beim Kreisverwaltungsreferat geeignete Maßnahmen zur Reduzierung der verkehrsbedingten Lärm- und Abgasbelastung beantragt. Insgesamt sind 18 Anträge bei uns eingegangen.

Nach intensiver Prüfung und Einschaltung der beteiligten Dienststellen kann Ihnen das Kreisverwaltungsreferat nun ausführlich antworten. Im Folgenden stellen wir Ihnen die komplexe Rechtslage dar, geben Ihnen eine Stellungnahme des Referats für Gesundheit und Umwelt wieder und gehen auf die verkehrliche Situation der Nusselstraße ein.

I. Rechtslage

Gem. § 45 Abs. 1 S. 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben die Straßenverkehrsbehörden gem. § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen.

U-Bahn: Linien U3,U6
Haltestelle Poccistraße
Bus: Linie 62
Haltestelle Poccistraße
Bus: Linien 131, 132
Haltestelle Senserstraße

Öffnungszeiten:
Mo, Mi, Fr 7.30-12.00 Uhr
Di 8.30-12.00 und 14.00-18.00 Uhr
Do 8.30-15.00 Uhr

Internet:
www.kvr-muenchen.de
www.strassenverkehr-muenchen.de

Bei den genannten Normen handelt es sich um sog. Ermessensvorschriften („Die Straßenverkehrsbehörden können...“).

Die Lenkungsmöglichkeiten gem. § 45 Abs. 1 StVO stellen auf den Schutz der Allgemeinheit ab. Dies bedeutet, dass sie daneben nur in geringem Umfang auch die Belange Einzelner, soweit deren geschützte Individualinteressen berührt werden, schützen. Das Schutzgut der öffentlichen Sicherheit und Ordnung i.S. des § 45 Abs. 1 StVO, insbesondere soweit Abs. 1 S. 2 Nr. 3 dieser Vorschrift den Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen herausstellt, umfasst also nur eingeschränkt die Grundrechte Einzelner wie körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 GG) und Eigentum (Art. 14 GG). Die geschützten Individualinteressen müssen dabei durch Einwirkungen des Straßenverkehrs in einer Weise beeinträchtigt werden, die das nach allgemeiner Anschauung zumutbare Maß übersteigt. Nur in diesem Fall kann ausnahmsweise ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung gegeben sein, ob und ggf. welche Maßnahmen zu treffen sind.

Bei der Ermessensentscheidung, wie der Verkehr zu regeln ist, sind die beteiligten Interessen gegeneinander abzuwägen. Insbesondere bei der Entscheidung über den Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen hat die zuständige Straßenverkehrsbehörde sowohl die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer zu würdigen als auch die Interessen anderer Anlieger in Rechnung zu stellen, ihrerseits von übermäßigem Lärm verschont zu bleiben, der als Folge verkehrsberuhigender Maßnahmen durch Verlagerung des Verkehrs eintreten kann. Die Behörde darf dabei in Wahrnehmung allgemeiner Verkehrsrücksichten und sonstiger entgegenstehender Belange von derartigen Maßnahmen um so eher absehen, je geringer der Grad der Lärmbeeinträchtigung ist, dem entgegengewirkt werden soll. Umgekehrt müssen bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen die der Anordnung verkehrsberuhigender oder verkehrslenkender Maßnahmen entgegenstehenden Verkehrsbedürfnisse und Anliegerinteressen schon von einigem Gewicht sein, wenn mit Rücksicht auf diese Belange ein Handeln der Straßenverkehrsbehörde unterbleibt. Die Behörde darf folglich auch bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen grundsätzlich von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen absehen, wenn ihr dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile gerechtfertigt erscheint. Dies rechtfertigt sich aus der Überlegung, dass straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen als Mittel der Lärmbekämpfung dort ausscheiden müssen, wo sie die Verhältnisse nur um den Preis bessern können, dass an anderer Stelle neue Unzuträglichkeiten auftreten, die im Ergebnis zu einer verschlechterten „Gesamtbilanz“ führen, etwa weil sie die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs in nicht hinnehmbarer Weise beeinträchtigen oder im Hinblick auf eintretende Änderungen von Verkehrsströmen noch gravierendere Lärmbeeinträchtigungen von Anliegern anderer Straßen zur Folge haben.

Im Rahmen der Prüfung, ob aus Gründen des Lärmschutzes verkehrsregelnde Maßnahmen zu ergreifen sind, ist ein normativ abstrakt festgelegter Lärmpegel nicht vorhanden. Die Grenze des billigerweise zumutbaren Verkehrslärms ist fließend und lässt mindestens solange einen Spielraum, wie es an einer verbindlichen Bestimmung durch eine Rechtsnorm fehlt. Maßgeblich sind vielmehr die konkreten Umstände des Einzelfalls. § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO gewährt einen Schutz vor Verkehrslärm in der Regel erst dann, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss.

Neben der gebietsbezogenen Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der Anlieger ist auf das Ausmaß der Lärmbeeinträchtigungen, die Leichtigkeit der Realisierung von Maßnahmen, eventuelle Einflüsse auf die Verkehrssicherheit sowie die Auswirkungen der Maßnahmen auf die allgemeine Freizügigkeit des Verkehrs abzustellen.

Gemäß Ziffer 2.1 der „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)“ kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort in reinen und allgemeinen Wohngebieten einen der folgenden Richtwerte überschreitet:

70 db(A) zwischen 06.00 Uhr und 22.00 Uhr (tags)
60 db(A) zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr (nachts).

Werden die Grenzwerte der Lärmschutz-Richtlinien erreicht, ist nach den oben genannten Grundsätzen eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme aus Lärmschutzgründen nicht kraft Gesetzes zwingend erforderlich. Das Ermessen der Behörde kann sich jedoch zu einer Pflicht zum Einschreiten verdichten. Umgekehrt bedeutet eine Unterschreitung der Richtwerte nicht, dass straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen ausgeschlossen sind. Die Richtlinien bieten bei der gebotenen Abwägung der widerstreitenden Belange des Schutzes der Wohnbevölkerung vor unzumutbarem Verkehrslärm einerseits und der Freizügigkeit des Verkehrs unter Berücksichtigung des Straßencharakters andererseits lediglich eine Orientierungshilfe.

Die Berechnung der Lärmbelastung für die Antragsteller in der Nusselstraße, Mendelssohnstraße sowie Offenbachstraße liegt uns nun vom Referat für Gesundheit und Umwelt vor. Die Ausgangsdaten (Verkehrsmengen, Lkw-Anteil etc.) zur Berechnung der Schallemissionen wurden vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Bereich Verkehrsplanung, zur Verfügung gestellt (Stand Januar 2011). In seiner Mitteilung hat das betroffene Referat jedoch darauf hingewiesen, dass zur Zeit der Erfassung die Zählwerte durch die vielfältigen Bau- und Baustellentätigkeiten im Pasinger Zentrum verfälscht sein könnten. Aktuelle und auch repräsentative Zählwerte werden erst wieder im Herbst 2014 im 21. Stadtbezirk erhoben.

II. Stellungnahme des Referates für Gesundheit und Umwelt (RGU):

Das Referat für Gesundheit und Umwelt teilt Folgendes mit:

„Die zur Verfügung gestellten Lkw-Anteile berücksichtigen den Lkw-Anteil ab 3,5 Tonnen. Gemäß RLS-90 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen) ist bei der Berechnung der Beurteilungspegel jedoch der Schwerverkehrsanteil ab 2,8 t zu berücksichtigen. Daher wird entsprechend einer Empfehlung der Bundesanstalt für Straßenwesen ein pauschaler Zuschlag von 17% auf den Schwerverkehrsanteil vergeben, der in den Berechnungen berücksichtigt wird.“

Als Straßenoberfläche wurde auf der Nusselstraße und der Offenbachstraße ein nicht geriffelter Gussasphalt mit dem Korrekturwert von $D(\text{Stro}) = 0 \text{ dB(A)}$ angesetzt. Die Berechnungen erfolgen für die derzeit zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im Abschnitt Nusselstraße bis Einmündung Baumbachstraße. Ab der Baumbachstraße wird die gültige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h berücksichtigt. Ebenso besteht in der Offenbachstraße nördlich der Straßen-/ bzw. Eisenbahnüberführung eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h, die ebenfalls in der vorliegenden Berechnung berücksichtigt wurde.“

In der folgenden Tabelle sind die Eingangsdaten sowie die Emissionen dargestellt:

Straßenabschnitt	DTV	Stündliche Verkehrsmenge in Kfz		Lkw-Anteil p in %		zul. Geschwindigkeit Pkw/Lkw	L _{m,E} dB(A)	
		Kfz/24h	Tag (6h-22h)	Nacht (22h-6h)	Tag (6h-22h)		Nacht (22h-6h)	Tag (6h-22h)
Nusselstraße (bis Baumbachstr.)	8450	507,0	92,9	14,3	4,3	30	61,3	50,8
Nusselstraße (ab Baumbachstr.)	8450	507,0	92,9	14,3	4,3	50	63,9	53,3
Offenbachstr. (südl. Nusselstr.)	17880	1072,8	196,7	6,7	2,0	30	62,4	52,9
Offenbachstr (nördl. Nusselstr.)	12510	750,6	137,6	6,6	2,0	30	60,8	51,3

Tabelle 1: Verkehrsstraßen, Eingangsdaten, Emissionen

Das Referat für Gesundheit und Umwelt kommt zu folgender Beurteilung:

„In der unten aufgeführten Tabelle sind die Berechnungsergebnisse für die nächstgelegenen Wohngebäude in der Nusselstraße dargestellt. Wie aus den Ergebnissen ersichtlich ist, betragen die maximalen Beurteilungspegel mehr als 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht an den Immissionsorten Offenbachstraße 6 und 8. An der Nusselstraße 57 beträgt der Beurteilungspegel ebenfalls mehr als 70 dB(A) tags. Diese Gebäude sind dem Einmündungsbereich der Nusselstraße in die Offenbachstraße am nächsten gelegen. Gerade bei diesen Gebäuden wirkt sich die höhere Verkehrsbelastung in der Offenbachstraße sowie die lichtzeichengeregelte Kreuzungssituation der beiden Straßen am stärksten aus. Mit zunehmenden Abstand von der Einmündung verringert sich die Beeinflussung der Immissionen durch die Offenbachstraße. In Höhe der Mendelssohnstraße weisen die nächstgelegenen Immissionsorte Beurteilungspegel von 68 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts auf, in Höhe der Abzweigung der Baumbachstraße liegen die Beurteilungspegel bei 65 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts. Höhere Beurteilungspegel von 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts sind in der Häuserzeile zwischen der Mendelssohnstraße und der Josef-Lang-Straße auf der Südseite der Nusselstraße festzustellen, da diese nur einen geringen Abstand zur Straßenachse aufweisen (Nimmerfallstr. 50, Nusselstr. 43 – 21, Josef-Lang-Str. 7).

Bei der Nusselstraße handelt es sich um eine bestehende Straße, an der nach derzeitigem Erkenntnisstand in der nächsten Zeit keine wesentlichen Änderungen nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) durchgeführt werden. Bestehende Straßen sind nach den „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23. November 2007 zu beurteilen.

Die Richtwerte werden hier nur bei den ersten drei Gebäuden in der Nusselstraße überschritten. Auch besteht sowohl in der Nusselstraße als auch der Offenbachstraße bereits eine Tempo30-Regelung.“

Konkret wurden folgende Werte ermittelt:

Ergebnisse der Immissionsberechnungen

Immissionsort	Adresse	Immissionspegel		Beurteilungspegel	
		Tag (6h-22h) L _r [dB(A)]	Nacht (22h-6h) L _r [dB(A)]	Tag (6h-22h) L _r [dB(A)]	Nacht (22h-6h) L _r [dB(A)]
IPkt184	Baumbachstr. 2 EG Nord	64,4	54,0	65	54
IPkt185	Baumbachstr. 2 OG1 Nord	64,2	53,8	65	54
IPkt186	Baumbachstr. 2 OG2 Nord	63,8	53,4	64	54
IPkt187	Baumbachstr. 2 OG3 Nord	63,3	52,9	64	53
IPkt165	Josef-Lang-Str. 10 EG Süd	61,4	51,0	62	51
IPkt166	Josef-Lang-Str. 10 OG1 Süd	62,3	51,8	63	52
IPkt167	Josef-Lang-Str. 10 OG2 Süd	62,6	52,1	63	53
IPkt168	Josef-Lang-Str. 10 OG3 Süd	62,6	52,2	63	53
IPkt169	Josef-Lang-Str. 10 OG4 Süd	62,6	52,1	63	53
IPkt170	Josef-Lang-Str. 10 OG5 Süd	62,5	52,0	63	52
IPkt146	Josef-Lang-Str. 7 EG Nord	68,6	58,1	69	59
IPkt054	Mendelssohnstr. 5 EG Süd	65,7	55,2	66	56
IPkt055	Mendelssohnstr. 5 OG1 Süd	65,8	55,4	66	56
IPkt056	Mendelssohnstr. 5 OG2 Süd	65,9	55,4	66	56
IPkt051	Mendelssohnstr. 5a EG Süd	65,0	54,5	65	55
IPkt052	Mendelssohnstr. 5a OG1 Süd	65,2	54,7	66	55
IPkt053	Mendelssohnstr. 5a OG2 Süd	65,2	54,8	66	55

Immissionsort	Adresse	Immissionspegel		Beurteilungspegel	
		Tag (6h-22h) L _r [dB(A)]	Nacht (22h-6h) L _r [dB(A)]	Tag (6h-22h) L _r [dB(A)]	Nacht (22h-6h) L _r [dB(A)]
IPkt153	Nusselstr. 9 EG Nord	66,1	55,7	67	56
IPkt154	Nusselstr. 9 OG1Nord	65,9	55,4	66	56
IPkt155	Nusselstr. 9 OG2Nord	65,4	55,0	66	55
IPkt156	Nusselstr. 9 OG3Nord	64,9	54,5	65	55
IPkt149	Nusselstr. 11 EG Nord	66,0	55,5	66	56
IPkt150	Nusselstr. 11 OG1Nord	65,8	55,3	66	56
IPkt151	Nusselstr. 11 OG2Nord	65,3	54,9	66	55
IPkt152	Nusselstr. 11 OG3Nord	64,8	54,4	65	55
IPkt110	Nusselstr. 18 EG Süd	66,3	55,8	67	56
IPkt111	Nusselstr. 18 OG1 Süd	66,5	56,0	67	56
IPkt112	Nusselstr. 18 OG2 Süd	66,3	55,8	67	56
IPkt119	Nusselstr. 37 EG Nord	69,1	58,6	70	59
IPkt120	Nusselstr. 37 OG1Nord	68,0	57,6	68	58
IPkt121	Nusselstr. 37 OG2 Nord	67,1	56,6	68	57
IPkt095	Nusselstr. 38 EG Süd	65,1	54,6	66	55
IPkt096	Nusselstr. 38 OG1Süd	65,5	55,0	66	55
IPkt097	Nusselstr. 38 OG2 Süd	65,5	55,0	66	55
IPkt116	Nusselstr. 39 EG Nord	69,1	58,6	70	59
IPkt117	Nusselstr. 39 OG1Nord	68,1	57,6	69	58
IPkt118	Nusselstr. 39 OG2 Nord	67,1	56,6	68	57
IPkt078	Nusselstr. 43 EG Nord	68,9	58,5	69	59
IPkt079	Nusselstr. 43 OG1 Nord	68,1	57,6	69	58
IPkt080	Nusselstr. 43 OG2 Nord	67,2	56,7	68	57
IPkt025	Nusselstr. 44 EG Süd	67,3	56,8	68	57

Immissionsort	Adresse	Immissionspegel		Beurteilungspegel	
		Tag (6h-22h) L, [dB(A)]	Nacht (22h-6h) L, [dB(A)]	Tag (6h-22h) L, [dB(A)]	Nacht (22h-6h) L, [dB(A)]
IPkt026	Nusselstr. 44 OG1 Süd	67,1	56,6	68	57
IPkt027	Nusselstr. 44 OG2 Süd	66,6	56,1	67	57
IPkt019	Nusselstr. 49 EG Nord	67,6	57,1	68	58
IPkt020	Nusselstr. 49 OG1 Nord	67,2	56,8	68	57
IPkt021	Nusselstr. 49 OG2 Nord	66,7	56,2	67	57
IPkt013	Nusselstr. 53 EG Nord	68,1	57,6	69	58
IPkt014	Nusselstr. 53 OG1Nord	67,8	57,4	68	58
IPkt015	Nusselstr. 53 OG2 Nord	67,3	56,9	68	57
IPkt008	Nusselstr. 55 EG Nord	69,0	58,6	69	59
IPkt009	Nusselstr. 55 OG1 Nord	68,6	58,2	69	59
IPkt010	Nusselstr. 55 OG2 Nord	68,0	57,6	68	58
IPkt005	Nusselstr. 57 EG Nord	70,2	59,8	71	60
IPkt006	Nusselstr. 57 OG1Nord	69,8	59,5	70	60
IPkt007	Nusselstr. 57 OG2Nord	69,2	58,9	70	59
IPkt188	Offenbachstr. 6 EG Nord	70,8	60,6	71	61
IPkt189	Offenbachstr. 6 OG1Nord	70,5	60,3	71	61
IPkt003	Offenbachstr. 8 OG1 S/W	70,4	60,3	71	61
IPkt004	Offenbachstr. 8 OG2 S/W	69,9	59,8	70	60

Zur Berechnung von Steger & Partner GmbH nimmt das Referat für Gesundheit und Umwelt wie folgt Stellung:

Die überschlägige Berechnung von Steger & Partner (S&P) ist mit der vorliegenden Berechnung nicht direkt vergleichbar:

Bei der Berechnung von S&P wurde die Straßengattung falsch angenommen. Die Nusselstraße ist eine Gemeindestraße und keine Landes-, Kreis- oder Gemeindeverbindungsstraße wie von S&P angenommen. Hierdurch ergibt sich bei der Berechnung eine

andere Aufteilung sowohl hinsichtlich der Verkehrsstärke während des Nachtzeitraums sowie hinsichtlich des Schwerverkehrsanteils tags und nachts.“

Bezüglich der Luftschadstoffsituation teilt das Referat für Gesundheit und Umwelt Folgendes mit:

„Zur Beurteilung der Luftqualität zum Schutze der menschlichen Gesundheit sind die Grenzwerte der 39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (39. BImSchV) heranzuziehen. Dort ist für Feinstaub (PM₁₀) 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 Stickstoffdioxid (NO₂) gilt seit 2010 ein Jahresmittelgrenzwert von 40 µg/m³ und ein 1-Stunden Grenzwert von 200 µg/m³ (bei 18 zulässigen Überschreitungen im Kalenderjahr).

Bei diesen Grenzwerten wird nicht nach der Nutzung der angrenzenden Flächen unterschieden.

Für die hier genannten Straßen liegen keine Ergebnisse von repräsentativen Messungen zur Luftschadstoffbelastung vor.

Als Alternative und Ergänzung zu diesen Messungen bietet sich eine rechnerische Erfassung der Immissionsbelastung im Hauptstraßennetz an. Ein dafür geeignetes und allgemein anerkanntes Rechenmodell ist IMMISLuft¹, das für derartige Berechnungen bei der LH München verwendet wird. Mit IMMISLuft wird die Luftschadstoffbelastung streckenabschnittsbezogen berechnet, wobei Streckenabschnitte über homogene Bebauungsmuster (Länge, Breite Höhe, Durchlässigkeit (=Art und Dichte der Randbebauung)) sowie gleicher Verkehrsbelastung definiert sind. Berechnet werden nur Abschnitte mit Randbebauung.

Die Feinstaub- bzw. die Stickstoffdioxidbelastung an einem Straßenabschnitt setzt sich generell aus dem regionalen Hintergrund bzw. der großräumigen Belastung, der städtischen Hintergrundbelastung und der lokalen Zusatzbelastung im Straßenabschnitt zusammen.

Bei der Berechnung der durch den Verkehr im Straßennetz bedingten lokalen Zusatzbelastung an Straßen wurden u.a. berücksichtigt:

- die Verkehrsbelastung, d.h. der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV)*
- einschließlich des Anteils unterschiedlicher Fahrzeugklassen (z.B. LKW-Anteil)*
- die Verkehrsdynamik*
- die Verkehrszustände*
- die Verkehrssituation, also z.B. der Verkehrsfluss*
- die Flottenzusammensetzung (u.a. Art und Alter der Fahrzeuge) und die Straßenbreite sowie die Art und Dichte der Randbebauung.*

Berechnet werden Jahresmittelwerte der Luftschadstoffkonzentrationen, dies bedeutet, dass

¹ Screening-Modell zur Bestimmung der Luftschadstoff- Immissionen in Innenstädten

die verwendeten Eingangsdaten, wie z.B. für die Verkehrsbelastung, repräsentativ für diesen Zeitraum sein müssen.

Bei einem Überschreiten der Immissionsgrenzwerte hat gemäß § 47 Abs. 1 BImSchG die zuständige Behörde einen Luftreinhalteplan aufzustellen, welcher die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen festlegt. Für München existiert ein derartiger Luftreinhalteplan, der bislang viermal fortgeschrieben wurde, eine fünfte Fortschreibung ist in Bearbeitung.

Derartige Ergebnisse von Berechnungen zur Luftschadstoffbelastung in München liegen aus dem Projekt „Machbarkeitsstudie Umweltorientiertes Verkehrsmanagement in München“ und ergänzenden Berechnungen im Auftrag des Bayerischen Landesamtes für Umwelt vor. Dort wurde die Luftschadstoffbelastung im Hauptstraßennetz von München mit dem eingangs aufgeführten Modellsystem IMMISLuft an insgesamt 2168 Streckenabschnitten berechnet.

Die Nusselstraße zählt nicht zum städtischen Hauptstraßennetz. Daher konnte sie in der o.a. Untersuchung mangels geeigneter Daten zur Verkehrsbelastung nicht berücksichtigt werden.

Anhand der für die Berechnungen der Schallimmissionen zur Verfügung gestellten Verkehrsdaten wurde vom Referat für Gesundheit und Umwelt mit dem Modellsystem IMMISLuft eine Berechnung der Luftschadstoffimmissionen an der Nusselstraße durchgeführt. Diese Berechnungen kommen zum Ergebnis, dass an der Nusselstraße die o.a. Grenzwerte für Feinstaub PM_{10} und Stickstoffdioxid NO_2 eingehalten werden.“

Es liegen also keine Überschreitungen der Feinstaub- und Stickstoffdioxidgrenzwerte vor.

Lediglich an drei Gebäuden liegt eine Überschreitung der Lärmgrenzwerte vor. Obwohl dies ein Indiz dafür ist, dass keine verkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz der Anwohner vor Lärm angezeigt sind, gleichwohl hat das Kreisverwaltungsreferat im Rahmen der pflichtgemäßen Ermessensausübung weitere über die bereits angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h hinausgehende geeignete Maßnahmen zur Lärmreduzierung geprüft.

III. Mögliche straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

Als straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen stehen der Straßenverkehrsbehörde zur Verfügung: Verkehrslenkung, Lichtzeichenregelung, Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie Verkehrsverbote. Verkehrsverbote kommen jedoch nur als Ultima-ratio-Maßnahme und nur in Betracht, wenn die besondere Verkehrsfunktion der jeweiligen Straße und die Verkehrsbedürfnisse dies zulassen, für die ausgeschlossenen Verkehrsarten eine zumutbare und geeignete Umleitungsstrecke vorhanden ist und eine Verlagerung des Straßenverkehrslärms in andere schutzwürdige Gebiete nicht zu befürchten ist. Ausnahmen können allgemein durch Zusatzzeichen (z.B. „Anlieger oder Lieferverkehr frei“) oder durch Einzelausnahmegenehmigung berücksichtigt werden.

Das Kreisverwaltungsreferat, Verkehrsüberwachung, kontrolliert regelmäßig die Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Nusselstraße. Die durchschnittliche Beanstandungsquote liegt stadtweit bei 14%, in der Nusselstraße bei 10,7%. Die Messergebnisse sind im Ergebnis unauffällig, die Beanstandungsquote liegt unter dem städtischen Durchschnitt.

1) Umleitung Lkw-Verkehr

Eine Umleitung des Lkw-Verkehrs ist mangels alternativer Strecken nicht zielführend. Dies hätte lediglich eine Verkehrsverlagerung auf benachbarte Straßen zur Folge. Ein Lkw-Durchfahrtsverbot mit „Anlieger frei“ würde ebenfalls keine Entlastung bringen, da viele Fahrzeuge das derzeit noch bestehende Gewerbegebiet in der Berduxstraße beliefern und somit weiterhin die Strecke befahren müssen.

Es liegen jedoch schon Planungen zum teilweisen Umbau des Gewerbegebietes (siehe Bebauungsplan Nr. 2058 und 2058a) vor. Das Gebiet soll teilweise mit Wohnungen bebaut werden. Daher ist zu erwarten, dass sich die Belastung des Schwerlastverkehrs verringert.

2) Überprüfung der Lichtzeichenanlagen

Die Überprüfung der Lichtzeichenanlagen (LZA) ergab, dass die LZA Nussel-/Franz-Stenzer Straße – als reine Fußgängerschutzanlage – lediglich auf Anforderung in der Zeit zwischen 06:00 Uhr bis 20:00 Uhr betrieben wird. Ohne Anforderungswunsch durch querende Fußgänger verbleibt diese LZA im „Dauergrün“ für den Fahrverkehr in der Nusselstraße. Hier ist keine Änderung notwendig, da die Ampel keine negative Auswirkung für den Durchgangsverkehr darstellt.

Die LZA Nussel-/ Offenbachstraße wird als sogenannte Vollanlage verkehrsabhängig betrieben. Durch in der Fahrbahn eingebrachte Induktionsschleifen wird das aktuelle Verkehrsaufkommen erfasst und die Freigabezeit entsprechend variiert. Zukünftig soll über diese LZA auch die Tiefgarage eines derzeit im Bau befindlichen Wohn- und Geschäftshauses angebunden werden. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist der Betrieb der LZA Nussel-/ Offenbachstraße über weite Zeitbereiche hinweg notwendig. Derzeit wird diese LZA in Dauerbetrieb geführt. Nach Rücksprache mit der örtlich zuständigen Polizeidienststelle ist eine probeweise Nachtabschaltung in der Zeit zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr denkbar.

Wie bereits oben ausgeführt, werden die maximalen Beurteilungspegel von mehr als 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht nur an den Immissionsorten Offenbachstraße 6 und 8 sowie tags an der Nusselstraße 57 überschritten. Durch die Abschaltung der LZA nachts würde sich der Beurteilungspegel um bis zu 3 dB (A) verringern und dadurch eine deutliche Verbesserung für die Anwohner bewirken. Gemäß 3.2 der Lärmschutz-Richtlinien-StV kann diese Maßnahme sinnvoll sein, obwohl die Ampelabschaltung nachts während eines bestimmten Zeitraums in den RLS-90 keine explizite Berücksichtigung findet.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt hat folgende konkrete Werte ermittelt:

Immissi- onsort	Adresse	Beurteilungspegel		
		Tag (6h-22h) L _r [dB(A)]	Nacht (22h-6h) L _r [dB(A)] mit Ampelzuschlag	Nacht (22h-6h) L _r [dB(A)] ohne Ampelzuschlag
IPkt188	Offenbachstr. 6 EG Nord	71	61	58
IPkt189	Offenbachstr. 6 OG1Nord	71	61	58
IPkt002	Offenbachstr. 8 EG S/W	71	61	58
IPkt003	Offenbachstr. 8 OG1S/W	71	61	58
IPkt004	Offenbachstr. 8 OG2S/W	70	60	57
IPkt005	Nusselstr. 57 EG Nord	71	60	57
IPkt006	Nusselstr. 57 OG1Nord	70	60	57
IPkt007	Nusselstr. 57 OG2Nord	70	59	56
IPkt008	Nusselstr. 55 EG Nord	69	59	57
IPkt009	Nusselstr. 55 OG1Nord	69	59	57
IPkt010	Nusselstr. 55 OG2Nord	68	58	56
IPkt013	Nusselstr. 53 EG Nord	69	58	56
IPkt014	Nusselstr. 53 OG1Nord	68	58	56
IPkt015	Nusselstr. 53 OG2Nord	68	57	55
IPkt016	Nusselstr. 51 EG Nord	68	58	57
IPkt017	Nusselstr. 51 OG1Nord	68	58	57
IPkt018	Nusselstr. 51 OG2Nord	68	57	56
IPkt019	Nusselstr. 49 EG Nord	68	58	57
IPkt020	Nusselstr. 49 OG1Nord	68	57	56
IPkt021	Nusselstr. 49 OG2Nord	67	57	56

Immissionsort	Adresse	Beurteilungspegel		
		Tag (6h-22h) L_r [dB(A)]	Nacht (22h-6h) L_r [dB(A)] mit Ampelzuschlag	Nacht (22h-6h) L_r [dB(A)] ohne Ampelzuschlag
IPkt011	Nusselstr. 48 EG Süd	65	55	53
IPkt012	Nusselstr. 48 OG1Süd	65	55	53
IPkt040	Nusselstr. 47 EG Nord	68	57	57
IPkt041	Nusselstr. 47 OG1Nord	67	57	57
IPkt022	Nusselstr. 46 EG S/W	69	58	56
IPkt023	Nusselstr. 46 OG1S/W	68	58	56
IPkt024	Nusselstr. 46 OG2S/W	68	58	56
IPkt025	Nusselstr. 44 EG Süd	68	57	56
IPkt026	Nusselstr. 44 OG1Süd	68	57	56
IPkt027	Nusselstr. 44 OG2Süd	67	57	56
IPkt028	Nusselstr. 42a EG Süd	66	56	56
IPkt029	Nusselstr. 42a OG1Süd	66	56	56
IPkt030	Nusselstr. 42a OG2Süd	66	56	56

Tabelle: Immissionspegel in der Nusselstraße mit bzw. ohne Ampelzuschlag im Nachtzeitraum

„Wie aus den zusätzlichen Berechnungsergebnissen ersichtlich ist, beträgt die Minderung des Beurteilungspegels durch den Wegfall des Lästigkeitszuschlages im Nachtzeitraum bei den nächstgelegenen Immissionsorten (Offenbachstraße 6 und 8, Nusselstraße 57) bis zu 3 dB(A). Mit zunehmendem Abstand von der Lichtzeichenanlage verringert sich der Einfluss des Ampelzuschlages. In Höhe der Anwesen Nusselstraße 47 bzw. 42a wirkt er sich rechnerisch nicht mehr aus.“

Durch eine Abschaltung der Lichtzeichenanlage können die bestehenden Richtwertüberschreitungen in der Nusselstraße im Nachtzeitraum vermieden werden. Aufgrund der verringerten Anfahrvorgänge und Wartezeiten wird das Abschalten von Lichtzeichenanlagen zu Zeiten schwachen Verkehrs auch von den Anliegern subjektiv positiv bewertet.“

Wir kommen zu dem Ergebnis, probeweise die Ampelanlage im Frühjahr 2014 auszuschalten, um eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation für die Anwohner zu erreichen. Das Kreisverwaltungsreferat behält sich jedoch eine Rückführung in den Dauerbetrieb jederzeit vor, sofern es die Belange der Verkehrssicherheit erfordern. Weitere Maßnahmen kommen aus oben genannten Gründen nicht in Betracht.

Sollten Sie einen kostenpflichtigen rechtsmittelfähigen Bescheid wünschen, geben Sie uns bitte Rückmeldung bis zum 21.03.2014.

Mit freundlichen Grüßen

Effner
Leitende Verwaltungsdirektorin