

TO 05/12, TOP 10.1



Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat  
Ruppertstr. 19, 80466 München

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

Über die BAG-West  
an den Bezirksausschuss des Stadtbezirks 21  
z. H. des Vorsitzenden  
Herrn Christian Müller

Fikt.	Sofort	0
N 10,35		
Direktor BAG West		
11. APR. 2012		
AZ: 21 A. 4/12		
ZK	ZwV	R
WV	Abt.	Vg.
Uml.		

Ruppertstr. 19  
80466 München  
Telefon: 089 233-39975  
Telefax: 089 233-39977  
Dienstgebäude:  
Implerstr. 9  
Zimmer: A105  
Sachbearbeitung:  
Frau Winkelmann  
vera.winkelmann@muenchen.de

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum  
03.04.2012

Offenbach- / Meyerbeerstraße;  
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Gründen des Lärmschutzes;  
Anhörung gemäß § 13 der Satzung für die Bezirksausschüsse zu einer verkehrsrechtlichen  
Anordnung nach § 45 StVO

Anlage: 1 verkehrsrechtliche Anordnung nach § 45 StVO

Sehr geehrter Herr Müller,

es ist beabsichtigt, die anliegende verkehrsrechtliche Anordnung zu vollziehen.

Gemäß § 13 der Satzung für die Bezirksausschüsse in der derzeit gültigen Fassung wird um  
Stellungnahme zu der vorgesehenen Maßnahme ersucht. Für den Fall, dass Ihrerseits  
Einwände bestehen, bitten wir um schriftliche oder telefonische Mitteilung innerhalb 6 Wochen.  
Andernfalls darf Ihr Einverständnis angenommen werden.

**Hinweis:**

Aus Gründen der Verfahrensbeschleunigung sind die genauen Schilderstandorte für die  
Maßnahme in der Anordnung noch nicht erhalten. Diese werden derzeit abgeklärt und werden  
in Ihrem Abdruck der vollzogenen Anordnung enthalten sein.

Mit freundlichen Grüßen

Winkelmann  
Verwaltungsamtfrau

U-Bahn: Linien U3,U6  
Haltestelle Poccistraße  
Bus: Linie 152  
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

Datum: 29.03.2012  
Telefon: 0 233-39975  
Telefax: 0 233-39977  
Frau Winkelmann  
vera.winkelmann@muenchen.de

*Entwurf für  
Anhörung*

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

Offenbach- / Meyerbeerstraße; Geschwindigkeitsbegrenzung aus Lärmschutzgründen

### **Verkehrsrechtliche Anordnung nach § 45 StVO:**

Im Straßenzug Offenbach- / Meyerbeerstraße wird aus Gründen des Lärmschutzes beginnend an der Nimmerfallstraße im Süden bis zur Einmündung in die Verdistraße im Norden die zulässige Höchstgeschwindigkeit ganztags auf 30 km/h beschränkt. Die Regelung gilt für beide Fahrtrichtungen. Die Beschilderung erfolgt jeweils mit Zeichen 274-53 gem. Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO, Abschnitt 7 in Kombination mit dem nichtamtlichen Hinweis „Lärmschutz“.

Die Beschilderung ist im einzelnen wie folgt vorzunehmen:

(wird nach Absprache mit Herrn Ebert noch eingesetzt)

### **Begründung:**

Gemäß § 45 Abs. 1 S. 1, S. 2 Nr. 3 StVO hat die Straßenverkehrsbehörde die Möglichkeit, zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm die Benutzung von Straßen zu beschränken. Verkehrszeichen sind jedoch nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere dürfen Beschränkungen des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt (§ 45 Abs. 9 S. 1 und 2 StVO). Die Vorschriften der „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23. November 2007 setzen für die Beurteilung des Sachverhaltes eine Lärmberechnung nach den Vorschriften der RLS 90 voraus (Nr. 2.2 und 2.5 der Lärmschutz-Richtlinien-StV). Demnach kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort folgende Richtwerte übersteigt: In reinen und allgemeinen Wohngebieten 70 dB(A) zwischen 06:00 und 22:00 Uhr (tags), 60 dB(A) zwischen 22:00 und 06:00 Uhr (nachts).

Das Kreisverwaltungsreferat hat das Referat für Gesundheit und Umwelt mit der Aufgabe beauftragt, o. g. Lärmberechnung durchzuführen. Die Untersuchungen haben ergeben, dass die einschlägigen Lärmrichtwerte von 70 dB(A) am Tag an einer nicht unerheblichen Anzahl von Gebäudefassaden (12 Häuser) überschritten werden. Damit sind bereits jetzt ca. 2/3 der Länge des Straßenzuges zwischen der Unterführung und der Verdistraße von einer Richtwertüberschreitung betroffen. Fünf bis zehn weitere Fassaden sind einem Pegel ausgesetzt, der bei einer Zunahme der Verkehrsbelastung ebenfalls die Richtwerte überschreiten wird. Nachts kommt es zu keiner Richtwertüberschreitung mehr, da sich das nächtliche Durchfahrtsverbot für LKW über 3, 5 t, welches im August 2011 angeordnet wurde, bereits lärmtechnisch günstig auswirkt.

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 sind 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 Grenze des billigerweise zumutbaren Verkehrslärms ist fließend und lässt mindestens solange einen Spielraum, wie es an einer verbindlichen Bestimmung durch eine Rechtsnorm fehlt. § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO knüpft nicht an eine bestimmte Grenze an, jenseits derer die Behörde zu verkehrsrechtlichen Maßnahmen verpflichtet ist. Das Ermessen der Behörde kann sich jedoch zu einer Pflicht zum Einschreiten verdichten. Umgekehrt ermöglicht und gewährt § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO jedoch Schutz vor Verkehrslärm nicht erst dann, wenn dieser einen bestimmten Schallpegel überschreitet; es genügt vielmehr, dass 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.

Maßgeblich sind die konkreten Umstände des Einzelfalls. Neben der gebietsbezogenen Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der Anlieger ist auf das Vorhandensein bzw. Fehlen einer bereits gegebenen Lärmbelastung abzustellen. Berücksichtigung finden muss ferner das quantitative 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. Zu würdigen sind des Weiteren auch andere Besonderheiten des Einzelfalles, wie etwa der Umstand, dass eine Straße entgegen ihrer eigentlichen Funktion zunehmend als Durchgangsstraße in Anspruch genommen wird und damit Lärmbelastungen auslöst, die von den Anliegern reiner Wohnstraßen üblicherweise nicht hingenommen werden müssen. Denn Verkehrslärm, der von den Anliegern einer Hauptverkehrsstraße wegen ihrer der Widmung entsprechenden Verkehrsbedeutung ertragen werden muss, ist nicht ohne Weiteres in gleicher Weise den Anliegern eines reinen, bzw. allgemeinen Wohngebietes, zumutbar. Nach Ansicht des BVerwG haben die Straßenverkehrsbehörden u.a. darauf hinzuwirken, dass vom Durchgangsverkehr in erster Linie die dafür gewidmeten Hauptverkehrsstraßen und nicht die örtlichen Erschließungsstraßen reiner Wohngebiete benutzt werden.

Durch eine ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzung kann bei (beinahe) allen Anwesen die Lärmbelastung unter den Richtwert (70 dB(A)) abgesenkt werden. Die Flüssigkeit des Straßenverkehrs ist durch die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit nicht über Gebühr belastet und bleibt im Wesentlichen erhalten.

Auch muss das Interesse des Einzelnen auf Beibehaltung der derzeitigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zurücktreten gegenüber dem höherwertigen Interesse des Schutzes der Wohnbevölkerung vor Lärm. Das oft bemühte Recht „auf freie Fahrt“ erschöpft sich lediglich darin, unter besten Verkehrsbedingungen wenige Minuten an Zeitersparnis zu gewinnen. Gewichtige Gründe, die der Verlagerung des Verkehrs auf andere Straßen bzw. der Geschwindigkeitsbeschränkung entgegenstehen könnten, liegen demnach nicht vor. Insbesondere stellt die bisherige Attraktivität der Straße als Durchfahrtstraße keinen zugunsten der Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigenden Belang dar.

Im Ergebnis ist die Reduzierung der Geschwindigkeit erforderlich, um die ohne straßenverkehrsrechtliche Maßnahme bestehende Gefährdung der Wohnbevölkerung durch Verkehrslärm zu beseitigen.

**Anhörungen:**

- a) Die Polizei ...
- b) Der örtliche Bezirksausschuss hat die Maßnahme ...
- c) Die MVG hat in Ihrem Schreiben vom 24.02.2011 die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h mit Hinweis auf verlängerte Fahrzeiten abgelehnt.  
Das KVR bewertet jedoch die nachgewiesene Belastung der Wohnbevölkerung durch Verkehrslärm und das Interesse des Schutzes der Gesundheit höher als den Fahrzeitverlust, den die Fahrgäste der MVG hinnehmen müssen.

Im Auftrag



Geck  
Verwaltungsrat