



Dr. Thomas Böhle
Berufsmäßiger Stadtrat

An die Stadtratsfraktion
Bündnis 90/DIE GRÜNEN – rosa liste
Marienplatz 8
80331 München

30.05.2017

**Temporeduzierungen als Maßnahme zur
Lärmreduzierung in München**

**Tempo 40 als Verkehrsberuhigungsmaßnahme
in der Meyerbeer-/Offenbachstraße**

Antrag Nr. 08 - 14 / A 02219 der Stadtratsfraktion
Die Grünen – rosa liste vom 17.02.2011

Tempo 30 auf dem Verwaltungsweg?

Antrag Nr. 08-14 / A 03207 der Stadtratsfraktion
Die Grünen- rosa liste vom 23.03.2012

Sehr geehrte Frau Stadträtin Nallinger,
sehr geehrter Herr Stadtrat Bickelbacher,
sehr geehrte Damen und Herren,

die Anträge „Tempo 40 als Verkehrsberuhigungsmaßnahme in der Meyerbeer-/Offenbachstraße“ und „Tempo 30 auf dem Verwaltungsweg“ haben verkehrsbeschränkende Maßnahmen zum Ziel.

Ihr Einverständnis vorausgesetzt, erlaube ich mir, Ihren Antrag als Brief zu beantworten.

Aufgrund langwieriger Entwicklungsprozesse und referatsübergreifener Abstimmungsverfahren, konnte die Beantwortung erst jetzt erfolgen. Wir bitten die lange Bearbeitungszeit zu entschuldigen und hoffen auf Ihr Verständnis.

1. Tempo 40 als Verkehrsberuhigungsmaßnahme in der Meyerbeer-/Offenbachstraße - Antrag 08-14 / A 02219

Sie haben am 17.02.2011 den Antrag gestellt, die Möglichkeit zu prüfen, in der Meyerbeer- / Offenbachstraße als Verkehrsberuhigungsmaßnahme Tempo 40 einzuführen.

Ab Mai 2012 wurde im Straßenzug Meyerbeer- / Offenbachstraße die zulässige Höchstgeschwindigkeit aus Gründen des Lärmschutzes auf 30 km/h beschränkt. Im Rahmen eines Mediationsverfahrens wurde des Weiteren der Lkw-Durchgangsverkehr über die Meyerbeer- / Offenbachstraße verboten. Eine entsprechende Beschilderung erfolgte auf Höhe der Marsopstraße. Sowohl die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h als auch das Lkw-Durchfahrtsverbot hat zu einer nachhaltigen Verbesserung der Lärmsituation geführt.

2. Tempo 30 auf dem Verwaltungsweg?

Am 23.03.2012 folgte Ihr Antrag an die Stadtverwaltung, zu prüfen, welche Straßen in München ähnlich der Meyerbeerstraße aufgrund ihrer Lärmbelastung die Richtwerte überschreiten und ein Konzept zu erstellen, wie mit diesen Richtwertüberschreitungen umgegangen wird (Tempo 30 auf dem Verwaltungsweg).

Zwischenzeitlich wurde ein Prüfschema entwickelt, nach dem ähnlich dem Straßenzug Meyerbeer- / Offenbachstraße gelagerte Fälle im Einzelfall geprüft werden können.

Im Einzelnen gilt Folgendes:

Die Straßenverkehrsbehörde kann die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenabschnitte aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das Gleiche gilt gem. § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen. Bei den genannten Normen handelt es sich um sog. Ermessensvorschriften.

Vorauszuschicken ist, dass verkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen nicht zu einer Beschränkung der Widmung durch Untersagung bestimmter Verkehrsarten oder Benutzungszwecke führen dürfen, sondern im Einklang mit der widmungsgemäßen Bestimmung der jeweiligen Straße stehen müssen. Dabei ist stets diejenige Maßnahme vorzuziehen, die den geringsten Eingriff in den Straßenverkehr darstellt. Verkehrsverbote kommen im Grundsatz nur in Betracht, wenn die besondere Verkehrsfunktion der jeweiligen Straße und die Verkehrsbedürfnisse dies zulassen, für die ausgeschlossenen Verkehrsarten sowohl zumutbare als auch geeignete Umleitungsstrecken vorhanden sind und eine Verlagerung des Straßenverkehrslärms in andere schutzwürdige Gebiete nicht zu befürchten ist. Bei dieser Ermessensentscheidung sind also die beteiligten Interessen gegeneinander abzuwägen. Insbesondere hat die zuständige Straßenverkehrsbehörde bei der Entscheidung über den Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen 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 an anderer Stelle durch die Verlagerung des Verkehrs eintreten kann.

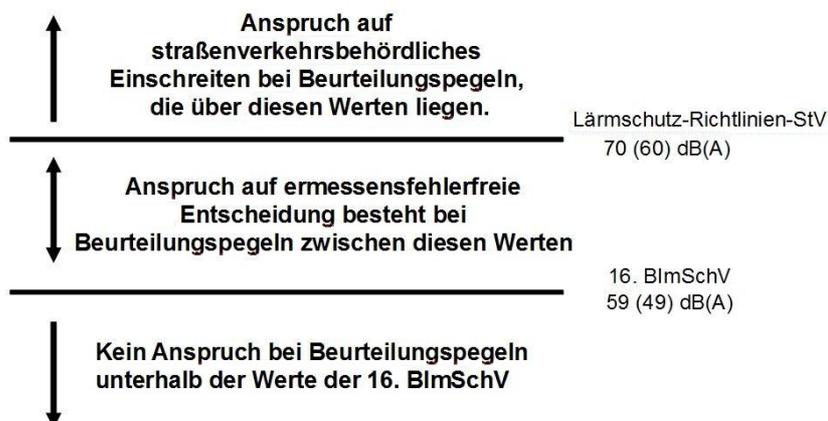
Folgendes Prüfkonzept hat sich als „Best-Practice-Methode“ herausgebildet:

Es muss sich um eine Straße des nachgeordneten Straßennetzes handeln.

Die Straße muss ein, für Verkehrswege des nachgeordneten Straßennetzes, sehr hohes Verkehrsaufkommen aufweisen, durch das die Richtwertüberschreitung verursacht wird.

Einschätzung der Verkehrslärmbelastung:

Eine rechtsverbindliche Einschätzung der Verkehrslärmbelastung erfordert nach geltender Rechtslage nach der Berechnungsmethode RLS-90 ermittelte Beurteilungspegel. Auf dieser Grundlage ist eine Bewertung möglich, in welchem Maß im zu prüfenden Straßenzug die Richtwerte der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007) erreicht bzw. überschritten werden. Die z.B. für reine und allgemeine Wohngebiete geltenden Richtwerte betragen 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht. Werden die jeweiligen Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten, kann von einem gebundenen Anspruch der Betroffenen auf ein Einschreiten der Straßenverkehrsbehörde ausgegangen werden. Kein Anspruch besteht dagegen bei Beurteilungswerten, die unterhalb der Orientierungswerte der 16. BImSchV (z.B. reine und allgemeine Wohngebiete: 59 dB(A) bei Tag und 49 dB(A) bei Nacht) liegen. Liegen die Beurteilungspegel jeweils zwischen den Orientierungswerten der 16. BImSchV und den Richtwerten der Lärmschutzrichtlinie StV, besteht bei Betroffenen ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung.



Im Rahmen der Interessenabwägung werden auch die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV herangezogen. Die Verordnung findet beim Bau oder einer wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen Anwendung. Die dort niedergelegten Richtwerte können bei der Beurteilung der Zumutbarkeit der Lärmbelastung im Rahmen des § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 StVO zwar nicht unmittelbar angewendet werden, sie dienen aber als Orientierungshilfe und beschreiben gleichsam die Grenze, ab der sich bei einer Überschreitung das Ermessen der Straßenverkehrsbehörde - vorbehaltlich der Besonderheiten im Einzelfall - zu einer Pflicht zum Einschreiten verdichten kann.

Straßen, die in einem besonders schützenswerten Gebiet / Umfeld liegen, genießen dabei den besonderen Schutz der einschlägigen Lärmschutzvorschriften. Den Anwohnern wird hier eine niedrigere Zumutbarkeitsgrenze in Bezug auf die Lärmbelastung, die als ortsüblich hinzunehmen ist, zugestanden. Dies ist insbesondere in reinen oder allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten, an Krankenhäusern, Schulen oder Altenheimen gegeben.

Da auch in Misch- und Kerngebieten hohe Einwohnerdichten möglich sind, werden diese nicht von vornherein ausgeschlossen. Allerdings ist hier zu berücksichtigen, dass in Misch- und Kerngebieten nach der Lärmschutz-Richtlinien-StV höhere Richtwerte gelten (72 dB(A) am Tag und 62 dB(A) in der Nacht).

Grundsätzlich genügt es nicht, wenn nur vereinzelte Anwesen eines Straßenzugs von den Richtwertüberschreitungen betroffen sind. Hier können sich verkehrsbeschränkende Maßnahmen als unverhältnismäßig erweisen. Zum Vergleich waren beispielsweise in der Gesamtausdehnung des Straßenzugs Offenbachstraße / Meyerbeerstraße annähernd 2/3 der Anwesen von einer Richtwertüberschreitung betroffen. Bei weiteren 5 bis 10 Anwesen war die Lärmbelastung so groß, dass ein leichter Anstieg der Verkehrsmenge eine Überschreitung der Richtwerte zur Folge gehabt hätte. Hier war also eine Belastung in nicht nur geringem Umfang gegeben.

Die Verkehrsbeschränkung (Geschwindigkeitsbegrenzung) ist nach Möglichkeit auf den Zeitraum zu begrenzen, in dem die Richtwerte überschritten werden. Dem Schutz der Nachtruhe kommt dabei eine besondere Bedeutung zu.

Als Maßnahme ist immer diejenige vorzuziehen, die den geringsten Eingriff in den Straßenverkehr darstellt. Vor der Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Verkehrsverboten ist also zu prüfen, ob nicht auch Verkehrslenkungsmaßnahmen oder Maßnahmen der Lichtzeichenregelung die Situation verbessern können.

Bei verkehrslenkenden Maßnahmen wird geprüft, ob durch geänderte Verkehrsführung eine Verkehrsentlastung und damit eine Lärminderung erreicht werden kann. Abhängig von den örtlichen Gegebenheiten kommen hier insbesondere eine geänderte Wegweisung (z.B. neue, aktualisierte Zielführung) oder eine geänderte Hinweisbeschilderung (z.B. Parkleitsystem, Gewerbegebiete, touristisch bedeutsame Sehenswürdigkeiten) in Betracht. Dabei sind die allgemeinen Grundsätze der Wegweisung und Umleitung, wie z.B. Zielführung über möglichst kurze und unproblematische Strecken und die Geeignetheit und Zumutbarkeit von Ausweichstrecken angemessen zu berücksichtigen.

Insbesondere beim Abschalten von Lichtzeichenanlagen zu Zeiten schwachen Verkehrs (nachts bzw. am Wochenende) tritt aufgrund der verringerten Anfahrvorgänge für die Anwohner ein positiver Effekt ein. Für die Einrichtung von sog. „Grünen Wellen“, Sonderprogrammen oder auch einer verkehrsabhängigen Steuerung dürfte im nachgeordneten Straßensystem eher ein geringes Potential bestehen.

Für den Fall, dass eine oder mehrere Buslinien im Straßenverlauf einer geplanten Geschwindigkeitsreduzierung verkehren, wird ein erheblicher Einfluss auf die Belange des ÖPNV vermutet. In diesen Fällen erfolgt eine förmliche Beteiligung der MVG.

Wir gehen davon aus, dass die in den Anträgen aufgeworfenen Fragestellungen beantwortet sind und die Anträge damit abgeschlossen sind.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Böhle