



I.

Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirkes
Trudering-Riem
Herrn Otto Steinberger
BA-Geschäftsstelle Ost
Friedenstr. 40
81660 München

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

27.06.2018

Forderung nach Sperrung der Bahn- und Adlerstraße sowie des Drosselwegs für LKW ab 7,5 t aufrecht erhalten

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 03757 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem vom 22.06.2017
Stellungnahme vom 14.09.2017 zur Antwort des Kreisverwaltungsreferats vom 18.08.2017

Sehr geehrter Herr Steinberger,

wir kommen auf Ihre Stellungnahme vom 14.09.2017 zur Antwort des Kreisverwaltungsreferats zum Antrag vom 22.06.2017 zurück und bitten die späte Rückmeldung zu entschuldigen.

Sie bitten um eine Stellungnahme, warum der in wesentlichen Passagen zitierte Beschluss des VG Mainz vom 28.08.2015, 3 L 665/15.MZ im Fall der Bahnstraße (und der weiteren o. g. Straßen) nicht anwendbar sei. Des Weiteren wird eine einjährige Erprobungsphase der Maßnahme zur Klärung der Akzeptanz etwaiger Alternativrouten durch die Verkehrsteilnehmer in den Raum gestellt.

Wir haben Ihr Anliegen nochmals umfassend geprüft und möchten Ihnen die Erwägungen des Kreisverwaltungsreferats unter Einbindung verschiedener anderer Beteiligter nachfolgend erläutern.

Gemäß § 45 Abs. 1 S. 1 i.V.m. S. 2 Nr. 3 StVO kann die Straßenverkehrsbehörde die Benutzung von Straßen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm beschränken. Bei der Ermessensentscheidung, wie der Verkehr zu regeln ist, sind die beteiligten Interessen gegeneinander abzuwägen.

Die Bestimmung des § 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.

Dabei genügt, dass der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und damit zugemutet werden kann. Abzustellen ist dabei auch auf die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der betroffenen Anlieger sowie auf eventuell gegebene Besonderheiten des Einzelfalls. Ferner sind im Rahmen der Ermessensentscheidung die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer sowie die Interessen anderer Anlieger, die ihrerseits durch Lärm oder Abgase beeinträchtigt werden, in Rechnung zu stellen.

1. Richtwerte bezüglich Lärmbelastung

Anhaltspunkte für eine unzumutbare Verkehrslärmbelastung können die Vorschriften der „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23. November 2007 bieten.

Demnach kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen insbesondere dann in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort folgende, für reine und allgemeine Wohngebiete geltenden Richtwerte übersteigt:

70 dB(A) bei Tag (zwischen 06:00 und 22:00 Uhr),
60 dB(A) bei Nacht (zwischen 22:00 und 06:00 Uhr).

Die Verkehrsbehörde hat bei ihrer Ermessensabwägung die Vorschriften der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) als Orientierungspunkte für die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze dahingehend zu beachten, dass deren Überschreitung die Behörde zur Ermessensausübung verpflichten kann.

Es besteht nach der vom Bayerischen Verwaltungsgericht München im Urteil vom 19.01.2016 festgelegten Systematik ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung, wenn die in der 16. BImSchV in § 2 Abs. 1 Nr. 2 festgelegten Immissionsgrenzwerte von

59 dB(A) bei Tag (zwischen 06:00 und 22:00 Uhr) und
49 dB(A) bei Nacht (zwischen 22:00 und 06:00 Uhr)

überschritten werden.

2. Beurteilungspegel im Umfeld der Bahnstraße

Zur Ermittlung der Lärmbelastung in der Bahnstraße haben wir das Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) gebeten, eine Lärmberechnung nach den Vorgaben der gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV einschlägigen Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990 (RLS-90), durchzuführen.

Als Immissionsorte wurden die der Bahnstraße am nächsten gelegenen Wohngebäude berücksichtigt. Insgesamt wurden die Lärmpegel an den Fassaden von 20 Wohngebäuden durch das RGU untersucht. Den Berechnungen des RGU vom 03.11.2017 wurden die vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung (Planungsreferat) auf der Basis einer Zählung vom 06.04.2017 ermittelten Verkehrsmengen zugrunde gelegt.

Die berechneten Lärmpegel für den Tag liegen im Ist-Zustand zwischen 55,6 und 69,2 dB(A). Nachts wurden Werte zwischen 46,8 und 61,6 dB(A) berechnet. Die höchsten Lärmpegel kommen an den Gebäuden nahe der B 304 vor. Außerhalb des direkten Einwirkungsbereiches der

Bundesstraße liegen die berechneten Lärmpegel bei **durchschnittlich 61 dB(A) am Tag und 52 dB(A) in der Nacht**.

Die in der Lärmschutz-Richtlinien-StV genannten Beurteilungspegel werden im besagten Straßenzug im Wesentlichen eingehalten (lediglich an einem Anwesen wird der Nachtrichtwert leicht überschritten, ursächlich hierfür ist jedoch der akustische Einfluss des Verkehrs in der Bundesstraße B 304 (Wasserburger Landstraße) und nicht der Bahnstraße selbst).

Es werden jedoch die in der 16. BImSchV in § 2 Abs. 1 Nr. 2 festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten. Entsprechend der Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichts München vom 19.01.2016, Az. M 23 K 14.1931 ist die Verkehrsbehörde bei Lärmwerten in dieser Höhe zur pflichtgemäßen Ermessensentscheidung über verkehrsrechtliche Maßnahmen nach § 45 Abs. 1 S. 1 i.V.m. S. 2 Nr. 3 StVO verpflichtet.

Durch den Ausschluss des LKW-Verkehrs über 7,5 t (mit Ausnahme der Anlieger) kann rechnerisch eine Pegelminderung am Tag von bis zu 2,1 dB(A) erreicht werden. In den Nachtstunden fällt die Pegelminderung mit maximal 1,1 dB(A) niedriger aus, da naturgemäß auch das Aufkommen im Schwerverkehr niedriger ist.

3. Bewertung der Alternativrouten

3.1 Einschätzung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung

Das Planungsreferat hat in der Vergangenheit bereits einige Male ausführlich Stellung zu einer möglichen Sperrung der Bahnstraße bzw. des Drosselweges genommen und deutlich gemacht, dass eine Sperrung der Bahnstraße problematisch gesehen wird.

Die nächste mögliche Bahnquerung sei erst 3 km weiter östlich im Zuge der Bundesstraße B 471 möglich. Die Bahnunterführung im Verlauf der Keferloher Straße auf Haarer Gemeindegebiet kann wegen der sehr beengten Straßenverhältnisse des Lorenz-Huber-Weges im Ortskern von Gronsdorf nicht genutzt werden. Der Lorenz-Huber-Weg ist nur ca. 6 bis 7 Meter breit und wegen der beengten Verhältnisse im Sinne eines „Verkehrsberuhigten Bereichs“ ausgebaut, der keine außergewöhnlichen Schwerlastverkehrsaufkommen aufnehmen kann.

Bei einer Sperrung der Bahnstraße und der angrenzenden kleineren Wohnstraßen müsse der Schwerlastverkehr des Kieswerks immer über Salmdorf und Ottendichl auf die B 471 fahren. Von dort könne dann entweder südlich über Haar Richtung Wasserburger Landstraße oder nördlich über Feldkirchen und die Münchener Straße Richtung Schatzbogen weitergefahren werden. Alternativ könne auch die BAB 94 bis zum Schatzbogen gewählt werden. Beide Varianten seien mit größeren Umwegen verbunden und belasten bereits betroffene Wohngebiete noch mehr. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass über die Straße Am Mitterfeld nicht umgeleitet werden könne, da zum Einen dort bereits ein LKW-Durchfahrtsverbot herrsche und zum Anderen der durchschnittliche tägliche Verkehr dreimal so hoch sei, wie in der Bahnstraße.

3.2 Einschätzung des Polizeipräsidiums München

In seiner Stellungnahme vom 22.12.2017 führt das Polizeipräsidium München Folgendes aus:

„Für den Schwerverkehr ist diese Verbindungsstraße zwischen den Siedlungen Waldtrudering, Gronsdorf, Salmdorf und Ottendichl wichtig. Ohne wirkliche Alternative, die eine Verbesserung der Lärmsituation schaffen könnte, stehen wir einer Veränderung der Verkehrsflüsse skeptisch

gegenüber. Eine permanente polizeiliche Überwachung der angestrebten Anliegerregelung in der Bahnstraße ist aus unserer Sicht nicht möglich. Lediglich in der Anfangszeit könnten verstärkte Kontrollen durchgeführt werden.“

3.3 Einschätzung des Kreisverwaltungsreferates zum Vorschlag des BA (westliche Alternativroute über den Schatzbogen, A 94 und B 471)

Der Bezirksausschuss 15 fordert zusätzlich zur Sperrung der Bahnstraße eine Wegweisung für den Schwerlastverkehr, die über den Schatzbogen, die A 94 und B 471 führt. Zwar wird mit diesem Routenansatz die Ortsdurchfahrt von Haar vermieden. Allerdings erfolgt zwangsläufig die Durchfahrt der Ortsteile Salmdorf und Ottendichl. Die Gemeinde Haar geht in ihrer unter Punkt 4 aufgeführten Stellungnahme ausführlich auf die Probleme ein, die durch die Verlagerung vermehrten Schwerlastverkehrs auf die Ortsteile zu erwarten wären.

4. Stellungnahme der Gemeinde Haar

Gemäß § 45 Abs. 1 Buchst. b Satz 2 StVO sind Maßnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen im Einvernehmen mit der Gemeinde anzuordnen. Mit Schreiben vom 18.01.2018 hat das Kreisverwaltungsreferat die Gemeinde Haar angehört.

Diese führt in Ihrer Stellungnahme vom 21.02.2018 aus, dass durch eine Umleitung des Schwerverkehrs über deren Gemeindegebiet deutlich mehr Betroffene vermehrten Verkehrslärm hinnehmen müssten, als in der Bahnstraße bzw. im Drosselweg. Es werden im Einzelnen die Wasserburger Landstraße / Münchener Straße mit ihrer beidseitigen überwiegenden Wohnbebauung, sowie die Vockestraße als auch die Ortsdurchfahrten von Ottendichl und Salmdorf aufgeführt.

Im ersten Abschnitt der Umleitungsstrecke befinde sich ein Gymnasium und eine Grundschule, die am Morgen und Mittag von erheblichem Bring- und Holverkehr, sowie von Busverkehr betroffen seien. Die Gemeinde Haar geht davon aus, dass durch den zusätzlichen Schwerlastverkehr die Sicherheit in diesem Zufahrtsbereich (B 304) zusätzlich herabgesetzt würde. Als weitere, besonders schützenswerte Einrichtung wird das großflächige Klinikgelände des Isar-Amperklinikum München Ost angeführt.

Die Gemeinde Haar weist besonders auf die spezielle Verkehrsproblematik in Ottendichl hin. Dort liegt direkt an der Alternativstrecke ein Kindergarten und die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde auf der Bundesstraße auf 30 km/h herabgesetzt. Eine Verlagerung des Schwerlastverkehrs auf diese Straße sei kontraproduktiv. Die Straßen im bebauten Bereich (ohne B 471) seien bereits jetzt schon an der Belastungsgrenze und eine zusätzliche Verlagerung von Schwerlastverkehr würde sich zum Verkehrsinfarkt, insbesondere zu Zeiten des Berufsverkehrs entwickeln (Vergleiche hierzu auch die Stellungnahme des Landratsamtes München unter Punkt 5).

Im Ortskern von Salmdorf bestehe bereits jetzt eine Gefahrensituation, die sich durch die beengte Straßenführung, die 90°-Kurve und die Bushaltestelle, deutlich verschärfen würde. Es wird davon ausgegangen, dass die aktuell schon existenten Bürgerproteste sich noch deutlich steigern würden.

Des Weiteren führt die Gemeinde Haar mögliche Verspätungen der Buslinien und dadurch gefährdete Anbindungen an die S-Bahnen sowie zusätzliche Umweltbelastung durch Umweg-

fahrten auf.

Abschließend kommt die Gemeinde Haar zu dem Schluss, dass die möglicherweise zu erwartende Entlastung der Anwohner der Bahnstraße und des Drosselweges in keinem vertretbaren bzw. begründbaren Verhältnis zu den erheblichen Nachteilen der dadurch betroffenen wesentlich höheren Anzahl von Bewohnern, Schulen, dem Klinikgelände und dem Kindergarten stünde. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit sei im Falle einer Umleitung des Schwerlastverkehrs über das Haarer Gemeindegebiet nicht gewahrt.

5. Stellungnahme des Landratsamtes München

Das Landratsamt München führt in seiner Stellungnahme vom 19.02.2018 Folgendes aus:

„Aufgrund ihrer Widmung wäre die vermehrte Straßennutzung auf der B 304 und der B 471 in Haar bei Sperrung der Bahnstraße und des Drosselweges für Lkw ab 7,5 t hinzunehmen.

Wir möchten dennoch darauf hinweisen, dass dies eine vermehrte Belastung für die Anwohner an der B 304 und der Anwohner an der B 471 bedeuten würde.

Kritisch wird insbesondere eine Verlagerung des Schwerverkehrs auf den Knoten B 471 / Andreas-Kasperbauer-Straße in Ottendichl gesehen. Dieser Einmündungsbereich ist zu den Hauptverkehrszeiten bereits jetzt schon stark belastet.

Derzeit wird durch das Staatliche Bauamt Freising aufgrund einer Unfallhäufungsstelle in diesem Bereich eine Lichtzeichenanlage geplant, die voraussichtlich 2019 in Betrieb gehen soll.

...

Abschließend weisen wir darauf hin, dass über die B 471, auch im Teilabschnitt Ottendichl, eine Bedarfsumleitungsstrecke für die A 99 (U7 und U18) verläuft, wodurch es zeitweise zu erheblichen Verkehrsbehinderungen kommt.“

6. Würdigung des Beschlusses des Verwaltungsgerichts Mainz vom 28.08.2015, 3 L 665/15.MZ und Ermessensentscheidung der Verkehrsbehörde

Im Beschluss 14–20 / B 03757 des BA 15 vom 22.06.2017 wird zunächst folgende Passage zitiert:

„§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO ... räumt den Straßenverkehrsbehörden die Befugnis ein, die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zu beschränken oder zu verbieten und den Verkehr umzuleiten... . Bei einer Anordnung nach § 45 Abs. 1 StVO, die eine Beschränkung oder ein Verbot des fließenden Verkehrs zum Gegenstand hat, hat die Behörde zudem die in § 45 Abs. 9 StVO geregelte Einschränkung zu beachten, dass ein Verkehrszeichen nur dort anzuordnen ist, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Dies setzt voraus, dass aufgrund der örtlichen Verhältnisse eine konkrete Beeinträchtigung vorliegt, die das im Straßenverkehr allgemein bestehende Gefahren- und Belästigungsrisiko erheblich übersteigt. ... Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ermöglicht und gewährt § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO 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. Bei der Prüfung, welcher Verkehrslärmschutz im Einzelfall rechtlich zulässig und geboten ist, ist auf die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit sowie auf das Vorhandensein, bzw. Fehlen einer bereits gegebenen Lärmvorbelastung abzustellen.“

Desweiteren wird das VG Mainz mit der Aussage zitiert, dass „ohne die streitgegenständliche verkehrsbehördliche Anordnung das verkehrspolitische Ziel des Schutzes der Straßenanwohner vor Verkehrslärm infolge LKW-bedingten Durchgangsverkehrs ... nicht umgesetzt werden könnte.“

Wie bereits eingangs dargestellt, wird seitens der Verkehrsbehörde weder die Anwendbarkeit des § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO angezweifelt, noch der Umstand, dass durch den Schwerlastverkehr in der Bahnstraße nicht unerhebliche Beeinträchtigungen für die Anwohner bestehen.

Bei der zu treffenden Ermessensentscheidung ist sorgfältig abzuwägen, um nicht die Belange anderer von einer Maßnahme Betroffener unzumutbar zu beeinträchtigen. Insbesondere dürfen die Verkehrsprobleme in der Bahnstraße durch Maßnahmen nicht verlagert werden. Eine Sperrung der Bahnstraße für den Schwerlastverkehr über 7,5 t darf nicht um den Preis der unverhältnismäßigen Verschlechterung an anderem Orte angeordnet werden.

Dies ist derzeit das entscheidende Hindernis, welches der geforderten Sperrung für den Schwerlastverkehr im Wege steht. Die Frage der Zumutbarkeit einer Umwegfahrt ist aus Sicht der Verkehrsbehörde nicht ausschlaggebend, da es bereits unzulässig wäre, durch die Anordnung der Sperrung die Belastung anderer Anwohner in einer noch deutlich höheren Anzahl in einem nicht zumutbaren Ausmaß in Kauf zu nehmen.

Natürlich ist es aus Sicht des Kreisverwaltungsreferat im Sinne des Umweltschutzes grundsätzlich anzustreben, längere Umwegfahrten für alle Verkehrsteilnehmer zu vermeiden, jedoch können im Einzelfall diese erforderlich werden, um beispielsweise den Schutz von Anwohnern vor Verkehrslärm zu gewährleisten. Voraussetzung hierfür ist jedoch das Vorhandensein einer geeigneten Ausweichstrecke.

Es gäbe in der Tat Umleitungsstrecken, deren Länge als zumutbar betrachtet werden könnten. Allerdings führen sämtliche Alternativrouten zum Kieswerk zwangsläufig durch andere, ebenso schützenswürdige und schutzbedürftige Gebiete, nämlich durch die Ortsteile Salmdorf, Otten-dichl und ggf. auch Haar. Der Beschluss des VG Mainz hingegen gibt nicht zu erkennen, dass die Umleitungsstrecke zur Zuckerrübenfabrik vergleichbare Gebiete berührt. Im Ergebnis sah das VG Mainz geeignete Alternativrouten, auf denen sich keine bzw. nur geringe zumutbare Belastungen für die dortigen Anwohner durch die Verkehrsverlagerungen ergeben.

Die Entscheidung über Verkehrsregelungen ist maßgeblich von den örtlichen Gegebenheiten abhängig. Diese sind im Umfeld der Bahnstraße anders gelagert als in dem vom VG Mainz entschiedenen Fall.

Das Kreisverwaltungsreferat geht mit den von Ihnen zitierten Passagen des Beschlusses, u.a. zur Zumutbarkeit von Umwegfahrten, konform und wendet die bekannten Vorgaben der Rechtsprechung bei seinen Entscheidungen selbstverständlich an. Unter Berücksichtigung aller ersichtlichen Belange kommt das Kreisverwaltungsreferat jedoch nicht zum gleichen Ergebnis wie das VG Mainz in dem dort entschiedenen Fall.

Wie oben dargestellt könnte mit der Sperrung der Bahnstraße die Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner vor Verkehrslärm verbessert werden. Da dies jedoch nicht um den Preis

der Verschlechterung in ebenso schützenswerten Gebieten geschehen darf, sind dem Kreisverwaltungsreferat solange die Hände gebunden, bis sich die Möglichkeit des Durchstichs des Rappenweges realisieren lässt. Die Sperrung der Bahnstraße wäre in ihrer Wirkung auf andere Gebiete nicht angemessen und würde somit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit widersprechen. Unter Berücksichtigung der Gesamtsituation, insbesondere der entstehenden Lärmbelastung und den Verkehrssicherheitsrisiken auf den Alternativrouten in der Gemeinde Haar und seinen Ortsteilen, ist die bestehende Lärmbelastung in der Bahnstraße bei den aktuellen örtlichen Gegebenheiten als zumutbar zu bewerten.

Wir bedauern, dass wir Ihnen in dieser Angelegenheit derzeit keine günstigere Antwort zukommen lassen können. Den Antrag vom 22.06.2017 sowie Ihr dazu ergänzendes Anliegen vom 14.09.2017 betrachten wir mit diesem Schreiben als satzungsgemäß erledigt.

Gez. III/1