

Verkehrsberuhigung (Tempo 30-Zone) in der Maßmannstraße

Empfehlung Nr. 14-20 / E 02197 der Bürgerversammlung
des 03. Stadtbezirkes Maxvorstadt am 18.10.2018

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 14164

Beschluss des Bezirksausschusses des 03. Stadtbezirkes Maxvorstadt vom 12.03.2019

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Die Bürgerversammlung des 03. Stadtbezirkes Maxvorstadt hat am 18.10.2018 anliegende Empfehlung beschlossen.

Die Empfehlung betrifft einen Vorgang, der nach Art. 37 Abs. 1 GO und § 22 GeschO des Stadtrates zu den laufenden Angelegenheiten zu zählen ist. Da es sich um eine Empfehlung einer Bürgerversammlung handelt, die in ihrer Bedeutung auf den Stadtbezirk beschränkt ist, muss diese nach Art. 18 Abs. 4 Satz 1 GO und § 2 Abs. 4 Satz 1 Bürger- und Einwohnerversammlungssatzung vom Stadtrat bzw. Bezirksausschuss und gemäß § 9 Abs. 4 der Bezirksausschusssatzung vom zuständigen Bezirksausschuss behandelt werden, zu dessen Information Folgendes auszuführen ist:

Die Bürgerversammlungs-Empfehlung zielt darauf ab, die Geschwindigkeit in der Maßmannstraße auf Tempo 30 abzusenken, um den Verkehr zu beruhigen und den Verkehrslärm zu reduzieren.

Die Maßmannstraße ist im bestehenden Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt München im sogenannten Sekundärnetz als örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion ausgewiesen. Hinsichtlich des Wirtschaftsverkehrs ist sie ebenfalls Teil des Sekundärnetzes. Sie ist in Fahrtrichtung Süd-West einbahngeregelt mit der gesetzlichen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Die Maßmannstraße ist im Bereich zwischen der Schleißheimer Straße im Osten und der Dachauer Straße im Westen zwei- sowie vor dem Kreuzungsbereich dreispurig ausgelegt. An Wochentagen weist diese Straße eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von 11.240 Kraftfahrzeugen in 24 Stunden auf. Darin enthalten ist der Schwerverkehr mit 270 Kraftfahrzeugen über 3,5 t in 24 Stunden.

Die Maßmannstraße erscheint leistungsfähig genug, um diese Verkehrsmenge zu bedienen.

Die Straßenverkehrsbehörde kann die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßen-

abschnitte aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das Gleiche gilt zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen. Bei der Entscheidung sind alle ersichtlichen Interessen (z. B. Belastung von Anwohnern, Flüssigkeit des Verkehrs, Verkehrssicherheit) im Rahmen der Ermessensausübung einzubeziehen und abzuwägen.

Unter Berücksichtigung der einschlägigen Bestimmungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der hierzu ergangenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften (VwV-StVO) ergab die Prüfung auf eine Geschwindigkeitsbeschränkung, dass Tempo 30 weder als Einzelmaßnahme (aus Verkehrssicherheits- oder Lärmgründen) noch als Zonenregelung (Tempo 30-Zone) rechtlich umsetzbar ist.

Keine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h als Einzelmaßnahme:

Die Straßenverkehrsbehörde kann von der gesetzlich zulässigen innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit (50 km/h) nur in den Fällen abweichen, in denen besondere, in der StVO definierte Gründe vorliegen. Sie müssen z. B. in einer besonderen Unfalllage, einer außergewöhnlichen Eigenart des Straßenverlaufes oder solchen Tatsachen begründet sein, die der Kraftfahrer aus seiner Sicht nicht wahrzunehmen vermag.

Die Maßmannstraße weist nach Verlauf, Ausstattung und Profilierung keine Besonderheiten auf, die eine solche Maßnahme rechtfertigen könnten.

Nach Auskunft der Polizei liegt für die Maßmannstraße derzeit keine erhöhte Gefährdungs- und Unfalllage vor. Dem Querungsbedürfnis für Fußgänger wird durch zwei lichtzeichengeregelte Übergänge Rechnung getragen.

Im Verlauf der letzten drei Jahre ereigneten sich in der Maßmannstraße insgesamt elf Verkehrsunfälle, bei denen vier Personen leicht und eine Person schwer verletzt wurden. Einer dieser Verkehrsunfälle ereignete sich mit Fußgängerbeteiligung. Ein Fußgänger verursachte einen Auffahrunfall, da er bei Signalrot die Fahrbahn querte und den Fahrverkehr zur Vollbremsung zwang. Mit Radfahrerbeteiligung ereignete sich ebenfalls ein Verkehrsunfall: Beim Überholvorgang eines Radfahrers auf dem Radweg kam es zur seitlichen Berührung mit dem überholten Radfahrer, wodurch beide stürzten und sich leicht verletzten.

Nach polizeilichen Beobachtungen sind aufgrund des oftmals hohen Verkehrsaufkommens kaum hohe Fahrgeschwindigkeiten möglich.

Die gesetzliche Neuregelung des § 45 Abs. 9 StVO für eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h vor sensiblen Einrichtungen (Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen, Krankenhäusern) greift hier mangels entsprechender Einrichtungen nicht.

Die im Maßmannpark befindlichen Spielplätze sind durch eine Einzäunung und einen mit baulichen Mitteln abgesicherten Parkzugang geschützt.

Auch aus Sicht des Radverkehrs besteht keine Veranlassung für die Anordnung von Tempo 30. Der Radverkehr wird auf einem extra dafür vor ein paar Jahren neu hergestellten regelkonformen Zweirichtungsradweg abgewickelt und am Beginn sowie am Ende des Zweirichtungsradweges durch signalgeregelte Querungsstellen abgesichert.

Aus Lärmschutzgründen sind unter Umständen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gemäß § 45 Abs. 1 S. 1 i.V.m. S. 2 Nr. 3 StVO zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm möglich. Bei einer Ermessensentscheidung, wie der Verkehr zu regeln ist, sind allerdings immer die Interessen aller Beteiligten gegeneinander abzuwägen.

Die Bestimmung des § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO knüpft dabei nicht an bestimmte Grenzwerte an, jenseits derer die Behörde zu verkehrsrechtlichen Maßnahmen verpflichtet ist. So genügt es einerseits, dass der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und damit zugemutet werden kann. Andererseits sind im Rahmen der Ermessensentscheidung auch die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer sowie die Interessen von Anliegern anderer Straßen, die ihrerseits durch Lärm oder Abgase eventuell entstehender Verdrängungsverkehre beeinträchtigt werden, in Rechnung zu stellen und zu berücksichtigen.

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).

Anhaltspunkte für die bestehende Verkehrslärmbelastung für das Umfeld der Maßmannstraße ergeben sich aus den Lärmkarten, die vom Bayerischen Landesamt für Umwelt auch online zur Verfügung gestellt werden (<http://www.umweltatlas.bayern.de>). Danach werden die oben genannten Richtwerte im sachgegenständlichen Abschnitt erreicht.

Eine derartige Verkehrslärmbelastung ist allerdings im Umfeld von Hauptverkehrsstraßen ortsüblich und kann damit für die Anwohner als zumutbar erachtet werden.

Das Münchner Straßenverkehrsnetz ist funktional in ein Primär-, Sekundär- und Tertiärnetz gegliedert. Das Primärnetz umfasst die im Stadtgebiet verlaufenden Bundesautobahnen, die höhenfreien und zweibahnigen Hochleistungsstraßen sowie die überregionalen und regionalen Hauptverkehrsstraßen. Das Sekundärnetz, welchem die Maßmannstraße zugeordnet ist (siehe Ausführungen Seite 1) beinhaltet die örtlichen Hauptverkehrsstraßen. Im dazu nachgeordneten Tertiärnetz sind die weiteren Verkehrsstraßen enthalten, die nicht den Tempo 30-Zonen zuzuordnen sind. Das sind beispielsweise die Straßen mit wichtiger Sammelfunktion, Verbindungsstraßen in freier Landschaft und in Gewerbegebieten. Das mit dieser funktionalen Gliederung des Straßenverkehrsnetzes verfolgte Bündelungsprinzip bedeutet, dass Hauptverkehrsstraßen des Primär- und Sekundärnetzes eine entsprechende Verkehrsqualität aufweisen müssen, damit keine Verdrängungen in das untergeordnete Straßennetz erfolgt.

Aus verkehrsplanerischer und konzeptioneller Sicht werden daher verkehrliche Maßnahmen wie beispielsweise "Tempo 30" oder "Anlieger frei" im Hauptstraßennetz abgelehnt. Sie würden zu unerwünschten Verlagerungseffekten auch in den für die Aufnahme derartiger Verkehrsmengen nicht geeigneten, untergeordneten Verkehrsraum führen.

Vorsorglich möchten wir auf die Punkte zur Ermittlung der Verkehrslärmbelastung hinweisen: Zur Beurteilung der Lärmbelastung durch Straßenverkehr werden ausschließlich Berechnungen durchgeführt. Messungen des Verkehrslärms würden zu nicht reproduzierbaren und nicht repräsentativen Ergebnissen (unterschiedliche Witterungsbedingungen,

individuelles Verhalten der Autofahrer, sonstige verkehrsfremde Störgeräusche usw.) führen. Mit den Ergebnissen von Lärmmessungen können auch keine nachvollziehbaren Vergleiche erstellt werden. Der Bundesminister für Verkehr hat deshalb die Berechnung der Schallimmissionen auf der Basis von Verkehrsmengen, u. a. auch wegen der Vergleichbarkeit und bundesweiten Gleichbehandlung, für die Beurteilung von Verkehrsgläuschen in den Richtlinien vorgeschrieben.

Die Richtlinien gehen dabei hinsichtlich der Schallausbreitung von leichtem Wind vom Verkehrsweg zum Immissionsort und von Temperaturinversion aus. Dies führt in der Regel zugunsten der Betroffenen zu höheren Beurteilungspegeln als bei Messungen. Da Verkehrslärmmessungen für die Beurteilung von Verkehrslärm nicht herangezogen werden dürfen, werden solche vom dafür zuständigen Referat für Gesundheit und Umwelt auch nicht durchgeführt.

Ergänzend ist hier noch anzumerken, dass zur Beurteilung von Geräuschen über die Zeit gemittelte Lärmpegel heranzuziehen sind und nicht die mitunter als besonders störend empfundenen Spitzenpegel, die beispielsweise bei der Vorbeifahrt einzelner, sehr lauter Fahrzeuge erreicht werden. Auch dies ist gesetzlich so vorgeschrieben.

Eine Interessenabwägung für das Umfeld der Maßmannstraße führt daher zu dem Ergebnis, dass durch die Straßenverkehrsbehörde aus Lärmschutzgründen derzeit keine verkehrsrechtlichen Maßnahmen veranlasst sind.

Keine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h als Zonenregelung:

§ 45 Abs. 1c StVO ermächtigt die Straßenverkehrsbehörden, unter bestimmten Voraussetzungen Tempo 30-Zonen anzuordnen bzw. geeignete Straßen in bestehende Tempo 30-Zonen einzubeziehen.

Zur Einrichtung einer Tempo 30-Zone enthalten die detaillierten Verwaltungsvorschriften zur StVO ausführliche und bindende Vorgaben. Danach kommen Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Desweiteren dürfen Tempo 30-Zonen nur abseits von Vorfahrtstraßen eingerichtet werden. Innerhalb einer Tempo 30-Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregelung "rechts vor links" gelten. Zonenstraßen müssen innerhalb der Zone ein einheitliches Erscheinungsbild aufweisen (mangels Wiederholung geschwindigkeitsbeschränkender Verkehrszeichen). Ihre Ausgestaltung muss den Eindruck einer besonderen Situation ("Langsam-Straße") vermitteln.

Wie oben ausgeführt, sind die Voraussetzungen für eine Tempo 30-Zone in der Maßmannstraße nicht erfüllt. Aufgrund ihres äußeren Erscheinungsbildes und ihrer großen Verkehrsbedeutung vermittelt die Maßmannstraße keinen Zonencharakter. Beim Kraftfahrer könnte sich deshalb kein "Zonenbewusstsein" einstellen.

Die Maßmannstraße ist auch nicht durch einen besonders hohen Fußgängerquerungsbedarf oder eine hohe Fußgänger-/ Radverkehrsdichte gekennzeichnet. Zudem sind lichtsignalgeregelte Querungshilfen vorhanden.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass in der Maßmannstraße die Voraussetzungen für eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h weder als Einzelmaßnahme noch als Zonenregelung vorliegen.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 02197 der Bürgerversammlung des 03. Stadtbezirkes Maxvorstadt am 18.10.2018 kann daher nicht entsprochen werden.

Die Korreferentin des Kreisverwaltungsreferates, Frau Stadträtin Dr. Evelyne Menges und der Verwaltungsbeirat für den Zuständigkeitsbereich Straßenverkehr, Herr Stadtrat Richard Progl, haben einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

II. Antrag des Referenten

1. Von der Sachbehandlung als ein Geschäft der laufenden Verwaltung (§ 22 GeschO) wird mit folgendem Ergebnis Kenntnis genommen:
Die beantragte Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h kann weder aus Gründen der Verkehrssicherheit noch aus Gründen des Lärmschutzes eingeführt werden.
Die Voraussetzungen zur Einrichtung einer Tempo 30-Zone liegen ebenfalls nicht vor.
2. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02197 der Bürgerversammlung des 03. Stadtbezirkes Maxvorstadt am 18.10.2018 ist damit satzungsgemäß behandelt.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Bezirksausschuss des 03. Stadtbezirkes Maxvorstadt der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Der Referent

Krimpmann

Dr. Böhle
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Wv. bei Kreisverwaltungsreferat - GL 532

zur weiteren Veranlassung.

Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit dem beglaubigten Original wird bestätigt.

An den Bezirksausschuss 03

An das Direktorium – BA-Geschäftsstelle Mitte

An das Revisionsamt

An D-II-V / Stadtratsprotokolle

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. An das Direktorium - HA II/ BA

Der Beschluss des BA 03 kann vollzogen werden.

Mit Anlagen

3 Abdrucke des Originals der Beschlussvorlage

Stellungnahme Kreisverwaltungsreferat

Es wird gebeten, die Entscheidung des Oberbürgermeisters zum weiteren Verfahren einzuholen:

Der Beschluss des BA 03 kann/soll kann aus rechtlichen/tatsächlichen Gründen nicht vollzogen werden; ein Entscheidungsspielraum besteht/besteht nicht (Begründung siehe Beiblatt)

Der Beschluss des BA 03 ist rechtswidrig (Begründung siehe Beiblatt)

VI. Mit Vorgang zurück zum

Kreisverwaltungsreferat HA I/331

zur weiteren Veranlassung

Am

Kreisverwaltungsreferat - GL 532