

Datum: 16.12.2019
Telefon: 0 233-39700
Telefax: 0 233-39998

Kreisverwaltungsreferat
Hauptabteilung I Sicherheit und
Ordnung. Mobilität
Verkehrssicherheit und Mobilität
KVR-I/333

**Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und
Bauordnung zur Bahnstraße in Trudering
Sperrung der Bahn-, der Adlerstraße und des Drosselwegs für den Lkw-
Durchgangsverkehr über 3,5 t
E-Mail Büro Oberbürgermeister vom 09.12.2019 an Plan**

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – Plan I/11

Mit o.g. E-Mail bittet der Herr Oberbürgermeister, dass die Verwaltung nochmals eine gründliche rechtliche Prüfung der Frage durchführt, ob die Entscheidung des Stadtrates mit dem geltenden Recht unvereinbar sei.

Das Kreisverwaltungsreferat hat unter Berücksichtigung dieser Fragestellung geprüft, ob nach den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) eine Umsetzung des vom Stadtrat beschlossenen Lkw-Durchfahrtsverbots über 3,5 t in der Bahn-, Adlerstraße sowie den Drosselweg verbunden mit dem Auftrag an den Herrn Oberbürgermeister dies zu verfügen, rechtlich möglich ist.

Grundlage der rechtlichen Prüfung ist § 45 StVO.

I. Sperrung aus Lärmschutzgründen - § 45 Abs. 1 S.1 i.V. m. S. 2 Nr. 3 StVO

1. Voraussetzungen für ein Durchfahrtsverbot nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO

Die Straßenverkehrsbehörden können gem. § 45 Abs. 1 S. 1 StVO 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 sie nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen.

a. Ermessensvorschrift

§ 45 Abs. 1 S. 1 und Nr. 3 StVO stellt eine Ermessensvorschrift dar. Eine Handlungspflicht der Straßenverkehrsbehörden folgt aus den Regelungen nur ausnahmsweise im Falle der Ermessensreduzierung auf Null. Auch ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung besteht nur unter den nachfolgend benannten Voraussetzungen.

Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur dann angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt (§ 45 Absatz 9 Satz 3 StVO). Hierzu müssen Lärm oder Abgase Beeinträchtigungen mit sich bringen, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und damit zugemutet werden kann (BayVGH, Urteil vom 12.04.2016 – 11 B 15.2180 – juris, Rn. 20). 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, gegeneinander abzuwägen.

Damit ist zugleich der Umfang der – nur eingeschränkt möglichen – verwaltungsgerichtlichen Überprüfung festgelegt; denn soweit die Verwaltungsbehörde ermächtigt ist, nach ihrem Ermessen zu handeln, prüft das Verwaltungsgericht (nur), ob der Verwaltungsakt oder die Ablehnung oder Unterlassung des Verwaltungsaktes rechtswidrig ist, weil die gesetzlichen Grenzen des Ermessens überschritten sind oder von dem Ermessen in einer dem Zweck der Ermächtigung nicht entsprechenden Weise Gebrauch gemacht (§ 114 S. 1 VwGO) und dadurch der Kläger in seinen Rechten verletzt ist (siehe König, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Auflage 2013, § 45 StVO, Rn. 28a).

Dies hat seinen Grund darin, dass die Lenkungsmöglichkeiten gem. § 45 Abs. 1 StVO auf den Schutz der Allgemeinheit abstellen. Dies bedeutet, dass sie daneben nur in geringem Umfang auch dem Schutz der Belange Einzelner, soweit deren geschützte Individualinteressen berührt werden, dienen. Das Schutzgut der öffentlichen Sicherheit und Ordnung im Sinne 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). Aus diesem Grund müssen die geschützten Individualinteressen durch Einwirkungen des Straßenverkehrs in einer Weise beeinträchtigt werden, die das nach allgemeiner Anschauung zumutbare Maß übersteigt. Nur dann besteht ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung (BVerwG, Urteil v. 04.06.1986 – 7 C 76/84, juris, Rn. 12 ff.; VGH München, Urteil v. 21.03.2012 – 11 B 10.1657, juris, Rn. 24; König, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Auflage 2013, § 45 StVO, Rn. 28a).

Soweit nach § 45 Abs. 1 S. 1 StVO aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs Anordnungen zulässig sind, müssen sie sich jedoch streng in diesem Rahmen halten, also aus diesem Grund notwendig sein, ansonsten sind sie nach dem Übermaßverbot unzulässig (siehe König, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Auflage 2013, § 45 StVO, Rn. 28).

aa) Abwägungsentscheidung

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 (siehe BVerwG, Urteil v. 04.06.1986 - 7 C 76/84, juris, Rn. 13 ff.; König, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Auflage 2013, § 45 StVO, Rn. 28a, 29).

Dies rechtfertigt sich – so auch das BVerwG – 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 (siehe BVerwG, Urteil v. 04.06.1986 - 7 C 76/84, juris, Rn. 13).

bb) Maßstab für die Beurteilung des im Einzelfall billigerweise zumutbaren Verkehrslärms

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 also nicht an eine bestimmte Grenze an, jenseits derer die Behörde zu verkehrsrechtlichen Maßnahmen verpflichtet ist. Umgekehrt ermöglicht § 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 (BVerwG, Urteil v. 04.06.1986 – 7 C 76/84, juris, Rn. 14 f.; VGH München, Urteil v. 21.03.2012 – 11 B 10.1657, juris, Rn. 25 ff.; König, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 42. Auflage 2013, § 45 StVO, Rn. 29).

Bei der Prüfung, ob aus Gründen des Lärmschutzes verkehrsregelnde Maßnahmen zu ergreifen sind, ist – wie vorgetragen – ein normativ abstrakt festgelegter Lärmpegel nicht vorhanden. Maßgeblich sind vielmehr die konkreten Umstände des Einzelfalls. Neben der gebietsbezogenen Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der Anlieger ist auf das Vorhandensein bzw. Fehlen einer bereits vorhandenen 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.

(1) Lärmschutz-Richtlinien-StV

Die Lärmschutz-Richtlinien-StV 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 eine Orientierungshilfe.

Nach Ziff. 2.1 der vorgenannten Richtlinien kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen „insbesondere“ in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort einen der folgenden 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).

Werden die Grenzwerte der Lärmschutz-Richtlinien erreicht, ist nach den oben genannten Grundsätzen und gefestigter Rechtsprechung eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme aus Lärmschutzgründen allerdings nicht kraft Gesetzes zwingend erforderlich (BVerwG, Urteil 22.12.1993 – 11 C 45/92, juris, Rn. 26; BVerwG, Urteil v. 04.06.1986 – 7 C 76.84, juris, Rn. 14 f.; OVG Münster, Urteil v. 01.06.2005 – 8 A 2350/04, juris, Rn. 34 f.). 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.

(2) 16. BImSchV

Soweit es um den Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm geht, können Orientierungspunkte für eine nähere Bestimmung, wann eine unzumutbare Lärmbelastung vorliegt, zwar auch der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV – entnommen werden. Eine unmittelbare Anwendung der Grenzwerte der 16. BImSchV scheidet jedoch nach gefestigter Rechtsprechung aus. (vgl. VGH München, Urteil v. 21.03.2012 - 11 B 10.1657, juris, Rn. 27).

Eine Unterschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV ist nach der Rechtsprechung des VGH München jedenfalls ein Indiz dafür, dass die Lärmbelastung auch die Zumutbarkeitsschwelle in straßenverkehrsrechtlicher Hinsicht nicht erreicht. Auch eine Überschreitung der Grenzwerte löst aber nicht zwangsläufig eine Handlungspflicht der Straßenverkehrsbehörde aus; in diesem Fall kommt lediglich „eine zur fehlerfreien Ermessensausübung verpflichtende Überschreitung der straßenverkehrsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle in Betracht“ (VGH München, Urteil v. 21.03.2012 - 11 B 10.1657, juris, Rn. 28; s. auch BVerwG, Urteil 22.12.1993 – 11 C 45/92, juris, Rn. 26; BVerwG, Urteil v. 04.06.1986 – 7 C 76.84, juris, Rn. 14 f.; VGH München, Urteil v. 18.02.2002 – 11 B 00.1769, juris, Rn. 53 ff.; OVG Münster, Urteil v. 01.06.2005 – 8 A 2350/04, juris, Rn. 34 f.).

Nach der vom Bayerischen Verwaltungsgericht München im Urteil vom 19.01.2016 festgelegten Systematik besteht 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.

(3) Besonderheiten des Einzelfalls

Darüber hinaus sind zwingend etwaige Besonderheiten des konkreten Sachverhalts zu berücksichtigen. Eine solche Besonderheit liegt zu z.B. dann vor, wenn eine Orterschließungsstraße entgegen ihrer eigentlichen Funktion zunehmend von überörtlichem Verkehr als sog. Schleichweg in Anspruch genommen wird und damit Lärmbelastungen ausgelöst werden, die von den Anliegern üblicherweise nicht hingenommen werden müssen (BVerwG, Urteil vom 04.06.1986 – 7 C 76/84 – juris – Rn. 13; BayVGH, Urteil vom 12.04.2016 – 11 B 15.2180 – Rn. 23). Es sind somit Feststellungen darüber zu treffen, welcher Bereich in

welcher Größenordnung und Intensität von Verkehrslärm belastet ist (BayVGH, Urteil vom 12.04.2016 – 11 B 15.2180 – Rn. 24). Allein die Widmung einer Straße als Ortsstraße in einem allgemeinen Wohngebiet berechtigt jedoch nicht, diese für den Lkw-Verkehr zu sperren. Auch auf Ortsstraßen in Wohngebieten ist Lkw-Verkehr grundsätzlich zulässig, auch als Durchgangsverkehr. Es ist nicht möglich den Durchgangsverkehr für Lkw über 3,5 t aus Ortsstraßen wegen „Ortsunüblichkeit“ ohne nähere Prüfung auszuschließen.

b) Lärmbelastung billigerweise zumutbar

Der Verkehrslärm in der Bahnstraße bringt vorliegend keine Beeinträchtigung mit sich, die jenseits dessen liegt, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss. Dies ergibt sich aus Folgendem:

Zur Ermittlung der Lärmbelastung in der Bahnstraße wurde 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 vom RGU im Auftrag des KVR berechneten Lärmpegelwerte ergaben folgendes Bild:

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 dabei 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.

Die theoretische Möglichkeit der Lärmpegelminderung infolge eines Durchfahrtsverbot für Fahrzeuge über 7,5 t oder gar 3,5 t vermag jedoch nicht automatisch dessen Recht- bzw. Zweckmäßigkeit zu begründen.

Nach Feststellung des Planungsreferates ist die Bahnstraße als Sammelstraße mit Verbindungsfunktion nach den Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) einzustufen. Dies ist ihrer Lage im Gebiet und der historisch gewachsenen Verbindung zwischen Gronsdorf und Trudering geschuldet.

Nach den vom Planungsreferat durchgeführten Verkehrszählungen beträgt die Verkehrsbelastung der Bahnstraße gemäß einer Erhebung vom April 2017 am nördlichen Ende zwischen ca. 4.000 Kfz-Fahrten am Tag und an der Einmündung in die Wasserburger Landstraße bei ca. 4.500 Kfz-Fahrten am Tag. In der Spitzenstunde am Morgen wurden 28 LKW zwischen 7.30 und 8.30 Uhr und am Abend 16 LKW in der Zeit von 16.30 bis 17.30 Uhr gezählt. Nach derzeitigen Erkenntnissen sind der überwiegende Anteil an Schwerverkehr in der Bahnstraße Transportfahrten von und zum Quetschwerk Mühlhäuser.

Zulässig gemäß RASt 06 ist in Sammelstraßen eine Verkehrsstärke zwischen 400 und 800 Kfz pro Stunde. Die aktuelle Spitzenstundenbelastung in der Bahnstraße liegt zwischen 350 und 400 Kfz. Die vorhandene Verkehrsbelastung liegt im unteren Bereich der zulässigen Belastung und ist damit als richtlinienkonform einzustufen. Damit kann nicht davon ausgegangen werden, dass in der Bahnstraße ein „ortsunüblicher“ Durchgangsverkehr von Lkw stattfindet, da die gesamte Verkehrsbelastung bereits deutlich unter den nach RASt 06 zulässigen Werten liegt.

Bei der nun zu treffenden Ermessensentscheidung sind vielmehr die beteiligten Interessen 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 Lkw-Verkehr über 3,5 t darf nicht um den Preis der unverhältnismäßigen Verschlechterung an anderem Orte angeordnet werden.

c) Mögliche verkehrlenkende Maßnahmen

Als straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen stehen der Straßenverkehrsbehörde zur Verfügung: Verkehrlenkung, 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 und eine Verlagerung des Straßenverkehrslärms in andere schutzwürdige Gebiete nicht zu befürchten ist.

Die Verlagerung des Straßenverkehrslärms ist derzeit aber das entscheidende Hindernis, welches der geforderten Sperrung für den Schwerlastverkehr im Wege steht. 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 könne wegen der sehr beengten Straßenverhältnisse des Lorenz-Huber-Weges im Ortskern von Gronsdorf nicht genutzt werden. Der Lorenz-Huber-Weg sei nur ca. 6 bis 7 Meter breit und wegen der beengten Verhältnisse im Sinne eines „Verkehrsberuhigten Bereichs“ ausgebaut, der keine außergewöhnlichen Schwerlastverkehrsaufkommen aufnehmen könne.

Bei einer Sperrung der Bahnstraße und der angrenzenden kleineren Wohnstraßen müsste 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 der Verkehr 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.

Die Frage der Zumutbarkeit einer Umwegfahrt ist zwar 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 aber aus Sicht des Kreisverwaltungsreferats 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, Ottendichl und ggf. auch Haar. Auch die Tatsache, dass es sich bei der Bahnstraße um eine als Ortsstraße gewidmete Straße handelt, vermag das Durchfahrtsverbot nicht zu begründen, denn allein die Widmung einer Straße als Ortsstraße in einem allgemeinen Wohngebiet nicht dazu berechtigt, diese für den Lkw-Verkehr zu sperren. Auch auf Ortsstraßen in Wohngebieten ist Lkw-Verkehr, auch als Durchgangsverkehr, grundsätzlich zulässig.

Die Gemeinde Haar (Stellungnahme vom 21.02.2018), das Landratsamt München (Stellungnahme vom 19.02.2018) sowie das PPM (Stellungnahme vom 22.12.2017) weisen ebenfalls auf die zu befürchtenden Verlagerungseffekte einer etwaigen Sperrung der Bahnstraße hin, welche mit einer zusätzlichen Belastung der anderen Ortsteile und deren Anwohner verbunden wäre und lehnen das Durchfahrtsverbot aus diesem Grunde ab. Ergänzend betont das PPM, dass im Übrigen eine permanente polizeiliche Überwachung der angestrebten Anliegerregelung in der Bahnstraße nicht möglich sei. Lediglich in der Anfangszeit könnten verstärkte Kontrollen durchgeführt werden. Auf die vorgenannten Stellungnahmen wird an der Stelle vollumfänglich Bezug genommen.

2. Ergebnis zu I

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.

II. **Sperrung aus Gründen der Verkehrssicherheit - § 45 Abs. 1 S. 1 i.V. mit Abs. 9 S. 1 und 3 StVO**

1. Voraussetzungen für ein Durchfahrtsverbot nach § 45 Abs. 1 S. 1 StVO

Die Straßenverkehrsbehörden können gem. § 45 Abs. 1 S. 1 StVO die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Dabei sind Verkehrszeichen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist (vgl. § 45 Abs. 9 S. 1 StVO). Zusätzliche Voraussetzung für Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs ist, dass aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der betroffenen Rechtsgüter (z.B. Sicherheit des Verkehrs) erheblich übersteigt (vgl. § 45 Abs. 9 S. 3 StVO). Es ist das Vorliegen einer konkreten Gefahr in der Form erforderlich, dass die konkrete örtliche Situation erwarten lässt, es werde bei ungehindertem Ablauf des zu erwartenden Geschehens in überschaubarer Zukunft mit hinreichender Wahrscheinlichkeit zum Schadensfall kommen (Steiner in: Münchener Kommentar, Straßenverkehrsrecht, Band 1, § 45 Rn. 17). Straßenübergreifende verkehrsrechtliche Anordnungen sind nur rechtmäßig, wenn die o.g. Voraussetzungen für jede einzelne Straße gegeben sind (Steiner in: Münchener Kommentar, Straßenverkehrsrecht, Band 1, § 45 Rn. 14). Bei Vorliegen der Tatbestandsvoraussetzungen steht die Entscheidung über den Erlass einer entsprechenden verkehrsrechtlichen Anordnung im Ermessen der Behörde.

Vorliegend liegt bereits keine aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse überdurchschnittliche Gefahrenlage vor, sodass es auf die Frage des Ermessensspielraums der Behörde nicht ankommt.

Die Bahnstraße besitzt eine ca. 6,0 m breite Fahrbahn, die beidseitig verlaufenden baulichen Gehwege sind ca. 1,70 m breit. Die Bahnstraße liegt auf kompletter Länge, also zwischen Wasserburger Landstraße und S-Bahnunterführung an der Stadtgrenze in einer Tempo-30-Zone. Der Verlauf der Bahnstraße ist geradlinig und damit für alle Verkehrsteilnehmer übersichtlich. Für den Begegnungsverkehr sind durch Halteverbote ausreichende Ausweichstellen vorhanden. Zudem konnte nach Auskunft der Polizei in den vergangenen fünf Jahren keine Häufung von Unfallzahlen festgestellt werden.

Die Ausbausituation in der Straße Drosselweg und Adlerstraße ist annähernd vergleichbar mit der Bahnstraße. Beide Straßen liegen ebenfalls in einer Tempo-30-Zone. In beiden Straßen ist bisher kein Lkw-Verkehr von und zum Quetschwerk Mühlhäuser feststellbar, bzw. wird von den Anwohnern bemängelt. Die direkte und kürzeste Verbindung von und zum Quetschwerk verläuft über die Bahnstraße. Eine Sperrung der beiden Straßen für den Lkw-Durchgangsverkehr über 3,5 t wäre nur bei einer Sperrung der Bahnstraße zu prüfen, um evtl. Lkw-Durchgangsverkehr, bedingt durch die Sperrung der Bahnstraße, zu unterbinden.

2. Ergebnis zu II.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass in der Bahn-, der Adlerstraße und dem Drosselweg keine besondere örtliche Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit erheblich übersteigt.

Gesamtergebnis

Der Änderungsantrag der CSU wird damit begründet, dass viele Jahre die Anwohner der Bahn- und Adlerstraße sowie des Drosselwegs unter dem Lärm, den Abgasen und der Sicherheitsbeeinträchtigung des extremen Lkw-Verkehrs, der insbesondere durch das Quetschwerk ausgelöst werde, leiden würden. Weiterhin wird ausgeführt, dass alle bisherigen Bemühungen, gemeinsam mit der Gemeinde Haar eine Lösung für dieses belastende Problem zu finden, bisher an der wenig kooperativen Haltung der Gemeinde Haar gescheitert seien. Das Kernziel des Änderungsantrages sei es, den Handlungsdruck auf die Gemeinde Haar und den Landkreis München zu erhöhen.

Die Bestimmungen der StVO sind jedoch nicht anwendbar für die Durchsetzung allgemeiner verkehrspolitischer Ziele zur Verdrängung des Verkehrs, sondern erfordern konkrete Verkehrssituationen oder Gefährdungslagen. Diese sind in den verkehrsrechtlichen Anordnungen im Detail darzustellen, zu begründen und die möglichen Maßnahmen abzuwägen.

Das Kreisverwaltungsreferat sieht die Möglichkeit einer Sperrung der Bahnstraße, der Adlerstraße sowie des Drosselweges für Lkw über 3,5 t mit Ausnahme von Anliegern dann, wenn im Rahmen eines vom Stadtrat beschlossenen Verkehrskonzeptes im Zusammenhang mit der Realisierung der Straßenverbindung Rappenweg diese Sperrung in das Verkehrskonzept aufgenommen ist. Damit besteht nach § 45 Abs.1b S. 1 Nr. 5 StVO die Möglichkeit, verkehrsrechtliche Anordnungen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zu treffen.

Bei der momentanen Sachlage wird dagegen die Einführung eines Durchfahrtsverbots für Lkw über 3,5 t in der Bahn-, der Adlerstraße und im Drosselweg als rechtlich unvertretbar gehalten und daher abgelehnt.