

Telefon: 233 – 39975
Telefax: 233 - 989 39975

Mobilitätsreferat
Verkehrs- und
Bezirksmanagement
MOR-GB2.212

**Seit 2020 stark ansteigende Lärmbelastigung mit
Gesundheitsgefährdung durch verkehrswidriges
Autofahrverhalten!**

Empfehlung Nr. 20-26 / E 01045
der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 -
Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 16.11.2022

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / 09179

Anlage:
BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 01045

**Beschluss des Bezirksausschusses des 02. Stadtbezirkes – Ludwigsvorstadt-
Isarvorstadt vom 18.07.2023**

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 - Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt hat am 16.11.2022 die anliegende Empfehlung Nr. 20-26 / E 01045 beschlossen. Darin wird die seit 2020 stark ansteigende Lärmbelastigung durch verkehrswidriges Autofahrverhalten thematisiert. Alle Mittel sollen ergriffen werden, um Innenstadt-Raser und Poser zu einem verkehrssicheren und lärmreduzierten Fahrverhalten zu bringen. Beispielhaft wird gefordert: Warnschwellen, stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen (Blitzer), Verstärkung der Kontrollen der Polizei durch eine Poser-Taskforce sowie die Umsetzung von „Superblöcken“.

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, § 2 Abs. 4 Satz 1 Bürger- und Einwohnerversammlungssatzung und gemäß § 9 Abs. 4 der Bezirksausschusssatzung vom zuständigen Bezirksausschuss behandelt werden, zu dessen Information Folgendes auszuführen ist:

Die der Bürgerversammlungsempfehlung zu Grunde liegenden Beobachtungen hinsichtlich offensichtlich getunter Fahrzeuge, deren Lenkende durch unnützes und wiederholtes Herumfahren, absichtliches Motorenaufheulen und Motorengeknatter, unnötiges Beschleunigen vor und nach Kreuzungen und auf der Reichenbachbrücke, sowie regelmäßiges Missachten der Geschwindigkeitsbegrenzung Aufmerksamkeit erreichen wollen, deuten auf ein seit einiger Zeit bundesweit zu beobachtendes Phänomen, das mit Schlagworten wie „Autoposer*innen“, „Profilierungsfahrer*innen“ bezeichnet oder verniedlichend mitunter auch als „emotionelles Fahren“ umschrieben wird, hin.

Seitens des Mobilitätsreferats als untere Straßenverkehrsbehörde bestehen allerdings keine Möglichkeiten, direkt gegen diese so genannten Autoposer*innen und Profilierungsfahrer*innen und mitunter auch Raser*innen tätig zu werden.

Im fließenden Verkehr obliegt die Kontrolle und Überwachung des Verkehrs ausschließlich der Polizei. Im Grundsatz kann also nur die Polizei Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung feststellen und ahnden.

Zudem sind nach den zulassungsrechtlichen Vorschriften beispielsweise mit einem so genannten „Klappenauspuff“ ausgestattete Kraftfahrzeuge in Deutschland erlaubt, solange sie die vorgeschriebenen Grenzwerte für Motorenlärm nicht überschreiten.

Zu der allgemein für München geschilderten Situation (rücksichtsloses Verhalten, unnötiger Hin- und Herfahren, Lärmbelästigung durch laute Auspuffanlagen getunter Fahrzeuge und erhöhte Geschwindigkeiten) hat das Polizeipräsidium München auf Anfrage die folgende Stellungnahme abgegeben:

„Die übermittelten Beschwerdepunkte betreffen die Vorschriften des § 30 Abs. 1 StVO. Danach ist

„bei der Benutzung von Fahrzeugen unnötiger Lärm und vermeidbare Abgasbelästigungen verboten. Es ist insbesondere verboten, Fahrzeugmotoren unnötig laufen zu lassen und Fahrzeugtüren übermäßig laut zu schließen. Unnützes Hin- und Herfahren ist innerhalb geschlossener Ortschaften verboten, wenn Andere dadurch belästigt werden.“

Die zur Rede stehenden Verhaltensweisen „erhöhte Geschwindigkeiten“ und „vermeidbare Lärmbelästigung“ stellen Verstöße gegen § 30 Abs. 1 S. 1 StVO (unnötiger Lärm) dar. Für so genanntes Posing - beispielsweise durch „wiederholtes Herumfahren“ - ist § 30 Abs. 1 S. 3 StVO einschlägig. Je nach Art der Tatbegehung könnte auch noch der Tatbestand des § 30 Abs. 1 S. 1 StVO (vermeidbare Abgasbelästigung) vorliegen.

Verstöße werden seit der Novellierung des Bußgeldkataloges (in Kraft getreten am 09.11.2021) mit deutlich erhöhten Bußgeldern geahndet:

- BKZ 130612 „Sie verursachten bei der Benutzung des Fahrzeuges unnötigen Lärm“ Bußgeld 80 Euro (vormals 10 Euro).
- BKZ 130624 „Sie belästigten Andere durch unnützes Hin- und Herfahren mit dem Fahrzeug innerhalb einer geschlossenen Ortschaft.“ Bußgeld 100 Euro (vormals 20 Euro).
- BKZ 130618 „Sie verursachten bei der Benutzung des Fahrzeuges vermeidbare Abgasbelästigungen.“ Bußgeld 80 Euro (vormals 10 Euro).

Neben der Fertigung von Ordnungswidrigkeiten-Anzeigen stehen der Polizei erforderlichenfalls weitere Maßnahmen zur Verfügung, um eine Fortsetzung oder Wiederholung des ordnungswidrigen Verhaltens zu verhindern:

- Gefährderansprachen bzw. verkehrserzieherische Gespräche vor Ort.
- Unterbindung der Weiterfahrt (bei offensichtlich weiterhin zu erwartendem ordnungswidrigen Verhalten).
- Aussprechen von Platzverweisen.
- Vorladung zum Verkehrsunterricht gem. § 48 StVO (bei Uneinsichtigkeit und erheblichem Verkehrsverstoß).
- Mitteilung an die Fahrerlaubnisbehörde (z. B. bei wiederholten Fällen).

Bis Mitte des Jahres 2022 wurde in über 150 Fällen die „Verursachung unnötigen Lärms“ angezeigt, in 13 Fällen das „unnütze Hin- und Herfahren“ und in 24 Fällen eine „vermeidbare Abgasbelastung“.

Durch die regionalen Polizeiinspektionen des Polizeipräsidiums München wurden in diesem Zeitraum fünf Schwerpunkteinsätze mit der Zielrichtung Autoposer*innen und Profilierungsfahrer*innen durchgeführt.

Darüber hinaus gehört die Beobachtung der Autoposer*innen-Szene zum Tagesgeschäft der Verkehrspolizeiinspektion Verkehrsüberwachung als Spezialdienststelle. Hier wird die Verfolgung vorgenannter Verstöße oftmals mit Geschwindigkeitsmessungen kombiniert (wenngleich für das Aufheulen lassen des Motors oder zur Erzeugung von Auspuffknallen bei Anwendung entsprechender „Technik“ meistens keine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlich ist).

Zusätzlich werden die Anhaltungen der Fahrzeugführer regelmäßig für die technische Überprüfung der Fahrzeuge genutzt, bei einem Erlöschen der Betriebserlaubnis hat eine fahrzeugführende bzw. -haltende Person weitere Bußgelder und gegebenenfalls Punkte im Fahreignungsregister zu erwarten. Hinsichtlich des gesamten hier angesprochenen Spektrums relevanter Verstöße wurden durch die Verkehrspolizeiinspektion Verkehrsüberwachung allein bis Mitte des Jahres 2022 in über 250 Fällen Beanstandungen gegen Fahrzeugführende, die der Autoposer*innen-Szene zuzurechnen sind, ausgesprochen.

Die Errichtung und Inbetriebnahme einer stationären

Geschwindigkeitsüberwachungsanlage ist an sehr enge Bedingungen geknüpft. Durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration wurden folgende Kriterien für den Einsatz von stationären Überwachungsanlagen zum Zwecke der Verkehrssicherheit vorgegeben:

- Es muss eine Örtlichkeit mit hohem Unfallrisiko gegeben sein, an der eine dauerhafte Überwachung erforderlich oder eine andere Form von Überwachung aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich oder zumindest erschwert ist. Beim Betreiben von stationären Überwachungsanlagen muss einer Reduzierung von Verkehrsunfällen absolute Priorität eingeräumt werden. Für den Bereich der aufgeführten Kreuzung Erhardtstraße/ Fraunhoferstraße treffen diese Kriterien nicht zu.
- Bei der „Taskforce“ ist zu erwähnen, dass es bei der Verkehrspolizeiinspektion Verkehrsüberwachung bereits besonders geschultes Personal gibt, das auf das Feststellen von technischen und optischen Änderungen an Fahrzeugen spezialisiert ist. Diese Dienstkräfte werden an den bekannten Örtlichkeiten eingesetzt, wo vermehrt Autoposer anzutreffen sind, um entsprechende Kontrollen durchzuführen und festgestellt Mängel zu ahnden.

Zudem finden durch die Polizei zu unterschiedlichen Zeiten und an unterschiedlichen Orten immer wieder Kontrollmaßnahmen statt. Werden hierbei Verstöße festgestellt, werden diese geahndet. Erforderlichenfalls erfolgen dann auch entsprechende Meldungen an die Führerschein- und/oder die KfZ-Zulassungsbehörde.

Eine permanente Überwachung und Kontrolle aller eventuell in Frage kommenden Örtlichkeiten ist personell allerdings nicht darstellbar.“

Konkrete Wahrnehmungen bzgl. Fahrzeuglärm und anderem individuellem Fehlverhalten können selbstverständlich bei jeder örtlich zuständigen Polizeidienststelle zur Anzeige gebracht werden.

Um den Verursacher ermitteln zu können benötigt die Polizei jedoch

- die Örtlichkeit,
- die Tatzeit,
- die Fahrtrichtung,
- das Kennzeichen,
- die Fahrzeugmarke und möglichst
- eine Beschreibung des Kraftfahrzeugführers bzw. der Kraftfahrzeugführerin.

Die für den Stadtbezirk zuständige Polizeiinspektion kann aus dem Internetauftritt des Polizeipräsidiums München ersehen werden: <https://www.polizei.bayern.de/muenchen>.

Die Zuständigkeit für sogenannte Boden- bzw. Bremsschwellen liegt beim Baureferat (BauR). Bremsschwellen – oder auch Bodenschwellen genannt – bringen Gefährdungspotenziale und Limitierungen mit sich, die aus Sicht der Landeshauptstadt München als zuständige Straßenbaulastträgerin gegen einen Einsatz dieser auf der Fahrbahn montierten Barrieren sprechen. Werden die Schwellen von auf der Fahrbahn fahrenden Verkehrsteilnehmer*innen zu spät erkannt oder nicht mit reduzierter Geschwindigkeit überfahren, können diese eine massive Gefahr darstellen, insbesondere für Zweiradfahrer*innen. Für Rettungsfahrzeuge und Feuerwehrfahrzeuge sind insbesondere quer zur Fahrbahn aufgebrachte Kunststoffschwellen ein Hindernis, das Rettungseinsätze verlangsamen und/oder die Insassen/Patienten von Rettungsfahrzeugen potentiell gefährden kann. Außerdem sind sie im Räumeeinsatz (Bekämpfung von Schnee und Eis) nicht verkehrssicher, da die Schwellen durch die Räumehilfen aus der Verankerung gerissen und beschädigt werden können und dadurch eine zusätzliche Gefahr für den Verkehr entsteht. In München wurden deshalb bedarfsweise sogenannte Aufpflasterungen verwendet. Diese wurden baulich aus Asphalt oder Pflastermaterial hergestellt. Die Aufpflasterungen besitzen beidseits eine Anrampung und eine gewisse Überfahrtslänge, wodurch die Erschütterungen für die Verkehrsteilnehmer*innen deutlich reduziert werden. Für die allgemeinen Verkehrsteilnehmer*innen sind sie leichter und erschütterungsärmer zu befahren als die herkömmlichen Plastikschwellen, die zumeist mit rund 5 cm Höhe und kurzer Überfahrtslänge quer zur Fahrbahn auf den Asphalt aufgedübelt werden. Jedoch stellen auch die Aufpflasterungen eine Beeinträchtigung der Rettungsdienste dar. Aus diesem Grund sowie wegen der hohen Bau- und Unterhaltskosten hat der Stadtrat entschieden, keine neuen Aufpflasterungen zu bauen. Bereits vorhandene Aufpflasterungen werden im Rahmen von Fahrbahnsanierungen zurückgebaut – insofern der örtliche Bezirksausschuss dem Rückbau zugestimmt hat. Um an Gefahrenstellen die

Fahrtgeschwindigkeiten zu reduzieren, setzt die LH München je nach örtlicher Gegebenheit darauf, die Fahrbahnbreiten zu verschmälern, sogenannte Gehwegnasen zur Einengung der Kreuzungen zu bauen bzw. bei neuen Straßen diese gleich als verkehrsberuhigter Bereich auszuführen. Neben der positiven Wirkung auf die Verkehrssicherheit, auch und insbesondere für Kinder und andere vulnerable Gruppe, werten diese Maßnahmen in der Regel das Erscheinungsbild einer Straße deutlich auf.

Das Thema „Superblock“ ist unabhängig von der vorgenannten Autoposerproblematik zu sehen. Zum Sachstand kann Folgendes ausgeführt werden:

Das Mobilitätsreferat plant einen Grundsatzbeschluss, ähnlich wie bei den saisonalen Stadträumen, zu dem Thema Superblocks Ende 2023 in den Stadtrat einzubringen. Zusätzlich zu diesem konzeptionellen Grundsatzbeschluss sind Pilotvorhaben ab 2024 geplant.

Mit der letzten Kommunalwahl wurde durch die Münchner Wählerinnen und Wähler ein klares Zeichen für eine Verkehrswende gesetzt. Dies bedeutet, dass der Straßenraum neu aufgeteilt wird, um mehr Platz und damit mehr Sicherheit für Fuß- und Radverkehr zu schaffen. In diesem Sinne erreichen uns aus der Bürgerschaft viele gute Ideen und berechtigte Anliegen. Der Stadt München fehlt als kommunaler Aufgabenträger bisher aber der nötige Handlungsspielraum, um die Verkehrswende mit ihren vielen kleinen und wichtigen Maßnahmen der Dringlichkeit angemessen „auf die Straße“ bringen zu können. Den gesetzlichen Ermessensspielraum nutzen wir unter Berücksichtigung gesamtgesellschaftlicher Interessen bereits im Sinne der Verkehrswende aus. Über die Vorgaben (hier sei vor allem die Straßenverkehrsordnung genannt) hinwegsetzen können wir uns aber – wie eben auch in diesem Fall – leider nicht.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 01045 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt vom 16.11.2022 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferats – Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Von der Sachbehandlung als einem Geschäft der laufenden Verwaltung (§ 22 GeschO) wird Kenntnis genommen.

Die Überwachung individuellem Fehlverhaltens obliegt im fließenden Verkehr der Polizei. Diese führt bereits jetzt Kontrollen durch und ahndet festgestellte Verstöße konsequent. Eine flächendeckende Überwachung rund um die Uhr ist allerdings nicht möglich.

2. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 01045 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 02 – Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt am 16.11.2022 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 der Gemeindeordnung behandelt.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Bezirksausschuss des 02. Stadtbezirkes Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt der Landeshauptstadt München

Die Vorsitzende

Der Referent

Herr Benoît Blaser

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. WV Mobilitätsreferat - GL-5

zur weiteren Veranlassung.

Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit dem Original wird bestätigt.

An den Bezirksausschuss 02

An das Direktorium – BA-Geschäftsstelle Mitte

An D-II-V / Stadtratsprotokolle

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. An das Direktorium - HA II/ BA

Der Beschluss des BA 02 kann vollzogen werden.

Mit Anlagen

3 Abdrucke des Originals der Beschlussvorlage

Stellungnahme Mobilitätsreferat

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

Der Beschluss des BA 02 kann/soll aus rechtlichen/tatsächlichen Gründen nicht vollzogen werden; ein Entscheidungsspielraum besteht/besteht nicht (Begründung siehe Beiblatt)

Der Beschluss des BA 02 ist rechtswidrig (Begründung siehe Beiblatt)

VI. Mit Vorgang zurück zum

Mobilitätsreferat - GB2.212

zur weiteren Veranlassung.

Am

Mobilitätsreferat MOR-GL5