



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat  
Implerstraße 9, 80313 München

per E-Mail  
Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirkes  
Au-Haidhausen  
Herrn Vorsitzenden Stefan Ziegler  
über  
Direktorium HA II/BA BA-Geschäftsstelle Ost

**Geschäftsbereich 2, Verkehrs- und  
Bezirksmanagement,  
Daueranordnung und Grundsatz,  
Verkehrssicherheit  
MOR GB2-2.1.3**

Implerstraße 9  
80313 München  
Telefon: [REDACTED]  
Telefax: [REDACTED]  
Dienstgebäude:  
Implerstr. 9  
schulwegsicherheit.mor@muenchen.de

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

22.03.2023

**Antrag Nr. 20-26 / B 02905 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15- Trudering-  
Riem vom 22.07.2021**

**Am Mitterfeld: Erhöhung der Verkehrssicherheit zwischen Kirchtruderinger Straße  
Truchthari-Anger**

**hier: Nachtrag zur Schulwegsicherheit Tempo 30 zwischen Linnenbrügger Straße und  
Riemer Straße**

1 Anlage

Sehr geehrter Herr Ziegler,

Im Nachgang nehmen wir Bezug auf den Antrag des Bezirksausschusses vom 22.07.2021 sowie auf das Schreiben vom 17.02.2023 an das Mobilitätsreferat, das den Bereich Schulwegsicherheit am 16.03.2023 erreichte. Im Schreiben vom 17.02.2023 thematisieren Sie nochmals die mögliche Verlängerung von Tempo 30 in der Straße Am Mitterfeld Richtung Norden bis zur Riemer Straße, insbesondere im Hinblick darauf, dass das Bildungscampus Riem voraussichtlich ab September in Betrieb gehen wird. Das Thema kam bereits beim Anhörungsverfahren zur verkehrsrechtlichen Anordnung Tempo 30 aus Lärmschutzgründen auf.

Die damalige Stellungnahme des Bereichs Schulwegsicherheit ist Bestandteil dieser Anordnung vom 23.01.2023 ( siehe Anlage – Seite 10):

*„b) Der örtlich zuständige Bezirksausschuss des Stadtbezirks Stadtbezirks 15 – Trudering-Riem hat sich in der Sitzung am 15.12.2022 mit der Angelegenheit befasst und stimmte dem Vorhaben zu.*

*Er bat jedoch um Verlängerung des T30-Abschnitts aus Gründen der Schulwegsicherheit in Richtung Norden bis zum Knoten Riemer Straße. Die Prüfung ergab, dass zum jetzigen*

U-Bahn: Linien U3,U6  
Haltestelle Poccistraße  
Bus: Linie 62  
Haltestelle Poccistraße  
Bus: Linie 132  
Haltestelle Senserstraße

*Zeitpunkt die rechtlichen Voraussetzungen für eine sogenannte erleichterte streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h vor Schulen und ähnlichen Einrichtungen nicht vorliegen.“*

Laut Stellungnahme des Polizeipräsidiums München vom 13.01.2023 liegen keine neuen Erkenntnisse vor, die eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im gegenständlichen Streckenabschnitt des Straßenzuges Am Mitterfeld aus Gründen der Verkehrs- oder Schulwegsicherheit erforderlich erscheinen lassen. Diese Einschätzung teilt das Mobilitätsreferat, es gibt keine Schulzugänge im gegenständlichen Straßenabschnitt.

Die Tatsache allein, dass es sich künftig um einen Schulweg handeln wird, reicht nicht aus, zumal die Größe und Richtung der Schülerströme zu Fuß, per Rad, Bus und S-Bahn derzeit noch nicht abschätzbar sind. Gymnasium und Realschule sind keine Sprengelschulen, so dass die Schüler\*innen aus allen Richtungen kommen können. Sollte sich ab Inbetriebnahme des Schulcampus an der Verkehrssituation maßgeblich etwas ändern und eine konkrete Gefahrenlage vorliegen, erfolgt selbstverständlich eine erneute Prüfung.

Derzeit ist Tempo 30 an den Straßen mit Schulzugängen angeordnet, also in der Joseph-Wild- und Paul-Wassermann-Straße. Beschildert wird rechtzeitig, sobald das Datum der Schuleröffnung hier bekannt ist.

Es wird seitens des Bereichs Schulwegsicherheit im Mobilitätsreferat selbstverständlich ein besonderer Fokus auf dem neuen Schulcampus liegen und in Zusammenarbeit mit der örtlich zuständigen Polizeiinspektion die Situation ab Schulbeginn vor Ort beobachtet werden.

Somit kann zusammenfassend erneut festgestellt werden, dass seitens der Polizei und des Mobilitätsreferates übereinstimmend derzeit kein Handlungsbedarf besteht. Wir bitten um Verständnis, dass derzeit aufgrund der Sach- und Rechtslage derzeit keine andere Antwort gegeben werden kann.

Der Antrag des Bezirksausschusses ist damit satzungsgemäß erledigt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.  
MOR-GB2.213

Datum: 23.01.2023

Telefon: [REDACTED]

Telefax: [REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

## Mobilitätsreferat

Geschäftsbereich 2, Verkehrs-  
und Bezirksmanagement,  
Grundsatzaufgaben  
MOR-GB2.212

**Straßenzug „Am Mitterfeld“ zwischen dem Knoten Kirchtruderinger Straße im Süden und der Einmündung Linnenbrüggerstraße (Ende der Bebauung Am Mitterfeld) im Norden Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen;**

### Verkehrsrechtliche Anordnung nach § 45 Abs. 1 i.V.m. Abs. 9 StVO:

Im Straßenzug „Am Mitterfeld“ wird zwischen dem Knoten Kirchtruderinger Straße im Süden und der Linnenbrüggerstraße im Norden (bis zum Ende der Bebauung am Mitterfeld) die zulässige Höchstgeschwindigkeit aus Gründen des Lärmschutzes auf durchgehend 30 km/h beschränkt.

Die Regelung gilt auf besagtem Straßenzug dauerhaft, ohne zeitliche Beschränkung und in beiden Fahrrichtungen.

Die Beschilderung erfolgt mit Zeichen VZ 274-30 StVO gem. Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO, Abschnitt 7 ("Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h").

### **Begründung:**

#### **1 Straßenverkehrsrechtliche Grundlagen**

Gemäß § 45 Abs. 1 S. 1 i.V.m. S. 2 Nr. 3 StVO i.V.m. § 45 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 9 Sätze 1, 3 StVO kann die Straßenverkehrsbehörde die Benutzung von Straßen zum Schutz der Wohnbevölkerung unter anderem vor Lärm beschränken.

Wenn Lärm oder Abgase Beeinträchtigungen mit sich bringen, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss, besteht ein Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen für jeden Einzelnen (BVerwG, U.v. 4.6.1986 – 7 C 76/84; BayVGh, U.v. 21.12.2012 – 11 B 10.1657).

Das Bayerische Verwaltungsgericht München legt in zwischenzeitlich gefestigter Rechtsprechung (u.a. VG München, U.v. 19.1.2016 – M 23 K 14.1931, U.v. 11.08.2020 – M 23 K 20.483) folgende Systematik bzgl. der Zumutbarkeit des Straßenverkehrslärms zugrunde:

- Es besteht kein Anspruch auf straßenverkehrliche Maßnahmen bei Werten unterhalb der Grenzwerte der 16.BImSchV (in allgemeinen und reinen Wohngebieten: 59 dB[A] am Tage und 49 dB [A] nachts, in Mischgebieten: 64 dB[A] am Tage und 54 dB [A] nachts).
- Es besteht ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über straßenverkehrliche Maßnahmen bei Werten, die über den in der 16.BImSchV festgelegten Grenzwerten (in allgemeinen und reinen Wohngebieten: 59 dB[A] am Tage und 49 dB[A] nachts, in Mischgebieten: 64 dB[A] am Tage und 54 dB [A] nachts) liegen, die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV (in allgemeinen und reinen Wohngebieten: 70 dB[A] am Tage und 60 dB[A] nachts, in Mischgebieten: 72 dB[A] am Tage und 62 dB [A] nachts) aber nicht überschreiten.
- Es besteht ein gebundener Anspruch auf straßenverkehrliches Einschreiten bei Werten, die über den in den Lärmschutz-Richtlinien-StV festgelegten Richtwerten (in allge-

meinen und reinen Wohngebieten: 70 dB[A] am Tage und 60 dB[A] nachts, in Mischgebieten: 72 dB[A] am Tage und 62 dB [A] nachts) liegen.

Bei Überschreiten der nach den vorstehenden Kriterien bestimmten Grenze der Zumutbarkeit, ist der Tatbestand des § 45 Abs. 1 S. 1 i.V.m. S. 2 Nr. 3 StVO i.V.m. § 45 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 9 Sätze 1, 3 StVO erfüllt und das Mobilitätsreferat als Untere Straßenverkehrsbehörde, verpflichtet, von ihrem eröffneten Ermessen pflichtgemäß Gebrauch zu machen.

Bei der Ermessensentscheidung, wie der Verkehr geregelt wird, sind die beteiligten Interessen (z.B. der Anwohner, der Verkehrsteilnehmer oder der Behörden zum Erhalt von Sicherheit und Ordnung) gegeneinander abzuwägen

Bei der Entscheidung über den Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm sind dabei insbesondere auch die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer zu würdigen. Auch die Interessen anderer Anlieger, ihrerseits von übermäßigem Lärm verschont zu bleiben, der als Folge verkehrsberuhigender Maßnahmen durch Verlagerung des Verkehrs eintreten kann, sind hierbei in Rechnung zu stellen.

## **2 Aktuelle Lärmbelastung**

### **2.1 Berechnungsverfahren**

Entsprechend den Vorgaben der RLS-90 wurden vom Referat für Klima- und Umweltschutz (RKU) die Beurteilungspegel für den Tag (6.00 bis 22.00 Uhr) und für die Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr) berechnet.

Im Rahmen der Berechnung werden verschiedene Einflüsse auf die Schallentstehung und -ausbreitung berücksichtigt wie Luftabsorption, Boden- und Meteorologiedämpfung, Hindernisse im Schallausbreitungsweg (z.B. Gebäude) und Schallreflexionen an Gebäuden. Die nach o.g. Regelwerken berechneten Beurteilungspegel gelten für den Fall, dass leichter Wind von der Schallquelle zum Immissionsort vorherrscht und Temperaturinversionen immissionsverstärkend wirken.

Gemäß RLS-90 muss in Bereichen um lichtzeichengeregelte Kreuzungen und Einmündungen ein Zuschlag K in Abhängigkeit vom Abstand des Immissionsortes zum Schnittpunkt der Achsen der sich kreuzenden Straßen angesetzt werden, der die erhöhte Störwirkung dieser Kreuzungen berücksichtigt. In der Berechnung wurde folgende lichtzeichengeregelte Kreuzungen erfasst:

- Am Mitterfeld / Kirchtruderinger Straße
- Am Mitterfeld / Truchthari-Anger

Die Schallberechnungen wurden vom Referat für Klima- und Umweltschutz (RKU) mit dem Schallberechnungsprogramm IMMI, Version 2020, durchgeführt.

### **2.2 Schallemissionen**

Die Ausgangsdaten (durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke DTVw, Lkw-Anteil p) zur Berechnung der Schallemissionen für die Straße „Am Mitterfeld“ wurden dem RKU vom Mobilitätsreferat (MOR) auf Grundlage von Verkehrserhebungen zur Verfügung gestellt.

Entsprechend den Vorgaben der RLS-90 ist bei der Berechnung der Schallimmissionspegel die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke als Mittelwert über alle Tage des Jahres (DTV)

zugrunde zu legen.

Die zur Verfügung gestellten Verkehrsmengen sind DTV<sub>w</sub>-Werte, d.h. durchschnittliche werktägliche Verkehrswerte. Zur Umrechnung von DTV<sub>w</sub> auf DTV sind die Verkehrszahlen gemäß einer Vorgabe des Referates für Stadtplanung und Bauordnung (PLAN) vom 30.05.2016 mit dem Faktor 0,9 zu multiplizieren.

Die maßgebenden Verkehrsstärken  $M_t/M_n$  für den Tag-/Nachtzeitraum wurden entsprechend Tabelle 3 der RLS-90 aus dem DTV abgeleitet. Die maßgebenden Lkw-Anteile  $p_t/p_n$  für den Tag-/Nachtzeitraum wurden entsprechend Tabelle 3 der RLS-90 in Verbindung mit der RBLärm-92 (Rechenbeispiele zu den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen) aus dem Lkw-Anteil  $p$  berechnet.

Als Straßenoberfläche wurde auf allen berechneten Straßen Splittmastix-Asphalt angesetzt.

Die Berechnungen erfolgten für 2 Lastfälle (LF):

- LF 1: derzeit zulässige Höchstgeschwindigkeit (50 km/h auf der Straße „Am Mitterfeld“)
- LF 2: mögliche künftige zulässige Höchstgeschwindigkeit (30 km/h auf der Straße „Am Mitterfeld“)

In der folgenden Tabelle sind die verwendeten Daten dargestellt.

Tabelle 1: Straßen, zulässige Höchstgeschwindigkeiten, Verkehrsmengen und Lkw-Anteile

Straßenabschnitt	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	DTV	Stündliche Verkehrsmenge M		Lkw-Anteil p	
			[Kfz]		[%]	
			Tag	Nacht	Tag	Nacht
Am Mitterfeld (zw. Linnenbrüggerstraße und Kirtaweg)	50/30	13891	833	153	5,5	1,6
Am Mitterfeld (zw. Kirtaweg und Truchthari-Anger)	50/30	13782	827	152	5,5	1,6
Am Mitterfeld (zw. Truchthari-Anger und Kirchtruderinger Straße)	50/30	12486	749	137	6,0	1,8
Linnenbrüggerstraße	30	328	20	4	2,3	0,7
Kirtaweg	30	415	25	5	1,4	0,4
Truchthari-Anger (westl. Am Mitterfeld)	30	745	45	8	1,3	0,4
Truchthari-Anger (östl. Am Mitterfeld)	30	1364	82	15	1,0	0,3

Straßenabschnitt	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	DTV	Stündliche Verkehrsmenge M		Lkw-Anteil p	
			[Kfz]		[%]	
	[km/h]	[Kfz]	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Kirchtruderinger Straße (westl. Am Mitterfeld)	30	3794	228	42	2,0	0,6
Kirchtruderinger Straße (östl. Am Mitterfeld)	30	5395	324	59	7,2	2,2
Schmuckerweg	50	10800	648	119	4,8	1,4

Als Immissionsorte wurden die dem Straßenzug „Am Mitterfeld“ am nächsten gelegenen Gebäude berücksichtigt.

### 2.3 Richtwerte Lärmschutz-Richtlinien-StV

Die Vorschriften der „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23. November 2007 setzen für die Beurteilung des Sachverhaltes eine Berechnung von Beurteilungspegeln nach den Vorschriften der RLS-90 voraus (Nr. 2.2 und 2.5 der Lärmschutz-Richtlinien-StV).

Die am 31.10.2019 durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur amtlich bekannt gemachte neue Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen – RLS-19 - wurde bislang nur für die Bestimmungen der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV - umgesetzt.

Die südöstlich der Straße Am Mitterfeld zwischen dem Knoten der Kirchtruderinger Straße bis zur Einmündung der Straße Truchthari-Anger gelegenen Anwesen liegen in einem Mischgebiet. Dies ist auch im nördwestlichen Abschnitt zwischen dem Knoten der Kirchtruderinger Straße bis einschließlich dem Anwesen Am Mitterfeld 7 der Fall. Daran schließt bis Truchthari-Anger ein Allgemeines Wohngebiet an. Nordwestlich des Knotens Truchthari-Anger ist im Flächennutzungsplan bis zum Anwesen Linnenbrüggerstraße 35 ein Reines Wohngebiet ausgewiesen.

Als Immissionsorte wurden 49 Gebäude im gesamten Verlauf der Straße „Am Mitterfeld“ berücksichtigt. Von diesen 49 untersuchten Gebäuden befinden sich 16 innerhalb von rechtskräftigen Bebauungsplänen. Davon liegen 13 Gebäude in einem Allgemeinen Wohngebiet und drei Gebäude in einem Mischgebiet.

Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen insbesondere dort in Betracht, wo der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort die folgenden Richtwerte übersteigt:

#### Allgemeine und reine Wohngebiete

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

#### Mischgebiete

- 72 dB(A) bei Tag (zwischen 06:00 und 22:00 Uhr),
- 62 dB(A) bei Nacht (zwischen 22:00 und 06:00 Uhr).

Für die Bestandssituation mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (LF 1) wurden maximale Beurteilungspegel von 73,7 dB(A) tags bzw. 64,1 dB(A) nachts (am Anwesen Kirchtruderinger Straße 17) berechnet.

Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV (Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm) für allgemeine und reine Wohngebiete von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts werden im LF 1 in der Nacht an 3 der berechneten Fassadenpunkte überschritten. Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV (Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm) für Mischgebiete von 72 dB(A) tags bzw. 62 dB(A) nachts werden im LF 1 bei Tag an 3, in der Nacht an 5 der berechneten Fassadenpunkte überschritten.

Allerdings nähern sich die errechneten Beurteilungspegel an einer Vielzahl der übrigen an der Straße Am Mitterfeld situierten Fassaden den oben genannten Richtwerten der Lärmschutz-Richtlinien-StV an.

Durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im genannten Abschnitt der Straße „Am Mitterfeld“ auf 30 km/h (LF 2) werden an den untersuchten Gebäuden rechnerisch Pegelminderungen von aufgerundet bis zu 3 dB(A) (2,5 dB[A] am Tag und bis zu 2,3 dB[A] in der Nacht) erreicht.

Diese rechnerische Reduktion der Immissionspegel ist an allen Gebäuden im südlichen Bereich der Straße „Am Mitterfeld“ (Knotenpunkt Linnenbrüggerstraße und südlich davon) feststellbar.

Entsprechend der unter 1. aufgeführten Systematik der ständigen Rechtsprechung des Bayerischen Verwaltungsgericht München besteht aufgrund der errechneten Lärmpegel vorliegend ein gebundener Anspruch auf straßenverkehrsbehördliches Einschreiten.

### **Orientierungswerte 16. BImSchV**

Nach der verwaltungsgerichtlich festgelegten Systematik besteht ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung, wenn die in der hier nicht direkt anwendbaren (aber zur Orientierung bei der Betrachtung mit heranzuziehenden) 16. BImSchV in § 2 Abs. 1 Nr. 2 festgelegten Immissionsgrenzwerte

in reinen und allgemeinen Wohngebieten 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),

in Mischgebieten von

- 64 dB(A) bei Tag (zwischen 06:00 und 22:00 Uhr), und
- 54 dB(A) bei Nacht (zwischen 22:00 und 06:00 Uhr),

überschritten werden.

Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für reine und allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) tags bzw. 49 dB(A) nachts werden im LF 1 (Tempo 50) an allen untersuchten Gebäuden überschritten. Die für Mischgebiete geltenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) werden im LF 1 (Tempo 50) bei Nacht an allen, am Tag noch an 34 der 44 untersuchten Fassaden überschritten.

## **2.4 Fazit**

Aufgrund der errechneten Lärmpegel wird eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Straße „Am Mitterfeld“ aus Sicht der Lärmvorsorge für sinnvoll erachtet. Im südlichen Teil des Straßenzugs (Knotenpunkt Linnenbrüggerstraße und südlich davon) werden die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV im Umfeld der Brennpunkte der Kirchtruderinger Straße, auf Höhe des Truchthari-Anger und der Linnenbrüggerstraße punktuell überschritten. An den übrigen Gebäuden im südlichen Teil des Straßenzugs Am Mitterfeld werden die Richtwerte näherungsweise erreicht.

### **3 Analyse und Bewertung der Verkehrsströme durch die örtliche Verkehrsplanung (MOR-GB2.11)**

Die Straße Am Mitterfeld ist gemäß Verkehrsentwicklungsplan VEP Teil des Tertiärnetzes und nimmt eine wichtige Sammelfunktion ein.

Die Alternative für die Straße Am Mitterfeld ist gem. Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Straßenzug Schatzbogen. Dieser stellt eine örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion dar und ist im VEP als Sekundärnetz eingestuft. Der Schatzbogen ist entsprechend mit 4 Spuren ausgebaut und hat noch Kapazitätsreserven.

### **4 Mögliche straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen**

Als straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen stehen der Straßenverkehrsbehörde zur Verfügung:

- Verkehrslenkung,
- Lichtzeichenregelung,
- Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie
- Verkehrsverbote.

#### **4.1 Verkehrslenkung**

Verkehrslenkende Maßnahmen (z.B. Fahrtrichtungsgebote in Zufahrtsstraßen) zur Verkehrsreduzierung sind vorliegend nicht zielführend. Dies steht insbesondere der Sammelfunktion der Straße Am Mitterfeld entgegen. Zudem werden frei werdende Kapazitäten im innerstädtischen Straßennetz erfahrungsgemäß schnell wieder aufgefüllt, sodass eine etwaige Verkehrsreduzierung nicht nachhaltig wäre.

#### **4.2 Lichtzeichenregelung**

Die im Streckenverlauf des Straßenzugs Am Mitterfeld situierten Lichtsignalanlagen sind nicht auf den Verkehrsfluss dieser dem Tertiärnetz zuzuordnenden Straße abgestimmt. Insofern ist eine Optimierung des Verkehrsflusses durch im Streckenverlauf abgestimmte Phasenschaltungen derzeit nicht möglich.

Die Lichtsignalanlage am Knoten Am Mitterfeld / Truchthari-Anger ist in der Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00Uhr nicht in Betrieb.

#### **4.3 Verkehrsverbot mit dem Zusatz „Anlieger frei“**

Ein Verkehrsverbot mit dem Zusatz „Anlieger frei“ kann grundsätzlich nur als ultima ratio in Frage kommen und ist im vorliegenden Fall einer Straße mit wichtiger Sammelfunktion als unverhältnismäßig einzuschätzen.

#### **4.4 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit**

Der Gesetzgeber hat die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 50 km/h beschränkt (§ 3 Abs. 3 Ziffer 1 StVO). Die Straßenverkehrsbehörde kann von dieser Norm nur in den Fällen abweichen, in denen besondere, in der StVO definierte Gründe vorliegen.

Sie müssen beispielsweise in einer besonderen Unfalllage, einer außergewöhnlichen Eigenart des Straßenverlaufes oder in solchen Tatsachen begründet sein, die der Kraftfahrer aus seiner Sicht nicht wahrzunehmen vermag.

Nach den einschlägigen Bestimmungen der StVO und der hierzu ergangenen VwV-StVO können Geschwindigkeitsbeschränkungen entweder als Einzelmaßnahmen (beschildert mit Zeichen 274 StVO) oder als Zonenregelungen (Tempo-30-Zonen, Zeichen 274.1 / 274.2 StVO) angeordnet werden. Beide Varianten sind dabei an bestimmte Voraussetzungen geknüpft.

##### **4.4.1 Geschwindigkeitsreduzierung aus Gründen der Verkehrssicherheit (Unfall- daten, Straßenverlauf)**

Generell gilt zwar, dass geringere Geschwindigkeiten immer auch die Verkehrssicherheit verbessern, da der Reaktionsweg in Abhängigkeit zur Reaktionszeit und zur gefahrenen Geschwindigkeit steht. Darüber hinaus sind mit niedrigeren Geschwindigkeiten geringere Unfallfolgen zu erwarten. Dies allein bietet aber noch nicht die Möglichkeit für eine verkehrsbeschränkende Maßnahme.

Für eine derartige Anordnung besteht nach § 45 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. Abs. 9 Sätze 1 und 3 StVO nur dann eine Rechtsgrundlage, wenn zudem eine Gefährdung vorliegt, die erheblich über das (in einer Großstadt) übliche Maß hinausgeht.

Das dazu eingebundene Polizeipräsidium München gab auf Anfrage die folgende Stellungnahme ab:

##### **„1. Unfallsituation**

Im anfragerlevanten Bereich des Straßenzugs Am Mitterfeld ereignete sich kein Verkehrsunfall, bei dem nicht angepasste oder überhöhte Geschwindigkeiten unfallursächlich waren.

##### **2. Beschwerdesituation**

Beschwerden hinsichtlich überhöhter oder nicht angepasster Geschwindigkeit sind polizeilich nicht bekannt geworden.

##### **3. Fazit**

Aus polizeilicher Sicht besteht derzeit nicht die Notwendigkeit, die zulässige Höchstgeschwindigkeit aus Gründen der Verkehrssicherheit auf 30 km/h zu beschränken.“

Auch sind weitere besondere Gefahren, die Anlass beispielsweise zu einer generellen Tempo 30-Anordnung geben würden, nicht erkennbar. So gibt es derzeit in der Straße Am Mitterfeld keine Anhaltspunkte, weshalb aus Gründen der Verkehrssicherheit vorliegend straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen erforderlich wären.

##### **4.4.2 Tempo-30-Zone (Zonengeschwindigkeitsbeschränkung)**

Die Straßenverkehrsbehörden werden durch § 45 Abs. 1c StVO ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen Tempo 30-Zonen anzuordnen. Diese Ermächtigung umfasst auch das

Recht, geeignete Straßen in bestehende Tempo-30-Zonen einzubeziehen.

Zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen sind am 01.02.2001 entsprechende Regelungen in der StVO in Kraft getreten. Die in diesem Rahmen erlassenen detaillierten Verwaltungsvorschriften sind für die Straßenverkehrsbehörden bindend und enthalten unter anderem ausführliche Vorgaben über die an Tempo-30-Zonen und Zonenstraßen zu stellenden Anforderungen.

Danach kommen Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Des Weiteren dürfen Tempo-30-Zonen nur abseits von Vorfahrtstraßen eingerichtet werden, innerhalb einer Tempo-30-Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregelung „Rechts vor Links“ gelten.

Die Voraussetzungen für eine Tempo-30-Zonen-Regelung nach § 45 Abs. 1 c StVO sind in der Straße Am Mitterfeld augenscheinlich nicht erfüllt.

#### **4.4.3 Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h als Einzelmaßnahme wegen Lärmschutz**

Wie oben bereits ausgeführt kann die Straßenverkehrsbehörde von der vom Gesetzgeber vorgegebenen Norm (innerhalb geschlossener Ortschaften ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h beschränkt) nur in den Fällen abweichen, in denen besondere, in der Straßenverkehrsordnung definierte Gründe vorliegen.

Neben einer Anordnung aus Gründen der Verkehrssicherheit ist die Verminderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit grundsätzlich eine geeignete Maßnahme, um zur Verbesserung der Lärmsituation beizutragen.

Die Beurteilungspegel im Umfeld der Straße Am Mitterfeld überschreiten bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h die genannten Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV bei Tag und Nacht an Fassaden im Umfeld der Knoten mit der Kirchtruderinger Straße, des Truchthari-Angers und der Linnenbrüggerstraße.

Nach der verwaltungsgerichtlich festgelegten Systematik ist die Straßenverkehrsbehörde hier verpflichtet zu handeln. Die gemäß § 45 Abs. 1 S. 1 i.V.m. S. 2 Nr. 3 StVO und § 45 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 9 Sätze 1, 3 StVO erforderliche zwingende Notwendigkeit sowie eine Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter (insbesondere Lärm-/Gesundheitsschutz) erheblich übersteigt, ist vorliegend gegeben.

Zwischen Kirchtruderinger Straße und der Bebauung am Knoten Linnenbrügger Straße werden die jeweils geltenden Richtwerte an den meisten der, der Straße Am Mitterfeld zugewandten Fassaden zwar nicht überschritten, aber oft näherungsweise erreicht. Die in der nicht direkt anwendbaren 16.BImSchV jeweils aufgeführten Grenzwerte werden in diesem Abschnitt in einem Ausmaß überschritten, dass in der Ausübung des Ermessens von einer Überschreitung der Grenzen der Zumutbarkeit des Verkehrslärms auszugehen ist.

Die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h bewirkt im betroffenen Bereich eine Reduzierung der Beurteilungspegel um (aufgerundet) 3 dB(A). Insofern ist eine Geschwindigkeitsreduzierung im Zuge der Ermessensausübung und Verhältnismäßigkeitsprüfung als geeignet einzustufen, um die Lärmbelastung zu reduzieren.

## **5 Beteiligung der Münchner Verkehrsgesellschaft (SWM-MVG)**

Die Münchener Verkehrsgesellschaft (SWM-MVG) wurde wegen der in diesem Abschnitt verkehrenden Linie der öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) beteiligt. Sie sprach sich insbesondere aus Gründen des Erhalts der Attraktivität von ÖPNV-Linien für die Kunden gegen eine verkehrsbeschränkende Maßnahme aus:

„Bei der Münchener Verkehrsgesellschaft besteht die strikte Anweisung der Geschäftsführung, jegliche Maßnahmen, die die Reisezeiten für Linienbusse oder Tram verlängern, abzulehnen. Daher lehnen die Stadtwerke München GmbH (SWM) und die Münchener Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Straße Am Mitterfeld ab.

Die Fahrzeiten für die Fahrgäste des ÖPNV werden sich verlängern. Das und die zu erwartende Verschlechterung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des ÖPNV verhält sich widersprüchlich zu den permanent geäußerten Forderungen aus der Politik, den ÖPNV attraktiver zu gestalten, um den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV zu fördern. Je attraktiver der ÖPNV ist, umso eher sind die Bürgerinnen und Bürger zum Umstieg bereit und umso weniger private Fahrzeuge sind unterwegs. Ein attraktiver ÖPNV ist daher ein entscheidender Baustein zur Reduzierung der verkehrsinduzierten Lärm- und Schadstoffbelastung.

Konkret betroffen ist auf dem Streckenabschnitt die Buslinie 139. Wir gehen davon aus, dass für den beabsichtigten Streckenabschnitt durch die Reduzierung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit eine Mehrfahrzeit von bis zu 40 Sekunden je Fahrtrichtung eintreten wird.

Mit hohen Investitionen durch die Landeshauptstadt München wurde in der Vergangenheit das Tramliniennetz und etliche Buslinien beschleunigt, um die Reisezeiten zu verkürzen und den ÖPNV zuverlässiger und attraktiver zu gestalten. Mit der Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen werden diese Investitionen wieder zunichte gemacht. Zudem gibt die vom Stadtrat beschlossene Neufassung des Nahverkehrsplans Zielvorgaben zur Reisegeschwindigkeit von Bus- und Tramlinien vor. Die Einhaltung dieser Ziele wird durch die Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen erheblich erschwert.“

Anmerkungen des Mobilitätsreferats:

Auf Grund der vorliegenden Verkehrslage und der baulichen Gestaltung des Straßenabschnittes erscheint im betroffenen Abschnitt der Straße Am Mitterfeld in der Praxis für die Linienbusse eine Geschwindigkeit von mehr als 30 km/h selten erreichbar. Die tatsächlichen Auswirkungen im Linienverkehr dürften daher sehr überschaubar sein.

Auswirkungen auf Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sind seitens Mobilitätsreferat nicht ersichtlich, da bei geänderten verkehrlichen Rahmenbedingungen ggf. eine Anpassung des Fahrplans zu prüfen ist und sich die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit letztlich daran orientiert. Gleichzeitig ergibt sich ja auch für den motorisierten Individualverkehr (MIV) eine längere Fahrzeit, weshalb die Attraktivität des ÖPNV durch Geschwindigkeitsreduzierungen ggf. nur geringfügig beeinträchtigt wird.

Darüber hinaus bringen geringere Brems- und Beschleunigungsvorgänge auch Verbesserungen für die Sicherheit der Businsassen.

In einer Gesamtbetrachtung wurden alle im geprüften Straßenzug ersichtlichen Gründe für verkehrsrechtliche Maßnahmen in die Abwägung der letzten Endes zu treffenden Entscheidung einbezogen.

Eine ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzung ist unter der Berücksichtigung des Einzelfalls die verhältnismäßige Maßnahme, um in der Straße Am Mitterfeld sowohl dem Schutzbedürfnis der Anwohner auf Reduzierung des Verkehrslärms zu entsprechen, als auch die Flüssigkeit des Straßenverkehrs nicht über Gebühr zu belasten und im Wesentlichen zu erhalten.

Im Hinblick auf die nach der einschlägigen Rechtsprechung bestehende Handlungspflicht der Straßenverkehrsbehörde sind keine gewichtigen Gründe erkennbar, die ein Unterbleiben von verkehrsrechtlichen Maßnahmen rechtfertigen könnten. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist ein geeignetes Mittel zur Minderung des Verkehrslärms. Gegenüber anderen ersichtlich geeigneten Maßnahmen wie etwa der Sperrung für den Durchgangsverkehr stellt sie das mildeste Mittel dar (=erforderlich) und ist im weiteren auch angemessen im Sinne der Abwägung der relevanten Interessen. So ist mangels alternativen Strecken eine spürbare Verkehrsverlagerung in angrenzende Wohngebiete auszuschließen.

Die Einschränkungen für den Kfz-Verkehr oder den ÖPNV sind durch die geringfügige Verlängerung der Fahrzeit nur von geringem Ausmaß, zumal insbesondere während der Hauptverkehrszeiten in diesem Abschnitt ein schnelleres Fahren in der Regel ohnehin nicht möglich ist.

Diese Belange müssen insofern gegenüber dem hohen Rechtsgut Gesundheit, insbesondere der Anwohnerschaft, zurückstehen. Sonstige negative Auswirkungen etwa auf die Luftreinhaltung oder spürbare Belastungen an anderer Stelle durch Verkehrsverlagerungen in das nachgeordnete Straßennetz sind ebenfalls nicht zu erwarten. Vielmehr kann sich eine Verstärkung des Verkehrs mit weniger bzw. geringeren Brems- und Beschleunigungsvorgängen durchaus auch positiv auf eine Luftschadstoffbelastung auswirken.

#### **Anhörungen:**

- a) Das Polizeipräsidium München sieht in einer Stellungnahme vom 19.09.2022 aus Gründen der Verkehrssicherheit für eine Temporeduzierung keine Notwendigkeit.

Von einer weiteren Einbindung wurde abgesehen. Das Polizeipräsidium München sieht regelmäßig von weiteren Prüfungen und Stellungnahmen ab, wenn es im nahen zeitlichen und fachlichen Zusammenhang bereits eine Stellungnahme abgegeben hat und diese in der verkehrsrechtlichen Anordnung zitiert wird.

Seitens der Polizei erfolgen bei verkehrsbeschränkenden Maßnahmen aus Lärmschutzgründen in der Regel auch keine spezifische Aussagen.

- b) Der örtlich zuständige Bezirksausschuss des Stadtbezirks Stadtbezirks 15 – Trudering-Riem hat sich in der Sitzung am 15.12.2022 mit der Angelegenheit befasst und stimmte dem Vorhaben zu.

Er bat jedoch um Verlängerung des T30-Abschnitts aus Gründen der Schulwegsicherheit in Richtung Norden bis zum Knoten Riemer Straße. Die Prüfung ergab, dass zum jetzigen Zeitpunkt die rechtlichen Voraussetzungen für eine sogenannte erleichterte streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h vor Schulen und ähnlichen Einrichtungen nicht vorliegen.

gez.



MOR-GB2.212