

## **Lärm- und Geschwindigkeitskontrollen gegen Autoposer**

Empfehlung Nr. 20-26 / E 02161 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 – Schwabing-Freimann am 08.07.2024

### **Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 16749**

Anlage: BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 02161

### **Beschluss des Bezirksausschusses des 12. Stadtbezirkes – Schwabing-Freimann vom 29.07.2025**

Öffentliche Sitzung

#### **I. Vortrag des Referenten**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 12 – Schwabing-Freimann hat am 08.07.2024 die Empfehlung Nr. 20-26 / E 02161 beschlossen.

Mit der Empfehlung wird wegen Lärmbelästigung die ständige Überwachung des Lärmpegels mit Lärmblitzer und der Geschwindigkeit in der Karl-Theodor-Straße und der Rheinstraße gefordert.

Die Empfehlung betrifft einen Vorgang der nach Art. 37 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Gemeindeordnung (GO) in Verbindung mit § 22 Abs. 1 Nr. 23 der Geschäftsordnung 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. 5 Satz 1 GO i.V.m. § 2 Abs. 4 Satz 1 Bürger- und Einwohnerversammlungssatzung vom Stadtrat bzw. Bezirksausschuss und gemäß § 9 Abs. 4 der Bezirksausschuss-Satzung (BA-Satzung) vom zuständigen Bezirksausschuss behandelt werden, zu dessen Information Folgendes auszuführen ist:

Die der Bürgerversammlungsempfehlung zu Grunde liegenden Beobachtungen von Fahrzeugen, deren Fahrer\*innen durch Erzeugen unnötigen Motorenlärms Aufmerksamkeit erreichen wollen und mitunter auch durch Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auffallen, passen zum durchaus diskussionswürdigen Fehlverhalten einiger weniger Verkehrsteilnehmer\*innen. Es handelt sich hierbei um ein bundesweit zu beobachtendes Phänomen, das mit Schlagworten wie „Autoposen“ und „Autoposer\*innen“, „Profilierungsfahrer\*innen“ bezeichnet oder verharmlosend auch mit „emotionellem Fahren“ umschrieben wird.

Seitens des Mobilitätsreferats als Straßenverkehrsbehörde bestehen allerdings keine Möglichkeiten, gegen diese sogenannten Autoposer\*innen und mitunter auch Raser\*innen unmittelbar tätig zu werden.

Dies gilt insbesondere für die angesprochenen „Lärmb��itzer“. Es gibt kein normiertes Verfahren zur Lärmessung und keine einheitlichen Lärmgrenzwerte im Fahrbetrieb, an die sich eine eventuelle Sanktionierung anlehnen könnte. Die zulässigen Geräuschwerte werden derzeit in Deutschland für jeden Fahrzeugtyp individuell definiert. Deshalb sind in Deutschland „Lärmb��itzer“ im Sinne von Überwachungsgeräten, die im öffentlichen Straßenverkehr als Kontrollmaßnahme zur Überwachung der Einhaltung einer bestimmten Verkehrslärmelastung und in der Folge zur Ahndung etwaiger Verstöße verwendet werden könnten, nicht zugelassen.

Da in Deutschland keine rechtlich verbindlichen Grenzwerte für Kraftfahrzeuge existieren, welche alle möglichen Betriebsszenarien abdecken, gibt es – anders als in manchen anderen europäischen Ländern – auch keine Rechtsgrundlage für den sanktionsbewehrten Einsatz von „Lärmb��izern“.

Bisher laufende Projekte hierzu wie z.B. in Berlin sind daher nur als Forschungs- bzw. Pilotprojekte zu sehen; die Möglichkeit eines Einsatzes von „Lärmb��izern“ mit dem Ziel der Sanktionierung eines Fehlverhaltens ist derzeit rechtlich nicht möglich.

Im fließenden Verkehr obliegt die Kontrolle und Überwachung des Verkehrs und damit auch die Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen grundsätzlich der Polizei.

Im Grundsatz kann also nur die Polizei Kontrollen durchführen und Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung feststellen und ahnden.

Die Überwachung der Geschwindigkeit erfolgt dabei gemäß der Richtlinie für die polizeiliche Verkehrsüberwachung (VÜ-Richtlinie – VÜR) des Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration (Bekanntmachung vom 12. Mai 2006, Az. I C 4-3618.2-31) und der dazu gehörenden ergänzenden Weisung Nr. 1. Die Richtlinie ist öffentlich im Internet einsehbar.

Die Überwachungsstrecken sind schwerpunktmäßig nach folgender Reihenfolge auszuwählen:

- Straßenabschnitte, die Unfallbrennpunkte (siehe VÜR Nr. 1.2.1) sind
- Straßenabschnitte, die – ohne Unfallbrennpunkte zu sein – aufgrund der örtlichen Verhältnisse besondere Unfallgefahrenpunkte (siehe VÜR Nr. 1.2.1) sind
- Straßenabschnitte, an denen die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit die Belästigung der Bewohner durch Verkehrslärm und/oder Abgase steigert
- Sonstige Bereiche, z. B. Straßenabschnitte, die zwar bei Beachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit unter günstigen Verhältnissen nicht gefährlich sind, bei Überschreitung aber gefährlich werden können

Die genannte Reihenfolge gilt auch für Bereiche mit Zonen-Geschwindigkeits-Beschränkung. Die für die Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ermächtigten Gemeinden (in München übernimmt dies die beim Kreisverwaltungsreferat angesiedelte kommunale Verkehrsüberwachung - KVÜ) sind ebenfalls an die Einhaltung dieser Reihenfolge gebunden.

Eine grundlegende Voraussetzung für die Errichtung von Geschwindigkeitsmessanlagen aus Gründen der Verkehrssicherheit besteht insbesondere darin, dass eine Örtlichkeit mit hohem Unfallrisiko und besonders hohem Verkehrsaufkommen gegeben ist, an der eine dauerhafte Überwachung erforderlich oder eine andere Form von Geschwindigkeitsüberwachung aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich oder zumindest erschwert ist.

Der Reduzierung von Verkehrsunfällen ist dabei absolute Priorität einzuräumen. Unter besonderer Berücksichtigung von Verkehrssicherheitsaspekten soll dabei eine deutliche Verbesserung der gegebenen Situation zu erwarten sein.

Stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen sind vor dem Hintergrund des Immissionsschutzes zwar denkbar. Dies ist jedoch nur für Straßenabschnitte der Fall, auf denen Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen angeordnet sind und ohne eine dauerhafte Überwachung die durch die Geschwindigkeitsbeschränkung bezweckte Absenkung der Lärmbelastung (bzw. Einhaltung der Grenzwerte) nicht erreicht werden kann. Die Notwendigkeit der dauerhaften Überwachung ist dabei durch ein immissionsschutzrechtliches Gutachten nachzuweisen.

Nach aktueller Einschätzung sind stationäre Radaranlagen zudem oft nur punktuelle, sehr lokale und zeitlich nicht unbedingt dauerhafte Lösungen.

Zur Situation in der Karl-Theodor-Straße und der Rheinstraße hat das Polizeipräsidium München unter Einbeziehung der örtlichen Polizeiinspektion auf unsere Anfrage die folgende Stellungnahme abgegeben:

„Bei dem Straßenzug der Karl-Theodor-Straße und der Rheinstraße handelt es sich um eine Verbindungsstraße zwischen der Leopoldstraße und der Schleißheimer Straße. Der Streckenabschnitt ist teilweise zeitlich auf 30 km/h beschränkt.

Ein Befahren längerer Streckenabschnitte der Rheinstraße und der Karl-Theodor-Straße mit überhöhter Geschwindigkeit kann nicht festgestellt werden. Bei entsprechenden Überwachungen hielten sich die Überschreitungen sowohl qualitativ als auch quantitativ in Grenzen.

In den letzten drei Jahren kam es in beiden Straßen nur zu einem Unfall wegen nicht angepasster Geschwindigkeit, welcher jedoch mit der untersuchten Problematik nicht im Zusammenhang steht (Glätteisunfall).

Sicher wird auch dieser Straßenzug von der Autoposerszene zur An- und Abfahrt zur bzw. von der Leopoldstraße genutzt. Hier wäre ein Café in der Karl-Theodor-Straße zu erwähnen. Entsprechende Beschwerden sind der zuständigen Polizeiinspektion 13 (Schwabing) bekannt. Das Lokal wird immer wieder von Personen der Autoposerszene aufgesucht. Seitens der Polizeiinspektion 13 wurde bereits mit den Betreibern des Cafés Kontakt aufgenommen und vermehrt Verkehrskontrollen durchgeführt.

Abgesehen von dieser Lokalität finden schon mangels „Publikum“ keine Hin- und Herfahrten statt. Seitens der Polizei wird hier kein Hotspot gesehen. Vielmehr müssen die zur Verfügung stehenden Ressourcen der Polizeiinspektionen auch weiterhin auf die bereits bekannten Hotspots wie z.B. der Leopoldstraße oder der Ludwigstraße konzentriert werden.

Zu den Schwerpunktaktionen und Kontrollen können keine validen Zahlen geliefert werden. Jede Inspektion führt Kontrollen im Rahmen ihrer zur Verfügung stehenden Ressourcen durch.

Zusätzlich verfolgt die Verkehrspolizeiinspektion Verkehrsüberwachung mit ihrem speziell geschulten Personal Verkehrsverstöße die im Zusammenhang mit der „Autoposerverproblematik“ stehen. Dadurch wurden allein im letzten Jahr ca. 250 Fahrzeuge sichergestellt und eine technische Begutachtung bzgl. Veränderungen zum Originalzustand des Fahrzeuges in Auftrag gegeben.“

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

Um die\*den Verursacher\*in ermitteln zu können, benötigt die Polizei

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

Die für den Stadtbezirk zuständige Polizeiinspektion kann aus dem Internetauftritt des Polizeipräsidiums München ersehen werden:

<https://www.polizei.bayern.de/muenchen>

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 02161 der Bürgerversammlung des 12. Stadtbezirkes – Schwabing-Freimann vom 08.07.2024 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen nicht entsprochen werden.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates, 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 mit folgendem Ergebnis Kenntnis genommen:

Der Einsatz von sogenannten Lärmblitzern ist in Deutschland nicht zulässig. Das Geschwindigkeitsverhalten wird ebenso wie etwaige Verkehrsverstöße im Zusammenhang mit unnötigem Motorenlärm von der zuständigen Polizei im Rahmen der Möglichkeiten überwacht.

2. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 02161 der Bürgerversammlung des 12. Stadtbezirkes – Schwabing-Freimann am 08.07.2024 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 der Gemeindeordnung behandelt.

## **III. Beschluss**

nach Antrag

Der Bezirksausschuss des 12. Stadtbezirkes – Schwabing-Freimann der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Patric Wolf

Der Referent

Georg Dunkel  
Berufsmäßiger Stadtrat

**IV. WV Mobilitätsreferat – GL5**

zur weiteren Veranlassung

Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit dem Original wird bestätigt.

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 12 – Schwabing-Freimann kann vollzogen werden.
- Der Beschluss des BA 12 – Schwabing-Freimann kann/soll aus rechtlichen/tatsächlichen Gründen **nicht** vollzogen werden, ein Entscheidungsspielraum besteht/besteht nicht (Begründung siehe Beiblatt).
- Der Beschluss des BA 12 – Schwabing-Freimann ist rechtswidrig (Begründung siehe Beiblatt).

**VI. Über MOR-GL5**

zurück zum MOR-GB2.222

zur weiteren Veranlassung