

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Geschwindigkeitskontrollen und Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h wegen Lärm und zu vielen Verkehrsteilnehmern in der Richard-Strauss-Straße

Empfehlung Nr. 20-26 / E 03088 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen am 28.10.2025

Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / 00653

Anlage: BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 03088

Beschluss des Bezirksausschusses des 13 Stadtbezirkes Bogenhausen vom 16.06.2026
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 13 - Bogenhausen hat am 28.10.2025 die Empfehlung Nr. 20-26 / E 03088 beschlossen. Darin wird die verkehrsrechtliche Anordnung von Tempo 30 aus generellen Erwägungen zur Verkehrssicherheit bzw. Gründen des Lärmschutzes in der Richard-Strauss-Straße zwischen Prinzregentenstraße und Denninger Straße ganztags bzw. in den Nachtstunden gefordert. Weiterhin wird die Aufstellung eines Geschwindigkeitsmessgerätes 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:

Punkt 1 und 2 Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30

- Verkehrssicherheit

Im Münchner Stadtgebiet gibt es bereits auf über 80% des Straßennetzes Tempo 30. Bei den verbleibenden Straßen erfolgen aus verschiedenen Anlässen (z.B. durch Anträge von Bürger*innen oder Bezirksausschüssen, Unfallhäufungen) fortlaufende Prüfungen, ob die Geschwindigkeit auf Tempo 30 verringert werden kann. Das Mobilitätsreferat schöpft dabei die gesetzlichen Rahmenbedingungen aus, berücksichtigt bei den Prüfungen stets sämtliche in Betracht kommenden Gründe (insbes. Verkehrssicherheit, Lärmschutz, Luftreinhaltung) und bringt auch in Umplanungsprozesse notwendige Änderungen ein, um künftig ggf. die

Voraussetzungen erfüllen zu können.

Nach der bestehenden Rechtslage sind bei der Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierungen generell die strengen Anforderungen des Bundesgesetzgebers in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zu beachten. Es muss stets eine rechtssichere Umsetzung gewährleistet werden, die im Zweifel auch einem Rechtsstreit standhalten kann, da wie bei so vielen Vorgaben und Regelungen auch Geschwindigkeitsreduzierungen nicht bei allen Verkehrsteilnehmer*innen auf Zustimmung stoßen.

Bei der StVO handelt es sich um Gefahrenabwehrrecht, dessen Fokus primär auf der Verhütung von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und damit auf der Vermeidung von Verkehrsunfällen liegt. Der Schutz der anwohnenden Bevölkerung ist lediglich als Begleitziel mit umfasst. Etwaige verkehrsbeschränkende Maßnahmen gehen dabei – wie im Gefahrenrecht üblich – stets mit einem Grundrechtseingriff für die betroffenen Verkehrsteilnehmer einher und bedürfen daher einer besonderen Rechtfertigung.

Eine verkehrsrechtliche Anordnung von Tempo 30 km/h stellt nach § 45 StVO eine Beschränkung des fließenden Verkehrs dar, für welche gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO neben der im Rahmen des § 45 StVO grundsätzlich erforderlichen konkreten Gefahr zusätzlich eine qualifizierte Gefahrenlage bestehen muss. Diese sogenannte qualifizierte Gefahrenlage setzt voraus, dass diese – erstens – auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführen ist und – zweitens – das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 Abs. 1 S. 1 StVO genannten Rechtsgüter Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erheblich übersteigen.

Die Rechtsvorschrift setzt eine das allgemeine Risiko deutlich übersteigende Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts voraus. Erforderlich ist somit eine entsprechende konkrete Gefahr, die auf besonderen örtlichen Verhältnissen beruht. Besondere örtliche Verhältnisse können bei verkehrsbehördlichen Maßnahmen insbesondere in der Streckenführung, dem Ausbauzustand der Strecke, witterungsbedingten Einflüssen (z.B. Nebel, Schnee- und Eisglätte), der dort anzutreffenden Verkehrsbelastung und den daraus resultierenden Unfallzahlen, begründet sein.

Bei den Verkehrsbeobachtungen und Verkehrsüberprüfungen konnten vor Ort weder durch die Straßenverkehrsbehörde, den Straßenbaulastträger noch die Polizei Auffälligkeiten an der Fahrbahnführung, den Sichtbeziehungen, dem Fahrbahnzustand oder sonstige unfallbegünstigende Faktoren ermittelt werden. Mängel im Straßenraum sind daher nicht vorhanden. Auf der Richard-Strauss-Straße bestehen gute Sichtbeziehungen. Auch eine ausreichende Ausleuchtung des Straßenraumes ist bei Dunkelheit gegeben.

Da es sich bei der Richard-Strauss-Straße um eine Hauptverkehrsstraße handelt, die der Erschließung und auch Verbindung von Stadtteilen dient, ist die Verkehrsbelastung, insbesondere im Berufsverkehr, höher als in schmaleren Seitenstraßen (z.B. Wohnstraßen) und als üblich zu bezeichnen. Das Verkehrsaufkommen ist in der Regel gut zu bewältigen. Selbst in den Stoßzeiten des Berufsverkehrs, wo es immer wieder zu einem in der Großstadt üblichen zähen bis sehr zähen Verkehr kommt, sind keine besonderen Auffälligkeiten (unübliche und gefährliche Verkehrssituationen) festzustellen. Die teilweise höhere Verkehrsdichte führt in der Richard-Strauss-Straße, wo Radverkehr und Fußverkehr auf eigenen gesicherten Wegen abseits der Fahrbahn geführt werden, nicht zu einer besonders erheblichen Verkehrsgefährdung. Dies zeigt sich auch im Hinblick auf die Unfalllage. Die Unfallhäufigkeit wird in der Richard-Strauss-Straße (insbesondere im Kreuzungsbereich mit der Zaubzerstraße) unter Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens aktuell als „unauffällig“ eingestuft. Der Straßenbereich auf Höhe der Tunnelausfahrt in Richtung Norden zur Denninger Straße wurde bereits vor einiger Zeit durch verkehrsrechtliche Maßnahmen sicherer gestaltet, da es hier vorab vermehrt zu rechtswidrigen Abbiegemanövern gekommen war.

Sowohl der örtlichen Polizeiinspektion als auch der Straßenverkehrsbehörde liegen, über zwei Bürgerschreiben aufgrund eines Unfalls am 12.06.2025 hinaus, derzeit keine besondere Beschwerdelage vor.

Bezüglich des tödlichen Verkehrsunfalls vom 12.06.2025 ist nach aktuellem Kenntnisstand festzuhalten, dass es sich um einen atypischen Verkehrsunfall handelte, aus dem sich keine hohe Wahrscheinlichkeit für gleichgelagerte künftige Verkehrsunfälle, im Sinn einer Gefahrenprognose, ableiten lässt.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit besteht somit keinen Handlungsbedarf.

- Lärmschutz

Die Straßenverkehrsbehörde kann die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das Gleiche gilt zum Schutz der Wohnbevölkerung unter anderem vor Lärm. Es handelt sich dabei um eine Ermessensvorschrift, d.h. die Behörde hat bei der Entscheidung neben den Individualinteressen wie den Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm auch die Interessen der Allgemeinheit zu würdigen und diese gegeneinander abzuwägen. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen kommen dabei regelmäßig erst dann in Betracht, wenn die Beeinträchtigungen durch den Verkehrslärm höher sind als ortsüblich hingenommen werden muss. Für die Einschätzung der Verkehrslärmbelastung sind die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) maßgebend.

Danach kommen straßenverkehrsrechtliche Anordnungen erst bei Überschreitungen der maßgeblichen Richtwerte in Betracht. In allgemeinen Wohngebieten liegen diese bei 70 Dezibel (A) bei Tag und bei 60 Dezibel (A) bei Nacht.

Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen auf z.B. 30 km/h setzt regelmäßig eine ergebnisoffene Einzelfallprüfung der beim Mobilitätsreferat angesiedelten Straßenverkehrsbehörde voraus. Dabei sind die Erfordernisse einer Gefahrenlage und die Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit eine wesentliche Voraussetzung. Es ist stets auf die konkreten örtlichen und verkehrlichen Umstände des Einzelfalls einzugehen und die Prüfung jedes einzelnen Straßenzugs setzt ausführliche Sachverhaltsermittlungen, etwa durch Ortsbesichtigungen, sowie Stellungnahmen und Berechnungen durch die beteiligten Fachreferate voraus.

Anhaltspunkte für die bestehende Lärmbelastung können sich für eine Ersteinschätzung aus den Lärmkartierungen ergeben, die vom Bayerischen Landesamt für Umwelt auch online zur Verfügung gestellt werden (<http://www.umweltatlas.bayern.de>). Die Lärmkartierung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt bildet grundsätzlich das Hauptstraßennetz ab. Zusätzlich wurden auch Nebenstraßen mit aufgenommen, in denen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt und bei denen ein durchschnittlicher werktäglicher Verkehr von mehr als 4000 Kraftfahrzeugen in 24 Stunden vorliegt. Tatsächlich kann, wenn in der Lärmkartierung keine Daten angezeigt sind, nicht davon ausgegangen werden, dass dort keine Lärmimmissionen auftreten. Es lässt aber für eine Ersteinschätzung den Rückschluss zu, dass in diesem Bereich die maßgeblichen Richtwerte nicht erreicht oder gar überschritten werden.

Die Ersteinschätzung ergab, dass in der Richard-Strauss-Straße aus Lärmschutzgründen verkehrsrechtliche Maßnahmen gerechtfertigt sein könnten. Hier sind für eine im pflichtgemäßen Ermessen zu treffende Entscheidung allerdings weitere Ermittlungen erforderlich.

Derzeit werden die vom Stadtrat im November 2024 beschlossenen Prüfaufträge des Lärmaktionsplans (LAP) zu verkehrsrechtlichen Maßnahmen priorisiert auf ihre Umsetzbarkeit geprüft. In der 4. Fortschreibung des Lärmaktionsplans sind insgesamt 26 verkehrliche Maßnahmen enthalten, die durch das Mobilitätsreferat in den kommenden Jahren zu prüfen sind. Weitere Informationen zum Lärmaktionsplan finden sie unter <https://stadt.muenchen.de/infos/laermaktionsplan.html>.

Aufgrund der großen Anzahl der zu prüfenden Maßnahmen, sind die bestehenden Kapazitäten im Mobilitätsreferat und auch bei den regelmäßig zu beteiligenden Dienststellen so stark ausgelastet, so dass eine konkrete und detaillierte Prüfung des Anliegens derzeit leider nicht möglich ist. Die Priorisierung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans gegenüber den einzelnen Anliegen aus der Bürgerschaft oder der 25 Bezirksausschüsse ist nicht nur mit Blick auf die begrenzten Kapazitäten der Fachdienststellen sinnvoll, sondern auch, da die Maßnahmen des Lärmaktionsplans in einem Prozess erarbeitet werden, der insbesondere die Anzahl der Betroffenen, was den Gesundheitsschutz anbelangt, gewichtet.

Wir bitten um Verständnis, dass eine konkrete und detaillierte Prüfung der Bürgerversammlungsempfehlung zum jetzigen Zeitpunkt nicht erfolgen kann und deswegen im Hinblick auf die laufend erfolgende Fortentwicklung des Lärmaktionsplans vermerkt wird, so dass diese in die Betrachtung zur 5. Fortschreibung einfließen kann.

Punkt 3 Stationäre Geschwindigkeitskontrolle

Die Zuständigkeit für Geschwindigkeitskontrollen in München liegt im Hauptstraßennetz beim Polizeipräsidium München, für Tempo 30-Zonen und -Strecken vorrangig bei der Kommunalen Verkehrsüberwachung des Kreisverwaltungsreferats.

Stationäre Geschwindigkeitsmessenanlagen entfalten ihre Wirkung ausschließlich punktuell im Nahbereich der Überwachungsörtlichkeit. Deshalb sieht das Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration die Einsatzmöglichkeiten dieser Anlagen allenfalls im Bereich von Unfallbrennpunkten oder Unfallgefahrenpunkten, an denen Geschwindigkeitsunfälle eine herausragende Rolle spielen. Das für die Überwachung des fließenden Verkehrs zuständige Polizeipräsidium München ist an diese Weisung gebunden.

Stationäre Anlagen sind innerhalb kurzer Zeit bei den Verkehrsteilnehmern bekannt und haben lediglich einen geringen Überwachungsbereich. Insbesondere bei der hier vorliegenden Lärmproblematik würde eine stationäre Anlage vermutlich keine Besserung erzielen. Die Verkehrsteilnehmer*innen bremsen vor der Anlage stark ab und beschleunigen anschließend ebenso stark. Dies führt zu einer zusätzlichen Lärmbelastigung.

Aufgrund dieser Umstände wird eine stationäre Geschwindigkeitsmessenanlage seitens des zuständigen Polizeipräsidiums derzeit weder für sinnvoll erachtet noch ist eine solche auf Basis der Vorgaben des Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration möglich.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 03088 der Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen vom 28.10.2025 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen derzeit nicht entsprochen werden.

Der Korreferentin des Mobilitätsreferates, Frau Veronika Mirlach, 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:

Den beantragten Maßnahmen kann auf Basis der vorliegenden Erkenntnisse derzeit nicht entsprochen werden.

2. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 03088 der Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen am 28.10.2025 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 der Gemeindeordnung behandelt.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Bezirksausschuss des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen der Landeshauptstadt München

Der*Die Vorsitzende

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 Nord

An D-II-V / Stadtratsprotokolle

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. An das Direktorium – HA II/BA

- Der Beschluss des BA 13 - Bogenhausen kann vollzogen werden.
- Der Beschluss des BA 13 - Bogenhausen kann/soll aus rechtlichen/tatsächlichen Gründen **nicht** vollzogen werden, ein Entscheidungsspielraum besteht/besteht nicht (Begründung siehe Beiblatt).
- Der Beschluss des BA 13 - Bogenhausen ist rechtswidrig (Begründung siehe Beiblatt).

VI. Über MOR-GL5

zurück zum MOR-GB2.222

zur weiteren Veranlassung