

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Murnauer Straße – Sammelbeschluss Lärm

Murnauer Straße - Tempo 30 aus Lärmschutzgründen
BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 00990
der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 7 - Sendling-Westpark am 27.10.2022

Tempo 30 in der Murnauer Str. (vom Luise-Kiesselbach-Platz bis Zielstattstr.)
BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 03004
der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 07 - Sendling-Westpark vom 15.10.2025

Einführung von Tempo 30 in der Murnauer Str.
BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 03005
der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 07 - Sendling-Westpark vom 15.10.2025

Tempo 30 in der Murnauer Str.
BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 03006
der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 07 - Sendling-Westpark vom 15.10.2025

Tempo 30 Murnauer Strasse (Fokus:Unfallgefahr/Sicherheit)
BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 03007
der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 07 - Sendling-Westpark vom 15.10.2025

Durchgehende Einführung von Tempo 30 in der Murnauerstraße
BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 03008
der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 07 - Sendling-Westpark vom 15.10.2025

Verkehrsberuhigung und mehrstufige Umgestaltung der Murnauer Str. zu einer sicheren und lebenswerten Straße
BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 03010
der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 07 - Sendling-Westpark vom 15.10.2025

Wohn- und Aufenthaltsqualität an der Murnauerstrasse verbessern
BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 03014
der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 07 - Sendling-Westpark vom 15.10.2025

Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 00730

Anlage:

BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 00990
BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 03004
BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 03005
BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 03006
BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 03007
BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 03008
BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 03010
BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 03014

**Sammelbeschluss des Bezirksausschusses des 7. Stadtbezirkes Sendling-Westpark
vom 30.06.2026**
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 7 – Sendling-Westpark hat am 27.10.2022 die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00990 und am 15.10.2025 die Empfehlungen mit den Nrn. 20-26 / E 03004, 20-26 / E 03005, 20-26 / E 03006, 20-26 / E 03007, 20-26 / E 03008, 20-26 / E 03010 und 20-26 / E 03014 beschlossen. Alle genannten Empfehlungen betreffen die Murnauer Straße und stehen im Sachzusammenhang. Aus diesem Grund erfolgt die Zusammenfassung in diesem Sammelbeschluss.

Mit der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00990 wird (unter Bezug auf die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00367 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 07 – Sendling-Westpark am 11.10.2021 - Tempo 30 Murnauerstraße nördlich Höglwörther Straße) die Präzisierung folgender Punkte gefordert:

1. Nennung der Ausweichrouten bezüglich der Verlagerung des Verkehrs,
2. die zu erzielende Lärminderung durch Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h,
3. Darlegung der Belange des Verkehrs sowie der Zumutbarkeit einer Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h.

An den in der Empfehlung Nr. 20-26 / E00367 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 07 – Sendling-Westpark am 11.10.2021 - Tempo 30 Murnauerstraße nördlich Höglwörther Straße enthaltenen Aussagen wurde darüber hinaus weiterhin festgehalten.

Die Forderungen der Empfehlungen Nr. 20-26 / E 03004, Nr. 20-26 / E 03005, Nr. 20-26 / E 03006, Nr. 20-26 / E 03007, Nr. 20-26 / E 03008, Nr. 20-26 / E 03010 und Nr. 20-26 / E 03014 werden zu folgenden Punkten zusammengefasst:

1. Tempo 30 ganztags auf der gesamten Murnauer Straße aus Lärmschutzgründen und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vor sensiblen Einrichtungen (u.a. Schule, Kita, Senioreneinrichtung)
2. Durchführung aktueller Lärmmessungen unter Berücksichtigung von Einsatzfahrzeugen mit Martinshorn (u.a. Feuerwehr, Krankenwagen)
3. Prüfung einer Lärmsanierung nach VLärmSchR 97 - Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
4. Information über mögliche Förderprogramme (z.B. Schallschutzfensterprogramm)
5. Wegfall einer Fahrspur pro Fahrtrichtung und Einrichtung einer Busspur
6. Umwidmung der Murnauer Straße in eine Wohnstraße
7. Flächenentsiegelung und Schaffung neuer Grünbereiche
8. Geordnete Parkbuchten mit Nutzungsbeschränkung für ortsfremde LKW, Busse, Anhänger und Baustellenfahrzeugen und Einrichtung ausgewiesener Parkzonen für Anwohnende der Murnauer Straße

Die Empfehlungen betreffen Vorgänge die 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 zählen. Es handeln sich um Empfehlungen einer Bürgerversammlung, die in ihrer Bedeutung auf den Stadtbezirk beschränkt sind. Diese müssen 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:

Zu Empfehlung Nr. 20-26 / E 00990

Zu Punkt 1:

Die Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf der Murnauer Straße im Abschnitt nördlich der Höglwörther Straße wurden mit einem Verkehrsmodell abgebildet. Dabei ist zu beachten, dass das verwendete Verkehrsmodell im Wesentlichen nur Auswirkungen im Hauptstraßennetz abbildet. Die dabei dargestellten Effekte sind naturgemäß grob und können nur als grobe Orientierung dienen. Dabei ergibt sich durch die erhöhte Fahrzeit auf dem Streckenabschnitt Murnauer Straße erwartungsgemäß eine Verlagerung auf andere Routen. Die modelltechnisch ermittelte Abnahme auf der Murnauer Straße führt hauptsächlich auf der Passauer Straße und der Zielstattstraße zwischen der Murnauer und der Passauer Straße zu Mehrverkehr. Des Weiteren finden geringe Zunahmen auf der westlichen Boschetsrieder Straße und der A95 statt.

Zu Punkt 2:

Die rechnerische Minderung des Verkehrslärms als Mittelungspegel bei einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h liegt in der Regel im Bereich von 2 bis 3 dB(A). Im Detail liegt der durchschnittliche Mittelungspegel bei ca. 2,5 dB(A). Zu beachten ist, dass bei der Beurteilung nach den Bestimmungen im Straßenverkehrsrecht immer aufgerundet wird.

Zu Punkt 3:

Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung muss in der Regel darauf abzielen, eine konkrete Gefahrenlage zu beseitigen oder zu mindern. Der Paragraph 45 Abs. 9 Satz 3 StVO verlangt, dass eine Gefahrenlage vorliegen muss, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der mit der jeweiligen Vorschrift geschützten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Hierzu zählen insbesondere:

- Sicherheit und Ordnung des Verkehrs (Hauptkriterium)
 - ▶ Unfallgeschehen: Ein überdurchschnittlich hohes Unfallaufkommen, insbesondere geschwindigkeitsbedingte Unfälle.
 - ▶ Besondere örtliche Verhältnisse:
 - Streckenführung (z. B. unübersichtliche Kurven, starkes Gefälle).
 - Ausbauzustand der Straße (z. B. schlechter Zustand, Engstellen).
 - Verkehrsbelastung (z. B. hohes Verkehrsaufkommen, das zu Staus oder gefährlichen Situationen führt).
 - Unmittelbarer Bereich sensibler Einrichtungen (z. B. Schulen, Kitas, Krankenhäuser, Altenheime), um besonders schutzbedürftige Personen zu schützen.
- Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs

Dies ist ein zentraler gegenläufiger Belang, der gegen eine Geschwindigkeitsbegrenzung sprechen kann. Die Behörde muss prüfen, ob das Tempolimit den Verkehr unverhältnismäßig verlangsamt, den zügigen Verkehrsfluss behindert und dadurch zu Staus, unnötigen Wartezeiten oder Ausweichverkehr in weniger geeignete Straßen führt. Zu beachten ist hierbei auch:

 - ▶ Funktion der Straße: Handelt es sich um eine Hauptverkehrsstraße oder eine Straße des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes-, Kreisstraßen)? Auf diesen

Straßen sind die Anforderungen an die Flüssigkeit des Verkehrs höher, weshalb Geschwindigkeitsbeschränkungen nur unter sehr strengen Voraussetzungen möglich sind.

- ▶ Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV): Es soll beispielsweise vermieden werden, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung die Fahrzeiten des Linienbusverkehrs massiv beeinträchtigt. Gegebenenfalls sind kompensierende Maßnahmen (z. B. Busbeschleunigung) zu prüfen.
- Schutz der Wohnbevölkerung und Umweltbelange (Immissionsschutz)
Geschwindigkeitsbegrenzungen können auch zum Schutz der Anwohner vor schädlichen Umwelteinwirkungen angeordnet werden, auch wenn keine erhöhte Unfallgefahr besteht. Maßgebliche Belange sind:
 - ▶ Lärmschutz: Die Minderung von Verkehrslärm (Reduzierung des Mittelungspegels und vor allem der Lärmspitzen). Eine Anordnung ist geboten, wenn die Lärmbelastung unzumutbar ist (beispielsweise bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte nach der Lärmschutz-Richtlinien-StV, wie 70 dB(A) tagsüber oder 60 dB(A) nachts in reinen Wohngebieten.
 - ▶ Luftreinhaltung: Die Reduzierung der Abgasemissionen (z. B. Stickoxide), wenn Grenzwerte überschritten werden oder die Maßnahme zur Einhaltung von Luftreinhaltelplänen erforderlich ist.

In der Praxis muss die Straßenverkehrsbehörde bei der Entscheidung die Belange – Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss und Immissionsschutz – im Einzelfall umfassend prüfen und bei Vorliegen einer entsprechenden konkreten Gefahrenlage nach pflichtgemäßem Ermessen abwägen.

Im Übrigen wird auf den Beschluss des Bezirksausschusses des 07. Stadtbezirks – Sendling-Westpark vom 28.04.2022 (Empfehlung 20-26 / E00367 aus der Bürgerversammlung am 11.10.2021) Bezug genommen. An der darin getroffenen Einschätzung hat sich nichts geändert.

Zu den Empfehlungen Nr. 20-26 / E 03004, Nr. 20-26 / E 03005, Nr. 20-26 / E 03006, Nr. 20-26 / E 03007, Nr. 20-26 / E 03008, Nr. 20-26 / E 03010 und Nr. 20-26 / E 03014

Zu Punkt 1:

1. Lärm

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 unter anderem in einer besonderen Unfalllage, einer außergewöhnlichen Eigenart des Straßenverlaufes oder solchen Tatsachen begründet sein, die der Kraftfahrer*innen aus seiner Sicht nicht wahrzunehmen vermag. Letzteres betrifft insbesondere Maßnahmen zum Lärmschutz (§ 45 Satz 2 Ziffer 3 StVO).

Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes (beispielsweise auf 30 km/h) setzt dabei regelmäßig eine ergebnisoffene Einzelfallprüfung der beim Mobilitätsreferat angesiedelten Straßenverkehrsbehörde unter Beachtung des Erfordernisses einer (qualifizierten) Gefahrenlage und unter Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit voraus. Dabei ist stets auf die konkreten örtlichen und verkehrlichen Umstände des Einzelfalls einzugehen.

Die Murnauer Straße war in der Vergangenheit bereits mehrfach Gegenstand einer derartigen Prüfung. Zuletzt ergab auf Grund einer Empfehlung aus einer Bürgerversammlung des Stadtbezirks 07 – Sendling-Westpark am 07.11.2024 initiierte Prüfung folgendes Lagebild:

Die Murnauer Straße ist gemäß dem aktuell gültigen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) eine

örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgeblicher Verbindungsfunktion und wird als solche dem Sekundärnetz zugeordnet. Ihre Aufgabe ist es den Verkehr zu bündeln, Stadtteile zu verbinden und damit das Erschließungsstraßennetz zu entlasten. Zusätzlich kommt der Murnauer Straße bei Störungen im Tunnel Südwest des Mittleren Rings als auch auf der A 95 die Funktion als Umgehungsstraße zu.

Die Art der baulichen Nutzung der direkt an der Straße gelegenen Gebäude wird entweder anhand der vorliegenden Bebauungspläne oder aufgrund von einer Beurteilung der tatsächlich vorhandenen Nutzungen eingeschätzt.

Da es mit Ausnahme eines Teilbereichs südlich der Illingstraße mit Gebietszuordnung Allgemeines Wohngebiet, keine weiteren rechtsverbindlichen Bebauungspläne gibt, wurden im Rahmen der Einschätzung alle direkt an der Murnauer Straße gelegenen Gebäude in ihrer tatsächlichen Nutzung einem reinen bzw. allgemeinen Wohngebiet zugeordnet.

Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen insbes. in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort [RLS-90] einen der folgenden Richtwerte aus Nr. 2. 1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschreitet:

Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen insbes. in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort [RLS-90] einen der folgenden Richtwerte aus Nr. 2. 1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschreitet: Gebietstyp	Tag in Dezibel (A)	Nacht in Dezibel (A)
In Reinen und Allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen	70	60
Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete	72	62
Gewerbegebiete	75	65

Nach § 2 Abs. 1 16. BImSchV bestehen die nachfolgenden Immissionsgrenzwerte als Orientierung:

Gebietstyp	Tag in Dezibel (A)	Nacht in Dezibel (A)
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	57	47
Reine und Allgemeine Wohngebiete	59	49
Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete und Urbane Gebiete	64	54
Gewerbegebiete	69	59

Der Beurteilungspegel ist dabei ein Maß zur Kennzeichnung der auf einen Ort wirkenden Schallimmission. Er wird auf der Grundlage umfangreicher Untersuchungen aus dem für eine Quelle ermittelten, standardisierten Mittelungspegel und immissionsortsabhängigen Korrekturen, wie beispielsweise einer erhobenen Verkehrsmenge (einschließlich des Anteils des Schwerverkehrs) und der Entfernung der Gebäudefassade von der Lärmquelle, berechnet. Die Berechnung erfolgt gemäß der Lärmschutz-Richtlinien-StV nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90).

Für die direkt an der Murnauer Straße gelegenen Gebäude errechneten Beurteilungspegel nach der rechtlich verbindlich anwendbaren Methode RLS-90 erreichen weder bei Tag noch bei Nacht die oben genannten Richtwerte oder überschreiten diese gar.

Die Voraussetzungen für ein zwingendes Handeln und dem Ergreifen verkehrsrechtlicher Maßnahmen wie beispielsweise einer Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Lärmschutzgründen sind für die Murnauer Straße somit nach wie vor nicht erfüllt.

Die Bürgerschaft bringt vor, dass in der Lärmkartierung 2022 des Bayerischen Landesamtes für Umwelt für die Murnauer Straße Beurteilungspegel am Tag zwischen 70 – 74 dB(A) und nachts zwischen 60-65 dB(A) angegeben sind.

Hierzu erläuterte das Referat für Klima- und Umweltschutz in einer Mail an den Vorsitzenden des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 07 am 10.11.2025 folgendes:

„Gemäß der Umgebungslärmkartierung 2022 des LfU ergeben sich die höchsten Beurteilungspegel in der Murnauer Straße nördlich der Höglwörther Straße an den folgenden Gebäuden:

Adresse	L_{DEN}	L_{Night}
Murnauer Straße 123	70,8	61,3
Murnauer Straße 112	70,7	61,1
Murnauer Straße 110	70,6	61,1
Murnauer Straße 122a	70,7	61,1

Die Umgebungslärmkartierung 2022 wurde nach der Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB) durchgeführt. Die Anwendung dieser Berechnungsmethode für Umgebungslärmkartierungen ist europaweit vorgeschrieben.

Eine Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen (wie zum Beispiel die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf der Murnauer Straße in der Nachtzeit) kann jedoch nur auf Grundlage einer Berechnung nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) erfolgen, da dies eine rechtliche Vorgabe, gemäß der für verkehrsrechtliche Anordnungen einschlägigen Lärmschutz-Richtlinien-StV ist. Eine entsprechende Berechnung wurde von uns im Auftrag des Mobilitätsreferats bereits vor zwei Jahren durchgeführt. An den o. g. Gebäuden ergeben sich dabei folgende Beurteilungspegel:

Adresse	L_T	L_N
Murnauer Straße 123	68,8	59,4
Murnauer Straße 112	66,8	57,4
Murnauer Straße 110	66,8	57,4
Murnauer Straße 122a	67,5	58,1

Erklärung der unterschiedlichen Berechnungsergebnisse nach BUB und RLS-90

Die Berechnungsergebnisse nach der Methode BUB und den Richtlinien RLS-90 weisen teilweise signifikante Unterschiede auf, die auf die unterschiedlichen Modellierungsansätze zurückzuführen sind. Nach der BUB werden die Emissionen des Straßenverkehrs wesentlich detaillierter modelliert, indem Rollgeräusche und Motorengeräusche getrennt betrachtet werden. Zudem berücksichtigt die BUB bei der Schallausbreitungsberechnung unterschiedliche meteorologische Bedingungen sowie frequenzabhängige Effekte, etwa bei der Abschirmung durch Lärmschutzwände oder bei der Reflexion an Gebäuden.

Diese komplexere Herangehensweise der BUB führt oft – wie auch im vorliegenden Fall - zu höheren Beurteilungspegeln als nach der RLS-90.“

Eine Heranziehung der in der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm ausgewiesenen Beurteilungspegel von tags 55 dB(A) und nachts 40 dB(A) für die Beurteilung von Straßenverkehrslärm darf ebenfalls nicht erfolgen, da diese einzig Anwendung im Genehmigungsverfahren für Gewerbe – und Industrieanlagen finden.

Ebenso scheidet eine Anwendung der Beurteilungspegel nach DIN 18005 zur Beurteilung der Belastung von Straßenverkehrslärm aus. Diese Norm ist lediglich im Rahmen von städtebaulichen Planungen heranzuziehen und demzufolge nur für neu zu errichtenden Straßen oder für Straßen, bei denen wesentliche Änderungen erfolgten, heranzuziehen. Bei der Murnauer Straße handelt es sich hingegen um eine sogenannte Bestandstraße, für die die Heranziehung der Beurteilungspegel nach DIN 18005 ausscheidet.

2. Luft

Zwei Luftschadstoff-Grenzwerte stehen in der öffentlichen Diskussion, der für Feinstaub

(PM10) und der für Stickstoffdioxid (NO₂). Die Feinstaubwerte werden in München seit 2012 dank der erfolgreichen Umweltzone unterschritten. Bei Stickstoffdioxid kann der gemittelte Jahresgrenzwert von 40 µg/m³ seit 2024 flächendeckend eingehalten werden. Sowohl die Messwerte der in München befindlichen Messstationen des Lufthygienischen

Landesüberwachungssystems Bayern (LÜB) des für die Überwachung der Grenzwerteinhalten zuständigen Landesamtes für Umwelt (LfU) als auch des freiwilligen Messnetzes der Landeshauptstadt München mittels Passivsammlern zeigen dies.

Aktuelle Messwerte der LÜB-Messstationen können eingesehen werden unter <https://www.lfu.bayern.de/luft/immissionsmessungen/messwerte/index.htm>. Im Umgriff der Murnauer Straße liegen derzeit keine Anhaltspunkte für eine Überschreitung der Luftschadstoff-Grenzwerte vor.

3. Allgemeine Verkehrssicherheit

Bereits in der Sitzungsvorlage Nr. 20-26/ V 17702 erfolgten Ausführungen zur Verkehrssicherheit. Es wurde dabei folgendes ausgeführt:

„Die subjektiv wahrgenommene Steigerung des Verkehrsaufkommens seit dem Bau des Luise-Kiesselbach-Platzes wird durch die im Umfeld der Murnauer Straße durchgeführten Verkehrserhebungen objektiv nicht bestätigt. Weder beim Gesamtverkehr noch beim Schwer- und Güterverkehr sind bei den Erhebungen in den Jahren 2009, 2017 und 2023 signifikante Änderungen nach oben oder nach unten zu erkennen. Die erhobenen Verkehrsmengen haben sich nicht erhöht.

Den beobachteten Fahrzeugrennen von Ampel zu Ampel oder anderem individuellem Fehlverhalten einzelner Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer kann mit Mitteln der Verwaltung nicht begegnet werden. Die Überwachung und Kontrolle des fließenden Verkehrs ist originäre Aufgabe der Polizei. Nur die Polizei kann individuelles Fehlverhalten einzelner Verkehrsteilnehmer feststellen und eventuelle Verstöße ahnden.

Auf Anfrage wurde vom Polizeipräsidium München Folgendes mitgeteilt:

„Zur Verkehrsmengenbelastung der Murnauer Straße vor bzw. nach Eröffnung des Tunnel Südwest, können von der Polizei nur die subjektiven Wahrnehmungen mitgeteilt werden. Nach dieser hat sich nach polizeilicher Einwertung seitdem nichts verändert. Das Verkehrsgeschehen nimmt nach der abendlichen Verkehrsspitze jedoch deutlich ab und ist dann nach Einschätzung der örtlichen Polizeiinspektion 15 unbedeutend. Im aktuellen Betrachtungszeitraum vom 01.01.2023 bis 31.12.2024 kam es zu keinen Einsätzen im Zusammenhang mit Fahrzeuflärm, welcher durch den normalen fließenden Verkehr oder auch Autoposern verursacht worden wäre. Auch ein verbotenes Kraftfahrzeugrennen wurde in diesem Zeitraum nicht zu Anzeige gebracht.

Die Murnauer Straße liegt im Geschwindigkeitsmessprogramm (GMP) des PP München; insofern konnten die entsprechenden Messergebnisse über die Radardatenbank erhoben werden. So erfolgten z.B. allein im Jahre 2024 36 Messungen entlang des gesamten Streckenzuges (in beiden Fahrtrichtungen). Der Beanstandungsdurchschnitt aller dieser 36 Messungen betrug ca. 1,69 Prozent (vgl. Beanstandungsdurchschnitt von 1,92% bei 24 Messungen im Jahr 2020) und liegt damit sogar leicht unterhalb der Beanstandungsquoten der Vergangenheit.

In den beiden Jahren 2023 und 2024 kam es jeweils zu einem Einsatz „Schnellfahrer“. Zu den Einsätzen kam es jedoch 1x vormittags und 1x zur Mittagszeit.

Verkehrsunfälle gesamter Streckenzug Murnauer Straße - Bereich PI 15 - beide Fahrtrichtungen ohne Kreuzungsbereiche zur Heckenstaller- und Zielstattstraße. Die VU-Situation ist aus polizeilicher Sicht nach wie vor als absolut unauffällig einzustufen. In den Jahren 2022, 2023 und 2024 ereigneten sich keine Geschwindigkeitsunfälle.

Fazit:

Unter Zugrundelegung der Verkehrsunfallzahlen der Jahre 2022 bis 2024 und einer objektiven Betrachtung der oben angeführten Feststellungen, ergibt sich aus polizeilicher Sicht keine Notwendigkeit auf eine Reduzierung der ortsüblichen Regelgeschwindigkeit

von 50 km/h auf 30 km/h.“

Aus Gründen der allgemeinen Verkehrssicherheit kann Tempo 30 auf der gesamten Murnauer Straße nicht angeordnet werden, weil die straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben dies derzeit nicht zulassen. Denn nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) müssen zunächst konkrete Gefahren für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs an der betreffenden Örtlichkeit nachgewiesen werden, die über die bereits abschließend geregelten allgemeinen Verkehrsgefahren deutlich hinausgehen. Verkehrszeichen dürfen nur dort angeordnet werden, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Bei Beschränkungen des fließenden Verkehrs gilt darüber hinaus, dass auf Grund besonderer örtlicher Verhältnisse eine Gefahrenlage bestehen muss, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt (§ 45 Abs. 1 S.1 und Abs. 9 StVO).

Tatsachen, die diesen Kriterien entsprechen würden, konnten für die Murnauer Straße jedoch nicht festgestellt werden. Die Situation ist vielmehr vergleichbar mit anderen überregional bedeutsamen mehrspurigen Vorfahrtstraßen im Umgriff des Mittleren Rings. Das Unfallaufkommen zeigt ebenfalls keine Auffälligkeiten gegenüber vergleichbaren Straßenzügen. Zudem befinden sich dort mehrere lichtsignalgeregelter Kreuzungen, die ein gefahrloses Überqueren für Fuß- und Radverkehr ermöglichen.

Die Polizei teilte auf Nachfrage mit, dass sie dort keine Notwendigkeit für geschwindigkeitsbeschränkende Maßnahmen sieht. Wir sehen daher derzeit keine Möglichkeit, in der Murnauer Straße generell von der vorgesehenen Regelhöchstgeschwindigkeit von 50 km/h abweichen zu können.

Die Straßenverkehrsordnung sieht allerdings vor, Geschwindigkeitsbeschränkungen im Umgriff bestimmter sensibler Einrichtungen wie Kindergärten oder Schulen usw. unter erleichterten Voraussetzungen anordnen zu können. Eine solche Maßnahme wurde bereits am nördlichen Ende der Murnauer Straße im Bereich der Kindertagesstätte „JULchen Sendling“ angeordnet. Dort gilt seit März 2021 auf der westlichen Fahrbahn ab südlich Luise-Kiesselbach-Platz bis zur Murnauer Str. 110 eine zeitlich beschränkte Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h.

Eine weitere Kindertagesstätte wurde im Anwesen Murnauer Str. 265 eröffnet. Im Umgriff dieser Einrichtung kommt eine solche Maßnahme ebenfalls in Betracht. Wir werden daher nördlich der Zielstattstraße auf der östlichen Richtungsfahrbahn bis ca. 150 m nach der KITA eine weitere zeitlich befristete Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h anordnen.

4. Schulwegsicherheit

Die Bürgerschaft sorgt sich in ihren Empfehlungen um die Sicherheit der Kinder und Jugendlichen auf deren Schulweg. Hierzu können wir das Folgende mitteilen:

In der Murnauer Straße hat das RBS zwischen der Heckenstaller Straße sowie der Hirsch-Gereuth-Straße die Sprengelgrenze für die GS Zielstattstraße im Westen sowie der GS Konrad-Celtis-Straße im Osten festgelegt. Aus diesem Grund ist hier von keinen Schülerströmen unmittelbar an der Murnauer Straße auszugehen. Dies konnte auch bei einem Ortstermin zur schulrelevanten Zeit am 26.11.2025 zwischen 07.15 Uhr und 08.00 Uhr beobachtet werden.

Der verbleibende Streckenabschnitt zwischen Hirsch-Gereuth-Straße und Zielstattstraße ist Teil des Schulweges der Grundschulkinder an der GS Zielstattstraße. Sowohl östlich wie auch westlich der Murnauer Straße waren hier Grundschulkinder, meist in Begleitung eines Erwachsenen, auf dem Weg zu ihrer Sprengelschule zu sehen. Eine sichere Querungsmöglichkeit für diese Grundschulkinder befindet sich in Form einer vollsignalisierten Lichtsignalanlage an der Kreuzung Zielstatt-/Murnauer Straße, welche auch ausnahmslos von den zu Fußgehenden zum Queren genutzt wurde. Gefährliche Situationen für zu Fußgehende, insbesondere für Grundschulkinder, waren nicht zu erkennen.

Die örtlich zuständige Polizeiinspektion hat auf Anfrage zur gegenständlichen Örtlichkeit

Folgendes rückgemeldet:

„Zur Thematik „Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Murnauer Straße“ nahmen wir bereits mit Schreiben vom 21.01.2020, 13.11.2020, 16.12.2021 sowie 06.02.2025 Stellung.

Allgemein

Die Murnauer Straße verläuft nahezu geradlinig und übersichtlich von der Heckenstaller Straße (Mittlerer Ring) aus in südlicher Richtung und verbindet als überörtliche Verbindungsstraße die Stadtteile Sendling Westpark (Anbindung an den Mittleren Ring) mit dem Münchner Süden (Solln).

Die beiden Fahrstreifen für jede Fahrtrichtung sind durch einen Mittelteiler (Baumgraben) voneinander getrennt.

In beide Fahrtrichtungen sind ein breiter Gehweg sowie ein benutzungspflichtiger Radweg situiert, welcher durch einen Parkstreifen und einen Baumgraben baulich von der Fahrbahn abgetrennt ist.

Die im Antrag vorgebrachten Sichtbehinderungen aufgrund parkender Lkw, Busse und Lieferwagen kann durch die zuständigen Polizeiinspektionen 15 (Sendling) und 29 (Forstenried) nicht bestätigt, Verstöße aufgrund Parkens im 5 Meter-Bereich nicht festgestellt werden.

Aufgrund der baulichen Gegebenheiten (Straße, Parkstreifen, Grünstreifen, Radweg, breiter Gehweg) parken die am rechten Fahrbahnrand vorschriftsmäßig abgestellten Kraftfahrzeuge deutlich abgesetzt vom Gehweg.

Nach unseren Informationen wird die Grundschule in der Aidenbachstraße nach Fertigstellung der Zielstattschule dem südlichen Sprengel zugeteilt und daher der Schulweg entlang der Aidenbachstraße nördlich Boschetsriederstraße nur noch von Schülern des Thomas-Mann-Gymnasiums genutzt.

Somit wird der gegenständliche Bereich voraussichtlich ab dem Schuljahr 2027/2028 nicht mehr von Grundschulern als Schulweg genutzt.

Verkehrsunfallsituation

Im Zeitraum vom 01.01.2025 bis 05.11.2025 ereigneten sich:

- 19 Verkehrsunfälle im Kurzaufnahmeverfahren*
- 5 Verkehrsunfallfluchten (hierbei zwei auf Privatgrund)*
- 1 Verkehrsunfall mit Sachschaden (Fehler beim Wenden)*
- 2 Verkehrsunfälle mit Personenschaden*
- 1 Verkehrsunfall unter Alkoholeinwirkung mit Verkehrsunfallflucht*

Schulwegunfälle oder Verkehrsunfälle aufgrund nicht angepasster oder überhöhter Geschwindigkeit wurden nicht festgestellt. Beschwerden sind uns keine bekannt geworden.

Fazit

Aufgrund der „großzügigen“ Profilierung und des nahezu geradlinigen und übersichtlichen Verlaufs der Murnauer Straße ist mit mangelnder Akzeptanz des motorisierten Kraftverkehrs für die Temporeduzierung zu rechnen.

Ungeachtet dessen sehen wir nach wie vor keine Notwendigkeit, die Geschwindigkeit in der Murnauer Straße aus Verkehrssicherheitsgründen auf 30 km/h zu reduzieren.“

Die Schulwegsicherheit schließt sich diesen Ausführungen an und sieht daher aktuell keine Gründe für weitere, den Verkehr regelnde Maßnahmen.

Zu Punkt 2:

Es wird eine aktuelle Lärmmessung vor Ort unter Berücksichtigung von Einsatzfahrzeugen (u.a. Feuerwehr, Polizei und Krankenwagen) gefordert. Hierzu wird folgendes ausgeführt:

Zur Beurteilung der Lärmbelastung durch Straßen- und Schienenverkehr werden ausschließlich Berechnungen durchgeführt. Messungen des Verkehrslärms würden zu nicht reproduzierbaren und nicht repräsentativen Ergebnissen (unterschiedliche Witterungsbedingungen, individuelles Verhalten der Autofahrer, sonstige verkehrsfremde Störgeräusche usw.) führen. Mit den Ergebnissen von Lärmmessungen können auch keine nachvollziehbaren Vergleiche erstellt werden. Das Bundesverkehrsministerium hat deshalb die Berechnung der Schallimmissionen auf der Basis von Verkehrsmengen, u. a. auch wegen der Vergleichbarkeit und bundesweiten Gleichbehandlung, für die Beurteilung von Verkehrsgeräuschen in den Richtlinien vorgeschrieben.

Die Richtlinien gehen dabei hinsichtlich der Schallausbreitung von leichtem Wind vom Verkehrsweg zum Immissionsort und von Temperaturinversion aus. Dies führt in der Regel zugunsten der Betroffenen zu höheren Beurteilungspegeln als bei Messungen.

Da Verkehrslärmmessungen für die Beurteilung von Verkehrslärm nicht herangezogen werden dürfen, werden solche vom dafür zuständigen Referat für Klima- und Umweltschutz auch nicht durchgeführt.

Ergänzend ist hier noch anzumerken, dass zur Beurteilung von Geräuschen über die Zeit gemittelte Lärmpegel heranzuziehen sind und nicht die mitunter als besonders störend empfundenen Spitzenpegel, die beispielsweise bei der Vorbeifahrt einzelner, sehr lauter Fahrzeuge erreicht werden. Auch dies ist gesetzlich so vorgeschrieben.

Rettungsfahrzeuge werden in Deutschland mit Sondersignalanlagen ausgestattet. Rechtliche Grundlage für den Einsatz des Martinshorns von Krankenwagen, Feuerwehr- und Polizeifahrzeugen bildet § 38 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO). Voraussetzung für den Gebrauch des Martinshorns in Verbindung mit Blaulicht ist hiernach das Gebot der höchsten Eile, um Leben zu retten, schwere gesundheitliche Schäden abzuwenden, flüchtige Personen zu verfolgen und bedeutende Sachverhalte zu erhalten. Das bedeutet, dass das Einschalten des Martinshorns nur bei dringender Hilfe oder bei Gefahrenabwehr erfolgt. Hierbei spielt der Zeitfaktor eine erhebliche Rolle.

Einzelnen, also ohne akustisches Sondersignal (Einsatzhorn bzw. Martinshorn), dürfen nur die optischen Sondersignale (z. B. blaues Blinklicht) eingesetzt werden. Eine Einsatzfahrt ohne Einsatzhorn ist somit zulässig, erfordert aber vom Fahrer eine noch höhere Aufmerksamkeit, weil die übrigen Verkehrsteilnehmer das rein optische Signal wesentlich schlechter wahrnehmen können. Sie sind außerdem nicht verpflichtet für das Einsatzfahrzeug freie Bahn zu schaffen.

Ziel des kombinierten Einsatzes von Martinshorn und Blaulicht ist es andere Verkehrsteilnehmer*innen vor den schnell herannahenden Einsatzfahrzeugen frühzeitig zu warnen, das sogenannte Wegerecht durchzusetzen und anzuzeigen, dass Sonderrechte in Anspruch genommen werden. Konkret bedeutet dies, dass die übrigen Verkehrsteilnehmer sofort freie Bahn zu schaffen haben (§ 38 Abs. 1 StVO, Wegerecht) und das Einsatzfahrzeug z. B. rote Ampeln überfahren darf (§ 35 StVO, Sonderrecht).

Gerade in der Innenstadt mit Fußgängerüberwegen, Seitenstraßen, Hofeinfahrten etc. ist es durchaus angebracht auch nachts mit akustischem Signal zu fahren.

Sowohl die Lautstärke des Martinshorns als auch die Intensität des Blaulichts dienen der besseren Erkennbarkeit und sind somit unverzichtbar für eine möglichst ungefährdete Fahrt zum Einsatzort. Die Lautstärke des Martinshorns ist gemäß gesetzlicher Vorgaben (u.a. DIN 14610 - Akustische Warneinrichtungen für bevorrechtigte Wegebenebenutzer) geregelt, außerdem ist eine manuelle Regulierung der Lautstärke nicht möglich.

Grundsätzlich dienen die Geräuschimmissionen durch Notfalleinsätze der Gefahrenabwehr und sind als sozialadäquat einzustufen. Dementsprechend sind diese von den Betroffenen zu akzeptieren bzw. von der Nachbarschaft hinzunehmen.

Zu Punkt 3:

Eine Lärmsanierung der Murnauer Straße nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) ist nicht möglich, da diese Richtlinie auf die Murnauer Straße als Hauptstraße auf dem Stadtgebiet der Landeshauptstadt München nicht anwendbar ist.

Bei der Murnauer Straße handelt es sich um keine Bundesstraße. Außerdem liegt die Baulast für diese Straße bei der Landeshauptstadt München und nicht bei der Verwaltung des Bundes.

Zu Punkt 4:

Bei der Landeshauptstadt München, Referat für Klima- und Umweltschutz gibt es seit dem 16.09.2013 das städtische Schallschutzfensterprogramm. Mit dem Schallschutzfensterprogramm wird der Einbau von Schallschutzfenstern (und gegebenenfalls Schalldämmlüftern sowie die Nachrüstung vorhandener Rollladenkästen) in Wohnräumen von Münchner Gebäuden an stark belasteten Straßen gefördert. Da es sich um ein in der Zuständigkeit des Referates für Klima- und Umweltschutz angesiedeltes Förderprogramm handelt, kann das Mobilitätsreferat zu Anspruchsberechtigung, Förderhöhe und Verfahrensablauf keine näheren Angaben machen. Unter <https://stadt.muenchen.de/service/info/stadisches-schallschutzfensterprogramm/1096949/n0/> kann geprüft werden, ob für die jeweilige Wohnadresse eine Anspruchsberechtigung vorliegen könnte. Des Weiteren sind auf dieser Webseite die notwendigen Antragsformulare, Ansprechpartner und weitere wichtige Informationen zum Förderprogramm zu finden.

Die Murnauer Straße als eine wichtige Hauptverkehrsstraße mit herausragender Verbindungsfunktion ist mit der Zillertalstraße, welche als Nebenstraße sich bereits in einer Tempo 30-Zone befindet, nicht vergleichbar.

Bezüglich der Möglichkeiten einer Neuprofilierung der Murnauer Straße wird auf die Ausführungen unter Punkt 5 bis 7 verwiesen.

Zu Punkt 5 bis 7:

Die Themen Wegfall einer Fahrspur zugunsten einer Busspur, Umwidmung der Murnauer Straße in eine Wohnstraße und Flächenentsiegelung und Schaffung neuer Grünbereiche können unter dem Oberbegriff Neuprofilierung der Murnauer Straße zusammengefasst werden. Hierzu liegen dem Mobilitätsreferat bereits diverse BA-Anträge vor, welche sich noch in der Bearbeitung befinden. Aus diesem Grund erfolgen im Sammelbeschluss „Murnauer Straße – Sammelbeschluss Lärm“ hierzu keine weiteren Ausführungen. Stattdessen wird zu den entsprechenden Anträgen eine gesonderte Antwort erfolgen.

Zu Punkt 8:

Das Thema Parken in der Murnauer Straße wird in einem separaten Sammelbeschluss behandelt, der sich derzeit in der Bearbeitung befindet.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00990 der Bürgerversammlung des 7. Stadtbezirkes Sendling-Westpark vom 27.10.2022 sowie den Empfehlungen Nr. 20-26 / E 03004, Nr. 20-26 / E 03005, Nr. 20-26 / E 03006, Nr. 20-26 / E 03007, Nr. 20-26 / E 03008, Nr. 20-26 / E 03010 und Nr. 20-26 / E 03014 der Bürgerversammlung des 7. Stadtbezirkes Sendling-Westpark vom 15.10.2025 kann nicht entsprochen werden.

Der Korreferentin des Mobilitätsreferates, Frau Stadträtin 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:

Eine ganztägige Reduzierung der auf der Murnauer Straße geltenden Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann aus Gründen des Schutzes vor Lärm und Abgasen und aus Gründen der Verkehrs- und Schulwegsicherheit nicht erfolgen.

Eine zeitlich beschränkte Geschwindigkeitsbeschränkung vor der neuen Kindertagesstätte im Anwesen Murnauer Straße 265 wird zugesagt.

Geräuschemissionen in Folge von Notfalleinsätze dienen der Gefahrenabwehr und sind als sozialadäquat einzustufen. Dementsprechend sind diese von den Betroffenen zu akzeptieren bzw. von der Nachbarschaft hinzunehmen.

Die Themen Parken in der Murnauer Straße und Neuprofilierung der Murnauer Straße werden in jeweils separaten Sammelbeschlüssen bearbeitet.

2. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00990 der Bürgerversammlung des 7. Stadtbezirkes Sendling-Westpark am 27.10.2022 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 der Gemeindeordnung behandelt.
3. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 03004 der Bürgerversammlung des 7. Stadtbezirkes Sendling-Westpark am 15.10.2025 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 der Gemeindeordnung behandelt.
4. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 03005 der Bürgerversammlung des 7. Stadtbezirkes Sendling-Westpark am 15.10.2025 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 der Gemeindeordnung behandelt.
5. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 03006 der Bürgerversammlung des 7. Stadtbezirkes Sendling-Westpark am 15.10.2025 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 der Gemeindeordnung behandelt.
6. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 03007 der Bürgerversammlung des 7. Stadtbezirkes Sendling-Westpark am 15.10.2025 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 der Gemeindeordnung behandelt.
7. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 03008 der Bürgerversammlung des 7. Stadtbezirkes Sendling-Westpark am 15.10.2025 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 der Gemeindeordnung behandelt.
8. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 03010 der Bürgerversammlung des 7. Stadtbezirkes Sendling-Westpark am 15.10.2025 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 der Gemeindeordnung behandelt.
9. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 03014 der Bürgerversammlung des 7. Stadtbezirkes Sendling-Westpark am 15.10.2025 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 der Gemeindeordnung behandelt.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Bezirksausschuss des 7. Stadtbezirkes Sendling-Westpark der Landeshauptstadt München

Der*Die Vorsitzende

Der Referent

Günter Keller

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 Süd
An D-II-V / Stadtratsprotokolle

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. An das Direktorium – HA II/BA

- Der Beschluss des BA 7 - Sendling-Westpark kann vollzogen werden.
- Der Beschluss des BA 7 - Sendling-Westpark kann/soll aus rechtlichen/tatsächlichen Gründen **nicht** vollzogen werden, ein Entscheidungsspielraum besteht/besteht nicht (Begründung siehe Beiblatt).
- Der Beschluss des BA 7 - Sendling-Westpark ist rechtswidrig (Begründung siehe Beiblatt).

VI. Über MOR-GL5

zurück zum MOR-GB2.222
zur weiteren Veranlassung