

Karl-Theodor-Straße

Tempo 30 auf der Karl-Theodor-Straße

Empfehlung Nr. 20-26 / E 01310 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 04 - Schwabing West am 15.06.2023

Lärmschutz

Empfehlung Nr. 20-26 / E 02798 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 04 – Schwabing West am 25.06.2025

Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 00840

Anlagen:

BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 01310

BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 02798

Beschluss des Bezirksausschusses des 04. Stadtbezirkes – Schwabing West vom 29.07.2026

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 04 – Schwabing West hat am 15.06.2023 die Empfehlung Nr. 20-26 / E 01310 und am 25.06.2025 die Empfehlung Nr. 20-26 / E 02798 beschlossen.

Die Empfehlungen werden zusammen in einem Beschluss behandelt, da sie beide zum Teil inhaltsgleich die Karl-Theodor-Straße betreffen bzw. inhaltlich ein Sachzusammenhang besteht.

Mit der Empfehlung Nr. 20-26 / E 01310 wird das Mobilitätsreferat gebeten, Tempo 30 auf der Karl-Theodor-Straße zwischen Bonner Platz und Belgradstraße einzuführen, um eine Verringerung der Unfallhäufigkeit sowie Lärmbelastung für Anwohnende, eine Erhöhung der Schulwegsicherheit als auch der Verkehrssicherheit für den querenden Fußverkehr zu erreichen.

Mit der Empfehlung Nr. 20-26 / E 02798 wird die Einrichtung einer Tempo 30 - Zone auf der Karl-Theodor-Straße zwischen der Belgradstraße und dem Bonner Platz gefordert als auch die Einrichtung von regelmäßigen und geeigneten Maßnahmen der Verkehrsüberwachung - insbesondere auch zur Vermeidung von Lärmbelästigungen bis spät in die Nacht durch sog. Autoposer. Dabei würde eine bestimmte Schank- und Speisewirtschaft in der Karl-Theodor-Straße als Zentrum für Autoposer eine zentrale Rolle spielen.

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 zu zählen sind. Da es sich um Empfehlungen einer Bürgerversammlung handelt, die in ihrer Bedeutung auf den Stadtbezirk beschränkt sind, müssen 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:

Auf der Karl-Theodor-Straße sind (bauliche) Umgestaltungsmaßnahmen zwischen der Schleißheimer Straße und dem Bonner Platz geplant und abschnittsweise bereits in Umsetzung, die für ein Mehr an Verkehrssicherheit förderlich sein werden. So wird mit dem Beschluss des Bauausschusses vom 11.02.2025 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14218) künftig jeweils nur noch eine Fahrspur je Richtung mit damit einhergehenden besseren Querungsmöglichkeiten verbleiben. Es wird auch mehr Raum für den Fußverkehr eingeräumt, indem die stark untermaßigen baulichen Radwege rückgebaut und der so gewonnene Platz den Gehwegen zugeschlagen wird. Beidseitig sind neue, bauliche radentscheidskonforme Radwege (2,30m zzgl. Sicherheitstrennstreifen) vorgesehen. Es sind nur noch Längsparkplätze für sicherere Parkvorgänge dank verbesserter Sichtbeziehungen mit überwiegend 2,20 m Breite in Parkbuchten oder markierten Parkstreifen geplant. Zusätzlich werden bis zu 27 neue Bäume gepflanzt und in etwa 173 Fahrrad- und 20 Lastenrad-Stellplätze geschaffen.

Der erste Bauabschnitt zwischen der Brunnerstraße und Borschtallee wurde bereits nach drei Monaten Bauzeit abgeschlossen. Weitere Bauabschnitte sollen nach aktuellem Stand ab Juni 2026 beginnen mit voraussichtlichem Bauende des Gesamtprojekts im Jahr 2027.

Mit der Reduzierung der Fahrspuranzahl dürften sich die Geschwindigkeiten entlang dieses Straßenabschnittes reduzieren. Auch wird davon ausgegangen, dass die Lärmwerte zurückgehen, da der Kfz-Verkehr weiter in die Mitte der Straße verlegt wird und zudem Bäume die Straße abschirmen werden.

Aus diesem Grund ist eine Prüfung auf Temporeduzierung und hinsichtlich der Lärmsituation zum jetzigen Zeitpunkt nicht zielführend. Die Prüfungsbitten können gegebenenfalls nach Fertigstellung des Umbaus erneut an uns herangetragen werden, sollte sich die Situation nicht verbessert haben.

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 seit einiger Zeit zu beobachtendes Phänomen, das mit Schlagworten wie „Autoposer*innen“ sowie „Profilierungsfahrer*innen“ bezeichnet oder verniedlichend auch mit „emotionellem Fahren“ umschrieben wird.

Seitens der Verkehrsordnungsbehörde bestehen allerdings keine Möglichkeiten, gegen diese so genannten Autoposer*innen bzw. Profilierungsfahrer*innen, mitunter auch Raser*innen tätig zu werden.

Dies gilt insbesondere für sogenannte „Lärmblitzer“. Es gibt kein normiertes Verfahren zur Lärmmessung 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 „Lärmblitzer“ im Sinne von Überwachungsgeräten, die im öffentlichen Straßenverkehr als

Kontrollmaßnahme zur Überwachung der Einhaltung einer bestimmten Verkehrslärmbelastung 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 “Lärmblitzern“.

Bisher laufende Projekte hierzu wie z.B. in Berlin sind daher nur als Forschungs- bzw. Pilotprojekte zu sehen; die Möglichkeit eines Einsatzes von “Lärmblitzern“ 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 ausschließlich 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 nachfolgender 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 der Belästigung der Bewohner durch Verkehrslärm und/oder Abgabe 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 für die Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ermächtigten Gemeinden (in München: die beim Kreisverwaltungsreferat angesiedelte kommunale Verkehrsüberwachung - KVÜ) sind ebenfalls an die Einhaltung dieser Reihenfolge gebunden. Eine grundlegende Voraussetzung für die Errichtung von Geschwindigkeitsmessenanlagen 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 Geschwindigkeitsmessenanlagen 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.

Zu der Poser*innenproblematik in der Karl-Theodor-Straße hat das Polizeipräsidium München unter Einbeziehung der örtlichen Polizeiinspektion auf unsere Anfrage die folgende Stellungnahme abgegeben:

„Sicher wird auch dieser Straßenzug von der Autoposerszene zur An- und Abfahrt zur bzw. von der Leopoldstraße genutzt. Hier wäre eine Lokalität 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 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. Zudem wird auch der Abschnitt vor der hier gegenständlichen Lokalität von den umfangreichen Umgestaltungsmaßnahmen auf der Karl-Theodor-Straße betroffen sein. 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 geschultem Personal Verkehrsverstöße, die im Zusammenhang mit der „Autoposerproblematik“ stehen.“

Für das Jahr 2023 teilte die Polizei exemplarisch mit, dass ca. 250 Fahrzeuge sichergestellt und eine technische Begutachtung bzgl. Veränderungen zum Originalzustand des Fahrzeuges in Auftrag gegeben worden sei.

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

Um den Verursacher ermitteln zu können benötigt die Polizei jedoch

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

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

Den Empfehlungen Nr. 20-26 / E 01310 als auch Nr. 20-26 / E 02798 der Bürgerversammlung des 04. Stadtbezirkes – Schwabing West kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen 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:

In der Karl-Theodor-Straße sind umfangreiche Umbaumaßnahmen geplant und in Ausführung, welche das Verkehrsgeschehen neu sortieren werden. Es ist davon auszugehen, dass sich die Situation hinsichtlich Geschwindigkeiten und Lärm verändern und verbessern wird.

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 01310 der Bürgerversammlung des 04. Stadtbezirkes – Schwabing West ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 der Gemeindeordnung behandelt.
3. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 02798 der Bürgerversammlung des 04. Stadtbezirkes – Schwabing West ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 der Gemeindeordnung behandelt.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Bezirksausschuss des 04. Stadtbezirkes – Schwabing West der Landeshauptstadt München

Die Vorsitzende

Der Referent

Gesa Tiedemann

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 04 – Schwabing West kann vollzogen werden.
- Der Beschluss des BA 04 – Schwabing West kann/soll aus rechtlichen/tatsächlichen Gründen **nicht** vollzogen werden, ein Entscheidungsspielraum besteht/besteht nicht (Begründung siehe Beiblatt).
- Der Beschluss des BA 04 – Schwabing West ist rechtswidrig (Begründung siehe Beiblatt).

VI. Über MOR-GL5

zurück zum MOR-GB2.222

zur weiteren Veranlassung