



Über die BA-Geschäftsstelle Ost
Friedensstr. 40
81660 München
An den Bezirksausschuss des
15. Stadtbezirkes - Trudering-Riem
z.Hd. Herrn Stefan Ziegler

**Ruhender Verkehr und
Immissionsschutz
MOR-GB2.222**

80313 München
Telefon: 089 233-
Telefax: 089 233-989
Dienstgebäude:
Implerstr. 9
Zimmer:
Sachbearbeitung:

Ihr Schreiben vom
25.09.2023

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
24.10.2023

Selma-Lagerlöf-Straße: Erhebliche Gefahr sowie Lärmbelästigung durch Raser
BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 01202 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem vom 19.11.2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Schreiben des vom Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem wurde vom Kreisverwaltungsreferat an das Mobilitätsreferat zur Bearbeitung abgegeben, da es über den ursprünglich im BA-Antrag genannten Punkt der Geschwindigkeitsmessungen hinausgeht und thematisch die Themen "Autoposer" insbesondere mit der Ausprägung Lärm etc. im Vordergrund steht.

Grundsätzlich kann ich zur Verkehrslärmbelastung Folgendes ausführen:

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. Straßenverkehrliche Maßnahmen kommen dabei regelmäßig erst dann in Betracht, wenn die Beeinträchtigungen durch den Verkehrslärm höher sind als ortsüblich hingenommen werden muss.

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>).



Eine von den genannten Straßenzügen (Selma-Lagerlöf-Straße, der Helsinkistraße bzw. der Heinrich-Böll-Straße) ausgehende unzumutbare Verkehrslärmbelastung wird in der für München bestehenden Lärmkartierung objektiv nicht bestätigt.

Die Selma-Lagerlöf-Straße, die Helsinkistraße und die Heinrich-Böll-Straße sind bereits in eine Tempo 30-Zone integriert. Aus Gründen des Lärmschutzes sind hier derzeit keine weiteren verkehrsbeschränkenden bzw. -verbietenden Maßnahmen geboten.

Hinweis:

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.

Bezüglich der aufgeführten Punkte nach einem spezifischeren Umgang mit der Poser-Szene kann Folgendes ausgeführt werden:

- Kontrolle nachts im Rahmen von Lärmmessungen (per spezielle Mikrofonen), insbesondere in der Helsinkistraße, Heinrich-Böll-Straße und Selma-Lagerlöf-Straße:

Zur Beurteilung der Lärmbelastung durch Straßen- und Schienenverkehr werden grundsätzlich Berechnungen durchgeführt. Messungen des Verkehrslärms führen nicht zu reproduzierbaren und repräsentativen Ergebnissen (Witterungsbedingungen, Verhalten der Autofahrer, Störgeräusche usw.), deshalb können mit Messergebnissen auch keine nachvollziehbaren Vergleiche erstellt werden.

Das Bundesverkehrsministerium hat daher, u. a. auch wegen der Vergleichbarkeit und bundesweiten Gleichbehandlung, für die Beurteilung von Verkehrsgeräuschen die Berechnung der Schallimmissionen nach den Richtlinien „Lärmschutz an Straßen (RLS - 90)“ bzw. „Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen - Schall 03“ jeweils auf der Basis von Verkehrsmengen vorgeschrieben.

Die Richtlinien zur Berechnung der Schallimmissionen hinsichtlich der Schallausbreitung gehen von leichtem Wind (ca. 3 m/s) vom Verkehrsweg zum Immissionsort und von Temperaturinversion aus. Dies führt in der Regel zu höheren Beurteilungspegeln als bei Messungen, d.h. die berechneten Schallimmissionen liegen zugunsten der Betroffenen auf der sicheren Seite.

Ergänzend ist hier anzumerken, dass zur Beurteilung von Geräuschen über die Zeit gemittelte Beurteilungspegel herangezogen werden und nicht die Spitzenpegel, die bei der Vorbeifahrt einzelner Fahrzeuge erreicht werden. Auch dies ist gesetzlich so vorgeschrieben.

Da Lärmpegelmessungen - wie oben ausgeführt - nicht zu Ergebnissen führen, die aus rechtlicher Sicht geeignet sind, nachvollziehbare Vergleiche zu erstellen und Ansprüche gegenüber Dritten geltend zu machen, werden vom Referat für Klima und Umwelt (RKU) auch grundsätzlich keine Verkehrslärmmessungen durchgeführt.

- Einbeziehung von Fachstellen aus Seiten der Polizei und / oder AKIM.

Der beschriebene Sachverhalt fällt unter die Kategorie des verhaltensbezogenen Lärms bzw. individuellem Fehlverhaltens einzelner Verkehrsteilnehmer und ist hier bereits einschlägig bekannt.

Vielerorts im Stadtgebiet der Landeshauptstadt München führt lärmverursachende Verhalten einzelner motorisierter Verkehrsteilnehmer*innen zuletzt vermehrt zu Beschwerden und offenkundig bei einer zunehmenden Anzahl von Bürger*innen auch zu einem erheblichen Leidensdruck.

Leider passen Ihre Ausführungen hinsichtlich der als extrem laut empfundenen Fahrzeugen zum durchaus diskussionswürdigen Verhalten einiger weniger Verkehrsteilnehmer. Es handelt sich hierbei um eine weitere Ausprägung des bundesweit seit einiger Zeit zu beobachtendes Phänomens, das verniedlichend mit „emotionellem Fahren“ umschrieben wird.

Seitens der Verkehrsordnungsbehörden und der KFZ-Zulassungsbehörden bestehen allerdings keine Möglichkeiten, gegen derartige Profilierungsfahrer tätig zu werden, solange die Fahrzeuge den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen, die vorgeschriebenen Grenzwerte für Motorenlärm also nicht überschritten werden.

Eine Fahrzeugzulassungsbehörde muss also einem Antrag auf Zulassung oder Umschreibung eines Fahrzeugs sowie technischen Änderungen dann folgen, wenn das Fahrzeug einem genehmigten Typ entspricht und keine Anhaltspunkte für technische Mängel am Fahrzeug offensichtlich sind.

Im fließenden Verkehr obliegt die Kontrolle und Überwachung des Verkehrs wiederum ausschließlich der Polizei. Im Grundsatz kann also nur die Polizei Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung feststellen und individuelles Fehlverhalten ahnden. Insofern erscheint eine Beteiligung des Allparteiliches Konfliktmanagement in München (AKIM) aus unserer Sicht als nicht Ziel führend.

Durch die regionalen Polizeiinspektionen des Polizeipräsidiums München werden mehrmals im Jahr Schwerpunkteinsätze mit der Zielrichtung Autoposerinnen und Autoposer sowie Profilierungsfahrerinnen und Profilierungsfahrer durchgeführt.

Auch gehört die Beobachtung der Autoposer*innen-Szene zum Tagesgeschäft der Verkehrspolizeiinspektion Verkehrsüberwachung als Spezialdienststelle. Hier wird die Verfolgung von Verstößen oftmals mit Geschwindigkeitsmessungen kombiniert (wenngleich für das Aufheulen lassen des Motors oder zur Erzeugung von Auspuffknallen bei Anwendung entsprechender „Technik“ mitunter keine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlich ist).

Zusätzlich werden die Anhaltungen der Fahrzeugführer regelmäßig für die technische Überprüfung der Fahrzeuge genutzt, bei einem Erlöschen der Betriebserlaubnis hat eine fahrzeugführende bzw. -haltende Person dann Bußgelder und gegebenenfalls Punkte im Fahreignisregister zu erwarten.

Wir haben vom Polizeipräsidium München zu der Situation im hier genannten Umfeld der Messestadt Riem beteiligt und um eine Stellungnahme gebeten. Dort ist die Problematik ebenfalls bereits bekannt:

„Bei der Messestadt Riem handelt es sich um ein Wohngebiet südlich der Willy-Brandt-Allee. Die in der Messestadt Riem gelegenen Straßen liegen innerhalb einer „blauen Zone“. Die Straßen sind geradlinig angelegt und verlaufen ohne Kurven im 90-Grad-Winkel zueinander in Nord-Süd- bzw. Ost-West-Richtung. Der gesamte Bereich liegt innerhalb einer Tempo-30-Zone. Die Helsinkistraße, Heinrich-Böll-Straße sowie die Selma-Lagerlöf-Straße liegen innerhalb der Messestadt Riem.

Bei der Polizeiinspektion 25 gingen in der Vergangenheit in unregelmäßigen Abständen und zu unterschiedlichsten Anlässen Mitteilungen und Beschwerden bezüglich Motorenlärms und „Raserei“, in Verbindung mit Reifenabriebspuren, in der

Messestadt ein. Eine Häufung an Beschwerden war in den Sommermonaten des Jahres 2019 von Anwohnern der Lehrer-Wirth-Straße zu verzeichnen.

Während der Streifentätigkeit zu Tages- und Nachtzeiten konnten im Bereich der Messestadt bislang bezüglich Fahrzeuglärm und überhöhter Geschwindigkeiten nur sehr vereinzelt Feststellungen gemacht werden. Eine beweissichere Verfolgung der Verkehrsordnungswidrigkeiten war bislang nicht möglich. Es wurden in der Vergangenheit vereinzelt und in geringer Anzahl Reifenabriebspuren (Beschleunigung- bzw. Brems Spuren) im Bereich der Messestadt festgestellt. Ob diese mit Autoposern in Verbindung gebracht werden können war nicht feststellbar.

Aufgrund der oben erwähnten Beschwerdelage wurde seitens der Polizeiinspektion 25 der Einsatz einer Topo-Box in der Lehrer-Wirth-Straße beantragt. Von 17.09. bis 30.09.19 wurden dort die gefahrenen Geschwindigkeiten aufgezeichnet sowie eine Lärmpegelmessungen durchgeführt.

Nach Rücksprache mit der Abteilung Einsatz E41C und der VPI-VÜ wurde die Auswertung der Topo-Box, nach Abschluss der Messungen, an die vertraglich für Geschwindigkeitsmessungen in Tempo-30-Zonen zuständige kommunale Verkehrsüberwachung der Landeshauptstadt München weitergeleitet.

Die Polizeiinspektion 25 hat in der Messestadt Riem bislang keine Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Aufgrund der Beschaffenheit (Geradlinigkeit) der Straßen und des zur Verfügung stehenden Handlasermessgerätes (sofortige Erkennbarkeit) ist dies nicht zielführend. Über durchgeführte Geschwindigkeitsmessungen der KVÜ liegen der Polizeiinspektion 25 keine Erkenntnisse vor.

In den vergangenen drei Jahren wurde der Polizeiinspektion 25 in der Messestadt ein Verkehrsunfall mit der Unfallursache „überhöhte Geschwindigkeit“ bekannt. Dieser ereignete sich am 14.03.2023, gegen 08:30 Uhr. Eine 68jährige Fahrzeugführerin befuhr mit überhöhter Geschwindigkeit die Flughafen-Riem-Straße und musste einem entgegenkommenden Fahrzeug ausweichen. Hierbei verlor sie die Kontrolle über ihr Fahrzeug und prallte gegen eine neben der Fahrbahn befindlichen Stein. Die Fahrzeugführerin wurde bei dem Verkehrsunfall leicht verletzt. Es kam bei dem Verkehrsunfall zu keinem Zusammenstoß mit einem anderen Verkehrsteilnehmer.

Die Stellungnahme der beim Kreisverwaltungsreferat angesiedelten Kommunalen Verkehrsüberwachung ist Ihnen bereits zugegangen.

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 regelmäßig

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

Die für Ihren Stadtbezirk zuständige Polizeiinspektion können Sie aus dem Internetauftritt des Polizeipräsidiums München ansehen: <https://www.polizei.bayern.de/muenchen>.

Auch wenn wir als Verkehrsordnungsbehörde keine Lösung für Ihr Anliegen anbieten können, hoffe ich dennoch, Ihnen mit den vorstehenden Ausführungen weitergeholfen zu haben.

Mit freundlichen Grüßen

II. Zum Vorgang

