

Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus
80331 München

Stadtrat Richard Quaas

ANFRAGE

08.10.2015

Tunnelblitzer und fest installierte Anlage Landshuter Allee eine Verkehrsgefahr?

Seit der Installierung der Tunnelblitzanlagen im Petuertunnel und der vier Blitzkästen in der Landshuter Allee ist festzustellen, dass der Verkehrsfluss in diesen Bereichen stark nachlässt. Oft werden durch das abrupte Bremsen vor den Radaranlagen, wie z.B. am Petuertunnel in westlicher Fahrtrichtung täglich zu beobachten ist, Stausituationen auf der Schenkendorfstraße verursacht. Genauso auf der Landshuter Allee, wo Ortskundige kurz vor den Radar-„Fallen“ kurz herunterbremsen, um dann wieder zu beschleunigen. Es stellt sich hier ernsthaft die Frage, ob der Sinn und Zweck dieser Anlagen tatsächlich erreicht wird, nämlich die Geschwindigkeit flächendeckend dort zu drosseln, oder ob nur ortsfremde und vergessliche Autofahrer in erheblichem Umfang zur Kasse gebeten werden?

Die durch die Blitzer verursachten Geschwindigkeitsschwankungen, die bis hin zum Stau reichen, sind jedenfalls aus umweltpolitischen, aber auch aus Sicherheitsgesichtspunkten eher fragwürdig, weil das Abbremsen und wieder Beschleunigen mehr Probleme aufwirft, als es beseitigt.

Im Richard-Strauß-Tunnel sind ähnliche Phänomene zu beobachten, wenn auch nicht so ausgeprägt wie an den anderen beschriebenen Stellen.

Ich frage deshalb den Oberbürgermeister:

1. Haben sich die fest installierten Blitzanlagen in den Münchner Mittleren-Ring Tunnel und in der Landshuter Allee so bewährt, wie es die Planer gedacht haben?
2. Ist die Polizei und sind die Verkehrsplaner mit dem Verkehrsfluss vor den Blitzanlagen zufrieden und bleibt die Geschwindigkeit, durch diese Überwachungsinstrumente sowohl in den Tunnelabschnitten als auch auf der Landshuter Allee konstant reduziert?

3. Wie hat sich z.B. die Unfallhäufigkeit im Petuertunnel durch die Blitzanlagen verändert, gibt es jetzt mehr Unfälle vor den Blitzern – besonders an der Einfahrt von der Schenkendorfstraße – oder danach bei den Seitenausfahrten?
4. Wie viele Unfälle wurden im und vor dem Petuertunnel seit Installation der Blitzanlagen gezählt, wie hoch lag die Zahl in dem selben Vergleichszeitraum vor der Installation der Blitzer?
5. Ist in der Landshuter Allee, durch die Reduzierung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h und der Überwachung dieser Maßnahme durch vier Radaranlagen zu Beginn des „neuen“ Tempolimits ein signifikanter Unterschied bei der Luftqualität für die Anwohner erreicht worden oder wirkt sich diese Maßnahme nur gering oder gar nicht aus?
6. Hat die Geschwindigkeitsreduzierung in der Landshuter Allee auch eine positive Auswirkung auf die Unfallhäufigkeit oder gibt es keine Auffälligkeiten zum Zustand vorher?
7. Gibt es Untersuchungen über das Fahrverhalten bei stationären Radar- und Geschwindigkeitsmessstationen, wie sich das auf den Verkehrsfluss auswirkt und im Speziellen beim Petuertunnel, aber auch den anderen Abschnitten mit Überwachung am Mittleren Ring?
8. Wenn ja, mit welchen Ergebnissen bestätigen sich die Beobachtungen vieler Verkehrsteilnehmer, dass durch die Blitzer der Verkehrsfluss beeinträchtigt und zäher, bis hin zum Rückstau geworden ist, als vor Einbau der Radarfallen?
9. Wie viele Geschwindigkeitsübertretungen und aufgeschlüsselt in welchen Geschwindigkeitsbereichen, werden an den beschriebenen Messstellen durchschnittlich im Monat registriert?
10. Welche durchschnittlichen Einnahmen durch Verwarnungen und Geldbußen erwirtschaften die einzelnen stationären Blitzeinrichtungen monatlich auf den Ringstraßen in München insgesamt und nach den einzelnen Messstellen aufgeschlüsselt?
11. Ist es richtig, dass sich die Geldbußen in der Landshuter Allee nicht nach dem Bußgeld für Verkehrsdelikte orientiert, sondern an den wesentlich höheren Sätzen für Umweltvergehen?

Richard Quaas, Stadtrat