



**Dr. Wilfried Blume-Beyerle**  
Berufsmäßiger Stadtrat

I.

Herrn  
Stadtrat Richard Quaas  
CSU-Fraktion  
Rathaus  
Marienplatz 8  
80331 München

12.04.2016

Tunnelblitzer und fest installierte Anlage Landshuter Allee eine Verkehrsgefahr?

Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO  
Anfrage Nr. 14-20 / F 00410 vom Herrn StR Richard Quaas  
vom 08.10.2015, eingegangen am 08.10.2015

Az. D-HA II/V1 1403-13-0006

Sehr geehrter Herr Stadtrat Quaas,

auf Ihre Anfrage gemäß § 68 GeschO vom 08.10.2015 nehme ich Bezug. In Ihrer Anfrage haben Sie folgenden Sachverhalt vorausgeschickt:

„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,

Ruppertstr. 19  
80466 München  
Telefon: 089 233-44000  
Telefax: 089 233-44503

als es beseitigt.

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

Das Kreisverwaltungsreferat möchte hierzu zunächst Grundsätzliches ausführen:

Unsere Auswertungen an verschiedenen Messquerschnitten auf dem Mittleren Ring haben gezeigt, dass sich das gefahrene Geschwindigkeitsniveau ohne Kontrolle ca. 20 km/h über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bewegt. Dadurch kommt es neben einer erhöhten Unfallgefahr auch zu größeren Emissions- und Immissionswerten.

An der Messstelle Landshuter Allee werden die zulässigen Grenzwerte für NO<sub>2</sub> zeitweise um das Doppelte überschritten, daher waren dort zwingend Minderungsmaßnahmen zu ergreifen. In einem Fachgutachten wurde festgestellt, dass mit einer Reduzierung der Geschwindigkeit von Tempo 60 auf Tempo 50 eine stetigere Fahrweise und damit eine Senkung der NOx-Emissionen zu erzielen ist.

Die Straßentunnel unterliegen hinsichtlich der Sicherheit besonderen Anforderungen. Hier ist es besonders wichtig, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten wird, da alle aktiven und passiven Sicherheitssysteme auf diese Höchstgeschwindigkeit ausgelegt wurden. Hier hat wie überall im Stadtgebiet der Schutz von Leib und Leben oberste Priorität.

Die Installation von Geschwindigkeitsmessanlagen im Stadtgebiet hat ausschließlich das Ziel, dass die begründet angeordneten Höchstgeschwindigkeiten durch die Verkehrsteilnehmer eingehalten werden, um so das Sicherheitsniveau zu erhöhen, Schadstoffe zu reduzieren und den Verkehr zu verflüssigen.

Dass es an Geschwindigkeitsmessanlagen zum Teil zu einem unnötigen Abbremsen einiger Autofahrer unter die zulässige Höchstgeschwindigkeit kommt, ist eine auch von uns beobachtete Tatsache. Die dabei entstehenden möglichen Rückstaus haben aber keine signifikanten Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit dieser Straßen. Das Kreisverwaltungsreferat hat in den Straßentunnels im Bereich der Geschwindigkeitsmessanlagen Videoanalysen durchgeführt, die belegen, dass hier keine nennenswerten Verzögerungen durch das Abbremsen entstehen.

Ihre einzelnen Fragen beantwortet das Kreisverwaltungsreferat – in Zusammenarbeit mit den jeweils zuständigen Stellen - im Auftrag des Oberbürgermeisters wie folgt:

**Frage 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?

**Antwort:**

Durch die Geschwindigkeitsmessanlagen wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit in den Münchener Straßentunnels weitestgehend eingehalten. Die Auswertungen haben gezeigt, dass sowohl an den Messschleifen im Einfahrtsbereich als auch an den Messschleifen im Ausfahrtsbereich der Tunnel die zulässige Höchstgeschwindigkeit nur unwesentlich (< 5km/h) überschritten wird.

90% der Unfälle durch überhöhte Geschwindigkeit (oft mit Personenschäden) passieren

außerhalb der geschwindigkeitsüberwachten Bereiche.

An der Landshuter Allee können auf Grund der Baumaßnahme Trappentretunnel und der damit fast täglichen Rückstaus derzeit noch keine gesicherten Aussagen getroffen werden. Dieser Bereich wird nach Fertigstellung der verkehrstechnischen Modernisierung des Trappentretunnels gesondert betrachtet.

**Frage 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?

**Antwort:**

Es konnten durch die Geschwindigkeitsmessanlagen keine wesentlichen Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses festgestellt werden. Rückstaus vor den Tunnels sind in der Regel der hohen Verkehrsdichte, verbunden mit Spurwechselforgängen, geschuldet. Ein Zusammenhang mit den Geschwindigkeitsmessanlagen konnte im Rahmen von Videoanalysen nicht festgestellt werden. Dies zeigt sich am Beispiel Luise-Kiesselbach-Tunnel Fahrtrichtung Nord, Heckenstaller Tunnel sowie dem Richard-Strauss-Tunnel. Hier kommt es nicht, wie vor dem Petuertunnel, zu täglichen Stausituationen, obwohl auch in diesen Tunnels die Geschwindigkeit überwacht wird.

Innerhalb der Straßentunnel bleibt das Geschwindigkeitsniveau im Wesentlichen konstant. Die Geschwindigkeit im Bereich der Tunnelausfahrt ist i.d.R. nicht wesentlich höher (< 5km/h) als im Bereich der Tunneleinfahrt.

Die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und die Vereinheitlichung des Geschwindigkeitsniveaus in den Münchner Straßentunnels ist ein wesentlicher Sicherheitsaspekt und kann somit als Erfolg betrachtet werden.

Für den Bereich der Landshuter Allee können derzeit noch keine gesicherten Aussagen getroffen werden.

**Frage 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?

**Antwort:**

Zum Unfallgeschehen im Bereich der Zufahrt des Petuertunnels hat das Polizeipräsidium München folgende Auswertung durchgeführt:

Für den Vergleich des Unfallgeschehens wurde eine Vorher- / Nachher-Untersuchung durchgeführt. Für den „ohne Blitzer“ Fall wurden die Auffahrunfälle vom 25.06.2013 – 25.06.2014, für den „mit Blitzer“ Fall die Auffahrunfälle vom 26.06.2014 – 16.06.2015 betrachtet.

Die Gesamtzahl der Auffahrunfälle blieb in beiden Fällen fast unverändert. So wurden im „ohne Blitzer“ Fall 24 Auffahrunfälle (22 in Fahrtrichtung Ost), im „mit Blitzer“ Fall 21 Auffahrunfälle (17 in Fahrtrichtung Ost) erfasst. Ein Zusammenhang mit den Blitzgerätstandorten konnte nicht festgestellt werden.

Die Auswertung der Verkehrsleitzentrale München hat ergeben, dass weiterhin die meisten Unfälle in östlicher Fahrtrichtung innerhalb des Tunnels im Bereich der Ausfahrt Leopoldstr. und der Ausfahrt zur A9 passierten. Das erfreuliche hierbei ist, dass im Jahr 2015 die Anzahl der Unfälle mit Personenschäden gegenüber dem Jahr 2013 um 50% niedriger lag.

**Frage 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?

**Antwort:**

Die Entwicklung der Unfallzahlen stellt sich laut Aussage des Polizeipräsidiums München wie folgt dar:

Vom 25.06.2013 – 25.06.2014 wurden insgesamt 53 Unfälle im Petuertunnel polizeilich aufgenommen. Dabei wurden bei 7 Unfällen insgesamt 8 Personen verletzt.

Im Vergleichszeitraum vom 26.06.2014 – 16.06.2015 wurden insgesamt 58 Unfälle im Petuertunnel polizeilich aufgenommen. Dabei wurden bei 2 Unfällen insgesamt 4 Personen verletzt.

Die Gesamtunfallzahl wurde durch die Geschwindigkeitsmessanlage nicht beeinflusst. Positiv ist aber der Trend zu weniger Personenschäden. So sank die Anzahl der Unfälle mit Personenschäden von 7 auf 2 Unfälle, die Zahl der verletzten Personen sank von 8 auf 4.

**Frage 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?

**Antwort:**

Das Referat für Gesundheit und Umwelt nimmt aus seinem Zuständigkeitsbereich wie folgt Stellung:

„An der Messstelle Landshuter Allee werden die zulässigen Grenzwerte für NO<sub>2</sub> um das Doppelte überschritten, daher sind dort zwingend Minderungsmaßnahmen zu ergreifen. In einem Fachgutachten wurde festgestellt, dass mit einer Reduzierung der Geschwindigkeit von Tempo 60 auf Tempo 50 eine stetigere Fahrweise und damit eine Senkung der NO<sub>x</sub> - Emissionen zu erzielen ist.

Die Beschränkung der Geschwindigkeit auf Tempo 50 in der Landshuter Allee wurde als Maßnahme in der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München festgelegt, mit dem Ziel einen konstanteren Verkehrsfluss zu erzielen. Bisherige Studien haben gezeigt, dass derartige Geschwindigkeitsreduzierungen zu einem stetigeren Geschwindigkeitsverlauf führen können und damit niedrigere Stickstoffdioxid-Emissionen bewirken. Demgegenüber tragen vor allem Beschleunigungsvorgänge oder auch Stop-and-Go Verkehr zu erhöhten Stickoxid-Emissionen bei.

[...]

Grundsätzlich sind aus einem einfachen Vergleich der Messdaten vor und nach Einführung der Maßnahme Tempo 50 keine Rückschlüsse bezüglich der Wirksamkeit dieser Maßnahme möglich. Die zu einem bestimmten Zeitpunkt gemessene Luftschadstoffbelastung (Immissionskonzentration) hängt von einer Reihe von zeitlich variablen Faktoren ab, deren Einfluss nicht voneinander getrennt werden kann. Im Wesentlichen sind dies

1. die Emissionen der Kraftfahrzeuge, die wiederum von Art und Menge der KfZ sowie der Verkehrsabwicklung (also z.B. Stau, ungestörter Verkehr) bestimmt werden und
2. die meteorologischen Bedingungen. Die im zeitlichen Verlauf wechselnden und in einzelnen Jahren unterschiedlichen meteorologischen Bedingungen haben einen wesentlichen Einfluss auf die Luftschadstoffkonzentrationen. Bei der Bewertung der Messergebnisse kann dieser Einfluss nicht eliminiert werden und damit können die Messergebnisse einzelner Jahre hinsichtlich der Wirkung einzelner Maßnahmen, wie z.B. Tempo 50, nicht beurteilt werden.

Eine Analyse der Wirksamkeit dieser Maßnahme kann daher nur über die Messdaten mehrerer Jahre mit Hilfe statistischer Methoden erfolgen. Das RGU verfolgt laufend die Entwicklung der Luftschadstoffbelastung an der Landshuter Allee und wird in Zusammenarbeit mit dem LfU versuchen, eine derartige Analyse durchzuführen.

Die Aussagen zur Wirksamkeit dieser Maßnahme in dem aufgeführten Gutachten basieren auf Berechnungen. Der Vorteil von Berechnungen der Luftschadstoffkonzentration liegt darin, dass man die o.a. variablen Einflussgrößen theoretisch als konstant betrachten kann (also z.B. gleiche meteorologische Bedingungen vor und nach Einführung der Maßnahme) und somit nur der Effekt der Geschwindigkeitsbeschränkung berechnet wird.“

**Frage 6:**

Hat die Geschwindigkeitsreduzierung in der Landshuter Allee auch eine positive Auswirkung auf die Unfallhäufigkeit oder gibt es keine Auffälligkeiten zum Zustand vorher?

**Antwort:**

Das Unfallgeschehen im Bereich Landshuter Allee stellt sich nach Aussage des Polizeipräsidiums München wie folgt dar:

Für die Ermittlung der Unfallzahlen wurde auf der Landshuter Allee der Bereich zwischen Richelstraße und Henglerstraße ausgewertet. Dabei wurde jeweils ein Zeitraum von 9 Monaten, je vor und nach der Umsetzung der Geschwindigkeitsreduzierung betrachtet. Insgesamt wurden vor der Geschwindigkeitsreduzierung 56 Unfälle registriert, nach der Geschwindigkeitsreduzierung waren es 47.

**Frage 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?

**Antwort:**

Das Kreisverwaltungsreferat führt in allen mit Videodetektion ausgerüsteten Straßentunnels Analysen über das Verhalten der Verkehrsteilnehmer durch. Dabei werden vor allem die Auswirkungen von stationären Geschwindigkeitsmessanlagen auf das Verkehrsgeschehen analysiert. Bisher konnten in keinem Tunnel mit stationären Geschwindigkeitsmessanlagen (Richard-Strauss-Tunnel, Heckenstaller Tunnel, Luise-Kiesselbach-Tunnel, Petuertunnel) Auffälligkeiten mit negativen Auswirkungen auf den Verkehrsfluss im Bereich der Geschwindigkeitsmessanlagen festgestellt werden.

Außerhalb der Tunnel können auf Grund der datenschutzrechtlichen Bestimmungen keine Videoanalysen durchgeführt werden. Weitere Untersuchungen wurden nicht beauftragt.

**Frage 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?

**Antwort:**

Ein Zusammenhang der Geschwindigkeitsmessanlagen in den Straßentunnels mit Rückstau vor den Straßentunnels konnte nicht festgestellt werden. Im Bereich der Geschwindigkeitsmessanlagen (+/- 200m) konnten keine Stauentwicklungen beobachtet werden. Das teilweise starke Abbremsen einzelner Autofahrer ist aus Sicht der Planer ein unerwünschter Nebeneffekt. Größere Behinderungen konnten aber auch durch diese Bremsvorgänge im Rahmen der Videoanalysen nicht beobachtet werden.

**Frage 9:**

Wie viele Geschwindigkeitsübertretungen und aufgeschlüsselt in welchen Geschwindigkeitsbereichen, werden an den beschriebenen Messstellen durchschnittlich im Monat registriert?

**Antwort:**

Laut Aussage des Polizeipräsidiums München gibt es folgende Statistik:

Die Geschwindigkeitsmessanlagen an der Landshuter Allee wurden am 06.07.2015 in Betrieb genommen. Seit Inbetriebnahme der Messanlagen wurden durchschnittlich monatlich 1.150 Kraftfahrer beanstandet. Eine Erhebung der Aufschlüsselung in Geschwindigkeitsbereiche ist dabei von Seiten des Polizeipräsidiums München statistisch nicht möglich. Es ist aber feststellbar, dass sich die Überschreitungen dabei überwiegend im Verwarnungsbereich (11 – 20 km/h zu schnell) bewegen.

Die Geschwindigkeitsmessanlagen im Petuertunnel wurden am 26.06.2014 in Betrieb genommen. Seit Inbetriebnahme wurden durchschnittlich monatlich 4.350 Kraftfahrer beanstandet. Eine Aufschlüsselung in Geschwindigkeitsbereiche ist auch hier nicht möglich.

**Frage 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?

**Antwort:**

Die im folgenden zusammengestellten Angaben wurden vom zuständigen Bayerischen Polizeiverwaltungsamt in Straubing übermittelt.

Im Stadtgebiet München werden auf dem Mittleren Ring derzeit 3 stationäre Messanlagen durch die Polizei betrieben. Diese befinden sich im Petuertunnel, Richard-Strauss-Tunnel und an der Landshuter Allee.

Zur Höhe der Geldbuße ist zu berücksichtigen, dass nur die Regelbußgeldsätze recherchierbar waren, die der bundeseinheitliche Tatbestandskatalog für den jeweiligen Einzelfall vorsieht. Darüber hinaus sind Kosten für Auslagen und Gebühren, die im Falle der Bußgeldbescheide anfallen, nicht berücksichtigt.

Im Petuertunnel gelangten im Zeitraum 01.01.2015 bis 31.12.2015  
44.189 Fälle in die Ordnungswidrigkeitenverfolgung.

Der daraus resultierende Gesamtbetrag an Verwarnungs- und Bußgeldern beläuft sich auf  
1.416.585 Euro.

Im Richard-Strauss-Tunnel gelangten im Zeitraum 01.01.2015 bis 31.12.2015  
2768 Fälle in die Ordnungswidrigkeitenverfolgung.

Der daraus resultierende Gesamtbetrag an Bußgeldern beläuft sich auf 292.460 Euro.

Auf der Landshuter Allee wurden die Messkabinen am 06.07.2015 in Betrieb genommen.  
Der Auswertzeitraum umfasst daher den 06.07.2015 bis 31.12.2015.

In diesem Messzeitraum gelangten 25.026 Fälle in die Ordnungswidrigkeitenverfolgung.  
Der daraus resultierende Gesamtbetrag an Verwarnungs- und Bußgeldern beläuft sich an  
dieser Anlage auf 850.760 Euro.

**Frage 11:**

Ist es richtig, dass sich die Geldbußen in der Landshuter Allee nicht nach dem Bußgeld für Verkehrsdelikte orientieren, sondern an den wesentlich höheren Sätzen für Umweltvergehen?

**Antwort:**

Die Verwarnungen und Geldbußen durch die technische Verkehrsüberwachung richten sich, auch in der Landshuter Allee, nach den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) in Verbindung mit dem dazu erlassenen Bußgeldkatalog.

Aufgrund der nötigen Beteiligung anderer Dienststellen war die Beantwortung in der geschäftsordnungsgemäß vorgesehenen Frist nicht möglich, für die gewährte Fristverlängerung wird gedankt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Blume-Beyerle  
Berufsmäßiger Stadtrat