



Bezirksausschuss des 14. Stadtbezirkes
- Berg am Laim -
Vorsitzender Herr Robert Kulzer
Friedensstr. 40
81660 München
- per E-Mail -

Ruppertstr. 19
80466 München
Telefon: 089 233-39839
Telefax: 089 233-39998
Dienstgebäude:
Implerstr. 9
verkehrsanordnungen.kvr@muenchen.
de

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

12.04.2018

Antrag auf

1. Lärminderung am Innsbrucker Ring durch Aufbringung von lärmindernden Fahrbahnbelag
2. Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung am Mittleren Ring – Durchsetzung durch Installation von festen Blitzern
3. Ausweitung der bestehenden in den angrenzenden Wohngebieten 30-iger Zone auf die Schlüsselbergstraße

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 04493 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 14 – Berg am Laim vom 30.01.2018

Sehr geehrter Herr Kulzer,

wir kommen zurück auf die im Betreff genannten Anträge, wonach um deren Prüfung und ggf. Umsetzung gebeten wurde.

Zum **1. Antrag** (lärmindernder Fahrbahnbelag am Innsbrucker Ring) teilen wir Ihnen nach der vom zuständigen Baureferat der Stadt München eingeholten Stellungnahme Folgendes mit::

Im Lärmaktionsplan für München vom 31.07.2013 wurde festgelegt, „dass für den Bereich des Innsbrucker Rings zwischen Leuchtenbergunterführung und Mühldorfstraße (B_02) sowie zwischen Bad-Schachener-Straße und Kirchseeoner Straße (B_01) ein lärmarmen Fahrbahnbelag zur Anwendung kommen soll, wenn der vorhandene Fahrbahnbelag aus technischen Gründen erneuert werden muss“. Derzeit weist der vorhandene Fahrbahnbelag in beiden Abschnitten einen guten Zustand auf. Sobald der Fahrbahnbelag sanierungsbedürftig ist, wird das städtische Baureferat einen entsprechenden lärmindernden Belag einbauen.

Die Ausführungen zum **2. Antrag** (Installation von festen Blitzern am Mittleren Ring) wurden uns vom zuständigen Polizeipräsidium München übermittelt:

„Nach den Vorgaben des Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr, gelten für den Einsatz stationärer Geschwindigkeitsmessanlagen für Zwecke der Verkehrssicherheit folgende Kriterien:

Es muss eine Örtlichkeit mit hohem Unfallrisiko und besonders hohem Verkehrsaufkommen gegeben sein, an der eine dauerhafte Überwachung erforderlich oder eine andere Form der Geschwindigkeitsüberwachung aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich oder zumindest erschwert ist. Beim Betreiben von stationären Messanlagen muss einer Reduzierung von Verkehrsunfällen absolute Priorität eingeräumt werden.

Beim Innsbrucker Ring ist das Unfallgeschehen als durchschnittlich zu betrachten, auch konnten dort im Jahr 2017 keine Verkehrsunfälle festgestellt werden, die auf eine überhöhte Geschwindigkeit zurückzuführen waren.

Deshalb sehen wir derzeit die Kriterien für den Einsatz einer stationären Geschwindigkeitsmessanlage nicht erfüllt.“

Die im **3. Antrag** erwähnte Maßnahme (Ausweitung der umliegenden Tempo-30-Zonen auf die Schlüsselbergstraße) haben wir rechtlich geprüft und das städtische Referat für Stadtplanung und Bauordnung (Abt. Verkehrsplanung) sowie die Polizei in das Prüfverfahren eingebunden.

Folgendes ist auszuführen:

§ 45 Abs. 1c der Straßenverkehrsordnung (StVO) ermächtigt die Straßenverkehrsbehörden, unter bestimmten Voraussetzungen Tempo-30-Zonen anzuordnen. Diese Ermächtigung umfasst auch das Recht, geeignete Straßen in bestehende Tempo-30-Zonen einzubeziehen. Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen kommen nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Des Weiteren dürfen Tempo-30-Zonen nur abseits von Vorfahrtstraßen eingerichtet werden. Innerhalb der Zonen muss grundsätzlich die Vorfahrtregelung „Rechts-vor-Links“ gelten. Gerade weil bei der Zonenregelung auf die Wiederholung geschwindigkeitsbeschränkender Verkehrszeichen im Inneren der Zone verzichtet und somit der „Sichtbarkeitsgrundsatz“ gelockert wird, muss im Interesse der Verkehrssicherheit an das Vorhandensein sonstiger Umstände, die innerhalb des Gebietes das „Zonenbewusstsein“ beim Kraftfahrer wach halten, ein strenger Maßstab angelegt werden. Hierzu gehört, dass die Zonenstraßen ein einheitliches Erscheinungsbild aufweisen und so ausgestaltet sind, dass sie den Eindruck einer besonderen Situation („Langsam-Straße“) vermitteln.

Laut dem Münchner Verkehrsentwicklungsplan (VEP) stellt die Schlüsselbergstraße keine örtliche Hauptverkehrsstraße dar. Sie erfüllt jedoch nicht die Merkmale einer Wohnstraße und besitzt keine gleichartigen Merkmale mit den umliegenden Wohnstraßen in den angrenzenden Tempo-30-Zonen (z. B. Isareckstraße, Altöttinger Straße). Vielmehr weist sie Fahrbahnmarkierungen auf und ist breiter angelegt als die angrenzenden Straßen. Auch sind die Gehwege auf beiden Straßenseiten durch Baumgräben vor dem Fahrverkehr geschützt. Zudem sind Radwege angelegt.

Im Münchner VEP existiert nachgeordnet zu einem Primär- und Sekundärnetz ein Tertiärnetz, welches weitere Verkehrsstraßen enthält, die nicht den Tempo-30-Zonen zuzuordnen sind und

deshalb weiterhin mit Tempo 50 befahren werden können (z. B. Straßen mit Bus und/oder wichtiger Sammelfunktion). Die Schlüsselbergstraße ist diesem Tertiärnetz zuzuordnen. Der Öffentliche Nahverkehr bedient diese Straße mit dem Bus.

Nach der Kategorisierung der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) kann die Schlüsselbergstraße als Quartiersstraße mit Verbindungsfunktion klassifiziert werden. Die Fahrzeugbelastung beträgt rund 11 500 Kfz/ 24 h (wobei es in den Spitzenstunden 875 bis 1000 Kfz/ h sind) und liegt damit weit über der normalen Verkehrsbelastung einer Straße innerhalb einer Tempo-30-Zone.

Zonenstraßen dürfen über keine lichtzeichengeregelten Kreuzungen oder Einmündungen verfügen. In der Schlüsselbergstraße sind Lichtsignalanlage zur Regelung des Verkehrs vorhanden.

Das Kreisverwaltungsreferat als Straßenverkehrsbehörde sieht daher keine Möglichkeit für eine Ausweitung.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
KVR-III/ 141