



**Dr. Thomas Böhle**  
Berufsmäßiger Stadtrat

I.

An die SPD-Stadtratsfraktion  
Rathaus  
Marienplatz 8  
80331 München

### **Nachbessern beim Verkehrsversuch Rosenheimer Straße**

Antrag Nr. 14-20 / A 03897 von Frau StRin Bettina Messinger, Herrn StR Christian Vorländer, Frau StRin Verena Dietl, Herrn StR Gerhard Mayer, Herrn StR Haimo Liebich, Herrn StR Jens Röver vom 13.03.2018

AZ.: D-HA II/V1 1402-20-0018

Sehr geehrte Frau Stadträtin Messinger,  
sehr geehrte Frau Stadträtin Dietl  
sehr geehrter Herr Stadtrat Vorländer,  
sehr geehrter Herr Stadtrat Mayer,  
sehr geehrter Herr Stadtrat Liebich,  
sehr geehrter Herr Stadtrat Röver  
sehr geehrte Damen und Herren,

nach § 60 Abs. 9 GeschO dürfen sich Anträge ehrenamtlicher Stadtratsmitglieder nur auf Gegenstände beziehen, für deren Erledigung der Stadtrat zuständig ist.

Sie beantragen beim Kreisverwaltungsreferat die Prüfung verschiedener verkehrsordnender Maßnahmen und Maßnahmen der Verkehrsüberwachung als Nachbesserung zum laufenden Verkehrsversuch „Tempo 30 in der Rosenheimer Straße zwischen Rosenheimer Platz und Orleansstraße mit unterstützenden Maßnahmen“. Zudem solle als Start für den zwölfmonatigen Verkehrsversuch erst zählen, wenn auch die Dialogdisplays angebracht sind.

Ruppertstr. 19  
80466 München  
Telefon: 089 233-45000  
Telefax: 089 233-45003

Das Kreisverwaltungsreferat trifft verkehrsrechtliche Maßnahmen auf öffentlichem Verkehrsgrund nach den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung. Markierungen und Beschilderungen richten sich nach den §§ 39 ff. StVO. Der Vollzug der Straßenverkehrsordnung ist eine laufende Angelegenheit, deren Besorgung nach Art. 37 Abs. 1 GO und § 22 GeschO dem Oberbürgermeister obliegt. Eine beschlussmäßige Behandlung der Angelegenheit im Stadtrat ist rechtlich nicht möglich.

Zu Ihrem Antrag vom 13.03.2018 teilen wir Ihnen aber Folgendes mit:

Zu 1: „Als Start des zwölfmonatigen Verkehrsversuches auf der Rosenheimer Straße soll erst zählen, wenn alle Installationen und baulichen Einrichtungen abgeschlossen sind. Dazu gehören auch die Dialogdisplays.“

Das für die Durchführung der Evaluation und damit auch für Beginn und Ende des Versuchszeitraums zuständige Referat für Stadtplanung und Bauordnung teilt dazu Folgendes mit:

„Um die Auswirkungen des Verkehrsversuchs beurteilen zu können, wird eine begleitende Evaluation der Maßnahme unter Federführung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung durchgeführt. Die Durchführung der diesbezüglichen Erhebungen und Auswertungen zum Vergleich mit der Vorher-Situation ist im Sommer 2018 vorgesehen. Der Zeitpunkt wurde unter Berücksichtigung des Aufstelldatums der Dialogdisplays (Anfang April 2018) und einer damit verbundenen ca. dreimonatigen Gewöhnungsphase gewählt. Gemäß der Erfahrungen mit geänderten Verkehrsführungen und umgesetzten Baumaßnahmen im Verkehrsbereich ist dieser Zeitraum zur Beurteilung eines repräsentativen Zustands ausreichend. Zusätzlich zu den vorgesehenen Erhebungen durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung werden die Erfahrungen und Rückmeldungen seit Beginn des Verkehrsversuchs am 09.11.2017 bis zum Ende im November 2018 laufend gesammelt und für die Evaluation berücksichtigt. Eine Verlängerung des Verkehrsversuchs von November 2018 bis April 2019 würde allerdings voraussichtlich keine wesentlichen neuen Erkenntnisse zu den Auswirkungen erbringen und wird deshalb nicht empfohlen.“

Dem Antragspunkt 1 kann daher auf Grund der Ausführungen des Referates für Stadtplanung und Bauordnung nicht entsprochen werden.

Zu 2: „Der Verkehrsversuch soll von Geschwindigkeitskontrollen begleitet werden, die geeignet sind, das Tempolimit durchzusetzen. Eine stationäre Messstation wäre sinnvoll. Insbesondere am östlichen Eingang des Versuchsbereichs soll durch verstärkte Kontrollen sichergestellt werden, dass das vorgeschriebene Limit von 30 km/h eingehalten wird, damit sich der Radverkehr sicher einfädeln kann. Durch flexible befristete Halteverbote soll dafür gesorgt werden, dass Platz für mobile Messungen vorhanden ist.“

Das für die Durchführung der Geschwindigkeitsüberwachung zuständige Polizeipräsidium hat dazu Folgendes mitgeteilt:

„Die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Rosenheimer Straße, im Bereich zwischen der Orleansstraße und dem Rosenheimer Platz wurde mit Anordnung der Landeshauptstadt München vom 27.07.2017 auf 30 km/h beschränkt.“

Seit August 2017 wird diese Geschwindigkeitsbeschränkung durch das Polizeipräsidium München zu unterschiedlichen Zeiten, vorwiegend jedoch tagsüber, mit mobilen Geschwindigkeitsmessgeräten überwacht. Lediglich im Zeitraum vom 28.09. – 12.10.2017 konnten aufgrund einer durchgehenden Baustelle keine Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt werden. Durch die in der Rosenheimer Straße vorhandene Kurzparkzone bieten sich immer wieder Lücken, die für die Aufstellung der Geschwindigkeitsmessgeräte genutzt werden können. Die Anbringung von „befristeten Haltverboten“, wie im Antrag gefordert, erscheint aus unserer Sicht daher nicht erforderlich. Bis zum 28.02.2018 wurden 51 Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Bei einem Fahrzeugdurchlauf von 40.695 gemessenen Fahrzeugen mussten 4.634 Kraftfahrer beanstandet werden. Die Beanstandungszahlen sind dabei kontinuierlich zurückgegangen.

Die Aufstellung von stationären Geschwindigkeitsüberwachungsgeräten unterliegt bestimmten, vom Bayerischen Staatsministerium des Innern und für Integration vorgegebenen Kriterien. Diese sehen vor, dass es sich um eine Örtlichkeit mit hohem Unfallrisiko und besonders hohem Verkehrsaufkommen handeln muss, an der eine dauerhafte Überwachung erforderlich oder eine andere Form von Geschwindigkeitsüberwachung aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich oder zumindest erschwert ist. Diese Kriterien liegen im genannten Streckenabschnitt der Rosenheimer Straße bislang nicht vor.“

Stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsgeräte werden daher nicht installiert.

Die Verkehrsüberwachung der Landeshauptstadt München ist für die Überwachung des ruhenden Verkehrs im Bereich der Rosenheimer Straße (Lizenzgebiete Franzosenviertel und Franziskanerstraße) zuständig. In diesem Zusammenhang wird auch der östliche Einfädelstreifen im Rahmen der personellen Möglichkeiten überwacht. Sollten vermehrt Verstöße festgestellt werden, werden zusätzlich zum regulären Dienstbetrieb entsprechende Schwerpunktkontrollen durchgeführt.

Zu 3: „Durch bauliche Maßnahmen bzw. Kontrollen soll verhindert werden, dass der Einfädelstreifen an der östlichen Fahrradeinfädelung als Parkstreifen genutzt wird, da sich der Radverkehr sonst nicht sicher einfädeln kann.“

Diese Forderung wurde vom dafür zuständigen Baureferat geprüft. Das Baureferat teilt dazu Folgendes mit:

„Durch bauliche Maßnahmen ist es nicht möglich, zu verhindern, dass auf dem Teil der Fahrbahn, der dem Einfädeln des Radverkehrs dient, geparkt werden kann. Die Straßenumbauarbeiten wurden in Ihrer Planungsphase mit allen an der Planung zu beteiligenden Dienststellen abgestimmt. Nur durch Einschreiten der Polizei bzw. der kommunalen Verkehrsüberwachung kann das illegale Beparken reduziert werden.“

Den Antragspunkten 2 und 3 kann daher, abgesehen von den Ausführungen zu den bereits regelmäßig stattfindenden mobilen Kontrollen des fließenden und des ruhenden Verkehrs, nicht entsprochen werden.

Zu 4: „Von Osten kommend soll sich der Radverkehr vor der Orleansstraße bei "Rot" an der Ampel auf einer roten Aufstellfläche vor dem MIV aufstellen können.“

Diese Forderung wurde bereits in der Beschlussvorlage „Durchführung eines Verkehrsversuchs Tempo 30 in der Rosenheimer Straße zwischen Rosenheimer Platz und Orleansstraße mit unterstützenden Maßnahmen“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 08788) auf Antrag des Bezirksausschusses 5 geprüft und dort auf Seite 15 wie folgt behandelt:

„Aufgeweitete Radaufstellstreifen“ kommen nur in Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten in Frage, damit die Mehrzahl der Radfahrenden den Aufstellstreifen auch nutzen kann. Dies ist nur sinnvoll z.B. bei der Ausfahrt aus dem untergeordneten Straßennetz in das Hauptstraßennetz, grundsätzlich aber nur in der durch Verkehrszeichen „Vorfahrt achten“ untergeordneten Knotenpunktzufahrt oder zum direkten Linksabbiegen für Radfahrende. Da die Rosenheimer Straße die vorfahrtberechtigte Hauptrichtung und zudem das direkte Linksabbiegen untersagt ist, könnte eine Vielzahl der Radfahrenden, insbesondere, wenn der Knoten bei Grün überquert wird, die Vorteile des Aufstellstreifens gar nicht nutzen und wäre bei hohem Verkehrsaufkommen spätestens bei Einfahrt in den Knoten ohne Furtmarkierungen wieder sich selbst überlassen. Die gefundene regelkonforme Gestaltung ist hingegen von allen Radfahrenden zu jeder Zeit gleich nutzbar und wird vom Kreisverwaltungsreferat auch als die nachvollziehbarste und verkehrssicherste Lösung gesehen.“

Dem Antragspunkt 4 kann daher nicht entsprochen werden.

Zu 5: „Für den Radverkehr, der von Westen kommend geradeaus über die Orleansstraße fahren will, muss eine sichere Lösung gefunden werden, z. B. durch einen rot markierten Radfahrstreifen und durch eine Aufstellfläche vor dem MIV an der Ampel.“

Ein Radfahrstreifen für den Radverkehr aus Richtung Westen im Bereich der LSA Orleans- / Rosenheimer Straße, wie von den AntragstellerInnen angeregt, erfordert eine separate Verkehrsfläche welche nur zu Lasten der dortigen Fahrspuranzahl gewonnen werden kann.

Die Radverkehrsmaßnahmen in der Rosenheimer Straße wurden jedoch unter der vom Stadtrat vorgegebenen Prämisse umgesetzt, dass die Anzahl der Fahrspuren nicht vermindert werden darf. Für Radfahrende in dem gegenständlichen Abschnitt der Rosenheimer Straße bedeutet dies also zwangsläufig immer, dass sie sich - wie vorher auch schon - im Mischverkehr zurecht finden müssen.

Bezüglich der vorgeschlagenen Aufstellfläche vor dem motorisierten Individualverkehr an der Ampel verweisen wir auf die entsprechenden Ausführungen weiter oben zu Punkt 4.

Dem Antragspunkt 5 kann daher auf Grund der aktuellen Beschlusslage nicht entsprochen werden.

Zu 6: „Rechtsabbieger, die vom Ostbahnhof kommend auf die Rosenheimer Straße fahren, sollen auch auf das Tempo 30 hingewiesen werden. Vom Ostbahnhof kommend werden Autofahrer vor der Kreuzung Orleansstraße/ Rosenheimer Straße darauf hingewiesen, dass es für Linksabbieger mit Tempo 30 weitergeht (baustellenbedingt). Es gibt allerdings keinerlei Hinweis darauf, dass es auch für Rechtsabbieger mit Tempo 30 weitergeht.“

Für Rechtsabbieger vom Ostbahnhof kommend wird der beantragte Vorhinweis auf Tempo 30 in der Rosenheimer Straße angebracht.

Dem Antragspunkt 6 kann entsprochen werden.

Um Kenntnisnahme von den vorstehenden Ausführungen wird gebeten. Wir gehen davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen ist.

## II. Abdruck von I.

### **An das Direktorium – Presse- und Informationsamt**

[\(presseamt@muenchen.de\)](mailto:presseamt@muenchen.de)

**An das Direktorium HA II / V1** ([antragsregistrierung.dir@muenchen.de](mailto:antragsregistrierung.dir@muenchen.de))

zur Zuleitung vom 13.03.2018 Az.: D-HA II/V1 1402-20-0018

**An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I** ([plan.ha1-3@muenchen.de](mailto:plan.ha1-3@muenchen.de))

**An das Baureferat T1** ([tiefbau.bau@muenchen.de](mailto:tiefbau.bau@muenchen.de))

**An das Polizeipräsidium München** ([pp-mue.muenchen.e4@polizei.bayern.de](mailto:pp-mue.muenchen.e4@polizei.bayern.de))

**KVR GL/24** ([beschlusswesen.kvr@muenchen.de](mailto:beschlusswesen.kvr@muenchen.de))

zum Austrag im RIS

jeweils per E-Mail mit der Bitte um Kenntnisnahme

Dr. Böhle