

Bündnis 90/DIE GRÜNEN Fraktion im BA 14

Geschäftsstelle für den Bezirksausschuss 14
Friedenstraße 40

81660 München

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Bezirksausschuss 14 Berg am Laim

Brigitte Schulz **Manuel Weiß**

Fraktionssprecher*innen

Alexandra Nürnberger **Hubert Kragler**

Barbara Reichart **Julian Strunz**

fraktion-14@gruene-bergamlaim-trudering-riem.de

<https://gruene-bergamlaim-trudering-riem.de>

Berg am Laim, den 6. September 2021

Berg am Laimer Tempo-30-Zonen vervollständigen

Die Stadt München wird aufgefordert, die folgenden Straßen in die sie umgebenden Tempo-30-Zonen aufzunehmen und somit den Flickenteppich unterschiedlicher Geschwindigkeitsbegrenzungen aufzulösen:

Atelierstraße

Baumkirchner Straße

Deggendorfer Straße

Dingolfinger Straße

Echardinger Straße

Eigenhausstraße

Else-Rosenfeld-Straße

Englmannstraße

Friedenstraße

Josephsburgstraße

Levelingstraße

Neumarkter Straße

Piusstraße

Riedgaustraße

St.-Michael-Straße

St.-Veit-Straße

Schlüsselbergstraße

Truderinger Straße

Weihenstephaner Straße

Explizit ausgenommen von dieser Maßnahme sollen alle vierspurigen Straßen im Stadtbezirk sein: die Bundesstraßen B2R (Mittlerer Ring), B304 Berg am Laim-Straßen/Kreillerstraße sowie die Aschheimer Straße, Ampfingstraße, Bad-Schachener-/Heinrich-Wieland-Straße, Schatzbogen und Rosenheimer Straße.

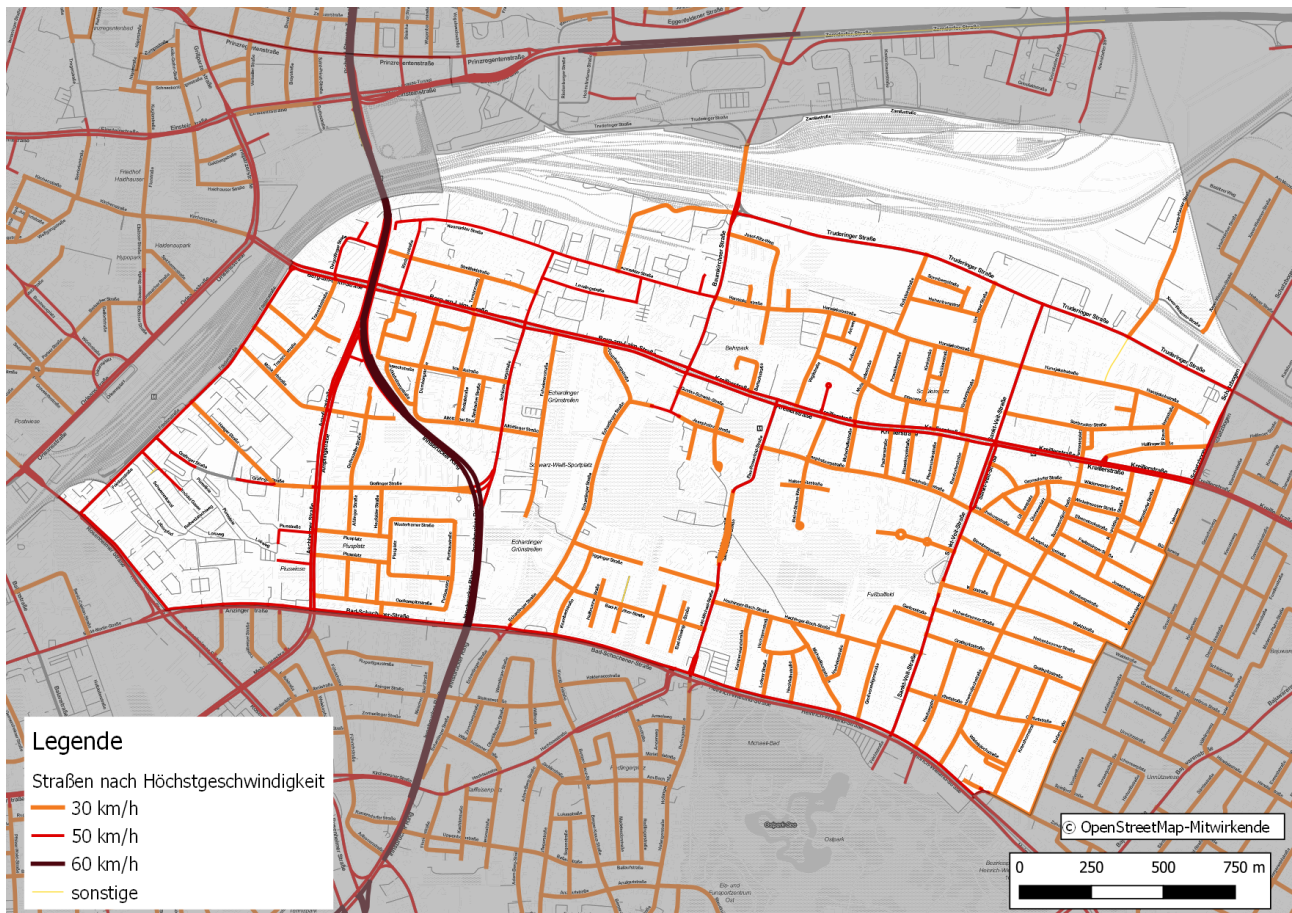
Straßen, die von überbezirklicher Bedeutung sind, kann an Kreuzungen Vorfahrt gewährt werden (Zeichen 301 Vorfahrt), sofern diese Kreuzungen nicht bereits durch eine Ampel geregelt sind. Ampeln sollen unter Ausschöpfung aller Möglichkeiten der StVO erhalten werden.

Die MVG wird aufgefordert, ihre Fahrpläne an das geänderte Tempo anzupassen und Anschlüsse weiterhin sicherzustellen.

Begründung

Im Stadtbezirk 14 Berg am Laim gibt es 155 Straßen mit einer Gesamtlänge von ca. 114 km. 75 Prozent davon sind derzeit Teil einer Tempo-30-Zone oder mit streckenweisen Geschwindigkeitsbegrenzungen vor Schulen, Kindergärten oder Altenheimen versehen. Nur noch 19

Straßen mit insgesamt 19,7 Kilometern Länge fehlen in diesem System. Von diesen sind die Hälfte keine 600 Meter lang.



Jede der genannten Straßen weist mindestens ein Merkmal auf, das für eine Aufnahme in eine Tempo-30-Zone spricht:

Straße	Länge in m	Charakteristik
Atelierstraße	373	Zu kurz, um auf 50 zu beschleunigen
Baumkirchner Straße	1.454	4 Ampeln, 1 T30 vor dem Kindergarten. Erhöhter Fußverkehr durch Tramstation, Schulwegen, Einzelhandel
Deggendorfer Straße	132	Zu kurz, um auf 50 zu beschleunigen
Dingolfinger Straße	395	Kurz, enge Kurve
Echardinger Straße	128	Kurzer Abschnitt zwischen zwei T30-Zonen
Eigenhausstraße	268	Zu kurz, um auf 50 zu beschleunigen
Else-Rosenfeld-Straße	742	2 Ampeln, verstärkter Fußverkehr vor U-Bahnhof
Englmannstraße	174	Zu kurz, um auf 50 zu beschleunigen
Friedenstraße	2.285	Zebrastreifen und verstärkter Fußverkehr am Ostbahnhof und durch Werksviertel
Josephsburgstraße	208	Ampel; Schulweg
Levelingstraße	677	Verstärkter Fußverkehr zw. Macherei und Discountern
Neumarkter Straße	2.343	Tempo 30 vor dem Kindergarten, Ausfahrten Lidl/Rossmann ¹
Piusstraße	322	Zu kurz, um auf 50 zu beschleunigen
Riedgaustraße	509	Ampel
Sankt-Michael-Straße	833	Ampel, enge Kurve, Zebrastreifen, Altenheim

¹ Siehe auch [BA 20-26 / B 00982: Neumarkter Straße für den Radverkehr sicherer machen](#)

Straße	Länge in m	Charakteristik
Sankt-Veit-Straße	3.094	3 Ampeln, Fußgängerübergang, Fahrbahnverengung durch Parkplätze sowie demnächst durch T30 vor der Schule
Schlüsselbergstraße	1.312	Geschwindigkeitsverzögerung auf der Höhe des Prima-Markts und der Ampel
Truderinger Straße	3.873	2 Ampeln, verengte Fahrbahn, Radstreifen (unzureichend breit) und demnächst Baustelle und danach TG-Ausfahrten
Weihenstephaner Straße	546	Verstärkter Fuß- und Radverkehr durch Bus- und Tramhaltestelle, Lidl und demnächst der Macherei

Zusätzlich zu der Vereinfachung bei der Kennzeichnung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten hat eine auf 30 km/h reduzierte Geschwindigkeit Vorteile in vielen weiteren Bereichen:

Verkehrssicherheit: Der Anhalteweg halbiert sich etwa bei 30 km/h gegenüber 50 km/h. Die Wucht eines Aufpralls ist geringer. Unfälle werden seltener und sind weniger heftig.

Verkehrsfluss: Die regelmäßigen und in kurzen Abständen wechselnden Höchstgeschwindigkeiten in Kombination mit Ampeln führen zu vielen Beschleunigungs- und Abbremsmanövern, was zu einem Ziehharmonika-Effekt und Staubildung führt. In einer Stadt wie München, wo sich fließender Autoverkehr, Parksuchverkehr sowie Radfahrer*innen oft den gleichen Straßenraum teilen, harmonisiert Tempo 30 den Verkehrsfluss.

Verkehrslärm: Die unter „Verkehrsfluss“ beschriebenen regelmäßigen Beschleunigungen und Bremsmanöver erzeugen im innerstädtischen Bereich die meisten Lärmemissionen.

Luftqualität und Klima: Wenn sich aus den unter „Verkehrsfluss“ genannten Gründen der Verkehrsfluss verbessert und v.a. das Bremsen und Beschleunigen abnimmt, entstehen weniger Abgase, Aufwirbelungen, Reifen- und Bremsabriebe. Auch werden die Straßenbeläge weniger beansprucht. Insgesamt sinken vor allem die Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂), Feinstaub (PM10) und elementarer Kohlenstoff (EC).

Verständlichkeit und Akzeptanz: Eine weitgehend durchgängige Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 ist deutlich verständlicher für Verkehrsteilnehmende und leichter umzusetzen als der derzeitige Schilderwald und Flickenteppich je nach Straßenhöhe, Straßenseite und Uhrzeit. Dies stört und irritiert viele Autofahrer*innen, ebenso führt es zu mangelnder Geschwindigkeitsanpassung und Kontrolle der Tempo-30-Beschränkungen.

Fahrradsicherheit: In Tempo-30-Zonen gibt es keine Radweg-Benutzungspflicht. Nachdem es in den genannten Straßen entweder gar keine Radwege gibt oder die Benutzungspflicht bereits aufgehoben wurde oder wird (siehe Neumarkter Straße, St.-Michael-Straße), ändert sich diesbezüglich nur wenig. Bestehende bauliche Radwege bleiben zunächst bestehen und können benutzt werden, wie in der Josefsburgstraße oder Sonnwendjochstraße zu sehen ist.