



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat  
Postfach, 80313 München

**Verkehrs- und Bezirksmanagement -  
Bezirk Süd-Ost  
GB2-13**

per E-Mail  
An den Vorsitzenden des BA14 – Berg am  
Laim  
Herr Alexander Friedrich  
über BA-Geschäftsstelle Ost  
Friedenstraße 40  
81660 München

Postfach  
80313 München  
Telefon: 089 -  
Telefax: 089 -  
Dienstgebäude:  
Implerstraße 9  
Zimmer: [REDACTED]  
Sachbearbeitung:  
[REDACTED]

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

10.01.2022

### **Berg am Laimer Tempo-30-Zonen vervollständigen**

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 03050 des Bezirksausschusses 14 - Berg am Laim  
vom 28.09.2021

Sehr geehrter Herr Friedrich,  
sehr geehrte Damen und Herren,

der o.g. Antrag des Stadtbezirkes 14 - Berg am Laim wurde dem Mobilitätsreferat zur federführenden Bearbeitung zugeleitet. Darin fordern Sie die Aufnahme von 18 Straßen in die sie umgebenden Tempo-30-Zonen.

Das Mobilitätsreferat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Tempo 30-Zonen unterliegen bestimmten Kriterien, die in der Straßenverkehrs-Ordnung und den entsprechenden Verwaltungsvorschriften definiert sind und u. a. ausführliche Vorgaben über die an Tempo-30-Zonen und Zonenstraßen zu stellenden Anforderungen enthalten. Sie sind für die Straßenverkehrsbehörden bindend.

Danach kommen Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Des Weiteren dürfen Tempo-30-Zonen nur abseits von Vorfahrtstraßen eingerichtet werden. Innerhalb einer Tempo-30-Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregelung "rechts vor links" gelten. Ausnahmen hiervon sind zulässig, wenn z. B. Belange des Öffentlichen Personennahverkehrs dies erfordern. Gerade weil bei der Zonenregelung auf die Wiederholung geschwindigkeitsbeschränkender Verkehrszeichen innerhalb 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 wer-

den. Hierzu gehört, dass die Zonenstraßen ein einheitliches Erscheinungsbild aufweisen und so ausgestaltet sind, das sie den Eindruck einer besonderen Situation ("Langsam-Straße") vermitteln.

Die oben aufgeführten Voraussetzungen sind für die beantragte **Baumkirchner Straße, Neumarkter Straße, Weihestephaner Straße, Schlüsselbergstraße, Else-Rosenfeld-Straße, St.-Michael-Straße und St.-Veit-Straße** nicht erfüllt. Sie entsprechen jeweils nicht den Merkmalen einer Zonenstraße innerhalb einer Tempo 30-Zone. Charakteristik und Erscheinungsbild unterscheiden sich bei diesen breiten und stärker frequentierten Straßen sehr von den ihnen angegliederten Seitenstraßen. Sie sind gegenüber ihren angrenzenden Seitenstraßen mittels Zeichen 306 StVO als Vorfahrtstraßen beschildert. Es findet in nicht unerheblichem Maße Durchgangsverkehr statt. Eine rechts-vor-links-Vorfahrtsregelung kommt dort wegen der untergeordneten Bedeutung der einmündenden Seitenstraßen nicht in Betracht. Sie vermitteln jeweils den optischen Eindruck einer Vorfahrtstraße (größere Verkehrsbedeutung als die Seitenstraßen, Fahrbahnmittelmarkierung, in großen Abschnitten Baumreihen entlang der Fahrbahn). Beim Befahren dieser Straßen könnte sich bei den Kraftfahrern deshalb kein "Zonenbewusstsein" einstellen.

Die **Eigenhausstraße** ist eine sehr ruhige, kurze und schmale Stichstraße mit Wendehammer, die isoliert von anderen Straßen liegt und keine „Zone“ darstellt. Da die Straße sehr kurz ist und somit nicht „gerast“ werden kann, besteht kein Bedarf an einer Änderung der derzeitigen Geschwindigkeitsregelung.

Die **Deggendorfer Straße** und die von ihr abgehende **Dingolfinger Straße** (Stichstraße) weisen keinerlei Wohnbebauung auf. Beide Straßen liegen in einem sogenannten Kerngebiet, das vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben und zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur dient. Zulässig sind neben Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäuden auch Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke. Von einer allgemeinen Akzeptanz einer Tempo 30-Zone und damit auch der Einhaltung der Geschwindigkeitsregelung ist in diesem Gebiet ohne Wohnbebauung nicht auszugehen. Eine Erforderlichkeit zur Temporeduzierung wird auf einer Gesamtlänge von knapp 200 m mit zudem kurvigen Verlauf nicht gesehen.

Die **Englmannstraße** zeichnet sich nicht durch erhöhten Fußgänger-Querungsbedarf aus, sondern ist stark durch Gewerbebetriebe, insbesondere KFZ-Betriebe, geprägt. In der angrenzenden **Levelingstraße** wird derzeit großflächig gebaut. Hier entsteht „Die Macherei“, ein innovatives Stadtquartier. Beide Straßen befinden sich in einem reinen Gewerbegebiet und sind entsprechend durch angesiedelte gewerbliche Betriebe gekennzeichnet. Es ist sinnvoll, die Prüfung auf eine Änderung der aktuellen Geschwindigkeitsregelung erst vorzunehmen, wenn das Quartier „Die Macherei“ bezogen ist und das Verkehrsgeschehen angemessen eingeschätzt werden kann.

Auch die **Friedenstraße, Atelierstraße und Piusstraße** sollten nicht isoliert betrachtet werden, sondern in der Gesamtbetrachtung „Werksviertel“ auf ihre „Zoneneignung“ geprüft werden. An dieser Stelle sei an den bereits beantworteten Antrag des Bezirksausschusses Berg am Laim auf Einführung einer Tempo 30-Zone im gesamten Werksviertel erinnert (BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 05409 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 – Berg am Laim vom 23.10.2018).

Bereits Bestandteil von Tempo 30-Zonen sind dagegen die **Echardinger Straße** sowie die

## Josephsburgstraße.

Für die **Riedgaustraße** und den **westlichsten Teil der Neumarkter Straße** hingegen ist die Aufnahme in die kürzlich eingerichtete Tempo 30-Zone Streitfeldstraße mit Tomannweg vorstellbar. Die Riedgaustraße und der westlichste Teil der Neumarkter Straße liegen ebenfalls in einem allgemeinen Wohngebiet. Es findet kein ÖPNV-Verkehr statt und der Durchgangsverkehr spielt eine untergeordnete Rolle. Nach Entfernung der Fahrbahnmarkierungen (Leitlinien) kann eine Erweiterung der bestehenden Tempo 30-Zone um die Riedgaustraße und den westlichsten Teil der Neumarkter Straße erfolgen.

Wir haben auch die Möglichkeit einer Geschwindigkeitsregelung als Einzelfallmaßnahme, d. h. aus Gründen einer besonders erheblichen Verkehrsgefährdung geprüft. Danach liegen für keine der aufgeführten Straßen Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit vor, die eine Reduzierung der gesetzlich vorgegebenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h erforderlich machen würde. Nach polizeilichen Erkenntnissen ist die Unfall- und Beschwerdelage hinsichtlich überhöhter oder nicht angepasster Geschwindigkeiten völlig unauffällig.

Seitens SWM/MVG wird zudem auf Folgendes hingewiesen:

„Die Fahrzeiten für die Fahrgäste des ÖPNV würden sich infolge der Tempo-30-Zonen verlängern. Das und die zu erwartende Verschlechterung der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des ÖPNV verhält sich widersprüchlich zu den permanent geäußerten Forderungen aus der Politik, den ÖPNV attraktiver zu gestalten, um den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV zu fördern.

Je attraktiver der ÖPNV ist, umso eher sind die Bürgerinnen und Bürger zum Umstieg bereit und umso weniger private Fahrzeuge sind unterwegs. Ein attraktiver ÖPNV ist daher ein entscheidender Baustein zur Reduzierung der verkehrsinduzierten Lärm- und Schadstoffbelastung.

Konkret betroffen wären auf den beantragten Straßen Streckenabschnitte der Buslinien 187, 190, 191, 195 und N79. Wir gehen davon aus, dass für den jeweiligen Streckenabschnitt durch die Reduzierung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit folgende Mehrfahrzeiten eintreten würden:

- Linie 187: 30 Sekunden je Richtung
- Linien 190/191: 70 Sekunden je Richtung
- Linie 195: 20 Sekunden je Richtung
- Linie N79: 45 Sekunden je Richtung

Dies klingt erst mal nicht viel, ist aber angesichts der in den vergangenen Jahren permanent eintreffenden Anfragen zu Geschwindigkeitsbeschränkungen entlang der Linienwege von Buslinien sehr kritisch zu sehen, da eine kontinuierliche Einführung mehrerer „kleiner“ Fahrzeitverlängerungen auf einer Linie in Summe durchaus spürbare Auswirkungen auf die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Gesamtlinie hat.

Mit hohen Investitionen durch die Landeshauptstadt München wurden in der Vergangenheit das Tramliniennetz und etliche Buslinien beschleunigt (aktuell zum Jahresende 2021 zum Beispiel die Linien 190/191), um die Reisezeiten zu verkürzen und den ÖPNV zuverlässiger und attraktiver zu gestalten. Mit der Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen würden diese Investitionen wieder zunichtegemacht.

Zudem gibt die Neufassung des Nahverkehrsplans Zielvorgaben zur Reisegeschwindigkeit von Bus- und Tramlinien vor. Die Einhaltung dieser Ziele wird durch die Einführung von

Geschwindigkeitsbeschränkungen weiter erschwert.

Daher lehnen die Stadtwerke München GmbH (SWM) und die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in folgenden Straßen ab:

Baumkirchner Straße, Else-Rosenfeld-Straße, Friedenstraße, Neumarkter Straße (zwischen Weihenstephaner Straße und Baumkirchner Straße), Schlüsselbergstraße, St.-Michael-Straße, St.-Veit-Straße und Weihenstephaner Straße.“

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 03050 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden. Er ist damit behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

[Redacted signature block]

[Redacted signature block]

[Redacted signature block]

[Redacted signature block]

gez.

[Redacted signature block]