

14.4.2015

**Gemeinsamer Antrag der Bezirksausschüsse 14, 16, 17 und 18 hinsichtlich der zeitnahen, weiteren Planungen für einen kreuzungsfreien Ausbau des Mittleren Rings vom Candidtunnel bis zum Innsbrucker Ring – TOP 3.4.10 der Sitzung des BA 16 am 16.4.2015**

### Antrag

1. Die Ziffern 5 und 6 aus den Anregungen zur Umsetzung des Antrags werden mit folgenden Formulierungen unmittelbar in den Antrag aufgenommen:

Bereits vorab sind folgende Maßnahmen zu prüfen und ggf. umzusetzen:

- Optimierung des ÖPNV im Südosten der Stadt in Verbindung mit der Schaffung zusätzlicher Park&Ride-Flächen für Pendler und der Schaffung eines elektronischen Verkehrsleitsystems für ankommende Autofahrer zur nächstgelegenen freien Park&Ride-Möglichkeit.
- Planung und Umsetzung eines wenigstens partiellen Ausbaus des S-Bahn-Südrings zur Erhöhung der Kapazitäten und Alternativen im ÖPNV unter Nutzung der bereits existenten Bahnhöfe Harras, Mittersending, Siemenswerke, Solln und Deisenhofen.

Zusätzlich wird hierzu folgender Punkt in den Antrag aufgenommen:

- Auf den Straßen des Mittleren Rings mit unmittelbar angrenzender Wohnbebauung wird in der Zeit von 22:00 bis 6:00 die zulässige Geschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt und als Begleitmaßnahmen hierzu werden Dialogdisplays aufgestellt und Geschwindigkeitsüberwachungsgeräte (Blitzer) installiert.

### Begründung

In der aktualisierten und ergänzten Zusammenfassung der Vorschläge von VIEREGG - RÖSSLER zum Ausbau des Mittleren Rings vom 13.2.2015 wird zur Chiemgaustraße darauf hingewiesen, dass diese zwar auch Ampeln enthält, doch die absolute Verkehrsmenge deutlich geringer ist, so dass die verkehrliche Notwendigkeit des Ausbaus nicht an erster Stelle steht. Dem Innsbrucker Ring wird zwar aus verkehrlicher Sicht die höchste Priorität beigemessen, aber gleichzeitig ausgeführt:

Fraktionsvorsitzende:	Astrid Schweizer	Hofangerstraße 160	81735 München	Tel.: 089 6805309
Stellvertr. Fraktionsvor.:	Markus Guinand	Kurt-Eisner-Str. 41	81735 München	Tel.: 089 95417755
Stellvertr. Fraktionsvor.:	Stefan Lorenz	Quiddestr. 10	81735 München	Tel.: 089 45461689
Schriftführer.:	Joe Hensel	Rudolf-Zorn-Str. 16	81739 München	Tel.: 089 82955980

*„Die Belastung der Anwohner ist beim Innsbrucker Ring in Teilabschnitten geringer als bei anderen Tunnelprojekten, da an einigen Stellen schon eine Lärmschutzbebauung realisiert wurde. Ein durchgehender Tunnel ist deshalb hier nicht unbedingt erforderlich. Allerdings ist die städtebauliche Situation nirgendwo am Mittleren Ring so desolat wie im Bereich des Ortskerns von Ramersdorf: Dieser historische Ortskern ist hier durch drei breite Straßen eingekesselt, es gibt aufgrund der momentanen verkehrlichen Situation auch keine Perspektive für eine städtebauliche Entwicklung.“*

Nach unserem Kenntnisstand ist derzeit völlig offen, wann welche Tunnel in München gebaut werden sollen. Nach Presseberichten soll alles auf einen Start mit der Landshuter Allee hindeuten und erst danach käme die Tegernseer Landstraße an die Reihe. Aus diesem Grund und auch im Hinblick auf die langen Bauzeiten sind für die vom Verkehr auf dem Mittleren Ring betroffenen Anwohner schneller umsetzbare Maßnahmen angezeigt.

Zur Begründung der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der Zeit von 22:00 bis 6:00 wird auch auf die im Auftrag des Bundesumweltamtes erstellte und im April 2015 veröffentlichte Untersuchung „TUNE ULR Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungsärmrichtlinie - Arbeitspaket 2: Geschwindigkeitsreduzierungen“ (<http://www.umweltbundesamt.de/publikationen/tune-ulr-technischwissenschaftliche-unterstuetzung>) . In dieser Veröffentlichung ist auf den Seiten 2 und 3 u. A. ausgeführt:

#### *„1.1 Vorliegende Erfahrungen*

*Die bereits vorliegenden Studien wurden über Literaturrecherchen und über eine Umfrage in der Fachkommission Verkehr des Deutschen Städtetags vom 7.10.2011 zusammengetragen. Gut die Hälfte der zitierten Studien wurden einer vorliegenden Berliner Evaluierung entnommen.*

*Der Schwerpunkt liegt auf empirische Untersuchungen unter „normalen“ Rahmenbedingungen, weil sie mehr Auskunft über tatsächliche Wirkungen geben als Modellrechnungen mit allgemeinen Annahmen oder Untersuchungen unter Laborbedingungen. Daher wurden keine Untersuchungen berücksichtigt, die ausschließlich auf Annahmen und Modellberechnungen beruhen. Insgesamt liegen 27 auswertbare Untersuchungen zum Verkehrsverhalten auf Hauptverkehrsstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vor, davon 25 aus Deutschland und zwei aus der Schweiz.*

*Die Auswertung der vorliegenden Untersuchungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen führt zu folgenden Ergebnissen:*

- Die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h bewirkt Rückgänge der mittleren Geschwindigkeit um bis zu 16 km/h, wenn keine Begleitmaßnahmen ergriffen werden. Mit Geschwindigkeitskontrollen liegt der Rückgang bei bis zu 18 km/h. Es werden vor allem die hohen Geschwindigkeiten reduziert.*
- Messergebnisse zeigen, dass der Befolgungsgrad mit zunehmender Dauer seit der Anordnung zunimmt. Nachher-Messungen sollten daher frühestens sechs Monate nach der Anordnung und über einen längeren Zeitraum erfolgen.*

Fraktionsvorsitzende:	Astrid Schweizer	Hofangerstraße 160	81735 München	Tel.: 089 6805309
Stellvertr. Fraktionsvor.:	Markus Guinand	Kurt-Eisner-Str. 41	81735 München	Tel.: 089 95417755
Stellvertr. Fraktionsvor.:	Stefan Lorenz	Quiddestr. 10	81735 München	Tel.: 089 45461689
Schriftführer.:	Joe Hensel	Rudolf-Zorn-Str. 16	81739 München	Tel.: 089 82955980

- Die gemessenen Mittelungspegel sinken nach der Anordnung von Tempo 30 um rund 1 bis 4 dB(A).
  - Die vorliegenden Untersuchungen zeigen eine leichte Abnahme der Luftschadstoffbelastung nach Einführung von Tempo 30. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Qualität des Verkehrsflusses vermutlich einen größeren Einfluss hat als die zulässige Höchstgeschwindigkeit.
  - Tempo 30 führt in den untersuchten Fällen nicht zu nennenswerten Verkehrsverlagerungen in andere Straßen oder zu signifikanten Verschlechterungen des Verkehrsflusses.
  - Tendenziell nennen die Studien neutrale bis positive Entwicklungen bei der Verkehrssicherheit.
  - In den Fällen mit Anwohnerbefragungen werden überwiegend positive Reaktionen auf Tempo 30 festgestellt. Die Befragten fühlen sich mit Tempo 30 trotz einer vergleichsweise geringen Pegelsenkung weniger durch Lärm belästigt als vorher.
  - Die gefahrenen Geschwindigkeiten werden nachweislich senkend beeinflusst durch Dialogdisplays, Geschwindigkeitskontrollen, die Anzeige der Gründe der Geschwindigkeitsbeschränkung und die Wiederholung der Beschilderung.
- Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die positiven Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen nach den vorliegenden Studien überwiegen.“

Josef Kress-del Bondio

Andrea del Bondio

Astrid Schweizer

Fraktionsvorsitzende:	Astrid Schweizer	Hofangerstraße 160	81735 München	Tel.: 089 6805309
Stellvertr. Fraktionsvor.:	Markus Guinand	Kurt-Eisner-Str. 41	81735 München	Tel.: 089 95417755
Stellvertr. Fraktionsvor.:	Stefan Lorenz	Quiddestr. 10	81735 München	Tel.: 089 45461689
Schriftführer.:	Joe Hensel	Rudolf-Zorn-Str. 16	81739 München	Tel.: 089 82955980