



Dr. Thomas Böhle
Berufsmäßiger Stadtrat

I.

An die
CSU-Stadtratsfraktion
Herrn StR Manuel Pretzl

**Fraunhoferstraße neu planen 2
Tempo 30 einführen**

Antrag Nr. 14-20 / A 06087 von Herrn BM Manuel Pretzl
vom 18.10.2019, eingegangen am 18.10.2019

Az. D-HA II/V1 6312-15-0030

Sehr geehrter Herr Stadtrat Pretzl,

nach § 60 Abs. 9 GeschO dürfen sich Anträge ehrenamtlicher Stadtratsmitglieder nur auf Gegenstände beziehen, für deren Erledigung der Stadtrat zuständig ist.
Ihr an das Kreisverwaltungsreferat gerichteter Antrag vom 18.10.2019 bezieht sich auf die Einführung von Tempo 30 in der Fraunhoferstraße.

Das Kreisverwaltungsreferat als Straßenverkehrsbehörde trifft verkehrsrechtliche Maßnahmen auf öffentlichem Verkehrsgrund nach den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung. Der Vollzug der Straßenverkehrsordnung ist eine laufende Angelegenheit, deren Besorgung nach Art. 37 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 GO und § 22 GeschO dem Oberbürgermeister obliegt. Eine beschlussmäßige Behandlung der Angelegenheit im Stadtrat ist daher rechtlich nicht möglich.

In Abstimmung mit dem Oberbürgermeister kann ich Ihnen zu Ihrem Antrag inhaltlich Folgendes mitteilen:

Gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO kann die Straßenverkehrsbehörde die Benutzung von Straßen oder Straßenabschnitten aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken. Das Gleiche gilt nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO zum Schutz der Wohnbevöl-

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

kerung vor Lärm und Abgasen.

Bei Verkehrsbeschränkungen und Verboten des fließenden Verkehrs ist zu beachten, dass grundsätzlich eine Gefahrenlage vorliegen muss, die unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt (§ 45 Abs. 9 Satz 3 StVO). Dies gilt u.a. nicht für Anordnungen vor sensiblen Einrichtungen wie Schulen und Kindertagesstätten (§ 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO). Mit der am 28.04.2020 in Kraft getretenen StVO-Novelle ist eine besondere Gefahrenlage auch für Verkehrsversuche nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO entfallen.

Der Gesetzgeber hat die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 50 km/h beschränkt. Die Straßenverkehrsbehörde kann von dieser Norm nur in den Fällen abweichen, in denen besondere, in der StVO definierte, Gründe vorliegen. Sie müssen in einer besonderen Unfalllage, einer außergewöhnlichen Eigenart des Straßenverlaufes und solchen Tatsachen begründet sein, die der Kraftfahrer aus seiner Sicht nicht wahrzunehmen vermag (VwV zu Zeichen 274 StVO).

Bei der Ermessensentscheidung, wie der Verkehr zu regeln ist, sind die beteiligten Interessen (z. B. der Anwohner*innen, der Verkehrsteilnehmer*innen oder der Behörden zum Erhalt von Sicherheit und Ordnung) gegeneinander abzuwägen. In einer Gesamtbetrachtung werden alle im geprüften Straßenzug ersichtlichen Gründe für verkehrsrechtliche Maßnahmen, ggf. auch in Teilbereichen (Verkehrssicherheit, Lärm- und Luftbelastung, Tempo 30 vor Schulen, KiTas etc.) in die Abwägung der letzten Endes zu treffenden Entscheidung einbezogen.

Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h aus Gründen der Verkehrssicherheit ist vorliegend gemessen an den strengen Voraussetzungen der StVO mangels besonderer Gefahrenlage (insbesondere gibt es auch kein außergewöhnliches Unfallaufkommen) nicht möglich.

Die Fraunhoferstraße gehört jedoch zu den Standorten mit Überschreitung des gesetzlichen Jahresgrenzwertes für Stickstoffdioxid (2019: 45 µg/m³). Nachdem aus bundesweiten Erfahrungen bisher nicht eindeutig hervorgeht, ob eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 40 oder auf 30 km/h im Sinne des Immissionsschutzes (Luft und Lärm) besser ist, beabsichtigen das Kreisverwaltungsreferat und das Referat für Gesundheit und Umwelt in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung die Durchführung eines zweistufigen Verkehrsversuchs in der Fraunhoferstraße. Hierbei sollen für je ein Jahr die lufthygienischen Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung zunächst auf 40 km/h und anschließend auf 30 km/h evaluiert werden. Neben möglicherweise auftretenden Verbesserungen bei der Luftschadstoffbelastung wird sich zugleich bei niedrigeren Geschwindigkeiten die hohe Lärmbelastung verringern.

Der Beginn des Pilotversuchs mit der Beschilderung von Tempo 40 wird für das 3.Quartal 2020 angestrebt. Nach Abschluss der jeweils einjährigen Zeiträume werden alle relevanten Belange unter Einbeziehung des örtlichen Bezirksausschusses, des Polizeipräsidiums und der Münchner Verkehrsgesellschaft MVG gewürdigt und eine dauerhafte Anordnung getroffen.

Ich bitte Sie von den vorstehenden Ausführungen Kenntnis zu nehmen und gehe davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen ist.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Thomas Böhle
Berufsmäßiger Stadtrat