Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
Postfach, 80313 München

Schulwegsicherheit und Unfallkommission
MOR-GB2.23

I.

Per E-Mail
Über das DIR – BA-Geschäftsstelle Ost
bag-ost.dir@muenchen.de
An den BA 14 - Berg am Laim
Herr Friedrich

Ihr Schreiben vom	Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Datum
			17.04.2026

Erhöhung der Verkehrssicherheit an der Kreuzung Kreillerstraße / St.-Veit-Straße
BA-Antrag Nr. 20-26 / B 08597 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 - Berg am Laim

Sehr geehrter Herr Friedrich,

vielen Dank für Ihren Antrag vom 27.01.2026, zu welchem wir Ihnen Folgendes mitteilen können:

Zu Punkt 1 – Errichtung eines Rotlicht- und Geschwindigkeitsblitzers in alle Richtungen, wie an der Kreuzung Wasserburger Landstraße / Bajuwarenstraße an der stadteinwärtigen Seite

Das für die Überwachung des fließenden Verkehrs in der Kreillerstraße (zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h; mehrspurige Hauptverkehrsstraße) zuständige Polizeipräsidium München teilte uns Folgendes mit:

„Die Errichtung und Inbetriebnahme einer stationären Überwachungsanlage (Rotlicht und / oder Geschwindigkeit) ist an sehr enge Bedingungen geknüpft. Durch das Bayerische Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration wurden folgende Kriterien für den Einsatz einer stationären Überwachungsanlage zum Zwecke der Verkehrssicherheit vorgegeben:

Es muss eine Örtlichkeit mit hohem Unfallrisiko und besonders hohem Verkehrsaufkommen gegeben sein, an der eine dauerhafte Überwachung erforderlich oder eine andere Form von Überwachung aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich oder zumindest erschwert ist. Beim Betreiben von stationären Überwachungsanlagen muss einer Reduzierung von Verkehrsunfällen absolute Priorität eingeräumt werden.

[LHM-Schutzbedarf: 2]

<u>Unfallsituation</u>

*Im angefragten Bereich ereigneten sich im **Jahr 2024** insgesamt neun polizeilich registrierte Verkehrsunfälle:*

VU-Kurzaufnahme (Kleinunfälle): 3

VU mit Sachschäden (Anzeige): 4

2x Beim Abbiegen nach links Vorrang des Gegenverkehrs missachtet
1x Rotlicht (von St.-Veit-Straße kommend)
1x Beim Wenden LSA beschädigt

VU mit Personenschäden: 2

1x Auffahrunfall im Kreuzungsbereich beim hintereinander Abbiegen
1x Fußgänger bei Rotlicht Kollision mit Tram

VU mit tödlichen Ausgängen: 0

VU unter Beteiligung zu Fuß Gehender: 1

VU unter Beteilung Rad Fahrender: 0

Schulweg-VU: 0

VU mit Unfallursache „Geschwindigkeit“: 0

*Im angefragten Bereich ereigneten sich im **Jahr 2025** insgesamt sieben polizeilich registrierte Verkehrsunfälle:*

VU-Kurzaufnahme (Kleinunfälle): 1

VU mit Sachschäden (Anzeige): 0

VU mit Personenschäden: 5

2x Beim Wenden den Vorrang des Gegenverkehrs missachtet
1x Unklare Konstellation zwischen Wender mit Querverkehr
2x Linksabbiegen und den Vorrang des entgegenkommen Radfahrers missachtet

VU mit tödlichen Ausgängen: 1

1x Beim Abbiegen nach links Kollision mit <u>bei Rotlicht</u> gefahrenen Gegenverkehr

VU unter Beteiligung zu Fuß Gehender: 0

VU unter Beteilung Rad Fahrender: 2

Schulweg-VU: 0

[LHM-Schutzbedarf: 2]

VU mit Unfallursache „Geschwindigkeit“: 0

*Im **Jahr 2026** (bis 12.04.2026) ereigneten sich bislang noch keine polizeilich registrierten Verkehrsunfälle.*

In der Gesamtschau kann aus polizeilicher Sicht mitgeteilt werden, dass die Verkehrsunfalllage im angefragten Bereich, insbesondere unter Verhältnissetzung der dort vorherrschenden, insbesondere während der Berufsverkehrszeiten, hohen Verkehrsbelastung aus unserer Sicht gerade noch unauffällig ist. Es handelt sich um keinen Unfallhäufungspunkt, da dort aktuell nicht vier oder mehr Verkehrsunfälle innerhalb von 365 Tagen mit identischen Fahrbeziehungen stattgefunden haben.

Wir sehen an dieser Verkehrskreuzung einzig jene Fahrbeziehungen als konfliktträchtig und potenziell unfallgefährlich an, bei welchen Fahrzeugführende in beide Fahrtrichtungen im Verlauf der Kreillerstraße jeweils nach links in die St.-Veit-Straße abbiegen wollen und hierzu den Vorrang des Gegenverkehrs auf der Kreuzungsmitte abwarten müssen. Hier bestehen unseres Erachtens nach defizitäre Sichtbeziehungen der Abbiegewilligen in den vorrangberechtigten Gegenverkehr.

<u>Verkehrsaufkommen</u>

Während der üblichen Berufsverkehrszeiten ist dieser Verkehrsknoten, insbesondere im Verlauf der Kreillerstraße, stark durch motorisierte und nichtmotorisierte Verkehre frequentiert.

<u>Überwachungstätigkeit des Polizeipräsidiums München</u>

Die Kreillerstraße befindet sich im Bereich zwischen der Baumkirchner Straße und der Bajuwarenstraße im Geschwindigkeitsmessprogramm des Polizeipräsidiums München. Im Zeitraum vom 01.01.2025 bis 31.12.2025 wurden hier durch die Verkehrspolizeiinspektion Verkehrsüberwachung insgesamt 36 Geschwindigkeitsmessungen mittels Großgerät durchgeführt. Bei einem Durchlauf von 147.567 Fahrzeugen kam es zu 908 Geschwindigkeitsverstößen im Verwarnungsbereich und zu 333 Geschwindigkeitsverstößen im Anzeigenbereich. Es wurden 16 Fahrverbote generiert. Die Beanstandungsquote lag mit 0,84 Prozent in einem niedrigen Bereich. Hinsichtlich einer überproportionalen Massierung von Rotlichtverstößen an diesem Verkehrsknoten liegen uns weder aus vermehrten diesbezüglichen Bürgereingaben noch aus eigenen Feststellungen entsprechende Hinweise vor.

<u>Sonstiges</u>

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten an der Kreuzung Kreillerstraße / St.-Veit-Straße wäre eine Messung der Fahrzeuge nur stadteinwärts (westlich) möglich, da in die andere Fahrtrichtung im Kreuzungsbereich kein ausreichender Platz vorhanden ist bzw. die Anlage dann zu weit von der Haltlinie entfernt wäre, was einer gerichtsverwertbaren Messung entgegenstünde. Insgesamt gesehen werden die vom Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration vorgegebenen Kriterien für die Errichtung und Inbetriebnahme einer stationären Überwachungsanlage im angefragten Bereich derzeit <u>nicht</u> erfüllt.“

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Zu Punkt 2 – Errichtung einer Regelgeschwindigkeit von 30 km/h im Kreuzungsbereich

Der Gesetzgeber hat die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften auf 50 km/h festgelegt. Die Straßenverkehrsbehörde kann von dieser Vorgabe nur in den Fällen abweichen, in denen besondere, in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) definierte Gründe vorliegen. Insbesondere dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur dort angeordnet werden, wo aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. Die Straßenverkehrsbehörden dürfen somit nur dann in den Verkehr eingreifen, wenn Besonderheiten vorliegen, welche sich von ähnlich gelagerten Situationen (Großstadtverhältnisse) deutlich unterscheiden. Sie müssen z. B. in einer besonderen Unfalllage, einer außergewöhnlichen Eigenart des Straßenverlaufes oder solchen Tatsachen begründet sein, die der Kraftfahrer aus seiner Sicht nicht wahrzunehmen vermag.

Die vom Bezirksausschuss geforderte generelle Errichtung einer Regelgeschwindigkeit von 30 km/h im Kreuzungsbereich ist jedoch nicht möglich, da die Kreuzung vom Verlauf, der Verkehrsbelastung, der Ausstattung etc. vielen Kreuzungen im Stadtgebiet ähnelt, wo Hauptverkehrsstraßen aufeinandertreffen. Auch liegt keine signifikant erhöhte Unfalllage an gegenständlicher Kreuzung vor, die eine generelle Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h begründen würde. Laut Polizeipräsidium München ist die Anzahl der Unfälle – bezogen auf die Verkehrsmenge – nicht ungewöhnlich. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für den kompletten Kreuzungsbereich, also beide Fahrtrichtungen der Kreillerstraße, ist daher aktuell nicht ausreichend begründbar.

Das Mobilitätsreferat wird jedoch für den stadtauswärtigen Fahrverkehr der Kreillerstraße (Fahrtrichtung Ost) die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im Bereich der Kreuzung und dessen Zulaufs anordnen. Begründet wird dies damit, dass sich in den letzten Jahren wiederholt mehrere Verkehrsunfälle in der Konstellation ereignet haben, dass auf der Kreillerstraße in westliche (stadteinwärtige) Richtung fahrende Kraftfahrzeuge beim Linksabbiegen in die südliche St.-Veit-Straße mit vorrangberechtigten Fahrzeugen kollidierten, welche die Kreillerstraße in östliche (stadtauswärtige) Richtung befuhren. Aufgrund dieser leicht auffälligen Unfalllage – unterhalb der Schwelle einer Unfallhäufungsstelle – und der Tatsache, dass diese Linksabbieger aktuell auf „Vollscheibe“ fahren und nicht generell getrennt signalisiert sind, erachtet das Mobilitätsreferat die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h für den stadtauswärtigen Fahrverkehr der Kreillerstraße (Fahrtrichtung Ost) im Sinne einer präventiven Verkehrssicherheitsarbeit (Vision Zero) als vertretbar. Diese verkehrsrechtliche Maßnahme ist aktuell jedoch nur temporär als Übergangslösung geplant, bis der altersbedingte Austausch der Lichtsignalanlage (LSA) Kreillerstraße / St.-Veit-Straße (s. Seite 5 Ausführungen unten unter Spiegelstrich 3) umgesetzt ist. Das Mobilitätsreferatsreferat wird die dafür erforderliche verkehrsrechtliche Anordnung erlassen und das Baureferat mit der Errichtung der Beschilderung beauftragen. Bis zur Umsetzung bitten wir jedoch noch um etwas Geduld.

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Zu Punkt 3 – Optimierung der Ampelphasen, insbesondere in Hinblick auf Quer-, Begegnungs-, Fuß- und Radverkehr

Die Lichtsignalanlage (LSA) Kreillerstraße / St.-Veit-Straße ist mit einem Betriebsalter von inzwischen bald 27 Jahren am Ende ihres technischen Lebenszykluses angelangt. Änderungen an der LSA im Bestand sind somit nur mehr in einem sehr begrenzten Rahmen möglich. Die speziellen baulichen Gegebenheiten (v. a. im westlichen und südlichen Kreuzungsbereich), sowie die Berücksichtigung der "über Eck" geführten Straßenbahn, binden zudem erhebliche Zeitressourcen der LSA und mindern somit auch die planerischen Freiheitsgrade für Änderungen an der LSA-Steuerung deutlich. Weitergehende Änderungen an der LSA sind mit der vorhandenen Gerätetechnik nicht mehr realisierbar.

Die bei Beeinflussung des Signalprogrammablaufs durch die abbiegende Straßenbahn erwirkten Mindestfreigabezeiten für Fußgänger*innen haben überwiegend auf die westliche und südliche Querungsstelle Einfluss. Die im Bestand versorgten Mindestfreigabezeiten für diese Querungsbeziehungen gewährleisten einen Mindeststandard. Die ermittelten durchschnittlichen Freigabezeiten sind deutlich höher und erfüllen somit auch weitergehende Komfortansprüche. Somit sollte es auch für mobilitätseingeschränkte Personen in der Vielzahl der Fälle möglich sein, die Fahrbahnen im Rahmen der angebotenen Freigabe- und Schutzzeit sicher und ohne übertriebene Eile komplett zu queren.

Durch verschiedene umgesetzte Maßnahmen konnte bereits eine Verbesserung der Querungssituation für Radfahrende und Fußgänger*innen erzielt werden. Hierzu möchten wir vor allem auf die Roteinfärbung der relevanten Radfurten hinweisen, wodurch abbiegende Fahrzeugführer*innen auf den Vorrang der parallel querenden Radfahrenden und Fußgänger*innen fokussiert werden. Ergänzend angebrachte Trixispiegel verbessern zusätzlich die rückwärtige Sichtbeziehung abbiegender Fahrzeugführer*innen. Die Sichtbeziehungen im Bereich der LSA sind allgemein als gut zu bewerten.

Um die Verkehrssicherheit präventiv weiter zu erhöhen, wird das Mobilitätsreferat folgende Maßnahmen an der LSA Kreillerstraße / St.-Veit-Straße vorbereiten / umsetzen:

- Bestandsnachrüstung eines Warnblinkers, um linksabbiegende Fahrzeuge in die südliche St.-Veit-Straße auf den Gegenverkehr zu fokussieren
- Nachrüstung einer Sichtblende an einem Fußgängersignalgeber im Bereich der südlichen St.-Veit-Straße, um eine Fehlinterpretation dieses Signals durch abbiegende Fahrzeugführer*innen zu erschweren
- beschleunigter altersbedingter Austausch der LSA Kreillerstraße / St.-Veit-Straße, um die technischen Voraussetzungen zu schaffen ggf. auch weitergehende Maßnahmen im Zusammenhang mit geplanten straßenbaulichen Projekten realisieren zu können, mit dem Ziel, die linksabbiegenden Verkehrsströme in der Kreillerstraße gesichert zu führen

Bis zur Umsetzung dieser Maßnahmen bitten wir um Geduld.

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Zu Punkt 4 – Physische Absicherung der Tramhaltestelle Kreillerstraße, damit gefährliche Situationen beim Überqueren der St.-Veit-Straße, um zur Haltestelle zu kommen, minimiert werden

Die für die Haltestelle zuständigen Stadtwerke München (MVG) teilte uns Folgendes mit:

„Die Nachrüstung einer Tramhaltestelle in Mittellage mit Geländern oder Pollern verursacht Kosten im niedrigen sechsstelligen Bereich. Vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage muss jeweils genau abgewogen werden, ob an der betreffenden Haltestelle eine entsprechende Gefahrenlage herrscht, ob die Haltestelle nicht ohnehin für den barrierefreien Ausbau vorgesehen ist, und ob die örtlichen Gegebenheiten eine Nachrüstung zulassen. Aufgrund der geringen Haltestellenbreite können an der Haltestelle „Kreillerstraße“ keine Geländer oder Poller nachgerüstet werden, da ansonsten die vorgeschriebene Durchgangsbreite der Haltestelle unterschritten würde. Unser Fachbereich ist aufgrund der anstehenden barrierefreien Ertüchtigung der Haltestelle mit dem Bezirksausschuss Berg am Laim im Austausch. Die Umsetzung erfolgt voraussichtlich im Jahr 2028 im Schatten der Baumaßnahmen zum Ausbau der 2. S-Bahn-Stammstrecke und der damit verbundenen notwendigen Sperrung der Unterführung Berg-am-Laim-Straße.“

Unabhängig davon kann der Bereich um die Tramhaltestelle „Kreillerstraße“ in Bezug auf Unfälle zwischen dem Fußverkehr und dem motorisierten Verkehr als unauffällig bezeichnet werden. Eine Unfallauswertung für den Zeitraum ab 01.01.2020 ergab lediglich einen einzigen Verkehrsunfall. Bei diesem schon länger zurückliegenden Unfall (Mai 2021) querte eine zu Fuß gehende Person bei Rot der Fußgängerampel 5 Meter neben der Fußgängerfurt die St.-Veit-Straße in westliche Richtung, um die Tram zu erreichen. Es kam zum Zusammenstoß mit einem PKW, bei welchem die zu Fuß gehende Person verletzt wurde. Letztlich können sich solche Unfälle aber an jeder Haltestelle ereignen, wenn zu Fuß Gehende verbotswidrig bei Rot die Straße queren und dabei nicht auf den fließenden Verkehr achten, um noch das jeweilige öffentliche Verkehrsmittel erreichen zu wollen.

Zu Punkt 5 – Der avisierte Umbau der Kreuzung, der im Hinblick der Tramverlängerung in Richtung Haar geplant ist, soll unabhängig vom Tramausbau vorgezogen werden

Bezüglich des avisierten Umbaus der Kreuzung können die Stadtwerke München (MVG) und das Mobilitätsreferat mitteilen, dass bauliche Änderungen am Knotenpunkt (gemäß aktuellem Planungsstand) im Projekt "Barrierefreier Ausbau der Tramhaltestelle Kreillerstraße" und im Straßenprojekt „St.-Veit-Straße“ eingeplant sind.

Der Antrag des Bezirksausschusses ist damit satzungsgemäß erledigt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

MOR-GB2.23

[LHM-Schutzbedarf: 2]