

München, den 02.03.2021

ANTRAG: Regelgeschwindigkeit Tempo 30

Der BA 5 möge beschließen

Der Oberbürgermeister bewirbt sich für die Landeshauptstadt München beim Bundesverkehrsministerium als Modellkommune für eine Regelgeschwindigkeit von Tempo 30. Nur in ausgewählten, formell begründeten Hauptverkehrsadern soll die Höchstgeschwindigkeit Tempo 50 gelten. Die Landeshauptstadt München folgt damit dem Beispiel der Stadt Freiburg im Dezember 2020 und kommt damit dem einstimmig beschlossenen Ziel der Vision Zero einen wichtigen Schritt näher.

Begründung

Die Herabsetzung der Regelgeschwindigkeit auf Tempo 30 ist eine lang bestehende Forderung des Deutschen Städtetags. Die StVO sieht innerörtlich eine grundsätzliche Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 vor – alle Ausnahmen müssen einzeln begründet, geprüft und genehmigt werden. Derzeit kann Tempo 30 nur in sensiblen Bereichen wie Wohngebieten oder Schularealen mit Unfallschwerpunkten oder aus Lärmschutzgründen genehmigt werden. Tempo-30-Zonen sollten sich einheitlich darstellen und sind ebenso zu begründen. Seit 2016 muss vor allen Einrichtungen mit besonders schwachen und verletzlichen Verkehrsteilnehmenden wie Kitas, Schulen, Krankenhäusern und Altenheimen kein Unfallschwerpunkt mehr nachgewiesen werden („vorbeugende Schulwegsicherheit“), stattdessen kann standardmäßig für eine kurze Strecke Tempo 30 mit Zeitbegrenzung angeordnet werden. Das Ergebnis in Münchens dichten Stadtvierteln: ein Schilderwald und Flickenteppich der Höchstgeschwindigkeit je nach Straßenseite und Uhrzeit.

Ein gutes Beispiel hierfür im 5. Stadtbezirk ist die Falkenstraße, in der kürzlich Tempo 30 eingeführt wurde, weil es so viele Tempo-30-Stellen gibt.

Fraktion der Grünen im BA 05 Au-Haidhausen:

W. Beck, J. Gebhard, U. Goldstein, C. Hartmann, F. Klug, E. Lankes, U. Martini (Initiative), S. Rümelin, S. Schmitz, J. Spengler, H. Stangenberg, A. Stanzel, M. Wiesbeck

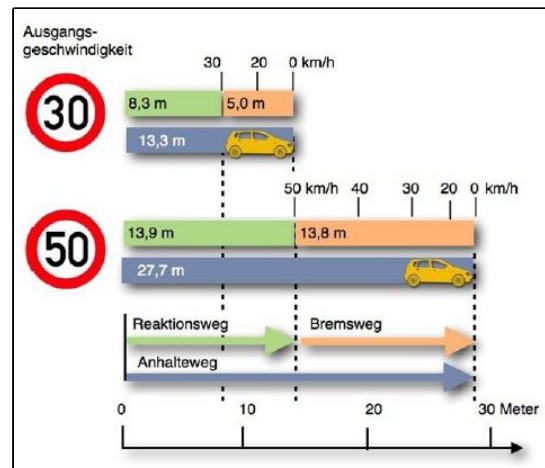
Fraktionssprecher*in: Sonja Rümelin und Arnošt Štanzel



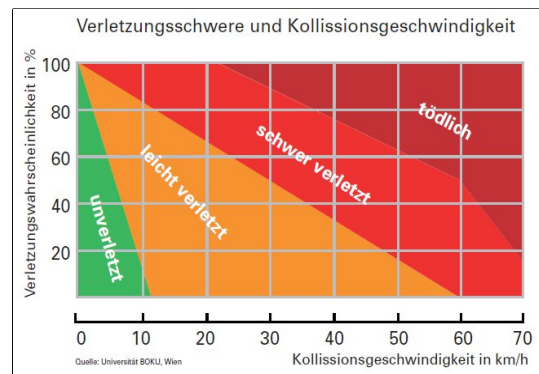
In dicht besiedelten Stadtteilen wie Au-Haidhausen gibt es jetzt schon viele Tempo-30-Zonen. Junge und alte Verkehrsteilnehmende sowie reger Fußverkehr und Radverkehr sind der Regelfall - nicht die Ausnahme. Zeit, Tempo 30 zur Regelgeschwindigkeit zu machen! Darüber hinaus fordern BürgerInnen im Bezirksausschuss regelmäßig eine Reduktion der Geschwindigkeit.

Durch eine Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 ergeben sich viele Vorteile für alle Münchner*innen in den Bereichen, die wie folgt systematisch aufgeführt werden: (1) Verkehrssicherheit, (2) Verkehrsfluss, (3) Verkehrslärm, (4) Luftqualität und Klima, (5) Verständlichkeit und Akzeptanz, (6) Stadtbild, Kosten und Verwaltungsaufwand sowie (7) Fußverkehr und Nachbarschaft.

1. **Verkehrssicherheit:** ob es überhaupt zu einer Kollision zwischen Verkehrsteilnehmer*innen kommt hängt von der Geschwindigkeit ab, denn von ihr leitet sich der Bremsweg ab. Der Anhalteweg halbiert sich etwas bei 30 km/h gegenüber 50 km/h (Abbildung 1). Wenn es dann zu einer Kollision kommen sollte, hängt die Unfallschwere maßgeblich von der Aufprallgeschwindigkeit ab¹. Der Unterschied von Tempo 30 zu Tempo 50 eines Autos beim Aufprall auf eine Fußgängerin entscheidet signifikant über deren Überlebenschance – das Sterberisiko steigt nicht linear, sondern steigt ab ca. 30 km/h rapide an². Dann steigt die Wahrscheinlichkeit einer schweren oder tödlichen Verletzung, wobei ältere Menschen die niedrigsten Überlebenschancen haben.³ Bei Tempo 30 gibt es also tendenziell weniger Unfälle mit geringeren Folgen⁴. Für die Verwirklichung der Vision Zero ist es daher unerlässlich, die Höchstgeschwindigkeiten an Verkehrsbereichen mit regelmäßigem Fuß- und Radverkehr auf gleichen oder naheliegenden Flächen zu reduzieren. In einer dichten Stadt



Anhalteweg bei Tempo 30 v. Tempo 50 bei einer Reaktionszeit von einer Sekunde und einer Bremsverzögerung von $6,5 \text{ m/s}^2$ (entspricht trockener Fahrbahn, bei Nässe länger) (Grafik: Hubert Ströhle für ADFC)



Verletzungsschwere und Aufprallgeschwindigkeit (Grafik: Hubert Ströhle, Daten: Uni BOKU)

¹ Die Aufprallgeschwindigkeit ergibt sich bei gleicher Fahrtrichtung durch die Geschwindigkeitsdifferenz der Verkehrsteilnehmenden, bei entgegengesetzter Fahrtrichtung aus der Summe.

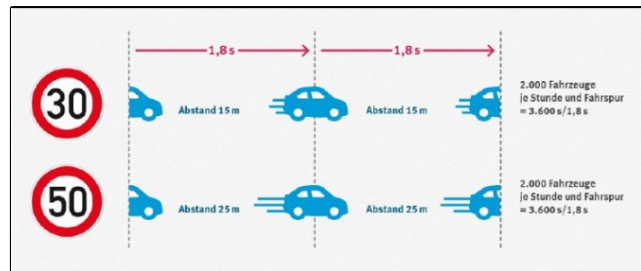
² https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/speed/speed_is_a_central_issue_in_road_safety/speed_and_injury_severity_de

³ Eine Übersicht zu Sterberaten basiert auf vier Studien ist hier zu finden: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/156686/verkehrssicherheit/risiko-fussgaenger-kollision-fahrzeug-todesfall-geschwindigkeit-tempo30/>

⁴ S. 15, Heinrichs, E., Scherbarth, F., & Sommer, K. (2016). Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Publikation für das Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstraesen>

wie München ist dies der Regelfall. Daher sollte Tempo 30 die Regelgeschwindigkeit sein. Nur auf geschützten, baulich getrennten Verkehrsadern sollen Höchstgeschwindigkeiten über 30 km/h erlaubt sein. Auch der wissenschaftliche Beirat des Bundesverkehrsministeriums, der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) sowie die Verkehrsverbände FUSS e.V., ADFC und VCD sprechen sich deswegen für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit aus⁵.

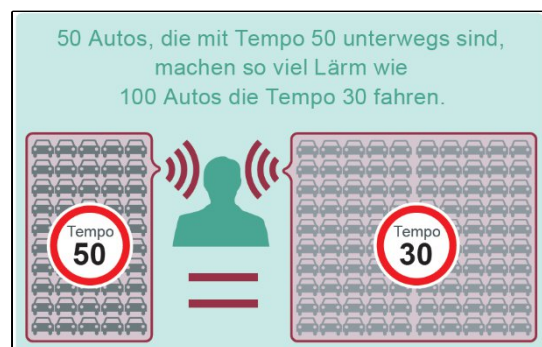
- Verkehrsfluss:** die regelmäßig und in kurzen Abständen wechselnden Höchstgeschwindigkeiten in Kombination mit Ampeln führen zu vielen Beschleunigungs- und Abbremsmanövern. An vielen Tempo-50-Strecken gibt es außerdem Stellplätze, was den deutlichen langsameren Parksuchverkehr verursacht. All diese Faktoren



Prinzip der Sättigungsverkehrsstärke Tempo 30 und Tempo 50 im Vergleich (Umweltbundesamt 2016, S. 5)

beeinträchtigt den Verkehrsfluss, denn die Be- und Entschleunigung des vorausfahrenden Verkehrsteilnehmenden wirken sich auf die darauffolgenden Verkehrsteilnehmenden aus. Der kleinteilige Wechsel ist zudem verwirrend und nicht alle Autos beachten diese Regeln – das führt zu größeren Geschwindigkeitsdifferenzen, was den Verkehrsfluss weiter verschlechtert⁶. Bei durchgängigem Tempo 30 ist nur ein geringerer Sicherheitsabstand zwischen Fahrzeugen notwendig. Dies führt dazu, dass die Sättigungsverkehrsstärke (Fahrzeuge/Stunde und Fahrspur) bei Tempo 30 und Tempo 50 gleich bleibt⁷. Das Bundesumweltamt kommt deswegen zu dem Schluss, dass eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auch innerstädtische Hauptstraßen nicht oder nicht nennenswert in ihrer Funktion beeinträchtigt. Dafür steigt die Homogenität – für die Autofahrer*innen wird der Verkehr fließender, gleichmäßiger und entspannter. 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 in Punkt 2 beschriebenen regelmäßigen Beschleunigen und Bremsmanöver erzeugen im innerstädtischen Bereich die meisten Lärmemissionen. Bei höheren Geschwindigkeiten entstehen zudem



Lärmbelastung bei Tempo 50 im Vergleich zu Tempo 30 (Grafik: Hubert Ströhle, Quelle der Daten VCD)

⁵ https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Verkehrssicherheit/VCD_Position_-_Tempo30_2012.pdf

⁶ S. 9, Heinrichs, E., Scherbarth, F., & Sommer, K. (2016). Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Publikation für das Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstraessen>

⁷ S. 5, Heinrichs, E., Scherbarth, F., & Sommer, K. (2016). Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Publikation für das Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstraessen>

zusätzliche Lärmemissionen. Dies begründet z.T. die nächtliche Geschwindigkeitsreduktionen aus Lärmschutzgründen in manchen Straßenzügen, z.B. vor Krankenhäusern. Begleituntersuchungen an Hauptverkehrsstraßen zeigen den nach einer Tempo-30-Anordnung um 1 bis 4 dB(A) niedrigeren Mittelungspegel, wobei besonders die Maximalpegel und die Pegelschwankungen sinken⁸. Die Reduktion dieser störenden Einzelereignisse, z.B. scharfes Abbremsen bei roter Ampel oder schnelles Anfahren, ist besonders wichtig für Gesundheit und Schlafqualität. Fazit: die Lärmkulisse wird leiser und gleichmäßiger. Eine flächendeckende Regelgeschwindigkeit von 30 km/h würde dazu führen, dass Münchens Anwohner*innen und Fußgänger*innen tagsüber wie auch nachts weniger unter den Verkehrslärm leiden, der durch starkes Bremsen und Beschleunigen sowie hohe Fahrgeschwindigkeiten entsteht.

- Luftqualität und Klima:** wenn sich aus den in (2) 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)⁹. Durch die Reduktion von Geschwindigkeit und Beschleunigungen sinkt ebenso der Spritverbrauch. Zusätzlich stärkt die Verkehrsberuhigung die Attraktivität des Radverkehrs, was die klimafreundliche Wirkung der Regelgeschwindigkeit Tempo 30 indirekt verstärkt¹⁰. Hierbei gilt es zu erproben, wie der ÖPNV trotz neuer Regelgeschwindigkeit beschleunigt werden kann, ebenso sind für den schienengebundenen ÖPNV Ausnahmen sicherzustellen.
- Verständlichkeit und Akzeptanz:** eine 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, die so wichtig sind für die Sicherheit von Kindern und Senior*innen. Mit der neuen Regelgeschwindigkeit wäre allen klar: in München gilt grundsätzlich rund um die Uhr Tempo 30. Die Ausnahmen wären wenige und durch ihre Bauweise deutlich anders gestaltete Straßen, z.B. am Mittleren Ring. Auch Geschwindigkeitsmessungen wären deutlich einfacher – derzeit sind diese bei den kurzen Streckenabschnitten z.B. vor Schulen schwer möglich.
- Stadtbild, Kosten und Verwaltungsaufwand:** in München gilt bereits in 80-85% des Straßennetzes Tempo 30 – mindestens für diesen Großteil des Straßennetzes bräuchte es keine Beschilderungen und Markierungen zur Höchstgeschwindigkeit mehr. Als der Kreisverwaltungsreferent Blume-Beyerle (parteilos) 2011 die Regelgeschwindigkeit Tempo 30 vorschlug, wurde berechnet, dass sich dadurch die Anzahl der Verkehrsschilder von

⁸ S. 13, Heinrichs, E., Scherbarth, F., & Sommer, K. (2016). Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Publikation für das Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstraesen>

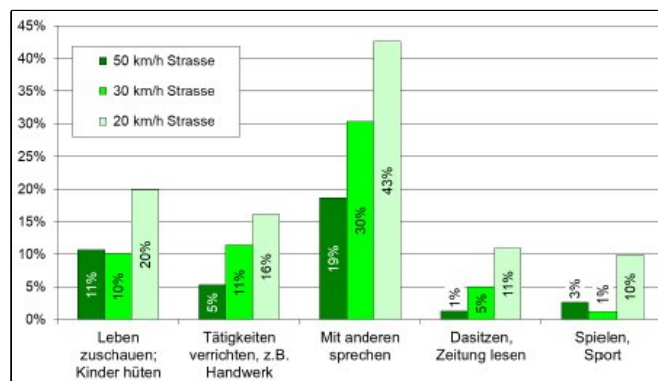
⁹ S. 15, Heinrichs, E., Scherbarth, F., & Sommer, K. (2016). Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Publikation für das Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstraesen>

¹⁰ <https://www.adac.de/-/media/pdf/vek/fachinformationen/urbane-mobilitaet-und-laendlicher-verkehr/tempo30pro-contra-adac-bro.pdf>

12.000 auf 4.000 dritteln würde¹¹. Was anfangs mit Kosten für die Neuordnung und Umplanung verbunden wäre, würde sich über die gesunkene Anzahl der Schilder amortisieren, denn alle Schilder und Markierungen bedürfen regelmäßiger Wartung und Erneuerung. Das Stadtbild und insbesondere die Fußgänger*innen würden profitieren, stehen doch die 12.000 Schilder vielerorts auf oder an den Gehwegen. Die Verwaltung müsste nicht mehr den Großteil der Straßen auf ihre formale/gesetzliche Eignung für Tempo 30 prüfen, sondern nur noch wenige Verkehrsadern auf die formale Eignung für Tempo 50. Die Beweispflicht würde sich umdrehen und deutlich weniger Aufwand erfordern.

7. **Fußverkehr und Nachbarschaft:** schnell befahrene Straßen schlagen Schneisen durch Viertel und Nachbarschaften. Für nachbarschaftliche Beziehungen, insbesondere zwischen gegenüberliegenden Straßenseiten, ist geringer und langsamer Verkehr notwendig. Donald Appleyard zeigte bereits 1981 mit dem verkehrswissenschaftlichen Klassiker „Lebenswerte Straßen“,

dass sich Menge und wahrgenommenes Gefahrenpotenzial von motorisiertem Verkehr in einer Straße auswirkt auf das Nachbarschaftsgefühl, Häufigkeit und Art von Aktivitäten, Aufenthalt und Gesprächen auf dem Gehweg sowie die Identifikation mit dem Wohnort. Dies wird bis heute regelmäßig empirisch belegt, auch mit Bezug auf Tempo-50- und Tempo-30-Straßen¹². Eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h kann große Vorteile für die Nachbarschaft, den Fußverkehr und die Aufenthaltsqualität an vielen Straßenecken und straßennahen Plätzen haben. Nachbar*innen könnten sich beim Plausch besser hören, bessere Luft atmen, besser die Straßenseite wechseln und mehr Kontakte zur anderen Nachbarschaft knüpfen. Ihre Kinder könnten sich durch die verbesserte Verkehrssicherheit freier bewegen und. Der Fußverkehr würde profitieren – und davon profitiert das ganze Viertel, den Fußgänger*innen bringen Geselligkeit und erhöhen das Sicherheitsgefühl (vgl. „Augen auf der Straße“¹³). Eine nachhaltige, flächendeckende Beruhigung und Harmonisierung des Verkehrs hätten positive Effekte auf die Lebensqualität der Menschen, ihre Gesundheit sowie den nachbarschaftlichen Zusammenhalt im Bezirk.



Aktivitäten im öffentlichen Raum, Erwachsenenbefragung N = 365
(Quelle und Grafik: Sauter & Hüttenmoser 2006)

¹¹ <https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/2346704.pdf>, <https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/tempo-30-ueberall-abgeschmettert-art-143901>

¹² Z.B. Sauter, D., & Hüttenmoser, M. (2006). Integrationspotenziale im öffentlichen Raum urbaner Wohnquartiere. Zürich, Urban Mobility Research & Dokumentationsstelle "Kind und Umwelt", <http://www.kindundumwelt.ch/de/files/NFP51MOSchlusszusammenfassung.pdf>; siehe auch Jan Gehl (2010) Städte für Menschen.

¹³ Jane Jacob (1961) *Tod und Leben großer Amerikaner Städte*. https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-658-10438-2_22

BA 05 Au-Haidhausen



Der Deutsche Städtetag sucht derzeit Modellkommunen, die sich auf Landesebene und Bundesebene dafür einsetzen, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit mit der Ausnahme ausgewählter Hauptverkehrsadern zu erproben. Freiburg hat dies Anfang Dezember 2020 getan. Auch die neue Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz, Maike Schäfer (Grüne) aus Bremen, will sich in ihrer Amtsperiode für die Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 innerorts einsetzen. Die Chancen stehen gut, dass München als drittgrößte Stadt in Deutschland einen wichtigen Beitrag zur Erprobung der Regelgeschwindigkeit Tempo 30 leisten kann: für die Vision Zero, für das Klima und für eine menschenfreundliche Stadt.



Fraktion im Bezirksausschuss 08
Schwanthalerhöhe



Fraktion **Die Linke & ÖDP**
im BA 8 Schwanthalerhöhe

Antrag an den Bezirksausschuss 08 Schwanthalerhöhe für die Sitzung am 23. März 2021

Tempo 30 Regelgeschwindigkeit

Antrag

Der Oberbürgermeister bewirbt sich für die Landeshauptstadt München beim Bundesverkehrsministerium als Modellkommune für eine Regelgeschwindigkeit von Tempo 30. Nur in ausgewählten, formell begründeten Hauptverkehrsadern soll die Höchstgeschwindigkeit Tempo 50 gelten. Die Landeshauptstadt München folgt damit dem Beispiel der Stadt Freiburg im Dezember 2020 und kommt damit dem einstimmig beschlossenen Ziel der Vision Zero einen wichtigen Schritt näher.

Begründung

Die Herabsetzung der Regelgeschwindigkeit auf Tempo 30 ist eine lang bestehende Forderung des Deutschen Städtetags. Die StVO sieht innerörtlich eine grundsätzliche Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 vor – alle Ausnahmen müssen einzeln begründet, geprüft und genehmigt werden. Derzeit kann Tempo 30 nur in sensiblen Bereichen wie Wohngebieten oder Schularealen mit Unfallschwerpunkten oder aus Lärmschutzgründen genehmigt werden. Tempo-30-Zonen sollten sich einheitlich darstellen und sind ebenso zu begründen. Seit 2016 muss vor allen Einrichtungen mit besonders schwachen und verletzlichen Verkehrsteilnehmenden wie Kitas, Schulen, Krankenhäusern und Altenheimen kein Unfallschwerpunkt mehr nachgewiesen werden („vorbeugende Schulwegsicherheit“), stattdessen kann standardmäßig für eine kurze Strecke Tempo 30 mit Zeitbegrenzung angeordnet werden. Das Ergebnis in Münchens dichten Stadtvierteln: ein Schilderwald und Flickenteppich der Höchstgeschwindigkeit je nach Straßenseite und Uhrzeit.

Bereiche mit wechselnder Höchstgeschwindigkeit finden sich im BA8 und ganz München zuhauf:

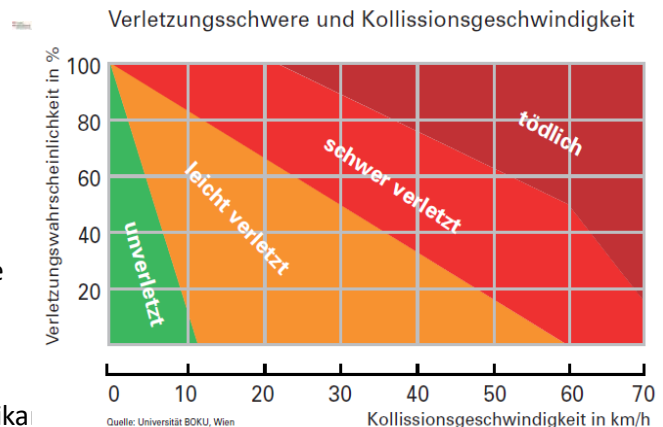
<https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Kreisverwaltungsreferat/Verkehr/Verkehrssicherheit/Tempo-30-Zonen.html> - schließlich gibt es über 300 Tempo-30-Zonen, sodass bereits 80-85% des Straßennetzes eingeschlossen sind. Dies zeigt: in einer dichten Stadt wie München mit viel Mischbebauung sind junge und alte Verkehrsteilnehmende sowie reger Fußverkehr und Radverkehr der Regelfall - nicht die Ausnahme. Zeit, Tempo 30 zur Regelgeschwindigkeit zu machen!

Der BA 8 Schwanthalerhöhe ist bereits zu großen Teilen ein Tempo-30-Gebiet. Wir setzen uns jedoch dafür ein, dass auch die verbleibenden Straßen, in denen derzeit noch keine derartige Tempobeschränkung greift, ebenfalls als Tempo-30-Bereiche ausgewiesen werden. Dies sind insbesondere:

- Ganghoferstraße
- Ridlerstraße
- Martin-Greif-Straße
- Barthstraße
- Heimeranstraße östlich der Ganghoferstraße
- Theresienhöhe

Durch eine Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 ergeben sich viele Vorteile für alle Münchner*innen in den Bereichen, die wie folgt systematisch aufgeführt werden: (1) Verkehrssicherheit, (2) Verkehrsfluss, (3) Verkehrslärm, (4) Luftqualität und Klima, (5) Verständlichkeit und Akzeptanz, (6) Stadtbild, Kosten und Verwaltungsaufwand sowie (7) Fußverkehr und Nachbarschaft.

- 1. Verkehrssicherheit:** ob es überhaupt zu einer Kollision zwischen Verkehrsteilnehmer*innen kommt hängt von der Geschwindigkeit ab, denn von ihr leitet sich der Bremsweg ab. Der Anhalteweg halbiert sich etwas bei 30 km/h gegenüber 50 km/h (Abbildung 1). Wenn es dann zu einer Kollision kommen sollte, hängt die Unfallschwere maßgeblich von der Aufprallgeschwindigkeit ab¹. Der Unterschied von Tempo 30 zu Tempo 50 eines Autos beim Aufprall auf eine Fußgängerin entscheidet signifikant über deren Überlebenschance – das Sterberisiko steigt nicht linear, sondern steigt ab ca. 30 km/h rapide an². Dann steigt die Wahrscheinlichkeit einer schweren oder tödlichen Verletzung, wobei ältere Menschen die niedrigsten Überlebenschancen haben.³



Bei Tempo 30 gibt es also tendenziell weniger Unfälle mit geringeren Folgen⁴. Für die Verwirklichung der Vision Zero ist es daher unerlässlich, die Höchstgeschwindigkeiten an Verkehrsbereichen mit regelmäßigem Fuß- und Radverkehr auf gleichen oder naheliegenden Flächen zu reduzieren. In einer dichten Stadt wie München ist dies der Regelfall. Daher sollte Tempo 30 die Regelgeschwindigkeit sein. Nur auf geschützten, baulich getrennten Verkehrsadern sollen Höchstgeschwindigkeiten über 30 km/h erlaubt sein. Auch der wissenschaftliche Beirat des Bundesverkehrsministeriums, der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) sowie die Verkehrsverbände FUSS e.V., ADFC und VCD sprechen sich deswegen für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit aus⁵.

- 2. Verkehrsfluss:** die regelmäßig und in kurzen Abständen wechselnden Höchstgeschwindigkeiten in Kombination mit Ampeln führen zu vielen Beschleunigungs- und Abbremsmanövern. An vielen Tempo-50-Strecken gibt es außerdem Stellplätze, was den deutlichen langsameren Parksuchverkehr verursacht. All diese Faktoren beeinträchtigt den Verkehrsfluss, denn die Be- und Entschleunigung des vorausfahrenden

1

☞ Die Aufprallgeschwindigkeit ergibt sich bei gleicher Fahrtrichtung durch die Geschwindigkeitsdifferenz der Verkehrsteilnehmenden, bei entgegengesetzter Fahrtrichtung aus der Summe.

2

☞ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/speed/speed_is_a_central_issue_in_road_safety/-speed_and_injury_severity_de

3

☞ Eine Übersicht zu Sterberaten basiert auf vier Studien ist hier zu finden: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/156686/verkehrssicherheit/risiko-fussgaenger-kollision-fahrzeug-todesfall-geschwindigkeit-tempo30/>

4

☞ S. 15, Heinrichs, E., Scherbarth, F., & Sommer, K. (2016). Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Publikation für das Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstraessen>

5

☞ https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Verkehrssicherheit/VCD_Position_-Tempo30_2012.pdf

Verkehrsteilnehmenden wirken sich auf die darauffolgenden Verkehrsteilnehmenden aus. Der kleinteilige Wechsel ist zudem verwirrend und nicht alle Autos beachten diese Regeln – das führt zu größeren Geschwindigkeitsdifferenzen, was den Verkehrsfluss weiter verschlechtert⁶. Bei durchgängigem Tempo 30 ist nur ein geringerer Sicherheitsabstand zwischen Fahrzeugen notwendig. Dies führt dazu, dass die Sättigungsverkehrsstärke (Fahrzeuge/Stunde und Fahrspur) bei Tempo 30 und Tempo 50 gleich bleibt⁷. Das Bundesumweltamt kommt deswegen zu dem Schluss, dass eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auch innerstädtische Hauptstraßen nicht oder nicht nennenswert in ihrer Funktion beeinträchtigt. Dafür steigt die Homogenität – für die Autofahrer*innen wird der Verkehr fließender, gleichmäßiger und entspannter. In einer Stadt wie München, wo sich fließender Autoverkehr, Parksuchverkehr sowie Radfahrer*innen oft den gleichen Straßenraum teilen, harmonisiert Tempo 30 den Verkehrsfluss.

3. **Verkehrslärm:** die in Punkt 2 beschriebenen regelmäßigen Beschleunigen und Bremsmanöver erzeugen im innerstädtischen Bereich die meisten Lärmemissionen. Bei höheren Geschwindigkeiten entstehen zudem zusätzliche Lärmemissionen. Dies begründet z.T. die nächtliche Geschwindigkeitsreduktionen aus Lärmschutzgründen in manchen Straßenzügen, z.B. vor Krankenhäusern. Begleituntersuchungen an Hauptverkehrsstraßen zeigen den nach einer Tempo-30-Anordnung um 1 bis 4 dB(A) niedrigeren Mittelungspegel, wobei besonders die Maximalpegel und die Pegelschwankungen sinken⁸. Die Reduktion dieser störenden Einzelereignisse, z.B. scharfes Abbremsen bei roter Ampel oder schnelles Anfahren, ist besonders wichtig für Gesundheit und Schlafqualität. Fazit: die Lärmkulisse wird leiser und gleichmäßiger. Eine flächendeckende Regelgeschwindigkeit von 30 km/h würde dazu führen, dass Münchens Anwohner*innen und Fußgänger*innen tagsüber wie auch nachts weniger unter den Verkehrslärm leiden, der durch starkes Bremsen und Beschleunigen sowie hohe Fahrgeschwindigkeiten entsteht.



6

⁶ S. 9, Heinrichs, E., Scherbarth, F., & Sommer, K. (2016). Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Publikation für das Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstraessen>

7

⁷ S. 5, Heinrichs, E., Scherbarth, F., & Sommer, K. (2016). Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Publikation für das Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstraessen>

8

⁸ S. 13, Heinrichs, E., Scherbarth, F., & Sommer, K. (2016). Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Publikation für das Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstraessen>

4. **Luftqualität und Klima:** wenn sich aus den in (2) 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)⁹. Durch die Reduktion von Geschwindigkeit und Beschleunigungen sinkt ebenso der Spritverbrauch. Zusätzlich stärkt die Verkehrsberuhigung die Attraktivität des Radverkehrs, was die klimafreundliche Wirkung der Regelgeschwindigkeit Tempo 30 indirekt verstärkt¹⁰. Hierbei gilt es zu erproben, wie der ÖPNV trotz neuer Regelgeschwindigkeit beschleunigt werden kann, ebenso sind für den schienengebundenen ÖPNV Ausnahmen sicherzustellen.
5. **Verständlichkeit und Akzeptanz:** eine 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, die so wichtig sind für die Sicherheit von Kindern und Senior*innen. Mit der neuen Regelgeschwindigkeit wäre allen klar: in München gilt grundsätzlich rund um die Uhr Tempo 30. Die Ausnahmen wären wenige und durch ihre Bauweise deutlich anders gestaltete Straßen, z.B. am Mittleren Ring. Auch Geschwindigkeitsmessungen wären deutlich einfacher – derzeit sind diese bei den kurzen Streckenabschnitten z.B. vor Schulen schwer möglich.
6. **Stadtbild, Kosten und Verwaltungsaufwand:** in München gilt bereits in 80-85% des Straßennetzes Tempo 30 – mindestens für diesen Großteil des Straßennetzes bräuchte es keine Beschilderungen und Markierungen zur Höchstgeschwindigkeit mehr. Als der Kreisverwaltungsreferent Blume-Beyerle (parteilos) 2011 die Regelgeschwindigkeit Tempo 30 vorschlug, wurde berechnet, dass sich dadurch die Anzahl der Verkehrsschilder von 12.000 auf 4.000 dritteln würde¹¹. Was anfangs mit Kosten für die Neuordnung und Umplanung verbunden wäre, würde sich über die gesunkene Anzahl der Schilder amortisieren, denn alle Schilder und Markierungen bedürfen regelmäßiger Wartung und Erneuerung. Das Stadtbild und insbesondere die Fußgänger*innen würden profitieren, stehen doch die 12.000 Schilder vielerorts auf oder an den Gehwegen. Die Verwaltung müsste nicht mehr den Großteil der Straßen auf ihre formale/gesetzliche Eignung für Tempo 30 prüfen, sondern nur noch wenige Verkehrsadern auf die formale Eignung für Tempo 50. Die Beweispflicht würde sich umdrehen und deutlich weniger Aufwand erfordern.

9

⁹ S. 15, Heinrichs, E., Scherbarth, F., & Sommer, K. (2016). Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Publikation für das Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstraessen>

10

¹⁰ <https://www.adac.de/-/media/pdf/vek/fachinformationen/urbane-mobilitaet-und-laendlicher-verkehr/tempo30pro-contra-adac-bro.pdf>

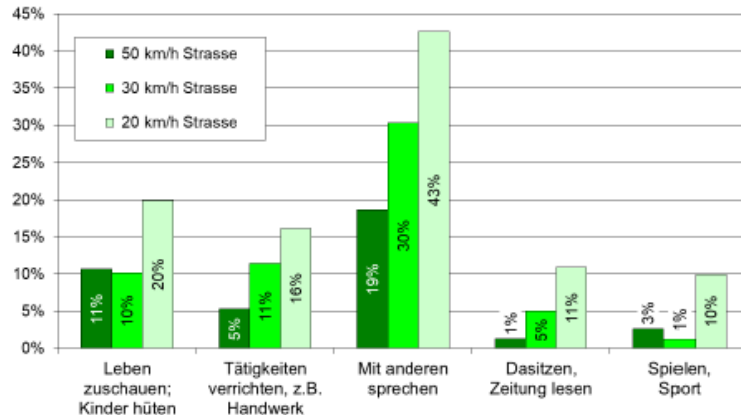
11

¹¹ <https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/2346704.pdf>, <https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/tempo-30-ueberall-abgeschmettert-art-143901>

7. Fußverkehr und Nachbarschaft:

schnell befahrene Straßen schlagen Schneisen durch Viertel und Nachbarschaften. Für nachbarschaftliche Beziehungen, insbesondere zwischen gegenüberliegenden Straßenseiten, ist geringer und langsamer Verkehr notwendig. Donald Appleyard zeigte bereits 1981 mit dem verkehrswissenschaftlichen

Klassiker „Lebenswerte Straßen“, dass sich Menge und wahrgenommenes Gefahrenpotenzial von motorisiertem Verkehr in einer Straße auswirkt auf das Nachbarschaftsgefühl, Häufigkeit und Art von Aktivitäten, Aufenthalt und Gesprächen auf dem Gehweg sowie die Identifikation mit dem Wohnort. Dies wird bis heute regelmäßig empirisch belegt, auch mit Bezug auf Tempo-50- und Tempo-30-Straßen¹². Eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h kann große Vorteile für die Nachbarschaft, den Fußverkehr und die Aufenthaltsqualität an vielen Straßenecken und straßennahen Plätzen haben. Nachbar*innen könnten sich beim Plausch besser hören, bessere Luft atmen, besser die Straßenseite wechseln und mehr Kontakte zur anderen Nachbarschaft knüpfen. Ihre Kinder könnten sich durch die verbesserte Verkehrssicherheit freier bewegen und. Der Fußverkehr würde profitieren – und davon profitiert das ganze Viertel, den Fußgänger*innen bringen Geselligkeit und erhöhen das Sicherheitsgefühl (vgl. „Augen auf der Straße“¹³). Eine nachhaltige, flächendeckende Beruhigung und Harmonisierung des Verkehrs hätten positive Effekte auf die Lebensqualität der Menschen, ihre Gesundheit sowie den nachbarschaftlichen Zusammenhalt im Bezirk.



Der Deutsche Städtetag sucht derzeit Modellkommunen, die sich auf Landesebene und Bundesebene dafür einsetzen, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit mit der Ausnahme ausgewählter Hauptverkehrsadern zu erproben. Freiburg hat dies Anfang Dezember 2020 getan. Auch die neue Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz, Maike Schäfer (Grüne) aus Bremen, will sich in ihrer Amtsperiode für die Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 innerorts einsetzen. Die Chancen stehen gut, dass München als drittgrößte Stadt in Deutschland einen wichtigen Beitrag zur Erprobung der Regelgeschwindigkeit Tempo 30 leisten kann: für die Vision Zero, für das Klima und für eine menschenfreundliche Stadt.

Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im BA 8:

Sibylle Stöhr, Michael Schelle, Dr. Michael Czisch, Manuela Diebold, Daniel Günthör, Anja Kaiser, Florian Kraus, Sarah Seeßlen-Kozumplik

Für die Fraktion Die Linke & ÖDP

Katharina Jarrah, Dominik Lehmann & Severin Beilner

¹²

¹² Z.B. Sauter, D., & Hüttenmoser, M. (2006). Integrationspotenziale im öffentlichen Raum urbaner Wohnquartiere. Zürich, *Urban Mobility Research & Dokumentationsstelle "Kind und Umwelt"*, <http://www.kindundumwelt.ch/de/files/NFP51MOSchlusszusammenfassung.pdf>; siehe auch Jan Gehl (2010) *Städte für Menschen*.

¹³

¹³ Jane Jacob (1961) *Tod und Leben großer Amerikaner Städte*. https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-658-10438-2_22

BA9 Neuhausen-Nymphenburg



München, den 4.4.2021

Tempo 30 Regelgeschwindigkeit

Der BA9 möge beschließen

Der Oberbürgermeister bzw. der Stadtrat wird aufgefordert, sich für die Landeshauptstadt München beim Bundesverkehrsministerium als Modellkommune für eine Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 zu bewerben. Nur in ausgewählten, formell begründeten Hauptverkehrsadern soll die Höchstgeschwindigkeit Tempo 50 gelten. In den Nachtstunden soll der Lärm auch hier durch Tempo 30 reduziert werden. Die Landeshauptstadt München folgt damit dem Beispiel der Stadt Freiburg im Dezember 2020 und kommt damit dem einstimmig beschlossenen Ziel der Vision Zero einen wichtigen Schritt näher.

Für Neuhausen / Nymphenburg schlagen wir konkret folgende Straßen für Tempo 30 bzw. Beibehaltung von Tempo 50 vor:

Vorschlag für Straßen mit Tempo 50	derzeit Tempo 50, zukünftig Tempo 30
Landshuter Allee	Waisenhaus/Dantestraße
Arnulfstraße	Baldurstraße
Menzinger Straße	Wendel-Dietrich-Straße
Wintrichring	Nymphenburger Straße
Dachauer Straße	Notburgastraße, Romanplatz
Leonrodstraße (innerhalb Mittlerer Ring)	Romanstraße
Schwere-Reiter-Straße	Wotanstraße (teilweise)
Marsstraße	In den Kirschen (teilweise)
	Franz-Schrank-Straße

Begründung

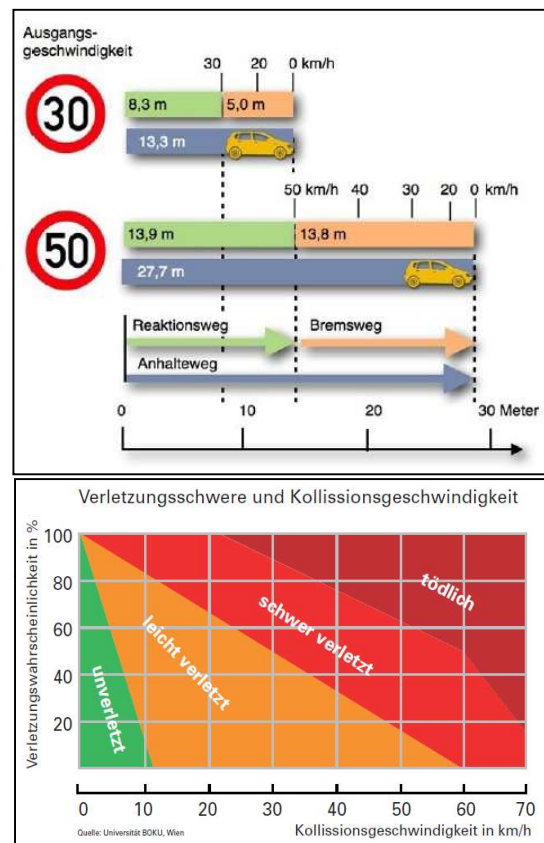
Die Herabsetzung der Regelgeschwindigkeit auf Tempo 30 ist eine lang bestehende Forderung des Deutschen Städtetags. Die StVO sieht innerörtlich eine grundsätzliche Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 vor – alle Ausnahmen müssen einzeln begründet, geprüft und genehmigt werden. Derzeit kann Tempo 30 nur in sensiblen Bereichen wie Wohngebieten oder Schularealen mit Unfallschwerpunkten oder aus Lärmschutzgründen genehmigt werden. Tempo-30-Zonen sollten sich einheitlich darstellen und sind ebenso zu begründen. Seit 2016 muss vor allen Einrichtungen mit besonders schwachen und verletzlichen Verkehrsteilnehmenden wie Kitas, Schulen, Krankenhäusern und Altenheimen kein Unfallschwerpunkt mehr nachgewiesen werden („vorbeugende Schulwegsicherheit“), stattdessen kann standardmäßig für eine kurze Strecke Tempo 30 mit Zeitbegrenzung angeordnet werden. Das Ergebnis in Münchens dichten Stadtvierteln: ein Schilderwald und Flickenteppich der Höchstgeschwindigkeit je nach Straßenseite und Uhrzeit.

Ein gutes Beispiel ist hierfür im BA9 die Waisenhaus-/Dantestraße in der 3 mal die Höchstgeschwindigkeit wechselt. Straßen mit ständig wechselnder Höchstgeschwindigkeit finden sich in Neuhausen / Nymphenburg und ganz München zuhauf: schließlich gibt es über 300 Tempo-30-Zonen, sodass bereits 80-85% des Straßennetzes eingeschlossen sind¹. Dies zeigt: in einer dichten Stadt wie München mit viel Mischbebauung sind junge und alte Verkehrsteilnehmende sowie reger Fußverkehr und Radverkehr der Regelfall - nicht die Ausnahme. Zeit, Tempo 30 zur Regelgeschwindigkeit zu machen!

Durch eine Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 ergeben sich viele Vorteile für alle Münchner*innen in den Bereichen, die wie folgt systematisch aufgeführt werden: (1) Verkehrssicherheit, (2) Verkehrsfluss, (3) Verkehrslärm, (4) Luftqualität und Klima, (5) Verständlichkeit und Akzeptanz, (6) Stadtbild, Kosten und Verwaltungsaufwand sowie (7) Fußverkehr und Nachbarschaft.

1. **Verkehrssicherheit:** ob es überhaupt zu einer Kollision zwischen Verkehrsteilnehmer*innen kommt hängt von der Geschwindigkeit ab, denn von ihr leitet sich der Bremsweg ab. Der Anhalteweg beträgt bei 50 km/h ca. 40 Meter, bei 30 km/h sind es nur noch ca. 18 Meter² (Abbildung 2). Wenn es dann zu einer Kollision kommen sollte, hängt die Unfallschwere maßgeblich von der Aufprallgeschwindigkeit ab³. Der Unterschied von Tempo 30 zu Tempo 50 eines Autos beim Aufprall auf eine Fußgängerin entscheidet signifikant über deren Überlebenschance – das Sterberisiko steigt nicht linear, sondern steigt ab ca. 30 km/h rapide an⁴. Dann steigt die Wahrscheinlichkeit einer schweren oder tödlichen Verletzung, wobei ältere Menschen die niedrigsten Überlebenschancen haben.⁵

Bei Tempo 30 gibt es also tendenziell weniger Unfälle mit geringeren Folgen⁶. Für die Verwirklichung der Vision Zero ist es daher unerlässlich, die Höchstgeschwindigkeiten an Verkehrs-



¹ <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Kreisverwaltungsreferat/Verkehr/Verkehrssicherheit/Tempo-30-Zonen.html>

² Der Anhalteweg setzt sich aus Reaktions- und Bremsweg zusammen. Zur Berechnung wird i.d.R. die folgende Formel herangezogen: $[(\text{Geschwindigkeit in km/h} : 10) \times (\text{G. in km/h} : 10)] + [(\text{G. in km/h} : 10) \times 3]$. Der Anhalteweg bei der s.g. Gefahrenbremsung ist kürzer.

³ Die Aufprallgeschwindigkeit ergibt sich bei gleicher Fahrtrichtung durch die Geschwindigkeitsdifferenz der Verkehrsteilnehmenden, bei entgegengesetzter Fahrtrichtung aus der Summe.

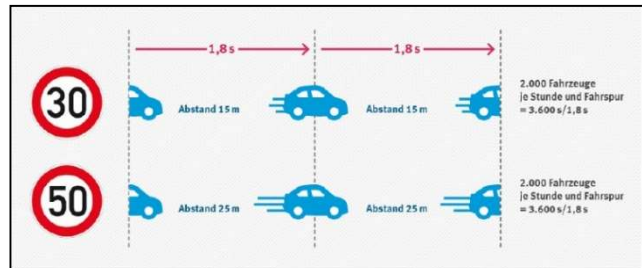
⁴ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/speed/speed_is_a_central_issue_in_road_safety_speed_and_injury_severity_de

⁵ Eine Übersicht über Sterberaten basiert auf vier Studien ist hier zu finden: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/156686/verkehrssicherheit/risiko-fussgaenger-kollision-fahrzeug-todesfall-geschwindigkeit-tempo30/>

⁶ S. 15, Heinrichs, E., Scherbarth, F., & Sommer, K. (2016). Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Publikation für das Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstraessen>

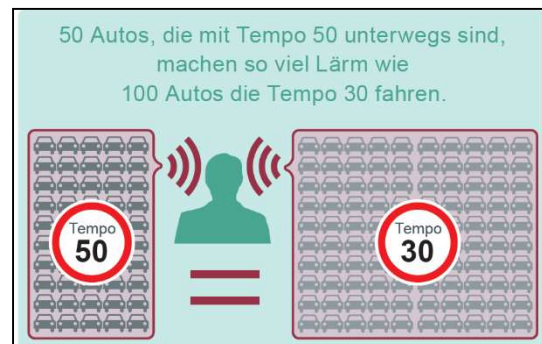
bereichen mit regelmäßigem Fuß- und Radverkehr auf gleichen oder naheliegenden Flächen zu reduzieren. In einer dichten Stadt wie München ist dies der Regelfall. Daher sollte Tempo 30 die Regelgeschwindigkeit sein. Nur auf geschützten, baulich getrennten Verkehrsadern sollen Höchstgeschwindigkeiten über 30 km/h erlaubt sein. Auch der wissenschaftliche Beirat des Bundesverkehrsministeriums, der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) sowie die Verkehrsverbände FUSS e.V., ADFC und VCD sprechen sich deswegen für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit aus⁷.

- Verkehrsfluss:** die regelmäßig und in kurzen Abständen wechselnden Höchstgeschwindigkeiten in Kombination mit Ampeln führen zu vielen Beschleunigungs- und Abbremsmanövern. An vielen Tempo-50-Strecken gibt es außerdem Stellplätze, was den deutlichen langsameren Parksuchverkehr verursacht. All diese Faktoren beeinträchtigt den Verkehrsfluss, denn die Be- und Entschleunigung des vorausfahrenden Verkehrsteilnehmenden wirken sich auf die darauffolgenden Verkehrsteilnehmenden aus. Der kleinteilige Wechsel ist zudem verwirrend und nicht alle Autos beachten diese Regeln – das führt zu größeren Geschwindigkeitsdifferenzen, was den Verkehrsfluss weiter verschlechtert⁸. Bei durchgängigem Tempo 30 ist nur ein geringerer Sicherheitsabstand zwischen Fahrzeugen notwendig. Dies führt dazu, dass die Sättigungsverkehrsstärke (Fahrzeuge/Stunde und Fahrspur) bei Tempo 30 und Tempo 50 gleich bleibt⁹. Das Bundesumweltamt kommt deswegen zu dem Schluss, dass eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auch innerstädtische Hauptstraßen nicht oder nicht nennenswert in ihrer Funktion beeinträchtigt. Dafür steigt die Homogenität – für die Autofahrer*innen wird der Verkehr fließender, gleichmäßiger und entspannter. In einer Stadt wie München, wo sich fließender Autoverkehr, Parksuchverkehr sowie Radfahrer*innen oft den gleichen Straßenraum teilen, harmonisiert Tempo 30 den Verkehrsfluss.



Prinzip der Sättigungsverkehrsstärke Tempo 30 und Tempo 50 im Vergleich (Umweltbundesamt 2016, S. 5)

- Verkehrslärm:** die in Punkt 2 beschriebenen regelmäßigen Beschleunigen und Bremsmanöver erzeugen im innerstädtischen Bereich die meisten Lärmemissionen. Bei höheren Geschwindigkeiten entstehen zudem zusätzliche Lärmemissionen. Dies begründet z.T. die nächtliche Geschwindigkeitsreduktionen aus Lärmschutzgründen in manchen Straßenzügen,



Lärmbelastung bei Tempo50 im Vergleich zu Tempo30 (Grafik: Hubert Ströhle, Quelle der Daten VCD)

⁷ https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Verkehrssicherheit/VCD_Position_-_Tempo30_2012.pdf

⁸ S. 9, Heinrichs, E., Scherbarth, F., & Sommer, K. (2016). Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Publikation für das Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstraessen>

⁹ S. 5, Heinrichs, E., Scherbarth, F., & Sommer, K. (2016). Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Publikation für das Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstraessen>

z.B. vor Krankenhäusern. Begleituntersuchungen an Hauptverkehrsstraßen zeigen den nach einer Tempo-30-Anordnung um 1 bis 4 dB(A) niedrigeren Mittelungspegel, wobei besonders die Maximalpegel und die Pegelschwankungen sinken¹⁰. Die Reduktion dieser störenden Einzelereignisse, z.B. scharfes Abbremsen bei roter Ampel oder schnelles Anfahren, ist besonders wichtig für Gesundheit und Schlafqualität. Fazit: die Lärmkulisse wird leiser und gleichmäßiger. Eine flächendeckende Regelgeschwindigkeit von 30 km/h würde dazu führen, dass Münchens Anwohner*innen und Fußgänger*innen tagsüber wie auch nachts weniger unter den Verkehrslärm leiden, der durch starkes Bremsen und Beschleunigen sowie hohe Fahrgeschwindigkeiten entsteht.

4. **Luftqualität und Klima:** wenn sich aus den in (2) 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)¹¹. Durch die Reduktion von Geschwindigkeit und Beschleunigungen sinkt ebenso der Spritverbrauch. Zusätzlich stärkt die Verkehrsberuhigung die Attraktivität des Radverkehrs, was die klimafreundliche Wirkung der Regelgeschwindigkeit Tempo 30 indirekt verstärkt¹². Hierbei gilt es zu erproben, wie der ÖPNV trotz neuer Regelgeschwindigkeit beschleunigt werden kann, ebenso sind für den schienengebundenen ÖPNV Ausnahmen sicherzustellen.
5. **Verständlichkeit und Akzeptanz:** eine 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, die so wichtig sind für die Sicherheit von Kindern und Senior*innen. Mit der neuen Regelgeschwindigkeit wäre allen klar: in München gilt grundsätzlich rund um die Uhr Tempo 30. Die Ausnahmen wären wenige und durch ihre Bauweise deutlich anders gestaltete Straßen, z.B. am Mittleren Ring. Auch Geschwindigkeitsmessungen wären deutlich einfacher – derzeit sind diese bei den kurzen Streckenabschnitten z.B. vor Schulen schwer möglich.
6. **Stadtbild, Kosten und Verwaltungsaufwand:** in München gilt bereits in 80-85% des Straßennetzes Tempo 30 – mindestens für diesen Großteil des Straßennetzes bräuchte es keine Beschilderungen und Markierungen zur Höchstgeschwindigkeit mehr. Als der Kreisverwaltungsreferent Blume-Beyerle (parteilos) 2011 die Regelgeschwindigkeit Tempo 30 vorschlug, wurde berechnet, dass sich dadurch die Anzahl der Verkehrsschilder von 12.000 auf 4.000 dritteln würde¹³. Was anfangs mit Kosten für die Neuordnung und Umplanung verbunden wäre, würde sich über die gesunkene

¹⁰ S. 13, Heinrichs, E., Scherbarth, F., & Sommer, K. (2016). Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Publikation für das Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstraessen>

¹¹ S. 15, Heinrichs, E., Scherbarth, F., & Sommer, K. (2016). Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Publikation für das Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstraessen>

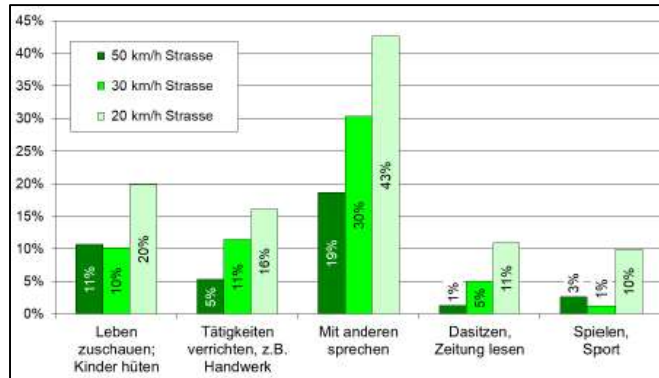
¹² <https://www.adac.de/-/media/pdf/vek/fachinformationen/urbane-mobilitaet-und-laendlicher-verkehr/tempo30pro-contra-adac-bro.pdf>

¹³ <https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/2346704.pdf>, <https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/tempo-30-ueberall-abgeschmettert-art-143901>

Anzahl der Schilder amortisieren, denn alle Schilder und Markierungen bedürfen regelmäßiger Wartung und Erneuerung. Das Stadtbild und insbesondere die Fußgänger*innen würden profitieren, stehen doch die 12.000 Schilder vielerorts auf oder an den Gehwegen. Die Verwaltung müsste nicht mehr den Großteil der Straßen auf ihre formale/gesetzliche Eignung für Tempo 30 prüfen, sondern nur noch wenige Verkehrsadern auf die formale Eignung für Tempo 50. Die Beweispflicht würde sich umdrehen und deutlich weniger Aufwand erfordern.

7. Fußverkehr und Nachbarschaft:

schnell befahrene Straßen schlagen Schneisen durch Viertel und Nachbarschaften. Für nachbarschaftliche Beziehungen, insbesondere zwischen gegenüberliegenden Straßenseiten, ist geringer und langsamer Verkehr notwendig. Donald Appleyard zeigte bereits 1981 mit dem verkehrswissenschaftlichen Klassiker „Lebenswerte Straßen“, dass sich Menge und wahrgenommenes



Aktivitäten im öffentlichen Raum, Erwachsenenbefragung N = 365 (Quelle und Grafik: Sauter & Hüttenmoser 2006)

Gefahrenpotenzial von motorisiertem Verkehr in einer Straße auswirkt auf das Nachbarschaftsgefühl, Häufigkeit und Art von Aktivitäten, Aufenthalt und Gesprächen auf dem Gehweg sowie die Identifikation mit dem Wohnort. Dies wird bis heute regelmäßig empirisch belegt, auch mit Bezug auf Tempo-50- und Tempo-30-Straßen¹⁴. Eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h kann große Vorteile für die Nachbarschaft, den Fußverkehr und die Aufenthaltsqualität an vielen Straßenecken und straßennahen Plätzen haben. Nachbar*innen könnten sich beim Plausch besser hören, bessere Luft atmen, besser die Straßenseite wechseln und mehr Kontakte zur anderen Nachbarschaft knüpfen. Ihre Kinder könnten sich durch die verbesserte Verkehrssicherheit freier bewegen und. Der Fußverkehr würde profitieren – und davon profitiert das ganze Viertel, den Fußgänger*innen bringen Geselligkeit und erhöhen das Sicherheitsgefühl (vgl. „Augen auf der Straße“¹⁵). Eine nachhaltige, flächendeckende Beruhigung und Harmonisierung des Verkehrs hätten positive Effekte auf die Lebensqualität der Menschen, ihre Gesundheit sowie den nachbarschaftlichen Zusammenhalt im Bezirk.

Der Deutsche Städtetag sucht derzeit Modellkommunen, die sich auf Landesebene und Bundesebene dafür einsetzen, innerorts Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit mit der Ausnahme ausgewählter Hauptverkehrsadern zu erproben. Freiburg hat dies Anfang Dezember 2020 getan. Auch die neue Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz, Maike Schäfer (Grüne) aus Bremen, will sich in ihrer Amtsperiode für die Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 innerorts einsetzen. Die Chancen stehen gut, dass München als drittgrößte Stadt in Deutschland einen wichtigen Beitrag zur Erprobung der Regelgeschwindigkeit Tempo 30 leisten kann: für die Vision Zero, für das Klima und für eine menschenfreundliche Stadt.

¹⁴ Z.B. Sauter, D., & Hüttenmoser, M. (2006). Integrationspotenziale im öffentlichen Raum urbaner Wohnquartiere. Zürich, Urban Mobility Research & Dokumentationsstelle "Kind und Umwelt, <http://www.kindundumwelt.ch/de/files/NFP51MOSchlusszusammenfassung.pdf>; siehe auch Jan Gehl (2010) *Städte für Menschen*.

¹⁵ Jane Jacob (1961) *Tod und Leben großer Amerikaner Städte*. https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-658-10438-2_22

Die **SPD-Fraktion**
im Bezirksausschuss 17
Obergiesing-Fasangarten



München, 27.04.2021

Tempo 30 als Standard im Lebensbereich Stadtbezirk

Antrag der SPD-Fraktion zur BA-Sitzung am **11.05.2021**

Antrag

Der Bezirksausschuss möge beschließen:

Durch das KVR / Mobilitätsreferat soll die Einführung von Tempo 30 im gesamten Stadtbezirk – ggfs. als Pilotprojekt – geprüft und realisiert werden.

Die Auswirkungen einer Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 z.B. auf Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss, Verkehrslärm oder Luftqualität und Klima sollen evaluiert werden. Die daraus gewonnenen Erfahrungen sollen bei zukünftigen Maßnahmen zur Verkehrssteuerung Anwendung finden.

Einzige, noch zu prüfende, Ausnahmen für eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sollen folgende Straßen als Hauptverkehrsadern sein:

- Fasangartenstraße
- Balanstrasse (nördlich der Fasangartenstraße)
- Stadelheimerstraße
- Schwansee- und Schlierseestraße
- Eintracht- und St. Bonifatiusstraße
- Tegernseer Landstraße (als Teil des Mittleren Rings)
- Chiemgaustraße
- Martin-Luther-Straße

Begründung

Der Stadtbezirk 17 Obergiesing-Fasangarten ist ein von erheblichen Verkehrsströmen des motorisierten Verkehrs zerschnittener Stadtteil. Dies führt in weiten Teilen des Stadtbezirks zu einer eklatanten Unterordnung der Fußgänger und Radfahrer im öffentlichen Raum.

Gerade junge und ältere Verkehrsteilnehmer werden erheblich in ihrer Mobilität eingeschränkt.

In weiten Teilen des Stadtbezirks wurde in den letzten Jahren streckenweise in

OBERGIESING-
FASANGARTEN

SPD

Fraktionssprecher: Alexander Schmitt-Geiger

089 - 51 39 96 00 alexander.schmitt-geiger@spd-ba17.de

Stellv. Fraktionssprecher: Felix Palm

0151 - 46 53 14 97 felix.palm@spd-ba17.de

www.spd-ba17.de - www.facebook.com/spdba17.de

Wohngebieten Tempo 30 durchgesetzt. Hervorragende Beispiele sind Perlacher – und Deisenhofenerstraße.

Um die Wohn- und Lebensqualität unseres Stadtbezirks weiter entscheidend zu verbessern, halten wir die generelle Umsetzung von Tempo 30 in allen Straßen des Stadtbezirks mit Ausnahme der genannten „Hauptverkehrsadern“ für unerlässlich.

Mit dieser Maßnahme soll gerade der nach Öffnung des Luise-Kiesselbach-Tunnels weitere Anstieg des Schleichverkehrs von und zum Mittleren Ring (Tegernseer Landstraße) aus dem Stadtbezirk herausgehalten werden und durch die Geschwindigkeitsbegrenzungen die Nutzer des motorisierten Individualverkehrs zum Umdenken ihres Nutzungsverhaltens angeregt werden.

Durch eine Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 ergeben sich weiter viele Vorteile für die Stadtteilbewohner*innen und generell für alle Münchner*innen in den Bereichen Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss, Verkehrslärm, Luftqualität und Klima, Verständlichkeit und Akzeptanz, Stadtbild, Kosten und Verwaltungsaufwand sowie Fußverkehr und Nachbarschaft. Diese Vorteile sind hinreichend bekannt und mit ein Grund für unsere Anträge in der Vergangenheit (u.a. Antrag SPD-Fraktion v. 11.10.2016).

Mit Ausnahme der genannten Straßen(-züge) führen alle anderen Straßen in Obergiesing durch von überwiegender Wohnbebauung geprägte Gebiete.

Lediglich Nahversorger, Einzelhandel, kleinere medizinische Einrichtungen, Kleingewerbe, Gastronomie sowie Schulen und Kindertagesstätten, Sozialbürgerhaus oder andere Einrichtungen der lokalen Versorgung finden sich zwischen diesen Wohnbebauungen.

Bisherige Begründungen einer Ablehnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung - beispielsweise der MVG für den ungebremsten Fahrverlauf der Buslinie 54 in der Perlacher Straße – wurden auf unseren Widerspruch hin inzwischen zurückgenommen. Auch dort gelten jetzt 30km/h.

Somit spricht alles für eine generelle Ausweitung des Tempo 30 im Stadtbezirk 17.

Außerdem sucht der Deutsche Städtetag zurzeit Modellprojekte in den Kommunen, um Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit mit Ausnahme ausgewählter Hauptverkehrsadern zu erproben.

Damit soll ein wichtiger Schritt für das Klima und eine menschenfreundliche Stadt erreicht werden.

Dr. Klaus Neumann
Vorsitzender des Unterausschuss
Mobilität + Verkehr im BA 17
Jugendbeauftragter des BA17
Mitglied im Unterausschuss Familie/Soziales Bau/Planung/Wohnen
Mitglied der SPD-Fraktion

Alexander Schmitt-Geiger
Fraktionssprecher der SPD im BA17

21.05.2021

ANTRAG

Tempo 30 Regelgeschwindigkeit

Der Bezirksausschuss 2 möge beschließen:

Der Oberbürgermeister bzw. der Stadtrat wird aufgefordert, sich für die Landeshauptstadt München beim Bundesverkehrsministerium als Modellkommune für eine Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 zu bewerben. Nur in ausgewählten, formell begründeten Hauptverkehrsadern soll die Höchstgeschwindigkeit Tempo 50 gelten. In den Nachstunden soll der Lärm auch hier durch Tempo 30 reduziert werden. Die Landeshauptstadt München folgt damit dem Beispiel der Städte Freiburg und Leipzig und kommt damit dem einstimmig beschlossenen Ziel der Vision Zero einen wichtigen Schritt näher.

Für die Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt schlagen wir konkret folgende Straßen für Tempo 30 bzw. Beibehaltung der aktuellen Höchstgeschwindigkeit vor:

Vorschlag für Straßen mit Beibehaltung der aktuellen Höchstgeschwindigkeit	zukünftig Tempo 30 (aktuell Tempo 50, Tempo 40 oder nur teils Tempo 30)	
Lindwurmstraße	Isartalstraße	Zollstraße
Bayerstraße	Auenstraße	St-Paul-Straße
Kapuzinerstraße	Wittelsbacherstraße	Landwehrstraße
Herzog-Heinrich-Straße	Erhardtstraße	Pettenkoflerstraße
Paul-Heyse-Straße	Thalkirchnerstraße	Uhlandstraße
Poccistraße	Tumblingerstraße	Lessingstraße
Hans-Fischer-Straße	Ruppertstraße	Beethovenstraße
Zweibrückenstraße	Häberlstraße	Haydnstraße
Sonnenstraße	Goethestraße	Mozartstraße
Martin-Greif-Straße	Bavariaring	Mittererstraße
	Ruckertstraße	Senefelderstraße
	Martin-Greif-Straße	Zenettistraße
	Grasserstraße	Müllerstraße
	Hermann-Lingg-Straße	Rumfordstraße
	Schwanthalerstraße	Fraunhoferstraße

Begründung

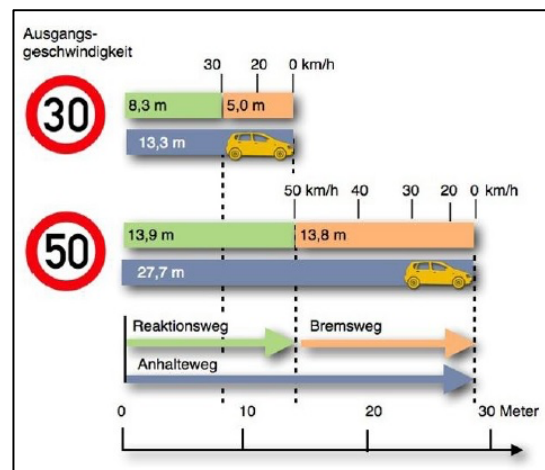
Die Herabsetzung der Regelgeschwindigkeit auf Tempo 30 ist eine lang bestehende Forderung des Deutschen Städtetags. Die StVO sieht innerörtlich eine grundsätzliche Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 vor – alle Ausnahmen müssen einzeln begründet, geprüft und genehmigt werden. Derzeit kann Tempo 30 nur in sensiblen Bereichen wie Wohngebieten oder Schularealen mit Unfallschwerpunkten oder aus Lärmschutzgründen genehmigt werden. Tempo-30-Zonen sollten sich einheitlich darstellen und sind ebenso zu begründen. Seit 2016 muss vor allen Einrichtungen mit besonders schwachen und verletzlichen Verkehrsteilnehmenden wie Kitas, Schulen, Krankenhäusern und Altenheimen kein Unfallschwerpunkt mehr nachgewiesen werden („vorbeugende Schulwegsicherheit“),

stattdessen kann standardmäßig für eine kurze Strecke Tempo 30 mit Zeitbegrenzung angeordnet werden. Das Ergebnis in Münchens dichten Stadtvierteln: ein Schilderwald und Flickenteppich der Höchstgeschwindigkeit je nach Straßenseite und Uhrzeit.

Straßen mit ständig wechselnder Höchstgeschwindigkeit finden sich in der Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt und ganz München zuhauf: schließlich gibt es über 300 Tempo-30-Zonen, sodass bereits 80-85% des Straßennetzes eingeschlossen sind¹. Dies zeigt: in einer dichten Stadt wie München mit viel Mischbebauung sind junge und alte Verkehrsteilnehmende sowie reger Fußverkehr und Radverkehr der Regelfall - nicht die Ausnahme. Zeit, Tempo 30 zur Regelgeschwindigkeit zu machen!

Durch eine Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 ergeben sich viele Vorteile für alle Münchner*innen in den Bereichen, die wie folgt systematisch aufgeführt werden: (1) Verkehrssicherheit, (2) Verkehrsfluss, (3) Verkehrslärm, (4) Luftqualität und Klima, (5) Verständlichkeit und Akzeptanz, (6) Stadtbild, Kosten und Verwaltungsaufwand sowie (7) Fußverkehr und Nachbarschaft.

1. **Verkehrssicherheit:** ob es überhaupt zu einer Kollision zwischen Verkehrsteilnehmer*innen kommt hängt von der Geschwindigkeit ab, denn von ihr leitet sich der Bremsweg ab. Der Anhalteweg beträgt bei 50 km/h ca. 40 Meter, bei 30 km/h sind es nur noch ca. 18 Meter² (Abbildung 2). Wenn es dann zu einer Kollision kommen sollte, hängt die Unfallschwere maßgeblich von der Aufprallgeschwindigkeit ab³. Der Unterschied von Tempo 30 zu Tempo 50 eines Autos beim Aufprall auf eine Fußgängerin entscheidet signifikant über deren Überlebenschance – das Sterberisiko steigt nicht linear, sondern steigt ab ca. 30 km/h rapide an⁴. Dann steigt die Wahrscheinlichkeit einer schweren oder tödlichen Verletzung, wobei ältere Menschen die niedrigsten Überlebenschancen haben.⁵ Bei Tempo 30 gibt es also tendenziell weniger Unfälle mit geringeren Folgen⁶. Für die Verwirklichung der Vision Zero ist es daher unerlässlich, die Höchstgeschwindigkeiten an Verkehrsbereichen mit regelmäßigem Fuß- und Radverkehr auf gleichen oder naheliegenden Flächen zu reduzieren. In einer dichten Stadt wie München ist dies der Regelfall. Daher sollte Tempo 30 die



Anhalteweg bei Tempo 30 v. Tempo 50 bei einer Reaktionszeit von einer Sekunde und einer Bremsverzögerung von 6,5m/s² (entspricht trockener Fahrbahn, bei Nässe länger) (Grafik: Hubert Ströhle für ADFC)

1 <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Kreisverwaltungsreferat/Verkehr/Verkehrssicherheit/Tempo-30-Zonen.html>

2 Der Anhalteweg setzt sich aus Reaktions- und Bremsweg zusammen. Zur Berechnung wird i.d.R. die folgende Formel herangezogen: $[(\text{Geschwindigkeit in km/h} : 10) \times (\text{G. in km/h} : 10)] + [(\text{G. in km/h} : 10) \times 3]$. Der Anhalteweg bei der s.g. Gefahrenbremsung ist kürzer.

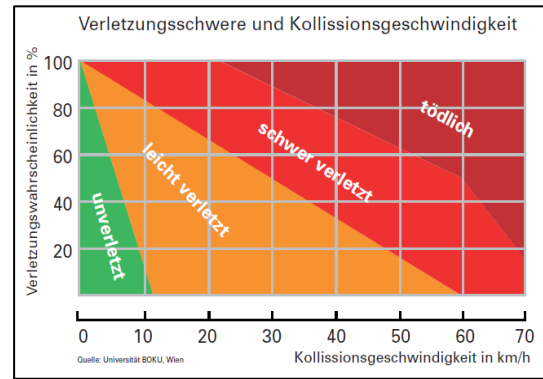
3 Die Aufprallgeschwindigkeit ergibt sich bei gleicher Fahrtrichtung durch die Geschwindigkeitsdifferenz der Verkehrsteilnehmenden, bei entgegengesetzter Fahrtrichtung aus der Summe.

4 https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/speed/speed_is_a_central_issue_in_road_safety/speed_and_injury_severity_de

5 Eine Übersicht zu Sterberaten basiert auf vier Studien ist hier zu finden: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/156686/verkehrssicherheit/risiko-fussgaenger-kollision-fahrzeug-todesfall-geschwindigkeit-tempo30/>

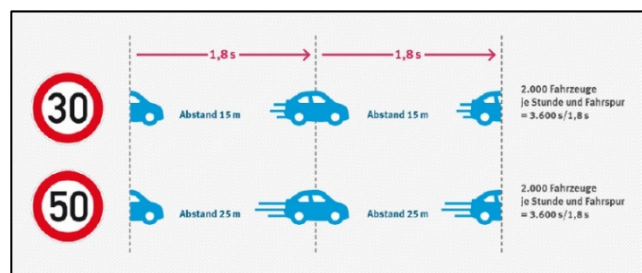
6 S. 15, Heinrichs, E., Scherbarth, F., & Sommer, K. (2016). Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Publikation für das Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstraessen>

Regelgeschwindigkeit sein. Nur auf geschützten, baulich getrennten Verkehrsadern sollen Höchstgeschwindigkeiten über 30 km/h erlaubt sein. Auch der wissenschaftliche Dienst des Bundesverkehrsministeriums, der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) sowie die Verkehrsverbände FUSS e.V., ADFC und VCD sprechen sich deswegen für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit aus⁷.



Verletzungsschwere und Aufprallgeschwindigkeit (Grafik: Hubert Ströhle, Daten: Uni BOKU)

2. **Verkehrsfloss:** die regelmäßig und in kurzen Abständen wechselnden Höchstgeschwindigkeiten in Kombination mit Ampeln führen zu vielen Beschleunigungs- und Abbremsmanövern. An vielen Tempo-50-Strecken gibt es außerdem Stellplätze, was den deutlichen langsameren Parksuchverkehr verursacht. All diese Faktoren beeinträchtigt den Verkehrsfluss, denn die Be- und Entschleunigung des vorausfahrenden Verkehrsteilnehmenden wirken sich auf die darauffolgenden Verkehrsteilnehmenden aus. Der kleinteilige Wechsel ist zudem verwirrend und nicht alle Autos beachten diese Regeln – das führt zu größeren Geschwindigkeitsdifferenzen, was den Verkehrsfluss weiter verschlechtert⁸. Bei durchgängigem Tempo 30 ist nur ein geringerer Sicherheitsabstand zwischen Fahrzeugen notwendig. Dies führt dazu, dass die Sättigungsverkehrsstärke (Fahrzeuge/Stunde und Fahrspur) bei Tempo 30 und Tempo 50 gleich bleibt⁹. Das Bundesumweltamt kommt deswegen zu dem Schluss, dass eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auch innerstädtische Hauptstraßen nicht oder nicht nennenswert in ihrer Funktion beeinträchtigt. Dafür steigt die Homogenität – für die Autofahrer*innen wird der Verkehr fließender, gleichmäßiger und entspannter. In einer Stadt wie München, wo sich fließender Autoverkehr, Parksuchverkehr sowie Radfahrer*innen oft den gleichen Straßenraum teilen, harmonisiert Tempo 30 den Verkehrsfluss.



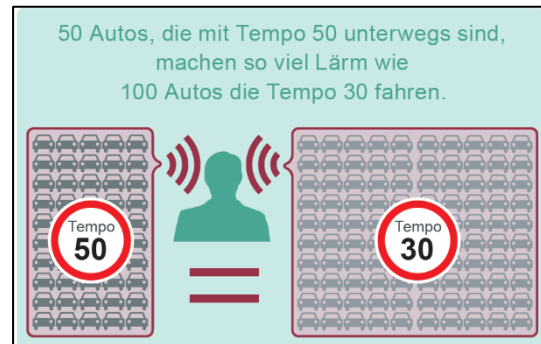
Prinzip der Sättigungsverkehrsstärke Tempo 30 und Tempo 50 im Vergleich (Umweltbundesamt 2016, S. 5)

⁷ https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Verkehrssicherheit/VCD_Position_-_Tempo30_2012.pdf

⁸ S. 9, Heinrichs, E., Scherbarth, F., & Sommer, K. (2016). Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Publikation für das Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstraßen>

⁹ S. 5, Heinrichs, E., Scherbarth, F., & Sommer, K. (2016). Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Publikation für das Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstraßen>

3. **Verkehrslärm:** die in Punkt 2 beschriebenen regelmäßigen Beschleunigen und Bremsmanöver erzeugen im innerstädtischen Bereich die meisten Lärmemissionen. Bei höheren Geschwindigkeiten entstehen zudem zusätzliche Lärmemissionen. Dies begründet z.T. die nächtliche Geschwindigkeitsreduktionen aus Lärmschutzgründen in manchen Straßenzügen, z.B. vor Krankenhäusern. Begleituntersuchungen an Hauptverkehrsstraßen zeigen den nach einer Tempo-30-Anordnung um 1 bis 4 dB(A) niedrigeren Mittelungspegel, wobei besonders die Maximalpegel und die Pegelschwankungen sinken¹⁰. Die Reduktion dieser störenden Einzelereignisse, z.B. scharfes Abbremsen bei roter Ampel oder schnelles Anfahren, ist besonders wichtig für Gesundheit und Schlafqualität. Fazit: die Lärmkulisse wird leiser und gleichmäßiger. Eine flächendeckende Regelgeschwindigkeit von 30 km/h würde dazu führen, dass Münchens Anwohner*innen und Fußgänger*innen tagsüber wie auch nachts weniger unter den Verkehrslärm leiden, der durch starkes Bremsen und Beschleunigen sowie hohe Fahrgeschwindigkeiten entsteht.



Lärmbelastung bei Tempo50 im Vergleich zu Tempo30 (Grafik: Hubert Ströhle, Quelle der Daten VCD)

4. **Luftqualität und Klima:** wenn sich aus den in (2) 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)¹¹. Durch die Reduktion von Geschwindigkeit und Beschleunigungen sinkt ebenso der Spritverbrauch. Zusätzlich stärkt die Verkehrsberuhigung die Attraktivität des Radverkehrs, was die klimafreundliche Wirkung der Regelgeschwindigkeit Tempo 30 indirekt verstärkt¹². Hierbei gilt es zu erproben, wie der ÖPNV trotz neuer Regelgeschwindigkeit beschleunigt werden kann, ebenso sind für den schienengebundenen ÖPNV Ausnahmen sicherzustellen.
5. **Verständlichkeit und Akzeptanz:** eine 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, die so wichtig sind für die Sicherheit von Kindern und Senior*innen. Mit der neuen Regelgeschwindigkeit wäre allen klar: in München gilt grundsätzlich rund um die Uhr Tempo 30. Die Ausnahmen wären wenige und durch ihre Bauweise deutlich anders gestaltete Straßen, z.B. am Mittleren Ring. Auch Geschwindigkeitsmessungen wären deutlich einfacher – derzeit sind diese bei den kurzen Streckenabschnitten z.B. vor Schulen schwer möglich.

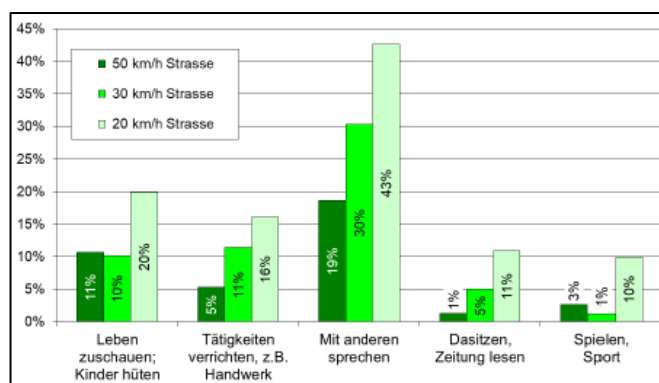
¹⁰ S. 13, Heinrichs, E., Scherbarth, F., & Sommer, K. (2016). Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Publikation für das Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstrassen>

¹¹ S. 15, Heinrichs, E., Scherbarth, F., & Sommer, K. (2016). Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Publikation für das Umweltbundesamt. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstrassen>

¹² <https://www.adac.de/-/media/pdf/vek/fachinformationen/urbane-mobilitaet-und-laendlicher-verkehr/tempo30pro-contra-adac-bro.pdf>

6. **Stadtbild, Kosten und Verwaltungsaufwand:** in München gilt bereits in 80-85% des Straßennetzes Tempo 30 – mindestens für diesen Großteil des Straßennetzes bräuchte es keine Beschilderungen und Markierungen zur Höchstgeschwindigkeit mehr. Als der Kreisverwaltungsreferent Blume-Beyerle (parteilos) 2011 die Regelgeschwindigkeit Tempo 30 vorschlug, wurde berechnet, dass sich dadurch die Anzahl der Verkehrsschilder von 12.000 auf 4.000 dritteln würde¹³. Was anfangs mit Kosten für die Neuordnung und Umplanung verbunden wäre, würde sich über die gesunkene Anzahl der Schilder amortisieren, denn alle Schilder und Markierungen bedürfen regelmäßiger Wartung und Erneuerung. Das Stadtbild und insbesondere die Fußgänger*innen würden profitieren, stehen doch die 12.000 Schilder vielerorts auf oder an den Gehwegen. Die Verwaltung müsste nicht mehr den Großteil der Straßen auf ihre formale/gesetzliche Eignung für Tempo 30 prüfen, sondern nur noch wenige Verkehrsadern auf die formale Eignung für Tempo 50. Die Beweisspflicht würde sich umdrehen und deutlich weniger Aufwand erfordern.

7. **Fußverkehr und Nachbarschaft:** schnell befahrene Straßen schlagen Schneisen durch Viertel und Nachbarschaften. Für nachbarschaftliche Beziehungen, insbesondere zwischen gegenüberliegenden Straßenseiten, ist geringer und langsamer Verkehr notwendig. Donald Appleyard zeigte bereits 1981 mit dem verkehrswissenschaftlichen Klassiker „Lebenswerte



Aktivitäten im öffentlichen Raum, Erwachsenenbefragung N = 365 (Quelle und Grafik: Sauter & Hüttenmoser 2006)

Straßen“, dass sich Menge und wahrgenommenes Gefahrenpotenzial von motorisiertem Verkehr in einer Straße auswirkt auf das Nachbarschaftsgefühl, Häufigkeit und Art von Aktivitäten, Aufenthalt und Gesprächen auf dem Gehweg sowie die Identifikation mit dem Wohnort. Dies wird bis heute regelmäßig empirisch belegt, auch mit Bezug auf Tempo-50- und Tempo-30-Straßen¹⁴. Eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h kann große Vorteile für die Nachbarschaft, den Fußverkehr und die Aufenthaltsqualität an vielen Straßenecken und straßennahen Plätzen haben. Nachbar*innen könnten sich beim Plausch besser hören, bessere Luft atmen, besser die Straßenseite wechseln und mehr Kontakte zur anderen Nachbarschaft knüpfen. Ihre Kinder könnten sich durch die verbesserte Verkehrssicherheit freier bewegen und. Der Fußverkehr würde profitieren – und davon profitiert das ganze Viertel, den Fußgänger*innen bringen Geselligkeit und erhöhen das Sicherheitsgefühl (vgl. „Augen auf der Straße“¹⁵). Eine nachhaltige, flächendeckende Beruhigung und Harmonisierung des Verkehrs hätten positive Effekte auf die Lebensqualität der Menschen, ihre Gesundheit sowie den nachbarschaftlichen Zusammenhalt im Bezirk.

¹³ <https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/2346704.pdf>, <https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/tempo-30-ueberall-abgeschmettert-art-143901>

¹⁴ Z.B. Sauter, D., & Hüttenmoser, M. (2006). Integrationspotenziale im öffentlichen Raum urbaner Wohnquartiere. Zürich, Urban Mobility Research & Dokumentationsstelle "Kind und Umwelt", <http://www.kindundumwelt.ch/de/files/NFP51MOSchlusszusammenfassung.pdf>; siehe auch Jan Gehl (2010) *Städte für Menschen*.

¹⁵ Jane Jacob (1961) *Tod und Leben großer Amerikaner Städte*. https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-658-10438-2_22

Der Deutsche Städtetag sucht derzeit Modellkommunen, die sich auf Landesebene und Bundesebene dafür einsetzen, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit mit der Ausnahme ausgewählter Hauptverkehrsadern zu erproben. Freiburg hat dies Anfang Dezember 2020 getan. Auch die neue Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz, Maike Schäfer (Grüne) aus Bremen, will sich in ihrer Amtsperiode für die Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 innerorts einsetzen. Die Chancen stehen gut, dass München als drittgrößte Stadt in Deutschland einen wichtigen Beitrag zur Erprobung der Regelgeschwindigkeit Tempo 30 leisten kann: für die Vision Zero, für das Klima und für eine menschenfreundliche Stadt.



München, den 06.08.2022

RASCHER BEITRITT ZUR INITIATIVE „LEBENSWERTE STÄDTE DURCH ANGEMESSENE GESCHWINDIGKEITEN“

Der BA9 möge beschließen

Wir fordern den Oberbürgermeister auf, dass die Landeshauptstadt München sich der kommunalen und parteiübergreifenden Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ anschließt, welche die Bundesregierung auffordert, unnötige Einschränkungen und kleinteilige Nachweisverfahren aus den Straßenverkehrsgesetzen zu streichen, um so einfacher und schneller die Transformation der Mobilität im urbanen Raum angehen zu können. So kann auch der Antrag 20-26 / B 02143 „Tempo 30 Regelgeschwindigkeit“ im Sinne der Menschen im Stadtviertel erneut geprüft und dann umgesetzt werden.

Begründung / Hintergründe / Konzept

Die Einführung von Maßnahmen, welche den Straßenraum als Freiraum aller Menschen betrachten, bspw durch die Einführung von 30 km/h als Regelgeschwindigkeit stadtweit und damit auch in Neuhausen-Nymphenburg, scheitert aktuell an den Vorgaben des Straßenverkehrsgesetzes. Hier steht die Zulassung von Kraftfahrzeugen im Fokus. Es geht dabei nicht um lebenswerte Städte. Diesen Fokus übernimmt dann auch die Straßenverkehrsordnung, die sich davon ableitet.

Vielen Kommunen versuchen, den Straßenraum zugunsten einer klimaneutralen und gesunden Mobilität umzugestalten. Auch München hat sich das auf die Fahnen geschrieben. Doch dabei werden sie vom Gesetzesrahmen eingeeengt und ausgebremst.

So muss Parkraumbewirtschaftung aufwendig begründet werden. Eine reduzierte Geschwindigkeit lässt sich nicht überall dort anordnen, wo es die Gemeinde als sinnvoll erachtet. Eine großflächige konzeptionelle Planung sieht die Straßenverkehrsordnung nicht vor. Hier sollten Kommunen subsidiär eigenverantwortlich entscheiden dürfen.

Initiative: Niko Lipkowitsch, Fabian Norden, Dr. Alexander Ott, Ulrike Sengmüller, Martin Züchner | **Fraktion der Grünen im BA 09 Neuhausen-Nymphenburg:** Dr. G. Fichtner, A. Hanusch, Ch. Kleider, N. Lipkowitsch, L. Lobinger, F. Norden, Dr. A. Ott, G. Schäfer, U. Sengmüller, S. Shah, D. Stelzer, R. Stummvoll, G. Werth, D. Werthmüller, C. Wirts, M. Züchner | **Fraktionssprecher*in:** Claudia Wirts und Niko Lipkowitsch



Auch der Bund verfolgt bei der Planung und beim Bau seiner Infrastruktur derzeit keine Strategie, welche im Einklang mit den Klimaschutzzielen im Verkehrssektor steht. Straßenausbauten werden anhand prognostizierter Staus geplant. Eine gezielte Verlagerung auf die Schiene findet (noch) nicht statt. Der Bundesverkehrswegeplan ist das wichtigste Instrument zur Entwicklung der Infrastruktur in den Bereichen Straße, Schiene und Wasser in Deutschland. Es fehlt ihm jedoch an einem geordneten Verfahren zur Projektauswahl, das mit der angestrebten Treibhausgasminde rung von 65 Prozent bis 2030 vereinbar ist.

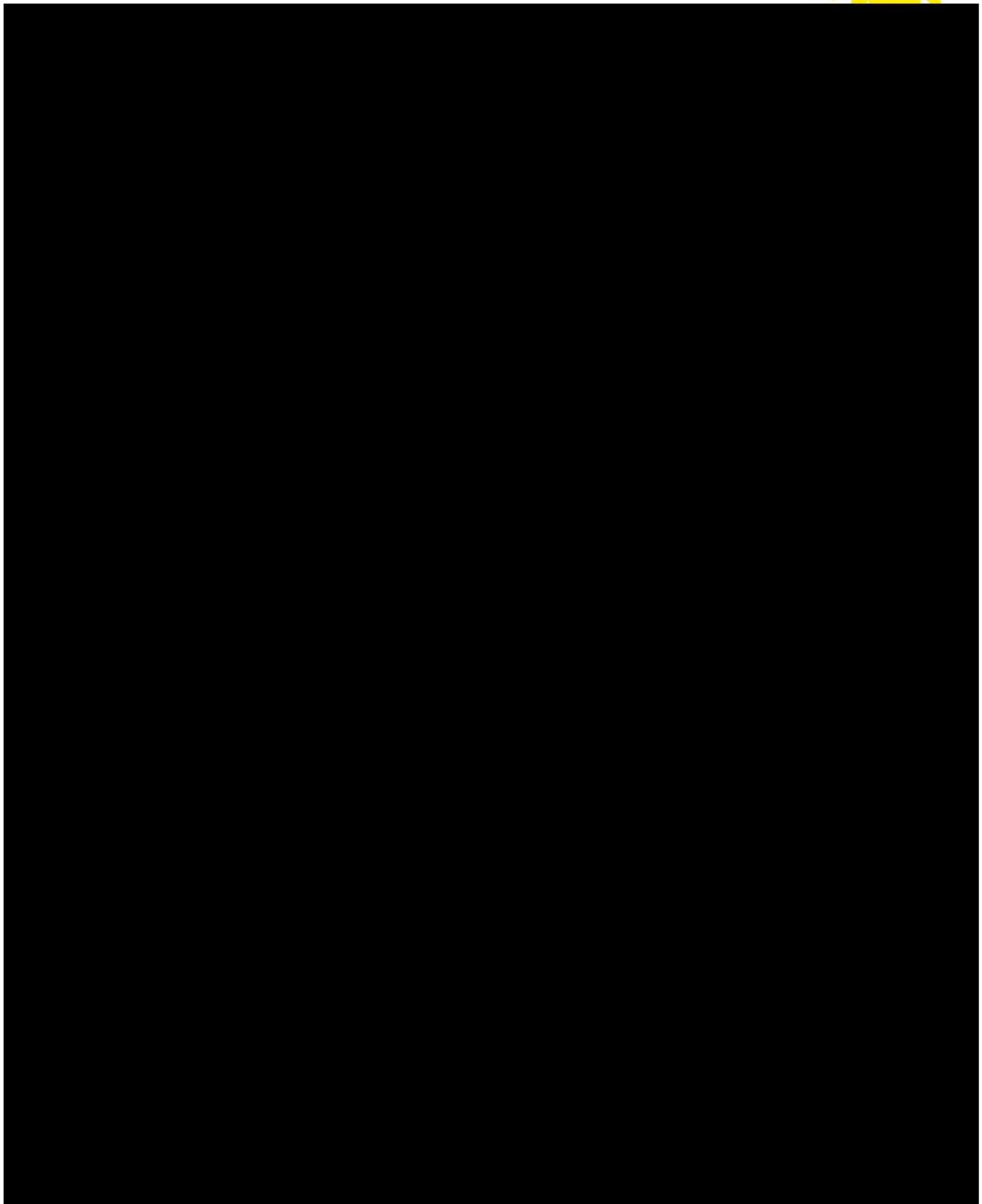
Mit dem Projekt „Reform des Straßenverkehrsrechts“ machen Agora Verkehrswende und die „Stiftung Klimaneutralität“ Vorschläge, wie sich bestehende Gesetze im Verkehrssektor weiterentwickeln lassen. Betrachtet werden die besonders bedeutsame Straßenverkehrsordnung, das Straßenverkehrsgesetz und der Prozess der Bundesverkehrswegeplanung, einschließlich der nachgeordneten Ausbaugesetze. Dem Bundesgesetzgeber sollen Reformmöglichkeiten im bestehenden Rechtsrahmen aufgezeigt werden, die kurzfristig umsetzbar und wirksam sind und sich dabei im Einklang mit dem Grundgesetz, der föderalen Ordnung und dem europäischem Recht befinden. Für die juristische Untersuchung erstellte die Rechtsanwaltskanzlei [REDACTED] mehrere Gutachten.

Links:

- <https://www.agora-verkehrswende.de/blog/staedte-wollen-mit-tempo-30-die-mobilitaetswende-angehen/>
- <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/sofortprogramm-mobilitaetswende-staerkung-kommunaler-handlungsmoeglichkeiten-im-strassenverkehrsrecht/>

Auf der Folgeseite eine Übersicht über alle Städte, die sich der Initiative bis Juni angeschlossen haben. Eine aktualisierte, um weitere 74 Kommunen erweiterte Liste findet sich unter <https://www.lebenswerte-staedte.de/>.





Initiative: Niko Lipkowitsch, Fabian Norden, Dr. Alexander Ott, Ulrike Sengmüller, Martin Züchner | **Fraktion der Grünen im BA 09 Neuhausen-Nymphenburg:** Dr. G. Fichtner, A. Hanusch, Ch. Kleider, N. Lipkowitsch, L. Lobinger, F. Norden, Dr. A. Ott, G. Schäfer, U. Sengmüller, S. Shah, D. Stelzer, R. Stummvoll, G. Werth, D. Werthmüller, C. Wirts, M. Züchner | **Fraktionssprecher*in:** Claudia Wirts und Niko Lipkowitsch

Bezirksausschuss des 20. Stadtbezirkes

Hadern 



Landeshauptstadt
München

BA-Geschäftsstelle West
Landsberger Str. 486, 81241 München

Mobilitätsreferat

Vorsitzende
Dr. Renate Unterberg
c/o BA-Geschäftsstelle West

Geschäftsstelle West:
Landsberger Str. 486, 81241 München
Telefon: 089 – 233 37352
Telefax: 089 – 233 989 37356
E-Mail: bag-west.dir@muenchen.de

München, 16.10.2024

Interfraktioneller Antrag: Stadtweite Lösung für das Abstellen von E-Scootern

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 20 Hadern hat sich in seiner Sitzung am 14.10.2024 mit o.g. Angelegenheit befasst und hierzu Folgendes einstimmig beschlossen:

Der BA fordert umgehend eine stadtweite Lösung bezüglich der Problematik des Abstellens von E-Scootern, nicht erst dann, wenn Mobilitätspunkte eingerichtet sein werden. Die Abstellflächen in der Innenstadt helfen in den anderen Stadtbezirken leider nicht weiter. Die E-Scooter werden oft so am Gehweg geparkt, dass ein Vorbeikommen für Menschen mit Kinderwägen oder Rollatoren nicht möglich ist. Für sehbehinderte Menschen stellen sie ein hohes Risiko dar, da sie darüber stolpern und sich verletzen können.

Die BAs 1-19 und 21-25 erhalten diesen Antrag mit der Bitte um Unterstützung.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dr. Renate Unterberg
Vorsitzende des BA 20
- Hadern -

Betreff - Antrag

Tempo 30

Antrag zum Themengebiet Verkehr

Nordrhein Westfalen erlebt erschütternde Überschwemmungen, der Westen Kanada zählt viele Hitzetote nach mehreren Tagen um 50°C. Während wir die Auswirkungen der Klimakrise bereits spüren und der Verkehr deutschlandweit 18% unseres CO2-Ausstoßes ausmacht, bleibt München weiterhin Autostadt: Verkehrsflächen verschlingen mehr Fläche als Naherholungsgebiete, die Bürgerbegehren Radentscheid und Sauber Sog I laufen nur schleppend voran. Zeit, einen großen, aber durchaus machbaren Schritt zu wagen: Tempo 30 im ganzen Stadtbezirk! Mit diesem geben wir Menschen den Anreiz, auf das Fahrrad oder den ÖPNV umzusteigen, wir halten die Luft sauberer und verursachen weniger tragische Unfälle.

Stimmen Sie zu, dass im gesamten Stadtbezirk die Höchstgeschwindigkeit bei 30 km/h liegen sollte, um die Umwelt und Kinder auf der Straße zu schützen?

Raum für Vermerke des Direktoriums

 ohne Gegenstimme angenommen mit Mehrheit angenommen ohne Gegenstimme abgelehnt mit Mehrheit abgelehnt

Hiermit beantrage ich flächendeckend im Stadtbezirk 02 zeitlich unbegrenzt mindestens Tempo 30, idealerweise in geeigneten Straßen auch weniger.

Begründung:

- Verminderung der gesundheitsgefährdenden Schadstoffbelastung, Lufthygiene
(vor allem angesichts der Lage des Stadtbezirks in der Münchner Innenstadt mit der damit einhergehenden sehr hohen Vorbelastung)
- Verminderung der gesundheitsgefährdenden Lärmbelastung
(vor allem angesichts der sehr hohen Bevölkerungsdichte und der Lage vieler Wohnungen unmittelbar an stark befahrenen Straßen)
- Verbesserung der Verkehrssicherheit, insbesondere für Kinder, Mobilitätseingeschränkte, Fußgänger*innen, Radfahrer*innen
(vor allem angesichts der Ballung von Institutionen im Stadtbezirk: Eine Vielzahl von Schulen, Kindertageseinrichtungen, privaten Initiativen, sozialen und Senior*innen-Einrichtungen, Angeboten für Kinder (Freizeittreffs, Indoor-Spiel, Tanz, Bewegung, Kreatives...); daher reicht der bisherige „Flickenteppich“ nicht mehr aus, z.B. nur werktags zu Schulzeiten abschnittsweise Tempo 30)

Betreff

U-Bahn oder Tram für den 23. Bezirk / Angepasste Infrastruktur

Antrag zum Themengebiet Verkehr

Der 23. Stadtbezirk ist heute bereits ohne das von der Stadt München geplante Wachstum um 30% in 20 Jahren in der Verkehrsinfrastruktur überlastet. Die Grenzwerte u.a. für Lärm werden regelmäßig überschritten (s. LfU Bayern). Quartiere und Gewerbezug vor den Stadttoren sorgt für zusätzlichen Verkehr. Entsprechend beantrage ich eine zeit- und wachstumsgemäße Anbindung des 23. Bezirks mit einer Stadtbahn oder einer U-Bahn wie von der CSU-Stadtratsfraktion und/oder vom Fahrgastverband ProBahn vorgeschlagen(s. angehängte Präsentation). Zugleich beantrage ich die beschleunigte Durchführung des Vorhabens, da die Reaktion auf das nunmehr vorliegende Verkehrsaufkommen trotz absehbarer Verkehrsmehrung zu spät erfolgt ist und die Belastung des Bezirkes kein menschengerechtes Leben mehr ermöglicht. Verkehr und Lärm wird nicht mehr der hier vorhandenen Wohnbebauung gerecht.

**Betreff - Antrag**

Akustische oder taktile Kennbarmachung defekter Türen in den S-Bahnen Münchens für sehbehinderte Menschen.

Antrag zum Themengebiet Inklusion

In gemeinsamen Treffen mit den Bewohner*innen der der Südbayerischen Wohn und Werkstätten für Blinde und Sehbehinderte wurde dieser Antrag erarbeitet.

Die häufigen Ausfälle der Türen in den S- und U-Bahnen der Stadt München stellen vor allem für Menschen mit Sehbeeinträchtigung eine große Hürde in der Nutzung des ÖPNV.

Da es für Menschen mit Sehbehinderung erst erkennbar ist ob Türen defekt sind, wenn der Zug schon im Begriff ist den Bahnsteig wieder zu verlassen, und ein Wechsel zu einer funktionierenden Tür nicht schnell möglich ist, sollte eine Kennbarmachung defekter Türen auch für Sehbeeinträchtigte Menschen angebracht werden. Hierbei schlagen wir eine akustische oder taktile Lösung vor.

Wir beantragen eine Prüfung möglicher Kennbarmachungen und ihre Umsetzung im ÖPNV der Stadt München.

Für die Prüfung der Möglichkeiten einer inklusiven Kennbarmachung bitten wir um Zustimmung der Bürger*innen.

Für die Umsetzung einer inklusiven Kennbarmachung bitten wir um Zustimmung.

Raum für Vermerke des Direktoriums

ohne Gegenstimme angenommen

mit Mehrheit angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt

Bürgerversammlung des . Stadtbezirkes am **Betreff** (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

E-Roller

Antrag (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage**:

Nachdem mein Antrag Nr. 20-26 / E01005 vom
5.11.2022 zur Entziehung aller Konzessionen
zum Verleih von E-Rollern am 22.5. 2024 ab-
schlägig beschlossen wurde, möchte ich den
Antrag erneut stellen:
Es sollen alle Konzessionen zum Verleih
von E-Rollern durch die Stadt München
eingezogen werden

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

 ohne Gegenstimme angenommen mit Mehrheit angenommen ohne Gegenstimme abgelehnt mit Mehrheit abgelehnt

Bürgerversammlung 17.10.2024

Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln

Antrag

Einführung einer speziellen Parklizenz für Wohnwagen, Wohnmobile, Segelboote etc., die in Wohngebieten abgestellt werden *geparket werden.*

Es werden eine Unmenge von Wohnwagen, Wohnmobilen und sogar Segelbooten einfach in Wohngebieten dauerhaft geparkt. Noch dazu wohnen der Großteil der Besitzer in ganz anderen Stadtteilen, kommen gerne nachts, um beim Abstellen nicht beobachtet zu werden, haben ein Fahrrad im Wohnmobil und radeln dann einfach z.B. in die Innenstadt zurück. Dabei werden diese Fahrzeuge mitten im Wohngebieten Anwohnern direkt vor die Haustür geparkt, was sowohl Anwohnerparkplätze in großem Ausmaß blockiert, aber auch die Sicht versperrt und störend und unansehnlich ist.

Als Lösung könnte eine spezielle Parklizenz helfen, die höher ist, als die bestehenden Parklizenzen für PKW und an den Wohnort gebunden. So könnte den Caravanbesitzern wieder klar werden, dass man, wenn man sich ein solches anschafft, vorher für eine Parkmöglichkeit sorgen muss.

Auf keinen Fall soll damit eine Einführung von Parklizenzbereichen in Stadtteilen von München verbunden sein, in welchen keine Parklizenz herrscht!



Bürgerversammlung des . Stadtbezirkes am **Betreff** (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Verbot von E-Scooter-Leihfahrzeugen

Antrag (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

Der Stadtrat der LH München verbietet im gesamten Stadtgebiet die gewerbliche Vermietung von E-Scootern.

Begründung: In den vergangenen Jahren hat sich kein rücksichtsvoller Gebrauch dieser Leihfahrzeuge entwickelt und es werden immer mehr davon auf den Gehwegen – immer auch verpackt in der Augenweite – abgestellt und behindern dort die Fußgänger erheblich.

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

 ohne Gegenstimme angenommen mit Mehrheit angenommen ohne Gegenstimme abgelehnt mit Mehrheit abgelehnt

Bürgerversammlung des 09 . Stadtbezirkes am 06 11 2024

Betreff (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Mobilität
M. N. A. A Sitzgelegenheit an Bus-
 halte stellen auch während
 der Bauzeit

Antrag (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

Die BüV möge beschließen, dass alle
 Bushaltestellen auch in Baustellenszeiten
 (vor allem im Neuhansen - Nymphenburg)
 mit Sitzgelegenheiten ausgestattet werden.
 Auch an Schwerbehinderte und Senioren
 denken ✓

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

<input checked="" type="checkbox"/> ohne Gegenstimme angenommen	<input type="checkbox"/> mit Mehrheit angenommen
<input type="checkbox"/> ohne Gegenstimme abgelehnt	<input type="checkbox"/> mit Mehrheit abgelehnt

Bürgerversammlung des . Stadtbezirks am . . **Betreff** (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):*E-Roller Verbot***Antrag** (Bitte formulieren Sie so, dass mit „ich stimme zu“ oder „ich stimme nicht zu“ abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:***sofortiges E-Roller Verbot für das
gesamte Stadtgebiet.*

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

 ohne Gegenstimme angenommen mit Mehrheit angenommen ohne Gegenstimme abgelehnt mit Mehrheit abgelehnt

Bürgerversammlung des . Stadtbezirkes am **Betreff** (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Umgestaltung der Fahrradführung bei bestimmten Kreuzungen sowie Fahrradwege mit grünem Belag

Antrag (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

Mit zunehmender Nutzung der Fahrräder nehmen die Konflikte zwischen KFZ, Fahrradfahrer und Fußgänger zu vor allem bei Kreuzungen. Die Schaffung von Fahrradstreifen und die Umgestaltung der Straßenführung haben sich als sinnvoll erwiesen jedoch sind einige der Änderungen der Kontraproduktiv und verwirrend, und wenig. Hier würde ich mir eher mehr intuitive Lösungen wünschen. Zudem ist die Ampelhaltung bei manchen Kreuzungen und die Pausen nicht nachvollziehbar mit der Folge, dass seit 1 Jahr immer mehr Autos auch über die Kreuzung fahren auch wenn es schon rot ist. Auch fällt auf, dass Fußgänger die Fahrradbahnen nicht beachten. Hier habe ich den Vorschlag, alle Fahrradwege grün mit einem grünen Belag zu versehen, wie in der Sonnenstraße. Das würde Klarheit schaffen. Was hat die Stadt sonst noch Pläne für Verbesserungen?

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

 ohne Gegenstimme angenommen mit Mehrheit angenommen ohne Gegenstimme abgelehnt mit Mehrheit abgelehnt

Betreff

E-Scooter/ E-Tretroller Vorbild Paris, Köln usw.

Antrag zum Themengebiet Verkehr

E-Scooter/ E-Tretroller von Verleihfirmen sollen aus dem Stadgebiet verbannt werden.

Ist dies gesetzlich nicht möglich, so müssen gesetzliche Vorschriften/ Gebühren erhoben werden, die den Betrieb unrentabel machen.

Private E-Tretroller sind davon nicht betroffen

Bürgerversammlung des . Stadtbezirks am . . **Betreff** (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

E-Roller, Antrag Nr. 20-26 / E 01005

Antrag (Bitte formulieren Sie so, dass mit „ich stimme zu“ oder „ich stimme nicht zu“ abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

Nachdem meinem Antrag vom 16.10.2024 betreffend Konzessionsentzug E-Roller nicht stattgegeben wurde, stelle ich diesen erneut:

Ich beantrage, dass alle Konzessionen zum Verleih von E-Rollern durch die Stadt München widerrufen werden

Hintergrund:

- Im Bereich des Moosacher Bluf bzw des OEZs ist die Abstellituation im letzten Jahr nicht besser, sondern schlechter geworden
- Einhaltung von Verkehrsregeln durch E-Rollerfahrer schlecht (Fahren auf dem Bürgersteig, Nichteinhaltung von Sicherheitsabständen)
- Häufig 2 Personen auf einem Roller, die auch häufig unter 16 sind

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

 ohne Gegenstimme angenommen mit Mehrheit angenommen ohne Gegenstimme abgelehnt mit Mehrheit abgelehnt



28.10.2025

Antrag für die Bürgerversammlung Bogenhausen am 28.10.2025

Betreff : Gefährdung durch E-Scooter

Die Stadt soll beauftragt werden, im gesamten Stadtgebiet bis 31.12.2025 Parkbuchten für E-Scooter zu schaffen und das Abstellen dieser Fahrzeuge außerhalb dieser Stellplätze zu untersagen. Alle wild geparkten E-Scooter müssen in Bezug auf die Wegesicherungspflicht der Landeshauptstadt innerhalb einer Stunde nach Standortmeldung bei der Polizei von einem Abschleppunternehmen eingesammelt und zur Kfz-Verwarstelle gebracht werden.

Die Kosten müssen dem Verleiher in Rechnung gestellt werden.

Begründung:

Die wild geparkten und häufig provokativ quer über den Gehsteig abgestellten Fahrzeuge stellen eine erhebliche Gefahr für Menschen mit Seh- oder Gehbehinderung, für Kinder und Menschen mit Kinderwägen dar.

Alleine auf dem Gehsteig der Cosimastraße können Sie innerhalb einer halben Stunde bis zu 20 fahrlässig abgestellter E-Scooter antreffen.



Bürgerversammlung des . Stadtbezirks am . . **Betreff** (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Verbot der E-Scooter

Antrag (Bitte formulieren Sie so, dass mit „ich stimme zu“ oder „ich stimme nicht zu“ abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

Verbot der E-Scooter für das gesamte Stadtgebiet Münden.

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

 ohne Gegenstimme angenommen mit Mehrheit angenommen ohne Gegenstimme abgelehnt mit Mehrheit abgelehnt

Von: [bag-mitte.dir](#)
An: [Mitzeichnung Mobilitätsreferat](#)
Betreff: AW: BA-Anhörung | Sammelbeschluss Bezirksausschussangelegenheiten - 20-26 / V 18876
Datum: Mittwoch, 15. April 2026 10:53:40

Guten Tag,
der BA2 hat in seiner Sitzung vom 17.03.26 o.g. Angelegenheit einstimmig zugestimmt.
Mit freundlichen Grüßen
Ihre BA-Geschäftsstelle

Bezirksausschuss des 5. Stadtbezirkes
Au-Haidhausen



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium
Friedenstr. 40, 81660 München

Mobilitätsreferat
Beschluss- und Berichtswesen

Per eMail

Vorsitzender:
Jörg Spengler

E-Mail:
joerg.spengler@muenchen.de

BA-Geschäftsstelle Ost:
Friedenstr. 40, 81660 München
Zi. 2.207
Telefon: 2 33-6 14 84
Telefax: 2 33-6 14 85
E-Mail: bag-ost.dir@muenchen.de

München, 19.03.2026

Ihr Schreiben
04.03.2026

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
BVI 2.4 / 03/26

**Sammelbeschluss zu offenen Bezirksausschussangelegenheiten (Beschlussentwurf
20-26 / V 18876)**

- Regelgeschwindigkeit Tempo 30

**BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 01991 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 – Au-
Haidhausen vom 24.03.2021**

**- Umgestaltung der Fahrradführung bei bestimmten Kreuzungen sowie Fahrradwege mit
grünem Belag**

**Empfehlung Nr. 20-26 / E 02670 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 05 – Au-
Haidhausen vom 29.04.2025**

Anhörungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 5 Au- Haidhausen hat in seiner Sitzung am 18.03.2026 folgendes ein-
stimmig beschlossen:

Der BA 5 nimmt den Beschlussentwurf zur Kenntnis mit dem Zusatz, dass die geplanten kom-
munikativen Maßnahmen als ineffektiv erachtet werden.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Jörg Spengler
Vorsitzender im BA 5
Au-Haidhausen

Bezirksausschuss des 9. Stadtbezirkes



Landeshauptstadt
München

Neuhausen - Nymphenburg

Landeshauptstadt München, BA-Geschäftsstelle Nord
Hanauer Str. 1, 80992 München

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat

mitzeichnung.mor@muenchen.de

Vorsitzende
Leonie Lobinger
E-Mail: vorsitz@ba09.de

Geschäftsstelle:
Hanauer Str. 1
80992 München

Telefon: 233-728022
Telefax:
E-Mail: BA9@muenchen.de

Sitzung des Bezirksausschusses 9 Neuhausen-Nymphenburg vom 28.04.2026

Unser Zeichen: 3.3.1 / 04/26


München, 29.04.2026


BA-Anhörung: Sammelbeschluss zu offenen Bezirksausschussangelegenheiten - Stellungnahme des BA 9 -

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 9 Neuhausen-Nymphenburg hat sich im Rahmen seiner vergangenen Sitzung am 28.04.2026 mit dem im Betreff genannten Anhörungsverfahren befasst und stimmt den Ausführungen des Beschlusssentwurfs, welche den BA 9 betreffen, einstimmig zu.

Mit freundlichen Grüßen


Leonie Lobinger,
Vorsitzende

Behandelt im Unterausschuss Verkehr -
Vorsitzender Niko Lipkowitsch 

Bezirksausschuss des 10. Stadtbezirkes

MoosachLandeshauptstadt
MünchenLandeshauptstadt München, BA-Geschäftsstelle Nord
Hanauer Str. 1, 80992 MünchenLandeshauptstadt München
Mobilitätsreferat
MOR-GL2
mitzeichnung.mor@muenchen.de**Vorsitzender
Wolfgang Kuhn**

[REDACTED]

Geschäftsstelle:
BA-Geschäftsstelle Nord
Hanauer Str. 1
80992 München
Telefon: 233-728067
bag-nord.dir@muenchen.de
[REDACTED]Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom:
04.03.2026Unser Zeichen:
BA 10 16.03.2026 – TOP N 6.4

Datum: 18.03.2026

Sammelbeschluss des Mobilitätsreferates zu offenen Bezirksausschussangelegenheiten

[REDACTED]

der BA 10 – Moosach hat sich in seiner Sitzung am 16.03.2026 mit den o.g. Anhörungen befasst und stimmt diesen einstimmig zu.

Der BA merkt jedoch an, dass eine andere Darstellungsform wünschenswert wäre, da Dokumente in der Korrekturversion das Verständnis teilweise erschweren.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Wolfgang Kuhn
Vorsitzender BA 10

**BEZIRKSAUSSCHUSS DES 13. STADTBZIRKES
DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN
BOGENHAUSEN**



Vorsitzender: Florian Ring

Landeshauptstadt München, Direktorium
Friedenstraße 40, 81660 München

**Mobilitätsreferat
Geschäftsleitung
Berichts- und Beschlusswesen**

Florian Ring

Geschäftsstelle:
Friedenstr. 40, 81660 München
Telefon: 233-61483
Telefax: 233-61485
E-Mail: BA13@muenchen.de

München, 22.04.2026

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
TOP 2.3.1/21.04.2026

**Sammelbeschluss zu offenen Bezirksausschussangelegenheiten – Beschlussentwurf
Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 18876
Stellungnahme BA 13 Bogenhausen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 13 Bogenhausen hat sich in seiner Sitzung am 21.04.2026 mit der o.g. Anhörung befasst und folgende Stellungnahme **einstimmig beschlossen**:

Zustimmung mit dem Zusatz, dass der BA die Erarbeitung von Alternativvorschlägen begrüßt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
Florian Ring
Vorsitzender des BA 13 Bogenhausen

Bezirksausschuss des 17. Stadtbezirkes
Obergiesing - Fasangarten



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium
Friedenstraße 40, 81660 München

Vorsitzende
Carmen Dullinger-Oßwald

Per E-Mail an;


beschlusswesen.mor@muenchen.de

Geschäftsstelle:
Friedenstraße 40, 81660 München
Telefon: 233 – 6 14 82
Telefax: 233 – 6 14 85
E-Mail: bag-ost.dir@muenchen.de

München, 22.04.2026

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
6.3.3.1/ 04-26

Sammelbeschluss zu offenen Bezirksausschussangelegenheiten
Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 18876

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 17 Obergiesing – Fasangarten hat in seiner Sitzung am 21.04.2026 einstimmig dem o.g. Sammelbeschluss zugestimmt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Carmen Dullinger – Oßwald
Vorsitzende des BA 17
Obergiesing – Fasangarten



Bezirksausschuss des 19. Stadtbezirkes
**Thalkirchen - Obersending - Forstenried -
Fürstenried - Solln**



Landeshauptstadt
München

Landeshauptstadt München, Direktorium
BA-Geschäftsstelle Süd, Meindlstr. 14, 81373 München

Vorsitzender
Dr. Ludwig Weidinger

An das
Mobilitätsreferat
MOR-GL

Geschäftsstelle:
Meindlstr. 14, 81373 München
Telefon: (089) 233-733883
Telefax: (089) 233-989-33885
E-Mail: ba19@muenchen.de

München, 11.03.2026

(A) Sammelbeschluss Bezirksausschussangelegenheiten;
Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 18876
Einführung einer speziellen Parklizenz für Wohnwagen, Wohnmobile;
Segelboote und etc. die in den Wohngebieten geparkt werden;
Empfehlung Nr. 20-26 / E 02296

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BA 19 hat sich in seiner Sitzung am 10.03.2026 mit der o.g. Beschlussvorlage befasst und gibt einstimmig keine Stellungnahme ab.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dr. Ludwig Weidinger
Vorsitzender

Von: bag-west.dir
An: [Mitzeichnung Mobilitätsreferat](#)
Betreff: AW: BA-Anhörung | Sammelbeschluss Bezirksausschussangelegenheiten - 20-26 / V 18876
Datum: Mittwoch, 15. April 2026 14:25:43

[REDACTED]

im Auftrag des Bezirksausschusses 20 Hadern darf ich Ihnen hiermit mitteilen, dass sich der BA in seiner Sitzung am 13.04.2026 mit o.g. Angelegenheit befasst und hierzu Folgendes einstimmig beschlossen hat:

Der Beschlussvorlage wird mit der Ergänzung, dass der BA 20 für jede Abstellfläche ein „Geofencing“ fordert, vom BA zugestimmt.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

Landeshauptstadt München
Direktorium - II / BA - Geschäftsstelle West
für die Bezirksausschüsse 20, 21, 22, 23, 25
Landsberger Str. 486, 81241 München
Telefon: 089 233-37209 (Teamassistenz)
Telefon: 089 233-37352 (BA 20)
Telefon: 089 233-37354 (BA 21)
Telefon: 089 233-37230 und -37353 (BA 22)
Telefon: 089 233-37224 (BA 23)
Telefon: 089 233-37415 (BA 25)
E-Mail: bag-west.dir@muenchen.de

Elektronische Kommunikation mit der Landeshauptstadt München:
<http://www.muenchen.de/ekomm>

Bitte denken Sie an die Umwelt, bevor Sie diese E-Mail ausdrucken. Pro Blatt sparen Sie durchschnittlich 15gr Holz, 260 ml Wasser, 0,05 kWh Strom und 5 gr CO2



Von: bag-west.dir
An: [Mitzeichnung Mobilitätsreferat](#)
Betreff: AW: BA-Anhörung | Sammelbeschluss Bezirksausschussangelegenheiten - 20-26 / V 18876
Datum: Freitag, 20. März 2026 11:33:16

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 22 Aubing-Lochhausen-Langwied hat sich in seiner Sitzung am 18.03.26 mit dem Entwurf des Sammelbeschlusses befasst und stimmt diesem einstimmig zu.

Mit freundlichen Grüßen

Landeshauptstadt München Direktorium - HA II / BA Geschäftsstelle West für die Bezirksausschüsse
20, 21, 22, 23, 25
Landsberger Str. 486, 81241 München
Tel: 089 233-37230
E-Mail: bag-west.dir@muenchen.de

|

Bitte denken Sie an die Umwelt, bevor Sie diese E-Mail ausdrucken. Pro Blatt sparen Sie durchschnittlich 15gr Holz, 260ml Wasser, 0,05kWH Strom und 5gr CO2.



Von: bag-west.dir
An: [Mitzeichnung Mobilitätsreferat](#)
Betreff: Stellungnahme BA 23: BA-Anhörung | Sammelbeschluss Bezirksausschussangelegenheiten - 20-26 / V 18876
Datum: Donnerstag, 12. März 2026 13:16:14

Sammelbeschluss zu offenen Bezirksausschussangelegenheiten:

Anbindung des 23. Stadtbezirkes mit einer Straßenbahn oder einer U-Bahn und beschleunigte Durchführung des Vorhabens (Empfehlung Nr. 20-26 / E 02178 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 23 – Allach-Untermenzing vom 16.07.2024)

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 23 Allach-Untermenzing hat sich in seiner Sitzung am 10.03.2026 mit o.g. Empfehlung befasst und einstimmig folgenden Beschluss gefasst:

Es wird eine hohe Priorität bei der Bearbeitung gefordert. Der BA 23 wünscht eine frühzeitige Einbindung sowie Vorstellung der Ergebnisse.

Mit freundliche Grüßen



Landeshauptstadt München
Direktorium - II / BA - Geschäftsstelle West
für die Bezirksausschüsse 20, 21, 22, 23, 25
Landsberger Str. 486, 81241 München
Telefon: 089 233-37209 (Teamassistentz)
Telefon: 089 233-37352 (BA 20)
Telefon: 089 233-37354 (BA 21)
Telefon: 089 233-37230 und -37353 (BA 22)
Telefon: 089 233-37224 (BA 23) (Montag-Donnerstag)
Telefon: 089 233-37415 (BA 25)
E-Mail: bag-west.dir@muenchen.de

Elektronische Kommunikation mit der Landeshauptstadt München:

<http://www.muenchen.de/ekom>

Bitte denken Sie an die Umwelt, bevor Sie diese E-Mail ausdrucken.

Pro Blatt sparen Sie durchschnittlich 15g Holz, 260ml Wasser, 0,05kWh Strom und 5g CO2.

Bezirksausschuss des 24. Stadtbezirkes

Feldmoching - Hasenberg



Landeshauptstadt
München

Vorsitzender
Dr. Rainer Großmann

Landeshauptstadt München, BA-Geschäftsstelle Nord
Hanauer Str. 1, 80992 München

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat
MOR-GL5
mitzeichnung.mor@muenchen.de



Geschäftsstelle:
BA-Geschäftsstelle Nord
Hanauer Str. 1
80992 München
Telefon: 233 728562
ba24@muenchen.de



Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
04.03.2026

Unser Zeichen
BA 24 24.03.2026 – TOP 5.3.1

Datum 25.03.2026

Sammelbeschluss zu offenen Bezirksausschussangelegenheiten

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BA 24 – Feldmoching-Hasenberg hat sich in seiner Sitzung am 24.03.2026 mit o.g. Anhörung befasst und hat folgende Stellungnahme mehrheitlich beschlossen:

Der BA 24 fordert, dass die bereits mehrfach geforderten Abstellflächen für E-Scooter im Stadtbezirk endlich umgesetzt werden. Zudem soll der vordefinierte Radius des Geofencing von derzeit 100 Metern auf 300 Meter ausgeweitet werden.

Für Rückfragen steht der BA 24 – Feldmoching-Hasenberg gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
Dr. Rainer Großmann



