

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



Landeshauptstadt
München

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

**Vorsitzender
Dr. Ludwig Weidinger**

Geschäftsstelle:
Meindlstr. 14, 81373 München
Telefon: (089) 233-733883
Telefax: (089) 233-12-733885
E-Mail: ba19@muenchen.de

München, 07.07.2026

**Einführung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in
der Pognerstraße (Abschnitt Pullacher Platz bis Schäftlarnstraße)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der BA 19 hat in seiner Sitzung am 07.07.2026 den anliegenden Bürgerantrag einstimmig beschlossen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dr. Ludwig Weidinger
Vorsitzender

Antrag an den Bezirksausschuss 19

Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln
München, 29. Juni 2026

Betreff:

Einführung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der Pognerstraße

Antrag

Der Bezirksausschuss 19 möge beschließen:

Die Landeshauptstadt München – Mobilitätsreferat – wird aufgefordert, für die Pognerstraße eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h (Tempo 30) anzuordnen und zeitnah umzusetzen.

Hilfsweise: Sollte eine vollflächige streckenbezogene Anordnung aus verkehrsrechtlichen Gründen auf der Gesamtlänge nicht sofort möglich sein, ist die Begrenzung prioritär als Lückenschluss zwischen den privilegierten Abschnitten der sozialen Einrichtungen sowie aus Gründen des Lärm- und Denkmalschutzes zu prüfen und anzuordnen.

Begründung

Die Pognerstraße ist dem untergeordneten Straßennetz mit überwiegender Quartierserschließungsfunktion zuzuordnen. Sie dient primär dem Ziel- und Quellverkehr der angrenzenden Wohnbebauung. Im engmaschigen Zusammenspiel von Wohnnutzung, dichtem Fuß- und Radverkehr, starkem Freizeitverkehr (Isarnähe) sowie Lieferverkehr bestehen hier akut erhöhte Anforderungen an die Verkehrssicherheit und den Gesundheitsschutz.

Die rechtlichen und sachlichen Voraussetzungen für eine Reduzierung der Regelgeschwindigkeit sind aus folgenden Gründen gegeben:

1. Die neue StVO-Novelle (Erleichterungen für Kommunen)

Mit der jüngsten Anpassung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der StVO haben Kommunen ausdrücklich mehr Handlungsspielraum erhalten. Tempo 30 kann nun nicht mehr nur zur Abwehr konkreter Gefahren angeordnet werden, sondern explizit auch aus Gründen des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit sowie der städtebaulichen Entwicklung.

Der Antrag stützt sich zudem auf die erweiterten Handlungsspielräume der aktuellen StVO-Novelle. Die Anordnung von Tempo 30 in der Pognerstraße ist eine verhältnismäßige Maßnahme, die nun explizit den Zielen des städtebaulichen Gesundheitsschutzes und der Förderung der Nahmobilität entspricht, ohne dass ein Unfallschwerpunkt zwingend nachgewiesen werden muss.

2. Rechtliche Privilegierung durch sensible Einrichtungen (§ 45 Abs. 9 StVO)

Gemäß der StVO ist die Anordnung von Tempo 30 im unmittelbaren Bereich von Kitas, Schulen und Altenheimen ausdrücklich privilegiert. Die Pognerstraße fungiert hier als direkte Zu- und Abfahrtsstraße sowie als Querungsachse für folgende Einrichtungen im unmittelbaren Nahbereich:

Kindergärten (Bring- und Holzeiten):

- Kath. Kindergarten St. Maria Thalkirchen (Kirchweg 1a)
- Kindergarten Münchner Straße 23

Medizinische & soziale Infrastruktur:

Im unmittelbaren Umfeld befinden sich Einrichtungen mit starkem Publikumsverkehr mobilitätseingeschränkter Personen, die auf sichere Querungen angewiesen sind:

- Kursana Villa München (Greinerberg 17)
- Alten- und Service-Zentrum Thalkirchen (Emil-Geis-Str. 35)
- Physiotherapie am Greinerberg (Schachnerstr. 2 / Eingang Pognerstr.)
- Chiro Lounge (Pognerstr. 24)

3. Lebensrettende Physik: Der Anhalteweg

Der Brems- und Anhalteweg ist das stärkste objektive Argument für die Verkehrssicherheit, insbesondere in Bereichen mit Kindern und Radverkehr. Aufgrund der starken Frequentierung durch schwächere Verkehrsteilnehmende ist die Reduzierung auf Tempo 30 lebensrettend. Bei 30 km/h beträgt der Anhalteweg (Reaktions- plus Bremsweg) rund 13 Meter. Bei 50 km/h liegt dieser bei etwa 27 Metern. An dem Punkt, an dem ein Pkw mit 30 km/h bereits steht, hat ein Fahrzeug mit 50 km/h noch eine Restgeschwindigkeit von knapp 50 km/h. Bei den bestehenden Sichtkonflikten durch parkende Fahrzeuge ist dieser Unterschied für querende Kinder entscheidend.

4. Denkmalschutz und baulicher Lärmschutz

Entlang des betroffenen Straßenabschnitts befinden sich bedeutende denkmalgeschützte Gebäude und Ensembles der Landeshauptstadt:

- Ensemble Pognerstraße: D-1-62-000-5449 (Pognerstraße 19, 21, 23, 25 inkl. Nebenstraßen)
- Einzeldenkmäler: D-1-62-000-5448 (Gebäude Pognerstraße 1, 3, 5)

Aufgrund des strengen Denkmalschutzes sind bauliche Lärmschutzmaßnahmen an den Fassaden (wie der nachträgliche Einbau moderner Schallschutzfenster) nur sehr eingeschränkt oder gar nicht möglich. Die Anwohnenden sind den Lärm- und Erschütterungsbelastungen von Tempo 50 schutzlos ausgeliefert. Tempo 30 ist hier das einzig wirksame, verhältnismäßige Mittel zum Schutz der historischen Bausubstanz und der Gesundheit der Bürger.

Halbierung der gefühlten Verkehrsmenge (Lärmschutz)

Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h bewirkt eine Pegelminderung von bis zu 3 dB(A). Dies entspricht für das menschliche Gehör einer Halbierung der Verkehrsmenge. Angesichts der unzureichenden baulichen Schallschutzmöglichkeiten an den denkmalgeschützten Gebäuden ist dies eine zwingend gebotene Maßnahme zur Einhaltung der Lärmschutzrichtlinien.

5. Räumliche Beengtheit und Sichtkonflikte (Gefahrenlage)

Die Pognerstraße weist eine hohe Parkdichte und zahlreiche Grundstücks- sowie Tiefgaragenausfahrten auf. Bei der bestehenden Fahrbahnbreite ist es Kraftfahrzeugen bei Gegenverkehr oder bei Tempo 50 faktisch unmöglich, den gesetzlich vorgeschriebenen Sicherheitsabstand von 1,5 Metern zu Fahrradfahrenden einzuhalten. Diese weichen auf die Straße aus, da der Fahrradweg zumeist von langsamer fahrenden Kindern oder Eltern belegt ist. Eine Reduzierung auf Tempo 30 ist zwingend erforderlich, um die objektive Sicherheit im Mischverkehr zu gewährleisten.

6. Erhöhtes Konfliktpotenzial durch Liefer- und Freizeitverkehr

Lieferverkehr:

Durch die dichte Bebauung blockiert der Lieferverkehr regelmäßig Geh- und Radwege. Fußgänger (darunter Kinder und Senioren) sowie Radfahrende werden gezwungen, auf die Fahrbahn auszuweichen. Bei Tempo 50 entstehen hierbei lebensgefährliche Konfliktsituationen.

Freizeitverkehr:

Der Spielplatz am Pullacher Platz sowie die Funktion der Straße als Hauptzubringer zu den Isarauen/Flaucher führen insbesondere an Wochenenden zu einem extrem hohen Aufkommen an Familien und Kindern im Straßenraum.

7. Luftreinhaltung und Feinstaubreduzierung

Eine gleichmäßigere Fahrweise (Verkehrsverstetigung) reduziert die Emissionen im Quartier spürbar.

Tempo 30 führt auf dieser stark durch Anwohner und Erholungssuchende geprägten Achse zu einem gleichmäßigeren Verkehrsfluss. Weniger Beschleunigungs- und Bremsvorgänge reduzieren den Reifenabrieb sowie die Feinstaub- und Stickstoffdioxid-Emissionen erheblich. Dies dient dem direkten Gesundheitsschutz der direkten Anlieger sowie der zahlreichen Fußgänger.

8. Informelle Querungen stärken

Da es in solchen Straßen oft keine Zebrastreifen gibt, muss die Straße überall sicher überquerbar sein.

Die Pognerstraße verfügt über die gesamte Strecke nur über eine formelle Querungshilfen, die Gehwegnase zur Ecke Zennerstraße. Tempo 30 ermöglicht es Fußgängern, insbesondere Senioren und Familien mit Kindergarten – und Kleinkindern aus den umliegenden Einrichtungen, die Fahrbahn auch bei normalem Verkehrsaufkommen sicher und selbstbestimmt zu queren.

9. Lückenschluss und Einheitlichkeit im Quartier

Das umliegende Wohngebiet ist bereits großflächig als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Die Pognerstraße stellt eine verbleibende „Tempo-50-Insel“ dar. Eine Harmonisierung der Geschwindigkeit sorgt für eine klare, intuitive Verkehrsführung, verhindert gefährliche Beschleunigungsmanöver auf diesem kurzen Abschnitt und führt zu einer Verkehrsverstetigung (weniger Stop-and-Go, weniger Emissionen).

10. Konsistenz mit laufenden Beschlüssen des BA 19

Der BA 19 hat bereits die Errichtung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen an der U-Bahn-Station Thalkirchen beschlossen. Die dadurch politisch gewollte und prognostizierte Zunahme des Radverkehrs in den Zufahrtsstraßen macht eine Anpassung der Verkehrsregeln in der Pognerstraße unumgänglich, um den neu entstehenden Mischverkehr sicher abzuwickeln.

Zielsetzung

Mit der Umsetzung dieses Antrags werden die erweiterten Spielräume der StVO-Reform zur Förderung der Verkehrssicherheit und des Gesundheitsschutzes im Quartier konsequent genutzt. Lärmemissionen werden spürbar gesenkt, der Schulweg effektiv gesichert und die historische Bausubstanz Thalkirchens geschützt.