

Anlage

Zweit-Druck
Übereinstimmung mit
Originalbeschuß geprüft.

Landeshauptstadt München
Kreisverwaltungsreferat
Ruf: 16-23006

Tempo-30-Zonen in München

Anfrage gemäß § 68 GO zum Thema 10 Jahre
"Tempo 30" in München - eine Zwischenbilanz;
von Herrn Stadtrat Bernhard Fricke, DaGG

Sichere Radverkehrsführung in stark frequentierten,
überbreiten Straßen innerhalb von Tempo-30-Zonen
Antrag Nr. 2143 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN
vom 12.04.95

Sofortige und umfassende Überprüfung der Rechtmäßigkeit der
Tempo-30-Zonen im Bereich des Stadtgebietes;
Antrag Nr. 2144 von Herrn Stadtrat Thomas Hanna, ASP vom 11.04.95

Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 14.12.94
zur Einbeziehung von Straßen in Tempo-30-Zonen

Anlagen

Beschluß des Kreisverwaltungsausschusses vom 04. 07.1995 (SB) "

- öffentlich -

I. Vortrag des Referenten

In der Sitzung des Kreisverwaltungsausschusses vom 14.2.95 hat der Stadtrat u.a. beschlossen, daß bis zur Vorlage des Urteils des Bundesverwaltungsgerichtes zur Ausweisung von Tempo-30-Zonen keine weiteren Straßen in Tempo-30-Zonen einbezogen werden. Zwischenzeitlich liegt dem Kreisverwaltungsreferat ein Abdruck dieses Urteils vor (Anlage 1).

Herr Stadtrat Bernhard Fricke, DaGG, hat mit Schreiben vom 24.2.95 die beiliegende Anfrage gemäß § 68 GO zum Thema - 10 Jahre "Tempo 30" in München - eine Zwischenbilanz - gestellt (Anlage 6).

Herr Stadtrat Thomas Hanna hat mit Antrag Nr. 2144 vom 11.04.1995 die sofortige umfassende Überprüfung der Rechtmäßigkeit der Tempo-30-Zonen im Bereich des Stadtgebiets auf der Grundlage des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts beantragt (Anlage 3).

Die Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN hat mit Antrag Nr. 2143 vom 12.04.95 beantragt, daß in Straßen mit stärkerem Verkehrsaufkommen, dem Charakter einer Verbindungsstraße und einer befahrbaren Breite von über 8,0m, auch in Tempo-30-Zonen mit dem Ziel der Tempo-Disziplinierung und der Verbesserung der Sicherheit für Radfahrer, Radstreifen abmarkiert werden sollen (Anlage 4).

Stellungnahme des Kreisverwaltungsreferates:

Anfrage von Herrn Stadtrat Bernhard Fricke, DaGG gemäß § 68 GO zum Thema - 10 Jahre "Tempo 30" in München - eine Zwischenbilanz

Das Kreisverwaltungsreferat beantwortet in Zusammenarbeit mit dem Polizeipräsidium München die einzelnen Fragen wie folgt:

Frage 1: Wie hat sich die Unfallstatistik in diesen Zonen im Vergleich zu Straßen ohne diese Beschränkung entwickelt?

Für die Erfassung von Verkehrsunfällen ist das Polizeipräsidium München zuständig. Von dort wird folgendes mitgeteilt (Anlage 5).

"Beim Polizeipräsidium München werden für Tempo-30-Zonen keine gesonderten Statistiken geführt. Zum einen wurde der Vollzug der Einrichtung nur sporadisch be-

kanntgegeben, zum anderen ist dies aus arbeitsökonomischen Gründen für 322 Zonen, die in der Landeshauptstadt München eingerichtet sind, nicht möglich. Die von der Polizei aufgenommenen Unfälle werden zur Erkennung von Unfallschwerpunkten auf einer Unfallsteckkarte für den Zeitraum von 2 Jahren erfaßt und dann fotografisch gesichert. Die Unterlagen werden für nachträgliche Auswertungen beim Planungsreferat aufbewahrt.

Um einen allgemeinen Trend in der Verkehrs- und Unfallentwicklung in den Tempo-30-Zonen erkennen zu können, wurden die Zonen 47 - Laim, nördl. Agnes-Bernauer-Str., 77 - Lochhausen, 90 - Schwabing, östl. Ungererstraße und 93 - Berg-am-Laim, westl. Schatzbogen vom Polizeipräsidium München ausgewählt und einem Vorher/Nachher-Vergleich unterzogen, wobei hier nur eine Erfassung der Gesamtunfälle, der Getöteten und Verletzten sowie der Unfallursachen erfolgte. Eine Unterteilung nach Verkehrsart und Altersgruppen liegt nicht vor.

Die Auswahl der Zonen ergab sich beispielhaft anhand der unterschiedlichen Strukturen in den Gebieten:

- Zone 47 - Laim - Wohngebiet mit Gewerbe und Gaststätten
- Zone 77 - Lochhausen - reines Wohngebiet mit Schule
- Zone 90 - Schwabing - reines Wohngebiet
- Zone 93 - Berg-am-Laim - Wohngebiet mit Schule und Gewerbe

Wie der Anlage 5 zu entnehmen ist, besteht eine Tendenz zum Rückgang der Unfallzahlen. Der Trend ist jedoch nicht einheitlich."

Frage 2: Welche Verringerung der Luftschadstoff-Belastung wird durch "Tempo 30" erreicht?

Eine aktuelle Aussage zu dieser Frage ist dem Kreisverwaltungsreferat nicht möglich. Vergleichbare Messungen der Luftschadstoff-Belastung in einzelnen Tempo-30-Zonen

vor und nach der Beschilderung wurden nach der endgültigen Einführung der Zonengeschwindigkeitsregelung im Jahre 1990 nicht durchgeführt.

Die von der Bundesanstalt für das Straßenwesen (BASt) während des Versuchszeitraumes der Zonengeschwindigkeitsverordnung im Jahre 1985-1989 durchgeführten Untersuchungen kamen zu dem Ergebnis, daß voraussichtlich bei der Einführung von Tempo-30-Zonen keine Verschlechterung der Schadstoffsituation eintritt und daß Tempo-30 Verbesserungspotentiale bietet, wenn auf niedrigerem Geschwindigkeitsniveau stetig gefahren wird.

Zu dem gleichen Ergebnis kamen die vom Kreisverwaltungsreferat 1986 in Auftrag gegebenen wissenschaftlichen Untersuchungen für 8 Versuchsgebiete durch die Planungingenieure Prof. Dr. Ing. Retzko und Prof. Dr. Ing. Topp, dem TÜV, dem Lehrstuhl für Verkehrs- und Stadtplanung der TU München und der Ingenieurgesellschaft Dorsch Consult.

Frage 3: Welche Verminderung der Lärmbelästigung wird durch "Tempo 30" erreicht?

Auch hier liegen dem Kreisverwaltungsreferat keine aktuellen Zahlen vor. Die Bundesanstalt für das Straßenwesen kam damals zum Ergebnis, daß sich der Mittelungspegel als Maßzahl für die Schallemission durchschnittlich um 2 bis 3 dB verringerte. Ein stetiges und gleichmäßiges Fahrverhalten ist hierfür Voraussetzung. Dieses Ergebnis deckt sich mit den unter Frage 2 angesprochenen Untersuchungen im Jahre 1986. 2 dB sind aufgrund der sonst im Verkehrsraum wahrnehmbaren Geräusche als Schallpegelunterschied vom Menschen gerade noch wahrnehmbar.

Frage 4: Welche Wohngebiete gibt es noch ohne Geschwindigkeitsbeschränkung und warum?

In der Zeit von 1990 (Beginn der endgültigen gesetzlichen Regelung) bis 1994 hat das Kreisverwaltungsreferat in Zusammenarbeit mit dem Planungs-, Baureferat, den

Stadtwerken-Verkehrsbetriebe, dem MVV und dem Polizeipräsidium München insgesamt 246 Tempo-30-Zonen ausgewählt und beschildert. Während des Versuchszeitraumes 1985 - 1990 wurden 76 Tempo-30-Zonen ausgewiesen. Insgesamt gibt es derzeit 322 Tempo-30-Zonen im Stadtgebiet.

Stand 1995

Damit gibt es in sämtlichen Wohngebieten in Münchens, die sich für eine Beschilderung eignen, Tempo-30-Zonen.

Frage 5: Gibt es andere deutsche Millionenstädte mit mehr Tempo-30-Zonen als in München?

Ausschlaggebend für einen Vergleich von Städten mit Tempo-30-Zonen ist nicht die Zahl der einzelnen Zonen, sondern der Anteil der geschwindigkeitsbeschränkten Straßen am Gesamtstraßennetz. In München sind ca. 80 % (= 1760 km) des Gesamtstraßennetzes (= ca. 2000 km) auf Tempo-30 beschränkt. Berlin wird zukünftig etwa 1000 Tempo-30-Zonen besitzen. Der Anteil am Gesamtstraßennetz (ca. 3500 km) beträgt dann ca. 70 % (ca. 2400 km). In Frankfurt und Hamburg ist ebenfalls ein Anteil von ca. 70 % am Gesamtstraßennetz vorhanden.

Frage 6: Wie wird die Einhaltung dieser Geschwindigkeitsbeschränkung kontrolliert?

Am 04.10.1994 nahm die Kommunale Geschwindigkeitsüberwachung ihren Dienst auf. Zuvor wurde die Geschwindigkeitsüberwachung von der Polizei durchgeführt. Die Kommunale Geschwindigkeitsüberwachung mißt in den 322 Tempo-30-Zonen, insbesondere im Bereich von Schulen, Kindergärten und Altenheimen. Nähere Einzelheiten können dem Erfahrungsbericht des Kreisverwaltungsreferates im Kreisverwaltungsaußschuß vom 04.07.1995 entnommen werden.

Frage 7: Wie hoch ist der Anteil der Bürger, die sich nicht an diese Begrenzung halten?

Bei den an über 150 Örtlichkeiten durchgeführten Radarmessungen der Kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung lag die Beanstandungsquote bei ca. 30 %. Nähere

Ausführungen bittet das Kreisverwaltungsreferat dem unter Frage 6 zitierten Erfahrungsbericht zu entnehmen.

Urteil des Bundesverwaltungsgerichts Berlin vom 14.12.1994 zur Ausweisung von Tempo-30-Zonen

Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts Berlin liegt in der Anlage 1 bei. Zusammenfassend liegen folgende Leitsätze dem Urteil zugrunde:

- Der mit der Zonenanordnung verbundene teilweise Verzicht auf die wiederholte Aufstellung von Verkehrszeichen (Sichtbarkeitsprinzip) **setzt voraus**, daß das **Gesamtbild** des betreffenden Gebiets dem Kraftfahrer **stets das Bewußtsein** vermittelt, sein Fahrzeug innerhalb einer geschwindigkeitsbeschränkten Zone zu steuern (Zonenbewußtsein).
- Für dieses "Zonenbewußtsein" ist von Bedeutung, daß die Größe der Zone so festgelegt wird, daß die Geschwindigkeitsbeschränkung für den Kraftfahrer **überschaubar** und **einsichtig** ist, ferner daß die Straßen innerhalb der Zone **gleichartige Merkmale** aufweisen und die Zone eine **erkennbare städtebauliche Einheit** bildet. Hierbei ist ein **strenger Maßstab** anzulegen.
- Kann dieses "Zonenbewußtsein" wegen der Verschiedenartigkeit der vorhandenen städtebaulichen Struktur und des Fehlens gleichartiger Merkmale der vorhandenen Straßen nicht entstehen und bestehen bleiben, so muß damit gerechnet werden, daß der Kraftfahrer mit der sonst üblichen und zugelassenen innerörtlichen Geschwindigkeit fährt. Damit aber wäre die verlässliche Ordnung des Fahrzeugverkehrs in der Zone nicht gesichert und der Vorschrift des § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO (Verkehrssicherheit und Ordnung des Verkehrs) **nicht entsprochen**.

Schreiben des Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 14.03.1995

Das Bayerische Staatsministerium des Innern hat die Regierung mit IMS vom 14.3.1995 (Nr. IC4-3612.45107-8) betreffend Tempo-30-Zonen auf das genannte Bundesverwaltungsgerichtsurteil hingewiesen und dazu folgendes ausgeführt (Anlage 2):

"Die Auswertung der vom Bundesverwaltungsgericht dargestellten Entscheidungsgründe ergibt folgendes:

- Eine Tempo-30-Zone darf nur dann angeordnet werden, wenn mindestens einer der in § 45 StVO genannten Gründe (z.B. Sicherheit des Verkehrs, Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen) das erfordert. Dabei dürfen in keinem Fall die Gesichtspunkte der Verkehrssicherheit außer Acht gelassen werden.
- Eine Tempo-30-Zone darf deshalb **nur dann angeordnet werden**, wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung für die Verkehrsteilnehmer **einsichtig** ist und aufgrund der überschaubaren Ausdehnung und der bestehenden städtebaulichen Einheitlichkeit der Zone ein **"Zonenbewußtsein"** entwickelt wird. Daran muß im Interesse der Verkehrssicherheit ein **strenger Maßstab** angelegt werden. Das "Zonenbewußtsein" und damit die Rechtmäßigkeit der Anordnung setzt deshalb - zusätzlich zum Vorliegen der übrigen einschlägigen Voraussetzungen des § 45 StVO - insbesondere voraus:
 - gleichartige Merkmale der Straßen innerhalb der Zone
 - eine erkennbare städtebauliche Einheit des Gebiets der Zone.
 - eine "überschaubare" Ausdehnung der Zone, die vor allem den dort fahrenden Kraftfahrern stets das Gefühl vermittelt, sich noch innerhalb des - lediglich am Beginn und am Ende gekennzeichneten - Zonenbereiches zu befinden.
- Die herausragende rechtliche Bedeutung der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts liegt darin, daß danach die Mißachtung dieser, in einzelnen in der

VwV-StVO geregelten Voraussetzungen im Wege der Interpretation des Erfordernisses der Verkehrssicherheit nicht nur als Verstoß gegen eine Verwaltungsvorschrift gewertet wird, sondern **zur Rechtswidrigkeit** der verkehrsrechtlichen Anordnung einer Zone führt. Zonen, die den genannten Anforderungen nicht entsprechen und damit nicht nur die betroffenen Kraftfahrer zu höheren Geschwindigkeiten verleiten, sondern auch den anderen Verkehrsteilnehmern nur scheinbar mehr Sicherheit bieten, dürfen daher **nicht angeordnet** werden bzw. **müssen** im Rahmen der Behandlung von Rechtsbehelfen oder nach Maßgabe der Rechtsaufsicht **aufgehoben werden**.

Aufgrund dieser Ausführungen wird das Kreisverwaltungsreferat im Rahmen einer Arbeitsgruppe (Teilnehmer: Polizeipräsidium München, Planungsreferat, Baureferat und Stadtwerke-Verkehrsbetriebe) unter Berücksichtigung der genannten Kriterien sämtliche Tempo-30-Zonen prüfen und gegebenenfalls entsprechende Korrekturen vornehmen.

Antrag von Herrn Stadtrat Thomas Hanna auf eine sofortige und umfassende Überprüfung der Tempo-30-Zonen im Bereich des Stadtgebietes

Die Ausführungen des Bayerischen Staatsministerium des Innern zum Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes machen es notwendig, sämtliche 322 Tempo-30-Zonen insbesondere auf die Gleichartigkeit der Straßen (gleiche Fahrbahnbreiten bis max. 7,0 m, gleiche Verkehrsbedeutung und -belastung) zu prüfen. Das Kreisverwaltungsreferat wird diese Prüfungen wie oben beschrieben durchführen. In Einzelfällen wird auch die Regierung von Oberbayern als Aufsichtsbehörde um Stellungnahme gebeten. Dem Antrag kann somit entsprochen werden.

Antrag der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN auf eine sichere Radverkehrsführung in stark frequentierten, überbreiten Straßen innerhalb von Tempo-30-Zonen
(Abmarkierung von Radfahrstreifen)

Die im Antrag angesprochene Kategorie von Straßen mit Überbreite und / oder stärkerem Verkehrsaufkommen oder Verbindungsfunktion ist die Kategorie von Straßen, die aufgrund des Urteiles des Bundesverwaltungsgerichtes und den Vorgaben des Bayerischen Staatsministerium des Innern die Kriterien für die Einbeziehung in Tempo-30-Zonen nicht erfüllen.

Die Abmarkierung von Radfahrstreifen bei Fahrbahnbreiten von 8,50 m und mehr (je Radfahrstreifen oder Schutzstreifen mind. 1,50 m, Mindestfahrbahnbreite 5,50 m) würde zwar die Fahrspuren für Kfz verengen, die erforderliche Gleichartigkeit der Straßen innerhalb einer Tempo-30-Zone ist jedoch weiterhin nicht gegeben, da eine Veränderung der Verkehrsbelastung bzw. der Verkehrsbedeutung einer Straße damit nicht zu erzielen ist.

Desweiteren besteht zwischen Planungsreferat, Baureferat, Kreisverwaltungsreferat und dem Arbeitskreis Radverkehr darüber Einvernehmen, daß in Tempo-30-Zonen keine Maßnahmen für den Radverkehr notwendig sind und bestehende Radverkehrsanlagen Zug um Zug aufgelöst (z.B. bei einer Sanierung der Straße) werden. Der hierbei gewonnene Raum kann beispielsweise dem Fußgängerverkehr zurückgegeben werden.



Nachdem in Tempo-30-Zonen Lichtsignalanlagen und Fußgängerüberwege nur in ganz besonders gelagerten Einzelfällen (Unfallschwerpunkt, Schule, Kindergarten) eingerichtet werden, bekommt bei überbreiten Straßen der Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit eine besondere Bedeutung. Die schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fußgänger) vertrauen beim Überqueren einer Straße auf die niedrige Fahrgeschwindigkeit der Kfz, die tatsächlich nicht vorhanden ist.

Dem Antrag der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN kann somit nicht entsprochen werden.

Der Korreferent des Kreisverwaltungsreferates, Herr Stadtrat Nagler, und der Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung Straßenverkehr, Herr Stadtrat Hännä, haben von der Beschlussvorlage Kenntnis genommen.

II. Antrag des Referenten

1. Von der Beantwortung der Anfrage von Herrn Stadtrat Fricke, DaGG - Tempo 30 in München - eine Zwischenbilanz - wird Kenntnis genommen.
2. Das Kreisverwaltungsreferat wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Polizeipräsidium München, Baureferat, Planungsreferat, Stadtwerke-Verkehrsbetriebe und dem MVV sämtliche Tempo-30-Zonen auf der Grundlage des Bundesverwaltungsgerichtsurteils und dem Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums des Innern zu überprüfen, die Zonen ggf. zu ändern und dem Stadtrat nach Abschluß dieser Arbeiten wieder zu berichten..
3. Dem Antrag Nr. 2144 von Herrn Stadtrat Thomas Hanna, ASP auf Überprüfung der Tempo-30-Zonen wird entsprochen. Der Antrag ist damit geschäftsordnungs-gemäß behandelt.

4. Dem Antrag Nr. 2143 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN auf Abmarkierung von Radfahrstreifen in überbreiten, stark frequentierten Straßen innerhalb von Tempo-30-Zonen kann nicht entsprochen werden.

III. Beschluß

s. Seite 119
nach Antrag

Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

gez. Csampai

gez. Dr. Uhl

3.
Ober-/Bürgermeister/in

Dr. Uhl
Berufsmäßiger Stadtrat

III. Beschluß (gegen die Stimmen von Bündnis 90/Die Grünen sowie die Stimme der Bürgermeisterin):

1. Wie Referentenantrag
2. Der Antrag Nr. 2144 von Herrn Stadtrat Thomas Hanna, ASP auf Überprüfung der Tempo-30-Zonen wird abgelehnt. Der Antrag ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
3. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, über den Deutschen Städtetag darauf hinzuwirken, daß Tempo-30 innerhalb von Gemeindegebieten als Regelgeschwindigkeit eingeführt wird.
4. Dem Antrag Nr. 2143 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen auf Abmerkierung von Radfahrstreifen in überbreiten, stark frequentierten Straßen innerhalb von Tempo-30-Zonen kann nicht entsprochen werden.

Direktorium
Stenographischer Sitzungsdienst

26

IV. Abdruck von I.-III.

über den stenographischen Sitzungsdienst
an das Direktorium - D 10 (3 x)
an das Direktorium - Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
an die Stadtwerke - Verkehrsbetriebe
an das Baureferat
an das Planungsreferat
an das Polizeipräsidium München
an den MVV
zur Kenntnisnahme.

Cap. 04.07.95 (Ska)

V. Wv bei Kreisverwaltungsreferat GL 11

- Zu V:
1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
 2. An alle Bezirksausschüsse
 3. An das Polizeipräsidium München
 4. An das Baureferat
 5. An das Planungsreferat
 6. An die Stadtwerke-Verkehrsbetriebe
 7. An den MVV
- zur Kenntnis.

8. Mit Vorgang zurück zum Kreisverwaltungsreferat HA IV

zur weiteren Veranlassung.

Am.....

Kreisverwaltungsreferat - GL 11

i.A.