



ANTRAG

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München

26.05.2023

Reduktion von Lärm- und Schadstoffemissionen durch Fahrbahnmarkierungen

Das Baureferat wird, in Zusammenarbeit mit dem Mobilitätsreferat, mit der kostengünstigen Optimierung der Spurlinienführung am „Mittleren Ring“ (B2R), in den nachstehend aufgeführten Streckenabschnitten, unter Beachtung der StVO, beauftragt.

Dabei soll sich beispielgebend an der bereits vorhandenen Spurlinienführung im Luise-Kiesselbach- und Petuertunnel (siehe Anlage 1) orientiert werden und das Prinzip durchgezogener und unterbrochener, weißer Spurlinienmarkierung in einfacher oder doppelter Linienführung zur Anwendung kommen.

Die Ein- und Ausfädelung am Mittleren Ring im fließenden Verkehr soll damit erleichtert und der Verkehrsfluss auf dem Ring selbst verbessert werden.

- 1. Zwischen dem McGraw-Graben und der Candidbrücke**
soll in beiden Fahrtrichtungen die Ein- und Ausfädelung zum und vom Mittleren Ring durch Anpassung der weißen Spurlinienmarkierungen, wie in Anlage 1 beschrieben, geändert werden.
- 2. Zwischen der Candidbrücke und dem Brudermühltunnel**
soll in beiden Fahrtrichtungen die Ein- und Ausfädelung zum und vom Mittleren Ring durch Anpassung der weißen Spurlinienmarkierungen, wie in Anlage 1 beschrieben, geändert werden. Ergänzend ist hier in beiden Fahrtrichtungen die jeweilige Rechtsabbiegespur im Tunnel mittels paralleler weißer Spurlinienführung mit durchgezogener und gestrichelter Linienführung so zu markieren, dass ein Einfädeln auf die jeweils mittlere Spur gem. StVO nur im jeweils ersten Drittel des Tunnels in der jeweiligen Fahrtrichtung, wie in Anlage 2 beschrieben, möglich ist.
- 3. Zwischen dem Brudermühl-, dem Heckenstaller- und dem Luise-Kiesselbach-Tunnel**
soll in beiden Fahrtrichtungen die Ein- und Ausfädelung zum und vom Mittleren Ring durch Anpassung der weißen Spurlinienmarkierungen, wie in Anlage 1 beschrieben, geändert werden.

- 4. Zwischen der Donnersbergerbrücke und dem Olympiagelände**
soll in beiden Fahrrichtungen die Ein- und Ausfädelung zum und vom Mittleren Ring durch Anpassung der weißen Spurlinienmarkierungen, wie in den Anlagen 1 und 2 beschrieben, geändert werden.
- 5. Optimierung der Einmündung der BAB 9 in westlicher und östlicher Richtung in beiden Fahrrichtungen,**
indem die Ein- und Ausfädelung zum und vom Mittleren Ring durch Anpassung der weißen Spurlinienmarkierungen, wie in den Anlagen 2 und 3 beschrieben, erfolgt.
- 6. Optimierung der Zufahrt zum „Mittleren Ring“ von der Ungererstraße**
an der Schenkendorfstraße in östlicher Richtung durch Anpassung der weißen Spurlinienführung dergestalt, dass die rechte Spur durch eine weiße durchgezogene Doppelmarkierung ausschließlich zum Rechtsabbiegen in die Biedersteinerstraße und die linke Spur ausschließlich zum Einfädeln auf den Mittleren Ring dient.
- 7. Optimierung der Zufahrt zum „Mittleren Ring“ über die Dietlindenstraße**
in östlicher Richtung von der Ungererstraße über die Dietlindenstraße kommend, ab der Kreuzung mit der Biedersteiner Straße, durch Anpassung der weißen Spurlinienführung, so dass nur noch eine Spur für den MIV auf den Ring führt. Hierzu werden die derzeit vorhandenen 3 Spuren vor der Ampel zur Biedersteiner Straße als reine Linksabbiege-, Geradeaus- sowie reine Rechtsabbiege- + ÖPNV-Spur gekennzeichnet. Nach der Kreuzung ist die rechte Fahrspur als reine Busspur für den ÖPNV gekennzeichnet und nur noch die linke Spur für den MIV als Zufahrt zum Mittleren Ring verbleibend.
- 8. Optimierung der Zufahrt zur BAB 8 (Süd) vom Innsbrucker Ring** aus östlicher Richtung durch Anpassung der weißen Spurlinienführung am Innsbrucker Ring von der Kreuzung mit der Kirchseeoner-/Hechtseestraße bis zur Kreuzung mit der Aribonen-/Ottobrunner Straße wie folgt:
Die bisherigen zwei reinen Linksabbiegespuren in die Ottobrunner Straße werden auf eine Spur reduziert. Die beiden nun verbleibenden, mittleren Spuren des Innsbrucker Rings werden bis in die beginnende BAB 8 zum Linksabbiegen fortgeführt und die verbleibende rechte Spur wird als Geradeausspur des Mittleren Rings fortgeführt, welche sich ab der Kreuzung mit der Aribonen-/Ottobrunner Straße wieder auf zwei Spuren erweitert. Ein Rechtsabbiegen vom Mittleren Ring in die Aribonenstraße wird untersagt.

Begleitende Hinweisschilder (siehe Anlage 3) oder ergänzende Fahrbahnkennzeichnungen sollen das Ein- und Ausfädeln am „Mittleren Ring“ im fließenden Verkehr ergänzend erleichtern und verbessern, soweit dies ohne aufwändige Schilderbrücken möglich ist. Als kostengünstige Option kann hier beispielsweise die direkte Anbringung von Hinweisschildern an Querungsbauwerken der B2R im so genannten McGraw-Graben genannt werden. Auch straßenbegleitende Beschilderung oder markante direkte Spurmarkierung, wie am Innsbrucker Ring, sind denkbar.

Wegen einer schnellstmöglichen positiven Wirkung zur Reduktion von Schadstoff-emissionen (speziell im NOX-Bereich) soll zunächst und sehr zeitnah mit der Umsetzung der oben genannten Abschnitte 1. bis 4. begonnen werden.

Auf die jeweils geänderte Spurlinienführung wird sowohl über die Münchner Medien wie auch durch vorübergehende zeitbefristete Zusatzbeschilderung „Achtung geänderte Spurlinienführung“ hingewiesen.

Die Kosten sollen aus dem laufenden Budget des Baureferats bestritten werden.

Begründung

Der eingeleitete Mobilitätswandel mit angestrebter, erkennbarer Anteilsverschiebung vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie Fahrrad- und Fußverkehr wird in seiner spürbaren Umsetzung bis zur Zielerreichung noch viele Jahre dauern, während zeitgleich mit weiterhin steigendem Zuzug und Pendelverkehr und damit einem gesteigerten Gesamtverkehrsumfang in Stadt und Metropolregion München zu rechnen ist.

Die Einhaltung der EU-Grenzwerte bei Emissionen im Verkehr ist auch vor dem Hintergrund drohender hoher Geldstrafen bei Nichteinhaltung dringlich und sollte durch ein kombiniertes Maßnahmenpaket sehr zeitnah erreicht werden.

Eine optimierte Spurlinienführung mit ergänzender Hinweisbeschilderung am „Mittleren Ring“, als Münchner innerstädtischer Hauptverkehrsstrasse des MIV, kann sehr zeitnah und mit überschaubarem, finanziellem Aufwand umgesetzt werden. Je mehr der dortige Verkehr in Fluss gehalten und Stausituationen, oder „Stop-and-go-Verkehr“ vermieden werden, desto weniger Emissionen im Lärm- und Schadstoffbereich entstehen. Dies gilt bei jeder auch sehr langsamen Durchschnittsgeschwindigkeit eines fließenden Verkehrs.

Gegebenenfalls kann mit dieser Maßnahme ein frühzeitiges Unterschreiten der EU-Grenzwerte erreicht und eine Eskalation bereits beschlossener Fahrverbote zur Erreichung des gleichen Ziels vermieden oder zumindest reduziert werden.

Die positive Wirkung einer optimierten Spurlinienführung (siehe Anlage 1) zeigt sich bereits heute im Luise-Kiesselbach- und Petuertunnel sowie, in Ansätzen, im McGraw-Graben (bei Letzterem gilt es allerdings die Linienführung und auch Beschilderung noch zu optimieren).

Stadtratsfraktion CSU mit FREIE WÄHLER

Hans-Peter Mehling (Initiative)
Veronika Mirlach
Sabine Bär
Sebastian Schall
Hans Hammer
Manuel Pretzl

SPD/Volt-Stadtratsfraktion

Roland Hefter (Initiative)
Christian Müller

FDP-Bayernpartei Stadtratsfraktion

Prof. Dr. Jörg Hoffmann
Gabriele Neff
Fritz Roth
Richard Progl

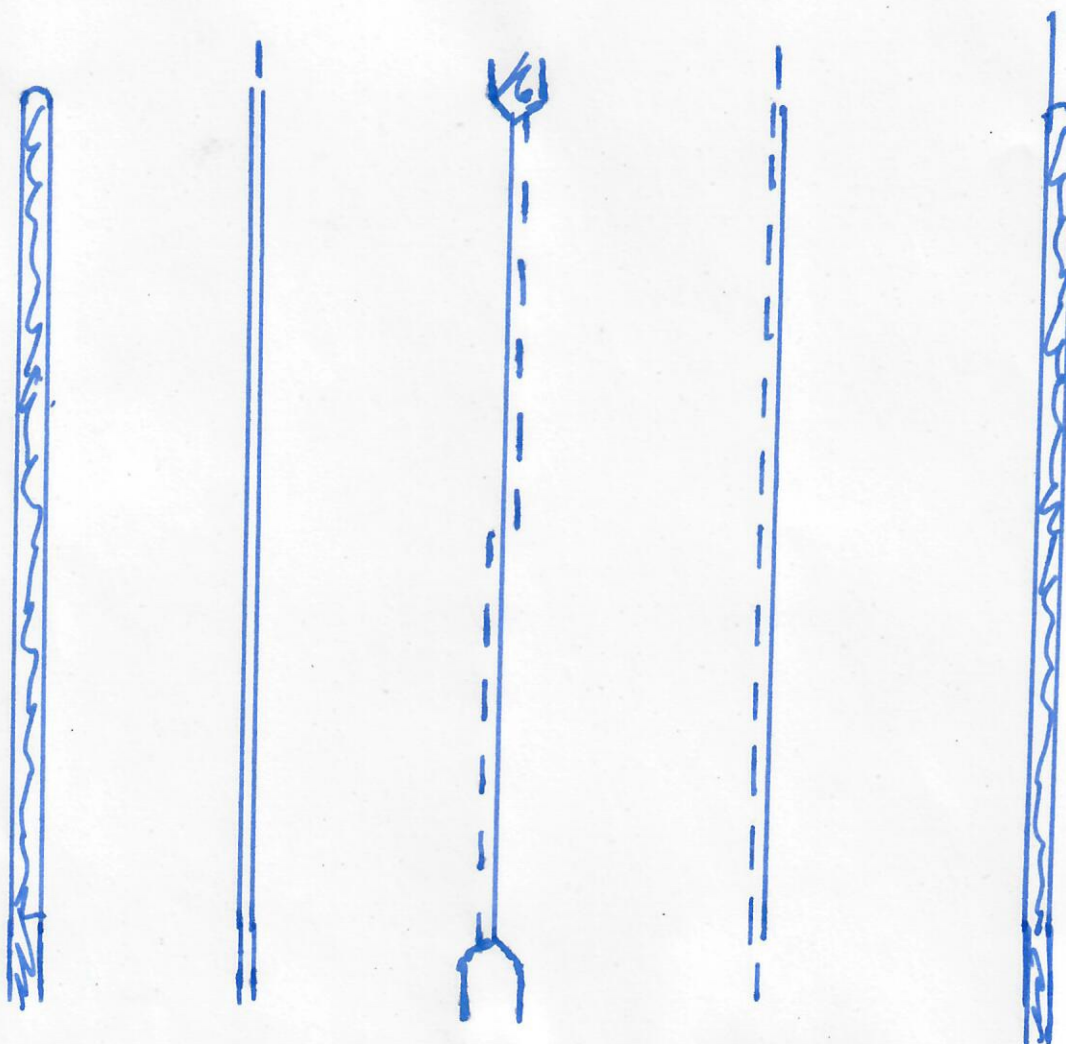
Die Grünen/Rosa Liste-Stadtratsfraktion

Paul Bickelbacher
Mona Fuchs

Anlage 1

Die nachstehend skizzierte Spurlinienführung zur Optimierung von Ein-/Ausfädelung und Verkehrsfluss im Bereich des „Mittleren Rings“ mit dem Ziel der Reduzierung von Lärm- und Schadstoff-Emissionen im Strassenverkehr in Anlehnung an bereits existente Spurlinienführungen im Petuel- und Luise-Kiesselbach-Tunnel basieren auf nachstehenden Grundgedanken:

- Die jeweils linke Fahrspur des „Mittleren Rings“ wird bereits ca. 50m vor Beginn des Einfädelbereichs bis zum Ende des Ein-/Ausfädelbereichs gegenüber der in Fahrtrichtung rechts anschließenden Fahrspur durch eine durchgezogene, weiße Doppelmarkierung abgegrenzt. Da das Überfahren von durchgezogenen weißen Spurlinien gem. StVO untersagt ist, dient die linke Spur, im Bereich der Ein- und Ausfädelung ausschließlich für den durchfahrenden Verkehr.
- Die jeweils rechte Fahrspur des „Mittleren Rings“ wird zur weiter rechts gelegenen Ein-/Ausfädelspur hin mittels paralleler durchgezogener und gestrichelter Linien im Wechsel so abgegrenzt, dass im Ein-/Ausfädelbereich gem. StVO zunächst nur ein Einfädeln und anschließend nur ein Ausfädeln erlaubt ist.
- Bei Entstehen einer parallelen Vier-Spurigkeit zwischen bestehendem und hinzukommendem Verkehr auf dem „Mittleren Ring“ wird die rechte Zuführungsspur von den linken drei Spuren mit einer durchgezogenen weißen Markierung und zur links daneben liegenden Zuführungsspur ergänzend mit einer anschließenden parallelen gestrichelten Linie abgegrenzt. Damit dient diese Spur nicht zum Einfädeln auf den „Mittleren Ring“, ermöglicht aber ein erweitertes Ausfädeln vom „Mittleren Ring“ auch in diese Spur.



Anlage 2

Die nachstehend skizzierte Spurlinienführung zwischen der Brudermühlbrücke und dem Luise-Kiesselbach-Tunnel zur Optimierung von Ein-/Ausfädelung und Verkehrsfluss mit dem Ziel der Reduzierung von Emissionen im Straßenverkehr in Anlehnung an bereits existente Spurlinienführungen im Petuertunnel und Luise-Kiesselbach-Tunnel und im Einklang mit der StVO soll, wie nachstehend beschrieben, erfolgen:

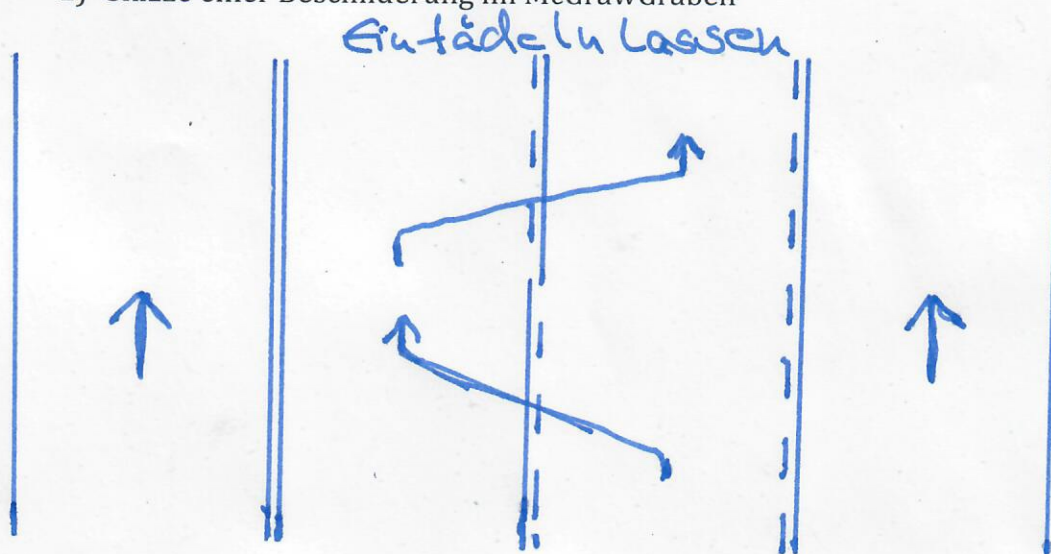
- Die rechte Fahrspur im Brudermühltunnel in Fahrtrichtung Luise-Kiesselbach-Platz dient ausschließlich zum Rechtsabbiegen am Ende des Tunnels. Sie wird gegenüber der in Fahrtrichtung links anschließenden Fahrspur durch eine durchgezogene, weiße Markierung abgegrenzt. Da das Überfahren von durchgezogenen weißen Linien gem. StVO untersagt ist, dient diese Spur im gesamten Brudermühltunnel ausschließlich zum Rechtsabbiegen.
- Die mittlere Fahrspur im Brudermühltunnel in Fahrtrichtung Luise-Kiesselbach-Platz wird zur Rechtsabbiegespur im Tunnel hin mit einer unterbrochenen weißen Markierung, parallel zur durchgezogenen weißen Spurbegrenzung der Rechtsabbiegespur, markiert. Dies ermöglicht im gesamten Tunnel ein Ausfädeln von der Mittelspur auf die Rechtsabbiegespur.
- Die linke Fahrspur im Brudermühltunnel in Fahrtrichtung Luise-Kiesselbach-Platz wird zur mittleren Fahrspur hin im gesamten Tunnelbereich mit einer durchgezogenen weißen Markierung abgegrenzt und dient somit ausschließlich für den auch nach dem Brudermühltunnel auf dem Mittleren Ring verbleibenden Verkehr.
- Die Spurlinienführung zwischen dem Ende des Brudermühltunnels und dem Beginn des Heckenstallertunnels in Fahrtrichtung Luise-Kiesselbach-Platz erfolgt zum Ein- und Ausfädeln wie in Anlage 1) skizziert. Dabei wird die linke Spur durchgängig mit einer durchgezogenen weißen Markierung von der mittleren Fahrspur abgegrenzt.
- Auch die Spurlinienführung im Heckenstallertunnel erfolgt von Beginn der zulaufenden Spur bis zum Beginn des Luise-Kiesselbach-Tunnels in Fahrtrichtung Luise-Kiesselbach-Platz wie in Anlage 1) skizziert. Auch hier wird die linke Fahrspur durchgängig von der mittleren Fahrspur mit einer durchgezogenen weißen Markierung abgegrenzt.
- Vom Luise-Kiesselbach-Tunnel in Fahrtrichtung Brudermühlbrücke erfolgt die weiße Spurlinienmarkierung bis zum Heckenstallertunnel wie in Anlage 1) skizziert.
- Im Heckenstallertunnel erfolgt die weiße Spurlinienmarkierung der drei Spuren wie die vorgenannte Markierung im Brudermühltunnel, Fahrtrichtung Luise-Kiesselbach-Tunnel.
- Zwischen dem Heckenstallertunnel und dem Brudermühltunnel erfolgt die Spurlinienführung wie in Anlage 1) skizziert.
- Die weiße Spurlinienführung zwischen dem Brudermühltunnel und der Candidbrücke erfolgt wie in Anlage 1) skizziert.

Anlage 3

Die nachstehend beispielhaft skizzierten Hinweisschilder zur optimierten Spurlinienführung von Ein-/Ausfädelung und Verkehrsfluss mit dem Ziel der Reduzierung von Emissionen im Bereich des „Mittleren Rings“ in Anlehnung an bereits existente Spurlinienführungen im Petuel- und Luise-Kiesselbach-Tunnel auf der Basis der StVO basieren auf folgenden Grundgedanken:

- Die Schilder weisen zusätzlich auf die spezielle Spurlinienführung im Ein-/Ausfädelbereich hin und erzeugen dadurch erhöhte Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer bei der rechtzeitigen Spurwahl.
- Die Beschilderung soll dabei möglichst kostengünstig, nach Möglichkeit an bereits bestehenden Bauwerken, wie zum Beispiel den bestehenden Brücken im Bereich des „McGrawGrabens“ erfolgen (siehe nachstehende Skizze).
- Ebenfalls möglich ist eine deutliche und ggf. auch farbliche Markierung direkt auf dem Fahrbelag, wie zum Beispiel im Bereich der Zufahrt vom „Mittleren Ring“ Süd (Innsbrucker Ring) auf die beginnende BAB 8 in südlicher Richtung (siehe nachstehende Skizze).

1) Skizze einer Beschilderung im McGrawGraben



2) Skizze einer Fahrbahnmarkierung am Innsbrucker Ring

