



Dr. Thomas Böhle
Berufsmäßiger Stadtrat

Herrn Stadtrat
Dr. Reinhold Babor
c/o CSU-Stadtratsfraktion
Rathaus
Marienplatz 8
80331 München

23.01.2017

Ampelschaltung an der Tramhaltestelle Wettersteinplatz

Antrag Nr. 14-20 / A 02619 von Herrn StR Dr. Reinhold Babor vom 08.11.2016, eingegangen am 08.11.2016

Az. D-HA II/V1 1402-27-0030

Sehr geehrter Herr Stadtrat Dr. Babor,

in Ihrem Antrag fordern Sie, an der Straßenbahnhaltestelle Wettersteinplatz die vorhandenen Ampeln, die sich unmittelbar vor und nach der Haltestelle der Tram 15 und 25 befinden, so zu schalten, dass beim Einfahren der Tram der Straßenverkehr angehalten wird.

In der Begründung dazu führen Sie Folgendes aus:

„Beim Aussteigen aus der Tram kann die Straße stadteinwärts wie auch stadtauswärts wegen des starken Verkehrsaufkommens meistens nicht gequert werden. Die Ampeln schalten unabhängig von der Tram und stoppen den Autoverkehr, auch wenn keine Tram die Haltestelle angefahren hat.

Es werden neue moderne Ampelanlagen geplant, wie z.B. an der Kreuzung St.-Magnus-Str. / Naupliastr. in Harlaching, die zentral angesteuert werden. Daher sollte es möglich sein, auch die Ampelanlage am Wettersteinplatz zu ertüchtigen.“

Nach § 60 Abs. 9 GeschO des Stadtrates dürfen sich Anträge ehrenamtlicher Stadtratsmitglieder nur auf Gegenstände beziehen, für deren Erledigung der Stadtrat zuständig ist.

Ruppertstr. 19
80466 München
Telefon: 089 233-45000
Telefax: 089 233-45003

Das Kreisverwaltungsreferat als Straßenverkehrsbehörde trifft Maßnahmen auf öffentlichem Verkehrsgrund nach den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung. Der Vollzug der Straßenverkehrsordnung ist eine laufende Angelegenheit, deren Besorgung nach Art. 37 Abs. 1 GO und § 22 GeschO dem Oberbürgermeister obliegt. Eine beschlussmäßige Behandlung der Angelegenheit im Stadtrat ist daher nicht möglich.

Ich kann Ihnen aber Folgendes mitteilen:

Der Wettersteinplatz ist ein hochfrequentierter Verkehrsknoten mit verschiedenen Beziehungen zwischen Radverkehr, Individual - und Lieferverkehr, Straßenbahn und Fußgängern, mit starken Verkehrsströmen.

Bei der Projektierung von Signalsteuerungen ist das Kreisverwaltungsreferat bestrebt, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmer möglichst ausgewogen zu bedienen, d.h. einen Kompromiss zu finden, der die Sicherheit für Fahrgäste, Fußgänger, Radler und Autofahrer gewährleistet, die Belange der Tram- und Busbeschleunigung berücksichtigt und den Autoverkehr möglichst flüssig hält, um die Anwohner vor Lärm und Abgasen zu schützen. Am Wettersteinplatz konnten diese Grundsätze weitgehend realisiert werden. Bei verkehrsgerechtem Verhalten besteht auch für die Fahrgäste der Tram kein Sicherheitsrisiko.

Einige Verbesserungsvorschläge aus der Bevölkerung und seitens des Bezirksausschusses zum Schutz querender Fußgänger wurden bereits in den vergangenen Jahren geprüft und sind teilweise auch in die Planungen eingeflossen, einige Vorschläge mussten abgelehnt werden.

Aufgrund der erwähnten Anträge und Vorschläge wurden die Fahrgast- und Fußgängerströme am Wettersteinplatz in den vergangenen Jahren mehrfach und zu unterschiedlichsten Tageszeiten beobachtet. Auffällig war dabei, dass viele Fahrgäste und Fußgänger, darunter auch Geh- und Sehbehinderte, sowie Personen mit Kinderwagen „wild“, also ohne die vorhandenen Sicherungseinrichtungen auch zu nutzen, bzw. zu beachten, die Fahrbahnen queren.

Am Wettersteinplatz sind mehr abgesicherte Querungsstellen angeboten, als an anderen Haltestellen, denn es befinden sich an beiden Tram-Haltestellenenden jeweils Lichtsignalanlagen (LSA). Diese LSA ermöglichen es, die Haltestellen und die Gegenseite der Grünwalder Straße gefahrlos zu erreichen. Wie jedoch festgestellt werden musste, werden diese LSA – trotz des meist hohen Verkehrsaufkommens auf der Grünwalder Straße – oft ignoriert.

Das „wilde“ Queren kann selbst mittels Geländer nicht wirksam verhindert werden. Dies ist leider ganz deutlich beim bereits vorhandenen Mittelgeländer zu beobachten. Eine beantragte Nachrüstung mit weiteren Geländern musste deshalb abgelehnt werden. Selbstverständlich können Fußgänger eigenverantwortlich außerhalb eines signalisierten Kreuzungsbereiches die Straße überqueren. Hier haben Sie jedoch das Vorrecht des Fahrverkehrs zu beachten und müssen sehr vorsichtig sein.

Sie fordern nun eine Signalsteuerung, die den Verkehr der Grünwalder Straße durch Rotlicht sperrt, wenn sich eine Tram in der Haltestelle befindet, um ein rasches und gefahrloses Überqueren der Fahrbahn von und zur Tram zu ermöglichen.

Ein exklusiver Haltestellenzugang während der Aufenthaltszeit der Straßenbahn steht jedoch im Konflikt zur störungsfreien Weiterfahrt der Straßenbahn. Da unsere Erfahrungen gezeigt haben, dass querende Fußgänger bei Freigabe der äußeren Haltestellenzugänge auch die konfliktfreie Querung des eigentlichen Gleisbereiches voraussetzen, würde dadurch ein zusätzlicher potentieller Konfliktbereich entstehen. Besonders bei Kindern kann nicht davon ausgegangen werden, dass diese auf eine selektive Freigabe einzelner Fußgängerfurten angemessen reagieren können.

Zudem gibt es neben der Fußgängerfurt im Süden eine signalisierte Radfurt. Radfahrer müssen dort in einem Zug die Grünwalder Straße queren, da es zwischen Fahrbahnen und Gleisen keine, bzw. keine hinreichend breiten, Aufstellflächen für sie gibt. Daher müssen die Teilfurten dieser Fußgängerfurt parallel und so lange freigegeben werden, dass eine gefahrlose Überquerung der gesamten Straße möglich ist. Das bedeutet, dass auch der stadtauswärtige Verkehr während der Schaltung durch verlängerte Rotzeiten für Fußgänger und Radfahrer behindert würde.

Die beobachteten riskanten Querungen der Fußgänger in den „trambahnfreien“ Zeiten, und dies ist die Mehrzahl, könnten auch mit der gewünschten Schaltung nicht verhindert werden.

In der Sitzung des örtlichen Bezirksausschusses 18, Untergiesing-Harlaching, wurde am 20.09.16 das Thema „Fußgänger-Querungen“ ebenfalls erörtert und (mit Datum: 11.10.16) ein Antrag auf eine „Pfortnerschaltung“ an das Kreisverwaltungsreferat gestellt, der am 13.10.16 bei der Fachdienststelle einging. Anlass für das Aufgreifen des Themas war vermutlich ein Verkehrsunfall im Bereich Wettersteinplatz, bei dem ein Schüler verletzt wurde.

Es ist immer alarmierend, wenn Menschen im Straßenverkehr zu Schaden kommen. Und es stellt sich sofort die Frage, ob der Unfall hätte vermieden werden können. Ich möchte deshalb noch kurz auf das übliche Verfahren zur Unfallauswertung eingehen:

Um ähnlichen Unfällen vorzubeugen, werden Unfallabläufe jeweils eingehend untersucht und in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Polizeidienststellen und den Mitgliedern der Unfallkommission des Kreisverwaltungsreferates ausgewertet. Dies gilt insbesondere für Unfälle von Kindern und jungen Menschen - Stichwort: Schulwegsicherheit. Bei vorhandenen LSA wird die Verkehrssteuerung dabei auf ihre Funktionalität hin überprüft.

Ursächlich für den konkreten Unfall am Wettersteinplatz war nach den Feststellungen der Polizei alleine die Unaufmerksamkeit beim Überqueren der Fahrbahn, d.h. der Schüler querte, ohne auf den Verkehr zu achten. Die vorhandene LSA funktionierte. Der Unfall hätte durch eine andere Verkehrstechnik nicht verhindert werden können.

Abschließend ist festzuhalten, dass nach den Untersuchungen keine der möglichen Maßnahmen eine tatsächliche Verbesserung der gegenwärtigen Situation bringt und das verkehrswidrige Queren der Fußgänger wirkungsvoll verhindert.

Unter den gegebenen Umständen sehen wir mit den Mitteln der Signalsteuerung hier keine weiteren Optimierungsmöglichkeiten.

Wir bitten deshalb um Verständnis, dass wir Ihren Vorschlag der „Pfortnerschaltung“, wie sich der Bezirksausschuss ausgedrückt hat, nicht umsetzen.

Ich bitte von den Ausführungen Kenntnis zu nehmen und gehe davon aus, dass die Angelegenheit damit trotzdem in Ihrem Sinne abgeschlossen ist.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Dr. Böhle
Berufsmäßiger Stadtrat