



Bezirksausschuss des 14. Stadtbezirkes  
- Berg am Laim -  
Vorsitzender Herr Robert Kulzer  
Friedensstr. 40  
81660 München  
- per E-Mail -

Ruppertstr. 19  
80466 München  
Telefon: 089 233-39839  
Telefax: 089 233-39998  
Dienstgebäude:  
Implerstr. 9  
verkehrsanordnungen.kvr@muenchen.  
de

---

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

16.04.2018

Verkehrssicherheit in der Grafinger Straße verbessern  
und zukunftssicher gestalten  
BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 04309 des Bezirksausschusses  
des Stadtbezirkes 14 – Berg am Laim vom 28.11.2017

Sehr geehrter Herr Kulzer,

wir kommen zurück auf den im Betreff genannten Antrag, wonach die Stadt München aufgefordert wurde, die Grafinger Straße durch verschiedene Maßnahmen verkehrssicherer und zukunftssicher zu gestalten.

Zunächst vielen Dank für die gewährte Fristverlängerung.

Das Kreisverwaltungsreferat als Straßenverkehrsbehörde hat unter Einbindung des städtischen Baureferates, des städtischen Referates für Stadtplanung und Bauordnung, weiterer Dienststellen im Kreisverwaltungsreferat (Radverkehr, ÖPNV, Schulwegsicherheit) sowie der Polizei und der Grundschule in der Grafinger Straße die verschiedensten Möglichkeiten geprüft, um die verkehrlichen Situationen in den Schulwegzeiten am Morgen und Nachmittag zu verbessern.

Dazu wurden weitere Ortsbesichtigungen durchgeführt (an einem Morgen sowie an einem Vormittag).

Im Ergebnis der umfangreichen Prüfungen können wir Ihnen Folgendes mitteilen:

Die Verkehrssicherheit ist in der Grafinger Straße gegeben und durch die bisher erfolgten Maßnahmen im Rahmen der Schulwegsicherheit auch als gut zu bezeichnen.

Die Polizei teilte auf Nachfrage mit, dass sich im Zeitraum vom 01.01.2015 bis 29.03.2018 in dem gegenständlichen Teilstück der Grafinger Straße (Hausnummern 69 – 96) kein einziger Verkehrsunfall mit Beteiligung eines Fahrradfahrers oder Fußgängers ereignete. Im Zeitraum vom 01.01.2016 bis 29.03.2018 konnten lediglich 10 polizeiliche Einsätze wegen Behinderung durch Falschparker im Bereich der Schule/ des Fußgängerüberwegs/ der Schulbushaltestelle auf Höhe der Grafinger Straße 71 festgestellt werden.

Die Verkehrsprobleme am Morgen werden also primär durch falsch parkende Eltern (sogenannte „Elterntaxis“) verursacht, wie Sie das auch in Ihrer Begründung zum Antrag vom 28.11.2017 zum Ausdruck brachten.

Dieses verbotswidrige Parken/ Halten in den Haltverbotszonen bzw. auf der Fahrbahn konnte vor Ort mehrfach festgestellt werden. Für Stockungen und Stauungen im Verkehr waren hauptsächlich die Eltern mit dem Auto verantwortlich, die ihre Kinder bis zum Schulgebäude vorfuhren, die bestehenden Haltverbote sowie auch die straßenverkehrsrechtlichen Regelungen völlig missachtend. Es musste beobachtet werden, dass selbst bei Anwesenheit und Sichtbarkeit von uniformierten Polizeibeamten immer wieder Verstöße gegen die Straßenverkehrs-Ordnung begangen wurden. Hier muss durch Aufklärungsarbeit, in erster Linie durch die Schule, auf die Eltern eingewirkt werden.

Die Polizei kann auf Grund mangelnder personeller Ressourcen nicht täglich die Ankunft der Schüler begleiten und auf die unverantwortlichen Eltern einwirken. Hier darf von jedem Verkehrsteilnehmer und Fahrzeugführer entsprechend rechtskonformes Verhalten erwartet werden.

Es konnte vor Ort beobachtet werden, dass im morgendlichen Berufsverkehr immer wieder Parkplätze in einiger Entfernung frei sind, so dass die Eltern dort parken bzw. halten könnten, um die Schulkinder aussteigen zu lassen. Dieser kurze Fußweg ist den Schulkindern durchaus zuzumuten und auch wünschenswert.

Aus polizeilicher Sicht kann die Örtlichkeit nicht als überdurchschnittlich gefährlich bezeichnet werden. Eine vom Bezirksausschuss 14 vorgeschlagene Verbreiterung der Grafinger Straße würde einen gegenteiligen Effekt zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zur Folge haben. Zusätzlich würde der Platzgewinn der Fahrbahnbreite ein beidseitiges Halten/ Parken der Eltern fördern, welche ihre Kinder zur Schule bringen. Im Weiteren würde eine notwendige Verschmälerung des Gehweges auf die Mindestbreite von 2,50 m mit einer zusätzlichen Gefährdung der Schulkinder durch die beengten Verhältnisse durch Radfahrer einhergehen. Eine Verkehrsstauung durch die querenden Fußgänger am Fußgängerüberweg würde sich auch bei einer Verbreiterung der Fahrbahn ergeben.

Die Polizei hat sich daher gegen die bauliche Veränderung der Grafinger Straße ausgesprochen.

Dieser Einschätzung schließen sich sowohl das städtische Referat für Stadtplanung und Bauordnung-Verkehrsplanung als auch das Baureferat-Tiefbau (Verkehrsplanung und Radverkehr) und das Kreisverwaltungsreferat-Verkehrsmanagement an.

Die beantragten Veränderungen in der Radwegführung wurden durch die Dienststellen und die Polizei ebenfalls übereinstimmend abgelehnt.

Wegen der derzeit eingerichteten Tempo-30-Zone besteht auf den vorhandenen Radwegen keine Benutzungspflicht. Gleichwohl wird durch diesen Abschnitt der Grafinger Straße eine Haupt-Radroute geleitet. Radfahrern ist es gleichgestellt, die baulich noch vorhandenen Radwege, welche nur auf der Straßen-Nordseite den gesetzlichen Mindestbreiten entsprechen, zu benutzen

oder auf der Straße zu fahren.

Bei Einführung von Tempo 50 (auch bei zeitlich beschränkter Temporeduzierung auf 30 vor der Schule) müssten alle neuen Radführungen nach den aktuellen gesetzlichen Vorgaben und mit einem entsprechenden Sicherheitsabstand zu den Parkbuchten bzw. zur Fahrbahn (mindestens 0,75 m) eingerichtet werden. Folgende Möglichkeiten wären gegeben:

- 1.) Der Radweg auf der Straßensüdseite müsste baulich neu angelegt und auf das gesetzliche Mindestmaß von 2 m verbreitert werden. Er wäre benutzungspflichtig.
- 2.) Grundsätzlich ist die Radführung auch auf der Fahrbahn möglich mittels:
  - 2.a) eines Radfahrstreifens, der benutzungspflichtig wäre und vom Kraftfahrzeugverkehr nicht im Längsverkehr befahren werden dürfte. Die Mindestbreite eines Radfahrstreifens beträgt 1,85 m und
  - 2.b) eines Radschutzstreifens mit einer Mindestbreite von 1,25 m. Dieser Streifen dürfte im Bedarfsfall vom Kraftverkehr (z.B. bei Begegnung mit einem Lastkraftwagen/ Bus) von Kraftfahrzeugen befahren werden. Eine Beparkung dürfte nicht stattfinden.

Eine gemeinsame Führung von Fußgänger- und Radverkehr durch:

a) die gemeinsame Benutzung der Gehbahn (Zeichen 240 der Straßenverkehrs-Ordnung -StVO-) oder

b) die Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr mit Zeichen 239 der StVO („Radfahrer frei“) setzt stets einer geringe Frequenz an Fußgängern und Radfahrern voraus.

Somit scheiden diese beiden Optionen aus, da die Gehwege auf der Straßen-Südseite und -Nordseite stark durch Fußgänger (z.B. Schulkinder) sowie durch Radfahrer (wegen der Haupt-Radlroute) frequentiert sind. Auf Schulweg-Strecken ist eine gemeinsame Führung daher rechtlich nicht zulässig.

In Anbetracht des Schulweges und der Fahrradnutzung durch Schüler (allein bzw. in Begleitung von Eltern) sowie der Fahrradnutzung durch Kita-Eltern (auch mit Fahrradanhänger) würden die städtischen Dienststellen und die Polizei einer Radwegführung nur mittels baulich getrennt von der Fahrbahn angelegtem Radweg aus Gründen der Sicherheit zustimmen.

Dafür reicht allerdings die vorhandene Straßenbreite zwischen Baumgraben und der Hauswand am südlichen Gehweg nicht aus:

Die Grafinger Straße verfügt im Abschnitt zwischen Innsbrucker Ring und Ampfingstraße/ Aschheimer Straße (gemessen ab Baumgraben in Richtung Süden bis zur Hauswand) über eine durchschnittliche Straßenraumbreite von 14 m (jeweils 2 m für Längsparkstreifen auf der Nord- und auf der Südseite, Fahrbahnbreite von 4,50 m, Radwegbreite von 1,50 m und Gehwegbreite von 4 m).

Gestaltungsspielraum gäbe unter Umständen nur die Südseite des Straßenabschnittes, da keine Baumgräben angelegt sind.

Bei Verschmälerung des 4 m breiten Gehwegs auf der Südseite auf das Mindestmaß von 2,50 m, einer Neuanlage des baulich getrennten Radwegs mit einer Mindestbreite von 2 m zuzüglich des notwendigen Sicherheitsstreifens von 0,75 m und dem Erhalt der beidseitigen Längsparkstreifen mit jeweils 2 m Breite würde für den gegenläufigen Fahrverkehr noch 4,75 m Fahrbahn zur Verfügung stehen.

Demnach würde sich die reine Fahrbahn für den Fahrverkehr um 0,25 m verbreitern. Dagegen wären die notwendigen umfangreichen Baumaßnahmen mit erheblichen Kosten verbunden, von den Beeinträchtigungen durch baustellenbedingte Einengungen, Lärm, Verschmutzung ganz abgesehen. Die nachfolgenden Konsequenzen für die Anwohner bei Einführung von Tempo 50 bleiben hier noch unberücksichtigt.

Eine bauliche Umgestaltung der Grafinger Straße ist somit völlig unverhältnismäßig und nicht zielführend.

Nach Auskunft des Referates für Stadtplanung und Bauordnung handelt es sich bei der Grafinger Straße nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) um eine Sammelstraße. Sie weist Verkehrsstärken von etwa 3000 Kfz/ 24 h auf, wobei es in den Spitzenstunden sowohl morgens als auch abends weniger als 300 Kfz/ h sind.

Die Verkehrszählungen des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zeigen keine Verkehrssteigerungen in den letzten Jahren (Vergleich 2017 mit 2012 bzw. 2009), so hat der Verkehr zwischen 2012 und 2017 in der Grafinger Straße an der Einmündung Ampfingstraße/ Aschheimer Straße sogar leicht abgenommen. Auch künftig sind, unter anderem aufgrund des ohnehin beengten Straßenquerschnitts, keine deutlichen Verkehrszunahmen zu erwarten. Vor diesem Hintergrund verweisen wir auf die Stellungnahme des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zum Antrag 14-20 / B 01489 des Bezirksausschuss des Stadtbezirks 14 - Berg am Laim vom 27.07.2015.

Die im Antrag genannten Probleme treten ausschließlich zu schulrelevanten Zeiten auf, eine Verbreiterung der Fahrbahn würde im weiteren Tagesverlauf zu Verkehrssteigerungen und Geschwindigkeitszunahmen führen.

Diese Aussage wurde von der Polizei bestätigt und auch bei den Ortsbesichtigungen - zumindest zeitlich begrenzt - beobachtet.

Im Vergleich dazu ist die mit Tempo 50 befahrene Schlüsselbergstraße mit 11.500 Kfz/ Tag und 875 bis 1000 Kfz/ Stunde erheblich mehr belastet.

Eine Aufhebung der Tempo-30-Zone und Umwandlung in eine Tempo-50-Straße wäre insofern auch nicht gerechtfertigt und nicht begründbar.

Vielmehr würden bei Einführung von Tempo 50 Lärm- und Schadstoffbelastungen für die Anwohner zunehmen. Voraussichtlich würde sich auch das Unfallgeschehen anders entwickeln. Die vom Gesetzgeber neu vorgesehene Geschwindigkeitsbegrenzung vor sensiblen Einrichtungen wie Schulen und Kindereinrichtungen wäre aus rechtlichen Gründen zeitlich zu beschränken auf die Öffnungszeiten der Einrichtungen. Damit könnte sowohl in den Abend - und Nachtstunden als auch an den Wochenenden und Feiertagen schneller gefahren werden, was die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer in der Gesamtschau wieder verringern würde. Die zahlenmäßige Verkehrsbelastung würde sich in diesem Straßenabschnitt mit einiger Wahrscheinlichkeit ebenso erhöhen, da die Fahrzeugführer schnelle Straßenabschnitte durchaus bevorzugen.

Hinsichtlich der zukunftssicheren Gestaltung ist anzumerken, das nach Ansicht des verkehrsplanenden Referates für Stadtplanung und Bauordnung bei Fertigstellung und Bezug des

Werksviertels nicht mit einer signifikanten Erhöhung der Verkehrszahlen in der Grafinger Straße im Abschnitt zwischen Ampfingstraße und Innsbrucker Ring (bei Erhalt der Tempo-30-Zone) zu rechnen ist, welche eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit verursachen würde. Den größten Fahrverkehr wird die Ampfingstraße aufnehmen als Ableitung zum Innsbrucker Ring.

Die Verkehrsprobleme im Bereich der Grafinger Straße 71 konzentrieren sich auf einen kurzen Zeitraum am Morgen und verstärken sich jahreszeitlich bedingt in den kalten und dunklen Monaten, in denen mehr Personen das Kfz benutzen statt sich zu Fuß oder mit dem Fahrrad fortzubewegen.

Die Sicherheit, insbesondere für die Schulkinder, wird von Seiten der Polizei als gut bis sehr gut eingeschätzt. Es wurde durch das Kreisverwaltungsreferat (Schulwegsicherheit) bereits sehr viel getan. Zuletzt wurden im Bereich der Gehwege am Fußgängerüberweg (Höhe Eingang zur Schule), welche von Kraftfahrzeugen sehr oft als Ausweichmöglichkeit bei Rückstaus missbraucht wurden, mit absperrenden Metallpfosten versehen. Dies war ein wertvoller Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit der Fußgänger (u.a. Schulkinder) und Radfahrer.

Das Kreisverwaltungsreferat schlägt weitergehend folgende Maßnahmen vor:

1. Auffrischung der Markierung des Fußgängerüberwegs
2. Auffrischung der Markierung des Längsparkstreifens auf der Südseite der Grafinger Straße.
3. Zur Verbesserung des morgendlichen Verkehrsflusses soll die Fahrbahn in Richtung Westen auf der Nordseite der Grafinger Straße vor dem Fußgängerüberweg auf einer längeren Strecke als bisher frei gehalten werden. Dazu soll das bestehende Haltverbot vor dem Fußgängerüberweg bis zur Feuerwehrezufahrt der Schule verlängert werden. Den Gelenkbussen des MVV soll damit der nötige Platz zum Einordnen in die Fahrspur vor dem Fußgängerüberweg und das Räumen der engen Fahrbahn für den Gegenverkehr geschaffen werden.  
Durch diese Maßnahme würden drei Parkplätze entfallen. Diese Maßnahme wurde vor Ort mit der Polizei besprochen und einvernehmlich aufgegriffen.  
Bitte teilen Sie uns Ihre Einschätzung dazu mit, damit wir die Maßnahme ggf. umsetzen/anordnen können.
4. Es wird derzeit noch geprüft, ob eine Verlegung der Schulbushaltestelle zielführend wäre. Wir werden Sie darüber weiter informieren.
5. Die Schulleitung wird durch das Kreisverwaltungsreferat gebeten, die Eltern der Schulkinder noch besser über die Problematik der „Elterntaxi“ aufzuklären und ggf. bitten, die Schulkinder nicht in den Haltverbotszonen ein- und aussteigen zu lassen.

Zu Ihrem Antragspunkt Nr. 7 („Blitzer“ und Dialogdisplay“) möchten wir Ihnen mitteilen, dass fest installierte Geschwindigkeitsmessgeräte („Blitzer“) nur dort aufgestellt werden, wo sich ein hohes Verkehrsaufkommen mit einem hohen Unfallrisiko ergibt und andere Möglichkeiten der Geschwindigkeitsüberwachung nicht gegeben bzw. erschwert sind. Diese Messanlagen werden primär zur Reduzierung eines hohen Unfallaufkommens und nicht nur zur bloßen Abschreckung eingesetzt. Die Voraussetzungen für eine Installierung in der Grafinger Straße sind nicht erfüllt. Das Kreisverwaltungsreferat ist ständig darum bemüht, die Verkehrssicherheit im Stadtgebiet

zu optimieren. Um dieses Ziel zu erreichen und eine wirkungsvolle Verbesserung zu schaffen, sollen auch neuartige und innovative Instrumente zum Einsatz kommen. Das Aufstellen von sogenannten Dialog-Displays wurde bereits mehrfach im Stadtrat diskutiert. Bisher war ein Einsatz in der Landeshauptstadt München allerdings nicht möglich. Mit Beschluss vom 12.12.2017 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20/ V 09768) hat der Stadtrat nun dem Einsatz von 10 Dialog-Displays (5 Einheiten) als Versuch zugestimmt. Die Geräte sollen innerhalb von zwei Jahren an wechselnden Standorten im Stadtgebiet zum Einsatz kommen.

Aufgrund der Standortwechsel haben alle 25 Bezirksausschüsse die Möglichkeit, pro Versuchsjahr einen Standort für ihren Stadtbezirk auszuwählen. In jedem Stadtbezirk können die Dialog-Displays im Versuchszeitraum folglich zweimal zum Einsatz kommen.

Nach derzeitigem Sachstand ist geplant, den Versuch im September 2018 (mit Schulbeginn) zu starten. Nach Ablauf der zwei Jahre wird das Kreisverwaltungsreferat einen Erfahrungsbericht erstellen und diesen dem Stadtrat, inklusive eines Vorschlags für das weitere Vorgehen, vorlegen.

Gern greifen wir Ihren Antrag vom 28.11.2017 auf und vermerken einen Einsatz eines Dialog-Displays im Bereich der Grafinger Str. 71 als ersten bzw. zweiten möglichen Standort in Ihrem Stadtbezirk. Wenn Sie dies ablehnen, weil Ihnen andere Standorte für den Versuchszeitraum wichtiger erscheinen, teilen Sie uns dies bitte mit.

Wir haben uns auch mit der beantragten Änderung der Taktung der MVV-Busse befasst und geben Folgendes bekannt:

Derzeit sind keine Änderungen durch den MVV geplant. Die derzeitige Bedienung des Viertels durch den Linienbus sowie die Linienführung bleiben mangels echter Alternativen bestehen.

Klagen des MVV sind – bis auf wenige Ausnahmen wegen kurzzeitiger Probleme morgens an Schultagen - nicht bekannt. Die Fahrer der Linienbusse sind an die Situation vor Ort gewöhnt und kommen damit zurecht. Der Fahrverkehr funktioniert dort und es wird gegenseitig Rücksicht genommen (z.B. durch Warten an Einmündungen, um dem Gegenverkehr Platz zum Durchfahren zu schaffen).

Der Polizei bzw. dem Kreisverwaltungsreferat sind hier keine nennenswerten Probleme bekannt geworden.

Im Ergebnis können wir festhalten, dass mehr Freiraum für den Fahrverkehr nur unter dem Entfall von wertvollen Parkplätzen - wie oben ausgeführt - geschaffen werden könnte. Dies wird allerdings abgelehnt.

Eine Verbreiterung der Fahrbahn würde auch unweigerlich zu höheren Geschwindigkeiten des Kraftfahrverkehrs führen, wie die Erfahrungen zeigen. Höhere Geschwindigkeiten bedeuten aber auch höhere Risiken für andere Verkehrsteilnehmer, insbesondere für die Schulkinder.

Gleichzeitig wird gewünscht, dass noch mehr Kinder den Schulweg zu Fuß zurücklegen, statt sich mit dem Fahrzeug vorfahren zu lassen. Es ist weder Fußgängern, noch Radfahrern und Anwohnern damit gedient, ein höheres Tempo in diesem Straßenbereich und auf langer Strecke eine breitere Fahrbahn einzurichten.

Die größte Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer ist – wie oben ausgeführt – bei Beibehaltung der Tempo-30-Zone am wahrscheinlichsten.

Mit freundlichen Grüßen  
gez.

KVR-III/ 141