



Bezirksausschuss des 03. Stadtbezirkes
- Maxvorstadt -
Vorsitzender Herr Christian Krimpmann
Tal 31
80331 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

01.06.2018

Verkehrssicherheit in der Türkenstraße
BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 04131 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 03 – Maxvorstadt vom 10.10.2018

Sehr geehrter Herr Krimpmann,

zunächst möchten wir uns für die gewährten Fristverlängerungen bedanken.

Hinsichtlich des Antrags, wonach die Türkenstraße zwischen der Theresienstraße und der Schellingstraße besser als Tempo-30-Zone erkennbar gemacht werden soll, möchten wir Ihnen Folgendes mitteilen:

Die einbahngeregelte Türkenstraße ist im vorgenannten Straßenabschnitt 11 m breit und für den Radverkehr auch in der Gegenrichtung freigegeben. Es wird beidseitig längs am Straßenrand geparkt. Die verbleibende Durchfahrtsbreite von 7 m kann durchaus zum schnelleren Fahren verleiten, sofern nicht die Durchfahrt durch den Lieferverkehr der vielfältigen Gewerbe- und Gastronomiebetriebe verschmälert wird.

Durchgeführte Geschwindigkeitsmessungen der Kommunalen Verkehrsüberwachung ergaben eine leicht erhöhte Beanstandungsquote. Diese lag beispielsweise im November 2017 bei 12,25 Prozent. Stadtweit lag diese zuletzt bei 10,9 Prozent.

Die Straßenverkehrsbehörde hat verkehrsrechtliche Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und -ordnung geprüft:

1. Schrägparken

Diese Parkordnung scheidet aus. Die Fahrbahnbreite würde nicht ausreichen, um den Lieferverkehr/ die Müllentsorgung zeitgleich mit dem übrigen Fahrverkehr geordnet abzuwickeln.

U-Bahn: Linien U3,U6
Haltestelle Poccistraße
Bus: Linie 62
Haltestelle Poccistraße
Bus: Linie 132
Haltestelle Senserstraße

Es würde zu erheblichen Verkehrsbehinderungen bzw. Stausituationen kommen. Schrägparken erfordert eine Fahrbahntiefe von mindestens 4,30 m – 4,50 m. Auf der anderen Straßenseite entfallen 2 m Fahrbahnbreite für die Längsparker. So verblieben von den 11 m noch 4,70 m bis 4,50 m Restfahrbahnbreite. Diese Breite reicht nicht aus für ein sicheres Vorbeifahren eines Pkws mit ca. 2 m Breite an einem haltenden, großen Fahrzeug (z. B. Lkw) mit ca. 3 m Breite.

Da wegen der Vielzahl der Geschäfte und Lokale mit einem häufigen Lieferverkehr zu rechnen ist und der allgemeine Fahrverkehr auch nicht unerheblich ist, muss ein Vorbeikommen eines Fahrzeugs an einem Lieferfahrzeug gewährleistet sein. Dies wäre bei verbleibenden 5 m bis 5,50 m Fahrbahnbreite der Fall.

Für Schrägparkplätze sind zudem 0,70 m Überstand am Gehweg einzuplanen. Die Gehwege weisen in dem Straßenabschnitt eine Breite von ca. 3 m auf. Größere Gehwegabschnitte sind durch Freischankflächen, gewerbliche Auslagen etc. verschmälert. Bei der relativ hohen Fußgängerfrequenz, insbesondere am Abend, kann der Gehweg nicht zusätzlich durch den Parküberstand der Schrägparker eingeschränkt werden.

2. Lieferverkehr-Ladezonen

Dem Lieferverkehr gezielt Haltverbotsbereiche (Ladezonen) zuzuweisen, ist in diesem Straßenabschnitt auf Grund der Vielzahl der Geschäfte/ Lokale und nicht zuletzt wegen der häufigen Grundstücksein- und ausfahrten schwierig und wäre nicht gerecht für alle Gewerbetreibenden umzusetzen. Einige Lieferanten müssten einen weiteren Anlieferweg und ggf. auch einen Weg schräg über die Straße in Kauf nehmen. Auch erschweren Längsparker ein Durchkommen der Lieferanten, um mit den Waren zum Geschäft/ Lokal zu kommen. Zeitliche Beschränkungen sind ebenfalls schwierig auszuwählen, da die unterschiedlichsten Liefertage und -zeiten zu berücksichtigen wären. Zudem wäre es für die Stadtverwaltung unzumutbar, jeden einzelnen Händler zu kontaktieren und die Liefertage/ -zeiten zu erfragen. Parkräume für die Anwohner und Kunden des Straßenabschnittes würden zudem entfallen.

3. Radfahrstreifen/ Schutzstreifen

Diese Regelungen, die die Fahrbahn optisch verschmälert hätten, sind aus rechtlichen Gründen nicht umsetzbar.

Ein benutzungspflichtiger Radfahrstreifen scheidet im Bereich einer Tempo-30-Zone aus. Auch die Anordnung eines Schutzstreifens für Radfahrer ist nicht möglich, da Tempo-30-Zonen nur Straßen ohne Leitlinien umfassen dürfen.

4. Versetzung des in nördliche Fahrtrichtung rechts befindlichen Tempo-30-Zonen-Schildes

Das rechte Verkehrszeichen (Tempo-30-Zone) ist sehr hoch am Ampelmast angebracht. Auch steht es zu nah im Kreuzungsbereich, so dass es kaum wahrgenommen werden kann. Problematisch ist eine Wahrnehmung vor allem für den von der Theresienstraße rechts einbiegenden Fahrzeugverkehr. Dieses rechte Schild würde einige Meter weiter in die Tempo-30-Zone hinein gesetzt besser zur Geltung kommen. Dort befinden sich allerdings viele Markisen der Geschäfte, so dass das Schild mit den ausgefahrenen Markisen kollidieren würde. Auch könnte die Farbvielfalt der Markisen die Wahrnehmung des Schildes beeinträchtigen. Daher wurde bereits links am Straßenrand ein zusätzliches Tempo-30-Zonen-Schild aufgestellt. Das ist in Einzelfällen möglich für eine bessere Wahrnehmung. Dennoch wird nach einer Möglichkeit gesucht, das rechte Verkehrszeichen anders zu platzieren.

5. Vorgezogene Aufstellflächen für querenden Fußgängerverkehr an der Lichtsignalanlage Türkenstraße/ Theresienstraße

Diese wurden bereits 2009 realisiert und die Durchfahrtsbreite an dieser Stelle durch Markierungen für den gegenläufigen Radverkehr auf 5 m verengt.

6. Bauliche Möglichkeiten zur Verengung der Fahrbahn

Auf Nachfrage teilte das Baureferat mit, dass Einzelbaumstandorte in der Türkenstraße umsetzbar sind. Auf Grund einer sehr dichten, beidseitigen Spartenlage im Boden wären nur vor Hausnummer 44 und 54 Baumpflanzungen möglich. Denkbar wären an weiteren Einengungen alternativ auch Fahrradabstellflächen, da die Türkenstraße Bestandteil des Fahrradabstellplatzkonzeptes vom 06.07.2010 ist.

Pro Baumgraben bzw. Fahrradabstellfläche würden 1 - 2 Pkw-Stellplätze verloren gehen, so dass von einem Gesamt-Stellplatzverlust von 4 - 8 Parkplätzen auszugehen ist. Die Fahrbahn könnte durch diese Maßnahmen auf ca. 3,50 m verengt werden.

Die Realisierung der 2 Baumpflanzungen respektive Fahrradabstellstandorten wäre erst langfristig im Rahmen einer ohnehin fälligen Sanierung der Türkenstraße möglich, da ansonsten die Herstellungskosten bei Einzelausschreibungen ein nicht vertretbares Maß annehmen würden.

Die Verkehrsplanung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung sieht einen kleinteiligen Entfall von 4-8 Stellplätzen im Parklizenzgebiet der Türkenstraße als verträglich an, zumal in der benachbarten Amalienstraße das Parkangebot durch neu zu errichtende Schrägparkplätze ausgedehnt wird.

Die vom Baureferat geprüfte Verbreiterung der Gehwege durch Vorziehen der Bordsteine in die Fahrbahn ist auf Grund der vorhandenen Querneigungen und Bordsteinabstiche nur mit einem großflächigen Umbau oder völligem Neubau der Verkehrsflächen möglich. Andernfalls kann eine funktionsfähige Entwässerung nicht mehr gewährleistet werden. Die Baukosten würden im siebenstelligen Bereich liegen, weshalb eine bauliche Umgestaltung aus Gründen der Wirtschaftlichkeit nur in Zusammenhang mit einer notwendigen Sanierung des gesamten Verkehrsraumes erfolgen kann.

Damit wird ersichtlich, dass schnelle Lösungen zur Fahrbahnverengung nicht vorhanden sind.

Sollten Sie die baulichen Vorschläge (Baumpflanzungen, Fahrradabstellflächen) begrüßen, so wenden Sie sich diesbezüglich bitte an das Baureferat-Tiefbau.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

KVR-III/ 141