



Landeshauptstadt München, Direktorium
Meindlstr. 14, 81373 München

**Vorsitzender
Günter Keller**

Privat:

Grüntenstr. 14e, 80686 München
Telefon: (089) 5793 8566
Telefax: (089) 570 4033
E-Mail: guenter.keller@t-online.de

Geschäftsstelle:

Meindlstr. 14, 81373 München
Telefon: 233 - 33882
Telefax: 233 - 33885
E-Mail: bag-sued.dir@muenchen.de

München, 02.11.2020

Prüfantrag:

**Verschwenkung der Straßenführung in der Krüner Straße zwischen Garmischer Straße
und Fernpaßstraße**

Der BA 7 beantragt zu prüfen, ob die Straßenführung in der Krüner Straße zwischen Garmischer Straße und Fernpaßstraße unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen Gehwegnasen verschwenkt werden kann, um eine Beruhigung des Verkehrs zu erreichen. Hierzu liegt ein Vorschlag eines Anwohners vor, der diesem Antrag beiliegt.

Die Maßnahme soll zunächst nicht baulich erfolgen, sondern durch Fahrbahnmarkierungen ausgeführt werden.

Dem Vorschlag des Bürgers, das Kleinpflaster gegen einen Asphaltbelag auszutauschen, schließt sich der BA nicht an.

Für den Bezirksausschusses 7
Sendling-Westpark

Günter Keller
Vorsitzender

An: bag-sued.dir@muenchen.de / BA7

Sehr geehrte Damen und Herren,

bitte um Kenntnisnahme und weitere Veranlassung. Vielen Dank für Ihr Bemühen!

Antrag: Verringerung von Fahrzeuglärm und -geschwindigkeit in der Krüner Straße durch geeignete Maßnahmen

Begründung:

Aufgrund des zunehmenden Verkehrs in der Krüner Straße, verursacht durch Verdichtung der Wohnbebauung und steigenden Kfz-Zahlen, nimmt auch die Belastung der Anwohner in der Krüner Straße durch Lärm zu. Das im Bereich zwischen Fernpaßstraße und Garmischer Straße verbaute Kopfsteinpflaster hat einen großen aber vermeidbaren Anteil an der zusätzlichen Lärmbelastung. Die Krüner Straße ist als Zu- und Ableitung zum um vom Mittleren Ring für Kopfsteinpflaster als Fahrbahnoberfläche nicht geeignet.

Ebenso ist häufig eine überhöhte Geschwindigkeit durch Kfz gegenüber der erlaubten Maximalgeschwindigkeit von 30 km/h festzustellen. Die eingebauten Engstellen und Bodenschwellen scheinen diesbezüglich kaum noch eine Wirkung zu entfalten. Ganz im Gegenteil: zwischen den Bodenschwellen wird um so mehr beschleunigt, was letztlich zu einem gegenteiligen Effekt führt. Um eine Geschwindigkeitsreduzierung zu erreichen ist es, bei einem geraden Straßenstück wie bei diesem Teil der Krüner Straße, effektiver, die Sichtachse durch Verschwenkung der Fahrbahn zu unterbrechen (siehe Bild 2 und 3).

Durch das Verschwenken der Fahrbahn ist auch eine Neuordnung der bisherigen Längsparker möglich, was mit zusätzlich gepflanztem Grün den Eindruck der Straße positiv beeinflusst und die Lebensqualität der Anwohner erhöht und den Durchgangsstraßen-Charakter der Straße mindert.

Sowohl der Belag als auch die überhöhte Geschwindigkeit führen dazu, dass ungeschütztere Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer die Fahrbahn mittlerweile meiden bzw. unerlaubterweise den Gehweg benutzen. Das Fahren mit einem Rad-Gespann (z. B. Fahrrad mit Kinderanhänger) über das Kopfsteinpflaster und die Bodenwellen wird von vielen als sehr unkomfortabel und nicht mehr zeitgemäß empfunden.

Siehe auch: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/83756/>

Hier werden zur Verkehrsberuhigung an erster Stelle Versätze (Verschwenkungen in der Straßenführung) genannt, Bodenschwellen nur in Ausnahmefällen, Pflaster sei wegen der daraus resultierenden Lärmbelastung problematisch.

Beantragte Maßnahmen:

- Austausch des Fahrbahnbelags durch Einsatz von geräuschkämpfendem Asphalt.
- Verschwenken der Fahrbahn.
- Entfernen der Bodenschwellen.

Umfang der beantragten Maßnahmen: ca. 250 Meter, von Haus-Nr. 47 bis 75 (siehe Bild 1).

Bild 1: Luftbild der Ist-Situation mit Kennzeichnung des zu ändernden Bereichs:

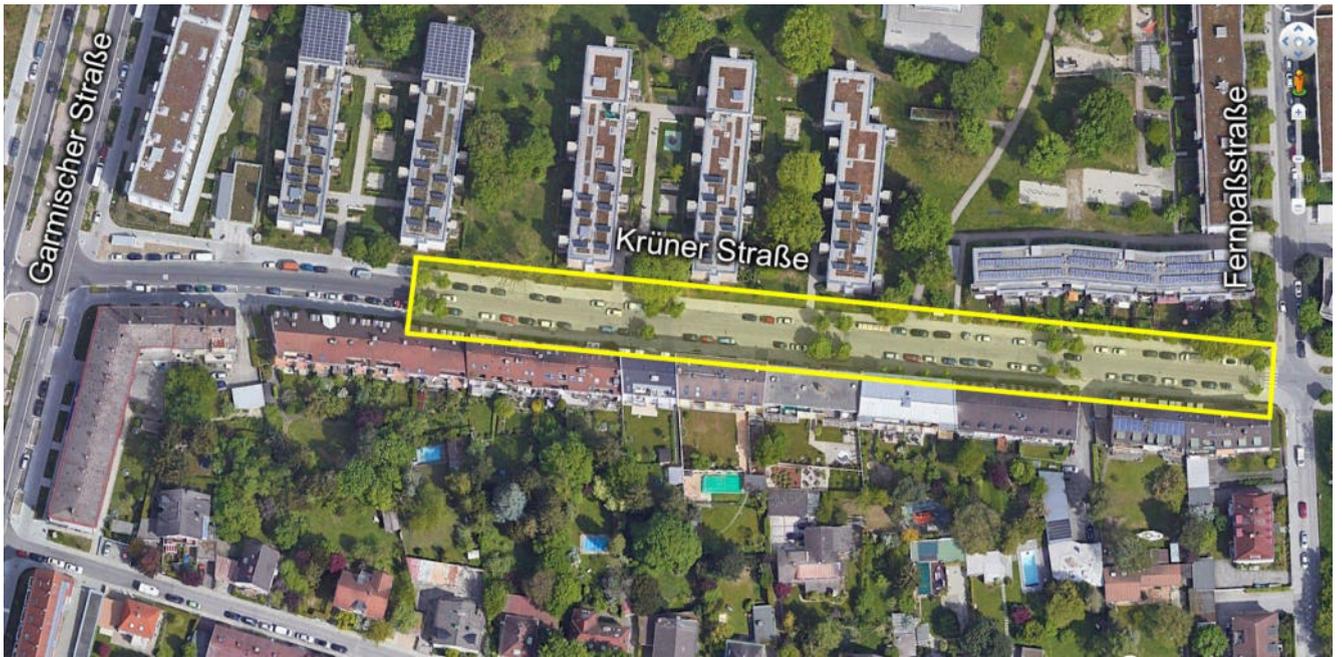


Bild 2: Simulation der Fahrbahn-Verschwenkung Krüner Straße (Ausschnitt):



Bild 3: Beispiel-Foto einer Fahrbahn-Verschwenkung in der Werdenfelsstraße:

