



Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirkes
Trudering-Riem
Herrn Stefan Ziegler
BA-Geschäftsstelle Ost
Friedenstr. 40
81660 München

80313 München
Telefon:
Telefax:
Dienstgebäude:
Implerstr. 9

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
09.07.2021

Kirchtrudering: Gehweg-Situation an der Kreuzung Am Mitterfeld-Kirchtruderinger Straße verbessern

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 02213 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 15 - Trudering-Riem vom 22.04.2021

Sehr geehrter Herr Ziegler,

zu Ihrem Antrag vom 22.04.2021 möchten wir Ihnen Folgendes mitteilen:

Der Kreuzungsbereich Am Mitterfeld/ Kirchtruderinger Straße ist geprägt von den baulichen Gegebenheiten einer ehemaligen bäuerlichen Siedlungsstruktur. Aus diesem Grunde sind die zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen stellenweise auch sehr begrenzt. Die hierdurch bedingten Einschränkungen sind für alle Verkehrsgruppen deutlich.

Ebenso wie auf der Oberfläche ist auch im Untergrund das geringe Flächenangebot buchstäblich greifbar. So liegen im Bereich des westlichen Gehweges Am Mitterfeld, neben den üblichen Sparten wie etwa Strom und Telekom, auch eine Gashauptleitung nebst einem unterirdischen Verknüpfungspunkt für eine weitere abzweigende Gashauptleitung. Diese Gashauptleitungen werden aus Stahlrohren gefertigt. Um Beschädigungen an diesen Gasleitungen zu minimieren und um korrosive Wechselwirkungen zu anderen metallischen Einbauten zu verhindern, muss ein Mindestabstand hierzu eingehalten werden.

Der von Ihnen thematisierte Signalmast mit angebautem 6,40 m-Ausleger stellt in seiner aktuellen Konfiguration das Maximale dar, was im Bereich der Landeshauptstadt München verbaut wird. Solch große Ausleger werden immer dort verwendet, wo man Signalgeber möglichst spurgenaue einer Richtungsfahrspur zuordnen möchte. Im Falle der Lichtsignalanlage (LSA) Am Mitterfeld/ Kirchtruderinger Straße ist dies der auf Fernwirkung ausgelegte Signalgeber für

die eigen signalisierte Linksabbiegespur Am Mitterfeld. Im Zuge der in 2018 erfolgten Ertüchtigung dieser LSA - um die dortigen Linienbusse zu beschleunigen (ÖPNV-Beschleunigung) - wurde eine solche differenzierte Signalisierung erforderlich.

Dieser Signalmast muss aufgrund seines langen Auslegers und des damit verbundenen hohen Lastmomentes deutlich massiver gegründet werden, als normale Signalpeitschen. Nach Auskunft des Baureferates wird ein solcher Signalmast mit 6,40 m-Ausleger rund 2 m tief eingegraben und mit einem „Betonmantel“ von etwa 0,5 m Stärke fixiert. Vor allem der dem Lastmoment entgegenwirkende „Mastfuß“ erfährt hierbei ein großes Lastmoment und muss deshalb besonders berücksichtigt werden.

Im Bestand weist die Durchgangsöffnung zwischen fraglichem Signalmast und der dahinterliegenden Grundstückseinfriedung eine lichte Weite von 1,3 m auf. Sowohl davor, als auch danach, weitet sich der verfügbare Verkehrsraum auf dem Gehweg deutlich auf. Die Engstelle ist somit nur punktuell und mit einer lichten Weite von 1,3 m können sowohl Rollstühle, Rollatoren, oder Kinderwägen (auch Zwillingswägen) diese Engstelle problemlos passieren. Im Begegnungsverkehr kann es erforderlich werden, dass man sich ggf. mit seinem Gegenüber verständigen muss.

Um die von Ihnen genannte Engstelle beseitigen zu können, bleibt nur eine logische alternative Mastposition an der Grundstücksgrenze übrig - welche sich zudem innerhalb der dortigen Begrenzungslinien der Fußgängerfurten befinden muss - , da im weiteren Verlauf des Gehweges - der auch nur eine Breite von rund 1,90 m aufweist - keine günstigere Mastposition zu finden ist. Wir möchten hierzu noch anfügen, dass auch zur Fahrbahn hin ein entsprechendes Schrammbord eingehalten werden muss und somit jeder Signalmast, abhängig von den Zusatzaufbauten (Verkehrszeichen, Kleinausleger, etc.) mindestens 0,9 m (der Standard ist 1,1 m) von der Fahrbahnkante entfernt sein muss.

Wie bereits oben beschrieben, muss der gegenständliche Signalmast aufgrund seiner Dimensionierung entsprechend fundamntiert werden. Dies hätte jedoch zur Folge, dass bei Positionierung an der Grundstücksgrenze, das massive Betonfundament auch in das dahinterliegende Privatgrundstück reichen würde. Da die hiervon ausgehenden Beeinträchtigung für den Grundstücksbesitzer nicht unerheblich sein können, wäre vermutlich eine Grunddienstbarkeit erforderlich, welche jedoch aufgrund des derzeitigen Bestandsstandortes - nach Auffassung des Mobilitätsreferates - nicht zu erzwingen ist. Zusätzlich würde dieser alternative Maststandort, nach Sichtung der uns vorliegenden Spartenpläne, vermutlich deutlich zu nahe an der dortigen Gashauptleitung liegen, so dass der erforderliche Abstand nicht mehr gewährleistet werden kann. Ein Aufgrabungsverbot ist deshalb sehr wahrscheinlich.

Aufgrund dieser Faktenlage erachtet das Mobilitätsreferat den gegenwärtigen Standort des fraglichen Signalmastes als nachvollziehbar und akzeptabel. Eine punktuelle Engstelle, welche immerhin noch eine lichte Weite von 1,30 m aufweist und somit mit allen gängigen Hilfsmitteln problemlos passiert werden kann, erscheint uns ebenfalls als tolerierbar. Ein geeigneter Alternativstandort lässt sich aufgrund der oben erwähnten Rahmenbedingungen wohl nicht finden. Auf ressourcenintensive Suchschachtungen, welche vermutlich lediglich unsere Rechercheergebnisse bestätigen würden, möchten wir deshalb verzichten.

Wir bitten um Verständnis, dass es aufgrund nicht immer offensichtlicher Gegebenheiten, zunehmend auch zu einer Konkurrenzsituation bei der Positionierung von infrastrukturellen Einbauten im Straßenraum kommt und wir deshalb den aktuellen Standort des fraglichen Signal-

mastes beibehalten werden.

Hinsichtlich der von Ihnen ebenfalls thematisierten baulichen Situation des dortigen Gehwegbereiches (Querneigung), wird sich das Baureferat BAU-T22-Ost direkt mit Ihnen in Verbindung setzen.

Mit freundlichen Grüßen

GB2.22
