



An die
Stadtratsfraktionen Die Grünen - Rosa Liste,
SPD / Volt
Rathaus
Marienplatz 8
80331 München

08. Dez. 2022

**Vollständige und technisch optimierte Lösung zur Umsetzung des
Stadtratsbeschlusses zur verkehrlichen Erschließung von Freiham**

Antrag Nr. 20-26 / A 02372 von der Fraktion Die Grünen - Rosa Liste, SPD / Volt - Fraktion
vom 09.02.2022, eingegangen am 09.02.2022

Sehr geehrte Damen und Herren,

Durch den vorliegenden Stadtratsantrag wird das Mobilitätsreferat beauftragt, unter anderem auch eine ggf. alternative signaltechnische Lösung zu finden, um unberechtigte Zufahrten in das neue Stadtquartier Freiham am Hörweg und am nördlichen Ende der Aubinger Allee zu verhindern. Nur mehr berechtigten Verkehrsteilnehmer*innen soll die Zufahrt erlaubt werden. Hierbei ist der genannte Kreis berechtigter Verkehrsteilnehmer*innen relativ inhomogen und erstreckt sich von Radfahrenden, Einsatz- und Rettungsfahrzeugen bis hin zu landwirtschaftlichen Fahrzeugen. Ihr Einverständnis vorausgesetzt, erlaube ich mir Ihnen in Abstimmung mit dem Baureferat Folgendes mitzuteilen:

Signaltechnische Lösung

Der angedachte signaltechnische Lösungsansatz birgt vor allem die Fragestellung, wie ein solch inhomogener Kreis von Berechtigten detektiert werden kann, damit eine signaltechnische Erlaubnis zur Einfahrt ausgelöst wird, bei gleichzeitiger Verwerfung nicht berechtigter Anforderungswünsche.

Da von einem Großteil der berechtigten Verkehrsteilnehmer*innen nicht erwartet werden kann, dass diese entsprechende technische Voraussetzungen mitbringen, wie dies etwa Fahrzeuge

des Linienverkehrs zur Beeinflussung von Lichtsignalanlagen (LSA) im Zusammenhang mit der seit langem praktizierten ÖPNV-Beschleunigung bereits besitzen, erscheint uns eine solche "berechtigte Detektion" in diesem Kontext als nicht realisierbar. Radfahrende müssten vmtl. eine Umschaltung mittels in der Fahrbahn eingebrachter Induktionsschleifen auslösen, welche jedoch auch von allen anderen Fahrzeugen ebenfalls ausgelöst werden könnte. Eine ggf. angedachte Videoerfassung berechtigter Verkehrsteilnehmer*innen bzw. berechtigter Fahrzeuge würde letztlich immer einen Datenabgleich (z.B. Kennzeichenerfassung) erforderlich machen und somit weit in die Fragestellungen des Datenschutzes eingreifen.

Eine ggf. darauf aufbauende Ahndung von unerlaubten Durchfahrten ("Blitzerampel"), erfordert zudem weitere technische Einrichtungen und Verfahrensabläufe (Auswertung von Lichtbildern, Ermittlung der Fahrzeugführer*in, Bußgeldbescheid, etc.) welche in dieser Form bislang im Hoheitsbereich der Landeshauptstadt München ausschließlich durch die Polizei geleistet wird.

Hinsichtlich des Einsatzes von Rotlichtüberwachungsanlagen ("Blitzerampel") werden von Seiten des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration hohe rechtliche Voraussetzungen gestellt, welche ausschließlich auf die Belange der Verkehrssicherheit abzielen und auf die nachfolgend das Polizeipräsidium Bezug nimmt.

Das Polizeipräsidium München, Abteilung Einsatz- E42A, teilt in seiner Stellungnahme dazu folgendes mit:

„Grundsätzlich ist die Errichtung und Inbetriebnahme einer stationären Rotlichtüberwachungsanlage an sehr enge Bedingungen geknüpft. Durch das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration wurden folgende Kriterien für den Einsatz einer stationären Rotlichtüberwachungsanlage zum Zwecke der Verkehrssicherheit vorgegeben:

Es muss eine Örtlichkeit mit hohem Unfallrisiko und besonders hohem Verkehrsaufkommen gegeben sein, an der eine dauerhafte Überwachung erforderlich oder eine andere Form von Überwachung aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich oder zumindest erschwert ist. Beim Betreiben von stationären Überwachungsanlagen muss einer Reduzierung von Verkehrsunfällen absolute Priorität eingeräumt werden.

Bei der betreffenden Örtlichkeit sind diese Vorgaben nicht erfüllt, so dass eine Rotlichtüberwachungsanlage aus polizeilicher Sicht nicht in Frage kommt.

Eine Überwachungsanlage, welche lediglich zur Ahndung von unberechtigten Durchfahrten dient, ist nach unserem Kenntnisstand nicht existent. Des Weiteren sollte zunächst eine Prüfung im rechtlichen, insbesondere im datenschutzrechtlichen Sinne erfolgen.“

Hinsichtlich der Prüfung im datenschutzrechtlichen Sinne wird auf die Antwort zum StR-Antrage 14-20 / A 04050 verwiesen, in der dargelegt wird, warum eine solche Überwachung aus Gründen des Datenschutzes derzeit nicht möglich ist.

Das Mobilitätsreferat erachtet deshalb einen solchen signaltechnischen Lösungsansatz für einen inhomogenen Kreis an Berechtigten als faktisch nicht umsetzbar.

Bauliche Lösung

Zur Schließung durch versenkbare Poller teilte das Baureferat BAU T-301 Folgendes mit:
„Bei absenkbaren Pollern handelt es sich um komplexe elektromechanische Kraftanlagen. Der Bau, Betrieb und Unterhalt dieser Anlagen ist mit einem überdurchschnittlich hohen technischen, finanziellen und personellen Aufwand verbunden.

Anlagen zur Verkehrssteuerung weisen hohe Betätigungsfrequenzen auf und müssen einen besonders hohen Anspruch auf Verfügbarkeit erfüllen. Da die Störanfälligkeit von Polleranlagen bei hoher Betätigungsfrequenz deutlich ansteigt, sind diese für einen derartigen Einsatz ungeeignet. Tritt bei den Pollern eine Störung auf, können sie im ausgefahrenen Zustand die Durchfahrt von Rettungs- und Versorgungsfahrzeugen sowie von Fahrzeugen des ÖPNV verhindern.

Polleranlagen im öffentlichen Verkehrsraum werden in München ausschließlich unter dem Aspekt des ‚Schutzes von Örtlichkeiten vor Anschlägen mittels Überfahrtstaten‘ (Terrorabwehr) verwendet. Ein Einsatz dieser Technologie in der Aubinger Allee – oder auch am Hörweg – zu verkehrssteuernden Zwecken kommt nicht in Betracht.“

Zudem werden bereits existierende technische Zufahrtsbeschränkungen am Hörweg (Schrankenanlage) mit Vorsatz sabotiert und mutwillig zerstört. Der Aufwand für Unterhalt und Reparatur dieser Schrankenanlage ist immens, der praktische Nutzen aufgrund der Nichtverfügbarkeit durch vorsätzliche Sabotage somit beschränkt.

Verbesserung zur Schulwegsicherheit und weiteres Vorgehen

Das Mobilitätsreferat sieht vor allem im Bereich der nördlichen Aubinger Allee nur eine bauliche Lösung mit einem modalen Filter als zielführend an. Nur so wird es allen mehrspurigen, motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen unmöglich, in die Aubinger Allee einzufahren und somit die vehement geforderte Verbesserung der Schulwegsicherheit auch dauerhaft und nachhaltig zu gewährleisten.

Eine bauliche Schließung wurde bisher nicht umgesetzt, da die nördlich des Germeringer Weges ansässigen Landwirte an dieser Stelle auf eine Durchfahrtsmöglichkeit zu ihren Feldern nach Freiham-Süd bestehen, um Umwegfahrten zu vermeiden, wenngleich dies vom Mobilitätsreferat als zumutbar angesehen wird.

Für die Schulwegsicherheit konnte das Mobilitätsreferat in Zusammenarbeit mit dem Baureferat eine Verbesserung erarbeiten. Noch vor Beginn des Schuljahres 2022/23 wird an der Nordseite des Germeringer Weges zwischen dem Bahnübergang und der Einmündung Aubinger Allee ein neuer Gehweg durch das Baureferat hergestellt. Zusätzlich wird an der Querung zur Aubinger Allee eine Querungshilfe durch eine Gehwegverbreiterung - eine sog. „Gehwegnase“ - eingebaut, um die Querung zu erleichtern.

Im Zuge dieses Umbaus sollen zusätzliche bauliche Maßnahmen ergriffen werden, um das illegale Abbiegen von PKWs vom Germeringer Weg in die Aubinger Allee weiter zu erschweren.

Aus Sicht des MOR sind diese Maßnahmen als zunächst geringerer Eingriff geeignet, um die Situation zu verbessern.

Das MOR wird die Örtlichkeit nach dem Umbau beobachten. Sollte keine ausreichende Verbesserung eintreten, wird ggf. eine bauliche Lösung mit einem modalen Filter, die dann auch den landwirtschaftlichen Verkehr betrifft, in Betracht zu ziehen sein.

Darüber hinaus beabsichtigt das Mobilitätsreferat im Zuge des Verkehrssicherheitskonzepts „Vision Zero“ die Erarbeitung eines Konzepts zur Verkehrsüberwachung, bei der neben der Geschwindigkeitsüberwachung auch die Überwachung von Durchfahrtsverboten einbezogen werden soll. Für die in diesem Zusammenhang näher zu betrachtenden technischen Lösungen könnte der Hörweg ein geeigneter Pilotstandort sein.

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

Mit freundlichen Grüßen



Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat
Mobilitätsreferent