



Bezirksausschuss des 9. Stadtbezirkes
Neuhausen-Nymphenburg
Frau Anna Hanusch
BA-Geschäftsstelle Nord
Ehrenbreitsteiner Str. 28 a
80993 München

Ruppertstr. 19
80466 München
Telefon: 089 233-39830
Telefax: 089 233-989 39830
Dienstgebäude:
Implerstr. 9
verkehrsanordnungen.kvr@muenchen.
de

Ihr Schreiben vom
11.08.2017

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
02.01.2019

Verkehrsberuhigung für den Bereich Frundsbergstraße

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 03981 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 09 – Neuhausen-Nymphenburg vom 18.07.2017

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau Hanusch,

wir kommen zurück auf Ihren Antrag vom 11.08.2017 (Posteingang 29.08.2017), mit dem Sie um die Prüfung einer verkehrlichen Neuorganisation im Bereich der Frundsbergstraße aus Gründen der Verkehrsberuhigung und um Prüfung von Möglichkeiten zum Parkraummanagement bitten. Zu Ihrem Antrag nehmen wir wie folgt Stellung:

Die Frundsbergstraße und die Umgebungsstraßen sind bereits seit mehreren Jahren als Tempo-30-Zone eingerichtet.

Für die gewünschte Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich muss eine Straße entweder entsprechend gestaltet sein oder baulich umgestaltet werden. Eine Beschilderung einer Straße als verkehrsberuhigter Bereich nur zum Zweck einer bestimmten Zielsetzung – hier Fernhaltung des Fahrverkehrs –, ohne dass diese Voraussetzungen gegeben sind, ist rechtlich nicht zulässig.

Verkehrsberuhigte Bereiche – beschildert mit Zeichen 325 StVO – müssen optisch den Eindruck vermitteln, dass die Aufenthaltsfunktion für Fußgänger überwiegt und der Fahrverkehr hier eine untergeordnete Bedeutung hat.

Dies wird z.B. erreicht durch niveaugleichen Ausbau über die gesamte Straßenbreite, durch Gestaltungselemente zur Sicherung und Abgrenzung von reinen Aufenthaltsflächen gegenüber Flächen, die auch für den ruhenden und fließenden Verkehr zur Verfügung stehen sowie durch geschwindigkeitshemmende Elemente, wie Fahrgassenversätze, Einengungen und Aufpflasterungen.

Die Frundsbergstraße und Umgebung entspricht diesen Voraussetzungen in keiner Weise und müsste daher vollständig umgebaut werden. Eine den gesetzlichen Anforderungen genügende Ausgestaltung des verkehrsberuhigten Bereiches (z.B. mit geschwindigkeitsdämpfenden Fahrgassenversätzen und Gestaltungselementen zur deutlichen Hervorhebung der Aufenthaltsfunktion) wäre aufgrund der relativ geringen Straßenbreite nicht in ausreichendem Umfang möglich. Dies hätte zur Folge, dass mit der Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches lediglich eine „Scheinsicherheit“ geschaffen würde, die – vor allem für Kinder – mit größeren Gefahrenpotentialen behaftet wäre als die gegenwärtige Ausbauf orm der Straße. Die Straßenverkehrs-Ordnung und ihre Nebenbestimmungen legen für einen verkehrsberuhigten Bereich eine Mindestbreite von 8,50m zugrunde, die in der Frundsbergstraße nicht gegeben ist. Selbst diese Breite erwies sich aufgrund der Erfahrungen der letzten Jahre für eine sinnvolle Gestaltung als unzureichend, so dass das Baureferat bei Straßenneuplanungen für verkehrsberuhigte Bereiche zwischenzeitlich in der Regel Breiten von ca. 10m zugrundelegt. Eine Beibehaltung aller Parkplätze in der bestehenden Form ist im Rahmen eines verkehrsberuhigten Bereiches in der Regel nicht möglich, sondern die Parkplatzanzahl muss dem geschilderten übergeordneten Ziel nachgeordnet werden, so dass bei einem Umbau in einen verkehrsberuhigten Bereich meist eine erhebliche Anzahl von Parkplätzen entfallen muss.

Ungeachtet dessen ist ein Umbau zu einem verkehrsberuhigten Bereich aufgrund der langjährigen Erfahrungen des Kreisverwaltungsreferates in keiner Weise geeignet, evtl. unerwünschten Durchgangsverkehr fernzuhalten. Die Erfahrung mit anderen verkehrsberuhigten Bereichen zeigt vielmehr, dass der Durchgangsverkehr (teils selbst Schwerlastverkehr) wieder die gewohnte Route nimmt und sich aufgrund der dann nicht mehr vorhandenen Gehwege die Sicherheitssituation insbesondere für Fußgänger und Kinder ganz erheblich verschlechtert.

Eine Umwandlung in einen verkehrsberuhigten Bereich ist aus den dargelegten Gründen nicht sinnvoll bzw. möglich und vom Standpunkt der Verkehrssicherheit abzulehnen.

Aus Gründen der Schulwegsicherheit ist kein Handlungsbedarf zu erkennen: Im Schulsprengel der Grundschule an der Dom-Pedro-Straße befinden sich zahlreiche Querungseinrichtungen für Schulkinder (meist auch mit Schulweghelfern unterstützt), die einen sicheren Schulweg gewährleisten.

Die Straßenverkehrsbehörde hat im letzten Jahr Verkehrszählungen und -beobachtungen zu Schulzeiten an der Kreuzung Volkart-/Frundsbergstraße durchgeführt. Fußgänger und insbesondere Kinder (die teils in Begleitung ihrer Eltern waren) queren im Kreuzungsbereich ohne besondere Probleme bei entsprechenden Lücken im Fahrverkehr. Zu Querungsproblemen kam es nicht.

Zum Thema Parkraummanagement möchten wir im Benehmen mit unseren Kollegen vom Planungsreferat wie folgt eingehen:

Die Frundsbergstraße liegt im Untersuchungsgebiet "Rotkreuzplatz I", das den Bereich zwischen der Südlichen Auffahrtsallee / Dom-Pedro-Straße, der Landshuter Allee, der Leonrodstraße / Wendl-Dietrich-Straße sowie der Renatastraße. In diesem Bereich sind die Voraussetzungen zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung mit einer Bewohnerbevorrechtigung gegeben (Überlastungen im ruhenden Verkehr und zu geringes Stellplatzangebot auf Privatgrund).

Eine entsprechende Beschlussvorlage, die den Auftrag zur Planung einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung u.a. dieses Gebiet vorsieht, wird noch dieses Jahr dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt.

Im Rahmen dieser Beschlussvorlage werden daneben noch zahlreiche weitere Fragestellungen zum Parkraummanagement behandelt. Dazu zählt auch der Auftrag an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, eine Marktstudie zum Thema "Parkraumdetektion des öffentlichen Parkraumangebots" durchzuführen. Die Ergebnisse sowie ein Umsetzungsvorschlag sollen anschließend dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt werden.

Grundsätzliches zur Parkraumdetektion

Grundsätzlich wird die Kenntnis der Parkraumbellegung bzw. der freien Stellplätze von Seiten der Verwaltung sowohl als Information zur Erreichbarkeit von freien Stellplätzen als auch zur Qualitätssicherung der Bewirtschaftung als sinnvoll angesehen. Aus diesem Grund werden zur Detektion des Parkraums im öffentlichen Straßenraum bereits heute verschiedene Ansätze mit einer jeweils unterschiedlichen Zielsetzung verfolgt.

Einzelplatzdetektion - Detektion der Stellplätze an E-Ladesäulen und im Bereich von Mobilitätsstationen

Neben der Lage der Ladeinfrastruktur und der Mobilitätsstationen stellt die tatsächliche Verfügbarkeit an Stellplätzen eine wesentliche und sinnvolle Information für die Nutzerinnen und Nutzer dar, so dass sie direkt und ohne unnötige Suchfahrten eine freie Ladesäule bzw. die Mobilitätsstation anfahren können. Die Verfügbarkeit eines freien Ladeplatzes kann nur durch eine geeignete Detektion der Belegung auf diesen Stellplätzen gewährleistet werden. Zwar kann an den Ladesäulen festgestellt werden, ob aktuell ein Fahrzeug lädt, eine regelwidrige Nutzung der Stellplätze ohne Ladevorgang kann jedoch nicht ausgeschlossen werden.

Zur Detektion von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum befinden sich verschiedenste Erfassungssysteme mit der entsprechenden Sensorik auf dem Markt, die je nach System unterschiedliche Anforderungen an die Installation sowie die notwendige Versorgung und Wartung haben. Es ist geplant, im Rahmen des IHFEM 2018 für die Münchner Rahmenbedingungen die optimale Detektions-, Datenübertragungs- und Verarbeitungsmethodik an Pilotstandorten zu erproben, um die optimale Lösung zu entwickeln.

Diese sollen die geplante Methodik der Erfassung der Parkraumbellegung an den Mobilitätsstationen in den Projekten „City2Share“ und „Smarter Together“, die jeweils eine Erfassung von oben an einem (Licht-)Mast vorsehen, erfolgen. An der Mobilitätsstation an der Münchner Freiheit wurde mittlerweile eine entsprechende Detektion umgesetzt.

Fahrzeugseitige Detektion – Ermittlung der Auslastung in den Parklizenzengebieten

Neben der Einzelplatzdetektion werden aktuell von verschiedenen Anbietern Möglichkeiten der fahrzeugseitigen Erfassung der Stellplatzbelegung unter Nutzung der Fahrzeugsensorik und des Fahrprofils untersucht. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung steht dazu bereits in Kontakt mit einem Anbieter dieser Daten, die auch schon heute Automobilherstellern für die Navigation im Fahrzeug bereit gestellt werden. Aufgrund der Tatsache, dass durch diese Art der Erfassung der Parkraumbellegung keine zusätzliche Infrastruktur im öffentlichen Straßenraum auf den rund 80.000 Stellplätzen in den flächendeckend bewirtschafteten Bereichen eingebaut, betrieben (v.a. hinsichtlich dem aktuellen Angebot inkl. aller Tagesbaustellen, Umzüge oder durch Schnee und Laub blockierte Stellplätze...) und gewartet werden muss, wird dafür diese Methodik vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung aktuell als zielführender angesehen.

Für weitere Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Original gez.
KVR-III/141