



Fraunhoferstraße

Evaluationsbericht

MOR GB1.13

München, 8.12.2021



Projektablauf



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

Anlass

Bürgerversammlung

=> Stadtratsbeschluss Mai 2019

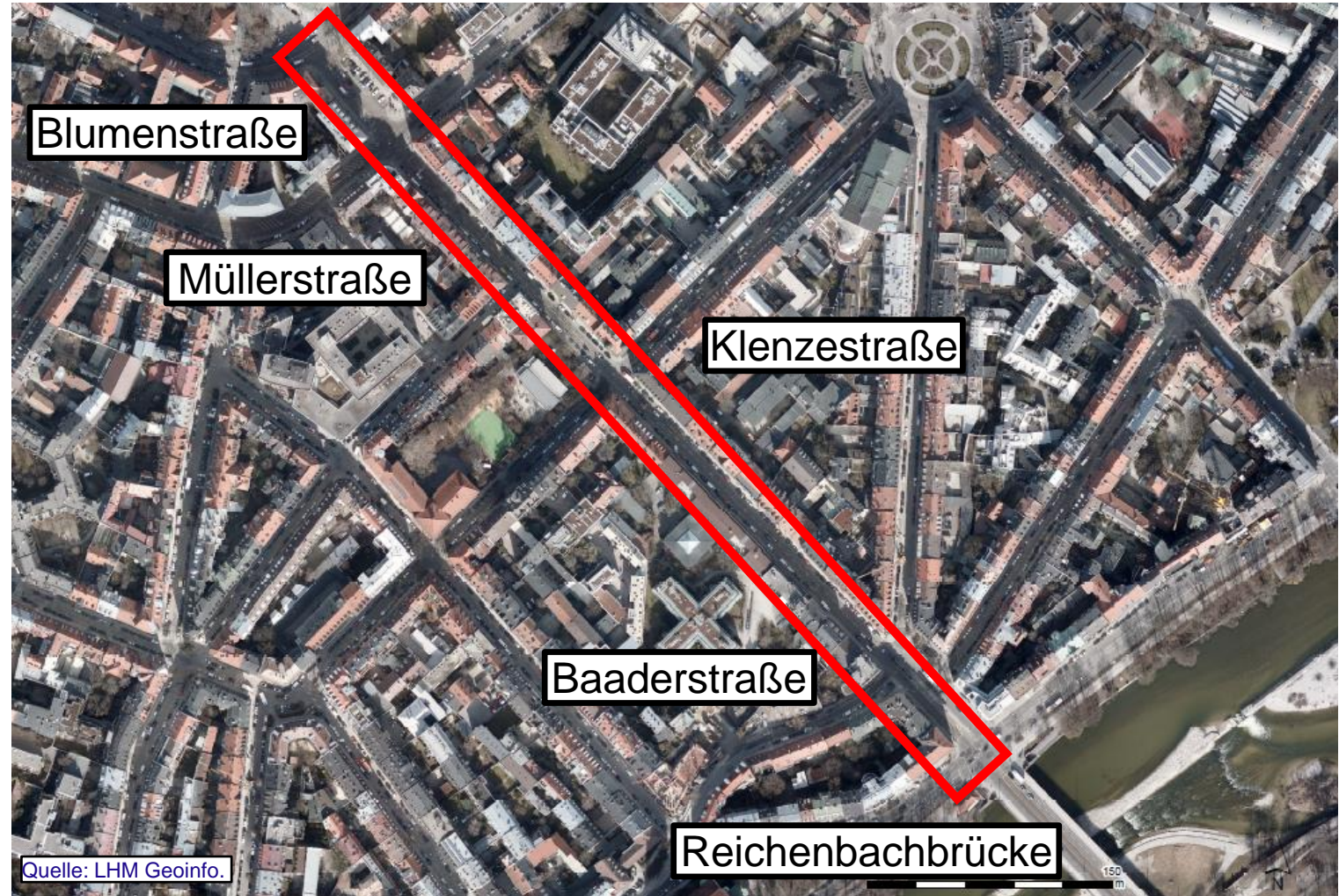
=> Umsetzung der derzeitigen Lösung
im Sommer 2019

Heutige Situation

Erfahrungen und eingegangene
Rückmeldungen

Wie geht's weiter?

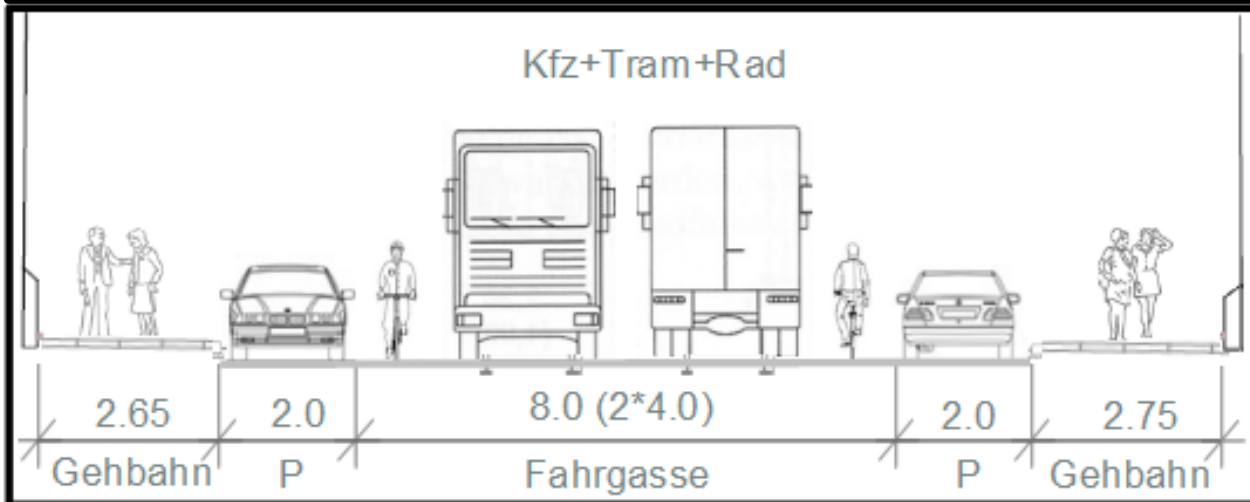
Stadtratsbeschluss auf Basis der
Erfahrungen der derzeitigen
Lösungen und der heutigen
Veranstaltung



Fraunhoferstraße vor Sommer 2019



- 16.000 Kfz/24h bei 50 km/h (2016)
- jeweils ca. 60 Längsparkplätze am Fahrbahnrand
- Fehlende Radverkehrsanlagen sowie mangelnde Sicherheitsabstände



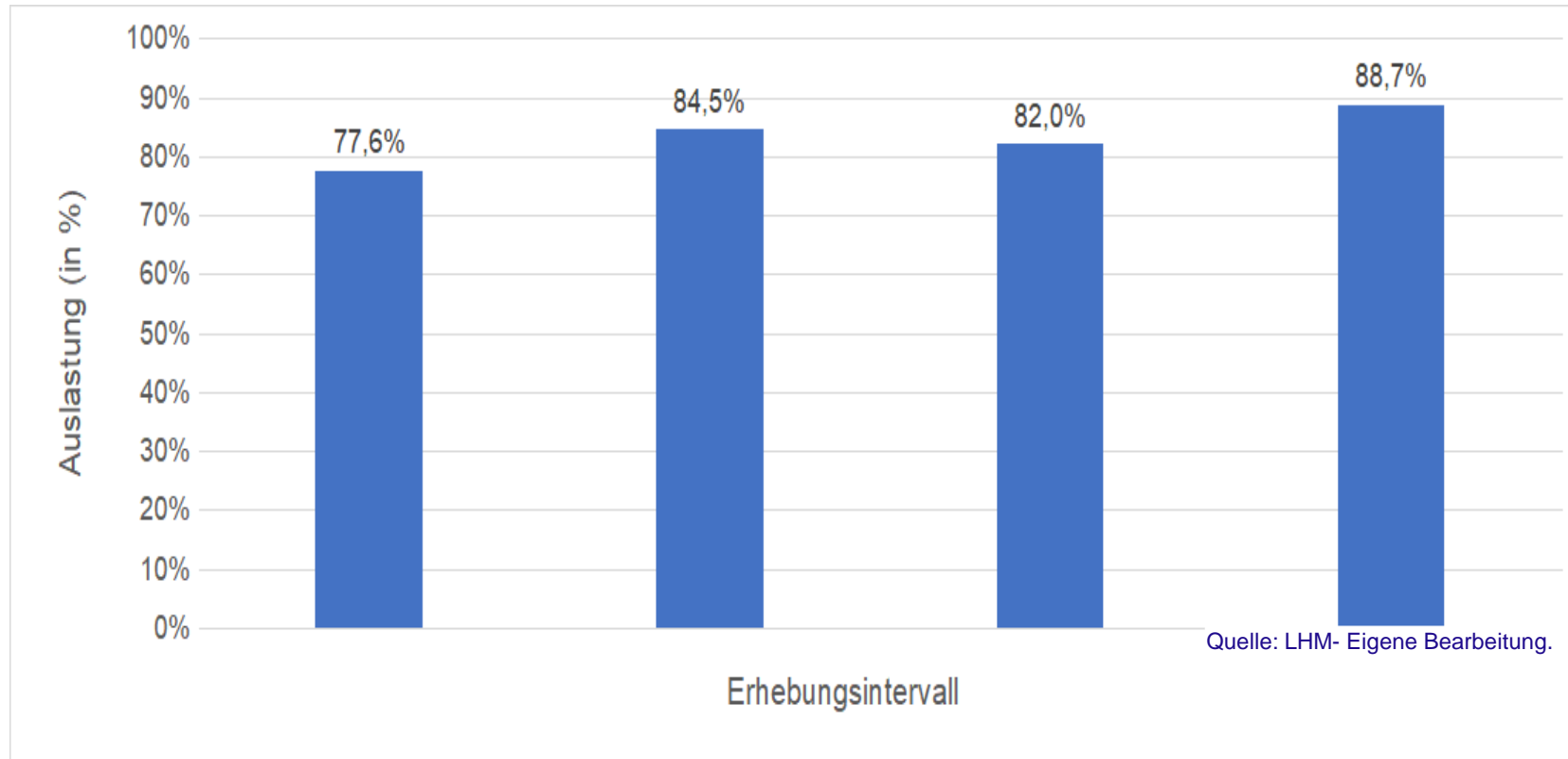
Quelle: LHM- Eigene Bearbeitung.

Parkraumauslastung vorher

Erhebungszeiten werktags 05:00, 10:00, 15:00 und 20:00 Uhr



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



⇒ Zu allen Zeiten ca. 15 % illegale Halte- bzw. Parkvorgänge

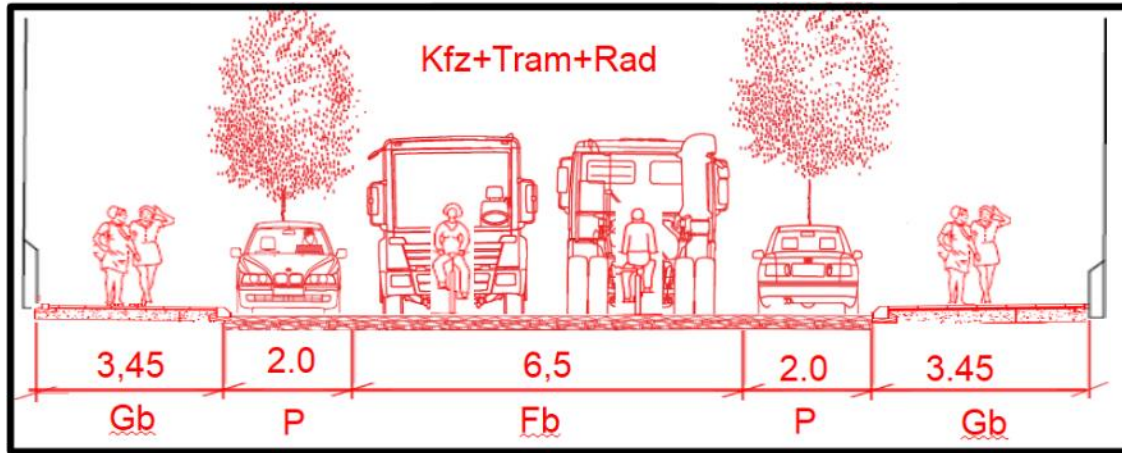
Haltevorgänge und Lieferverkehr vorher



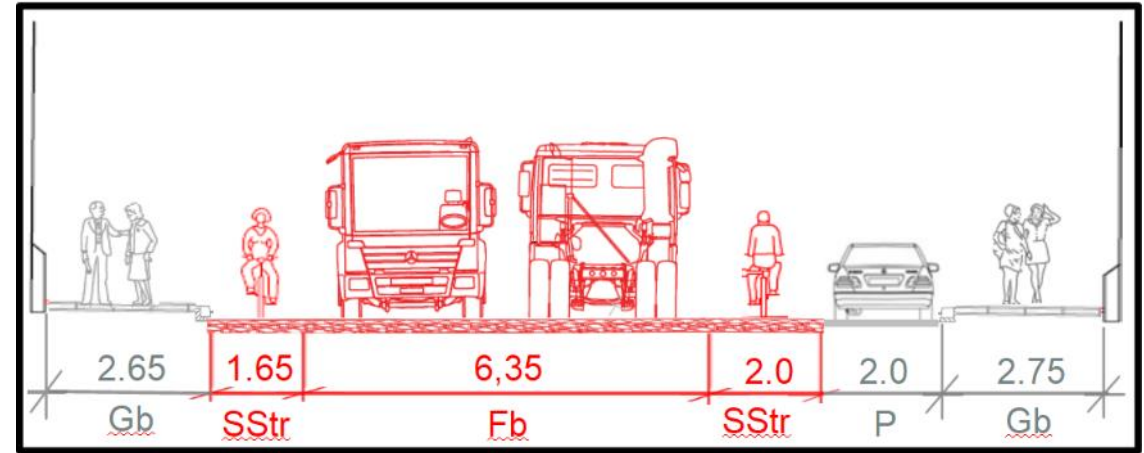
Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



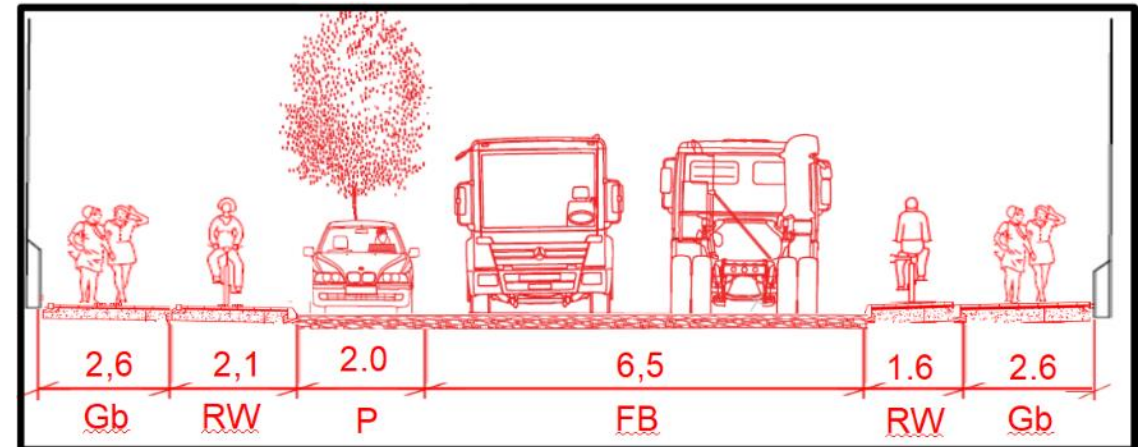
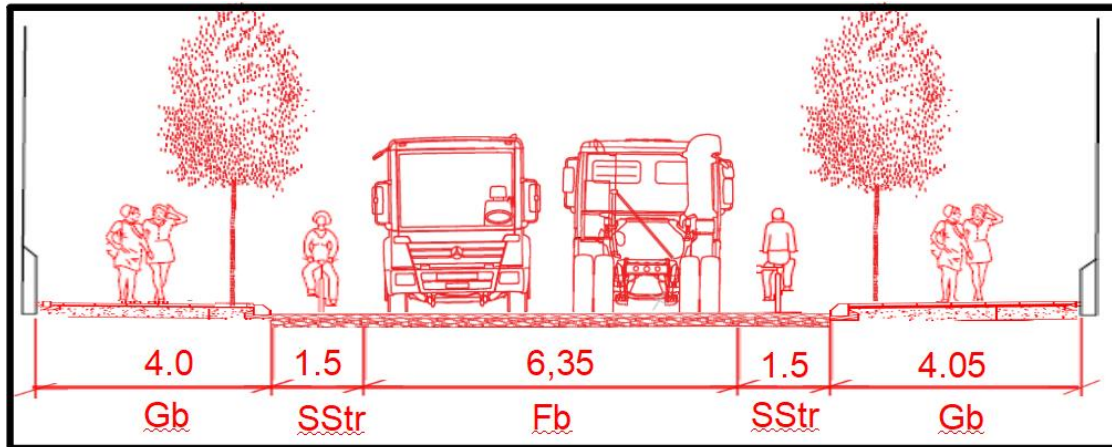
Variantendiskussion im Mai 2019



symmetrisch

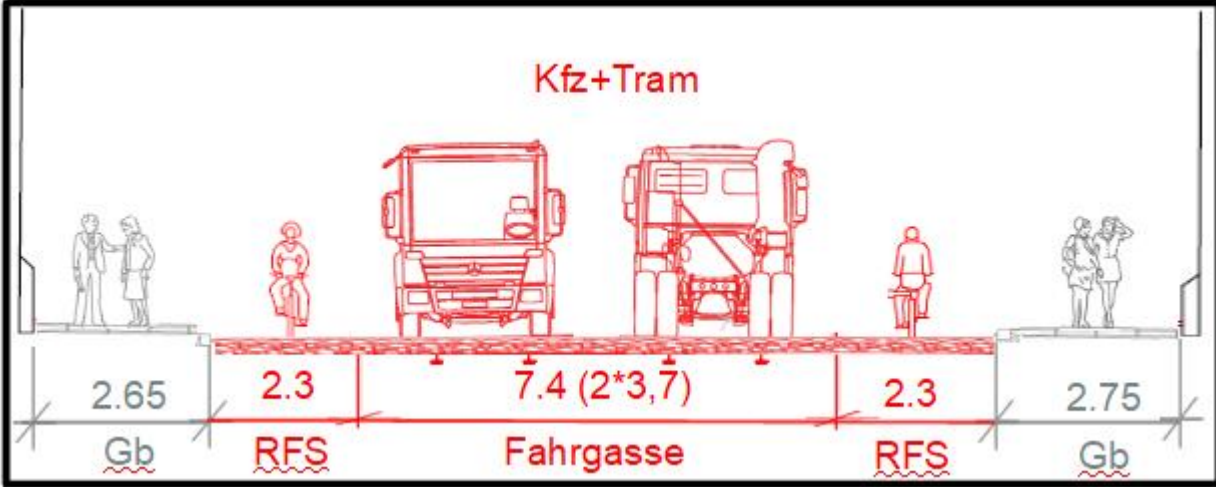


asymmetrisch



Quelle: LHM- Eigene Bearbeitung.

Fraunhoferstraße heute



Quelle: LHM- Eigene Bearbeitung.

- Radfahrstreifen in Rot, keine bauliche Umgestaltung
- keine Halt- und Parkmöglichkeiten in der Fraunhoferstraße
- Lieferzonen in den Seitenstraßen
- Änderung der Parkregelungen in den angrenzenden PRM-Gebieten zugunsten Bewohnerparken

[Verkehrsversuch mit Tempo 40/30 jeweils ein Jahr (Luftreinhaltung)]

Halte- und Liefermöglichkeiten heute



Halten und Liefern Fraunhoferstraße



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

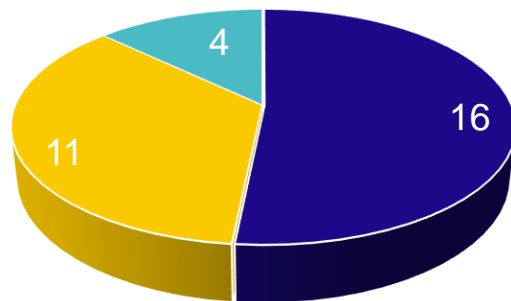


Haltevorgänge Straßenrand Fraunhoferstraße



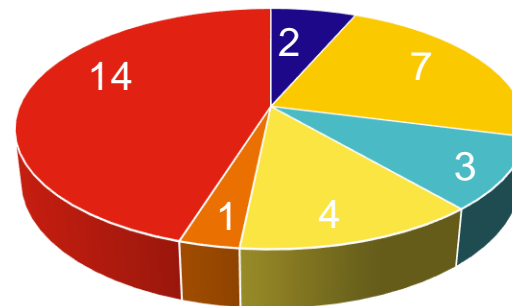
Erhebungszeiten werktags 06:00-19:00 Uhr, Haltevorgänge gesamt 31

Fahrzeugtyp



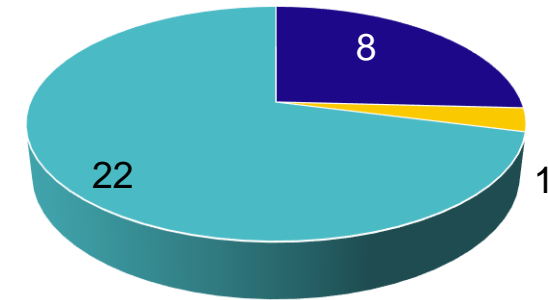
■ Pkw ■ Lfw ■ Lkw

Zweck



■ Handwerker ■ Warenlieferung
■ Entsorgung ■ Paketdienst
■ Warenstand ■ sonstiges (pkw)

Art



■ Radweg ■ Gehweg ■ Halb/Halb

Quelle: LHM- Eigene Bearbeitung.

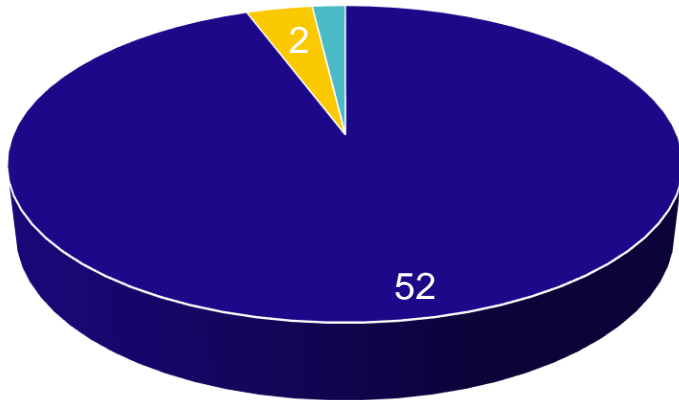
⇒ Die Haltevorgänge am Fahrbahnrand sind in der Regel von kurzer Dauer (25 von 31)

Haltevorgänge Seitenstraßen



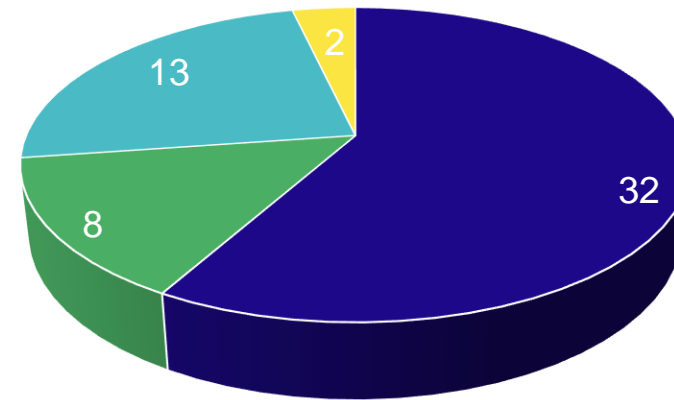
Erhebungszeiten werktags 06:00-19:00 Uhr, Haltevorgänge gesamt 55

Fahrzeugtyp



■ Pkw ■ Lfw ■ Lkw

Haltezeitdauer in Stunden



■ < 1 ■ < 2 ■ > 2 < 8 ■ > 8

Quelle: LHM- Eigene Bearbeitung.

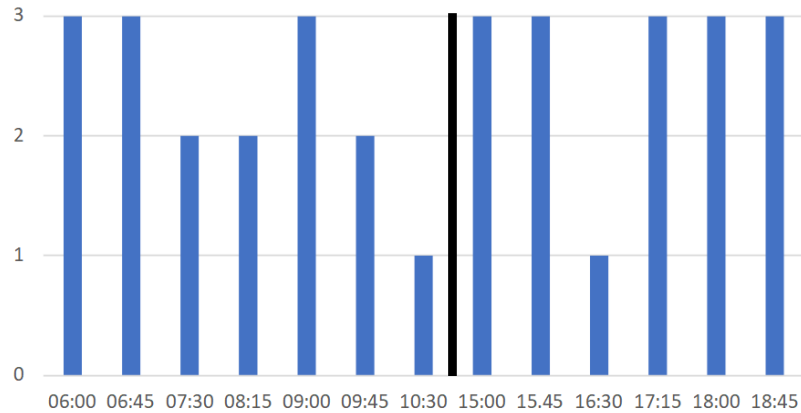
⇒ überwiegend Pkws in den Seitenstraßen

⇒ ca. 60 % der Haltevorgänge < 1 Stunde

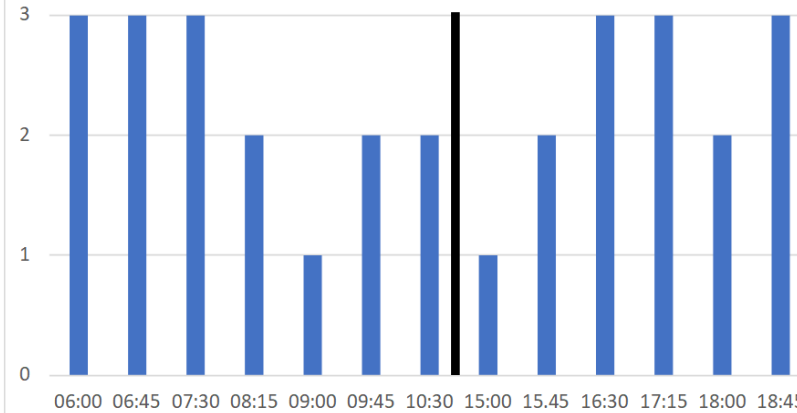
Auslastung Lieferzonen



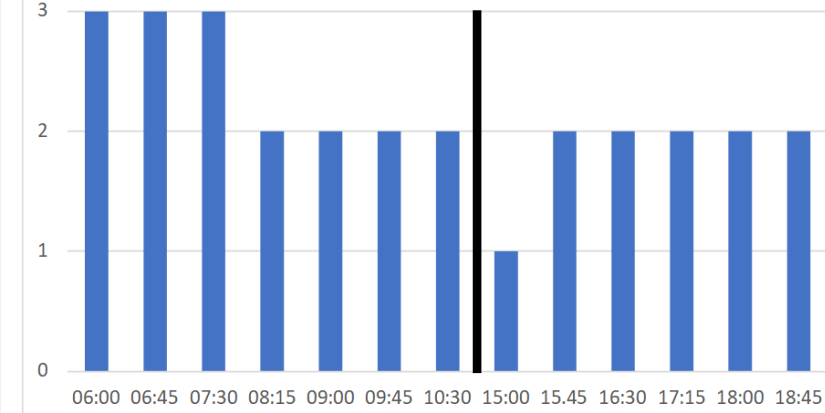
Müllerstraße



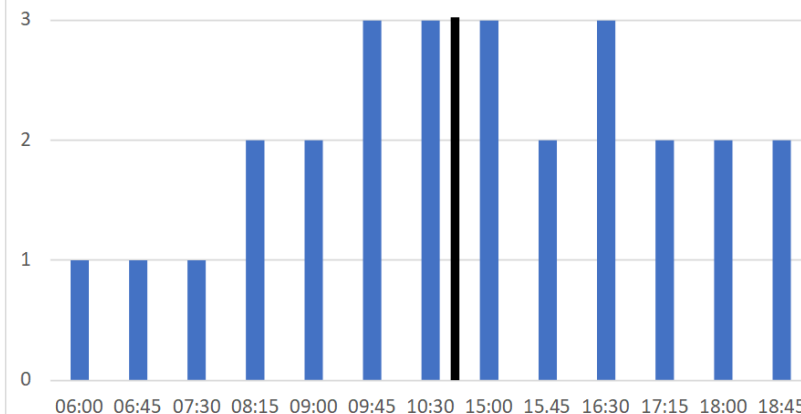
Klenzestr. Nord



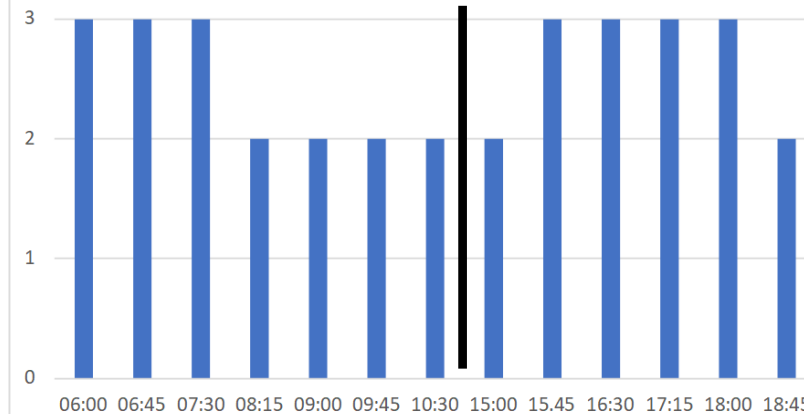
Klenzestr. Süd



Reichenbachstr.



Auenstr.



Quelle: LHM- Eigene Bearbeitung.

Erfahrungen Verkehrsüberwachung



- Hotspot => Routinekontrollen und zusätzlich anlassbezogene Schwerpunktkontrollen (4-5 mal die Woche) im Rahmen der personellen Möglichkeiten (schon am Maximum) => Hoher Kontrollaufwand
- Ermahnungen und Bußgelder bislang bis 15 € bei eingeschränktem Halteverbot (Lieferzonen) (Änderungen durch neuen Bußgeldkatalog 25 bis 50 €).
Abschleppen bei eingeschränktem Haltverbot in den Lieferzonen nicht möglich

=> Eine Beurteilung der Auswirkungen des geänderten Bußgeldkatalogs wird in den nächsten Monaten möglich sein

Verkehrsaufkommen und -ablauf



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

Kfz- und Radverkehr vorher/nachher

Kfz-Verkehr in etwa gleichbleibend (ca. 13.000 Kfz/24h, ca. 11.000 Kfz/24h)

Radverkehr in etwa gleichbleibend (ca. 3.500 Rad/8h zu 2.800 Rad/8h)

=> Baustelle Altstadt-Radring zu berücksichtigen

Stadteinwärts

⇒ Leistungsfähigkeitseinbußen bedingt durch die Realisierung des Altstadt-Radlings in der Blumenstraße mit einer Fahrspur Richtung Sendlinger Tor

Dazu wurde im November 2020 eine Zuflußdosierung am Maria-Hilf-Platz umgesetzt (ca. 5 Sekunden). Fahrzeitverluste Tram inzwischen geringer, aber noch vorhanden.

Stadtauswärts

=> geringfügige Leistungsfähigkeitseinbußen

Entwicklung Unfallsituation



Verkehrsunfälle mit Beteiligung eines
Radfahrenden April 2018 bis Juni 2019

=> **11 Unfälle**

2 Rotlichtverstoß

1 Kollision mit zu Fuß Gehendem

3 Tramgleise

1 „Dooring“

1 Verkehrsbehinderung => zu später

Bremsvorgang

1 Sturz durch Ausweichmanöver aufgrund
eines einfahrenden Pkws

1 Rechtsabbiegeunfall Pkw

1 Kollision mit Pkw bei Überholvorgang

Rad / Rad

Verkehrsunfälle mit Beteiligung eines
Radfahrenden August 2019 bis November 2020

=> **4 Unfälle**

1 Kollision mit Dienstfahrzeug auf Einsatzfahrt

1 Kollision Rad Linksabbieger / Rad Geradeaus bei
Überholvorgang

1 Rechtsabbiegeunfall Pkw

1 Kollision Fahrgast Tram

=> Tendenz, dass sich auch die Anzahl der Unfälle Tram / parkende Kfz reduzieren

Entwicklung Verkehrssicherheit



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

Stellungnahme Polizei:

*„Mit der Einrichtung der Radfahrstreifen in der Fraunhoferstraße und dem damit verbundenen Wegfall von Parkmöglichkeiten konnte sicherlich erreicht werden, dass der Straßenraum für alle Verkehrsteilnehmer **insgesamt übersichtlicher** und das Verkehrsgeschehen damit **überschaubarer** geworden ist. Insbesondere Radfahrer auf den deutlich abmarkierten Radfahrstreifen werden im Gegensatz zum Zustand davor leichter erkannt.*

*Wie Sie obiger Darstellung des Unfallgeschehens entnehmen können, ist die **Zahl der Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung** im Nachher-Betrachtungszeitraum **deutlich niedriger** als im Vorher-Betrachtungszeitraum.*

*Gerade im Hinblick auf den steigenden Radverkehrsanteil, insbesondere während der Corona-Pandemie, bieten die Radfahrstreifen in der Fraunhoferstraße die Möglichkeit zur **geordneten Führung des Radverkehrs**, was im Hinblick auf die Verkehrssicherheit **grundsätzlich positiv zu bewerten ist.**“*

Verkehrsablauf Rettungsfahrzeuge



Brandschutzdirektion:

„Fraunhoferstraße - Positivbeispiel

+ Auf Alarmfahrt können stauende Fahrzeuge auf z.B. Fahrradspuren ausweichen

-> Bildung einer Rettungsgasse

-> Keine Verzögerung bei der Alarmfahrt

-> gesetzliche Hilfsfristerfüllung nicht gefährdet

+ Abstand zwischen Anleiterstelle und Aufstellfläche entspricht dem aktuellen Zustand

-> Zweiter Rettungsweg über Drehleiter auch weiterhin sichergestellt“

Eingegangene Rückmeldungen



Bürgerschaft, Taxiverband, MVG, Gewerbetreibende (Veranstaltung IHK)

Meldungen gesamt ca. 40

⇒ Ca. 20 Lob

⇒ Ca. 20 Kritik (Fokus auf fehlenden Haltemöglichkeiten)

Vorschläge:

⇒ Baumpflanzungen, Freischankflächen, breitere Gehwege (Spartenlage, räumliche Situation)

⇒ Tempo 30 (Versuch läuft derzeit)

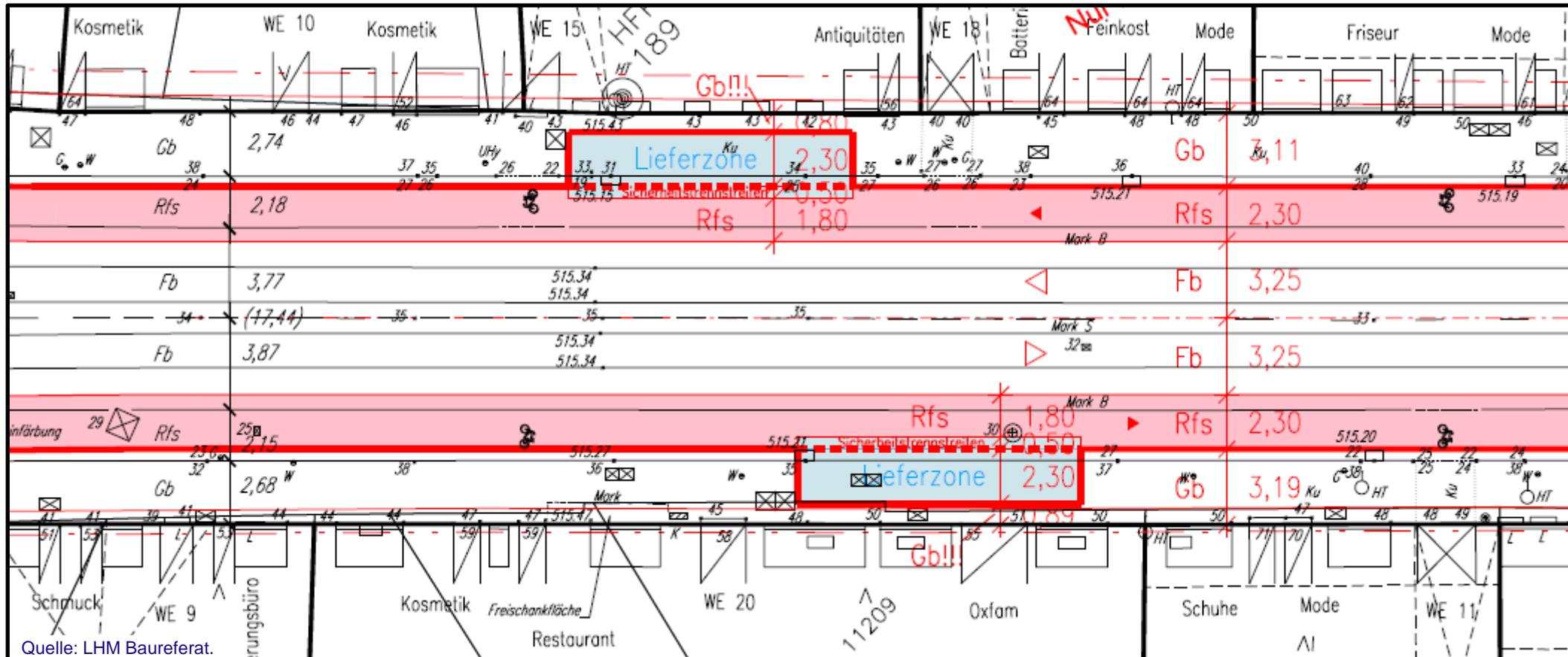
⇒ Einbahnregelung (HVS, Tramverkehr, Planungen Altstadt-Radring, Isarparallele)

⇒ Zweirichtungsradweg (asymmetrischer Querschnitt, Erreichbarkeit)

⇒ „Protected Bike Lanes“ (Stadtratsbeschluss Verkehrsversuch)

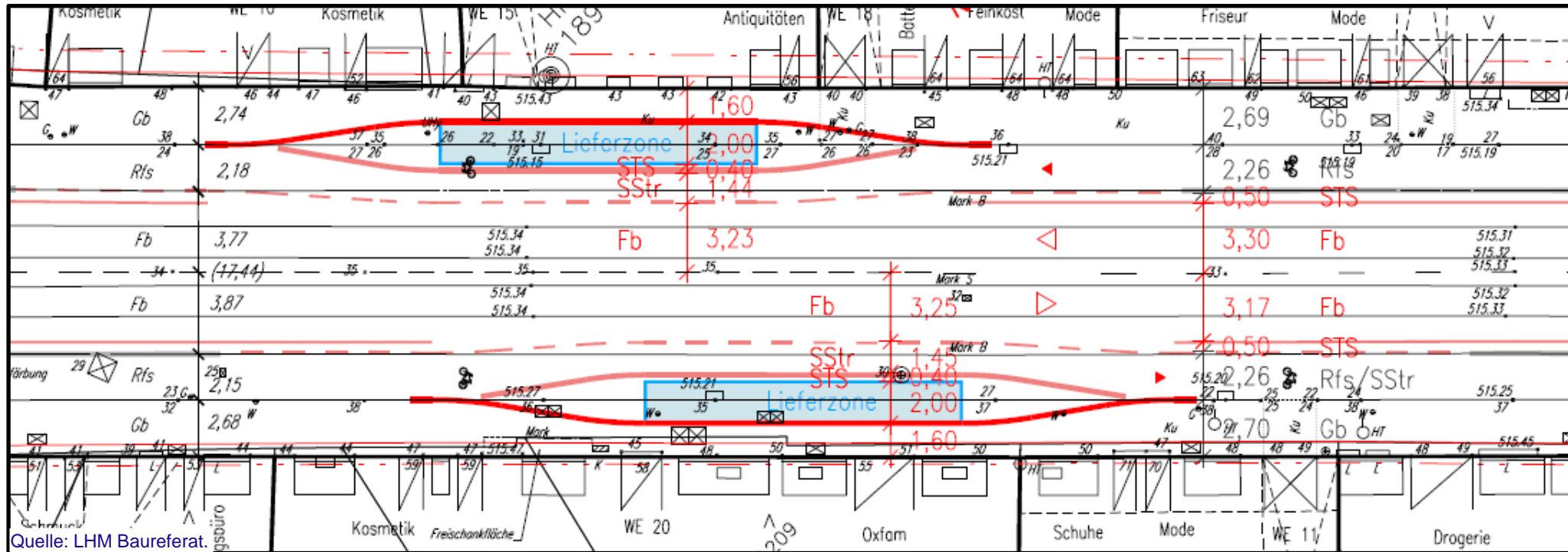
⇒ Einrichtung von Haltemöglichkeiten in der Fraunhoferstraße

Darstellung Variante mit Lieferzonen



⇒ Generell nicht richtlinienkonform

Darstellung Variante mit Lieferzonen



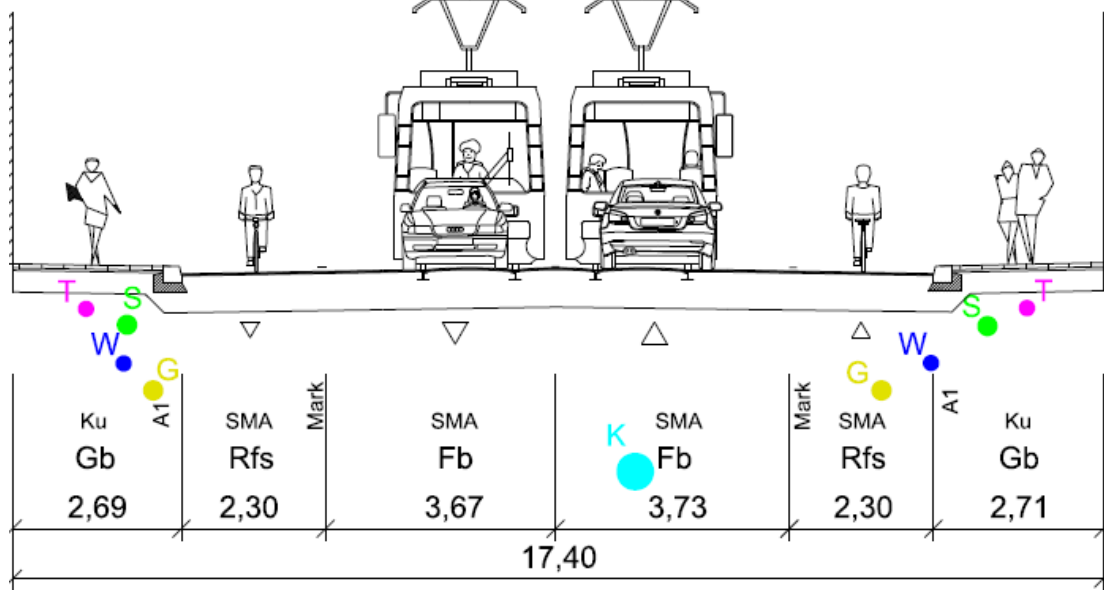
⇒ Generell nicht richtlinienkonform

Variante baulicher Radweg



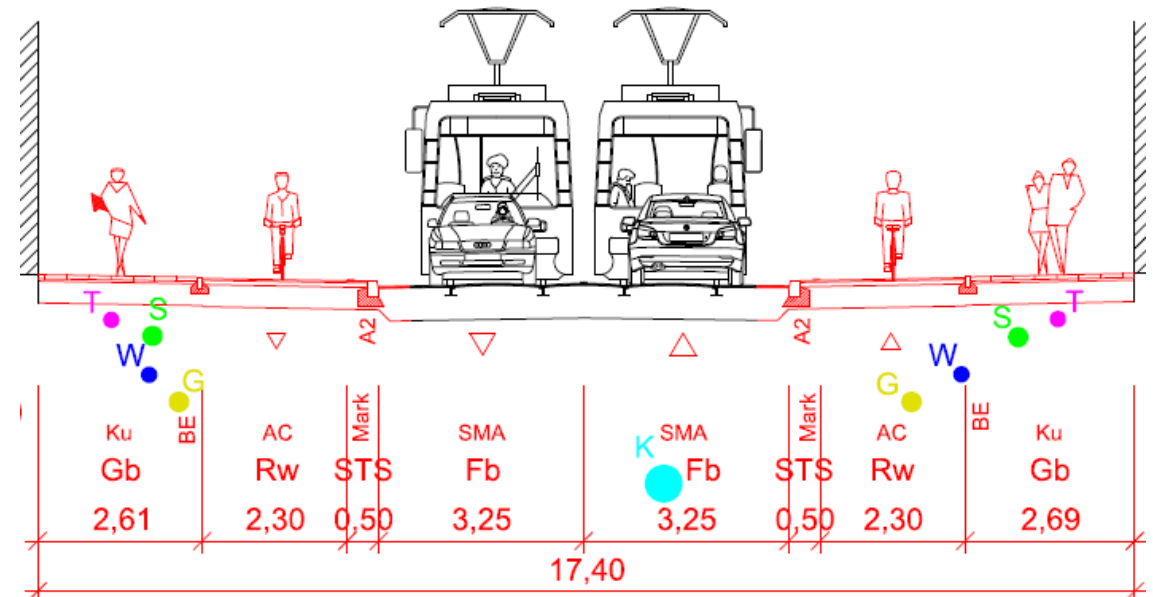
Bestand

Schnitt A - A M 1:100



Fraunhoferstraße: Baulicher Radweg

Schnitt A - A M 1:100



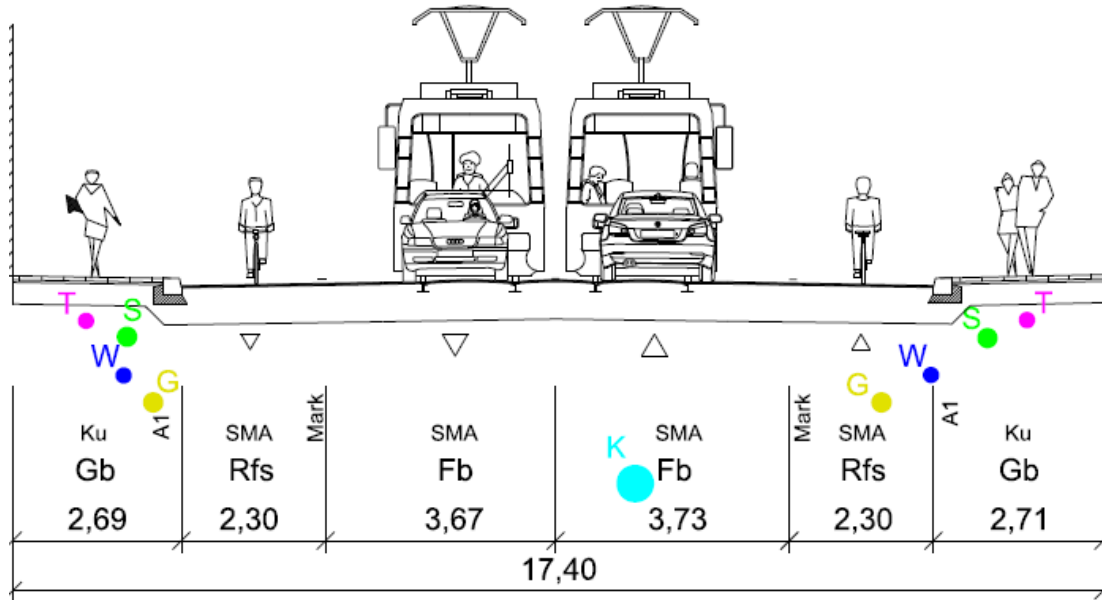
Quelle: LHM Baureferat.

Variante Gehwegverbreiterung



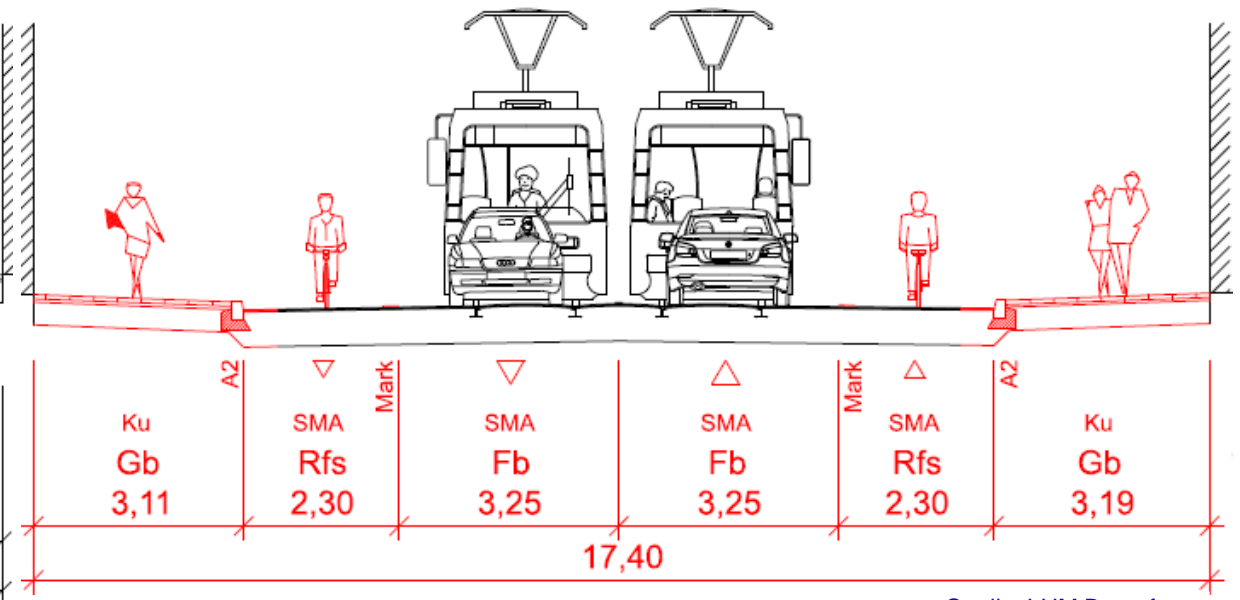
Bestand

Schnitt A - A M 1:100



Fraunhoferstraße: Radfahrstreifen

Schnitt A - A M 1:100



Quelle: LHM Baureferat.

Fazit und weiteres Vorgehen



- ⇒ Bei einer Einrichtung von Lieferzonen in der Fraunhoferstraße verbleiben nur sehr schmale Geh- und Radwege
- ⇒ Baumpflanzungen sind im Gehwegsbereich aufgrund der Versorgungsleitungen nicht möglich
- ⇒ Eine geringfügige Gehwegverbreiterung ist möglich, aber teuer
- ⇒ Intensive Verkehrskontrollen sowohl in der Fraunhoferstraße als auch in den Seitenstraße notwendig (Auswirkungen der Änderungen des Bußgeldkatalogs)

=> Ergebnisse der Evaluation und der heutigen Veranstaltung als Basis für Stadtratsbeschluss im Frühjahr 2022



Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat



**MÜNCHEN
UNTERWEGS**

Vielen Dank!

Landeshauptstadt München
Mobilitätsreferat
GB1.13

Fotos: Copyright: LHM

muenchenunterwegs.de

