

# Verkehrliche Stellungnahme

**TRANSVER GmbH**

Maximilianstr. 45  
 80538 München

**Telefon**

+49 89 211878 - 0

**Fax**

+49 89 211878 – 29

**E-Mail**

office@transver.de

**Internet**

www.transver.de

**Geschäftsführer**

Prof. Dr.-Ing.  
 Bernhard Friedrich

**Handelsregister**

Amtsgericht München  
 HRB 137126

**Finanzamt München  
 für Körperschaften**

Steuernummer  
 143/187/50352  
 Ust-ID-Nummer  
 DE213507907

**Bankverbindung**

Stadtsparkasse  
 München

Kontonummer  
 83 20 03 11

Bankleitzahl  
 701 500 00

IBAN  
 DE57 7015 0000  
 0083 2003 11

BIC  
 SSKMDEMM

**Anreise**

U4, U5 (Lehel)  
 Tram 17, 19  
 (Maxmonument)

zum Bebauungsplan Nr. 58 für das Gebiet  
 „Poing-Süd, östlich der Neufahrner Straße /  
 südlich der Poststraße / westlich der Grundschule  
 an der Karl-Sittler-Straße bzw. der Birkenallee /  
 nördlich der Frühlingstraße"

---

## Inhaltsverzeichnis

---

<b>Inhaltsverzeichnis.....</b>	<b>2</b>
<b>1 Ausgangslage .....</b>	<b>3</b>
<b>2 Stellungnahme .....</b>	<b>4</b>
2.1 Nutzungsansprüche / Straßenbreiten / Verkehrsaufkommen.....	4
2.2 Entwicklung der Pkw-Breiten.....	4
2.3 Maßfahrzeuge der FGSV .....	5
2.4 Rettungsfahrzeuge .....	6
2.5 Empfehlungen für die Erstellung eines Bebauungsplan.....	7

# 1 Ausgangslage

Aufgrund der heutigen Anforderungen der Kfz an die Verkehrsanlagen wird für den alten Ortsbereich von Poing befürchtet, dass es hinsichtlich der Verkehrszustände zu kritischen Situationen kommen kann.



Abbildung 1: Umgriff des Bebauungsplanes Nr. 58  
(Karte Bay. Vermessungsverwaltung 1053/08)

In dieser Stellungnahme werden daher folgende Themen näher betrachtet:

- Problematik der Straßenbreiten und deren Nutzungsansprüche
- Entwicklung der Pkw-Breiten
- Darstellung der aktuellen Maßfahrzeuge der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
- Rettungsfahrzeuge und erforderliche Flächen/Maße

## 2 Stellungnahme

### 2.1 Nutzungsansprüche / Straßenbreiten / Verkehrsaufkommen

Insbesondere in den Straßen Buchen-, Ahorn- und Eichenweg sowie in der der Herbst- und Frühlingsstraße und in Abschnitten der Karl-Sittler-Straße sind keine Gehwege vorhanden. Damit ist keine Separation für die jeweiligen Verkehrsarten (Fuß- und Radverkehr zu Kfz-Verkehr) möglich bzw. war dies bei der Siedlungsentwicklung auch nicht vorgesehen.<sup>1</sup> Die genannten Straßen dienen ausschließlich dem Zweck der Erschließung der jeweiligen Grundstücke. Die Nutzungsansprüche bzw. die Inanspruchnahme von Straßenflächen für die Abwicklung des heutigen Kfz-Verkehr (maßgebend Quell- und Zielverkehr durch die Bewohner) hat im Laufe der Jahre jedoch zugenommen.

Überschlägig kann für den Quell-Ziel-Verkehr angenommen werden, dass jeder Einwohner etwa zwei Kfz-Fahrten/Tag (Hin- und Rückrichtung) erzeugt.<sup>2</sup>

Folgende Straßenbreiten sind bei den oben genannten Straßen vorzufinden:

Straßenname	Straßenbreite
Ahorn-, Buchenweg Herbststraße	4 m
Eichenweg, Frühlingsstraße, Karl-Sittler-Straße (Ost-West)	6 m

Im Fall von z. B. nur punktuellen Nachverdichtungen mit Wohnraum oder Wohneinheiten kann dies bei dem damit einhergehendem Quell- und Zielverkehr (bei Begegnung) auf den – wenn auch relativ kurzen – Straßenabschnitten zu ungünstigen Verkehrssituationen führen.

### 2.2 Entwicklung der Pkw-Breiten

Aufgrund der stetig gestiegenen Ansprüche der Kfz-Fahrer wurden die Kfz mit jeder Fahrzeuggeneration breiter. Wurden früher beispielsweise die Fahrzeuge nur mit einem linken Außenspiegel ausgeliefert, so sind heute auf beiden Seiten Außenspiegel an den Fahrzeugen vorhanden, welche dadurch in der Gesamtfahrzeugbreite einschließlich Außenspiegel in der Regel deutlich > 2,0 m erreichen. Beispielsweise wurde der Golf I bis zur aktuellen Golf VII Generation um rund 17 cm breiter. Diese Entwicklung ist ebenfalls auch bei den Fahrzeuglängen zu erkennen, wodurch auch Auswirkungen auf die Schleppkurven sich ergeben. Anhand dieser Entwicklung wird

<sup>1</sup> Die Siedlungsentwicklung fand etwa zwischen 1960 bis 1970 statt.

<sup>2</sup> Darin sind sonstige Verkehrszwecke (Besucher, Ver-/Entsorgung/Müll etc.) pauschal mit enthalten.

deutlich, dass hinsichtlich der Nutzungsansprüche an den verfügbaren Straßenraum ein deutlich größeres Konfliktpotenzial entsteht.

## 2.3 Maßfahrzeuge der FGSV

Das nachfolgende Bild sowie ein Auszug der Tabelle sind der Fachliteratur entnommen.<sup>3</sup> Die Fahrzeugbreite für den Pkw ist **ohne** Außenspiegel angegeben. In einer Studie<sup>4</sup> wurden die geometrischen Kenndaten der Pkw untersucht mit dem Ergebnis, dass etwa zwischen 2000 und 2010 die Fahrzeugklasse der Pkw um 19 cm länger, um 15 cm breiter und um 25 cm höher wurde.

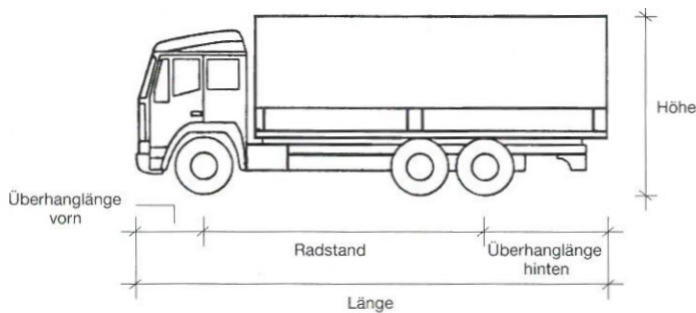


Bild 1: Charakteristische Maße der Bemessungsfahrzeuge

Tabelle 1: Geometrische Kenngrößen der Bemessungsfahrzeuge und Höchstwerte der STVZO

Fahrzeugart	Außenabmessungen						
	Länge	Radstand	Überhanglänge		Breite	Höhe	Wendekreisradius außen
			vorn	hinten			
[m]	[m]	[m]	[m]	[m]	[m]	[m]	
Personenkraftwagen	4,74 (4,34)	2,70	0,94	1,10	1,76 (1,68)	1,51	5,85 (5,65)

Ableitend aus den Entwicklungen der Fahrzeugbreiten und den Bemessungsfahrzeugen wird deutlich, dass beispielsweise ein langsames aneinander Vorbeifahren bei einer Straßenbreite von 4,00 m nicht mehr möglich ist. Entsprechend sind auch nur kurzzeitig abgestellte Pkw in diesen Straßen als Verkehrshindernis zu betrachten.

<sup>3</sup> Hrsg. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Bemessungsfahrzeuge und Schleppkurven zur Überprüfung der Befahrbarkeit von Verkehrsflächen, Ausgabe 2001.

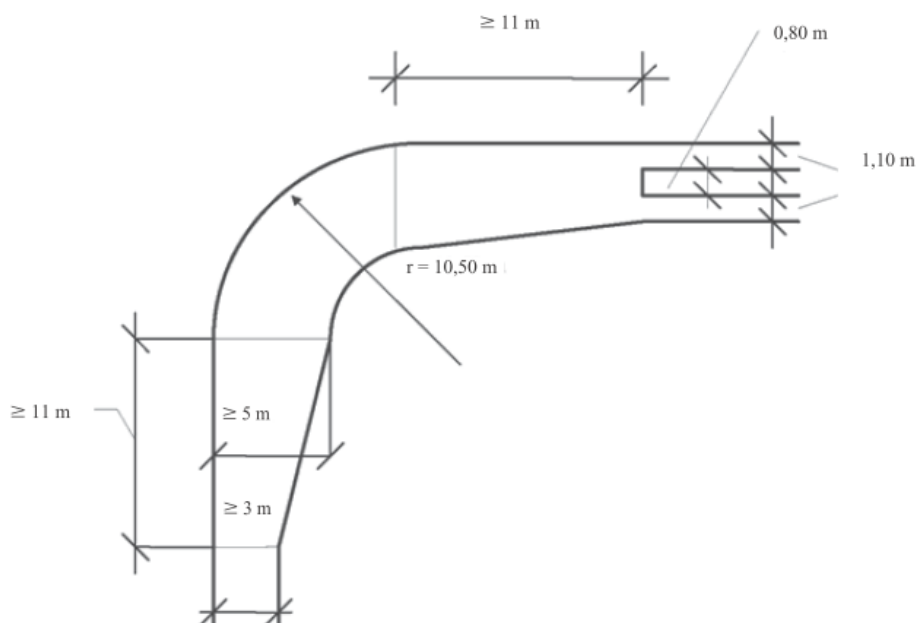
<sup>4</sup> Schuster, Sattler, Hoffmann: Benötigen wir ein neues Pkw-Bemessungsfahrzeug für den Entwurf von Anlagen des ruhenden Verkehrs? In Straßenverkehrstechnik, 56 Jahrgang, Januar 2012, Seite 5-10.

## 2.4 Rettungsfahrzeuge

Für Rettungsfahrzeuge – insbesondere Feuerwehr – müssen jederzeit die Verkehrsflächen zur Verfügung stehen. Parkende und haltende Kfz gelten dabei ebenso als Hindernis.

Den Richtlinien über Flächen für die Feuerwehr können folgende Maßangaben entnommen werden:

Außenradius der Kurve (in m)	Breite mindestens (in m)
10,5 bis 12	5,0
über 12 bis 15	4,5
über 15 bis 20	4,0
über 20 bis 40	3,5
über 40 bis 70	3,2
über 70	3,0



Insbesondere bei Kurvenfahrt müssen die Ein- und Ausfahrquerschnitte der Straßenachsen mindestens 5,00 m Breite aufweisen. Dies kann auch durch entsprechende Eckausrundungen gewährleistet werden.

## 2.5 Empfehlungen für die Erstellung eines Bebauungsplan

Ableitend aus den oben genannten Punkten kann geschlussfolgert werden:

- Aufgrund der teils geringen Straßenbreiten (4 m) sollte ein zusätzlicher Quell- und Zielverkehr nur beschränkt zugelassen werden, d. h. eine Nachverdichtung sollte nahezu vermieden werden.
- Sofern größere Nachverdichtungen geplant werden sollten, müssten entsprechende Grundstücksabtretungen entlang der betreffenden Straßenachsen zur Verbreiterung der Straßenquerschnitte stattfinden. Damit würde jedoch der Charakter des Wohnviertels sich voraussichtlich erheblich verändern.
- Unabhängig weiterer Planungsüberlegungen, sollten für Rettungsfahrzeuge die oben beschriebenen Verkehrsflächen bei Kurvenfahrten durch Grundstücksabtretungen ermöglicht werden.  
Eine genaue Abstimmung mit der Feuerwehr ist erforderlich.
- Entlang des Eichenweges und der Frühlingsstraße sollte über Parkverbotsbereiche (ggf. auch Parkverbotszone) nachgedacht werden, damit beispielsweise der ungünstigste Fall nahezu ausgeschlossen werden kann:
  - nördliche Seite des Eichenweges vollständig belegt mit parkenden Kfz,
  - aus östlicher und westlicher Richtung fährt jeweils ein Kfz in die Eichenstraße ein,
  - ein Begegnen der Kfz ist nur bei den Einmündungen Ahorn- und Buchenweg möglich.

Eine Einbahnstraßenregelung würde diesen ungünstigsten Fall ausschließen, jedoch werden dadurch vermehrt Umwegfahrten generiert, welche die Wohnstraßen im Bebauungsplanumgriff zusätzlich belasten.

- Die Ausweisung einer **Parkverbotszone in der Frühlingsstraße und dem Eichenweg** hätte in Bezug auf die **Verkehrssicherheit** vor allem den Vorteil, dass **nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer (Fußgänger / Radfahrer)** durch die Kfz-Fahrer besser gesehen werden können (keine sichtbehindernde parkenden Kfz).
- Der ruhende Verkehr verlangt eine erhöhte Beachtung bei dem gesamten Bebauungsplanverfahren. Daher sollten Kfz immer **auf den Privatgrundstücken geeignete Stellflächen**<sup>5</sup> hinsichtlich ihrer Befahrbarkeit und Abmaßen vorfinden, damit diese Stellflächen auch genutzt werden und nicht auf öffentlichen Verkehrsflächen geparkt und damit der Verkehrsablauf und die Verkehrssicherheit beeinträchtigen werden.

---

<sup>5</sup> Hrsg. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 2005), Ausgabe 2005.