



I.

Per E-Mail
Über das DIR – BA-Geschäftsstelle Mitte
bag-mitte.dir@muenchen.de
An den BA 03 - Maxvorstadt
Frau Dr. Jarchow-Pongratz

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

08.10.2026

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Ampelschaltung Seidlstraße zwischen Paul-Heye-Unterführung bis Stiglmaierplatz prüfen

BA-Antrag Nr. 26-32 / B 00194 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 03 - Maxvorstadt

Sehr geehrte Frau Dr. Jarchow-Pongratz,

zu Ihrem Antrag vom 14.07.2026 teilen wir Ihnen Folgendes mit:

Wir haben die Koordinierung der Lichtsignalanlagen in der Seidlstraße, im Streckabschnitt zwischen Paul-Heye-Unterführung und Stiglmaierplatz geprüft und wir haben keinen Koordinierungsmangel oder Optimierungsbedarf festgestellt. Die Lichtsignalanlagen in der Seidlstraße sind bereits in einer Grünen Welle für den MIV-Verkehr koordiniert.

Grüne Wellen unterliegen insgesamt jedoch vielen Einflussfaktoren und hängen von verschiedenen, teils beeinflussbaren, teils jedoch schlicht unveränderbaren Voraussetzungen ab. Einige dieser Faktoren erschweren den Ablauf einer Grünen Welle erheblich.

Abstände der signalisierten Kreuzungen

Die Abstände der Signalanlagen ergeben sich aus dem historisch gewachsenen Straßennetz und sind somit nicht veränderlich. Sie bilden Zwangspunkte, die sich meist negativ auf die Einrichtung einer Grünen Welle auswirken.

Während in einem idealen, gleichmäßig strukturierten Straßennetz die Knotenpunkte in einem



bestimmten Abstand zueinanderstehen müssten, um eine grüne Welle in beiden Fahrrichtungen zu ermöglichen, weichen die tatsächlichen Abstände in der Realität deutlich davon ab. Aus diesem Grund ist eine Koordinierung nur in eine Fahrrichtung möglich.

Grüne Wellen werden in der Regel in der Morgenspitze stadteinwärts und in der Abendspitze stadtauswärts koordiniert.

Der betroffene Streckenabschnitt ist vom 05:00 bis 12:00 vom Stiglmaierplatz Richtung Paul-Heyse-Unterführung koordiniert, ab 12:00 in der Gegenrichtung (Paul-Heyse-Unterführung Richtung Stiglmaierplatz).

Auslastungsgrad

Grüne Wellen verlieren ab einem Auslastungsgrad der signalisierten Querschnitte eines Streckenzugs von 85 %, also während den Spitzenstunden zunehmend an Funktionalität. Dies ist auch den verbindlich anzuwendenden Richtlinien für Lichtsignalanlagen zu entnehmen. Der Auslastungsgrad eines signalisierten Querschnitts hängt wiederum von den verfügbaren Grünzeiten und der Zahl der Fahrspuren ab.

Bei höheren Verkehrsbelastungen ist eine Grüne Welle trotz korrekter Koordinierung nicht mehr möglich, da sich während der Rotphase zu viele Fahrzeuge aus der Nebenrichtung an der vorgelagerten Kreuzung aufstellen und diese erst den Streckenzug räumen müssen. Dies führt dazu, dass Fahrzeuge aus der Hauptrichtung auf diesen Fahrzeugpulk auffahren und zum Abbremsen gezwungen werden. Dadurch kann es vorkommen, dass Fahrzeuge am Ende eines Fahrzeugpulses den Folgeknoten nicht mehr im selben Umlauf passieren können. Die verbleibenden Fahrzeuge stören die Grüne Welle für nachfolgende Fahrzeugpuls, bis das Verkehrsaufkommen wieder einen Wert erreicht, der das Abfließen aller Fahrzeuge ermöglicht.

Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs

Einer der wichtigsten Faktoren, der die Qualität einer Grünen Welle beeinflusst, ist die Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Um Fahrzeuge des ÖPNV ohne Halt an der LSA bedienen zu können, ist es häufig im Einzelereignis nötig, die Umlaufzeit für ankommende Busse oder Trambahnen aufzugeben, um ihnen das möglichst ungehinderte Passieren der Kreuzung zu ermöglichen.

Um dies zu erreichen, beeinflussen Fahrzeuge des ÖPNV die Funktionalität der Grünen Welle, indem sie die Grünzeiten ihrem Bewegungsmuster anpassen. Da sie – insbesondere bedingt durch Haltestellen und Fahrgastwechsel – ein vom mIV stark abweichendes Fortbewegungsprofil und damit auch abweichende Fortbewegungsgeschwindigkeit aufweisen, wird die Grüne Welle des Individualverkehrs durch diese Eingriffe aus dem Tritt gebracht. Je nach Taktdichte und Linienzahl treten diese Störungen geringer oder häufiger auf. Um sich nach solchen Eingriffen wieder „einzuschwingen“, benötigt eine Grüne Welle an der jeweils betroffenen LSA mindestens einen weiteren Umlauf.

Die Lichtsignalanlagen der Kreuzungen Arnulf-/Seidlstr. und Stiglmaierplatz sind mit ÖPNV-Beschleunigung ausgestattet. Durch den häufigen Tram-Eingriffen wird die Koordinierung mit den benachbarten Lichtsignalanlagen teilweise beeinträchtigt.

Grüne Welle für Radfahrer*innen

Eine Umsetzung einer Grünen Welle für Radfahrer*innen gleichzeitig mit der Grünen Welle für den MIV ist in der Seidlstraße leider nicht möglich.

Die Zeitversätze der Grünzeiten der koordinierten Anlagen werden in der Regel mit einer Progressionsgeschwindigkeit gleich der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit geplant. Der besagte Streckenzug hat eine zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 50km/h
Eine Koordinierung für den Radverkehr würde für den gleichen Abstand eine viel niedrigere Progressionsgeschwindigkeit benötigen.

Das würde aber zu einer Unterbrechung der "Grünen Welle" für den MIV führen, mit negativen Konsequenzen für den reibungslosen Verkehrsfluss und zusätzliche Umweltbelastung durch Lärm und Schadstoffemissionen durch unnötiges Bremsen und Beschleunigen.

Wir bitten um Ihr Verständnis für diese Entscheidung, da die Grüne Welle für den MIV auch von großer Bedeutung für die Erhaltung der Luftqualität in der Stadt ist.

Der Antrag des Bezirksausschusses ist damit satzungsgemäß erledigt.

Mit freundlichen Grüßen

MOR GB2.41