



Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirkes
Trudering-Riem

Ihr Schreiben vom
17.12.2018

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
KVR-HA I/324-

Datum
13.08.2019

A99 „zu“ und nichts geht mehr auf Truderings Hauptstraßen. Wirklich unvermeidlich?

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 05616 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem vom 13.12.2018

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir kommen zurück auf Ihren o.g. Antrag und möchten uns zunächst für die gewährte
Fristverlängerung bedanken.

In dem Antrag zur Sitzung am 13.12.2018 wurden einige Fragen zum Stau auf dem
Truderinger Hauptstraßennetz am Morgen des 14. Novembers 2018 aufgelistet. Die
notwendigen Informationen liegen uns inzwischen vor, so dass wir Ihnen zu Ihren einzelnen
Punkten Folgendes mitteilen können:

*1. Ist der Megastau, der sich auf der B304 von der Stadtgrenze bis zur Einmündung Nikolaus-
Prugger-Weg hinzog und dann – einspurig – weiter auf der Truderinger Straße und über die
Schmuckerweg-Brücke nordwärts erstreckte, der Stadtverwaltung (KVR, Baureferat) bekannt?*

Informationen zu dem Stau auf der B304 und den von Ihnen genannten weiterführenden
Straßen lagen der Stadtverwaltung nicht vor. Der Verkehrsleitzentrale München, die u.a. von
der Verkehrsbehörde (KVR) und dem Baureferat in der Schragenhofstraße betrieben wird,
stehen in diesen Bereichen keine Kameras zur Verfügung, die einen Überblick über die
Verkehrssituation ermöglichen.

*2. War die Ursache eine Totalsperre der nordwärts gerichteten Fahrbahn der A99 nördlich der
Anschlussstelle Haar?*

Die Verkehrssituation „Stau an den Truderinger - Hauptstraßen“ ist aufgetreten, weil es im

übergeordneten Netz der Autobahn zu einem Verkehrsunfall kam.

Der Unfall ereignete sich auf der A99 in Fahrtrichtung Stuttgart zwischen Autobahnkreuz (AK) München Ost und der Anschlussstelle (AS) Kirchheim. Es stand nur noch der linke Fahrstreifen zur Verfügung. In Folge des Unfalls kam es zu einem Rückstau über das AK München Ost bis zum AK München Süd.

Von Seiten der Autobahndirektion Südbayern wurden keine Umleitungsmaßnahmen über die Wechselwegweiser an der AS Haar und am AK München-Süd vorgenommen.

Die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, welche sich mit dem Ziel München auf die Stadt zubewegt haben, reagierten entsprechend der Empfehlung ihrer Navigationssysteme oder aufgrund ihrer Kenntnis der Örtlichkeit selbstständig.

3. Hat auch die Verkehrsleitzentrale der Messe München (electronica!) diese Situation mitbekommen?

Zu den Kenntnissen der Verkehrsleitzentrale der Messe Riem zur Stausituation haben wir folgende Stellungnahme erhalten:

„Der 14.11.2018 war, wie richtig im BA-Antrag erwähnt, der zweite und stärkste Messetag der electronica 2018.

Dabei wurden 9.396 PKW und 30 Busse abgeparkt, eine Steigerung von ca. 7 % im Vergleich zum gleichen Tag der electronica 2016.

Die Organisation des Parksuchverkehrs direkt an der Messe hat keine großen Probleme bereitet.

Die Verkehrsleitzentrale war normal mit je einem Mitarbeiter der Messe München und einem Mitarbeiter der Verkehrsrechnerzentrale der Autobahndirektion Südbayern besetzt.

Informationen zu der angespannten Verkehrssituation in Haar und Trudering lagen keine vor. Allerdings war die teilweise Sperrung der A99 Fahrtrichtung Norden sehr wohl bekannt. Da aber die VLZ die Lenkung des Messeverkehrs auf der A99 von Süden nicht direkt beeinflussen kann, wurden keine Maßnahmen zur Beeinflussung der Messteilnehmer ergriffen.

Auch zur bauma wird die AS Haar nicht als geplante Ausweichroute angeboten. Bei starker Belastung des AK Ost wird der Verkehr auf der A99 zur AS Kirchheim weiter geleitet.“

4. Liegen der LHM entsprechende Verkehrszustandsdaten von Navi-Betreibern vor?

Verkehrszustandsdaten von Navi-Betreibern liegen der LHM nicht vor.

5. Wie haben die zuständigen städtischen Dienststellen / Verkehrsleitsysteme auf diese extreme Überlastsituation des städtischen Hauptstraßennetzes reagiert?

Eine Steuerung seitens der Verkehrsleitzentrale ist nicht erfolgt, da - wie unter Pkt. 1 beschrieben - keine Einsicht über Kameras in den Verkehrsbereich möglich ist.

Um in die Situation regelnd eingreifen zu können, wäre es zudem notwendig, den Zufluss in das Netz (Trudering Hauptstraßen) zu dosieren. Dies ist zur Zeit nicht möglich.

Eine Dosierung seitens der LHM könnte derzeit frühestmöglich an der Kreuzung „Von-Erckert-/ Wasserburger Landstraße“ erfolgen, da hier die erste Lichtsignalanlage (LSA) in der Zuständigkeit der Landeshauptstadt München steht.

6. Inwiefern existiert für derartige Lastfälle ein Verkehrssteuerkonzept dahingehend, den Abfluss von der A99 auf die B304 so zu dosieren, dass dort und auf der B471 der Verkehr auf hohem Niveau flüssig gehalten wird, anstatt ihn dort kollabieren zu lassen?

Zum Verkehrssteuerkonzept „Abfluß A99 auf B304“ haben wir seitens des zuständigen Staatlichen Bauamtes Freising folgende Stellungnahme erhalten:

„Derzeit besteht kein Verkehrssteuerungskonzept. Die beiden betroffenen Signalanlagen an den Autobahnanschlussstellen sind nicht an einem Verkehrsrechner angeschlossen. Die Signalanlagen werden derzeit über die Wochenautomatik gesteuert, d.h. die jeweiligen Signalprogramme werden nach Uhrzeit und Wochentag ausgewählt. Grundlage unseres Steuerungskonzeptes an Autobahnanschlussstellen ist bei einer Stauerkennung in der Ausfahrt aus Verkehrssicherheitsgründen die Freigabezeiten für die Autobahnrampe zu erhöhen, um einen Rückstau auf die Autobahn zu vermeiden.“

Es handelt sich um ein gravierendes, sicherheitskritisches Problem, wenn sich Fahrzeuge so weit zurückstauen, dass sich das Stauende im Ausfahrtsbereich und weiter auf den Fahrspuren der Autobahn aufbaut. Diese Situation muss nach Möglichkeit vermieden werden, deshalb ist das vom Staatlichen Bauamt Freising verwendete Steuerungsverfahren grundsätzlich richtig. Wollte man an einer BAB Ausfahrt den Verkehr so dosieren, dass der Abfluss von der Autobahn behindert wird, ist dies entweder unmittelbar mit Staubildung über den Ausfahrtsbereich und ggf. weiter auf die Autobahn hinaus verbunden oder verlängert mittelbar eine bereits bestehende Stausituation auf der Autobahn. Solange sich – egal wo – ein Stauende auf der Autobahn befindet, geht damit immer auch eine höhere Gefahr einher.

Grundsätzlich ist bei einer punktuellen Dosierung zu bedenken, dass die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer in einem solchen Fall auch auf die nächstgelegenen Einfallstraßen sowie auf die Nebenstraßen des Netzes ausweichen würden. Aufgrund des, wie in diesem Fall durch einen Unfall ausgelöst, punktuell überproportionalen Verkehrsdrucks suchen sich die Fahrzeuglenker – auch unterstützt durch Navigationssysteme – jeden noch irgendwie nutzbaren Weg, um zu ihrem Ziel zu gelangen.

Das Kreisverwaltungsreferat wurde am 27.11.2018 mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 12304 – 3. Fortschreibung des Verkehrs- und Mobilitätsmanagementplanes) aufgrund des Ergebnisses der Machbarkeitsstudie „Umweltorientiertes Verkehrsmanagement“ beauftragt, den teilräumlichen Ansatz (Bem.; einer teilräumlichen Verkehrsdosierung), nicht weiter zu verfolgen..

Wir hoffen, dass wir Ihre Fragen damit alle ausreichend beantworten konnten.

Mit freundlichen Grüßen,