



Bezirksausschuss des 17. Stadtbezirkes
Obergiesing
Frau Carmen Dullinger-Oßwald
BA-Geschäftsstelle Ost
Friedenstr. 40
81660 München

80313 München
Telefon: [REDACTED]
Telefax: [REDACTED]
Dienstgebäude:
Implerstr. 9
lsa-betrieb.mor@muenchen.de

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
03.03.2023

Änderung der Ampelschaltung für mehr Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern an Kreuzung Candid-/Tegernseer Landstraße

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 04749 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 17 -
Obergiesing vom 08.11.2022

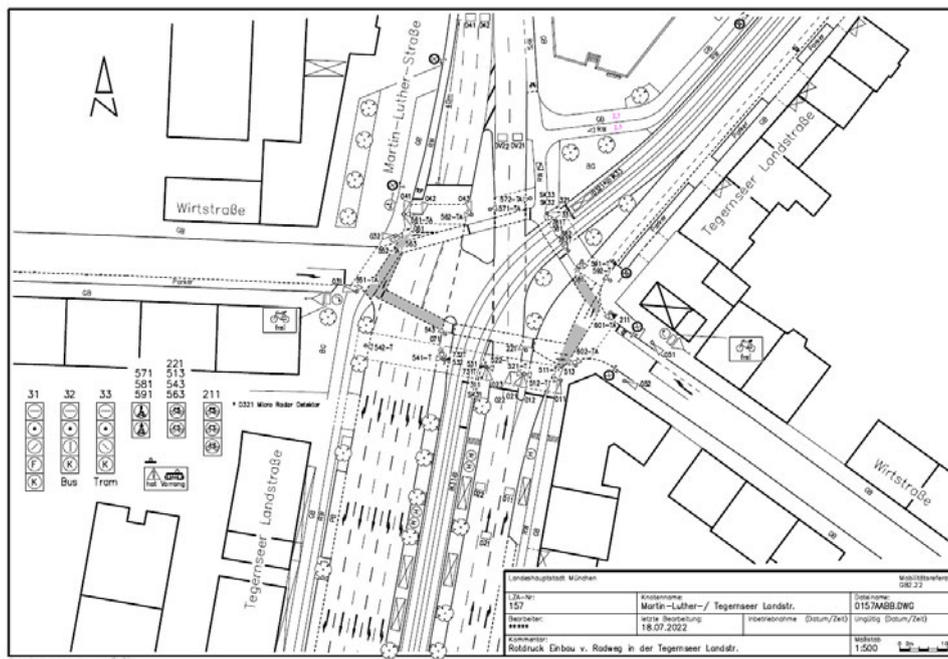
Sehr geehrte Frau Dullinger-Oßwald,

zu Ihrem Antrag vom 08.11.2022 möchten wir Ihnen Folgendes mitteilen:

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München hat in seiner Sitzung vom 15.02.2017 einen grundlegenden Beschluss zur verkehrlichen Neuordnung der Tegernseer Landstraße getroffen (Beschlussvorlage Nr. 14-20/ V 03073). Darin wurde auch der Umbau des Straßenraums zugunsten der Aufenthaltsqualität und des nicht motorisierten Individualverkehrs fixiert.

Ein Baustein dieser weitreichenden Maßnahmen betrifft auch den Bereich der Lichtsignalanlage (LSA) Martin-Luther-/ Tegernseer Landstraße. So wurde bereits 2015 im Zuge der damaligen umfassenden Gleiserneuerungsmaßnahmen ein Teil des oben genannten Beschlusses vorab berücksichtigt. Neben einer Neuordnung der dortigen Haltestellen, wurden auch die bis dahin bestehenden Lücken im Radwegenetz geschlossen und zeitgemäße Radverkehrsanlagen gebaut. Diese Änderungen waren jedoch nur auf Kosten einer Fahrspur in Richtung Tegernseer Landstraße Nord möglich. Ein weiterer Baustein der oben genannten Beschlussvorlage zielt auch darauf ab, den Bereich des Tegernseer Platzes vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Der Wegfall einer Fahrspur in Richtung Tegernseer Landstraße Nord, sowie die Platzierung der Bushaltestelle Tegernseer Landstraße (Fahrtrichtung Nord), um den Zufluss zum Tegernseer Platz zu reduzieren, dienen somit auch dieser Vorgabe.

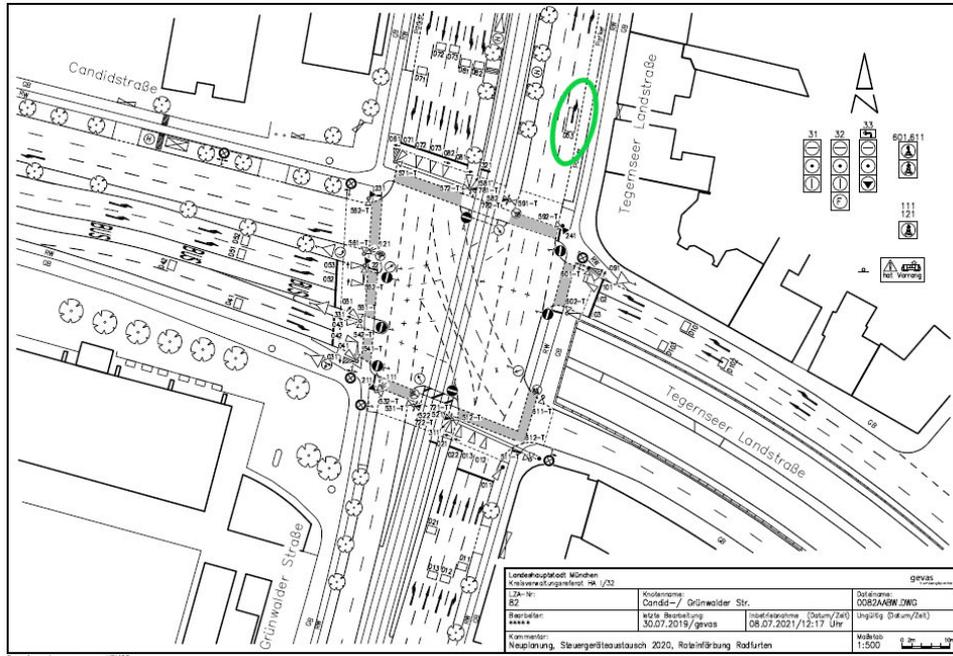
Die damals beteiligten Dienststellen haben bereits frühzeitig auf die zu erwartenden Auswirkungen auf den Verkehrsablauf an der LSA Candid-/ Grünwalder Straße hingewiesen.



Da trotz dieser baulichen Einschränkungen auch weiterhin ein nicht unerheblicher Anteil an Fahrzeugführer*innen in Richtung Tegernseer Platz fährt, kommt es immer wieder zu Situationen, bei denen die Durchfahrt zur nördlichen Tegernseer Landstraße blockiert wird. In der Mehrzahl der Fälle erfolgt diese Störung durch haltende Linienbusse. Eine Vorbeifahrt an diesen haltenden Linienbussen ist aufgrund des inzwischen veränderten Straßenprofils nicht mehr möglich. Es kommt somit auch relativ schnell zu unerwünschten Wechselwirkungen. Da zudem der Stauraum hinter den haltenden Linienbussen nur über eine begrenzte Länge von etwa 60m verfügt, ist auch deren Aufnahmekapazität stark eingeschränkt.

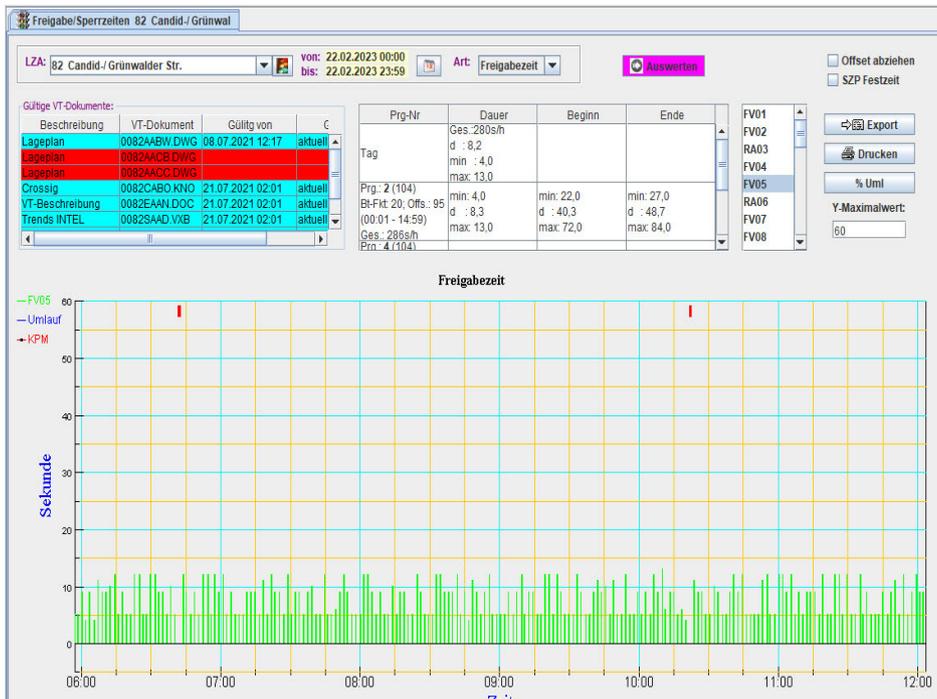
Die LSA Candid-/ Grünwalder Straße verfügt bereits über Mechanismen, den Zufluss aus der Candidstraße zu beschneiden. So beschränkt ein sich auf der Busspur der Candidstraße näherer Linienbus die Freigabezeit für den parallelen Fahrverkehr in der Candidstraße auf ein Minimum von lediglich 5s.

Neben der Dosierung der Freigabedauer durch sich nähernde Linienbusse, erfolgt auch eine Rückstauerfassung in der rechten Fahrspur der nördlichen Tegernseer Landstraße. Mittels einer dort verbauten Induktionsschleife wird ein Rückstau erkannt und somit ebenfalls die Freigabedauer für den Fahrverkehr aus der Candidstraße auf ein Minimum reduziert.



Wir bitten hierbei zu berücksichtigen, dass eine Mindestfreigabzeit von 5s in den einschlägigen Regelwerken vorgegeben ist und dieser Wert somit auch nicht unterschritten werden darf.

Die nachfolgende Auswertung der Freigabedauer für den fraglichen Signalquerschnitt zeigt sehr deutlich, dass diese Einkürzungen auch relativ häufig erfolgen:



Somit kann zusammenfassend festgestellt werden, dass die von Ihnen angeregten Maßnahmen zur Dosierung des Zuflusses aus der Candidstraße bereits bei der Projektierung dieser LSA realisiert wurden und somit Bestand haben.

Wir möchten auch unmissverständlich klarstellen, dass die zur Bestimmung der sicherheitsrelevanten Zwischenzeiten erforderlichen Räum- und Einfahrwege korrekt ermittelt und somit auch die realen Fahrstrecken berücksichtigt wurden. Die Zwischenzeit definiert den Zeitbereich, der zwischen dem Freigabeende einer Verkehrsbeziehung und dem Freigabebeginn einer hierzu „feindlichen“ Verkehrsbeziehung verstreichen muss, damit der Konfliktbereich geräumt werden kann, bevor die „kreuzende“ Verkehrsbeziehung diesen Bereich erreicht. Bei der Ermittlung der Zwischenzeiten wird gemäß der einschlägigen Regelwerke ein verzögerungsfreies Räumen vorausgesetzt.

Die oben aufgeführten Mechanismen zur Dosierung des Fahrverkehrs aus der Candidstraße können jedoch im Zusammenwirken mit äußeren Faktoren, an diesem auch von Fahrzeugen des ÖPNV stark frequentierten Verkehrsknoten, oft ihre Wirkung nicht voll erbringen, da z.B. auch aus anderen Fahrrichtungen ein relativ starker Zufluss auf besagte Rechtsabbiegespur in der nördlichen Tegernseer Landstraße erfolgt. Auch durch unmittelbar aufeinanderfolgende Linienbusse kann die gegenständliche Haltestelle für einen längeren Zeitraum belegt werden. Somit kommt es immer wieder vor, dass teilweise schon zu Beginn der Freigabe der jeweils nachfolgenden Kreuzungszufahrt, die besagte Rechtsabbiegefahrsspur in Richtung Tegernseer Platz keine Aufnahmekapazität mehr bietet.

Bei solchen, in der Straßenverkehrsordnung (StVO) als „besondere Verkehrslagen“ definierten Situationen, greifen erfahrungsgemäß auch keine signaltechnischen Mittel mehr. Deshalb hat auch der Verordnungsgeber mit § 11 StVO allen Verkehrsteilnehmer*innen eindeutige Handlungsanweisungen gegeben, wie man sich bei „besonderen Verkehrslagen“ zu verhalten hat:

„Stockt der Verkehr, darf trotz Vorfahrt oder grünem Lichtzeichen nicht in die Kreuzung oder Einmündung eingefahren werden, wenn auf ihr gewartet werden müsste.“
(§ 11 Abs. 1 StVO)

„Auch wer sonst nach den Verkehrsregeln weiterfahren darf oder anderweitig Vorrang hat, muss darauf verzichten, wenn die Verkehrslage es erfordert; auf einen Verzicht darf man nur vertrauen, wenn man sich mit dem oder der Verzichtenden verständigt hat.“
(§ 11 Abs. 3 StVO)

Somit stellen auch die zu diesem Antrag übermittelten Fotodokumente ein regelwidriges Verhalten nicht nur der motorisierten Verkehrsteilnehmer*innen dar, sondern auch das Durchlavieren der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer*innen durch die sich zurückstauenden Fahrzeuge ist keineswegs opportun.

Zusammenfassend möchten wir Folgendes ausführen:

- Die an der LSA Candid-/ Grünwalder Straße ermittelten Zwischenzeiten sind absolut regelkonform und nicht zu beanstanden.
- Die zur Dosierung des Fahrverkehrs aus der Candidstraße erforderlichen Methodiken sind bereits in die vorhandene LSA-Steuerung integriert.
- Durch die Umprofilierung der nördlichen Tegernseer Landstraße, sowie der Situierung der dortigen Bushaltestelle, ist ein Überholen haltender Linienbusse nicht mehr möglich. Die Auf-

stellfläche hinter haltenden Linienbussen ist beschränkt.
- Die Taktdichte der dortigen Linienbusse ist hoch.

Da die von Ihnen angeregten Methodiken bereits integraler Bestandteil der derzeitigen LSA-Steuerung sind, sehen wir derzeit keine Möglichkeit - allein mit signaltechnischen Mitteln - eine nachhaltige Verbesserung zu erzielen. Die Straßenverkehrsordnung gibt allen Verkehrsteilnehmer*innen klare Handlungsempfehlungen, wie man sich bei „besonderen Verkehrslagen“ zu verhalten hat. Durch flankierende Maßnahmen, wie etwa der Roteinfärbung der gegenständlichen Radfurt, werden abbiegende Fahrzeugführer*innen bereits stärker auf die dort querenden Radfahrenden fokussiert, wovon indirekt auch die dort querenden Fußgänger*innen profitieren können.

Perspektivisch sehen wir die Erfordernis bei zukünftigen Verkehrsprojekten, wie etwa dem geplanten Radverkehrsprojekt in der Martin-Luther-Straße, auch die von Ihnen dargestellte Problematik einer erneuten Betrachtung zu unterziehen. Da - wie bereits ausführlich dargestellt - aufgrund der Umprofilierung des Straßenraums erst die Problematik entstanden ist, werden weitere Umprofilierungsmaßnahmen ggf. auch weitreichendere Maßnahmen im mittelbaren Umfeld notwendig werden lassen. Diese Fragestellungen müssen jedoch dann im Zuge dieser Verkehrsprojekte einer Klärung unterzogen werden und sind nicht Gegenstand des aktuellen Antrags.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
MOR-GB2.22