



Bezirksausschuss des 12. Stadtbezirkes
Schwabing-Freimann
Herr Patric Wolf
BA-Geschäftsstelle Mitte
Marienplatz 8
80331 München

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
24.02.2025

Busbeschleunigung an der Kreuzung Leopoldstraße / Hohenzollernstraße

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 07311 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 12 –
Schwabing-Freimann vom 26.11.2024

Sehr geehrter Herr Wolf,

zu Ihrem Antrag vom 26.11.2024 möchten wir Ihnen Folgendes mitteilen:

Die von Ihnen angeregten Spezifika, bei der Beschleunigung der aus dem Busplanum ausfahrenden und nach rechts in die Hohenzollernstraße abbiegenden Linienbusse, sind bereits bei der ursprünglichen Projektierung der Lichtsignalanlage (LSA) Hohenzollern-/ Leopoldstraße hinreichend berücksichtigt worden.

Wie wir in dem umseitig abgebildeten Phasenfolgeplan hervorgehoben haben, gibt es bereits eine Exklusivphase für rechtsabbiegende Linienbusse in der von Ihnen beschriebenen Weise (Phase 2, grüne Hervorhebung), sowie zwei weitere Freigabephase (Phase 1 und Phase 5, gelbe Hervorhebung), in denen die Linienbusse mit „Abstrichen“ aus dem Busplanum ausgeleitet werden bzw. anschließend nach rechts abbiegen können.

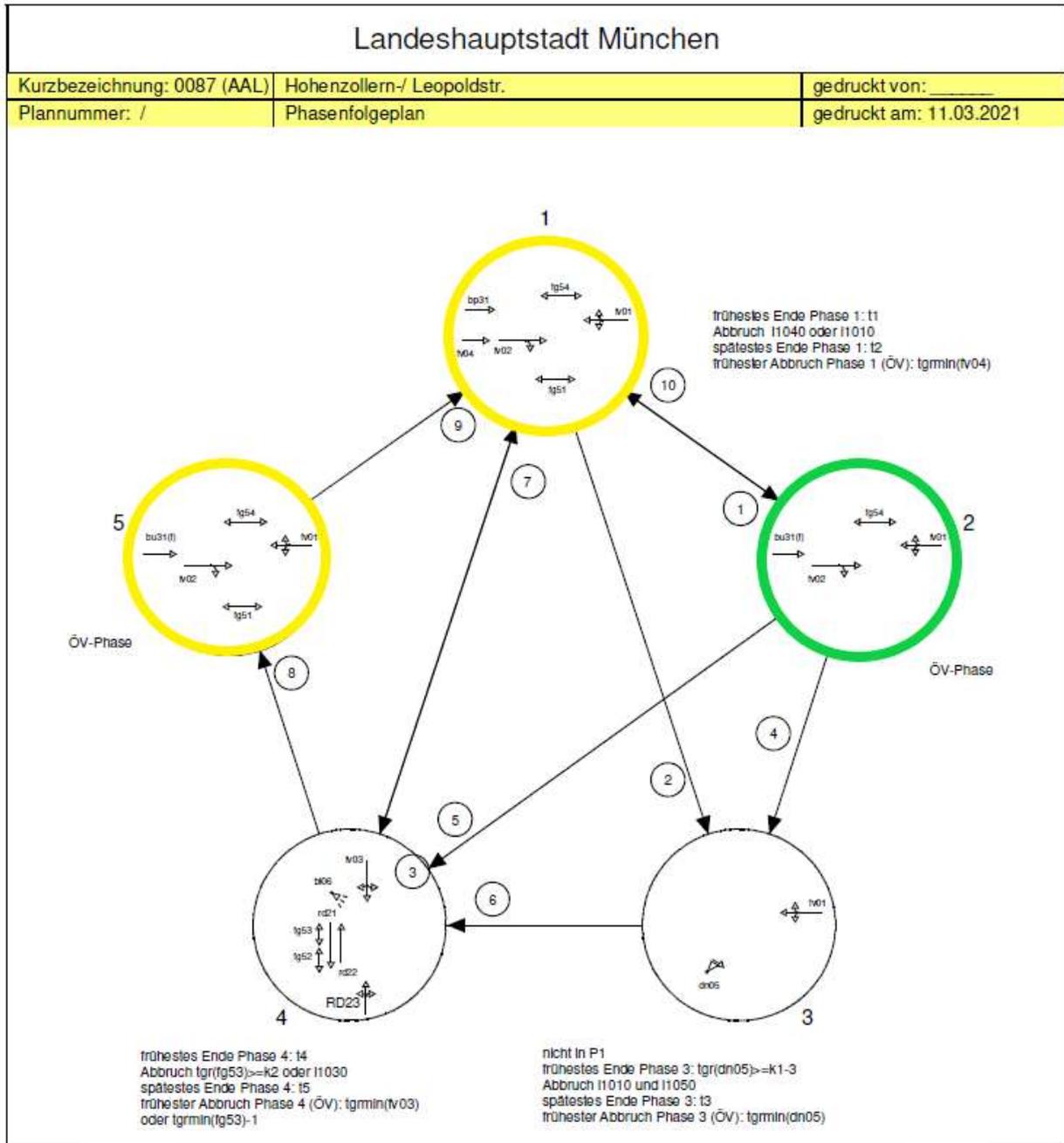
- In Phase 2 erhält der Linienbus eine Exklusivphase, bei der auch das weitere Rechtsabbiegen exklusiv erfolgt. Sowohl der nachfolgende Fahrverkehr in der Leopoldstraße, als auch die parallel geführten Fußgänger*innen und der Radverkehr im Seitenraum sind gesperrt.

- In Phase 5 sind, anders als in Phase 2, die parallel geführten Fußgänger*innen und der Radverkehr im Seitenraum nicht gesperrt. Linienbusse müssen hier gemäß § 9 Abs. 3 StVO

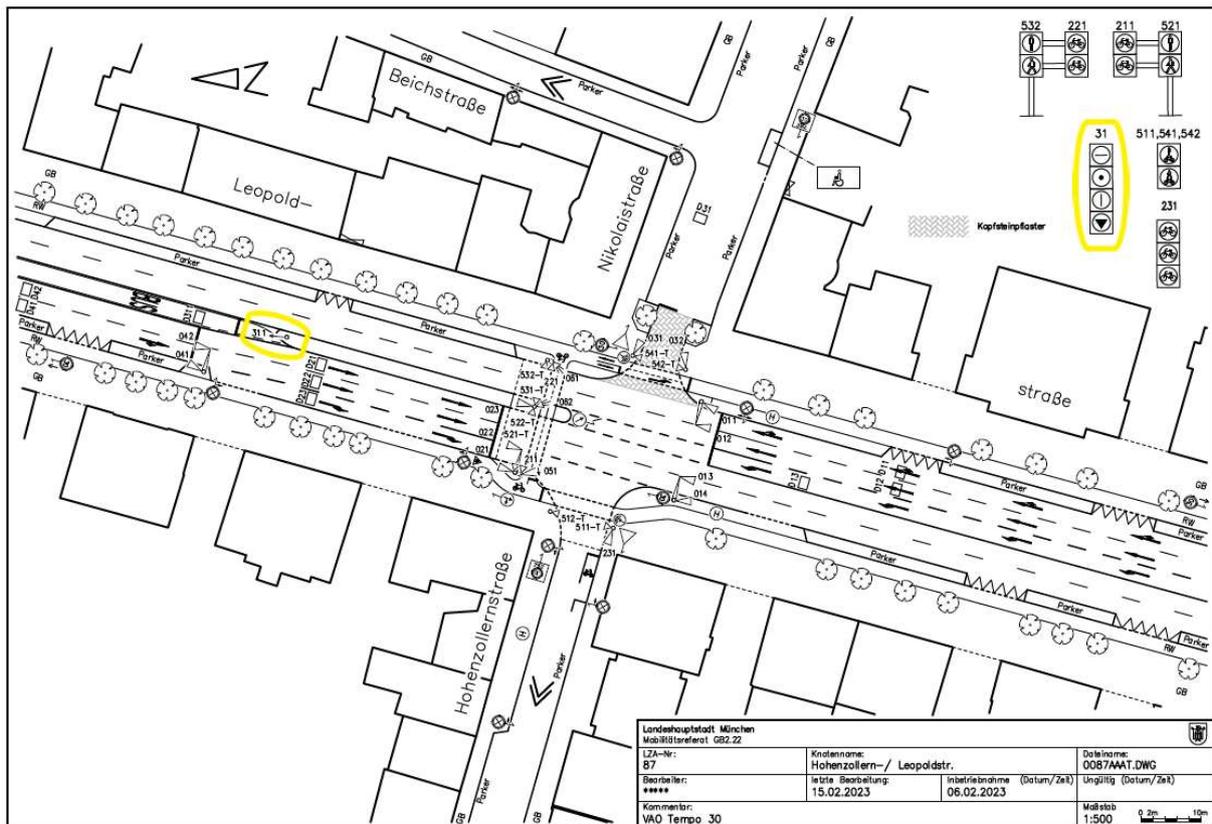


den Vorrang der parallel geführten Fußgänger*innen bzw. des Radverkehrs beachten. Eine wie in Phase 2 „Exklusivität beim Rechtsabbiegen“ kann hier nicht gewährt werden, da ansonsten bei Erreichen der unmittelbar nachfolgenden Phase 1, eine unzulässige Zuschaltung des Fuß- und Radverkehrs zu einer bereits laufenden Freigabe des parallelen Fahrverkehrs erfolgen würde.

- In Phase 1 wird dem im Busplanum befindlichen Linienfahrzeug ein sogenanntes Permissivsignal angezeigt, welches der Busfahrer*in eine eigenverantwortliche Ausfahrt - unter Beachtung der allgemeinen Regeln von § 9 Abs. 3 StVO - aus dem Busplanum ermöglicht.



(Quelle: MOR)



(Quelle: MOR)

In welcher der hier 3 möglichen Phasen ein Linienbus letztlich berücksichtigt werden kann, ist abhängig von der zeitlichen Relation des sich nähernden Linienbusses, zum aktuellen Status des laufenden Signalprogramms. Verzögerungen im Linienfluss, oder die Einhaltung von Zwangsbedingungen im laufenden Signalprogrammablauf (z.B. Einhaltung von Mindestfreigabezeiten) sind geradezu klassische Ursachen, weshalb Linienfahrzeuge ggf. auch „mit Abstrichen“ bzw. in sogenannten „Rückfallebenen“ abgewickelt werden müssen. Die Steuerungsalgorithmen werden immer versuchen die bestmögliche Konstellation herbeizuführen, jedoch können gewisse „äußere Umstände“ dies auch verhindern. Um den Linienfahrzeugen dennoch eine möglichst zeitnahe Weiterfahrt zu ermöglichen, sind solche zusätzlichen Fahrtmöglichkeiten unumgänglich.

Da das aus dem Busplanum ausfahrende Linienfahrzeuge ggf. auch noch die am eigentlichen Signalquerschnitt vor der Hohenzollernstraße befindlichen Fahrzeuge „vor sich herschieben“ muss, sind exklusive Signale für Linienfahrzeuge am eigentlichen Signalquerschnitt vor der Hohenzollernstraße nicht hilfreich.

Wir bitten um Verständnis, dass wir deshalb auch keine diesbezüglichen Änderungen an der komplexen Signalsteuerung vornehmen werden.

Zu Ihrer weiteren Anregung, die Freigabe des Fuß- und Radverkehrs mit einem gewissen Vorlauf vor dem parallelen Fahrverkehr zu belegen, möchten wir Folgendes ausführen:

Das Mobilitätsreferat wird immer versuchen den Freigabebeginn des Fuß- und Radverkehrs so frühzeitig wie möglich zu starten. Zusätzlich zu einem möglichen zeitlichen „Vorlauf“ besteht aber oft allein schon aufgrund der baulichen Gestaltung des Kreuzungsbereiches, auch ein „räumlicher Vorlauf“. Wie Sie dem obigen Lageplan entnehmen können, befindet sich die

Warteposition für Fußgänger*innen/Radfahrende, welche die Hohenzollernstraße queren möchten, bereits mehrere Meter vor der Warteposition des parallelen Fahrverkehrs. Selbst bei synchronem Freigabebeginn benötigt der parallele Fahrverkehr mehrere Sekunden, um überhaupt die Querungsstelle des parallelen Fuß- und Radverkehrs zu erreichen. Zu diesem Zeitpunkt befinden sich jedoch die dortigen Fußgänger*innen/ Radfahrenden bereits sehr präsent auf der Furt bzw. haben ggf. den Furtbereich schon wieder verlassen. Zusätzlich mit dem bereits genannten etwas früheren Freigabebeginn für den Fuß- und Radverkehr gibt es also bereits einen wie von Ihnen angeregten „Zeitpuffer“.

Wir bitten auch hier um Verständnis, dass wir derzeit keine Änderungen an der aktuellen Signalsteuerung für erforderlich erachten.

Die BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 07311 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 12 – Schwabing-Freimann vom 26.11.2024 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

GB2.41