



I.

Per E-Mail
Über das DIR – BA-Geschäftsstelle Nord
bag-nord.dir@muenchen.de
An den BA 11 - Milbertshofen-Am Hart
Herr Hummel-Haslauer

Lichtsignalanlagen
Planung, Betrieb, ÖPNV
MOR-GB2.41

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
23.05.2025

Verbesserung der Verkehrssituation an der Buswendeanlage Am Hart

BA-Antrag Nr. 20-26 / B 07605 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 11 - Milbertshofen-Am Hart

Sehr geehrter Herr Hummel-Haslauer,

in Ihrem Antrag vom 26.03.2025 regen Sie die Verbesserung der Verkehrssituation an der Buswendeanlage Am Hart an. Dazu können wir Ihnen – auch in Abstimmung mit der Stadtwerken München GmbH - Resort Mobilität – Folgendes mitteilen:

Zu „1. Überprüfung und Optimierung der Steuerung der Lichtsignalanlage am Fuß- und Radverkehrsübergang an der Einfahrt zur Buswendeanlage Am Hart, so dass sie den tatsächlichen Verkehrsbedürfnissen gerecht wird“:

Die Zufahrt zur Buswendeanlage Am Hart ist baulich als Straßeneinmündung ausgebildet und wird mittels Verkehrszeichen (Z. 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“, Z.214, Z.214-10, Z.214-30 „Fahrtrichtungsgebote unterschiedlicher Ausprägung“, Zusatz Z.1026-32 „Linienverkehr frei“) in der Nutzung eingeschränkt.

Eine wie von Ihnen angeregte ausschließlich situative Sperre der gegenständlichen Querungsstelle für Fußgänger*innen/Radfahrende - allein bei Zufahrt eines Linienbusses in die Buswendeanlage - erfordert zu 100% eine absolute Einhaltung dieser Verkehrsregelungen, sowie eine separate Signalisierung der aus der Sudetendeutschestraße kommenden Linienbusse. Dies wiederum würde eine separate Busspur in der Sudetendeutschestraße bedingen, da sonst die Wirksamkeit eines separaten ÖPNV-Signals nicht gegeben wäre.

Aufgrund der beschränkten Fahrbahnbreite scheint dies jedoch derzeit ausgeschlossen, wodurch auch eine separate Signalisierung für Linienbusse aus der Sudetendeutschestraße praktisch unmöglich ist. Die dortigen Linienbusse müssen deshalb zwingend gemeinsam mit dem Fahrverkehr signalisiert werden, wodurch auch weiterhin eine signaltechnische Feindlichkeit zwischen dem auch für Linienbusse geltenden Fahrverkehrssignal aus der Sudetendeutschestraße und den Signalen der Fußgänger*innen/Radfahrenden besteht, welche die Einfahrt zur Buswende anlage queren. Eine wie von Ihnen angeregte ausschließlich situative Sperre der gegenständlichen Querungsstelle – allein bei Zufahrt von Linienbussen – scheitert somit an den gegebenen Umständen.

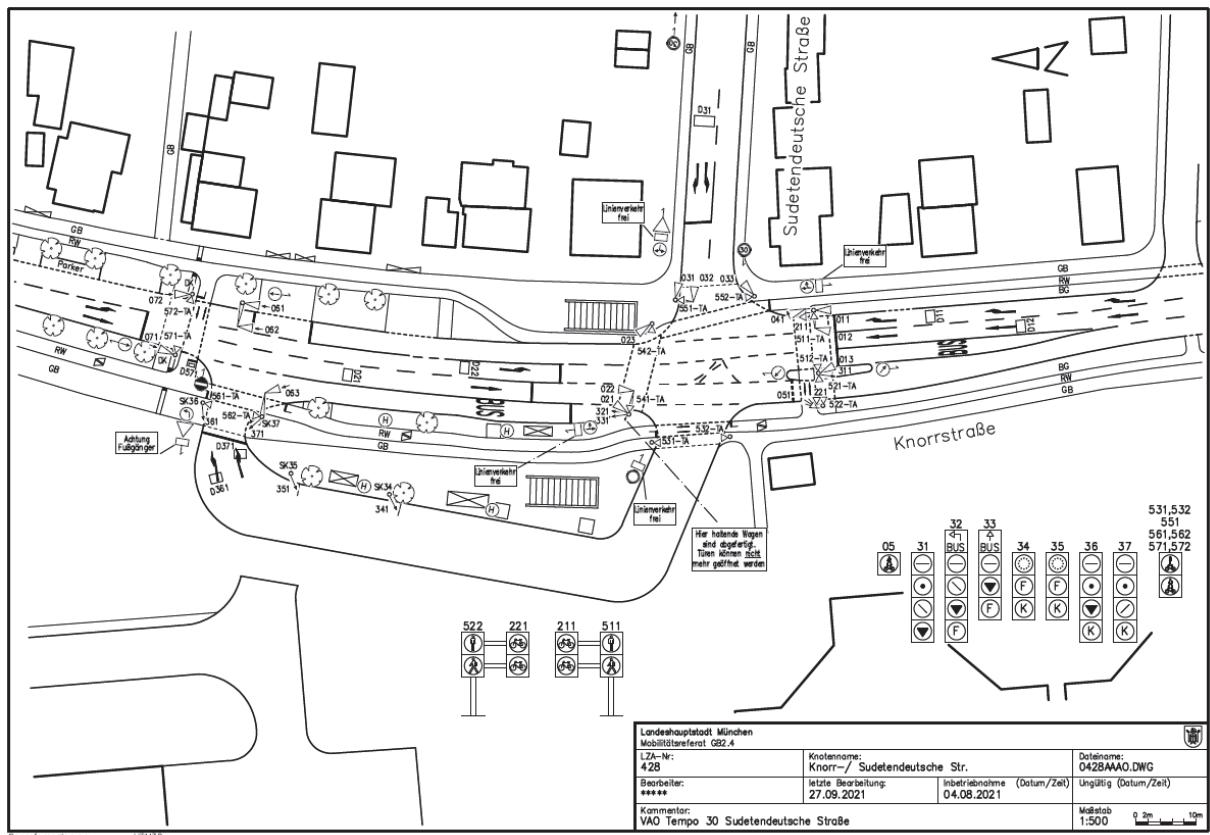


Abbildung 1 Signallageplan der Lichtsignalanlage Knorr-/ Sudetendeutsche Str. (Quelle: MOR)

Zu „2. Verlegung der Ausstiegshaltestelle im Süden der Wendeanlage um den Fuß- und Radweg auch bei Halt von Gelenkbussen oder Buszügen freizuhalten“ haben wir die Stadtwerke München GmbH - Resort Mobilität um Stellungnahme gebeten, die Folgendes mitteilt:

„Die erwähnte Ausstiegshaltestelle des Bus 294 und 295 wird mit 12-Meter-Nomalbussen, max. im Takt 10, bedient. Ein Halten von Gelenkbussen der Linien 172, 171 (nur teilweise mit Gelenkbussen) oder 180 (nur teilweise mit Gelenkbussen) ist nicht vorgesehen und auf Grund der Haltekantenlänge von 12 Metern auch nicht möglich. Da die aktuelle Anordnung der Haltestellen bereits seit Jahren so stattfindet ist eine Änderung aufgrund vermutlicher Einzelfälle nicht ratsam. Zudem ist eine für alle Beteiligten günstigere Betriebsabwicklung kaum vorstellbar - diese hätte die MVG bereits umgesetzt. Somit bitten wir ggf. um Mitteilung dieser Einzelfälle (mit Datum, Uhrzeit, Linie), um das Fahrpersonal gezielt darauf ansprechen zu können.“

Zu „3. Beschleunigung des Autoverkehrs in südlicher Fahrtrichtung der Knorrstraße durch Verbesserung der Abbiegemöglichkeit für Busse in die Sudetendeutsche Straße und damit einhergehender Vermeidung von Rückstaus“:

Wie Sie dem unten abgebildeten Funkmeldepunktplan (Abbildung 2) entnehmen können, sind allein die Verkehrsbeziehungen der vielen Buslinien im Bereich der Lichtsignalanlage (LSA) Knorr-/Sudetendeutscheschstraße recht komplex und stehen auch teilweise in Konkurrenz zueinander. Selbstverständlich werden auch die von Ihnen thematisierten Linienbusse, welche von der nördlichen Knorrstraße kommend, in die Sudetendeutscheschstraße links abbiegen wollen, durch die Mechanismen der ÖPNV-Beschleunigung berücksichtigt.

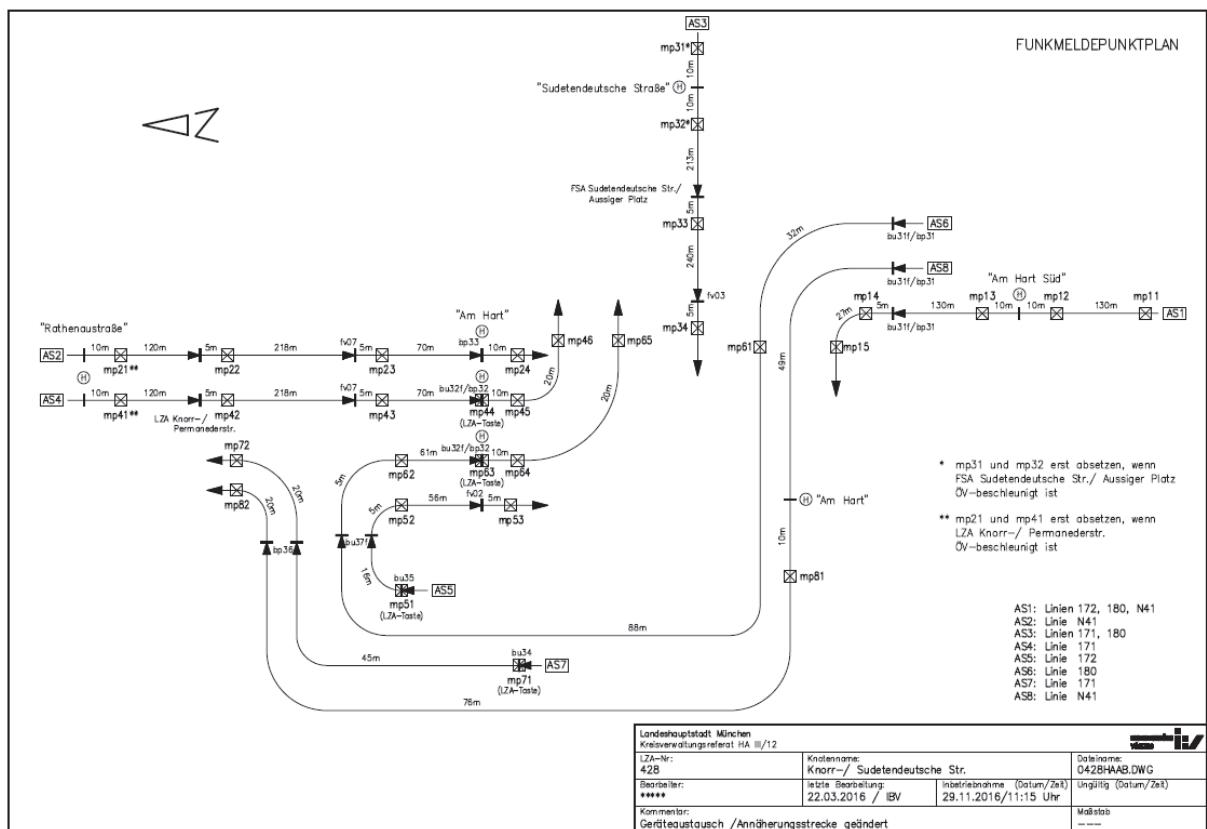


Abbildung 2 Funkmeldepunktplan Knorr-/ Sudetendeutsche Str. (Quelle: MOR)

Basierend auf einer neueren Verkehrszählung aus dem Jahr 2023 ist das aus der südlichen Knorrstraße kommende Verkehrsaufkommen um den Faktor 5 höher als die von Ihnen thematisierten Linksabbieger aus der nördlichen Knorrstraße. Auch dies muss signaltechnisch hinreichend berücksichtigt werden, da sich auch ein Rückstau aufgrund unzureichender Freigabezeiten für die südliche Knorrstraße, unmittelbar auf die dort verkehrenden Linienbusse auswirkt.

Linienbusse haben aufgrund der Mechanismen der ÖPNV-Beschleunigung - bildlich gesprochen - schonmal grundsätzlich „bessere Karten auf der Hand“, können diese aber aufgrund gegebenenfalls zeitgleich konkurrierender Linienfahrzeuge nicht unbedingt immer „gewinnbringend ausspielen“, da der „Trumf“ gerade bei einem anderen „Mitspieler“ liegt. Bedenkt man zudem, dass auch eine möglichst leistungsfähige Abwicklung der übrigen

Verkehrsbeziehungen im unmittelbaren Interesse der sich der LSA nähernden Linienbusse ist, so kommt es im ungünstigen Fall auch schonmal zu einem Zielkonflikt, der zu Ungunsten einer Linienbeziehung ausfallen kann. Mit zunehmender Linienanzahl und zunehmender Taktdichte treten solche Zielkonflikte zwangsläufig vermehrt auf.

Wir haben aufgrund ihres Hinweises eine Auswertung der sogenannten Funkmeldepunkte vorgenommen, welche die Grundlage für eine zuverlässige ÖPNV-Beschleunigung darstellen. Dabei zeigte sich, dass einzelne dieser Funkmeldepunkte - die für eine korrekte Anmeldung der Busse an der LSA erforderlich sind - nicht vollumfänglich erfasst werden. Dies führt im Einzelfall auch dazu, dass Linienbusse nicht ausreichend registriert werden, was in der Folge unnötige Wartezeiten verursachen kann. Wir haben bereits das Baureferat kontaktiert und gebeten, die konkrete Fehlerursache zu ermitteln und diese zu beheben. Wir bitten um Geduld.

Im Rahmen des Projekts "Tram Münchner Norden" ist für die kommenden Jahre ein Umbau des Knotenpunktes geplant. Durch diese Maßnahmen muss die LSA-Steuerung ohnehin neu projektiert werden, wobei wir dann auch ihre Anregungen einer erneuten Prüfung unterziehen werden.

Der Antrag des Bezirksausschusses ist damit satzungsgemäß erledigt.

Mit freundlichen Grüßen

gez. GB 1.11 & GB 2.41