



I.

Per E-Mail
Über das DIR – BA-Geschäftsstelle Ost
bag-ost.dir@muenchen.de
An den BA 14 - Berg am Laim
Herr Friedrich

lisa-betrieb.mor@muenchen.de

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
28.10.2025

[LHM-Schutzbedarf: 2]

**Dringlichkeitsantrag: Bei Ampelerneuerung an der Kreuzung
Bad-Schachener-Str./Innsbrucker Ring zusätzliche Fahrspur
wieder in Betrieb nehmen und Stau reduzieren**

BA-Antrag Nr. 20-26 / B 08195 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 14 - Berg am Laim

Sehr geehrter Herr Friedrich,

zu Ihrem Antrag vom 30.09.2025 teilen wir Ihnen Folgendes mit:

Vielen Dank für Ihre Mitteilung und das darin geschilderte Anliegen zur Verkehrssituation am Knotenpunkt Bad-Schachener-Str. / Innsbrucker Ring. Ihr Hinweis zum Rückstau während der morgendlichen Hauptverkehrszeit in der östlichen Zufahrt wird ernst genommen und ist Gegenstand unserer laufenden Beobachtung im Rahmen des Geräteaus tauschs der Anlage.

Aktuelle Ausgangslage

Die östliche Zufahrt verfügt derzeit über folgende Fahrstreifen:

- 1 Linksabbiegestreifen
- 1 durchgehender Fahrstreifen (geradeaus)
- 1 kombinierter Fahrstreifen (geradeaus und rechts)
- 1 Rechtsabbiegestreifen

Der von Ihnen beschriebene Rückstau in den Morgenstunden entsteht überwiegend durch den nachgelagerten Verkehr am Innsbrucker Ring. Aufgrund der dortigen hohen Auslastung kann der Rechtsabbiegestrom aus der östlichen Zufahrt seine Freigabezeit nicht vollständig nutzen, da erst auf das Abfließen des Verkehrs auf dem Innsbrucker Ring Richtung Norden gewartet werden muss. Daraus resultiert ein Rückstau, der in die Bad Schachener-Straße zurückreicht und den Geradeausverkehr beeinträchtigt.

U-Bahn: Linien U3, U6
Haltestelle Poccistraße

muenchenunterwegs.de

Bus: Linie 62
Haltestelle Poccistraße

muenchen.de/mor

Bus: Linie 132
Haltestelle Senserstraße



MÜNCHEN
UNTERWEGS

Prüfung der vorgeschlagenen Anpassungen

Ihr Vorschlag zur Einrichtung eines zusätzlichen Fahrstreifens (zukünftig fünf statt vier Fahrstreifen) wurde überprüft.

Ein zusätzlicher Fahrstreifen hätte sicherheitskritische Auswirkungen auf die Infrastruktur des Fuß- und Radverkehrs. Die reduzierte Breite der Mittelinsel durch den zusätzlichen Fahrstreifen würde keine ausreichende Aufstellfläche mehr für Fuß-, Radverkehr und mobilitätseingeschränkte Personen bieten. Empfohlen werden bei Querungsanlagen für Fuß- und Radverkehr 2,5 – 3,0 Meter. Die Reduzierung wäre unter Sicherheitsaspekten an dieser stark befahrenen Knotenpunktllage nicht vertretbar und stünde im Widerspruch zu den Zielen der städtischen Vision Zero sowie der Mobilitätsstrategie 2035.

Außerdem erfordert zweispuriges Rechtsabbiegen eine eigene Freigabephase für den Rechtsabbiegestrom. Diese zusätzliche Phase ginge jedoch mit höheren Wartezeiten für die übrigen Verkehrsströme einher und würde damit die Leistungsfähigkeit des gesamten Knotenpunktes verringern.

Zusätzlich ginge eine solche Maßnahme über den vorgesehenen Rahmen des Geräteaustauschs hinaus und ist aufgrund der örtlichen Randbedingungen (bestehender Straßenquerschnitt, Mittelinsel mit Aufstellflächen für Fuß- und Radverkehr) nicht ohne umfangreiche bauliche Anpassungen umsetzbar und somit unwirtschaftlich.

Geplante Optimierungsmaßnahmen

Trotz der genannten Einschränkungen ist vorgesehen, die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf zu optimieren.

- Der bisher kombinierte Fahrstreifen für den Geradeaus- und Rechtsverkehr wird so markiert, dass von diesem künftig ausschließlich geradeaus gefahren werden kann. Ein zweispuriges Rechtsabbiegen ist damit nicht mehr möglich, da in diesem Bereich ein erhöhtes Konfliktrisiko mit querendem Fuß- und Radverkehr besteht. Der verbleibende Rechtsabbiegestreifen ist bereits heute mit Spiegeln zur Verbesserung der Sichtverhältnisse im Bereich des toten Winkels ausgestattet.
- Im Rahmen des Geräteaustauschs wird eine zusätzliche Freigabephase für den Rechtsabbiegestrom der östlichen Zufahrt geprüft, die bei Bedarf geschaltet werden kann. Während dieser Phase wird der Fuß- und Radverkehr nicht freigegeben, um den Rechtsabbiegestrom ungehindert abfließen zu lassen.
- Aktuell gibt es bereits eine solche Freigabephase, die sich aber hauptsächlich auf den Linkssabbiegestrom konzentriert. Um den Rechtsabbiegestrom besser zu berücksichtigen, wird überprüft, ob ein zusätzlicher Belegungsdetektor im Rechtsabbiegestreifen dessen Abfluss gezielt verbessern kann.

Durch diese Anpassung wird die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer:innen erhöht, der Verkehrsfluss kann in den relevanten Spitzenzeiten verbessert und der Rückstau insgesamt reduziert werden.

Weiteres Vorgehen

Die Umsetzung der neuen Signalsteuerung ist im Zuge des Geräteaustauschs der Lichtsignalanlage vorgesehen. Eine weitergehende bauliche Erweiterung der Zufahrt wird derzeit nicht weiterverfolgt.

Der Antrag des Bezirksausschusses ist damit satzungsgemäß erledigt.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr Team Lichtsignalanlagen

II. über das DMS (E-Akte) an MOR-GL5

mit der Bitte um Abschluss des RIS und DMS-Vorganges

III. Ablage bei MOR-GB2.41