



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
80313 München

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

An die
CSU-FW-Fraktion
Rathaus
Marienplatz 8
80331 München

Datum:
16.01.2026

[LHM-Schutzbedarf: 2]

Die LHM ermöglicht die Nutzung der App Traffic Pilot

Antrag Nr. 20-26 / A 05731 von Frau StRin Veronika Mirlach, Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Dr. Michael Haberland, Herrn StR Hans Hammer, Herrn StR Delija Balidemaj, Frau StRin Alexandra Gaßmann, Herrn StR Hans-Peter Mehling
vom 03.07.2025, eingegangen am 03.07.2025

Sehr geehrte Damen* und Herren*,

in Ihrem oben genannten Antrag fordern Sie Folgendes: „Die Stadtverwaltung wird gebeten, die Nutzung der App Traffic Pilot (<https://www.trafficpi-lot.eu/>) auch in München zu ermöglichen.“ Dies begründen Sie wie folgt: „Die App Traffic Pilot ermöglicht Auto- und Fahrradfahrern die Navigation zusätzlich werden Empfehlungen zur optimalen Geschwindigkeit gegeben, um bei Ampeln die nächste Grünphase erreichen zu können. Voraussetzung ist, dass die Daten zu Ampelphasen zur Verfügung gestellt werden. Durch einen besseren Verkehrsfluss ließen sich Stau und Emissionen reduzieren.“

Nach § 60 Abs. 9 Geschäftsordnung (GeschO) dürfen sich Anträge ehrenamtlicher Stadtratsmitglieder nur auf Gegenstände beziehen, für deren Erledigung der Stadtrat zuständig ist. Der Inhalt Ihres Antrages betrifft jedoch eine laufende Angelegenheit, deren Besorgung nach Art. 37 Abs. 1 Gemeindeordnung (GO) und § 22 GeschO dem Oberbürgermeister obliegt, weshalb eine beschlussmäßige Behandlung im Stadtrat rechtlich nicht möglich ist.

Zu Ihrem Antrag vom 03.07.2025 teile ich Ihnen demnach Folgendes mit:

Das Mobilitätsreferat (MOR) befürwortet und unterstützt aktiv die Einführung der oben genannten App und in gleichem Maße auch ähnliche Dienste anderer Anbieter im Themenbereich der Ampelphasenprognosen. Hierfür stellt das Referat alle relevanten und verfügbaren Daten auf dem nationalen Zugangspunkt, der Mobilthek (www.mobilthek.info)

bereit. Dies sind in diesem Fall die Schaltdaten der Lichtsignalanlagen aber auch Zählschleifendaten. Zeitgleich befindet sich das Mobilitätsreferat im Austausch mit den bekannten Anbietern solcher Dienste, um Bedarfe zu erörtern und gemeinsam Lösungen zu finden, um die Qualität der Prognosen zu verbessern.

Um die genaue Prognose einer Ampelphase berechnen zu können, benötigen die Dienstleister idealerweise sekundengenaue Informationen aus den Lichtsignalanlagen. Insbesondere bei Anlagen mit einer aktiven ÖV-Bevorrechtigung ist es wichtig, die Anmeldezeiten der ÖV-Fahrzeuge möglichst echtzeitnah, idealerweise sekundengenaue, zu kennen und in die Prognoseberechnung mit einfließen zu lassen.

Thematisch ist die Antwort auf diesen Antrag sehr eng an folgenden Stadtratsantrag aus dem Jahr 2023 angelehnt:

Weniger Lärm- und Schadstoffemissionen im Münchner Straßenverkehr

Antrag Nr. 20-26 / A 03740 von Frau StRin Veronika Mirlach, Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Hans Hammer, Frau StRin Sabine Bär, Herrn StR Sebastian Schall, Herrn StR Hans-Peter Mehling vom 21.03.2023:

In diesem Antrag ging es um die Einführung eines Ampelphasendienstes eines speziellen Herstellers und die technische Umsetzung im Rahmen eines ersten Pilotprojektes. Da die technischen Voraussetzungen für den damaligen wie heutigen Antrag sehr ähnlich sind, und die technischen Rahmenbedingungen sich bisher unverändert darstellen, möchten wir an dieser Stelle aus der Antwort auf den Antrag von 2023 zitieren:

... Die Praxiserfahrungen (Anmerkung: ...zur Einführung eines solchen Dienstes) haben hierbei jedoch noch einige Fragestellungen aufgezeigt, die eine gute Prognosequalität dieser Dienste in München derzeit erschweren. Eine Freischaltung in den Live-Betrieb dieser Dienste für München ist daher noch nicht erfolgt.

Folgende Rahmenbedingungen stehen derzeit noch der Einführung eines verlässlichen Ampelphasenassistenten in München entgegen:

- 1. Fehlende Echtzeitfähigkeit der Datenkommunikation zwischen Feldgeräten und Prognosealgorithmen*
- 2. Einsatz von verkehrsabhängigen Steuerungsverfahren an LSA für IV und ÖPNV*

Zu 1. Fehlende Echtzeitfähigkeit der Datenkommunikation zwischen Feldgeräten und Prognosealgorithmen:

Die Güte der Prognosen von Ampelphasenassistenzsystemen ist stark abhängig von der Aktualität der Daten (Echtzeit). Diese ist wichtig, um aktuelle Anmeldevorgänge an den einzelnen LSA (ÖPNV, Zeitlückendetektion im Bereich IV etc.) mit möglichst geringen Laufzeiten an die Dienstleister der Ampelphasenassistenten weiterzugeben. Die in München vorhandene Infrastruktur ist derzeit noch nicht in der technischen Lage Daten in Echtzeit zu übertragen. Daher wurden im Forschungsprojekt TEMPUS (siehe Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01980) entsprechende Machbarkeitsstudien zur Auf- und Umrüstung der verkehrstechnischen Infrastruktur durchgeführt. Im Beschluss „Mobilitätsstrategie 2035; Teilstrategie Digitalisierung – Erste Schritte“ des MOR vom 20.12.2023 (Sitzungsvorlage-Nr.: 20-26 / V 11247) wurden die Ergebnisse bereits aufgegriffen und die Vorbereitungen der schrittweisen Umsetzung aufgezeigt. Eine flächendeckende Umstellung der bestehenden verkehrstechnischen Infrastruktur ist

allerdings zeit- und kostenintensiv. Parallel werden daher zur kontinuierlichen Weiterentwicklung von Prognosealgorithmen die Verkehrsdaten aller Ampeln im Stadtgebiet der LHM, wie oben bereits beschreiben, auf dem nationalen Zugangspunkt für Mobilitätsdaten der Mobilithek zur Verfügung gestellt.

Zu 2. Einsatz von verkehrsabhängigen Steuerungsverfahren an LSA für den MIV und ÖPNV:

Bei verkehrsabhängigen Steuerungsverfahren werden Grünzeiten flexibel und in Echtzeit an das Verkehrsaufkommen des MIV und die Bedürfnisse des ÖPNV lokal angepasst. Diese ereignisorientierten Anpassungen der Grünzeitverteilung, die bei dem Großteil der Münchner LSA erfolgreich zum Einsatz kommen, erschwert die Erstellung von Prognosen bzw. Berechnungen der kommenden Grün- und Rotzeiten erheblich. Die dynamische und variable Verteilung ist auch von hochentwickelten Prognosealgorithmen schwierig vorherzusehen. Wären jedoch Anmeldevorgänge von ÖPNV-Fahrzeugen oder deren Live-Position in Echtzeit vorhanden, so können voraussichtlich die Systeme von Ampelprognosediensten damit eine wesentliche Verbesserung der Prognosequalität erzielen. Daher wird im aktuell laufenden Projekt MINGA (Münchens automatisierter Nahverkehr mit Ridepooling, Solobus und Bus-Platoons; siehe Beschluss vom 01.03.2023; Sitzungsvorlage Nr.: 20-26 / V 08689) untersucht, im Rahmen der Digitalisierung der ÖV-Beschleunigung diese Datenlücke zu schließen.“

Fazit:

Für den vorangegangenen, wie für den aktuellen Stadtratsantrag zu diesem Thema gilt weiterhin: Im Mobilitätsreferat wird das Thema Ampelphasenprognose intensiv bearbeitet und weitergedacht. Gemeinsam werden sowohl mit den städtischen Partnern (Baureferat, SWM/MVG etc.) als auch mit externen Fachexpert*innen und Dienstleistern verschiedene alternative Wege begangen, um an das Ziel „Einführung eines belastbaren und qualitativ hochwertigen Ampelphasenassistenten“ zu gelangen.

Um Kenntnisnahme von den vorstehenden Ausführungen wird gebeten. Wir gehen davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen ist.

Mit freundlichen Grüßen

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat
Mobilitätsreferent