



- I. Per E-Mail
Über das DIR – BA-Geschäftsstelle Nord
bag-nord.dir@muenchen.de
An den BA 09 - Neuhausen-Nymphenburg

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
21.01.2026

**Die Fußgänger-Überquerungen an der Kreuzung
Leonrodstraße / Landshuter Allee sicherer gestalten**

BA-Antrag Nr. 20-26 / B 08267 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09 - Neuhausen-Nymphenburg

Sehr geehrte Frau Lobinger,

zu Ihrem Antrag vom 21.10.2025, in welchem Sie die Verlängerung der Grünzeiten für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sowie die Ertüchtigung der Oberfläche der Gehwege an der Lichtsignalanlage 427 (Platz der Freiheit) fordern, teilen wir Ihnen gerne Folgendes mit:

Die Grünzeiten an den meisten Fußgängerfurten in München sind so dimensioniert, dass bei durchschnittlicher Gehgeschwindigkeit mindestens die Mitte der gegenüberliegenden Richtungsfahrbahn (etwa 3/4 der kompletten Wegstrecke) erreicht werden kann. Ausnahmen hiervon bilden Straßen mit sehr breiten Mittelteiler oder in bestimmten Fällen auch Lichtsignalanlagen (LSA), welche von ÖPNV-Fahrzeugen direkt beeinflusst werden können.

Wesentlich wichtiger für die Sicherheit der Fußgänger*innen ist allerdings die sog. Schutzzeit, die anschließend an die Grünzeit folgt. Die Dauer der Schutzzeit wird für jede Querungsstelle nach einem bundesweit einheitlichen Verfahren berechnet und ermöglicht allen Fußgänger*innen, welche sich bereits bei Grün auf der Fahrbahn befinden, ihren Weg gefahrlos fortzusetzen. Fahrzeuge, welche anschließend ihre Freigabe bekommen, werden so lange noch zurückgehalten.

Leider ist vielen Verkehrsteilnehmer*innen häufig nicht bekannt, dass zum Queren einer Fahrbahn nicht nur die Grünzeit zur Verfügung steht, sondern stets die nachfolgende Rotphase eine Schutzzeit beinhaltet, die es ermöglicht, eine beim Umschalten von Grün auf Rot begonnene Querung noch sicher und ohne übertriebene Eile zu beenden. Das Grünlicht bedeutet letztlich, dass Fußgänger*innen Ihre Querung beginnen und die Fahrbahn betreten



dürfen. Die Annahme, dass allein während der Grünzeit die komplette Fahrbahn überquert werden muss, ist daher nichtzutreffend. Die Schutzzeit steht ebenfalls zur Verfügung und ermöglicht immer, die Querung der Fahrbahn zu vollenden. Somit sollte es auch für mobilitätseingeschränkte Personen in der Vielzahl der Fälle möglich sein, die Fahrbahn im Rahmen der angebotenen Freigabe- und Schutzzeit sicher und ohne übertriebene Eile komplett zu queren.

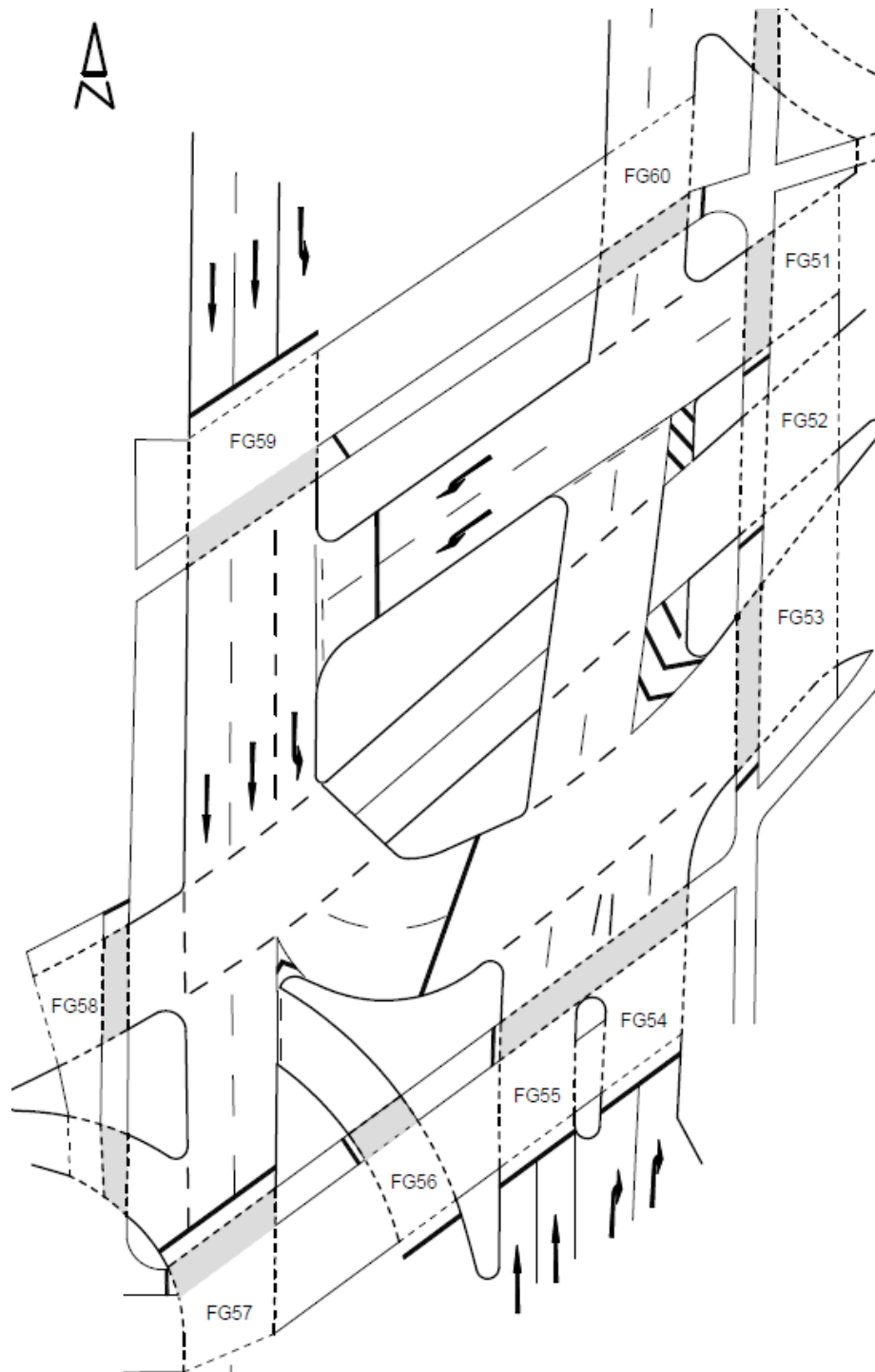
Um Ihnen diese erwähnten Zeiten am gegenständlichen Knotenpunkt zu veranschaulichen, finden Sie in der untenstehenden Tabelle eine aktuelle Auswertung der jeweiligen Mindest- und durchschnittlichen Grünzeiten sowie der erwähnten Schutzzeiten der einzelnen Querungen. Hierzu sei erwähnt, dass die Schutzzeiten stets so dimensioniert sind, dass der nächste, sichere Fahrbahnteiler erreicht werden kann. Ebenso finden Sie nachstehend eine Darstellung des fraglichen Knotenpunkts, um den Bezug zwischen der Furt-Bezeichnung (bspw. FG51) und der tatsächlichen Lage vor Ort zu erleichtern.

FG-Furt	Länge	Nötige Zeit für					Summen	
		gesamte Querung	$\frac{3}{4}$ Querung	Mindestgrünzeit	Ø Grünzeit	Schutzzeit	Mindestgrün + Schutzzeit	Ø + Schutzzeit
FG51/53	36,5 m	30,4 s	22,8 s	20,0 s	21,7 s	7,0 s	27,0 s	28,7 s
FG54/55	17,5 m	14,6 s	10,9 s	11,0 s	19,0 s	7,0 s	18,0 s	26,0 s
FG57	8,0 m	6,7 s	5,0 s	5,0 s	10,0 s	12,0 s	17,0 s	22,0 s
FG59/60	44,5 m	37,1 s	27,8 s	25,0 s	51,0 s	11,0 s	36,0 s	62,0 s

Furten, welche zwei Bezeichnung enthalten (bspw. FG51/53), beschreiben die Wegstrecke und die zur Verfügung stehende Zeiten für die gesamte Querung aller Richtungsfahrbahnen in diesem Bereich, da diese Furten überlappend freigegeben werden. Wie in der Tabelle dargestellt, sind diese in der Regel ausreichend, um mindestens Dreiviertel der Wegstrecke zu bewältigen. Dies gilt in allen Fällen auch für die von Ihnen angesprochenen Zeiten für Fahrradfahrer*innen, da diese Ihre Freigabe parallel zum Fußverkehr erhalten. Prinzipiell ist die Schutzzeit aller Furten aber so berechnet, dass diese bis zum Erreichen der nächstliegenden Furtenden genutzt werden kann, nicht aber zur Vollendung der gesamten Querung.

Die Tabelle ist hierfür wie folgt zu lesen: Die Querung des östlichen Arms des Knotenpunkts (FG51/53) weist eine Gesamtbreite von 36,5 Meter auf, die Wegstrecke bis zur Mitte der gegenüberliegenden Richtungsfahrbahn beträgt 27,4 Meter. Um die Querung zu vollziehen stehen mindestens 20,0 Sekunden, im Durchschnitt jedoch 21,7 Sekunden Grünzeit zur Verfügung. In beiden Fällen werden die einfahrenden Verkehrsströme nach Grünende noch 7,0 Sekunden zurückgehalten, sodass Fußgänger*innen, welche sich bereits auf der Fahrbahn befinden, Ihre Querung stets bis zum nächsten Mittelteiler signalgesichert beenden können. Somit stehen den querenden Fußgänger*innen an dieser Stelle stets mindestens 27,0 Sekunden bzw. im Durchschnitt 28,7 Sekunden zur Verfügung, um die Querung signalgesichert zu vollziehen.

Die Komplexität hinsichtlich der Vielartigkeit und hohen Anzahl an Verkehrsströmen, sowie die geometrische Beschaffenheit des Knotenpunktes, kann situativ jedoch dazu führen, dass eine vollständige Querung sämtlicher Richtungsfahrbahnen während der Grünzeit davon abhängig



ist, an welchem Punkt die Querung begonnen wird. Dies beruht auf dem Umstand, dass sich die Grünzeiten der jeweiligen Furten zwar, wie bereits erwähnt, überlappen, jedoch der Beginn und das Ende der jeweiligen Freigaben leicht voneinander abweichen kann.

Beispielhaft sei hierfür die nördliche Querung genannt (FG59/60): Wird die Querung Richtung Westen an der Furt FG60 bei Grünbeginn gestartet, stehen in gewissen Fällen durch die sogenannte progressive Schaltung der Furten insgesamt 61 Sekunden zur Verfügung. Im Vergleich dazu stehen bei der Querung Richtung Osten ab Grünbeginn der Furt FG59 „lediglich“ 42 Sekunden für die vollständige Bewältigung des gesamten nördlichen Abschnitts

zur Verfügung, da die Freigabe der Furt FG59 später erfolgt und früher beendet wird.

Ähnliches gilt für die Überquerung des südlichen Arms des Knotenpunktes. Wird die Querung Richtung Osten an der Furt FG57 bei Grünbeginn gestartet, stehen zunächst mindestens 5,0 bzw. durchschnittlich 10 Sekunden zur Verfügung, um diese Querung zu vollziehen. Die anschließenden Furten FG54/FG55 werden mit einem Versatz von 20 Sekunden freigegeben, sodass die Querung in diese Richtung in der Regel in einem Zug vollzogen werden kann. Die dazwischen liegende Furt FG56 befindet sich über weite Zeitbereiche hinweg in einem Dauergrün-Zustand und wird lediglich aufgrund von ÖPNV-Fahrzeugen kurzzeitig gesperrt. In der umgekehrten Richtung ist der Versatz zwischen dem Grünbeginn der beiden Furten jedoch zu hoch, sodass diese Querung in der Regel in Verbindung mit einer geringen Wartezeit zu bewältigen ist.

Die beschriebenen Umstände beruhen jedoch nicht auf einer falschen Prioritätensetzung, geschweige denn einer fehlerhaften Planung, sondern tragen lediglich dem komplexen Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt Rechnung. Zur weiteren Einordnung der genannten Zeiten sei erwähnt, dass sämtliche Verkehrsströme an dieser Lichtsignalanlage Ihre Freigabe signalgesichert innerhalb von 90 Sekunden erhalten müssen und sämtliche ÖPNV-Fahrzeuge die Freigabezeiten zu Ihrem Vorteil beeinflussen können.

Bezüglich des zweiten Punkt aus Ihrem Antrag hinsichtlich der Ertüchtigung der Oberfläche an den jeweiligen Furten, möchten wir darauf verweisen, dass derartige Arbeiten an Knotenpunkten dieser Größe in der Regel lediglich im Zuge einer größer gefassten Ertüchtigung vollzogen werden können. Ungeachtet dessen, werden wir die zuständigen Kolleg*innen im Baureferat über Ihre Meldung informieren.

Der Antrag des Bezirksausschusses ist damit satzungsgemäß erledigt.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr Team Verkehrssteuerung und Verkehrsleitzentrale
Lichtsignalanlagen Planung, Betrieb, ÖPNV (GB2.41)

- II. **über das DMS (E-Akte) an MOR-GL5**
mit der Bitte um Abschluss des RIS und DMS-Vorganges
- III. **Ablage bei MOR-GB2.412**