

Verlängerung der Ampelphase - Fußgängerampel Verdistrasse zwischen Wöhlerstraße und Grandlstraße

Empfehlung Nr. 20-26 / E 02545 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 18.03.2025

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 16568 - Neufassung

Anlagen:

1. BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 02545
2. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung
3. Pläne der Kreuzungen/Einmündungen
4. Ablehnungsschreiben des BA 21 vom 03.07.2025

Beschluss des Bezirksausschusses des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing vom 14.04.2026

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing hat am 18.03.2025 die anliegende Empfehlung Nr. 20-26 / E 02545 beschlossen. Darin wird gefordert, an der Lichtsignalanlage (LSA) Grandl-/ Verdistrasse die Freigabedauer für Fußgänger*innen zu verlängern. Der Bezirksausschuss des 21. Stadtbezirkes hat die ursprüngliche Sitzungsvorlage (Nr. 20-26 / V 16568) mit Schreiben vom 03.07.2025 mehrheitlich abgelehnt.

Die Empfehlung betrifft einen Vorgang der nach Art. 37 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Gemeindeordnung (GO) in Verbindung mit § 22 Abs. 1 Nr. 23 der Geschäftsordnung des Stadtrates zu den laufenden Angelegenheiten zu zählen ist. Da es sich um eine Empfehlung einer Bürgerversammlung handelt, die in Ihrer Bedeutung auf den Stadtbezirk beschränkt ist, muss diese nach Art. 18 Abs. 5 Satz 1 GO i.V.m. § 2 Abs. 4 Satz 1 Bürger- und Einwohnerversammlungssatzung vom Stadtrat bzw. Bezirksausschuss und gemäß § 9 Abs. 4 der Bezirksausschuss-Satzung (BA-Satzung) vom zuständigen Bezirksausschuss behandelt werden, zu dessen Information Folgendes auszuführen ist:

Gemäß den im gesamten Bundesgebiet verbindlichen Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) beträgt der Regelwert für die Räumgeschwindigkeit von Fußgänger*innen $v_r = 1,2 \text{ m/s}$.

Der Regelwert für die Räumgeschwindigkeit von Fußgängern ist $v_r = 1,2 \text{ m/s}$. Variationen von $v_r = 1,0 \text{ m/s}$ bis höchstens $v_r = 1,5 \text{ m/s}$ sind möglich.

Der untere Grenzwert soll nur dort eingesetzt werden, wo Furten überwiegend zum Schutz für mobilitätseingeschränkte Menschen eingerichtet werden. An allen anderen Lichtsignalanlagen ist eine Abminderung der Räumgeschwindigkeit nicht notwendig, da Blinde und Sehbehinderte in der Regel zu Beginn der Freigabezeit die Furt betreten und daher für die Bemessung der Zwischenzeit nicht maßgebend sind.

Der Höchstwert von $v_r = 1,5 \text{ m/s}$ sollte nur in Ausnahmefällen angewendet werden.

(Auszug aus RiLSA, Kapitel 2.5.2, Quelle: FGSV)

Das Mobilitätsreferat hat sich in einem internen „Leitfaden zur LSA-Planung“ zu folgender Handlungsanweisung entschlossen:

10. Fußgängerverkehr

10.1. Geschwindigkeiten

Für die Ermittlung der Freigabe-(Grün-) sowie der Räumzeiten wird für die Fußgänger stets eine Geschwindigkeit von $1,2 \text{ m/s}$ angesetzt. Die laut den RiLSA erlaubte höhere Geschwindigkeit von $1,5 \text{ m/s}$ findet im Bereich der LH München keine Anwendung mehr.

In Sonderfällen kann für bedürftige Personenkreise (z.B. vermehrtes Aufkommen von Gehbehinderten) eine Geschwindigkeit von $1,0 \text{ m/s}$ angesetzt werden. Eine Erhöhung der Fußgängerfreigabezeit ist zu bevorzugen.

(Auszug aus dem „Leitfaden zur LSA-Planung“, Quelle: MOR)

Der Bezirksausschuss des 21. Stadtbezirkes führte in seiner Ablehnung aus, dass er die „... zugrunde gelegte Gehgeschwindigkeit von $1,2 \text{ m/s}$ für mobilitätseingeschränkte Personen als zu hoch an<sieht>, zumal die Fußgängerunterführung auf der Westseite nicht barrierefrei ist. Der BA fordert eine Gehgeschwindigkeit von max. $1,0 \text{ m/s}$, besser noch $0,8 \text{ m/s}$, für die Berechnungen zugrunde zu legen.“

In seiner ursprünglichen Beschlussvorlage zur Bürgerversammlungsempfehlung Nr. 20-26 / E 02545 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 16586) führte das Mobilitätsreferat aus:

„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 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.*

*Bei der Dimensionierung der Grünzeiten für Fußgänger*innen an der LSA Grandl-/ Verdistraße wurden die oben genannten Rahmenbedingungen vollständig berücksichtigt.*

*So steht bei einer Straßenbreite von rund 15m (inklusive der angrenzenden Radwege), den dort querenden Fußgänger*innen eine durchschnittliche Freigabedauer von rund 14s zur Verfügung (Echtzeitauswertung für den 15.04.2025). Im Falle einer Einflussnahme durch Linienfahrzeuge (Stichwort: ÖPNV-Beschleunigung) kann die Freigabezeit auf bis zu 11s reduziert werden. In Verbindung mit der sich daran anschließenden Schutzzeit von nochmals 13s und basierend auf der für Fußgänger*innen anzuwendenden Gehgeschwindigkeit (1,2 m/s), gibt es somit einen absolut ausreichend dimensionierten Zeitbereich, um die Verdistraße signalgesichert zu queren.*

*Allein während der Grünzeit ist in der Mehrzahl der Fälle eine vollständige Querung der Verdistraße sichergestellt (während einer durchschnittlichen Freigabezeit von 14s legen Fußgänger*innen im Allgemeinen eine Strecke von rund 17m zurück). In Verbindung mit der sich unmittelbar an die Grünzeit anschließenden Schutzzeit von 13s, steht eine kombinierte Zeitdauer von durchschnittlich 27s zur Verfügung um die Verdistraße signalgesichert zu überqueren. Dies entspricht einer resultierenden Gehgeschwindigkeit von weniger als 0,5 m/s und sollte somit auch mobilitätseingeschränkten Personen eine vollständige signalgesicherte Querung der Verdistraße erlauben.“*

Das Mobilitätsreferat erachtet nach wie vor die bereits versorgten Freigabe- und Schutzzeiten für ausreichend, damit auch mobilitätseingeschränkte Personen im Rahmen der Freigabe- und der sich unmittelbar daran anschließenden Schutzzeit ohne übertriebene Eile die Verdistraße vollständig signalgesichert queren können.

Die vom Bezirksausschuss des 21. Stadtbezirkes thematisierte LSA Grandl-/ Verdistraße weist keine Besonderheiten auf, die eine Betrachtung als „Sonderfall“ zulässt. Eine erzwungene Festschreibung auf niedrigere Räumgeschwindigkeiten, als in den der RILSA und den Festlegungen des internen „Leitfaden zur LSA-Planung“ definierten Einsatzgrenzen, stellt einen nicht begründbaren Präzedenzfall dar, der weitreichende und folgenschwere Konsequenzen nach sich ziehen könnte.

Bei einer Anwendung von niedrigeren Räumgeschwindigkeiten für Fußgänger*innen würden sämtliche damit zu berechnenden Freigabe- und Schutzzeiten „ohne Not“ deutlich länger und hätten somit unmittelbare negative Auswirkungen beispielsweise auf die Mechanismen der

ÖPNV-Beschleunigung, sowie der Leistungsfähigkeit der betroffenen LSA. Dies ist fachlich nicht begründbar. Die Straßenverkehrsbehörde muss sich an die in der RiLSA vorgegebenen Richtwerten halten. Diese entsprechen dem „Stand der Technik“. Ein solcher Präzedenzfall kann dazu führen, dass für andere Örtlichkeiten gewissermaßen die „Beweispflicht“, dass keine Nachteile für Fußgänger*innen gegeben sind, auf die anordnende Dienststelle übertragen würde. Die Verwendung von bundesweit geltenden Regelwerten müsste gleichsam standardmäßig begründet und verteidigt werden.

Nach Auffassung des Mobilitätsreferates besteht auch weiterhin keine Notwendigkeit, Änderungen an der Signalschaltung vorzunehmen.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 02545 der Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing vom 18.03.2025 kann somit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen nicht entsprochen werden.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Von der Sachbehandlung als einem Geschäft der laufenden Verwaltung (§ 22 GeschO) wird mit folgendem Ergebnis Kenntnis genommen:

Bei der Projektierung der Lichtsignalanlage Grandl-/ Verdistraße wurde bereits auf eine ausreichende Freigabedauer für Fußgänger*innen geachtet. Im Rahmen der angebotenen Freigabe- und Schutzzeit sollte es auch für mobilitätseingeschränkte Personen möglich sein, die komplette Fahrbahn sicher und ohne übertriebene Eile zu queren.

2. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 02545 der Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing am 18.03.2025 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 der Gemeindeordnung behandelt.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Bezirksausschuss des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing der Landeshauptstadt München

Der*Die Vorsitzende

Der Referent

Herr Frieder Vogelsgesang

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. WV Mobilitätsreferat – GL5

zur weiteren Veranlassung

Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit dem Original wird bestätigt.

An das Direktorium – BA-Geschäftsstelle West

An D-II-V / Stadtratsprotokolle

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. An das Direktorium – HA II/BA

- ☐ Der Beschluss des BA 21 - Pasing-Obermenzing kann vollzogen werden.
- ☐ Der Beschluss des BA 21 - Pasing-Obermenzing kann/soll aus rechtlichen/tatsächlichen Gründen **nicht** vollzogen werden, ein Entscheidungsspielraum besteht/besteht nicht (Begründung siehe Beiblatt).
- ☐ Der Beschluss des BA 21 - Pasing-Obermenzing ist rechtswidrig (Begründung siehe Beiblatt).

VI. Über MOR-GL5

zurück zum MOR-GB2.412

zur weiteren Veranlassung