Landeshauptstadt
München
Mobilitätsreferat

Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
Postfach, 80313 München

I. Per E-Mail
Über das DIR – BA-Geschäftsstelle Ost
bag-ost.dir@muenchen.de
An den BA 05 - Au-Haidhausen
Herrn Jörg Spengler

**Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement
Lichtsignalanlagen | Betrieb
MOR-GB2.412**

lsa-betrieb.mor@muenchen.de

Ihr Schreiben vom	Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Datum
18.03.2026			07.05.2026

Verbesserung der straßenverkehrsrechtlichen Verkehrsführung im Kreuzungsbereich Auerfeld-, Balan-, Orleansstraße
BA-Antrag Nr. 20-26 / B 08784 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 05 - Au-Haidhausen

Sehr geehrter Herr Spengler,

zu Ihrem Antrag vom 18.03.2026, in welchem Sie aus Anlass einer Bürgeranfrage die Umsetzung diverser Änderungsmaßnahmen an der Lichtsignalanlage (LSA) 132 am Verkehrsknoten Balanstraße / Orleansstraße fordern, teilen wir Ihnen gerne Folgendes mit:

Wie angeregt, wurde unsererseits die polizeiliche Unfallstatistik bei der örtlich zuständigen Polizeiinspektion 21 erfragt. Diese Abfrage ergab, dass am Knotenpunkt innerhalb der letzten 3 Kalenderjahre lediglich ein relevanter Verkehrsunfall im Kreuzungsbereich aktenkundig wurde. Weitere Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Kfz, Fußgänger*innen und Radfahrer*-innen wurden in diesem Zeitraum nicht erfasst, weshalb die zuständige Polizeiinspektion die LSA sowie den gesamten Knotenpunkt als unauffällig einstuft.

Nachstehend gehen wir gerne einzeln auf die von Ihnen als problematisch geschilderten Stellen ein:

Problemstelle 1 (Linksabbiegen Auerfeldstraße ► Balanstraße):

Die Festlegung der Spuren in den Zufahrten eines signalisierten Knotenpunktes erfolgt nicht willkürlich, sondern wird stets an den gemessenen bzw. zu erwartenden Verkehrsstärken für die jeweiligen Fahrbeziehungen ausgerichtet. Für die gegenständige Zufahrt weisen die zugrunde gelegten Verkehrserhebungen aus, dass die linksabbiegenden Fahrzeuge lediglich für ca. 4% des gesamten Verkehrsstroms West ► Ost entlang der Auerfeldstraße stehen. Dieser Anteil wurde konstant für den gesamten Tageszeitraum wie auch für die morgendliche und abendliche Spitzenstunde gemessen.

Daraus ergibt sich für die Spitzenstunde eine Belastung von ca. einem Fahrzeug je LSA-Umlauf, welches die linke, unmarkierte Mischspur in der Knotenpunktzufahrt nutzt, um nach der Haltlinie nach links in die Balanstraße abzubiegen. Allein aus der Verkehrsmengenbetrachtung fehlt dementsprechend die Bedarfsgrundlage für die Einrichtung einer eigenen Linksabbiegespur. Diese würde den geradeausfahrenden Verkehr im Übrigen auch dann beeinträchtigen, wenn kein abbiegendes Fahrzeug die linke Spur „blockiert".

Wir greifen im Gegenzug Ihren Vorschlag nach einer Markierung der Mischspur mit Geradeaus-/ Links-Pfeilen auf und beauftragen den Straßenbaulastträger, in diesem Zuge auch die Erneuerung aller weiteren Markierungen im Bereich der LSA zu prüfen. Dies gilt für diese wie für die folgenden Stellen.

Problemstelle 2 (Rechtsabbiegen Auerfeldstraße ► Balanstraße):

Die Gründauer der exklusiven Rechtsabbiegephase beträgt über den Tag verteilt im Durchschnitt 7,7 Sekunden und liegt somit deutlich über dem geforderten Zeitbereich von 2 Sekunden. Weiterhin kann die Grünphase verkehrsbedingt auf bis zu 50 Sekunden ausgedehnt werden, falls der anfallende Verkehrsstrom aus der südlichen Knotenpunktzufahrt dies erfordert. Eine derartige Verlängerung ist in der Regel im Zuge der ÖPNV-Beschleunigung in der südlichen Knotenpunktzufahrt festzustellen.

Die sich direkt daran anschließende Grünphase für den gesamten Verkehrsstrom aus dieser Richtung beträgt 20,5 Sekunden. Die uns zur Verfügung stehenden Verkehrsdaten weisen für diese Abbiegebeziehung in den Spitzenstunden einen Bedarf von ca. 10 Fahrzeugen pro Umlauf (90 Sekunden) aus, weshalb die Grünzeit als ausreichend dimensioniert anzusehen ist.

Problemstelle 3 (südliche Knotenpunktzufahrt Balanstraße):

Eine wie von Ihnen angesprochene Beschilderung („richtig einordnen") wird in der Regel in Zufahrten zu Knotenpunkten angebracht, an welchen ortsunkundige Verkehrsteilnehmer*innen einen erheblichen Anteil der Verkehrsströme repräsentieren oder die Streckenzüge als Hauptzubringer zu überregional relevanten Zielen gelten. Weiterhin werden diese angebracht, falls beispielsweise die Einfahrt in einem Arm des Knotenpunktes für gewisse Verkehrsformen untersagt ist. (Ableitung von Fahrzeugen mit gewissen Tonnagen bzw. Höhen, etc.)

Beides liegt in diesem Fall nicht vor und die Spuraddition der Linksabbiegespur sowie deren Ankündigung mittels Pfeilmarkierung erfolgt in ausreichendem Abstand zum Knotenpunkt.

Aus den genannten Gründen werden wir derzeit keine Änderungen an der Signalsteuerung der Lichtsignalanlage 132 Balanstraße / Orleansstraße vornehmen.

Der Antrag des Bezirksausschusses ist damit satzungsgemäß erledigt.

Mit freundlichen Grüßen

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