

Telefon: 0 233-39907
Telefax: 0 233-39920

Mobilitätsreferat
Geschäftsbereich Verkehrs-
und Bezirksmanagement
Lichtsignalanlagen: Betrieb
MOR-GB2.412

Ampel Verdistraße 74: Änderung der Schaltung

Einstimmige Ablehnung der ursprünglichen Beschlussvorlage durch den Bezirksausschuss des 21. Stadtbezirkes am 29.07.2025

Empfehlung Nr. 20-26 / E 01152 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 25.04.2023

Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 00777

Anlagen:

1. BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 01152
2. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung
3. Pläne der Kreuzungen/Einmündungen
4. Ablehnungsschreiben des BA 21 vom 01.08.2025

Beschluss des Bezirksausschusses des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing vom 07.07.2026

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 – Pasing-Obermenzing hat am 25.04.2023 die anliegende Empfehlung Nr. 20-26 / E 01152 beschlossen. Darin wird gefordert, an der bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlage (LSA) Verdistraße / Thaddäus-Eck-Straße die Wartezeit für den Fußverkehr zu verringern. Der Bezirksausschuss des 21. Stadtbezirkes hat die ursprüngliche Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 17252 mit Schreiben vom 29.07.2025 einstimmig 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:

Aufhebung der Koordinierung

Um Lichtsignalanlagen für eine Grüne Welle zu koordinieren, müssen an den Anlagen Signalprogramme derselben Umlaufdauer geschaltet sein. Die Fußgängerampel an der Verdistrasse 74 ist Teil einer Grünen Welle mit einer langen Umlaufdauer von 104 Sekunden. Der Streckenzug enthält mehrere komplexe und/oder ÖPNV-lastige Verkehrsknoten, die innerhalb eines kürzeren Umlaufs nicht steuerbar sind. Für die einfache Fußgängerampel bedeutet das, dass dem Fahrverkehr im Umlauf häufig mehr Grünzeit als benötigt zur Verfügung steht. Für den anfordernden Fußverkehr ergeben sich dann scheinbar unbegründet lange Wartezeiten.

Der Bezirksausschuss des 21. Stadtbezirks fordert in seiner Ablehnung, die Anlage zur Nebenverkehrszeit aus dem Grüne-Welle-Regime zu nehmen. Das Mobilitätsreferat ist aber durch mehrere Stadtratsbeschlüsse – zuletzt die Mobilitätsstrategie 2035 (Sitzungsvorlage 20-26 / V 03507), den Luftreinhalteplan in der 7. Fortschreibung (Sitzungsvorlage 14-20 / V 16397) und den Lärmaktionsplan (Sitzungsvorlage 20-26 / V 14870) – dazu aufgefordert, die Grüne Welle zum Zweck der Verstetigung des Verkehrsflusses im Hauptstraßennetz, der Luftreinhaltung und des Lärmschutzes aufrecht zu erhalten.

Nach Auffassung des Mobilitätsreferats behält diese Aufforderung für die Verdistrasse auch in der Nebenverkehrszeit ihren Sinn. Auch dann wird die Verdistrasse von 1.600 Fahrzeugen und mehr pro Stunde befahren. Abbildung 1 zeigt exemplarisch für Dienstag, den 10.02.2026, die an der Fußgängerampel erfassten Viertelstundenwerte des Fahrzeugaufkommens.

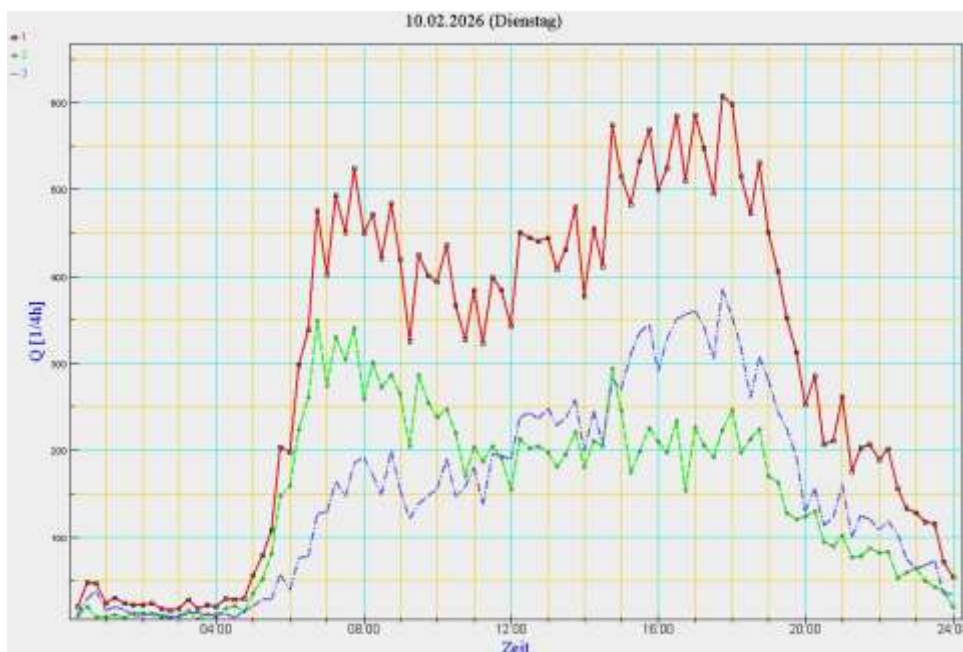


Abbildung 1: Fahrzeugaufkommen am 10.02.2026, Viertelstundenwerte über der Tageszeit (rot: gesamt, grün: von West nach Ost, blau: von Ost nach West) (Quelle: MOR)

Die Verkehrsmenge muss unabhängig vom gewählten Betriebsmodus abgewickelt werden. Im unkoordinierten Betrieb ist das durch Bemessung einer garantierten Mindestgrünzeit für den Fahrverkehr geregelt. Darüber hinaus wird der Fahrverkehr zeitlückengesteuert abgeschaltet und die Umlaufdauer stellt sich frei ein. Im Mittel ist die Umlaufdauer umso kürzer, je effizienter der Fahrverkehr über den Knoten geführt wird. Je kürzer die mittlere Umlaufdauer ist, desto kürzer ist auch die mittlere Wartezeit für den anfordernden Fußverkehr.

Am effizientesten fließt der Fahrverkehr in einem geschlossenen Pulk ohne Abbrems- und Anfahrvorgänge über den Knoten. Bei einer asynchron zu den Nachbaranlagen umlaufenden

Fußgängerampel hängt es jedoch vom Zufall ab, ob der Grüne-Welle-Pulk bedient, zum Halten gezwungen oder auseinandergerissen wird. Deshalb ist der unkoordinierte Betrieb auch aus Sicht des Fußverkehrs suboptimal.

Das Mobilitätsreferat prüfte daher die Möglichkeit, mit den Mitteln der Koordinierung eine zweite Freigabe für den Fußverkehr innerhalb des 104er-Umlaufs unterzubringen, welche verträglich zur Grünen Welle ist. Eine Ortsbesichtigung ergab, dass zur Nebenverkehrszeit der Grüne-Welle-Pulk die Anlage oft schon innerhalb von 30 Sekunden passiert. Somit konnte der sogenannte Doppelanwurf in der folgenden Form bereits umgesetzt werden:



Abbildung 2: Grünzeitverteilung in einem Umlauf (Quelle: MOR)

Ein erstes Freigabefenster für den Fußverkehr ist circa in der 30. Umlaufsekunde, das zweite Freigabefenster wie bisher am Ende des Umlaufs. Über die Zeitparameter der Grünen Welle sind die Nachbaranlagen so eingestellt, dass der Grüne-Welle-Pulk zu Umlaufbeginn bei der Ampel eintrifft, und Fahrzeuge aus der Gegenrichtung beziehungsweise Zuflüsse aus Querstraßen zwischen dem 1. und 2. Freigabefenster des Fußverkehrs (Abbildung 2).

Abbildung 3 zeigt die am 10.02.2026 geschalteten Grünzeiten des Fußverkehrs über der Tageszeit, das heißt ihre Lage innerhalb des Umlaufs. Die Umlaufzeit verläuft von unten nach oben. Die grünen Striche sind die Grünzeiten. Diese können nur zwischen der 0. und 104. Sekunde beginnen. Der gelbe Balken markiert das Zeitfenster der 1. Freigabe, der violette Balken das der 2. Freigabe im Umlauf. Um 12 Uhr findet ein Programmwechsel statt.

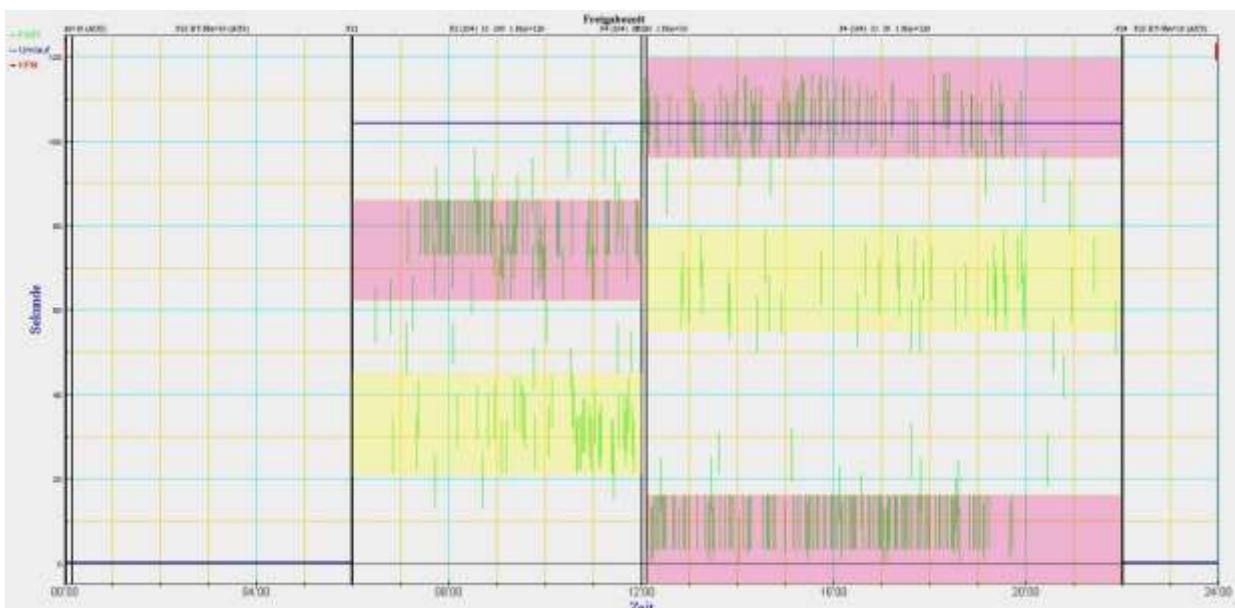


Abbildung 3: am 10.02.2026 geschaltete Freigaben des Fußverkehrs (Quelle: MOR)

Die 2. Freigabe wird auf Anforderung immer gegeben, die 1. Freigabe dagegen nur, wenn das Fahrzeugaufkommen gering genug ist, sodass der Grüne-Welle-Pulk vorher endet. Daher kommt es zum Doppelanwurf vor allem in der Nebenverkehrszeit, etwa zwischen 10 Uhr und 14 Uhr sowie nach 19 Uhr (vergleiche Abbildung 3).

Am 10.02.2026 betrug die mittlere Wartezeit des Fußverkehrs in der Zeit:

6 – 22 Uhr	43 Sekunden
9 – 12 Uhr	37 Sekunden
12 – 15 Uhr	42 Sekunden

Diese Werte sind repräsentativ.

Eine wichtige Anmerkung: Der Doppelanwurf ist nicht im Allgemeinen an jeder koordinierten Fußgängerampel möglich, und noch weniger an Vollanlagen mit mehreren Kreuzungsarmen. Entscheidend sind ein eher niedriges Fahrverkehrsufkommen, eine lange Umlaufdauer und das Vorhandensein von Induktionsschleifen in der Fahrbahn. Begrenzend wirkt sich außerdem die einzuhaltende Fußverkehrsgrünzeit aus – gerade an mehrspurigen Straßen ohne oder ohne ausreichend breite Mittelinseln können oft keine zwei Freigaben pro Umlauf untergebracht werden.

Aufhebung der ÖPNV-Beschleunigung

Das Mobilitätsreferat spricht sich gegen eine Aufhebung der ÖPNV-Beschleunigung zur Nebenverkehrszeit aus. Wenn der Verkehr gemäß der Mobilitätsstrategie 2035 weg vom motorisierten Individualverkehr hin zum ÖPNV verlagert werden soll, müssen die ÖPNV-Qualitätsstandards auch dann erfüllt werden, wenn der Auslastungsgrad geringer ist – zum Beispiel auch zur Nebenverkehrszeit.

So ist die Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG) vor einiger Zeit einen neuen Weg gegangen, um das Wohngebiet nördlich der Verdistrasse trotz geringer Fahrgastzahlen weiterhin über die Buslinie 158 an den S-Bahnhof Obermenzing und den Umsteigeknoten an der Amalienburgstraße anzubinden. Dort werden jetzt geleaste Kleinbusse mit nur 13 Sitzplätzen eingesetzt.

Reisezeit/ Pünktlichkeit und Fahrtenhäufigkeit sind gemäß einer 2008 durchgeführten Erhebung der MVG die wichtigsten Qualitätskriterien ihrer Kunden. Für die MVG ist „Die ÖPNV-Beschleunigung [...] die wichtigste Maßnahme zur Sicherung der Attraktivität des Oberflächen-ÖPNV. Ohne ÖPNV-Beschleunigung gäbe es weniger Fahrgäste im ÖPNV und mehr Fahrzeuge auf der Straße.“

Weniger Fahrzeuge auf der Straße bringen auch kürzere Wartezeiten für den Fußverkehr.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 01152 der Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing vom 25.04.2023 kann somit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Der Korreferentin des Mobilitätsreferates, Frau Stadträtin Veronika Mirlach, 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:

An der Lichtsignalanlage Verdi-/ Thaddäus-Eck-Straße wurde ein Doppelanwurf für den anfordernden Fußverkehr umgesetzt. Diese Schaltung ist während der Betriebszeit der Anlage zwischen 6:00 und 22:00 Uhr aktiv. Die zusätzliche Freigabe wird in Abhängigkeit vom momentanen Fahrzeugaufkommen gegeben (also bei Schwachlast). Die Sonderfunktionen zur Senkung der durchschnittlichen Wartezeit, welche vordem bereits in der Steuerung umgesetzt worden waren, bleiben weiterhin wirksam.

2. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 01152 der Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing am 25.04.2023 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 Vorsitzende

Der Referent

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