



**Dr. Thomas Böhle**  
Berufsmäßiger Stadtrat

**FDP-BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion**

Rathaus Marienplatz 8  
80331 München

**Mobilität in München verbessern – Teil 2  
Ampeln mit Regensensoren**

Antrag Nr. 14-20 / A 06478 von der BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion  
vom 08.01.2020, eingegangen am 08.01.2020

AZ: D-HA II/V1 1406-2-0076

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach § 60 Abs. 9 GeschO dürfen sich Anträge ehrenamtlicher Stadtratsmitglieder nur auf Gegenstände beziehen, für deren Erledigung der Stadtrat zuständig ist.

Sie haben Folgendes beantragt:

„Der Stadtrat beschließt zur Verbesserung des Radverkehrs ein Pilotprojekt mit der Einführung von Ampeln mit Regensensoren.“

Und als Begründung angeführt:

„In Holland werden schon lange sogenannte regensensible Ampelschaltungen eingesetzt. Stellen die Ampelanlagen fest, dass es regnet – bei einer gleichzeitig geringen PKW-Verkehrsstärke – werden die Wartephase für Radfahrer verkürzt. Die Verwendung solcher Sensoren bietet sich bei Lichtsignalanlagen an, die nicht in eine „grüne Welle“ integriert sind oder mit mehreren anderen Ampeln synchronisiert werden. Getestet werden soll dieses System auf Ne-

benstrecken in einer Umgebung mit starker Fahrradnutzung in der Innenstadt; z.B. in der Nähe der Universitäten.“

Für die Anordnung von Lichtsignalanlagen (LSA/Ampeln) und ergänzende Beschilderung ist das Kreisverwaltungsreferat zuständig.

Das Kreisverwaltungsreferat als Straßenverkehrsbehörde trifft Maßnahmen auf öffentlichem Verkehrsgrund – wie verkehrliche Anordnungen zu LSA und den dazugehörigen Markierungen im Kreuzungsbereich - nach den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung (StVO). Der Vollzug der Straßenverkehrsordnung ist eine laufende Angelegenheit, deren Besorgung nach Art. 37 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 GO und § 22 GeschO dem Oberbürgermeister obliegt. Eine beschlussmäßige Behandlung der Angelegenheit im Stadtrat ist rechtlich nicht möglich.

Ich erlaube mir daher, Ihren Antrag in Abstimmung mit dem Oberbürgermeister auf dem Schriftweg zu beantworten.

Zu Ihrem Antrag teile ich Ihnen Folgendes mit:

Sie fordern ein Pilotprojekt zur Einführung von Ampeln mit Regensensoren. Diese Sensoren sollen an nicht koordinierten Lichtsignalanlagen angebracht werden. Als Testgebiet hierfür schlagen Sie das Gebiet um die Universitäten vor.

In der Stadt München ist derzeit der größte Teil des Hauptstraßennetzes in eine Koordinierung eingebunden (Grüne Welle). Lichtsignalanlagen, die nicht mit anderen Anlagen koordiniert werden, befinden sich in der Regel im weniger befahrenen Nebenstraßennetz. In der Verkehrssteuerung der Stadt München ist jedoch nicht nur die Grüne Welle lenkend. Im Münchener Streckennetz werden an über 70% der Lichtsignalanlagen Busse und Straßenbahnen priorisiert. Diese Beschleunigung von öffentlichen Verkehrsmitteln greift zum Teil deutlich merkbar in den Signalablauf von Lichtsignalanlagen ein.

Um die Wartezeiten für Radfahrer bei Regenwetter zu verkürzen wäre eine kürzere Umlaufzeit oder eine zweimalige Freigabe innerhalb eines Umlaufes erforderlich. Diese Maßnahmen verringern jedoch die Freigabezeiten der anderen Verkehrsteilnehmer. Das wiederum würde zu zusätzlichen Staus, die auch den öffentlichen Personennahverkehr betreffen, führen.

Streckenzüge ohne Grüne Welle und ÖPNV-Beschleunigung sind in der Regel verkehrlich unkritisch. Eine Verlängerung der Grünzeit für Radfahrer sollte jedoch an solchen Knotenpunkten nicht ausschließlich bei schlechtem Wetter erfolgen. Hier ist eine Prüfung, ob der mögliche Nachteil, den die anderen Fahrtrichtungen durch eine Grünzeitverlängerung bzw. Wartezeitverringerung erhalten, vertretbar ist, sinnvoll. Auch in der Nebenrichtung kann der Radverkehr durch die Optimierung der Hauptrichtung betroffen sein.

Am Beispiel des Gebietes um die Universitäten lässt sich feststellen, dass dort fast alle Lichtsignalanlagen in eine Grüne Welle oder eine ÖPNV-Priorisierung eingebunden sind. Nur die Lichtsignalanlage Amalienstr./Theresienstraße ist ohne Koordinierung und ÖPNV-Priorisierung ausgestattet. Jedoch ist dort keine eindeutige Radroute gegeben, da Radfahrer die Kreuzung gleichermaßen aus allen Richtungen befahren.

Wie Sie bereits in Ihrem Antrag beschrieben haben, verwenden einige niederländische Städte wie zum Beispiel Groningen und Rotterdam Regensensoren vereinzelt an Lichtsignalanlagen. Das System der Grünzeitverlängerung bzw. Wartezeitverringerung bei Regen kam bisher jedoch in keiner Stadt flächendeckend zum Einsatz und folglich gibt es auch keine Erfahrungswerte wie sich ein solches System auf die Verkehrsflüsse einer Stadt auswirkt.

Des Weiteren wäre für die Einführung eines solchen Systems eine Softwareänderung sowie der Erwerb und die Montage der Regensensoren erforderlich. Auch eine Kalibrierung und Evaluierung über einen bestimmten Zeitraum muss durchgeführt werden, da weder das Kreisverwaltungsreferat noch das Baureferat über Erfahrungen mit Regensensoren an Lichtsignalanlagen verfügt. Die Einführung von Regensensoren im Stadtgebiet wären dadurch mit erheblichen Kosten verbunden.

Zusammengefasst sind die Einsatzmöglichkeiten im Stadtgebiet aufgrund der Grünen Welle und der ÖPNV-Priorisierung sehr begrenzt und die Kosten im Vergleich zum Nutzen vergleichsweise hoch. Aus diesen Gründen sieht das Kreisverwaltungsreferat die Grünzeitverlängerung bzw. Wartezeitverringerung für Radfahrer mittels Regensensoren als unverhältnismäßig an und kann ein solches Pilotprojekt nicht befürworten.

Ich bitte um Kenntnisnahme der Ausführungen und gehe davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen ist.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Böhle  
Berufsmäßiger Stadtrat