



Bezirksausschuss des 14. Stadtbezirkes
Berg am Laim
Herrn Alexander Friedrich
BA-Geschäftsstelle Ost
Friedenstr. 40
81660 München

80313 München
Telefon:
Telefax: \\
Dienstgebäude:
Immlerstr. 9

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
19.03.2021

Südlicher Fußgängerübergang an der Ampel Hultschinerstraße / Truderinger Straße zeitnah schaffen

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 01493 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 14 - Berg am Laim vom 22.12.2020

Sehr geehrter Herr Friedrich,

zu Ihrem Antrag vom 22.12.2020 möchten wir Ihnen Folgendes mitteilen:

1.) zusätzliche signalgesicherte Querungsmöglichkeit für Fußgänger*innen

Aufgrund Ihres Antrags haben wir das Baureferat kontaktiert und um Stellungnahme hinsichtlich des Realisierungszeitraums der von Ihnen genannten Maßnahme gebeten. Folgende Stellungnahme haben wir erhalten:

„Die Abteilung für Straßenplanung und -bau hat auf Grundlage der verkehrsrechtlichen Anordnung des Kreisverwaltungsreferats von 2020 ein Projekt zur Errichtung einer neuen Fußgängerfurt aufgelegt.

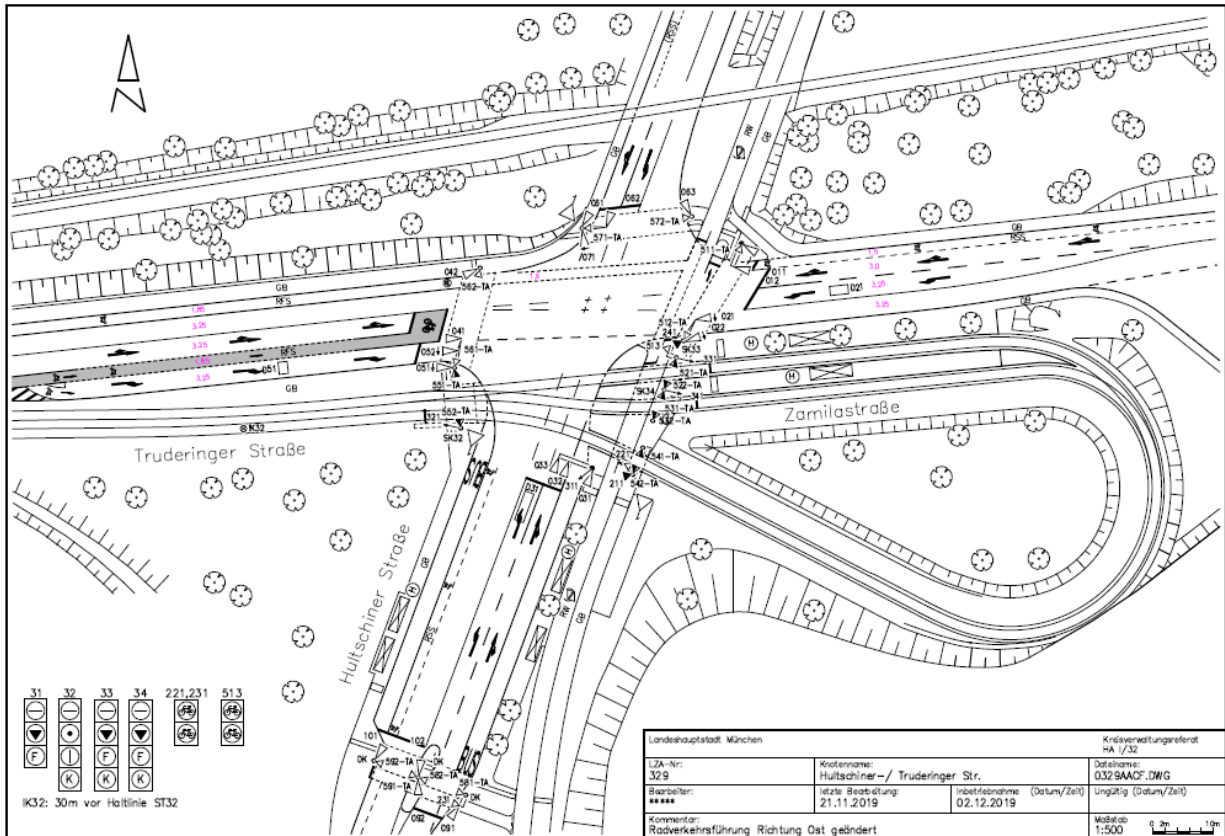
Derzeit befindet sich die Planung im verwaltungsinternen Abstimmungsprozess. Nach Abschluss des Abstimmungsverfahrens wird der Bezirksausschuss satzungsgemäß an der Planung beteiligt.

Das Baureferat ist bestrebt in Abhängigkeit der Ergebnisse aus dem Abstimmungsprozess und der erforderlichen vorangehenden Genehmigungsschritte die Maßnahme noch dieses Jahr gemäß dem Wunsch des Bezirksausschuss umzusetzen.“

Das Mobilitätsreferat geht davon aus, dass mit der Stellungnahme des Baureferates Ihre Fragestellung beantwortet wurde.

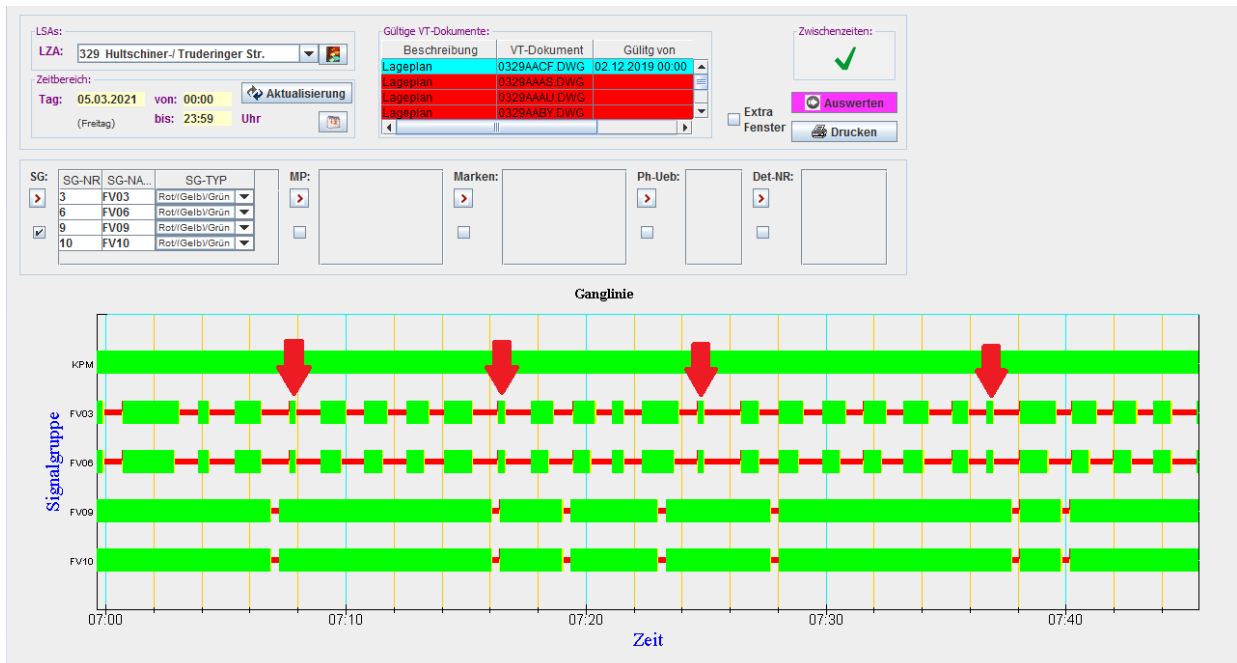
2). Abbau bzw. Synchronschaltung des südlichen Teilknotens

Die LSA Hultschiner-/ Truderinger Straße besteht aus dem Hauptknoten und dem etwas weiter südlich befindlichen Teilknoten, welcher als Fußgänger- und Radfahrerüberweg ausgebildet wurde.



Dieser Teilknoten dient in erster Linie als direkte signalgesicherte Verbindung zwischen der westlich gelegenen Bushaltestelle und der östlich gelegenen Unterführung für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen. Einer Auflassung dieser existierenden signalgesicherten Querungsstelle kann das Mobilitätsreferat nicht zustimmen, da auch nach Etablierung der oben genannten neuen Querungsstelle, auch weiterhin mit einem relevanten Querungsaufkommen an dieser Stelle zu rechnen ist (kürzeste Verbindung zwischen Bushaltestelle und S-Bahnhof).

Wie in der nachfolgenden Echtzeitauswertung gut zu erkennen ist, wird die gegenständliche Querungsstelle (die untersten beiden Zeilen) nicht regelmäßig aktiviert. Eine wie von Ihnen angeregte zyklische Umschaltung bedingt somit deutlich häufigere Eingriffe in den Verkehrsablauf der Hultschiner Straße.

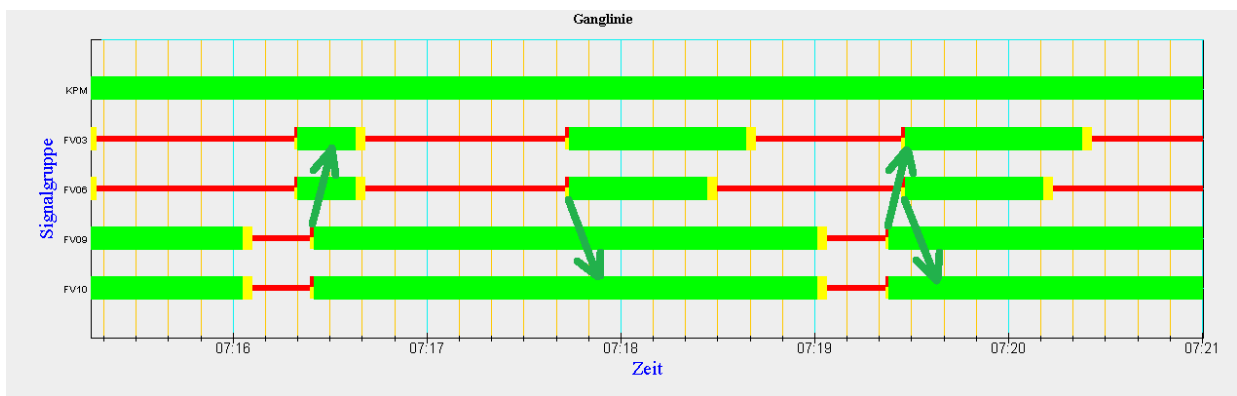


Echtzeitauswertung der Freigabezeiten an der LSA Hultschiner-/ Truderinger Straße für den 05.03.2021 (beschränkt auf die Signale des Fahrverkehrs in der Hultschiner Straße, Zeilen FV03/FV06 → Hauptknoten, Zeilen FV09/FV10 → Nebenknoten)

Was man aus dieser Auswertung ebenfalls sehr schön erkennen kann, sind die Schwankungsbreiten bei den Freigabezeiten am Hauptknoten (FV03/FV06), sowie die in gewisser Regelmäßigkeit dort wiederkehrenden deutlich kürzeren Freigabezeiten, welche auf ÖPNV-Eingriffe zurückzuführen sind.

In dieser nicht vorherbestimmbaren Schwankungsbreite der Freigabezeiten am Hauptknoten, bedingt durch die dort praktizierte ÖPNV-Beschleunigung, liegt auch der Hauptgrund, warum ein wie von Ihnen gewünschtes engeres Zusammenwirken von Haupt- und Teilknoten in Realität nur eingeschränkt möglich ist. So wurde durchaus der Teilknoten derart auf den Hauptknoten abgestimmt, wie dies auf Basis eines nicht vorherbestimmbaren Einflusses von ÖPNV-Fahrzeugen möglich ist, jedoch kommt es aufgrund der exponierten Lage der LSA Hultschiner-/ Truderinger Straße an einem bedeutenden ÖPNV-Umsteigepunkt, zwangsläufig zu häufigen Eingriffen von ÖPNV-Fahrzeugen auf den Signalprogrammablauf.

Der nachfolgend abgebildete Signalprogrammablauf (aufgezoomter Zeitbereich der umseitigen Abbildung) zeigt das Zusammenwirken von Haupt- und Teilknoten recht anschaulich. Hierbei stellen die eingezeichneten Pfeile sowohl die Wirkrichtung, als auch in etwa den Zeitbedarf dar, welchen Fahrzeuge benötigen um von einem Signalquerschnitt zum nachfolgenden Signalquerschnitt der Hultschiner Straße zu gelangen. Es zeigt sich hier auch deutlich, dass die Problematik in erster Linie durch die verkürzte Freigabedauer am Hauptknoten entsteht. Ein engeres Zusammenwirken zwischen Haupt- und Nebenknoten wäre somit in erster Linie nur durch eine Aufgabe der praktizierten ÖPNV-Beschleunigung möglich, was jedoch keinesfalls zur Diskussion steht.



Wir bitten um Verständnis, dass die komplexen Wechselwirkungen an der LSA Hultschiner-/ Truderinger Straße und der prioritären Betrachtung des ÖPNV, keine für die übrigen Verkehrsteilnehmer*innen günstigere Signalisierungsvariante möglich ist.

Mit freundlichen Grüßen

GB2.22