

Telefon: 233-50848  
Telefax: 233-39920

**Mobilitätsreferat**  
Verkehrs- und  
Bezirksmanagement  
Verkehrsmanagement  
Verkehrssteuerung  
MOR-GB2.2212

## **Intelligente Fußgängerampeln Pfanzeltplatz**

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00396 der Bürgerversammlung  
des Stadtbezirkes Nr. 16 Ramersdorf-Perlach am 21.10.2021

### **Sitzungsvorlagen Nr. 20-26/ V 06658**

Anlagen:

1. Bürgerversammlungsempfehlung Nr. 20-26 / E 00396
2. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung
3. Plan der Kreuzung/Einmündung

### **Beschluss des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach vom 13.09.2022**

Öffentliche Sitzung

#### **I. Vortrag des Referenten**

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach hat am 21.10.2021 anliegende Empfehlung beschlossen. Darin wird gefordert, dass das Steuerungsprogramm der Lichtsignalanlage (LSA) Neubiberger Straße / Pfanzeltplatz hinsichtlich der Anforderungszeit sowie der Freigabezeit für die Nebenrichtung überarbeitet wird.

Die Empfehlung betrifft einen Vorgang, der nach Art. 37 Abs. 1 GO und § 22 GeschO 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. 4 Satz 1 GO, § 2 Abs. 4 Satz 1 Bürger- und Einwohnerversammlungssatzung und gemäß § 9 Abs. 4 der Bezirksausschusssatzung vom zuständigen Bezirksausschuss behandelt werden, zu dessen Information Folgendes auszuführen ist:

Die LSA Neubiberger Straße / Pfanzeltplatz befindet sich in geringer Entfernung zur Nachbaranlage am Nordende des Pfanzeltplatzes. Die gegenständliche LSA wird koordiniert als Teil einer Grünen Welle entlang der Ottobrunner Straße und Putzbrunner Straße betrieben. Hierfür laufen die Anlagen mit einem bestimmten Versatz der Freigabezeiten zueinander zeitsynchron. Wichtige Voraussetzungen für das Funktionieren der Grünen Welle sind an allen Anlagen Signalprogramme mit derselben Umlaufdauer und eine Unterbrechung der Hauptrichtungsfreigabe in einem definierten Zeitfenster innerhalb des Umlaufs. Die hier vorliegende Koordinierung ist entscheidend dafür, dass der begrenzte Straßen-

raum zwischen beiden naheliegenden Anlagen weniger überstaut wird.

Der Fahrverkehr aus der Neubiberger Straße und der parallel dazu geführte Fußverkehr erhalten ihre Freigabe nur auf Anforderung, welche entweder über die Induktionsschleife in der Zufahrt Neubiberger Straße im Fahrbahnbereich oder die Drücker an den Fußgängerfurten über die Putzbrunner Straße getätigt wird. Die Anforderungszeit ist die Zeit zwischen der Anforderung und dem Beginn der Freigabe. Zwischen dem Sperren der Hauptrichtung und der Freigabe der Nebenrichtung liegt aus Sicherheitsgründen die feste Umschaltzeit.

Im Antrag sind verschiedene Aspekte der Signalsteuerung angesprochen, auf die einzeln eingegangen werden soll:

1) Wartezeit für Fußgänger\*innen

Im koordinierten Betrieb ist die Freigabe der Nebenrichtung an die Grüne Welle gekoppelt. Die Anforderungszeit hängt vom Zeitpunkt der Anforderung bezogen auf den Umlauf ab. Je kürzer die Anforderung vor dem Zeitfenster der möglichen Freigabe liegt, desto kürzer ist die Anforderungszeit. Im Minimum entspricht sie der Umschaltzeit. Wird jedoch der Entscheidungszeitpunkt für die potenzielle Freigabe gerade überschritten, kann die Anforderung erst im darauffolgenden Freigabezeitfenster aktiv werden. Die Anforderungszeit ist dann maximal und beträgt eine volle Umlaufzeit zusätzlich zur Umschaltzeit.

Abbildung 1 zeigt die an der LSA Neubiberger Straße / Pfanzeltplatz gemessenen Anforderungszeiten während eines Signalprogramms mit langer Umlaufdauer von 90 Sekunden, welches bei starker Verkehrsbelastung geschaltet wird. Diese liegen zwischen wenigen Sekunden und über 90 Sekunden. Die Länge der Anforderungszeit liegt – wie beschrieben – am Entscheidungszeitpunkt. Die Umschaltzeit beträgt bei dieser Anlage etwa 7 Sekunden. Abbildung 2 zeigt die zugehörige Häufigkeitsverteilung der Anforderungszeit.

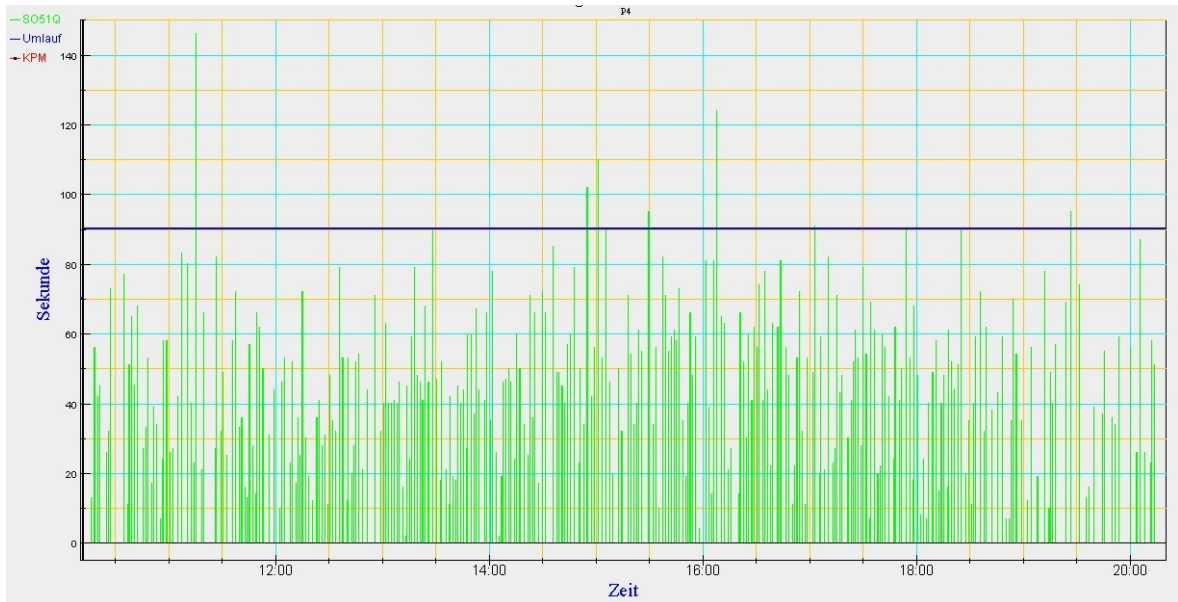


Abbildung 1: Anforderungszeit in [Sekunden] über der Uhrzeit in [hh:mm], Quelle: Mobilitätsreferat München

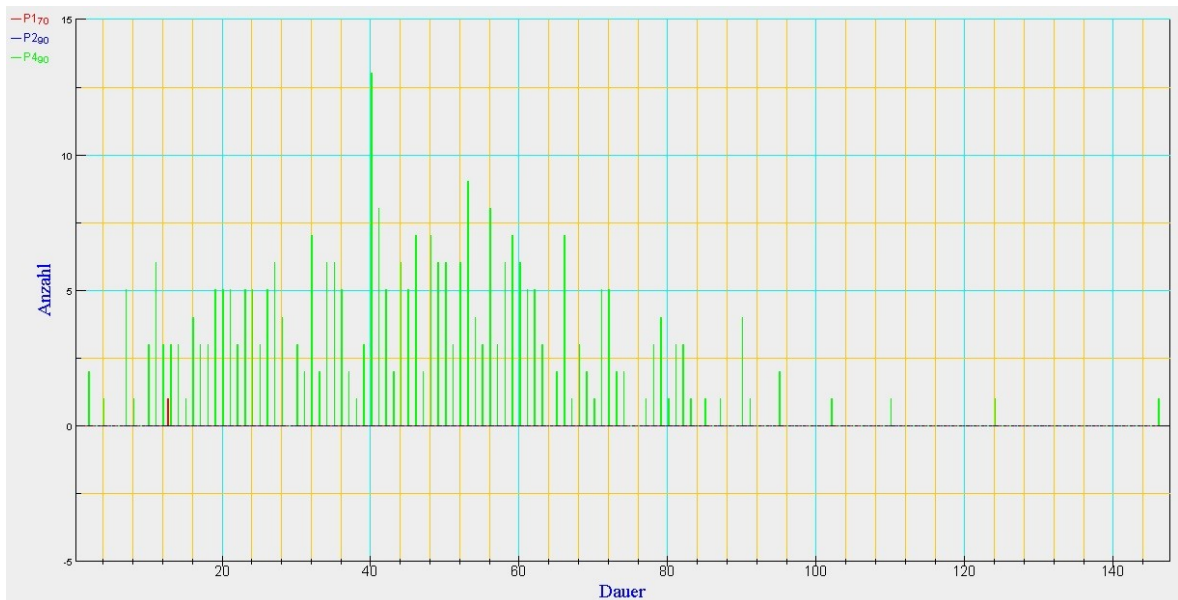


Abbildung 2: absolute Häufigkeit in [Anzahl] über der Anforderungszeit in [Sekunden], Quelle: Mobilitätsreferat München

Erwartungsgemäß liegt die Anforderungszeit fast ausschließlich im Wertebereich

[Umschaltzeit; Umlaufzeit+Umschaltzeit] = [7; 90+7] Sekunden.

Gelegentliche Ausreißer nach oben und unten sind vor allem auf die Bevorzugung der Fahrzeuge der hier verkehrenden Buslinien 139 und M55 zurückzuführen.

Die vom Antragsteller gewünschte Bedienung der Verkehrsströme entspricht einem unkoordinierten Betrieb der LSA. Im unkoordinierten Betrieb hängt die Anforderungszeit von der Zeitdifferenz zur letzten Unterbrechung der Hauptrichtungsfreigabe ab. Aber auch im unkoordinierten Betrieb erhält die Nebenrichtung nur einmal pro Umlauf eine Freigabe. Zwar wäre somit der Zeitpunkt variabler, aber die durchschnittliche Wartezeit nicht zwingend kürzer. Diese Art der Steuerung ist leider nicht realisierbar, da die Koordinierung aus oben genanntem Grund, u.a. für eine möglichst störungsfreie Abwicklung der hier verkehrenden Buslinien 139 und M55 im Kfz-Verkehrsfluss unverzichtbar ist.

## 2) Automatische Grünschaltung in der Früh

Im koordinierten Betrieb erhält die anfordernde Nebenrichtung nur dann in einem Umlauf eine Freigabe, wenn rechtzeitig angefordert wird.

„Ist also bereits gedrückt, bevor ich die Ampel erreiche, so kann ich eine Grünphase nutzen, für deren Anforderung ich selbst vielleicht zu spät gekommen wäre.“

Mit der „automatischen Grünschaltung“ (Dauerfreigabe), wie sie hier wochentags zwischen 6 und 9 Uhr, d.h. zur Hauptanforderungszeit bereits eingesetzt wird, wird keine Freigabephase ausgelassen. Das senkt die durchschnittliche Wartezeit. Davon profitieren Fußgänger\*innen / Radfahrer\*innen sowie auch Fahrzeugführer\*innen aus der Neubiberger Straße auf dem Weg zur Kita / Schule / Arbeit.

## 3) Grünzeit für den Fahrverkehr aus der Neubiberger Straße

Die Induktionsschleife in der Neubiberger Straße detektiert selten eine Befahrung von mehr als 100 Fahrzeugen in der Stunde. Die ebenfalls gemessene minimale Freigabezeit für die Nebenrichtung von 12 Sekunden ist aber rechnerisch mehr als ausreichend, um dieses Verkehrsaufkommen zu bewältigen – dies auch unter Berücksichtigung des engen Abbiegeradius und Ansetzen eines starken Fußverkehrs. Von einem das Messergebnis verfälschenden Stau in der Zufahrt ist somit nicht auszugehen.

Auch vor Ort war zur Morgenspitze (montags 7:30 – 8:15 Uhr) nicht zu beobachten, dass ein Fahrzeug, welches vor Freigabebeginn die Ampel erreichte, diese nicht auch innerhalb der Freigabe passieren konnte. Die Freigabezeit wird somit als ausreichend eingeschätzt.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00396 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach am 21.10.2021 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen nicht entsprochen werden.

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster und dem zuständigen Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates für den 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:

Die vom Antragsteller als zu lang empfundene Anforderungszeit ist dem notwendigen koordinierten Betrieb der Anlage, u.a. für eine möglichst störungsfreie Abwicklung der hier verkehrenden Buslinien 139 und M55 im Kfz-Verkehrsfluss, geschuldet und bewegt sich im bestmöglich erzielbaren Bereich. Die Dauerfreigabe am Morgen von Arbeitstagen wird angesichts des Fuß- und Radverkehrsaufkommens zu dieser Zeit als nützlich eingeschätzt. Die Freigabezeit für den Fahrverkehr aus der Neubiberger Straße wird als ausreichend bemessen eingeschätzt.

2. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00396 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach am 21.10.2021 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 der Gemeindeordnung behandelt.

## III. Beschluss

nach Antrag.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 16 der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

Herr Kauer

Georg Dunkel  
Berufsmäßiger Stadtrat

**IV. Wv. bei Mobilitätsreferat - GL 5**

zur weiteren Veranlassung.

Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit dem Original wird bestätigt.

an den Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 16 -  
an das Direktorium – BA-Geschäftsstelle – Ost  
an das Direktorium – D-II-V / Stadtratsprotokolle

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

**V. an das Direktorium - HA II/ BA**

Der Beschluss des BA 16 kann vollzogen werden.

Mit Anlagen

3 Abdrucke des Originals der Beschlussvorlage  
Stellungnahme Mobilitätsreferat

Es wird gebeten, die Entscheidung des Oberbürgermeisters zum weiteren Verfahren einzuholen:

Der Beschluss des BA 16 kann/soll aus rechtlichen/tatsächlichen Gründen nicht vollzogen werden; ein Entscheidungsspielraum besteht/besteht nicht (Begründung siehe Beiblatt)

Der Beschluss des BA 16 ist rechtswidrig (Begründung siehe Beiblatt)

**VI. Mit Vorgang zurück zum**

Mobilitätsreferat – GB2.22

zur weiteren Veranlassung.

Am . . . . .

**Mobilitätsreferat - MOR-GL 5**