

Kreuzung Ridler- / Westendstraße: Fahrradfreundliche Anpassung der Ampelphasen

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00525 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 8 -
Schwanthalerhöhe am 25.04.2022

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11962

Anlage:

- 1) BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 00525
- 2) Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung
- 3) Plan der Kreuzung Barth- / Ridlerstraße
- 4) Plan der Kreuzung Elsenheimer- / Westendstraße

Beschluss des Bezirksausschusses des 8. Stadtbezirkes Schwanthalerhöhe vom 11.06.2024

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 8 - Schwanthalerhöhe hat am 25.04.2022 die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00525 beschlossen.

Darin wird gefordert, dass an folgenden zwei Lichtsignalanlagen (LSA) in der Westendstraße die Grünzeit des Radverkehrs an die des parallelen Fahrverkehrs angeglichen wird:

- LSA Barth- / Ridlerstraße in der Zufahrt südliche Westendstraße (siehe Anlage 3)),
- Nachbar-LSA Elsenheimer- / Westendstraße in der Zufahrt nördliche Westendstraße (siehe Anlage 4)).

Des Weiteren sollen auch Steuerungseingriffe von Fahrzeugen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) nicht länger zur Kürzung der Radverkehrsgrünzeit führen. Es wird angeregt, eine einmal zugunsten der ÖPNV-Beschleunigung abgebrochene Grünphase des Radverkehrs nach Abwicklung des Beschleunigungsvorgangs wieder fortzusetzen.

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. 4 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:

An beiden Örtlichkeiten wird der Radverkehr in den genannten Zufahrten auf einem baulich abgesetzten benutzungspflichtigen Radweg geführt und daher gemeinsam mit dem Fußverkehr signalisiert (Ampel mit Kombischeibe Fuß- und Radverkehr).

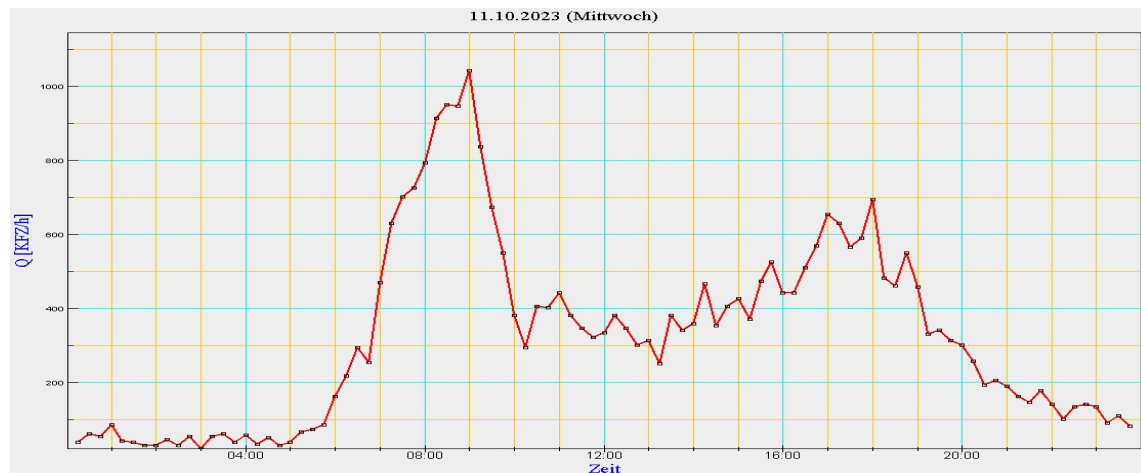
Im Bestand orientiert sich die Verteilung der Grünzeiten vor allem an den Belangen des Fußverkehrs, des ÖPNV und des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Bezogen auf die übliche Programmumlaufzeit einer LSA von 70 bzw. 90 Sekunden nähern sich zu Fuß Gehende einer Kreuzung langsam. Die Grünzeit ist daher für die bereits an der Querungsstelle Wartenden bemessen, und zwar im Minimum so, dass das Queren innerhalb der Grünzeit und der sich anschließenden Schutzzeit möglich ist. Diese Grünzeit gilt aufgrund der gemeinsamen Signalisierung auch für den Radverkehr.

Fahrzeuge dagegen nähern sich einer Kreuzung im Verhältnis zur Programmumlaufzeit schnell. Um ankommende Fahrzeugpuls passieren zu lassen und nicht zu zerreißen, werden die Grünzeiten für die Fahrverkehre daher innerhalb gewisser zeitlicher Grenzen an die momentanen Fahrzeugaufkommen angepasst. Die Fahrzeugaufkommen werden zu dem Zweck mittels Boden-Detektoren erfasst.

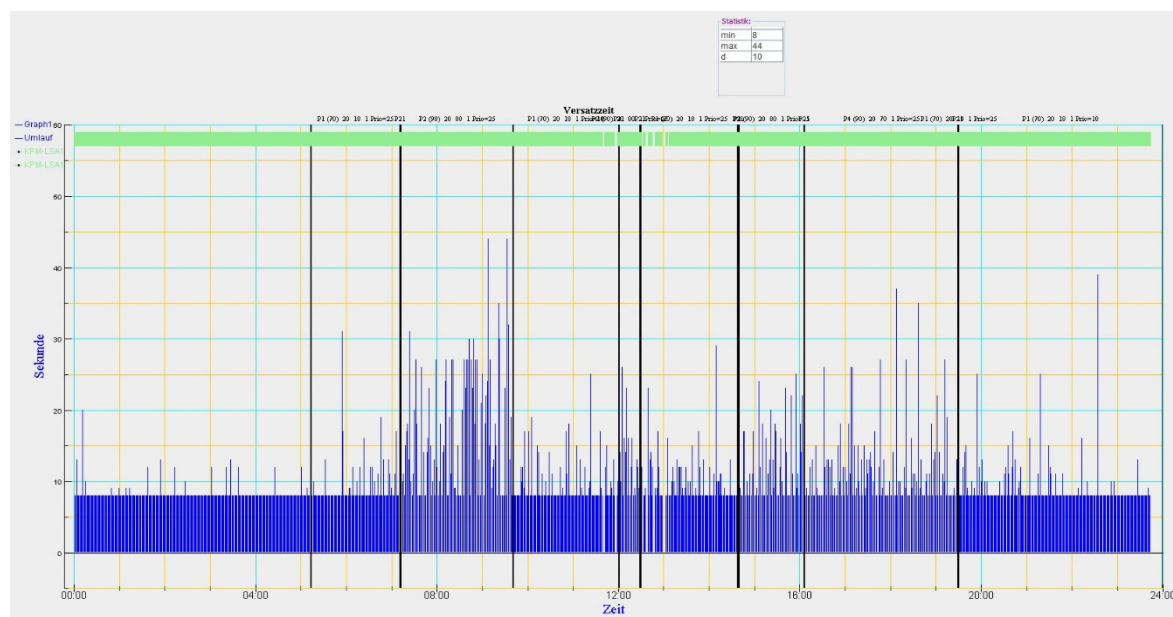
Zu Tageszeiten mit hohem Fahrverkehrsaufkommen ergibt sich so ein Verkehrsablauf, bei dem die Grünzeit des Fuß-/Radverkehrs bereits endet, während die Grünzeit des parallelen Fahrverkehrs darüber hinaus verlängert wird; der Zeitversatz zwischen dem Rotbeginn für den Fuß-/Radverkehr und dem Rotbeginn für den parallelen Fahrverkehr also groß ist. Beispielhaft ist dieser Zusammenhang in Tabelle 1 für die Kreuzung Elsenheimer- / Westendstraße anhand von erfassten Echtzeitdaten gezeigt.

Tabelle 1: Echtzeitdaten der LSA Eisenheimer- / Westendstraße vom 11.10.2023 (Quelle: Mobilitätsreferat)

1: Fahrzeugstrom [Kfz/h] der relevanten Richtung über der Tageszeit [hh:mm]



2: Zeitversatz [s] von „Rotbeginn Fuß-/Radverkehr“ bis „Rotbeginn paralleler Fahrverkehr“ über der Tageszeit [hh:mm]



Ein minimaler Zeitversatz von 8 Sekunden ist erkennbar, der nicht unterschritten wird. Dieser ist systemimmanent und kreuzungsspezifisch. Er beruht auf einer um 8 Sekunden längeren Schutzzeit, die der Fußverkehr im Vergleich zum parallelen Fahrverkehr beim Räumen der Kreuzung benötigt.

Der dargestellte Zeitversatz ist nicht nur an das Fahrverkehrsaufkommen gekoppelt, auch die Priorisierung des ÖPNV nimmt Einfluss auf diesen. An beiden Kreuzungen verkehren mehrere zu beschleunigende Buslinien. Nachdem sich ein solches Fahrzeug per Funk an der LSA angemeldet hat, werden einzelne Phasen des LSA-Programmablaufs so zeitlich verlängert bzw. verkürzt, dass das Fahrzeug bei seinem Eintreffen Grün hat. Der Zeitversatz kann dadurch größer, aber auch kleiner ausfallen als im unbeeinflussten Programmablauf – dies ist abhängig von der Fahrtrichtung und dem konkreten Anmeldezeitpunkt des Busses.

Bei unseren aktuellen Verkehrsbeobachtungen zur Morgen- und Abendspitzenstunde war an beiden Örtlichkeiten reger Radverkehr im Zuge der Westendstraße festzustellen. In den gegenständlichen Zufahrten ging die Bevorrechtigung des geradeausfahrenden Radverkehrs durch den rechtsabbiegenden Fahrverkehr durchweg konfliktfrei vonstatten. Auch in der Vergangenheit ist uns keine Abbiegeproblematik (beim Abbiegen des MIV / ÖPNV auf den querenden Fuß-/Radverkehr) an diesen Örtlichkeiten bekannt geworden.

Für Pkw-Führer*innen sind die Radwege jeweils weithin einsehbar, sodass herannahende Radfahrende von diesen zuverlässig berücksichtigt werden können. Für Bus- oder Lkw-Führer*innen dagegen sind die Sichtverhältnisse beim Abbiegen trotz einwandfreier örtlicher Gegebenheiten im Allgemeinen noch immer als ungünstig anzunehmen (Grund: toter Winkel).

Wir haben uns daher dazu entschlossen, den Belangen des Radverkehrs in folgender Weise stärker Rechnung zu tragen: Im vom ÖPNV unbeeinflussten Programmablauf wird die vorzeitige Abschaltung des kombinierten Fuß-/Radverkehrs aufgehoben, sodass die Grünzeit des Radverkehrs bis auf den Schutzzeit-bedingten minimalen Zeitversatz an die Grünzeit des parallelen Fahrverkehrs angeglichen wird.

Im LSA-Schaltungsmodus der ÖPNV-Beschleunigung wird differenziert:

- Für die in den gegenständlichen Kreuzungszufahrten rechtsabbiegenden Busse wird im Bestand der querende Fuß-/Radverkehr vorzeitig abgeschaltet, um ein quasi-konfliktfreies Abbiegen zu ermöglichen. Zur Erhaltung der Verkehrssicherheit wird dies so beibehalten.
- Für alle in anderen Richtungen verkehrenden Busse (z.B. in Querrichtung) wird im Bestand die Grünzeit des gegenständlichen Fuß-/Radverkehrs gegebenenfalls gekürzt. Zukünftig wird die Grünzeit dann nur so stark gekürzt wie für den parallelen Fahrverkehr auch.

In keinem Fall wird eine einmal abgebrochene Programmphase nach Abmelden des ÖPNV-Fahrzeugs wiederaufgerufen – das ist schlicht nicht vorgesehen – sondern der Programmablauf wird fortgesetzt. An dieser Stelle können wir dem Antrag nicht nachkommen.

Die Umplanung der LSA-Steuerungen wird derzeit durchgeführt, wir bitten Sie aber bis zur vollständigen Umsetzung noch um etwas Geduld.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00525 der Bürgerversammlung des 8. Stadtbezirkes Schwanthalerhöhe vom 25.04.2022 kann teilweise entsprochen werden.

Die Beschlussvorlage ist mit der SWM7MVG abgestimmt.

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

In beiden Kreuzungszufahrten wird die Grünzeit des Radverkehrs bis auf eine Sicherheitszeit-bedingte Differenz von wenigen Sekunden an die Grünzeit des parallelen Fahrverkehrs angeglichen. Als einzige Ausnahme dessen wird die Grünzeit vorzeitig beendet, wenn ein ÖPNV-Fahrzeug in Annäherung detektiert ist, welches auf die Radfurt rechtsabbiegen wird. Die im Antrag angeregte spezielle Schaltungsweise bei ÖPNV-Eingriff wird aus Nichtmachbarkeitsgründen abgelehnt.

2. Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00525 der Bürgerversammlung des 8. Stadtbezirkes Schwanthalerhöhe am 25.04.2022 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen im Vortrag teilweise entsprochen werden.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Bezirksausschuss des 8. Stadtbezirkes Schwanthalerhöhe der Landeshauptstadt München

Die Vorsitzende

Der Referent

Sibylle Stöhr

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 Süd

An D-II-V / Stadtratsprotokolle

Münchner Verkehrsgesellschaft mbH, GM@swm.de

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

An das Direktorium – HA II/BA

- Der Beschluss des BA 8 - Schwanthalerhöhe kann vollzogen werden.
- Der Beschluss des BA 8 - Schwanthalerhöhe kann/soll aus rechtlichen/tatsächlichen Gründen **nicht** vollzogen werden, ein Entscheidungsspielraum besteht/besteht nicht (Begründung siehe Beiblatt).
- Der Beschluss des BA BA 8 - Schwanthalerhöhe ist rechtswidrig (Begründung siehe Beiblatt).

V. Über MOR-GL5

zurück zum MOR-GB2.412

zur weiteren Veranlassung

Am

Mobilitätsreferat, Beschlusswesen