

Dauer der Ampelschaltung für Fußgänger am Harras

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00417 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 6 - Sendling am 12.10.2021

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14475

Anlagen:

1. BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 00417
2. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung
3. Pläne der Kreuzungen/Einmündungen

Beschluss des Bezirksausschusses des 6. Stadtbezirkes Sendling vom 04.11.2024

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 6 - Sendling hat am 12.10.2021 die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00417 beschlossen. Darin wird gefordert, dass die Freigabezeit einer Fußgängerfurt an der Lichtsignalanlage Am Harras / Plinganserstr. (ggü. Edeka) verlängert sowie die Wartezeit bis zur Freigabe verkürzt wird.

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:

Aufgrund einer Vielzahl von ungünstig zusammentreffenden Umständen (Corona-Pandemie, Referatsneugründung, stark eingeschränkte personelle Ressourcen, eine nach wie vor anhaltende „Antragsflut“, etc.) hat sich die Bearbeitung der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00417 leider stark verzögert. Wir bitten dies zu entschuldigen.

- Grünzeit für Fußgänger*innen:

Generell sind Fußgänger häufig irritiert, wenn während der Überquerung der Straße das Signal von Grün auf Rot umschaltet. Hierdurch droht jedoch keine Gefahr.

Die Grünzeiten an den meisten Fußgängerfurten in München sind so dimensioniert, dass bei durchschnittlicher Gehgeschwindigkeit mindestens die Mitte der gegenüberliegenden Richtungsfahrbahn (etwa 3/4 der kompletten Wegstrecke) erreicht werden kann. Ausnahmen hiervon bilden Straßen mit sehr breiten Mittelteiler oder in bestimmten Fällen auch LSA, welche von ÖPNV-Fahrzeugen direkt beeinflusst werden können.

Wesentlich wichtiger für die Sicherheit der Fußgänger*innen ist allerdings die sog. Schutzzeit, die anschließend an die Grünzeit folgt. Die Dauer der Schutzzeit wird für jede Querungsstelle nach einem bundesweit einheitlichen Verfahren berechnet und ermöglicht allen Fußgänger*innen, welche sich bereits bei Grün auf der Fahrbahn befinden, ihren Weg gefahrlos fortzusetzen. Fahrzeuge, welche anschließend ihre Freigabe bekommen, werden so lange noch zurückgehalten.

Leider ist vielen Verkehrsteilnehmer*innen häufig nicht bekannt, dass zum Queren einer Fahrbahn nicht nur die Grünzeit zur Verfügung steht, sondern stets die nachfolgende Rotphase eine Schutzzeit beinhaltet, die es ermöglicht, eine beim Umschalten von Grün auf Rot begonnene Querung noch sicher und ohne übertriebene Eile zu beenden. Das Grünlicht bedeutet, dass Fußgänger*innen Ihre Querung beginnen und die Fahrbahn betreten dürfen. Die Annahme, dass allein während der Grünzeit die komplette Fahrbahn überquert werden muss, ist daher nicht zutreffend. Die Schutzzeit steht ebenfalls zur Verfügung und ermöglicht immer, die Querung der Fahrbahn zu vollenden. Somit sollte es auch für mobilitätseingeschränkte Personen in der Vielzahl der Fälle möglich sein, die Fahrbahn im Rahmen der angebotenen Freigabe- und Schutzzeit sicher und ohne übertriebene Eile komplett zu queren.

Bei der Dimensionierung der Grünzeiten für Fußgänger*innen an der LSA Am Harras / Plinganserstr., wurden die oben genannten Rahmenbedingungen vollständig berücksichtigt. So steht beispielsweise bei einer Straßenbreite von 17,5m den dort querenden Fußgänger*innen eine minimale Freigabedauer von 13s zur Verfügung (Echtzeitauswertung für den 16.07.2024).

Somit ist es möglich, allein während der Grünzeit die Plinganserstraße fast vollständig zu queren (85%). In Verbindung mit der sich daran anschließenden Schutzzeit von nochmals 7s und basierend auf der für Fußgänger*innen anzuwendenden Gehgeschwindigkeit (1,2 m/s), gibt es somit einen absolut ausreichend dimensionierten Zeitbereich, um die Fahrbahn signalgesichert zu queren.

- Wartezeiten für Fußgänger*innen:

Mit einer Verkehrsbelastung von bis zu 29.000 Fzg./24h stellt die Plinganserstraße im betrachteten Streckenabschnitt eine wichtige Nord-Süd-Verbindung mit überörtlicher Bedeutung dar. Zudem können bekanntermaßen auch die dortigen Linienfahrzeuge (Bus Nr. 53, 54, 132, 153) unmittelbaren Einfluss auf den Signalprogrammablauf zu ihren Gunsten ausüben (Stichwort: ÖPNV-Beschleunigung).

Für Anforderungsanlagen, wie sie die LSA Am Harras / Plinganserstr. darstellt, bedeutet dies, dass die Freigabe für die dort querenden Fußgänger*innen/Radfahrenden (bzw. für die Fahrzeuge aus der Nebenrichtung) nicht zu jedem beliebigen Zeitpunkt erfolgen kann, sondern nur in einem definierten Zeitfenster, welches für eine Koordinierung zu den anderen LSA dieses Streckenzuges notwendig ist. Die Wartezeit ist somit abhängig, zu welchem Zeitpunkt die Anforderungseinrichtung (Drücker bzw. Induktionsschleife für Fahrzeuge aus der Nebenrichtung) betätigt wurde. Liegt der Anforderungszeitpunkt günstig zu dem Zeitfenster, in welchem die Freigabe ermöglicht werden kann, ist die Wartezeit kurz. Wird jedoch erst kurz nachdem der für eine Umschaltung erforderliche Entscheidungszeitpunkt verstrichen ist,

gedrückt (bzw. die Induktionsschleife befahren), so kann eine Freigabe erst wieder zum nächsten Freigabezeitfenster erteilt werden, da sonst die Koordinierung zu den Nachbaranlagen nicht mehr gewährleistet werden kann. Die Wartezeit ist dann am längsten.

Aufgrund der bereits erwähnten priorisierten Steuerungsziele (ÖPNV-Beschleunigung, Koordinierung des Streckenzuges), ist die derzeitige Schaltungsmodalität an der LSA Am Harras / Plinganserstr. folgerichtig. Der Umstand, dass ein Linienbus zwangsläufig auch die Querung der Fahrbahn auf seinem unmittelbar folgenden Linienverlauf situativ unterbindet, ist ebenso folgerichtig wie notwendig, damit die Mechanismen der ÖPNV-Beschleunigung überhaupt greifen können.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00417 der Bürgerversammlung des 6. Stadtbezirkes Sendling vom 12.10.2021 kann nicht entsprochen werden.

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:

Die Lichtsignalanlage Am Harras / Plinganserstr ist ausreichend dimensioniert. Änderungen an der Signalsteuerung sind nicht erforderlich.

2. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00417 der Bürgerversammlung des 6. Stadtbezirkes Sendling am 12.10.2021 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 der Gemeindeordnung behandelt.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Bezirksausschuss des 6. Stadtbezirkes Sendling der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Der Referent

Markus Lutz

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

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. An das Direktorium – HA II/BA

Der Beschluss des BA 6 - Sendling kann vollzogen werden.

Der Beschluss des BA 6 - Sendling kann/soll aus rechtlichen/tatsächlichen Gründen **nicht** vollzogen werden, ein Entscheidungsspielraum besteht/besteht nicht (Begründung siehe Beiblatt).

Der Beschluss des BA 6 - Sendling ist rechtswidrig (Begründung siehe Beiblatt).

VI. Über MOR-GL5

zurück zum MOR-GB2.412

zur weiteren Veranlassung