

Steuerung Verkehrsfluss / Vermeidung Belastung

Empfehlung Nr. 20-26 / E 02182 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 23 - Allach-Untermenzing am 16.07.2024

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 14724

Anlage: BV-Empfehlung Nr. 20-26 / E 02182

Beschluss des Bezirksausschusses des 23. Stadtbezirkes Allach-Untermenzing vom 12.11.2024

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 23 - Allach-Untermenzing hat am 16.07.2024 die Empfehlung Nr. 20-26 / E 02182 beschlossen.

In der Bürgerversammlungsempfehlung „Steuerung Verkehrsfluss / Vermeidung Belastung“ wird folgendes gefordert:

„Die Stadt München hat trotz massiver Verkehrssteigerung im 23. Bezirk für die wichtigsten Durchgangsstraßen Otto-Warburg-, Eversbusch-, Ludwigsfelder-, Paul-Ehrlich-, Von-Kahr-Straße nicht mehr getan als noch mehr zu bauen und diese wichtigen Straßen dann teilweise noch auf Tempo 30 zu begrenzen und diese massiv mit Ampeln zu belegen. Dies führt bei über 1,2 Million zugelassener Autos in München und den anschließenden Landkreisen im Norden bis Westen eine wesentliche Rolle beim derzeitigem Verkehrskollaps. Der Schleichweg-Verkehr in den Nebenstraßen der Haupttrouten ist massiv angestiegen. Entsprechend beantrage ich eine zeitgemäße Steuerung des Verkehrsflusses um mindestens STOP&GO und die damit verbundenen Belastungen für die Anwohner zu vermeiden. Ein weiterer Verkehrsanstieg in diesem Ausmaß auch in Hinblick auf den A99-Ausbau wird für die Bevölkerung massive gesundheitliche Folgen haben und zu Grenzwertüberschreitung von vielen Umwelt- und Klima-Grenzwerten führen.“

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 Spiegelstrich 1 i.V.m. Anlage 1, Katalog des Mobilitätsreferats Nr. 14 der Bezirksausschuss-Satzung (BA-Satzung) vom zuständigen Bezirksausschuss behandelt werden, welcher vorliegend ein Entscheidungsrecht hat. Zu dessen Information ist Folgendes auszuführen:

In der Landeshauptstadt München werden seit ca. 75 Jahren Lichtsignalanlagen (LSA) entlang bestimmter Streckenzüge im Rahmen einer „Grünen Welle“ koordiniert betrieben. Derzeit sind ca. 650 der 1140 aktiven Lichtsignalanlagen im Hoheitsgebiet der Landeshauptstadt München Bestandteil mindestens einer der über 80 verschiedenen Koordinierungsstrecken, welche kontinuierlich gepflegt, überarbeitet und optimiert werden. Somit werden im laufenden Prozess bspw. veränderte Verkehrsmengen, Temporeduzierungen oder Hinweise von Verkehrsteilnehmer*innen bestmöglich in die Koordinierung eingebunden. Auch die sich verändernden Mobilitätsformen werden in der Koordinierung berücksichtigt, sodass mittlerweile bspw. diverse Grüne Wellen für Radfahrer*innen geplant und umgesetzt werden und wurden.

Grüne Wellen unterliegen insgesamt jedoch vielen Einflussfaktoren und hängen von verschiedenen, teils beeinflussbaren, teils jedoch schlicht unveränderbaren Voraussetzungen ab. Einige dieser Faktoren, bspw. die aktive ÖPNV-Beschleunigung oder der Abstand der Kreuzungen zueinander, erschweren die Planung und den Betrieb einer Grünen Welle erheblich. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h müsste bei der in Spitzenstunden üblichen Umlaufzeit an der LSA von 90 s im Idealfall ein quadratisches Straßennetz mit einem Knotenpunktabstand von 625 m vorliegen, um eine Grüne Welle in beiden Fahrtrichtungen realisieren zu können. Im Gegensatz zu diesem Ideal sind in der Realität die Knotenpunktabstände nicht nur unterschiedlich lang, sondern im innerstädtischen Bereich, wie auch im gegenständigen Streckenzug, meist kleiner als 300 m. Somit ist eine Koordinierung alleine aus diesem Grund nur in einer der beiden Fahrtrichtungen eines Streckenzuges möglich.

In den von Ihnen unter anderen erwähnten Streckenzügen Otto-Warburg-/ Eversbusch-/ Von-Kahr-Straße werden die jeweiligen LSA koordiniert zueinander betrieben. Zusätzlich zur Koordinierung greifen an nahezu jeder, in diesem Streckenzug koordinierten LSA, Maßnahmen zur aktiven ÖPNV-Beschleunigung. Die LSA an den jeweiligen Enden des Streckenzugs sind über dies hinaus zusätzlich Teil kreuzender Koordinierungszüge.

Während die ÖPNV-Beschleunigung eine hohe situative Flexibilität bei der Signalprogrammabarbeitung voraussetzt, ist eine zeitliche Varianz des Signalprogrammablaufs für die Koordinierung von LSA nachteilig. "Grüne Wellen" sind auf Streckenzügen, welche überwiegend LSA ohne verkehrsabhängige Beeinflussung aufweisen, am effektivsten zu realisieren. Je höher der Flexibilitätsgrad der betroffenen LSA ist (die höchste Flexibilität weisen ÖPNV-beschleunigte LSA auf), desto geringer ist der Koordinierungsgrad des betrachteten Streckenabschnitts. Da in der Landeshauptstadt München jedoch dem ÖPNV eine sehr hohe Priorität zugesprochen wird, ist dessen vorrangige Betrachtung bei der Steuerung von LSA letztlich nur folgerichtig und konsequent.

Das Mobilitätsreferat wird dennoch auch weiterhin mit nicht unerheblichem Ressourceneinsatz eine möglichst leistungsfähige Koordinierung der LSA im Hauptstraßennetz anstreben, muss dabei jedoch - wo auch immer vorhanden - das höher priorisierte Steuerungsziel der ÖPNV-Beschleunigung als Faktum zu Grunde legen.

Zur Errichtung von Lichtsignalanlagen:

Die Errichtung einer Lichtsignalanlage erfolgt nicht willkürlich und dient stets der Sicherheit der

dort verkehrenden Bürger*innen. Wird der Wunsch nach einer signalisierten Querungsstelle aus diversen Quellen (Polizei, Stadtrat, Bezirksausschüsse) an das Mobilitätsreferat herangetragen, wird die entsprechende Örtlichkeit anhand eines umfangreichen Kriterienkatalogs überprüft. Dieser beinhaltet neben nicht interpretierbaren Faktoren, wie bspw. einer eventuellen Unfallhäufung an dieser Stelle oder Themen der Schulwegsicherheit durch angrenzende Schulen, auch Punkte wie bspw. die Entfernung zu bereits bestehenden Anlagen. Auf Basis dieses gewichteten Kriterienkatalogs soll den Entscheidungsträger*innen somit ein objektives, faktenbasiertes Fazit über die Errichtung einer neuen Lichtsignalanlage ermöglicht werden.

Das Mobilitätsreferat ist in erster Linie der Verkehrssicherheit verpflichtet. Hierbei sei unter anderem die Sicherheit eingeschränkter Personengruppen (sehbehinderte/mobilitätseingeschränkte Personen) genannt, welche auf eine gesicherte, signalisierte Querung angewiesen sind. Aspekte der Leichtigkeit des Verkehrs, der Energieeinsparung oder des Lärmschutzes können deshalb, wo immer notwendig, erst nachrangig berücksichtigt werden. Das Mobilitätsreferat wird nicht zuletzt aufgrund der oben erwähnten Gründe auch weiterhin an seiner bewährten Vorgehensweise festhalten.

Der Empfehlung Nr. 20-26 / E 02182 der Bürgerversammlung des 23. Stadtbezirkes Allach-Untermenzing vom 16.07.2024 wird nach Maßgabe der Ausführungen entsprochen.

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:

Es werden vom Mobilitätsreferat bereits Maßnahmen zur Entlastung des Verkehrsflusses durch die Koordinierung von Lichtsignalanlagen durchgeführt. Diese werden nach örtlicher und tatsächlicher Möglichkeit ausgebaut.

2. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 02182 der Bürgerversammlung des 23. Stadtbezirkes Allach-Untermenzing am 16.07.2024 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 5 der Gemeindeordnung behandelt.

III. Beschluss
nach Antrag

Der Bezirksausschuss des 23. Stadtbezirkes Allach-Untermenzing der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Der Referent

Pascal Fuckerieder

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 West
An D-II-V / Stadtratsprotokolle

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. An das Direktorium – HA II/BA

- Der Beschluss des BA 23 - Allach-Untermenzing kann vollzogen werden.
- Der Beschluss des BA 23 - Allach-Untermenzing kann/soll aus rechtlichen/tatsächlichen Gründen **nicht** vollzogen werden, ein Entscheidungsspielraum besteht/besteht nicht (Begründung siehe Beiblatt).
- Der Beschluss des BA 23 - Allach-Untermenzing ist rechtswidrig (Begründung siehe Beiblatt).

VI. Über MOR-GL5

zurück zum MOR-GB2.12
zur weiteren Veranlassung

Am
Mobilitätsreferat, Beschlusswesen