



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat  
80313 München

**Georg Dunkel**  
Berufsmäßiger Stadtrat

An die  
CSU / Freie Wähler  
Rathaus  
Marienplatz 8  
80331 München

Datum  
09.12.2024

### **Weniger Lärm- und Schadstoffemissionen im Münchner Straßenverkehr**

Antrag Nr. 20-26 / A 03740 von Frau StRin/Herrn StR Frau StRin/Herrn StR Frau StRin  
Veronika Mirlach, Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Hans Hammer, Frau StRin Sabine Bär,  
Herrn StR Sebastian Schall, Herrn StR Hans-Peter Mehling  
vom 21.03.2023, eingegangen am 21.03.2023

Sehr geehrte Damen\* und Herren\*,

wir bitten die verspätete Beantwortung zu entschuldigen. Die Geschäftsordnungsfrist konnte aufgrund laufender Arbeiten an dem im Antrag gewünschten Thema leider nicht eingehalten werden. Wir bedanken uns für die gewährte Fristverlängerung.

In Ihrem oben genannten Antrag fordern Sie die Einführung eines digitalen Ampelphasenassistenten in München und die zeitnahe Umsetzung eines ersten Pilotprojekts an einer ausgewählten Strecke im Stadtgebiet.

Ihr Einverständnis vorausgesetzt, erlaube ich mir, Ihren Antrag als Brief zu beantworten.

Zu Ihrem Antrag vom 21.03.2023 teile ich Ihnen Folgendes mit:

Zunächst möchten wir erwähnen, dass das Mobilitätsreferat (MOR) die Einführung eines Ampelphasenassistenten grundsätzlich begrüßt und bereits vor Antragstellung proaktiv an dem Thema gearbeitet hat.

So hat sich im Februar 2020 der Fachbereich Verkehrssteuerung mit der Stadt Ingolstadt ausgetauscht und sich vor Ort über den dort bereits in der Einführung befindenden Ampelphasenassistenten in Kooperation mit der Firma TTS und Audi informiert. Für eine mögliche Umsetzung in München stellt das MOR bereits jetzt die LSA-Daten aller Ampeln im

Stadtgebiet der LHM auf dem nationalen Zugangspunkt für Mobilitätsdaten der Mobilithek zur Verfügung. Diese Daten werden allen Serviceanbietern zur Verfügung gestellt und bereits von der App „Traffic Pilot“ und von der Firma TTS für Ihre Dienste verwendet. Die Praxiserfahrungen haben hierbei jedoch noch einige Fragestellungen aufgezeigt, die eine gute Prognosequalität dieser Dienste in München derzeit erschweren. Eine Freischaltung in den Live-Betrieb dieser Dienste für München ist daher noch nicht erfolgt.

Folgende Rahmenbedingungen stehen derzeit noch der Einführung eines verlässlichen Ampelphasenassistenten in München entgegen:

1. Fehlende Echtzeitfähigkeit der Datenkommunikation zwischen Feldgeräten und Prognosealgorithmen
2. Einsatz von verkehrsabhängigen Steuerungsverfahren an LSA für IV und ÖPNV

#### Zu 1. Fehlende Echtzeitfähigkeit der Datenkommunikation zwischen Feldgeräten und Prognosealgorithmen:

Die Güte der Prognosen von Ampelphasenassistentensystemen ist stark abhängig von der Aktualität der Daten (Echtzeit). Diese ist wichtig, um aktuelle Anmeldevorgängen an den einzelnen LSA (ÖPNV, Zeitlückendetektion im Bereich IV etc.) mit möglichst geringen Laufzeiten an die Dienstleister der Ampelphasenassistenten weiterzugeben. Die in München vorhandene Infrastruktur ist derzeit noch nicht in der technischen Lage Daten in Echtzeit zu übertragen. Daher wurden im Forschungsprojekt TEMPUS (siehe Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 01980) entsprechende Machbarkeitsstudien zur Auf- und Umrüstung der verkehrstechnischen Infrastruktur durchgeführt. Im Beschluss „Mobilitätsstrategie 2035; Teilstrategie Digitalisierung – Erste Schritte“ des MOR vom 20.12.2023 (Sitzungsvorlage-Nr.: 20-26 / V 11247) wurden die Ergebnisse bereits aufgegriffen und die Vorbereitungen der schrittweisen Umsetzung aufgezeigt. Eine flächendeckende Umstellung der bestehenden verkehrstechnischen Infrastruktur ist allerdings zeit- und kostenintensiv. Parallel werden daher zur kontinuierlichen Weiterentwicklung von Prognosealgorithmen die Verkehrsdaten aller Ampeln im Stadtgebiet der LHM, wie oben bereits beschrieben, auf dem nationalen Zugangspunkt für Mobilitätsdaten der Mobilithek zur Verfügung gestellt.

#### Zu 2. Einsatz von verkehrsabhängigen Steuerungsverfahren an LSA für den MIV und ÖPNV:

Bei verkehrsabhängigen Steuerungsverfahren werden Grünzeiten flexibel und in Echtzeit an das Verkehrsaufkommen des MIV und die Bedürfnisse des ÖPNV lokal angepasst. Diese ereignisorientierten Anpassungen der Grünzeitverteilung, die bei dem Großteil der Münchner LSA erfolgreich zum Einsatz kommen, erschwert die Erstellung von Prognosen bzw. Berechnungen der kommenden Grün- und Rotzeiten erheblich. Die dynamische und variable Verteilung ist auch von hochentwickelten Prognosealgorithmen schwierig vorherzusehen. Wären jedoch Anmeldevorgänge von ÖPNV-Fahrzeugen oder deren Live-Position in Echtzeit vorhanden, so können voraussichtlich die Systeme von Ampelprognosediensten damit eine wesentliche Verbesserung der Prognosequalität erzielen. Daher wird im aktuell laufenden Projekt MINGA (Münchens automatisierter Nahverkehr mit Ridepooling, Solobus und Bus-Platoons; siehe Beschluss vom 01.03.2023; Sitzungsvorlage Nr.: 20-26 / V 08689) untersucht, im Rahmen der Digitalisierung der ÖV-Beschleunigung diese Datenlücke zu schließen.

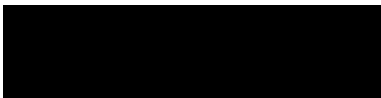
#### Fazit:

Im MOR wird das Thema Ampelphasenprognose bereits intensiv bearbeitet und

weitergedacht. Gemeinsam werden sowohl mit den städtischen Partnern (Baureferat, MVG etc.) als auch mit externen Fachexperten und Dienstleistern verschiedene alternative Wege begangen, um an das Ziel „Einführung eines belastbaren und qualitativ hochwertigen Ampelphasenassistenten“ zu gelangen. Von einem zusätzlichen weiteren Feldversuch auf einem ausgewählten Streckenabschnitt inklusive einer Untersuchung der Auswirkung wird aus den oben genannten Gründen daher abgeraten.

Um Kenntnisnahme von den vorstehenden Ausführungen wird gebeten. Wir gehen davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen ist.

Mit freundlichen Grüßen



Georg Dunkel  
Berufsmäßiger Stadtrat  
Mobilitätsreferent