



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat

Postfach 80313 München

Bezirksausschuss des 9. Stadtbezirkes  
Neuhausen-Nymphenburg  
Frau Anna Hanusch  
BA-Geschäftsstelle Nord  
Hanauer Str. 1 IV  
80992 München

**Betrieb**  
**MOR-GB2.412**

80313 München

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum  
20.01.2025

**Anfrage zur Kreuzung Landshuter Allee / Dachauer Straße:  
Wurde(n) die Ampelphase(n) für Fußgänger\*innen verkürzt?  
- Bezug: TOP 3.2.8 aus 11/2024 - WV in 12/2024 -**

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 07369 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 09  
- Neuhausen-Nymphenburg vom 17.12.2024

Sehr geehrte Frau Hanusch,

zu Ihrem Antrag vom 17.12.2024 möchten wir Ihnen Folgendes mitteilen:

Die Antwort auf Ihre Fragestellung lautet: nein

Wir werden im Folgenden versuchen die frühere und gegenwärtige Signalschaltung für die von Ihnen thematisierte Querungsstelle zu vergleichen und hierdurch unsere obige Antwort zu begründen. Wir bitten schon vorab um Verständnis, dass unsere diesbezüglichen Ausführungen vermutlich recht fachspezifisch ausfallen werden, wir uns aber bemühen den Sachverhalt möglichst anschaulich darzustellen:

- Bauliche Änderungen:

Beginnen wir nun zunächst mit den für Ihre Fragestellung spezifischen baulichen Veränderungen. Die umseitig abgebildeten Lagepläne stellen die frühere und gegenwärtige Situation dar:

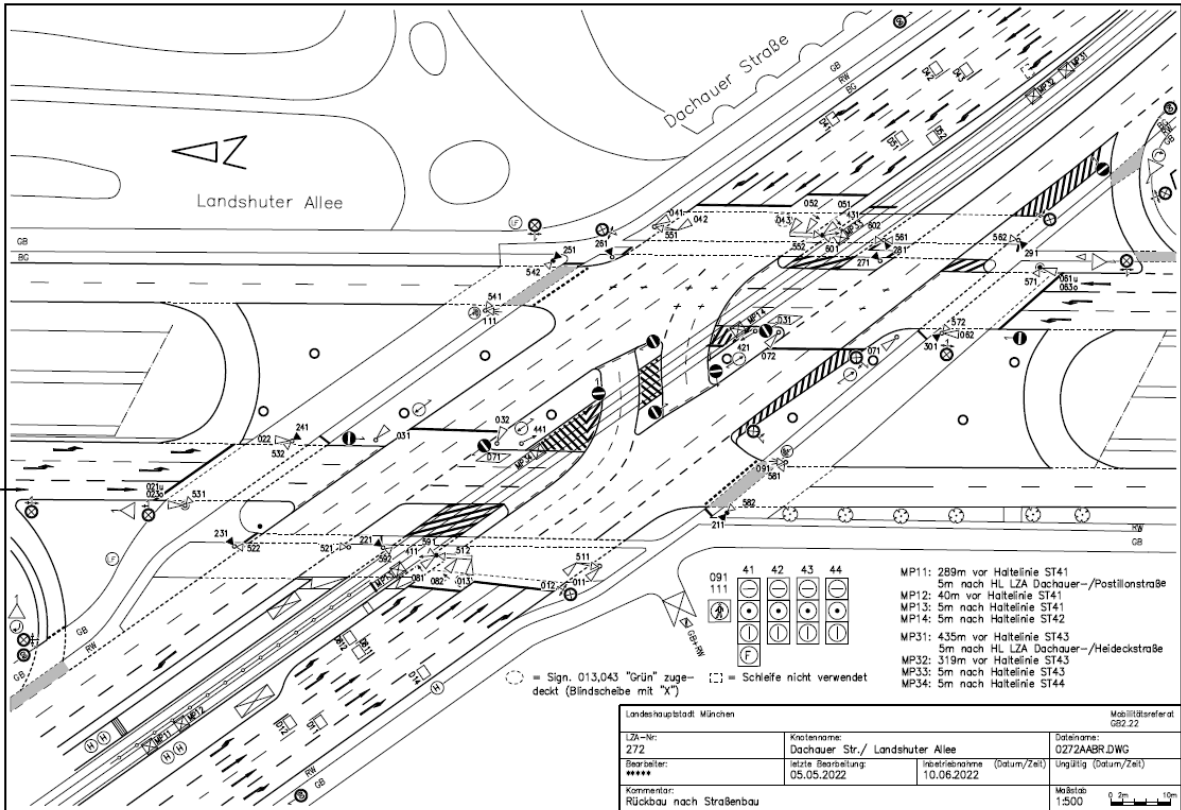
U-Bahn: Linien U3,U6  
Haltestelle Poccistraße

Bus: Linie 62  
Haltestelle Poccistraße

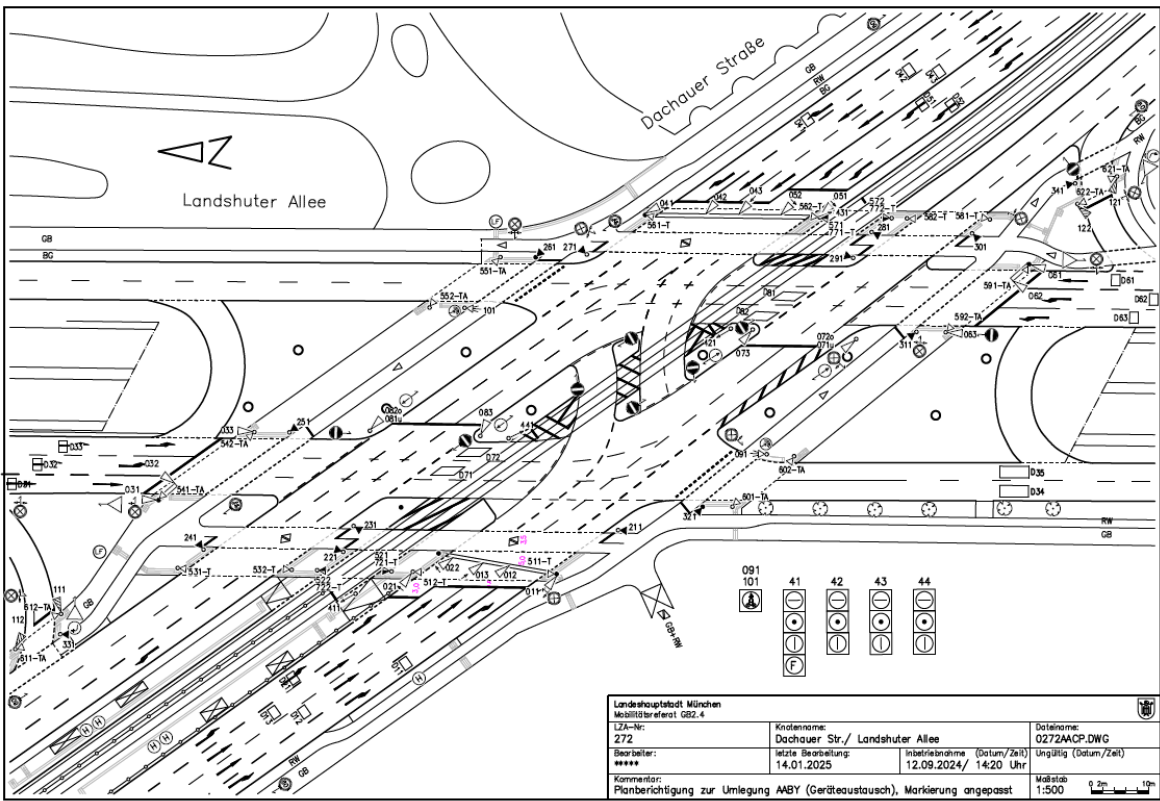
Bus: Linie 132  
Haltestelle Senserstraße



**MÜNCHEN  
UNTERWEGS**



(früherer Zustand, Quelle MOR)



(aktueller Zustand, Quelle MOR)

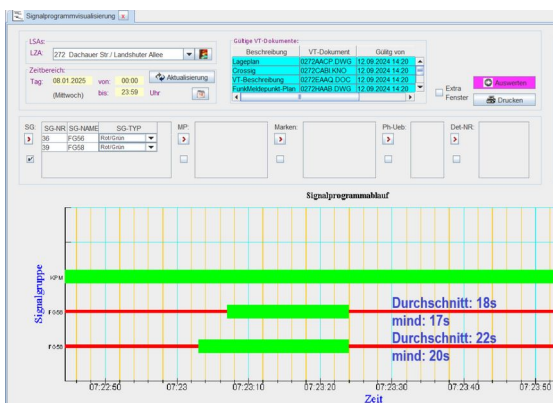


An der von Ihnen thematisierten östlichen Querungsstelle über die Dachauer Straße (im gedrehten Lageplan „oben“) wurde die ehemalige Sperrfläche im Bereich der südöstlichen Dachauer Straße baulich gefasst, so dass diese nun als deutlich größere Aufstellfläche für Fußgänger\*innen genutzt werden kann und sich hierdurch die Gesamtquerungslänge für Fußgänger\*innen etwas reduziert. Hiervon profitiert in besonderer Weise die von Ihnen beispielhaft genannte Querungsbeziehung in Süd-Nord-Richtung. Die übrigen geometrischen Bedingungen blieben weitgehend gleich. Durch die schräg angelegten Querungsstellen ergeben sich auch weiterhin, deutlich längere Querungslängen, als dies eine vergleichbare „im rechten Winkel“ angeordnete Kreuzung haben würde.

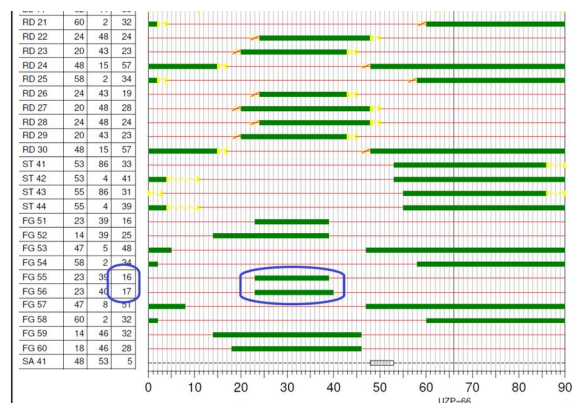
**- Vergleich der Freigabedauer:**

Im Zuge des mit den Umbauarbeiten zeitgleich durchgeführten Austauschs der dortigen Lichtsignalanlage (LSA) wurden die sogenannten Signalgruppenbezeichnungen neu geordnet. Wenn wir im weiteren Verlauf vermeintlich unterschiedliche Bezeichnungen für ein und dieselbe Teilfurt verwenden, so ist es diesem Umstand geschuldet. Wir werden im weiteren Verlauf immer die Teilfurten von Norden beginnend in Richtung nach Süden aufführen und die Signalisierung der Gleisquerung hierbei vernachlässigen. Die nördliche Teilfurt wird somit bei den nachfolgenden Diagrammen immer „zuoberst“ aufgeführt.

Um die Thematik weiter zu „verschlanken“ werden wir uns in unseren nachfolgenden Ausführungen nur auf die morgendliche Hauptverkehrszeit und das in diesem Zeitbereich verwendete Signalprogramm beziehen. Für andere Zeitbereiche gilt jedoch Ähnliches:



(aktuelle Freigabezeitauswertung basierend auf Echtzeitdaten, Quelle MOR)



(früheres Festzeitprogramm als Referenz, Quelle MOR)

Vor dem Austausch wurde die LSA zwar ebenfalls verkehrsabhängig betrieben, jedoch können wir aufgrund der damaligen Steuergerätetechnik keine auf Echtzeitdaten beruhende Auswertung vornehmen. Nach Durchsicht der damaligen Verkehrstechnischen Unterlagen (es wurden hier die minimale und maximale Freigabedauer für die Fußgänger\*innen der nördlichen Teilfurt fixiert), scheint uns jedoch das oben abgebildete Festzeitprogramm hinsichtlich einer Aussage zur resultierenden Freigabedauer der gegenständlichen Querungsstellen als plausibel.

Folgende Freigabezeiten für die gegenständlichen Furten zur morgendlichen Hauptverkehrszeit konnten wir somit ermitteln:

	<b>aktuelle Freigabezeit</b>	<b>bisherige Freigabezeit</b>
<b>nördliche Furt</b>	Ø 18s, mind. 17s	16s

<b>südliche Furt</b>	Ø 22s, mind. 20s	17s
----------------------	------------------	-----

Hinsichtlich des etwas unterschiedlichen Zusammenwirkens der leicht gestaffelten Freigabezeiten, können wir keine signifikanten Auswirkungen auf die Querungssituation erkennen, was uns letztlich auch zu unserer eingangs getroffenen Antwort auf ihre Fragestellung führt.

Derzeit prüfen wir, ob ggf. noch gewisse Verbesserungen für Fußgänger\*innen leistbar sind. Hierbei ist vor allem die Vermeidung von Aufenthalten auf der „kleineren“ Verkehrsinsel im Fokus unserer Betrachtung (ausgehend davon, dass auch zum Freigabebeginn die Querung gestartet wird). Aufgrund der geometrischen Besonderheiten des Verkehrsknotens, sowie spezifischer Anforderungen (wie etwa auch den begrenzten Aufstellflächen im Kreuzungsinnenbereich für aus der Landshuter Allee abbiegende Fahrzeuge und der hierdurch bedingten passgenauen „Dosierung“ dieser Verkehrsbeziehung) sind unsere Freiheitsgrade jedoch deutlich eingeschränkt. Eine Komplettquerung für Fußgänger\*innen in einem Zuge (in Verbindung mit der sich anschließenden Schutzzeit), ist für die allermeisten Querungsstellen nicht erreichbar. Erste Detailbetrachtungen zeigen auch, dass die von uns geprüften Maßnahmen nur durch eine Verlängerung der Signalprogrammumlaufdauer möglich ist und dies folgerichtig wiederum die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer\*innen verlängert, sowie die Koordinierungsmöglichkeit mit anderen LSA dieses Streckenzuges aufkündigt. Auch die Qualität der ÖPNV-Beschleunigung wäre hiervon beeinträchtigt. Eine mögliche Anhebung der Mindestfreigabezeit für die gegenständliche Fußgängerquerung würde auch zu deutlich wahrnehmbaren „Stillstandszeiten“ an der Kreuzung führen, da hiervon keine andere Verkehrsbeziehung profitieren könnte.

Wir bitten um Verständnis, dass wir an der LSA Dachauer Str./ Landshuter Allee bereits an der Leistungsgrenze operieren und somit auch hinsichtlich des Leistungsangebotes für einzelne Verkehrsgruppen eingeschränkt bleiben.

Mit freundlichen Grüßen

GB2.41