

Telefon: 233-39975
Telefax: 233-39977

Kreisverwaltungsreferat
Hauptabteilung III - Straßenverkehr
Abteilung 1 Verkehrsmanagement
Unterabteilung 1 Strategische Konzepte und Grundsatzangelegenheiten
KVR-III/111

Aktionsplan Verdistraße

Empfehlung Nr. 14-20 / E01434 der
Bürgerversammlung Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing
am 25.04.2017
1 Anlage

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 – V 11356

**Beschluss des Bezirksausschusses des 21. Stadtbezirkes - Pasing-Obermenzing
am 08.05.2018**
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Die Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirkes - Pasing-Obermenzing hat am 28.04.2017 die anliegende Empfehlung beschlossen.

Die Empfehlung betrifft einen Vorgang, der nach Art. 37 Abs. 1 GO und § 22 GeschO 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 und § 2 Abs. 4 Satz 1 Bürger- und Einwohnerversammlungssatzung vom Stadtrat bzw. Bezirksausschuss und gemäß § 9 Abs. 4 der Bezirksausschusssatzung vom zuständigen Bezirksausschuss behandelt werden, zu dessen Information Folgendes auszuführen ist:

Die Empfehlung enthält folgenden Antrag:

Die Landeshauptstadt München wird aufgefordert, einen Aktionsplan für die Verdistraße mit folgenden Zielen zu erstellen:

- verkehrstechnische Entlastung mit Reduzierung der Schadstoffemissionen,
- Verbesserung der Verkehrssicherheit,
- Reduzierung des Straßenlärms durch konsequente Geschwindigkeitsüberwachung,
- Optimierung der Ampelschaltungen.

Zu den angesprochenen Punkten wird wie folgt Stellung genommen:

1. Verkehrliche Bedeutung der Verdistraße

Das Straßensystem der Landeshauptstadt München gliedert sich in ein Primär-, ein Sekundär- und ein Tertiärnetz. Das Primärnetz dient in erster Linie dem Ziel der Bündelung starker Kfz-Verkehrsströme des großräumigen und regionalen Ziel-/Quellverkehrs sowie teilweise dem Durchgangsverkehr auf geeigneten bzw. geeignet auszubauenden Straßenzügen zur Entlastung von empfindlichen Wohnbereichen.

Das mit dieser funktionalen Gliederung des Straßenverkehrsnetzes verfolgte Bündelungsprinzip bedeutet, dass Hauptverkehrsstraßen des Primär- und Sekundärnetzes eine entsprechende Verkehrsqualität aufweisen müssen, damit keine Verdrängungen in das untergeordnete Straßennetz, erfolgt.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde beteiligt und äußerte sich wie folgt:

„Die Verdistraße ist eine der wichtigsten Hauptverkehrsstraßen im Münchner Westen und stellt mit der Amalienburgstraße und Menzinger Straße eine Verbindung von der BAB 8 (München-Stuttgart) zur Innenstadt dar. Sie ist deshalb dafür vorgesehen und durch ihre bauliche Gestaltung auch dazu in der Lage, den Verkehr zu bündeln und zur BAB 8 abzuleiten bzw. von der BAB 8 in die Stadt zu führen.

Im aktuellen Verkehrsentwicklungsplan (VEP 2005) ist die Verdistraße folglich als übergeordnete Hauptverkehrsstraße mit einer überregionalen Verbindungsfunktion enthalten und damit dem Primärnetz zuzuordnen. Die Verkehrsbelastung beträgt ca. 30.000 - 32.000 Kfz in 24h und in beiden Fahrtrichtungen.

Seitens des Referates für Stadtplanung und Bauordnung wird keine Möglichkeit gesehen, die Verdistraße zu entlasten. Aufgrund der Lage im umliegenden Hauptstraßennetz ist die genannte Funktion einer "übergeordneten Hauptverkehrsstraße" nicht veränderbar. Auch fehlt jegliche Alternative für diese von Nordwesten nach München hinein führende wichtige Radiale. Derzeit ist weder ein Rückbau möglich, noch ein kapazitätsmäßiger Ausbau der Verdistraße geplant.“

Bezüglich der thematisierten Entwicklung eines Verkehrskonzept München Westen verweist das Referat für Stadtplanung und Bauordnung auf die Ausführungen im Beschluss „Verkehrskonzept München Westen“, der mit der Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 07546 des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.12.2017 umfassend behandelt wurde. Der Stadtratsbeschluss erfolgte gemäß dem Antrag der Referentin unter der Maßgabe mit der Änderung der Ziffer 10 des Antrags der Referentin, dass der Stadtratsantrag-Nr. 880 "Gesamtverkehrskonzept München Westen" aufgegriffen bleibt. Die endgültige Entscheidung hierzu erfolgt zu gegebener Zeit durch die Vollversammlung des Stadtrates.

2. Lärmbewertung

Die Straßenverkehrsbehörden können gem. § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie gem. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO zum Schutz der Wohnbevölkerung unter anderem vor Lärm. Bei den genannten Normen handelt es sich um sogenannte Ermessensvorschriften. Bei der Entscheidung sind die beteiligten Interessen gegeneinander abzuwägen.

Insbesondere bei der Entscheidung über den Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm hat die zuständige Straßenverkehrsbehörde sowohl die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer zu würdigen als auch die Interessen anderer Anlieger in Rechnung zu stellen, ihrerseits von übermäßigem Lärm verschont zu bleiben, der als Folge verkehrsberuhigender Maßnahmen durch die Verlagerung des Verkehrs eintreten kann.

Bei der Prüfung, ob aus Gründen des Lärmschutzes verkehrsregelnde Maßnahmen zu ergreifen sind, ist ein normativ abstrakt festgelegter Lärmpegel nicht vorhanden. Maßgeblich sind vielmehr die konkreten Umstände des Einzelfalls. Dabei kann der Schutz vor Verkehrslärm in der Regel erst dann eingefordert werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung

der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und damit zugemutet werden kann.

Allerdings müssen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen als Mittel der Lärmbekämpfung dort ausscheiden, wo sie die Verhältnisse nur um den Preis neuer Unzulänglichkeiten an anderer Stelle verbessern könnten, die im Ergebnis zu einer verschlechterten Gesamtbilanz führen, etwa weil sie die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs in nicht hinnehmbarer Weise beeinträchtigen oder im Hinblick auf eintretende Änderungen von Verkehrsströmen noch gravierendere Lärmbeeinträchtigungen von Anliegern anderer Straßen zur Folge haben.

Als Orientierungshilfe bei der Verkehrslärmbewertung können dabei die „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)“ herangezogen werden. Direkt an den in der Verdistraße liegenden Fassaden werden die darin aufgeführten Beurteilungspegel erreicht.

Die Straßenverkehrsbehörde kommt allerdings in ihrer Interessenabwägung zu der Einschätzung, dass in der Verdistraße verkehrsbeschränkende Maßnahmen nach den aktuellen Erwägungen, insbesondere wegen der herausragenden Verkehrsbedeutung und ggf. zu erwartender Verdrängungseffekte, nicht verhältnismäßig wäre.

3. Schadstoffbelastung

Das Referat für Gesundheit und Umwelt gab bezüglich der Schadstoffbelastung in der Verdistraße folgende Stellungnahme ab:

„In München werden die Grenzwerte für Feinstaub seit 2012 eingehalten, nicht jedoch diejenigen für Stickstoffdioxid (NO₂). Bei einem Überschreiten von Grenzwerten ist ein Luftreinhalteplan zu erstellen. Für München besteht seit 2004 ein Luftreinhalteplan, der inzwischen sechsmal, zuletzt im Dezember 2015, fortgeschrieben wurde.

Derzeit wird unter Federführung der für die Luftreinhalteplanung zuständigen Regierung von Oberbayern eine 7. Fortschreibung erarbeitet.

Am 18.07.2017 wurde von der Regierung von Oberbayern auf Basis einer Modellrechnung eine Karte mit Straßen (-abschnitten) veröffentlicht, an denen der NO₂-Grenzwert überschritten wird. Dazu zählt auch die Verdistraße.

Wesentliche Ursache für die Überschreitungen des NO₂-Grenzwertes sind die Emissionen des Dieselverkehrs, insbesondere der Diesel-PKW.

Wie seit dem Dieselskandal bekannt, überschreitet eine Vielzahl an Diesel-PKW nach EURO 5 und EURO 6 im Realbetrieb die vorgegebenen Abgasgrenzwerte deutlich.

Vor diesem Hintergrund sind die Grenzwertüberschreitungen an der Verdistraße nicht als lokales Problem, sondern im Kontext der generellen stadtweiten Thematik zu sehen. Lösungsansätze sind daher nicht in einem punktuellen Aktionsplan Verdistraße zu finden, da sie den Verkehr lediglich verdrängen und damit die Situation an anderen Stellen voraussichtlich verschärfen würden.

Vielmehr ist die Lösung wie eingangs ausgeführt, in einer großflächig orientierten Konzeption und in Form einer Fortschreibung des Luftreinhalteplans zu suchen und zu finden. Ziel muss es dabei sein, die Angebote zum Umstieg vom Auto sowie die Zusammensetzung

der Fahrzeugflotte hin zu emissionsarmen Fahrzeugen (E-Fahrzeuge oder Fahrzeuge mit Einhaltung der Emissionswerte im Realbetrieb) zu befördern.“

4. Verkehrssteuerung – Koordinierung der Lichtsignalanlagen

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Kreisverwaltungsreferates arbeiten stets an der Verbesserung der Verkehrsabläufe und des Verkehrsflusses. Dabei sind aber nicht selten Einflussfaktoren zu beachten, welche eine für den Bürger merkliche Optimierung des Verkehrsflusses verhindern.

Zur Erläuterung muss zunächst auf die Komplexität einer Grünen Welle eingegangen werden.

Die Qualität Grüner Wellen wird bestimmt durch technische Kriterien, physikalische Grenzen und räumliche Gegebenheiten, wie zum Beispiel:

- **Abstände der Knotenpunkte**

Die Abstände der Signalanlagen ergeben sich aus dem historisch gewachsenen Straßennetz und sind somit nicht veränderbar. Sie bilden Zwangspunkte, die sich negativ auf die Einrichtung einer Grünen Welle auswirken. Bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h müsste bei der in Spitzenstunden üblichen Umlaufzeit von 90 Sekunden (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 meist kleiner als 300 m. Somit ist eine Koordinierung ohne Berücksichtigung weiterer Parameter bereits aus diesem Grund nur in einer der beiden Fahrtrichtungen eines Streckenzuges möglich.

- **Dauer der Freigabezeiten (Grünzeiten)**

Die Dauer der Freigabezeit ist abhängig von der Verkehrsbelastung, Umlaufzeit, Anzahl von Fahrstreifen, Länge der Abbiegespuren, vorgeschriebenen Mindestgrünzeiten und Schutzzeiten, sowie der erforderlichen Phasenanzahl. Bei gering belasteten Verkehrsknoten reicht eine Zwei-Phasen-Regelung aus (Haupttrichtung - Nebenrichtung). Bei größeren Verkehrsknoten bzw. -belastungen sind jedoch häufig aus Sicherheitsgründen zusätzliche Abbiegephasen erforderlich.

Je mehr Phasen erforderlich werden, desto geringer wird, bei gleichbleibender Umlaufzeit, die jeweils maximal mögliche Freigabezeit - d.h. die Zeit, in der der Knoten überquert werden darf. Dies bedeutet neben längerer Wartezeit vor allem auch eine Reduzierung der Koordinierungsmöglichkeit in eine Grüne Welle.

Umlaufzeit (Periode) der Lichtzeichenanlagen

Die Umlaufzeit einer Lichtzeichenanlage ist die Zeit, welche vom Aufleuchten des Grünlichts eines Signals bis zum Wiederaufleuchten des Grüns des selben Signals verstreicht. Um eine Grüne Welle zu bilden, müssen alle Signalanlagen des betrachteten Streckenzuges mit derselben Umlaufzeit betrieben werden. Bei großen Verkehrsmengen, insbesondere bei starken Abbiegeströmen oder zusätzlichen Phasen des öffentlichen Verkehrs (Bus, Tram), sind längere Umlaufzeiten erforderlich, um die Verkehrsbelastungen bewältigen zu können. Lange Umlaufzeiten führen jedoch zwangsläufig zu langen Wartezeiten.

Daher werden je nach Verkehrsbelastung, Tageszeit, Anlagentyp, Kreuzungsgeometrie und Straßenkategorie unterschiedliche Umlaufzeiten geschaltet, um möglichst allen Anforderungen gerecht zu werden. Grüne Wellen sind daher nur auf Teilstrecken möglich.

In München kommen folgende Umlaufzeiten zum Einsatz:

- 60s: Nachtprogramm bei Kreuzungen und Fußgängerschutzanlagen mit geringer Verkehrsbelastung.
- 70s: Tagesprogramm bei Knotenpunkten mit mittleren Verkehrsbelastungen.
- 90s: Morgen- und Abendprogramm (jeweils richtungsabhängig) bei mittleren bis großen Verkehrsbelastungen.
- 104s: Morgen- und Abendprogramm an stark belasteten Knotenpunkten mit Mehrphasensteuerung.

Verkehrsbelastung (Kfz, Fußgänger)

Um eine ausreichende Leistungsfähigkeit eines signalisierten Knotenpunktes zu erreichen, müssen die Freigabezeiten an die vorgegebene Anzahl von Fahrstreifen, Abbiegespuren und die jeweiligen Verkehrsströme angepasst werden. Hierbei kann es vorkommen, dass die Nebenrichtung trotz niedriger Verkehrsmengen länger freigegeben werden muss, als die Hauptrichtung. Dies gilt z.B. bei mehrspurigen Richtungsfahrbahnen in der Hauptrichtung, aber nur einspuriger Nebenrichtung. Gerade bei mehrspurigen Hauptverkehrsstraßen ergeben sich für querende Fußgänger lange Geh- und Räumzeiten. Die Dauer der Nebenrichtungsphase wird hierbei häufig nicht mehr durch die Fahrzeugbelastung aus der Nebenstraße, sondern durch die gesetzlich vorgeschriebenen Geh- und Räumzeiten für den Fußgängerverkehr bestimmt.

Auslastungsgrad

Eine Grüne Welle funktioniert grundsätzlich nur bis zu einem Auslastungsgrad des Streckenzuges von ca. 80%. Bei höheren Verkehrsbelastungen ist eine Grüne Welle trotz korrekter Koordinierung nicht mehr möglich, da sich während der Rotphase zu viele Fahrzeuge aus der Nebenrichtung an der vorgelagerten Kreuzung aufgestellt haben und diese erst den Streckenzug räumen müssen. Dies führt dazu, dass die Fahrzeuge aus der Hauptrichtung auf diesen Fahrzeugpulk auffahren und somit zum Abbremsen gezwungen werden. Hierdurch kann es vorkommen, dass die Fahrzeuge am Ende des sogenannten Grünbandes der Hauptrichtung den Folgeknoten nicht mehr im selben Umlauf passieren können. Durch die verbleibenden Fahrzeuge wird die Grüne Welle auch für die nachfolgenden Fahrzeugpuls gestört, bis das Verkehrsaufkommen wieder einen Wert erreicht hat, der das Abfließen der Fahrzeuge wieder ermöglicht. Während den Spitzenstunden (morgens und abends) sind die Hauptverkehrsstraßen in München meist deutlich über 80% ausgelastet.

Weitere Faktoren haben zudem zum Teil ebenfalls erhebliche Auswirkungen auf die Koordination bzw. Grüne Welle:

- Parkende bzw. haltende Fahrzeuge in zweiter Reihe.
- Kreuzende Querwellen.
- Verkehrsverhalten (z.B. Einfahren in Kreuzungsbereiche trotz Rückstau).
- ÖPNV- Beschleunigung.

Die Ausführungen zeigen deutlich die Komplexität der Gestaltung einer Grünen Welle auf und relativieren das subjektive Empfinden, dass die Stadt München angeblich über kaum Grüne Wellen verfüge. Es wird versichert, dass bei allen Neuplanungen oder Änderungen grundsätzlich darauf geachtet wird, die zu bearbeitende Lichtzeichenanlage im Rahmen der o.g. technischen und physikalischen Möglichkeiten mit den jeweiligen benachbarten Signalanlagen zu koordinieren (Einbindung in die Grüne Welle).

Die Grüne Welle „GW23 – Verdi- / Amalienburgstraße / Menzinger- / Notburgastraße“ konnte durch die verkehrstechnische Überprüfung in allen 3 Signalprogrammen (P1, P2 und P4) deutlich verbessert werden.

In den Programmen P1 (Schwachlastprogramm) und P2 (Morgenprogramm) wurde ausgeglichen koordiniert. Für das Abendprogramm P4 lag der Focus auf einer ausgeglichenen Koordination mit der Tendenz einer Ost-West Bevorzugung.

Die Betriebszeiten wurden an allen LZA angepasst.

Je nach Signalprogramm konnte durch die Optimierung eine deutliche Verbesserung der Reisezeiten nachgewiesen werden (Fahrtrichtung Ost: rund 10 %, Fahrtrichtung West: bis zu 13 %). Die Qualitätsstufen der Koordination nach HBS konnten in vielen Fällen um 1 bis 2 Stufen verbessert werden.

5. Verkehrssicherheit – Einschätzung der Polizei

Das Polizeipräsidium München gab zur Verkehrssituation in der Verdistrasse folgende Stellungnahme ab:

„Die Unfallsituation in der Verdistrasse ist nach Mitteilung der Polizei in Relation zur Verkehrsbelastung als unauffällig zu bezeichnen.

Die Verdistrasse befindet sich im regelmäßigen Geschwindigkeitsmessprogramm des Polizeipräsidiums München und wird, auch in den Abend- und Nachtstunden, regelmäßig gemessen. So wurden im Zeitraum von 01.01.2017 bis 30.05.2017 bei insgesamt 21 Messungen 528 Fahrzeugführer beanstandet.“

Seitens der Verkehrsbehörde kann ergänzt werden, dass für die Querung der Fußgänger eine weitere Signalanlage zwischen Sarasatestraße und Pfettenstraße in Höhe des Lebensmittelgeschäftes eingerichtet wurde. Weitergehende verkehrssichernde Maßnahmen sind derzeit nicht erforderlich.

6. Fazit

Auf Grund der herausragenden Bedeutung der Verdistraße im Münchener Verkehrssystem und Straßennetz wird nach aktuellen Erwägungen auf absehbare Zeit keine Möglichkeit gesehen, in diesem Bereich verkehrsbeschränkende Maßnahmen zu ergreifen. Verkehrsbeschränkungen auf dieser Hauptverkehrsstraße würden unweigerlich zur Verkehrsverdrängung und zu Ausweichverkehren in das umliegende und dafür nicht geeignete Anwohnerstraßensystem führen. In der Gesamtbetrachtung hat dies großflächig eine erhebliche Verschlechterung der Gesamtsituation zur Folge.

Die Korreferentin des Kreisverwaltungsreferates, Frau Stadträtin Dr. Menges, und der Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung Straßenverkehr, Herr Stadtrat Richard Progl, haben von der Beschlussvorlage Kenntnis genommen.

II. Antrag des Referenten

1. Von der Sachbehandlung als ein Geschäft der laufenden Verwaltung (§ 22 GeschO) wird Kenntnis genommen.
2. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 01434 der Bürgerversammlung des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing am 25.04.2017 ist damit satzungsgemäß behandelt.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 21 der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Der Referent

Scholz

Dr. Böhle
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Wv. bei Kreisverwaltungsreferat - GL 24 zur weiteren Veranlassung.

Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit dem beglaubigten Original wird bestätigt.

An den Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 21

An das Direktorium HA II/BA – BA-Geschäftsstelle West (3x)

An das Polizeipräsidium München

An das Baureferat

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

An das Referat für Gesundheit und Umwelt

V. An das Direktorium - HA II/BA

- Der Beschluss des BA 21 kann vollzogen werden.
- Der Beschluss des BA 21 kann/soll nicht vollzogen werden (Begründung siehe Beiblatt)
- ist rechtswidrig (Begründung siehe Beiblatt)

Es wird gebeten, die Entscheidung des Oberbürgermeisters zum weiteren Verfahren einzuholen.

**VI. Mit Vorgang zurück zum
Kreisverwaltungsreferat HA III
zur weiteren Veranlassung**

Am
Kreisverwaltungsreferat - GL 24