



Dr. Thomas Böhle
Berufsmäßiger Stadtrat

Herrn Stadtrat Tobias Ruff
Frau Stadträtin Sonja Haider
ÖDP-Stadtratsgruppe
Rathaus
Marienplatz 8
80331 München

06.09.2018

**Kreuzung Leopoldstraße/Franz-Joseph-Straße/Martiusstraße:
Fußgängerüberweg auf der Nordseite einrichten**

Antrag Nr. 14-20/ A 03892 der ÖDP vom 12.03.2018, eingegangen am 12.03.2018

Az. D-HA II/V1 6312-6-0038

Sehr geehrte Frau Stadträtin Haider,
sehr geehrter Herr Stadtrat Ruff,

nach § 60 Abs. 9 GeschO dürfen sich Anträge ehrenamtlicher Stadtratsmitglieder nur auf Gegenstände beziehen, für deren Erledigung der Stadtrat zuständig ist.

Ihr an das Kreisverwaltungsreferat gerichteter Antrag hat zum Ziel, an der Lichtsignalanlage (LSA) Franz-Joseph-/Leopoldstraße eine zusätzliche signalgeregelte Quermöglichkeit für Fußgänger auf der Kreuzungsnordseite zu errichten. Dies soll nach Ihren Angaben im Rahmen der Planungen zur Trambahn-Nordtangente berücksichtigt werden.

Das Kreisverwaltungsreferat als Straßenverkehrsbehörde trifft Maßnahmen auf öffentlichem Verkehrsgrund nach den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung. Der Vollzug der Straßenverkehrsordnung ist eine laufende Angelegenheit, deren Besorgung nach Art. 37 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 GO und § 22 GeschO dem Oberbürgermeister obliegt. Eine beschlussmäßige Behandlung der Angelegenheit im Stadtrat ist rechtlich nicht möglich.

Ich erlaube mir daher, Ihren Antrag in Abstimmung mit dem Oberbürgermeister auf dem Schriftwege zu beantworten.

Ruppertstr. 19
80466 München
Telefon: 089 233-45000
Telefax: 089 233-45003

Eine wie von Ihnen angeregte zusätzliche signalgesicherte Querungsmöglichkeit auf der Nordseite der LSA Franz-Joseph-/Leopoldstraße ist unter den gegebenen baulichen Voraussetzungen praktisch ausgeschlossen. Da eine solche Fußgängerfurt nicht nur in Verlängerung der natürlichen Wegebeziehungen sondern auch kreuzungsnah gestaltet sein sollte, ist der Umstand, dass die dafür benötigten Flächen bereits durch bauliche Einrichtungen belegt sind, ausschlaggebend. Vor allem die beiden U-Bahn-Aufgänge und die straßenbegleitenden Radwege längs der Leopoldstraße belegen bereits die Flächen, die auch zur Gestaltung einer praxistauglichen zusätzlichen Fußgängerquerung erforderlich wären.

Ein alternativer - weiter von der Kreuzung abgerückter - Standort einer zusätzlichen signalgesicherten Querungsmöglichkeit über die nördliche Leopoldstraße ist zwar theoretisch denkbar, hätte jedoch folgende Verkehrssicherheitsdefizite:

- Abbiegende Fahrzeugführer hätten zwei kurz nacheinander befindliche Querungsstellen zu beachten (Radfahrer kreuzungsnah, Fußgänger kreuzungsfern). Abbiegende Fahrzeuge gefährden die abgesetzt querenden Fußgänger, da sie die Fußgänger beim Abbiegevorgang nicht im Blickfeld haben und in Annäherung an die Fußgängerfurt bereits beschleunigen. Die Verkehrssicherheit ist damit nicht mehr gewährleistet. Die Richtlinien für Lichtsignalanlagen [RiLSA] geben vor, dass Radfahrer- und Fußgängerfurten vom Rand der parallel verlaufenden Straße wegen des besseren Sichtkontakts möglichst wenig abgerückt werden sollen.

- Er wäre zu weit von der direkten Wegebeziehung abgerückt und würde deshalb erfahrungsgemäß von Fußgängern nicht mehr gut angenommen werden.

- Es wäre deshalb auch davon auszugehen, dass dann weiterhin kreuzungsnah ungesichert gequert würde.

- Eine solche kreuzungsferne Querungsstelle käme wiederum in direkter Nähe der dortigen U-Bahn-Abgängen (Nordseite) zu liegen und könnte dort zu Behinderungen zwischen wartenden Fußgängern und Fahrgästen der U-Bahn führen.

- Diese kreuzungsferne Position der Querungsstelle befände sich zudem im Bereich der dortigen Grundstückszufahrten, was zu weiteren Konflikten führen könnte.

Abseits dieser Ausführungen, die lediglich auf die Schwierigkeiten hinsichtlich der örtlichen Gegebenheiten eingehen, möchte das Kreisverwaltungsreferat darauf hinweisen, dass eine signalisierte Fußgängerfurt auf der Nordseite hinsichtlich der Leistungsfähigkeit eine signifikante Verschlechterung darstellen würde.

Da die querenden Fußgänger von Aufstellfläche zu Aufstellfläche insgesamt eine Strecke von 22 Metern zu bewältigen hätten, bräuchten sie bei der anzusetzenden Geschwindigkeit von 1,2 Metern pro Sekunde ca. 14 Sekunden, um die geforderte Wegstrecke bis zur Hälfte der gegenüberliegenden Fahrbahn zurückzulegen. Die Fußgänger wären an dieser Stelle die Verkehrsteilnehmer mit dem größten Zeitbedarf, d.h., dieser Zeitbedarf würde für alle Verkehrsteilnehmer, die in der selben Grünphase ihre Freigabe erhalten, maßgeblich werden. Dies hätte zur Folge, dass der motorisierte Individualverkehr der Nebenrichtung 6 Sekunden länger Grün bekommt, als er zur zahlenmäßigen Abwicklung der beteiligten Fahrzeuge benötigt.

Darüber hinaus würden sich die Zwischenzeiten erheblich verlängern, denn zwischen einem in der letzten Grünsekunde auf die Furt einfahrenden Radfahrer, der vergleichsweise schnell die andere Seite erreicht, und einem in der letzten Grünsekunde losgelaufenen Fußgänger, der die 22 Meter bedeutend langsamer zurücklegt, besteht ein großer zeitlicher Unterschied. Die Folge wäre, dass die Fahrzeuge, die sich pro Umlauf in der Kreuzungsmitte aufstellen, um aus der Franz-Joseph-Straße nach links in Richtung Norden abzubiegen, erheblich länger auf das Diagonal-Grün warten müssten, das ihnen ein konfliktfreies Abfließen ermöglicht.

Das Problem mit den höheren Zeitbedarfen ist, dass jede Sekunde, die durch die Realisierung dieser Fußgängerfurt zusätzlich benötigt wird, anderen Verkehrsströmen wieder genommen werden müsste, um die Umlaufdauer der Signalanlage konstant zu halten.

Konstante Umlaufzeiten wiederum sind *Grundbedingung* für Grüne Wellen.

Da auch die anderen Verkehrsströme an dieser Kreuzung sehr stark sind, würde eine Reduzierung der Freigabezeiten zugunsten einer nördlichen Fußgängerfurt dazu führen, dass die Fahrzeuge länger als einen Umlauf benötigten, um über die Kreuzung zu kommen. Das Resultat wäre ein Stau, der bei jedem Umlauf anwachsen würde. Würde man zudem zur Entschärfung des zu erwartenden, oben beschriebenen Sicherheitsproblems infolge einer kreuzungsfernen Quermöglichkeit eine zusätzliche, signalgesicherte Halteposition für abbiegende Fahrzeuge realisieren, würde die Leistungsfähigkeit sogar *noch weiter* sinken und damit der Stau noch größer werden.

Zusammenfassend ist aus den genannten Gründen eine zusätzliche signalgesicherte Quermöglichkeit auf der Nordseite der LSA Franz-Joseph-/Leopoldstraße nicht umsetzbar.

Die Realisierung einer zusätzlichen Fußgängerfurt ist auch durch eine bauliche Umgestaltung des Knotenpunkts im Zusammenhang mit dem Bau der Tram-Nordtangente nicht möglich, weil die oben beschriebenen Defizite hinsichtlich Sicherheit und Leistungsfähigkeit dadurch nicht ausgeräumt werden können.

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

Mit freundlichen Grüßen
gez.

Dr. Böhle
Berufsmäßiger Stadtrat