



Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
KVR-HA III/1222-mwe

Datum
28.01.2019

Intelligentere Ampelschaltung an stark belasteten Straßenkreuzungen entlang der Dachauer Straße

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 05593 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 03 – Maxvorstadt
vom 11.12.2018

Sehr geehrte Herr ,
sehr geehrte Damen und Herren des Bezirksausschusses 03,

Ihr Antrag zielt darauf ab, die Ampelschaltungen der Dachauer Straße, zwischen der Seidl- und der Maßmannstraße, hinsichtlich Fahrzeugaufkommen, Verkehrsabhängigkeit und Zwischenzeiten zu prüfen.

Wie Sie aus eigener Erfahrung wissen, stellt der genannten Streckenabschnitt der Dachauer Straße - genauso wie die kreuzenden Straßen in diesem Abschnitt - wichtige Achsen im Stadtverkehr dar. Deren Belastung wird v.a. zu Zeiten des Berufsverkehrs sehr deutlich, wo mancher Verkehrsteilnehmer sein eigenes Fortkommen über alles stellt, teils entgegen der Vorgaben der Straßenverkehrsordnung, so dass auch das Einfahren in die Kreuzungsbereiche trotz stockenden Verkehrs statt findet. Hinzu kommt die Bevorrechtigung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), die sich in diesem Abschnitt durch die Straßenbahnen der Linien 20, 21 und 22 bemerkbar macht und häufig zu Taktfolgen von zwei Minuten führt.

Durch fortlaufende Erneuerungen der Lichtsignalanlagen (LSA) im Stadtgebiet befinden sich in diesem Abschnitt bereits jetzt vollverkehrsabhängige LSA mit ÖPNV-Beeinflussung, die mittels Detektoren das augenblickliche Geschehen an einer Kreuzung erfassen und ihre Signalprogrammbearbeitung entsprechend variieren können. Die Steuerung ist bereits mit höchst möglicher Intelligenz ausgestattet und verfolgt nach dem Primärziel der Verkehrssicherheit das Ziel, die wichtige ÖPNV Beziehung auf der Dachauer Str. zu

begünstigen. Dabei sorgen Detektoren im Straßenbelag auch für die Anpassung der Schaltung an das herrschende Verkehrsaufkommen. Während der Hauptverkehrszeiten gibt es aufgrund der hohen Verkehrsbelastung jedoch keine Spielräume mehr, um Grünzeiten zu verteilen, da die Leistungsfähigkeit des Knotens bereits ausgeschöpft ist.

Die beiden Lichtsignalanlagen Seidl- / Dachauer Straße (2015), Dachauer- / Gabelsbergerstraße und Dachauer- / Maßmannstraße (2017) wurden in den letzten Jahren ausgetauscht.

Bei unserem Projektierungsverfahren werden die örtlich vorherrschenden Verkehrsverhältnisse, der Schutz für Fußgänger und Schulkinder, Verkehrsstärken, die von der Polizei geführte Unfallstatistik, die Belange des ÖPNV und andere verkehrsrelevante Daten besonders berücksichtigt. Die einzelnen Kriterien werden beim Geräte austausch überprüft und auch Anregungen der Bezirksausschüsse in die Überlegungen mit einbezogen.

Das Kreisverwaltungsreferat ist auch während des Betriebs von Lichtsignalanlagen ständig bestrebt, vorhandene Verkehrssteuerungen auf ihre Funktionalität zu überprüfen und Optimierungen durchzuführen. Dies führt jährlich zu einer Vielzahl von Anpassungen und Feinjustierungen.

Durch unsere Qualitätssicherung ist es gewährleistet, dass die Bestimmung der sicherheitsrelevanten Zwischenzeiten immer dem Vier-Augen-Prinzip unterliegt. Eine erneute Prüfung der Zwischenzeiten ist daher nicht erforderlich. Alle LSA in München entsprechen den einschlägigen Richtlinien und Normen.

Das Hauptaugenmerk Ihrer Beobachtungen legen Sie auf die beiden LSA Dachauer- / Gabelsbergerstraße und Dachauer- / Maßmannstraße, deren verkehrssichere Signalisierung für die Verkehrsplaner und -ingenieure eine große Herausforderung darstellt. Nicht nur das hohe Verkehrsaufkommen und die nur 80 Meter von einander entfernt liegenden Kreuzungen spielen an dieser Örtlichkeit eine große Rolle, sondern auch die Bevorrechtigung von Straßenbahnen und der Querungsbedarf von Radfahrern und Fußgängern müssen bei der Planung berücksichtigt werden.

Aufgrund der Nähe der beiden Knotenpunkte, mit den dazwischen liegenden, sehr kurzen Stauräumen, sind die beiden LSA verkehrstechnisch direkt von einander abhängig und ist der Ablauf für Außenstehende nicht immer gänzlich nachvollziehbar. Wegen der relativ hohen Trägheit einer LSA-Schaltung, ist Detektorik kaum geeignet, im Innenbereich dieser Kreuzungen eine Überstauung zu verhindern. Zum Feststellen eines auf einem Detektor stehenden Fahrzeugs bis zur Reaktion werden etwa 4-5 Sekunden benötigt, da sonst beispielsweise bereits langsam fahrende LKW einen Abbruch durch Schalten von Grün nach Rot auslösen würden. Anschließend folgen 3 Sekunden „Gelb“, bevor auf „Rot“ umgeschaltet wird. Leider hat sich das Fehlverhalten etabliert, dass während „Gelb“ und sogar noch während der ersten beiden Rotsekunden weiter in die Kreuzung eingefahren wird. Während dieser bis zu 10 Sekunden können noch ca. 5 Fahrzeuge pro Fahrspur in die Kreuzung einfahren, das entspricht einer Aufstelllänge von etwa 30 Metern.

Dem beschriebenen Fehlverhalten kann mit technischen Mitteln der LSA-Steuerung nicht zuverlässig entgegengewirkt werden. Wegen alleiniger Zuständigkeit der Polizei, kann das Kreisverwaltungsreferat aber auch keine Rotlichtüberwachung anordnen.

Die im Antrag beschriebene Situation des Grün in der Dachauer Straße ergibt sich, wenn beispielsweise eine Tram in Richtung Hauptbahnhof in die Haltestelle „Sandstraße“ einfährt und anschließend die Freigabe der vorher bereits überquerten Maßmannstraße erfolgt. Die Haltestelle der Trambahn befindet sich unmittelbar vor der Gabelsbergerstraße, so dass die LSA nach dem Fahrgastwechsel Freigabe für die Tram zeigen muss. Parallel dazu ist dann am Querschnitt der Dachauer- über die Gabelsbergerstraße „Grün“ zu sehen. Um Verlustzeiten für die Tram zu vermeiden, erhält die Tram bereits zu einem Zeitpunkt ihre Freigabe, an dem der Fahrgastwechsel bei größerem Fahrgastaufkommen oftmals noch nicht komplett abgeschlossen ist.

Zu diesem Zeitpunkt könnte theoretisch auch die Dachauer Str. stadtauswärts über die Gabelsbergerstraße „Grün“ erhalten. Sie bleibt jedoch gesperrt, um den nachfolgenden Stauraum zwischen Gabelsberger- und Maßmannstraße nicht zu überfüllen. Wegen der in den zu beachtenden Richtlinien festgelegten Mindestgrünzeit von 10 Sekunden für Vorfahrtstraßen und dem oben beschriebenen Fehlverhalten würde sonst der Stauraum regelmäßig überfüllt werden. Das Blockieren des Kreuzungsbereichs wird durch unsere Schaltung bewusst vermieden, um für die nachfolgende Freigabe des Verkehrs in die Gabelsbergerstraße den Kreuzungsbereich frei zu halten. Selbstverständlich ist es bedauerlich, das Fehlverhalten einiger zum Nachteil vieler berücksichtigen zu müssen.

Nach Eingriffen durch den ÖPNV muss sich die Verkehrstechnik wieder synchronisieren, damit die Lichtsignalanlagen im Streckenabschnitt wieder eine gemeinsame zeitliche Grundlage für die zugrunde liegende Koordinierung (Grüne Welle) haben. Der Eingriff für die Tram-Bevorrechtigung kann dann bereits zwei bis drei Minuten zurück liegen und im Umfeld keine Trambahn mehr zu sehen sein. Während der Hauptverkehrszeiten erfolgen die Eingriffe der Trambahnen in einer Dichte, welche den koordinierten Ablauf der LSA über längere Zeiträume nicht erreichen lässt.

Wir hoffen, Ihnen mit unseren Ausführungen weiterhelfen zu können und bitten um Verständnis, dass die sehr komplexen verkehrlichen Zusammenhänge für die Verkehrsteilnehmer nicht immer nachvollziehbar sind, jedoch hier keine besseren Lösungen im Sinne der Berücksichtigung aller auftretenden Verkehrsteilnehmergruppen zulassen.

Mit freundlichen Grüßen