



Bezirksausschuss des 17. Stadtbezirkes
Obergiesing
Frau Carmen Dullinger-Oßwald
BA-Geschäftsstelle Ost
Friedenstr. 40
81660 München

**Hauptabteilung I Sicherheit und
Ordnung. Mobilität
Verkehrssicherheit und Mobilität
Verkehrssteuerung
KVR-I/3222**

Ruppertstr. 19
80466 München
Telefon: 089 233-39907
Telefax: 089 233-39920
Dienstgebäude:
Implerstr. 9
lsa-betrieb.kvr@muenchen.de

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
26.03.2020

Verkehrssituation im Umfeld der Tegernseer Landstraße

BA-Antrags Nr. 14-20 / B 07229 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 17 – Obergiesing vom 10.12.2019

Sehr geehrte Frau Dullinger-Oßwald,

zu Ihrem Antrag vom 10.12.2019 möchten wir Ihnen Folgendes mitteilen:

1.) Verlegung der Bushaltestelle X30 ins Mittelplanum der Straßenbahnhaltestelle

Damit der Linienbus X30 überhaupt ins Mittelplanum der Straßenbahnhaltestelle Tegernseer Landstraße gelangen kann, müsste dieser mittels einer separaten Linksabbiegerphase aus seiner Busspur in der Candidstraße ausgeleitet werden. Eine solche zusätzliche Verkehrsphase ist jedoch an der über weite Tageszeiten hinweg ohnehin überlasteten Lichtsignalanlage (LSA) Candid-/ Grünwalder Straße, schlicht nicht mehr leistbar. Dem Antrag kann in soweit auch nicht entsprochen werden.

Zudem wurde in der öffentlichen Sitzung der Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München vom 15.02.2017 ein grundlegender Beschluss zur verkehrlichen Neuordnung der Tegernseer Landstraße getroffen (Beschlussvorlage mit Vorlagen-Nr. 14-20/ V 03073 wurde im Ratsinformationssystem veröffentlicht). Darin wurde auch der Umbau des Straßenraums zugunsten der Aufenthaltsqualität und des nicht motorisierten Individualverkehrs fixiert.

Ein Baustein dieser weitreichenden Maßnahmen betrifft auch den Bereich der LSA Martin-Luther-/ Tegernseer Landstraße. So wurde bereits 2015 im Zuge der damaligen umfassenden Gleiserneuerungsmaßnahmen ein Teil des oben genannten Beschlusses vorab berücksichtigt. Neben einer Neuordnung der dortigen Haltestellen, wurden auch die bis dahin bestehenden

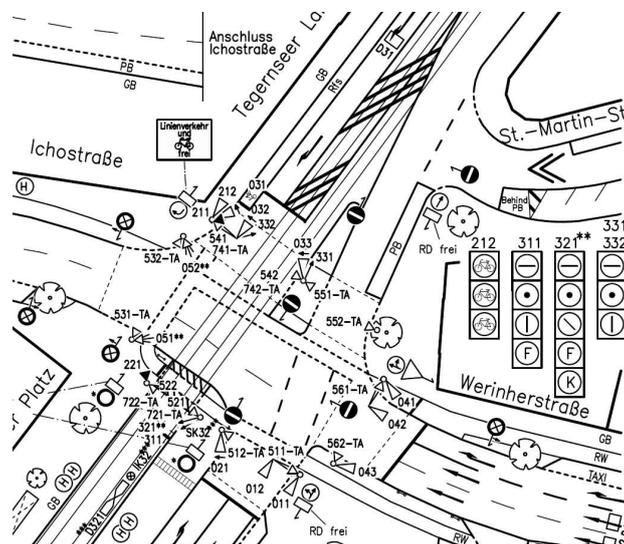
U-Bahn: Linien U3, U6
Haltestelle Poccistraße
Bus: Linie 62
Haltestelle Poccistraße
Bus: Linie 132
Haltestelle Senserstraße

ist und somit eine entsprechende Mindestfreigabedauer nicht unterschritten werden kann. Im Zuge des altersbedingten Austauschs der LSA wurde die Steuerung komplett überarbeitet und an die aktuellen Bedürfnisse, die aufgrund der Knotenpunktgeometrie und diverser Verkehrssicherheitsaspekte leider nicht alle erfüllbar sind, angepasst. Hierbei wird das gegenständliche Rechtsabbiegerhilfssignal auch öfter angesteuert und somit die Leistungsfähigkeit der fraglichen Rechtsabbieger erhöht.

Ein quasi zweispuriges Rechtsabbiegen, unter Legalisierung des Rechtsabbiegens aus der derzeitigen Geradeausspur, birgt immer die Gefahr, dass hierdurch vermeidbare Sichtbehinderungen auf Fußgänger und Radfahrende entstehen. Aufgrund der Komplexität des Knotens und der hohen Wahrscheinlichkeit mit der vorgeschlagenen Variante des quasi zweispurigen Rechtsabbiegens ein zusätzliches Konfliktfeld an der Kreuzung zu schaffen, sehen wir von einem zweispurigen Rechtsabbiegen bei dem der parallele Fußgänger- und Radverkehr zeitgleich Freigabe hat, ab. Eine separate und eigenständige Signalisierung der fraglichen Rechtsabbieger ist an diesem hochbelasteten Knoten nicht mehr leistbar.

Die neue Verkehrstechnik zum Austausch der LSA wurde bereits an das Baureferat angeordnet. Wir gehen davon aus, dass die Umsetzung im Sommer 2020 erfolgen wird.

3.) Mitbenutzung des Straßenbahnplanums in der Tegernseer Landstraße durch den Individualverkehr



Eine Separation der Verkehrsbereiche des Individualverkehrs und der Straßenbahn im Zufluss der LSA Icho-/ Tegernseer Landstraße gab es bereits vor Jahrzehnten. Aufgrund der Umverteilung des begrenzten Verkehrsraums zu Gunsten eines Radfahrstreifens in der Tegernseer Landstraße im Jahr 2004 wurde auch das Gleisplanum im unmittelbaren Kreuzungszufluss vom Individualverkehr mitbenutzt. Da eine Mitbenutzung des Gleisbereiches sich nachteilig auf die Erfordernisse der dortigen ÖPNV-Beschleunigung auswirkt, wurde im Jahr 2013 eine erneute Separation der Verkehrsflächen vorgenommen. Eine erneute Rückänderung der gegenwärtigen Verkehrsflächenaufteilung wird sowohl von der Münchner

Verkehrsgesellschaft (MVG), als auch vom Kreisverwaltungsreferat kritisch betrachtet. Um den ÖPNV auch weiterhin nachhaltig zu stärken, ist eine Mitbenutzung des gegenständlichen Gleisbereiches durch den Individualverkehr abzulehnen.

Sämtliche hier genannten Entscheidungsansätze wurden bereits bei einem gemeinsamen Ortstermin von Bezirksausschuss 17, MVG und Kreisverwaltungsreferat am 09.09.2019 vorgetragen und finden sich auszugsweise auch in einem vom Bezirksausschuss 17 gefertigten Kurzprotokoll.

Mit freundlichen Grüßen

I/32