



Dr. Thomas Böhle
Berufsmäßiger Stadtrat

An die
FDP-BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion

Rathaus Marienplatz 8
80331 München

28.05.2020

Smarte Ampeln auch auf Münchner Straßen

StR-Antrag Nr. 14-20 / 06239 von der BAYERNPARTEI Stadtratsfraktion
vom 20.11.2019, eingegangen am 20.11.2019

AZ: D-HA II/V1 1405-1-0067

Sehr geehrte Damen und Herren,

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

Sie haben Folgendes beantragt:

„Der Stadtrat beschließt ein Pilotprojekt zur Einführung von „smarten“ Ampeln.“

Und als Begründung angeführt:

„In Ingolstadt sollen in wenigen Jahren alle Verkehrsampeln mit moderner Technik zur Vermeidung, bzw. Reduzierung von Staus umgerüstet sein. Die Daten dieser „intelligenten“ Ampeln sollen künftig an Autos übertragen werden und helfen, den Verkehrsfluss zu optimieren. Stehender Verkehr, und damit Lärm und Luftschadstoffe, sollen so vermieden werden. Diese Technik wird in den USA schon länger eingesetzt. Die Vernetzung der PKWs neuerer Baureihen macht es möglich, dass die Informationen der Ampeln direkt in das Cockpit der Autos übertragen werden. Dies ist sicherlich eine sinnvolle Ergänzung der analogen „grünen Welle“.“

Für die Anordnung von Lichtsignalanlagen (LSA/Ampeln) und ergänzende Beschilderung ist das Kreisverwaltungsreferat zuständig.

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

Das Kreisverwaltungsreferat als Straßenverkehrsbehörde trifft Maßnahmen auf öffentlichem Verkehrsgrund – wie verkehrliche Anordnungen zu LSA und den dazugehörigen Markierungen im Kreuzungsbereich - nach den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung (StVO). 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 Schriftweg zu beantworten.

Zu Ihrem Antrag teile ich Ihnen Folgendes mit:

Sie fordern ein Pilotprojekt, die Lichtsignalanlagen der Stadt München mit einer Technik, die zur Vermeidung bzw. zur Reduzierung von Stau beitragen soll, auszustatten. Hierfür wird die Technik eines Ampelphasenassistenten, wie sie in der Stadt Ingolstadt gerade ausgebaut wird, empfohlen.

Die Stadt Ingolstadt nutzt keine Technik in Form von neuartigen Hardware-Komponenten, sondern stellt die programmtechnischen Abläufe sowie aktuelle Daten der Lichtsignalanlagen in geeigneter Form einem Dienstleister zur Verfügung. Ein externer Eingriff in die Steuerung der Anlage erfolgt dabei nicht. Die zur Verfügung gestellten Daten werden dann von diesem externen Dienstleister in einer Simulationssoftware berechnet, aufbereitet, per Mobilfunk an die Fahrzeuge gesendet und als Verkehrsvorhersage-Funktion den Fahrenden angezeigt.

Das Pilotprojekt in Ingolstadt erfüllt in erster Linie die Anforderungen eines einzigen externen Dienstleisters. Für die Stadt München jedoch streben das Kreisverwaltungs- sowie das Baureferat eine Standardisierung der Daten und der Übertragungswege an, um diese herstellerunabhängig zur Verfügung stellen zu können.

Bezüglich dieser Thematik vertritt das Baureferat die Stadt München in einem deutschlandweiten (inkl. Schweiz und Österreich) Städtegremium, die sogenannte „Open Traffic Systems City Association e.V.“ (OCA). Dieses Gremium befasst sich eingehend mit der Entwicklung offener Standards für Lichtsignalanlagen, Verkehrsrechner und Verkehrsleitzentralen insbesondere auch mit der Thematik des standardisierten Informationsaustauschs zwischen den Verkehrsteilnehmern und der Verkehrsinfrastruktur. So wurden bereits einheitliche Datenformate zur Bereitstellung an externe Datenabnehmer festgelegt und normiert. Das Kreisverwaltungsreferat und das Baureferat befassen sich aktuell mit der Umsetzung dieser Datenformate. Ein Projekt, das als Ziel die Realisierung von einheitlichen Datenformaten hat, wurde bereits durch die OCA initiiert.

Gleichzeitig ist die Stadt München an dem von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) initiierten landesweiten Mobilitätsdatenmarktplatz (MDM) beteiligt. Dieser soll zukünftig als zentrale Vermittlungsstelle aller Mobilitätsdaten dienen. Um ein zukunftsfähiges Projekt einer kommunizierenden Ampel zu realisieren, müssen alle hierfür benötigten Daten über diesen Mobilitätsdatenmarktplatz laufen. Der MDM ist als nationaler Zugangspunkt zu Verkehrsdaten bestimmt worden.

Ein einheitliches Datenformat, das ohne Änderungsmaßnahmen an den Lichtsignalanlagen zur Verfügung gestellt werden kann, wird vom Kreisverwaltungsreferat und vom Baureferat als zukünftige und langfristige Lösung für München und darüber hinaus gesehen. So haben die in der Vergangenheit mit BMW und Herstellern von verkehrlicher Infrastruktur durchgeführten Projekte (z. B. ElisaTM) gezeigt, dass der in Ingolstadt verfolgte Ansatz in München mit etwa 1100 Lichtsignalanlagen aufgrund des enormen finanziellen und personellen Aufwandes nicht in einem sinnvollen Zeitraum für einen verkehrlich wirksamen Umfang realisierbar sein wird. Die aktiv von der Stadt München begleiteten Vorhaben befassen sich deshalb primär mit Ansätzen, welche die Möglichkeiten der vorhandenen Feldgeräte und Verkehrszentralen berücksichtigen.

Die Einführung der hier diskutierten Technologie eines Ampelphasenassistenten, oder wie im Antrag genannt „intelligente“ Ampel, wird vom Kreisverwaltungsreferat befürwortet. So wurden bereits entsprechende Projekte durchgeführt und weiterführende Ansätze sind bereits in Zusammenarbeit mit dem Baureferat und dem Planungsreferat in Umsetzung. Aktuell wird im Rahmen des vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) initiierten Projekts „Easyride“ (Stadtratsbeschluss Nr. 14-20 / V 12691) bereits ein Testfeld für autonomes Fahren umgesetzt. Die ersten Testanlagen sollen bis zum Ende der Projektlaufzeit (zum Jahresende 2020) im Münchner Norden aufgebaut und an den bereits erwähnten Mobilitätsdatenmarktplatz angeschlossen werden. Diese Anlagen eignen sich damit für einen Ampelphasenassistenten und werden zudem nach den von der OCA vorgeschlagenen Technologien zu aktuellen Datenübertragungsstandards ausgestattet. Ein weiteres Förderprojekt zur Ausweitung des Testfeldes befindet sich gerade in der Bewerbungsphase und würde bei einer erfolgreichen Bewerbung ab Ende 2020 mit einer Laufzeit von drei Jahren direkt an das Easyride Projekt anschließen. Hier ist geplant das bestehende Testfeld um weitere 30 bis 40 Anlagen zu erweitern.

Die Landeshauptstadt München beteiligt sich somit bereits aktiv an Projekten, wie Sie es vorschlagen. Das Hauptaugenmerk dabei liegt auf deren Nachhaltigkeit, Investitionssicherheit und allgemeiner Zugänglichkeit. Dies kann nur mit entsprechenden technischen Standards erreicht werden. Ein besonderer Beschluss des Stadtrats, solche Projekte anzustreben, ist also nicht nötig.

Ich bitte um Kenntnisnahme der Ausführungen und gehe davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen ist.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Böhle
Berufsmäßiger Stadtrat