



Bezirksausschuss des 13. Stadtbezirkes
Bogenhausen
Herrn Florian Ring
BA-Geschäftsstelle Ost
Friedenstr. 40
81660 München

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

14.07.2020

Luftreinhaltung ohne Schleichverkehr

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 06606 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 13 – Bogenhausen – vom 30.07.2019

Anlage: Übersicht der betroffenen Lichtsignalanlagen

Sehr geehrter Herr Ring,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir kommen zurück auf den o.a. Antrag des BA 13. Wir bitten Sie, die Verzögerungen zu entschuldigen. Insbesondere bedauern wir, dass die ursprünglich vorgesehene persönliche Zusammenkunft aufgrund der Coronakrise letztlich nicht zu Stande kam.

Wie Ihnen bereits vom Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) in seinem Schreiben vom 04.06.2020 ausführlich dargelegt wurde, begann am 08.06.2020 die notwendige Drosselung des Verkehrs auf der Prinzregentenstraße mittels Signalschaltung. In der Pressemitteilung der Rathausumschau vom 04.06.2020 hat die Stadt München die Maßnahmen veröffentlicht und darauf hingewiesen, dass auch die Ampelanlagen in der näheren Umgebung angepasst werden, um Schleichverkehr zu vermeiden.

Vorausgeschickt sei auch, dass die veränderte Ampelschaltung an der Prinzregentenstraße eine Maßnahme der Regierung von Oberbayern zum Gesundheitsschutz der Bevölkerung Münchens ist. Ursache ist die 2018 gemessene zu hohe Schadstoffbelastung an den dortigen Messstellen. Um aufgrund der festgestellten Immissionsbelastung Fahrverbote zu verhindern, wurde die Maßnahme entwickelt und als Maßnahme Nr. LRP7-112 in der 7. Fortschreibung des Luftreinhaltplans der Regierung von Oberbayern verbindlich aufgenommen. Ziel ist die Reduzierung der Verkehrsmenge und damit der Immissionsbelastung in der Prinzregentenstraße. Die Landeshauptstadt ist verpflichtet, diese Maßnahme umzusetzen.

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

Der Stadtrat hatte deshalb bereits mit Stadtratsbeschluss Nr. 14-20 / V 15018 vom 15.05.2019 die Verwaltung beauftragt, Änderung der Lichtsignalanlagenprogramme mit dem Ziel der Reduktion von Schadstoffen in der besonders belasteten Prinzregentenstraße im Rahmen des Luftreinhalteplanes (LRP) der Regierung von Oberbayern vorzunehmen.

Die zu erreichende Verkehrsmenge in der Prinzregentenstraße wurde vom Landesamt für Umwelt (LfU) vorgegeben. Der Ausgangswert einer „durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke“ (DTV) von 34.500 Kfz pro Tag, muss nach den Berechnungen des LfU um 15% verringert werden, um an den Messstellen den Grenzwert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_2$ zu unterschreiten.

In Folge des durch die Coronasituation ab Mitte März stark verminderten Verkehrsaufkommens und der Korrespondenz zwischen der Landeshauptstadt, dem Bayerischen Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz sowie dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie wurde eine zweistufige Anpassung der Zuflussdosierung vereinbart. Die erste Stufe dosiert nun seit dem 08.06.2020 den Verkehr mit einem Zielwert von 7% des Tagesverkehrs.

Wie funktioniert die Dosierung der Prinzregentenstraße?

Um den Kfz-Verkehr auf der Prinzregentenstraße stadteinwärts zu vermindern und die Stauungen auf der Prinzregentenstraße vor die Stadtgrenze, sprich: auf die Autobahn A94 zu verlagern, musste zunächst die Grünzeit der ersten, östlichsten Lichtsignalanlage (LSA) der Prinzregentenstraße verkürzt werden. Da etwa alle 1,8 Sekunden ein Fahrzeug die Haltlinie einer LSA quert, kann berechnet werden, wie viel Grünzeit angezeigt werden kann, um nur eine bestimmte Anzahl von Fahrzeugen in die Prinzregentenstraße einfahren zu lassen.

Diese Reduzierung des Verkehrs führt dazu, dass die „Grüne Welle“ (GW) im weiteren Verlauf der Prinzregentenstraße stadteinwärts auch tagsüber und zu den Spitzenverkehrszeiten wieder funktionieren kann. GW verlieren ihre Funktion ab Verkehrsbelastungen von 85 Prozent und mehr.

Nicht zu verhindern ist, dass die GW am Prinzregentenplatz und an der Ismaninger Straße durch häufige Eingriffe der dortigen Bus- und Tramlinien unterbrochen wird. Am Prinzregentenplatz befahren drei Buslinien im 10-Minuten-Takt die Kreuzung, an der Ismaninger Straße greifen eine Bus- sowie eine Tramlinie im selben Takt in die LSA-Steuerung ein. Auch wenn die beiden LSA immer wieder versuchen, in die richtige Lage für eine GW zurück zu kommen, gelingt dies aufgrund der häufigen Eingriffe nur selten, weshalb im Bereich dieser LSA die GW regelmäßig unterbrochen wird, Kfz also zum Halten kommen.

Hinzu kommt, dass vom Leuchtenbergring in die Prinzregentenstraße einbiegender Verkehr auch bei funktionierender GW immer am Prinzregentenplatz zum Stehen kommt. Die Koordination zielt auf den über die Prinzregentenstraße und deren Verlauf zufließenden Verkehr, nicht auf in die Prinzregentenstraße einbiegenden Verkehr. Beide Verkehre am Prinzregentenplatz gleichzeitig zu koordinieren, ist nicht möglich.

Die Mitarbeitenden der Fachabteilung des KVR beobachten die Verkehrssituation in der Prinzregentenstraße engmaschig. Hierbei wurden noch kleinere Optimierungen und Anpassungen

an die neue Verkehrssituation vorgenommen, welche die eben beschriebenen Verkehrsabläufe unterstützen. In der Prinzregentenstraße sind seither stadteinwärts keine durch LSA und Überlastung bedingten Stauungen zu beobachten. Selbstverständlich verursachen in zweiter Reihe haltende Fahrzeuge und sich nicht an Linksabbiegeverbote haltende Fahrzeuglenkende immer wieder Probleme und verursachen kurzzeitig kleinere Stauungen.

An dieser Stelle lohnt es sich, den Begriff „Stau“ verkehrstechnisch zu definieren: Wartende Fahrzeuge vor einer roten Ampel bedeuten keinen Stau. Erst Fahrzeuge, die vor Rot zum Stehen kommen und in der nächsten Grünphase nicht über die Ampel fahren können, bedeuten Stau. Stau beginnt also erst, wenn die Grünphase nicht mehr ausreicht, den vor einer LSA bereits auf Grün wartenden Verkehr zu bewältigen.

Wie werden Schleichverkehre im direkten Umfeld der Prinzregentenstraße vermieden?

Durch Dosierung am Vogelweideplatz wird die „normale“ Verkehrsmenge in Richtung der Einsteinstraße quasi „eingefroren“. Es wird so viel Grünzeit gegeben, wie dieses normale Verkehrsaufkommen benötigt, um die LSA zu passieren. Somit wird eine zusätzliche Verlagerung des Verkehrs auf die parallele Einsteinstraße verhindert. Nach dem selben Prinzip wird an der Kreuzung Eggenfeldener- / Weltenburger Straße vorgegangen, um zusätzliche Verkehrsmengen nördlich der Prinzregentenstraße zu vermeiden. Auch an der LSA Einstein- / Grillparzerstraße wird Verkehr von Süden in Richtung der Prinzregentenstraße dosiert.

Die Beobachtungen der Fachabteilung ergaben, dass der nach München strömende Verkehr hierdurch hauptsächlich auf der BAB A94 im Stau steht, der weitere Verkehrsfluss ab der Stadtgrenze in etwa dem Ausgangszustand entspricht. Rückstauungen in der Grillparzerstraße vor der Einsteinstraße halten sich in Grenzen und reichen nicht über den Haidenauplatz hinaus.

Das Ziel, zusätzlichen Schleichverkehr über die direkt anliegenden Straßen zu vermeiden, wurde weitgehend erreicht.

Die Verkehrszahlen:

Wegen der durch Corona veränderten Verkehrszahlen ist ein belastbarer Vergleich zwischen Ausgangs- und Zielgröße nicht möglich. Die von den LSA gelieferten Zählwerte der Induktionsschleifen geben jedoch Anlass, anzunehmen, dass die Zielvorgaben der LSA-Steuerung erreicht worden sind. Nachdem vor allem der Anteil täglicher Freizeit-, Veranstaltungs- und Messeverkehre aktuell noch nicht gegeben ist, die Nachhaltigkeit von Homeoffice, Auswirkungen von Kurzarbeit und veränderter Verkehrsmittelwahl nicht wirklich bezifferbar sind, muss über einen längeren Zeitraum abgewartet werden, wie sich die Verkehrszahlen entwickeln, um nachhaltige Aussagen treffen zu können.

Nachdem der Start der Zuflussdosierung in eine Ferienwoche fiel, die zusätzlich einen Feiertag und einen Brückentag umfasste, stehen derzeit nur die Verkehrszahlen der vier Wochen vom 15.06. bis 10.07.2020 zur Verfügung. Erkennbar ist, dass der Zielwert der Verkehrsreduzierung getroffen zu sein scheint, berücksichtigt man die nach wie vor verminderten Freizeit-

und Veranstaltungsverkehre. Nach den vorliegenden Zahlen bewegt sich die Verkehrsreduzierung an Werktagen im Bereich von ca. 10%. Für statistisch verwertbare Aussagen ist die Stichprobe aus der kurzen Zeitspanne noch zu klein.

Verbesserungen & Evaluation:

Die neue Verkehrssituation in und um die Prinzregentenstraße befindet sich derzeit in einer immer noch dynamischen Einschwingphase. Individuen wählen Routen, biegen heute so und morgen anders ab, um die für sie optimalen Wege, aber auch Tageszeiten zu suchen. Auch die Wahl anderer Verkehrsmittel, als das Kfz, bedarf einer Anlaufzeit und Erfahrungsphase:

Unter diesen Umständen verbietet es sich fachlich, das Steuerungsverfahren an sehr volatile Eingangsgrößen und auf Einzelbeobachtungen beruhende Ereignisse anzupassen. Die aktuell geringe Abweichung vom Zielwert nach oben lässt sich mit fehlenden Freizeit-, Veranstaltungs- und Messeverkehren erklären. Daher erscheint aktuell keine Änderung des Steuerungsverfahrens nötig.

Die engmaschige Begleitung durch die Fachdienststelle, aber auch die dankenswerte freiwillige, außervertragliche Beobachtung durch das planende Ingenieurbüro „gevas humberg & partner“ führte zu kleineren Feinjustierungen an der Grünen Welle in der Prinzregentenstraße. Einzig die GW der Prinzregentenstraße könnte nach derzeitigem Stand weiter verbessert werden, indem die Beschleunigung der Busse und Trambahn an Prinzregentenplatz und Ismaninger Straße deaktiviert wird. Eine derartige Bevorzugung des motorisierten Individualverkehrs auf Kosten des ÖPNV wäre ein fatales Zeichen in Zeiten der beabsichtigten Verkehrswende und steht außer Frage.

Mit weiterer Beobachtung der Verkehrszahlen und einer statistisch verwendbaren Datenbasis kann daran gedacht werden, die täglichen Einsatzzeiten der Zuflussdosierung je nach Bedarf zu variieren. Wochentags findet die Zuflussdosierung jeweils in der Zeit von 06:00 und 19:00 Uhr statt. Hierbei könnte auch an eine Automatisierung mit dem Tool der Lastabhängigen Programmwahl (LAPW) gedacht werden. Diese Tool ist ebenfalls Bestandteil einer weiteren aktuell in Umsetzung befindlichen Maßnahme des LRP.

Die Evaluation der Wirkungen der Zuflussdosierung und deren Übertragbarkeit auf weitere Straßenabschnitte mit grenzwertüberschreitenden NO_x-Belastungen (Maßnahmenpaket LRP7-113) wird derzeit zur Ausschreibung vorbereitet. In diesem Zusammenhang beabsichtigen wir auch, Erkenntnisse über die Reisezeiten der „normalen“ und der zuflussdosierten Situationen zu gewinnen, um die Eindrücke der Fahrzeugführenden zu ihren Reisezeitverlusten objektivieren zu können. Ein derartiger Vergleich ermöglicht dann eine Aussage, ob sich die auf der BAB A94 bis zur Ismaninger Straße im Stau verbrachte Zeit insgesamt verlängert hat oder sie mit der Zuflussdosierung an einem der Stadt vorgelagerten Ort, sprich: der BAB A94, verbracht wird. Die Evaluation wird nicht vor Ende 2021 abgeschlossen sein.

Andere Möglichkeiten der Verkehrsreduzierung in der Prinzregentenstraße:

Möglichkeiten der Verkehrsreduzierung, nicht jedoch der Verflüssigung des Verkehrs in der Prinzregentenstraße wären der Entfall von Fahrspuren z.B. zugunsten von Busspuren,

Fahrradstreifen oder gar Parkflächen.

Alle diese Möglichkeiten bieten durch ihre statische Ausprägung kaum Möglichkeiten zur Anpassung. Sie werden auch die geforderte Zielgröße nicht erreichen können. Lediglich die LSA-Steuerung kann im Laufe der Zeit sekundenfein und in ihrer zeitlichen Ausdehnung über den Tagesverlauf an sich verändernde Verkehrs- und Umweltbelastungssituationen angepasst werden.

Zwischenfazit und Sachstand nach fünf Wochen Zuflussdosierung:

- Die Verflüssigung des in der Prinzregentenstraße stadteinwärts fließenden Verkehrs wurde nach unseren Erkenntnissen erreicht.

Dies wird auch durch Auswertung der Fahrzeiten städtischer Linienbusse unterstrichen. Eine Auswertung der Linie 100 zeigt, dass die Fahrplanabweichungen in der morgendlichen Hauptverkehrszeit zwischen Prinzregentenplatz und Königinstraße von von ca. 4 bis 5 Minuten, auf Werte unter einer Minute zurückgegangen sind. Unter den Voraussetzungen flüssigen Verkehrs entfällt damit auch der Bedarf einer separaten Busspur, da die Busse nicht mehr von aufgestauten Kfz behindert werden.

- Der Stau in der Prinzregentenstraße wurde auf die BAB A94 in den Außenbereich vor der Stadtgrenze verlagert.

Auch dies unterstreicht eine Auswertung der MVG, die zwischen der BAB Einfahrt der Weltenburger Straße und der LSA Einstein- / Truderinger Straße auf den Linien 149 und X30 in eben diesem Stau nunmehr etwa 3-5 Minuten an Fahrzeitverlust erleidet. Der unvermeidliche Stau findet also im „geplanten“ Bereich statt. Hier könnte mit einer Busspur Abhilfe geschaffen werden, ohne den Kfz-Verkehr zusätzlich zu belasten. Um Abhilfe zu schaffen, stehen wir derzeit in engem Kontakt mit der MVG, um Lösungen zu finden.

- Offensichtliche Verbesserungsmöglichkeiten im Sinne der Wünsche von Autopendler*innen sind aktuell nicht erkennbar.
- Aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie sind die Verkehrszahlen mit der zugrunde gelegten Ausgangssituation nicht vergleichbar. Auch hier muss einige Zeit abgewartet werden, wie sich der Pandemieeinfluss weiter entwickeln wird.
- Die Vorbereitung zur Ausschreibung der Maßnahme Nr. LRP7-113 des LRP „Intelligente Verkehrssteuerung: Untersuchung von Möglichkeiten zur Regulierung des Verkehrsaufkommens in der Prinzregentenstraße sowie Bewertung der Übertragbarkeit von Erkenntnissen auf weitere Straßenabschnitte mit grenzwertübersteigenden Stickoxidbelastungen“ befindet sich derzeit in Arbeit. Die Vergabe soll im Herbst 2020 erfolgen.

Das Kreisverwaltungsreferat beobachtet das Verkehrsgeschehen im Bereich der Prinzregentenstraße weiterhin engmaschig, interpretiert das Zahlenmaterial, sobald aussagekräftige Datenmengen vorliegen und steht selbstverständlich in engem Kontakt mit dem für die

Luftreinhalte federführenden Referat für Gesundheit und Umwelt, um sinnvolle, planbare Anpassungen der Maßnahme durchzuführen, wenn Grundlagen und Anlass dazu gegeben sind.

Vorerst bleibt abzuwarten, wie sich das Verhalten der am Verkehr Teilnehmenden entwickeln wird. Die Maßnahme wurde gut geplant und umgesetzt. Sie erreicht das Ziel der Verkehrsverflüssigung und Reduzierung des DTV im innerstädtischen Bereich, vor allem auch im Bereich der Umwelthotspots der Prinzregentenstraße.

Das Kreisverwaltungsreferat wird weiterhin - in enger Zusammenarbeit mit dem Ingenieurbüro und im Rahmen des signaltechnisch und rechtlich Zulässigen - den „Schleichverkehr“ durch Bogenhausen so gering wie möglich halten.

Ihrem Antrag wird damit weitgehend entsprochen.

Sollten Sie nach wie vor die Funktionsweise des Steuerungsverfahrens bei einem Präsenztermin erörtern wollen, bitten wir Sie um Nachricht.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

KVR-I/3