



Bezirksausschuss des 8. Stadtbezirkes
Schwanthalerhöhe
Frau Sibylle Stöhr
BA-Geschäftsstelle Süd
Meindlstr. 14
81373 München

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
07.01.2021

**Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen
an der Kreuzung Theresienhöhe - Hans-Fischer-Straße**

BA-Antrags-Nr. 20-26/ B 00897 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 08 – Schwanthalerhöhe vom 13.10.2020

**Veränderung der Schaltzeiten der Bettelampel
an der Kreuzung Theresienhöhe - Hans-Fischer-Straße**

BA-Antrags-Nr. 20-26/ B 00898 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 08 – Schwanthalerhöhe vom 13.10.2020

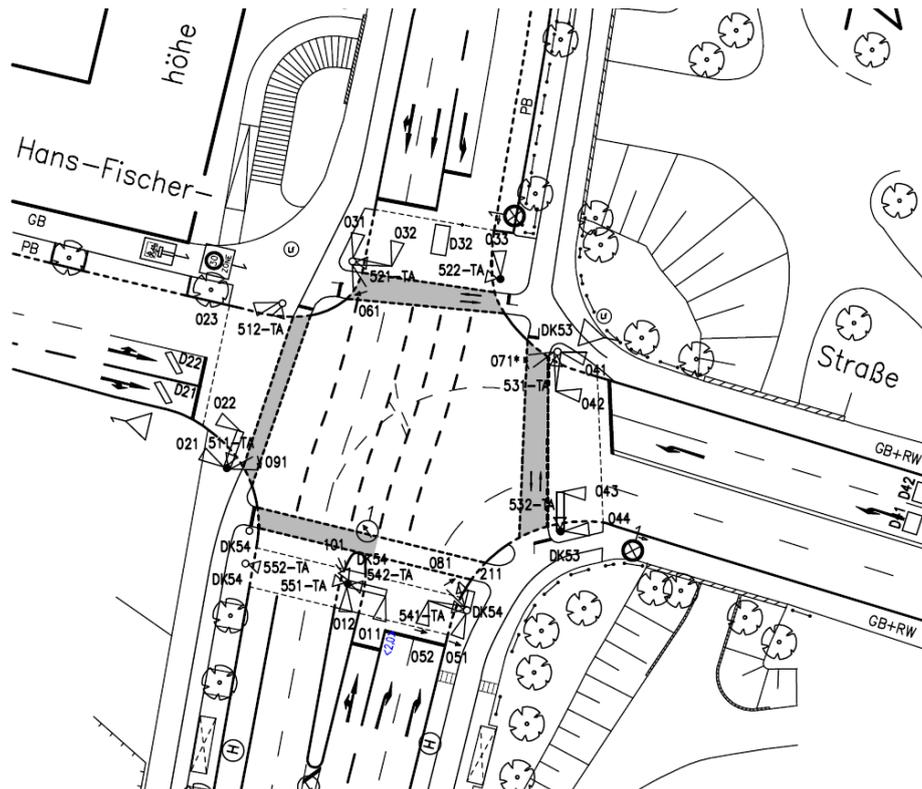
Sehr geehrte Frau Stöhr,

zu Ihren Anträgen vom 13.10.2020 möchten wir Ihnen Folgendes mitteilen:

Die Lichtsignalanlage (LSA) Hans-Fischer-Str./ Theresienhöhe hat als bestimmendes Merkmal eine sehr starke Übereck-Beziehung zwischen der östlichen Hans-Fischer-Straße und der südlichen Theresienhöhe. Diese Fahrbeziehung wird auch von der Buslinien L62 in dichter Taktfolge befahren. Die Fußgänger-/Radfurten, welche diese starke Übereck-Beziehung queren, sowie die Ausfahrt aus der westlichen Hans-Fischer-Straße, werden aus Gründen der Leistungsfähigkeit derzeit nur auf Anforderung freigegeben. Aktuelle Auswertungen und Auswertungen noch vor Beginn der Corona-Pandemie zeigen, dass - je nach betrachtetem Zeitraum - nur in etwas mehr als der Hälfte aller Signalläufe ein Freigabewunsch für die fraglichen Furten ausgelöst wird. Somit stehen für die leistungskritische Übereck-Beziehung im Schnitt deutlich längere Freigabezeiten zur Verfügung.

1. Roteinfärbung von Radfurten

Gerne kommen wir Ihrer Anregung nach und werden für alle relevanten Radfurten eine Roteinfärbung vorsehen. Eine entsprechende Anordnung wurde bereits erteilt. Bis zur Umsetzung bitten wir Sie noch um Geduld (siehe hierzu auch Punkt 2).



Ausschnitt aus angeordnetem Lageplan

2. zusätzliche Gelbblinker

Rechtsabbieger aus der südlichen Theresienhöhe in die östliche Hans-Fischer-Straße werden im Bestand zweispurig geführt und müssen somit gemäß den geltenden Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA 2015) auch in einer separaten Rechtsabbiegephase geführt werden. Ein wie von Ihnen angeregter Gelbblinker ist somit im Bestand nicht erforderlich.

Hilfssignalgeber, wie der von Ihnen angeregte Gelbblinker, sollen gemäß RiLSA „... *nur sparsam verwendet werden, um den Warneffekt des gelben Blinklichts nicht durch zu häufige Anwendung abzunutzen*“.

Gelbblinker werden deshalb durch das Mobilitätsreferat in der Regel auch nur an weit abgesetzten, schlecht einzusehenden Fußgänger-/Radfurten, oder in besonderen Verkehrssituationen angeordnet. Die LSA Hans-Fischer-Str./ Theresienhöhe ist im Bestand hingegen sehr übersichtlich gestaltet und alle Fußgänger-/Radfurten sind uneingeschränkt einsehbar. Aus diesem Sachverhalt heraus, kann das Mobilitätsreferat derzeit der Anbringung zusätzlicher Gelbblinker für andere Fahrbeziehungen, nicht zustimmen.

Ein bereits existierender Gelbblinker an der südlichen Fußgänger-/Radfurt über die Theresienhöhe hat seine Ursache in einer weitergehenden Differenzierung zwischen der Anforderung eines Fahrzeugs aus der westlichen Hans-Fischer-Straße und einer Anforderung von Fußgänger*innen/ Radfahrer*innen, welche die südliche Theresienhöhe queren möchten. Wir werden hierzu noch unter Punkt 5 näher darauf eingehen.

In diesem Zusammenhang möchten wir Sie auf eine vsl. Mitte 2021 beginnende längerfristige Hochbaumaßnahme hinweisen, durch welche sich die Verkehrsführung im südlichen Zulauf zur LSA Hans-Fischer-Str./ Theresienhöhe fundamental ändern wird.



Ausschnitt aus Lageplan zu Bauphase 1 (Lageplan um 90° gekippt)

Wie Sie dem Lageplan entnehmen können, wird sich die Aufstellfläche für den von Süden kommenden Fahrverkehr (Lageplan um 90° gekippt), welcher die Theresienhöhe in gerader Linie folgen bzw. nach links in die westliche Hans-Fischer-Straße abbiegen möchte, deutlich verkürzen. Aufgrund der dortigen Fahrzeugmengen kann somit diese Verkehrsbeziehung (Geradeaus-Linksabb) nicht mehr mit dem dann verbleibenden Fahrspurrest abgewickelt werden. In letzter Konsequenz muss somit eine Rechtsabbiegespur aufgegeben werden. Da jedoch mit nur mehr einer einzigen Rechtsabbiegespur der massive Rechtsabbiegeverkehr mit dem herkömmlichen Steuerungskonzept nicht mehr bewältigt werden kann, musste eine komplett geänderte Verkehrssteuerung an der LSA Hans-Fischer-Str./ Theresienhöhe entwickelt werden. Hierzu wird es auch erforderlich, die Fußgänger-/ Radfurt über die östliche Hans-Fischer Straße parallel mit dem gesamten Fahrverkehr, aus der südlichen Theresienhöhe kommend, frei zu geben. Um dann v.a. die rechts abbiegenden Fahrzeugführer auf die geänderte Verkehrsführung hinzuweisen, werden entsprechende Vorhinweise und zusätzliche Gelbblinker installiert. Wir sind in diesem Zusammenhang auch mit dem Baureferat in Verbindung getreten und haben um bevorzugte Umsetzung der oben genannten Roteinfär-

bung der Radfurten gebeten.

3. fehlendes Signalanfordern-Schild

Sämtliche Anforderungsdrücker an der LSA Hans-Fischer-Str./ Theresienhöhe verfügen über einen entsprechenden Aufdruck („Bitte Berühren“, „Bitte Drücken“, etc.), welcher augenfällig darauf hinweist, dass eine Aktion durch den Verkehrsteilnehmer erforderlich ist, um eine Umschaltung auszulösen. Zusätzliche Hinweisschilder, wie das von Ihnen genannte, sind somit entbehrlich und gemäß Baureferat inzwischen auch kein Standard mehr. Gegebenenfalls noch existierende Hinweisschilder werden deshalb nicht erneuert und spätestens mit dem Austausch der LSA entfernt. Das von Ihnen genannte Hinweisschild kann somit vorerst verbleiben, wird aber nicht durch zusätzliche Hinweisschilder ergänzt.

4. „Bettelampel“ über die östliche Hans-Fischer-Straße

Wie bereits in unserer Einleitung zu Beginn dieses Schreibens erläutert, gibt es gute Gründe, warum wir uns für eine selektive Betrachtung dieser Fußgänger-/Radfurt entschieden haben. Dass diese spezielle Schaltungsvariante (Teilanforderung von einzelnen Furten) relativ selten angeordnet wird, zeigt auch, wie bewusst das Mobilitätsreferat die Bedürfnisse der Fußgänger*innen/ Radfahrer*innen wahrnimmt. Allerdings haben wir auch immer die Gesamtsituation auf ihre verkehrstechnischen Notwendigkeiten zu prüfen und dabei auch andere, zum Teil konkurrierende, Zielvorgaben zu beachten (u.a. Grüne Welle, ÖPNV-Beschleunigung, Leistungsfähigkeit, u.s.w.).

Zusammenfassend sehen wir das derzeit verwendete Steuerungskonzept für die LSA Hans-Fischer-Str./ Theresienhöhe als durchaus ausgewogen und verhältnismäßig an.

5. „Bettelampel“ über die südliche Theresienhöhe

Auch für diese Fußgänger-/Radfurt gelten im Wesentlichen unsere Ausführungen zu Punkt 4. Eine bislang für diese Furt angewandte weitergehende Differenzierung zwischen der Anforderung eines Fahrzeugs aus der westlichen Hans-Fischer-Straße und einer Anforderung von Fußgänger*innen/ Radfahrer*innen, welche die südliche Theresienhöhe queren möchten, werden wir versuchsweise aufheben. Somit wird es zukünftig auch bei alleiniger Aktivierung der Anforderung durch Fahrzeuge aus der westlichen Hans-Fischer-Straße, immer auch zeitgleich eine Freigabe für die parallele Fußgänger-/Radfurt über die südliche Theresienhöhe geben. Der dortige Gelbblinker, welcher bislang rechts abbiegende Fahrzeugführer aus der westlichen Hans-Fischer-Straße auf den Vorrang der „zugeschalteten“ Fußgänger-/Radfurt hinweist, bleibt zunächst erhalten, um Gewohnheitseffekten vorzubeugen.

Eine entsprechende Anordnung wurde bereits erteilt. Die Umsetzung erfolgt in Kürze.

6. anwohnerfreundliche Schaltung am Wochenende

Die von Ihnen genannte relativ kurze Freigabedauer für die aus der westlichen Hans-Fischer-Straße ausfahrenden Fahrzeuge ergibt sich aufgrund eines an Wochenenden verwendeten Signalprogramms mit kürzerer Umlaufzeit (entsprechend kürzere Wartezeiten), sowie der unter Punkt 5 genannten weitergehenden Differenzierung zwischen der Anforderung eines Fahrzeugs aus der westlichen Hans-Fischer-Straße und einer Anforderung von Fußgänger*innen/ Radfahrer*innen, welche die südliche Theresienhöhe queren möchten.

Durch die unter Punkt 5 genannte probeweise Aufhebung der differenzierten Betrachtung der Anforderungsquellen, kommen somit die längeren Mindestfreigabezeiten der Fußgänger*innen zum Tragen, wovon letztlich auch der ausfahrende Fahrverkehr seinen Nutzen ziehen kann. Wir gehen davon aus, dass dieser Lösungsansatz im Sinne Ihres Antragspunktes ist.

Wir bitten abschließend auch um Verständnis, dass die komplexen Zusammenhänge oft keine anderen Lösungsansätze zulassen.

Mit freundlichen Grüßen

GB 2-2.2
