



Bezirksausschuss des 10. Stadtbezirkes
Moosach
Herr Wolfgang Kuhn
BA-Geschäftsstelle Nord
Ehrenbreitsteiner Str. 28 a
80993 München

80313 München
Telefon:
Telefax: |
Dienstgebäude:
Implerstr. 9
|

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
27.08.2021

Grünphase der Ampelschaltung für Fuß- und Radverkehr am Wintrichring verlängern

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 02802 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 10 - Moosach vom 26.07.2021

Sehr geehrter Herr Kuhn,

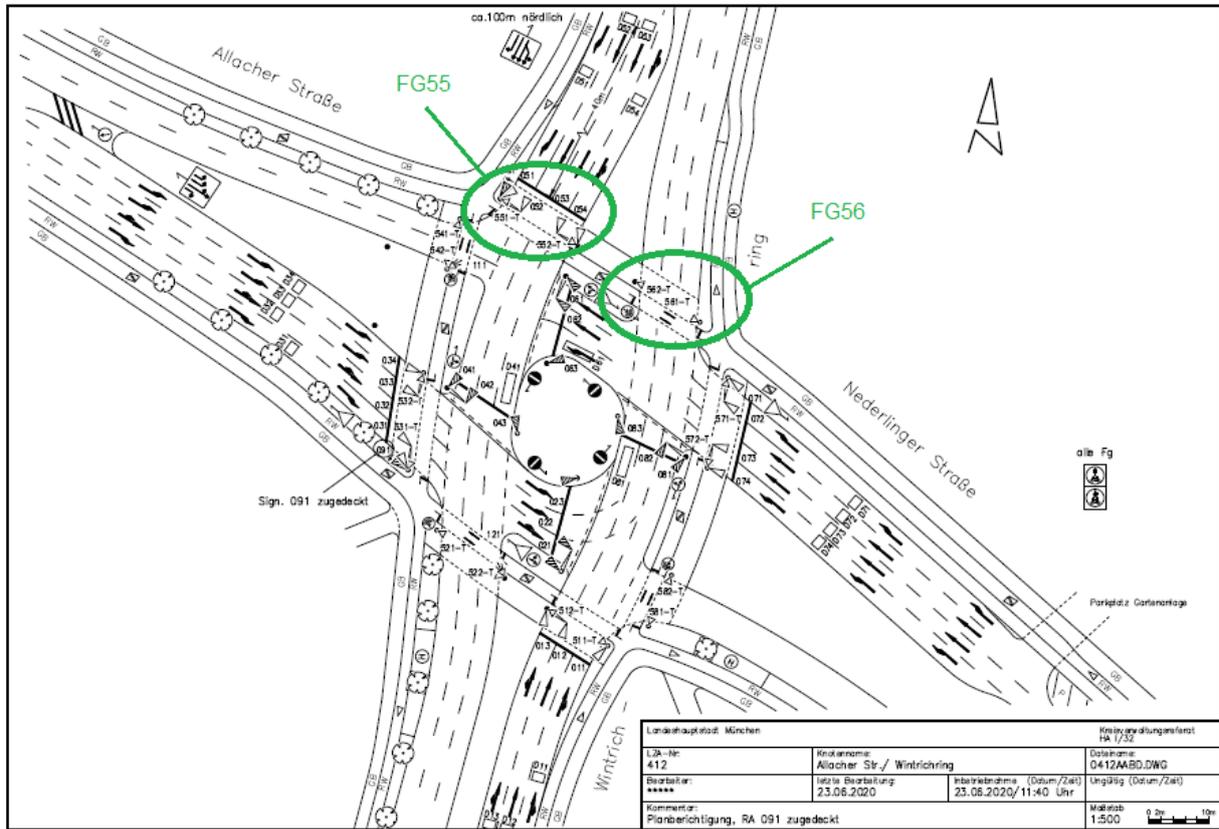
zu Ihrem Antrag vom 26.07.2021 möchten wir Ihnen Folgendes mitteilen:

Die Lichtsignalanlage (LSA) Allacher Str./ Wintrichring weist in ihren 4 Kreuzungsästen eine sehr hohe Verkehrsbelastung auf.

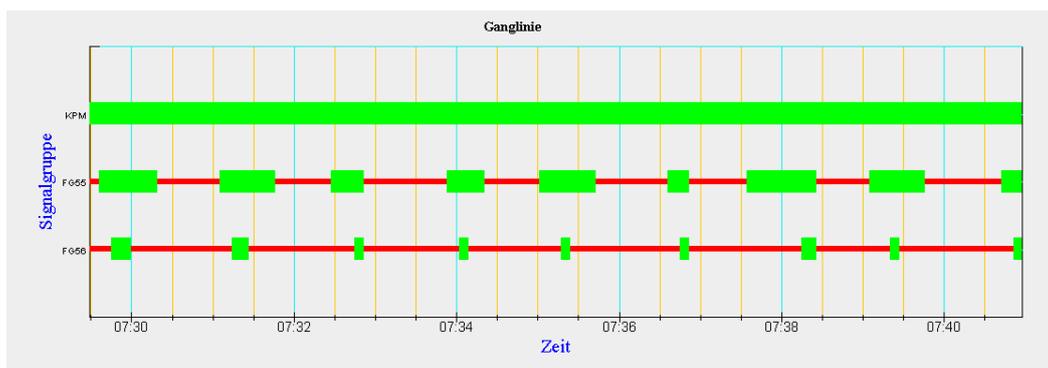
- Nederlinger Straße: 13.000 Fzg./ 24h
- Allacher Straße: 31.000 Fzg./ 24h
- südlicher Wintrichring: 31.000 Fzg./ 24h
- nördlicher Wintrichring: 41.000 Fzg./ 24h

Zu den Hauptverkehrszeiten gelangt die LSA an ihre Leistungsgrenze. Besonders die starke Übereckbeziehung Allacher Straße – nördlicher Wintrichring verlangt der dortigen LSA-Steuerung ein Höchstmaß an Effizienz ab. Zudem können die dortigen Linienbusse den Signalprogrammablauf prioritär zu ihren Gunsten beeinflussen (Stichwort: ÖPNV-Beschleunigung).

Aufgrund seiner baulichen Gestaltung weist der Knoten sehr lange Querungswege für Fußgänger*innen/ Radfahrende auf. An der von Ihnen thematisierten Stelle beträgt der Abstand zwischen den beiden äußersten Bordsteinkanten rund 38m und allein die dortige Mittelinsel hat schon eine Breite von rund 14m.



Da die komplexen Verkehrsbeziehungen an diesem Verkehrsknoten auch besondere Phasenabläufe erforderlich machen, sind hierdurch auch die Wechselwirkungen zu der von Ihnen genannten Querungsstelle eminent. Vor allem die Teilquerung der östlichen Fahrspuren des Wintrichrings werden von mehreren Hauptfahrbeziehungen tangiert (Wintrichring geradeaus, Allacher Straße linksab in Richtung Wintrichring), wodurch sich letztlich auch die Einschränkungen für diese Querungsstelle ergeben. Nachfolgend haben wir Ihnen eine Echtzeitauswertung der Freigabezeiten für die thematisierte Querungsstelle abgebildet, welche sehr schön darstellt, wie die dortige Abhängigkeit zu den übrigen Verkehrsbeziehungen den Signalablauf beeinflusst. Häufig lässt diese Abhängigkeit ein Querung in West-Ost-Richtung leichter bewerkstelligen, als in umgekehrter Ost-West-Richtung.



In der Darstellung haben wir uns auf die beiden thematisierten signalgesicherten Querungsstellen beschränkt, wobei die mit FG55 bezeichnete Zeile die westliche Querungsstelle und die mit FG56 bezeichnete Zeile die östliche Querungsstelle kennzeichnet. Bitte beachten Sie hierbei auch die progressive Grundschtaltung der beiden Teilfurten (FG55 startet früher und hat i.d.R. auch länger „Grün“), welche für eine etwas günstigere Ausgangslage bei der Gesamtquerung sorgt.

Um Fußgänger*innen an der von Ihnen genannten Stelle eine Komplettquerung über alle Fahrbahnteile des nördlichen Wintrichrings zu ermöglichen, wäre ein resultierender Freigabebedarf von mindestens 27s (bei Standardfreigabe bis zur Mitte des letzten Fahrbahnteils) bzw. 32s (zur vollständigen Querung allein während der Freigabezeit) erforderlich. Ergänzend mit den sich jeweils anschließenden Schutzzeiten, würde somit mehr als 1/3 des gesamten Signalprogrammumlaufts ausschließlich nur für diese eine Querung aufgebraucht.

In Konsequenz einer wie von Ihnen angeregten Maßnahme, müsste theoretisch die Signalprogrammumlaufdauer deutlich erhöht werden, was dann zu längeren Wartezeiten führen würde. Zudem müsste ebenfalls theoretisch, die Freigabedauer der anderen Verkehrsbeziehungen im gleichen Verhältnis angehoben werden, damit auf eine ganze Stunde betrachtet, die zu bewältigenden Verkehrsmengen wieder gleich bleiben würden.

Dieser rein theoretische Ansatz hat jedoch in der Realität seine Grenzen, da zum einen die Signalprogrammumlaufdauer nicht beliebig verlängert und zum anderen hierdurch auch das Steuerungsziel der ÖPNV-Beschleunigung nur mehr sehr eingeschränkt realisiert werden kann.

Letztlich ist eine wie von Ihnen angeregte vollständige Querung des nördlichen Wintrichrings durch Fußgänger*innen/Radfahrende in einem Zuge nicht leistbar, ohne andere Steuerungsziele nicht nachhaltig zu gefährden. Diese Steuerungsziele sind neben der durch den Stadtrat der Landeshauptstadt München festgelegten ÖPNV-Beschleunigung, auch die ebenfalls vom Stadtrat festgelegte Koordinierung von LSA im Hauptstraßennetz und nicht zuletzt auch eine möglichst hohe Leistungsfähigkeit der LSA-Steuerung zur Bewältigung der enormen Verkehrsmengen an diesem Knoten.

In Abwägung der hier vorgetragenen Konsequenzen, sieht das Mobilitätsreferat keine realistische Möglichkeit Ihren Wunsch umzusetzen und wird deshalb auch keine Änderungen an der bereits weitgehend „ausgereizten“ Signalsteuerung vornehmen.

Wir bitten um Verständnis für unsere Entscheidung.

Mit freundlichen Grüßen

GB2.22