



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
Postfach, 80313 München

Betrieb
MOR-GB2.412

80313 München

Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirkes
Trudering-Riem
Herrn Stefan Ziegler
BA-Geschäftsstelle Ost
Friedenstr. 40
81660 München

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
29.12.2023

Busbahnhof Trudering: Schaltung der Fußgängerampel

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 06577 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 15 – Trudering-Riem vom 25.07.2019

Ihre Nachfrage vom 21.01.2020 (Az. 5.6/0120)

Sehr geehrter Herr Ziegler,

aufgrund einer Vielzahl von ungünstig zusammentreffenden Umständen (Corona-Pandemie, Referatsneugründung, stark eingeschränkte personelle Ressourcen, eine nach wie vor anhaltende „Antragsflut“, etc.) haben wir die Nachfrage des Bezirksausschusses 15 vom 21.01.2020 leider aus den Augen verloren. Wir bitten dies zu entschuldigen.

Zu Ihrer Nachfrage vom 21.01.2020 möchten wir Ihnen Folgendes mitteilen:

Um die Ihnen bereits mit Schreiben vom 16.12.2019 bekannte signaltechnische Feindlichkeit zwischen den auf der Nordseite der Truderinger Straße folgenden Radfahrenden und den unmittelbar westlich der Busausfahrt dort die Truderinger Straße querenden Radfahrenden zu „vermeiden“, regen Sie folgende Maßnahmen an:

a.) Radfahrende werden nicht mehr in der gemeinsamen Freigabephase der parallel querenden Fußgänger*innen „berücksichtigt“ (kein „Grün“) oder

b.) die Signalgebung für Radfahrende von der Signalgebung der Fußgänger*innen zu „entkoppeln“.

U-Bahn: Linien U3,U6
Haltestelle Poccistraße

muenchenunterwegs.de

Bus: Linie 62
Haltestelle Poccistraße

muenchen.de/mor

Bus: Linie 132
Haltestelle Senserstraße



**MÜNCHEN
UNTERWEGS**

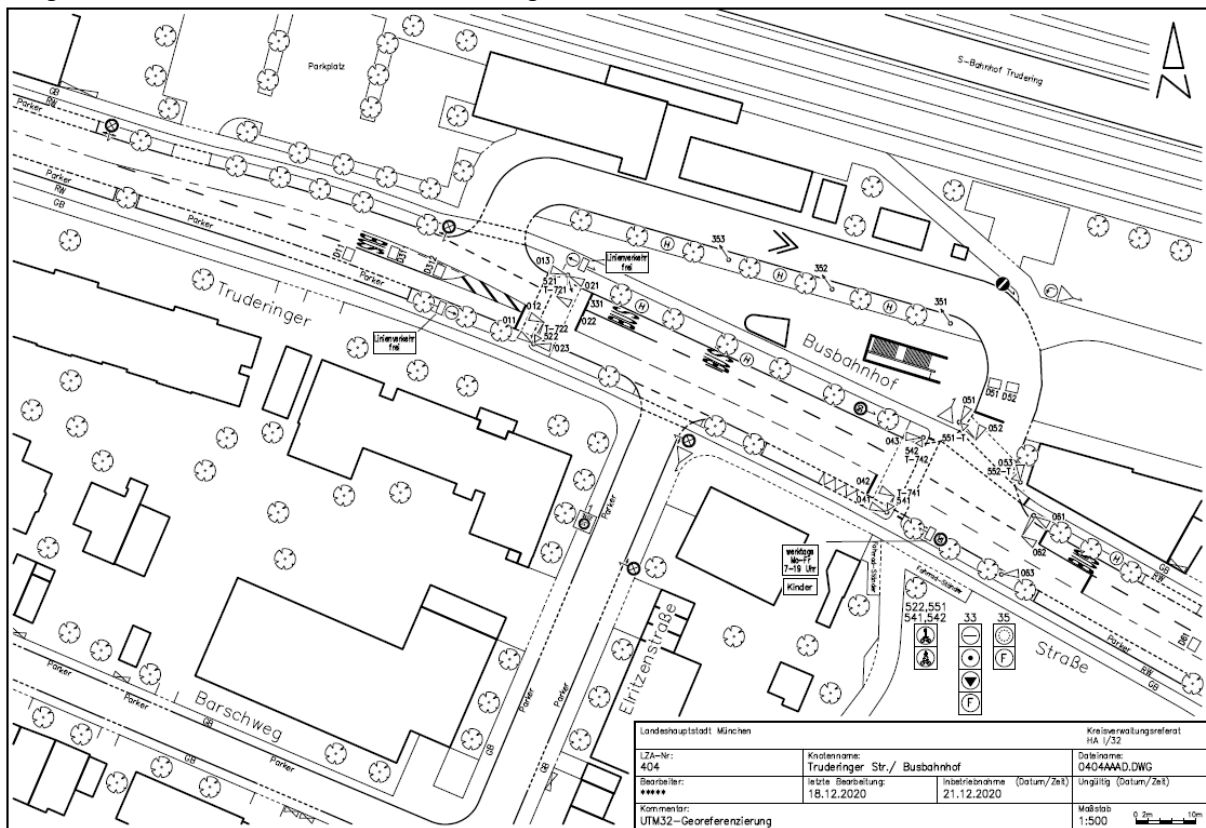
zu a.)

Wir interpretieren Ihre Anregung derart, dass Radfahrenden mittels eines separaten Signalgebers, der nur noch auf die Signalfolge Rot-Gelb-Dunkel beschränkt wird, auch keine rechtswirksame Freigabeerlaubnis erteilt wird, sondern nur noch ein „Hinweis“, dass das Überquerungsverbot (durch „Rot“ angezeigt) für eine gewisse Zeit nicht mehr gültig ist. Wir möchten hierzu anmerken, dass bei einer solchen Konstellation nach wie vor das Signal für Fußgänger*innen deutlich wahrnehmbar „Grün“ anzeigt und somit auch mit hoher Wahrscheinlichkeit kaum ein Radfahrender die formale Einschränkung seiner „Dunkel-Freigabe“ als solche Einschränkung identifizieren wird. Da sich somit an der praktischen Wirkung einer solchen „eingeschränkten Freigabe“ für Radfahrende erhebliche Zweifel ergeben und somit die Signalschaltung nicht mehr als „beiläufig wahrnehmbar“ definiert werden kann, muss das Mobilitätsreferat eine solche formale Einschränkung ablehnen, da die Eindeutigkeit der Signalwirkung sonst hier nicht mehr gegeben wäre.

zu b.)

Wir interpretieren Ihre Anregung derart, dass Radfahrenden mittels eines separaten Signalgebers, der dann auch die klassische Signalfolge Rot-Gelb-Grün haben kann, entweder b1.) nicht mehr zeitgleich mit den parallel querenden Fußgänger*innen freigegeben wird, oder aber

b2.) mittels eines zusätzlich wirkenden Anforderungsdrückers, nur dann zeitgleich mit dem Signal für Fußgänger*innen freigegeben wird, wenn auch tatsächlich ein entsprechender Querungswunsch eines Radfahrenden vorliegt.



zu b1.)

Eine zyklisch wirkende separate Freigabephase nur für querende Radfahrende, während die unmittelbar parallel querenden Fußgänger*innen zu einem anderen Zeitpunkt ihre Freigabe angezeigt bekommen, ist praktisch nicht umsetzbar, da wohl kaum ein Radfahrender diese besondere Spezifika beachten würde und das „Grün“ des parallelen Fußgängers auch für sich

in Anspruch nehmen würde, zumal auch die Notwendigkeit einer separaten Freigabephase für Radfahrende nicht vermittelbar erscheint. Auch hätte eine solche Interpretation Ihrer Anregung keinen Mehrwert, da dennoch in regelmäßigen Abständen eine Freigabe erfolgt und somit auch weiterhin in regelmäßigen Abständen eine Freigabeunterbrechung für die die Busausfahrt querenden Fußgänger*innen/Radfahrenden erfolgt. Wir gehen deshalb auch davon aus, dass diese Interpretation nicht von Ihnen beabsichtigt wurde.

zu b2.)

An der Lichtsignalanlage (LSA) Truderinger Str./Busbahnhof erhalten querende Fußgänger*innen/Radfahrende, sowie die dort in hoher Anzahl verkehrenden Linienbusse, derzeit in regelmäßigen Intervallen ihre Freigabe, ganz ohne weitere Anforderungsnotwendigkeit. Eine solche Funktionsweise wird besonders von Seiten der Fußgänger*innen /Radfahrenden auch immer wieder gegenüber dem Mobilitätsreferat eingefordert und wird - wo immer möglich - auch angeboten. Somit stellt eine wie auch immer geartete Anforderungsnotwendigkeit für diese Querungsstelle bzw. von Teilen davon, eine deutlich nachteilige Wirkung für diese Querungsstelle dar. Wenn man zudem noch berücksichtigt, dass auch nur dann durch eine wie auch immer geartete Anforderungsmöglichkeit ein gewisser Vorteil für die die Busausfahrt querenden Fußgänger*innen/Radfahrenden einstellt, wenn man dann auch letztlich die eigentliche Busausfahrt nur noch auf Anforderung bedient, dann ergeben sich durch die Mechanismen der dortigen ÖPNV-Beschleunigung und den hierfür notwendigen hohen Bedarf der Ressource „Zeit“, zwar eine deutlich komplexere und auch deutlich schwieriger zu beherrschende Signal-schaltung, welche aber aufgrund der über einen langen Tageszeitraum sehr hohen Taktfrequenz der dortigen Linienbusse, dennoch wieder einen quasi-zyklischen Ablauf ergeben dürfte. Somit wird mit hohem Ressourcenaufwand kaum ein Nutzen generiert, aber das gesamte System deutlich komplexer und störungsanfälliger.

Wir bitten um Verständnis, dass wir aufgrund der derzeitigen baulichen Gegebenheiten (die konkrete bauliche Gestaltung der Radverkehrsanlagen ist hier ausschlaggebend) auch weiterhin - gemäß der einschlägigen Regelwerke - eine „Feindlichkeit“ der beiden thematisierten Radverkehrsströme anwenden müssen und somit derzeit keinen Spielraum für Änderungen an der Signalsteuerung erkennen.

Mit freundlichen Grüßen

GB2.41