



Bezirksausschuss des 9. Stadtbezirkes  
Neuhausen-Nymphenburg  
Frau Anna Hanusch  
BA-Geschäftsstelle Nord  
Hanauer Str. 1 IV  
80992 München

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

11.07.2024

### **Antrag - Ampelschaltung Leonrodstraße / Fasaneriestraße für Fußgänger\*innen verbessern**

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 06231 des Bezirksausschusses  
des Stadtbezirkes 09 - Neuhausen-Nymphenburg vom 12.12.2023

Sehr geehrte Frau Hanusch,

zu Ihrem Antrag vom 12.12.2023 möchten wir Ihnen Folgendes mitteilen:

In Ihrem Antrag regen Sie an, dass an der Lichtsignalanlage (LSA) Fasanerie-/ Leonrodstraße mehrere Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für querende Fußgänger\*innen vorgenommen werden sollen:

- 1.) Freigabezeitverlängerung für Fußgänger\*innen, welche die Leonrodstraße queren möchten, „... *um mindestens zehn Sekunden*“,
- 2.) Verkürzung der Signalprogrammumlaufzeiten,
- 3.) unmittelbarer an die Vorrangschaltung des ÖPNV folgende Freigabe für Fußgänger\*innen zum „Entleeren“ der Haltestellenbereiche.

#### **1.) Freigabezeitverlängerung für Fußgänger\*innen, welche die Leonrodstraße queren möchten, um „... *mindestens zehn Sekunden*“**

Die Grünzeiten an den meisten Fußgängerfurten in München sind so dimensioniert, dass bei durchschnittlicher Gehgeschwindigkeit mindestens die Mitte der gegenüberliegenden Richtungsfahrbahn (etwa 3/4 der kompletten Wegstrecke) erreicht werden kann. Ausnahmen



hiervon bilden Straßen mit sehr breiten Mittelteilern oder in bestimmten Fällen auch Lichtsignalanlagen (LSA), welche von ÖPNV-Fahrzeugen direkt beeinflusst werden können.

Wesentlich wichtiger für die Sicherheit der Fußgänger\*innen ist allerdings die sog. Schutzzeit, die anschließend an die Grünzeit folgt. Die Dauer der Schutzzeit wird für jede Querungsstelle nach einem bundesweit einheitlichen Verfahren berechnet und ermöglicht allen Fußgänger\*innen, welche sich bereits bei Grün auf der Fahrbahn befinden, ihren Weg gefahrlos fortzusetzen. Fahrzeuge, welche anschließend ihre Freigabe bekommen, werden so lange noch zurückgehalten.

Leider ist vielen Verkehrsteilnehmer\*innen häufig nicht bekannt, dass zum Queren einer Fahrbahn nicht nur die Grünzeit zur Verfügung steht, sondern stets die nachfolgende Rotphase eine Schutzzeit beinhaltet, die es ermöglicht, eine beim Umschalten von Grün auf Rot begonnene Querung noch sicher und ohne übertriebene Eile zu beenden. Das Grünlicht bedeutet letztlich, dass Fußgänger\*innen ihre Querung beginnen und die Fahrbahn betreten dürfen. Die Annahme, dass allein während der Grünzeit die komplette Fahrbahn überquert werden muss, ist daher nichtzutreffend. Die Schutzzeit steht ebenfalls zur Verfügung und ermöglicht immer, die Querung der Fahrbahn zu vollenden. Somit sollte es auch für mobilitätseingeschränkte Personen in der Vielzahl der Fälle möglich sein, die Fahrbahn im Rahmen der angebotenen Freigabe- und Schutzzeit sicher und ohne übertriebene Eile komplett zu queren.

Bei der Dimensionierung der Grünzeiten für Fußgänger\*innen an der LSA Fasanerie-/ Leonrodstraße, wurden die oben genannten Rahmenbedingungen vollständig berücksichtigt. So steht beispielsweise bei einer Straßenbreite von knapp 22m, den dort querenden Fußgänger\*innen eine durchschnittliche Freigabedauer von 18s zur Verfügung (Echtzeitauswertung für den 04.07.2024). In Verbindung mit der sich daran anschließenden Schutzzeit und basierend auf der für Fußgänger\*innen anzuwendenden Gehgeschwindigkeit (1,2 m/s), gibt es somit einen absolut ausreichend dimensionierten Zeitbereich, um die Leonrodstraße signalgesichert zu queren. Wir bitten um Verständnis, dass wir deshalb derzeit keinen Änderungsbedarf erkennen können.

## **2.) Verkürzung der Signalprogrammumlaufzeiten**

Die LSA Fasanerie-/ Leonrodstraße muss aufgrund verkehrlicher Notwendigkeiten mit den anderen LSA dieses Streckenzuges koordiniert betrieben werden. Die leistungskritischsten LSA dieses Streckenzuges geben hierbei „den Takt vor“ (u.a. LSA Leonrodplatz und LSA Platz der Freiheit). Auch durch die dortige ÖPNV-Beschleunigung ergeben sich Abhängigkeiten hinsichtlich der Signalprogrammumlaufdauer. Mit zunehmender Linien- und Taktdichte (Straßenbahnlinie 12 und Metrobuslinie 54, je im 10-Minuten Takt) kommen kürzere Signalprogramme schnell an ihre Grenzen, um noch die gewünschte Beschleunigungsqualität garantieren zu können. Eine generelle Reduzierung der Signalprogrammumlaufdauer ist somit - im Kontext mit den genannten Steuerungszielen - nicht leistbar.

## **3.) unmittelbarer an die Vorrangschaltung des ÖPNV folgende Freigabe für Fußgänger\*innen zum „Entleeren“ der Haltestellenbereiche**

Eine wie von Ihnen angeregte unmittelbar an die Vorrangschaltung des ÖPNV folgende Freigabe für Fußgänger\*innen zum „Entleeren“ der Haltestellenbereiche, ist in dieser restriktiven Form nicht umsetzbar.

Ziel der ÖPNV-Beschleunigung ist es, dass Fahrzeuge des ÖPNV möglichst nur an den Haltestellen zum Stehen kommen und nach erfolgtem Fahrgastwechsel auch eine sofortige Weiterfahrtmöglichkeit erhalten. Um dieses prioritäre Steuerungsziel erreichen zu können, werden innerhalb eines Signalprogrammumlaufs zumeist mehrere sogenannte ÖPNV-

Freigabefenster vorgehalten. Im konkreten Fall der LSA Fasanerie-/ Leonrodstraße sind die beiden ÖPNV-Freigabefenster im Wesentlichen unmittelbar vor der Freigabe der Nebenrichtungsbeziehungen bzw. unmittelbar nach der ggf. leicht verkürzten Freigabe der Nebenrichtungsbeziehungen angeordnet. Im letztgenannten Fall würde somit ein wie von Ihnen angeregter Sonderablauf eine unmittelbare Zweitfreigabe der Nebenrichtungsbeziehungen erzwingen. Aufgrund der bereits beschriebenen langen Freigabe- und Schutzzeiten wären die hierdurch bedingten Eingriffe auf mögliche Folgeanforderungen von sich weiter nähernder ÖPNV-Fahrzeuge nicht mehr abwickelbar bzw. müsste der Hauptfahrbeziehung erhebliche Freigabezeiten genommen werden. Beide Optionen erscheinen uns - im Kontext mit den bereits genannten prioritären Steuerungszielen - als nicht leistbar.

Im Bestand gibt es bereits erste „Ansätze“ eines wie von Ihnen angeregten Sonderablaufs zu Gunsten der Fahrgäste. So wird bei Durchfahrt eines ÖPNV-Fahrzeugs im unmittelbar vor der Freigabe der Nebenrichtungsbeziehungen liegenden ÖPNV-Freigabefenster, ohnehin anschließend die angeregte Freigabe der Nebenrichtungsbeziehung eingeleitet. Und auch bei Durchfahrt eines ÖPNV-Fahrzeugs im ÖPNV-Freigabefenster unmittelbar nach der ggf. leicht verkürzten Freigabe der Nebenrichtungsbeziehungen, wird zumindest die Freigabe der unmittelbar an der Haltestelle anliegenden Teilfurt „gehalten“.

Wir bitten um Verständnis, dass wir aufgrund der komplexen Wechselwirkungen derzeit keine Änderungen an der Signalschaltung vornehmen werden. Wir werden Ihre Anregung jedoch im Zusammenhang mit einem zukünftigen altersbedingten Austausch des Steuergerätes der LSA Fasanerie-/ Leonrodstraße einer erneuten Betrachtung unterziehen.

Mit freundlichen Grüßen

GB2.41