



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
Postfach, 80313 München

Betrieb
MOR-GB2.412

80313 München

Bezirksausschuss des 14. Stadtbezirkes
Berg am Laim
Herrn Alexander Friedrich
BA-Geschäftsstelle Ost
Friedenstr. 40
81660 München

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
06.09.2024

Eine Fahrspur in der Ampfingstraße in nördlicher Richtung zum Mittleren Ring

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 06927 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 14 – Berg am Laim vom 30.07.2024

Sehr geehrter Herr Friedrich,

zu Ihrem Antrag vom 30.07.2024 möchten wir Ihnen Folgendes mitteilen:

Aufgrund Ihres Antrags haben wir an der Lichtsignalanlage (LSA) Ampfing-/ Berg-am-Laim-Straße (südliche Kreuzungszufahrt, Ampfingstraße) eine auf Echtzeitdaten beruhende Auswertung folgender Verkehrsparameter vorgenommen:

- durchschnittliche Freigabezeit der Ampfingstraße:

Betrachtungszeitraum (08.07.24 bis 26.07.24, ohne Wochenenden)

morgendliche Hauptverkehrszeit: 25s

abendliche Hauptverkehrszeit: 25s

- durchschnittliches Fahrzeugaufkommen in der Ampfingstraße (nur Geradeausverkehr):

Betrachtungszeitraum (01.07.24 bis 26.07.24, ohne Wochenenden)

morgendliche Hauptverkehrszeit: 630 Fzg./h (Spitzenwert 777 Fzg./h)

abendliche Hauptverkehrszeit: 687 Fzg./h (Spitzenwert 843 Fzg./h)

Mit einer einzigen Fahrspur für den Geradeausverkehr in der südlichen Kreuzungszufahrt, sind bei einer durchschnittlich ermittelten Freigabezeit von 25s maximal 555 Fzg./h abwickelbar.



Dies bedeutet, dass während der Hauptverkehrszeiten bis zu 132 Fzg./h (basierend auf den ermittelten Durchschnittswert für die abendliche Hauptverkehrszeit) und im Worst-Case-Szenario bis zu 288 Fzg./h (basierend auf den ermittelten Maximalwert für die abendliche Hauptverkehrszeit) nicht mehr abgewickelt werden können.

Dies entspricht einem rechnerischen Rückstau (bei einspuriger Zuführung) von wenigstens 900m (etwa bis zum Piusplatz) und fallweise bis zu rund 2000m. Verdrängungseffekte in das untergeordnete Verkehrsnetz sind somit wahrscheinlich und auch der Linienverkehr wäre unmittelbar betroffen. Durch staubedingte zusätzliche Wechselwirkungen bei den Verflechtungsvorgängen am Teilknoten Ampfingstraße/Innsbrucker Ring (Oberflächenfahrbahn) wird die Leistungsfähigkeit zusätzlich gemindert.

Die Annahme, dass *... durch die Verringerung auf eine Spur auf den weniger als 100m gar kein Rückstau entstehen ...* könnte, ist leider unzutreffend, da in diesem zweispurigen Abschnitt durchschnittlich genauso viele geradeausfahrende Fahrzeuge zweispurig Platz finden, wie auch während der durchschnittlichen Freigabezeit zweispurig abgewickelt werden können. Durch eine Halbierung der Fahrspuranzahl für den Geradeausverkehr in diesem begrenzten Streckenabschnitt, wird somit auch nur mehr der halbe Fahrzeugdurchsatz ermöglicht, was somit unmittelbar zu den beschriebenen Folgen führt.

Wir bitten um Verständnis, dass wir aufgrund dieser Faktenlage keine Änderungen an der gegenwärtigen Fahrspuranordnung im südlichen Kreuzungszufluss vornehmen werden

Mit freundlichen Grüßen

GB2.41