



Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat
Postfach, 80313 München

Betrieb
MOR-GB2.412

80313 München
Isa-betrieb.mor@muenchen.de

Bezirksausschuss des 18. Stadtbezirkes
Untergiesing-Harlaching
Herr Sebastian Weisenburger
BA-Geschäftsstelle Süd
Meindlstr. 14
81373 München

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum
09.10.2024

Verbesserung der Ampelschaltung am St.-Quirin-Platz

Antrag Nr. 14-20 / B 06708 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 18 –
Untergiesing-Harlaching vom 27.08.2019

Sehr geehrter Herr Weisenburger,

aufgrund einer Vielzahl von ungünstig zusammentreffenden Umständen (Corona-Pandemie, Referatsneugründung, stark eingeschränkte personelle Ressourcen, ein anhaltend starker Zufluss von Anfragen und Anträgen, etc.) hat sich die Bearbeitung Ihres Antrags vom 27.08.2019 leider stark verzögert. Wir bitten dies zu entschuldigen und möchten Ihnen dazu nun Folgendes mitteilen:

1. Abstimmung der Grünzeiten für Radfahrende

Im Antrag wird gefordert, Radfahrenden am Knotenpunkt St.-Quirin-Platz das von West nach Ost gerichtete Queren über die nördliche Tegernseer Landstraße und die Rechtsabbiegefahrbahn der Chiemgaustraße zu erleichtern. Nach dem Verständnis des Mobilitätsreferats (MOR) sollen die Grünphasen der entsprechenden drei Teilfurten (hervorgehoben in Abbildung 1) stärker aufeinander abgestimmt werden, um die Gesamtwarezeiten auf den zwei Mittelinseln zu verringern.



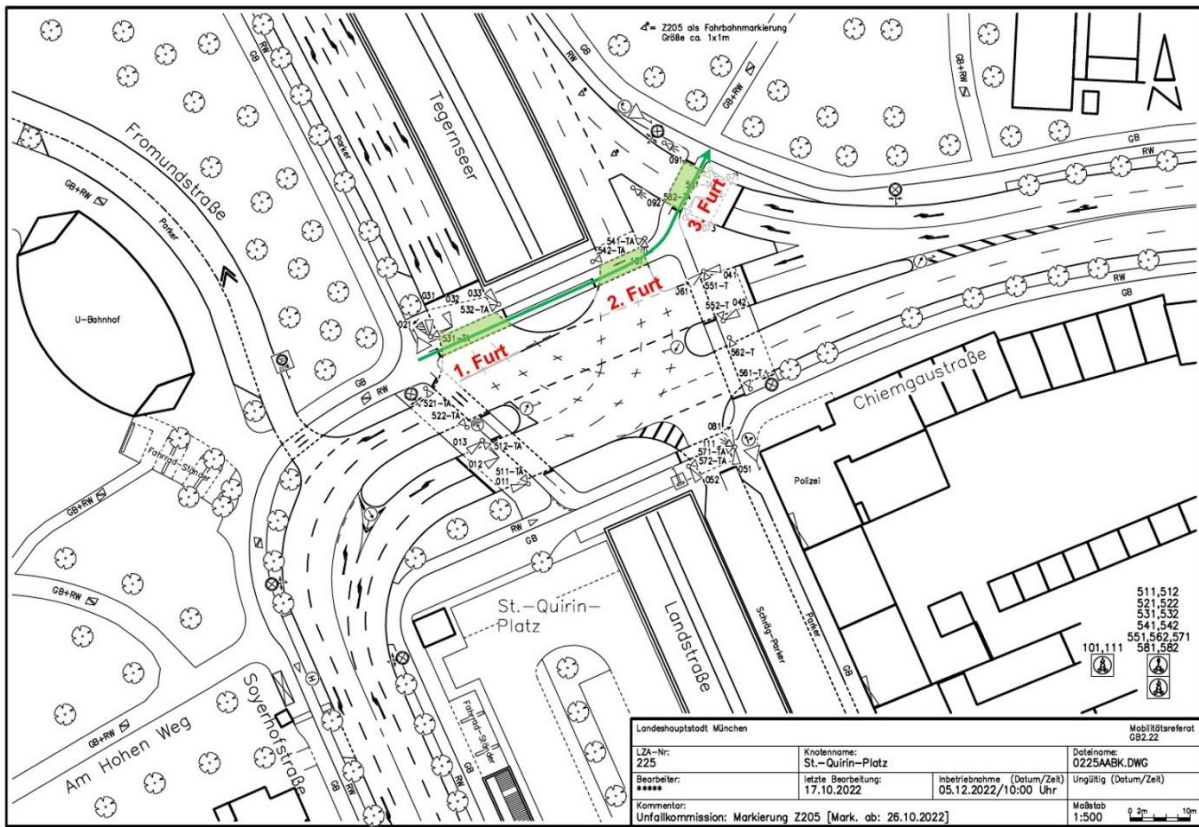


Abbildung 1: Teilfurten der Querungsstelle, in Fahrtrichtung nummeriert (Quelle: MOR)

An einfachen 4-armigen Knotenpunkten – Kreuzungen einer Haupt- mit einer Nebenrichtung – werden üblicherweise die jeweils gegenüberliegenden Zufahrten sowie der parallel geführte Fuß- und Radverkehr gemeinsam freigegeben. Das ist hinsichtlich der Grünzeitausnutzung sehr effektiv. Daher kann in der Regel selbst an Querungsstellen des Fuß- und Radverkehrs, die mehrere Teilfurten aber nicht zu breite Mittelteiler aufweisen, durch Gleichschaltung der Teilfurten das Queren in einem Zuge ermöglicht werden.

Auf den Knotenpunkt St.-Quirin-Platz ist das nicht übertragbar, weil hier das Hauptverkehrsaufkommen in drei abbiegenden Verkehrsbeziehungen liegt – dies sind die Fahrverkehre aus der Chiemgaustraße und der nördlichen Tegernseer Landstraße, die dem Mittleren Ring nach rechts bzw. links folgen, und drittens der aus der Soyerhofstraße linksabbiegende Fahrverkehr.

Um das zweispurige Abbiegen aus der nördlichen Tegernseer Landstraße sowie der Soyerhofstraße sicher und effizient zu gestalten, werden beide Zufahrten jeweils exklusiv freigegeben. Somit ist das Steuerungsprogramm 4-phasig, da alle vier Zufahrten in eigenen Phasen geführt werden.

Der aus der Soyerhofstraße linksabbiegende Fahrverkehr erhält das Grünpfeil-Signal und befährt die Fuß- und Radverkehrsfurt auf der Abflusseite der nördlichen Tegernseer Landstraße (in Abbildung 1 die 2. Furt), weshalb jener Fuß- und Radverkehr signaltechnisch aufgehalten werden muss, also dann Rot hat. Die andere Teilfurt auf der Zuflusseite der nördlichen Tegernseer Landstraße (in Abbildung 1 die 1. Furt) hat aber währenddessen Grün. Die Teilfurten sind also in jeweils unterschiedlichen Programmphasen Grün.

Auch die dritte zu querende Furt (in Abbildung 1 die 3. Furt), obwohl in einem freilaufenden Rechtsabbieger liegend, wird nur in bestimmten Programmphasen freigegeben, da hierdurch spezielle Unfallpräventionsmaßnahmen umgesetzt werden.¹

Aufgrund der Vielzahl der Randbedingungen werden die drei gegenständlichen Teilfurten zeitversetzt zueinander Grün geschaltet. Eine Progression des Grüns ist jedoch, wenn überhaupt, nur in einer der beiden Querungsrichtungen erreichbar.

Eine wesentliche Verbesserung erbrachte die Überarbeitung des Steuerungsprogramms, welche seit September 2023 aktiv ist. An der Fußverkehrs-/ Radfurt über den freilaufenden Rechtsabbieger wird ein Doppelanwurf geschaltet, d.h. Fuß- und Radverkehr erhalten zwei- statt bisher einmal pro Umlauf Freigabe.

Für Radfahrende, die von der U-Bahnstation in Richtung Grünanlage Katzenbuckel queren, bedeutet das:

Zwar ist die 2. Furt unverändert nur knapp vor dem dortigen Grünende erreichbar, und bei zu spätem Erreichen sind nach wie vor zwei Rotzeiten abzuwarten – jene an der 2. Furt und jene an der 3. Furt – doch ist die Wartezeit an der 3. Furt nun **um 36 Sekunden verkürzt**.

Im Rahmen eines altersbedingten Geräteausbaus wurde das Steuerungsprogramm inzwischen erneut überarbeitet. Das Grün an der 1. Furt konnte zu Lasten des Zuflusses aus der nördlichen Tegernseer Landstraße so um einige Sekunden vorgezogen werden, dass Radfahrende die 2. Furt leichter vor dem dortigen Grünende erreichen. Zukünftig sollte es also vielen Radfahrenden, die mit Grünbeginn an der 1. Furt starten, möglich sein, in einem Zuge alle drei Furten zu überwinden. Diese Änderung wird allerdings erst mit Umsetzung des Geräteausbaus in etwa 1-3 Jahren wirksam werden.

Es wurde außerdem die Roteinfärbung relevanter Radfurten im gesamten Kreuzungsbereich veranlasst, um die Verkehrssicherheit weiter zu erhöhen (siehe *Abbildung 2*). Die Umsetzung dieser Änderungen durch das Baureferat kann witterungsbedingt längere Zeit dauern.

2. Signalisierung des Radverkehrs entlang des freilaufenden Rechtsabbiegers

Unmittelbar nach dem oben genannten Querungsvorgang kreuzen die Radfahrenden einen parallel zur Rechtsabbiegefahrbahn verlaufenden Radweg bzw. biegen in diesen ein. Im Antrag wird gefordert, den von rechts kommenden Radverkehr signaltechnisch aufzuhalten, um Konfliktsituationen zwischen den Radfahrenden zu vermeiden.

Der benutzungspflichtige Radweg entlang der Chiemgaustraße und des freilaufenden Rechtsabbiegers ist auf Höhe der Furt bewusst abgesetzt geführt. Dadurch ist eine Aufstellfläche zwischen Fahrbahn und parallelem Radweg geschaffen, auf dem die von der Kreuzung kommenden zu Fuß Gehenden/ Radfahrenden halten können, um dem querenden Radverkehr Vorrang zu gewähren.

Diese bauliche Gestaltung der Radverkehrsführung ist in München an vielen kombinierten Querungsstellen des Fuß- und Radverkehrs, insbesondere an den Fußgängerschutzanlagen, üblich. Würde an allen Stellen der Radverkehr stattdessen in die Fahrverkehrssignalisierung aufgenommen, bedeutete das erhebliche Komforteinbußen für den Radverkehr.

Dem Mobilitätsreferat liegt eine Stellungnahme der Polizei zum Unfallgeschehen am Knotenpunkt St.-Quirin-Platz vor, die den Zeitraum 01.03.2022-29.02.2024 betrachtet.

¹ Das Einfädeln des Fahrverkehrs am Ende des freilaufenden Rechtsabbiegers in den Querverkehr hatte in der Vergangenheit häufig zu Unfällen geführt. Er wird nun während Programmphasen mit starkem Querverkehr bereits an jener vorgelagerten Fußverkehrs-/ Radfurt signaltechnisch aufgehalten.

