

**Weitere Erläuterungen zur Verkehrsuntersuchung
„Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Truderinger
Straße / Schmuckerweg / Max-Rothschild-Straße“
vom 6. November 2018, im Auftrag des Gewerbe &
Eigentümer Verband Trudering e. V.**

18. Oktober 2019

1 Weitere Erläuterungen und Anmerkungen zur Verkehrsuntersuchung

Die Verkehrsuntersuchung insbesondere die Leistungsfähigkeitsberechnungen zum zukünftig um- bzw. zurückgebauten Knotenpunkt Truderinger Straße / Schmuckerweg / Max-Rothschild-Straße baut auf die Verkehrsprognose der Landeshauptstadt München sowie den darin vorgeschlagenen Signalprogramm auf.¹

Die nachfolgende Abbildung gibt eine Schemaskizze der durch die Landeshauptstadt München geplanten Knotenpunktdimensionierung wieder. Es sind jeweils nur einstreifige Zufahrten vorgesehen.

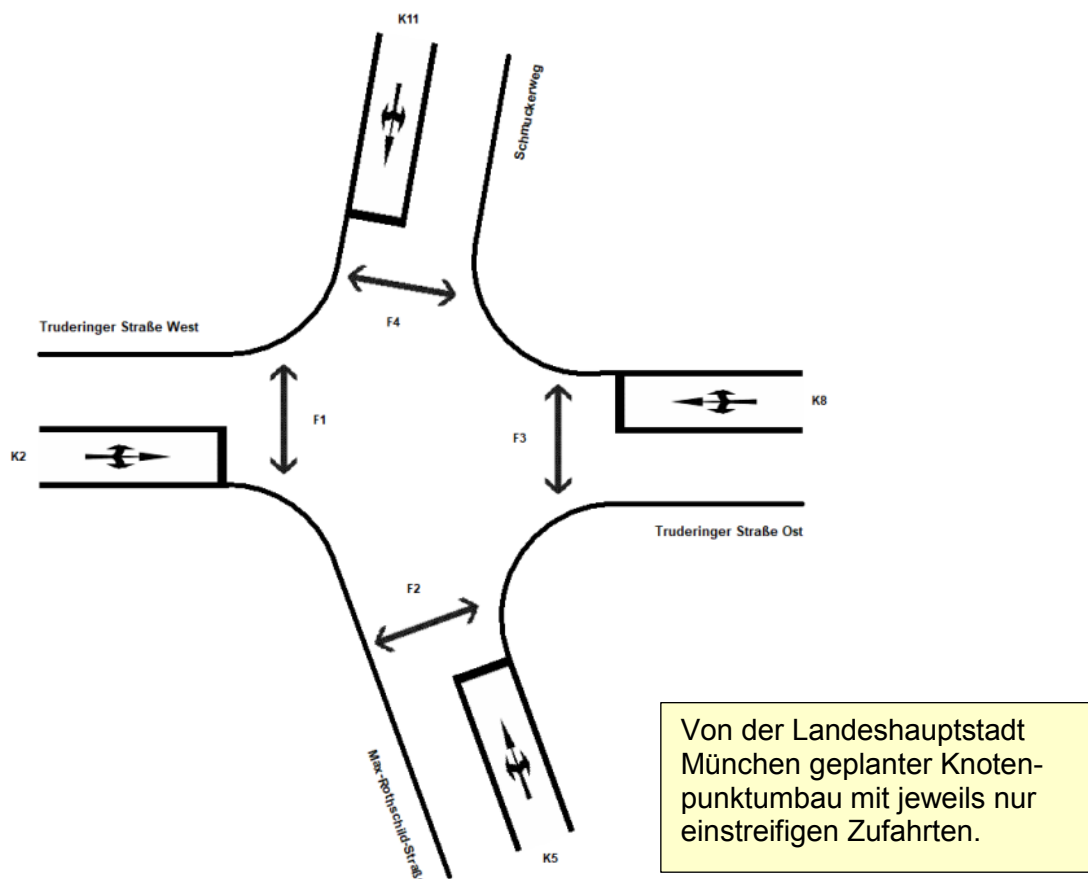


Abbildung 1: Schemaskizze zur Fahrstreifenaufteilung des zukünftig umgebauten Knotenpunktes.

Durch die Projekta GmbH wurden auf Grundlage dieser Daten Leistungsfähigkeitsberechnungen dieser Knotenpunktanlage durchgeführt. Hierbei wurden entsprechende Defizite bei der zukünftigen Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes erkannt. Daher ist folgender Vorschlag hergeleitet worden:

¹ Hrsg. Landeshauptstadt München, Münchner Gesellschaft für Stadterneuerung mbh (MGS): Verkehrsuntersuchung zum Nachweis der verkehrlichen Verträglichkeit infolge der Verkehrsreduzierung in der Truderinger Straße, September 2011.

Um- bzw. Rückbau des betrachteten Knotenpunktes, jedoch mit Beibehaltung der zweistreifigen Zufahrt Schmuckerweg.

Die nachfolgende Abbildung gibt eine Schemaskizze für diesen Vorschlag wieder.

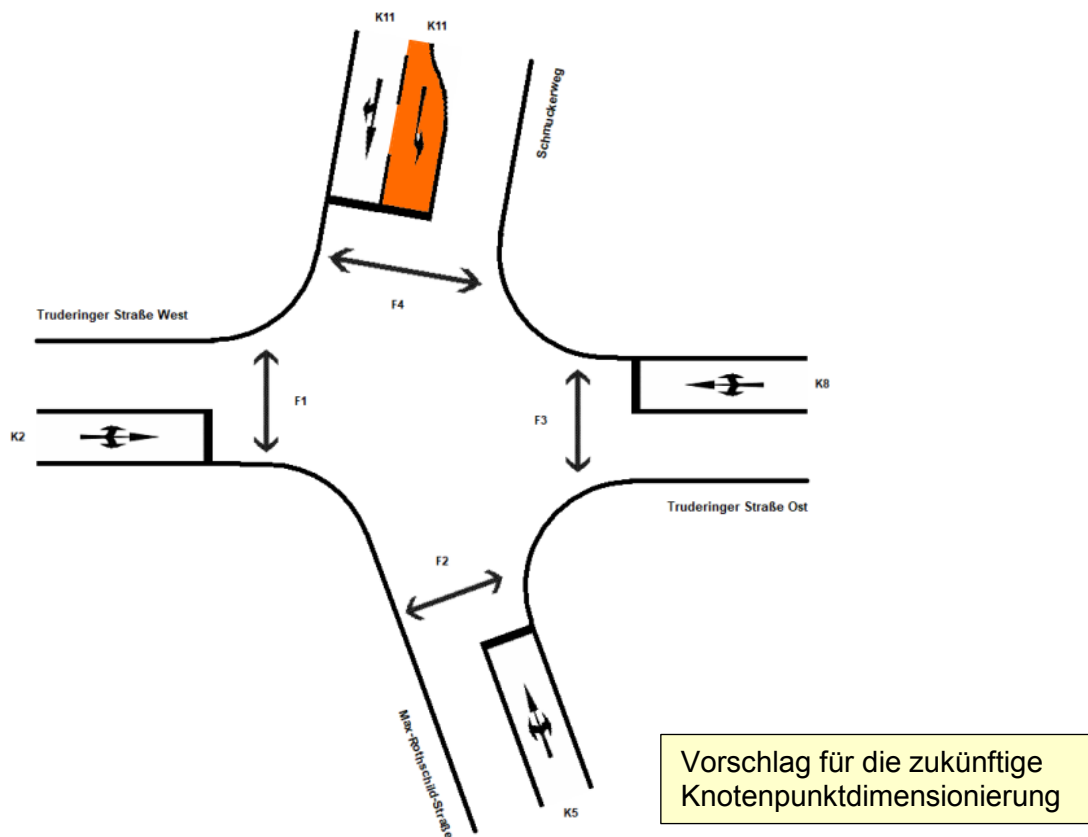


Abbildung 2: Schemaskizze mit Vorschlag zur zukünftigen Fahrstreifenaufteilung.

Da die Schemaskizze (vgl. Abbildung 2) missverständlich hinsichtlich der **Länge des Linksabiegestreifens** sein kann, erfolgt hier nochmals der Hinweis, dass die Länge mit **50 m** in das Berechnungsverfahren eingegangen ist. Derzeit ist der markierte Bereich der zweistreifigen Zufahrt rund 65 m lang, wobei diese Zweistreifigkeit im realen Verkehrsablauf teils schon ab dem Hafelhofweg genutzt wird.

Weiterhin muss zu dieser zweistreifigen Zufahrt im Schmuckerweg angemerkt werden, dass dadurch grundsätzlich keine Zielkonflikte zur geplanten Verkehrsberuhigung in der Truderinger Straße entstehen.

Dies lässt sich maßgeblich mit folgenden Aussagen begründen:

- Es entstehen Leistungsfähigkeitsreserven an der Signalanlagen,
- dadurch ist in der Regel eine bessere ÖPNV-Beschleunigung im Signalprogramm umsetzbar bzw. wirken sich Zielkonflikte bei gleichzeitiger Anmeldung von Bussen in mehreren Zufahrten hinsichtlich der Rückstaubildung weniger gravierend auf den Verkehrsablauf aus.
- Die Lichtsignalanlage kann – sofern von den Entscheidungsträgern gewünscht – auch als Dosierungsanlage für die Truderinger Straße eingesetzt werden.
- Die Aufenthaltsqualität für Fußgänger / Radfahrer wird verbessert, da eine Reduzierung der Rückstaulängen stattfindet.



2 Zusammenfassung und Begründung für eine zweistreifige Zufahrt Schmuckerweg

Zusammenfassend sind in den folgenden Aufzählungen die Vorteile sowie Begründungen für den Umbau mit zweistreifiger Zufahrt Schmuckerweg aufgeführt. Ebenso sind Nachteile mit genannt, sofern die Planung der Landeshauptstadt München mit nur einstreifigen Zufahrten umgesetzt wird:

- Maßgebende Steigerung der Kapazität der gesamten Knotenpunktanlage gegenüber der bisherigen Planung der Landeshauptstadt München mit grundsätzlich nur einstreifigen Zufahrten.
- Die erreichbaren Qualitätsstufen würden mit einstreifigen Zufahrten nicht den Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen entsprechen.
- Die ermittelten Rückstaulängen und damit wartende Kfz verschlechtern die Aufenthaltsqualität im Umfeld des Knotenpunktes, was hingegen mit einer zweistreifigen Zufahrt im Schmuckerweg deutlich verbessert werden kann.
- Der ÖPNV (hier insbesondere Busverkehr) als bedeutender Verkehrsträger besitzt ebenso keine separaten Fahrwege, sodass kurze Fahr- bzw. Reisezeiten realisiert werden können bzw. damit auch eine hohe Attraktivität im Umfeld der Truderinger Straße gewährleistet ist. Im Gegenteil: der Busverkehr muss im Kfz-Verkehrsstrom geführt werden, welcher durch hohe Wartezeiten an den Knotenpunkten charakterisiert ist. Dies führt in Folge zu höheren Betriebskosten bei gleichzeitiger Verringerung der Busattraktivität.
- Der Schmuckerweg weist in der Verkehrsprognose (mit Verkehrsberuhigung) der LH München nahezu die gleiche Größenordnung der Verkehrsbelastungen wie in der Analyse auf:
 - Analyse 2017: 12.400 Kfz/Tag
 - Prognose-Planfall mit Verkehrsberuhigung: 12.500 Kfz/Tag.
- Durch die Kapazitätssteigerung der Zufahrt Schmuckerweg (zweistreifige Knotenpunktzufahrt) ergeben sich folgende Verbesserungen gegenüber der Planung:
 - Reduzierung der Rückstaulängen, insbesondere im Schmuckerweg.
 - Möglichkeiten der Freigabezeitenverteilung, sodass auch die Truderinger Straße bessere Qualitätsstufen im Verkehrsablauf erreicht.
 - Weiterhin ergeben sich damit mehr Freiheitsgrade zur Busbeschleunigung,
 - einhergehend mit geringeren Betriebskosten für den ÖPNV.
 - Die Truderinger Straße verliert nicht ihren geplanten Charakter (hohe Aufenthaltsqualität für Fußgänger, nur einstreifige Richtungsfahrbahnen, etc.), da die Kapazitätssteigerung in der Querstraße Schmuckerweg vorgenommen wird.

Die detaillierten Ausführungen sind der Verkehrsuntersuchung: „Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Truderinger Straße / Schmuckerweg / Max-Rothschild-Straße“ zu entnehmen.

Auerbach, 18.10.2019


Ralf Engelhardt