

NIEDERSCHRIFT
ÜBER DIE
ÖFFENTLICHE SITZUNG DES TECHNISCHEN AUSSCHUSSES
VOM DIENSTAG, DEN 25.11.1997

Sämtliche Ausschußmitglieder waren ordnungsgemäß geladen.

Anwesend waren StR Berberich, Geislinger (bis 19.10 Uhr) Lachner, Mühlfenzl (ab 19.10 Uhr), Ostermaier, Riedl, Schechner (für 3.Bgm. Ried), Schurer (für StRin Platzer) und Schuder.

Entschuldigt fehlten 3. Bgm. Ried und Stadträtin Platzer.

Als Zuhörer nahmen 2. Bgm. Anhalt, die Stadträtinnen Hülser, Gruber, Portenlänger und Will sowie die Stadträte Aubinger und Geislinger an der Sitzung teil.

Stadtbaumeister Wiedeck und Herr Deierling sowie die Herren Billinger und Henes vom Planungsbüro Billinger nahmen beratend an der Sitzung teil.

Sitzungsleiter: 1. Bgm. Brilmayer
Schriftführer : Prigo

Vor Eintritt in die Tagesordnung stellte 1. Bgm. Brilmayer die ordnungsgemäße Ladung sowie die Beschlußfähigkeit des Ausschusses fest.

1. Bürgermeister Brilmayer begrüßte alle Anwesenden.

Lfd.-Nr. 01

Diskussion der Vorschläge zur innerörtlichen Verkehrsführung

öffentlich

Über das Thema „innerörtliche Verkehrsführung“ wurde zuletzt in der TA-Sitzung am 01.07.97 gesprochen.

Bgm Brilmayer erklärte, daß es in dieser Sitzung heute nur um die neue innerörtliche Verkehrsführung gehe. Über die verschiedenen Umgehungsvarianten werde heute nicht gesprochen.

In Erkenntnis, daß es mit der Südumgehung noch ein Weilchen dauern wird, haben nun die einzelnen Stadtratsfraktionen, die Verwaltung, Herr Billinger, Herr Immich und ein Ebersberger Bürger verschiedene Vorschläge entwickelt, wie der Verkehr im Ortskern neu geregelt werden kann, um wenigstens übergangsweise Abhilfe zu schaffen. Er stellte klar, daß dadurch kein Auto weniger durch Ebersberg fahren wird, sondern Straßen wie z.B. die Dr.-Wintrich-Straße noch mehr Verkehr aufnehmen müssen, um dadurch andere Straßen zu entlasten.

Er unterrichtete die Mitglieder des Technischen Ausschusses vom Schreiben des Landratsamtes vom 19.11.97, in dem es um die Führung des Schwerlastverkehrs in der Stadt Ebersberg geht.

Der Inhalt des vorgenannten Schreibens wird nachfolgend wiedergegeben:

Das Landratsamt weist darauf hin, daß die Stadt Ebersberg einer sehr hohen Verkehrsbelastung unterliegt. Hiervon sind insbesondere die B 304 und die St 2080 betroffen. Das Landratsamt macht weiter darauf aufmerksam, daß der Ausbauzustand dieser Straßen nicht mehr dem Verkehrsaufkommen entspricht. Eine Entlastung wird wohl nur der Bau von Umgehungsstraßen bringen.

Das Landratsamt erklärt weiter, daß in den vergangenen Jahren der Bundesgesetzgeber die zulässigen Maße und Gewichte für Fahrzeuge immer weiter hinaufgesetzt hat. Da die Straßen aber nicht im gleichen Maße „mitgewachsen“ sind, ergeben sich in Ebersberg immer größere Probleme mit dem Schwerlastverkehr. Zwei Straßenstücke haben sich als besonders problematisch erwiesen. Dies ist einmal die B 304 -Heinrich-Vogl-Straße- zwischen der Eichthalstraße und dem Marienplatz. Aufgrund der geringen Breite der Straße ist ein Begegnungsverkehr zwischen zwei Lastwagen gerade noch möglich. Die Gehwege sind in diesem Bereich teilweise sehr schmal. Eine Gefährdung von Fußgängern ist somit nicht auszuschließen.

Der zweite neuralgische Punkt ist die Einbahnstraße nördlich des Rathauses im Zuge der St 2080. Aufgrund des Kurvenverlaufs können längere Lastwagen die Engstelle nur unter Zuhilfenahme des Gehweges passieren. Ortsunkundige Lastwagenfahrer bleiben regelmäßig stecken. Verkehrsstaus sind die Folge.

Wie Sie wissen haben wir gemeinsam mit einem Ebersberger Fuhrunternehmer im Bereich des Rathauses Fahrversuche durchgeführt. Ziel der Fahrversuche war die Lastwagen durch Markierung einer Leitlinie um das Rathauseck zu führen. Die Fahrversuche hatten ein erschreckendes Ergebnis. Die Lastkraftwagen benötigen einen Großteil des Gehweges. Für die Fußgänger verbleiben lediglich ca. 40 cm Restgehwegfläche. Die Fußgänger können auch nicht ausweichen, da der Gehweg direkt an eine Hauswand grenzt. Es besteht aus sicherheitsrechtlichen Erwägungen hieraus somit absoluter Handlungsbedarf. Wir sind leider gezwungen die Einbahnstraße nördlich des Rathauses für Fahrzeuge ab einer bestimmten Länge zu sperren. Ab welcher Länge gesperrt werden muß hängt noch von einer entsprechenden Prüfung ab. Der Bereich dürfte sich aber zwischen 12 und 15 m bewegen.

Die Sperre wirft die Frage der Umleitung auf. Zu prüfen ist zunächst eine großräumige Umleitung. Im Landkreis Ebersberg findet sich keine geeignete Strecke. Die EBE 20 (Steinhöring - B 12) weist in der Ortsdurchfahrt von Abersdorf eine unübersichtliche Engstelle auf. Die St 2081 (Zorneding - A 94) ist nur bis zur Abzweigung der EBE 4 gut ausgebaut und zur Aufnahme von Schwerlastverkehr geeignet. Nördlich von Wolfesing ist der Straßenzustand so schlecht, daß wir eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h anordnen mußten. Die Umleitung müßte somit über Straßen außerhalb des Landkreises führen. Die hierfür erforderliche Zustimmung der betroffenen Landkreise erscheint mehr als fraglich.

Realistisch ist somit wohl nur eine innerstädtische Umleitung. Diese könnte folgende Streckenführung haben: Wasserburger Str. / Dr.-Wintrich-Straße/ Gärtnerestraße / Münchener Straße / Heinrich-Vogl-Straße und westlich des Rathauses in die Eberhardstraße. Das Linksabbiegen von der Eberhardstraße in Richtung Marienplatz müßte untersagt werden. In der Eberhardstraße würde sich sonst aus Richtung Norden ein noch größerer Stau aufbauen.

Unser Umleitungsvorschlag ist sicherlich noch diskussionsfähig. Erfreulicherweise haben sich ja alle Fraktionen des Ebersberger Stadtrates Gedanken über die Verkehrsführung im Stadtgebiet gemacht. Dies könnte sich jetzt als hilfreich erweisen. So ist es vorstellbar, den gesamten Ost-West-Verkehr über die Dr.-Wintrich-Straße und die Gärtnerestraße zu führen. Die Innenstadt könnte dadurch wesentlich entlastet werden. Erforderlich wäre jedoch mindestens der Umbau der Kreuzung beim Amtsgericht. In der Dr.-Wintrich-Straße kommen direkt bei der Lichtzeichenanlage zwei Laster auch nur bei Benutzung des Gehweges aneinander vorbei. Die Situation ist hier jedoch bei weitem nicht so gefährlich wie am Rathauseck.

Abschließend teilt das Landratsamt mit, daß ihm die Vorstellungen der Stadt zur innerörtlichen Verkehrsführung bis zum 01.03.98 vorzulegen sind .

Nach Verlesen des vorstehenden Textes erklärte Bgm. Brilmayer, daß dieses Schreiben den Handlungsbedarf zeige. Hauptaufgabe der Stadt muß nun in nächster Zeit wohl sein, eine neue

praktikable innerstädtische Verkehrsführung zu finden, die u.a. die Einbahnstraße nördlich des Rathauses vom Schwerlastverkehr befreit und mit wenig Umbauten und Investitionen verwirklicht werden kann.

Bgm Brilmayer berichtete, daß insgesamt neun Vorschläge zur innerstädtischen Verkehrsführung eingegangen sind. Das Büro Billinger wird die Vorschläge vorstellen und seine Anmerkungen hierzu machen. Am Schluß der Diskussion sollten einige Grundaussagen getroffen werden bzw. auch einige Vorschläge herausfallen. Mit den dann noch verbleibenden Vorschlägen sollten sich die Stadtratsfraktionen dann nochmals bis zur nächsten Sondersitzung „Verkehr“ Anfang Februar 98 beschäftigen. In dieser Februarsitzung sollte dann eine Rangordnung der Varianten festgelegt werden.

Modelle zur innerörtlichen Verkehrsführung

Herr Henes erklärte, daß im Mittelpunkt dieser Überprüfung die Fragen standen, welche Wege und welchen Umfang der Durchgangsverkehr und der Schwerlastverkehr bei der neuen Verkehrsführung wählen bzw. annehmen wird. Grundlage folgender Prognosen waren die im Rechenmodell (Bild 6) dargestellten Verteilungsmodelle für den Durchgangsverkehr und den Schwerlastverkehr sowie eine Abschätzung des Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs in den einzelnen Straßenabschnitten.

Geprüft wurde auch, wie bei den einzelnen Vorschlägen die Verknüpfung von Bundesstraße (Heinrich-Vogl-Straße bzw. Bahnhofstraße) und Staatsstraße (Eberhardstraße) im Umfeld des Rathauses aussehen könnte. Im Mittelpunkt stand dabei nicht die Platzgestaltung, sondern die verkehrstechnische Tauglichkeit und die Befahrbarkeit durch Schwerlastfahrzeuge sowie die Abschätzung der Leistungsfähigkeit.

Modell A : Umleitung des Schwerverkehrs (Bild 7)

Vorgeschlagen wird, den gesamten Schwerlastverkehr aus und in Richtung Nord tagsüber über die Route Heinrich-Vogl-Straße /Münchener Straße zum Knotenpunkt Gärtnerstraße zu führen und ihn dann zusammen mit dem Schwerlastverkehr in Ost-West-Richtung über die Strecke Gärtnerstraße/Dr.-Wintrich-Straße zu leiten. Zur Entschärfung der Verkehrssituation beim Rathaus soll die Eberhardstraße in diesem Bereich für beide Fahrtrichtungen freigegeben werden und so die gefährliche Umfahrt für den Schwerlastverkehr entfallen. Zum Schutz der Anlieger soll in den Nachtstunden der Schwerlastverkehr wie heute direkt abfließen und die Umleitung keine Gültigkeit haben.

Die Möglichkeit der Verknüpfung von Bundesstraße und Staatsstraße südwestlich vom Rathaus ist in Bild 8 dargestellt. Die Eberhardstraße kann westlich vom Rathaus zweispurig geführt werden. Allerdings erfordert die kurvige Verkehrsführung mit hohem Lkw-Anteil ein Zurücksetzen der Haltelinien in den Zufahrten. Die Leistungsfähigkeit der signalisierten Einmündung erreicht aufgrund der Räumwege und der einspurigen Zufahrten selbst ohne Berücksichtigung von Freigabezeiten für Fußgänger nur ca. 1300 Kfz/h (der heutige „Rathauskreisel“ ist leistungsfähiger), und dies ist bei der gegenwärtigen Verkehrsbelastung nur ausreichend, wenn wirklich alle Ost-West-Durchfahrer die Route über die Dr.-Wintrich-Straße wählen. Heute wird die Route nur von 30 bis 40 % der Durchfahrer genutzt. Die Belastungsprognose unterstellt eine Steigerung auf 60 %.

Alternativ zu der oben diskutierten Knotenpunktsform ist Zweirichtungsverkehr in der Eberhardstraße auch bei der heutigen Verkehrsführung nördlich und südlich vom Rathaus möglich. Die negativen Folgen der fehlenden Linksabbiegerspur aus Richtung Nord müßte dann durch eine Signalisierung gemildert werden. Die Leistungsfähigkeit dieser Einmündung entspricht der oben genannten und in Bild 8 dargestellten Form. Die Belastung ist aber deutlich geringer, da die Fahrtrichtung Nord aus Richtung Marienplatz -wie heute- die nördliche Rathausgasse nutzt (bei der Einmündung in die Eberhardstraße gilt es nun Vorfahrt achten). Nur diese Form eines Vollanschlusses von Bundesstraße und Staatsstraße im Zentrum Ebersberg erscheint derzeit realisierbar, sie liegt daher der Bewertung zugrunde.

Um den Schwerlastverkehr und möglichst vielen sonstigen Ost-West-Durchfahrern die Fahrt über die Dr.-Wintrich-Straße zu erleichtern, soll am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Wasserburger Straße / Rosenheimer Straße die Signalregelung so geändert werden, daß die Dr.-Wintrich-Straße gemeinsam mit der Wasserburger Straße freigegeben werden kann. Es wird daher vorgeschlagen, auf das diese Regelung störende Linksabbiegen vom Bahnhofplatz in Richtung Bahnhofstraße zu verzichten. Um den höheren Verkehrsmengen und vor allem dem höheren Anteil Schwerlastverkehr gerecht zu werden, sollen am Knotenpunkt Dr.-Wintrich-Straße / Gärtnerstraße die Kurvenbereiche bedarfsgerecht aufgeweitet werden und der Radweg entlang der Dr.-Wintrich-Straße bis zum Bahnhof verlängert werden.

Die bei dieser Regelung zu erwartende Verkehrsverteilung zeigt Bild 7 unten. Die Bahnhofstraße und der Marienplatz werden von ca. 1800 Lkw und 600 Pkw pro Tag entlastet. Die Heinrich-Vogl-Straße und innere Münchener Straße muß zusätzlich 600 Lkw am Tag aufnehmen, sie wird aber auch von 600 Durchfahrern entlastet. Unter Würdigung des hohen Belästigungsgrades des Schwerlastverkehrs stellt dies eine deutliche Verschlechterung für diese Straßenabschnitte dar. Die Gärtnerstraße und die Dr.-Wintrich-Straße muß zusätzlich 1800 Lkw und 600 Pkw mehr am Tag aufnehmen. Nachteilig ist, daß durch die längere Streckenführung die Verweildauer des Schwerlastverkehrs im Stadtgebiet noch erhöht wird und damit insgesamt mit einer höheren Lärm- und Abgasbelastung zu rechnen ist.

Gewinner dieser Verkehrsführung sind die Anwohner der Bahnhofstraße und vom Marienplatz. Diese Bereiche werden vom Lkw-Verkehr entlastet. Die Rathausumfahrt bleibt zwar bestehen, da aber (fast) keine Lkw mehr verkehren wird die Aufenthaltsfunktion in der nördlichen und südlichen Rathausgasse deutlich verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht.

Zusammenstellung der notwendigen bzw. empfohlenen Maßnahmen bei der Realisierung des Modells A:

Signal Kreuzung Wasserburger Straße / Bahnhofstraße	ändern ohne Umbauten
Linksabbiegerspur Dr.-Wintrich-Straße	entbehrlich
Ausbau Dr.-Wintrich-Straße	notwendig
Radwege verlängern	notwendig
Gegenverkehr in südlicher Eberhardstraße	ja
Signalisierung Rathauskreuzung	notwendig
Einmündung Heinrich-Vogl-Straße /Eichthalstr.	kein Umbau
Einmündung Münchener Straße / Gärtnerstr.	Linksabbiegespur
Knoten Dr.-Wintrich-Straße /Eichthalstr.	Bestand
Südumgehung	ohne

Modell A zeichnet sich dadurch aus, daß es rasch umgesetzt werden könnte. Die Verlagerung auf die Dr.-Wintrich-Straße kann durch einfache Programmänderung (Kreuzung B 304 /St 2080 / Dr.-Wintrich-Straße) erreicht werden und die Abbiegespur für den Schwerlastverkehr an der Einmündung Münchener Straße / Gärtnerstraße ist schnell angelegt. Einzig der Umbau der Eberhardstraße und die Errichtung der Signalregelung am Knotenpunkt erfordern etwas Aufwand. Der Gewinn dieser Verkehrsführung beschränkt sich aber auf die Entlastung des Marienplatzes und der Bahnhofstraße vom Schwerlastverkehr. Auch die Einbahnstraße nördlich des Rathaus wäre vom Verkehr befreit.

Modell B: Aufspaltung des Nord-Süd-Verkehrs (Bild 9)

Vorgeschlagen wird die Aktivierung des Straßenzuges Gärtnerstraße / Dr.-Wintrich-Straße zur Führung des Ost-West-Verkehrs und die Aufspaltung des Nord-Ost-Verkehrs auf die Bahnhofstraße einerseits und die Heinrich-Vogl-Straße und die Eichthalstraße andererseits. Die Aktivierung der Dr.-Wintrich-Straße soll durch geeignete Signalisierung und die Aufspaltung des Nord-Ost-Verkehrs durch die Beschränkung auf die Fahrtrichtung West zwischen Marienplatz und Eberhardstraße bzw. Heinrich-Vogl-Straße erreicht werden. Auch bei diesem Vorschlag sollen beide Fahrtrichtungen der Eberhardstraße westlich am Rathaus vorbei geführt werden. Die

Abfahrt vom Marienplatz erfolgt über die südliche Rathausgasse. Die nördliche Rathausgasse ist vom Fahrverkehr befreit.

Bild 10 zeigt den möglichen Knotenpunkt südlich des Rathauses. Der Knotenpunkt kann -wie dargestellt- zum Schutze der querenden Fußgänger signalisiert werden, er kann aber auch wie heute im freien Verkehrsfluß betrieben werden. Die Leistungsfähigkeit des Knotens ist hoch, da die Hauptzufahrten Eberhardstraße und Heinrich-Vogl-Straße gleichzeitig freigegeben werden können. Die schmale Richtungsfahrbahn in der südlichen Rathausgasse erlaubt die Ausweitung der Gehflächen in diesem stark frequentierten Bereich.

Die erwartete Verteilung der Verkehrsbelastung für diese Lösung ist ebenfalls auf Bild 9 angegeben. Auch hier sind die Belastungsänderungen gegenüber dem Bestand (Rechenmodell Bild 6) wenig auffällig. In der Münchener Straße kann mit einer Gesamtverkehrsentlastung um 15 % gerechnet werden, der Rückgang beim Schwerlastverkehr erreicht dort 30 %. Die Anwohner der Bahnhofstraße dürften sogar eine Entlastung um 24 % erwarten und der Schwerlastverkehr würde dort halbiert werden. In der Eichthalstraße würde sich die Verkehrsmenge etwa verdoppeln und in Richtung Süd (abwärts) sind ca. 600 Fahrzeuge im Schwerverkehr zu erwarten. Der Straßenzug Gärtnerestraße / Dr.-Wintrich-Straße müßte etwa 25 % Fahrzeuge mehr als heute aufnehmen und auch hier wäre der Zuwachs beim Schwerverkehr am größten (75 %). Besonders stark vom Schwerverkehr betroffen ist der Abschnitt zwischen Eichthalstraße und Wasserburger Straße, dort ist mit 1300 Lastwagen/Tag zu rechnen. Verkehr aus Richtung Nord mit Ziel Marienplatz wird die Semptstraße und die Sieghartstraße benutzen. In diesem Straßenzug werden ca. 500 Fahrzeuge zusätzlich erwartet.

Am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Wasserburger Straße / Rosenheimer Straße kommt es bei dieser Verkehrsführung -wie bei Modell A- lediglich zu Verlagerungen in den Zufahrten, die Verkehrsmenge insgesamt bleibt konstant. Auf das Linksabbiegen aus dem Bahnhofplatz in Richtung Bahnhofstraße kann allerdings nicht verzichtet werden. Die vorgeschlagene gleichzeitige Freigabe aus Richtung Wasserburger Straße und Dr.-Wintrich-Straße läßt sich nur mit einer Linksabbiegespur in der Dr.-Wintrich-Straße realisieren.

Für den Abschluß der Gärtnerestraße an die Münchener Straße ist bei heutiger Vorfahrtsregelung in den Spitzenstunden mit größeren Wartezeiten aus Richtung Gärtnerestraße zu rechnen. Die verlangsamende Wirkung einer abknickenden Vorfahrt könnte hier den freien Verkehrsfluß erleichtern, alternativ ist eine Signalregelung zu empfehlen.

An der Einmündung Eichthalstraße / Heinrich-Vogl-Straße werden Abbieger aus Richtung Nord mit Ziel Eichthalstraße bei heutiger Vorfahrtsregelung in den Spitzenzeiten zu Stauungen führen, welche Störungen bis hin zum Rathausknotenpunkt erwarten lassen. Eine Änderung mit Vorfahrt im Zuge der Verbindung Nordost Heinrich-Vogl-Straße könnte dies verhindern.

Die Gewinne dieses Vorschlages sind eine erhebliche Verkehrsentlastung (-25 %) des Marienplatzes, eine deutliche Verbesserung seiner Zugänge aus Richtung West und die Entlastung der inneren Münchener Straße um 15 %.

Zusammenstellung der notwendigen bzw. empfohlenen Maßnahmen bei Realisierung des Modells B:

Signal Kreuzung Wasserburger Straße / Bahnhofstraße	ändern mit Umbau
Linksabbiegerspur Dr.-Wintrich-Straße	notwendig
Ausbau Dr.-Wintrich-Straße	empfohlen
Radweg verlängern	empfohlen
Gegenverkehr in südlicher Eberhardstraße	ja
Signalisierung Rathauskreuzung	empfohlen
Einmündung Heinrich-Vogl-Straße/ Eichthalstr.	Nord-Süd (Vorfahrt)
Einmündung Münchener Straße / Gärtnerestr.	Signalregelung empfohlen
Knotenpunkt Dr.-Wintrich-Straße /Eichthalstr.	Signalregelung
Südumgehung	ohne

Bei Modell B ist die Einbahnstraße nördlich des Rathauses vom Verkehr befreit. Für Radfahrer und Fußgänger bietet dieses Modell mehr. Der Aufwand für dieses Modell B ist auch etwas größer: die stärkere Inanspruchnahme der Dr.-Wintrich-Straße erfordert die Anlage einer Linksabbiegespur an der Kreuzung Wasserburger Straße, die Einmündung Münchener Straße / Gärtnerstraße muß ausgebaut und/oder signalisiert werden und die Rathauskreuzung (Eberhardstraße / Heinrich-Vogl-Straße) muß signalisiert werden.

Umbau bzw. Signalregelung der Einmündung Eichthalstraße / Dr.-Wintrich-Straße nur erforderlich, wenn der Schwerlastverkehr in und aus Richtung Norden geführt wird, ansonsten kann dieser Bereich so wie heute belassen werden.

Modell C: Verteilerring (Bild 11 und 12)

Dieser Vorschlag sieht die vollkommene Entlastung der Bahnhofstraße vom Durchgangsverkehr vor. Der gesamte überörtliche Verkehr wird über den Bahnhofplatz, die Eberhardstraße und äußere Münchener Straße dem Straßenkarree Eichthalstraße/Westast Heinrich-Vogl-Straße/innere Münchener Straße /Gärtnerstraße und Dr.-Wintrich-Straße zugeführt und steuert über diese Straßenäste (Verteilerring) auf direkten Weg das jeweilige Ziel an. Die Bahnhofstraße dient nur noch als Zufahrt zu den Parkplätzen am Schloß- und Marienplatz.

Durch die Zwangsführung des gesamten Verkehrs über den Bahnhofplatz kommt es dort zur stärksten Zunahme. Statt der 6000 Kfz/24 h heute werden bei diesem Modell ca. 12000 Kfz/24 h am Bahnhofplatz erwartet. Die vier Äste des Straßenkarrees werden mit rund 7000 bis 9000 Kfz/24 h belastet. Im Karree wird die innere Münchener Straße um 28 % am meisten entlastet und die Eichthalstraße muß mit 8750 Kfz/24 h mehr als die doppelte Verkehrsmenge wie heute aufnehmen. In der Bahnhofstraße ist nur noch mit 50 % der heutigen Verkehrsbelastung zu rechnen und etwa 1000 Fahrten/24 h werden die Semptstraße und die Sieghartstraße für die Zu- und Abfahrt Marienplatz belasten.

Die Kreuzung Bahnhofstraße / Wasserburger Straße / Rosenheimer Straße müßte in der Zufahrt Bahnhofstraße mit einer Linksabbiegespur ausgestattet werden, damit die beiden Hauptzufahrten gleichzeitig freigegeben werden können. Die Gesamtverkehrsbelastung der Kreuzung bleibt unverändert.

Die Knotenpunkte im Straßenkarree würden im freien Verkehrsfluß am besten funktionieren mit einer abknickenden Vorfahrt an der Einmündung Münchener Straße / Gärtnerstraße im Zuge Westast Münchener Str. / Gärtnerstraße (mit zwei zuführenden Spuren in der Münchner Straße West), am Knoten Heinrich-Vogl-Straße / Eichthalstraße im Zuge Nordast H.-Vogl-Straße /Eichthalstraße und am Knoten Dr.-Wintrich-Straße /Eichthalstraße wie heute, da sonst ein Rückstau Richtung Knoten Wasserburger Straße entstehen könnte. Alle Knoten des Karrees sind auf ihre Leistungsfähigkeit zu überprüfen, ggf. ist die Geometrie nachzubessern oder der Punkt zu signalisieren.

Die sog. Verteilerlösung schafft einen verkehrsberuhigten Marienplatz mit attraktiven Zugängen nördlich und südlich des Rathauses für Fußgänger und Radfahrer aus und in Richtung West. Stark entlastet wird die Bahnhofstraße und die innere Münchener Straße um jeweils ca. 28 %.

Zusammenstellung der notwendigen bzw. empfohlenen Maßnahmen bei Realisierung des Modells C:

Signal Kreuzung Wasserburger Straße /Bahnhofstraße	ändern mit Umbau
Linksabbiegerspur Dr.-Wintrich-Straße	notwendig
Ausbau Dr.-Wintrich-Straße	empfohlen
Radweg verlängern	empfohlen
Gegenverkehr in südlicher Eberhardstraße	ja
Signalisierung Rathauskreuzung	entfällt
Einmündung H.-Vogl-Straße/ Eichthalstraße	Nord-Süd (Vorfahrt)
Einmündung Münchener Straße / Gärtnerstraße	Signalregelung empfohlen
Knoten Dr.-Wintrich-Straße /Eichthalstraße	Ausbau und Signalregelung
Südumgehung	ohne

Das Modell C bietet mehr für die Fußgänger und Radfahrer. Hier wird die nördliche Rathausgasse vom Kfz-Verkehr befreit, da die Durchfahrt durch den Marienplatz ganz geschlossen wird. Dies bringt Schleichverkehr über die Semptstraße / Sieghartstraße zum Marienplatz.

Der Aufwand für dieses Modell ist etwas größer: die stärkere Inanspruchnahme der Dr.-Wintrich-Straße erfordert die Anlage einer Linksabbiegespur an der Kreuzung Wasserburger Straße, die Einmündung Münchner Straße / Gärtnerestraße muß geändert bzw. ausgebaut und/oder signalisiert werden und die Einmündung Eichthalstr. / Dr.-Wintrich-Straße muß umgebaut bzw. signalisiert werden.

Modell D: Großer Nord-Süd-Einbahnstraßenring (Bild 13)

Kennzeichnend für diesen Vorschlag ist die Führung des Nord-Ost-Verkehrs sowie des Nord-Süd-Verkehrs über einen großen Einbahnstraßenring bestehend aus der Bahnhofstraße, der Eberhardstraße und der Eichthalstraße. Der Ost-West-Verkehr der Bundesstraße wird auch bei diesem Vorschlag über die Dr.-Wintrich-Straße und Gärtnerestraße geführt. Zur Reduzierung der verkehrserzeugenden Wirkung des Richtungsverkehrs sind die Straßen mit echtem Einrichtungsverkehr auf kurze Abschnitte begrenzt. Hierfür vorgeschlagen werden die nördliche Rathausgasse und der Nordast der Heinrich-Vogl-Straße.

Um die Eichthalstraße nicht mit Schwerlastverkehr zu belasten, wird zusätzlich die Ableitung des Schwerlastverkehrs in Fahrtrichtung Süd über die Münchener Straße zur Gärtnerestraße vorgeschlagen.

Im Unterschied zu den bisherigen Lösungen muß hier der Verkehr aus Richtung West mit Ziel Nord den Einbahnstraßenring über die Bahnhofstraße benutzen. Der Knotenpunkt Bahnhofstraße / Wasserburger Straße / Rosenheimer Straße wird durch diese Lösung zusätzlich belastet. Die Mehrbelastung in den Zufahrten beträgt ca. 11 %. Der Vorschlag könnte daher erst nach einem Ausbau der Kreuzung oder nach Fertigstellung der Südumgehung realisiert werden.

Die erwartete Belastungsverteilung (Bild 13) zeigt, daß es mit dieser Verkehrsführung gelingt, die Hauptverkehrsbelastung auf die Dr.-Wintrich-Straße zu verlagern. Etwa 10000 bis 11000 Kfz/24 h sind dort zu erwarten. Gewinner sind die Anwohner der inneren Münchener Straße und der Heinrich-Vogl-Straße, welche um 30 % der Kfz-Menge entlastet werden. Im Nordast der Heinrich-Vogl-Straße wird zwar nur eine Entlastung um 20 % (Schwerverkehr 30 %) erwartet, dort kann jedoch der Straßenquerschnitt eingeengt und die Situation für die Fußgänger und Radfahrer verbessert werden. Nur geringe Entlastungen (-10%) sind für die Bahnhofstraße zu erwarten. Neben der Führung des überörtlichen Verkehrs in Richtung Nord ist sie einzige Zufahrt zum Schloß- und Marienplatz aus Richtung Süd und West. Die erwartete Halbierung des Schwerlastverkehrs in der Bahnhofstraße und am Marienplatz wird deutlich spürbar sein.

Der Umweg für den Verkehr von West nach Nord und umgekehrt läßt eine Zunahme des Schleichverkehrs durch das Stadtteil Friedenseiche erwarten. Bei Realisierung dieser Verkehrsführung müßte im gesamten westlichen Wohnviertel geeignete Maßnahmen zur Vermeidung dieser Belastung entwickelt werden.

Die Verkehrsführung im Bereich des Rathauses zeigt Bild 14. Um die nördliche Rathausgasse leichter anfahren zu können, wird die Straße etwa im Bereich der Mariensäule nach Norden verschwenkt. Die Kurvenfahrt wird dadurch etwas entschärft und die Fahrer erkennen früher die enge Situation in der nördlichen Rathausgasse. Das Rathaus würde bei dieser Verkehrsführung ein größeres Vorfeld erhalten, auf welchem die Mariensäule einen neuen Platz bekommen könnte. Die vom Kfz-Verkehr befreite südliche Rathausgasse kann zum attraktiven Zugang zum Marienplatz für Fußgänger und Radfahrer umgestaltet werden.

Anstatt der besonders engen nördlichen Rathausgasse könnte alternativ auch die südliche Rathausgasse genutzt werden. Dadurch würde die Querung des Marienplatzes vermieden. Die Eberhardstraße müßte dann bis zur Südseite des Rathauses im Zweirichtungsverkehr geführt werden und zur Sicherung der Befahrbarkeit durch den einbiegenden Schwerlastverkehr aufgeweitet werden. Der wichtige Zugang zum Marienplatz auf der Südseite des Rathauses wäre dann für Fußgänger weit weniger attraktiv als bei obiger Lösung.

Zusammenstellung der notwendigen bzw. empfohlenen Maßnahmen bei Realisierung des Modells D:

Signal Kreuzung Wasserburger Straße/ Bahnhofstraße	ändern mit Umbau
Linksabbiegerspur Dr.-Wintrich-Straße	notwendig
Ausbau Dr.-Wintrich-Straße	notwendig
Radweg verlängern	notwendig
Gegenverkehr in südlicher Eberhardstraße	nein
Signalisierung Rathauskreuzung	nein
Einmündung H.-Vogl-Straße / Eichthalstraße	Nord-Süd (Vorfahrt)
Einmündung Münchener Straße / Gärtnerestr.	Signalregelung empfohlen
Knotenpunkt Dr.-Wintrich-Straße / Eichthalstr.	Signalregelung
Südumgehung	erforderlich, oder Umbau der Kreuzung Wasserburger Straße

Der Aufwand für Modell D ist wie bei Modell B und C sehr hoch: die stärkere Inanspruchnahme der Wintrich-Straße erfordert die Anlage einer Linksabbiegespur an der Kreuzung Wasserburger Straße, die Einmündung Münchener Straße / Gärtnerestraße muß geändert bzw. ausgebaut und /oder signalisiert werden und die Einmündung Eichthalstraße muß signalisiert werden.

Die Einbahnstraße nördlich des Rathauses würde nach einem Umbau weiterhin vom Schwerlastverkehr befahren.

Modell E: Nordost Heinrich-Vogl-Straße verkehrsberuhigt (Bild 15)

Im Modell E wird vorgeschlagen, den gesamten Verkehr in und aus Richtung Nord über die Bahnhofstraße zu führen um den besonders engen Nordost der Heinrich-Vogl-Straße vom Durchgangsverkehr zu befreien. Wie Bild 16 zeigt, müßte das Rathaus hierzu wie heute nördlich und südlich umfahren werden. Zur Erleichterung der Norddurchfahrt ist wie im Modell D eine großzügige Verschwenkung der Straße über den Marienplatz vorgesehen. Über die breite Bahnhofstraße erreicht der Verkehr den Knotenpunkt Wasserburger Straße / Rosenheimer Straße und in Richtung West die Dr.-Wintrich-Straße.

Wie im Modell D wird die Entlastung durch Verlagerung des Verkehrs auf die Kreuzung Wasserburger Straße / Rosenheimer Straße erreicht. Die Konzentration des Verkehrs würde dort zu einer Belastungserhöhung um 29 % führen. An die Realisierung dieser ist erst nach Fertigstellung der Südumgehung zu denken. Man sollte sie allerdings nicht vergessen, denn sie hat neben dem Nachteil der Belastung des Marienplatzes einiges zu bieten: der unangenehmste Straßenabschnitt in Ebersberg wird zum erweiterten Zentrum und die äußere Heinrich-Vogl-Straße sowie die Münchener Straße werden nachhaltig vom Verkehr entlastet wie Bild 15 zeigt.

Zur Verkehrsführung ums Rathaus ist anzumerken, daß es sich dabei ausschließlich um Richtungsverkehr handelt. Die Fahrbahnbreiten sind gegenüber heute gering (zwischen 3,5 m und 5,5 m, je nach Kurvenradius) und auch unsichere Fußgänger haben wenig Mühe dieses zu queren. Die vorhandene Straßenraumbreite in der südlichen Rathausgasse erlaubt trotz der Verkehrsführung dort Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer. Abgesehen von der störenden Querung des Marienplatzes wird die -gegenüber der einspurigen Führung- etwas stärkere Verkehrsbelastung am breiten Marienplatz wenig auffallen und auch in der Bahnhofstraße könnten sie hingenommen werden. Dies natürlich alles erst nach Fertigstellung der Südumgehung, mit dann wesentlich geringeren Verkehrsmengen.

Die Gewinner dieser Lösung sind die Anwohner der Heinrich-Vogl-Straße und der inneren Münchener Straße. Die Verkehrsbelastung könnte dort auf ca. 4000 Fahrzeuge/Tag absinken, der Straßenzug bekäme wieder Wohnqualität. Zu beachten ist allerdings, daß andere Straßenzüge ihre Wohnqualität dabei nicht verlieren. Der geringe Umweg für den Verkehr von West nach Nord und umgekehrt läßt eine deutliche Zunahme des Schleichverkehrs durch die Ulrichstraße und die Pleinger Straße erwarten. Bei Realisierung dieser Verkehrsführung müßten im gesamten westlichen Wohnviertel geeignete Maßnahmen zur Vermeidung dieser Belastung entwickelt werden. Dies gilt weniger dringlich auch für Modell D.

Zusammenstellung der notwendigen bzw. empfohlenen Maßnahmen bei Realisierung des Modells E:

Signal Kreuzung Wasserburger Str/ Bahnhofstraße	ändern mit Umbau
Linksabbiegerspur Dr.-Wintrich-Straße	notwendig
Ausbau Dr.-Wintrich-Straße	notwendig
Radweg verlängern	notwendig
Gegenverkehr in südlicher Eberhardstr.	nein
Signalisierung Rathauskreuzung	entfällt
Einmündung Heinrich-Vogl-Straße /Eichthalst.	entfällt
Einmündung Münchener Straße/ Gärtnerestr	abknickende Vorfahrt Fußgängersignal
Knotenpunkt Dr.-Wintrich-Straße /Eichthalstr. Südumgehung	Fußgängersignal erforderlich und Umbau der Kreuzung Wasserburger Str.

Die Einbahnstraße nördlich des Rathauses würde nach dem Umbau weiterhin vom Schwerlastverkehr befahren.

Modell F: Nord-Süd.-Achse Eberhard-/Eichthalstraße (Bild 17 und 18)

Auch dieser Vorschlag sieht die vollkommene Entlastung der Bahnhofstraße vom Durchgangsverkehr vor. Kennzeichnend für diesen Vorschlag ist die Führung des Nord-Ost-Verkehrs / Nord-Süd-Verkehrs bzw. des Ost-Nord-Verkehrs / Süd-Nord-Verkehrs über den Bahnhofplatz, die Dr.-Wintrich-Straße, die Eichthalstraße, die Heinrich-Vogl-Straße und die Eberhardstraße (jede Straße mit Gegenverkehr). Der Ost-West-Verkehr bzw. West-Ost-Verkehr der Bundesstraße wird auch bei diesem Vorschlag über die Dr.-Wintrich-Straße und Gärtnerestraße geführt. Die Bahnhofstraße dient i.d.R. nur noch als Zufahrt zu den Parkplätzen am Schloß- und Marienplatz. Die innere Münchener Straße bzw. die äußere Heinrich-Vogl-Straße dient nur als Zufahrt für die Anwohner zu ihren Anwesen bzw. für die Käufer der dort ansässigen Geschäfte und Patienten der dort ansässigen Ärzte.

Durch die Zwangsführung des gesamten Verkehrs über den Bahnhofplatz kommt es dort zur stärksten Zunahme. Statt der 6000 Kfz/24 h heute werden bei diesem Modell ca. 12000 Kfz/24 h am Bahnhofplatz erwartet. Die Äste des Straßenkarrees werden mit rund 10000 bis 12000 Kfz/24 h belastet. Im Karree wird die innere Münchener Straße von dato 10900 Kfz/24 h um 6000 Kfz/24 h am meisten entlastet und die Eichthalstraße muß mit 10950 Kfz/24 h mehr als die dreifache Verkehrsmenge wie heute aufnehmen. In der Bahnhofstraße ist nur noch mit 50 % der heutigen Verkehrsbelastung zu rechnen und etwa 1000 Fahrten/24 h werden die Semptstraße und die Sieghartstraße für die Zu- und Abfahrt Marienplatz belasten. Der Umweg für den Verkehr von West nach Nord und umgekehrt läßt eine deutliche Zunahme des Schleichverkehrs durch die Ulrichstraße und die Pleininger Straße bzw. den Stadtteil Friedenseiche erwarten. Bei Realisierung dieser Verkehrsführung müßten in diesem Wohnviertel geeignete Maßnahmen zur Vermeidung dieser Belastung entwickelt werden.

Der Knotenpunkt Münchener Straße/ Gärtnerestraße würde im freien Verkehrsfluß am besten mit einer abknickenden Vorfahrt an der Einmündung Münchener Straße / Gärtnerestraße im Zuge Westast Münchener Straße / Gärtnerestraße funktionieren. An der Einmündung Heinrich-Vogl-Straße / Eichthalstraße muß die Vorfahrt zu gunsten des Nord-Süd-Verkehrs geändert werden. Der Knotenpunkt Dr.-Wintrich-Straße /Eichthalstraße ist in seinem jetzigen Ausbauzustand nicht für die ständige Aufnahme von Schwerlastverkehr geeignet. Entweder muß dieser Knotenpunkt mit einer Signalregelung versehen werden bzw. entsprechend ausgebaut werden. Alle Knoten des Karrees sind auf ihre Leistungsfähigkeit zu überprüfen, ggf. ist die Geometrie nachzubessern oder der Punkt zu signalisieren.

Die Verkehrsführung im Bereich des Rathauses zeigt Bild 18. Um den Schleichverkehr durch das Stadtteil Eggerfeld zu vermeiden, könnte man nördlich und südlich des Rathauses die Einfahrt für Pkw's und evtl. Lieferverkehr gestatten (Einbahnstraße).

Die Kreuzung Bahnhofstraße/Wasserburger Straße /Rosenheimer Straße muß daher auf der Zufahrt Dr.-Wintrich-Straße nicht unbedingt mit einer Linksabbiegespur ausgestattet werden. Die Gesamtverkehrsbelastung der Kreuzung erhöht sich etwas.

Diese Lösung schafft einen verkehrsberuhigten Marienplatz, eine relativ ruhige Bahnhofstraße sowie eine ruhige äußere Heinrich-Vogl-Straße und innere Münchener Straße. Die Einbahnstraße nördlich des Rathauses wäre vom durchfahrenden Schwerlastverkehr befreit. Stark entlastet wird die Bahnhofstraße und die innere Münchener Straße.

Zusammenstellung der notwendigen bzw.empfohlenen Maßnahmen bei Realisierung des Modells F:

Signal Kreuzung Wasserburger Str./ Bahnhofstraße	ändern mit Umbau
Linksabbiegespur Dr.-Wintrich-Straße	entbehrlich
Ausbau Dr.-Wintrich-Straße	notwendig
Radweg verlängern	notwendig
Gegenverkehr in südlicher Eberhardstraße	ja
Signalisierung Rathauskreuzung	entfällt
Einmündung Heinrich-Vogl-Straße / Eichthalstraße	Nord-Süd (Vorfahrt)
Einmündung Münchener Straße/ Gärtnerestraße	abknickende Vorfahrt
Knoten Dr.-Wintrich-Straße /Eichthalstraße	Signalregelung
Südümgehung	ohne

Modell G: Einbahnstraßering mit Ulrichstraße

Kennzeichnend für diesen Vorschlag ist die Führung des Nord-Ost-Verkehrs, Nord-Süd-Verkehrs sowie Nord-West-Verkehrs und umgekehrt über einen kleinen Einbahnstraßering bestehend aus der Ulrichstraße, der Münchener Straße, der Heinrich-Vogl-Straße und der Eberhardstraße. Der Ost-West-Verkehr der Bundesstraße wird auch bei diesem Vorschlag über die Dr.-Wintrich-Straße und Gärtnerestraße geführt. Die Zufahrt zum Marienplatz ist für Pkw und Lieferfahrzeuge nach Fahrt durch den Einbahnstraßenring südlich des Rathauses (Einbahnstraße Richtung Osten) möglich (siehe Bild 20). Die Abfahrt vom Marienplatz ist für Pkw nördlich des Rathauses (Einbahnstraße Richtung Westen) und die Bahnhofstraße (Einbahnstraße Richtung Süden) möglich. Der Lieferverkehr, für die Geschäfte am Marienplatz, kann nur über die Bahnhofstraße (Einbahnstraße Richtung Süden) abfahren. Bei diesem Vorschlag soll auch die Eichthalstraße vom Lkw-Verkehr freigehalten werden. Die Einbahnstraße nördlich des Rathauses wäre vom Schwerlastverkehr befreit.

Der Knotenpunkt Bahnhofstraße / Wasserburger Straße/ Rosenheimer Straße wird durch diese Lösung etwas entlastet (Bestand 18775 Kfz/24 h , danach 18650 Kfz/24 h). Der Vorschlag könnte ohne Umbau der Kreuzung und ohne Südümgehung realisiert werden.

Die erwartete Belastungsverteilung (Bild 19) zeigt, daß es mit dieser Verkehrsführung gelingt, die Hauptverkehrslast auf die Dr.-Wintrich-Straße und Gärtnerestraße zu verlagern. Etwa 10000 bis 11000 Kfz/24 h sind dort zu erwarten. Gewinner sind die Anwohner des Marienplatzes und der Bahnhofstraße, da der Schwerlastverkehr mit Ausnahme des Lieferverkehrs aus diesen Bereichen herausgenommen wird. Auch die Bewohner der Heinrich-Vogl-Straße und ein Teil der Bewohner der Münchener Straße profitieren von dieser Variante, da der Verkehr in diesem Bereich um 1/3 reduziert wird und somit auch der Schwerlastverkehr abnimmt. Ab dem Anwesen Ulrichstraße 1 (Eber am Berg/ Süddeutsche Zeitung) bis zum Anwesen Ulrichstraße 9 (etwa auf Höhe Fußgängerampel) ist die Steigerung des Verkehrs nicht zu hoch, da bisher auch schon Lkw und Pkw in erheblichem Maße diesen Straßenzug befahren haben und der Vorschlag eine Einbahnstraße vorsieht. Diese Einbahnstraße wird dann ab dem Anwesen Ulrichstraße 11 bis zum Anwesen Münchener Straße 2 (Bestattungsunternehmen Pietas) fortgeführt. Bisher wird dieser Straßenzug im Gegenverkehr mit Pkw und auch Lkw (Fahrzeuge des Bauhofes /Lieferfahrzeuge zum und vom Bauhof) befahren. Trotz der vorgesehenen Einbahnstraße wird sich der Verkehr, aber vorallem der Schwerlastverkehr in diesem Bereich erheblich erhöhen.

Problematisch in diesem Vorschlag ist, daß der Schwerlastverkehr zum Teil über eine Gemeindestraße, durch Wohnbereiche und für den Schulweg wichtige Verbindung geführt wird. Entsprechende Umbau- und Sicherungsmaßnahmen für die Fußgänger und Radfahrer (Schulkinder!!) sind notwendig.

Um den Schwerlastverkehr die Ausfahrt aus der Ulrichstraße in die Münchener Straße ohne Probleme zu ermöglichen, müßte dieser Knotenpunkt wohl umgebaut werden. Auch müßte an die Einmündung Gärtnerestr./ Münchener Straße etwas geändert werden. Eine Signalregelung wird für diese Einmündung empfohlen. Auch für die Einmündung Eichthalstraße / Dr. Wintrich-Straße wird eine Signalregelung empfohlen. Alle Knoten des Karrees sind auf ihre Leistungsfähigkeit zu prüfen, ggf. ist die Geometrie nachzubessern oder der Punkt zu signalisieren.

Zusammenstellung der notwendigen bzw. empfohlenen Maßnahmen bei Realisierung des Modells G:

Signal Kreuzung Wasserburger Straße/ Bahnhofstraße	ändern ohne Umbau
Linksabbiegerspur Dr.-Wintrich-Straße	entbehrlich
Ausbau der Dr.-Wintrich-Straße	notwendig
Radweg verlängern	notwendig
Gegenverkehr in südlicher Eberhardstraße	nein
Signalisierung Rathauskreuzung	nein
Einmündung Heinrich-Vogl-Straße /Eichthalstraße	kein Umbau
Einmündung Münchener Straße /Gärtnerestr.	Signalregelung empfohlen
Knotenpunkt Eichthalstr. /Dr.-Wintrich-Straße	Signalregelung empfohlen
Südümgehung	ohne

Modell H: Variante zur Aufspaltung des Nord-Süd-Verkehrs

Vorgeschlagen ist die Aktivierung des Straßenzuges Gärtnerestraße / Dr.-Wintrich-Straße zur Führung des ganzen Ost-West-Verkehrs und die Aufspaltung des Nord-Ost-Verkehrs auf die Bahnhofstraße einerseits und die Heinrich-Vogl-Straße und die Eichthalstraße andererseits. Die Aktivierung der Dr.-Wintrich-Straße soll durch geeignete Signalisierung und die Aufspaltung des Nord-Ost-Verkehrs durch die Beschränkung auf die Fahrtrichtung West zwischen Marienplatz und Eberhardstraße bzw. Heinrich-Vogl-Straße erreicht werden. Auch bei diesem Vorschlag sollen beide Fahrtrichtungen der Eberhardstraße westlich am Rathaus vorbeigeführt werden. Die Abfahrt vom Marienplatz erfolgt über die südliche Rathausgasse. Die Einfahrt zum Marienplatz erfolgt über die nördliche Rathausgasse für Pkw und Lkw (Lieferanten für die Geschäfte am Marienplatz). Dadurch ist die Anlegung einer Linksabbiegerspur in der Dr.-Wintrich-Straße entbehrlich und die Kreuzung muß nicht umgebaut werden.

Bild 22 zeigt den möglichen Knotenpunkt südlich und nördlich des Rathauses. Der Knotenpunkt südlich des Rathauses kann -wie dargestellt- zum Schutze der querenden Fußgänger signalisiert werden. Die Leistungsfähigkeit des Knotens ist hoch, da die Hauptzufahrten Eberhardstraße und Heinrich-Vogl-Straße gleichzeitig freigegeben werden kann. Die schmale Richtungsfahrbahn in der südlichen Rathausgasse erlaubt die Ausweitung der Gehwegflächen in diesem stark frequentierten Bereich.

Die erwartete Verteilung der Verkehrsbelastung für diese Lösung ist auf Bild 21 unten angegeben. In der Münchener Straße kann mit einer Gesamtverkehrsentlastung um 8 % gerechnet werden; der Rückgang beim Schwerverkehr erreicht dort 30 %. Die Bahnhofstraße dürften sogar eine Entlastung um 20 % erwarten und der Schwerlastverkehr würde dort halbiert werden. In der Eichthalstraße würde sich die Verkehrsmenge etwa verdoppeln und in Richtung Süd (abwärts) sind ca. 600 Fahrzeuge im Schwerlastverkehr zu erwarten. Der Straßenzug Gärtnerestraße - Dr.-Wintrich-Straße müßte etwa 22 % Fahrzeuge mehr als heute aufnehmen und der Schwerlastverkehr würde dort verdoppelt werden. Besonders stark vom Schwerverkehr ist der Abschnitt zwischen Eichthalstraße und Wasserburger Straße, dort ist mit 1300 Lastwagen/Tag zu rechnen. Trotz der Freigabe der nördlichen Rathausgasse (Fahrtrichtung West-Ost) für den Pkw-Verkehr, wird der Verkehr aus Richtung Nord mit Ziel Marienplatz die Semptstraße und Sieghartstraße benutzen. In diesem Straßenzug werden ca. 500 Fahrzeuge zusätzlich erwartet.

Am Knotenpunkt Bahnhofstraße /Wasserburger Straße / Rosenheimer Straße reduziert sich die Verkehrsmenge von 18775 Kfz/24 h auf 18225 Kfz/24 h.

Für den Anschluß der Gärtnerstraße an die Münchener ist bei heutiger Vorfahrtsregelung in den Spitzenstunden mit größeren Wartezeiten aus Richtung Gärtnerstraße zu rechnen. Die verlangsamende Wirkung der abknickenden Vorfahrt könnte hier den freien Verkehrsfluß erleichtern, alternativ ist eine Signalregelung zu empfehlen.

An der Einmündung Eichthalstraße /Heinrich-Vogl-Straße werden Abbieger aus Richtung Nord mit Ziel Eichthalstraße bei heutiger Vorfahrtsregelung in den Spitzenzeiten zu Stauungen führen, welche Störungen bis hin zum Rathausknotenpunkt erwarten lassen. Eine Änderung mit Vorfahrt im Zuge der Verbindung Nordost Heinrich-Vogl-Straße könnte dies verhindern. Für die Knotenpunkt Dr.-Wintrich-Straße /Eichthalstraße wird wohl eine Signalregelung notwendig werden.

Zusammenstellung der notwendigen bzw. empfohlenen Maßnahmen bei Realisierung des Modells H:

Signalregelung Kreuzung Wasserburger Str./ Bahnhofstraße	ändern ohne Umbau
Linksabbiegerspur auf Dr.-Wintrich-Straße	entbehrlich
Ausbau Dr.-Wintrich-Straße	empfohlen
Radweg verlängern	empfohlen
Gegenverkehr in südlicher Eberhardstraße	ja
Signalisierung Rathauskreuzung	empfohlen
Einmündung Heinrich-Vogl-Straße/Eichthalstr.	Nord-Süd-Vorfahrt
Einmündung Münchener Straße/Gärtnerestr.	Signalregelung empfohlen
Knoten Dr.-Wintrich-Straße /Eichthalstraße	Signalregelung
Südümgehung	ohne

Modell I: Variante zum Einbahnstraßenring mit Ulrichstraße

Vorgeschlagen wird den gesamten Schwerverkehr aus und in Richtung Nord tagsüber über die Route Heinrich-Vogl-Straße / Münchener Straße zum Knotenpunkt Gärtnerstraße zu führen und ihn dann zusammen mit dem Schwerverkehr in Ost-West-Richtung über die Strecke Gärtnerstraße / Dr.-Wintrich-Straße zu leiten. Zur Entschärfung der Verkehrssituation beim Rathaus soll die Eberhardstraße in diesem Bereich für beide Fahrtrichtungen freigegeben werden und so die gefährliche Umfahrt für den Schwerverkehr entfallen. Zum Schutze der Anlieger soll in den Nachtstunden ab 22.00 Uhr der Schwerlastverkehr wie heute direkt abfließen und die Umleitung keine Gültigkeit haben. Die Bahnhofstraße soll tagsüber stadtein und -auswärts von Pkw befahren werden. Nachts soll auf dieser Straße auch Schwerlastverkehr laufen. Für die Ulrichstraße und Eichthalstraße wird eine Einbahnstraße vorgeschlagen die nur für Pkw's benutzt werden soll. Die Zufahrt zum Marienplatz erfolgt für Pkw tags und nachts über die südliche Rathausgasse. Nachts soll die Zufahrt auch von Lkw benutzt werden. Die nördliche Rathausgasse ist vom Fahrverkehr befreit.

Die Möglichkeit der Verknüpfung von Bundesstraße und Staatsstraße südwestlich vom Rathaus ist in Bild 24 dargestellt. Die Eberhardstraße kann westlich vom Rathaus zweispurig geführt werden. Allerdings erfordert die kurvige Verkehrsführung mit hohem Lkw-Anteil ein Zurücksetzen der Haltelinien in den Zufahrten. Die Leistungsfähigkeit dieser signalisierten Einmündung wird wohl tagsüber geringfügig besser sein, als z.B. bei Variante A, da ein Teil der Pkw's sicherlich schon über die Ulrichstraße in Richtung Süden fahren werden.

Um den Schwerlastverkehr und möglichst vielen sonstigen Ost-West-Durchfahrern die Fahrt über die Dr.-Wintrich-Straße zu erleichtern, soll am Knotenpunkt Bahnhofstraße /Wasserburger Straße /Rosenheimer Straße die Signalregelung so geändert werden, daß die Dr.-Wintrich-Straße gemeinsam mit der Wasserburger Straße freigegeben werden kann. Es wird daher vorgeschlagen, auf das diese Regelung störende Linksabbiegen vom Bahnhofplatz in Richtung Bahnhofstraße zu verzichten. Dafür muß der Lieferverkehr südlich oder evtl. auch nördlich des

Rathauses zum Marienplatz fahren können. Um den höheren Verkehrsmengen und vor allem dem höheren Anteil Schwerverkehr gerecht zu werden, müssen am Knotenpunkt Dr.-Wintrich-Straße / Gärtnerestraße die Kurvenbereiche bedarfsgerecht aufgeweitet werden und der Radweg entlang der Dr.-Wintrich-Straße bis zum Bahnhof entsprechend verlängert werden.

Die bei dieser Regelung zu erwartende Verkehrsverteilung zeigt Bild 7 unten. Die Bahnhofstraße und der Marienplatz werden von ca. 1800 Lkw und 200 Pkw pro Tag entlastet. Die Heinrich-Vogl-Straße und innere Münchener Straße muß zusätzlich 600 Lkw am Tag aufnehmen, die Heinrich-Vogl-Straße wird dafür von 1750 Durchfahrern und die innere Münchener Straße von 300 Durchfahrer entlastet. Dafür muß die Ulrichstraße mehr Durchgangsverkehr aufnehmen. Unter Würdigung des hohen Belästigungsgrades des Schwerlastverkehrs stellt dies eine deutliche Verschlechterung für diese Straßenabschnitte dar. Die Gärtnerestraße und die Dr.-Wintrich-Straße muß zusätzlich 1800 Lkw und 600 Pkw mehr am Tag aufnehmen. Nachteilig ist, daß durch die längere Streckenführung die Verweildauer des Schwerlastverkehrs im Stadtgebiet erhöht wird und damit insgesamt mit einer höheren Lärm- und Abgasbelastung zu rechnen ist.

Gewinner dieser Verkehrsführung sind die Anwohner der Bahnhofstraße und vom Marienplatz. Diese Bereich werden vom Lkw-Verkehr entlastet. Eine Zufahrt für Lieferfahrzeuge zum Marienplatz südlich und/ oder evtl. nördlich der Rathausgasse muß bestehen bleiben. Der Vorteil dabei ist, daß (fast) keine Lkw mehr verkehren und die Aufenthaltsfunktion in der nördlichen und südlichen Rathausgasse verbessert sowie der Verkehrssicherheit erhöht wird.

Zusammenstellung der notwendigen bzw. empfohlenen Maßnahmen bei Realisierung des Modells I:

Signal Kreuzung /Wasserburger Straße / Bahnhofstraße	ändern ohne Umbau
Linksabbiegespur Dr.-Wintrich-Straße	entbehrlich
Ausbau Dr.-Wintrich-Straße	notwendig
Radweg verlängern	notwendig
Gegenverkehr in südlicher Eberhardstraße	ja
Signalisierung Rathauskreuzung	empfohlen
Einmündung Heinrich-Vogl-Straße /Eichthalstr.	kein Umbau
Einmündung Münchener Straße /Gärtnerestraße	Signalregelung empfohlen
Knoten Dr.-Wintrich-Straße /Eichthalstraße	Bestand ohne Zufahrt Eichthalstr.
Südümgehung	ohne

Stadtrat Schechner bat darum, daß die vom TA in die engere Wahl gezogenen innerstädtischen Verkehrsführungsvarianten hinsichtlich ihrer Kosten untersucht werden. Der TA sollte bei seiner nächsten Beratung hiervon unterrichtet werden. Er meinte weiter, daß auch in Erfahrung gebracht werden sollte, ob der Freistaat Bayern Planungs- und Baukosten übernimmt.

Herrn Henes erwiderte darauf, daß die Kosten bei den Varianten B bis E erheblich höher sind, als bei den anderen Varianten. Denn bei den Varianten B bis E ist am Knoten B 304/ St 2080 /Dr.-Wintrich-Straße die Anlegung einer Linksabbiegerspur im Bereich der Dr.-Wintrich-Straße notwendig. Dies bedeutet, daß die Straßen durch Umbaumaßnahmen (z.B. Beseitigung der Böschungsmauer) entsprechend aufgeweitet werden muß.

Die Änderung der Ampelschaltung am Knoten B 304 / St 2080/ Dr.-Wintrich-Straße ist beispielsweise auch günstiger als die Aufstellung einer neuen Ampel.

Stadtrat Mühlfenzl meinte, daß sich die Entscheidung für eines dieser Modelle an der langfristig angestrebten Strategie der Stadt orientieren müsse. Die Frage ist z.B. soll der Marienplatz und die Bahnhofstraße vom überörtlichen Verkehr entlastet werden und dafür die Heinrich-Vogl-Straße und die Münchener Straße bzw. die Dr.-Wintrich-Straße /Gärtnerestraße diesen Verkehr aufnehmen ?

Er meinte weiter, daß Ziel all dieser Beratungen sein muß, eine flüssige Verkehrsführung auf die Beine zu stellen. Dabei sollte arbeitsteilig vorgegangen werden und jeder dieser Straßenzüge einen Teil der Verkehrslast aufnehmen. Wichtig sei auch, daß die Zufahrt zum Marienplatz in irgendeiner Form für Pkw und Lieferanten (für die Geschäfte am Marienplatz) gewährleistet ist.

Man könnte z.B. die Fahrtrichtung im Bereich der nördlichen Rathausgasse ändern (Einbahnstraße West-Ost).

Bgm. Brillmayer fand die von Stadtrat Mühlfenzl vorgeschlagene Zufahrtsidee zum Marienplatz gut. Er erklärte weiter, daß es notwendig sei, den ganzen Ost-West- bzw. West-Ost-Verkehr durch entsprechende Signalisierung im Bereich der Amtsgerichtskreuzung auf die Dr.-Wintrich-Straße / Gärtnerstraße zu führen, denn dadurch wäre die Bahnhofstraße und der Marienplatz schon etwas entlastet.

Stadtrat Lachner meinte, daß die in Variante H vorgesehene und die von Herrn StR Mühlfenzl vorgeschlagene Zufahrtsidee zum Marienplatz, mehr Gefahren für die Fußgänger vorallem im Bereich der Eisdielen mitsichbringe als jetzt. Er meinte, daß die Zufahrtmöglichkeit zum Marienplatz besser südlich des Rathauses sein sollte, auch wenn dadurch evtl. mehr Stau produziert werde. Wo die Zufahrtmöglichkeit zum Marienplatz später sein wird, muß gut überlegt werden.

Stadtrat Berberich fand, daß die Sieghartstraße und die Bahnhofstraße als Zufahrt für den Marienplatz ausreichen. Er meinte weiter, daß die südliche Rathausgasse in allen Vorschlägen entweder als Zufahrts- bzw. als Abfahrtsmöglichkeit zum Marienplatz verwendet wird und daher der Marienplatz auch künftig mit wartenden Autos besetzt sein wird. Das Konzept der Grünen sehe hier einen verkehrsfreien Marienplatz vor. Dies sollte auf Dauer angestrebt werden.

Stadtrat Schurer war wie Stadtrat Mühlfenzl der Ansicht, daß sich die Entscheidung für Variante B oder C oder eines der anderen Modelle an der langfristig angestrebten Strategie der Stadt orientieren müsse. Die Frage ist:

- soll der Marienplatz und die Bahnhofstraße vom überörtlichen Verkehr entlastet werden und dafür die Heinrich-Vogl-Straße und die Münchner Straße oder die Dr.-Wintrich-Straße diesen Verkehr aufnehmen, oder
- soll arbeitsteilig vorgegangen werden und jeder dieser Straßenzüge einen Teil der Verkehrslast aufnehmen, oder
- soll Bundes- und Staatsstraßen Schwerlastverkehr auf Gemeindestraße verlagert werden oder
- sollen gar der Marienplatz und die Bahnhofstraße die Hauptlast tragen und dafür der Nordost der Heinrich-Vogl-Straße als verkehrsberuhigter Bereich zentrale Funktion übernehmen, oder
- durch welches Modell kann man die Einbahnstraße nördlich des Rathauses vom Schwerlastverkehr freibekommen oder mit welchem Modell gelingt es den Verkehr noch leistungsfähig zu halten?

Stadtrat Schurer erklärte, daß er erfreut sei, daß bereits einige Gemeinsamkeiten festzustellen seien. Er meinte, daß es wichtig sei, daß auch die Bahnhofstraße und die Heinrich-Vogl-Straße einen Teil des Verkehrs aufnehmen. Zu den Modellen G und I meinte er, daß es nicht gut sei, Gemeindestraßen wie z.B. die Ulrichstraße mit erheblich mehr Verkehr zu belasten. Vorallem sollte auf dieser Straße kein Schwerlastverkehr von Bundes- und Staatsstraße fahren. Desweiteren stellt diese Straße eine wichtige Schulwegverbindung dar.

Stadtrat Ostermaier fand, daß ein Ziel der neuen innerörtlichen Verkehrsführung sein sollte, den Schwerlastverkehr aus der Einbahnstraße nördlich des Rathauses herausbekommen. Dies könnte man dadurch erreichen, daß der gesamte Schwerverkehr aus und in Richtung Nord über die Route Heinrich-Vogl-Straße / Münchener Straße zum Knotenpunkt Gärtnerstraße geführt und er dann zusammen mit dem Schwerverkehr in Ost-West-Richtung über die Strecke Gärtnerstraße / Dr.-Wintrich-Straße geleitet wird. Zur Entschärfung der Verkehrssituation beim Rathaus soll die Eberhardstraße für beide Fahrtrichtungen freigegeben werden und so die gefährliche Umfahrt für den Schwerverkehr entfallen. Die Zu- und Abfahrt für den Marienplatz sollte südlich des Rathauses sein. Ein Teil des Verkehrs sollte auch über die Bahnhofstraße laufen. Ein Linksabbiegen von der Dr.-Wintrich-Straße in Richtung Bahnhofstraße sollte nicht möglich sein.

Stadtrat Berberich wies darauf hin, daß der überwiegende Teil der Bevölkerung einen verkehrsfreien Marienplatz wolle und dies in nur wenigen Modellen berücksichtigt werde. Abschließend erläuterte Stadtrat Berberich nochmals kurz seinen Antrag bzw. den seiner Fraktion.

Er zeigte sich enttäuscht darüber, daß das Verkehrskonzept der Grünen-Stadtratsfraktion aus den Modellen nicht ersichtlich ist bzw. nicht untersucht wurde. Er bat deshalb darum, den Antrag der Grünen nochmals zu untersuchen.

Die Mitglieder des Technischen Ausschusses waren sich einig, daß das Verkehrskonzept von Stadtrat Berberich bzw. seiner Stadtratsfraktion bis zur nächsten Verkehrssitzung vom Büro Billinger zu untersuchen ist.

Wie vom Büro Billinger mitgeteilt, ist es bei Modell A notwendig den Rathauskreuzungsbereich zu signalisieren. Die Leistungsfähigkeit dieser signalisierten Einmündung wird als gering eingeschätzt. Aus der Mitte des Ausschusses wurde daher um Prüfung gebeten, wie diese Einmündung durch entsprechende Maßnahmen leistungsfähiger gemacht werden könnte.

Einstimmig mit 9 : 0 Stimmen beschloß der Technische Ausschuß das Modell B in der vorliegenden Form nicht weiterzuverfolgen.

Aus der Mitte der Ausschusses wurde angeregt, daß es sinnvoller wäre die Eichthalstraße nur als Einbahnstraße zu nutzen. Dies hätte vor allem den Vorteil, daß die Einmündung Eichthalstr. / Dr.-Wintrich-Straße nicht signalisiert werden muß. Auch hätte dies keine negativen Auswirkungen auf den Verkehr auf der Dr.-Wintrich-Straße.

Einstimmig mit 9 : 0 Stimmen beschloß der Technische Ausschuß das Modell C abzulehnen. Der Technische Ausschuß war sich einig, daß das Modell F wohl dem Verkehrskonzept von Stadtrat Berberich bzw. seiner Fraktion im nächsten kommt. Einstimmig mit 9 : 0 Stimmen beschloß der Technische Ausschuß das Modell F noch mal vom Büro Billinger untersuchen zu lassen. Dieses Modell scheidet daher vorläufig nicht aus. Einstimmig mit 9 : 0 Stimmen beschloß der Technische Ausschuß des Modell E abzulehnen.

Zu Modell G meinten die Mitglieder des Ausschusses, daß die Ulrichstraße für die Aufnahme vom zusätzlichen Verkehr aber vor allem Schwerlastverkehr nicht geeignet sei. Sie gaben aber zu, daß durch dieses Modell die nördliche Rathausgasse vom Schwerlastverkehr befreit wird. Desweiteren muß die südliche Rathausgasse nicht signalisiert werden. Der Nachteil an diesem Modell liegt einzig allein darin, daß Bundes- und Staatsstraßen-Schwerlastverkehr auf eine Gemeindestraße umgeleitet wird.

Stadtbaumeister Wiedeck erläuterte, welche Grundgedanken hinter seinem Modell „G“ stehen. Er wies darauf hin, daß der Ost-West-Verkehr einschl. des Schwerlastverkehrs nur die Dr.-Wintrich-Straße und Gärtnereistraße benutzt, wenn man ihm die Möglichkeit nimmt über die Bahnhofstraße zu fahren, deshalb habe er die Bahnhofstraße zur Einbahnstraße mit Fahrtrichtung Nord-Süd gemacht. Die südliche Rathausgasse dient dem Verkehr als Zufahrt zum Marienplatz und die Abfahrt ist über die Bahnhofstraße möglich. Die nördliche Rathausgasse ist somit vom Schwerlastverkehr befreit.

Er erklärte weiter, daß der doppelseitige Verkehr westlich des Rathauses problematisch sei, da es im Bereich Schug / Irl und im Bereich Schug/Rathaus einige Punkte gebe, die die Begegnung Lkw / Lkw schwierig machen. Auch gibt es in der Heinrich-Vogl-Straße bei der Begegnung Lkw/Lkw Probleme. Deswegen habe er einen Einbahnstraßenring gewählt. Der Verkehr fährt einspurig ab dem Anwesen Heinrich-Vogl-Straße 35 (Gärtnerei G.Weber) in Richtung Norden über die Heinrich-Vogl-Straße und westlich vom Rathaus über die Eberhardstraße und dann weiter in Richtung Norden. Der aus Richtung Norden kommende und in Richtung Süden fahrende Verkehr fährt einspurig über die Ulrichstraße und kommt an der Einmündung Ulrichstraße / Münchener Straße wieder raus.

Der zügige Verkehrsfluß im Bereich des Rathauses ist gewährleistet, da keine Signalisierung notwendig ist. Auch muß der Knotenpunkt B 304 / St 2080 / Dr.-Wintrich-Straße und die Einmündung Eichthalstraße/Dr.-Wintrich-Straße nicht umgebaut werden.

Abschließend wies er darauf hin, daß man durchaus manchmal andere Überlegungen einfließen lassen sollte. Im Moment ist der Fußgänger in der Ulrichstraße trotz Gegenverkehr nicht durch einen Gehweg geschützt. Bei meinem Vorschlag könnte man bequem einen Gehweg bzw. einen gemeinsamen Geh- und Radweg anlegen und somit den Fußgänger usw. schützen. Allerdings müßte man den Unterbau der Straße noch etwas verbessern.

Stadtrat Schurer erklärte, daß der Verkehr von Bundes- und Staatsstraßen auch auf diesen bleiben sollte. Man muß versuchen mit den vorhandene Straßen eine neue innerörtliche Verkehrsführung zu finden, ohne Wohnstraßen wie z.B. die Ulrichstraße übermäßig zu belasten. In der Bevölkerung darf nicht der Eindruck entstehen, daß wir die innerstädtischen Probleme auf Nebenstraßen, wie z.B. der Ulrichstraße, lösen.

Stadtrat Mühlfenzl wies darauf hin, daß er die Meinung von Stadtrat Schurer teile.

Einstimmig mit 9 : 0 Stimmen beschloß der Technische Ausschuß das Modell I abzulehnen.

Bgm. Brilmayer erklärte, daß das Modell G fachlich gut sei. Jedoch sollte der Bundes- und Staatsstraßenverkehr grundsätzlich auf seinen eigenen Straßen bleiben. Lediglich die Dr.-Wintrich-Straße und Gärtnerestraße sollte man durch entsprechende Signaländerung im Bereich der Amtsgerichtskreuzung für den Verkehr attraktiver machen. Dadurch würde auch der Ost-West-Verkehr bzw. der West-Ost-Verkehr mehr diese Route in Anspruch nehmen und somit wäre der Marienplatz, die Bahnhofsstraße und die Heinrich-Vogl-Straße schon etwas vom Verkehr befreit.

Bgm. Brilmayer fragte den Ausschuß, ob Modell G ausscheiden und Modell D weiterverfolgt werden soll.

Einstimmig mit 9 : 0 Stimmen beschloß der Technische Ausschuß das Modell G ausscheiden soll und Modell D weiterverfolgt wird.

Nach eingehender Beratung beschloß der Technische Ausschuß einstimmig mit 9 : 0 Stimmen, daß

- a) der Ost-West-Verkehr künftig über die Dr.-Wintrich-Straße und die Gärtnerestraße geführt und*
- b) die nördliche Rathausgasse vom Schwerlastverkehr erlöst wird.*

Einstimmig mit 9 : 0 Stimmen beschloß der Technische Ausschuß die Modelle A, D, F und B/H in die engere Wahl zu ziehen. Diese Modelle sollen bis Anfang Februar 98 in den Fraktionen beraten und dann vom Ausschuß Anfang Februar 98 in eine Rangfolge gebracht werden..

Die Mitglieder des Technischen Ausschusses waren sich einig, daß es notwendig ist, den Radweg, der jetzt an der Einmündung Kolpingstraße /Dr.-Wintrich-Straße endet, in irgendeiner Form bis zum Bahnhof fortzuführen. Mögliche Vorschläge sind aufzuzeigen.

Desweiteren war sich der Ausschuß einig, daß die Kreuzungen erst überplant werden sollen, wenn die Varianten, die für die innerstädtische Verkehrsführung in Frage kommen, endgültig feststehen. Vom Büro Billinger sollte in der nächsten Sitzung eine Kostenschätzung für die Modelle A, D, F und B/H vorgelegt werden. Von der Verwaltung sollten bis zur nächsten Sitzung Zuschußmöglichkeiten erfragt werden.

Beginn der öffentlichen Sitzung: 19.00 Uhr

Ende der öffentlichen Sitzung : 22.30 Uhr

Ebersberg, den 26.01.98

W. Brilmayer
Sitzungsleiter

Prigo
Schriftführer