

NIEDERSCHRIFT  
ÜBER DIE  
ÖFFENTLICHE SITZUNG DES TECHNISCHEN AUSSCHUSSES  
VOM DIENSTAG, DEN 01.07.97

---

Sämtliche Ausschußmitglieder waren ordnungsgemäß geladen.

Anwesend waren: 2.Bgm. Anhalt, 3. Bgm. Ried (ab 19.15 Uhr) StRin Portenlänger (für StRin Platzer) sowie die StR Berberich, Heilbrunner (bis 19.15 Uhr für 3. Bgm. Ried) Lachner, Ostermaier, Riedl, Schuder und Schurer (für StR Mühlfenzl).

Entschuldigt fehlten Stadträtin Platzer und Stadtrat Mühlfenzl.

Als Zuhörer nahmen 2. Bgm. Anhalt, die StRinnen Gruber, Hülser, Seidinger und Will sowie die Stadträte Abinger und Krug an der Sitzung teil.

Stadtbaumeister Wiedeck, Herr Deierling, Herr Architekt Immich und die Herren Billinger und Hennes 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

Vorstellung der Vorschläge vom Verkehrsplanungsbüro Billinger zur Verkehrsführung

---

öffentlich

Einleitend erläuterte Bgm. Brilmayer den Verfahrensstand und das weitere Verfahren zur B 304-Südümgehung. Er erklärte weiter, daß es nun wichtig sei, Schritt für Schritt ein Verkehrskonzept zu entwickeln, in dem die Verkehrsführung festgelegt wird, welche dann nach dem Bau der Südümgehung in Ebersberg verwirklicht werden soll. Vom Büro Billinger wurden hierzu einige Vorschläge erarbeitet, die anschließend im einzelnen vorgestellt werden sollen.

Das Verkehrskonzept sollte dabei so entwickelt werden, daß möglichst wenig Investitionen notwendig werden und erste Maßnahmen bereits vor dem Bau der Südümgehung schon eine Verbesserung der Verkehrssituation mit sich bringen. Er verwies auch auf die Strukturuntersuchung vom Büro topos aus dem Jahre 1983, in der bereits Verkehrsalternativen, wie jetzt von der SPD-Stadtratsfraktion und Herrn Stadtrat Berberich, aufgezeigt werden.

Herr Billinger erklärte, daß Grundlage seiner Vorschläge der städtebauliche Wettbewerb „Münchener Straße“ sei. Es wurden daher alle Vorschläge intensiv mit Herrn Immich besprochen. Ziel aller Vorschläge ist die Freihaltung des Marienplatzes vom Durchgangsverkehr, nach dem Bau der Südümgehung.

Die nachfolgenden Verkehrsvarianten enthalten nur generelle Vorschläge und Anregungen. Eine verkehrsmäßige Bewertung ist derzeit nicht möglich, da kein geeignetes Zahlenmaterial vorhanden sei.

Bestand: (Verkehrsbelastung aus dem Jahre 1990, Gutachten von Herrn Professor Kurzak)  
(siehe Anlage 1 des Protokolls)

Kfz./ 24 h

Bahnhofstraße:	13.500 Kfz.
Münchener Straße:	8.400 Kfz. (ab Einmündung Schwedenanger bis Einmündung Gärtnereistr.)
	11.100 Kfz. (ab Einmündung Gärtnereistraße)
Dr.-Wintrich-Straße:	5.200 Kfz. (bis Einmündung Eichthalstraße)
	7.300 Kfz. (von Einmündung Eichthalstraße bis zum Kreuzungspunkt B 304 / St 2080 / Dr.-Wintrich-Straße)
Wasserburger Str.:	12.000 Kfz.
Rosenheimer Str.:	9.100 Kfz.

Aufgrund der Verkehrszählung vom 05.06.97 wurde festgestellt, daß der Verkehr in der Wasserburger Straße um 10 % und in der Rosenheimer Straße um 16 % zugenommen hat. Für die nächsten Jahre ist mit weiteren Steigerungen zu rechnen.

1. Variante A: (Eichthalstraße /Nur Fahrtrichtung Nord)  
(siehe Anlage 1 des Protokolls)

Durchgangsverkehr:

Nord-Süd-Richtung:

Eberhardstraße - westlich v. Rathaus - Heinrich-Vogl-Str. - Münchener- Str. - Gärtnereistr. - Dr.-Wintrich-Str. - Bahnunterführung.

Ost-West-Richtung:

Münchener Str. - Gärtnereistr. - Dr.-Wintrich-Straße - Bahnhofsplatz - Wasserburger Straße

In der Eichthalstraße nur Durchgangsverkehr mit Fahrtrichtung Nord (Einbahnstraße).

Bahnhofstraße als Einbahnstraße um Durchfahrer zu vermeiden.

Nachteile:

Variante A hat den Nachteil, daß Lkw und Pkw, die aus Richtung Norden kommen und in Richtung Süden fahren, länger in Ebersberg unterwegs sind als bisher (Umweg). Auch sind evtl. Umbaumaßnahmen im Bereich Heinrich-Vogl-Straße / Eichthalstraße (Linksabbieger Lkw) erforderlich.

2. Variante B: (Einbahnstraßenring)  
(siehe Anlage 2 des Protokolls)

Hauptverkehrsstraßen:

von Norden: Eberhardstraße - östliche Heinrich-Vogl-Straße

von Süden: Rosenheimer Str. - Bahnunterführung - Bahnhofsplatz

von Osten: Wasserburger Str. - Bahnhofsplatz

von Westen: Münchener Str.

Ringstraßensystem bestehend aus:

Eichthalstr. (Richtung Norden) - westl. Heinrich-Vogl-Straße (Richtung Westen) - östliche Münchener Straße (Richtung Westen) - Gärtnereistr. (Richtung Osten) - Dr.-Wintrich-Straße (Richtung Osten).

Bahnhofstraße als Einbahnstraße um Durchfahrer zu vermeiden.

Bei dieser Variante sind keine Umbauten notwendig.

Konflikte:

Besonders für den Fall einer Einbahnstraßenregelung sind gewisse Eingewöhnungsschwierigkeiten seitens der einheimischen Kraftfahrer zu erwarten (Orientierung, Umwege, Regelung des Andienungsverkehr).

Auch trägt diese Lösung zur Verkehrserzeugung bei.

3. Variante C: (Einbahnstraßenring mit Zweirichtungsverkehr in der Eichthalstraße)  
(siehe Anlage 2 des Protokolls)

Bei Variante C sind die Hauptverkehrsstraßen und Ringstraßensystem (ohne Eichthalstraße) mit Variante B gleich.

Die Eichthalstraße wird bei dieser Variante mit Zweirichtungverkehr geführt.

Bedeutet aber, daß im Bereich der Heinrich-Vogl-Straße / Eichthalstraße eine Aufweitung erforderlich ist (Begegnungsverkehr).

Zu erwartende Konflikte wie bei Variante B.

4. Variante D: (Verteilerlösung)  
(siehe Anlage 3 des Protokolls)

Die Verteilerlösung bedeutet, daß der Verkehr in zwei Richtungen (stadtein- und auswärts) im Bereich der Münchener Straße, Gärtnerestr., Dr.-Wintrich-Straße, Eichthalstraße läuft. Die Bahnhofstraße soll durch bauliche Veränderungen unattraktiv für den Verkehr gemacht werden (versetzte Parkreihen), um somit eine Entlastung des Marienplatzes zu erreichen.

Bei Variante D läuft der Verkehr in zwei Richtungen (stadtein- und auswärts). Der Hauptverkehr einschl. Schwerlastverkehr läuft entweder über den Bahnhofplatz / Eichthalstraße/ Heinrich-Vogl-Straße/ Eberhardstraße (beiderseits befahrbar) in Richtung Markt Schwaben/Hohenlinden bzw. fährt über Dr.-Wintrich-Str. / Münchener Straße in Richtung München.

Durch diese Lösung gibt es wenig Umwege und wenig Linksabbieger. Umbauten an der Einmündung Dr.-Wintrich-Straße/ Eichthalstraße und evtl. im Bereich der Münchener Straße aufgrund des Schwerlastverkehrs sind notwendig.

Das Büro Billinger hält diese Lösung für die vernünftigste.

5. Variante E: Antrag von Herrn Stadtrat Berberich (Ausgangspunkt: verkehrsfreier Marienplatz)  
(siehe Anlage 3 des Protokolls)

Der Antrag von Herrn Berberich sieht einen verkehrsfreien Marienplatz und eine verkehrsberuhigte Bahnhofstraße vor. Auf der Bahnhofstraße sollen Parkplätze angelegt werden. Auf beiden Straßen ist Anliegerverkehr bis zum Eggerfeld gestattet.

Voraussetzung hierfür ist aber, daß der Ost-West-Verkehr über die Dr.-Wintrich-Straße usw. geführt wird und der Nord-Süd- und Nord-Ost-Verkehr hinter (westl.) dem Rathaus vorbei über die Heinrich-Vogl-Straße u. Eichthalstraße zur Dr.-Wintrich-Straße geleitet wird.

Herr Billinger erklärte, daß bei dieser Verkehrsführung mit erheblichen Umbauten zu rechnen sein wird. Die massivsten Umbauten fallen an der Einmündung Eichthalstraße/Dr.-Wintrich-Straße an, da hier Ost-/West- auf den Nord-/Süd-Verkehr trifft (Verbreiterungen der Einbiegespuren, Ampelanlage).

1. Bgm. Brilmayer erwiderte auf das Motto „verkehrsfreier Marienplatz“, daß auch nach einer Umgestaltung des Marienplatzes, dieser als Geschäftszentrum erhalten bleiben muß. Es sind also Maßnahmen durchzuführen, die zum einen die Einkaufsatmosphäre und Aufenthaltsfunktion am Marienplatz verbessern und zum anderen müssen die Straßen, Gassen, Plätze rund um den Marienplatz attraktiver gemacht werden und zum Marienplatz hin organisiert werden (Passagen, Fußgängerbereiche).

Herr Immich meinte, daß es wichtig sei, daß auf den Marienplatz nicht von Westen zugefahren werden könne, denn nur so könnte ein Durchfahren vermieden werden. Die Zu- und Abfahrt für den Marienplatz sollte auch zukünftig über die Bahnhofstraße erfolgen. Aus städtebaulicher Sicht stört es nicht, wenn dort Autos fahren. Auch meinte er, daß es nicht sinnvoll sei, in der Bahnhofstraße eine Fußgängerzone zu errichten.

Herr Stadtrat Schurer fragte an, ob die Varianten A bis E voraussetzen, daß die B 304-Südümgehung vorhanden ist.

Herr Billinger erwiderte darauf, daß bei allen Varianten der Bau der B 304-Südümgehung und somit die Reduzierung der Verkehrs die wichtigste Voraussetzung ist. Die Verteilerlösung könnte man aber bereits jetzt stufenweise probieren. Der Akzent ist hierbei darauf gesetzt, daß der Marienplatz und die Bahnhofstraße von Verkehr entlastet wird, was aber eine Verlegung des Verkehrs auf die Dr.-Wintrich-Straße zur Folge hätte.

Herr Stadtrat Schurer erwiderte darauf, daß die B 304-Südümgehung in den nächsten 10 Jahren wohl nicht kommen wird. Man müsse deshalb eine realistische Verkehrspolitik betreiben. Er meinte weiter, daß es auch nicht realistisch sei, die Bahnhofstraße, wie beispielsweise bei den Varianten A bis E geschehen, auszuschließen. Aufgrund der vorliegenden Verkehrszahlen ist dies zur Zeit, wie vorgestellt, nicht möglich. Er zeigte sich enttäuscht darüber, daß der Einbahnstraßenregelungsvorschlag der SPD-Fraktion und somit auch die angestrebte Verbesserung für die Radfahrer nicht genügend gewürdigt bzw. untersucht wurde. Er bat deshalb darum, den Antrag der SPD nochmals eingehend zu untersuchen.

Bgm. Brilmayer wies noch mal darauf hin, daß es nun in erster Linie wichtig sei, ein Verkehrskonzept auszuarbeiten, in dem die Verkehrsführung festgelegt wird, welche dann nach dem Bau der Südümgehung in Ebersberg verwirklicht werden soll. Dieses Konzept soll so ausschauen, daß u.a. erste Maßnahmen (z.B. Änderung der Ampelphasen an der Kreuzung B 304/ St 2080 /Dr.-Wintrich-Straße) bereits schon vor dem Bau der Südümgehung eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse mit sich bringen.

Stadtrat Berberich fand, daß solange das Verfahren und auch die Diskussion über die B 304-Südümgehung nicht abgeschlossen ist, es unzulässig sei, diese als Grundlage für die innerstädtische Verkehrsplanungen zu nehmen.

Bgm. Brilmayer erwiderte darauf, daß die B 304-Südümgehung im Stadtrat bereits eingehend diskutiert wurde und verwies auf die entsprechenden Stadtratsbeschlüsse hierüber.

Stadtrat Berberich erklärte weiter, daß der überwiegende Teil der Bevölkerung einen verkehrsfreien Marienplatz wolle, und daß es heutzutage demokratische Instrumente gebe, dies feststellen zu lassen.

Abschließend erläuterte Stadtrat Berberich nochmals kurz seinen Antrag bzw. den seiner Fraktion und erwähnte dabei die von Herrn Billinger bereits angedeuteten Probleme. Zum Schluß merkte er noch an, daß ein umweltgerechter Umbau der gesamten Stadt ausgehend vom Marienplatz für alle Bürger wichtig sei, auch würde dadurch die Wohnqualität am Marienplatz bzw. in der Heinrich-Vogl-Straße verbessert. Dem Einzelhandel würde dadurch nicht geschadet. Vor Verwirklichung des vorher erläuterten Konzepts müßten jedoch noch einige verkehrstechnische Mängel und Gefahrenpunkte beseitigt werden.

Stadtrat Ostermaier fand wie auch Stadtrat Schurer, daß die Bahnhofstraße auch weiterhin einen entsprechenden Teil des Verkehrs aufnehmen sollte. Zur Einbahnstraßenregelung meinte er, daß dadurch noch mehr Verkehr erzeugt werde. Bei der Verteilerlösung machte er darauf aufmerksam, daß durch die Herausnahme der Bahnhofstraße aus dieser Lösung die Dr.-Wintrich-Straße mit erheblichen Verkehrsmengen fertig bzw. belastet werden wird. Dadurch würden im Bereich der Dr.-Wintrich-Straße noch zusätzliche Probleme geschaffen.

Stadträtin Portenlänger schloß sich den Ausführungen von Stadtrat Schurer an. Sie schlug vor, die von ihrer Fraktion vorgeschlagene Einbahnstraßenregelung probeweise für ein Jahr einzuführen. Aus dieser Probephase könne man dann die entsprechenden Erkenntnisse ziehen, aber das wichtigste sei, daß Fußgänger und Radfahrer sich in dieser Zeit sicherer auf den Straßen bewegen könnten. Abschließend meinte sie, daß auch die Radfahrer in die Verkehrsvarianten mit einzubeziehen sind.

Stadtbaumeister Wiedeck schlug vor, den Lkw- und Durchgangsverkehr über die Eberhardstraße, westlich am Rathaus vorbei, über die Heinrich-Vogl-Straße, Münchener Straße, Gärtnerestraße und Dr.-Wintrich-Straße in Richtung Osten und Süden zu schicken. Dadurch wäre der Marienplatz vom Durchgangsverkehr und vom Großteil des Lkw-Verkehrs befreit. Zugang zum Marienplatz in irgendeiner Form sollte dann nur noch der Anliefer- und Kundenverkehr für die anliegenden Geschäfte und Behörden haben und darüber hinaus Besucher und Bewohner des Marienplatzes. Die Abfahrt vom Marienplatz könnte dann über die Bahnhofstraße in Richtung Süden durch eine Einbahnstraße geregelt werden. Evtl. ist auch eine Abfahrt im Bereich des Rathauses sinnvoll.

Die Eichthalstraße dient als Zubringerstraße für den Verkehr in Richtung Norden.

Herr Billinger erläuterte anhand einer Folie (Anlage 4 des Protokolls) die Parkplatzsituation am Marien- und Schloßplatz sowie seine Vorstellungen hierzu.

Anhand dieser Folie erklärte er auch, daß von der Eberhardstraße in Richtung Osten als nördlich des Rathauses an den Marienplatz herangefahren werden könnte, und daß umgekehrt der Marienplatz dann südlich vom Rathaus in Richtung Heinrich-Vogl-Straße oder in Richtung Bahnhofstraße wieder verlassen werden könnte.

Er meinte weiter, daß die Verteilerlösung (Variante D) auch jetzt schon möglich sei, wenn man die Signalanlage an der großen Kreuzung ändere und die Dr.-Wintrich-Straße mehr aktivieren würde. Dadurch könnte eine Entlastung des Marienplatzes vom Durchgangsverkehr erreicht werden. Zusätzlich müßte man den auswärtigen Kfz-Führern das Befahren der Bahnhofstraße erschweren. Dies könnte man durch die Anlegung von Parkplätzen, durch Geschwindigkeitsbeschränkungen und andere Maßnahmen erreichen. Für die Anlegung von Radwegen fehlt bei dieser Lösung der Platz. Für die Radfahrer sollte auf weniger befahrenen Straßen und Plätzen nach Möglichkeiten gesucht werden.

Stadtrat Lachner wies darauf hin, daß ein Radfahrer sich nur sicher im Straßenverkehr bewegen könne, wenn man für ihn eigene Wege schaffe. Das Problem sei bisher noch nicht

gelöst. Er merkte weiter an, daß der hausgemachte Verkehr auf der Heinrich-Vogl-Straße bleibt.

Bei der vorgestellten Verteilerlösung ist kein großes Umdenken der Verkehrsteilnehmer erforderlich, der Verkehrsteilnehmer sollte aber schrittweise an die endgültige Verkehrslösung herangeführt werden. Den Vorschlag von Herrn Stadtbaumeister Wiedeck sollte man austesten.

1. Bgm Brilmayer fand, daß für die Radfahrer Alternativwege gefunden werden sollten, wie beispielsweise der Weg zwischen Krone und alter Sparkasse.

Stadtrat Ostermaier bat um Vorlage von neueren Verkehrszahlen aus der Dr.-Wintrich-Straße.

Auf Anfrage von Stadtrat Ostermaier, ob die geplante Fußgängerschutzampel am Bahnhof mit der Ampel an der großen Kreuzung gekoppelt werden muß, meinte Herr Billinger, daß dies bei der jetzigen Ampelschaltung nicht notwendig sei. Wenn man allerdings die Ampelschaltung ändern sollte, sollte man die Fußgängerampel miteinbeziehen.

Stadtrat Schuder fand, daß es im Moment am wichtigsten sei, für den Lkw-Verkehr nach Umleitungsmöglichkeiten zu suchen. Den Vorschlag von Stadtbaumeister Wiedeck fand er überlegenswert.

3. Bgm. Ried meinte, daß die Angelegenheit in den Fraktion eingehend behandelt gehört, um danach eine grundlegende Entscheidung treffen zu können. Den Fraktionen sollte daher das Unterlagenmaterial von Herrn Billinger zur Verfügung gestellt werden.

1. Bürgermeister Brilmayer erklärte, daß die Unterlagen von Herrn Billinger zu diesem Tagesordnungspunkt dem Protokoll beigelegt werden. Bei den vorgestellten Varianten sollten bei der nächsten Behandlung alle Vor- und Nachteile aufgezeigt werden. Im Hinblick auf die Bahnhofstraße sollte nochmals geprüft werden, welche Vor- und Nachteile eine Minderung ihrer Leistungsfähigkeit mit sich bringt.

Mit der Angelegenheit können sich dann die Fraktionen bis zum Herbst 97 beschäftigen. Die nächste Beratung im Technischen Ausschuss ist für Oktober 97 geplant. In dieser Sitzung soll dann eine Grundlinie festgelegt und einzelne Vorschläge ausgesondert werden.

Die aktuellen Verkehrszahlen von der Dr.-Wintrich-Straße liegen bis dahin vor.

Auch werden von Herrn Billinger mögliche Radwege aufgezeigt. Die Entscheidung des TA's vom Oktober wird dann mit den zuständigen Behörden (Landratsamt Ebersberg, Straßenbauamt München, Polizeiinspektion Ebersberg) besprochen.

Ein Beschluß zu diesem Tagesordnungspunkt wurde nicht gefaßt.

Lfd.-Nr. 02

Einmündung der Rosenheimer Straße in die B 304;  
Hier: Gehwegverbreiterung in der Bahnunterführung

-----  
öffentlich

1. Bürgermeister Brilmayer erklärte, daß der Vorschlag von Herrn Bergmeister im westlichen Teil der Unterführung einen Durchstich für Fußgänger zu machen, ca. 700.000,00 bis 800.000,00 DM kosten würde. Auch wäre die Stadt dann mit einem großen Risiko behaftet, da der bauliche Zustand wohl fraglich sei.

Herr Hennes erklärte, daß die Fahrbahnbreite in der Unterführung 6 m betrage und für die Fußgänger und Radfahrer verbleibt links und rechts der Fahrbahn nur ein Schrammbord von 85 cm Breite. Diese Situation ist für Fußgänger und Radfahrer äußerst unattraktiv.

Eine kostengünstige Möglichkeit zur Verbesserung dieser Situation ist die Reduzierung der Fahrbahnbreite auf eine Fahrspur zugunsten einer Verbreiterung der beidseitigen Gehwege im Bereich der Unterführung. Aufgabe und Ziel dieser Untersuchung ist die Darstellung der Folgen dieser Maßnahme auf die bestehende Signalanlage und auf die Leistungsfähigkeit dieses wichtigen Knotenpunktes in Ebersberg.

Engstelle Rosenheimer Straße, Lösung A:

Die Zurücknahme der Fahrbahn auf eine Fahrspur von 3,50 m Breite erlaubt, beidseitig 2,10 m breite Gehwege anzulegen.

In den Normal- und Spitzenverkehrszeichen wird die Engstelle in die Signalregelung der Kreuzung Wasserburger Straße / Bahnhofstraße / Rosenheimer Straße / Bahnhofplatz einbezogen. Hierzu sind das Signal und die Haltelinie in der Rosenheimer Straße um 27 m nach Süden versetzt angeordnet. Um auch künftig einen bedarfsgesteuerten Betrieb der Signalanlage zu ermöglichen, muß auch die Anforderungsschleife in der Rosenheimer Straße um ca. 27 m nach Süden versetzt werden. Während der Nachtstunden werden die Vorfahrtsverhältnisse an der Engstelle durch Zeichen 208 (Gegenverkehr hat Vorfahrt) und Zeichen 308 „Vorrang vor dem Gegenverkehr“ eindeutig geregelt.

Durch die Engstelle unmittelbar vor bzw. nach der Kreuzung werden die Räumwege des Verkehrs aus Richtung Rosenheimer Straße erheblich größer. Die notwendigen Übergangszeiten von der Signalphase in die nächste sind dadurch länger und die Leistungsfähigkeit der Kreuzung wird geringer.

Der Umfang der Leistungsminderung wird nachstehend beschrieben:

Die Summe der Zwischenzeiten beim Ablauf der kritischen Signalphasen beträgt heute 30 Sekunden. Zusammen mit den erforderlichen Mindestgrünzeiten bzw. den maximalen Grünzeiten ergibt sich eine Mindestumlaufzeit von 70 sec. für alle 3 Programme bzw. eine maximale Umlaufzeit von 146 sec. für Programm 1, 126 sec. für Programm 2 und 176 sec. für Programm 3.

Mit der geplanten Engstelle in der Rosenheimer Straße verlängert sich der Räumweg für Fahrzeuge in Richtung Rosenheimer Straße um 45 m und zudem kann kein Einfahrweg für den Verkehr aus Richtung Rosenheimer Straße angesetzt werden. Die Zwischenzeit für den Signalwechsel von der Freigabe Wasserburger Straße zur Freigabe Rosenheimer Straße erhöht sich dadurch von heute 3 Sekunden auf 10 Sekunden. Ferner bewirkt das nach Süden versetzte Lichtsignal, daß auch für den Verkehr aus Richtung Rosenheimer Straße ein um 30 m längerer Räumweg angesetzt werden muß und dadurch ein zusätzlicher Zeitverlust von 3 Sekunden entsteht. Die Summe der Zwischenzeiten erhöht sich damit von heute 30 Sekunden auf 40 Sekunden und dies läßt einen Leistungsverlust von 25 % bei der kürzest möglichen Umlaufzeit von 70 Sekunden, einen Verlust von 17 % bei einer Umlaufzeit von 90 Sekunden und von 7 % bei der größten Umlaufzeit von 176 Sekunden erwarten.

Engstelle Rosenheimer Straße und Verbesserung der Leistungsfähigkeit durch Zusatzsignale (Lösung B):

Die Engstelle wirkt leistungsmindernd, weil die Räumwege von Fahrzeugen mit Ziel Rosenheimer Straße länger werden und Fahrzeuge aus der Rosenheimer Straße erst losfahren können, wenn das letzte Fahrzeug die Engstelle in der Gegenrichtung passiert hat. Ein Ansatz zur Verkürzung der Zwischenzeiten ist die Signalwiederholung im Räumweg. Die Fahrzeugströme bleiben so auf langem Wege nicht sich selbst überlassen und können genauer gesteuert werden. Die zur Sicherheit notwendige Berücksichtigung der rechnerisch möglichen letzten Fahrzeuge eines Pulks kann durch die Signalwiederholung wesentlich zeitgünstiger erfolgen.

Durch ein Zusatzsignal nördlich der Engstelle für den Verkehr aus Richtung Süden, ein Zusatzsignal vor der Einmündung Bahnhofstraße für den Verkehr Richtung West und weitere Zusatzsignale auf der B 304 bleibt die Leistungsfähigkeit der Ampel erhalten. Die Kosten hierfür werden auf ca. 40.000,00 DM geschätzt.

Engstelle mit freiem Verkehrsfluß (Lösung C):

Als kostengünstige Alternative zum signaltechnischen Umbau der Kreuzung sollte auch der Betrieb der Engstelle im freien Verkehrsfluß erwogen werden. Die Fahrbahneinengung sollte dann auf eine Breite von 4,75 m begrenzt werden, den Fußgängern stünden so 1,25 m zusätzlich zur Verfügung. Empfohlen wird die einseitige Verbreiterung des Gehweges auf insgesamt 2,10 m auf der Westseite der Unterführung. Auf der Ostseite verbleibt ein Schrammbord von 85 cm.

Die verbleibende Fahrbahnbreite von 4,75 m reicht bei angemessener Geschwindigkeit (Knotenpunkt) für die Begegnung Lkw/Pkw aus (eingeschränkter Bewegungsspielraum) und erfordert lediglich bei der Begegnung zweier Lkw die gegenseitige Abstimmung der Fahrer. Um einen Rückstau auf den Knotenpunkt zu vermeiden, sollten die Fahrzeuge mit Fahrtrichtung Süd durch die Zeichen 208 bzw. 308 erhalten.

Herr Hennes führt weiter aus, daß es sinnvoll sei, eine solche Engstelle im freien Verkehrsfluß durch einen provisorischen Umbau der Unterführung zu erproben. Nach kurzer Gewöhnungszeit darf ein reibungsloser Betrieb der Engstelle erwartet werden, der keinen oder nur einen sehr geringen Einfluß auf die Leistungsfähigkeit der nachfolgenden Kreuzung hat. Diese Zuversicht begründet sich darauf, daß von der Engstellenregelung praktisch nur die Berufskraftfahrer betroffen sind.

Stadtbaumeister Wiedeck machte den Vorschlag die Unterführung weiß zu streichen.

Stadtrat Schuder machte darauf aufmerksam, daß viele Kfz.-Führer bereits jetzt die langen Wartezeiten an der Ampel umgehen und den Schleichweg über die Kriegersiedlung nützen. Er bat, dies durch entsprechende Maßnahmen zu unterbinden.

Nach eingehender Diskussion über verschiedene Gehweg- und Fahrbahnbreiten war sich der Technische Ausschuß einig, daß die Fahrbahneinengstelle auf eine Fahrbahnbreite von 5,00 m begrenzt wird, den Fußgängern stünde somit auf der Westseite der Unterführung eine Gehwegbreite von 1,50 m zu und auf der Ostseite eine Breite von 1,10 m zur Verfügung.

Nach eingehender Beratung beschloß der Technische Ausschuß mit 8 : 1 Stimmen Herrn Bürgermeister Brilmayer zu beauftragen, mit den zuständigen Behörden über eine Einengung der Fahrbahn im Bereich der Unterführung zu sprechen. Die Fahrbahneinengung sollte eine Breite von 5,00 m haben. Der Gehweg an der Westseite der Unterführung sollte dann eine Breite von 1,50 m und auf der Ostseite eine Breite von 1,10 m haben. Auch sollte der von Herrn Billinger angesprochene Versuch durchgeführt werden.

Abschließend erläuterte Herr Hennes Anregungen zur besseren Verkehrslenkung und Leistungssteigerung im Bereich der Kreuzung.

Neben den langen Umlaufzeiten ist an der bestehenden Signalregelung besonders ärgerlich, daß durch die gemeinsame Freigabe des Verkehrs im Zuge der Bundesstraße in beiden Fahrtrichtungen eine Entlastung des Marienplatzes ausgeschlossen ist, weil das Abbiegen in Richtung Bahnhofplatz / Dr.-Wintrich-Straße durch den Gegenverkehr erschwert ist. Ein Signalprogramm mit getrennter Freigabe der beiden Fahrtrichtungen ließe eine wesentlich günstigere Verteilung der Verkehrsströme erwarten und könnte die Leistungsfähigkeit der Kreuzung erhöhen. Voraussetzung für nachfolgend vorgeschlagene Programmänderung ist

der Verzicht auf die Fahrbeziehung vom Bahnhofplatz in Richtung Bahnhofstraße/Stadtmitte (max. 19 Kfz/Spitzenstunde). Zur Sicherung der Querung der Bahnhofstraße für Fußgänger ist ferner der Einbau einer Mittelinsel in der 10 m breiten Bahnhofstraße erforderlich. Die Fußgängerquerung der Bahnhofstraße kann so in den Teil Ost und West aufgespalten und leistungsneutral in das Programm eingebaut werden.

Vorgeschlagen wird folgender Programmablauf:

1. Freigabe Bahnhofstraße mit Freigabe Fußgängerquerung Bahnhofstraße Ost und Fußgängerquerung Bahnhofplatz
2. Freigabe Wasserburger Straße und Freigabe Bahnhofplatz sowie Fußgängerquerung Rosenheimer Straße und Bahnhofstraße West
3. Freigabe Rosenheimer Straße

Die Vorteile dieses Programmablaufes zeigen sich heute schon in den Spitzenstunden am Abend. Statt der 1361 Kfz/h in der Summe der kritischen Verkehrsströme bei heutigem Programmablauf ist dann „nur“ noch mit 1261 Kfz/h zu rechnen. Neben dieser Leistungssteigerung, welche aus der Reduzierung von vier auf drei Signalphasen erwächst, hat der Autofahrer die freie Wahl der für ihn günstigsten Route durch Ebersberg, denn der Gegenverkehr beim Abbiegen in Richtung Bahnhof ist ausgeschlossen. Es ist zu erwarten, daß etliche Autofahrer dieses Angebot nutzen und der Marienplatz so entlastet werden kann. Hinzu kommt, daß durch die vorgeschlagene Signalregelung in der Gegenrichtung von West nach Ost viel mehr Grünzeit angeboten werden kann als heute und so die Durchfahrt über die Dr.-Wintrich-Straße wesentlich attraktiver wird.

Es ist daher eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Bahnhofstraße auf die Dr.-Wintrich-Straße und den Bahnhofplatz zu erwarten. Je mehr Autofahrer dieses tun, um so günstiger wird der Verkehrsablauf am Knotenpunkt, und seine Leistungsfähigkeit steigt.

Nach eingehender Beratung beschloß der Technische Ausschuß mit 8 . 1 Stimmen Herrn Bürgermeister Brilmayer zu beauftragen, mit dem Straßenbauamt München über die Verbesserungsvorschläge von Herrn Billinger im Hinblick auf die Ampelschaltung zu sprechen.

Der Technische Ausschuß ist über das Ergebnis der Besprechung zu unterrichten.

Beginn der Sitzung: 19.00 Uhr  
Ende der Sitzung: 22.20 Uhr

Ebersberg, den 15.07.97

W. Brilmayer  
Sitzungsleiter

Prigo  
Schriftführer