

NIEDERSCHRIFT
ÜBER DIE
ÖFFENTLICHE SITZUNG DES TECHNISCHEN AUSSCHUSSES
VOM DIENSTAG, DEN 03.02.98

Sämtliche Ausschußmitglieder waren ordnungsgemäß geladen.

Anwesend waren StRin Platzer sowie die StR Berberich, Lachner, Ostermaier, Riedl, Schechner, Schuder und Schurer.

Entschuldigt fehlten 3. Bgm. Ried und StR Mühlfenzl.

Als Zuhörer nahmen die Stellv. Bgm. Anhalt, die Stadträtinnen Gruber, Portenlänger und Will sowie die Stadträte Abinger, August und Krug an der Sitzung teil.

Stadtbaumeister Wiedeck und Herr Billinger (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.

Bürgermeister Brilmayer begrüßte alle Anwesenden.

Lfd.-Nr. 01

Bürgerversammlung 1997;
hier: Behandlung des Antrages „Pro B 304 und pro Staatsstraße 2080 neu“
öffentlich

Bürgermeister Brilmayer erinnerte die Mitglieder des Technischen Ausschusses an die Bürgerversammlung vom 21.11.97, in der die Sprecher [REDACTED] der neugegründeten Bürgeraktion „Pro B 304 Umgehung und St 2080 neu“ an die Bürgerversammlung nachfolgenden Antrag gestellt haben:

Der Stadtrat von Ebersberg wird ersucht, zu befürworten und darüber Beschluß zu fassen, daß außer der B 304 Ortsumgehung auch die Staatsstraße 2080 neu in den dringlichen Bedarf der Ortsumgehung in Bayern aufgenommen wird. Die vorgenannten Herren begründeten nacheinander diesen Vorschlag. Es wurde angeraten, schon heute eine Mittelausweisung für die Umgehung der Staatsstraße zu beantragen. Die Verfahrensschritte sollten nach Möglichkeit gleichzeitig erfolgen.

Er erklärte weiter, daß damals bei der Bürgersammlung über diesen Antrag nicht abgestimmt worden ist, da die Sprecher der Bürgeraktion darauf verzichtet hatten. Er erinnerte daran, daß ein Antrag aus der Bürgerversammlung vom Stadtrat innerhalb von 3 Monaten behandelt werden muß.

Bürgermeister Brilmayer informierte die TA-Mitglieder über die Versammlung in Oberndorf am 15.11.97, in der ein Berater des runden Tisches, Herr Klaus Wild, vor einer verfrühten Diskussion möglicher Trassenführungen warnte, da solche Trassenvorgaben gefährlich seien. Aufgabe der Bürgeraktion ist es im Moment lediglich die Bemühungen um eine Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes mit verschiedenen Aktivitäten anzuschieben. Die Bürgeraktion möchte die zuständigen Stellen nur eindringlich auf das bereits bestehende und weiter zunehmende Nord-Süd-Verkehrsproblem in Ebersberg hinweisen und diese auffordern Möglichkeiten zur Problemlösung zu suchen. Im übrigen wird auf Aufnahme dieser Maßnahme in die nächste Fortschreibung für den Ausbauplan für Staatsstraßen gefordert.

Bürgermeister Brilmayer erklärte, daß die Bürgeraktion für die vorgenannten Punkte die Unterstützung des Stadtrates möchte.

Bürgermeister Brilmayer berichtete dem Ausschuß von dem Gespräch am 17.12.97 im Bayerischen Landtag, das er zusammen mit Herrn Staatssekretär Alfred Sauter, Frau Mdl Stewens, Herrn Dr. Brugger (Chef der Obersten Baubehörde) und Herrn Dr. Hans Peter Siebel von der Obersten Baubehörde geführt habe. Er erklärte, daß den Besprechungsteilnehmern das „Problem Ebersberg“ in verkehrsmäßiger Hinsicht bekannt war. Es wurde übereinstimmend festgestellt, daß die Verwirklichung der Umgehungsstraße möglichst schnell mit vereinten Kräften vorangebracht werden muß. Von Herrn Staatssekretär Sauter wurde zugesichert, daß die Tekturen für die Pläne bis zum Frühjahr 1998 fertiggestellt sein werden und das Planfeststellungsverfahren dann zügig fortgeführt werden wird.

Bürgermeister Brilmayer wies weiter darauf hin, daß Herr Sauter den Planfeststellungsbeschuß für die Umgehung B 304 innerhalb eines Jahres in Aussicht gestellt habe. Wie es dann weiter geht, weiß man nicht, es werde vermutlich dagegen geklagt werden. Auch müssen die entsprechenden Mittel vorhanden sein. Das Verfahren für die Umgehung ist soweit wie noch nie.

Zum Thema Nord-Süd-Verkehr und damit zur St 2080 wurde von Herrn Sauter die Aussage gemacht, daß ein Beschluß des Stadtrates notwendig ist. In diesem Beschluß sollte auf das Nord-Süd-Verkehrsproblem aufmerksam gemacht werden. Die zuständigen Behörden sollten darin aufgefordert werden, für dieses Problem Lösungsmöglichkeiten zu entwickeln, möglicherweise auch überörtliche Lösungsmöglichkeiten anzudenken und die Maßnahmen in die nächste Fortschreibung für den Ausbauplan für Staatsstraße aufzunehmen. Eine Trasse sollte nicht festgelegt werden.

Bürgermeister Brilmayer unterrichtete die Mitglieder des TA über ein Gespräch, das er mit Vertretern der Bürgeraktion“ runder Tisch“ und Herrn Wild geführt habe. Bei diesem Gespräch wurde deutlich, daß die Bürgeraktion nur will, daß die zuständigen Stellen auf das zunehmende Nord-Süd-Verkehrsproblem hingewiesen werden, von den Behörden hierzu Lösungsvorschläge entwickelt werden sollen und die Maßnahme in die nächste Fortschreibung für den Ausbauplan aufgenommen werden soll. Auch wolle sie von ihrem Trassenvorschlag zugunsten einer allgemeineren Beschlußfassung abrücken.

Abschließend wies er darauf hin, daß er sich mit den Fraktionsvorsitzenden abgesprochen habe und die Beschlußempfehlung für den TA an den Stadtrat wie folgt aussieht:

- a) „Der Stadtrat bestätigt erneut die bereits gefaßten Beschlüsse zum Bau der Südumgehung der B 304, Ortsumgehung Ebersberg.
- b) Der Stadtrat weist ausdrücklich auf das zunehmende Nord-Süd-Verkehrsproblem in Ebersberg hin, ausgelöst durch Einrichtungen wie Franz-Josef-Strauß-Flughafen, A 94 Anschluß Forstinning, Neue Messe München-Riem. Die Stadt fordert die zuständigen Stellen auf, Möglichkeiten zur Problemlösung zu suchen, dabei sind auch überörtliche Überlegungen mit anzustellen. Im übrigen fordert die Stadt die Aufnahme dieser Maßnahme in die nächste Fortschreibung für den Ausbauplan für Staatsstraßen“.

Stadtrat Schechner erinnerte daran, daß das Problem St 2080 schon im Jahre 93 eingehend debattiert worden sei und damals der Stadtrat mit 15 : 3 Stimmen beschlossen habe, den Antrag von Herrn Mayer zur Verlegung der St 2080 abzulehnen und keine weiteren Prüfungen mehr vorzulegen oder zu veranlassen. In der Bürgerversammlung 94 wurde nochmals ein Antrag gestellt, den Vorschlag des Herrn Mayer für eine Ortsumgehung Ebersberg in Nord-Ost-Richtung (sog. Westtrasse) zu prüfen. Der Vorschlag wurde zur Prüfung ans Straßenbauamt München weitergeleitet.

Stadtrat Schurer sprach von seiner anfänglichen Besorgnis, daß mit dem Antrag der Bürgeraktion die Bemühungen des Stadtrates, innerörtliche Lösungen für den Verkehr zu finden, zu nichte gemacht werden würden. Dies habe sich zwischenzeitlich geändert, seit das erklärte Ziel der Bürgeraktion nun ein anderes sei und auch die Bereitschaft, kurzfristige innerörtliche verkehrliche Lösungen mitzutragen, vorhanden ist. Er warnte vor der Diskussion einzelner Varianten.

Er meinte weiter, daß es zur B 304 Umgehung eindeutige Beschlüsse gebe und man im Verfahren vorankomme, dennoch wird man auf diese Umfahrung noch etwas warten müssen.

Er wies weiter darauf hin, daß das Problem St 2080 nicht gänzlich neu sei und bereits vor einigen Jahren darüber eingehend diskutiert worden ist. Er meinte weiter, daß es nichts schade, wenn man die zuständigen überörtlichen Stellen auch auf das zunehmende Nord-Süd-Problem von Ebersberg hinweise, und die Behörden darum bittet nach Lösungsmöglichkeiten zu suchen.

Vergessen darf man dabei nicht, daß auch weiträumige überörtliche Lösungen hier anzustellen sind. Abschließend meinte er, daß eine solche Maßnahme erst nach eingehender Prüfung durch die zuständigen Behörden und zeitversetzt in den Staatsstraßenausbaubedarfsplan aufgenommen wird.

Mit der von Bürgermeister Brilmayer vorgetragene Beschlussempfehlung des TA an den Stadtrat erklärte er sich einverstanden.

Stadtrat Ostermaier war der Ansicht, daß es schädlich sei, durch die Trassendiskussion einen Keil durch die Bevölkerung zu treiben. Unsere Verkehrsprobleme wurzelten nicht unbedingt am Problemort selbst. Überörtliche Lösungen müßten deshalb u.a. angestrebt werden.

Stadtrat Lachner meinte, daß mit Punkt a und b der Beschlusvorlage genau zum Ausdruck gebracht werde, was die Stadt will.

Den von der Bürgerinitiative gewünschten Satz „Die Stadt unterstützt alle Maßnahmen, die der Verwirklichung dieser Ziele dienen“ sollte der TA nicht in seinen Beschluß aufnehmen, da es sich hier um eine inhaltsleere Generalklausel handle. In eine solche Klausel kann man einiges hinein interpretieren, was wir sicherlich nicht wollen.

Stadträtin Platzer teilte die Meinung von Stadtrat Lachner.

Mit 9 : 0 Stimmen empfahl der Technische Ausschuß dem Stadtrat,

- a) *Der Stadtrat bestätigt erneut die bereits gefaßten Beschlüsse zum Bau der Südumgehung der B 304, Ortsumgehung Ebersberg.*
- b) *Der Stadtrat weist ausdrücklich auf das zunehmende Nord-Süd-Verkehrsproblem in Ebersberg hin, ausgelöst durch Einrichtungen wie Franz-Josef-Strauß-Flughafen, A 94 Anschluß Forstinning, Neue Messe München-Riem. Die Stadt Ebersberg fordert die zuständigen Stellen auf, Möglichkeiten zur Problemlösung zu suchen, dabei sind auch überörtliche Überlegungen mit anzustellen. Im übrigen fordert die Stadt die Aufnahme dieser Maßnahme in die nächste Fortschreibung für den Ausbauplan für Staatsstraßen.*

Lfd.-Nr. 02

Fortführung der Diskussion über die Vorschläge zur innerörtlichen Verkehrsführung

öffentlich

Über das Thema „innerörtliche Verkehrsführung“ wurde zuletzt in der TA-Sitzung am 25.11.97 beraten.

Bürgermeister Brilmayer wies darauf hin, daß der Ausschuß in seiner Sitzung am 25.11.97 beschlossen hat, daß der Ost-West-Verkehr künftig über die Dr.-Wintrich-Straße / Gärtnerestraße geführt und die nördliche Rathausgasse vom Schwerlastverkehr erlöst wird. Er erinnerte in diesem Zusammenhang an das Schreiben des Landratsamtes vom 11.11.97, in dem u.a. steht, daß die Einbahnstraße nördlich des Rathauses für Fahrzeuge ab einer bestimmten Länge (z.B. ab 15 m) aus sicherheitsrechtlichen Gründen gesperrt werden muß. Ab welcher Länge das Landratsamt sperren wird, hängt noch von einer entsprechenden Prüfung ab. Bis 01. März diesen Jahres oder auch ein oder zwei Monate später sind dem Landratsamt Vorschläge vorzulegen, wie der Schwerlastverkehr nach Sperrung der nördlichen Rathausgasse durch Ebersberg geleitet werden kann.

Er erklärte, daß der TA sich nun schon seit einiger Zeit mit der innerstädtischen Verkehrsführung befaßt habe und dabei versucht eine praktikable Lösung zu finden. Er stellte klar, daß dadurch kein Auto weniger durch Ebersberg fahren wird, sondern einige Straßen noch mehr Verkehr aufnehmen müssen, um dadurch andere Straßen vom Verkehr zu entlasten. Auch ist nicht sicher, ob durch die neue innerstädtische Verkehrsführung eine Verbesserung für Fußgänger und Radfahrer erreicht wird.

Der Bürgermeister berichtete, daß von den 9 in der TA-Sitzung am 25.11.97 behandelten Vorschläge 4 in die engere Wahl gekommen sind. Das Büro Billinger wird diese 4 Vorschläge (A, B/H, D, F) noch einmal vorstellen und seine Anmerkungen hierzu machen. Für jede dieser Varianten wurde eine Kostenschätzung gemacht.

Er erklärte weiter, daß ihm nach dieser letzten Verkehrssitzung von zwei Ebersberger Bürgern ein neuer Vorschlag zur innerstädtischen Verkehrsführung vorgelegt worden ist und er diesen nach Absprache mit den Fraktionsvorsitzenden an das Büro Billinger zur Prüfung weitergeleitet habe. Dieser Vorschlag wird heute abend vorgestellt und hat den Buchstaben K. Auch für diesen Vorschlag wurde eine Kostenschätzung gemacht. Außerdem wird in Absprache mit den Fraktionsvorsitzenden für das Modell G eine Kostenschätzung vorgelegt.

Abschließend meinte Bürgermeister Brilmayer, daß nochmals eingehend über alle 6 Vorschläge diskutiert werden sollte und am Schluß der Diskussion wieder einige Vorschläge herausfallen sollten. Übrigbleiben sollten max. 2 Vorschläge, für die dann eine Rangfolge festgelegt wird. Dem Straßenbauamt München, dem Landratsamt Ebersberg und der Polizeiinspektion Ebersberg werden dann diese Vorschläge zur Prüfung vorgelegt.

Modelle zur innerörtlichen Verkehrsführung

Herr Billinger 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 (Anlage 1) dargestellten Verteilungsmodelle für den Durchgangsverkehr und den Schwerlastverkehr sowie eine Abschätzung des Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs in den einzelnen Straßenabschnitten. Die Zahlen für das Rechenmodell ergeben sich aus der VU 1986/87 und VU 1992 von Prof. Dr. Kurzak sowie aus der Verkehrszählung vom 25.09.97.

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 stehen die verkehrstechnische Tauglichkeit und die Befahrbarkeit durch Schwerlastfahrzeuge sowie die Abschätzung der Leistungsfähigkeit.

Weiter wurde geprüft, welche Maßnahmen bei den einzelnen Vorschlägen notwendig sind, um das Modell zu realisieren und wie hoch die Kosten dafür sind.

Modell A: Umleitung des Schwerverkehrs (Anlage 2 bis 4)

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 Fahrrichtungen 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 Anlage 3 dargestellt. 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/24 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 %. Um die Leistungsfähigkeit der signalisierten Einmündung zu verbessern, wird der Pkw-Verkehr mit Fahrrichtung Nord - wie heute- über die nördliche Rathausgasse geführt.

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 Bahnhofsplatz 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 Anlage 2 unten. Die Bahnhofstraße und der Marienplatz werden von ca. 1800 Lkw/24 h entlastet. Die Gesamtentlastung der Bahnhofstraße liegt bei 25 %. Die Heinrich-Vogl-Straße und die innerer Münchner Straße müssen jeweils zusätzlich 600 Lkw am Tag aufnehmen. Ansonsten ist die Belastung auf diesen beiden Straßen wie heute. Unter Würdigung des hohen

Belastigungsgrades des Schwerlastverkehrs stellt dies eine deutliche Verschlechterung für diese Straßenabschnitte dar. Die Gärtnerestraße und die Dr.-Wintrich-Straße muß zusätzlich 1800 Lkw/ 24 h aufnehmen. Die Verkehrsmenge auf diesen Straßen erhöht sich von 5900 Kfz/24 h auf 8300 Kfz/24 h. 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.

Zusammenstellung der Vor- und Nachteile sowie der Maßnahmen und Kosten bei Realisierung des Modells A:

Vorteile:

- Entlastung des Marienplatzes und damit auch der beiden Rathausgassen vom Schwerlastverkehr
- keine Linksabbiegespur an der Amtsgerichtskreuzung

Nachteile:

- Rathausgasse muß signalisiert werden, Stauräume sind der Marienplatz, der Nordast der Heinrich-Vogl-Straße und die Eberhardstraße.
- Nordumfahrt Rathaus ist für Pkw notwendig, sonst Leistungsdefizit für die dort notwendige Signalanlage süd-westlich des Rathauses
- Linksabbiegespur in Münchener Straße notwendig, sonst Stadtausfahrt dicht.
- Ausbau Gärtnerestr./ Dr.-Wintrich-Straße für Schwerlastverkehr notwendig.

Maßnahmen und Kosten (geschätzte Baukosten):

1.	Umbau der Rathauskreuzung entsprechend Anlage 3 mit Signalanlage und nördlicher Rathausumfahrt zur Steigerung der Leistungsfähigkeit:	DM	80.000,--
2.	Beschilderung der Lkw-Umleitung über die Gärtnerestraße:	DM	5.000,--
3.	Ausbau von Gärtnerestr. / Dr.-Wintrich-Str. für den Begegnungsverkehr von Schwerlastfahrzeugen und Anlage eines Radweges entlang d. Dr.-Wintrich-Straße:	DM	105.000,--
	Erwartete Gesamtkosten	DM	190.000,--

Modell BH: Aufspaltung des Nord-Süd-Verkehrs (Anlage 5 bis 7)

Vorgeschlagen ist die Aktivierung des Straßenzuges Gärtnerestraße / Dr.-Wintrich-Straße zur Führung de 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) durch Anordnung einer Abbiegespur im Bereich der Eberhardstraße.

Anlage 6 zeigt den möglichen Knotenpunkt südlich und nördlich des Rathauses. Der Knotenpunkt südlich des Rathauses sollte - 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 können. 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 Anlage 5 unten angegeben. In der Münchener Straße kann mit einer Gesamtverkehrsentlastung um ca. 10 % gerechnet werden; der Schwerlastverkehr geht von 1000 Lkw/ 24 h auf 700 Lkw/ 24 h zurück.

Dafür erhöht sich in der Heinrich-Vogl-Straße der Schwerlastverkehr von 1000 Lkw/ 24 h auf 1300 Lkw/ 24 h.

In der Bahnhofstraße würde der Verkehr um ca. 30 % abnehmen und der Schwerlastverkehr würde dort halbiert werden. In der Eichthalstraße würde sich die Verkehrsmenge von 3350 auf 6450 Kfz/ 24 h ansteigen, darunter sind 600 Lkw/ 24 h. Der Straßenzug Gärtnerstraße / Dr.-Wintrich-Straße müßte statt 5900 Kfz/24 h dann 6750 Kfz/24 h aufnehmen und der Schwerlastverkehr würde dort von 400 Lkw/ 24 h auf 700 Lkw/ 24 h ansteigen. Besonders stark vom Schwerlastverkehr ist der Abschnitt zwischen Eichthalstraße und Wasserburger Straße betroffen, dort ist mit 1300 Lkw/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 Sempststraße und Sieghartstraße benutzen. In diesem Straßenzug werden ca. 500 Fahrzeuge zusätzlich erwartet. Um den Schleichverkehr über den Marienplatz und die Bahnhofstraße zu verhindern, wird vom Büro Billinger vorgeschlagen den Marienplatz mit entsprechenden Maßnahmen (z.B. Poller) zu sperren.

Am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Wasserburger Straße / Rosenheimer Straße bleibt die Verkehrsmenge wie heute. Die Anlegung einer kurzen Linksabbiegespur in der Dr.-Wintrich-Straße als Zufahrt zur Bahnhofstraße ist unverzichtbar.

Zusammenstellung der Vor- und Nachteile sowie der Maßnahmen und Kosten bei Realisierung des Modells BH:

Vorteile:

- kein Schwerverkehr in nördlicher Rathausgasse, 50 % weniger Schwerlastverkehr über Marienplatz und in die Bahnhofstraße
- Reduzierter Querschnitt in südl. Rathausgasse erlaubt; dort breitere Gehwege.

Nachteile:

- Rathauskreuzung muß signalisiert werden, Stauräume sind der Marienplatz, der Nordast der
- Heinrich-Vogl-Straße und die Eberhardstraße.
- Linksabbiegerspur an Amtsgerichtskreuzung notwendig, sonst keine Zufahrt zur Bahnhofstraße
- aus Richtung West und Nord.
- Signalisierung bei Einmündung Eichthalstraße / Dr.-Wintrich-Straße

Maßnahmen und Kosten (geschätzte Baukosten):

1.	Umbau der Rathauskreuzung entsprechend Anlage 6 mit Signalanlage und Aufstellfläche für die nördliche Zufahrt zum Marienplatz	DM	90.000,--
2.	Ummarkierung der Einmündung Eichthalstraße / Heinrich-Vogl-Str. mit neuer Vorfahrt Eichthalstraße /Nordast Heinrich-Vogl-Straße	DM	5.000,--
3.	Anlage eines Radweges entlang der Dr.-Wintrich-Straße:	DM	65.000,--
4.	Einbau einer Linksabbiegespur in Richtung Bahnhofstraße in die Amtsgerichtskreuzung mit Änderung der Signalsteuerung:	DM	250.000,--
5.	Einfache Signalisierung der Einmündung Eichthalstraße in die Dr. -Wintrich-Straße	DM	25.000,--
6.	Erwartete Gesamtkosten:	DM	<u>440.000,-</u>

Modell D : Großer Nord-Süd-Einbahnstraßenring (Anlage 8 bis 10)

Kennzeichnend für diesen Vorschlag ist die Führung des Nord-Ost-Verkehrs sowie des Nord-Süd-Verkehrs über einen großen Einbahnstraßenring bestehend aus der Bahnhofstraße, Heinrich-Vogl-Straße und der Eichthalstraße. Auch bei diesem Vorschlag sollen beide Fahrrichtungen der Eberhardstraße westlich am Rathaus vorbei geführt werden. Die Abfahrt vom Marienplatz erfolgt über die südliche Rathausgasse. Die nördliche Rathausgasse ist vom Fahrverkehr befreit. Der Ost-West-Verkehr der Bundesstraße wird auch bei diesem Vorschlag über die Dr.-Wintrich-Straße und Gärtnerestraße geführt. 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. 12 %. Der Vorschlag könnte daher erst nach einem Ausbau der Kreuzung oder nach Fertigstellung der Südumgehung realisiert werden.

Die erwartete Belastungsverteilung (Anlage 8 unten) zeigt, daß es mit dieser Verkehrsführung gelingt, die Hauptverkehrsbelastung auf die Dr.-Wintrich-Straße zu verlagern. Etwa 10.00 bis 11.00 Kfz/24 h sind dort zu erwarten. Auch in der Eichthalstraße wird das Verkehrsaufkommen von 3.350 auf 6.025 Kfz/24 h (kein Schwerlastverkehr) nahezu verdoppeln. Gewinner sind die Anwohner der inneren Münchener Straße, da das Verkehrsaufkommen von 9.000 Kfz/24 h auf 6.900 Kfz/24 h sinkt. Der Schwerlastverkehr in der Heinrich-Vogl-Straße und inneren Münchener Straße steigt von 1.000 auf 1.100 Lkw/24 h. In der Bahnhofstraße ist mit einer Entlastung von 11 % zu rechnen und der

Schwerlastverkehr sinkt von 1.800 auf 900 Lkw/24 h. 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 die Stadtteile Friedenseiche und Eggerfeld erwarten. Bei Realisierung dieser Verkehrsführung müßten in diesen Wohnvierteln geeignete Maßnahmen zur Vermeidung dieser Belastung entwickelt werden.

Die Verkehrsführung im Bereich des Rathauses zeigt Anlage 9. Um die nördliche Rathausgasse vom Fahrverkehr freizuhalten wird die südliche Rathausgasse zur Einfahrt in die Eberhardstraße benutzt. Dadurch wird die Querung des Marienplatzes vermieden. Die Eberhardstraße wird auch bei diesem Vorschlag bis zur Südseite des Rathauses im Zweirichtungsverkehr geführt. Zur Sicherung der Befahrbarkeit durch den einbiegenden Schwerlastverkehr muß dieser Bereich aufgeweitet werden.

Zusammenstellung der Vor- und Nachteile sowie der Maßnahmen und Kosten für Realisierung des Modells D:

Vorteile:

- Einfacher und leistungsfähiger Knotenpunkt am Rathaus ohne Signalregelung
- 50 % weniger Schwerlastverkehr über Marienplatz und in Bahnhofstraße
- Reduzierter Querschnitt in südl. Rathausgasse und im Nordast der Heinrich-Vogl-Straße erlaubt dort breitere Gehwege.
- Verbesserungen für Radfahrer in der Bahnhofstr. und im Nordast der Heinrich-Vogl-Str. möglich

Nachteile:

- Ausbau Gärtnerestraße / Dr.-Wintrich-Straße für Schwerlastverkehr notwendig.
- Signalschutz bei Einmündung Eichthalstraße / Dr.-Wintrich-Straße notwendig.
- Linksabbiegespur an Amtsgerichtskreuzung notwendig, sonst keine Zufahrt zur Bahnhofstr. aus Richtung West und Nord.

Maßnahmen und Kosten (geschätzte Baukosten):

1.	Umbau der Rathauskreuzung entsprechend Anlage 9 mit Beschilderung	DM	35.000,--
2.	Umbau bzw. Ummarkierung der Einmündung Eichthalstraße /Heinrich-Vogl-Straße mit Vorfahrt Nordast Heinrich-Vogl-Str. /Eichthalstraße und Beschilderung der Lkw-Umleitung aus Richtung Nord über die Gärtnerestraße	DM	8.000,--
3.	Anlage eines Radweges entlang der Dr.-Wintrich-Straße	DM	65.000,--
4.	Einfache Signalisierung der Einmündung Eichthalstr. / Dr.-Wintrich-Str.	DM	25.000,--
5.	Einbau einer Linksabbiegespur in Richtung Bahnhofstraße in die Amtsgerichtskreuzung mit Änderung der Signalsteuerung:	DM	250.000,--
	Erwartete Gesamtkosten	DM	<u>380.000,-</u>

Modell F: Nord-Süd-Achse Eberhardstraße / Eichthalstraße (Anlage 11 bis 13)

Der 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 Gärtnereistr., die Münchener Str., die Heinrich-Vogl-Straße und die Eberhardstraße (jede Straße mit Gegenverkehr). Die Eichthalstraße ist für den Lkw gesperrt. Der Ost-West-Verkehr bzw. West-Ost-Verkehr der Bundesstraße wird auch bei diesem Vorschlag über die Dr.-Wintrich-Straße und Gärtnereistraße geführt. Die Bahnhofstraße dient i.d.R. nur noch als Zu- und Abfahrt zu den Parkplätzen am Schloß- und Marienplatz.

Durch die Zwangsführung des gesamten Verkehrs über den Bahnhofplatz kommt es dort zur stärksten Zunahme. Statt der 6.000 Kfz/24 h heute werden bei diesem Modell ca. 12.000 Kfz/24 h am Bahnhofplatz erwartet. Die Äste des Straßenkarrees werden mit rund 10.000 bis 12.000 Kfz/24 h belastet. Die Belastung mit Pkw bleibt in der Heinrich-Vogl-Straße wie heute. Zusätzlich muß die Heinrich-Vogl-Straße und die Münchener Straße 600 Lkw mehr aufnehmen und die Zahl der Lkw erhöht sich somit auf 1.600 Lkw/24 h. Dafür fahren in der Münchener Straße ca. 1.600 Pkw/24 h weniger. Die Verkehrsmenge in der Dr.-Wintrich-Straße erhöht sich von 5.900 auf 9.900 Kfz/24 h. Das Lastkraftwagenaufkommen erhöht sich am Bahnhofplatz, in der Dr.-Wintrich-Straße und in der Gärtnereistraße um das 5-fache, nämlich von 400 auf 2.200 Lkw/24h. Die Eichthalstraße muß mit 7.550 Kfz/24 h (kein Schwerverkehr) mehr als das doppelte Verkehrsmenge wie heute aufnehmen. In der Bahnhofstraße ist nur noch mit 50 % der heutigen Verkehrsbelastung zu rechnen und etwa 1.000 Fahrten werden die Semptstraße und Sieghartstraße für die Zu- und Abfahrt Marienplatz benutzen. 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 müssen in diesen Wohnvierteln geeignete Maßnahmen zur Vermeidung dieser Belastung entwickelt werden.

Die Verkehrsführung im Bereich des Rathauses zeigt Anlage 12 unten. Um den Schleichverkehr durch das Stadtteil Eggerfeld zu vermeiden, sollte man nördlich oder südlich des Rathauses die Einfahrt für Pkw's und evtl. Lieferverkehr gestatten. Sollte man dies nicht tut, muß in der Dr.-Wintrich-Straße eine Linksabbiegespur als Zufahrt für die Bahnhofstraße errichtet werden. Um Staus auf der Heinrich-Vogl-Straße usw. zu vermeiden, muß an der Einmündung Heinrich-Vogl-Straße / Eichthalstraße die Vorfahrt zugunsten des Nord-Süd-Verkehrs geändert werden. Problematisch könnte dies für bergauffahrende Lkw werden, da diese ja geradeaus weiterfahren sollen, und dort evtl. Anfahren müßten.

Zusammenstellung der Vor- und Nachteile sowie der Maßnahmen und Kosten bei Realisierung des Modells F:

Vorteile:

- Marienplatz und beide Rathausgassen ohne Schwerlastverkehr und nur mit Anliegerverkehr belastet.
- kein verkehrsbedeutender Knotenpunkt am Rathaus, Zugänge zum Marienplatz für Fußgänger
- verbessert werden.
- Stark entlastete Bahnhofstraße kann als Entlastungsparkplatz dienen.

Nachteile:

- Nordost Heinrich-Vogl-Straße stärker belastet
- Linksabbiegespur in Münchener Straße notwendig, sonst Stadtausfahrt dicht
- Ausbau Gärtnereistraße / Dr.Wintrich-Straße für Schwerverkehr notwendig

- Signalschutz Eichthalstraße / Dr.-Wintrich-Straße notwendig
- Kurze Linksabbiegespur an Amtsgerichtskreuzung als Zufahrt Bahnhofstraße notwendig

Maßnahmen und Kosten (geschätzte Baukosten):

1.	Umbau der Rathauskreuzung entsprechend Anlage 12	DM	25.000,--
2.	Ummarkierung der Einmündung Eichthalstraße / Heinrich-Vogl-Straße und Beschilderung der Umleitung aus Richtung Nord über die Gärtnerestr.	DM	8.000,--
3.	Ausbau von Gärtnerestraße und Dr.-Wintrich-Straße für den Begegnungsverkehr im Schwerlastverkehr und Anlage eines Radweges entlang der Dr.-Wintrich-Straße	DM	100.000,--
4.	Einfache Signalisierung der Einmündung Eichthalstr. in die Dr.-Wintrich-Str.	DM	25.000,--
5.	Einbau einer kurzen Linksabbiegespur in Richtung Bahnhofstraße in die Amtsgerichtskreuzung mit Änderung der Signalsteuerung	DM	150.000,--
	Erwartete Gesamtkosten	DM	<u>310.000,--</u>

Modell G: Einbahnstraßenring mit Ulrichstraße (Anlage 14 bis 16)

Kennzeichnend für diesen Vorschlag ist die Führung des Nord-Ost-Verkehrs, Nord-Süd-Verkehrs sowie Nord-West-Verkehrs und umgekehrt über einen kleinen Einbahnstraßenring 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 Anlage 15). Die Abfahrt vom Marienplatz ist entweder wie im Bild (siehe Anlage 15) dargestellt südlich des Rathauses oder nördlich des Rathauses und die Bahnhofstraße (Einbahnstraße Richtung Süd) möglich. 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 18.775 Kfz/24 h, danach 18.650 Kfz/24 h). Der Vorschlag könnte ohne Umbau der Kreuzung und ohne Südumgehung realisiert werden.

Die erwartete Belastungsverteilung (Anlage 14 unten) zeigt, daß es mit dieser Verkehrsführung gelingt, die Hauptverkehrslast auf die Dr.-Wintrich-Straße und Gärtnerestraße zu verlagern. Etwa 10.000 bis 11.000 Kfz/24 sind dort zu erwarten. Gewinner sind die Anwohner des Marienplatzes und die Bahnhofstraße, da der Schwerlastverkehr mit Ausnahme des Lieferverkehrs aus diesem Bereich 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 etwas abnimmt. Ab dem Anwesen Ulrichstraße 1 (Eber am Berg/ Süddeutsche Zeitung) bis zum Anwesen Ulrichstr. 9 (etwa auf Höhe Fußgängerampel) ist die Steigerung des Verkehrs nicht so 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, vor allem der Schwerlastverkehr in diesem Bereich erheblich erhöhen. Problematisch an 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 Fußgänger und Radfahrer (Schulkinder !!) sind notwendig.

Zusammenstellung der Vor- und Nachteile sowie der Maßnahmen und Kosten bei Realisierung des Modells G:

Vorteile:

- Einfacher und leistungsstarker Einbahnstraßenring mit Abzweig am Rathaus ohne Signalregelung
- Marienplatz, beide Rathausgassen und Bahnhofstraße ohne Schwerverkehr
- Reduzierte Querschnitte (Einbahnstr.) in der südlichen Rathausgasse, Heinrich-Vogl-Straße und Eberhardstraße erlauben Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer

Nachteile:

- Ausweitung der überörtlichen Verkehrsbelastung auf ruhige Wohnstraßen und Konflikte mit dem Schulweg
- Linksabbiegespur in Münchener Straße notwendig, sonst Stadtausfahrt dicht.
- Ausbau Gärtnerestraße / Dr.-Wintrich-Straße für Schwerlastverkehr

Maßnahmen und Kosten (geschätzte Baukosten)

1.	Umbau bzw. Ummarkierung der Rathauskreuzung entsprechend Anlage 15	DM	30.000,--
2.	. Ausbau der Ulrichstraße mit ihren Anschlußpunkten an die Eberhardstraße und die Münchener Straße, Verbesserungen im Unterbau des Südastes und Maßnahmen zur Sicherung des Schulweges	DM	250.000,--
3.	Umbau bzw. Ummarkierung der Einmündung Eichthalstraße / Heinrich-Vogl-Str. und Beschilderung der Lkw-Umleitung über die Gärtnerestr. / Dr.-Wintrich-Str.	DM	5.000,--
4.	Ausbau der Gärtnerestraße und Dr.-Wintrich-Str. für den Begegnungsverkehr von Schwerlastfahrzeugen und Anlage eines Radweges entlang Dr.-Wintrich-Straße	DM	100.000,--
	Erwartete Gesamtkosten	<u>DM</u>	<u>390.000,--</u>

Stadtrat Schurer verwies auf die Sitzung des Ausschusses vom 25.11.97, in der dieses Modell G bereits einstimmig abgelehnt worden ist. Er erklärte weiter, daß der Verkehr von Bundes- und Staatsstraßen auch auf diesen bleiben sollte und nicht auf ruhige Gemeindestraßen verlagert werden. Man muß versuchen mit den vorhandenen Straßen eine neue innerstädtische Verkehrsführung zu finden, ohne Wohnstraßen, wie z.B. die Ulrichstraße, übermäßig zu belasten.

In der Bevölkerung darf nicht der Eindruck entstehen, daß wir die innerörtlichen Verkehrsprobleme auf Nebenstraßen lösen.

Modell K: Großer Einbahnstraßenring (Anlage 17 bis 19)

Kennzeichnend für diesen Vorschlag ist die Führung des ganzen Verkehrs über einen großen Einbahnstraßenring bestehend aus der Bahnhofstraße, der Heinrich-Vogl-Straße, der Münchener Str., der Gärtnerestr., der Dr.-Wintrich-Straße und dem Bahnhofsplatz zur Amtsgerichtskreuzung.

Zur Entschärfung der Verkehrssituation beim Rathaus soll die Eberhardstraße in diesem Bereich für beide Fahrrichtungen freigegeben werden und so die gefährliche Umfahrt für den Schwerlastverkehr entfallen. 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). Die Eichthalstraße wird für den Schwerlastverkehr gesperrt.

Im Unterschied zu den bisherigen Lösungen und wie bei Modell D 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 Belastungszunahme beträgt ca. 15 %. Dieser Knotenpunkt bleibt trotzdem sehr leistungsstark, da die Anlegung einer Linksabbiegespur in der Dr.-Wintrich-Straße in Richtung Bahnhofstraße ohne größere Umbauten im heutigen Straßenraum möglich ist. Dieser Vorschlag könnte jederzeit realisiert werden.

Die erwartete Belastungsverteilung (Anlage 17 unten) zeigt, daß der Verkehr in der Heinrich-Vogl-Straße um ca. 20 % im Nordost zunimmt und der Lkw-Verkehr von 1.000 auf 1.300 Lkw/24/h steigt. In der Münchener Straße bringt die Einbahnstraße eine Verkehrs-entlastung um ca. 8 %, aber auch hier steigt der Schwerlastverkehr von 1.000 auf 1.300 Lkw/2/h. In der Dr.-Wintrich-Straße (Einbahnstraße Fahrtrichtung Westost) steigt das Verkehrsaufkommen von 5.900 auf 9.100 Kfz/ 24/h und der LKW-Verkehr von 400 auf 1.300 Lkw/24 h. Eine sehr starke Zunahme ist in der Eichthalstraße zu verzeichnen, hier steigt der Kfz-Verkehr von 3.350 auf 8.075 Kfz/24/h (kein Schwerlastverkehr). Der Verkehr in der Bahnhofstraße sinkt um 4 % und auch der Lkw-Verkehr sinkt von 1.800 auf 1.300 Lkw/ 24/h. Neben der Führung des überörtlichen Verkehrs in Richtung Nord dient sie als Zufahrt zum Schloßplatz und Marienplatz aus Richtung Süd und West. Die Abfahrt vom Marienplatz erfolgt über die südliche Rathausgasse entweder in die Eberhardstraße oder die Heinrich-Vogl-Straße.

Der Umweg für den Verkehr von West nach Nord 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. Auch für Fußgänger und Radfahrer ergeben sich Probleme. U.a. können Fußgänger einen zweisepurigen Richtungsverkehr nur schwer kreuzen und Radfahrer müßten wohl grundsätzlich auch der Einbahnstraße folgen.

Die Verkehrsführung im Bereich des Rathauses zeigt Anlage 18. Die südliche Rathausgasse dient als Abfahrt vom Marienplatz, von hieraus kann man dann über die Eberhardstraße in Richtung Norden bzw. über die Heinrich-Vogl-Straße in Richtung Westen usw. fahren. In der Eberhardstraße ist die Anlegung einer kurzen Linksabbiegespur erforderlich und von dort dann über die nördliche Rathausgasse (Einbahnstraße West-Ost) in den Marienplatz zu gelangen. Die Eberhardstraße wird westlich des Rathauses als Zweirichtungsverkehr geführt. Die Zugänge zum Marienplatz können etwas verbessert werden. Der Zugang von der Eisdielen in Richtung Norden zum Uhren Baur sollte für die Fußgänger aus Sicherheitsgründen gesperrt werden.

Der Knotenpunkt südlich des Rathauses muß nicht signalisiert werden.

Zusammenfassung der Vor- und Nachteile sowie der Maßnahmen und Kosten bei Realisierung des Modells K:

Vorteile:

- Leistungsstarkes Einbahnstraßensystem ohne zusätzliche Signalregelung
- keine Aufweitung der Fahrbahflächen in den Straßen und an den Knotenpunkten notwendig, auch für die Linksabbiegespur an der Amtsgerichtskreuzung nicht.
- Verbesserung für Fußgänger, Radfahrer oder den ruhenden Verkehr sind in allen Einbahnstraßenabschnitten möglich.

Nachteile:

- Knotenpunktlösungen mit Spuraddition und Verflechtungsspuren sind innerstädtisch nicht unbedenklich und lassen – wie hindernisfreie Einbahnstraßen – erhöhte Geschwindigkeiten erwarten.
- Zweispurige Richtungsfahrbahnen (Verflechtungsspuren) sind für Fußgänger schwer zu überqueren, ihr Einsatz ist zu beschränken.

Maßnahmen und Kosten (geschätzte Baukosten)

1.	Umbau der Rathauskreuzung entsprechend Anlage 18:	DM	30.000,--
2.	Ummarkierung der Einmündung Eichthalstraße / Heinrich-Vogl-Straße mit neuer Vorfahrt Eichthalstr. Nordost H.-Vogl-Straße	DM	5.000,--
3.	Ummarkierung der Einmündung Gärtnerestraße/ Münchener Straße ohne Aufweitung der Fahrbahfläche	DM	3.000,--
4.	Abmarkierung eines Radfahrstreifens im ganzen Einbahn-Straßenring	DM	50.000,--
5.	Ummarkierung der Einmündung Eichthalstraße in die Dr.-Wintrich-Straße	DM	3.000,--
6.	Einfacher Umbau bzw. Ummarkierung der Amtsgerichtskreuzung mit Linksabbiegespur in Richtung Bahnhofstr. Und Änderung der Signalisierung	DM	30.000,--
	Erwartete Gesamtkosten:	<u>DM</u>	<u>120.000.--</u>

Herr Billinger erklärte, daß er die 6 Straßenmodelle einer Grobbewertung unterzogen habe. Er erläuterte, daß bei jedem Modell die nachfolgenden Fragen geprüft und dann entsprechend bewertet wurden. Bei jedem Modell wurde gefragt, welche städtebaulichen Verbesserungen bringt es durch Entlastung von Kfz-Verkehr mit sich, welche Verbesserungen erreicht es für Fußgänger und Radfahrer und welche Verbesserungen bringt es für den Verkehrsfluß des Kfz-Verkehrs mit sich. Des weiteren wurde bei jedem Modell geprüft, wie es die Mehrbelastung in anderen Stadtbereichen vermeidet, ob sich durch das Modell die Fahrlänge und Abgasemissionen verändern und wie es mit der Realisierungsmöglichkeit des Modells aussieht.

Herr Billinger erklärte, daß bei der Grobbewertung das Modell K und D den Rang 1 und das Modell A und B/H den Rang 3 belegt haben.

Er erläuterte, daß das Modell K schnell umgesetzt werden könnte. Auch würde dieses Modell im Verhältnis zu den anderen Modellen wenig Geld kosten. Nachteilig bei diesem Modell ist die Erhöhung des Verkehrsanteils von 17890 Kfz-km auf 21300 Kfz-Km und der Erhöhung der Abgasmenge. Diese Nachteil wird dadurch ausgeglichen, daß der Verkehr flüssig laufen kann und i.d.R. keine Staus zu erwarten sind. Denn wie jeder weiß, erzeugen Staus noch mehr Abgase.

Positiv bei diesem Modell K ist auch, daß man sich damit nicht die künftige Entwicklung verbaue.

Er meinte weiter, daß Modell K jetzt umgesetzt werden sollte und später nach Fertigstellung der Südumgehung könnte man dann Modell D realisieren.

Stadtrat Schurer meinte, daß im Laufe der Beratung zum Thema „neue innerstädtische Verkehrsführung“ viele gute Vorschläge eingegangen sind und jede dieser Lösungen wohl die eine oder andere Schwachstelle hat. Ziel all unserer Beratungen muß es sein, eine flüssige Verkehrsführung auf die Beine zu stellen. Wichtig ist auch, daß die neue innerstädtische Verkehrsführung nach Möglichkeit für alle Straßen eine gewisse Entlastung bringt und durch sie auch die Möglichkeit geschaffen werde für die schwächeren Verkehrsteilnehmer, nämlich Fußgänger und Radfahrer, etwas zu tun. Er begrüßte das Einbahnstraßen-Prinzip grundsätzlich als das mit dem größten Entlastungseffekt. Abschließend machte er darauf aufmerksam, daß bei Verwirklichung des Modelle K und D darauf zu achten ist, daß das südwestliche Rathauseck leistungsfähig bleibt.

Auch Stadtrat Ostermaier war der Ansicht, daß alle Modelle ihre Schwachstellen haben und fing an aufzuzählen: Bei den meisten Lösungen braucht man in der Dr.-Wintrich-Straße eine Linksabbiegespur um über die Bahnhofstraße zum Marienplatz zu gelangen, der Bau dieser Abbiegespur ist sehr teuer. Die große Einbahnstraßenregelung bringe mehr Abgase und längere Wege mit sich. Also egal, welches Modell man nimmt, mit erheblichen Protesten der jeweiligen Anwohner müsse man rechnen. Deshalb müsse man genau abwägen, welches Modell man nimmt. Abschließend meinte er, daß man mehr Varianten weiter verfolgen sollte.

Bürgermeister Brilmayer erläuterte den Mitgliedern des Ausschusses nochmals die wichtigsten Punkte des Modells K. Der Verkehr von der B 304 und den Staatsstraßen bleibt in der Regel auch auf diesen Straßen, nur die Dr.-Wintrich-Straße / Gärtnerestraße wird zusätzlich auch diesen Verkehrs aufnehmen müssen, aber dies wolle man ja.

Lediglich an der Einmündung Gärtnerestr./ Münchener Straße und Eichthalstr. /Heinrich-Vogl-Straße müßte man etwas ändern sowie im ganzen Einbahnstraßenring Radfahrstreifen abmarkieren.

Die in der Dr.-Wintrich-Straße für die Einfahrt in die Bahnhofstraße notwendige Linksabbiegespur könnte auch ohne Umbau errichtet werden. Bei allen anderen Modellen müßte entweder die Stützmauer im Bereich des Bahngrundstückes versetzt werden oder vom Grundstück der Erbgemeinschaft etwas weggenommen werden. Mit beiden Grundstückseigentümern ist nicht leicht zu verhandeln. Die Signalsteuerung an der Amtsgerichtskreuzung müßte aufgrund des steigenden Verkehrsaufkommens in der Dr.-Wintrich-Straße entsprechend geändert und dieser Straße eine längere Grünphase eingeräumt werden.

Auch die Heinrich-Vogl-Straße würde etwas vom Verkehr entlastet.

Ob der Zweirichtungsverkehr in der Eberhardstraße westlich des Rathauses funktioniert, muß man anhand von Fahrversuchen prüfen, evtl. müssen die Parkplätze am Rathaus entfernt werden. Auch bei der südlichen Rathausgasse muß man schauen, daß die Einfahrt in die Eberhardstraße funktioniert, evtl. bringt ein Spiegel etwas. Zur geplanten Zufahrt zum Marienplatz über die nördliche Rathausgasse meinte er, daß grundsätzlich nichts dagegen spreche, jedoch muß man dann im Bereich der Eisdiele entsprechende Maßnahmen zum Schutz der Fußgänger ergreifen.

Abschließend wies er darauf hin, daß das Modell K (großer Einbahnstraßenring) ohne Umbauten für einige Monate ausprobiert werden könnte. Auch kann man bei diesem Modell davon ausgehen, daß der Verkehr fließen wird und somit Staus i.d.R. ausgeschlossen sind. Denn bei Stauungen im Bereich der Innenstadt, suchen sich die Autofahrer –wie auch heute schon- ihren Weg über die Wohngebiete. Für die Radfahrer müßten allerdings im gesamten Einbahnstraßenring Radfahrstreifen abmarkiert werden.

Er fand, daß das Modell K in die engere Wahl genommen werden sollte.

Stadtrat Berberich wies darauf hin, daß der überwiegende Teil der Bevölkerung einen verkehrsfreien Marienplatz wolle und dies in fast keinem Modell, außer in dem seiner

Fraktion berücksichtigt werde. Die von Herrn Billinger angesprochen Problempunkte bei dem Modell seiner Fraktion könne man lösen.

Er verteilte daraufhin eine Zeichnung, in der dargestellt ist, wie die Anlegung einer Linksabbiegespur in der Dr.-Wintrich-Straße aussehen könnte, ohne daß die Stützmauer im Bereich des Bahngeländes entfernt wird (s. beiliegende Anlage). Abschließend machte er darauf aufmerksam, daß beim Knotenpunkt südwestlich des Rathauses darauf geachtet werden muß, daß dieser leistungsfähig bleibt.

Stadtrat Lachner meinte, daß die Einbahnstraßenregelung etwas für sich habe, plädierte aber dafür mehrere Lösungen in der Diskussion zu halten.

Stadtrat Schechner plädierte dafür das Modell K auszuprobieren.

Stadtbaumeister Wiedeck bezweifelte, daß die Eberhardstraße westlich des Rathauses ohne größere Probleme zweiseitig befahrbar ist. Er plädierte dafür Fahrversuche durchzuführen. Die Befahrbarkeit durch Schwerlastfahrzeuge sollte bei der südwestlichen Rathausgasse anhand von Schleppkurven und Fahrversuchen eingehend geprüft werden.

Einstimmig mit 9 : 0 Stimmen beschloß der Technische Ausschuß das Modell G, wie bereits im TA am 25.11.97 beschlossen, nicht weiter zu verfolgen.

Mit 8 : 1 Stimmen beschloß der Technische Ausschuß das Modell F abzulehnen.

Einstimmig mit 9 : 0 Stimmen lehnte der Technische Ausschuß das Modell A ab.

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

Einstimmig mit 9 : 0 Stimmen beschloß der Technische Ausschuß die Modelle K und D in die engere Wahl zu ziehen. Die Mitglieder des Technischen Ausschusses waren sich einig, daß erst Modell K verwirklicht werden soll.

Abschließend erklärte Bürgermeister Brilmayer, daß die Modelle K und D nun mit der Bitte um Stellungnahme an das Straßenbauamt München, das Landratsamt Ebersberg und die Polizeiinspektion Ebersberg weitergeleitet werden. Die für die Behörden zur Beurteilung der Modelle sonst noch notwendigen Unterlagen werden vom Büro Billinger zügig erstellt. Parallel hierzu könnte man in Abstimmung mit den zuständigen Behörden Fahrversuche durchführen.

Beginn der öffentlichen Sitzung: 19.00 Uhr

Ende der öffentlichen Sitzung: 22.00 Uhr

Ebersberg, den 12.03.98

W. Brilmayer
Sitzungsleiter

Prigo
Schriftführerin