

NIEDERSCHRIFT
ÜBER DIE
ÖFFENTLICHE SITZUNG DES TECHNISCHEN AUSSCHUSSES
VOM DIENSTAG, DEN 16.06.98

Sämtliche Ausschußmitglieder waren ordnungsgemäß geladen.

Anwesend waren: 3. Bgm. Ried, StRin Hülser (für StR Ostermaier) und StRin Platzer sowie die Stadträte Abinger (bis 20.20 Uhr für StR Riedl), Berberich, Lachner, Mühlfenzl, Riedl (ab 20.20 Uhr) und Schuder.

Entschuldigt fehlte Stadtrat Ostermaier.

Als Zuhörer nahmen 2. Bgm. Anhalt, StRin Gruber und Will sowie die Stadträte Abinger (ab 20.20 Uhr), August und Krug an der Sitzung teil.

Stadtbaumeister Wiedeck und Herr Billinger (Planungsbüro Billinger) nahmen beratend an der Sitzung teil.

Sitzungsleiter: 1 Bürgermeister Brilmayer

Schriftführer: Prigo

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

Bürgermeister Brilmayer begrüßte alle Anwesenden.

Lfd.Nr. 01

Innerörtliche Verkehrsführung;

Hier: Fortsetzung der Diskussion und möglicherweise Beschlußfassung

öffentlich

Über das Thema „innerörtliche Verkehrsführung“ wurde zuletzt in der TA-Sitzung am 03.02.98 beraten. Ob die Eberhardstraße westlich des Rathauses im Gegenverkehr befahrbar ist, wurde anhand eines Fahrversuches mit zwei Sattelzügen der Firma Reischl am 05.05.98 erprobt. Die Erkenntnisse hierzu sind kurz im Protokoll über diesen Ortstermin zusammengefaßt.

Bürgermeister Brilmayer erklärte, daß als weitere Entscheidungsgrundlage zur Verkehrsführung in Ebersberg von Herrn Stadtrat Berberich mit Schreiben vom Mai 98 ein neues Straßennetzmodell vorgelegt wurde. Dieses Straßennetzmodell L soll heute eingehend beraten werden.

Eingangs erläuterte Stadtrat Berberich seinen Vorschlag, der im wesentlichen identisch mit dem schon abgehandelten Straßennetzmodell A ist. Der LKW-Verkehr zwischen Wasserburger Straße und Eberhardstraße wird in beiden Richtungen über Heinrich-Vogl-Straße und Dr.-Wintrich-Straße gelenkt. Im Modell A wird die Umlenkung mit "Lkw" definiert. Im Modell L erfolgt eine präzisere Bezeichnung des in der Bahnhofstraße zugelassenen LKW-Verkehrs einmal mit max. 7,5 t und ein andermal mit max. 3,5 t.

Des weiteren wird der Schwerlastverkehr mit einer Länge über 12 m über die Ulrichstraße (Einbahnstraße) in Richtung Westen, Süden und Osten geführt. Dadurch soll der Verkehrsablauf im Umfeld des Rathauses erleichtert werden. Auch bei diesem Straßennetzmodell soll die Eberhardstraße westlich des Rathauses im Gegenverkehr

befahren werden. Pkws und Lkws mit einer Länge von max. 12 m dürfen von der Eberhardstraße in Richtung Heinrich-Vogl-Straße einbiegen. Kfz mit max. 7,5 t dürfen von der Eberhardstraße in Richtung Marienplatz einbiegen. Nur diese Fahrzeuge dürfen die Einfahrt vom Marienplatz in Richtung Eberhard- und Heinrich-Vogl-Straße benutzen. Der Schwerlastverkehr von der Heinrich-Vogl-Straße in Richtung Norden darf über die Eberhardstraße ohne Längen- oder Tonnagenbegrenzung fahren.

Er erklärte, daß bei seinem Modell auch die nördliche Rathausgasse vom Verkehr frei ist und die südwestliche Rathauskreuzung nicht über eine Signalanlage gesteuert werden muß. Er machte weiter darauf aufmerksam, daß durch sein Modell die Bahnhofstraße und der Marienplatz vom Lkw-Verkehr fast völlig befreit und eine geringere Abgasmenge erzeugt würde, als beispielsweise bei Modell K. Er meinte weiter, daß nach dem Umbau der Ulrichstraße eine Umleitung der ca. 40 Lkws pro Tag auf diese Straße vertretbar wäre, da diese ja nur im Einbahnsystem befahren würde.

Herr Billinger erläuterte die Gründe der Ablehnung dieses Vorschlages. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf seine schriftliche Stellungnahme vom 08.06.98 verwiesen (Anlage 1).

3. Bgm. Ried wies darauf hin, daß sich der Ausschuß in seinem Entscheidungsprozeß entschieden gegen eine Einbeziehung der Ulrichstraße in das Hauptverkehrsstraßennetz ausgesprochen habe, um damit die Kinder auf ihrem täglichen Schulweg auch zukünftig nicht unnötig zu gefährden.

Bgm. Brilmayer erklärte, daß sich der TA schon seit einiger Zeit mit der innerörtlichen Verkehrsführung befaßt und nun mit Modell K eine praktikable und auch kostengünstige Lösung gefunden habe. Er stellte klar, daß auch bei der Verkehrsführung nach Modell K sicher kein Auto weniger durch Ebersberg fahren wird und auch dieses Modell Probleme mit sich bringen wird. Aber mit diesem Modell können sicher die Staus in Ebersberg weggebracht werden, da der Verkehr im großen und ganzen flüssiger bleibt. Des weiteren könne durch dieses Modell eine Verbesserung für die Fußgänger und Radfahrer erreicht werden.

Abschließend meinte er, daß das Straßennetzmodell L wie bereits auch einige andere Straßennetzmodelle zur Seite gelegt werden sollte.

Nach eingehender Beratung beschloß der Technische Ausschuß mit 8 : 1 Stimmen das Straßennetzmodell L abzulehnen.

Bürgermeister Brilmayer berichtete von der Besprechung mit Vertretern des Landratsamtes Ebersberg, des Straßenbauamtes München und der Polizeiinspektion Ebersberg am 10.06.98 im Rathaus. Die Umsetzung des Straßennetzmodell K durch die Stadt Ebersberg hält das Straßenbauamt München grundsätzlich zu realisierbar. Alle Behörden sind der Ansicht, daß das Modell K als Gesamtkonzeption funktionieren kann und das Modell im Versuch ausprobiert werden sollte.

Er erklärte weiter, daß das Straßenbauamt München derzeit keine Möglichkeit hat, sich an den Kosten für die Umsetzung des Straßennetzmodells K finanziell zu beteiligen. Dies gilt sowohl für bauliche als auch für verkehrsrechtliche Maßnahmen. Das Straßenbauamt hat sich allerdings bereit erklärt, die Kosten für die Neuorganisation der Lichtzeichenanlage bei der Amtsgerichtskreuzung zu übernehmen und bei der Umsetzung der mit dem Verkehrsmodell K einhergehenden verkehrsrechtlichen Maßnahmen unterstützend mitzuwirken. Vor Umsetzung des Verkehrsmodells K müssen die Rechtsbeziehungen zwischen der Stadt Ebersberg und dem Straßenbauamt München durch eine Vereinbarung geregelt werden. Grundlage hierfür ist das Gesamtkonzept des Modells K. Neben den Punkten Planung, Durchführung, Kostentragung und Unterhaltung ist hier insbesondere die Übertragung der Hoheitsrechte der Gemeinde an das Straßenbauamt München zu regeln. Dies wird erforderlich im Hinblick auf die Benutzung der kommunalen Dr.-Wintrich-Straße

und der Gärtnereistraße durch den überörtlichen Verkehr. Des weiteren wird die Vereinbarung den Passus enthalten, der die Stadt für den Fall des Scheiterns der Probephase des Verkehrsmodells K zu einem Rückbau zum „alten Verkehrsmodell“ unter Aufwendung der hierzu erforderlichen Kosten verpflichtet.

Abschließend wies er darauf hin, daß beabsichtigt ist, die Verkehrsführung nach dem Straßennetzmodell K im Oktober diesen Jahres zu realisieren. Er erklärte, daß er alles daran setzen werde, die Probephase für Modell K im Oktober dieses Jahres zu starten.

Herr Billinger erläuterte dem Ausschuß das ursprüngliche Modell K, das die Führung des ganzen Verkehrs über einen großen Einbahnstraßenring bestehend aus der Bahnhofstr., der Heinrich-Vogl-Str., der Münchener Str., der Gärtnereistr., der Dr.-Wintrich-Str. und dem Bahnhofplatz zur Amtsgerichtskreuzung vorsieht. Bei diesem Modell ist bisher nur die Eberhardstraße westlich des Rathauses für beide Fahrrichtungen freigegeben.

Er erklärte, daß er das ursprüngliche Modell K etwas überarbeitet habe und in seinen Unterlagen vom 05.06.98 auf Seite 11, Bild 9, dem Ausschuß empfehle (Anlage 2 des Protokolls) dieses Einbahnstraßenringmodell abschnittsweise für Gegenverkehr freizugeben. Dies habe den Vorteil, daß Umwegfahrten vermieden werden.

Der Ausschuß müsse sich nun entscheiden, ob er den Einbahnstraßenring konsequent beibehalte oder ob er Abschnitte des Einbahnstraßenringes für den Gegenverkehr freigeben wolle, um so Umwegfahrten zu vermeiden.

Gemäß dem Bild 9 wird Gegenverkehr empfohlen in:

- der Bahnhofstraße,
- Durchfahrt südlich Rathaus,
- Eichthalstraße,
- Zufahrt zur Eichthalstraße in Dr.-Wintrich-Straße vom Bahnhof zum Minimalmarkt,
- Gärtnereistraße, Dr.-Wintrich-Straße bis Sparkassenplatz / Kolpingstraße (Forderung der Polizei)

Die Gegenrichtung soll jeweils nur frei gegeben sein für Pkw. Für die Bahnhofstraße braucht es diese Begrenzung nicht.

Er erklärte, daß sich der Ausschuß auch entscheiden müsse, ob die Bahnhofstraße zur Einbahnstraße gemacht werden und somit zusätzliche Parkmöglichkeiten oder ein Radweg geschaffen wird bzw. diese Straße so bleibt wie bisher. Als Radweg könnte dann weiterhin der Weg zwischen Minimalmarkt und alter Sparkasse dienen.

Die Anlegung von Radfahrstreifen ist aufgrund des geplanten Einbahnstraßensystems und der vorhandenen Straßenbreite in der Heinrich-Vogl-Straße und im östlichen Teil der Münchener Straße möglich. In der Dr.-Wintrich-Straße muß man den bestehenden Radweg verlängern. Für die Radfahrer aus Richtung Moosstefffeld und Laufinger Allee in Richtung Bahnhofstraße muß bei Einführung der Einbahnstraße ab dem Minimalmarkt bis zur Amtsgerichtskreuzung noch nach einer sicheren Radwegeverbindung gesucht werden.

Wichtige Punkte des Straßennetzmodells K:

Münchener Straße / Einmündung Gärtnereistraße:

Auf Anfrage von Stadtrat Mühlfenzl wie im aktuell diskutierten Einbahnstraßenmodell künftig die Vorfahrtsregelung an der Kreuzung Münchener Straße / Gärtnereistraße aussehen werde, erwiderte Herr Billinger, daß sich nach seiner Meinung an dieser Stelle die Vorfahrtsregelung nicht ändern muß. Er erklärte weiter, daß er sich diese Einmündung noch einmal ansehen werde.

Gärtnereistraße / Dr.-Wintrich-Straße:

Herr Billinger erklärte, daß die Gärtnereistraße und Dr.-Wintrich-Straße bis zur Amtsgerichtskreuzung im ursprünglichen Modell K als Einbahnstraße mit Fahrtrichtung West / Ost vorgesehen war. Er wies weiter darauf hin, daß er die Forderung der Polizei, die

Gärtnereistraße und Dr.-Wintrich-Straße bis Kolpingstraße in beiden Fahrtrichtungen befahrbar bleiben zu lassen, in dem überarbeiteten Modell K bereits berücksichtigt habe. Um die südliche Rathausgasse zu entlasten und um Umwegfahrten zu vermeiden, empfahl er dem Ausschuß, daß die Dr.-Wintrich-Straße ab der Einmündung Eichthalstraße bis zum Bahnhof / Minimalmarkt auch in diesem Bereich für beide Fahrtrichtungen freigegeben wird. In der Gegenrichtung (Fahrtrichtung Ost-West) sollen nur Pkws fahren.

Bgm. Brilmayer schlug vor, daß in der Dr.-Wintrich-Straße bis zur Einmündung zum Bahnhof bzw. Minimalmarkt die Einbahnstraße aufgegeben und für Pkw-Gegenverkehr freigegeben werden soll, da nur ab Minimal bis zur Amtsgerichtskreuzung eine Einbahnstraße eingeführt werden muß, um damit eine Spur für Linksabbieger in Richtung Marienplatz zu haben.

Die Mitglieder des Technischen Ausschuß vertraten die Auffassung, daß die Empfehlung von Herrn Billinger die Kfz-Führer verwirrt und auch mit Problemen an der Einmündung Eichthalstraße / Dr.-Wintrich-Straße zu rechnen ist. Auch den Vorschlag von Bürgermeister Brilmayer fanden sie nicht gut.

Bgm. Brilmayer erklärte darauf hin, daß es zur Entlastung des Marienplatzes und um den Anwohnern aus den westlichen Teilen von Ebersberg Umwegfahrten vom P+R Platz nach Hause zu ersparen, mindestens notwendig ist, die Dr.-Wintrich-Straße in beiden Richtungen bis zur westlichen Zufahrt des S-Bahn-Parkplatzes befahrbar zu lassen.

Die Mitglieder des Ausschusses waren sich einig, daß es aus verschiedenen Gründen notwendig ist, die Gärtnereistraße und einen Teil der Dr.-Wintrich-Straße in beiden Richtungen befahrbar bleiben zu lassen. Fraglich ist noch, ob dies nur bis zur Einmündung Kolpingstraße oder auch bis zur westlichen Zufahrt des S-Bahn-Parkplatzes möglich ist.

Amtsgerichtskreuzung:

Stadtrat Berberich erinnerte an seinen Vorschlag für die Umgestaltung der Amtsgerichtskreuzung, der in der Stellungnahme vom Büro Billinger zum Straßennetzmodell L auf Seite 2 Bild 3 abgedruckt ist (Anlage 1 zum Protokoll). Er erklärte, daß es mit diesem Vorschlag zum einen möglich ist, die Dr.-Wintrich-Straße bis zur Amtsgerichtskreuzung in beiden Fahrtrichtungen befahrbar zu lassen und zum anderen, eine Spur in der Dr.-Wintrich-Straße für Linksabbieger in Richtung Stadtmitte anzulegen, ohne die Mauer zu versetzen. Somit könnten auch die Kfz-Führer aus Richtung Wasserburg und Rosenheim weiterhin zum Bahnhof fahren. Die Umbaukosten hierfür seien auch nicht so hoch, wie immer angenommen werde.

Bürgermeister Brilmayer bezweifelte, daß der Vorschlag von Herrn Berberich so ohne weiteres zu verwirklichen ist. Er erklärte weiter, daß beim Verkehrsmodell K überhaupt nicht umgebaut werden muß, da an der Amtsgerichtskreuzung die notwendige linksabbiegende Fahrtbeziehung von der Dr.-Wintrich-Straße zur Bahnhofstraße durch die Einbahnstraßenregelung am Bahnhofplatz mit Nutzung der heutigen Gegenfahrspur geschaffen werden kann.

Herr Billinger erläuterte, daß beim Verkehrsmodell K, eine zweiphasige Ampelschaltung an der Kreuzung B 304/ St 2080 / Dr.-Wintrich-Straße möglich ist. Er erklärte, daß alle Hauptverkehrsströme gleichzeitig freigegeben werden. Die Zusammenführung der Verkehrsströme aus der Wasserburger Straße und aus der Dr.-Wintrich-Straße/Bahnhofplatz kann in der Bahnhofstraße durch Spuraddition geregelt werden. Zusätzlicher Signalschutz ist lediglich für den Verkehr aus Richtung Rosenheimer Straße und für die querenden Fußgänger erforderlich. Problematisch für die Leistungsfähigkeit der Ampelanlage an der Amtsgerichtskreuzung sind allerdings die querenden Fußgänger in der Bahnhofstraße. Auch wenn die Ampel nur auf Aufforderung der Fußgänger tätig wird, wird dadurch die Leistungsfähigkeit der Amtsgerichtskreuzung gemindert.

Im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit der Ampel wäre es besser, wenn man ein Queren der Fußgänger im Bereich der Bahnhofstraße in Richtung Amtsgericht verbietet und dafür einen Überweg im Bereich der Wasserburger Straße schafft. Die Grünphase in der Dr.-Wintrich-Straße muß länger werden als bisher, um den Verkehr flüssig zu halten.

Stadtrat Mühlfenzl meinte, daß es notwendig ist, den Verkehr auf der Dr.-Wintrich-Straße im ständigen Fluß zu halten. Er schlug vor, an der Ampel in der Dr.-Wintrich-Straße für die Rechtsabbieger einen grünen Pfeil, wie es ihn früher in der DDR ab, anzubringen. Des weiteren bat er um Prüfung durch das Büro Billinger, ob der Linksabbieger-Verkehr von der Dr.-Wintrich-Straße in die Bahnhofstraße auch mittels eines grünen Pfeils im ständigen Fluß gehalten werden kann.

Herr Billinger erklärte, daß er die Angelegenheit prüfen werde. Falls dies machbar ist, bedeutet dies für die Bahnhofstraße, daß diese zur Einbahnstraße gemacht werden muß.

Rathaus: Anpassung an den Zweirichtungsverkehr für Eberhardstraße und deren Einmündung in die Heinrich-Vogl-Straße

Herr Billinger erklärte, daß er auf der Grundlage der im Fahrversuch mit zwei Sattelzügen ermittelten Fahrkurven und deren Übertragung in das Formelwerk gemäß „Empfehlung für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen“ drei mögliche Anpassungen des Fahrbahnrandes der Eberhardstraße an den Gegenverkehr erarbeitet habe.-

Die nützlichste Anpassung ergibt eine Verbreiterung auf der Westseite der Eberhardstraße in Richtung Heinrich-Vogl-Straße entsprechend den Bildern 2 und 3 sowie Ziffer 3.1. (siehe Stellungnahme von Büro Billinger vom 05.06.98, Seite 4 und 5 / Anlage 2 des Protokolls).

In diesem Fall können sich im Einmündungsbereich alle Fahrzeuge begegnen, auch ein Sattelzug mit einem Lkw. Ausgenommen ist nur das Begegnen zweier Sattelzüge bzw. Lastzüge auf einem Abschnitt von 15 m Länge. Auf diesem Abschnitt können sich die Lastzugfahrer gut sehen, so daß gegenseitige Rücksichtnahme möglich ist. Diese Situation tritt laut Statistik nur alle 2 Stunden ein.

Dieser Umbau verlangt jedoch eine teilweise Verlegung der Gehwegflächen auf privaten Grund. Sollten zu große Schwierigkeiten entstehen, so kann auch eine Verbreiterung der Fahrbahn hin zum südwestlichen Rathauseck entsprechend den Bildern 4 und 5 sowie Ziffer 3.2 erfolgen (siehe Stellungnahme vom Büro Billinger vom 05.06.98, Seite 5 und 6 / Anlage 2 des Protokolls).

Am nordwestlichen Rathauseck ist die Entscheidung schwieriger. Hier überstreichen sich die Fahrlinien zwar nur um 0,9 m, aber auf einer Länge von 20 m und in einem Bereich mit ungünstigen Sichtbedingungen der Fahrer zueinander. Die Fahrbahnverbreiterung auf der Nordwestseite des Rathauses, muß so wie in Bild 6 und Ziffer 3.3. angegeben, erfolgen (siehe Stellungnahme vom Büro Billinger vom 05.06.98, Seite 7 / Anlage 2 des Protokolls).

Herr Billinger erklärte, daß die Verwirklichung beider Maßnahmen bis zum Beginn der Probephase nicht möglich ist. Er empfahl dem Ausschuß daher, an der südwestlichen Rathausgasse den Lichtmasten zu versetzen, die Parkstände aufzugeben und die Parkuhren abzubauen. Da der Lkw in diesem Bereich den Gehweg mitbenutzen muß, ist der Gehweg aus Sicherheitsgründen für die Fußgänger zu sperren. Das südwestliche Rathauseck wird durch kleine Asphalttrampen für den Lkw befahrbar gemacht. Auf der Westseite der Eberhardstraße ab Einmündung Heinrich-Vogl-Straße bis einschl. Baumpodest wird für Fußgänger mit Verbundsteinen (Bemalung rot-weiß) ein sicherer Gehweg (1,50 m) angelegt, damit dem Lkw-Verkehr in diesem Bereich noch etwas Fahrfläche zur Verfügung gestellt werden kann und damit der Begegnungsverkehr besser funktioniert.

An der Nordwestseite des Rathauses muß die Straßenlampe versetzt werden.

Stadtrat Mühlfenzl schloß sich der Auffassung von Herrn Billinger an, daß eine Verbreiterung der Westseite der Eberhardstraße für den Verkehr mehr bringt. Er fand, daß man deshalb die Westseite der Eberhardstraße noch mehr heranziehen sollte.

Stadtrat Berberich wies darauf hin, daß der Fahrversuch eindeutig gezeigt habe, daß die Eberhardstraße westlich des Rathauses ohne größere Probleme mit größeren Fahrzeugen ab einer bestimmten Länge, wie z.B. Sattelzügen usw., nicht zweispurig befahrbar ist.

Der Großteil der Mitglieder des Technischen Ausschusses war sich einig, daß die von Herrn Billinger vorgeschlagenen Veränderungen im Bereich der Eberhardstraße für den Verkehrsversuch notwendig sind und nahmen deshalb seine Empfehlungen an.

Sie machten aber darauf aufmerksam, daß es nach der Probephase und bei einer endgültigen Einführung des Verkehrsmodells K notwendig ist, die Eberhardstraße auf der West- und Ostseite zu verbreitern. Des weiteren fand ein Großteil der Mitglieder des Technischen Ausschusses, daß es wichtig ist, den Fußgängern nach der endgültigen Entscheidung für das Modell K wieder zu ermöglichen auch am Süd-West-Eck des Rathauses vorbei zum ehemaligen Haupteingang zu gehen. Hierfür ist nach Lösungen zu suchen.

Rathaus: Fußgängerquerung Eberhardstraße

Herr Billinger wies darauf hin, daß mit der Einführung des Zweirichtungsverkehrs in der Eberhardstraße das Queren für Fußgänger schwieriger und gefährlicher wird. An der Einmündung in die Heinrich-Vogl-Straße erscheint es unverantwortlich, die Fußgänger queren zu lassen. Auf Ostseite des Rathauses wird dagegen die Fußgängerquerung günstiger, weil der Hauptverkehr nur noch eine Fahrrichtung aufweist. Deshalb kann zwischen dem Marienplatz und der Heinrich-Vogl-Straße der südöstliche Gehweg vermehrt genutzt werden. Doch das ist nicht ausreichend. Die Westseite der Eberhardstraße und die Nordseite der Heinrich-Vogl-Straße müssen für Fußgänger bequem und sicher erreicht werden können.

Meines Erachtens ist es mit der Einführung des Zweirichtungsverkehrs in der Eberhardstraße unverzichtbar, eine gesicherte Quermöglichkeit für Fußgänger zu schaffen. Wir haben daher untersucht, ob es westlich des Rathauses möglich ist eine Mittelinsel einzuführen. Im geraden Teil bleibt für eine Insel nur eine Breite von 1 m. Das würde nur eine Behelfsinsel als Pflasterfläche ohne Bordstein erlauben. Angesichts der weniger zuverlässig kalkulierbaren Fahrlinien im Bereich der S-Kurve kann diese Lösung nicht empfohlen werden.

Bei einer Umwidmung der nördlichen Rathausdurchfahrt zu einer Fußgängerzone ergibt sich die Möglichkeit im Bereich Eberhardstraße beim Geschäftshaus Schug / nördliche Rathausgassenausfahrt einen Übergang mit Zebrastreifen oder mit Fußgängerampel einzurichten. Der Übergang hilft auch den Radfahrern beim Queren der Fahrbahn und beim Einfahren in die Fahrbahn. An der vorgeschlagenen Stelle sind gute Sichtverhältnisse gegeben. Mit rund 900 km/h ist der in der Richtlinie mit 600 Kfz/h genannte Grenzwert für einen Zebrastreifen überschritten. Im Hinblick auf die hier geringe Geschwindigkeit, die hohe Aufmerksamkeit der Autofahrer, die guten Sichtverhältnisse und die hohe Flexibilität, die Zebrastreifen im Gebrauch bieten, gab er der Einrichtung eines Zebrastreifens den Vorzug. Das Straßenbauamt München, das Landratsamt München und die Polizei Ebersberg müssen hierzu noch gehört werden.

Rathaus: Zufahrt für Pkw von der Eberhardstraße zum Marienplatz

Herr Billinger wies darauf hin, daß anzustreben ist, daß die derzeitige Fahrtmöglichkeit von der Eberhardstraße zum Marienplatz auch nach der Einführung der Einbahnregelung anzubieten. Die Zufahrt soll nur für Pkw zum Parken auf dem Marienplatz und nicht für eine Durchfahrt Richtung Amtsgericht dienen. Diese Beschränkung ist erreichbar, wenn vor dem

Rathaus 5 bis 10 Parkstände eingerichtet werden, die von der Eberhardstraße aus erreichbar sind, aber keine oder eine nur gebremste Weiterfahrt zur Bahnhofstraße bieten.

Um die mit dem Zweirichtungsverkehr in der Eberhardstraße verbundene Benachteiligung der Fußgänger auf der Südseite des Rathauses auszugleichen, ist es notwendig, nördlich des Rathauses eine Fußgängerzone einzurichten. Die Zufahrt von der Eberhardstraße zum Marienplatz soll daher also auf der Südseite des Rathauses liegen. Wenn man bedenkt, daß an dem 5,50 m breiten Engpaß derzeit hier der Bundesstraßenverkehr im Zweirichtungsverkehr abläuft, ist es vertretbar, beim geplanten Einbahnverkehr an dieser Stelle einen nicht häufigen Gegenverkehr mit Pkw zu erlauben. Die Bilder 3 und 5, in der Stellungnahme vom Büro Billinger vom 05.06.98, zeigen die darauf abgestimmte Fahrbahnmarkierung mit Eintragung der Umrissse von Pkws.

Stadtrat Lachner und Stadtrat Mühlfenzl waren der Ansicht, daß die Zufahrt von der Eberhardstraße zum Marienplatz südlich des Rathauses sein sollte, falls dies verkehrstechnisch möglich ist, und dafür die nördliche Rathausgasse ganz für Fahrzeuge gesperrt werden sollte.

Stadtbaumeister Wiedeck erklärte, daß der Verkehr von Norden in Richtung Marienplatz, egal ob er nun über die nördliche oder südliche Rathausgasse geführt wird, den Verkehrsablauf in der Eberhard- und Heirich-Vogl-Straße stört und deshalb über keine der beiden Rathausgassen geführt werden sollte. Vernünftiger wäre hier diesen Verkehr über einen kleinen Umweg über die Heinrich-Vogl-Straße, die Eichthalstraße, die Dr.-Wintrich-Straße und die Bahnhofstraße zum Marienplatz zu führen. Die Eichthalstraße muß aber bergab zur Einbahnstraße gemacht werden. Des weiteren meinte er, daß der von Stadtrat Mühlfenzl vorgeschlagene grüne Pfeil an der Ampel in der Dr.-Wintrich-Straße nicht nur für den Rechtsabbieger angebracht werden sollte, sondern auch für den Linksabbieger. Damit könnte der Verkehr in Richtung Marienplatz jederzeit fließen. Des weiteren müßte ein Stück durchgezogene Mittellinie in der Bahnhofstraße markiert werden, damit sich die Linksabbieger aus der Dr.-Wintrich-Straße und der Rosenheimer Straße nicht in die Quere kommen.

Die Mitglieder des Technischen Ausschusses waren sich einig, die Anregungen von Stadtbaumeister Wiedeck durch das Büro Billinger prüfen zu lassen.

Stellungnahme der Freiwilligen Feuerwehr zum Modell K:

Aus der Sicht der Freiwilligen Feuerwehr stellt das Modell K keinerlei Beeinträchtigung der Einsatzbereitschaft inner- und außerorts dar, da die Feuerwehr problemlos jeden Einsatzort erreichen kann. Von Vorteil ist, daß durch die flüssige Verkehrsführung die Gefahr von Stauungen (Unfallgefahr bei Alarmfahrt!) nicht gegeben ist, lediglich in einem größeren Schadensereignis im Stadtteil „Hupfauer Höhe“ (Alarmstufe II) müßten die nachrückenden Wehren aus Steinhöring und Grafing den Umweg über Bahnhofstraße, Heinrich-Vogl-Straße, Münchener Straße und Gärtnereistraße wählen, Ein echter Zeitverlust stellt sich aber nur während der Nachtstunden ein (ca. 1 bis 2 min.).

Am Tag könnte sogar ein Zeitvorteil herauspringen, da die Feuerwehren nicht mehr an langen Staus vor den Ampeln gefährlich vorbeifahren müßten.

Stellungnahme des Roten Kreuzes zum Modell K:

Das Rote Kreuz hat grundsätzlich keine Bedenken gegen das Modell K.

Das Rote Kreuz möchte nur, wenn sie aus Richtung Steinhöring oder Grafing kommen und es Probleme an der Ecke Eberhardstraße / Heinrich-Vogl-Straße gibt, über die nördliche Rathausgasse zum Krankenhaus fahren können. Falls die nördliche Rathausgasse umgestaltet wird, muß sie so umgestaltet werden, daß sie für den Rettungsdienst befahrbar bleibt (keine Poller).

Stadtbaumeister Wiedeck wies darauf hin, daß es dringend notwendig ist, den Radweg an der Dr.-Wintrich-Straße ab der Kolpingstraße in Richtung Bahnhof zu verlängern, damit die Schulkinder mit ihren Rädern trotz Einbahnstraßenregelung sicher zum Bahnhof kommen.

Bürgermeister Brilmayer wies darauf hin, daß von der Regierung im Rahmen der Städtebauförderung ein Teil der Kosten für das neue Verkehrsführungsmodell übernommen werde, der Regierung muß hierfür allerdings ein städtebauliches Konzept vorgelegt werden. Mit diesem städtebaulichen Konzept ist Herr Immich noch zu beauftragen.

Nach eingehender Beratung beschloß der Technische Ausschuß mit 8 : 1 Stimmen das Modell K einzuführen, das bedeutet, daß die Heinrich-Vogl-Straße, die Münchener Straße, der östliche Teil der Dr.-Wintrich-Straße und die Bahnhofstraße Einbahnstraßen werden und die Eberhardstraße westlich des Rathauses und die Gärtnerestraße sowie der westliche Teil der Dr.-Wintrich-Straße in beiden Fahrtrichtungen befahren werden kann. Ein Verkehrsversuch mit dem Modell K ist zu starten. Die notwendigen baulichen und verkehrsrechtlichen Maßnahmen sowie der Abschluß der entsprechenden Vereinbarung mit dem Straßenbauamt München hierfür können von der Verwaltung durchgeführt werden. Dem Stadtrat wird am 28.07.98 das Straßennetzmodell K vorgestellt. Herr Immich wird beauftragt, zum neuen Verkehrsführungsmodell K Stellung zu nehmen und ein Konzept auszuarbeiten und dies der Stadt vorzulegen.

Vom Büro Billinger sind noch nachstehende Punkte zu prüfen:

- *Wie sieht im Hinblick auf das Modell K die Vorfahrtsregelung an der Münchener Straße / Gärtnerestraße aus ?*
- *Ist es besser die Dr.-Wintrich-Straße in beiden Richtungen nur bis zur Einmündung Kolpingstraße befahren zu lassen oder kann man sie ohne Probleme auch bis zur westlichen Zufahrt des P+R-Platzes in beiden Richtungen befahren lassen.*
- *Kann der von Herrn Stadtrat Mühlfenzl vorgeschlagene grüne Pfeil an der Ampel an der Amtsgerichtskreuzung im Bereich der Dr.-Wintrich-Straße angebracht werden ?*
- *Welche Vor- und Nachteile bringt der Vorschlag von Stadtbaumeister Wiedeck t?*

Der von Billinger überarbeitete Lösungsvorschlag soll den Behörden erneut zur Stellungnahme vorgelegt werden. Der Technische Ausschuß ist von den Stellungnahmen zu unterrichten.

Beginn der Sitzung: 19.00 Uhr

Ende der Sitzung: 21.45 Uhr

Ebersberg, den 24.07.98

W. Brilmayer
Sitzungsleiter

Prigo
Schriftführer