

## Kurzinformation über die Sondersitzung des Umwelt- und Verkehrsausschusses am 10.07.2007

### **Höhenfreimachung des Bahnübergangs beim Bahnposten 8a - Vorstellung des überarbeiteten Plangutachtens**

---

Zu Beginn der Sondersitzung eröffnet der 1. Bürgermeister Herr Zeitler die Sondersitzung mit dem Hinweis, dass in der heutigen Sitzung kein Beschluss zu fassen ist, sondern den Ausschussmitgliedern ein Zwischenstand der Überarbeitung präsentiert wird, mit dem Ziel, zu erwartende Änderungswünsche und Fragen bis zur abschließenden Behandlung im September berücksichtigen zu können. Darauf hin stellte die Arbeitsgemeinschaft Prof. Dr. Wirth / Herr Molenaar die wesentlichen technischen und gestalterischen Neuerungen der überarbeiteten Planung im Vergleich zum Plangutachten vor.

Auf die im Nachgang zur Sitzung von der Verwaltung dazu verteilten Planunterlagen wird verwiesen.

Im Anschluss stellte Herr Karger von der Bauverwaltung die wesentlichen Ergebnisse des unabhängig erstellten Verkehrsgutachtens der Firma ptv an Hand einer Power Point Präsentation vor.

Auch hier verweist die Verwaltung auf die anschließend verteilten Unterlagen.

Die anschließend geführte Diskussion beinhaltete die nachfolgend sinngemäß wiedergegebenen Redebeiträge bzw. Fragen und Antworten:

Frau StRin Philipp bekräftigt ihre persönliche Haltung im Sinne der Bürgerinitiative „Bahn im Tunnel (BIT)“. Sie stellt folgende Fragen an die Verwaltung / Fachplaner:

1. Stellt sich angesichts der zu erwartenden verkehrlichen Entwicklung die Notwendigkeit einer Lichtsignalanlage bzw. eines Kreisverkehrs an den Kreuzungspunkten Nelken- / Raiffeisenstraße bzw. an der Einmündung Diesel- / Carl-von-Linde-Straße ?

Antwort von Herrn Prof. Dr. Wirth:

Nach Aussage des Verkehrsgutachtens ist dies für die Kreuzung Raiffeisenstraße – Unterführung nicht notwendig. Zur Einmündung Carl-von-Linde-Straße können noch keine Aussagen getroffen werden.

2. Ist im Bereich der Gabionenwände / Unterführung die Radwegbreite ausreichend oder ist hier ein Konflikt zwischen Rad- und Fußgängerbegegnung zu erwarten?

Antwort von Herrn Molenaar:

Die Planung berücksichtigt regelgerecht 3,50 m Fahrbahnbreite des kombinierten Geh- und Radweges beidseitig. Es ist keine Gefährdung zu erwarten.

3. Ist die lichte Durchfahrtshöhe von 3,30 m ausreichend?

Antwort der Verwaltung:

Die lichte Durchfahrtsbreite wurde in der bisherigen Planung bewusst auf die Belange der Feuerwehr Unterschleißheim ausgelegt und soll keinen uneingeschränkten LKW-Verkehr durch das Unterführungsbauwerk zulassen. Sie wird diesbezüglich mit einer Höhenbeschränkung und Beschilderung versehen. Nach Aussage der Feuerwehr, mit der die Planung abgestimmt wurde, gestattet die vorgesehene Durchfahrtsbreite die Durchfahrt sämtlicher Feuerwehrfahrzeuge mit Ausnahme der neuen Abrollcontainerfahrzeuge, die nach Aussage der Feuerwehr allerdings nicht Bestandteil eines Löschzuges sind und daher vertretbar als einzige den Umweg über die Le Crés Brücke oder die B 13 machen können.

4. Sind die zur Umsetzung der Planung notwendigen Grundstücksfragen geklärt?

Antwort der Verwaltung:

Der im Zuge der Verwirklichung notwendige Grunderwerb wurde zum Teil im Rahmen der ersten Bauleitplanung getätigt. Noch offener Bedarf ist jetzt im Zuge der Überarbeitung zu regeln. Im Speziellen im Bereich der Dieselstraße bestand zum damaligen Zeitpunkt die Bereitschaft zur Abtretung seitens der Grundstückseigentümer. Dies ist im Rahmen der Bauleitplanung neu, nach Möglichkeit einvernehmlich zu verhandeln.

5. Ist das Thema Lärmschutz in der Planung berücksichtigt?

Antwort seitens der Planer:

Hierzu wurden noch keine planerischen Aussagen getroffen.

6. Welche Vorkehrungen werden angesichts der jüngsten Starkregenereignisse gegen eine Überflutung des Unterführungsbauwerks vorgesehen?

Antwort seitens der Planer:

Entsprechende technische Vorkehrungen, die ein Volllaufen der Unterführung verhindern sollen, werden in der weitergehenden Planung getroffen.

Zum Einen wird das Unterführungsbauwerk als dichte Wanne anhand der Hochwasserkoten des Wasserwirtschaftsamtes dimensioniert und garantiert somit einen Schutz gegen aufsteigendes Grundwasser bis zur Grenze eines hundertjährigen Hochwassers. Darüber hinaus werden die Tiefpunkte des Unterführungsbauwerks selbstverständlich entwässert. Dies wird aller Voraussicht nach, wie in Unterschleißheim bislang üblich, durch eine Hebeanlage und einer ortsnahe Versickerung erfolgen.

Herr StR Spängler bedankt sich an die Adresse der Planer für die geleistete Arbeit und spricht sich nochmals für eine Anbindung der Hauptstraße aus. Aus seiner Sicht ist die Abhängung der Keplerstraße denkbar.

Die Durchgängigkeit für die Feuerwehr im Sinne zweier unabhängiger Zufahrten (Kepler- und Dieselstraße) zum Unterführungsbauwerk wäre andererseits ein Sicherheitsgewinn. Die Berücksichtigung eines Müllfahrzeugs auf der Verbindungsachse Unterführung Hauptstraße ist nach seiner Ansicht ebenfalls sinnvoll. Auch der nunmehr beidseitig vorgesehene kombinierte Fuß- und Radweg ist begrüßenswert.

Herr StR Piller stellt folgende Frage:

Ist eine bauliche Trennung von Fahrbahn und kombinierten Fuß-Radweg nach wie vor vorgesehen?

Antwort seitens der Planer:

Es wird auf die bisherige Planung und die zugehörigen Schnitte verwiesen, wonach die Fuß-Radwege in von der Fahrbahn abgesetzter Höhenlage verlaufen.

Die zwischen Fahrbahnbereich und den beidseitig angeordneten Fuß-Radwegen verlaufenden, statisch notwendigen Lastabtragungen sollen nach wie vor zugunsten einer großzügigen

ren räumlichen Wirkung nicht in Form von Wandscheiben, sondern aufgelöst in Form von Stützen erfolgen.

Herr StR Piller begrüßt eine mögliche Abhängung der Keplerstraße bzw. deren Beschränkung im Sinne der Befahrbarkeit und einer Beruhigung für die dort ansässige Wohnbevölkerung.

Herr StR Heinrich spricht sich ebenfalls für die nunmehr vorliegende ansprechende Lösung der Unterführung im Sinne aller Verkehrsteilnehmer aus. Er bittet nochmals im Sinne der Verkehrssicherheit die Notwendigkeit von Zebrastreifen an den vorgeschlagenen Straßenübergängen zu prüfen. Darüber hinaus sollte die Behindertengerechtigkeit beidseitig noch optimiert werden.

Herr StR Schindler bittet, die in der Planung dargestellte serpentinenartig angelegte Fuß- und Radwegverbindung in Richtung Dieselstraße durch Verziehen zu entschärfen.

Aus seiner Sicht ginge eine einseitige Sperrung bzw. Verkehrsbeschränkung in der Keplerstraße zu Lasten der verkehrlichen Situation im Bereich Beim Pfarracker.

Herr StR Schaller stellt folgende Frage:

Ist die Wintertauglichkeit in Bezug auf die Längsneigungen der angedachten Fahrbahnen gegeben bzw. sind hier Anfahrprobleme zu erwarten:

Antwort seitens Prof. Dr. Wirth:

Die derzeit vorgesehene, in Teilen max. 8 % Straßenlängsneigung ist grenzwertig, aber vertretbar im Sinne der einschlägigen Richtlinien.

Herr StR Wommelsdorf spricht sich nochmals für eine Abhängung der Hauptstraße aus. Sofern die derzeit dargestellte Hauptstraßenanbindung in der Planung verbleibt, bittet er die Verwaltung / Planer dazu die notwendigen zusätzlichen Kosten, die Frage des Unterhalts sowie der Lärmbelastung für die angrenzende Wohnbevölkerung zu untersuchen.

Herr StR Diehl spricht sich für die nunmehr vorliegende Entwurfsvariante mit einem Verbleib der Hauptstraßenanbindung aus.

Auf Grundlage der gutachterlichen Aussagen erscheint eine Abhängung der Keplerstraße in seinen Augen nicht notwendig.

Herr StR Diehl bittet für den Einmündungsbereich Diesel- / Carl-von-Linde-Straße um technische Vorschläge bzw. eine Simulation zur Lösung der dort zu erwartenden verkehrlichen Situation.

Herr StR Piller spricht sich ebenfalls für eine Abhängung der Keplerstraße von der Hauptstraße aus, sofern die Einmündung / Kreuzung Carl-von-Linde- / Ecke Dieselstraße adäquat gelöst wird.

Herr Bgm Zeitler gibt zu bedenken, dass bei einer Sperrung der Keplerstraße auch die Abhängung des Pfarrackers konsequent wäre. Um die von Teilen des Ausschusses befürchtete Verkehrszunahme auszuschließen, ist die Verkehrsverbindung Unterführungsbauwerk in Richtung Landshuter Straße über die Carl-von-Linde-Straße zwingend durch die Dieselstraße zu führen.

Herr StR Spängler wiederholt seine bereits geäußerte Befürchtung, dass die alleinige Sperrung der Keplerstraße den parallel verlaufenden Pfarracker belasten würde.

Darüber hinaus ist aus seiner Sicht im Bezug auf die Wasserhaltung im Unterführungsbauwerk eine 100 % Garantie nur mit unverhältnismäßigen Mitteln zu bewerkstelligen.

Herr StR Schaller erkundigt sich nochmalig über die verkehrsplanerische Aussage zur Hauptstraßenanbindung.

Aus seiner Sicht führt die positive Verkehrsprognose der Firma PTV im Fazit zu einer möglichen Lösung ohne Lichtsignalanlage. Er bittet dies nochmalig zu überprüfen und zu bestätigen.

Auch Herr StR Schaller spricht sich für den Rückbau der Keplerstraße aus, da damit die sehr nahen Einmündungsbereiche Keplerstraße – Hauptstraße bzw. Hauptstraße - Dieselstraße entschärft würden.

Bemerkung von Herrn Architekt Molenaar:

Herr Molenaar verweist auf die in der Planung dargestellte Variante mit einer Wendeplatte, die im Nachgang auch zugunsten eines Einbahn- oder Begegnungsverkehrs umgenutzt werden könnte.

Herr StR Schindler verweist in der Diskussion um die Einmündung Hauptstraße - Keplerstraße nochmals auf die vergleichbare Situation an der Raiffeisen- / Nelkenstraße und bittet diese ebenfalls nochmalig auf ihre Funktionalität zu überprüfen.

Darüber hinaus sollte seiner Ansicht nach auch der Zusammenhang zwischen der abknickenden Vorfahrtsstraße Bezirksstraße – Raiffeisenstraße – Dieselstraße zum dazu nächstgelegenen Einmündungspunkt Nelken- / Raiffeisenstraße hinsichtlich möglicher oder zu erwartender verkehrlicher Konflikte näher beleuchtet werden.

Nach Abschluss der Diskussion beendet der Erste Bürgermeister die Behandlung des Tagesordnungspunktes, mit der Bitte an die Ausschussmitglieder und ihre Fraktionen, die im Nachgang der Sitzung zu verteilenden Planungsunterlagen intern zu besprechen und ein Feedback an die Verwaltung / Planer zum Abschluss der Überarbeitung zu geben.

Mit einer Kostenschätzung ist bis Ende August / Anfang September im Zuge der Sitzungsvorlage zum nächsten UVA zu rechnen.

Hierbei sind auch Aussagen zur Förderung und zur Kostenteilung mit der Bahn zu erwarten.