STADT PUCHHEIM
4-024-re

Puchheim, 11.07.2016

NIEDERSCHRIFT

über die öffentliche Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses

Datum:	21. Juni 2016	**Beginn:**	17:30 Uhr
Ort:	Sitzungssaal des Rathauses	**Ende:**	20:15 Uhr

Anwesend:

Erster Bürgermeister

Seidl, Norbert

Mitglieder des Planungs- Umweltausschusses

Eger, Christine
Keil, Max
Koch, Reinhold Dr.
Matthes, Sigrun Dr.
Ponn, Barbara
Pürkner, Erich
Sengl, Manfred Dr.
Sippel, Dorothea — Vertretung für StR Jean-Marie Leone
Stricker, Hans-Georg
von Hagen, Michaela
Wiesner, Marga

Schriftführer/in

Reichel, Andrea

Verwaltung

Lehner, Martin — zu TOP 2
Schmeiser, Beatrix

Abwesende und entschuldigte Personen:

Mitglieder des Planungs- Umweltausschusses

Hofschuster, Thomas
Leone, Jean-Marie

Tagesordnung für den öffentlichen Teil der Sitzung

TOP 1	Eröffnung der Sitzung	
TOP 2	Verkehrsuntersuchung für Puchheim hier: Vorstellung des zweiten Teils und Beratung	2016/0277
TOP 3	Bekanntgaben	
TOP 4	Verschiedenes	

TOP 1 Eröffnung der Sitzung

Der Vorsitzende eröffnete um 17:30 die Sitzung, begrüßte die Anwesenden und stellte die ordnungsgemäße Ladung sowie die Beschlussfähigkeit fest. Nachdem sich auf seine Frage, ob mit dem Protokoll der letzten Planungs- und Umweltausschusssitzung vom 10.05.2016 Einverständnis besteht, keine gegenteilige Wortmeldung ergab, stellte der Vorsitzende ohne Widerspruch fest, dass damit die Niederschrift dieser Sitzung genehmigt sei.

TOP 2 Verkehrsuntersuchung für Puchheim hier: Vorstellung des zweiten Teils und Beratung

Der Vorsitzende berichtete, dass die Verkehrsprognose auf der Grundlage der letztjährigen Verkehrszählung nunmehr vorliegen würde und fasste kurz die untersuchten Szenarien zusammen. Diese werde Herr Ulzhöfer vom beauftragten Verkehrsplanungsbüro Stadt-Land-Verkehr vorstellen. In dieser Sitzung gehe es zunächst nur um die Kenntnisnahme sowie um Nachfragen und Anmerkungen hierzu. Zudem könne über noch zu untersuchende weitere Szenarien und verkehrliche Hotspots beraten werden. Diese Beratung sei aber nicht abschließend. Nach der Sitzung beginne die Arbeit in den Fraktionen. Er schlage vor, dass die Fraktionen ihre Stellungnahmen zur Verkehrsuntersuchung bis Mitte September abgeben. Anschließend erfolge die Beratung im Planungs- und Umweltausschuss und die Entscheidung über die Beauftragung weiterer Szenarien bzw. ergänzender Untersuchungen.

Anschließend übergab der Vorsitzende das Wort an Herrn Ulzhöfer. Im Hinblick auf die für die Prognose wichtige Bevölkerungsentwicklung ging er zunächst näher auf verschiedene diesbezügliche Prognosen ein. Der Demographie-Spiegel des Bayer. Statistischen Landesamtes weise beispielsweise bis zum Jahr 2030 für Puchheim einen Zuwachs von über 3.500 Einwohner auf 24.500 Einwohner aus. Beim Planungsverband gebe es dagegen eine Studie, die ein Rückgang der Einwohner auf 19.710 im Jahr 2025 prognostiziere. Die im letzten Jahr von der Verwaltung präsentierte Einwohneraltersstruktur verschiedener Wohngebiete habe bereits aufgezeigt, dass in manchen Gebieten ein größerer Umbruch durch einen Bewohnerwechsel stattfinden werde. Dies gelte insbesondere für die Siedlungen aus den sechziger und siebziger Jahren. Zudem sei in den bestehenden Wohngebieten ein nicht unerhebliches Nachverdichtungspotential vorhanden. Wenn man dieses geschätzte Bauflächenpotential vollständig hochrechne, komme man schon auf einen Zuwachs von 3.000 Einwohnern. Für die Prognose habe er die Umsetzung eines Drittels dieses Potentials bis 2030 angenommen.
Für den Prognose-Null-Fall bleibe das Straßennetz wie heute vorhanden. Zudem seien der Einwohnerzuwachs über die Nachverdichtungen sowie die Einwohnerentwicklungen der zu untersuchenden vier Baugebiete eingeflossen.

StR Dr. Koch hakte zum Prognose-Null-Fall 2015 ein. Es gebe erhebliche Abweichungen zur festgestellten Streckenbelastung nach der letztjährigen Verkehrszählung, die man nicht nur mit dem Binnenverkehr von Auswärtigen und Puchheimern erklären könne. Als Beispiel nannte er die Franz-Marc-Straße mit 475 Fahrzeugen lt. der Zählung 2015, während in der Prognose nunmehr 1.150 Fahrzeuge angegeben seien.
Herr Ulzhöfer erklärte, dass dies daran liege, dass das für die Prognose zugrunde gelegte Modellstraßennetz nicht sämtliche Straßen enthalte. Manche Gebiete würden über zwei, drei oder mehr Straßen angebunden, wovon in der Prognose beispielhaft nur eine oder zwei Straßen dargestellt seien. Diese in der Prognose enthaltenen Straßen würden dann stellvertretend den Verkehr für die nicht enthaltenen Straßen mit darstellen. Beim Wohnpark Roggenstein gebe es mit der Zufahrt zum Parkhaus noch eine zweite Anbindung über die Roggensteiner Straße, deren Fahrten der Franz-Marc-Straße zugeschlagen

worden seien. Zudem habe man den Binnenverkehr der Auswärtigen nur grob schätzen können und hier pauschal mit 35 % des Binnenverkehrs der Puchheimer angesetzt. Bei der Prognose müsse man mit gewissen Differenzen leben. Entscheidend sei, die Zahlen des Prognose-Null-Falls mit den Prognosezahlen für 2030 zu vergleichen, da man dann die Unterschiede in der Verkehrsentwicklung genau sehen könne. Die Unterschiede zur realen Streckenbelastung müsse man dazuzählen oder abziehen. Klar sei, dass das Bild sehr viel detaillierter wäre, wenn man jede kleine Straße abbilde.

StR Dr. Koch stellte fest, dass die Studie angreifbar werde, wenn die Diskrepanz zu groß sei. Die Frage sei, warum es eine so große Abweichung zwischen den im letzten Jahr gezählten Daten und dem, was in der Null-Fall-Prognose stehe, gebe.

StRin Dr. Matthes hielt es für eine wichtige Information, wie die Zahlen in der Prognose zustande kämen. Die Zusammenfassung aus Gründen der Abbildung sei dabei ein wichtiges Detail. Ohne diese Information würden an diesen Einmündungen die Verkehrsprognosen, ausgehend von unrealistischen Zahlen, nach oben wachsen. Wenn es um die Gebietsbelastung gehe, würden immer auch einzelne Zahlen aus den Übersichten herangezogen. Deshalb wäre eine Dokumentation, wo diese Unschärfen seien, sehr wichtig.

Herr Ulzhöfer erläuterte weiter, dass im Prognose-Null-Fall 2030 die geschätzten Nachverdichtungen zu einem Drittel sowie die möglichen Baugebiete Alpenstraße, Nordendstraße, Saiblingstraße, die Bereiche südlich der Augsburger Straße und eine denkbare Gewerbefläche an der FFB 11 stecken würden.

StR Dr. Sengl wies darauf hin, dass man sich eigentlich eine Einzelauswertung der Baugebiete in getrennten Szenarien vorgestellt habe. Herr Ulzhöfer erklärte hierzu, dass er die Zahlen, bezogen auf den Null-Fall, dabei habe. Bei der Alpenstraße komme es z.B. zu 300 bis 325 Fahrten, bei der Saiblingstraße zu 120 und im Bereich Augsburger Straße Süd zu 250 Fahrten.

Herr Ulzhöfer führte weiter aus, dass bei der Prognose für 2030 auch das Wachstum von Nachbarkommunen sowie ein generelles Wachstum einbezogen worden seien. Beim Verkehr müsse man immer auch das umgebende Straßennetz einbeziehen. Wenn der Autobahnring in München oder auch der Aubinger Tunnel stärker belastet würden, käme es auch vermehrt zu Ausweichverkehren. Die Fahrtenhäufigkeit habe sich seit den 50er Jahren fast nicht verändert. Allerdings seien damals die meisten Wege mit Bahn, Bus, Rad oder zu Fuß zurückgelegt worden, während heute die Verkehrsmittelwahl anders und die Wege länger geworden seien. Die Steigerung des Durchgangsverkehrs sei mit 10 % und die des Ziel- und Quellverkehrs mit 8 % angenommen worden. Im Ergebnis komme man in manchen Straßen auf Belastungen, die zu Besorgnis Anlass geben würden, wie z. B. auf der St 2069 mit über 30.000 Fahrten. Bereits heute liege die Belastung dort bei 25.000 bis 26.000 Fahrzeugen und es gebe Rückstaus von der B 2. Das Straßenbauamt gebe die Leistungsfähigkeit von zweispurigen Straßen mit 20.000 bis 25.000 Kfz an; darüber hinaus sei eigentlich ein vierspuriger Ausbau erforderlich. Dies sei hier aber keine Option. Bei einem stärkeren Wachstum werde sich das Problem noch vergrößern.

StR Pürkner stellte ebenfalls fest, dass die St 2069 schon an ihrem Limit sei. Ein weiterer Ausbau mache jedoch keinen Sinn, da auch die B 2 bereits an ihrer Grenze angelangt sei. Da auch die Ein- und Ausfallstraßen nach München überlastet seien, handle es sich um ein regionales Problem. Die Frage, ob die in der Erläuterung vorgeschlagene Umerziehung der Bürger zur Nutzung anderer Verkehrsmittel in der Prognose berücksichtigt sei, beantwortete Herr Ulzhöfer mit Nein. Herr Ulzhöfer ergänzte, dass solche Maßnahmen viel Geduld und einen langen Atem benötigen würden. Der Vorsitzende erklärte, dass eigentlich das Gesamtsystem in der Metropolregion angepackt werden müsse.

StR Dr. Koch regte an, alle Randbedingungen, die die Prognose beeinflussen würden, im Untersuchungsbericht zusammengefasst darzustellen.

Herr Ulzhöfer wies noch darauf hin, dass bei der Haushaltsbefragung sehr oft der 10-Minuten-Takt für die S-Bahn angesprochen worden sei. Damit könne man den einen oder anderen vom Auto zur Bahn bringen. Beim Radverkehr habe man Chancen im Binnenverkehr.

Zum Planfall 1 erläuterte Herr Ulzhöfer, dass dieses Szenario davon ausgehe, dass keine neuen Straßen gebaut und auch keine Straßen gesperrt würden. Dieses Szenario umfasse eine flächenhafte Verkehrsberuhigung. Dieses Szenario mit 30 km/h und rechts vor links auf allen Ortsstraßen hätten einige Kommunen, wie z. B. Kirchheim, bereits umgesetzt. Hier im Landkreis scheine dies schwierig zu sein. Man könne aber auch mit Stadtmöblierungen arbeiten. Das Szenario zeige, dass die Auswirkungen relativ gering seien. Es gebe sehr viele Wohngebiete, die über wenige Sammelstraßen fahren müssten; dieser Verkehr sei immer vorhanden. Die Verkehrsbefragung am Ihleweg habe z.B. ergeben, dass nur ein Viertel der Befahrer nicht zum Ziel- und Quellverkehr der Allinger Straße gehören würden. Nur dieses Viertel könne evtl. zum Teil verlagert werden. Die Reduzierung um ein paar hundert Fahrzeuge sei allerdings nur bei einer Zählung wahrnehmbar, als Anwohner merke man das nicht.

Das Szenario 2 umfasse eine Verlegung der FFB 11 und würde für die Lochhauser Straße im Abschnitt zwischen Hotel und Kirche sowie für die Äußere Lagerstraße eine erhebliche Entlastung bringen. In Puchheim-Bahnhof Süd würde man davon nichts merken.

StR Dr. Sengl erkundigte sich, warum die Planfälle 2 und 3 nicht auf den Nullfall, sondern auf den Planfall 1 bezogen worden seien. StRin Dr. Matthes brachte hierzu ein, dass immer auf den Nullfall rückgerechnet werden sollte, da man so die Konsequenzen der einzelnen Maßnahmen abschätzen könne. Herr Ulzhöfer nahm dies auf.

Herr Ulzhöfer führte aus, dass die Augsburger Straße bereits umgestaltet worden sei, was aber noch nicht den erhofften Effekt gehabt habe. Ein wunder Punkt sei hier die Ampel an der Staatsstraße. Hier wäre zu überlegen, ob man der Augsburger Straße noch weniger Grünphasen gebe. Herr Lehner hob hervor, dass über die Augsburger Straße wichtige Buslinien fahren würden. Solange es hier keine Vorrangschaltung für Busse gebe, sei eine andere Ampelregelung nicht möglich.

StR Dr. Koch fügte an, dass auch die Linksabbiegerspur in den Ort hinein ein Problem sei. Durch eine Änderung der Ampelschaltung könne man auch dort einen sehr langen Stau produzieren, wenn das Linksabbiegen damit erschwert werde. Er erinnerte in diesem Zusammenhang daran, dass vom Straßenbauamt die Anlage eines Kreisverkehrs abgelehnt worden sei.

Zum Prognosefall 3 erläuterte Herr Ulzhöfer, dass dieser eine zweite S-Bahn-Querung im Bereich Josef-/Lußstraße enthalte. Dadurch erfolge eine markante Reduzierung des Verkehrs in der Adenauerstraße, aber auch erhebliche Verkehrsmehrungen z.B. in der Allinger Straße, Lußstraße, Roggensteiner Straße, Oberen Lagerstraße. Zudem würde der Entlastungseffekt in der Adenauerstraße teilweise durch neue Querverbindungen wieder aufgefressen, wie z. B. Fahrten von Germering über die Unterführung zum Bahnhof Eichenau oder vom Wohnpark Roggenstein zur B 2. Aus seiner Sicht seien die negativen Begleitumstände einer solchen Variante ziemlich gravierend. Im Gegensatz zur Weiterführung der FFB 11 würden hier zur Entlastung der Adenauerstraße andere Wohngebiete in Puchheim deutlich mehr belastet.

StR Dr. Sengl fragte hinsichtlich der Verkehrsverteilung nach, da die Unterführung lt. Prognose 5.700 Fahrbewegungen aufweise, während die Josefstraße als einzige Zufahrt nur eine Mehrung von 4.400 Fahrzeugen erfahre. Auch im Bereich der Lußstraße und Roggensteiner Straße würden rd. 2.000 Fahrbewegungen fehlen. Herr Ulzhöfer erklärte hierzu, dass sich Verkehrsströme in alle möglichen Richtungen verlagern würden. Wer beispielsweise heute aus dem Parkhaus vom Wohnpark Roggenstein herauskomme und die Unterführung nutze, fahre nicht mehr über die Lußstraße.

StR Pürkner teilte mit, dass ihm nicht einleuchte, warum die Planfälle miteinander verglichen würden, da diese miteinander kombiniert werden könnten. Es sei keine Frage, dass eine Verlängerung der FFB 11 eine große Wirkung habe. Deshalb bitte er den Stadtrat inständig darum, diese Sache wieder aufzugreifen. Er verwies nochmals auf die Idee, mittels eines Bebauungsplanentwurfes, der eine Abhängung der Lagerstraße beinhalte, wieder Verhandlungen mit der Gemeinde Gröbenzell aufzunehmen und um Unterstützung zu bitten. Man könne diese Maßnahme rechtfertigen, da es darum gehe, eine Wohnstraße vom Durchgangsverkehr zu schützen. Dass das Planszenario 1 eine gewisse Wirkung habe, könne er sich vorstellen. Es gehe darum, unnötige Kraftfahrzeugwege bzw. Umwege nach Möglichkeit zu reduzieren. Dies sei der Grund für den Antrag zur Untersuchung des Planfalls 3 gewesen. Er verwies auf einen Grundsatzbeschluss des Gemeinderates aus dem Jahr 1973, der auf einen gemeinsamen Antrag der SPD- und CSU-Fraktion zurückgehe. In Konsequenz zum Bau der Fuß- und Radwegunterführung sollte eine zweite Bahnquerung im Bereich der Josef-/Lußstraße errichtet werden. Diese sollte für den LKW-Verkehr verboten und im Übrigen so gestaltet sein, dass es für den Durchgangsverkehr unattraktiv wäre, z. B. indem ein Begegnungsverkehr nicht möglich sei. Unter diesem Aspekt solle die Bewertung dieses Planfalls nochmals überarbeitet werden. Wegen der großen Vorteile für die Adenauerstraße und gerade auch im Hinblick auf die Projekte Soziale Stadt und Stadtzentrumsplanung würde er eine zusätzliche Verkehrsbelastung, z. B. in der Allinger Straße, in Kauf nehmen.

Der Vorsitzende fasste zusammen, dass man langfristig sicher einige Szenarien überlegen könne. Inwieweit man damit wirklich etwas erreichen könne und welche Maßnahmen zielführend seien, darüber könne man unterschiedlicher Meinung sein. Ziel sei es vor allem aber auch, kurzfristig Lösungen zu finden, wie z.B. die vorgeschlagene Änderung beim Verkehrsverhalten.

StR Dr. Koch brachte ein, dass die Erläuterungen zum Radverkehr sehr dünn seien. Weder sei das bestehende Radwegenetz dargestellt, noch seien die Schwächen desselben benannt worden.
Herr Ulzhöfer erklärte hierzu, dass eine Verkehrsuntersuchung beauftragt worden sei, aber kein Radwegekonzept. Hierfür wären weiterführende Untersuchungen notwendig. Sie hätten aber schon versucht, einige Anregungen zu geben. Zur flächenhaften Verkehrsberuhigung gab er ergänzende Erläuterungen zur Maßnahme in Kirchheim. Ein wichtiger Effekt dabei sei der Lärmschutz. Die einzig reelle Chance, die Lärmbelastung durch den Verkehr in den stark befahrenen Straßen, wie z. B. der Adenauerstraße und der Allinger Straße zu reduzieren, sei Tempo 30.

StRin Dr. Matthes brachte ein, dass man zur FFB 11 zum Ausdruck bringen solle, dass es ein Anliegen sei, dort eine Lösung zu finden. Zudem solle man in dem Bericht ganz klar machen, dass es mit der Unterführung Lager-/Lußstraße nicht zur Verlagerung von überörtlichem Verkehr kommen solle. Im Bericht sollen die „Unschärfezahlen“, wie z. B. 1.000 Fahrzeuge mehr in der Augsburger Straße, zwischen der Streckenbelastung 2015 und der Nullfallprognose, erläutert werden. Weiter führte sie aus, dass die Entwicklung mit den E-Bikes dazu geführt habe, dass die zurückgelegten Strecken größer würden und damit ganz andere Optionen eröffnet würden. Zur Verkehrsmittelwahl auf Seite 18 des Berichts sei es sehr wichtig zu sagen, wie viele Fahrten schon im Ziel- und Quellverkehr mit dem Rad zurückgelegt würden. Es gehe darum zu erschließen, welches Potential da sei.

StR Dr. Sengl brachte als weiteres Szenario einen optimalen Ausbau der S-Bahnlinie ein. Man solle untersuchen, wie es sich auf die Straßen auswirke, wenn die S-Bahn ausgebaut und optimal an den S-Bahntakt angepasste Busse vorhanden seien. Herr Ulzhöfer teilte mit, dass man dies aufgrund der vorhandenen Datenbasis untersuchen könne. Man wisse, wie viele Puchheimer in welche Münchner Stadtteile fahren würden. Allerdings gebe es für diese Wege bisher schon einen sehr hohen ÖPNV-Anteil, an dem man nicht mehr sehr viel verbessern könne. Schwierig seien insbesondere die Tangentialverbindungen.

StR Pürkner teilte mit, dass er davon ausgehe, dass man auf den wichtigsten Straßen in Puchheim nicht in der Lage sein werde, Radwege anzulegen, da der Raum dazu fehle. Die Frage sei, ob man nicht Radwegstreifen in der Lochhauser-, Lager- und vielleicht auch Allinger Straße anbringen könne. Den vorgeschlagenen Radweg an der FFB 11 und entlang der St 2069 brauche man seiner Ansicht nach nicht.
Herr Ulzhöfer führte hierzu kurz die Vorgaben zu Fahrradschutzstreifen aus. Bei einer Mindestfahrbahnbreite von 4,5 m und zwei Schutzstreifen von 1,25 m (absolutes Mindestmaß), besser 1,5 m, und jeweils einem zusätzlicher Sicherheitsstreifen von 50 cm bei angrenzenden Parkstreifen, ergebe sich eine notwendige Verkehrsflächenbreite von 9,5 m. Die Adenauerstraße weise nur eine Breite von 9 m oder weniger auf. Der Vorsitzende erklärte, dass man dies im Rahmen der Stadtmitteplanung intensiv bedenken müsse.

StRin Eger plädierte dafür, nicht immer nur von Radfahrern zu sprechen. Es gebe auch Autofahrer, die fahren müssen. Der Vorsitzende erklärte hierzu, dass man Autofahrer nicht aus der Stadt aussperren werde. Aufgrund der Prognose sei jedoch klar, dass der Kfz-Verkehr Probleme machen werde, was auch für die Autofahrer untereinander gelte. Deshalb müsse man jetzt reagieren und Möglichkeiten schaffen.

StRin von Hagen brachte ein, dass, gerade weil keine Unterführung vorhanden sei, viele Leute zum Radfahren motiviert würden.

StRin Dr. Matthes stellte fest, dass man sich die Zeit nehmen müsse, die Untersuchung im Detail anzuschauen und dann erst zur nächsten Sitzung Vorschläge einbringen könne. Der Vorsitzende bestätigte, dass hierfür ein ausreichendes Zeitfenster zur Verfügung stehen solle und bat um die Stellungnahmen aus den Fraktionen bis nach den Sommerferien. Anschließend solle darüber beraten und ggf. weitere Szenarien und nähere Untersuchungen von Hotspots beschlossen werden (mögliche Sitzung: PUAS 04.10.2016).

StR Dr. Koch informierte, dass, soweit ihm bekannt sei, Olching nicht mehr weiter wachsen wolle, während Eichenau und Emmering eher zum Wachstum tendieren würden.

Der Vorsitzende wies darauf hin, dass man schnell vom Wachstum eingeholt werden könne. Im Hinblick auf die Einwohnerentwicklung erklärte er, dass hier auch die Frage im Raum stehe, ob man bei dieser Entwicklung bleiben wolle. Hiervon seien die anderen Kommunen ebenso betroffen. Auch regional gesehen gebe es ein großes Entwicklungspotential, wie z. B. der Fliegerhorst und Freiham. Er sehe es als ganz wichtig an, dass die Fahrradverkehrswege auch überörtlich ausgebaut würden.

Der Vorsitzende erklärte, dass nunmehr über die bereits eingebrachten weiteren Untersuchungsszenarien entschieden werden solle. Hierzu stellte er zunächst das von StR Dr. Sengl vorgeschlagene Szenario „S-Bahn“ zur Abstimmung.

Planfall 4: *S-Bahn-Ausbau ist erfolgt (zweite Stammstrecke, S4-Ausbau umgesetzt) und eine optimale Busanbindung ist umgesetzt*

Abstimmungsergebnis: 12:0

Herr Ulzhöfer erklärte, dass er diesen Planfall isoliert untersuchen könne.

Anschließend erläuterte StR Pürkner das von der CSU-Fraktion eingebrachte Szenario hinsichtlich einer weiteren Straßenverbindung zwischen Allinger Straße und FFB 11 näher. Es gehe darum, ob es sinnvoll sei und welche Auswirkungen es habe, wenn man zur Entlastung der Adenauer- und Poststraße parallel oder in der Nähe der Pappelallee eine neue Verbindung herstelle. Wichtig sei eine Verkehrsentlastung für die Planie, gerade auch im Hinblick auf das Projekt Soziale Stadt.

Der Vorsitzende teilte mit, dass er diesen Antrag unterstütze. Zu prüfen sei aber auch, welche Auswirkungen eine Kombination mit dem Planfall 3 (Unterführung Lager-/Lußstraße) habe. Deshalb schlage er zwei Planfälle vor und zwar 5a „Verbindungsstraße isoliert“ und 5b „Verbindungsstraße und weitere Bahnquerung bei der Lager-/Lußstraße“.

StRin Dr. Matthes gab zu bedenken, dass hier ein massiver Eingriff in den Grünzug erfolge und Auswirkungen für die Anwohner der Trasse entstehen. Zunächst solle es aber nur darum gehen zu untersuchen, was wäre wenn. Die Frage, inwieweit eine solche Straßenverbindung, insbesondere in Kombination der Straße mit der weiteren Bahnquerung, einen überregionalen Verkehr durch das Puchheimer Zentrum ziehe, sei sehr wichtig.

StR Dr. Sengl brachte ein, dass man für dieses Szenario auch festlegen müsse, welche Bedingungen man für die Adenauerstraße vorgebe. Der Vorsitzende schlug vor, zunächst davon auszugehen, dass die Adenauerstraße wie heute mit Tempo 50 ausgewiesen sei. Wenn dies keine nennenswerte Entlastung mit sich bringe, könne man ergänzend Tempo 30 oder die Bildung einer Sackgasse untersuchen.

StR Dr. Koch erinnerte an Verkehrsplanungen aus den siebziger Jahren, in denen einen Verbindung von Eichenau Richtung B 2 im Raum gestanden habe. Diese Verbindung entlang der Planie habe man damals wirksam verhindert. Er gab weiter zu bedenken, dass man in dieser kurzen Strecke keine weitere Einfahrt auf die FFB 11 bekommen werde.

Daraufhin stellte der Vorsitzende als weitere Szenarien zur Abstimmung:

Planfall 5a: Neubau einer Verbindungsstraße zwischen Allinger Straße und FFB 11 in Nähe der Pappelallee und Wohnbebauung im Bereich östlich der Grundschule Süd zwischen Planieweg und FFB 11:

Planfall 5b: Kombination zwischen Planfall 5a und Planfall 3

Abstimmungsergebnis: 12:0

Der Vorsitzende erinnerte an die Beratungen zur Stadtzentrumsplanung im letzten Ausschuss. Hier sei vor einer Entscheidung zur Neugestaltung der Adenauer- und Poststraße eine Abstimmung hinsichtlich der verkehrsrechtlichen Möglichkeiten erforderlich.

In diesem Zusammenhang berichtete Herr Ulzhöfer über das Konzept des Shared Space, was gemeinsam genutzter Raum bedeute und ursprünglich aus Holland komme. Es beruhe auf der Annahme, dass die Verkehrsteilnehmer ohne jegliche Beschilderungen und Regeln auskommen und bei der Nutzung miteinander kommunizieren. Als Pilotprojekt sei dies in Bohmte im Landkreis Osnabrück im Bereich einer Hauptstraße umgesetzt worden, über die täglich rd. 14.000 Fahrzeuge fahren. Dort sei eine 400 m lange Strecke im Ortszentrum niveaugleich umgestaltet worden. In diesem Bereich gebe es keine Verkehrsschilder. Das bedeute aber auch, dass es weder ein Parkverbot, noch eine Geschwindigkeitsbegrenzung oder Vorfahrtsregeln gebe. In einem darin gelegenen Kreisverkehr könne man beispielsweise auch gegen die übliche Fahrtrichtung einfahren und die Strecke zum Linksabbiegen abkürzen. Nur durch Straßenlampen sei eine Art Fußgängerbereich gekennzeichnet. Ohne einschränkende Regelung könne man überall parken. Positiv sei nach der Erfahrung, dass der Verkehrsfluss langsamer sei. Er sehe einen Shared Space nicht als ideale Lösung für die Post- und Adenauerstraße. Es gebe dann auch keine Möglichkeit mehr, den Parkraum zu beschränken. Auch Zebrastreifen oder Markierungen für Radfahrer seien nicht möglich.

Nachdem verschiedene Fragen zu einem solchen Verkehrskonzept beantwortet worden waren, fasste der Vorsitzende zusammen, dass man den Verkehrsplaner beauftragen solle zu überprüfen, inwieweit ein Shared Space im Bereich der Adenauerstraße und Poststraße realisierbar bzw. sinnvoll sei. Als Alternative solle ein Umbau mit Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Richtung Tempo 30 untersucht werden. Gegen diese Vorgehensweise gab es aus dem Ausschuss keine Einwände. Der Vorsitzende gab den Auftrag daher direkt an den Planer weiter, zur nächsten Sitzung diese Verkehrsmöglichkeiten zu untersuchen.

TOP 3 Bekanntgaben

Der Vorsitzende informierte über den beschlossenen Flächennutzungsplan der Stadt Olching. Aufgrund der städtischen Stellungnahme seien die großflächigen Photovoltaikanlagen angepasst worden. Die Südwestumfahrung bleibe als Hinweis enthalten.

Nachdem unter TOP Verschiedenes keine Wortmeldung erfolgte, schloss der Vorsitzende den öffentlichen Teil der Sitzung um 20:15 Uhr.

Vorsitzender:	Schriftführer/in:
Norbert Seidl Erster Bürgermeister	Andrea Reichel