



Prof. Dr.(I) Elisabeth Merk
Stadtbaurätin

An Herrn StR Paul Bickelbacher, Rathaus
An Herrn StR Herbert Danner, Rathaus
An Frau StRin Sabine Nallinger, Rathaus
An Herrn StR Oswald Utz, Rathaus

07.04.2016

Stauraum statt Wohnungen – Fragen zur Leistungsfähigkeit der Plinganser Straße

Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO von Herrn StR Paul Bickelbacher, Herrn Str Herbert Danner, Frau StRin Sabine Nallinger, Herrn StR Oswald Utz vom 05.08.2014

Sehr geehrter Herr Stadtrat Bickelbacher,
Sehr geehrter Herr Stadtrat Danner,
Sehr geehrte Frau Stadträtin Nallinger,
Sehr geehrter Herr Stadtrat Utz,

mit Schreiben vom 05.08.2014 haben Sie gemäß § 68 GeschO folgende Anfrage an Herrn Oberbürgermeister gestellt, die vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt beantwortet wird.

Mit Schreiben vom 22.01.2016 baten wir Sie zuletzt erneut um eine weitere Fristverlängerung, die Sie gewährt haben.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung ist bei der Beantwortung Ihrer Anfrage federführend zuständig, da für den Bereich der Plinganserstraße (westlich), Dudenstraße (nördlich), Friedhof Sendling (östlich) südlich des Verkehrsknotenpunktes Am Harras am 30.07.2014 ein Aufstellungsbeschluss zur Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens beschlossen wurde.

In Ihrer Anfrage führen Sie Folgendes aus:

„In der letzten Vollversammlung vor der Sommerpause hat eine schwarz-rote Mehrheit eine zusätzliche Fahrspur für die Plinganser Straße ca. 100 bis 250 Meter südlich vom Harras beschlossen, obwohl sie drei Wochen vorher zusammen mit allen anderen im Stadtrat – in einem einstimmigen Beschluss - die Vergabe der Bauarbeiten mit einer Summe von 750.000 Euro ohne zusätzliche Spur beschlossen hatte.

Dies hat zur Folge, dass

- die Stadt gegenüber dem Bauunternehmen schadensersatzpflichtig wird
- sich die vom örtlichen Bezirksausschuss gewünschten „Erneuerungsmaßnahmen mit Verbesserungen“ verzögert
- sich ein mustergültiges Vorhaben zur qualifizierten Nachverdichtung mit 200, teilweise geförderten, Wohnungen verzögert (der aus dem zukünftigen Baugebiet resultierende Verkehr verursacht übrigens keine maßgebliche Mehrung an Kfz-Verkehr)
- bei einem tatsächlichen entsprechendem Umbau weniger Wohnungen gebaut werden können
- die Busbeschleunigung in diesem Bereich verschlechtert

Es besteht die dringende Vermutung, dass diesen Nachteilen keine Vorteile gegenüberstehen, weil die Fahrspur an dieser Stelle nicht für die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes maßgeblich sein dürfte.“

Bevor wir zu Ihren eigentlichen Fragen Stellung nehmen, erlauben Sie uns folgende Vorbemerkung zu Ihren oben gemachten Ausführungen:

Entsprechend den Prüfaufträgen des am 30.07.2014 gestellten Änderungsantrages der CSU und SPD wurden in Abstimmung mit dem Baureferat (BAU), Kreisverwaltungsreferat (KVR), Kommunalreferat (KR) und der Verkehrsplanung Varianten zur Straßenführung erarbeitet, die als Ergebnis die Freihaltung eines Straßenkorridors von mindestens 25 m für spätere Umbaumaßnahmen ergaben.

Anhand von zwei möglichen Ausbauvarianten der Plinganserstraße konnte nachgewiesen werden, dass in dem vorgehaltenen Korridor ausreichend Platz ist für:

- beidseitigen Parkraum mit je einer Fahrspur pro Fahrrichtung stadtein- und auswärts sowie eine Busspur und je Fahrtrichtung ein Rad- und Gehweg
oder
- zwei Fahrspuren stadtein- oder stadtauswärts und eine Fahrspur in die jeweils entgegengesetzte Richtung sowie eine Busspur und je Fahrtrichtung ein Rad- und Gehweg

Um Verzögerungen im Bauleitplanverfahren, bedingt durch Klärung und Abstimmung mit den Fachdienststellen hinsichtlich Details zur künftigen Straßenraumgestaltung der Plinganserstraße bzw. zur Verbesserung des Verkehrsflusses oder evt. nochmalige Verkehrszählungen zu vermeiden, wurde die weitere Planung für das Vorhabengebiet von der Verkehrsplanung der Plinganserstraße entkoppelt. Der Realisierungswettbewerb konnte ab Mitte 2015 auf der Grundlage der Festlegung einer neuen Straßenbegrenzungslinie und somit der Freihaltung eines Straßenkorridors von 25 m für die Plinganserstraße durchgeführt werden.

Eine Weiterverfolgung des Bebauungsplanes unter Freihaltung der Straßenbreite ist daher unabhängig von den notwendigen Verfahrensschritten zum Umbau der Plinganserstraße möglich. Ein eventueller Umbau der Plinganserstraße hat keine Auswirkungen auf die

geplanten ca. 200 Wohneinheiten im Rahmen der Nachverdichtung an der Plinganserstraße.

Im Hinblick auf das Thema Schadensersatzpflicht führt das Baureferat folgendes aus:
Der Änderungsantrag vom 30.07.2014 wurde beschlossen und in Ziffer 4 noch dahingehend ergänzt, dass die Ausführungsgenehmigung für die Straßenbaumaßnahme Plinganserstraße des Bauausschusses vom 01.07.2014 aufgehoben wurde.
Der Bauvertrag wurde im Einvernehmen mit dem Bauunternehmen aufgehoben. Bereits erbrachte Vorleistungen wurden vergütet. Schadensersatz war darüber hinaus nicht zu leisten.

Zu Ihren Fragen zum Thema „Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes“ nahm das Kreisverwaltungsreferat als zuständiges Fachreferat wie folgt Stellung:

Frage 1:

„Wie lange ist die Grünzeit für die Geradeausspur der Plinganser Straße in Richtung Norden bei einem durchschnittlichen Signalumlauf in der Morgenspitze?“

Antwort:

„Die durchschnittliche Umlaufzeit beträgt 90s, die Grünzeit 32s.“

Frage 2:

„Wie viele Fahrzeuge passieren die Ampel auf der Geradeausspur bei einem Umlauf, wenn man den üblichen Näherungswert von 2 Sekunden pro Fahrzeug ansetzt?“

Antwort:

„Es passieren durchschnittlich 18 Fahrzeuge (Pkw) die Ampel pro Umlauf.“

Frage 3:

„Wie lange ist die Warteschlange für die Geradeausspur für diese Fahrzeuge, wenn man ca. 5 - 6 Meter pro wartendem Fahrzeug ansetzt?“

Antwort:

„Bei mehreren Ortsbesichtigungen im morgendlichen Berufsverkehr hat sich ein Rückstau der Geradeausfahrer und Linksabbieger auf der einen vorhandenen Fahrspur in der Plinganser Straße bis über die Kreuzung Sylvensteinstraße 450 m nach Süden und ca. 100 m in die Tunnelausfahrtsrampe nach Südosten aufgebaut. Eine erhebliche Anzahl Linksabbieger überholt die Warteschlange illegal über die Busspur.“

Frage 4:

„Wie lange ist die Grünzeit für die Linksabbiegespur der Plinganser Straße in Richtung Norden bei einem durchschnittlichen Signalumlauf in der Morgenspitze?“

Antwort:

„Die Grünzeit beträgt im Durchschnitt 15s.“

Frage 5:

„Wie viele Fahrzeuge passieren die Ampel auf der Linksabbiegespur bei einem Umlauf, wenn man den üblichen Näherungswert von 2 Sekunden pro Fahrzeug ansetzt?“

Antwort:

„Es passieren durchschnittlich 7 Linksabbieger die Ampel pro Umlauf. Bei Busanmeldungen wird der Linksabbiegerstau meist komplett abgebaut, da die Lichtsignalanlage meist erst dann auf Rot schaltet, wenn der Bus passiert hat.“

Frage 6:

„Wie lange ist die Warteschlange für die Linksabbiegespur für diese Fahrzeuge, wenn man ca. 5-6 Meter pro wartendem Fahrzeug ansetzt?“

Antwort:

„Die Linksabbieger gehen in der unter Frage 3 ermittelten Staulänge auf. Die Linksabbiegespur selbst beträgt nur ca. 70 m, ist in der Verlängerung nach Süden jedoch eine Busspur, die von zahlreichen Fahrzeugführern zum Überholen des Rückstaus auf der eigentlichen Fahrspur missbraucht wird.“

Frage 7:

„Kommen angesichts der von den Grünzeiten der Ampel maßgeblich bestimmten Kapazität mit einer soweit entfernt eingerichteten zweiten Spur mehr Fahrzeuge über die Ampel am Harras?“

Antwort:

„Es kommen nicht mehr Fahrzeuge über die Ampel Am Harras.“

Frage 8:

„Verbessert sich die Leistungsfähigkeit der Zufahrt zum Harras, wenn die Fahrzeuge in ca. 100 m Entfernung von der Ampel nebeneinander statt hintereinander anstehen?“

Antwort:

„Die Leistungsfähigkeit der Zufahrt zum Harras verbessert sich durch eine zweispurige Aufstellung der Fahrzeuge nicht.“

Frage 9:

„Gibt es dann weniger Stau auf dem südlichen Zulauf zum Harras?“

Antwort:

„Nein, lediglich der „Puffer“ zwischen zu - und abfließendem Verkehr könnte etwas leistungsfähiger werden.“

Abschließend wurde noch folgendes vom Kreisverwaltungsreferat angemerkt:

„Die ermittelten Verkehrszahlen stammen aus dem Zeitbereich 2014 bis Sommer 2015. Tunnelbau Mittlerer Ring Süd-West und Straßenumbau an der Albert-Rosshaupter-Straße

verzerren derzeit die Endausbauprognosen noch erheblich.
Ob die südliche Plinganserstraße anders als bisher geplant umgebaut werden könnte, sollte durch eine Verkehrszählung ermittelt werden, die frühestens nach Fertigstellung der Kreuzung Heckenstaller-/Passauerstraße durchgeführt wird, also ca. im Herbst 2016. Erst dann zeigt sich, wie sich die Verkehrsverteilung der Kfz aus dem Brudermühltunnel kommend tatsächlich einstellen wird, denn ursprünglich waren für die Plinganser Straße nach Öffnung des Linksabbiegens am Harras nur wenige (4-5) Linksabbieger pro Signalumlauf prognostiziert worden. Darauf ist die Bus- und Linksabbiegespur zum Harras ausgelegt.“

Mit freundlichen Grüßen

gez.
i. V.
Charlier
Ltd. Verwaltungsdirektorin