

Sehr geehrte Damen und Herren Gemeinderäte,
Sehr geehrter Herr Dr. Wolf
Sehr geehrter Herr Bagnewski

Am Mittwoch, 4.12. hat uns (3 Vertretern der AG1) die Verwaltung die seit Dienstag 3.12. öffentlich einsehbaren Beratungsunterlagen für die GR Sitzung am 10.12.19 zur Anbindung der Gemeindestraße an den neu zu planenden B10 Knoten vorgestellt und erläutert. Wir erkennen 5 Varianten, eingeschlossen 2 Ringvarianten, ebenso die Bewertungsmatrix, die Ihnen zur Entscheidungsfindung am Dienstag, 10.12.2019 vorgelegt werden wird.

Zusammenfassung:

- Bewertungsmatrix ist u.E. nicht neutral! Sie und die Kriterien dafür sollten nochmals geprüft und angepasst werden (wird im Folgenden erläutert)
- Die AG1 lehnt die Benutzung der Bestandsunterführung Müllerheim als Erschließung der Ringschlussvarianten eindringlich ab!
 - Müllerheim wird dadurch extrem belastet
 - Es besteht keine Ausbaumöglichkeit für die Kreuzung in Müllerheim (Verkehrskollaps zu befürchten)
 - Die Bestandsunterführung kann den zukünftig zu erwartenden Verkehr nicht aufnehmen (zu niedrig, zu eng)
 - Brücke ist generalsanierungsbedürftig
- *Ringschlussvarianten sind im Prinzip vorteilhaft und u.U. erstrebenswert, sofern die Erschließung nur durch eine neu zu bauende Unterführung unter der B 10 (westlich der bisherigen) erfolgt und die Bestandsunterführung geschlossen wird (zum Schutz von Müllerheim)*
- **Erstellungskosten dürfen für den Geltungsbereich der Lösung für die nächsten 50-100 Jahre nicht die entscheidende Rolle spielen.**
- Münchingen braucht die beste Lösung!
- Auf Münchinger/Müllerheimer Gemarkung entsteht (wahrscheinlich) ein großes Gewerbegebiet, das zu erwartende Steuereinkommen kommt der Gesamtstadt zugute!

➔ Deshalb müssen Münchingen und Müllerheim vor den zukünftigen zu erwartenden hohen Verkehrsbelastungen bestmöglich geschützt werden!

➔ Wir empfehlen dringend eine Vertagung der Abstimmung, um die 5 Varianten nochmals ausführlich und ohne Zeitdruck zu betrachten und gegeneinander abzuwägen!

Im Folgenden erläutern wir unsere Position.

Leider konnten wir nicht die Verkehrszahlen aus dem Gutachten, die als Basis für die Berechnungen des Verkehrsmodells herangezogen worden waren, einsehen, so dass wir nur die gerundeten Ergebnisse in der Matrix nur zur Kenntnis nehmen konnten. Dies bedauern wir umso mehr, als vor einem Jahr die damaligen Verkehrsberechnungen noch öffentlich in der entsprechenden Beratungsvorlage einsehbar waren.

Die Begründung der Verwaltung: Im Ältestenrat sei das Prüfen und Abwägen der Zahlen und des Verkehrsmodells als die alleinige Aufgabe des Gemeinderats beschlossen worden.

Dies irritiert uns. Unser ausdrückliches Befremden über diese von uns nicht nachvollziehbare Haltung haben wir zum Ausdruck gebracht.

Dasselbe gilt auch für die Vorenthaltung der Zusammensetzung der „überschlägigen Kostenschätzung“, die wir vor einem Jahr ausdrücklich als Basis für eine Entscheidung gefordert hatten, um eine GR Entscheidung nachvollziehbar und transparent werden zu lassen.

Unsere Zusammenfassung im Einzelnen:

- Punkt 2.3 RP Verkehrsgutachten
 - Ergebnis liegt nicht vor
 - Wann kommt es?
 - Wie beeinflusst das Ergebnis Ihre Entscheidung?

Bewertungsmatrix ist u.E. nicht neutral!

Es fehlen uns die konkreten Eckdaten (s.o.) aus dem Verkehrsmodell, die die Bewertung in der Matrix für uns nachvollziehbar machen

Kriterien mit verkehrlichen Wirkungen

- Unverträglichkeit im Straßennetz:
 - Das Verkehrsaufkommen in der Kornwestheimer Str. wird sich generell erhöhen, wegen der Neuansiedlung von Gewerbe, **aber NICHT bedingt durch die Varianten Nord-Ost 1 und Nord-Ost 2**, wie beschrieben
- Unverträglichkeit im Straßennetz
 - **Vorteil Nord-Ost 1+2 Varianten**
Schleichverkehr durch Wohngebiet (Ziel-/Quellverkehr Vergleich heute) wird verhindert => keine Einbahnstraßenregelung notwendig
➔ muss also in Matrix mit + (kein 0) bewertet werden
- Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte
 - **Vorteil der Ringschlussvarianten:**
Verkehr wird (auch im Störfall) auf zwei Äste verteilt

Kriterien mit weiterführenden Aspekten

- Realisierungsaufwand
 - neue Nordstraße + Ertüchtigung der Müllerheimunterführung sind für beide Ringvarianten notwendig
 - Müllerheimunterführung ist zu niedrig und zu schmal, um den zukünftigen Verkehr aufzunehmen. => ist eine Ertüchtigung überhaupt möglich? => Muss recherchiert werden
 - Laut RP ist wohl auch eine Generalsanierung (zu hohe Belastung von oben) notwendig
 - Möglicherweise sind die Kosten kurzfristig geringer, als Nord-Ost 1 Variante, jedoch sind weitere Sanierungen erwartbar und die Unterhaltskosten langfristig deshalb auch teuer

- Herr Bagnewski hat angedeutet, mit dem RP die Möglichkeit zu prüfen, die Bestands-Unterführung über kurz oder lang aufzugeben und dann im Gegenzug eine Beteiligung des Bundes an neuer (einziger) Unterführung auszuhandeln. (=> Einsparung der 25% Beteiligung der Kommune an Sanierungskosten laut Straßenkreuzungsgesetz)
- Schadstoffemission
 - Die Aussage: „Geringste Fahrkilometer“ sei bei Ringschluss 1 zu sehen, ist nicht nachvollziehbar (siehe Bild Seite 12 – längste Strecke) ohne genaue Verkehrsangaben
 - Nord-Ost 1 und Nord-Ost 2 sind in Matrix unterschiedlich bewertet => nicht nachvollziehbar
- Lärmwirkung
 - Zitat: „eine positive Wirkung erzielt die Variante Nord-Ost 1“ => deshalb sollte dies in der Matrix mit einem „+“ bewertet sein (nicht 0)
 - Alle anderen Varianten belasten Müllerheim stark => also in der Matrix ein „-“ Punkt

Vergleich der Varianten nach den Kriterien	Nullvariante	Süd-West Einseitiger Anschluss von Süden	Nord-Ost 1 Einseitiger Anschluss von Norden+ Unterführung	Nord-Ost 2 Einseitiger Anschluss von Norden	Ringschluss 1 Beidseitiger Anschluss	Ringschluss 2 Beidseitiger Anschluss mit Einbahnregel. Kornwesth. Str.
Verkehrsablauf und -sicherheit (Autobahn – Bundesstraße)	-	+	+	+	+	+
Redundanz im Straßennetz (Ausweichstrecke im Störfall)	0	0	0	0	+	+
Unverträglichkeiten im Straßennetz (ungewünschte Verdrängungen)	0	-	0 +	-	-	0
Bündelungswirkung (Bundesstraße + Anschluss)	++	0	+	+	+	+
Leistungsfähigkeit Knotenpunkte	=	+	-	--	+	+
Erreichbarkeit (Gewerbegebiet München)	0	-	-	-	0	-
Realisierungsaufwand (Brückenbauwerke, Straßennetz)	0	-	--	-	-	-
Flächenbedarf (Anschlussstelle + Straßennetz)	0	-	-	-	--	--
Schadstoffemissionen	0	0	0 +	+	+	+
Lärmwirkungen	0	0	0 +	0	0	0
Gesamtbewertung	0	2-	0 +	2-	+	+

Mit freundlichen Grüßen

Ursula Schill
Für die AG1