

**NIEDERSCHRIFT
ÜBER DIE
ÖFFENTLICHE SITZUNG DES TECHNISCHEN AUSSCHUSSES
VOM DIENSTAG, DEN 10.10.95**

Sämtliche Ausschußmitglieder waren ordnungsgemäß geladen.

Anwesend waren: Stellvertretender Bgm. Geislinger für Stadtrat Dr. Platzer (bis 20.35 Uhr), Stadträtin Ackstaller, und die Stadträte Bergmeister, Freundl (für Spötzl), Mühlfenzl (ab 20.00 Uhr), Ostermaier, Riedl (für Kolbersberger), Schechner (für Ried), Schuder.


3 Bürgermeisterin Anhalt nahm als Zuhörerin an der Sitzung teil.

Stadtbaumeister Wiedeck nahm beratend an der Sitzung teil.

Sitzungsleiter: W. Brilmayer
Schriftführer : Deierling

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

Lfd.-Nr. 1723

 Errichtung einer Kiesgrube auf den Grundstücken FINr. 1029, 1030, 1031, 1032, 1086, 1078, Gmkg. Oberndorf, Nähe Traxl

öffentlich

Mit Schreiben vom 18.09.1995 erläuterte Herr Moritz, daß die dringend erforderlichen Gebäude für die Landwirtschaft nur dann finanziert werden können, wenn die Grundstücke FINr. 1029 bis 1032, 1078 und 1086, Gmkg. Oberndorf ausgekieset werden können.

Zum Ausgleich des Eingriffs in die Landschaft wäre er bereit, ein ca. 1500 qm großes Grundstück für natur- und landschaftspflegerische Zwecke zur Verfügung zu stellen.

Dem Technischen Ausschuß wurde erläutert, daß die zur Auskiesung vorgesehenen Grundstücke auf einer Anhöhe südlich von Traxl liegen. Das Vorhaben ist nicht privilegiert. Es widerspricht auch dem künftigen Flächennutzungsplan und würde das Landschaftsbild beeinträchtigen. Die Flächen sind nicht im Kiesabbaurahmenplan enthalten.

Die Erschließung über den öffentlichen Feld- und Waldweg Nr. 91 ist auf Grund des Ausbaustandes und der zur Verfügung stehenden Breite nicht möglich. Auch die Gemeindeverbindungsstraße Traxl-Baumberg ist für den zu erwartenden Schwerlastverkehr ungeeignet. Zudem ist mit einer erheblichen Zunahme des Schwerlastverkehrs im Bereich der Ortschaft Traxl zu rechnen, deren Ortsdurchfahrt sehr eng ist. Mit erheblichen Verkehrsstörungen und auch Gefährdungen muß gerechnet werden.

Der geplante Eingriff würde das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen. Die angebotene Ausgleichsfläche von ca. 1500 qm könnte den erheblichen Eingriff nicht ausgleichen.

Bei der eingehenden Beratung erkannte der Technische Ausschuß die von Herrn Moritz geschilderten Probleme durchaus an, war aber einhellig der Auffassung, daß die geplante Maßnahme auf Grund der starken Eingriffe und der ungesicherten Erschließung keine gangbare Möglichkeit darstellen, die Probleme in der Landwirtschaft zu beheben.

Einstimmig mit 9 : 0 Stimmen beschloß der Technische Ausschuß den Antrag abzulehnen.

Lfd.-Nr. 1724

■■■■■■■■■■
Errichtung eines Rinder- und Pferdestalles mit Heuberge auf dem Grundstück FINr. 2540/2, Gmkg. Oberndorf, in Mailing

öffentlich

Der Ferienausschuß lehnte am 17. August 1995, Lfd.-Nr. 788, den Bauantrag zur Errichtung eines Rinderstalles auf dem Grundstück FINr. 2305 Gmkg. Oberndorf bei Neuhausen wegen nicht gesicherter Erschließung ab. Der Bauantrag wurde zwischenzeitlich dem Landratsamt Ebersberg vorgelegt. Eine Entscheidung über den Bauantrag ist bisher nicht ergangen.

Mit Schreiben vom 22. August 1995 teilte Herr Huber mit, daß er parallel zum oben genannten Bauantrag einen weiteren Bauantrag für ein landwirtschaftliches Gebäude in Mailing einreichen werde. Er bestehe jedoch nur auf der Genehmigung von einem der beiden Eingabepäne. Der von Herrn Huber angekündigte Bauantrag wurde am 02. Oktober 1995 bei der Stadt eingereicht. Dabei handelt es sich um einen Rinder- und Pferdestall mit Heubergehalle in der Größe von 36 x 12 Metern. Die Traufhöhe beträgt 5,30 Meter, die Firsthöhe 8,20 Meter.

Stadtbaumeister Wiedeck verwies zur Frage der Privilegierung auf das Schreiben des Amtes für Landwirtschaft und Ernährung vom 17. August 1995, in dem erläutert wird, daß für die Entscheidung über die Privilegierung der Maßnahme das Landratsamt zuständig ist. Im Hinblick auf die bereits beim ursprünglichen Bauvorhaben zur Errichtung eines landwirtschaftlichen Anwesens auf diesem Grundstück, Bauantrag Nr. 330/1987, aufgetretenen Probleme zur Feststellung der Privilegierung, ist eine Prüfung durch die Stadt nicht möglich und auch nicht gefordert. Unter der Voraussetzung, daß die Privilegierung durch das Landratsamt Ebersberg festgestellt wird, sollte dem Bauvorhaben grundsätzlich zugestimmt werden. Aufgrund der Außenbereichslage sowie die Größe des Grundstückes müßte jedoch der Baukörper zumindest auf die Maße des ursprünglichen Bauantrages aus dem Jahre 1987 zurückgenommen werden (24 m x 10,50 m).

Stadtrat Schechner verwies auf das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtes München vom 26.01.1994, wonach die Privilegierung für das damalige Vorhaben versagt wurde. Er stellte den Geschäftsordnungsantrag, darüber zu beschließen, ob das Urteil des Verwaltungsgerichtes vom 26.01.1994 durch den Technischen Ausschuß anerkannt werde.

Bürgermeister Brilmayer lehnte die Abstimmung über diesen Geschäftsordnungsantrag ab, da dieser nicht zulässig sei. Er erläuterte, daß sich das Urteil des Gerichts auf einen Bauantrag bezog, der sowohl ein Wohnhaus als auch eine Stallung beinhaltete. Nunmehr ist nur die Errichtung eines Stallgebäudes vorgesehen. Somit ist nicht auszuschließen, daß das Landratsamt eine Privilegierung des neuen Bauvorhabens bestätigt.

Stadtrat Ostermaier verwies auf den wohl zu geringen Abstand der Güllegrube zum östlichen Nachbarn.

Nach längerer eingehender Beratung beschloß der Technische Ausschuß mit 8 : 1 Stimmen dem Bauvorhaben unter der Voraussetzung zuzustimmen, daß

- a) das Landratsamt die Privilegierung bestätigt und
- b) die Größe des Gebäudes zumindest auf die ursprünglich vorgesehenen Maße von 24 x 10 Metern zurückgenommen wird, um eine Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes zu vermeiden.

Lfd.-Nr. 1725

██████████
Tektur im Bereich der Nordfassade auf dem Grundstück FINr. 934/2, Gmkg. Ebersberg, Abt-Williram-Str. 36

öffentlich

Abweichend vom genehmigten Bauantrag wurde der Anbau nach Osten erweitert. Stadtbaumeister Wiedeck schlug vor, dem Tekturplan zuzustimmen, da die Änderung keine wesentlichen Auswirkungen zeige.

Stadträtin Ackstaller wies darauf hin, daß die Errichtung eines Schwarzbaus mit nachträglicher Sanktionierung sicherlich der falsche Weg sei und insbesondere im Hinblick auf die unmittelbare Nachbarschaft zum empfindlichen Landschaftsschutzgebiet gerügt werden sollte.

Der Technische Ausschuß schloß sich der Meinung von Stadträtin Ackstaller an.

Nachdem aber von der Erweiterung keine negativen Auswirkungen auf das Landschaftsbild ausgehen, beschloß der Technische Ausschuß einstimmig mit 9 : 0 Stimmen dem Tekturplan zuzustimmen.

Lfd.-Nr. 1726

██████████
Ausführungsänderungen zur genehmigten Planung auf dem Grundstück FINr. 52/2, Gmkg. Ebersberg, Heinrich-Vogl-Str. 13
hier: Tektur

öffentlich

Abweichend vom Eingabeplan wurden an der Nordseite Änderungen an den Fenstern vorgenommen und an der Ostseite ein kleiner Balkon errichtet. Außerdem hat bereits das Landratsamt im Zusammenhang mit der Genehmigung die geplante Dachgaube bis zur Dachtraufe verlängert. Nunmehr wurde vom Bauherrn auch der auf der gleichen Fassadenseite gelegene Balkon um ein weiteres Feld nach Westen verlängert, so daß entlang der gesamten Südseite ein durchgehender Balkon entstand.

Stadtbaumeister Wiedeck war der Ansicht, daß dadurch die ursprüngliche Planung erheblich verändert und damit eine deutliche Verschlechterung eingetreten ist. Er empfahl deshalb, der Verlängerung des Balkons nicht zuzustimmen.

Auf Anfrage von Stadtrat Riedl schloß Bürgermeister Brilmayer nicht aus, daß eine andere Gestaltung des gesamten Balkons zu einem Kompromiß führen könnte.

Stadträtin Ackstaller bemängelte die vom Landratsamt ohne Einschaltung der Stadt vorgenommenen deutlichen Änderungen.

Einstimmig mit 8 : 0 Stimmen beschloß der Technische Ausschuß den Tekturplan hinsichtlich der Erweiterung des Südbalkons nicht zuzustimmen, da sich somit das Gebäude insgesamt nicht mehr einfügt. Außerdem wird damit das Straßenbild deutlich verschlechtert.

Stadtrat Freundl war während der Beschlußfassung vorübergehend abwesend.

Ab dem nächsten Tagesordnungspunkt war Stadtrat Mühlfenzl anwesend.

Lfd.-Nr. 1727

Vollzug des Bayer. Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG);
Kostenausgleich nach Art. 49 BayStrWG für die Gemeindeverbindungsstraße Ebersberg - Anzing durch den Staatswald;
hier: Schreiben vom Forstamt Ebersberg, 21.08.95

öffentlich

Mit Schreiben vom 21. August 1995 informiert das Bayerische Forstamt Ebersberg über eine Grundsatzentscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes, wonach für Gemeindeverbindungsstraßen durch einen ausmärkischen Staatsforst ein Kostenausgleich gem. Art. 49 BayStrWG von den anliegenden Gemeinden zu leisten ist. Nach Ansicht des Forstamtes trifft diese Entscheidung auf die Straße zwischen Ebersberg und Anzing zu. Das Forstamt beabsichtigt daher die Kosten für die Wegeinstandhaltung der Stadt Ebersberg sowie auch der Gemeinde Anzing je zur Hälfte in Rechnung zu stellen.

Das Forstamt bittet um Mitteilung, ob mit dieser Kostenaufteilung Einverständnis besteht.

Auf Anfrage hat das Landratsamt Ebersberg mit Schreiben vom 14.09.1995 die Forderung des Forstamtes geprüft und dabei festgestellt, daß die vom Forstamt vertretene Auffassung nicht zutrifft.

Das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes bezieht sich ausdrücklich auf den Kommentar Zeitler wonach davon auszugehen ist, daß eine Kostentragungspflicht dann einsetzt, wenn das Verkehrsbedürfnis der Gemeinden zusammengenommen das des Baulastträgers überwiegt. Nach Ansicht des Kommentators wird ein überwiegendes Verkehrsbedürfnis gefordert, was mindestens 66 2/3 % entsprechen würde.

Die Straße zwischen Ebersberg und Anzing dient aber, wenn überhaupt, dann nur zu einem äußerst geringen Anteil der Verbindung zwischen den Gemeinden. Somit scheidet ein Kostenersatz aus.

Einstimmig mit 10 : 0 Stimmen beschloß der Technische Ausschuß die Kostentragungspflicht abzulehnen.

Während der Beratungen zum nachstehenden Tagesordnungspunkt erschien Stadtrat Dr. Platzer.

Lfd.-Nr. 1728

PRO-BAHN;
Vorstellung des Konzepts für die Bahnstrecke Ebersberg - Wasserburg

öffentlich

Bürgermeister Brilmayer begrüßte hierzu die Vertreter des gemeinnützigen Fahrgastverbandes PRO-BAHN e.V., Herrn Berndt Meerstein, Herrn Keßler und Herrn Kauderer.

Bürgermeister Brilmayer erinnerte an die Behandlung dieses Themas zuletzt in der Sitzung des Technischen Ausschusses am 20.06.1995 Lfd.-Nr. 1653.

Ziel der heutigen TA-Sitzung sei in erster Linie die Vorstellung des Konzepts von PRO-BAHN für die Strecke Ebersberg-Wasserburg und die damit verbundenen Veränderungen im Bereich des Gebiets der Stadt Ebersberg einschließlich der zu erwartenden Aufwendungen.

Herr Meerstein erläuterte eingangs das ab 01.01.1996 geltende neue Recht. Danach bestellt der Freistaat Bayern die Schiene als Bahnleistung, die derzeit nur von der DB angeboten wird. In Zukunft ist jedoch nicht auszuschließen, daß auch andere Anbieter den Markt beleben.

Weiter erinnerte er an die Aussagen des Bayerischen Wirtschaftsministers, Herrn Wiesheu, wonach ein bayernweiter integraler Taktverkehr das erklärte Ziel sei. Streckenstilllegungen sind nicht mehr Gegenstand dieses Konzepts.

Somit besteht die Chance, den ÖPNV zu regionalisieren und auch zu privatisieren.

Die Landkreise Rosenheim und Ebersberg sowie die betroffenen Anliegergemeinden haben sich in der Vergangenheit für einen Erhalt und eine Stärkung der Schienenverbindung ausgesprochen. Dazu wurde eine Arbeitsgruppe beim Landratsamt Rosenheim gegründet, in der sowohl der Landkreis Ebersberg als auch die Gemeinden Wasserburg a. Inn, Edling, Pfaffing, Albaching, Steinhöring und Ebersberg vertreten sind. Die „PRO-BAHN Verlag und Reisen GmbH“ wurde dabei beauftragt, Vorschläge für eine Attraktivitätssteigerung dieser Bahnstrecke zu erarbeiten. Mit der rechtzeitigen Vorlage eines von allen Beteiligten getragenen Konzepts besteht eine große Chance, die dafür zur Verfügung stehenden Geldmittel für diese Bahnstrecke zu erwirken.

Der für den Vorlaufbetrieb vorgesehene Zweistundentakt sieht folgenden Fahrplan vor.

Wasserburg Bf ab		06.17	08.04	20.04
Ebersberg an		06.41	08.28	20.28
Ebersberg ab		06.42	08.31	20.31
Grafring Bf an		06.51	08.40	20.40
Grafring Bf ab		06.55	08.44	20.44
München/Ost an		07.12	08.59	20.59
			weiter alle 2 Stunden bis	
München/Ost ab		06.59	08.59	20.59
Grafring Bf an		07.13	09.13	21.13
Grafring Bf ab		07.22	09.18	21.18
Ebersberg an		07.31	09.27	21.27
Ebersberg ab		07.32	09.28	21.28
Wasserburg Bf an		07.57	09.53	21.53

Voraussetzung für die Einführung des Zweistundentakts ist der viergleisige Ausbau zwischen Zorneding und Grafring-Bahnhof.

Nach diesem Ausbau steht für Ebersberg eine zusätzliche Zugverbindung zur S-Bahn nach München Ost zur Verfügung.

Durch den Ausbau der Strecke wird sich der P+R-Verkehr sowie auch die Anzahl der Busbewegungen reduzieren.

Auf Anfrage erläuterten die Vertreter von PRO-BAHN die Änderungen der Schienenübergänge im Bereich Ebersberg und Oberndorf (siehe Anlage 1-4 dieses Protokolls).

Stadtrat Ostermaier wies darauf hin, daß die Schließung der Bahnübergänge für die Landwirtschaft, insbesondere in der Erntezeit, zu einem erheblichen Mehraufwand an Zeit und gefahrenen Kilometern führen wird. Somit könne nicht davon ausgegangen werden, daß in der übrigen Zeit schwach genützte Bahnübergänge ohne weiteres geschlossen werden können.

Die bei der anschließenden Beratung aufgeworfenen Fragen beantwortete Herr Meerstein wie folgt:

Wer sollte die Auflassung der Bahnübergänge forcieren? Die Stadt sollte zusammen mit den Betroffenen die Problematik besprechen.

Bürgermeister Brilmayer sprach sich dafür aus, diese Angelegenheit im Herbst durch den Technischen Ausschuß nochmals eingehend zu beraten und mit den betroffenen Landwirten zu besprechen.

b) Kosten des automatischen Sicherungsmaßnahmen:

Die technische Sicherung nach dem System der DB wird Kosten in Höhe von 400.000 DM bis 500.000 DM verursachen.

Derzeit ist ein neues System in Erprobung, das hinsichtlich der Sicherheit den gleichen Standard aufweist, aber nur ca. 300.000 DM Kosten verursachen wird. Die Stadt muß sich dabei zu einem Drittel an der Finanzierung beteiligen, wobei dieses Drittel nach FAG förderungsfähig ist, so daß je nach Fördersatz nur etwa 40.000 DM auf die Stadt zukommen werden.

Herr Meerstein wies deutlich darauf hin, daß jeder nicht gesicherte Bahnübergang neben der Verminderung der Streckengeschwindigkeit auch zu einer erhöhten Lärmbelastigung, insbesondere durch das Pfeifsignal, führen wird.

c) Wer trägt das Defizit des Zugbetriebs?

Herr Meerstein erläuterte, daß die Gemeinden ein eventuelles Defizit aus dem Betrieb der Strecke nicht übernehmen müssen.

Auf die Frage, ob der Aufwand von 7,5 Millionen DM zur Verkürzung der Fahrzeit um nur ca. 7 Minuten nicht zu hoch sei, erläuterte Hr. Meerstein, daß diese Reduzierung nötig sei, um den Anforderungen des integralen Taktverkehrs gerecht zu werden. Nur so könne der 2 Std.-Takt eingehalten werden.

Ist die Integration in den MVV bzw. die Angleichung der Preisgestaltung an den MVV möglich?

Nach Auskunft von Hr. Meerstein ist die zeitliche Integration bereits gegeben. Die tarifliche Integration wird angestrebt.

Ist eine Finanzierung des Bahnbetriebs auch dann vorstellbar, wenn die in der Untersuchung angenommenen Fahrgastzahlen nicht erreicht werden?

Hr. Meerstein wies darauf hin, daß die in der Untersuchung angenommene geringste Auslastung sehr niedrig angesetzt wurde. Eine Unterschreitung ist nicht zu erwarten.

Nach Abschluß der Beratungen begrüßte Technische Ausschuß den Erhalt der Bahnstrecke Ebersberg-Wasserburg einhellig. Es bestand Einigkeit, daß im Herbst in die näheren Beratungen, insbesondere die Auflassung von Bahnübergängen, eingetreten wird.

Im Mai 1995 wurde der Maßnahmenkatalog zur Attraktivitätssteigerung der Bahnstrecke Wasserburg-Ebersberg fertiggestellt. Neben der Beschreibung der Aufgabenstellung und der Definition des Untersuchungsraumes enthält diese Untersuchung

- a) die Stukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze, Zahlen zum Schüler-, Ausflugs- und Berufsverkehr, Fahrgastaufkommen im ÖPNV)
- b) Status- Quo-Analyse (ÖPNV-SPNV Liniennetz, Bedienungsstandard Bahn und Bus, bahnrelevantes Straßennetz, Verkehrsmengen sowie Folgerungen für den ÖV)

- c) Vorschlag für ein Betriebskonzept (Fahrplankonzept, Vorlaufbetrieb, Stadtexpress Wasserburg-München/Ost, Buszubringerverkehr Vorlaufbetrieb, Endausbau mit Stadtexpreß sowie Angaben zum Stadtbusverkehr in Wasserburg)
- d) Infrastrukturmaßnahmen (technische Sicherung, Beseitigung von Bahnübergängen, Haltepunkte, Oberbaumaßnahmen sowie ein Brückenbaukonzept für Wasserburg)
- e) Marketing und Prognose (Vorschläge zu Marketing und Prognosezahlen der Auslastung)
- f) Vorschläge zum weiteren Vorgehen
- g) Im Anhang finden sich Fahrgastzählungen in den RVO-Bussen, Bericht zur Bevölkerungsbefragung, Fahrplanvorschläge, Abschätzung des Investitionsbedarfs sowie Maßnahmen an Bahnübergängen.

Herr Meerstein wies auf die Wünsche der künftigen Kunden hin, die eine möglichst schnelle und direkte Anbindung wünschen. Zu dem muß das Verkehrsmittel genügend oft verkehren.

Im Hinblick auf die prognostizierte Erhöhung des Individualverkehrs und die damit zu erwartende Verstopfung der Straßen kann nur die Schiene mit dem Individualverkehr konkurrieren. Die Busse werden durch die zunehmende Überlastung der Straße unattraktiver. Außerdem ist die Busfahrt im Verhältnis zur Bahnfahrt wesentlich unbequemer. Somit wird der Busverkehr künftig nur Zubringerdienste zur Schiene leisten.

Ziel muß es daher sein, die Strecke Wasserburg-München/Ost zu bedienen. Voraussetzung hierzu ist die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zwischen Wasserburg und Ebersberg auf mindestens 80 km/h, besser 100 km/h. 120 km/h wird sicherlich nicht erreicht werden können.

Notwendig hierzu ist die Schließung bzw. automatische Sicherung von Bahnübergängen und die Verschiebung der Schaltkontakte für die automatischen Sicherungen.

Daneben sind auch Kurvenbegradigungen, Unterbauverbesserungen, Modernisierung von Gleisen und Signalanlagen sowie neuere Fahrzeuge nötig. Die Kosten für diese Maßnahmen zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 80 km/h werden auf 7.221.000,- DM geschätzt. Darin ist auch die Reaktivierung der Bahnstrecke nach Wasserburg Stadt mit einem Kostenaufwand von 1,6 Millionen DM enthalten. Diese Reaktivierung ist für die Auslastung der gesamten Strecke von enormer Bedeutung. Hierzu teilte Herr Meerstein mit, daß die Stadt Wasserburg den Kauf dieser Strecke beabsichtige.

Die Auslastung der Strecke wird in „Reisenden-Kilometer pro Kilometer Bahnlänge“ (Rkm/km BL) gerechnet.

Der jetzige Basiswert beträgt hierfür 350 Rkm/km BL und stellt einen äußerst schlechten Wert dar. Die ursprüngliche Auslastung der Strecke Reitmehring-Wasserburg Stadt lag mit 1000 Rkm/km BL ziemlich hoch.

Das künftige Fahrgastaufkommen ohne die Bahnstrecke nach Wasserburg Stadt wird minimal mit 501 maximal mit 665 Rkm/km BL veranschlagt. Ein deutlicher Anstieg wird erst mit der Weiterführung der Strecke nach Wasserburg Stadt auf 1066 bis maximal 1643 Reisenden Kilometer je Kilometer Bahnlänge zu erwarten sein. Weitere Sondermaßnahmen in Wasserburg, wie die vorgeschlagene Fußgängerbrücke über den Inn zu den dortigen Schulen würde einen weiteren Sprung auf minimal 1166 bis maximal 1843 Rkm/km BL nach sich ziehen.

Die Hinzunahme des Streckenabschnitts Reitmehring-Wasserburg läßt mit 1066 Rkm/km BL ein sicheres Wirtschaften zu. Auch die Maximalerwartung von 1643 Rkm/km BL wurde nicht von überhöhten Faktoren bestimmt. Die Sicherheit ist in diesem Fall gegeben, weil vor allem Gegenströme zur Hauptrichtung und teils abseits der Hauptverkehrszeit vorhanden sind wie z. B. Schüler und Touristen in Richtung Osten.

Durch die bereits oben erwähnte Errichtung einer Brücke und die damit verbundene Erhöhung auf maximal 1843 Rkm/km BL liegt die Bahnstrecke Ebersberg-Wasserburg durchaus im Bereich der ausbauwürdigen Strecken.

Für den Vorlaufbetrieb wird vom Einsatz eines Triebwagens (VT 628) und einer Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 80 km/h ausgegangen. In dieser ersten Stufe ist weder die Anbindung von Wasserburg Stadt, noch die Durchbindung von Zügen bis München/Ost vorgesehen. Bereits bei diesem Vorlaufbetrieb läßt sich ein Angebot entwickeln, daß im Vergleich zum gegenwärtigen Zustand eine deutliche Attraktivitätssteigerung darstellt.

Der S-Bahn-Fahrplan gestattet bereits heute einen zweistündlichen Anschluß an die Regionalexpresszüge (RE) in Grafing-Bahnhof. Während der Zeiten des Berufsverkehrs scheitert diese Anbindung an der Gleisbelegung im Bahnhof Ebersberg, da beide Bahnsteiggleise durch S-Bahnen belegt sind. Durch eine veränderte Umlaufplanung und den Entfall von schwach genützten Bereitsstellungsfahrten im Abschnitt Ebersberg-Grafing-Bahnhof läßt sich jedoch auch im Bahnhof Ebersberg ein Gleis für durchgehende Züge freihalten.

Zwischen Ebersberg und Grafing-Bahnhof sind beim Einsatz nur eines Fahrzeugs (VT 628/928) Kapazitätsengpässe zu erwarten. Aus diesem Grund ist ein Halt der Züge aus Wasserburg in Grafing Stadt zumindest in den Zeiten des Berufsverkehrs nicht möglich, der Einsatz eines weiteren Fahrzeuges für die Hauptzeit muß daher vorgesehen werden.

Lfd.-Nr. 1729

geplante Verlegung des bisherigen Standortes

öffentlich

Die Angelegenheit wurde zuletzt in der Sitzung des Technischen Ausschusses am 27.06.1995, Lfd.Nr. 1671 behandelt.

Zwischenzeitlich wurde die Stellungnahme des Planungsverbandes Äußerer Wirtschaftsraum München eingeholt, der die Standortvorschläge der Firma ALDI in der Nähe des Sägewerks Schuder sowie in der Nähe der Kläranlage aus städtebaulichen, landschaftlichen und verkehrlichen Gründen eindeutig ablehnte.

Ein Standort westlich des Kreiskrankenhauses erscheint nach Ansicht des PV trotz gewisser Bedenken noch grundsätzlich geeignet zu sein. Wenn auch für die weiter entfernten Wohngebiete auch dieser Standort eine Randlage darstellt, so ist er für die neuen Wohngebiete im Westen der Stadt fußläufig erreichbar. Die Benutzung der Pkws ist daher nicht zwingende Voraussetzung für die Erreichbarkeit.

Allerdings ist der PV der Ansicht, daß die von ALDI genannte Grundstücksfläche von 8.000 qm auch an dieser Stelle nicht vertretbar ist. Die Anlage von ca. 140 Parkplätzen erscheint im Vergleich zum bisherigen Bestand ebenfalls unangemessen. Außerdem besteht die Gefahr, daß auf Grund der günstigen Bedingungen andere Läden im Umfeld von ALDI entstehen werden.

Der PV empfiehlt, die Kräftigung der Einzelhandelsstruktur Ebersbergs in den Mittelpunkt der Überlegungen zu stellen und empfiehlt daher einen Standort anstelle des jetzigen Autohauses an der Dr.-Wintrich-Straße.

Dieser Standort sei auf Grund der landschaftlichen Besonderheiten nur für eine niedrige Bebauung geeignet und käme so den Wünschen der Firma ALDI entgegen. Auch liege er noch im Bereich der Stadt und sei im weiteren Ausstrahlungsbereich S-Bahnhof/Dr.-Wintrich-Straße relativ zentral gelegen.

Die gesuchte Flächengröße von 8.000 qm wäre allerdings auch hier nicht möglich, sei aber auch insgesamt nicht erwünscht.

Bürgermeister Brilmayer berichtete von den Gesprächen mit den Gemeinden Bernau, Mühldorf und Trostberg mit folgendem Ergebnis:

- a) Bernau:
Entgegen der Ansicht der Geschäftsleute wurde der Laden einige Kilometer außerhalb von Bernau an der Autobahnausfahrt Felden errichtet. Der Standort habe sich zwischenzeitlich sehr gut bewährt. Nachteilige Auswirkungen auf die Geschäfte in der Innenstadt wurden nicht festgestellt.
- b) Mühldorf, 1. Bürgermeister Knobloch:
In Mühldorf bestehen 2 ALDI-Läden in peripherer Lage. Die Geschäftswelt wandte sich zunächst gegen diese Aussiedlung. Zwischenzeitlich hat sich gezeigt, daß keinerlei Nachwirkungen für die Geschäfte im Zentrum zu verzeichnen waren.
- c) Trostberg:
Dieser Ort ist von der Größe her mit Ebersberg vergleichbar. In den letzten Jahren haben sich mehrere Großmärkte an den verschiedenen Stadträndern von Trostberg angesiedelt. Gegen die Verlagerung von ALDI aus der Innenstadt an das Stadtzentrum wurden keine Einwendungen vorgebracht.

Zwischenzeitlich sind am südlichen Ortsausgang ein Krone und ein Norma-Markt entstanden. Von diesen beiden Großmärkten seien keine gravierenden Nachteile für die bestehenden Geschäfte der Innenstadt ausgegangen. Es wurde bestätigt, daß die Aussiedlung vom ALDI keinerlei negativen Folgen hatte, vielmehr ergaben sich Vorteile hinsichtlich der Verkehrsabwicklung sowie der Reduzierung des Kaufkraftabschlusses.

Zur Klärung der Fragen wurde von Herrn Professor Dr. Ulrich Pitrusky ein Wirtschaftsgutachten erstellt.

Bürgermeister Brilmayer berichtete über die sonstigen möglichen Standorte

- a) entlang der Dr.-Wintrich-Straße (Weber Grundstücke)
- b) Bereich des Bebauungsplans Innenstadt (Otter/Wamsler)
- c) städtisches Grundstück an der Baldestraße (ehemaliges Gesellenheim).

Ein Standort entlang der Dr.-Wintrich-Straße (Weber-Grundstücke) scheiterte an der Größe sowie an der Verfügbarkeit der Flächen, der Standort im Bebauungsplan Innenstadt wurde von ALDI insbesondere wegen der fehlenden oberirdischen Parkplätze abgelehnt. Das städtische Grundstück an der Baldestraße wäre für eine Wohnbebauung besser geeignet.

Stadtrat Dr. Platzer sprach sich dafür aus, den richtigen Standort auch von der Wertigkeit der Grundstücke abhängig zu machen. Aus diesem Grund sollte insbesondere ein Standort im Bereich des jetzigen ALDI-Lagers im Gewerbepark an der Anzinger Straße eingehend geprüft werden.

Er verwies darauf, daß ALDI bereits derzeit nur zum geringen Teil zu Fuß oder mit dem Rad aufgesucht wird. Aus diesem Grund sei eine Verlagerung an die Peripherie und somit auch in den Gewerbepark problemlos. Außerdem ist im Bereich des Gewerbeparks die Flächenversiegelung relativ hoch, so daß eine zusätzliche Versiegelung von Flächen kaum mehr stattfinden wird.

Stadtrat Mühlfenzl wies darauf hin, daß ALDI nur wenig Arbeitsplätze bietet und somit auch aus diesem Grund eine Verlagerung in den Gewerbepark möglich sei.

Stadtrat Riedl sprach sich gegen einen Standort im Gewerbepark aus, da dies dem Einzelhandel der Innenstadt noch mehr schade. Außerdem machte er auf die zusätzliche Belastung der St 2080 aufmerksam, die bereits jetzt kaum mehr erträglich sei.

Stadträtin Ackstaller und Stadtrat Bergmeister wiesen darauf hin, daß dieser Standort nicht mehr fußläufig erreicht werden kann.

3. Bürgermeisterin Anhalt gab zu bedenken, daß auch soziale Aspekte berücksichtigt werden müssen. Aus diesem Grund muß darauf geachtet werden, daß ALDI fußläufig erreichbar bleibt, um auch Geringverdienern oder Familien ohne Pkw die Möglichkeit zu geben, den täglichen Einkauf zu tätigen.

Stadtrat Mühlfenzl schlug vor, mit ALDI über einen Buszubringerbetrieb, der später ggf. in ein Stadtbussystem integriert werden könnte, Gespräche aufzunehmen.

Bürgermeister Brilmayer war der Ansicht, daß ein Standort im Gewerbepark zu einem Kaufkraftabfluß nach Grafing führen werde, da der Norden von Ebersberg insbesondere aus dem Bereich südlich der Bahn auf Grund der hohen Verkehrsbelastung auch mit dem Auto nur schwer erreichbar ist.

Um die Verkehrsprobleme besser beurteilen zu können schlug er vor, das Büro Immich und den Verkehrsplaner Billinger einzuschalten.

Nach eingehender Beratung beschloß der Technische Ausschuß einstimmig mit 10 : 0 Stimmen:

- a) Die Stadt ist bestrebt, den Lebensmittelfilialbetrieb ALDI in Ebersberg zu halten.
- b) Ein Subzentrum im Umkreis des geplanten Standorts ist zu vermeiden, um eine Schwächung der Innenstadt zu verhindern.
- c) Weiter beschloß der Technische Ausschuß mit 8 : 2 Stimmen, einem Standort westlich des Kreiskrankenhauses entlang der B 304 den Vorzug zu geben.

Lfd.-Nr. 1730

Umweltschonendes Energiesystem;
Antrag von 3. Bgmin. Fr. Anhalt

öffentlich

Der Technische Ausschuß war sich einig, auf Grund der fortgeschrittenen Zeit den Punkt zurückzustellen und ihn in einer späteren Sitzung zu behandeln.

Lfd.-Nr. 1731

Wünsche und Anfragen;

öffentlich

Stadträtin Ackstaller berichtete, daß der Spielplatz an der evangelischen Kirche von den Benutzern des angrenzenden Bolzplatzes als Parkplatz mißbraucht wird.

Bürgermeister Brilmayer sagte eine Überprüfung zu.

Auf Anfrage von Stadtrat Riedl wurde berichtet, daß eine Stellungnahme des Straßenbauamts, zum Antrag der Stadt, die Ampel an der Bahnunterführung bis 20.00 Uhr zu betreiben, noch nicht eingegangen ist.

Beginn der öffentlichen Sitzung: 19.00 Uhr
Ende der öffentlichen Sitzung: 23.10 Uhr

Ebersberg, den 25.10.95

W. Brilmayer
Sitzungsleiter

Deierling
Schriftführer