

NIEDERSCHRIFT
ÜBER DIE
ÖFFENTLICHE SONDERSITZUNG DES TECHNISCHEN AUSSCHUSSES
VOM DIENSTAG, DEN 18.04.2000

Sämtliche Ausschußmitglieder waren ordnungsgemäß geladen.

Anwesend waren StRin Platzer sowie die StR Berberich, Lachner, Mühlfenzl, Ostermaier, Ried, Riedl, und Schuder.

Als Zuhörer nahm StRin Hülser teil.

Stadtbaumeister Wiedeck nahm beratend an der Sitzung teil.

Für das Architekturbüro Immich waren Hr. Immich und Fr. Gilg anwesend.

Sitzungsleiter: 1. Bgm. Brilmayer

Schriftführer : Deierling

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

Die Mitglieder des Technischen Ausschusses erhalten nachfolgend genannte Anlagen zusammen mit dem Protokoll:

- Anlage 01: Umgriffsplanung Bahnhof, Variante I
- Anlage 02: Umgriffsplanung Bahnhof, Variante II
- Anlage 03: Rahmenplanung Ulrichstraße, Variante I
- Anlage 04: Rahmenplanung Ulrichstraße, Variante II
- Anlage 05: Umgestaltung Marienplatz, Variante I (Parkvariante 2)
- Anlage 06: Umgestaltung Marienplatz, Variante II (Parkvariante 3)
- Anlage 07: Umgestaltung Marienplatz, Variante III (Parkvariante 1)
- Anlage 08: Städtebauliche Untersuchung Marienplatz-Augustinerstr. Variante I
- Anlage 09: Städtebauliche Untersuchung Marienplatz-Augustinerstr. Variante II
- Anlage 10: Städtebauliche Untersuchung Marienplatz-Augustinerstr. Variante III
- Anlage 11: Städtebauliche Untersuchung Marienplatz-Augustinerstr. Variante IV
- Anlage 12: Städtebauliche Untersuchung Marienplatz-Augustinerstr. Variante V

Lfd.-Nr. 1

Vorstellung der
Umgriffsplanung Bahnhof, Rahmenplanung „Ulrichstraße, Umgestaltung Marienplatz,
Verbreiterung des Gehsteiges Nord, Städtebauliche Untersuchung Marienplatz –
Augustinerstraße

öffentlich

(A) Umgriffsplanung Bahnhof (siehe Anlagen 1 u. 2)

Hr. Immich machte darauf aufmerksam, dass das sog. Schnittstellenprogramm nur bis zum 31.12.2001 läuft. Bis zu diesem Zeitpunkt muss die Baumaßnahme abgeschlossen sein und der Verwendungsnachweis vorliegen. Die Höhe der Förderung beträgt 80%. Gefördert werden Maßnahmen, die dem Umstieg vom privaten Verkehr auf den ÖPNV dienen.

Teile der vorliegenden Planung, insbesondere die Umgestaltung des P+R-Platzes, die Fußgänger-unterführung zum Bahnsteig und die Umgestaltung im Bereich des Bahnhofsgebäudes, die Umgestaltung der Buswendeschleife und die Anlegung von Fahrrad-Abstellplätzen sind förderfähig.

Die Verlängerung des Bahnsteigzuganges bis in das Wohngebiet auf dem ehemaligen Rodenstockgelände würde nach GVFG bezuschußt.

Erläuterung der einzelnen Planabschnitte:

1. Abschnitt östlich des Bahnhofsgebäudes

Die Immobiliengesellschaft der Bahn (DB-Imm) ist in diesem Bereich an einem Baurecht interessiert. Dies deckt sich auch mit den ortsplanerischen Überlegungen. Nach Ansicht von Hr. Immich kann an dieser Stelle ohne Weiteres ein 2- bis 3-geschossiges Gebäude errichtet werden. In diesem Zusammenhang wäre auch die Umgestaltung der Dr.-Wintrich-Str. möglich, so dass hier ggf. der von Hr. Billinger vorgeschlagene Kreisverkehrsplatz angelegt werden könnte. Östlich des Gebäudes entstünde ein großzügiger Platz als Eingang zur geplanten Fußgängerunterführung. Für Fußgänger aus dem Bereich Laufinger Allee könnte die Brücke über der St 2080 um einen Fußgängerweg erweitert und ein direkter Zugang zum Bahnsteig geschaffen werden.

Die dort vorhandenen Parkplätze müssten bis auf ca. 9 Taxi – bzw. Behindertenstellplätze aufgegeben und an der P+R-Anlage westlich des Bahnhofes neu geschaffen werden. Die Zufahrt zu den Taxi- bzw. Behindertenparkplätzen würde östlich des Bahnhofszuganges liegen, so dass für die Reisenden ein autofreier Vorplatz entstehen könnte.

2. Bahnhofsbereich mit Buswendeschleife

Anstelle der Buswendeschleife sind 3 Längsparkbuchten vorgesehen. Den Parkbuchten zugeordnet können Buswartehäuschen erstellt werden. Im südlichen Teil der Fläche können Fahrradstellplätze geschaffen werden.

Die Verlegung der Fußgängerrampe auf die Höhe des Landratsamtes wurde bei der Planung berücksichtigt.

3. P+R Anlage westlich des Bahnhofes

Die P+R- Anlage könnte bis zum geplanten Jugendzentrum nach Westen erweitert werden, um dort die im Osten entfallenden Parkplätze unterzubringen. Gleichzeitig sollte die Anlage nach Süden in den Bereich des ehemaligen Abstellgleises verschoben werden, um entlang der Dr.-Wintrich-Str. genügend Platz für die Anlegung eines Geh- und Radweges zu erhalten.

Über dem P+R- Platz könnte ein 2. Parkdeck errichtet werden, um dort die nötigen Stellplätze für das Landratsamtgebäude unterzubringen. In diesem Zusammenhang sollte die Tieferlegung der P+R-Plätze überlegt werden, was sich positiv auf die Höhenentwicklung und günstigere Zu- und Abfahrtsverhältnisse auswirken würde. Hr. Immich gab zu überlegen, dass dadurch aber auch Stützmauern an beiden Seiten unumgänglich werden und durch die Eingrabung um etwa ein halbes Geschoß ein ungewöhnliches städtebauliches Bild entstünde.

Bei dieser Lösung könnten je Ebene 130 Stellplätze geschaffen werden. Für den Fall, dass die P+R Plätze nur ebenerdig angeboten werden, wird die Zahl der P+R Plätze über den bisherigen Bestand unter der Einrechnung der Behinderten- und Taxi-Stellplätze im Bahnhofsbereich um ca. 5 Plätze reduziert.

Hr. Immich sprach sich insbesondere aus ortsplanerischen Gründen für die Beibehaltung des derzeitigen Niveaus aus. Aufgrund der dann erforderlichen Rampen für die 2. Ebene reduziert sich die Zahl der Stellplätze je Ebene auf 118. Unter Einrechnung der im Bahnhofsbereich geplanten Behinderten- und Taxi-Stellplätze werden die P+R- Plätze damit um 17 verringert.

Der Westzugang zum Bahnsteig könnte sowohl in Höhe der Rickstraße als auch noch weiter westlich errichtet werden. Hr. Immich sprach sich für einen möglichst weit im Westen liegenden Zugang aus um die bisherigen Probleme der widerrechtlichen Überquerung auf Dauer zu unterbinden.

Anschließend diskutierte der Technische Ausschuß eingehend über die Notwendigkeit eines zweiten Parkdecks. Dabei wurde einerseits die Auffassung vertreten, dass durch das 2. Parkdeck zusätzlich Verkehr in die Innenstadt gezogen würde. Ein neuzeitliches Verkehrssystem sollte aber die Innenstadt vom PKW Verkehr entlasten. Dazu sollten Parkplätze am Rande der Stadt z.B. auf dem Volksfestplatz oder in der Nähe der Landwirtschaftsschule angelegt und ein Bus-Shuttle-Dienst eingerichtet werden. Im Übrigen sei es nicht Aufgabe der Stadt, die Parkplatzprobleme des Landratsamtes zu lösen.

Andererseits wurde die Auffassung vertreten, dass Parkplätze am Rande der Stadt keinesfalls eine gute Visitenkarte der Stadt abgäben und auch kaum angenommen würden. Im Übrigen sei der Volksfestplatz nur für die Dauer von 10 Jahren gepachtet und stelle somit keine dauerhafte Lösung dar. Außerdem sei es sehr wohl im Interesse der Stadt, wenn im Bereich des Landratsamtes ausreichend Stellplätze angeboten werden, um einen belastenden Parkplatzsuchverkehr zu vermeiden. Daneben können diese Stellplätze auch für die im Bereich des Kuhstalles angedachte Stadtsaalnutzung verwendet werden. Ein zu geringes Angebot im Bereich des Landratsamtes verdrängt die Parkplatzsucher auf Stellplätze, die für den Einzelhandel dringend benötigt werden. Der Stellplatzbedarf wird sich auch durch die Verlegung der noch vorhandenen Außenstellen in das Landratsamtsgebäude einstellen.

Hinsichtlich der Dringlichkeit des Westzugangs bestand Einigkeit, wobei noch eine technische Prüfung erforderlich wird, an welcher Stelle der Zugang verwirklicht werden kann.

Nach Abschluß der Beratungen war sich der Technische Ausschuss einig, dass das von Hr. Immich vorgelegte Konzept Grundlage für die weiteren Detailplanungen sein soll. Im Einzelnen wurden hierzu folgende Beschlüsse gefaßt:

- 1) *Einstimmig mit 9 : 0 Stimmen beschloss der Technische Ausschuss einen Antrag auf Entwidmung der für die Umgestaltung des P+R Platzes und des westlichen Bahnhofsvorplatzes benötigten Bahnflächen zu stellen.*
- 2) *Einstimmig mit 9 : 0 Stimmen beschloss der Technische Ausschuss ein Bebauungsplanaufstellungsverfahren für den Bereich westlich des Bahnhofsgebäudes, östlich des Jugendzentrums, südlich der Dr.-Wintrich-Str. und nördlich der vorhandenen Gleisanlagen einzuleiten. Ziel des Bebauungsplanes ist die Neuordnung des Verkehrs in diesem Gebiet einschl. der Errichtung eines Westzugangs und die Anlegung eines Geh- und Radweges im Zuge der Dr.-Wintrich-Str.*
- 3) *Mit 6: 3 Stimmen beschloss der Technische Ausschuss im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens auch die Errichtung eines Parkdecks zu ermöglichen. Einstimmig mit 9 : 0 Stimmen beschloss der Technische Ausschuss die Verwaltung zu beauftragen die erforderlichen Anträge zur Aufnahme in das Schnittstellenprogramm zu stellen.*

- 4) *Einstimmig mit 9 : 0 Stimmen beschloss der Technische Ausschuss bei der Deutschen Bahn ein Planfeststellungsverfahren für die Errichtung eines Bahnsteigzugangs von Westen zu beantragen. Vorher ist noch zu prüfen, wie weit der Zugang nach Westen verschoben werden kann.*

(B) Rahmenplanung Ulrichstraße (siehe Anlagen 3 und 4)

Auf der Grundlage des Flächennutzungsplanes wurde von Hr. Immich eine Planung für den Bereich zwischen der Ulrichstr.- Nord und der Münchener-Str. sowie zwischen der Ulrichstr.- West und westl. der Bebauung an der Heinrich-Vogl-Str. erarbeitet.

Danach ist entlang der Ulrichstr.-Nord im Bereich der bestehenden Altsubstanz eine durchgehende Häuserzeile mit 3 Vollgeschossen ohne Weiteres vertretbar. Südlich dieser Häuserzeile könnten in Nord-Süd-Richtung 3 Reihenhäuserzeilen zugelassen werden. Im Süden dieser Reihenhäuserzeilen wären ohne Beeinträchtigung des im Flächennutzungsplan dargestellten Grünbereichs noch 3 Einzelhäuser vertretbar.

Die Variante 2 hierzu (siehe Anlage 4) ermöglicht die Errichtung einer großflächigen Tiefgarage, in der auch öffentliche Parkplätze untergebracht werden können. Im Hinblick auf die Nähe zum Marienplatz wäre dies sehr überlegenswert. Hier ist jedoch mit Kosten von ca. DM 45.000,-/Stellplatz zu rechnen.

Die TG könnte Zug um Zug mit der Verwirklichung der Hochbauten errichtet werden.

Für den Bereich des städt. Bauhofes wurde von Hr. Immich eine Bebauung vorgeschlagen, die deutlich vom Paulhuber-Weg nach Norden abgerückt ist. Damit entsteht in diesem Bereich ein hofraumähnlicher Platz.

Die vorgeschlagene Bebauung auf dem südlich gelegenen Freundl-Grundstück wurde aus dem genehmigten Vorbescheid entnommen und fügt sich ortsplanerisch gut ein.

Auf Anfrage erklärte Hr. Immich, dass er mit den betroffenen Grundstückseigentümern bisher aus zeitlichen Gründen noch keinen Kontakt aufnehmen konnte, er dies aber in der nächsten Zeit nachholen werde.

Bürgermeister Brilmayer schlug vor, die Planung im Rathaus öffentlich auszulegen und auf Wunsch zu erörtern sowie Anregungen entgegen zu nehmen.

Der Technische Ausschuss war sich einig, wie von Bürgermeister Brilmayer vorgeschlagen, zu verfahren und die Angelegenheit in 2-3 Monaten nochmals zu behandeln.

(C) Umgestaltung des Marienplatzes - Verbreiterung des Gehsteiges an der Nordseite (siehe Anlagen 5-7)

Hr. Immich erläuterte als die Grundidee für die Umgestaltung einen homogenen Belag, in dem lediglich die Fahrbahnen und die notwendigen Entwässerungsrinnen gekennzeichnet sind. Damit wird es möglich, auf die wechselnden Anforderungen an die Stellplatzanordnung zu reagieren. Eine abschnittsweise Verwirklichung wäre damit möglich. Es sei deshalb nur nötig, die Fahrbahnrande festzulegen. Die B 304 am Beginn der Bahnhofstraße könnte auf 5,3 m zzgl. 2x 0,5 m Entwässerungsrinne zurückgebaut werden. Im Bereich des Marienplatzes wäre eine Verschmälerung auf 4,5 m + 2 x 0,5 m Entwässerungsrinne möglich. Damit könnten nördlich der Fahrbahn noch Längsparkbuchten entlang der B 304 angelegt werden. Die Einfahrt von der B 304 aus in Richtung Sieghartstr. könnte auf 3,5 m + 2 x 0,5 m Entwässerungsrinne zurückgebaut werden. Damit ist aber nur die Fahrtrichtung in Sieghartstr. möglich. Fahrzeuge aus der Sieghartstr. müssen dann in jedem Fall über den Marienplatz zur Einfahrt in Höhe Benetton geleitet werden. Durch die Veränderung an der Ostseite des Rathauses wäre die Vergrößerung der Sitzfläche für die Eisdielen möglich.

Die Fahrbahn über den Marienplatz hat nach dem Vorschlag von Hr. Immich eine Breite von 5 m zzgl. 2 x 0,5 m Entwässerungsrinne und wäre als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Osten markiert. Der Abstand der Straße durch den Marienplatz von der nördlichen Hauszeile beträgt 7,5 m.

Die Ein- und Ausfahrt vom Marienplatz in Höhe Benetton würde eine Breite von 3,5 + 2 x 0,5 m Entwässerungsrinne erhalten. Die Zufahrt in Richtung Schloßplatz ist mit 5 m bzw. 4,5 m + 2,05 m Entwässerungsrinne angeben.

Aufbauend auf diesen Grundgedanken sieht Hr. Immich 3 Varianten für die Parkplatzgestaltung:

Es wird vorausgeschickt, dass derzeit im Umplanungsbereich 48 Parkplätze zur Verfügung stehen.

Variante I (Parkvariante 2)

Die Variante I sieht entlang der Nordseite des Marienplatzes Senkrechtparkbuchten vor. Der Gehsteig wird damit zwar um 60- 70 cm breiter als bisher, was aber den künftigen Anforderungen noch nicht gerecht würde.

Östlich der Mariensäule sowie vor dem Benetton-Geschäft sind ebenfalls Senkrechtparkbuchten angeordnet. Entlang der B 304 könnten 5 Längsparkbuchten angelegt werden. Mit der Variante I stehen 52 Parkplätze am Marienplatz zur Verfügung.

Variante II (Parkvariante 3)

Die Variante II untersucht Schrägparkbuchten. Damit würde der Bereich für den Fußgänger entlang der nördlichen Hauszeile eine Breite von 3,5 m erreichen, was den Anforderungen durchaus entsprechen würde.

Mit den Schrägparkbuchten könnten trotz Einbeziehung einer Teilfläche westlich der Mariensäule nur 47 Parkplätze angelegt werden.

Variante III (Parkvariante 1)

Die Variante III sieht nur Längsparkbuchten vor, wodurch der Gehwegbereich entlang der Nordseite des Marienplatzes eine Breite von über 5 m erreichen würde. Bei dieser Lösung könnten 40 Parkplätze am Marienplatz zur Verfügung gestellt werden.

Auf Anfrage erklärte Hr. Immich, dass die Errichtung einer Tiefgarage unter dem Marienplatz in erster Linie an einer vernünftigen Zufahrtsmöglichkeit scheitern werde.

Bei der anschließenden Beratung war sich der Technische Ausschuss einig, folgende Punkte zu überprüfen:

- a) die ausreichende Fahrbahnbreite einschl. der Radien im Bereich des Benetton-Geschäftes ist durch Schleppkurven nachzuweisen
- b) für Fahrräder sind noch weitere Abstellplätze an folgenden Punkten zu überlegen:
 - ehemalige Einbahnstraße nördlich des Rathauses
 - entlang der nördlichen Hauszeile
 - im Bereich des Benetton-Geschäftes
- c) der vorhandene Baum westlich des Benetton-Geschäfts ist möglichst zu belassen
- d) die Anlegung eines verkehrsberuhigten Bereiches ist zu überprüfen
- e) ein Konzept für den genauen Verkehrsablauf insbesondere hinsichtlich der Realisierbarkeit der Einbahnstraßenregelung ist noch vorzulegen; besonders die Realisierbarkeit der Einbahnregelung vor dem Rathaus, mit der Folge, dass Fahrzeuge aus der Sieghartst. in Richtung B 304 gezwungen werden über den Marienplatz zu fahren, ist eingehend darzustellen.

Bürgermeister Brilmayer erläuterte den weiteren Verfahrensablauf wie folgt:

- a) Die Betroffenen werden informiert
- b) Die Vorsitzenden der Werbegemeinschaft und des Gewerbeverbandes werden eingeschaltet
- c) Hr. Prof. Heinritz wird um seine Stellungnahme gebeten. Nach Überarbeitung der Planung und dem Abschluß des o.g. Verfahrens wird der TA in möglichst kurzer Zeit erneut darüber beraten

(D) Städtebauliche Untersuchung Marienplatz – Augustinerstr. (siehe Anlagen 8-11)

Zwischenzeitlich hat die Volksbank Interesse am Neu- bzw. Erweiterungsbau der Volksbank unter Einbeziehung der ehemaligen Metzgerei Brachtl gezeigt. Hr. Immich hat diese Wünsche bei seinen Überlegungen berücksichtigt.

Variante I

Hier ist die Errichtung eines 2-geschossigen Gebäudes, abgesetzt von der bestehenden Volksbank aufgezeigt. Zwischen den Gebäuden kann ein öffentlicher Fußweg durchgeführt werden.

Variante II

Sieht einen Anbau an die Volksbank vor und bringt auch eine höhere Baumasse. Die Fußwegverbindung wird hier mittels einer Passage gelöst. Die Höhenentwicklung und Dachgestaltung entspricht der Variante I mit 2 Vollgeschossen und einem Satteldach.

Variante III

Sieht ebenfalls einen Zusammenbau mit der Volksbank vor, wobei jedoch der Zusammenbau mit einem untergeordneten Gebäude erfolgt, in dem auch gleichzeitig der Fußgängerdurchgang untergebracht ist. Abweichend von den Varianten I und II ist hier ein Flachdach oder Pultdach vorgesehen.

Variante IV

Berücksichtigt nicht das erst vor kurzem erstellte Wohnhaus der Familie Grasser und sieht einen Anbau an das Anwesen Marienplatz 9 (Drogerie Bischoff) vor, an dem wiederum nach Westen und Osten 2 Baukörper angebaut werden. Die Fußgängerbeziehungen müssen hier ebenfalls mittels einer Passage durch den nach Norden vorspringenden Neubau gelöst werden.

Variante V

Basiert auf der Variante IV, und sieht anstelle des neu gebauten Anwesens Grasser etwas nach Westen abgesetzt ein neues 2-geschossiges Gebäude vor.

Alle Varianten öffnen den Bereich für die Öffentlichkeit und schaffen Fußgängerverbindungen nach Norden zur Augustinerstr. hin bzw. in Ost-West Richtung von der Ignaz-Perner-Str. zur Siegharstr.

Auf Anfrage erläuterte Hr. Immich, dass der Stellplatzbedarf auf dem Grundstück sehr schwer zu lösen sein wird.

Der Technische Ausschuss war sich einig, auf der von Hr. Immich empfohlenen Variante II weiter zu planen

Lfd.-Nr. 2

13. FNP-Änderung ;

Einleitung des Änderungsverfahrens zur Umwidmung von Gewerbegebiet in „Sondergebiet Autohaus“, im Bereich der Grundstücke FlNr. 1077 und 1081, Gmkg. Ebersberg, östlich der St 2080

Lfd.-Nr.3

Bebauungsplan Gewerbegebiet Ost Nr. 143;

Hier: Vorstellung der Planung

öffentlich

Der Technische Ausschuss war sich einig, die beiden TOPs gemeinsam zu behandeln.

Der Technische Ausschuss wurde darüber informiert, dass Hr. Prof. Heinritz im Interesse der Entwicklung des Marienplatzes empfiehlt, sämtliche Einzelhandelsnutzungen im geplanten Gewerbegebiet auszuschließen.

Dafür bietet sich eine Festsetzung an, dass Läden und Einzelhandelsbetriebe nur ausnahmsweise zugelassen werden. Von dieser Ausnahme werden nicht Handwerksbetriebe und ladenmäßig betriebene handwerksähnliche Betriebe erfasst. Damit ist einerseits die Gewähr gegeben, dass die von der Stadt dort gewünschten Gewerbebetriebe Einzelhandel betreiben können, ohne einer Ausnahme zu bedürfen, andererseits aber Einzelhandelsbetriebe, die den Marienplatz in seiner Funktion schwächen, verhindert werden können.

Für den Bereich des Autohauses und seiner vielfältigen Einzelhandelsnutzung wäre die Festsetzung eines Sondergebietes unter folgender Festsetzung sinnvoll:

Zulässig sind:

1. Einzelhandelsbetriebe zum Zweck des An- und Verkaufs von KFZ aller Art
2. Einzelhandelsbetriebe zum Zweck des An- und Verkaufs von KFZ- Zubehör und Accessoires, sofern sie im räumlichen und betrieblichen Zusammenhang mit dem Betrieb gem. Ziffer 1 stehen
3. Handwerksbetriebe zum Zwecke der Wartung und Reparatur von KFZ aller Art
4. Autowaschanlagen

Ausnahmsweise können Schank- und Speisewirtschaften zugelassen werden, sofern die allgemeine Zweckbestimmung des Baugebietes gewahrt bleibt.

Nachdem der FNP für den gesamten Bereich ein Gewerbegebiet gem § 8 Bau-Nutzungsverordnung vorsieht, wäre eine FNP-Änderung in ein „Sondergebiet Autohaus“ erforderlich.

Einstimmig mit 9 : 0 Stimmen beschloss der Technische Ausschuss als Empfehlung an den Stadtrat, den FNP für den Bereich des künftigen Autohauses von bisher Gewerbegebiet in ein "Sondergebiet Autohaus" umzuwidmen. Das Gebiet umfasst die FlNr. 1077 und 1081 T, Gmkg. Ebersberg.

Weiter beschloß der Technische Ausschuss mit 9 : 0 Stimmen die vorgetragenen Festsetzungen in den Bebauungsplan aufzunehmen.

Beginn der öffentlichen Sitzung: 19.00 Uhr
Ende der öffentlichen Sitzung : 22.45 Uhr

Ebersberg, den 26.04.2000

W. Brilmayer
Sitzungsleiter

Deierling
Schriftführer