

PROTOKOLL ÜBER DIE ÖFFENTLICHE 12. SITZUNG DES BAU- PLANUNGS- UND UMWELTAUSSCHUSSES DER STADT GARCHING B. MÜNCHEN AM 23.03.2021

SITZUNGSTERMIN:	Dienstag, 23.03.2021
SITZUNGSBEGINN:	19:30 Uhr
SITZUNGSENDE:	21:31 Uhr
ORT, RAUM:	Bürgerhaus, Bürgerplatz 9, 85748 Garching b. München

Alle Mitglieder waren ordnungsgemäß geladen, erschienen sind nachfolgende Mitglieder, also mehr als die Hälfte:

VORSITZENDER: Dr. Dietmar Gruchmann

ANWESENHEIT

Herr Dr. Dietmar Gruchmann Erster Bürgermeister - SPD	
Herr Jürgen Ascherl Zweiter Bürgermeister - CSU	
Herr Albert Biersack - CSU	
Herr Christian Furchtsam - CSU	
Herr Manfred Kick - CSU	
Herr Dr. Götz Braun - SPD	
Frau Dr. Ulrike Haerendel - SPD	
Herr Dr. Joachim Krause Dritter Bürgermeister - SPD	
Herr Bastian Dombret - FDP	
Herr Harald Grünwald - Unabhängige Garchinger	
Frau Michaela Theis - Unabhängige Garchinger	
Frau Felicia Kocher - Bündnis 90 / Die Grünen	
Herr Walter Kratzl - Bündnis 90 / die Grünen	
Herr Josef Euringer - Bürger für Garching	
Herr Felix Meinhardt - Verwaltung	
Herr Klaus Zettl - Verwaltung	

Weitere Anwesende: -

Dr. Dietmar Gruchmann
Vorsitz

Felix Meinhardt
Schriftführung

TAGESORDNUNGSPUNKTE

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung und heißt alle Anwesenden einschließlich der Zuhörer sowie die Vertreter der örtlichen Presse herzlich willkommen.

Mit der Ladung und der Tagesordnung besteht Einverständnis. Die Beschlussfähigkeit wird festgestellt.

ÖFFENTLICHER TEIL:

- 1 Eröffnung der Sitzung
- 2 Bushaltestellen im Stadtgebiet Garching und an der B 471 im Gewerbegebiet Hochbrück; Herstellung der Barrierefreiheit; Vorstellung der Planung und Freigabe zur Ausführung
- 3 Radwegverbindung zwischen Mühlfeldweg und Schleißheimer Straße entlang der Alte B471
- 4 Erneuerung Zaun am Mühlenpark - Vorstellung der Varianten
- 5 Antrag der BCP Zeppelinstraße GmbH & Co.KG zur Errichtung von drei Gewerbegebäuden und eines Parkhauses in der Zeppelinstr. 22, Fl.Nr. 1731/3
- 6 Bekanntgabe von nicht-öffentlichen Beschlüssen, bei denen die Gründe für die Geheimhaltung weggefallen sind
- 7 Mitteilungen aus der Verwaltung
 - 7.1 Kletterturm im Taubenbergweg
 - 7.2 Ausschreibung Elektrobusse
- 8 Sonstiges; Anträge und Anfragen
 - 8.1 Anfrage Stadtrat Biersack: Urnenwand
 - 8.2 Anfrage Stadtrat Ascherl: Lampenausfall und Wurzelaufwürfe
 - 8.3 Anfrage Stadtrat Grünwald: Treppenaufgang Autobahnüberführung

PROTOKOLL:

ÖFFENTLICHER TEIL:

TOP 1 Eröffnung der Sitzung

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung und heißt alle Anwesenden einschließlich der Zuhörer sowie die Vertreter der örtlichen Presse herzlich willkommen.

Mit der Ladung und der Tagesordnung besteht Einverständnis. Die Beschlussfähigkeit wird festgestellt.

TOP 2 Bushaltestellen im Stadtgebiet Garching und an der B 471 im Gewerbegebiet Hochbrück; Herstellung der Barrierefreiheit; Vorstellung der Planung und Freigabe zur Ausführung

I. SACHVORTRAG:

Seit einigen Jahren werden im Stadtgebiet die vorhandenen Bushaltestellen Zug um Zug im Rahmen von Neu- und Umbaumaßnahmen barrierefrei ausgebaut. Dazu gehört neben dem Einbau des sogenannten Kasseler Sonderbords, der ein nahezu stufenloses Einsteigen in den Bus ermöglicht, das Verlegen von taktilen und kontrastierendem Leitpflaster für Blinde und Sehbehinderte. Zusätzlich werden die Haltestellen teilweise mit neuen Buswartehäuschen ausgestattet.

Folgende Bushaltestellen in Garching-Zentrum Ost (Maibaumplatz), Untere Straßäcker West (Freisinger Landstraße), Carl-von-Linde-Straße (Nord- und Südseite), Voithstraße (Nord- und Südseite) und im Gewerbegebiet (Nordseite) werden behindertengerecht umgebaut. Die Maßnahme wurde mit dem Behindertenbeirat abgestimmt. Inzwischen liegen uns die Stellungnahmen vom Staatlichen Bauamt Freising für die Bushaltestellen am Maibaumplatz und in Untere Straßäcker West und vom Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) für alle geplanten Bushaltestellen vor.

Das planende Büro Renner empfiehlt den Umbau der Bushaltestellen entsprechend den Richtlinien der neuen DIN, da zwischenzeitlich die neue DIN für „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“ herausgegeben wurde. Die Busbuchten werden nach Möglichkeit entsprechend der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RAST 06) geplant.

Bushaltestelle Garching-Zentrum Ost (Maibaumplatz)

Variante 1:

Um dem Bus ein paralleles, vorschriftsgemäßes Anfahren und Halten am neuen Bord zu ermöglichen, muss die Busbucht verlängert werden. Im Süden wird diese Option durch den vorhandenen Ampelübergang, im Norden durch die Einmündung der Bürgermeister-Hagn-Straße / des Hüterwegs eingeschränkt, die vorhandene Ampelanlage müsste also um ca. 10,0 m nach Süden verlegt werden. Der Wartebereich bzw. der Gehweg bleiben im Bereich der Busbucht eine Engstelle. (Breite ca. 2,70 m statt 2,50 m + 0,50 m für Gehweg Radfahrer frei)

Variante 2:

Bei der Variante 2 wird ein Buskap geplant, der Bus hält also auf der Fahrbahn. Die Busbucht wird rückgebaut und die Fläche dem Gehweg zugeschlagen. So verbreitert sich der Gehweg/Wartebereich um ca. 3,00 m, was Radfahrern und Fußgängern und ÖPNV-Nutzern in diesem Bereich zu Gute kommt und die Konfliktstelle spürbar entschärft. Auch die südlich der Haltestelle liegende Ampelquerung wird optimiert, da die Busbucht im Bestand innerhalb des markierten Überweges beginnt. Die beiden Nutzungen des Straßenraumes werden so entzerrt.

Variante 3:

Die Variante 3 bildet einen Kompromiss zwischen der Variante 1 und dem Bestand ab. Der südliche Teil der Busbucht bleibt im Bereich des Ampelübergangs wie im Bestand erhalten, ab der Schnittstelle mit der neuen Busbucht wird dann diese gebaut. Dadurch wird die Busbucht im Süden um gut acht Meter verkürzt, die Befahrbarkeit durch Busse wird dadurch eingeschränkt sein. Der Wartebereich bzw. der Gehweg bleiben im Bereich der Busbucht eine Engstelle.

Unter Abwägung aller Rahmenbedingungen seitens des Busverkehrs spricht sich der MVV für die Variante mit dem Buskap aus. Auch bevorzugt der Behindertenbeirat der Stadt Garching die Variante 2 mit dem Buskap. Das Ordnungsamt der Stadt Garching spricht sich für Variante 3, die einen Kompromiss zwischen Variante 1 und dem Bestand abbildet.

Das Staatliche Bauamt Freising empfiehlt für diese Bushaltestelle ein barrierefreies Gesamtkonzept auch unter Berücksichtigung der Querungsstelle und U-Bahnhaltestelle.

Bushaltestelle Untere Straßäcker West

Die Busbucht soll nach dem Umbau für zwei Busse gleichzeitig genutzt werden können. Für das neue Buswartehäuschen bietet sich das im Besitz der Stadt Garching befindliche Grundstück mit der Flur-Nr. 164/3 an, hier schließt auch der unbefestigte Fußweg vom Container-Hotel am Echinger Weg an. Dieser wird im Zuge der Ausbauarbeiten ebenfalls barrierefrei an die Haltestelle angeschlossen. Als Gehwegbreite kann der Bestand mit 2,75 m weitergeführt werden, im Bereich der Bushaltestelle sind 2,50 m ausreichend. Entlang des Busbordes sowie rechtwinklig zur Fahrbahn werden dementsprechend zwei Auffindestreifen mit Riffel- und Kontrastplatten verlegt. Der Gehweg wird bis zum Ende der Aufstellfläche verlängert und befestigt.

Optional ist im Plan auch eine Aufstellfläche für drei Busse dargestellt, hier würde die Einfahrt zur Aufstellfläche aber unmittelbar südlich des Kreisverkehrs beginnen. Das Staatliche Bauamt Freising empfiehlt die Möglichkeit der Fußweg-Verlängerung bis zum Kreisverkehr (Querungshilfe bereits vorhanden) zu prüfen.

Bushaltestelle Carl-von-Linde-Straße Nord- und Südseite

Die Busbuchten auf der Nord- und Südseite werden entsprechend der RAST 06 auf 88,70 m verlängert und beginnen direkt im Anschluss östlich der Querungsstelle. Aufgrund dieser Verlängerung müssen auf der Nordseite zwei Bäume gefällt werden.

Auf der Nordseite wird der Standort der Buswartehalle um ca. 25 m nach Osten verlegt. Das vorhandene Buswartehäuschen wird durch ein neues Wartehäuschen (Modell Spektra) ersetzt. Östlich des geplanten Buswartehäuschens befindet sich die Zufahrt zu diesem Gewerbegrundstück (hier Schleißheimer Straße Nr. 120), wofür der Bordstein auf einer Breite von ca. 7,0 m abgesenkt werden muss. Der vorhandene Hochbordstein wird durch einen Bus-Sonderbord ersetzt, der Warte- und Einstiegsbereich wird mit taktilem und visuellem Pflaster ausgestattet.

Auf der Südseite wird der bestehende Gehweg um ca. 35 m bis zum Ende der neuen Busbucht verlängert. Die Wartefläche und der Einstiegsbereich werden mit Betonpflaster befestigt, der Einbau eines Kassler Sonderbords und von Kontrast- und Rippenpflaster sorgen für Barrierefreiheit. Für den Einbau des Wartehäuschens sind zwei Optionen vorhanden: zum einen am östlichen Ende der Busbucht, zum anderen mittig der Aufstellfläche des Busses. Aufgrund der vorhandenen Gasleitung ist die Wartehalle nicht frei platzierbar.

Bushaltestelle Gewerbegebiet Nord

Die Haltestelle Gewerbegebiet Nord verbleibt direkt an der Fahrbahn der B 471, da kein ausreichender Platz vorhanden ist, um eine Busbucht anzulegen. Hier entsteht durch den Einbau des Kassler Sonderbords ein Buskap, die Wartefläche und der Einstiegsbereich werden mit taktilem Pflaster ausgestattet. Der östliche Treppenzugang zum Wartebereich wird abgebrochen und durch eine Rampe (max. 6 % Gefälle, Länge ca. 20 m) mit Wartepodesten ersetzt, um die Kriterien der Barrierefreiheit zu erfüllen. Hierzu ist der Einbau von zusätzlichen Winkelstützmauern erforderlich. Im Zuge des barrierefreien Ausbaus der Bushaltestelle wird die marode Absturzsicherung erneuert. Aufgrund des begrenzten Platzangebots wird der Einbau einer auskragenden Überdachung ohne Seitenwände empfohlen (analog zur Haltestelle Gewerbegebiet Süd im Jahr 2019).

Bushaltestelle Voithstraße Nord- und Südseite

Die Busbuchten auf der Nord- und Südseite werden entsprechend der RAST 06 auf 88,70 m verlängert und beginnen direkt im Anschluss östlich der Querungshilfe (Ampel) über die B 471. Beide Haltestellen werden mit einem Bus-Sonderbord (Höhenunterschied zur Fahrbahn 18 cm) sowie Riffel- und Kontrastpflaster ausgestattet.

Auf der Nordseite grenzt die Hinterkante des Wartebereichs mit einem Höhenunterschied von ca. 60 cm an den Parallelweg Nord der Schleißheimer Straße. Auf der bestehenden Stützmauer, durch die der Höhenunterschied abgefangen wird, befindet sich eine Absturzsicherung, die im Zuge des Bushaltestellen-Ausbaus erneuert wird, da sie nicht mehr richtlinienkonform ist. Aufgrund des begrenzten Platzangebots wird der Einbau einer auskragenden Überdachung mit einer Seitenwand links empfohlen. Der östliche Zugang (Haus-Nr. 108a) kann erhalten bleiben.

Auf der Südseite wird der bestehende Gehweg an die neue Busbucht angepasst und gepflastert. Das bestehende Buswartehäuschen ist bereits ein neueres Modell und kann am gleichen Standort erhalten bleiben.

Kostenberechnung (ohne Wartehallen)

Die Kostenberechnung für die Bushaltestelle Garching-Zentrum Ost beläuft sich auf netto 92.500,-- € / brutto 110.075,-- € (Variante 1), netto 80.700,-- € / brutto 96.033,-- € (Variante 2) und netto 77.800,-- € / brutto 92.582,-- € (Variante 3)

Für die Bushaltestelle Untere Straßäcker West beläuft sich die Kostenberechnung auf netto 73.900,-- € / brutto 87.941,-- €.

Die Kostenberechnung für die Bushaltestelle Carl-von-Linde-Straße beträgt für die Nordseite netto 67.950,-- € / brutto 80.860,-- € und für die Südseite netto 82.750,-- € / brutto 98.475,-- €

Die Kostenberechnung für die Bushaltestelle Voithstraße beträgt für die Nordseite netto 99.500,-- € / brutto 118.405,-- € und für die Südseite netto 79.650,-- € / brutto 94.785,-- €

Die Kostenberechnung für die Bushaltestelle Gewerbegebiet Nord beträgt netto 78.450,-- € / brutto 93.355,-- €

Die Gesamtkosten betragen ca. 669.854 € brutto.

Haushaltsmittel stehen in der Haushaltsstelle 6326.9500 in Höhe von 420.000 € zur Verfügung. Die Maßnahmen sind zuschussfähig.

Da die vorhandenen Haushaltsmittel nicht ausreichen und die Zuschusshöhe noch nicht feststeht, schlägt die Verwaltung folgende Vorgehensweise vor:

- Nach Zustimmung des BPU wird die Verwaltung umgehend für alle 7 umzubauenden Haltestellen ein Zuschussantrag bei der Regierung von Oberbayern stellen.
- Nach Erhalt der Förderbescheide kann letztendlich die Ausschreibung vorbereitet werden.
- Sollten die Haushalts- und Fördermittel für die 7 Haltestellen nicht ausreichen, wird zunächst die Haltestelle Untere Straßäcker West zurückgestellt. Sollten die Mittel immer noch nicht ausreichen, wird auch die Haltestelle Maibaumplatz zurückgestellt.
- Die 5 Haltestellen an der B 471 in Hochbrück sind barrierefrei umzubauen.

II. EINSTIMMIGER BESCHLUSS (14:0):

Der Bau-, Planungs- und Umweltausschuss nimmt den Sachvortrag zur Kenntnis und beschließt:

1. Die Bushaltestelle Garching-Zentrum Ost (Maibaumplatz) wird zurückgestellt.
2. Den Entwurfsplanungen der weiteren 6 Bushaltestellen wird zugestimmt.
3. Die Verwaltung wird beauftragt für alle 6 Bushaltestellen entsprechende Vereinbarungen mit dem Staatlichen Bauamt Freising abzuschließen.
4. Für alle 6 genannten Bushaltestellenumbauten ist ein Zuschussantrag einzureichen.
5. Entsprechend der bewilligten Fördermittel ist die Ausschreibung zu veranlassen.
6. Sollte die Gesamtfinanzierung nicht gesichert sein, ist zunächst die Haltestelle Untere Straßäcker West zurückzustellen.

TOP 3 Radwegverbindung zwischen Mühlfeldweg und Schleißheimer Straße entlang der Alte B471

I. SACHVORTRAG:

Mit dem Stadtratsbeschluss vom 24.09.2020 wurde die Verwaltung beauftragt eine zielführende Lösung für eine Radwegverbindung zwischen der St2350 und dem Mühlfeldweg zu erarbeiten. Dazu hat das Ingenieurbüro 6 Varianten entworfen (siehe Anlage). Diese wurden der AG Rad am 26.10.2020 zur Beurteilung vorgestellt. Das Problem, dass der Gehweg nördlich der Alten B471, auf der gesamten Länge zwischen ST2350 und Mühlfeldweg, mit ca. 2,40m Breite zu schmal ist, um Fußgänger und Radfahrer zusammen gefahrlos aufzunehmen, besteht auch auf der Strecke zwischen der St2350 und der Schleißheimer Straße. Darum wurde das Ingenieurbüro beauftragt, sich die Situation zwischen dem Mühlfeldweg und der Schleißheimer Straße insgesamt anzusehen, um eine durchgehende Lösung für eine sichere Radwegführung zu planen. Die in der AG Rad vorgestellten Trassen der 6 Varianten zeigten bereits eine mögliche Weiterführung von der Kreuzung St2350 entlang der Alte B471 bis zur Schleißheimer Straße. Durch die vorhandenen ungünstigen Höhenverhältnisse, vor allem auf der Nordseite der Fahrbahn, kristallisierte sich schnell heraus, dass eine Verbreiterung des vorhandenen Gehwegs nicht ohne die Herstellung einer langen Stützmauer, entlang der nördlichen Grenze zu den anliegenden Grundstücken, erfolgen kann. Dadurch würden sich wiederum Probleme bei der höhenmäßigen Angleichung an die angrenzenden privaten Grundstücke ergeben. Außerdem würde die Entwässerung der Wegeoberfläche nur durch kostspielige Versickerungsanlagen gewährleistet werden können, da die Oberfläche ganz, oder weitestgehend versiegelt würde und kein, oder kein ausreichend breiter Grünstreifen für die Entwässerung der Flächen übrig bliebe. Die vorhandene Baumreihe hätte, bei einigen Varianten (Variante 1,2 und4), ersatzlos entfernt werden müssen. Die Neuanlage einer Radfahrspur direkt an der Fahrbahn in Richtung Süden (Varianten 3, 4 und 5), hätte auch zur Folge, dass die Bäume südlich der Fahrbahn entfernt werden und der Höhenunterschied zum Feld abgefangen werden müsste. Als praktikable Lösung wurde gesehen, eine neue Radwegtrasse am Fuß der Böschung, am Feldrand, herzustellen. Dadurch kann der Baumbestand, mit seinem Alleecharakter, erhalten werden. Eine Trasse am Fuß der Böschung erfordert allerdings einen Grunderwerb von den Grundstückseigentümern über deren Grundstücke die Radwegtrasse führen soll. Insgesamt muss für die vorliegende Trasse, Variante 7, ein Grunderwerb von ca. 5000,00 qm erfolgen. Bei den Bodenpreisen, die von der Liegenschaftsverwaltung ermittelt wurden, sind das Kosten von insgesamt 841.568,- €. Zusätzlich werden für den Arbeitsraum während der Bauarbeiten noch ca. 2450,00 qm der angrenzenden Ackerflächen benutzt. Für diese Flächen fallen eventuell noch landwirtschaftliche Entschädigungszahlungen an. Die Höhe ist abhängig von der angebauten Frucht.

Die AG Rad empfahl die vorgelegte Variante 6 weiter zu verfolgen. Als wichtigster Punkt war zu klären, wie der Radfahrer von der dargestellten nördlichen Fahrspur an der Kreuzung St2350/Alte B471 auf die südliche Seite der Straße geführt werden kann. Die Lösung wäre, dass die Radfahrspur generell im Süden der Alten B471 als 2-richtungsradweg geführt wird und die KFZ Spur im Norden der Alten B471. Dadurch entstand die Variante 7.

Die Variante 7: Der Radfahrer kann, von Osten, aus der Fahrradstraße kommend, direkt auf die südliche Fahrspur (3,75m Breite) geleitet werden. Über die Kreuzung an der St2350 ist eine neue Ampelquerung zu installieren, die dem Radler in Ost-West Richtung eine sichere Querung ermöglicht, aber auch dem nach Norden Abbiegendem eine sichere Querung der Fahrbahn ermöglicht. Der motorisierte Verkehr wird zwischen der St2350 und dem Mühlfeldweg auf der nördlichen Fahrspur in beiden Richtungen zusammengeführt. Dazu ist eine Verbreiterung der Spur nötig. Durch eine Verbreiterung der 3,75 Meter breiten, vorhandenen Spur auf 5,00 m plus beidseitig je 0,40 m Verbreiterung mit Rasengitterplatten, wird eine Straßenbreite von 5,80m erreicht.

Dieser Querschnitt steht bereits seit vielen Jahren auf der Strecke zwischen Schleißheimer Straße und der St2350 zur Verfügung und wird für den Begegnungsverkehr, bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h, als ausreichend breit gesehen.

Der Landkreis München ist gerade dabei eine Tangentiale Schnelle Radwegverbindung durch den gesamten Landkreis zu erarbeiten. Die Stadt Garching liegt dabei im Streckenabschnitt Oberschleißheim – Ismaning. Die näher betrachtete Trasse verläuft von der Kreuzung der B13 mit der B471 aus entlang des Schleißheimer Kanals, bis zum Keltenweg, dann mit einem neuen Brückenbauwerk über die A9 nördlich des Schleißheimer Kanals in den Marxenfeldweg bis zur ST 2350. Dann auf der Westseite der St2350 bis zur Kreuzung mit der Alte B471 und entlang der Alte B471 bis zur Gemarkungsgrenze und über die Isarbrücke. Das bedeutet, dass die Trasse des Landkreises von der Kreuzung der St2350 mit der Alte B471 bis zum Mühlfeldweg auf der gleichen Strecke liegt, wie der östliche Teil der Variante 7 unserer Planung. Hier könnte eine Übernahme der weiteren Bearbeitung durch den Landkreis München erfolgen. Eine Finanzierung außerhalb der Vorplanung ist bisher auch beim Landkreis noch nicht geklärt. Es ist jedoch vom Landkreis beabsichtigt das Projekt durchzuführen. Im Sommer soll zur weiteren Vorgehensweise ein Beschluss im Kreistag gefasst werden.

Die Herstellung einer Radwegverbindung nach der vorliegenden Variante 7, wurde von der AGRad in der Sitzung am 25.01.2021 empfohlen und wird von der Verwaltung favorisiert.

Wenn der BPU die Variante 7 beschließt, wäre der nächste Schritt, mit den Grundstückseigentümern in Verbindung zu treten, und über einen Verkauf der nötigen Flächen zu verhandeln. Durch die Querung einer Staatsstraße, ist mit dem Staatlichen Bauamt als Straßenbaulastträger zu klären, wie ein Umbau der Ampelanlage für die Variante 7 durchgeführt werden kann. Mit dem Landkreis München ist zu klären, wie weit der Abschnitt entlang der Alte B471 in das Projekt Tangentialverbindung einfließen wird, um keine doppelte Bearbeitung dieser Strecke zu schaffen. Für eine weitere Beauftragung zur Planung der Verkehrsanlage muss die Finanzierung gesichert sein. Bisher sind keine Haushaltsmittel dafür vorgesehen. Die geschätzten Baukosten gehen von ca. 770.000,- € brutto incl. Ingenieurleistungen (bei ca. 10% der Bausumme) aus. Zuzüglich Grunderwerb ist mit Kosten in Höhe von ca. 1.610.000,-€ zu rechnen.

Wenn diese Punkte geklärt sind, wird das Vorhaben dem Ausschuss erneut vorgestellt und beschlossen ob die Planungsleistungen ausgeschrieben werden sollen, damit die finanziellen Mittel bereitgestellt werden können.

In der Stellungnahme vom Ordnungsamt der Stadt Garching wird erwähnt, dass es, seit der Änderung der Verkehrsrechtlichen Anordnung zurück zum Gehweg Radfahrer frei und Tempo 30 Zone mit dem Verkehrszeichen „Verbot des Überholens von einspurigen und mehrspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen“, bisher gibt es keine weiteren Beschwerden zur Radverkehrsführung zwischen der St2350 und dem Mühlfeldweg. Dadurch entfällt der Druck die Umbaumaßnahmen kurzfristig durchführen zu müssen.

Als zwischenzeitliche Verbesserung der Gesamtsituation an der Kreuzungseinmündung Ost, kann eine Auffahrt für den rechtsabbiegenden Radfahrer, der von Osten auf dem Schutzstreifen zur Kreuzung fährt, bis zum Gehweg Radfahrer frei (östliche Seite Münchener Straße) hergestellt werden. So kann der Radfahrer über die Ampel weiter in Richtung Westen, oder auf dem Gehweg Radfahrer frei in Richtung Norden radeln. Der geübte Radler darf und wird im Straßenraum gerade aus oder nach rechts oder links abbiegend fahren. Eine solche Auffahrt kann bei einem späteren Umbau nach Variante 7 auch für die östliche Querung von Süd nach Nord genutzt werden.

II. KENNTNISNAHME:

Es wird kein Beschluss gefasst.

Die Beschlussvorlage wird zur Beratung an die Fraktionen verwiesen.

TOP 4 Erneuerung Zaun am Mühlenpark - Vorstellung der Varianten

I. SACHVORTRAG:

Ausgangssituation:

Der Zaun am Spielplatz am Mühlenpark gegenüber vom Biergarten ist in einem sehr schlechten Zustand. Aufgrund des schwankenden Wasserspiegels wurde das Holz stark angegriffen, wodurch der Zaun sehr instabil geworden ist. Der Zaun wurde vorerst mit Bauzaun abgesichert. Eine Erneuerung des Zaunes ist zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherung zwingend erforderlich.

Aufgabenstellung:

Für den neuen Zaun wurde die Vorgabe gemacht, dass der Wasserbereich (natürlicher Planschbereich) erhalten wird. Da die Fundamentierung des bestehenden Zaunes nicht bekannt ist, muss diese neu gefertigt werden.

Sowohl für die Fundamente als auch für den Zaun wurden verschiedene Ausführungsvarianten untersucht, welche im Folgenden vorgestellt werden.

Vorstellung der Fundamentarten:

Schraubanker mit Stahlbetonbalken:

- Bohrer greifen nur minimal ins Bachbett ein
- Fundamentbalken lässt sich organisch an den Geländeverlauf anpassen.
- Ausführungszeit kürzer als bei Brunnenfundamenten
- Kosten: ca. 66.500,- Euro brutto

Brunnenringfundamente:

- Brunnenringfundamente greifen massiv ins Bachbett ein
- Es sind massive Baggerarbeiten erforderlich.
- Zur Ausführung ist eine Stilllegung bzw. Niveauabsenkung des Wassers im Bach erforderlich.
- Kosten: ca. 31.500,- Euro brutto

Mischfundamentierung:

- Schraubfundamente im Bereich des Bachbettes; im restlichen Bereich Einzelfundamente und über dem ganzen liegt ein Stahlbetonbalken
- Doppelte Baustelleneinrichtung erforderlich da zwei verschiedenen Fundamentarten
- Es kommt zu einem massiven Eingriff in Bachbettnähe
- Organische Anpassung an den Geländeverlauf nur bedingt möglich
- Kosten: ca. 72.500,- Euro brutto

Vorstellung der Zaunvarianten:

Palisade:

Bei dem Palisadenzaun handelt es sich um senkrecht mit 12 cm Abstand zueinander befestigte Holzbohlen.

- Konstruktion des Bestandes wird aufgenommen
- Natürliches Baumaterial fügt sich gut in die Umgebung ein.
- Kosten: ca. 18.800,- Euro brutto

Holzlaten:

Beim Holzlatenzaun handelt es sich um ein Stahlgrundgerüst welches mit Holzlaten verkleidet ist.

- Anschaffungskosten sind günstig
- Natürliches Baumaterial Holz
- Ein Austausch von einzelnen Holzlaten kann im Unterhalt leicht erfolgen
- Kosten: ca. 10.600,- Euro brutto

Stabmatten:

Beim Stabmattenzaun handelt es sich um eine vorkonfektionierte Bauweise.

- Schnelle Bauweise
- Stahl als Baumaterial an dieser Stelle fremd und unnatürlich
- Kosten: ca. 10.800,- Euro brutto

Bachbettbefestigung:

In einem vorläufigen Abstimmungstermin mit dem Wasserwirtschaftsamt, wurde erklärt, dass eine Bachbettbefestigung mittels Natursteinen erfolgen soll. Dadurch wurde für diese Befestigungsvariante Kosten in Höhe von 38.000,- Euro brutto mit aufgenommen.

Die Anmerkungen in der beiliegenden Präsentation sind die Meinung der Architektin.

Mögliche Kombinationen zwischen Fundamenten und Zaunarten:

	Palisade	Holzlaten	Stabmatten
Schraubanker	nein	Ja	ja
Schraubanker mit Stahlbetonbalken	ja	Ja	ja
Brunnenfundamente	nein	Ja	Ja
Brunnenfundamente mit Stahlbetonbalken	ja	Ja	Ja
Mischfundamente	nein	Ja	Ja
Mischfundamente mit Stahlbetonbalken	ja	ja	Ja

Vorschlag der Verwaltung:

Die Verwaltung empfiehlt die Kombination der Holzlaten mit den Schraubankern umzusetzen. Bei dieser Variante werden Kosten in Höhe von

Schraubanker: 67.000,- Euro

Holzlaten: 11.000,- Euro

Bachbettbefestigung: 38.000,- Euro

Damit entstehen zu erwartende Gesamtkosten von ca. 116.000,- Euro brutto zzgl. Ingenieurkosten. Auf der Haushaltsstelle 1.69000.5110 wurden Mittel in Höhe von 150.000,- Euro für diese Maßnahmen angemeldet.

Zusätzlich weisen wir darauf hin, dass für diese Maßnahme ein Antrag beim WWA zu stellen ist. Eine vorläufige Abstimmung vor Ort hat bereits stattgefunden.

Ebenfalls ist ein Baugenehmigungsverfahren durchzuführen.

Der voraussichtliche Bauablauf aus der Präsentation ist lediglich ein Anhaltspunkt.

II. EINSTIMMIGER BESCHLUSS (14:0):

Der Bau-, Planungs- und Umweltausschuss nimmt die Zaunvarianten zur Kenntnis, beschließt die Variante Holzlatten mit Schraubanker für den Zaun sowie der Bachbefestigung mit zu erwartenden Gesamtkosten von 116.000,- Euro brutto umzusetzen und die Verwaltung zu ermächtigen die Ausschreibung für die diese Variante durchzuführen und zu beauftragen.

TOP 5 Antrag der BCP Zeppelinstraße GmbH & Co.KG zur Errichtung von drei Gewerbegebäuden und eines Parkhauses in der Zeppelinstr. 22, Fl.Nr. 1731/3

I. SACHVORTRAG:

Die BCP Zeppelinstraße GmbH & Co.KG beantragt die Errichtung von drei Gewerbegebäuden und eines Parkhauses in der Zeppelinstr. 22, Fl.Nr. 1731/3.

Die drei Gewerbegebäude sind mit einer Wandhöhe von 15 m und 3 Geschossen geplant. An den Neubauten Nord und Süd sollen jeweils 1-geschossige Hallen mit Galeriegeschossen errichtet werden. Die Wandhöhe in diesen Bereichen soll 8,50 m (Süd) und 8,65 m (Nord) betragen. Auch der Neubau West ist im Erdgeschoss mit einem Galeriegeschoss geplant. Die Gebäude sollen Flächen für Produktion, Forschung, Büro und Lagerflächen (keine Logistik) enthalten. Die künftigen Mieter stehen derzeit noch nicht fest. Die Dächer der Gewerbebauten sind als begrünte Flachdächer geplant. Zudem sind auf den Dächern PV-Anlagen, Dachausgänge und andere Technikaufbauten vorgesehen. Die Wandhöhe erhöht sich durch die Dachaufbauten in diesen Bereichen auf maximal 17,5 m. Das Parkhaus, welches Platz für 311 KFZ-Stellplätze bieten soll, ist als Split-Level-Parkhaus mit 8 Halbebenen geplant. Die Halbebenen 7 und 8 sollen dabei als offene Parkdecks errichtet werden. Die Wandhöhe beträgt im Bereich der 8. Halbebene 12,14 m, im Bereich der 7. Halbebene 10,77 m und 14,33 m im Bereich der Auf- und Abfahrten. Im Parkhaus werden alle Stellplätze mit Leerrohren für E-Ladesäulen ausgestattet. Zudem sind Ladestationen für 36 E-Bikes im Parkhaus vorgesehen. Aus Sicht der Verwaltung würde es sich daher anbieten, für die Versorgung der Ladestationen eine PV-Anlage auf dem Dach zu errichten. Hier wäre wohl nur eine Befreiung wegen der Überschreitung der GFZ notwendig. Die Seiten des Parkhauses sind offen gestaltet. Die Gesamtgrundfläche soll 10966,66 m² betragen. Nach der aktuellen Planung sind für die Nutzungen 273 KFZ-Stellplätze und 126 Fahrradstellplätze nachzuweisen. Mit der geplanten Errichtung von insgesamt 369 KFZ- und 137 Fahrradstellplätzen ist der Stellplatznachweis erfüllt. Die KFZ-Stellplätze sollen im Parkhaus (311 Plätze), südlich vor dem Neubau West (16 Plätze), vor dem Neubau Süd (27 Plätze) und östlich vor dem Neubau Nord (15 Plätze) errichtet werden. 8 der Außenstellplätze sollen mit E-Ladesäulen ausgerüstet werden. Die Fahrradstellplätze sollen im Parkhaus (36 Plätze), vor dem Neubau West (21 Plätze), vor dem Neubau Süd (60 Plätze an Ost- und Westeingang) und vor dem Neubau Nord (20 Plätze) nachgewiesen werden. Im Bestand sind auf dem Grundstück 94 Bäume vorhanden. Für die Baumaßnahme müssen 11 Bäume gefällt werden. Gleichzeitig werden jedoch im Zuge der Neubebauung 69 Bäume neu gepflanzt. Hierfür werden auch Grünflächen erweitert. In den neuen und alten Grünflächen sollen Insektenhotels und Lebensräume für Fledermäuse integriert werden. Der Grünflächenanteil auf dem Grundstück soll nach Beendigung der Maßnahme bei 38 % liegen. Dies entspricht einer Fläche von ca. 8000 m². Dabei wurden wie in anderen Fällen im Gewerbegebiet die Flächen von begrünten Flachdächern zur Hälfte angerechnet. Die geplante GRZ der Gebäude soll 0,52 (0,67 mit Nebenanlagen, Zufahrten etc.), die geplante GFZ soll 1,35 betragen.

Das betroffene Grundstück liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 119 Teil C „Änderung der Bebauungspläne, Gewerbegebiet HB“. Dieser setzt einen Bauraum für Gebäude, einen Bauraum für Stellplätze und eine maximale Wandhöhe von 15 m fest. Diese kann ausnahmsweise durch Dachaufbauten untergeordneter Größe um maximal 2 m überschritten werden. Nach jedem 4. Stellplatz ist zudem ein Grünstreifen mit einer Breite von 2,5 m und einem standortgerechten Baum anzulegen. Weitere Festsetzungen bleiben unberührt.

Es werden Befreiungen hinsichtlich der Überschreitung des Bauraums nach Norden und Nordosten durch die Hauptgebäude, sowie der Errichtung von Nebenanlagen (Stellplätze, Gastankaufstellflächen und Müllsammelstellen) im Osten, Süden und Norden des Grundstücks außerhalb des Bauraums. Außerdem werden Befreiungen wegen der Wandhöhenüberschreitung im Bereich der Dachaufbauten und wegen der fehlenden Gliederung der offenen Stellplätze durch Bäume beantragt. Des Weiteren ist eine Abweichung von der Stellplatzsatzung wegen der fehlenden Vorrichtungen für E-Ladesäulen an 50 offenen Stellplätzen notwendig.

Den Befreiungen hinsichtlich der Baugrenzenüberschreitungen der Hauptgebäude und Nebenanlagen kann aus Verwaltungssicht zugestimmt werden, da die Befreiung nicht zu einer Baurechtsmehrung sondern zu einer Umverteilung des Baurechts auf dem Grundstück führt. Die GRZ und GFZ auf dem Grundstück ist genau wie der Grünflächenanteil eingehalten. Durch die Überschreitungen bei den Nebenanlagen können sinnvolle Erschließungssituationen der Gebäude (bspw. Fahrradstellplätze eingangsnah) angeboten werden.

Der Befreiung wegen der Wandhöhenüberschreitung in den Bereichen der Dachaufbauten kann aus Verwaltungssicht auch zugestimmt werden. Östlich der Lilienthalstraße wäre im Bereich zwischen Dieselstraße im Norden und Zeppelinstraße im Süden eine Bebauung mit einer Höhe von 17 m zulässig. Durch Dachaufbauten dürfte diese Höhe ausnahmsweise um 2 m überschritten werden. Dies ergäbe eine Gesamthöhe von 19 m. Die hier beantragte Höhe von 17,50 m im Bereich der Dachaufbauten fügt sich daher städtebaulich ein. Zudem werden die Dachaufbauten weit genug von der Fassade abgesetzt. Die Dachaufbauten nehmen jeweils nur zwischen 3,2 % und 7,2 % der jeweiligen Dachfläche ein.

Der Befreiung wegen der fehlenden Gliederung der Stellplätze kann aus Sicht der Verwaltung zugestimmt werden. Im Zuge der Maßnahme werden insgesamt 58 zusätzliche Bäume gepflanzt. Der Bauherr begründet die Befreiung damit, dass in den Stellplatzbereichen großflächige Tiefbaumaßnahmen notwendig wären, wenn die Bäume in Pflanzstreifen neben die Stellplätze gepflanzt werden sollen. Zudem seien die Bäume in den Grünflächen besser aufgehoben. Dieser Ansicht schließt sich die Verwaltung an.

Der Abweichung hinsichtlich der fehlenden Vorrichtungen für E-Ladesäulen in den offenen Stellplätzen kann aus Sicht der Verwaltung zugestimmt werden, da mit 8 Ladesäulen im Außenbereich und 311 Stellplätzen mit Vorrichtungen im Parkhaus ausreichend Möglichkeiten zum Laden von E-Autos geschaffen werden. Eine zusätzliche Ausstattung aller offenen Stellplätze wäre aus Sicht der Verwaltung unverhältnismäßig, da auch mehr Stellplätze errichtet werden sollen als benötigt.

Da bisher keine künftigen Mieter feststehen, konnte auch noch kein Immissionsschutzgutachten eingereicht werden. Dieses wird vom Bebauungsplan gefordert und sollte spätestens zum Beginn der jeweiligen Nutzung vorliegen. Das Parkdeck des Parkhauses sollte aus Verwaltungssicht überdacht und mit PV-Anlagen und/oder Dachbegrünung versehen werden. Das Einvernehmen zu eventuell notwendigen Befreiungen sollten aus Verwaltungssicht in Aussicht gestellt werden. Die Fassade der Auf- und Abfahrten des Parkhauses sind in der Planung nicht begrünt dargestellt. Gemäß Stellplatzsatzung sind 25 % der geschlossenen Fassade von mehrgeschossigen Parkhäusern zu begrünen.

Aus Sicht der Verwaltung kann dem Bauvorhaben zugestimmt werden.

II. EINSTIMMIGER BESCHLUSS (14:0):

Der Bau- Planungs- und Umweltausschuss beschließt, das gemeindliche Einvernehmen zur Errichtung von drei Gewerbegebäuden und eines Parkhauses in der Zeppelinstr. 22, Fl.Nr. 1731/3 zu erteilen. Das Einvernehmen zur den Befreiungen hinsichtlich der Überschreitung des Bauraums nach Norden und Nordosten durch die Hauptgebäude, sowie der Errichtung von Nebenanlagen (Stellplätze, Gastankaufstellflächen und Müllsammelstellen) im Osten, Süden und Norden des Grundstücks außerhalb des Bauraums, der Überschreitung der Wandhöhe im Bereich der Dachaufbauten und der fehlenden Stellplatzgliederung wird erteilt. Der Abweichung von der Stellplatzsatzung wegen der fehlenden Vorrichtungen für E-Ladesäulen bei den offenen Stellplätzen wird zugestimmt. Das Parkdeck des Parkhauses sollte überdacht und mit PV-Anlagen und/oder Dachbegrünung versehen werden. Die eventuell notwendigen Befreiungen werden in Aussicht gestellt. Die Auf- und Abfahrten des Parkhauses sind gemäß Stellplatzsatzung zu begrünen.

TOP 6 Bekanntgabe von nicht-öffentlichen Beschlüssen, bei denen die Gründe für die Geheimhaltung weggefallen sind

Es liegen keine nicht-öffentlichen Beschlüssen, bei denen die Gründe für die Geheimhaltung weggefallen sind, vor.

TOP 7 Mitteilungen aus der Verwaltung

TOP 7.1 Kletterturm im Taubenbergweg

Herr Dr. Gruchmann beantwortet die Anfrage von Frau Theis, wieso der Kletterturm im Taubenbergweg abgebaut wurde.

Er erklärt dazu, dass der TÜV Mängel an dem Spielgerät festgestellt hat und es deswegen abgebaut werden musste. Auf die Nachfrage von Frau Theis, dass auch andere Spielplätze angefragt wurden, wird entgegnet, dass die Verwaltung ein Gesamtkonzept entwickelt.

TOP 7.2 Ausschreibung Elektrobusse

Herr Dr. Gruchmann teilt mit, dass die Ausschreibung des Landkreises zu Elektrobussen die Verwendung von Ökostrom vorsieht.

TOP 8 Sonstiges; Anträge und Anfragen

TOP 8.1 Anfrage Stadtrat Biersack: Urnenwand

Stadtrat Biersack teilt mit, dass die Urnenwand am städtischen Friedhof voll ist.

Ihm wurde zugetragen, dass angeboten wurde, Urnen temporär im Rathaus zu lagern. Dies hält er für nicht angebracht.

Herr Dr. Gruchmann antwortet darauf, dass die Erweiterung bisher noch nicht stattgefunden hat, da ein Landschaftsarchitekt hier Urheberrechte auf die Freiflächengestaltung geltend machen konnte und dadurch in die Planung involviert werden musste. Diese Verzögerung hatte zur Folge, dass die notwendige Entnahme der Hecke in den Zeitraum der Vogelbrutzeit gefallen ist und damit eine Fällung nicht mehr möglich ist. Die Verwaltung wird eine Alternative für die temporäre Unterbringung von Urnen anbieten.

TOP 8.2 Anfrage Stadtrat Ascherl: Lampenausfall und Wurzelaufwürfe

Stadtrat Ascherl merkt an, dass beim kleinen Weg neben der Gaststätte „La Pergola“ die Laternen nicht mehr funktionieren. Zudem gibt es hier wohl Wurzelaufwürfe, die zu Stolperfallen werden könnten. Die Verwaltung wird gebeten, sich um eine Lösung kümmern

TOP 8.3 Anfrage Stadtrat Grünwald: Treppenaufgang Autobahnüberführung

Stadtrat Grünwald fragt an, wie der Stand beim Treppenaufgang im Bereich der Autobahnüberführung zum See ist.

Herr Zettl teilt mit, dass die Planung bereits veranlasst ist.

Nachdem keine Wortmeldungen mehr vorliegen, bedankt sich der Vorsitzende bei allen Anwesenden und beendet um 21:31 Uhr die öffentliche Sitzung.

Dr. Dietmar Gruchmann
Vorsitz

Felix Meinhardt
Schriftführung

Verteiler:

SPD-Fraktion
CSU-Fraktion
BfG-Fraktion
Unabhängige Garchinger
Bündnis 90/Die Grünen
FDP

Dr. Götz Braun
Jürgen Ascherl
Norbert Fröhler
Florian Baierl
Dr. Hans-Peter Adolf
Bastian Dombret

Bürgermeisterbüro
Geschäftsbereich I
Geschäftsbereich II
Geschäftsbereich III

Sylvia May
Thomas Brodschelm
Klaus Zettl
Monika Gschlößl

Genehmigungsvermerk:

Die Niederschrift gilt gemäß Art. 54 Abs. 2 GO als vom Stadtrat genehmigt.

Sitzung, bei der das Protokoll ausliegt: 13.04.2021