

**Beschlussvorlage FB 3/068/2022
TOP Nr. 8 (Bau- und Werkausschuss)**

Gremium
Bau- und Werkausschuss

Beschluss
Entscheidung

Ö-Status
öffentlich

Sitzungstag
29.11.2022

Bezeichnung des Tagesordnungspunktes:

Verkehrsplanung und Straßenbau;

Verkehrskonzept "Sport- und Schulzentrum Grafing" - Teilmaßnahme "Am Stadion";

**Vorstellung des Bauentwurfes (Fortschreibung) und Vorbereitung des
Straßenbauprogramms**

Sachverhaltsdarstellung / Begründung

A) Allgemeine Grundlagen:

Vorab soll noch einmal stark verkürzt der bisherige Werdegang der Straßenplanung „Am Stadion“ zusammengefasst werden.

Der Ausbau der Straße „Am Stadion“ hat Ihren Ausgangspunkt in den Anträgen der CSU vom 27.11.2008 und 27.10.2014 für die Errichtung einer „nördlichen Sportstättenanbindung“ sowie dem ergänzenden Antrag vom 08.04.2013 „Gesamtkonzept Sportzentrum Grafing“. Hinsichtlich der Gründe und der Beurteilungen wird auf den Stadtratsbeschluss vom 09.12.2014, TOP 5 (siehe Anlage) verwiesen, in dem das sehr weitgreifende Thema zur Verkehrsplanung im Schul- und Sportzentrum, das untrennbar mit dem Bau der Ostumfahrung verbunden ist, ausführlich dargelegt wurde.

Auch auf die Verkehrsuntersuchung vom 07.03.2014 (Anlage) kann verwiesen werden, deren Ergebnisse und Beurteilungen ebenfalls der Niederschrift vom 09.12.2014 (TOP 5, Nr. 2.3) entnommen werden können.

Das vorausgesetzt, lässt sich die langjährige Verkehrsplanung für das Schul- und Sportzentrum wie folgt zusammenfassen:

Problemstellung:

Es bestehen massive verkehrliche Missstände an der Stadionstraße, insbesondere durch den Parkverkehr. Mangels ausreichender Parkplätze wird bei Spitzenbelastungen (Eishockey, Freibad) die Straße „Am Stadion“ rechtswidrig beidseitig beparkt. Die Erreichbarkeit der Sportstätten durch Rettungsfahrzeuge ist nicht mehr gewährleistet. Die Abwicklung des gesamten Zu- und Abfahrtsverkehr über die Straße „Am Stadion“ und „Kapellenstraße“ ist angesichts der dortigen Straßenverhältnisse nicht verkehrssicher möglich. Nach der Entscheidung über den Verzicht auf die „Nordanbindung zur Ostumfahrung“ und damit der Beibehaltung der Netzanbindung der Kapellenstraße sind Maßnahmen zur Verkehrsentslastung – auch für die Schulwegsicherheit – unabdingbar und wurde auch von den Sicherheitsbehörden zu Behebung der chaotischen Verkehrsverhältnisse am Stadion gefordert. (**Anmerkung:** die ursprüngliche Planung der Ostumfahrung sah vor, dass die Kapellenstraße nur von Osten her an die Ostumfahrung angeschlossen wird; auf der Westseite wäre die Kapellenstraße vollständig vom äußeren Verkehrsnetz abgeschlossen worden. Der Verzicht auf die Umstrittene „Nordanbindung“ führte zur jetzt realisierten Lösung mit einer Brücke für die Kapellenstraße – und der Rotter Straße als zentrale Anbindungsstraße zur Ostumfahrung). Mit dem Bau der Ostumfahrung würde sich die Verkehrsbelastung in den Wohnstraßen um das Schulzentrum zusätzlich erhöhen, da die Rotter Straße die Funktion als Hauptzubringer erfüllt. Ohne Verkehrsentslastungen ist auch die dortige Ansiedlung eines „Kindertageszentrums“ nicht zu rechtfertigen.

Maßnahmen:

1. Schritt:

Bau der „nördlichen Sportstättenanbindung“ (Verbindungsstraße zur Ostumfahrung) mit Parkplatz ohne Durchfahrtsmöglichkeit zur Kapellenstraße:

Der Bau dieser Straße und von ausreichend großen Parkplätzen beeinflusst ganz erheblich die Verkehrsabläufe „Am Stadion“ und „Kapellenstraße“. Um die Verkehrsfunktion als Entlastung dieser Straßen zu erreichen ist zwingende Voraussetzung, dass keine Durchfahrtsmöglichkeit zur Kapellenstraße entsteht (auch nicht im Einbahnverkehr). Ansonsten wird die Sportstättenanbindung als Zu- / Abfahrt zur Ostumfahrung genutzt und würde den Entlastungswirkung ins Gegenteil verkehren.

Mit der Sportstättenanbindung + Auffangparkplätzen wird der gesamte Parkplatzverkehr zum Eisstadion / Freibad / Sportplätze auf die Ostumfahrung / Sportstättenanbindung verlagert. Die Wohnstraßen und das Schulzentrum (Kapellenstraße) erfahren damit eine merkliche Verkehrsentslastung.

Die Straße „Am Stadion“ wird danach dauerhaft eine Stichstraße (Sperrung der Durchfahrtsmöglichkeit zur anderen Straßen). Diese Funktion im Straßennetz, also das Fehlen eines Netzanschlusses, ist von grundsätzlicher Bedeutung für das Straßenraumprofil und die Straßenführung. Durch die Entlastung vom Parkverkehr und einen verkehrsberuhigten Ausbau wird die ungehinderte Erreichbarkeit von Freibad / Eisstadion für Rettungsfahrzeuge und die verkehrssichere Benutzbarkeit für Radfahrer und Fußgänger sichergestellt.

2. Schritt:

Die Entlastung der Stadionstraße und der Kapellenstraße vom Parkplatzverkehr und die verbesserte Verkehrssicherheit ist Voraussetzung für den Bau eines Zentrums für Kindertageseinrichtungen auf dem Grundstück Fl.Nr. 200/22 der Gemarkung Öxing. Der dadurch entstehende Zufahrtsverkehr kann dann – auch im Hinblick auf das erhöhte Sicherheitsbedürfnis durch die Kindertageseinrichtung – verkehrsgerecht gelöst werden.

Als maßgebliche Entscheidungsgrundlage wurde deshalb schon zeitliche mit dem Bebauungsplan „Kindertageszentrum“ die Straßenplanung in den Grundzügen festgelegt (Bau-, Werk- und Umweltausschuss vom 15.03.2016: Straßenbauprogramm für die Straße „Am Stadion“). Im Planungsabschnitt des Kindertageszentrums (Wendefläche mit Kurzparkplätzen) ist diese Straßenplanung auch schon Teil der Bebauungsplanfestsetzungen hinsichtlich des Qualifizierungsmerkmals (§ 30 Abs. 1 BauGB) der örtlichen Verkehrsflächen.

3. Schritt:

Abschluss des Bebauungsplanverfahrens „Kindertageszentrum Am Stadion / Forellenstraße (KITZ)“ und der Objektplanung des Kinderhauses (Baugenehmigung).

4. Schritt (aktuelle Befassung):

Abschließende Straßenplanung unter Berücksichtigung der Objektplanung „KITZ“ und unter detaillierter Einbeziehung des Vorplatzes Eisstadion / Freibad und bauliche Umsetzung.

Mit der Verlagerung des Parkverkehrs auf die zentralen Parkplätze nördlich des Eisstadions und damit auch der Minimierung des Parksuchverkehrs wurde die Verkehrsfunktion und die dafür notwendigen Anforderungen an die Straßenräume bestimmt. Durch die o.g. Vorentscheidungen ist ein verkehrsberuhigter Ausbau der Straße möglich. Der Vorplatz vor dem Eisstadion / Freibad soll neben einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität für die Schwerpunktnutzung als Fahrradabstellplatz umgestaltet werden.

B) Rechtliche Grundlagen:

Hinsichtlich des Straßenabschnitts im Bereich des Kindertageszentrums ist noch festzustellen, dass der dortige Bebauungsplan diesen Bereich als öffentlichen Verkehrsfläche festsetzt. Geplant ist dort eine Wendefläche für den Bring- und Holverkehr des Kindergartens. Die Festsetzung der örtlichen Festsetzungen gehört zu den zwingenden Qualifikationsmerkmalen eines Bebauungsplanes (§ 30 Abs. 1 BauGB). Diese Vorentscheidung ist bei der jetzigen Bestimmung der Straßenplanung (Straßenbauprogramm) zu beachten (als materielles Ortsrecht).

Im Übrigen bestehen keine gesetzlichen Vorabbindungen für die Straßenplanung und es besteht unter Abwägung / Berücksichtigung der privaten und öffentlichen Belange eine weitestgehende Gestaltungsfreiheit für die Bestimmung der räumlichen und technischen Ausführung. Hinsichtlich der Anforderungen an diese Straßenräume ist die RAST06 zu beachten, der jedoch als Richtlinie (Technisches Regelwerk) keine rechtliche Bindungswirkung zukommt.

Am Ende ist über den Bauentwurf als sog. „Straßenbauprogramm“ zu entscheiden. Hierbei handelt es sich zum einen um ein beitragsrechtliches Entscheidungsprogramm (§ 128 BauGB) über die technischen Einzelheiten einer Straße. Zum anderen versteht man unter dem Straßenbauprogramm auch die Feststellung über die inhaltliche Ausgestaltung von Straßen. Diese auch klagefähige (allgemeine Leistungsklage) Rechtsentscheidung drückt dann das Straßenbauprogramm aus.

So besteht für den Bau (und bei der wesentlichen Änderung) von gemeindlichen Straßen keine fachgesetzliche Plan- oder Genehmigungspflicht. Insbesondere bestimmt Art. 36 BayStrWG nur für bestimmte Straßen die Planfeststellungspflicht. Das gilt für Ortsstraßen nur, wenn diese der Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht nach Art. 37 BayStrWG unterliegen. Das ist hier nicht der Fall. Eine Baugenehmigung entfällt ohnehin, da Art. 1 Abs. 2 Nr. 1 BayBO die öffentlichen Straßen vom Anwendungsregime des Bauordnungsrechts ausnimmt.

Regelmäßig wird der Straßenbau – jedenfalls der Neubau – ein Planungserfordernis auslösen (§ 1 Abs. 3 BauGB) und damit die Aufstellung eines Bebauungsplans (als Rechtsgrundlage für den Straßenbau) notwendig machen. Ist das – wie hier – nicht erforderlich, bestimmt § 125 Abs. 2 BauGB die gesetzlichen Anforderungen an den Straßenbau. Danach gemeindliche Straßen nur dann hergestellt (oder wesentlich geändert) werden, wenn sie den Anforderungen des § 1 Abs. 4 – 7 BauGB entsprechen. Ausreichend ist dafür eine Einzelfallentscheidung (Beschlussentscheidung) der Gemeinde ohne Zustimmungs- / Genehmigungserfordernis.

Um dabei auch alle öffentlichen und privaten Belange einbeziehen, bewerten und abwägen zu können, empfiehlt sich ein Beteiligungsverfahren. Dieses Beteiligungsverfahren ist weder verpflichtend erforderlich noch formalisiert. Es dient allein der Sachverhaltsermittlung (Ermittlungsgebot) für eine rechtmäßige Abwägungsentscheidung nach § 1 Abs. 7 BauGB.

Beitragsrecht:

Der Bau der Straße führt nicht zur Erschließungsbeitragspflicht (§ 5a KAG i.V.m. § 127 ff. BauGB). Dabei ist festzustellen, dass die Straße „Am Stadion“ nicht bereits erstmals endgültig hergestellt war (vgl. Beschluss des Stadtrates vom 12.02.1976 gemäß § 133 Abs. 4 BBauG über die zum Zeitpunkt des 30.06.1961 endgültig hergestellten Straßen). Damit handelt es sich bei dem geplanten Straßenbau um keine beitragsrechtliche Ausbaumaßnahme, für die seit 2018 die gesetzliche Beitragspflicht entfallen ist (Art. 5 Abs. Satz 3 KAG), sondern um die weiterhin bestehende Erschließungsbeitragspflicht bei der Ersterstellung einer Straße.

Eine Erschließungsbeitragspflicht entfällt jedoch bei dem geplanten Ausbau der Straße, da seit Beginn der erstmaligen technischen Herstellung (ausreichend ist die Gebrauchsfähigkeit der Straße) mindestens 25 Jahre vergangen sind (Art. 5a Abs. 7 Satz 2 KAG).

Außerdem entfällt die Erhebung eines Erschließungsbeitrages auch gemäß Art. 5a Abs. 8 KAG. So wurde die Stadionstraße mit dem Bau des Freibades Anfang der 1970er Jahre baulich hergestellt. Die straßenrechtliche Widmung (als Herstellungsvoraussetzung) erfolgte am 30.08.1988 mit der Erstanlegung des Straßenbestandsverzeichnisses (Art. 67 BayStrWG). Gemäß Art. 13 Abs. 2 Nr. 4 Buchstabe b, Doppelbuchst. bb Spiegelstrich 1 KAG verjährt der Beitragsanspruch ohne Rücksicht auf den Zeitpunkt der Entstehung der Beitragsschuld spätestens nach Ablauf von 20 Jahren seit Eintritt der Vorteilslage. Mit der Verjährung und dem damit entstehenden Beitragserhebungsverbot gilt die Erschließungsanlage als erstmalig hergestellt (Art. 5a Abs. 8 KAG).

Eine Beteiligung der Anlieger an den Baukosten (Beitragserhebung) scheidet damit aus. Die Kosten für den Straßenbau hat die Stadt Grafing b.M. allein zu tragen. Staatliche Zuwendungen können nicht beansprucht werden. So handelt es sich um keine verkehrswichtige innerörtliche Straße; hier fehlt es schon allein an der dafür notwendigen Verbindungsfunktion (Nr. 2.3, 2.3.1.1 der Richtlinien für Zuwendungen des Freistaates Bayern zu Straßenbauvorhaben kommunaler Baulastträger -RZStra-)

C) Beschreibung:

Bereich Schule

- Die Einfahrt in die Straße am Stadion wird auf der nordöstlichen Einfahrtspur zusammengelegt. Der Belagwechsel (Pflasterung) soll die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer gegenüber den querenden Fußgängern erhöhen. Die Fahrbahnbreite beträgt 5,5m. Die bisherige südwestliche Fahrspur wird zum Fußgängergereich umgestaltet und dafür ebenfalls gepflastert. Der Pflasterbereich schafft auch einen Vorplatz für die dortige St. Ägidius-Kapelle mit den ortsbildprägenden Bäumen, die dadurch eine würdige Herausstellung erfahren und durch die Verkehrsberuhigung auch als Ruheplatz genutzt werden können. Der Fußgängerbereich ist mit einer Homburger Kante zur Fahrbahn abgegrenzt.
- Der Bestandsbaum ist hier erhalten.
- Vor dem Schuleingang wird der Belagwechsel wiederholt. Dies trägt zur weitergehenden Regulierung der Verkehrsgeschwindigkeit bei.
- Grundstücks- bzw. Carporteinfahrten sind berücksichtigt.
- Variante 1
 - Insgesamt 25 Parkplätze.
 - 4,5 m tief Querparkplatz vor der Schule, wie in Bestand.
 - Daraus ergeben sich schmalere Fußwege bzw. 1,6 m und 2,2 m auf beiden Seiten der Straße. (s. Querschnitt)
 - Bäume entlang der Nordseite der Fahrbahn.
 - *Info: Die Bestandsmauer, der Fußwegbedarf für die Schüler und eine Mindestanforderung von 5,5 m Fahrbahn führt zu einer 4,5 m tiefen PKW-Stellplatzfläche. Tiefer liegende PKW-Stellplätze führen zum Entfall eines der Fußwege, welches nicht zu empfehlen ist.*
- Variante 2
 - Insgesamt 22 Parkplätze im Schulbereich.
 - 6,5 m lange Parallelparkplätze.
 - Bäume können auf beiden Seiten der Fahrbahn gepflanzt werden, wodurch diese begrünt und der Fußgängerbereich aufgewertet wird (s. Querschnitt)

Bereich Kita

- Längsparkplätze entlang des Sportplatzes und 5 Kurzzeitparkplätze (insgesamt ca. 13 Pkw-Stellplätze stehen für das Kindertageszentrum (KiTZ) zur Verfügung
- Der Wendeplatz vor der KITA ermöglicht ein bequemes Parken und Wenden aufgrund:
 - einer Fahrbahnbreite von 13 Metern
 - einer gepflasterten Verkehrsinsel in der Mitte,
 - 45 Grad Schrägparkplätze.

- *Info: Mit Hilfe der Schleppkurve wurden die Radeinschläge für eine Senkrechtaufstellung (90-Grad) der Kurzzeitparkplätze vor dem KiTZ überprüft, wie sie Gegenstand der dortigen Außenanlagenplanung ist. Dies ist nicht zu empfehlen, da das Parken erschwert wird.*

Bereich Eisstadion

- 200 zusätzliche Fahrradstellplätze mit Anlehnbügel.
- 7 PKW Stellplätze für die Gastronomie.
- Der Fußgängerplatz ist am Eisstadionbereich durch Belagwechsel (Pflasterung) und zusätzliche Poller betont.
- Der Vorplatz hat eine Breite von 18m und kann als Wendemöglichkeit für Müllfahrzeuge / Feuerwehr genutzt werden.
- Der Entwurf schafft eine klare Abgrenzung zwischen einem 9 m breiten Bereich, der zum Eingang Freibad, Eisstadion und der Pizzeria führt sowie als Fahrradzufahrt sowie dem Abstellplatz für die Fahrräder.
- Für das Eisstadion ist eine Balkon-Terrasse berücksichtigt mit einem Zugang durch eine Außentreppe. Die verbleibende Durchfahrt (Rettungszone) für das Freibad / Eisstadion ist mit 6 m ausreichend breit.
- Der Entwurf schlägt die Errichtung einer Terrasse mit Sitzgelegenheiten für das Freibad vor. Damit wird außerhalb des Freibadgeländes eine Freigastfläche für den Kiosk geschaffen in einem Bereich, der jetzt als zu Lagerzwecken genutzt wird und den Platzbereich gestalterisch belastet.
- Die 2 getrennten Zugänge zum Tennisplatz bleiben erhalten.

D) Beurteilung des Bauentwurfes (Straßenbauprogramm):

Vom Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München wurden 2 Varianten für den Ausbau der Straße „Am Stadion“ erarbeitet.

Die Bebauungsentwürfe vom 26.10.2022 unterscheiden sich im Wesentlichen durch die Stellplatzaufstellung im Bereich der Mittelschule (V1: Senkrechtparkplätze auf der Schulseite wie Bestand oder V 2: beidseitige Längsparkplätze). In der Folge ergibt sich bei der Variante 2 eine Verschwenkung des Fahrbahnverlaufes.

Die Bauentwürfe vom 26.10.2022 entsprechen in der **Grundkonzeption** dem schon am 15.03.2016 beschlossenen Vorentwurf des Straßenbauprogramms, der dann auch Grundlage des Bebauungsplanes „Kindertageszentrum Am Stadion“ vom 14.06.2018 war. Insoweit entspricht der Bauentwurf dem materiellen Ortsrecht (**Bebauungsplan**).

Soweit die (bestandskräftige) **Baugenehmigung** für das Kindertageszentrum in Ausführungsdetails vom Bauentwurf abweicht, ist das unerheblich. Umgesetzt wird die Baugenehmigung. Der Feststellung, dass die dort vorgesehenen Senkrechtparkplätze hinsichtlich der Benutzbarkeit im Vergleich mit einer Schrägaufstellung nachteiliger beurteilt wurden, wird nicht gefolgt.

Besonderes Augenmerk ist bei der inhaltlichen Bewertung auf den Einmündungsbereich (Süden) zur Kapellenstraße zu richten. Nachrichtlich wird auf die ausführliche Untersuchung dieser Gefahrenstelle in den langjährigen Bemühungen um die verbesserte Schulwegsicherheit hingewiesen. Im Jahr 2008 wurde intensiv nach einer Verbesserung dieser Einmündung gesucht. Die in der Anlage beigefügten Lösungsalternativen wurde damals erarbeitet. Umgesetzt wurde (vgl. Beschluss des Bau-, Werk- und Umweltausschuss vom 24.06.2008) allein die farbliche Markierung der Fußgängerfurt (Planung 2008, Variante 10a). Alle anderen Maßnahmen, insbesondere zur baulichen Umgestaltung, wurden verworfen. Die Befahrbarkeit mit Omnibussen und Rettungsfahrzeugen bei gleichzeitiger Erhaltung des Baumes in der Mittelinsel standen einer Einengung der Kreuzung zur Verkehrsberuhigung entgegen.

Umso überzeugender und frappierend einfach ist die jetzt vorgeschlagene Lösung im Bauentwurf vom 26.10.2022. Dort wird die Fahrbahn auf die nordöstliche Fahrspur konzentriert. Die Ein/Ausfahrt dieser nur 5,5 m breiten Fahrbahn ist nur noch mit deutlich verminderter Geschwindigkeit möglich. Die südwestliche Fahrspur wird zum Fußgängerbereich umgestaltet. Dabei wird aber der Fußgängerbereich nur mit einer 3-cm hohen Kante („Homburger Kante“) von der Fahrbahn abgegrenzt und bleibt für Großfahrzeuge damit befahrbar. Diese Fahrzeuge können bei Bedarf also über den Fußgängerbereich fahren. Diese einfache Lösung rechtfertigt sich, da außer der Feuerwehr nur noch mit Müllfahrzeugen auf die Stadionstraße zugefahren werden muss. Der gesamte Busverkehr kann jetzt über die Sportstättenanbindung von Norden her abgewickelt werden.

Die einheitliche Aufpflasterung im Einmündungsbereich stellt optisch den Kreuzungsbereich heraus und schafft mehr Aufmerksamkeit für die kreuzenden Fahrzeuge. Es wird der Eindruck der Verkehrsberuhigung vermittelt.

Anzumerken ist, dass die Stadionstraße weiterhin nicht als verkehrsberuhigter Bereich (weiterhin als Spielstraße bezeichnet) angeordnet wird. Im verkehrsberuhigten Bereich (Anlage 1 zu StVO, Z 325.1) darf zwar nur in Schrittgeschwindigkeit gefahren werden, jedoch wären dort gesonderte Teileinrichtungen für Fußgänger (Gehwege) nicht zulässig (Mischverkehr auf einer gemeinsamen Verkehrsfläche). Aufgrund des besonderen Sicherheitsanspruches als Schulweg kann aber auf gesonderte Gehwege nicht verzichtet werden.

Entscheidend für die Straßenraumgestaltung ist die Aufstellung der Stellplätze an der Schule. Die Variante 1 sieht in Wiederholung der Bestandssituation die Aufstellung von Senkrechtparkplätzen vor. Diese Lösung wird seitens der Verwaltung aber als ungeeignet angesehen. Zum einen ist es die besondere Gefahrensituation, die mit dem Rückwärts-Ausfahren verbunden ist. Gerade die Radfahrer und häufig über die Fahrbahn wechselnde Kinder sind hier gefährdet. Zum anderen ist es aber der fehlende Platzbedarf. Der Entwurf V1 geht – wie im Bestand – von nur 4,5 m tiefen Parkständen aus. Die (Mindest)Länge für das ordnungsgemäße Senkrechtparken beträgt aber 5,0 m (vgl. dazu: § 4 Abs. 1 GaStellV oder auch Tabelle 22 Rast06). Das bedeutet, dass die Fahrzeuge 0,50 m über die fordere Stellplatzbegrenzung überstehen. Da der dortige Gehweg ohnehin nur 1,60 m breit ist, verbleibt nur noch ein Gehbreite von 1,10 m. Das ist jedenfalls zu wenig. Gleichzeitig ist die Fahrgasse (Fahrbahnbreite) mit 5,5 m auch zu eng für das Ausparken (mindestens 6 m - vgl. Tabelle 22 Rast06 und § 4 Abs. 2 GaStellV). Konsequenz wäre, die Straße um 0,5 m zu verbreitern und die Stellplätze um 0,5 m zu verlängern – dazu müsste der westliche Gehweg von 2,2 m auf 1,20 m verkleinert werden. Das entspricht auch nicht mehr den Mindestbreiten (heute sogar mindestens 1,80 m – Regelfall 2,5 m)

Letztendlich schließt sich aufgrund der verfügbaren Flächen die Parkplatzaufstellung der Variante 1 aus. Die Schule legt jedoch unbedingten Wert auf die Erhaltung der Lehrer-Parkplätze vor der Schule. Aus diesem Grunde ist ein Verzicht der Stellplätze keine realistische Option. Eine verkehrsgerechte Lösung zeigt die Variante 2 auf (mit dann aber 3 Stellplätzen weniger). Mit beidseitigen Längsparkplätzen (2 m Breite) gelingt eine uneingeschränkt verkehrsgerechte Anlegung der Parkplätze. Diese werden dann auch vorwärts ausgefahren und sind insoweit ein Gewinn für die Verkehrssicherheit. Um das Einparken zu erleichtern, wird eine Verlängerung der Parkstände auf 6,70 m aber dringend empfohlen.

Mit der Parkplatz-Längsaufstellung entsteht auch eine optisch engere Fahrbahn, vor allem auch erreicht durch die beidseitigen Baumpflanzungen. Vor allem entstehen aber beidseitig angemessen breite Gehwege (im Westen sogar 2,20 m), die durch die vorgelagerten Stellplätze bestens geschützt sind. Der Übergang im Bereich des Hauptzugangs ist gut einsehbar und wird durch eine Pflasterung auch optisch hervorgehoben.

Besonders hervorzuheben ist die Verschwenkung der Fahrbahn, die durch die Anlegung eines Stellplatzstreifens an der Westseite entsteht. Diese Verschwenkung führt ebenfalls zu einer optischen Verkehrsberuhigung. Die Straße ist dann nicht mehr geradlinig geführt und durchgehend einsehbar. Die Fahrbahn ist bei der Variante 2 mit der Aufpflasterung am Südeingang, an der Querung zur Mittelschule (Eingang), der Verschwenkung und dem Wendepunkt am KITZ in kurzen Abständen optisch erkennbar unterbrochen – das schafft einen besonderen Verkehrsberuhigungseffekt.

Die Mittelinsel des Wendepunktes ist niveaugleich mit der Fahrbahn; lediglich ein Materialwechsel soll die Wendebereich markieren. Die Stellplätze (Senkrechtaufstellung lt. KITZ-Plan) können damit ungehindert ein- und ausgefahren werden.

Noch Abstimmungsbedarf besteht am Ende der Stichstraße. Der Entwurf sieht einen gepflasterten Wendepunkt am Nordende vor mit 18 m Durchmesser vor. Damit ist das Wenden mit einem 2-achsigen LKW möglich. Seitens der Verwaltung wird hier vorgeschlagen, den Wendepunkt auf 22 m zu vergrößern, um auch 3-achsige Fahrzeuge das Wenden in einem Zug zu ermöglichen. Dafür sollten die Stellplätze an der Ostseite (für die Gaststätte) entfallen. Gerade durch diese Parkplätze wird auch wieder (systemwidrig) die Gefahr eines unerwünschten Parksuchverkehrs geschaffen. Da ausreichend Stellplätze am Eisstadion (auch an der Ostseite) bestehen, die über die Sportstättenanbindung zu erreichen sind, kann auf diese Stellplätze südlich der Durchfahrtsperre (Poller) verzichtet werden. Alternativ könnten die Fahrradabstellanlage geringfügig eingerückt werden, um dort noch 3 Stellplätze (für Menschen mit Behinderung bzw. Kurzparkplätze (30 min) für die Anlieferung entstehen.

Im Bereich des Wendepunktes sollte auf eine Aufpflasterung verzichtet werden. Neben den Kostengesichtspunkten ist es vor allem die eindeutige Erkennbarkeit als Fahrbahnfläche (und Feuerwehrezufahrt), die das missbräuchliche Abstellen von Fahrzeugen von vornherein unterbinden soll.

Mit der kompromisslosen Lösung, wonach alle Parkplätze für Eisstadion (einschließlich Restaurant) und Freibad nur über die Sportstättenanbindung erreichbar sind, reduziert sich der leider immer noch anzutreffende Parksuchverkehr. Mit der vorgeschlagenen Verkehrslösung wird dann die bestmögliche Verkehrsberuhigung auf der Stadionstraße erreicht, die dann überwiegend nur noch für Radfahrer und den Bring- und Holverkehr der Kindertagesstätte bzw. des Eisstadions / Freibades genutzt werden kann.

Der Vorplatz vor dem Eisstadion und Freibad soll - dann befreit vom Parkverkehr – eine Bestimmung als Fahrradabstellplatz bekommen. Um auch die Rettungszufahrt zum Eisstadion und Freibad freizuhalten, wird die Fahrradabstellanlage im Süden des Platzes – größtenteils auf dem städtischen Grundstücksteil – angeordnet.

Hinsichtlich der Fahrradabstellanlage sollte auf die Aufstellung der Anlehnbügel im östlichen Teil (bis zum Treppenzugang Tennis-Haus) verzichtet werden. Dann kann hier auch eine ungehinderte Anlieferung zum Tennis-Platz noch erfolgen. Auch eine Benutzung für Sonderveranstaltungen als freie Platzfläche ist dann möglich.

Von besonderer Bedeutung war in der Vergangenheit das Interesse des Gaststättenbetriebes (OG Eisstadion-Südbau) nach einem Terrassenanbau. Auf die Verweigerung des gemeindlichen Einvernehmens für eine 7,5 m tiefe Dachterrasse durch die Stadt Grafing b.M. vom 08.06.2016 wird verwiesen.

Dieser Anbauwunsch wurde bei der Planung berücksichtigt mit einer 3 m tiefen Balkonterrasse. Das ermöglicht eine ausreichend breite Rettungszone (Die Terrasse ist für Rettungsfahrzeuge nicht unterfahrbar). Mit 3 m kann eine Tischreihe im Süden aufgestellt werden und es bleibt ein Bedienungsgang entlang der Außenmauer. Die Beschattung (Südseite) ist mit Markisen in einfacher Weise möglich. Wird eine größere Terrasse gewünscht, dann steht dafür die östliche Gebäudeseite zur Verfügung. Hier kann eine gestalterisch anspruchsvollere Anordnung der Nebengebäude mit einer Dachterrasse nur empfohlen werden. Auf die in der Anlage beigefügten Detailentwürfe wird verwiesen.

Beschlussvorschlag

Der Bau- und Werkausschuss fasst folgende Beschlüsse:

- 1. Der Bauentwurf vom 26.10.2022 in der Variante 2 wird als Entwurf für das Straßenbauprogramm „Am Stadion“ und Vorplatz am Freibad / Eisstadion gebilligt und zur Entwurfsgrundlage für die Anwohner- / Behördenbeteiligung bestimmt.**
- 2. Zur Berücksichtigung der Anforderungen nach § 125 Abs. 2, § 1 Abs. 4 – 7 BauGB erfolgt eine Beteiligung der betroffenen Anwohner und Anlieger und der berührten Behörden.**
- 3. Der Umbau des Vorplatzes am Freibad / Eisstadion erfasst auch die Teilfläche Fl.Nr. 202/1 der Gemarkung Öxing, für die ein Erbbaurecht zugunsten des EHC Klostersee e.V. besteht. Die Verfügbarkeit der Flächen ist vertraglich zu regeln. Die bauliche Änderung setzt die Zustimmung des Erbbauberechtigten voraus bzw. die Änderung des Erbbaurechtsvertrages voraus.**

Finanzielle Auswirkungen:

☒ Ja ☐ Nein Verw.HH / Verm.HH ☐ Ansatzüberschr. ☐ Nachtragsvormerkung

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

☐ Ja, positiv ☒ Ja, negativ ☐ Nein

Wenn ja, negativ: Bestehen alternative Handlungsoptionen? ☐ Ja ☒ Nein

Anlagen:

00 Entwürfe 2008 Emdg Kapellenstr
00 STR 09.12.2014
00 VUSportzentrum Endfassung 07032014
01 Planung V1_221026
01 Planung V2_221026
01 RQ V1_221026
01 RQ V2_221026
Terrasse Vorplatz Eisstadion