

**Beschlussvorlage FB 3/104/2023
TOP Nr. 2 (Bau- und Werkausschuss)**

Gremium
Bau- und Werkausschuss

Beschluss
Entscheidung

Ö-Status
öffentlich

Sitzungstag
28.11.2023

Bezeichnung des Tagesordnungspunktes:

**Vollzug des BayStrWG;
Verkehrsplanung zur Entlastung des Stadtzentrums;
Abstufung der "inneren Rotterstraße" (Kreisstraße EBE 9 im Abschnitt zwischen dem
Marktplatz und dem Kreisverkehrsplatz an der Ostumfahrung) zur Ortsstraße;
Verfügung der Abstufung (Art. 7 Abs. 2 BayStrWG)**

Sachverhaltsdarstellung / Begründung

Grundlagen:

Die zentralen städtebaulichen Missstände der Stadt Grafing b.M. sind in der massiven Verkehrsüberlastung (fließender und ruhender Verkehr) des Stadtzentrums begründet. Das radial auf die Stadtmitte zulaufende Straßennetz bewirkt dort eine Verkehrsüberlastung, insbesondere im Bereich des Marktplatzes und der Anschlussstraßen. Massive Störungen im Verkehrsablauf und fehlende Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer führen dazu, dass der historische Marktplatz seine Aufenthaltsqualität verloren hat und damit auch seine Attraktivität für die Bevölkerung als Kommunikationszentrum und als Ort für den Einzelhandel und für Veranstaltungen.

Um diese städtebaulichen Missstände zu beheben, betreibt die Stadt Grafing b.M. seit 1978 das städtebauliche Sanierungsverfahren (Altstadtsanierung), das stets auch mit Verkehrskonzepten begleitet werden. Nach Verkehrskonzepten 1976 und 1987 wurde der Verkehrsentslastungsplan 1989 entworfen, der Grundlage war für das „Integrierte Verkehrskonzept IVK 1991“. Mit diesem Verkehrskonzept sollte der Lösungsweg für das drängendste aller Grafinger Probleme festgelegt werden. Zentraler Inhalt des IVK war eine neue innerörtliche Umgehungsstraße, die eine Umfahrung des Marktplatzes im Westen vorsah. Die Altstadtsanierung und die Verkehrsplanung der Stadt Grafing b.M. ist nach dem Scheitern des über viele Jahre entwickelten Integrierten Verkehrskonzeptes 1995 völlig zum Stillstand gekommen. Die Stadt Grafing b.M. sollte aus dem Städtebauförderungsprogramm entlassen werden.

Mit der Wiederaufnahme der Altstadtsanierung 1997 und einer grundlegend neu ausgerichteten Maßnahmenkonzepte ist es gelungen, das städtebauliche Sanierungsverfahren neu zu beginnen. Ergebnis war dann der städtebauliche Rahmenplan 2003, der hinsichtlich der Verkehrsplanung (Fachbeitrag Verkehr) folgendes Verkehrskonzept festgelegt hat.

- a) alle bisher die Stadtmitte durchlaufenden klassifizierten Straßen (Staats- und Kreisstraßen) aus der Ortsmitte zu verlagern.
- b) Die mit der Verkehrsumlegung auf äußere Umfahrungsstraßen entstehende Entlastung des Stadtzentrums vom Durchgangsverkehr (vor allem auch des Schwerlastverkehrs) wird durch innere Umfahrungsstraßen ergänzt, insbesondere „Neue Gartenstraße“, „Thomas-Mayr Straße / Leonhardstraße“, „Oberanger“.
- c) Durch Errichtung von Auffangparkplätzen an den Haupteingangsstraßen ist der Besucherverkehr vor Erreichen des Marktplatzes abzufangen. Rückbau von Stellplätzen bei gleichzeitiger Verbesserung des Stellplatzangebotes durch verkürzte Parkzeiten den verbleibenden Stellplätzen.

Mit der Verkehrsumlegung der Ortsdurchfahrten soll neben der Reduzierung der Verkehrsbelastung aber auch eine Veränderung der Verkehrsbedeutung erreicht werden. Mit der Umlegung der Verkehre auf Umfahrungsstraßen und damit der geänderten Verkehrsfunktion der Straßen kann als Fernziel eine Abstufung der Ortsdurchfahrten zu Gemeindestraßen erreicht werden. Damit wird die Stadt Grafing b.M. auch zuständiger Baulastträger und damit entscheidungsbefugt über die bauliche Umgestaltung des Marktplatzes und der inneren Marktplatzzufahrten. Vor allem entfällt damit auch das gesetzliche Verbot von Tempo zonen, die § 45 Abs. 1c StVO für klassifizierte Straße bestimmt:

*§ 45 Abs. 1c StVO: Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in **Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf**, Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an. **Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken.***

Im Rahmen der ganzheitlichen Verkehrsplanung beschäftigt sich die Stadtverwaltung seit dem Planfeststellungsverfahren zur Ostumfahrung im Jahr 2008 und dann wieder in besonderer Weise seit dem Bebauungsplanverfahren für das „Brauereigelände Rotter Straße“ im Jahr 2012 mit der **inneren Rotter Straße**. Dieser Straße kommt eine wesentliche Bedeutung im inneren Verkehrsnetz zu, da sie mit der Rosenheimer Straße die 2 Hauptanschlüsse zum überörtlichen Verkehrsnetz schafft. Im unmittelbaren Zusammenhang mit der Bebauung des „Brauereigeländes“ stand dort ab 2012 die Klärung der Einmündungsregelung der Rotter Straße in den Marktplatz an, da im dortigen Baugebiet eine öffentliche Tiefgarage mit dafür notwendiger Linksabbiegespur realisiert wurde. Die notwendige Straßenaufweitung und der dafür notwendige Abbruch des Gebäudes Rotter Straße 10 sei hier nochmals erwähnt. Der mit der Linksabbiegespur nach langjährigen Auseinandersetzungen errichtete Fußgängerüberweg (mit Ampel) machte damals eine Untersuchung der Marktplatz-Einmündung erforderlich, die letztendlich auch das auslösende Element für die erst 2022 abgeschlossene Gesamtverkehrsuntersuchung war.

Anlässlich der Erschließung des Baugebietes „Brauereigelände“ und der aufwändigen Straßenaufweitung wurden dort auch die Seitenflächen erneuert und vor allem der „Öxinger Platz“ errichtet (2018). Diese im Rahmen der Altstadt-sanierung erfolgte Maßnahme wurde aber dann hinsichtlich seiner Gestaltung öffentlich heftig kritisiert. Nach einer Spendenzusage sollte der gesamte Platz dann nochmals umgestaltet werden, wobei der Spender auch die Einbeziehung der Rotter Straße und deren Verkehrsberuhigung (mit Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h) gefordert hat. Das war jedoch schon allein wegen der überörtlichen Verkehrsfunktion der Rotter Straße (Kreisstraße) nicht realisierbar, da eine Geschwindigkeitsbegrenzung bei klassifizierten Straßen nicht rechtmäßig möglich ist (**Erklärung des Bau- und Verkehrsministeriums vom 18.07.2018**).

Nach langer und intensiver Auseinandersetzung wurde von dem damals geforderten Umbau des Öxinger Platzes dann schließlich vollständig abgesehen.

Resultat der Kontroverse um die Platzgestaltung war dann aber die Erkenntnis, dass vor allem die Verkehrsberuhigung der Rotter Straße im Mittelpunkt der gemeindlichen Bestrebungen liegt. Die in der inneren Rotter Straße ansässigen Ladengeschäfte, gastronomischen Außenflächen, die öffentlichen Stellplätze mit der neuen Tiefgarage, der zentrale oberirdische Parkplatz (Rotter Straße 8), die kirchlichen Einrichtungen und die kreuzenden Hauptschulwege prägen die Funktion der Straße. Das hohe Fußgängeraufkommen, die Aufenthaltsfunktion und der hohe Querungsbedarf sprechen für einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich bzw. - sollte sich die Fußgängerampel an der Einmündung Ägidius-Weg als möglicher Ausschlussgrund erweisen – für eine Temporeduzierung auf 30 km/h.

Da sich diese Maßnahmen aber an klassifizierten Straßen - jedenfalls in dieser Verkehrssituation - ausschließen, wurde seitens der Stadt Grafing b.M. die Initiative zur Verkehrsberuhigung im Zuge der vorgezogenen **Abstufung** der Rotter Straße ergriffen.

Anforderungen an die Abstufung, Verfahren:

Straßen sind (zwingend) in diejenige Straßenklasse einzustufen, deren Verkehrsbedeutung sie entsprechen (vgl. Art. 3, Art. 7 BayStrWG). Den Behörden steht hinsichtlich der Einordnung der Straßenklasse und damit hinsichtlich des „Ob“ oder das „Wie“ der Umstufung keinerlei Ermessensspielraum zu. Dies gilt auch für die einvernehmliche Umstufung nach Art. 7 Abs. 2 BayStrWG, die bei der Umstufung von Straßen das Regelverfahren darstellt. Es handelt sich also um eine gebundene (und damit der verwaltungsgerichtlichen Rechtskontrolle vollumfänglich unterliegende) Rechtsentscheidung. Maßgeblich ist hier allein die Verkehrsbedeutung der Straße (Art. 3 Abs. 1 BayStrWG).

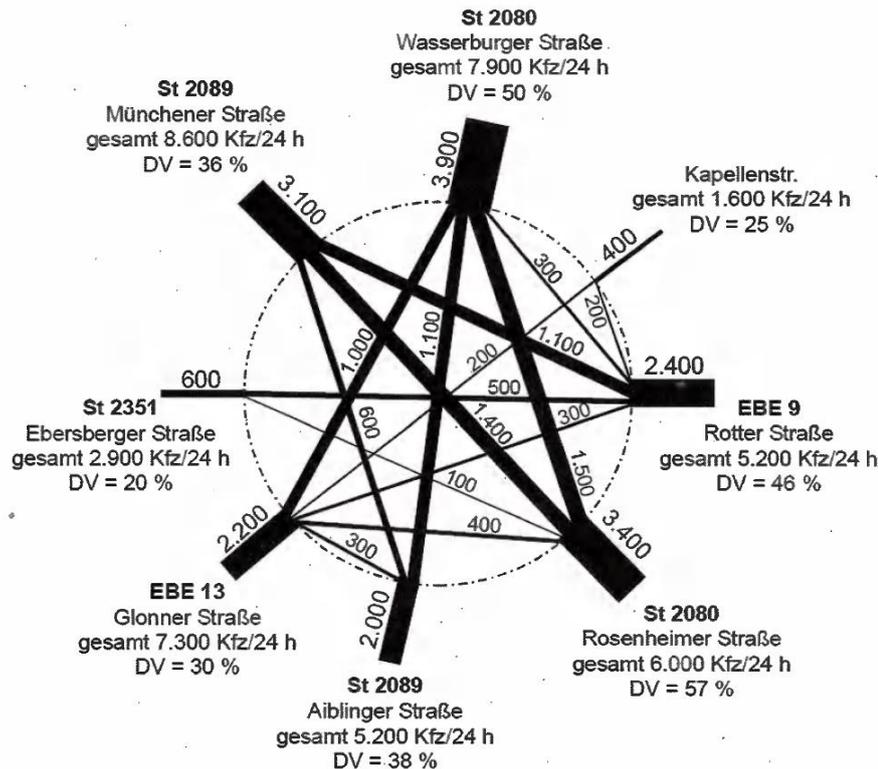
a) Beurteilung:

Kreisstraßen sind Straßen, die dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Landkreises, dem Verkehr zwischen benachbarten Landkreisen oder dem erforderlichen Anschluss von Gemeinden an das überörtliche Verkehrsnetz dienen oder zu dienen bestimmt sind. Bei der Bestimmung dieser Bedeutung im Verkehrsnetz ist neben dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen („dienen“) auch auf die der Straße zgedachten Verkehrsfunktion (zu „dienen bestimmt ist“) abzustellen. Diese beiden Kriterien stehen gleichberechtigt nebeneinander (vgl. BVerwG Beschluss v. 23.10.2002). Hinsichtlich dieses letztgenannten Tatbestandsmerkmals enthält die Straßenklassifizierung auch eine planerische Komponente für die betroffenen Straßenbaulastträger.

Die Hauptaufgabe der Kreisstraße EBE 9 besteht in der Anbindung der südöstlichen Landkreisgemeinden und auch der daran angrenzenden Orte des Landkreises Rosenheim mit dem überörtlichen Verkehrsnetz - hier den Staatsstraßen St 2080 und 2089 sowie der B304. Hierzu führte die EBE 9 bisher bis zum Marktplatz (St 2089 und vormals St 2080) und endete auch dort. Das belegt die Verkehrsfunktion der EBE 9, die den Anschluss an die St 2089 und die St 2080 vermitteln soll.

Es ist die erklärte Aufgabe der Grafinger Verkehrsplanung, den völlig überlasteten Grafinger Marktplatz vom Durchgangsverkehr zu entlasten und an den Ortsrand zu verlegen. Das ist hinsichtlich der Grundstruktur des Verkehrsnetzes mit dem Neubau der St 2080 im Zuge der Ostumfahrung Grafing (Fertigstellung 2017) und der Schaffung einer leistungsfähigen „Westumfahrung“ (2020) sowie des darauffolgenden LKW-Verbots für die Ortsdurchfahrten gelungen.

Damit besteht jetzt ein leistungsfähiger Straßenring um Grafing, über den der Großteil der Verkehrsbeziehungen abgewickelt wird. Für den LKW-Durchgangsverkehr besteht sogar ein Durchfahrtsverbot der Innenstadt. Die Kreisstraße EBE 9 ist mit einem Kreisverkehrsplatz an die St 2080 angebunden, führt aber bisher noch weiter bis zum Marktplatz (St2089). In diesem letzten Abschnitt zwischen der St 2080 und dem Marktplatz erfüllt die Straße aber nicht mehr die Aufgaben einer Kreisstraße sondern einer Ortsstraße. In diesem Teilstück liegt die überwiegende Verkehrsbedeutung der Rotter Straße in der Anbindung von Grafing an die St 2080. Die innere Rotter Straße ist hier gemeinsam mit der Rosenheimer Straße (vormals St 2080, jetzt Ortsstraße) die einzigen Anbindungsstraßen. Die nachfolgende Übersicht (Erläuterungsbericht zur Planfeststellung Ostumfahrung, Seite 17, bb. 11) zeigt die ursprünglichen Anteile des Durchgangsverkehrs auf.



Danach liegt für die EBE 9 der Durchgangsverkehrsanteil bei 46 % und damit nur geringfügig unterhalb der Staatstraße St 2080 selbst. Der Durchgangsverkehrsanteil der EBE 9 ist sogar höher als bei der Aiblinger Straße (St 2089). Ganz auffällig ist die Verkehrsorientierung zur St 2089 und zur St 2080 in nördlicher Richtung, die stark dominiert. Diese Verkehrsverbindung ist es jetzt auch, die über die neu errichtete Ostumfahrung abgewickelt wird.

Diese Verkehrsdaten werden auch durch eine aktuelle Verkehrsuntersuchung (2019, also nach Verkehrsübergabe der Ostumfahrung im Jahr 2017) bestätigt. So ist die St 2080 von Aßling herkommend, bis zum Kreisverkehr Rosenheimer Straße mit 7.800 Kfz/Tag belastet, nach dem südlichen Kreisverkehr bis zum Kreisverkehr an der Rotter Straße mit ca. 6.400 Kfz/Tag. Die EBE 9 mündet von Osten herkommend mit 7.300 Kfz/Tag in diese Kreuzung ein. Ab diesem Kreisverkehr Rotter Straße nach Norden bis zur B 304 beträgt die Belastung 11.700 Kfz/Tag. Das bestätigt die hohe Verkehrsorientierung nach Norden hin (zur B304) auch für den von Osten her - aus der EBE 9 - kommenden Verkehr.

Mit der Gesamtverkehrsuntersuchung Grafing (Oktober 2022) wurde bestätigt, dass die dem Bau der Ostumfahrung zu Grunde liegenden Verkehrsprognosen auch eingetroffen sind. Auf eine nochmalige Herkunft-Ziel-Analyse kann verzichtet werden. Bereits diese Ermittlung des Durchgangsverkehrsanteils zur Planfeststellung (Schaubild) ist damit in der Lage, die sich bereits geänderte Verkehrsbedeutung („dient“) der inneren Rotter Straße (zwischen Ostumfahrung und Marktplatz) für den überörtlichen Verkehr darzulegen.

Hinzukommen aber auch konzeptionelle Vorstellungen über das Verkehrsnetz, die bei der Bestimmung der Verkehrsbedeutung berücksichtigt werden können. So verfolgt die Stadt Grafing b.M. seit 2003 ein Verkehrskonzept, wonach alle klassifizierte Straßen aus der (viel zu engen und kurvenreichen) Ortsmitte verlagert werden sollen. Hier konnte nach jahrzehntelangen Bemühungen mit dem o.g. Bau der Ostumfahrung der Durchbruch erzielt werden. Mit dem verkehrsgerechten Ausbau der EBE 8 zwischen der Glonner Straße und der Münchener Straße (zuletzt 2020 mit dem nördlichen Teilstück von Nettelkofen bis zum Seeschneider Kreis) sind jetzt die Schlüsselmaßnahmen umgesetzt. Die damit erwarteten Verkehrsverlagerungen sollen jetzt auch mit weiteren verkehrlichen Maßnahmen auf dieses leistungsfähige äußere Verkehrsnetz gelenkt werden. Hier ist eine Geschwindigkeitsreduzierung

innerhalb des Geschäftsbereiches am Marktplatz und den unmittelbaren Anschlussstraßen, die durch hohe Querungszahlen für Fußgänger gekennzeichnet sind, anzustreben. Mit diesen Begleitmaßnahmen, die aber eine Abstufung voraussetzen, kann die weitere Verlagerung von Durchgangsverkehrsanteile auf diese Umfahrungsstraßen gefördert werden.

Diese Verkehrswirksamkeit dieser Maßnahmen wird in der Gesamtverkehrsuntersuchung 2022 (Bericht vom 15.09.2022, Infrastruktur Obermayr) bestätigt. Danach schafft das geänderte Straßennetz mit leistungsfähigen Umfahrungsstraße (EBE 8, St 2080neu, LKW-Verbot für die Ortsdurchfahrten) und die innerörtlichen Verkehrsmaßnahmen eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs.

Ergebnis:

Mit dem vom Stadtrat am 04.10.2022 beschlossenen Verkehrsmaßnahmen wird folgende Durchgangsverkehrsbelastung für das Prognosejahr 2035 ermittelt.

Die Abbildung 18 zeigt, dass in der Ortsdurchfahrt Markplatz ein Durchgangsverkehrsvolumen von 4100 Kfz/Tag verbleibt, welches sich überwiegend wie folgt zusammensetzt:

- Aiblinger Straße (St2089) <=> Ostumfahrung (St2080) mit ca. 1600 Kfz/Tag
- Aiblinger Straße (EBE13) <=> Ostumfahrung (St2080) mit ca. 2400 Kfz/Tag

Das zeigt, dass der Durchgangsverkehrsanteil auf der „Inneren Rotter Straße“ (EBE 9 zwischen Marktplatz und Ostumfahrung) sich von 51 % auf ca. 23 % reduziert. Durch das LKW für die Innestadtdurchfahrt ist der Schwerlastverkehrsanteil für den Durchgangsverkehr nahezu nicht mehr vorhanden.

Der deutlich überwiegende Verkehrsanteil auf dem Streckenabschnitt „Innere Rotter Straße“ ist der örtliche Binnenverkehr und Ziel-/ Quellverkehr. Das ist schon jetzt gegeben und verstärkt sich mit den Verkehrslenkungsmaßnahmen (insbesondere Geschwindigkeitsreduzierungen) in der Innenstadt noch, wie sie nach der Abstufung zu Ortsstraßen dann erst möglich werden, nochmals ganz erheblich. Die EBE 9 hat also auf diesem Abschnitt ihre Verkehrsbedeutung als Kreisstraße schon verloren.

Netzverbindung:

Auch das sog. Anbindegebot für Kreisstraßen (Art. 3 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 BayStrWG) ist sichergestellt. Das Anbindegebot verlangt, dass eine Kreisstraße zumindest an einem Ende an eine Staatsstraße, Bundesstraße oder andere Kreisstraße anschließen muss. Das wäre bei einer Abstufung der inneren Rotter Straße natürlich unverändert weiterhin gegeben, da die EBE 9 dann an der Ostumfahrung (St 2080) enden würde (anstatt bisher an der St 2089 im Marktplatz). Die verbleibende EBE 9 erfüllt auch weiterhin die Funktion in der Verbindung mit benachbarten Landkreisen (Rosenheim – RO 43) und vermittelt weiterhin unverändert auch den Anschluss der östlichen Gemeinden (Frauenneuharting, Emmering, Pfaffing) an das überörtliche Verkehrsnetz.

Die geänderte Verkehrsbedeutung für die „Innere Rotter Straße“ und die verbleibende Netz-anbindung als tatbestandliche Voraussetzungen für die Abstufung (Art. 7 BayStrWG) sind damit belegt.

b) Abstufungsvereinbarung:

Die Abstufungsvereinbarung mit dem Landkreis Ebersberg vom 27.07.2023 / 11.09.2023, wurde vom Bau- und Umweltausschuss in der Sitzung am 25.07.2023, TOP 11, beschlossen.

Die Abstufungsvereinbarung (Art. 7 Abs. 2 BayStrWG) beinhaltet dabei als öffentlich-rechtlicher Vertrag (Art. 54 BayVwVfG) die (unverbindliche) einvernehmliche Feststellung über die materiellen Voraussetzungen des Straßenklassenwechsels und regelt die öffentlich-rechtlichen Erstattungsansprüche (Ausgleich der Unterhaltungsrückstände sowie des noch offenen Grunderwerbs) gem. Art. 9 Abs. 4 BayStrWG).

Der Bau- und Werkausschuss hat in gleicher Sitzung die anschließende Durchführung des Anzeigeverfahrens und dann die **abschließende Entscheidung** über die Abstufungsverfügung beschlossen.

c) Abstufungsverfügung:

Zuständig für die Verfügung der Abstufung ist die für die künftige Straßenklasse zuständige Straßenverkehrsbehörde, also die Stadt Grafing b.M. für die künftige Ortsstraße.

Die Stadt Grafing b.M. hat der Straßenaufsichtsbehörde (gem. Art. 61 Abs. 3 Nr. 2 BayStrWG dem Landratsamt Ebersberg als Staatsbehörde - Rechtsaufsicht) mit Schreiben vom 10.10.2023 die Umstufung (Art. 7 Abs. 2 BayStrWG) angezeigt. Vor Ablauf der 2-Monats-Frist des Anzeigeverfahrens hat das Landratsamt mitgeteilt, dass keine Erinnerung erhoben wird.

Die Stadt Grafing b.M. als Straßenbaubehörde (Art. 58 Abs. 1 Nr. 4 BayStrWG) kann deshalb jetzt die Abstufung zur Ortsstraße verfügen. Mit der Unanfechtbarkeit der Abstufungsverfügung wird die Abstufung dann wirksam.

Beschlussvorschlag

Die Stadt Grafing b.M. trifft als zuständige Straßenbaubehörde gemäß Art. 7 BayStrWG folgende straßenrechtliche Verfügung:

1. Straßenbeschreibung:

Bezeichnung der Straße:

Rotter Straße (Kreisstraße EBE 9)

Bestandteile:

Fahrbahn, begleitende Gehwege, Brücken, Lichtsignalanlagen, Entwässerung (auch Entwässerungsmulde auf Fl.Nr. 278/5) am Kreisverkehrsplatz.

Die Lärmschutzwand nebst Begrünung am Kreisverkehrsplatz (Anfangspunkt) hinter dem Gehweg ist nicht Bestandteil der Ortsstraße

Grundstücke: Fl.Nrn. 145/18, 17/1, 6/T, 145/27, 56/T, 282/64, 289/2, 282/T, 279/T, 279/1/T, 320/2/T, 280/T, 321/T, 319/1, 130/T, 124/T, 141/T, 143/T, 131/T, 133/T, 125/1
Gemarkung Öxing

Anfangspunkt:

Einmündung (Kreisverkehrsplatz) zur Staatsstraße St 2080 (Ostumfahrung),
Westgrenze Fl.Nr. 289/3, 278, 322/5 der Gemarkung Öxing, km: 0,00

Endpunkt:

Einmündung zur Staatsstraße St 2089 (Marktplatz),
Ostgrenze der Fl.Nr. 4, Gemarkung Grafing, km: 0,553

2. Verfügung:

Die unter 1 bezeichnete und bereits bestehende Straße wird abgestuft zur Ortsstraße (Art. 46 Nr. 2 BayStrWG)

Widmungsbeschränkungen: Keine

3. Träger der Straßenbaulast;

Stadt Grafing b.M. (Art. 47 Abs. 1 BayStrWG);

Sonderbaulast: für Lärmschutzwand nebst Begrünung am Kreisverkehrsplatz hinter dem Gehweg auf Fl.Nr. 278/5 der Gemarkung Öxing: Freistaat Bayern

4. Wirksamwerden:

Die Widmungsverfügung wird wirksam 2 Wochen nach der ortsüblichen Bekanntmachung Art. 41 Abs. 3, 4 BayVwVfG)

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:
BWA
Plan Abstufungsflächen

28.11.2023