

Informationen  
der Stadt



## Sondersitzung des Wolfratshausener Stadtrats am 17. Januar 2017

### ● TOP 1 Sitzungseröffnung

Bürgermeister Klaus Heilinglehner, BVW, eröffnete die Sondersitzung. Als entschuldigend meldete er die Fraktionssprecher Günther Eibl, CSU, und Beppo Praller, BVW. Er gratulierte nachträglich zum Geburtstag Kulturreferent Alfred Fraas, CSU (6. Januar) und Dr. Ulrike Krischke, BVW (8. Januar).

TOP 2 Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 83 für die Grundstücke Fl.Nrn. 727, 727/27, 733/5 und 785/9, Gemarkung Wolfratshausen, Sauerlacher Str. 25; a) Vorstellung des erweiterten Verkehrsgutachtens b) Beschluss zum weiteren Verfahren

**Sachverhalt:** Am 13. Januar 2015 hatte der Stadtrat beschlossen, für die genannten Grundstücke (insgesamt zirka 10.000 Quadratmeter) östlich der Bahnhöfe beim Bahnhof („Kraft-Areal“) den Bebauungsplan Nr. 83 aufzustellen. Der Bebauungsplan soll auf dem Grundstück Fl.Nr. 727 die Errichtung eines Einkaufszentrums im südlichen Teil, eine wohnwirtschaftliche Nutzung im nördlichen Teil sowie die notwendige Erschließung sichern. Dem Stadtrat wurde in der Sitzung am 29. September 2015 ein Verkehrsgutachten vorgestellt, dass den Mitgliedern des Stadtrats jedoch nicht weitreichend genug erschien. Die Untersuchung durch die Firma Obermeyer Planen + Beraten GmbH wurden daraufhin ausgedehnt, insbesondere erfolgte eine Simulation für die Doppelkreuzung der Schießstättstraße mit dem Moosbauerweg und der Margeritenstraße bzw. der B11. Helmut Ammerl hatte erste Ergebnisse, insbesondere eine Simulation der Verkehrsabläufe und der möglichen Verbesserungen, bereits im Oktober 2016 vorgestellt. Aus dem Vortrag ergaben sich Hinweise auf notwendige Änderungen im Straßenraum der Sauerlacher Straße, weshalb der Geltungsbereich auf die Verkehrsfläche zwischen dem Bahngrundstück Fl.Nr. 713/5 und den Einmündungen von Gebhardtstraße und Auf der Haid ausgedehnt werden sollte.

Eine weitere Vorstellung der Simulation für die interessierte Öffentlichkeit könnte im Rahmen einer Erörterungsveranstaltung zu Beginn der frühzeitigen Bürgerbeteiligung erfolgen. Ein formeller Beschluss zur Durchführung der frühzeitigen Beteiligung von Bürgern, Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange ist nicht erforderlich; die Eckdaten der Planung wurden bereits im Aufstellungsbeschluss festgelegt und durch das Verkehrsgutachten hat sich keine Notwendigkeit zur Änderung dieser Vorgaben gezeigt. Das Architekturbüro Brückner, Getrsied, kann einen für die frühzeitige Beteiligung geeigneten Bebauungsplanentwurf erstellen, der die beschlossenen Eckdaten aufgreift. Die nächste Beschlussfassung würde dann nach Vorliegen der Anregungen und Bedenken von privater und öffentlicher Seite im Rahmen des Billigungsbeschlusses erfolgen.

### Ist-Zustand

Zur Sitzung erschienen war Dipl.-Ing. Helmut Ammerl, Obermeyer Planen + Beraten GmbH. Er hatte das Konzept bereits dem Straßenbauamt Weilheim gezeigt, es war grundsätzlich akzeptiert worden, detaillierte Pläne müssten jetzt folgen. Auf der Sitzung zeigte er eine animierte Verkehrssimulation des Ist-Zustandes, bei dem der Neubau des Einkaufszentrums (EKZ) auf dem „Kraft-Areal“ nicht berücksichtigt ist und eine mit dem EKZ. Die Simulation verlief über die Johannisbrücke/Königsdorfer Straße (B11), die Sauerlacher Straße/Am Floßkanal/Karwendelstraße/Schießstättstraße/Zufahrt P+R/Zufahrt ZOB/Fußgänger-Schutzanlage/Moosbauer Weg/Anbindung EKZ/Auf der Haid/Gebhardtstraße/Fußgänger-Schutzanlage Auenstraße/Weidacher Hauptstraße/Schießstättstraße/Schießstättstraße/Moosbauerweg/Margeritenstraße/Pfaffenrieder Straße. Er erklärte, es seien alle Verkehrsteilnehmer bei den Messungen berücksichtigt worden, darunter besonders die Busse, und die Spitzenverkehrsstunden – morgens und abends – seien maßgeblich gewesen. Datengrundlagen waren das Verkehrsgutachten von Prof. Dr. Harald Kurzak und seine Analyse 2015/2016, die sich aus den aktuellen Zählungen vom Dezember 2014, 2015 ergab. Gemessen wurde an der Einmündung Karwendelstraße, die Anbindung Busbahnhof, die B11/Königsdorfer Straße/Schießstättstraße; ferner eine Zählung der Fußgängerschutzanlagen/Fußgängerbedarfsampel (FSA im Folgenden) am bestehenden Bahnübergang mit Berücksichtigung in jedem Signalumlauf, eine Zählung der Radfahrer Höhe Moosbauer Weg, was rund 50 Radfahrer in der Stunde ergab. „Die Fußgängerbelastung ergibt pauschal 50 Fußgänger/h je Querungsrichtung“, so Ammerl. Ferner wurde die bestehende Signalisierung an der Johannisbrücke/Königsdorfer Straße, Sauerlacher Straße/Am Floßkanal, Äußere Sauerlacher Straße/Schießstättstraße, der Doppelknoten B11/Pfaffenrieder Straße/Schießstättstraße/Moosbauerweg/Margeritenstraße in die Simulation integriert.

### Defizit-Analyse

Das Büro plankreis hatte dann eine Defizit-Analyse erstellt, wobei maßgebend die Abendspitzenstunden von 17 bis 19 Uhr waren. Die Ergebnisse: bei Johannisbrücke und Am Floßkanal fehlt die Koordination zwischen den Lichtschaltungen (LSA im Folgenden), also den Ampel-Anlagen, „dadurch ergibt sich regelmäßig ein Aufstauen auf der Sauerlacher Straße vor der Einmündung am Floßkanal“; teilweise am Bahnübergang die FSA-Anlagen willkürlich durch Betätigen der Anforderungstaster ausgelöst; es fehlt Am Floßkanal und der FSA-Anlagen am Bahnübergang die Koordination zwischen der LSA-Anlage, „dadurch kommt es regelmäßig es zu Aufstauungen im Zuge der Sauerlacher Straße“; die LSA-Steuerung am Doppelknoten B11/Schießstättstraße/Moosbauerweg steht zum Teil in Widerspruch zu den tatsächlichen Verkehrsgegebenheiten. „Hier sollte das Phasenablaufschema und die Grünzeitverteilung optimiert werden.

Denn der freie Rechtsabbieger von der B11 zur Schießstättstraße überstaut regelmäßig den kurzen Stauraum zwischen B11 und Einmündung Moosbauerweg und Behindert den Abfluss des Linksabbiegers von der B11 in die Schießstättstraße mit der Folge einer gesamten Behinderung des Abflusses der einbiegenden Verkehre von der Schießstättstraße auf die B11. Außerdem gibt es verzögertes Anfahren am Doppelknoten Königsdorfer Straße/Schießstättstraße/Moosbauerweg/Margeritenstraße/Pfaffenrieder Straße.

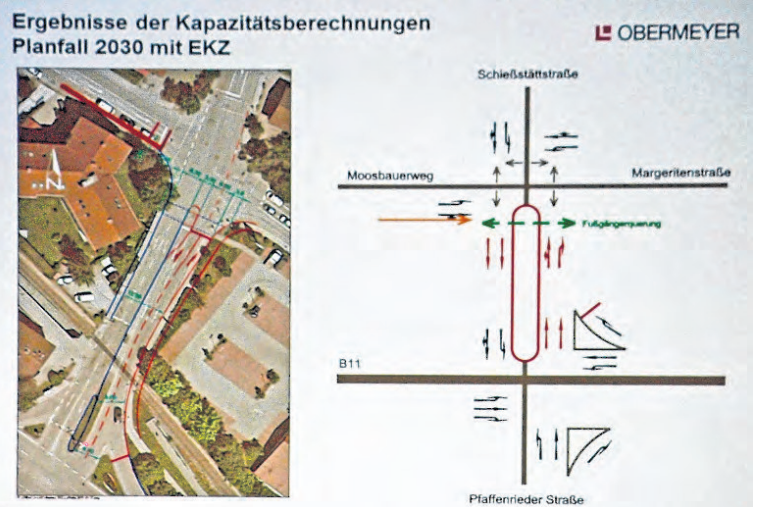
### Ohne einen Neubau des EKZ „Kraft-Areal“

Ohne einem Neubau des EKZ „Kraft-Areal“ könnte laut Ammerl im Bereich B11/Schießstättstraße optimiert werden: Phasentausch an der Kreuzung B11/Schießstättstraße, Modifizierung der Freigabezeitverteilung, Einbeziehung des Rechtsabbiegers von der B11 zur Schießstättstraße in die Gesamt-Signalisierung und Erhöhung der Umlaufzeit auf der B11 und Schießstättstraße von 90 auf 100 Sekunden in der Nachmittagsspitze. „Durch diese vorgeschlagenen verkehrstechnischen Optimierungsmaßnahmen kann bereits heute das vorhandene Kapazitätsdefizit – auch mit Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrszunahme bis zum Jahr 20130 weitgehend beseitigt werden.“

### Mit einem Neubau des EKZ „Kraft-Areal“

Mit einem Neubau des EKZ „Kraft-Areal“ rechnet Ammerls Büro mit einer Verkehrszunahme von insgesamt rund 5.100 Kfz pro Tag – Morgenspitzenstunde rund 210 Kfz/h, Abendspitzenstunde rund 560 Kfz/h. Geschätzt steigert sich das Verkehrsaufkommen dann von Südwesten über Äußere Beuerberger Straße um fünf Prozent, auf der Königsdorfer Straße/B11 um zwei Prozent, von Osten über die Äußere Sauerlacher Straße um rund 30 Prozent, von Norden über die Münchner Straße um fünf Prozent, auf der Bahnhofstraße/Am Floßkanal um 20 Prozent, auf der Gebhardtstraße um sechs Prozent und auf dem Moosbauerweg um 32 Prozent.

Im Bereich B11/Schießstättstraße empfiehlt deshalb das Büro Obermeyer einen vierspurigen Ausbau des Aufstellbereichs zwischen den Knoten B11 und Moosbauerweg; ferner eine Ummarkierung der Knotenzufahrt Schießstättstraße in Geradeaus/Links und eine separate Rechtsabbiegespur in Richtung Lidl/Farchet; eine erneute Anpassung der verkehrstechnischen Untersuchungen (VTU), bezüglich der LSA-Steuerung; eine barrierefreie Steuerung der LSA-Anlagen auch hinsichtlich der Sehbehinderten, die Anordnung eines Angebotsstreifens für Radfahrer in der Knotenzufahrt Moosbauerweg. „Durch die von uns vorgeschlagenen verkehrstechnischen Optimierungs- und Ausbaumaßnahmen wird mit Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrszunahme bis zum Jahr 2030 und Überlagerung des Verkehrsaufkommens durch das EKZ eine deutlich bessere Kapazitätsbilanz während der maßgebenden Abendspitzenstunde erreicht als heute. Insgesamt ist dann nur noch ein geringes Kapazitätsdefizit vorhanden, aber werde natürlich keine „Verkehrsidylle geben.“



Der Entwurf des Büros Obermeyer im Bereich B11/Schießstättstraße soll dort eine wesentliche Verbesserung der Verkehrssituation bringen.

Im Bereich Sauerlacher Straße empfiehlt das Büro Obermeyer: Erforderlich sei die Signalisierung der Kreuzung Sauerlacher Straße/Moosbauer Weg/Anbindung EKZ/P+R mit Einrichtung einer 3-Phasensteuerung; den Neubau einer zirka 40 Meter langen Linksabbiegespur auf der Sauerlacher Straße zum EKZ; den Neubau eines zirka 5,5 Meter breiten und 25 Meter langen Aufstellbereichs auf der Sauerlacher Straße für die Linksabbieger zum Moosbauer Weg; die Anordnung einer Fußgängerquerung über die Sauerlacher Straße westlich der Zufahrt zum EKZ; die Optimierung und Koordination sämtlicher LSA-Anlagen Am Floßkanal, FSA Bahnübergang, FSA an der Auenstraße, Weidacher Hauptstraße; die Einbindung LSA Am Wasen in die Gesamtkoordination Sauerlacher Straße; die Anordnung eines Vorsignals auf der Sauerlacher Straße Höhe der Einmündung Karwendelstraße; die Erhöhung der Umlaufzeit auf 100 Sekunden der Kreuzung Sauerlacher Straße/Weidacher Hauptstraße/Schießstättstraße.

### Zusammenfassung

Ammerl: „Das Verbesserungspotenzial ist relativ hoch.“ Zusammengefasst lautet sein Maßnahmenpaket für den Bereich B11/Schießstättstraße: Vierspuriger Ausbau des Aufstellbereichs zwischen den Knoten B11 und Moosbauerweg; Ummarkierung der Knotenzufahrt Schießstättstraße in Geradeaus/Links und separate Rechtsabbiegespur; Erneute Anpassung der verkehrstechnischen Unterlagen (LSA-Steuerung); barrierefreie Steuerung der LSA-Anlagen, speziell für Sehbehinderte; die Anordnung eines Angebotsstreifens für Radfahrer in der Knotenzufahrt Moosbauer Weg.

Fortsetzung auf Seite 16

*Fortsetzung von Seite 14*

Die Maßnahmen für den Bereich Sauerlacher Straße lauten: Signalisierung der Kreuzung; Neubau einer Linksabbiegespur auf der Sauerlacher Straße zum EKZ mit einer Länge von rund 40 Metern; Neubau eines Aufstellbereichs auf der Sauerlacher Straße für die Linksabbieger zum Moosbauer Weg mit einer Breite von zirka 5,50 Metern und einer Länge von zirka 25 Metern; Anordnung einer Fußgängerquerung über die Sauerlacher Straße westlich der Zufahrt EKZ; Optimierung und Koordinierung sämtlicher LSA-Anlagen Am Floßkanal, FSA Bahnübergang, FSA an der Auenstraße, Weidacher Hauptstraße; Einbindung LSA Am Wasen in die Gesamtkoordinierung Sauerlacher Straße; Anordnung eines Vorsignals auf der Sauerlacher Straße Höhe der Einmündung Karwendelstraße; Erhöhung Umlaufzeit auf 100 Sekunden Kreuzung Sauerlacher Str./Weidacher Hauptstraße/Schießstättstraße. Wie Ammerl betonte, werde auf der Sauerlacher Straße mit dem EKZ der Verkehr mit den Optimierungen „wie heute sein.“

Bürgermeister Klaus Heilinglechner sagte, durch dieses Verkehrsgutachten sehe er jetzt eine Realisierung des Einkaufszentrums auf dem „Kraft-Areal“, das eine „sehr große Chance für Wolfratshausen“ sei, positiv entgegen. Denn wie dargestellt wurde, gebe es nun wohl keine zunehmenden verkehrstechnischen Probleme mehr. „Das sind alles intelligente Lösungen, die konnten wir uns als Laien gar nicht vorstellen“, bewunderte Zweiter Bürgermeister Fritz Schnaller die vorgeschlagenen Maßnahmen. „Das ist eine sehr intelligente, smarte Lösung“, lobte auch Grünen-Rat Hans Schmidt ebenso wie Dr. Ulrike Krischke, BVW. Sie befand die Umbaumaßnahmen vor allem bei der Schießstättstraße eine „deutliche Verbesserung, die absolut notwendig ist“. Peter Plöb, CSU, sagte erfreut: „Diese Vorschläge sind keine Visionen mehr, sondern Lösungen.“ „Wir sollten uns nicht blenden lassen“, sagte dagegen Annette Heinloth, Grüne. Sie hatte grundsätzliche Bedenken, das EKZ betreffend, denn sie fürchtet, wenn es dort zum Beispiel einen Elektromarkt gäbe, dann würde „der ganze Süden von München“ dorthin zum Einkaufen kommen. In diesem Zuge würde sich eben dann das Verkehrsaufkommen und damit auch die Schadstoffbelastung extrem verstärken, „haben Sie das mit eingerechnet?“, fragte sie Ammerl, was dieser ihr bestätigte: Es sei vor allem in der verkehrlichen Steigerung von 32 Prozent beim Moosbauerweg enthalten.

„Das Gutachten ist ein Hoffnungssignal für Wolfratshausen“, sagte CSU-Rat Dr. Manfred Fleischer. Denn die Stadt sei eine der am meisten verdichteten Städte in Oberbayern. „Herr Ammerl hat uns Mut gemacht, uns gezeigt, welche Möglichkeiten es gibt, und jetzt sollten wir diese Vorschläge so schnell wie möglich umsetzen.“ Auch Wirtschaftsreferent Helmut Forster, BVW, drängte auf baldige Umsetzung des Verkehrsgutachtens, um damit zum Beschluss zur Erweiterung des Bebauungsplans Nr. 83 zu kommen.

Die Räte beschlossen bis auf die Grünen-Fraktion: Der Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs Nr. 83 wird um die Verkehrsfläche der Sauerlacher Straße zwischen dem Bahngrundstück Fl.Nr. 713/5 und den Einmündungen der Gehardtstraße und Auf der Haid erweitert.

● **TOP 3: Änderung der Bebauungspläne Nrn. 26 und 26/1. Änderung zur Änderung der Kreuzung Schießstättstraße/Moosbauerweg/Margeritenstraße – Aufstellungsbeschluss**

**Sachverhalt:** Bei der Erstellung des erweiterten Verkehrsgutachtens für den in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Nr. 83 wurde vom Gutachter festgestellt, dass sich unabhängig von dieser Planung eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse an den Kreuzungen der Schießstättstraße mit der B11 bzw. dem Moosbauerweg und der Margeritenstraße erzielen ließe. Die letztgenannte Kreuzung liegt im Geltungsbereich des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 26 bzw. dessen 1. Änderung. Da der Vorschlag des Gutachters eine Aufweitung der Verkehrsfläche auf eine Teilfläche der Fl.Nr. 893/10 beinhaltet, ist als planungsrechtliche Grundlage eine Änderung des Bebauungsplans erforderlich. Der vorgeschlagene Geltungsbereich umfasst die heute vorhandenen Verkehrsflächen der Schießstättstraße, der Margeritenstraße und des Moosbauerwegs im Geltungsbereich des ursprünglichen Bebauungsplans Nr. 26, um geringfügige Abweichungen zwischen der ursprünglich geplanten Lage und dem tatsächlichen Ausbau aufzuarbeiten. Für die zu planende Aufweitung wird außerdem ein 5,0 Meter breiter Streifen aus Fl.Nr. 893/10 parallel zur Schießstätt- und zur Margeritenstraße einbezogen. Als erster Schritt ist die Durchführung der konkreten Straßenplanung erforderlich. Diese soll zügig in Auftrag gegeben werden, da sie auch vom Staatlichen Bauamt für die bereits erwähnte Erneuerung der Lichtsignalanlagen an der Doppelkreuzung benötigt wird.

Die Räte votierten einstimmig für die Änderungen der Bebauungspläne Nrn. 26 und 26/1. Änderung für den Bereich der Kreuzung Schießstättstraße/Moosbauerweg/Margeritenstraße; der neue Bebauungsplan erhält die Bezeichnung „Bebauungsplan Nr. 26/8. Änderung“. Bürgermeister Heilinglechner wurde ermächtigt, mit der Fertigung des Bebauungsplanentwurfs einen Architekten zu beauftragen.

● **TOP 4: Lärmaktionsplan – Bestätigungsbeschluss**

**Sachverhalt:** Der Entwurf des Lärmaktionsplans wurde in der Stadtratssitzung vom 16. Februar 2016 vorgestellt und ist anschließend von 21. März bis 22. April 2016 öffentlich ausgelegt. Gemäß Beschluss des Bauausschusses vom 6. Juli 2016 wurde der Lärmaktionsplan auf Basis der eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange wie folgt überarbeitet: Vertiefung der Abwägungsbelange zu Tempo 30 und Konkretisierung der Abwägung/Begründung der Maßnahme für jeden Abschnitt; Einbezug konkretisierender Überlegungen zu den straßenräumlichen Maßnahmen in der Sauerlacher Straße (Radschutzstreifen); Aufnahme ergänzender Überlegungen für ein gemeindliches Schallschutzfensterprogramm.

Wie in der Bauausschusssitzung vom 9. November 2016 bereits mitgeteilt, hat die Stadt zwischenzeitlich außerdem die Stellungnahmen der Regierung von Oberbayern und des Landratsamts Bad Tölz – Wolfratshausen zum Entwurf der

verkehrsrechtlichen Anordnung von Tempo 30 km/h auf der Schießstättstraße erhalten. Aufgrund der ablehnenden Stellungnahmen wurde der Lärmaktionsplan rechtlich durch einen Fachanwalt überprüft und in einigen Punkten in Abstimmung mit dem Unternehmen LK Argus Kassel GmbH nochmal überarbeitet. Insbesondere wurden folgende Punkte konkretisiert: Rechtliche Rahmenbedingungen, insbesondere zur Bindungswirkung des Lärmaktionsplans und zu den geltenden Grenz- und Auslösewerten; Ergänzungen zu Tempo 30 in der Schießstättstraße unter Berücksichtigung der Stellungnahmen von Regierung von Oberbayern und Landratsamt zum Entwurf der verkehrsrechtlichen Anordnung, sowie Ergänzungen zu den weiteren Straßenabschnitten mit Tempo 30; Kommentar zur Stellungnahme der Regierung von Oberbayern im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan.

Da aufgrund der vorliegenden Stellungnahmen davon ausgegangen werden muss, dass die Regierung von Oberbayern das Einvernehmen verweigert und der Lärmaktionsplan damit keine Verbindlichkeit gegenüber anderen Behörden (insbesondere Landratsamt und Staatliches Bauamt) entwickeln kann, kann eine gerichtliche Auseinandersetzung nicht ausgeschlossen werden. Zur Dokumentation des Planungswillens der Stadt Wolfratshausen ist daher vor der Vorlage an die Regierung von Oberbayern ein Beschluss des Stadtrats erforderlich.

„Eine klare Rechtsprechung wäre sinnvoll“, sagte der Bürgermeister, „aber die haben wir leider nicht.“ Er befürchtet: „Da wir von der Regierung von Oberbayern wohl keine Unterstützung bekommen werden, müssten wir doch vor Gericht ziehen.“ Alfred Fraas, CSU, betonte: „Wir sollen hier nicht klein beigeben, auch wenn wir ein Präzedenzfall in Bayern sind.“ Vizebürgermeister Fritz Schnaller, SPD, sagte, im Lärmaktionsplan sei „Priorität Eins“ die Schießstättstraße, der Unter- und der Obermarkt. Hier müsse man „weiter nachbohren“.

Der Stadtrat billigte einstimmig den überarbeiteten Entwurf des Lärmaktionsplans in der Fassung vom Dezember 2016. Bürgermeister Heilinglechner wurde beauftragt, den überarbeiteten Entwurf des Lärmaktionsplans der Regierung von Oberbayern zur Erteilung des Einvernehmens gemäß dem BaylMschG vorzulegen.

● **TOP 5: Vorstellung der Aktualisierung der Vorbereitenden Untersuchungen zur Altstadtsanierung und Innenstadtentwicklung: Überblick, Schwerpunktthema „Parkierung“**

**Sachverhalt:** Als Grundlage und Richtschnur für die Altstadtsanierung und die Innenstadtentwicklung wurden durch das Büro plankreis die „Vorbereitenden Untersuchungen“ (VU) aktualisiert. Hierbei wurden auf Basis der 2005 erarbeiteten VU diverse städtebauliche Themen innerhalb Wolfratshausens zu einem Gesamtkonzept zusammengefasst, sowie Empfehlungen ausgesprochen zu weiteren Vorgehensweisen. Diese Untersuchungen dienen nicht zuletzt einer möglichen Beteiligung der Städtebauförderung an Sanierungs- und Neuordnungsmaßnahmen. Die Ergebnisse wurden bereits im August 2015 vorgelegt, mussten jedoch zunächst zeitlich geschoben werden, aufgrund der Priorisierung der Arbeiten zur Flüchtlings-Unterbringung.

Im Juni 2016 wurden dem Stadtrat die aus den VU ausgegliederten Untersuchungen zur Parkierung in Wolfratshausen vorgestellt, mit zusätzlichen Betrachtungen durch das Büro INGEVOST, welches durch den plankreis beratend hinzugezogen wurde. Das Büro INGEVOST wurde im Juli 2016 durch den Stadtrat mit weiteren Untersuchungen hinsichtlich der Auslastung der Parkplätze im Innenstadtbereich beauftragt. Die Ergebnisse sollten eigentlich bereits im November im Stadtrat präsentiert werden, wurden aber aufgrund der zusammengehörigen Thematik mit auf diese Sondersitzung geschoben.

Auf der Sitzung gaben jeweils einen Überblick: Susanne Rentsch vom Büro plankreis über die aktualisierten Vorbereitenden Untersuchungen (VU) und Dipl.-Ing. Christian Fahnberg vom Büro INGEVOST zur Darstellung der Ergebnisse aus den Untersuchungen zur Parkraumauslastung vom September 2016. Rentsch sprach in ihrer Präsentation der Bestandsaufnahme über die Nutzungen, die sozialen und wirtschaftlichen Grundlagen, die Verkehrssituation/ruhenden Verkehr, die Baustruktur, die Leerstandsituation, erläuterte ferner rechtliche Bindungen und die aktuellen Entwicklungen. Sie stellte die Stärken und Schwächen im Ort vor und machte Vorschläge zur Neuordnung mit einem Konzept mit einem 5-Punkte-Programm mit Gestaltungs- und Maßnahmenvorschlägen und Vorschlägen zum Verfahrensablauf.

Zunächst schilderte Rentsch die Stärken und Werte der Stadt. Hier nannte sie die Altstadt mit ihrem wertvollen, geschlossenen Ensemble mit hohen städtebaulichen und kulturhistorischen Qualitäten und den langgestreckten Altstadtkern zwischen Bergwald und Loisach. Die Stadt sei ein gut ausgestattetes Einzelhandelszentrum, habe eine gute infrastrukturelle Ausstattung und attraktive Anziehungspunkte, Bergwald und Loisachufer könnten kulturell genutzt werden und das „Kraft-Areal“ habe Potenzial für das geplante Einkaufszentrum. Landschaftlich bietet der Bergwald über der Altstadt reizvolle Ausblicke in die Landschaft als Erholungsraum und das Loisachufer als innerstädtisches Naturelement und Erholungszone sei ein schöner Gegenpol zur dicht bebauten Marktstraße. Mängel und Schwächen, die zu weiteren Planungen veranlassen, gebe es durch die räumliche Enge, die eingeschränkte Verfügbarkeit von Entwicklungsflächen, die Verkehrsbelastung, die städtebaulichen Missstände wie Am Wasen und den Gebäudebestand mit Sanierungsbedarf. Infrastrukturelle Schwächen erkannte sie durch den zunehmenden Leerstand in Ober- und Untermarkt, durch funktionale und gestalterische Mängel im Öffentlichen Raum und den hohen Parkdruck in der Kernstadt sowie durch die S-Bahn-Verlängerung und das derzeitige „Kraft-Areal“.

Leitgedanken seien deshalb die qualitative Aufwertung des wertvollen historischen Stadtkerns, der Erhalt der Innenstadt als lebendigen Mittelpunkt und die stärkere Nutzung der Besonderheiten der Stadt als Entwicklungspotential.



Die Plankreis-Vorschläge zur allgemeinen Ziele der Sanierung seien: Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit für Fußgänger in Obermarkt/Untermarkt; nachhaltige Entlastung der Innenstadt von Durchgangsverkehr und Verringerung des Ziel- und Quellverkehrs; Verbesserung des Fuß- und Radwegenetzes; Konzentration der Parkierungsmöglichkeiten an geeigneten Standorten und Entlastung weniger geeigneter Bereiche; Stärkung des Ortskerns als Mittelpunkt wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Lebens; Stärkung der Wohnfunktion in der Altstadt und Verbesserung des Wohnumfeldes; Verbesserung der Nutzbarkeit des Loischufers als Aufenthaltsbereich; Verbesserung der Nutzbarkeit des Bergwalds zur Naherholung; Nutzung bestehender Raumpotentiale und Bausubstanz in der Innenstadt; Aktivierung von Flächenpotentialen in Randlage; städtebauliche und funktionale Integration des neuen Bahnhofs; Erhaltung der gewachsenen baulich und städtebaulich wertvollen Strukturen der Altstadt; Sanierung und Gestaltung „Am Wasen“/Einbeziehung in ein kommunales Förderprogramm; Verbesserung und Aufwertung der Vernetzung von Grünstrukturen; Sicherung ortsbildprägender naturräumlicher Elemente; Integration privater Grünflächen in das örtliche Grün- und Wegenetz; Schaffung von Spielflächen in der Altstadt. Vertieft werden sollten die Situationen am Ober- und Untermarkt, das Loischufer und ein Parkierungskonzept (Hatzplatz).

Die Maßnahmenvorschläge des Büros Plankreis lauten: gestalterische und funktionale Aufwertung des westlichen Loischufers; Schaffung von Entlastungsparkplätzen, Verbesserung der Aufenthaltsqualität am Ober- und Untermarkt, funktionale und gestalterische Aufwertung von Johannissgasse, Hatzplatz/Am Bach und Am Wasen; die städtebauliche Einbindung am Bahnhof, die Aufwertung der Achse Bahnhof-Altstadt-Bergwald; die Verbesserung der Zugänge am Bergwald; die Aktivierung des „Kraft-Areals“; die Nutzung des Flächenpotenzials am Gleisdreieck; bessere Wegeverbindungen/Vernetzungen; die Behebung des Leerstands mit Sanierung und Nutzungskonzepten.

Das 5-Punkte-Programm des Büros Plankreis zur Stärkung der Innenstadt: Aufwertung und Funktionsstärkung des historischen Altstadtbereiches und des Loischufers zur vitalen Innenstadt inklusive aktivem Leerstandmanagement, z.B. Isar-Kaufhaus; gestalterische, funktionale und ökologische Verbesserung der Loischufer in Kombination mit dem notwendigen Hochwasserschutz auch als Erholungsbereich und Schaffung von Flächen für Kinderspiel; Erhaltung und Verbesserung der kulturellen und sozialen Infrastruktur- und Gemeinbedarfseinrichtungen in der Innenstadt wie das Archiv und das Heimatmuseum; Verbesserung der Erschließung und Vernetzung, wie ruhender Verkehr, Fuß- und Radwegenetz, Anbindung des Bahnhofsbereichs; Gestaltung und funktionale Einbindung des neuen Bahnhofs in Tunnellage inklusive „Kraft-Areal“ und Gleisdreieck.

Zum Schwerpunkt Ober-/Untermarkt schlägt das Büro Plankreis vor: die Erneuerung der Zwischenlösung zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, durch ein besseres Oberflächenmaterial die Zuwegungen und Situationen besonders hervorzuheben; wichtige Häuser/Zielpunkte „herauszuholen“ zum Beispiel durch Beschilderung, Bodenhinweise, Tafeln oder Licht; die „Schmuddeligkeit“ der Provisoren zu mindern und ein neues Beleuchtungskonzept für eine bessere Atmosphäre, Lichtqualität und Energieeffizienz. Am Schwerpunkt Loischufer West sollen folgende städtebaulichen Mängel beseitigt werden: der hohe Versiegelungsgrad, das große Verkehrsaufkommen durch den Parkplatzsuchverkehr, die schlechte Aufenthaltsqualität und die wenigen tatsächlichen Grünflächen. Zur Umgestaltung des westlichen Loischufers hatte es ja 2013 einen Wettbewerb gegeben (gewonnen hatte das Büro Addinger, gemeinsam mit dem Architekturbüro Spandri Wiedemann und der Landschaftsarchitektin Christiane Fink, die Redaktion), damit soll die Aufenthaltsqualität gesteigert werden; ferner sollten die Parkplätze verlagert werden zugunsten von Grünflächen und Aufenthaltsbereichen und Flächen für Kinderspiel, der Norden dort neu genutzt werden mit einem Konzept im Zusammenhang mit dem Museum/Untermarkt 10 und das Ufer stärker mit der Marktstraße vernetzt werden.

Zum Hatzplatz, der als Parkplatz gut angenommen ist, aber eine reizvolle Situation zwischen Am Bach und Loischach darstellt, empfiehlt das Büro: Der Standort ist für eine Kapazitätserweiterung gut geeignet. Allerdings sei dies ein sensibler städtebaulicher Bereich, die Kapazität, Gestaltung und städtebauliche Einbindung betreffend. Empfohlen wird die Auswertung der Machbarkeitsstudie (2013 wurde eine Machbarkeitsstudie zu einer Parkierungsanlage am Hatzplatz, Parkdeck/Parkhaus, in Auftrag gegeben, die Ergebnisse wurden dem Stadtrat im September 2013 vorgestellt, die Redaktion) und eine weiterführende städtebauliche und bauliche Planung, sowie die Erschließung über Johannissgasse genauer zu prüfen.

Das weitere Vorgehen solle laut dem Büro Plankreis wie folgt aussehen: Abstimmung und Abschluss der Vorbereitenden Untersuchungen; Überführung in das Städtebauförderungsprogramm des Bundes und der Länder, um die Fördervoraussetzungen zu sichern und zu verbessern – Grundlage hierfür ist ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept – kurz „ISEK“, das beschlossen werden müsste; Prüfung inwieweit weitere Leistungen erforderlich sind; Überprüfung der Gebietsabgrenzung, um auch die Grundlage zur Förderung außerhalb des Sanierungsgebiets zu schaffen. Parallel dazu sollen nächste Maßnahmen aktiv angegangen werden.

#### Ergebnisse der Untersuchungen zur Parkraumauslastung

Dann stellte Dipl.-Ing. Christian Fahnberg vom Büro INGEVOST die Ergebnisse aus der Fortschreibung der Untersuchungen zur Parkraumauslastung vom September 2016 dar. Zunächst lobte er das Parkleitsystem, „das ist toll, der Parksuchverkehr hat sich dadurch verringert. Grundsätzlich sei zwar der Parkdruck in der Kernstadt ziemlich groß, doch die Situation habe sich ohne das Isarkaufhaus entspannt. Außerhalb der Kernstadt sei es deutlich entspannter. Er habe festgestellt, dass es in Wolfratshausen derzeit keinen wirklichen Park-

druck gebe, „im Vergleich zu anderen Städten ist es hier richtig locker! Lediglich zehn der 31 Parkräume haben eine mittlere Auslastung von mehr als 90 Prozent.“ Die Parkplätze hinter der Sparkasse und die P+R Plätze seien ausgelastet, ebenso die kostenfreien am Paradiesweg, Beuerberger Straße. Laut seiner Präsentation zur Bestandsaufnahme gibt es insgesamt 395 kostenfreie Parkplätze, davon sind 211 P+R. 327 Parkmöglichkeiten gibt es mit Parkscheibe, davon 29 für eine Stunde, 228 für zwei Stunden und 70 für drei Stunden; 263 Mal kann mit Parkschein geparkt werden, davon 33 eine Stunde lang, 71 zwei Stunden lang, 70 zehn Stunden lang und 89 ohne. Es gibt 87 Parklizenzen.

„Ich schlage Ihnen heute nur das vor, was kurzfristig zu machen ist“, versprach er. Er empfahl für den Lehrerparkplatz, ihn vormittags für die Allgemeinheit zu öffnen und die Lehrer zu „verlagern“; das ergäbe 80 bis 120 mögliche Parkvorgänge am Vormittag, und diese Plätze dann in das dynamische Parkleitsystem einzubinden. Am Paradiesweg könnten die 55 ebenerdigen Parkplätze auf das Maximum von plus 24 auf 75 Plätze erweitert werden, sie müssten kostenfrei bleiben. „Die Beschäftigten sollten dort parken, sie können doch ohne Weiteres zehn Minuten zu ihrem Arbeitsplatz laufen.“ Zum Hatzplatz wäre eine Mehrung der Parkplätze gut, da von dort eine gute „äußere Erreichbarkeit“ gegeben sei. Zeitlich könnte es in ein-zwei Jahren in Angriff genommen werden, aber dann nur mit Bürgerbeteiligung. Denn dieser sensible städtebauliche und landschaftliche Platz erfordere bei mehrgeschossiger Parkierungsanlage eine besonders behutsame Planung und abgestimmte Gestaltung. Zu bedenken sei dann eine möglich Überlagerung mit der Zufahrt zur Feuerwehr und die Wegeführung für den Fußverkehr. Eine Aufstockung der Parkplätze hinter der Sparkasse würde er „nicht weiterdenken“. Parkplätze unter die Erde zu verlagern, hielt er aus Kostengründen nicht für sinnvoll – „zu teuer“. Fahnbergs weitere Empfehlungen zum weiteren Vorgehen lauteten zusammengefasst: Den Paradiesweg – unabhängig von allem anderen – ebenerdig erweitern; die Pläne zum Lehrerparkplatz konkretisieren; den Hatzplatz planerisch soweit betreiben, bis man weiß, was man will und was akzeptiert wird; „hinter der Sparkasse“ zunächst keine Maßnahmen planen; Erstellung eines „Integrierten Gesamtverkehrskonzepts“ in Wechselwirkung mit den Ergebnissen der Mobilitätsverhaltensbefragung – „dann könnten sich gegebenenfalls mittelfristig aufwendigere bauliche Parkierungsmaßnahmen erübrigen“; sich Klarheit zu verschaffen für den Zeitraum nach der Verlängerung der S-Bahn.

„Früher kamen viele Bürger zu uns in die Stadt, heute kommen sie nicht mehr“, bedauerte Dr. Manfred Fleischer, CSU. Ein Grund sei, weil sie die Parkplätze nicht mehr nutzen könnten: Ihr Auto sei oft zu groß für die bestehenden, schmalen Parkplätze. Auch Richard Kugler, parteifrei für die CSU, empörte sich: „Die Parkplätze sind zu eng, wir haben dadurch viele Kunden verloren. Außerdem sind sie zu wenig. In Bad Tölz stehen an normalen Tagen 450 Parkplätze leer, bei uns vielleicht 20 – aber für größere Veranstaltungen brauchen wir eben viel mehr.“ Dr. Fleischer befürchtet zudem, die Leute, die hier einkaufen wollten, würden nicht am Paradiesweg parken. Peter Ley, BVW, bis vor Kurzem Inhaber des Geschäfts Genussvoll/Johannissgasse, sagte, „wenn der Hatzplatz voll ist, fahren die Leute ganz aus Wolfratshausen weg“. Und er mahnte, während eines Umbaus am Hatzplatz solle man unbedingt Ersatzparkplätze anbieten. Auf die Frage Manfred Menkes, SPD, wie man die Dauerparker am Loischachhallen-Parkplatz wegbekomme, antwortete Fahnberg, „nur, wenn man dort alle Plätze zeitlich begrenzt.“ Außerdem merkte er noch an, dass man von Norden kommend „für die Kfz keine Auffangparkmöglichkeit“ habe. Annette Heinloth, Grüne, erinnerte an die Pläne von Hans Gärtner, die er schon vor längerer Zeit zum Parken am Hatzplatz entworfen habe, „auf diese sollten wir aufbauen.“ Sie wie auch Fritz Meixner, SPD, schlugen vor, die Parkplatzzahlung am Paradiesweg gleich anzugehen.

Es gebe „keine Resultate“, schimpfte Dr. Fleischer, CSU, nur „Planeritis“, – aber die lohne sich nur „gut für die Planer“. Besser solle zeitnah entschieden werden, ob es zusätzliche Parkplätze gibt. Bürgermeister Heilinglehner bestätigte: „Wir sind Jahre auf der Stelle getreten. Wenn wir das Westufer ohne Städtebauförderung umgestalten, dann könnten wir vorher Parkplätze schaffen. Die Analysen sind fertig, jetzt müssen wir sagen, wie es weitergeht, zum Beispiel Parken am Paradiesweg mit Parkberechtigungsschein. Aber zur Umsetzung brauche ich den Auftrag des Gremiums.“ Zweiter Bürgermeister Fritz Schnaller betonte, das Gremium hätte jetzt die Pflicht, über die Parkplätze zu entscheiden. „Wir brauchen einen Grundsatzbeschluss, dazu könnten wir zeitnah in Klausur gehen, dabei ohne Denkverbote alles diskutieren. Nur die Neuordnung für die Dauerparker sollten wir vorziehen.“ Helmut Forster, BVW, und Dr. Hans Schmidt, Grüne, rieten, sich für das Bund-Länder-Programm ISEK zu entscheiden, Schmidt: „darauf sollten wir nicht verzichten“. Allerdings könnte die Ausarbeitung die Stadt durch das Büro Plankreis bis zu 20.000 Euro kosten, wie Susanne Rentsch auf Schmidts Frage grob schätzte.

Die Räte beschlossen mit zwei Gegenstimmen die Prüfung für eine Überführung in ein anderes Städtebauförderungsprogramm und die dafür erforderlichen Leistungen. Damit sollen die Fördervoraussetzungen durch die Städtebauförderung gesichert und verbessert werden. Der Stadtrat nahm ferner den Bericht „Fortschreibung Parkierungskonzept“ und die Empfehlungen des Gutachters zur Kenntnis. Zur Umsetzung des Konzepts beschlossen sie einstimmig als eine erste Stufe folgende vorbereitenden Maßnahmen: Prüfung einer möglichen Öffnung des Lehrerparkplatzes für den allgemeinen Parkverkehr; ein Konzept zur Umgestaltung und ebenerdigen Kapazitätserweiterung des Parkplatzes am Paradiesweg; die Auswertung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie Hatzplatz, weiterführende städtebauliche und bauliche Planung und die Beauftragung eines Planers.

#### Bekanntmachung – Seniorenbadetage entfallen

Wegen Reparaturarbeiten bleibt das Hallenbad in Ascholding bis auf weiteres geschlossen. Damit entfallen vorerst auch die Seniorenbadetage. Änderungen dahingehend werden rechtzeitig bekannt gegeben.