



GEMEINDE GMUND A. TEGERNSEE

Niederschrift zur Sitzung des Gemeinderates

Datum: Dienstag, 13.10.2020
Beginn: 19:00 Uhr
Ende: 22:45 Uhr
Ort: Gmund a. Tegernsee, Tölzer Str. 4, Neureuthersaal

Vorsitzender: Erster Bürgermeister Alfons Besel

Schriftführer: Florian Ruml

stimmberechtigte Mitglieder

Bauer, Tobias	
Berghammer, Josef	
Besel, Alfons	Erster Bürgermeister
Ettenreich, Bernd	
Ettstaller, Martina	
Floßmann, Florian	
Huber, Franz	
Huber, Johann	
Huber, Michael	
Kaufersch, Maria	
Kohler, Korbinian	
Kozemko, Herbert	Zweiter Bürgermeister
Mayer, Martin	
Rabl, Georg	
Schack, Andrea	
Schmid, Johann	
Stecher, Josef	
von Miller, Barbara	
von Preysing, Franz	
Wagner, Laura	
Zierer, Christine	Dritte Bürgermeisterin

Gemeindeverwaltung

Dorn, Georg	
Ruml, Florian	Schriftführer
Wild, Christine	

Entschuldigt fehlen

Öffentliche Niederschrift

TOP 1 Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung der Mitglieder und Beschlussfähigkeit gem. Art. 47 Abs. 2 GO

Der Vorsitzende stellte die ordnungsgemäße Ladung der Mitglieder und die Beschlussfähigkeit gem. Art. 47 Abs. 2 GO fest.

TOP 2 Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 15.09.2020 gem. Art. 54 Abs. 2 GO

Die Niederschrift der nichtöffentlichen Sitzung vom 15.09.2020 wurde im Umlaufverfahren genehmigt.

Beschluss Die Niederschrift wird genehmigt.

Abstimmung 21 Ja-Stimmen
0 Nein-Stimmen

TOP 3 Städtebauliches Konzept "Nördliches Bahnhofsareal und Wiesseer Straße"; Bau einer Tiefgarage oder eines Parkdecks, Vorstellung der Machbarkeitsstudie

Bei einer ausführlichen Besprechung des städtebaulichen Rahmenplans am 09.12.2019 wurde beschlossen, die Errichtung eines Parkdecks im Bereich der geplanten Tiefgarage, westlich des Busbahnhofes, prüfen zu lassen. Die Errichtung eines Parkdecks wurde auf Grund der problematischen Bauverhältnisse und der damit zu erwartenden hohen Kosten in die Überlegung mit aufgenommen. Den Kosten gegenüber steht jedoch die mögliche Beeinträchtigung des Ortsbildes durch ein oberirdisches Parkdeck.

Mit der Machbarkeitsstudie wurde das Planungsbüro Dr. Schütz Ingenieure, Kempten, in der Sitzung am 19.05.2020 beauftragt.

Erster Bürgermeister Alfons Besel führt in das Thema ein. Er betont, dass in dieser Sitzung nur vorgesehen ist, die Machbarkeitsstudie vorzustellen und Fragen zu klären. Die Entscheidung soll in einer späteren Sitzung fallen.

Herr Prof. Schütz stellt die Machbarkeitsstudie vor:

Tiefgarage:

Es ist ein begrenztes Baufenster zwischen Bahnlinie und Wiesseer Straße vorhanden. Das Gelände steigt von Osten nach Westen. Die Zufahrt erfolgt von Westen her.

Der Baugrund ist auf Grund des vorkommenden Seetons (mit ca. 20 m Mächtigkeit) schwierig. Daher soll das Gebäude auf einer schwimmenden Gründung errichtet werden. Bei einer schwimmenden Gründung muss die Bodenplatte dicker ausgeführt werden, damit auf Grund des Gewichtes ein „schwimmen“ möglich ist.

Die Baugrubenumschließung bzw. auch -absicherung ist ebenfalls auf Grund des Baugrunds schwierig und aufwendig. Hier ist eine überschnittene, unbewehrte Bohrpfahlwand als Verbau (Pfahllänge ca. 7 m) geplant.

Untere Ebene:

Die untere Ebene ist wegen der notwendigen Schleppkurven eingeschränkt benutzbar. So können parallel zur Abfahrt teilweise nur Längsparker errichtet werden. Insgesamt sind hier 29 Stellplätze vorgesehen.

Dabei könnten mehrere Stellplätze mit E-Ladesäulen ausgestattet werden. Um die Barrierefreiheit zu gewährleisten, ist ein Treppenhaus mit Aufzug geplant. Ein zusätzlicher Fluchtweg ist im Norden als Treppenausgang vorgesehen.

Die Ausführung ist in einer stützenlosen Konstruktion geplant, damit durch evtl. Stützen nicht zusätzliche Einschränkungen gegeben sind.

Die Rampe muss aufgrund der Neigung überdacht oder beheizt werden. Derzeit ist sie mit einer Überdachung geplant. Diese würde, zumindest am Anfang, optisch hervortreten.

Die Entlüftung erfolgt „natürlich“ über Luftschächte, der Einbau einer Lüftungsanlage ist nicht erforderlich.

Obere Ebene:

Auf der oberen Ebene sind 24 Stellplätze angeordnet. Im Osten ist die Fläche für die Fahrradabstellanlage mit Zubehör geplant.

Die Tiefgarage soll mit dem Gelände, somit mit 2 % Gefälle von West nach Ost, errichtet werden. Im Westen weist die Tiefgarage eine Raumhöhe von ca. 3,20 m auf; im Osten nur 2,80 m. Dies ist so geplant, damit das Gebäude im Osten nicht so weit herausragt.

Am niedrigsten Geländepunkt im Süd-Osten schaut die Tiefgarage ca. 1,50 m aus dem Gelände.

Gesamtanzahl Stellplätze: 53 Stück.

Kosten:

Die Baukosten für die Tiefgarage werden Veranschlagt mit	1.710.000 € brutto
Dazu kommen die Kosten für die obere Parkebene mit ca.	270.000 €.
Gesamt:	<u>1.980.000 €</u>

Kosten pro Stellplatz bei 53 Stellplätzen	ca. 37.300 € / Stellplatz
---	---------------------------

Parkdeck:

Es ist ein begrenztes Baufenster zwischen Bahnlinie und Wiesseer Straße vorhanden. Das Gelände steigt von Osten nach Westen.

Die Zufahrt ist ebenfalls im Südwesten geplant. Dabei wird die Rampe ohne Überdachung ausgeführt; dafür beheizt.

Das Gebäude ist so geplant, dass die obere Ebene ebenerdig von der Wiesseer Straße befahren werden kann. Dafür erhält die untere Ebene nach Osten einen ebenerdigen barrierefreien Ausgang. Es ist somit kein Treppenhaus/Aufzug erforderlich.

Untere Ebene:

Auch hier kann die Fläche für Stellplätze nur eingeschränkt durch die Schleppkurven genutzt werden. Es sind 26 Stellplätze vorgesehen. Auch hier können E-Ladestationen mit eingerichtet werden.

Beim Parkdeck wird die Fahrradabstellanlage direkt in der unteren Ebene mit eingeplant. Dadurch ist keine zusätzliche Überdachung erforderlich. Der Bereich ist ebenerdig von der Busbahnhofseite zu erreichen.

Obere Ebene:

Auf der oberen Parkebene sind 35 Stellplätze möglich. Die Umwehrung kann aus Beton oder transparenter (mit Glas) ausgeführt werden.

Das Parkdeck ist ebenfalls mit einem Gefälle von 2 % (von Westen nach Osten) geplant. Am niedrigsten Geländepunkt im Süd-Osten wird es ca. 3,90 m (mit Umwehrung und Geländer) aus dem Gelände heraussehen. Im Nord-Osten ca. 2 m bis 2,50 m (hier kann das Gelände etwas angeglichen werden).

Gesamtanzahl Stellplätze: 61 Stück.

Kosten:

Die Baukosten für die Tiefgarage werden Veranschlagt mit	895.000 € brutto
Dazu kommen die Kosten für die obere Parkebene mit ca.	260.000 €.
Gesamt:	<u>1.155.000 €</u>

Kosten pro Stellplatz bei 61 Stellplätzen: ca. 18.900 € / Stellplatz.

Für das Parkdeck werden verschiedene Visualisierungen vorgestellt.

Diskussion:

Auf Grund der hohen Baukosten für die Tiefgarage sprechen sich mehrere Gemeinderatsmitglieder für ein Parkdeck aus.

Dem gegenüber stehen jedoch die negative optische Wahrnehmbarkeit des Parkdecks und die Veränderung des Ortsbildes. Es wird hierbei von fehlenden Sichtbeziehungen zum See / zur Landschaft der Fußgänger gesprochen.

Es wurde auch vorgeschlagen, beides (also Tiefgarage und Parkdeck) zu errichten, so dass 3 Parkebenen entstehen. Dadurch können zusätzliche Stellplätze geschaffen werden.

Die Schaffung weiterer Stellplätze sei erforderlich,

- um die Akzeptanz für die Nutzung der Bahn zu erhöhen und
- da das Gebiet durch Ansiedlung von Geschäften und Gewerbe entwickelt und attraktiver werden soll.

Das höher herauskommende Gebäude könnte durch eine Holzverschalung/-lattung an die Umgebung angepasst werden.

Von anderer Seite wurde dies in Frage gestellt. Die Gemeinde soll nicht durch die Schaffung von Stellplätzen zusätzlichen Verkehr heranziehen.

Evtl. sollte nur ein Parkplatz erstellt werden. Dies wäre die kostengünstigste Lösung. Sofern dieser nur als Provisorium entsteht, könnte zunächst beobachtet werden, wie sich das Parkverhalten von Pendler, die Zunahme des Fahrradverkehrs und die Bewirtschaftung des Parkplatzes auswirken.

Bei der Parkdecklösung werden mehrfach die großen erforderlichen Zu- und Abfahrtsflächen (notwendige Schlepplagen) bemängelt. Diese führen zum Wegfall von Stellplätzen.

Zur Erhöhung der Stellplatzanzahl und zur Verringerung der Kosten werden mehrere Vorschläge vor allem zum Parkdeck vorgetragen.

Weiteres Vorgehen:

Folgende Vorschläge sollen vom Büro Schütz geprüft werden:

- Verkürzung des Parkdecks im Osten, damit es mehr im Gelände verschwindet. Die Fahrradabstellanlage soll zwar auf der unteren Ebene errichtet, aber als eigenständige Anlage überdacht werden.
- Einfahrt der oberen Ebene des Parkdecks in der Mitte. Dadurch muss nicht „im Zick-Zack“ gefahren werden und es entstehen zusätzliche Stellplätze.
- Einfahrt der unteren Ebene des Parkdecks von Osten (mittig). Dann könnte die obere Ebene vielleicht auch mittig (von Westen) angefahren werden. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass eine zusätzliche Einfahrt für das Parkdeck vorzusehen ist. Die Ein/Ausfahrt des Busbahnhofs darf nicht genutzt werden.
- Parkdeck in der unteren Ebene im nordwestlichen Bereich (parallel Einfahrtsbereich) verkürzen. Dadurch würden sich die Kosten für den Verbau reduzieren.
- Errichtung von Tiefgarage und Parkdeck zusammen, so dass 3 Ebenen entstehen. Die Kosten für diese Lösung sollen ermittelt werden.

Die Präsentation mit Plänen und Visualisierung werden den Fraktionen zur Verfügung gestellt.

Die Unterlagen sollen auch auf der gemeindlichen Homepage veröffentlicht werden. Die Bürger sollen die Möglichkeit erhalten, über die Errichtung eines Parkdecks oder einer Tiefgarage mitzudiskutieren.

Eine Entscheidung soll in der nächsten Gemeinderatssitzung getroffen werden.

TOP 4

Kommunales Energieeffizienz-Netzwerk; Vorstellung und mögliche Teilnahme

Professor Dr. Dominikus Bucker von der Technischen Hochschule Rosenheim stellt das Energieeffizienz-Netzwerk in der Gemeinderatssitzung vor.

Ein kommunales Energieeffizienz-Netzwerk ist ein Zusammenschluss von Kommunen mit dem Zweck

- dauerhaft einem breiten Erfahrungsaustausch zu fachlichen Fragen der Energieeinsparung und des Klimaschutzes anzustoßen,
- Potenziale zu identifizieren und geeignete Ziele zu formulieren,
- wirtschaftlich sinnvolle Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele umzusetzen,
- konkrete Einsparung von Energie und Kosten durch die Kommune und Minderung der kommunalen CO₂-Emissionen.

Gemeinden im Energieeffizienz-Netzwerk werden fachlich unterstützt vom Institut für nachhaltige Energieversorgung GmbH (=INEV, ein eigenständiges Institut an der Technischen Hochschule Rosenheim) und dem Kompetenzzentrum der Energiewende Oberland. Bei Bedarf werden weitere Partner und externe Experten eingebunden.

Rahmenbedingungen:

- Dauer: 3 Jahre.
- Förderung: Ca. 60 % durch das Bundesumweltministerium.
- Kosten: Eigenanteil ca. 6.500 € im ersten Jahr, je 6.000 € im zweiten und dritten Jahr (zuzüglich Mehrwertsteuer).
- Vierteljährliche Netzwerktreffen, individuelle energietechnische Beratung über drei Jahre.

Vorgehen:

Es wird eine Potenzialanalyse durchgeführt, um Einsparpotenziale und mögliche Maßnahmen zu ermitteln. Die Gemeinde wird dabei unterstützt, Maßnahmen zu priorisieren und wirtschaftlich zu bewerten. Gemeinsam entwickelte Schwerpunktmaßnahmen werden dann zur Umsetzung gebracht.

Die Kommune benennt einen Netzwerkbeauftragten. Das ist i.d.R. die Person, die bereits mit den Themen „Energie und Klimaschutz“ bzw. mit entsprechenden Bauprojekten befasst ist.

Prof. Bücken empfiehlt für einen effektiven Austausch eine räumliche Nähe der Netzwerk-Kommunen zueinander.

Beschluss Die Gemeinde Gmund beurkundet ihr Interesse, am Energieeffizienz-Netzwerk für Kommunen im Oberland teilzunehmen.

Abstimmung 17 Ja-Stimmen
4 Nein-Stimmen

**TOP 5 Bau eines Bikeparks;
Antrag von Eliah und Noah Füsser sowie Ben und Paul Jirgens**

Eliah und Noah Füsser sowie Ben und Paul Jirgens wünschen sich, dass für die Jugendlichen in Gmund ein Bikepark entsteht. Sie haben einen entsprechenden Antrag gestellt und sogar ein Modell gebaut.

Bei einem Bikepark gibt es spezielle Strecken für Mountainbike-Räder. Ein Pumptrack ist eine Unterform, bestehend aus einem künstlich angelegten Rundkurs. Eine solche Anlage wäre eine gute Ergänzung des Freizeitangebotes auch für ältere Kinder und Jugendliche.

Der Gemeinderat hat dazu am 25.09.2020 eine Exkursion durchgeführt. In Miesbach, Bad Feilnbach und Samerberg wurden entsprechende Anlagen besichtigt.

Der Antrag wird in der Gemeinderatssitzung durch Herrn Ralf Jirgens und Herrn Simon Enghart sowie den Sportlehrer an der vorgestellt. Ebenfalls anwesend ist Herr Baum, Sportlehrer an der Realschule Gmund.

Für einen Bikepark gibt es zwei Ansätze:

Ansatz 1: Befahrbare, längere Trails.

Ansatz 2: Ein sog. Pumptrack als „Bike-Spielplatz“ vergleichbar einem Skaterpark für Fahrräder. Bei einem Pumptrack soll die Geschwindigkeit aufgebaut werden, ohne in die Pedale zu treten.

Ein Beispiel für die Nutzung einer Fläche wird anhand eines für die Initiatoren vorstellbaren Standorts in Finsterwald gezeigt.

Vorstellbare Materialien für die Ausführungen von Rampen, Steilkurven und Hindernissen können sein: Asphalt, Beton, wassergebundene Materialien, feste Erde oder Holzkonstruktionen. Es werden auch die verschiedenen Arten von Trials vorgestellt. So werden zum Beispiel beim „Flowtrail“ Geschwindigkeitsänderungen durch das durchfahren der Kurven erreicht. Als „North Shore“ werden Bahnen mit Holzelementen (z.B. Rampen und Steilkurven) bezeichnet. Beim „Uphill“ fährt man auch bergauf.

Das Projekt soll mit Kindern und Jugendlichen gemeinsam entwickelt werden. Die langfristige Begleitung erfolgt durch ein Team von Erwachsenen. Eine Vereinsgründung ist vorstellbar, ebenso die Beteiligung als Sparte in einem bestehenden Verein.

Herr Baum, Sportlehrer der Realschule Gmund weist ergänzend auf folgendes hin: Biken wurde schon einmal als Wahlfach angeboten; ein Bikepark in Gmund wäre aus seiner Sicht als Sportlehrer super. Ebenso wird darauf hingewiesen, dass die Kinder bereits jetzt wild und zum Teil gefährliche Rampen selbst bauen. Diese Tätigkeiten würden über einen offiziellen Bikepark kanalisiert werden.

Die Gemeinderatsmitglieder diskutieren intensiv über das Projekt.

Es werden Nachteile für die Anwohner und das naheliegende Hotel befürchtet. Es wird argumentiert, dass sehr viele Radfahrer, auch aus der weiteren Umgebung angezogen werden. Ebenso wird eine Belästigung durch Musik befürchtet. Die Trails stellen einen Eingriff in die Natur dar. Als nachteilig wird auch gesehen, dass Spaziergänger durch Trials eingeschränkt werden können. Problematisch wird auch der Zugang außerhalb der Öffnungszeiten gesehen. Konkrete Öffnungszeiten seien sehr wichtig, eine Ausdehnung der Öffnungs- bzw. Nutzungszeiten mittels Flutlichtbeleuchtung wird nicht befürwortet.

Die Befürworter argumentieren, dass ein Angebot für ältere Kinder und Jugendliche fehlt. Dies seien auch die Erkenntnisse aus den Jungbürgerversammlungen.

Es werden auch die Fragen aufgeworfen, wer die Unterhaltskosten trägt und die Anlage pflegt. Die Initiatoren sehen hier die Zuständigkeit bei sich.

Es wird auch der Standort Ostin ins Spiel gebracht. Die Initiatoren sehen bei der dortigen gewerblichen Freizeitanlage keinen Platz für eine Vereinsinitiative.

Aus der Diskussion geht hervor, dass weitläufige Trials nicht befürwortet werden, ein Pumptrack jedoch vorstellbar sei.

Beschluss 1 Grundsätzlich wird die Errichtung eines Bike-Spielplatzes befürwortet. Eine Anschubfinanzierung wird in Aussicht gestellt.

Abstimmung 21 Ja-Stimmen
0 Nein-Stimmen

Beschluss 2 Die Standorte Finsterwald und Ostin sollen vergleichend gegenübergestellt werden, insbesondere immissionsschutzrechtlich und naturschutzfachlich.

Abstimmung 21 Ja-Stimmen
0 Nein-Stimmen

TOP 6 **Kurbeitragssatzung;
Erhöhung des Kurbeitrages, Erlaß der Änderungssatzung**

Dieser TOP entfällt.

TOP 7 **Informationen des Bürgermeisters**

Beschluss Der Vorsitzende informiert, dass der mobilen Blitzer-Anhänger in Ostin nicht eingesetzt werden könne. Grund sind geltende Richtlinien. Sind diese nicht eingehalten, ist die Ahndung von Geschwindigkeitsüberschreitungen mittels Blitzer-Anhänger nicht rechtmäßig möglich. Es werden aber Geschwindigkeitskontrollen mit dem normalen Blitzer veranlasst.

Gmund a. Tegernsee 30.10.20

Alfons Besel
Vorsitzender

Florian Ruml
Schriftführer