

Niederschrift

über eine Sitzung des **Ausschusses für Bau- und Raumplanungsangelegenheiten** der Gemeindevertretung der Stadtgemeinde Oberndorf bei Salzburg, welche am Freitag, dem **31.03.2006**, um 18.00 Uhr im Sitzungszimmer des Rathauses stattgefunden hat.

Tagesordnung:

1. Eröffnung und Begrüßung durch den Obmann
2. Genehmigung der Niederschrift vom 02.03.2006
3. Bebauungsplan „Breitengut-West“
4. Allfälliges

Anwesende:

Stadtrat Alois Wetsch
GV Wolfgang Stranzinger (Vertreter von Otto Feichtner, 2. Vizebürgermeister)
GV Bärbel Stahl
GV Dietmar Innerkofler
Stadtrat Ing. Johann Bruckmoser
Stadtrat Mag. (FH) Johann Danner
GV Peter Illinger (Vertreter von GV Dr. Weiß)
GV Dietmar Prem (Vertreter von GV Dirnberger)
GV Michael Mayer
GV Josef Hagmüller – in beratender Funktion

DI Ursula Brandl
Architekt Christian Hirl
Architekt DI Hanns Peter Köck
Architekt DI Fritz Genböck
Prokurist Baumeister Franz Loidl
Architekt DI Manfred J. Scheiber
DI Dietmar Krammer

Bürgermeister Peter Schröder
Dipl.-Ing. Dieter Müller – Bauamtsleiter
Schriftführerin: Adelheid Haberl

Entschuldigt abwesend:

2. Vizebürgermeister Otto Feichtner
GV Dr. Andreas Weiß
GV Ralf Dirnberger

VERLAUF UND ERGEBNISSE DER SITZUNG

1. Eröffnung und Begrüßung

Obmann-Stellvertreter SR Ing. Bruckmoser begrüßt die Anwesenden und stellt fest, dass die Einladung ordnungsgemäß und zeitgerecht an alle ergangen ist, und es keine Einwendungen oder Ergänzungen zur Tagesordnung gibt. Die Beschlussfähigkeit des Gremiums ist aufgrund der Anwesenheit von 9 Ausschussmitgliedern gegeben.

2. Genehmigung der Niederschrift vom 02.03.2006

Da es dazu keine Einwendungen oder Ergänzungswünsche gibt, stellt der Obmann den **Antrag, die Niederschrift der Sitzung vom 02.03.2006 zu genehmigen.**

- **Offene Abstimmung (9 GV anwesend): Wird einstimmig genehmigt.**

3. Bebauungsplan „Breitengut-West“

Anmerkung: Aufgrund der kontrovers geführten Diskussion werden die Wortmeldungen größtenteils wörtlich wiedergegeben.

SR Ing. Bruckmoser: Durch die GSWB wurde ein Architektenbewerb ausgeschrieben und anlässlich des Kolloquiums am 17. März sind einige Fragen aufgetreten. Von dieser Jury sind heute als Vertreter Herr Architekt Köck und Herr Architekt Genböck anwesend, von der GSWB Herr Prokurist Loidl und Herr Architekt Scheiber, zusätzlich als Verkehrsplaner Herr DI Krammer, und für die Raumordnung Frau DI Brandl und Herr Architekt Hirl.

Beim Kolloquium hat man festgestellt, dass das Projekt, wie man es sich vorgestellt hätte, dort nicht möglich ist. Man hat sich dann dazu entschlossen, das komplette Projekt neu zu überdenken und Frau DI Brandl und Herrn Architekt Hirl beauftragt, die Bebauung nochmals großräumig zu überdenken.

Der Obmann-Stellvertreter ersucht Frau DI Brandl um Vorstellung ihres städtebaulichen Konzeptes.

DI Brandl: Die Zielsetzung im Räumlichen Entwicklungskonzept ist, dass sich der Zentrumsbereich von Oberndorf vom Bebauungsgebiet bis nach Alt-Oberndorf erstrecken und den Bereich des Dienstleistungszentrums (Galerie) mitumfassen soll. Da mit dem Dienstleistungszentrum schon ein sehr städtischer Bau entstanden ist, war das Thema, dass die Schritte für die Zentrumsentwicklung auch auf der zu verbauenden Fläche der GSWB weitergeführt und realisiert werden sollen, wobei für uns die Untersuchung, ob das die GSWB oder sonst jemand ist, nicht relevant war. Das Thema war auch, wie soll sich die Bebauung von der Alten Landstraße Richtung Salzach hinunter entwickeln, da wir dort im Randbereich Einfamilienhausbebauung haben. Wir sind vor 14 Tagen erst informiert worden und haben wenige Gespräche mit allen Beteiligten geführt. Am Freitag haben wir von Herrn DI Krammer eine Verkehrsplanung dazu bekommen. Für uns war das irrsinnig gedrängt und zeitlich sehr knapp. Wir haben uns im Wesentlichen auf diesen Zentrumsbereich, den wir heute diskutieren müssen, gestützt. Für die detaillierten Festlegungen des restlichen Bebauungsplanes im Bereich Watzmannstraße, Alte Landstraße, Salzburger Straße sollte man sich vielleicht nochmals treffen.

Für uns war gleich zu Beginn der Kreisverkehr ein großes Thema. Wenn man dort ein Zentrum entwickelt, wird der Kreisverkehr als Beginn einer Einfahrt in den neuen Platz, in das neue Zentrum, eigentlich nicht förderlich sein, sondern es städtebaulich kaputtmachen. Ich habe daraufhin am Montag, nachdem ich informiert worden bin, zuerst Herrn Ing. Gruber vom Land angerufen und ihn gefragt, ob der Kreisverkehr unumgänglich notwendig ist oder nicht, und habe von ihm die Auskunft erhalten, man kann das sicher auch anders lösen. Herr Ing. Gruber hat mich dann sofort an den Verkehrsplaner, Herrn DI Krammer verwiesen. Ich habe mich auch dort erkundigt, ob der Kreisverkehr aus verkehrsplanerischer Sicht zwingend notwendig ist. Das Ergebnis war, dass man den Kreisverkehr nicht unbedingt braucht und Herr DI Krammer hat uns dann vorgestern eine neue Planung mit der Möglichkeit einer T-Kreuzung geliefert. Wir sind jetzt von einer T-Kreuzung ausgegangen, die wesentlich

weniger Platz benötigt, und haben die Bearbeitung dieses Zentrums mit dieser T-Kreuzung und ohne Kreisverkehr gemacht. Alles Weitere wird Herr Architekt Hirl erläutern, weil wir das gemeinsam ausdiskutiert haben und er hat die Pläne aufbereitet, gezeichnet und inhaltlich überlegt. Das Ergebnis sollte heute sein, dass wir die grundsätzlichen Festlegungen des Bebauungsplanes, der dann im Entwurf die Vorgabe für den Wettbewerb ist, festsetzen.

Architekt Hirl: Der Städteplan hat bereits 1920 einen zentralen Platz vorgesehen, was eine städtebauliche Glanzleistung war, mit einer Blockrandbebauung mit axialer Situation auf die Kirche und axialer Verbindung auf die Brücke und einen zentralen Platz, um den sich eine relativ lockere oder geschlossene Blockrandbebauung organisiert hat. Wenn man dies als Beispiel einer wirklich großen Leistung im städtebaulichen Bereich nimmt, dann hat man auf dem Breitengut vis-a-vis mit einer jetzt modernen, relativ offenen und durchlässigen Bebauung begonnen. Somit hat man jetzt absolut die Chance, diesen zentralen Ort hier anzuschließen, indem man einen Schluss macht zwischen dem Dienstleistungszentrum und dem ein Gegenüber setzt.

Grundsätzlich haben wir uns vorgestellt, dass man entlang der Salzburger Straße eine durchlässige Bebauung macht, die im Bereich der Galerie gegengleich in der Höhenentwicklung 3 bis 4-geschoßig plus einem Dachgeschoß in Erscheinung tritt. Im vorderen Teil (Richtung Westen) wäre eine gestaffelte Situation in der Bebauung. Im Platzbereich wäre praktisch die Kante des Dienstleistungszentrums gehalten und in die Struktur nach Westen geht es dann abgetrept hinunter. Im Dienstleistungszentrum soll sich die Dienstleistung abspielen und im Westen soll nur mehr gewohnt werden. Dort sollten keinerlei Dienstleister und Geschäfte entstehen, sodass sich keine Konkurrenz zum Dienstleistungszentrum aus dieser Situation ergibt. Ich glaube, dass es sicher besser ist, dass man diese Begrenzung nach Westen eigentlich nur noch zum Wohnen heranzieht.

Das Grundstück ist 2.813 m² groß, wenn man eine Fläche von ca. 235 m², die durch einen Gehweg und eine grüne Verbindung mit einer Baumreihe entsteht, als Grünzone verwendet, hat man ein besseres System, weil man aufgrund des Kreisverkehrs ja fast gar nicht mehr in das Grundstück hineinkommen würde. Laut Ausschreibung des Wettbewerbsverfahrens wären 34 Wohnungen möglich. Die 68 PKW muss man ober- und unterirdisch unterbringen, das wäre mit dem Kreisverkehr gar nicht gegangen. Die angestrebte Dichte mit einer GFZ von 1,27 würde es städtebaulich vertragen.

Das Dienstleistungszentrum hat aufgrund der höheren Geschoße, die für Büros und Geschäftseinrichtungen notwendig sind, eine 3-geschoßige Wirkung. Wenn wir gegenüber eine 4-geschoßige Bebauung bis an den Rand ziehen würden, wäre dies als 4-geschoßige Wand sichtbar. Deshalb wurde die Bebauung untersetzt und unten die Parkplätze angedacht.

DI Brandl: Wir haben eine Baulinie für das 3. und 4. Geschoß, dann einen Abstand und das 1. und 2. Geschoß zurückversetzt mit einer Baufluchtlinie festgelegt. Hier könnte man durchaus weiter nach Westen bauen, aber man dürfte nicht weiter herüberbauen, sodass das Unteretzte der Geschoße erhalten bleibt. Die Differenz zwischen Baulinie und Baufluchtlinie wäre 5 m. In diesem Bereich könnte man auch ev. in den Parkplatzstreifen die Stiegenhäuser einbauen, aber nur transparent, damit nicht die Situation erzeugt wird, dass man dadurch 4 Geschoße wahrnimmt. Das könnte man in die Wettbewerbsvorgaben hineingeben, dass die Stiegenhäuser transparent sein müssen, wenn man sie an die Baufluchtlinie her setzt, ansonsten eben den Rücksprung nach hinten. Ganz wesentlich ist auch, dass man hier eine Baulinie macht, um die Kante von diesem Gebäude aufzunehmen und das 3. und 4. Geschoß dürfen hier nicht überstehen. Da es doch ein langgestrecktes Gebäude ist, war unsere Überlegung noch, die Zentrumswirkung auch dadurch zu erlangen oder zu unterstützen, dass man eine relativ geschlossene Bebauung entwickelt. Zur Watzmannstraße hin ist es einfach nur als Zukunftsorientierung vorzusehen. Wenn einmal z.B. bei Floimair oder

Wallner eine Verkaufsabsicht bestehen würde, sollte man sich in ihrer künftigen Bebauung an die Zielsetzungen, die die Gemeinde hier festlegt, orientieren. Die Zielsetzung langfristig sollte sein, dass die Zentrumsbebauung bei einer Änderung aufgenommen wird und dieser Charakter weiter fortgeführt wird. Wir haben uns eine möglichst geschlossene Bebauung oder einen minimalen Abstand vorgestellt, das wäre dann eine besondere Bauweise mit einem sehr schmalen Abstand ev. bis zum erforderlichen Feuerabstand, um diesen geschlossenen Charakter zu erhalten. Der Fußweg, der im Vertrag mit der GSWB enthalten ist, könnte im Norden oder irgendwo anders quer durchs Grundstück gehen. Im Bereich der Einfahrt auf die Parkplätze vor dem Dienstleistungszentrum hätte man einen Übergang, das wäre durchaus anzudenken. Die Überlegung mit dieser Anbaupflicht heißt jetzt nicht unbedingt, dass man solche Winkel herstellen muss, wie wir es gezeichnet haben. Der Baukörper muss nicht unbedingt nach Nord-Süd ausgerichtet sein, es kann auch z.B. eine kammartige Bebauung sein. Das was wir eingezeichnet haben, ist die Linie, die wir uns vorgestellt hätten. Die Festlegungen im Bebauungsplan wären so gedacht, dass man hier die Baulinie macht für die obersten Geschoße, und dass man die unteren Geschoße abrückt, um nicht diese Wirkung von 4 Geschoßen direkt am Straßenrand zu erzielen.

DI Krammer hat uns die Planung zur Verkehrserschließung geliefert. Man könnte gegenüber der Einfahrt Nußdorfer Straße hereinfahren. Er hat uns eine südliche Kante gegeben und eine Straßenbreite von 7 m angenommen – die brauchen wir nicht. Jetzt haben wir die untere Straße hergenommen und von da herauf 5 m, das heißt wir wären im südlichen Drittel, das hätte den Vorteil, dass man hier oben die Parkplätze unterbringen könnte. Man zerschneidet sich dadurch das Grundstück nicht komplett in der Mitte.

SR Ing. Bruckmoser: Wir diskutieren ewig über den Kreisverkehr, der steckt bei allen im Kopf, und jetzt auf einmal, aus irgendwelchen Gründen auch immer, gibt es ihn nicht mehr. Da würde ich Sie bitten, Herr DI Krammer, dass sie uns sagen, wieso jetzt auf einmal auch eine andere Kreuzung möglich ist.

DI Brandl: Ich möchte noch kurz vorher dazu sagen, dass im REK steht, dass die Flächen für einen allfällig erforderlichen Kreisverkehr zu sichern sind. Das heißt, das Thema Kreisverkehr sitzt seit ewigen Zeiten in den Köpfen, aber die Notwendigkeit und tatsächlich nur die Kreisverkehrslösung zu realisieren, ist nie überdacht worden.

DI Krammer: Es ist tatsächlich so, dass wir seit vielen Jahren über die Kreisverkehrslösung diskutieren und der Plan, den ich Ihnen zeige, ist bereits im Jahre 2000 entstanden. Alle Umsetzungen, die bisher auf der Salzburger Straße passiert sind, sind Richtung Kreisverkehrslösung gegangen. Durch einige Veränderungen, die der Kreisverkehr aufgrund der schwierigen Fremdgrundverfügbarkeit erfahren hat, wurden Gegebenheiten geschaffen, die eine Bebaubarkeit des Grundstückes der GSWB mit der Kreisverkehrslösung schwierig machen. Im Grundsatz ist der Kreisverkehr aus der reinen Betrachtungsweise der Verkehrsabwicklung nach wie vor zu präferieren.

Die Landesstraßenverwaltung hat gemeinsam mit der Stadt Oberndorf bisher Anstrengungen unternommen, dass eine Kreisverkehrslösung möglich ist. Ich habe mit der Landesstraßenverwaltung jetzt auch kurzfristig Rücksprache gehalten, um das andere System der Kreuzungslösung abzustimmen. Hier ist die Antwort, dass es doch im Sinne der Stadt Oberndorf möglich sein wird, auch eine Kreuzungslösung zu realisieren, aber nicht dass man eine Kreuzung machen muss. Hier ist ein wenig die Diskussion zur Veränderung des Verkehrssystems im Vorbericht als abgeschlossen dargestellt, obwohl es tatsächlich so ist, dass sich einige Vorteile in der Gesamtbetrachtung der Situation ergeben, wenn man auf den Kreisverkehr verzichtet.

Vor- und Nachteile für den Kreisverkehr: Der große Nachteil ist, dass wir mit einer Verschiebung ein Eingreifen ins zu verbauende Grundstück mit einer Eingriffstiefe von ca. 8 m bewirken, und die weitere Erschließung dann schwierig wird. Ich glaube, das war auch der Grund, dass beim Kolloquium gesagt worden ist, wir überlegen noch einmal, ob eine andere Erschließung möglich ist. Bei einer durchgehenden Bebauung ist es vielleicht auch ein Nachteil, dass der Kreis im Verkehrsablauf ein Element ist, der eigentlich rund geht, wenn es hingegen gewünscht ist, Achsen in städtebaulicher Art zu verdeutlichen, ist die Kreuzungslösung die bessere.

Die Vorteile des Kreisverkehrs sind, dass wir eine Gleichberechtigung der ankommenden Ströme haben, das Unfallgeschehen auf Blechschäden begrenzt wird, und man für die Fußgängerverkehrsströme in allen 3 Ästen sogenannte Querungshilfen zur Verfügung hat. Das Überqueren der Fahrbahnen würde dann in 2 Abschnitten erfolgen und dem Fußgängerverkehr entgegenkommen.

Die Kreuzungslösung wurde so behandelt, dass wir gesagt haben, in welchem Bereich eine Erschließung verkehrs- und straßenbautechnisch möglich ist. Wir haben die südlichst mögliche und nördlichst mögliche Kante als gegenüberliegende Lösung der Einbindung der Göminger Landesstraße untersucht, und das ergibt eine Streubreite von etwa 15 m.

Vorteil der Kreuzungslösung: Wir haben eigentlich ins Grundstück der GSWB keinen Eingriff, der mit den öffentlichen Verkehrsflächen zu tun hat. Das wäre eine reine Erschließungssache und wir könnten die jetzt schon hergestellte Gehsteigsführung so fortsetzen, dass es auch einen sinnvollen Verlauf für die Kreuzung gegenüber ergibt. Wir würden einen relativ kurzen Linksabbiegestreifen zum Gebiet unterbringen können, wenn man von Süden kommt, und von Norden den Linksabbiegestreifen in der ähnlichen Form beibehalten können. Für den Fußgängerverkehr wäre es günstiger, dass er direkte Wege geht, und dass Wegstrecken, die durch die Kreisform erzwungen werden, entfallen.

Architekt Genböck: Man sollte die Entstehung des Kreisverkehrs historisch sehen. Seinerzeit lag einmal ein Projekt der Volksbank vor, das an dieser Seite auch Geschäftszeilen angedacht hat. Jetzt hätten wir für ca. 70 Autos ein Pendant zur Göminger Landesstraße. Wir hätten nur 1 - 2 Hauptrichtungen zum Auflösen, das ist die Salzburger Straße und die Nußdorfer Straße. Meines Erachtens ist aufgrund der Entwicklung inzwischen der Kreisverkehr zu viel. Wie man z.B. in Eugendorf oder Saalfelden sieht, ist ein Kreisverkehr im Ort aus dem langsamen Verkehr heraus eher hinderlich und bedeutet automatisch Stau.

DI Krammer: Sie haben vollkommen recht, dass für 70 Stellplätze keine Kreisverkehrslösung notwendig ist. Nur dafür wird sie sowieso nicht gemacht, sondern für die 3 Arme, die es hier gibt, mit Verkehrsmengen, die sehr wohl vernünftige Zufahrtsmengen zu einem Kreis ergeben. Wir reden hier in etwa von Verkehrsmengen von 12.000 KFZ pro 24 Stunden im Südast, 10.000 KFZ im Nordast und 5-6000 KFZ auf der Seite Richtung Göming. Wenn wir Saalfelden als Vergleich hernehmen, haben wir Verkehrsstärken von etwa 17.000 Fahrzeugen im Normalverkehr und an Sommerwerktagen, die über ca. 3 Monate laufen, von ca. 22.000 Fahrzeugen. In Eugendorf fahren 35.000 Fahrzeuge auf den Kreisverkehr zu und die Leistungsfähigkeiten dieser Kreise liegt eigentlich über allen Rechnungsmodellen der Leistungsfähigkeitsberechnung, also bei den geringen Geschwindigkeiten bewegen sich da sehr viele durch, auch mit allen Nachteilen, die der Verkehrsbenutzer inzwischen auch im Kreis erlebt, vor allem, wenn er zweistreifig ist.

In der verkehrstechnischen Abwicklung insgesamt gibt es nach wie vor eine leichte Präferenz, auch abgestimmt mit der Landesstraßenverwaltung, für eine Kreislösung. Nur wenn die Stadt Oberndorf zu dem Ergebnis kommt, insgesamt handeln wir uns mehr Nachteile ein (städtebaulicher Art, Kosten, Grundinanspruchnahme), dann wird man sich für eine Kreuzungslösung entscheiden können.

Es wurde an uns auch die Bitte herangetragen zu prüfen, ob eine Zufahrt am nördlichen Grundstücksrand möglich ist. Das ist eine Negativdarstellung geworden, das geht sich deshalb nicht aus, weil die Linksabbiegeströme überlappen. Es würden nur 15 m übrig bleiben, die für beide Linksabbieger zur Verfügung stehen, 50 m würde man aber benötigen.

Architekt Genböck: Jetzt geht es genauso wie bei der Entwicklung des Wettbewerbes, dass sich einzelne Parameter verselbständigen und in ihrer Wichtigkeit vielleicht überbewertet werden. Das Kolloquium wurde nicht abgebrochen wegen des Kreisverkehrs, sondern weil im Randbereich die Bebauungsdichte nicht klar definiert war. D.h. es war nicht definiert, wie man die hohe Bebauung gegenüber dem Dienstleistungszentrum organisiert und es war nicht exakt definiert, wie es dann in die Wohnbebauung ausläuft. Da haben wir gesagt, geben wir die Bebauungsbedingungen vor. Dass es aufgrund der Überlegungen von Architekt Hirl angedacht wird, den Kreisverkehr wegzulassen, ist ein Nebeneffekt. Hier kann man direkt beweisen, wie sich das mit dem Kreisverkehr entwickelt hat, es ist irgendwann einmal gesagt worden, hier könnte man einen Kreisverkehr machen, und das ist seit 5 – 6 Jahren nicht mehr überprüft worden, ob das überhaupt noch richtig ist. Der Kreisverkehr ist nicht der Grund gewesen, warum wir das Kolloquium abgebrochen haben.

SR Mag. (FH) Danner: Wir reden vom Dienstleistungsbereich Erdgeschoß, d.h. da geht es nicht nur um die Wohn-PKW-Versorgung, sondern es geht auch um die Versorgung, Zufahrt, Abfahrt Dienstleistungsbereich, d.h. da wird es doch erheblich mehr Verkehrsbewegungen geben als 70 Autos, die in der Früh wegfahren und am Abend wieder ankommen.

SR Ing. Bruckmoser: Auf der zu bebauenden Fläche der GSWB sind nur Wohnungen und kein einziges Geschäft geplant.

SR Mag. (FH) Danner: Wir haben doch in der Zentrumswidmung damals beim REK „Kernzone - Erdgeschoß - Geschäftsflächen“ festgelegt.

DI Brandl: Das ist im Kerngebiet durchaus sinnvoll, aber wenn der Bedarf dafür nicht gegeben ist. Da gegenüber dieses große Dienstleistungszentrum vorhanden ist, wird es jedenfalls sinnvoller sein, dem eine Wohnbevölkerung gegenüberzusetzen, die das Dienstleistungszentrum auch nützt, und hier nicht auch noch Geschäfte hineinzugeben, die dann andauernd wechseln. Ich muss die Geschäfte auch von irgendetwas leben lassen, und da brauche ich Leute dafür. So gesehen macht es Sinn, ich trenne das in das bereits errichtete Dienstleistungszentrum mit den Einrichtungen und den Geschäften, und auf der anderen Seite mache ich Wohnbebauung. Ich bin nicht nur in Oberndorf Ortsplanerin, sondern auch z.B. in Lamprechtshausen, und dass Oberndorf Probleme hat, die Geschäftsstruktur nicht zu verlieren, obwohl es als Regionalzentrum festgesetzt ist und gestärkt werden sollte, das ist absolut ein Thema. Dem muss man sich einfach stellen und das auch akzeptieren und schauen, das was ich habe, zu stärken.

SR Mag. (FH) Danner: Das ist ein grundsätzliches Thema, worüber man diskutieren kann, aber erstens entfernen wir uns damit von den damals getroffenen Vorgaben und zweitens haben wir sowieso nicht die Struktur, die die Kunden aus dem fußläufigen Bereich von gegenüber herbringt. Wir haben die Struktur, dass dieses Zentrum ja eine relativ große Regionalwirkung hat.

DI Brandl: Es wäre eigentlich der Sinn der Sache, dass ich solche Zentren durch angrenzende Wohnbevölkerung auch stärke, z.B. Raumordnung weg vom Verkehr. Schauen wir doch, dass wir zu Fuß gehen können, dann macht das schon einen Sinn. Die GSWB wird jetzt einmal nur Wohnungen bauen, die Fa. Floimair ist ohnehin ein Dienstleistungsbetrieb. Wenn sich in der Bebauung nach Norden hin überhaupt etwas verändern wird, weil sich z.B. dort etwas mit der Schlosserei Wimmer tut, dann wird man das nochmals diskutieren können, von der Widmungskategorie kann es natürlich sein.

SR Mag. (FH) Danner: Für mich ist nur interessant, dass in den ursprünglich ja überall bestehenden Wohnhäusern die Entwicklung im Erdgeschoß von Wohnbereich zum Geschäftsbereich hingegangen ist in den letzten Jahrzehnten, und wir drehen jetzt um und sagen, wir machen im Erdgeschoß Wohnungen.

DI Brandl: Nur dürfen Sie die Lage nicht vergessen, ist es hier so schlecht zum Wohnen? Es ist eine Frage des Wettbewerbes. Natürlich kann ich keinen Wohnraum auf die Straßenseite machen, so etwas wäre nicht einmal förderbar. Straßenseitig mache ich den Hauseingang und die Nebenräume. Wenn Sie sich das überlegen, wo das Objekt hinorientiert ist, hat das eine hohe Wohnqualität, man schaut auf den Erholungsbereich zum Damm hin.

Prokurist Loidl: Zwei Dinge zur grundsätzlichen Entwicklung: Uns ist natürlich bekannt, wie die Auslastung und die Wechselsituation der Geschäfte im gegenüberliegenden Dienstleistungszentrum aussieht. Es wäre sicherlich unverantwortlich, im gesamten Erdgeschoß eine Geschäftszeile zu errichten, wenn wir heute wissen, die Leerstellungen gibt es, und wenn es 50 % sind, ist das einfach zu hoch. Wir gehen grundsätzlich davon aus, dass wir keine Geschäftsflächen machen, wenn der absolute Bedarf nicht vorhanden ist.

Was die Orientierung der Wohnungen betrifft, haben wir in Zentralräumen oftmals Bebauungen an verkehrsreichen Straßen zu bewerkstelligen. Es gibt Aufschließungszonen, die absolut von der Straße her erfolgen können, und man wird auf diese Seite überhaupt keine Wohnräume hinorientieren. Das ist völlig logisch und die grundsätzliche Orientierung der Wohnbebauung nach Südwesten ist eine klare Vorgabe aus dem Wettbewerb heraus. Es ist ja auch nicht vorgegeben, dass die Bebauung in einer strengen linearen Form der Straße entlang erfolgen muss, es können z.B. auch ein paar Kämme entstehen. Das wissen wir heute nicht. Wir haben 8 Teilnehmer eingeladen, die sich Gedanken machen über die Bebauung und das sind alles Architekten, die die Qualität des Wohnens an dieser Stelle sehr wohl beurteilen können, aber auch mit der Situation „Lärm“ umgehen können. Wir haben nur riesengroße Bedenken, wenn wir Dienstleistungsbereiche bauen, die leer stehen. Das machen wir sicher nicht und das wollen wir auch nicht, denn das ist wirtschaftlich auch nicht vertretbar. Wenn nur 10 Bewohner die Möglichkeit haben, im gegenüberliegenden Zentrum zu arbeiten, dann fallen die PKWs weg, dann fallen die Bewegungen weg, da gibt es natürlich auch eine entsprechende Lebensqualität und wo keine Bewohner sind, gibt es auch keine Einkaufsmöglichkeit, weil einfach der Bedarf nicht da ist. Die Bewohner sind unheimlich wichtig dafür.

SR Mag. (FH) Danner: Laut meinem Verständnis soll die Raumordnung nicht die Anlassgesetzgebung sein, dass man sozusagen aus einer momentanen Meinung heraus glaubt, die Fläche dort nicht verwerten zu können, sondern die Raumordnung sollte das sein, dass man langfristig denkt und langfristig gewisse Strukturen vorgibt. Weil vielleicht in der Galerie reger Wechsel herrscht oder auch nicht, sollten wir dort deswegen jetzt wieder mit einer reinen Wohnbebauungen anfangen?

Architekt Hirl: Man kann doch nicht gegen den Bedarf arbeiten. Im Bereich des bestehenden Dienstleistungszentrums herrscht eine strikte Trennung zwischen Geschäfts- und Wohnsituation. Sich in diesem Bereich eine Konkurrenz für ein schlecht fluktuierendes Dienstleistungszentrum zu schaffen, das am Rande der Überlebensqualität arbeitet, das werde ich doch nicht wirklich ernsthaft in Betracht ziehen.

DI Brandl: Im Kerngebiet hat man sehr wohl eine Wohnnutzung, eine dichte Bebauung und die ganzen Dienstleistungseinrichtungen vorgesehen. Natürlich habe ich diese Geschäfte und Gastronomiebetriebe, Veranstaltungsräume. Von der Bebauung her entspricht gerade eine massive dichte Bebauung dem Kerngebiet und nicht so sehr einem erweiterten Wohngebiet. So gesehen ist das, das hier vorgesehen ist, sehr wohl widmungskonform.

Prokurist Loidl: Auszuschließen ist aber auch nicht, dass man im Erdgeschoß Zonen hat, wo beispielsweise keine Dienstleister im klassischen Sinne hineinkommen, sondern z.B. ein Büro, ein Steuerberater, irgendeine Praxis, das ist ja auch unter dem weiten Begriff „Dienstleister“ zu sehen, aber es sollen keine Verkaufsflächen entstehen.

SR Wetsch: Ich finde es trotzdem notwendig, dass hier eine Möglichkeit für Geschäfte geschaffen wird. Wenn man sich das heute anschaut, was wir Verkehr haben. Wir haben eine Umfahrung, wir haben alle Märkte in den Ort hereingebaut. Die Leute, die im Ort wohnen, wissen Sie, wie weit die gehen müssen? Die müssen heute zur Billa hinausgehen und gehen Sie einmal von der Uferstraße zur Billa hinaus, und das sind ältere Leute. Meiner Meinung nach müsste man da wirklich in die Zukunft denken, man weiß nicht, ob es immer so bleibt, dass jeder mit dem Auto fährt.

Bürgermeister Schröder: Faktum ist, dass in der Galerie auch immer wieder ein ständiger Wechsel im Geschäftsbereich stattfindet. Es ist illusorisch, dass dort ein Lebensmittelhändler hineinkommt, das haben wir im Ortsgebiet auch versucht, und diese haben die Tendenz, nach außen zu gehen. Geschäftsflächen können ja auch Büroräumlichkeiten sein, wenn der Zuspruch dafür da ist. Faktum ist, dass wir im Ortsgebiet schon leere Geschäftsflächen haben, und z.B. die Fa. Schlecker zieht auch aus. Ich weiß nicht, ob es sinnvoll ist, hier auf Geschäftsflächen zu pochen, wenn wir dafür keine wie auch immer gearteten Nutzer an der Hand haben. Wenn jemand weiß, wer Interesse hat, da kann man bestimmt darüber nachdenken, aber ich glaube nicht, dass sich bei der GSWB irgend jemand gemeldet hat, der Interesse an einer Geschäftsfläche hätte.

DI Brandl: Wenn die Leute auf der anderen Straßenseite wohnen und nur über die Straße gehen müssen, dann wird das Geschäft drüben im Dienstleistungszentrum durch diese Leute, die in diesem Bereich angesiedelt werden, existieren können, und die müssten nicht weit gehen. Wenn ich dort nur Geschäfte hineingebe, dann muss ich wieder hinfahren.

SR Wetsch: Das darf man nicht vermischen. Wenn wir z.B. von der Fa. Schlecker sprechen, hier gibt es keine Parkmöglichkeiten. Man wird auf dem Grundstück der GSWB kein großes Einkaufszentrum, aber einen Dienstleister (z.B. Notar) hineinbringen, das würde ich schon vorsehen.

DI Brandl: Es geht nicht um Büros sondern um Verkaufsflächen.

Architekt Genböck: In einer Wohnung ist es möglich, Dienstleister (z.B. Ziviltechniker, Therapeuten, Notare) unterzubringen, nicht aber Verkaufsflächen. Der neueste Trend ist, dass man dem Einkaufszentrum ein Dienstleistungszentrum aufpfropft.

Architekt Köck: Die Diskussion hat sich auf ein Gebiet verlagert, das primär im Moment gar nicht zur Diskussion steht. Warum wir gebeten haben, dass relativ rasch Überlegungen für dieses Grundstück angestrebt werden, waren, dass städtebauliche Rahmen- und Randbedingungen hier nicht klar definiert sind. Der Vorschlag war, die Überlegungen auf dieses Viertel zumindest einmal auszuweiten, um zu sehen, in welche Richtung sich dieses Viertel entwickeln will, was stellt man sich dort städtebaulich vor. Alle haben das Gefühl gehabt, dass sich mit der Einbuchtung, die sich durch den Kreisverkehr ergibt, eine starke Beeinträchtigung erfolgt. Diese Verkehrserschließung für das kleine Grundstück in der dominanten Form hat uns alle ein wenig irritiert. Deshalb war der Vorschlag und der Wunsch, über die städtebauliche Absicht und die Zukunftsvision, auch über die Grundstücke, die weiter nördlich angrenzen, etwas zu entwickeln. Das sollten wir zunächst einmal ausdiskutieren und im Zusammenhang damit auch die Frage der Verkehrserschließung. Ob letzten Endes in so eine städtebauliche Situation Geschäfte oder Wohnungen hineinkommen, ist fast eine 2. Frage.

SR Mag. (FH) Danner: Ich habe die Diskussion in diese Richtung getrieben, weil es natürlich schon entscheidend ist, wie dort die Nutzung erfolgt. Natürlich ist der Kreisverkehr nicht für die Aufschließung dieses Grundstückes notwendig, aber wie Herr DI Krammer schon gesagt hat, wäre der Kreisverkehr für die Anbindung der Nußdorfer Straße gedacht. Die städtebauliche Seite ist eine Seite, aber die verkehrstechnische ist auch sehr wichtig, und dass der Punkt mit den diversen Einzelgrundstücks- und Parkplatzausfahrten schon jetzt sehr neuralgisch ist, kann jeder in der Früh zwischen 07.00 und 08.00 Uhr besichtigen.

Architekt Hirl: Städtebaulich muss ich sagen, es wäre ein Unikat, hier einen Kreisverkehr im innerstädtischen Bereich durchzuführen. Ich bin nicht der große Kreisverkehrvernichter, aber die Situation dort ist noch nicht so, dass man eine Signalanlage errichten muss, obwohl ich dort eine T-Kreuzung habe. Es sollen ja Zentren aneinandergereiht werden, und da ist ein Kreisverkehr innerstädtisch völlig ungeeignet dafür.

SR Ing. Bruckmoser: Wir haben ein Modell vorliegen, wie sich das Ganze dort entwickeln soll, und jeder sollte sich ein Bild davon machen, ob wir das so wollen und glauben, dass das auch die Lösung betreffend Verkehr ist.

Architekt Köck: Da ich gerade gehört habe, die Beeinträchtigung des Grundstückes sei der Auslöser für diese Diskussion.-Das ist nicht der Fall. Diese ganze Diskussion geht nicht von der GSWB aus, sondern von der Jury, die diese städtebauliche Situation dort beurteilen soll.

DI Brandl: Dazu muss ich auch ganz kurz sagen, weil ich das auch schon gehört habe: Ich habe mit der GSWB nichts zu tun, ich habe auch mit dem Wettbewerb nichts zu tun, überhaupt nichts. Wir haben das auf den Tisch bekommen ohne irgendwas und haben festgestellt, den Kreisverkehr muss man wirklich hinterfragen. Es ist überhaupt nicht die GSWB, und ich war diejenige, möchte ich deponieren, die zum Hörer gegriffen hat und herumtelefoniert hat, ob der Kreisverkehr notwendig ist. Das war nicht der Bürgermeister und gar niemand.

Prokurist Loidl: Wir haben kein einziges Telefonat geführt und haben die letzten 2 Wochen überhaupt keinen Kontakt gehabt.

Bürgermeister Schröder: Darf ich einmal klar und dezidiert feststellen: Ich bin derjenige, der eigentlich eine Lösung, dass man den Kreisverkehr nicht errichten soll, am meisten verhindern müsste, weil ich am meisten Stunden dafür zugebracht habe, dass die Finanzierung erfolgt. Ich bin dafür am meisten geprügelt worden, und ich habe mir Partner für diesen Kreisverkehr gesucht. Es hat Möglichkeiten mit der GSWB gegeben, dass der Kreisverkehr noch zustande kommt. Vor 14 Tagen hat hier ein Kolloquium stattgefunden, wo Architekt Genböck in seiner Funktion als Juryvorsitzender darauf hingewiesen hat, dass in diesem Projekt sehr viele Problematiken liegen, aber nicht wegen des Kreisverkehrs, sondern weil es für die Zukunft städtebaulich wichtig ist, dass wir darüber nachdenken, was in 5, 10 oder 50 Jahren in diesem Gebiet passieren sollte. Und zwar nicht auf Druck der GSWB, sondern die GSWB hat Druck durch die Stadtgemeinde erfahren und ist uns entgegengekommen. Wenn es eine sinnvolle andere Lösung gibt, dann sollte man darüber völlig wertfrei diskutieren. Frau DI Brandl ist mit Architekt Hirl deswegen ins Spiel gekommen, weil wir sie als unsere Raumplanerin darum gebeten haben, und sie haben sich das angeschaut und das ist das Produkt und die Überlegung daraus.

Architekt Hirl: Das Modell ist nur eine Grundstruktur, die nur Linien bedeutet. Die Linie vorne gegen Osten sollte eingehalten werden, damit die Anbaupflicht für diese Struktur vorhanden ist. Wie sie dann entworfen wird, ist nicht unsere Sache. Wir haben nur die Abstaffelung vorgegeben, wie wir uns den Städtebau vorstellen.

GV Illinger: Ich als Oberndorfer muss schon sagen, dass wir nicht nur Wohnungen, sondern auch Arbeitsplätze brauchen, und dass wir im Endeffekt nur eine Schlafgemeinde werden, das sollte es auch nicht sein. Wenn hier schon so ein Bau entsteht, sollten auch Grundlagen für Arbeitsplätze geschaffen werden.

GV Stahl: Es gibt nichts schlimmeres wie leerstehende Geschäfte. Wenn man auf dem Grundstück der GSWB wiederum Geschäfte errichtet, kann ich mir vorstellen, dass es für die andere Seite genauso schlecht ist wie herüber und es entsteht ein totes Zentrum. Dann hat man den Platz mit Geschäftsflächen verbaut und Wohnungen bringen etwas, und wenn die Bewohner nur schnell zum Bäcker hinübergehen.

GV Innerkofler: Beim Bauvorhaben auf den „Zaunergründen“ sollten doch auch Geschäfte hineinkommen, d.h. dort ist auch die Möglichkeit für Geschäfte vorhanden. Die Frage nach dem Bedarf muss man sich meiner Meinung nach schon stellen.

Architekt Genböck: Die Entwicklung geht dahin, dass die großen Verkaufsflächen irgendwann sozusagen ausdürren, weil die Frequenz abreißt, und der Mensch braucht nicht nur Ware zum Einkaufen, sondern muss auch Dienstleistung in Anspruch nehmen. Es gibt so viele Dienstleister, die ein Einkaufszentrum ergänzen und die Frequenz aufrecht erhalten. Die Entwicklung, dass die Kerne der Stadt entvölkert werden, die Geschäfte zusperren und alles an den Rand hinausgeht, hier hat Oberndorf dagegen gesteuert und hat das Einkaufszentrum in den Ort hereingeholt. Die Kiwa hatte dort zuerst eine Reihenhausanlage erreicht.

SR Mag. (FH) Danner: Jetzt haben Sie genau den Kern der Sache gesagt, Herr Architekt Genböck. Wenn wir damals gesagt hätten, wir bauen bei der Galerie Wohnungen hin, dann hätten wir dort um ca. 30 Wohnungen mehr. Genau das ist Aufgabe der Raumordnung und Aufgabe der Gemeindepolitik, hier Vorgaben zu geben und wenn es jetzt keine Nachfragen für die Geschäftsflächen gibt, dann wird dort erst vielleicht in 10 Jahren etwas verbaut, das kann durchaus möglich sein. Die städtebauliche Leistung ist zweifelsohne sehr groß gewesen vor 100 Jahren, nur Tatsache ist, dass wir seit mehr als 10 Jahren alle möglichen Klimmzüge versuchen, um irgendwie die Verkehrslösung Brückenstraße/Salzbürger Straße in den Griff zu bekommen. Ich warne davor, jetzt die mögliche Verkehrslösung im Bereich der Galerie für alle Zeiten zu kappen, die wird nie mehr wieder möglich sein, wenn wir die Verbauung so machen. Tatsache ist, wir werden den Verkehr nie aus dem Ort hinausbringen, das wollen wir auch gar nicht, wir müssen mit dem Verkehr leben, nur haben wir jetzt andere Erfahrungen wie 1920.

Architekt Genböck: Sie müssen doch aus regionaler Sicht sehen, dass Oberndorf als Zentrum in der Dimension nicht erweiterbar ist. Es können hier nicht mehr sehr viele Leute mehr wohnen und leben, Sie können keine großen Gewerbebetriebe mehr ansiedeln, Ihr Gemeindegebiet ist leider zu klein. Sie müssen schauen, dass Sie in der Verdichtung der Qualität etwas bringen.

SR Ing. Bruckmoser: Um wieder auf das Wesentliche zurückzukommen, wir sollten entweder heute auseinandergehen und sagen, wir haben eine Lösung, oder wir sagen, es wird nichts. Wir diskutieren immer und kommen nicht wirklich weiter. Ich möchte jetzt wissen, ob dort generell eine solche Bebauung denkbar für uns ist, egal was hineinkommt.

GV Prem: Bevor wir das jetzt angeben, habe ich noch kurz eine Frage an Herrn DI Krammer. Ich habe vor einigen Monaten diesen Kreisverkehr angezweifelt, ob wir diesen brauchen. Es ist mir erklärt worden, dass es sein kann, dass es aus Richtung Göming eine Vorrangstraße geben könnte, wenn wir diesen Kreisverkehr nicht zustande bringen. Das ist in der Gemeindevertretung dezidiert erklärt worden. Das ist eine entscheidende Sache.

DI Krammer: Aufgrund der Verkehrsströme, die wir jetzt noch einmal angeschaut haben, ist es eigentlich nicht sinnvoll. Es kann aber trotzdem sein, sollten wir uns zu diesem System entschließen, dass seitens der Landesstraßenverwaltung ein Umgestaltungswunsch kommt, der eine Bevorrangung im Verlauf der Landesstraße ergibt, was zur Folge hätte, dass man hier die Salzburger Straße in einer gekröpften Form anhängen müsste. Von den Verkehrsmengen her ist es nicht der sinnvolle Weg. Ich denke, dass mit der Landesstraßenverwaltung die Dinge der faktischen Notwendigkeiten ganz gut zu vereinbaren sind.

GV. Prem stellt noch eine Frage an den Bürgermeister: Wenn die T-Lösung jetzt durchgeführt wird, ist die Grundablöse an die GSWB dann hinfällig, die wir in der Gemeindevertretung beschlossen haben?

Bürgermeister Schröder: Wenn wir den Kreisverkehr nicht bauen würden, dann ist das natürlich hinfällig. Für die Straßenerweiterung würden wir aber voraussichtlich schon etwas brauchen.

GV Prem stellt noch eine Frage an die GSWB: Wenn man dieses Gebäude so baut, wie Sie jetzt gesagt haben, dass im unteren Bereich Wohnungen, Ordinationen oder wie auch immer hineinkommen, besteht die Möglichkeit, dieses Objekt 4-geschoßig zu bauen - ist das richtig? – Dies wird bejaht.

Wenn man hingegen unten nur Geschäftsflächen hätte, ist es dann nur möglich, 3-geschoßig zu verbauen?

Prokurist Loidl: Das hängt mit der gesamten Höhenentwicklung zusammen und über die Höhenentwicklung generell haben wir noch nicht gesprochen. Bei der Wettbewerbsausschreibung hat es Festlegungen gegeben und darüber müssen wir noch einmal grundsätzlich diskutieren, über die gesamte Höhenentwicklung.

Architekt Hirl: Die Höhen beim bestehenden Dienstleistungszentrum betragen im Erdgeschoß - 3,80 m, im 1. OG - 3,20 m, im 2. OG - 2,95 m (ist als Wohngeschoß konzipiert) und im 3. OG - 2,90 m Baukörper. Das ergibt die Wettbewerbskante mit 410,10 m. Die Höhe der zulässigen Bebauung wäre somit 40 cm höher.

GV Prem: Sie haben vorhin von der Lebensqualität gesprochen. Jetzt frage ich mich, wenn 4 Geschoße mit Wohnungen bepflanzt werden, ist das dort gut, oder ist das nur gut für die GSWB, oder ist es gut, wenn man unten wirklich Geschäftsflächen macht und nur 2 Geschoße errichtet.

Architekt Hirl: Im Bereich zur Alten Landstraße wäre eine 2-geschoßige Einfamilienwohnbebauung, ein Lichtschlitz und noch einmal 2 Geschoße aufgesetzt – unten ist Hohlraum. Ein Belichtungsschlitz zwischen den beiden Gebäuden ist jetzt einmal im Projekt angedacht und auch im Modell dargestellt; er kann sein, muss aber nicht sein. Wenn man das Ganze z.B. kammartig um 90 Grad dreht, entstehen Innenhofsituationen. Wir haben versucht, die Bebauung zu versetzen, um das Ganze nach Westen abzutreten. Die Qualität der Wohnungen ist absolut nach Westen orientiert. Ich möchte zwar nicht dem Wettbewerb vorgreifen, aber die Möglichkeit besteht. Außerdem besteht jederzeit die Möglichkeit, eine andere Kernnutzung einzubauen.

Architekt Köck: Die Menge der Wohnungen hat sich nicht geändert gegenüber der Wettbewerbsausschreibung. Die Geschoßflächenzahl ist jetzt im Projekt Brandl/Hirl die gleiche, wie sie vorher war. Es geht uns jetzt darum, wie kann sich die Stadtgemeinde die städtebauliche Entwicklung dieses ganzen Gebietes vorstellen.

DI Brandl: Zur Frage Kreisverkehr möchte ich noch sagen, dass die Göminger Landesstraße die Funktion hat, dass sie 2 Gemeinden verbindet. Wenn man überlegt, welche Struktur Gö-

ming hat, was soll dort in den nächsten 20 – 30 Jahren passieren, dass man mit einem riesengroßen Verkehrsaufkommen aus Göming rechnen muss, und wir an dieser Kreuzung ein Problem bekommen? In Oberndorf haben wir die Flächen, die durch diese Straße erschlossen werden, zugepflastert durch den Bahnhof, die Schulen, die Fa. Ablinger und das Dienstleistungszentrum.

In der übergeordneten Raumordnung sind wir in der Baulandwidmung und -ausweisung sehr begrenzt. Oberndorf kann und soll zunehmen, weil es ein regionales Zentrum ist, und die Umlandgemeinden sollen das sehr maßvoll machen und hier wird gebremst und gebremst. Ich habe in allen Gemeinden Schwierigkeiten mit dem „Dazuwidmen“, wenn es an der Obergrenze ist.

SR Mag. (FH) Danner: Wir haben damals bei der Bebauung „Galerie“ schon gesagt, wir brauchen hier eine sinnvolle Lösung und wir sorgen mit der Verkehrslösung nicht vor für einen zukünftigen Bedarf, der durch die Bebauung in den nächsten 20 Jahren entstehen wird, sondern der Bedarf ist jetzt schon gegeben.

DI Krammer: Die Kreuzungslösung ist für die Abläufe des Verkehrs die 2. Wahl, der Kreisverkehr bleibt 1. Wahl, wenn ich nur dieses Segment im Auge habe. Aber es gibt eine Menge von Beurteilungskriterien, wo ich mich in die Entscheidungsfindung weniger einmischen möchte, denn da habe ich nicht diese Kompetenz. Nicht korrekt ist es aus meiner Sicht, es so darzustellen, dass der Kreisverkehr sowieso ein Blödsinn ist. Das hätte eine lange intensive Diskussionsgeschichte ad absurdum geführt. Wo ich die Bedenken von Frau Brandl auch bestätigen kann, dass wir mit keiner der beiden Lösungen in der Verkehrsabwicklung so an die Grenze kommen, dass man sagen muss, man muss das eine oder das andere machen. Die Notbremse für die Kreuzungslösung in ferner Zukunft ist das Steuern über eine Lichtsignalanlage. Wenn man im städtischen Bereich schaut, was man über Kreuzungen drüberschauelt, werden wir hier nie über die kompletten Leistungsfähigkeitsgrenzen reden, sondern immer nur über den Komfort, über die Möglichkeit der Gesamtverkehrsabwicklung.

SR Mag. (FH) Danner: Die Notbremse ist die zusätzliche Salzachbrücke und die Autobahnauffahrt Hagenau, weil das Problem dort ist nicht der innerörtliche Verkehr, sondern der Pendlerausweichverkehr, der von der B 156 ausweicht auf die B 20. Der innerstädtische Verkehr untertags, hier gibt es im Wesentlichen überhaupt kein Problem. Das Problem sind die Pendlerströme in der Früh und am Abend.

SR Ing. Bruckmoser stellt die Frage an die Ausschussmitglieder, ob heute eine Lösung zustande kommen kann oder nicht. Wenn nicht, ist eine Nachdenkphase und Beratung in den Fraktionen notwendig, damit wir hier wirklich weiterkommen. Das Thema wurde von der Gemeindevertretung an den Bauausschuss delegiert, nur es war nicht absehbar, dass die Lösung jetzt so aussieht.

Architekt Genböck: Das Bebauungssystem, das der Kollege Hirl entwickelt hat, lässt sich auch um den Kreisverkehr verwirklichen.

GV Innerkofler: Was spricht gegen eine Lichtsignalanlage, die z.B. nur an den Hauptverkehrszeiten eingeschaltet und untertags ausgeschaltet wird? Wir diskutieren eigentlich nur Kreisverkehr oder ungeregelte Kreuzung.

DI Krammer: Ich denke, dass es jetzt wichtiger ist, diese Bebauungsstruktur zu diskutieren, und dass man nicht immer über Kreis oder Kreuzung sprechen sollte, weil in diesem Bebauungssystem ja beides möglich ist. Wir sprechen über eine Veränderung der Anbindung von 7 m Unterschied, bei der Kreuzungslösung sind wir 7 m weiter vorne, die gleiche Kreuzung sitzt am Kreisverkehr 7 m weiter hinten.

SR Ing. Bruckmoser: Der Kreisverkehr ist auch städtebaulich ein wesentliches Thema und wir müssen zuerst darüber diskutieren, wie machen wir eine Verkehrslösung und dann kann man städtebaulich weitergehen. 7 m mehr oder weniger sind schon relevant.

Architekt Hirl: Die Anbindung ist 7 m nach dem Kreisverkehr wirtschaftlich einfach nicht mehr machbar.

Architekt Genböck: Wir haben gesagt, hier muss städtebaulich überlegt werden, weil die Abtreppung und die Anschlüsse zu den Nachbarliegenschaften in der Vorgabe nicht genau definiert war. Wir haben nie über den Kreisverkehr gesprochen. Erst der Kollege Hirl ist bei näherer Betrachtung zu dem Ergebnis gekommen, ob der Kreisverkehr überhaupt notwendig ist.

SR Mag. (FH Danner): Wir reden hier, als ob wir völlig überraschend mit dem Wunsch nach einem Kreisverkehr dahergekommen wären. Der Kreisverkehr wird seit ca. 10 Jahren diskutiert und entwickelt und es war der GSWB nicht unbekannt, als sie das Grundstück gekauft hat. Jetzt zu kommen und zu sagen, wir haben das Grundstück zwar gekauft, aber eine Verbauung mit Kreisverkehr ist wirtschaftlich nicht mehr möglich, das halte ich für nicht zulässig.

Architekt Hirl: Das Scherzl war eine Kalotte in einer Tiefe von 3 oder 4 m und jetzt ist es eine Tiefe von 9,5 m. Der Kaufwunsch war von einer Abgrenzung, die ein minimaler Eingriff war, da hätte ich mich überhaupt nicht aufgeregt als Städteplaner. Nur wie es jetzt ist, ist das Grundstück in der Situation mit einem Kreisverkehr nicht mehr anbindbar.

SR Ing. Bruckmoser: Die GSWB hat das Grundstück nicht mit dieser großen Abtretung gekauft. Der Kreisverkehr war an sich komplett anders gedacht.

Bürgermeister Schröder: Faktum ist, dass es geheißen hat, wenn der Kreisverkehr jetzt so weit hineinragt in das Grundstück GSWB, dann können sie aus dem Kreisverkehr nicht mehr in das Grundstück hineinfahren. Es war eigentlich zu großzügig von der GSWB auf die Bitte der Stadtgemeinde einzugehen, weil sie ihr Grundstück noch einmal entwertet haben.

Architekt Köck: Ich möchte noch einmal für die Ausschussmitglieder klarstellen, dass es in keiner Weise die Absicht war, irgendjemandem entgegenzukommen und zu sagen, wir müssen uns da etwas zu überlegen. Es war eher so, dass die 6 eingeladenen Architektenkollegen gekommen sind und gesagt haben, dass sie Voruntersuchungen zum Kolloquium gemacht und sich mit der Materie auseinandergesetzt haben, das ist die Dichte, die Verbindung an den Kreisverkehr und die sonstigen Rahmen- und Randbedingungen, das wird dort nicht zu schaffen sein. Dann hat sich die Diskussion zurückentwickelt auf Dichte, Höhe, welche Auswirkungen hat das, wie sieht das städtebaulich aus. Ich bin damals mit der Überzeugung weggegangen, dass der Kreisverkehr ein „Muss“ ist, und dass die Erschließung nur gegenüber der Nußdorfer Straße möglich ist. Ich bin sehr erfreut, dass es heute zur Diskussion gestellt wird, ob der Kreisverkehr unbedingt kommen muss. Ich sehe da eine ganz große Chance für die Entwicklung dieses Ortsteils. Kein Mensch denkt in einer Großstadt wie Wien oder in irgendeiner anderen großen städtischen Situation daran, an einer Kreuzung, einen Kreisverkehr zu machen. Wenn Sie dort eine städtische Situation anstreben, und das REK und der Flächenwidmungsplan deuten alle darauf hin, dass dort ein Zentrum entstehen soll, dann müssen Sie den Kreisverkehr weglassen, wenn es technisch geht.

Prokurist Loidl: Wenn wir Überlegungen zum Erwerb eines Grundstückes anstellen und die Absicht besteht, Mietwohnungen zu errichten, dann gibt es einige klare Kriterien, die wir aufgrund der gesetzlichen Vorgaben einzuhalten haben. Das ist einmal der Grundpreis, die Ausnutzung und die Wirtschaftlichkeit des Grundstückes. Als wir dieses Grundstück erworben haben, haben wir von einer gewissen Rechtssicherheit Gebrauch gemacht, die ja vorhanden ist, und zwar Flächenwidmungsplan, Räumliches Entwicklungskonzept, Kerngebiet

und bestimmte Bebauungsbedingungen, die auch Rahmenbedingungen für die Verwertbarkeit darstellen. Wenn jetzt vielleicht ein bisschen das Licht auf die GSWB geworfen wird, wir möchten den Kreisverkehr zur Gänze wegbringen, dann möchte ich das noch einmal ganz entschieden zurückweisen, weil das nicht der Fall war. Es hat sich wirklich aufgrund der Anfragen der teilnehmenden Architekten, die die „Fast-Unmöglichkeit“ der Bebauung als Kerngebiet durch diese Kreisverkehrssituation in dieser Dimension und Mächtigkeit ergeben. Ich möchte mit aller Vehemenz zurückweisen, dass die GSWB versucht, den Kreisverkehr völlig umzubringen, das ist nicht so.

SR Ing. Bruckmoser: Ich war bei dem Gespräch nach dem Kolloquium dabei und es ist deziert so gewesen. Man hat gesagt, so funktioniert es nicht, die GSWB denkt noch einmal darüber nach, wie weit sie die Anforderung zurückstufen kann, dass es noch rentabel ist, und wir beauftragen Frau DI Brandl zur Erarbeitung eines Vorschlages für die Bebauung. Wir gehen derzeit von einem Kreisverkehr aus und von heute auf morgen alles über Bord zu werfen, das ist momentan sehr viel.

SR Mag. (FH) Danner: Ich möchte es nicht der GSWB vorwerfen. Mir ist schon klar, dass das Problem mit dem Kreisverkehr eigentlich woanders zu suchen ist.

Prokurist Loidl: Was die weitere Vorgangsweise für den Wettbewerb betrifft. Wir haben natürlich für die Projektentwicklung einen entsprechenden Zeitplan. Da heute bereits ein Zeithorizont von mehreren Jahrzehnten gefallen ist, was die Gesamtentwicklung betrifft, denke ich schon, dass es trotz eines klar vorgegebenen Zeitkonzeptes keine Rolle spielen darf, wenn wir einige Wochen oder meinetwegen noch 1 Monat zuwarten, wenn eine für alle vertretbare Lösung herauskommt. Wir werden die Strukturen so verändern und die teilnehmenden Architekten darüber verständigen. Es ist wichtig, dass die Architekten, die am Wettbewerb teilnehmen, klare Vorgaben aus dem Städtebau heraus haben, die sind heute nicht vorhanden.

Der Obmann-Stellvertreter bedankt sich bei allen Beteiligten und stellt fest, dass man sich zur Entscheidungsfindung in den einzelnen Fraktionen und in der Gemeindevertretung nochmals beraten wird.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen mehr vorliegen, schließt der Obmann-Stellvertreter die Sitzung um 19.50 Uhr.

Die Schriftführerin:

Der Obmann-Stellvertreter:

gez. Adelheid Haberl eh.

gez. SR Ing. Johann Bruckmoser eh.