

NIEDERSCHRIFT

über die öffentliche Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses

Datum: 16. Oktober 2018

Beginn: 17:30 Uhr

Ort: Sitzungssaal des Rathauses

Ende: 19:25 Uhr

Anwesend:

Vorsitzender

Seidl, Norbert

Mitglieder des Planungs- Umweltausschusses

Eger, Christine

Hofschuster, Thomas

Koch, Reinhold, Dr.

Leone, Jean-Marie

Matthes, Sigrun, Dr.

Ostermeier, Maria

Vertretung für StR Max Keil

Ponn, Barbara

Pürkner, Erich

Stricker, Hans-Georg

von Hagen, Michaela

Wiesner, Marga

Winberger, Lydia

Vertretung für StR Dr. Manfred Sengl

Schriftführer/in

Reichel, Andrea

Verwaltung

Schmeiser, Beatrix

Abwesende und entschuldigte Personen:

Keil, Max

Sengl, Manfred, Dr.

Tagesordnung für den öffentlichen Teil der Sitzung

TOP 1	Eröffnung der Sitzung	
TOP 2	Radverkehrskonzept	2018/0763
TOP 3	Antrag der Stadtratsfraktion "Unabhängige Bürger Puchheim e.V." - Optimierung des Busverkehrs in Puchheim	2018/0772
TOP 4	Verschiedenes	

TOP 1 Eröffnung der Sitzung

Der Vorsitzende eröffnete um 17:30 Uhr die Sitzung, begrüßte die Anwesenden und stellte die ordnungsgemäße Ladung sowie die Beschlussfähigkeit fest. Nachdem sich auf seine Frage, ob mit dem Protokoll der letzten Planungs- und Umweltausschusssitzung vom 17.07.2018 Einverständnis besteht, keine gegenteilige Wortmeldung ergab, stellte der Vorsitzende ohne Widerspruch fest, dass damit die Niederschrift dieser Sitzung genehmigt sei.

TOP 2 Radverkehrskonzept

Der Vorsitzende erläuterte, dass der Abschlussbericht zum Radverkehrskonzept zunächst zur Kenntnisnahme vorgelegt werde. Somit bestehe Gelegenheit, sich nochmals damit auseinanderzusetzen, um dann in der nächsten Sitzung den ersten Teil der Maßnahmenumsetzung auf den Weg bringen zu können. Er verwies insbesondere auf die Seiten 32 ff. mit den grundsätzlichen Anforderungen an das Radwegenetz und den Plan 7.1 mit dem Wunschliniennetz. Hierzu bat er Herrn Bergmann von PSLV um nähere Erläuterungen. Herr Bergmann führte hierzu u.a. aus, dass idealerweise das gesamte Stadtgebiet mit einem Netz verknüpft werden solle. In Puchheim gebe es noch einige Lücken im Netz und dazu noch Barrieren, wie die Bahn oder auch Bäche. Zum Teil gebe es auch bereits sehr schöne Wege, aber auf der anderen Seite auch stark befahrene Straßen. Diese stark befahrenen Straßen könne man im Radwegenetz nicht aussparen. Für den Radverkehr sei eine Geschwindigkeitsdämpfung ganz wichtig, insbesondere bei Sammelstraßen. Bei diesen sei in Puchheim leider kein Platz für Radwege oder Schutzstreifen, außer man würde das Parken komplett verbieten. Hinsichtlich der Lücken verwies er z.B. auf eine zweite Bahnquerung und weitere Wegeverbindungen nach Eichenau und Gröbenzell. Hier kämen sich die Siedlungsbereiche sehr nahe, was ein dichtes Radwegenetz rechtfertigen würde. Sehr wichtig seien natürlich die Verbindungen zwischen Puchheim-Ort und Puchheim-Bahnhof. Dies seien Distanzen, die man nicht zwingend mit dem Auto fahren müsse.

Der Vorsitzende fragte nach, ob der Radverkehrsplaner zufrieden sei, wenn die genannten Lücken geschlossen würden. Herr Bergmann bejahte dies, allerdings sei dies nicht von heute auf morgen zu schaffen. Man solle weitere Verbindungen bei künftigen Planungen aber immer im Hinterkopf haben.

Der Vorsitzende gab die Frage nach dem Wunschliniennetz an Herrn Knödlseider vom ADFC weiter. Herr Knödlseider teilte mit, dass man das Netz seitens des ADFC mittragen könne. Die fehlenden Bereiche würden nur 5% ausmachen, den Rest des Netzes gebe es ja bereits. Hier müsse man schauen, dass man das Netz gut beschildere und einen guten Zustand herstelle bzw. erhalte. Die noch fehlenden Wunschlinien müsse man genauer betrachten; hier gebe es manche, die mehr und andere, die weniger Sinn machen würden.

Der Vorsitzende stellte fest, dass man auf das bestehende Radwegenetz aufbauen könne. Man müsse aber noch im Detail arbeiten, um dieses zu verbessern und zudem müsse man noch die Beschilderung angehen.

StR Dr. Koch pflichtete im Grundsatz Herrn Knödlseider bei. Beim Wunschliniennetz stelle sich für ihn die Frage, warum die Verbindung nach Gröbenzell über die Alpenstraße und nicht über den Weg am

Kleinen Ascherbach erfolgen solle. Diesem Weg würde er ein größeres Gewicht beimessen. Im Übrigen würde er schon ganz gerne wissen, was mit den ubp-Radrouten passiert sei. Man könne sie erkennen, aber im Text sei nicht darauf eingegangen worden. Z. B. würden Aussagen fehlen, ob eine Beschilderung möglich sei. Auch eine wertende Zusammenfassung hierzu vermisse er.

Herr Bergmann antwortete, dass die Bewertung in der Bestandsanalyse stehe. Die Radrouten seien aufgenommen worden; hier sei viel Vorarbeit geleistet worden. Sie würden diese Radrouten als Ergänzung, aber nicht als Ersatz für das Hauptnetz, sehen. Er weise ausdrücklich darauf hin, dass ein solches Ergänzungsnetz nicht davon entbinde, auf den Hauptrouten etwas zu tun, z. B. hinsichtlich der Verkehrssicherheit. Man brauche die Hauptrouten und könne nicht nur auf Nebenrouten etwas machen. Ob bzw. wie man sie in letzter Konsequenz beschildere, sei noch offen. Das Beschilderungskonzept sei noch nicht fertig, es solle nunmehr auf das fertige Radverkehrskonzept aufgebaut werden.

StR Dr. Koch erklärte, dass seinerseits grundsätzlich Einverständnis bestehe. Er glaube, dass man sich jetzt in der kommunalpolitischen Kleinarbeit damit auseinandersetzen müsse. Dabei gehe es auch darum, was Priorität habe.

Der Vorsitzende griff die Anregung, den Weg am Kleinen Ascherbach als Hauptroute zu führen, auf. Herr Bergmann führte daraufhin aus, dass die Alpenstraße schon eine wichtige Verbindung und auch nicht so stark befahren sei. Wenn man die Priorität mehr auf den Weg am Kleinen Ascherbach legen wolle, könne dies ohne Problem im Wunschliniennetz ergänzt werden.

StR Pürkner sprach sich ebenfalls für den Weg am Kleinen Ascherbach als wichtige Radwegeverbindung aus. Bereits von der Oberen Lagerstraße aus sei dies eine wichtige Route, auf der Radfahrer durchaus Vorrang bekommen sollten.

Der Vorsitzende bat Herrn Bergmann um eine Empfehlung, welche der unterschiedlichen Maßnahmen er anzupacken würde. Herr Bergmann erläuterte, dass man schnell mit den verkehrsrechtlichen Maßnahmen beginnen könne. Dazu würden auch die vorgeschlagenen Fahrradstraßen gehören. Eine Fahrradstraße, in der Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit gelte, sei ein klares Signal an die Autofahrer, dass hier besondere Vorsicht geboten sei. Fahrradfahrer können dort nebeneinander fahren. Allerdings dürfen sie die Autofahrer, wenn die Straße für diese freigegeben sei, nicht unnötig behindern. Eine Fahrradstraße hebe hervor, dass hier der Radverkehr eine besondere Rolle spiele. Ihrerseits würden die Alte Bahnhofstraße und die Bgm.-Ertl-Straße, aber auch der Laurenzerweg als wichtige Verbindung von Puchheim-Ort nach Eichenau vorgeschlagen. Wichtig bei der Umsetzung einer Fahrradstraße sei eine Information in der Presse, was eine Fahrradstraße überhaupt sei.

StRin Ponn fragte nach, was eine Fahrradstraße im Oberen Laurenzerweg bringe, da dort heute keine Autos fahren dürften. Herr Bergmann wies darauf hin, dass es auch darum ginge, dem Radverkehr mehr Bedeutung zu geben.

StRin Ponn fand eine Fahrradstraße in der Bgm.-Ertl-Straße sinnvoll. Dagegen dürfe man in der Alten Bahnhofstraße heute schon nebeneinander fahren. Herr Bergmann stellte hierzu richtig, dass man in der Alten Bahnhofstraße heute nicht nebeneinander fahren dürfe, außer man sei ein Verband mit mindestens 16 Personen.

StR Dr. Koch ergänzte, dass der Hauptunterschied sei, dass man in einer Fahrradstraße nebeneinander fahren könne. Die Maßnahme sei imagebildend.

StRin Ostermeier erkundigte sich nach den Erfahrungen mit Fußgängern in Fahrradstraßen. Herr Bergmann erklärte hierzu, dass ihm nicht bekannt sei, dass es für Fußgänger Nachteile gebe. Es gebe eindeutig dort Vorteile, wo noch keine Beschränkung auf 30 km/h bestehe.

StRin Dr. Matthes wollte wissen, ob sich die Fußgänger wie die Autofahrer dem Radfahrer unterordnen müssten und wie es mit dem Busverkehr in der Bgm.-Ertl-Straße aussehe?

Herr Bergmann antwortete, dass die Bgm.-Ertl-Straße auch heute kein Fußweg sei. Nach § 1 der Straßenverkehrsordnung sei gegenseitige Rücksichtnahme geboten. Dies sei allerdings überall im Straßenverkehr angesagt. Der Busverkehr gehöre ebenfalls zum Kfz-Verkehr und könne damit in der Fahrradstraße fahren, wenn diese für den Kfz-Verkehr freigegeben sei.

StR Hofschuster teilte mit, dass ihm zwei Dinge wichtig seien. Zum einen vermisse er etwas im Maßnahmenkatalog. Zum Weg entlang der Nordendstraße mit der ungünstigen Situation, wie der Radweg in die Straße münde, habe er bereits angeregt, den Radweg in der Lochhauser Straße bis zum Wiesenweg weiterzuführen. Der Radweg solle aber nicht auf dem Fußweg angelegt werden. Der bestehende Weg solle verbreitert und bis zum Wiesenweg als ergänzender Radweg ausgebaut werden. Dieser Weg solle im Maßnahmenkatalog berücksichtigt werden.

Herr Bergmann erläuterte, dass man sich aus Planersicht für den Schutzstreifen entschieden habe. Wenn man für die Rechtsabbieger einen Weg bauen würde, wäre dies aber in Ordnung. Wollte man aber nicht abbiegen und weiterfahren, müsse man in jedem Fall vom Radweg runter, weshalb aus ihrer Sicht der Schutzstreifen gut wäre. StR Hofschuster ergänzte, dass hier noch ein Zebrastreifen für Fußgänger hilfreich wäre. Es wäre dann auch Fahrradfahrern zuzumuten, kurz abzusteigen und das Rad über den Zebrastreifen zu schieben. StR Dr. Koch erinnerte daran, dass ein Zebrastreifen beim Hotel Seidl und an der Kreisstraße durch das Landratsamt verboten worden sei.

StR Hofschuster wand sich zudem vehement gegen Radfahrstreifen und Aufstellflächen vor den Ampeln, wie in der Lagerstraße vorgeschlagen. Dafür sehe er kein Potential und werde deshalb dagegen stimmen. Wenn man heute in diesem Bereich fahre, sehe man, dass kein Platz mehr für Radfahrstreifen sei. Außerdem würden hier Busse fahren.

Herr Bergmann stellte klar, dass sie im Konzept keine Maßnahmen vorschlagen wollten, mit denen man die ganzen Straßen herausreißen und neu bauen müsse. Die Schutzstreifen seien eine Verbesserung gegenüber dem Status quo. Diese seien nur ungünstig, wenn ein hoher Schwerlastanteil vorliege. Die meisten Fahrzeuge in Puchheim seien jedoch PKWs. Ein Schutzstreifen solle bewirken, dass die PKW-Fahrer den Abstand beachten. Wenn man für Fahrradfahrer etwas tun wolle, dann schaffe man damit eine eigene Fahrspur. Dies gehe natürlich nur so lange, bis der nächste Bus oder LKW erreicht werde, der den Streifen überfahren müsse.

StR Leone bat für die nächste Sitzung um einen Bericht zum Thema Fahrradverleihstationen und den Sachstand einer möglichen Kooperation mit München. Man müsse auch überlegen, an welchen Standorten dies sinnvoll wäre.

StR Pürkner stellte fest, dass in der Lagerstraße bei einer Fahrbahnbreite von 6,5 m Fahrradstreifen nicht funktionieren würden. Deshalb gebe es dort auch wechselseitiges Parkverbot, was sogar besser als Verkehrsschilder zur Verlangsamung und damit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitrage. Man solle daher in der Lagerstraße die Verkehrssituation so belassen. Hier wäre seiner Ansicht nach eine 30er-Zone besser. Herr Bergmann warf ein, dass er hier voll und ganz dabei wäre. Deshalb würden sie vorschlagen, in der Lagerstraße und Oberen Lagerstraße keine Streifen anzulegen. Sie haben sich hier im Konzept auch für eine reduzierte Geschwindigkeit entschieden.

StR Stricker brachte ein, dass man bei Geschwindigkeitsreduzierungen bedenken müsse, dass man dann die Busfahrzeiten anpassen müsse.

Der Vorsitzende fasste zusammen, dass es zunächst nur darum gegangen sei, das Konzept vorzulegen und Rückfragen zu klären bzw. noch offene Punkte anzusprechen. Auf die Frage, wie es weitergehe, erklärte er, dass nun Entscheidungen zu treffen seien. Ziel sei es, in der nächsten Sitzung die schnellen und einfachen Maßnahmen, bei denen Konsens bestehe, zum Beschluss zu bringen. Bei den weiteren Maßnahmen seien sicher intensivere Beratungen notwendig. Der Vorschlag sei hier, diese in einer Gesamtklausur zusammen mit dem Verkehrskonzept zu beraten.

Im Anschluss an die Beratung fasste der Planungs- und Umweltausschuss folgenden

Beschluss

Der Planungs- und Umweltausschuss nimmt das vorliegende Radverkehrskonzept mit Maßnahmenplan zur Kenntnis.

Die Verwaltung wird beauftragt, bis zur nächsten Sitzung einen Plan zur Umsetzung der Maßnahmen vorzulegen.

Abstimmungsergebnis: 12 : 0

StRin von Hagen war zur Beschlussfassung nicht anwesend.

TOP 3 Antrag der Stadtratsfraktion "Unabhängige Bürger Puchheim e.V." - Optimierung des Busverkehrs in Puchheim

Der Vorsitzende übergab das Wort an StR Dr. Koch zur Erläuterung des Antrags. StR Dr. Koch wies zunächst darauf hin, dass er Probleme mit der Aufbereitung des Antrages habe, was aber systemimmanent sei. Im Beschlussvorschlag werde der Antrag - wie gestellt - übernommen und dann folge die Stellungnahme der Verwaltung. Daraus sehe man dann, dass der Beschluss vielleicht in dieser Form nicht passe. Zu den Details des Antrags verwies er auf die eingereichte Begründung. In der Stellungnahme werde der Busverkehr per se als umweltfreundlich dargestellt. Dies sei seiner Ansicht nach nicht ganz richtig. Der Bus schneide beim CO₂-Ausstoß pro Personenkilometer zwar bei der angenommenen 21%igen Auslastung wesentlich besser ab als der Autoverkehr. Der Bus stoße aber zehnfach mehr CO₂ aus als das Auto. Das bedeute, dass man mindestens zehn Fahrgäste benötige. Dies sei zwar weniger als 21 %, aber auch viel mehr als man bei einzelnen Buslinien erreiche. Es sei klar, dass die Optimierung des Busverkehrs nicht von heute auf morgen gehen werde.

Der Vorsitzende ging zunächst darauf ein, dass man sich bei formellen Anträgen der Stadtratsfraktionen letztendlich entschieden habe, den Beschlussvorschlag nicht zu ändern. Die CO₂-Reduzierung sei ein Ziel des ÖPNV. Aber man müsse auch das zweite Ziel im Auge behalten, dass man eine Mobilität anbieten solle, die unabhängig von dem PKW sei. Deshalb müsse man auch bewusst Linien fahren, die keine große Auslastung hätten. Inwieweit eine tatsächliche CO₂-Reduzierung erfolge, könne er nicht beurteilen. In der Gesamtbilanz scheine es für ihn aber schon so, dass es zu einer Entlastung komme. Ziel des Antrages sei ja auch, dass man die Auslastung erhöhe.

Zur Buslinie 832 zeigte sich StR Dr. Koch etwas verwundert, dass hier etwas vor einiger Zeit Beratenes bereits direkt umgesetzt werde. Er sei damit einverstanden und der Punkt damit abgehakt.

Der Vorschlag zur Buslinie 855 sei lt. Dr. Koch, dass diese nur dort hin fahre, wo sie gebraucht werde. Er habe hier die These aufgestellt, dass die Linie ab dem Kreisverkehr leer fahre. Er sei daher selbst mit dieser Buslinie gefahren, um sich die Ausnutzung anzusehen. Er erläuterte die von ihm ermittelten Fahrgastzahlen anhand einer Übersicht. Der Unterschied zu den Zählungen der Verwaltung liege in der Aufbereitung der Ergebnisse. Nach seiner Beobachtung habe es z.B. nach der Fahrt um 7:34 Uhr zum Gymnasium sehr viele Leerfahrten gegeben. Für ihn sei daher die Linie 855 in der derzeitigen Form nach wie vor problematisch.

Der Vorsitzende erinnerte daran, dass die Linienführung des 855 ganz bewusst so gewählt worden sei, um den Wohnpark Roggenstein anzubinden, weshalb diese Linie auch über die Schulen führe. Wenn man das Ziel habe, jemandem aus den Wohnpark Roggenstein z. B. zu den Märkten im Gewerbegebiet zu bringen, müsse man diese Fahrten anbieten.

StR Dr. Koch stellte fest, dass es eine Abwägung sei, ob man die Angebote mit entsprechend vielen Leerfahrten mache. Zur Abwägung gehöre auch, sich hinsichtlich der Konflikte zwischen Bussen und Radfahrern Gedanken zu machen. Das Wechselparken in der Lagerstraße führe beispielsweise in der Tat zu einer Verlangsamung des Verkehrs, sei aber auch gefährlich für Radfahrer.

StRin Winberger führte aus, dass die Linie 855 dann zweimal über den Aubinger Weg fahre. Dies sehe sie sehr kritisch, weil der Aubinger Weg sehr eng sei. Zu den Fahrgastbeobachtungen könne sie sich vorstellen, dass im Sommer viele mit dem Fahrrad gefahren seien. Sie kenne aber einige, die diese Linie nutzen, um bei schlechtem Wetter zur S-Bahn zu fahren. Vielleicht könne man überlegen, die Linie nur im Berufsverkehr im vollen Takt fahren zu lassen und zu anderen Zeiten zu reduzieren.

StRin von Hagen sandte großen Respekt an StR Dr. Koch für die Ausarbeitung. Ihrer Erfahrung nach werde der Bus insbesondere auch von Eltern mit Kindergartenkindern genutzt. Vielleicht könne es unterschiedliche Routen zu unterschiedlichen Zeiten geben, z. B. eine große und eine kleine Schleife.

StRin Dr. Matthes begrüßte ausdrücklich, dass ein genaues Augenmerk auf die Linie 855 geworfen werden solle. Man sei aber bis 2021 an den Vertrag gebunden. Die Auslastung sei untertags tatsächlich sehr gering. Man müsse aber erst noch sehen, ob die Linie im Laufe der Zeit vermehrt genutzt werde. Sie könne jetzt noch nicht für eine Änderung stimmen. Man müsse die Linie aber weiterhin genau anschauen, insbes. auch, ob die geringe Nutzung bei schlechtem Wetter bleibe. Dann müsse man evtl. über eine Anpassung entscheiden und zwar noch vor Vertragsende.

StR Dr. Koch brachte noch ein, dass die Linie 832, so, wie sie jetzt fahre, einen gewissen Ersatz leisten könne, wenn auch im 40-Minuten-Takt. Man könne aber, wenn dann die Linie 832 aus der Lochhauser Straße raus sei, möglicherweise den 855er wieder über die Lochhauser Straße fahren lassen, um den Aubinger Weg zu entlasten. Dies müsse nicht alles übermorgen passieren. Man müsse sich die Linie in Richtung des Vertragsendes genauer anschauen. Die Frage sei auch, ob man die Lücken im Fahrplan etwas größer mache. Hier solle man sich auch die Zeit nach 19 Uhr prüfen. Zudem stimme der Fahrplan der Linie 855 nicht. Der Bus brauche z.B. deutlich länger bis zur Haltestelle Siemensstraße. Außerdem sei hier in den letzten Monaten immer ein großer Bus gefahren; stattdessen werde die Linie 832 mit dem Midi-Bus gefahren. Hier sei eine Nachjustierung erforderlich.

StRin Eger bestätigte, dass der Bus vielfach leer fahre. Der Aubinger Weg im Bereich des Mühlstetter Grabens sei sehr eng.

Der Vorsitzende nahm aus der Beratung mit, dass man den Fahrplan auf realistische Zeiten abstimmen und ggf. ausdünnen solle. Wenn der Midi-Bus nicht für diese Strecke benutzt werde, müsse man

prüfen, ob hier ggf. eine Vertragsverletzung vorliege. Zudem sollen vor der Vertragsverlängerung genauere Überlegungen zu dieser Linie angestellt werden.

StR Dr. Koch verwies auf die Stellungnahme der Verwaltung, wonach es Leute aus Germering gebe, die genau in den Ikarus-Park fahren würden. Der Vorsitzende erklärte hierzu, dass dort schon gute Arbeitgeber vorhanden seien. Vielleicht solle mal eine Erhebung bei den Unternehmen stattfinden. StR Dr. Koch hob hervor, dass der eigentliche Vorschlag sei, die eine Schleife zum Gewerbegebiet aus der Linie herauszunehmen, um den Ortlern gerecht zu werden. Dies sei aber auch hier eine Abwägungssache. Der Kernvorschlag sei hier, die Linie 844 einzuführen, die die Allinger Straße bediene und zwar über Eichenau. Diese könne dann auch als Schienenersatzverkehr dienen. Die Linie 854 könne man dann über Puchheim-Ort fahren lassen und dann über die FFB 11 mit einer Schleife über das Gewerbegebiet. Auch wenn dies Sache des Landkreises sei, könne man sich zu Wort melden, welche Vorstellungen man habe.

StRin von Hagen brachte noch ein, dass zur Grundschule Süd kein Bus fahre. Hier sei die nächste Haltestelle in der Allinger Straße.

StR Dr. Koch berichtete zur Linie X80, dass er mit dem Gröbenzeller Bürgermeister gesprochen habe, wie es hinsichtlich des Straßenausbaus zwischen Lochhausen und Gröbenzell aussehe. Dieser sage, dass das Straßenbauamt diese Straße lediglich unterhalten und nichts an der Breite ändern werde. Abschließend wurde das Ergebnis der Beratung zu den einzelnen Antragspunkten wie folgt zusammengefasst:

1. Der Antrag zur Buslinie 832 habe sich erledigt.
2. Zur Buslinie 855 solle eine genauere Evaluation mit einer Änderung ggf. zum Vertragsablauf erfolgen. Im Vorgriff soll evtl. der Fahrplan angepasst werden.
3. Die Änderung der Buslinie 844 sei bereits – dem Antrag entsprechend – in der Planung.
- 4.+5. Zu den Buslinie 853 und 854 gebe es noch keine Bereitschaft zur Abstimmung im Gremium. Vielleicht solle man diese im Zusammenhang mit der Planung der Linie 844 anpacken.
StR Dr. Koch ergänzte, dass die Verwaltung jährlich über den Fortgang der Entwicklung diesen Linien berichten solle. Zu gegebener Zeit solle hierzu ein Beschluss gefasst werden.
6. StR Dr. Koch teilte mit, dass er den Antrag hinsichtlich der Fortschritte beim dynamischen Fahrgastinformationssystem zurückziehen könne. Er informierte, dass in München Ziele, die über das Stadtgebiet hinausgehen, wie z.B. Puchheim, nicht auf den Bildschirmen erscheine

Daraufhin stellte der Vorsitzende den geänderten Beschlussvorschlag zur Abstimmung:

Beschluss

1. Die Buslinie 832 fährt künftig von Puchheim S-Bahn-Nord über die Obere Lagerstraße, Birkenstraße, Bürgermeister-Ertl-Straße und die Alpenstraße nach Gröbenzell.
Ist vollzogen – kein Beschluss mehr notwendig.
2. Die Buslinie 855 ist genauer zu evaluieren und vor Vertragsende über eine Änderung zu beraten. Im Vorgriff soll der Fahrplan überprüft und evtl. angepasst werden (Fahrzeitausdünnung und Straffung der Abfahrtszeiten bzw. Angleichung an reale Abfahrtszeiten).

Abstimmungsergebnis: 13 : 0

3. Zur Buslinie 844 wird die Verwaltung beauftragt, weiter Verhandlungen mit dem Ziel zu führen, dass diese Linie wie vorgesehen angepasst und auch als Schienenersatzverkehrslösung mit Weiterführung über Eichenau hinaus eingesetzt werden kann.
Abstimmungsergebnis: 13 : 0
- 4./5. Die Buslinien 853 und 854 werden in Zusammenhang mit der Neuplanung der Linie 844 überprüft. Die Verwaltung wird beauftragt jährlich über den Fortgang der Entwicklung zu berichten (Kenntnisstand und Planungsfortschritt).
Abstimmungsergebnis: 13 : 0
6. Der Antrag wurde zurückgezogen.

TOP 4 Verschiedenes

Im Nachgang zur vorhergehenden Beratung bat der Vorsitzende Herrn Türkner darum, dass sich der Seniorenbeirat wegen der Buslinie 855 hinsichtlich der Anbindung des Wohnparks Roggenstein Gedanken mache.

Nachdem unter TOP Verschiedenes keine weiteren Wortmeldungen erfolgten, schloss der Vorsitzende den öffentlichen Teil der Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses um 19:25 Uhr.

Vorsitzender:

Schriftführer/in:

Norbert Seidl

Andrea Reichel

Erster Bürgermeister