

## **NIEDERSCHRIFT**

über die öffentliche Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses

**Datum:** 9. Dezember 2014  
**Ort:** Sitzungssaal des Rathauses

**Beginn:** 17:30 Uhr  
**Ende:** 19:20 Uhr

### **Anwesend:**

#### **Vorsitzender**

Seidl, Norbert

#### **Mitglieder des Planungs- Umweltausschusses**

Eger, Christine  
Hofschuster, Thomas  
Keil, Max  
Koch, Reinhold Dr.  
Leone, Jean-Marie  
Matthes, Sigrun Dr.  
Ponn, Barbara  
Pürkner, Erich  
Schwarzmann, Michaela  
Stricker, Hans-Georg  
Wiesner, Marga  
Winberger, Lydia

Vertretung für StR Dr. Manfred Sengl

#### **Schriftführer/in**

Reichel, Andrea

#### **Verwaltung**

Schmeiser, Beatrix

### **Abwesende und entschuldigte Personen:**

#### **Mitglieder des Planungs- Umweltausschusses**

Sengl, Manfred Dr.

**Tagesordnung für den öffentlichen Teil der Sitzung**

TOP 1	Eröffnung der Sitzung	
TOP 2	Barrierefreier Ausbau des Bahnhofs Wahl der Ausbauvariante	2014/0119
TOP 3	Städtebauliche Sanierungsmaßnahme in der Planie / Soziale Stadt hier: Förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes / Sanierungssatzung	2014/0118
TOP 4	Bekanntgaben	
TOP 5	Verschiedenes	

## **TOP 1 Eröffnung der Sitzung**

---

Der Vorsitzende eröffnete um 17:30 die Sitzung im Rathaus, 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 23.09.2014 Einverständnis besteht, keine gegenteilige Wortmeldung ergab, stellte der Vorsitzende ohne Widerspruch fest, dass damit die Niederschrift dieser Sitzung genehmigt sei.

Mit der Tagesordnung bestand Einverständnis.

## **TOP 2 Barrierefreier Ausbau des Bahnhofs Wahl der Ausbauvariante**

---

Der Vorsitzende erinnerte zunächst an die Vorstellung der Machbarkeitsuntersuchung durch das Büro Schüssler im Juli. Anschließend stellte er die Grundvarianten des barrierefreien Bahnhofsbaus, die auf dem nunmehr beabsichtigten dreigleisigen Ausbau der Bahnlinie aufgebaut seien, anhand einer Präsentation vor. Heute gehe es darum, seitens der Stadt Puchheim eine Favorisierung der Ausbauvarianten vorzunehmen.

Die Hauptschwachpunkte der bestehenden Situation seien die Unterführung mit zu starker Neigung, der nicht barrierefrei zu erreichende Mittelbahnsteig und die vorhandene Bahnsteighöhe von 76 cm, die für den barrierefreien S-Bahnanschluss auf 96 cm angehoben werden müsse. Zwei Varianten der Machbarkeitsstudie habe er bei seiner Betrachtung ausgeschlossen, nämlich die Mühlstetter-Graben-Variante insbesondere wegen der sehr langen Wege und die Überführung u.a. wegen der sehr großen Höhe. Die verbleibenden Grundvarianten seien die Lösungsvarianten für den Mittelbahnsteig und der Außen- bzw. Nordbahnsteig. Beim Mittelbahnsteig benötige man in jedem Fall mindestens einen Lift. Außerdem sei für eine regelkonforme Lösung eine zweite Unterführung zwingend notwendig. Die Aufzüge könnten in der Mitte oder vorne gesetzt werden. Es funktioniere aber auch über Rampen; dann müsse nur in der Mitte ein Aufzug errichtet werden, da dort eine Rampenanbindung nicht möglich sei. Über die Errichtung eines zusätzlichen Nordbahnsteiges sei ein technischer Zugang möglich, da dort ein 96 cm hoher Bahnsteig ohne lange Wege erschlossen werden könne. Die Anbindung des Bahnsteigs allein reiche allerdings nicht aus, man müsse auch eine barrierefreie Nord-Süd-Verbindung herstellen. Auch hier bestehe die Möglichkeit, Aufzüge oder Rampen zu bauen und diese entweder vorne oder in der Mitte zu situieren. Aus der Vorbesprechung habe er mitgenommen, dass die Anbindung über Rampen nicht besonders favorisiert werde, sondern eher die Querung über Aufzüge als Option gesehen werde. Beim Mittelbahnsteig bestehe die Möglichkeit, diesen über drei Aufzüge zu erschließen.

Anschließend ging der Vorsitzende auf verschiedene Details ein und fasste die wesentlichen Vor- und Nachteile der Grundvarianten zusammen.

**Nachteile Mittelbahnsteig:** Der Mittelbahnsteig sei nur über einen Aufzug zu erreichen; je nach Variante gebe es auch weitere Aufzüge. Ein großer Nachteil sei der erforderliche Versatz des Mittelbahnsteigs, da dieser auf der Seite des S-Bahn-Halts um 20 cm angehoben und dann abgeteilt werden müsse. Für die Fernzüge verbleibe es bei 76 cm Bahnsteighöhe.

**Vorteile Mittelbahnsteig:** Kein zusätzlicher Flächenverbrauch im Norden; hier können die Busschleife und der Parkplatz unverändert bestehen bleiben. Von Vorteil sei auch, dass bei dieser Lösung eine zweite Unterführung zwingend erforderlich sei.

Vorteil Nordbahnsteig: Ein großes Plus sei bei dieser Variante, dass komplett technikfreie Zu- und Abgänge geschaffen werden.

Nachteile Nordbahnsteig: Durch den zusätzlichen Flächenbedarf im Norden fallen Parkplätze weg. Gemäß der Machbarkeitsuntersuchung würde zudem der Mittelbahnsteig aufgelöst und der Zugang zurückgebaut. Dieser würde auch nicht mehr für Nothalte vorgehalten. Hierzu gäbe es allerdings aktuell eine neue Information seitens des Ministeriums, wonach der Mittelbahnsteig nun doch nicht mehr aufgelassen werden solle. Ein weiterer Nachteil sei, dass eine zweite Unterführung nicht erforderlich sei und die Bahn damit auch keine errichten müsse.

Dr. Koch stellte die Frage, ob der Ausschuss vorberatend oder beschließend tätig sei. Da die Schüssler-Studie im Stadtrat vorgestellt worden sei, wäre ihm eine Beratung im Stadtrat lieber. Der Vorsitzende antwortete, dass der Planungs- und Umweltausschuss dieses Thema beschließend behandeln könne.

StR Hofschuster erkundigte sich hinsichtlich des Nachteils beim Außenbahnsteig im Zusammenhang mit dem Mittelbahnsteig. Der Vorsitzende erläuterte hierzu, dass der Nachteil dann bestehe, wenn der Mittelbahnsteig, wie in der Schüssler-Studie vorgesehen, aufgelassen werde und dann weder ein Nothalt noch ein Regionalzughalt möglich sei.

StR Pürkner führte im Zusammenhang mit dem Mittelbahnsteig aus, dass er nach den bisherigen Aussagen der Bahn immer davon ausgegangen sei, dass man nicht gleichzeitig einen Treppenaufgang und einen Aufzug in die vorhandene Unterführung haben könne. Der Vorsitzende erklärte, dass man nach der Studie nur einen Aufzug errichten könne, wenn man die Treppe verschmälere (Variante 1 b). Diese schmale Treppe wäre dann aber nicht mehr regelkonform, so dass eine zweite Treppe gebaut werden müsse. Was nicht funktioniere, sei ein Aufzug und eine breite Treppe.

Auf eine Frage von StRin Ponn erläuterte der Vorsitzende, dass es zum Mittelbahnsteig zwei Aussagen gebe. Lt. Studie würde der Mittelbahnsteig komplett geschlossen, wenn ein Außenbahnsteig errichtet würde, d. h. die Wetterschutzanlage und die Treppe würden zurückgebaut. Seit dem Vortag gebe es die neue Aussage, dass aufgrund des Ergebnisses der Feinuntersuchung der Bahn und des Störfallkonzeptes sowie für ggf. geplante Regional- und Fernzughalte der Mittelbahnsteig erhalten werden solle.

StR Dr. Koch erkundigte sich, inwieweit die Lage der Unterführung bereits festgelegt sei bzw. ob diese noch verändert werden könne. Der Vorsitzende führte hierzu aus, dass sich noch um eine Machbarkeitsuntersuchung und noch keine Detailplanung handle. Daher seien die Standorte sicher noch variabel. StR Leone ergänzte, dass es sicher gute Gründe gäbe, die Unterführung in Variante 1 a weiter nach hinten zu verschieben.

StR Dr. Koch teilte mit, dass seine Fraktion die Variante 2 b, d. h. mit Außenbahnsteig und Aufzügen in die bestehende Unterführung, favorisiere. Im Moment stehe der barrierefreie Ausbau im Vordergrund. Die Realisierungschancen der Variante 2 b würden sie wesentlich besser einschätzen als bei jeder anderen Variante. Der Bauaufwand sei hier vergleichsweise niedrig und zudem sei diese Lösung relativ preisgünstig zu haben. Für die Variante 2 b spreche aber außerdem, dass man in jedem Fall barrierefrei am Bahnsteig ankomme und dann, wenn auch nicht der Norm entsprechend, barrierefrei durch die Unterführung gelangen könne. Die Varianten 1 a und 1 b seien dagegen sehr teuer. Negativ sei besonders die Längstrennung des Bahnsteigs. Bei Variante 1 b liege die Unterführung zudem sehr nah am Bahnsteigende und damit sehr nah am Hauptzugang, so dass es dort sehr eng werde. Auch das rechtwinklige Abschnen der Rampen sei nicht gut. Zudem wäre der Bahnsteig in der Bauphase nur halbseitig nutzbar. Er denke, dass man hier pragmatisch vorgehen und den barrierefreien Ausbau in den Vordergrund stellen solle. Die städtebauliche Komponente solle man nach hinten verschieben. Die städtebauliche Komponente sei z. B. die Schaffung einer zweiten Überführung wie in Variante 1 a oder wie im Meister-Plan.

StRin Ponn merkte zunächst an, dass sie einen geteilten Mittelbahnsteig für gefährlich halte. Die Rampenvarianten halte sie aufgrund der langen Wege nicht für sinnvoll. Das Hauptargument für die Variante 2 b sei für sie, dass sich Behinderten- und Seniorenbeirat für diese Variante ausgesprochen hätten.

StR Hofschuster sprach sich für seine Fraktion ebenfalls für die Variante Außenbahnsteig mit Aufzügen aus. Er sehe auch die Problematik des getrennten Mittelbahnsteigs. Wenn man sich die Zahl der Fahrgäste im Berufsverkehr in Puchheim vorstelle, sei dies viel zu gedrängt. Auch eine Verkleinerung des Treppenabgangs halte er nicht für gut. Aus städtebaulicher Sicht solle die Verbindung zum Grünen Markt gestärkt werden. Daher solle man die Fahrgäste nicht weiter hinten ableiten. Die Außenbahnsteigvariante sei günstiger, schneller und einfacher zu realisieren. Im Zusammenhang mit den wegfalenden Parkplätzen müsse man sich noch Gedanken machen und diese an anderer Stelle wieder herstellen. Wenn die Bahn den Mittelbahnsteig nicht auflassen möchte, sei dies für Puchheim kein Nachteil. Der Unterhalt müsse allerdings weiter durch die Bahn erfolgen.

StR Leone schickte voraus, dass der Ausschuss nicht beschließe, wie der Bahnhof umgebaut werde, sondern nur eine Empfehlung an das Ministerium abgebe. Der Kostenträger entscheide dann, was gemacht werde. Insgesamt sei es eine schwierige Abwägung, da keine Lösung ohne Nachteile sei. Sie hätten zur Meinungsbildung eine öffentliche Diskussion gestartet, die Bürger befragt und die Argumente von Behindertenbeirat und Seniorenbeirat abgewägt. Im Ergebnis seien für sie beide Lösungen vorstellbar, wobei aber eine Präferenz für die Außenbahnsteiglösung bestehe. Wichtig sei die Realisierbarkeit. Neu sei ja die Aussage, dass der Mittelbahnsteig erhalten werden solle. Man müsse sich in diesem Zusammenhang die Frage stellen, warum die Bahn einen Außenbahnsteig bauen solle, wenn sie den Mittelbahnsteig behalte. Es sei im Übrigen eine Frechheit 8 Varianten zur Bewertung zu präsentieren und dann am Tag vor der Sitzung mitzuteilen, dass man doch lieber den Mittelbahnsteig erhalten wolle. Wenn man den Außenbahnsteig wolle, seien ein paar Punkte wichtig. Der Mittelbahnsteig müsse, auch wenn er teilweise zurückgebaut werde, reaktivierbar sein. Man müsse schauen, wo man für die wegfalenden Parkplätze Ersatz schaffen könne. Auch bei einer Entscheidung für den Außenbahnsteig solle man darüber nachdenken, eine zweite Verbindung zu schaffen, was insbesondere für die Anbindung von Planie und Gewerbegebiet gut wäre.

StRin Schwarzmann teilte mit, dass sich ihre Fraktion ebenfalls für die Außenbahnsteigvariante mit Aufzügen ausspreche. Ein besonders wichtiger Faktor bei der Entscheidung sei gewesen, dass man bei der Variante 2 b auch dann zum Bahnsteig komme, wenn ein Aufzug ausfalle. Im Zusammenhang mit Unterführungen wies sie auf die damit verbundenen Risiken hin. Sie könne auch gut nachvollziehen, dass sich die Bahn den Mittelbahnsteig offenhalten wolle, da es sonst Probleme bei Gleisstörungen geben könne.

Vor der weiteren Entscheidung wies der Vorsitzende als Advocatus Diaboli auf verschiedene Punkte hin, die man bedenken solle. Man solle sich beispielsweise die Varianten auch nochmals aus der Sicht der Bahn anschauen. Warum solle die Bahn einen Außenbahnsteig bauen, wenn der Mittelbahnsteig in Betrieb bleibe. Beim barrierefreien Ausbau handle es sich um eine Vorabmaßnahme zum dreigleisigen Ausbau. Die Bahn zahle dabei das, was nötig sei, um den barrierefreien Zugang zu gewährleisten und nicht mehr. Die Nutzbarkeit des getrennten Mittelbahnsteigs müsse gewährleistet sein, denn sonst würde er nicht gebaut. Bereits heute habe man eine vielfache Trennung der beiden Bahnsteigseiten durch Bänke, Automaten und Werbeträger, so dass sich ein Großteil der Fahrgäste entlang der S-Bahnseite bewege. Bei einer zweiten Unterführung würde sich der Fahrgaststrom aufteilen. Er wies darauf hin, dass das Problem des Höhenunterschiedes durch eine Anhebung der Gleise in Zukunft gelöst werden könnte. Dies sei zwar aufgrund vorhandener Weichen derzeit noch nicht möglich, sei jedoch im Zusammenhang mit dem dreigleisigen Ausbau eine erhebliche Verbesserungsmöglichkeit. Bezüglich der technikfreien Anbindung gab er zu bedenken, was passiere, wenn es im Winter am Nachmittag stark schneie und die Bahn nicht komme, um die Rampen freizuräumen. Es sei eine Frage der Betrachtung

tungsweise, ob nicht doch eine 95%-ige Funktionsfähigkeit von Aufzügen besser wäre. Insgesamt sei die Entscheidung schwierig, weil man nun vor der neuen Aussage zur Fachplanung der Bahn stehe, dass diese eine Auflösung des Mittelbahnsteigs nicht mehr in Betracht ziehe. Er glaube aber auch, dass es kein unwesentlicher Faktor sei, einen zusätzlichen Bahnsteig zu haben, an dem Züge halten können.

Für StR Leone stellte sich die Frage, was die aktuelle Aussage zum Mittelbahnsteig für die Entscheidungsfindung bedeute. Sei mit der Erklärung der Bahn im Umkehrschluss das Ende des Außenbahnsteigs verbunden?

Der Vorsitzende antwortete hierauf, dass keine schriftliche Stellungnahme vorliege. Es gäbe nur einen Telefonanruf aus dem Innenministerium. Er habe den Eindruck, dass der Bahn das Argument Außenbahnsteig nicht so wichtig sei und sich diese dann allein auf den Erhalt des Mittelbahnsteigs konzentriere. Frau Schmeiser ergänzte, dass Herr Kutzner in dem Telefonat habe verlauten lassen, dass nach der Fachplanung der Bahn und dem aktuellen Störfallkonzept der Mittelbahnsteig erhalten werden müsse und der Außenbahnsteig damit keine Zukunftsoption mehr sei.

StR Dr. Koch warf ein, dass man mit der Bahn nicht planen könne. Die zugrunde zu legende Sachlage sei das letzte offizielle Schreiben des Innenministeriums, mit dem die Stadt um eine Rückmeldung zum barrierefreien Ausbau in Kenntnis aller Varianten gebeten worden sei. Es sei egal, welche technischen Vorstellungen die Bahn gerade im Moment habe.

StR Hofschuster bemängelte, dass die umfassende Information zum Telefonat mit dem Innenministerium nicht zu Beginn der Diskussion eingebracht worden sei. Die Frage sei, wieso man sich Gedanken über die Bahn machen solle. Die Stadt sei aufgefordert, ihre Überlegungen und Argumente zum barrierefreien Ausbau des Puchheimer Bahnhofs vorzutragen. Man solle nicht jetzt schon Kompromisse suchen. Man müsse klar sagen, was die Stadt wolle, da man sonst nie etwas erreichen werde. Eventuell müsse man irgendwann einen Kompromiss schließen; dies müsse man aber später überlegen.

Der Vorsitzende erwiderte, dass er es für entscheidend halte, die Position der Stadt zu finden. Es gehe um die Variante, die Puchheim verwirklicht haben wolle. Wenn das Ministerium und die Bahn dann sagen, dass das nicht gemacht werde, müsse man erneut beraten.

StR Pürkner erklärte, dass man auf jeden Fall die Gelegenheit wahrnehmen solle, klipp und klar zu sagen, was die Stadt im Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau des Bahnhofs wolle. Dies sei die Variante 2 b. Man könne davon ausgehen, dass der Mittelbahnsteig in diesem Fall nur für Störfälle zur Verfügung stehe.

StRin Winberger fasste zusammen, dass nach dem Verlauf der Diskussion alle der Meinung seien, dass die Variante 2 b ausgewählt werden solle. Dementsprechend solle man den Auftrag an den Ersten Bürgermeister beschließen.

StR Keil plädierte dafür, die Entscheidung für Puchheim zu treffen und nicht über die Bahn zu spekulieren. Man solle auch nicht den Eindruck erwecken, dass keine Einigkeit bestehe.

StR Leone brachte ein, dass er bei Auswahl der Variante 2 b einen zusätzlichen Antrag stellen wolle und zwar hinsichtlich des Wunsches einer zweiten Anbindung.

Der Vorsitzende fasste als Ergebnis der Beratung zusammen, dass Konsens bestehe, die Mühlstetter-Graben-Variante und eine Überführung auszuschließen und die Variante 2 b mit Außenbahnsteig und zwei Aufzügen zu wählen. Daraufhin stellte er zunächst den Beschlussvorschlag zur Abstimmung:

## Beschluss

---

Der Erste Bürgermeister wird beauftragt, gegenüber dem Bayerischen Innenministerium die Variante 2 b (Außenbahnsteig mit Aufzügen) als von der Stadt Puchheim bevorzugte Variante zu benennen und auf deren rasche Realisierung zu drängen.

Abstimmungsergebnis: 13 : 0

Anschließend wurde über den Antrag von StR Leone beraten.

StR Dr. Koch schlug vor, statt einer Unterführung eine weitere Querungsmöglichkeit zwischen Puchheim Nord und Planie anzustreben. Er sei eher für eine Überführung. Dieses Bauwerk müsse aus eigener Tasche bezahlt werden.

StR Pürkner erklärte, dass ihm eine Absichtserklärung für eine zweite Querungsmöglichkeit recht sei, wobei klar sei, dass die Kosten die Stadt treffen würden.

StR Stricker fand, dass die Frage einer weiteren Unter- oder Überführung in die Planung miteinbezogen werden solle. StR Leone ergänzte, dass es einfacher sei, die Querungsmöglichkeit jetzt schon in die Planung einzubeziehen als später als Solitär zu planen.

StR Dr. Koch brachte ein, dass es zwei Zeitpunkte zur Realisierung einer weiteren Querung gebe. Das wären zunächst einmal der barrierefreie Ausbau und dann später der dreigleisige Streckenausbau. Man solle aktuell auf das Paket des barrierefreien Ausbaus nicht mehr draufpacken.

Nach Ansicht des Vorsitzenden mache es durchaus Sinn, jetzt über die Gesamtmaßnahme zu beraten und evtl. gewünschte weitere Querungsmöglichkeiten in die Planung einzubeziehen.

Im Anschluss an die Beratung formulierte StR Leone folgenden Antrag:

## Beschluss

---

Dem Bayer. Innenministerium ist der Wunsch der Stadt zu benennen, eine zweite Querungsmöglichkeit der Bahnlinie (nach Osten verschoben) zu bauen.

Abstimmungsergebnis: 6 : 7

Damit war der Beschlussvorschlag abgelehnt.

## **TOP 3      Städtebauliche Sanierungsmaßnahme in der Planie / Soziale Stadt hier: Förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes / Sanierungssatzung**

---

Der Vorsitzende erklärte eingangs, dass es hier um eine Empfehlung an den Stadtrat gehe, die wichtige städtebauliche Sanierungsmaßnahme Planie weiter auf den Weg zu bringen. Er erläuterte kurz das weitere Verfahren mit der Festlegung des Sanierungsgebietes und der anstehenden Prüfung der möglichen Maßnahmen.

Zu den vorbereitenden Untersuchungen wies StRin Schwarzmann darauf hin, dass die darin genannte Anzahl der 4-Zimmer-Wohnungen zum Teil nicht stimmen könne. Der Vorsitzende erklärte hierzu, dass die Auswertung des Wohnungsbestandes anhand der vorliegenden Genehmigungspläne erfolgt sei. Eine Vorortaufnahme sämtlicher Wohnungen habe nicht erfolgen können. Dies sei aber für das Ergebnis auch nicht entscheidend.

Der Vorsitzende führte weiter aus, dass in der vorbereitenden Untersuchung vorgeschlagen worden sei, das Sanierungsgebiet bis ca. zur Hälfte des Alois-Harbeck-Platzes zu erweitern. Über diese Platzteilung habe man vor der Sitzung nochmals mit den Planern Dr. Dirtheuer und Dr. Stegen beraten. Das Ergebnis sei, dass nunmehr vorgeschlagen werde, das Sanierungsgebiet noch etwas auszudehnen und den vollständigen Alois-Harbeck-Platz aufzunehmen sowie die anschließenden Straßen Josefstraße und Ringpromenade mit einzubeziehen.

StR Leone teilte mit, dass er sich grundsätzlich vorstellen könne, das Sanierungsgebiet entsprechend auszudehnen. Dabei müsse aber sichergestellt sein, dass die finanziellen Mittel für die Planie selbst nicht geschmälert würden. Der Vorsitzende bestätigte, dass sich die Erweiterung auf die Mittel für die Planie nicht auswirke. Steuerliche Erleichterungen könnten zudem von jedem Eigentümer bei der Durchführung von geeigneten Maßnahmen in Anspruch genommen werden. Bauamtsleiterin Schmeiser ergänzte, dass die Mittel jeweils für konkrete Maßnahmen innerhalb des Förderprogramms festgelegt würden.

StR Pürkner erinnerte daran, dass er bereits in der letzten Sitzung angeregt habe, das Sanierungsgebiet zu erweitern. Es gebe für ihn keinen vernünftigen Grund den Alois-Harbeck-Platz zu zerschneiden. Es sei sehr wichtig, alle Grundeigentümer im Sanierungsgebiet von Beginn an mit einzubeziehen. Diese müssen bereit sein, auf ihren Flächen Maßnahmen durchzuführen. Der Vorsitzende berichtete hierzu, dass Eigentümer und insbesondere auch die Eigentümergesellschaften durchaus schon eingeladen waren und Gespräche stattgefunden hätten.

Zum Abschluss der Beratung ging der Vorsitzende kurz auf die anstehenden Maßnahmen, wie das Stadtzentrum, den Spielplatz an der Kennedystraße, den Freibereich beim neuen Jugendzentrum, die Alte Schule und die Umgestaltung der Heussstraße ein.

Sodann stellte der Vorsitzende den Beschlussvorschlag mit dem erweiterten Sanierungsgebiet zur Abstimmung.

## **Beschluss**

---

1. Das Ergebnis der vorbereitenden Untersuchungen wird zur Kenntnis genommen.
2. Das im Lageplan dargestellte Gebiet (unter Einbeziehung der Ringpromenade sowie des gesamten Alois-Harbeck-Platzes einschließlich der Josefstraße) wird als förmliches Sanierungsgebiet (§ 142 BauGB) im vereinfachten Verfahren (§ 142 Abs. 4 BauGB) festgelegt. Der Stadtrat beschließt die Sanierungssatzung in der vorgeschlagenen Form.
3. Die Frist für die Durchführung der Sanierung wird auf 10 Jahre festgelegt.
4. Die Verwaltung wird beauftragt, die in den vorbereitenden Untersuchungen vorgeschlagenen Maßnahmen zu prüfen und dem Gremium zur Entscheidung vorzulegen.

Abstimmungsergebnis: 13 : 0

**TOP 4 Bekanntgaben**

---

Es erfolgten keine Bekanntgaben.

**TOP 5 Verschiedenes**

---

Der Vorsitzende wies darauf hin, dass ein Antrag von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum Fahrradweg beim kleinen Ascherbach vorliege. Dieser werde in der nächsten Sitzung behandelt.

StR Dr. Koch erkundigte sich nach den aktuellen Aktivitäten beim Bürgertreff. Bauamtsleiterin Schmeiser teilte mit, dass hier zwingend Brandschutzmaßnahmen durchzuführen seien.

Der Vorsitzende beendete die Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses um 19:20 Uhr.

Vorsitzender:

Norbert Seidl  
Erster Bürgermeister

Schriftführer/in:

Andrea Reichel