

NIEDERSCHRIFT

über die öffentliche Sitzung des Planungs- und Umweltausschusses

Datum: 12. Oktober 2017

Beginn: 17:30 Uhr

Ort: Sitzungssaal des Rathauses

Ende: 20:10 Uhr

Anwesend:

Erster Bürgermeister

Seidl, Norbert

Mitglieder des Planungs- Umweltausschusses

Eger, Christine

Gigliotti, Gisella

Vertretung für StRin Barbara Ponn

Hofschuster, Thomas

Keil, Max

Koch, Reinhold Dr.

Leone, Jean-Marie

bis 18:35 Uhr

Matthes, Sigrun Dr.

Sengl, Manfred Dr.

bis 20:05 Uhr

Stricker, Hans-Georg

Wiesner, Marga

Schriftführer/in

Reichel, Andrea

Verwaltung

Dietel, Katharina

Schmeiser, Beatrix

Abwesende und entschuldigte Personen:

Ponn, Barbara

Pürkner, Erich

von Hagen, Michaela

Tagesordnung für den öffentlichen Teil der Sitzung

TOP 1	Eröffnung der Sitzung	
TOP 2	Radverkehrskonzept: Ergebnis der Bestandsaufnahme	2017/0543
TOP 3	Änderung des Bebauungsplanes Nr. 30 für das Gewerbegebiet Nord hier: Beratung über die Planungsziele und Eckdaten hinsichtlich des Ausschlusses von Vergnügungsstätten und ggf. weiterer Nutzungen	2017/0540
TOP 4	Beratung über die Möglichkeiten einer Freiflächengestaltungssatzung	2017/0541
TOP 5	"Dynamisches Fahrgastinformationssystem" für die MVV- Regionalbuslinien 830, 832 und 855; Antrag der ubp-Stadtratsfraktion	2017/0542
TOP 6	10-Minuten-Takt auf der Buslinie 830 Antrag der Fraktion Bündnis90/Die Grünen	2017/0546
TOP 7	Bekanntgaben	
TOP 8	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 18.07.2017 Einverständnis besteht, keine gegenteilige Wortmeldung ergab, stellte der Vorsitzende ohne Widerspruch fest, dass damit die Niederschrift dieser Sitzung genehmigt sei.

TOP 2 Radverkehrskonzept: Ergebnis der Bestandsaufnahme

Der Vorsitzende begrüßte Herrn Bergmann von der beauftragten Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr GmbH, der heute einen Zwischenbericht geben werde. Herr Bergmann berichtete, dass die Arbeit am Radverkehrskonzept inzwischen fortgeschritten sei. Hierzu präsentiere er das Ergebnis der Bestandsanalyse, die Auswertung und einen Überblick der Maßnahmenvorschläge. Dabei seien auch Erkenntnisse aus der AGFK-Vorbereitung und der Radtour mit den Vertretern aus dem Ausschuss eingeflossen. Es bestehe die Möglichkeit, weitere Ideen oder Problembereiche einzubringen, damit diese vor Fertigstellung des Konzeptes noch berücksichtigt werden könnten. Zunächst ging er auf die Aufgabenstellung und Zielsetzung ein, wie z. B. die Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr, die Schaffung eines attraktiven Radfahrangebots, die Steigerung des Radverkehrsanteils, was eine bessere Infrastruktur und größere Sicherheit bedinge, Umwelt- und Klimaschutz usw.. Dazu gehöre u.a. auch eine Überprüfung der Radwegbenutzungspflicht und ob die verkehrsrechtlichen Anordnungen einwandfrei seien. Nach einer Information über verschiedene Grundprinzipien der Radverkehrsplanung sprach er die Mängel aus der Bestandsanalyse an. Die Mängel ließen sich grundsätzlich in drei Bereiche gliedern: Mängel in der Verkehrssicherheit, deren Behebung grundsätzlich höchste Priorität genießen sollte, solche in der Netzverknüpfung, die i. a. längerfristige Aufgaben darstellten, und Komfortmängel, die zwar meist keine hohe Priorität hätten, aber häufig relativ schnell und mit wenig Aufwand behoben werden könnten. Bestandteil der Analyse sei auch die Prüfung und Berücksichtigung vorhandener Ideen und Konzepte, wie z. B. das Radroutenkonzept der ubp oder die Entwicklung sog. Grüner Routen durch den ADFC. Anschließend ging er auf die Stärken und Schwächen der Radverkehrsinfrastruktur in Puchheim ein. Zu den Stärken gehören u. a. großflächige, temporeduzierte Bereiche, die Bahnunterführung für Radfahrer und Fußgänger, landschaftlich reizvolle und vom Kfz-Verkehr getrennte Radwege, teilweise quaterverbindende Fuß- und Radwege, Querungshilfen in Form von Mittelinseln usw.. Bei den Schwächen nannte er u. a. fehlende Radverkehrsanlagen bzw. Geschwindigkeitsreduzierungen an Hauptverkehrsstraßen, die Verkehrsführung am nördlichen Bahnhofsvorplatz, fehlende sichere Einschleifung von Radwegen auf die Fahrbahn, gefährliche Radwegeführungen an Knotenpunkten oder die kritische Situation zu Stoßzeiten an Schulen. Anhand der Präsentation ging er anschließend auf verschiedene Einzelsituationen und Maßnahmenvorschläge hierzu ein.

Beim Schulweg in Puchheim-Ort sei der Vorschlag, die Einbahnstraße für den Radverkehr in beide Richtungen freizugeben sowie sie als verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen, womit man das Parken regeln könne. Beim Fahrradunnel unter der Augsburger Straße wäre eine Leitlinie zur Umfahrung des Pollers sinnvoll, eine Entfernung des zweiten Pollers sei möglich und eine Verbesserung der Be-

leuchtung im Tunnel nötig. Vor der Ampel zur St 2069 würden ein Schutzstreifen und eine Aufstellfläche für die Radfahrer in der Augsburgers Straße eine Verbesserung der Situation für Radfahrer bringen. Damit könnten die Radfahrer einen eventuellen Rückstau der Autos umfahren und stünden im Blickfeld vor dem Kfz-Verkehr.

Für die Kreuzung Allinger Straße/Laurenzer Weg/Radweg durch das Schopflachwäldchen seien bei der Radtour verschiedene Möglichkeiten diskutiert worden. Die erste Variante sei eine Ampellösung mit Haltelinien und einem Detektor, der die Ampel auf Grün schalte, wenn sich der Radfahrer aus dem Schopflachwäldchen der Kreuzung nähere. Die Variante 2 wäre eine Fahrbahnverschwenkung und Einengung, womit das Sichtdreieck für Radfahrer, die aus dem Wäldchen kommen, vergrößert werden könne. Die dritte Variante stelle ein Minikreisverkehr dar, bei dem der Radweg ein gleichberechtigter Zuweg sei und jeder Verkehrsteilnehmer langsam an den Knotenpunkt heranfahren müsse.

Beim Ihleweg sei die Radwegbenutzungspflicht aufzuheben. Da das Benutzungsrecht für den Fuß- und Radweg weiterhin bestehe, werde eine Einschleifspur für den Radverkehr in den Ihleweg und in der Folge ein Schutzstreifen bis zur Allinger Straße vorgeschlagen. Im Bereich Büchlweg/Parallele zur Zweigstraße bestehe eine relativ unübersichtliche Ecke, die man mit einem Spiegel zur besseren Übersicht und evtl. einem Blumenkübel sowie einer Markierung als Signal für den Kreuzungsbereich verbessern könne. Ein möglicher Blumenkübel müsse dabei so aufgestellt werden, dass er schon vom Büchlweg aus gut sichtbar sei. Zu den Nachbarkommunen sollen möglichst viele Verbindungen bestehen, weshalb z. B. ein Ausbau der Route von der Oskar-Maria-Graf-Straße nach Eichenau sinnvoll wäre.

Teilweise sei eine Verbesserung des Fahrbahnbelages nötig, wie z. B. in der Blumenstraße und am Kleinen Ascherbach. In den Kreuzungsbereichen zwischen Kastanienweg und Buchenstraße bzw. Fichtenstraße wäre es das Ziel, die Geschwindigkeit zu reduzieren, die Aufmerksamkeit zu erhöhen und die Sichtbeziehungen zu verbessern. Daher werde empfohlen, die Kreuzungsbereiche umzugestalten, z. B. durch Aufpflasterungen oder Einengungen zur Schaffung von einspurigen Streckenabschnitten. Zur Verbesserung der Sichtverhältnisse sollten auch jeweils ein oder zwei Stellplätze vor dem Kreuzungsbereich entfallen und ggf. Bodenmarkierungen aufgebracht werden.

Näher ging der Planer auf die Möglichkeit von Fahrradstraßen ein. Eine Fahrradstraße sei grundsätzlich eine Straße für Radfahrer, die man aber auch für den Kfz-Verkehr freigeben könne. Überlegenswert seien solche Fahrradstraßen an Haupttrouten, d. h. wo man dem Fahrrad Vorrang geben wolle. In Fahrradstraßen sei das Nebeneinanderfahren erlaubt, der Kfz-Verkehr müsse auf den Radverkehr besonders Rücksicht nehmen, und die Höchstgeschwindigkeit betrage sowohl innerorts als auch außerorts 30 km/h. Überlegenswert seien Fahrradstraßen z. B. für die Alte Bahnhofstraße (nach der Mooslängsiedlung bis Puchheim-Ort), den Laurenzerweg bzw. Oberen Laurenzerweg außerorts, aber auch die Bürgermeister-Ertl-Straße.

Für den Bereich der östlichen Lagerstraße zwischen Gröbenzeller Straße und Gröbenzell würden zwei Alternativen vorgeschlagen. Die Alternative A umfasse einen beidseitigen Schutzstreifen über den gesamten Streckenabschnitt sowie eine Aufstellfläche für Radfahrer am Knotenpunkt zur Gröbenzeller Straße. Dies hätte aber zur Folge, dass dann beidseitig nicht mehr geparkt werden dürfe. Die Alternative B umfasse einen Schutzstreifen nur im Knotenpunktzulauf mit einer Aufstellfläche vor der Ampel. Ergänzend könne versetztes Parken angeordnet werden. Insgesamt wären für alle stark befahrenen Straßen, wie Lagerstraße, Lochhauser Straße, Adenauerstraße und Allinger Straße, Schutzmaßnahmen für den Radverkehr wünschenswert. Dort bestehe aber auch ein starker Anwohnerparkbedarf und die Fahrbahnbreite sei nicht ausreichend für Parken und Schutzstreifen. Hier müsse man überlegen, was dem Radverkehr mehr bringe: Ein Schutzstreifen beidseitig über den gesamten Streckenab-

schnitt und kein Parken am Fahrbahnrand oder durchgängige Temporeduzierungen auf 30 km/h, ggf. kurze Schutzstreifen im Knotenzulauf mit Aufstellflächen am Knotenpunkt sowie versetztes Parken. Hinsichtlich der Temporeduzierung solle man nochmals mit dem Landratsamt reden und dies mit dem Schutz der Radfahrer begründen. Das versetzte Parken bringe ebenfalls eine Temporeduzierung; hier könne man ein häufigeres Versetzen überlegen. Auch das Markieren von Parkflächen wäre hilfreich.

Im Bereich des Bahnhofsvorplatzes auf der Nordseite mit der Oberen Lagerstraße bis zum Kreisverkehr Lußstraße und der Lochhauser Straße bis zum Kreisverkehr Nordendstraße bestehe die Problematik des starken KFZ-Verkehrs. Hier wären Schutzmaßnahmen für den Radverkehr wünschenswert. Eine durchgängige Temporeduzierung sei schwierig, starker Kundenparkbedarf sei vorhanden und die Fahrbahnbreite sei nicht ausreichend für Parken und Schutzstreifen. Eine Maßnahme wäre hier, im unmittelbaren Bahnhofsumfeld einen echten Platz zu gestalten, auf dem alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt sein sollten. Für die Lochhauser Straße biete sich ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit entsprechender Umgestaltung an. Für die Obere Lagerstraße und die Lochhauser Straße nördlich der Bäumlstraße wäre eine Temporeduzierung auf 30 km/h sinnvoll.

Im klassifizierten Straßennetz, wie bei der St 2069 und der Kreisstraße, könne die Stadt nicht alleine agieren. Deshalb seien Maßnahmen dort oft langwierig und schwierig. Zur Verbesserung der Radverkehrssituation seien hier aber Maßnahmen erforderlich, die nicht nur dem Autofahrer nutzen. Für Radfahrer seien z.B. ein gewisser Komfort bei den Wegeverbindungen und eine bessere Signalisierung von Übergängen wichtig. An der St 2069 solle man sich die Grünlichtphasen für den Rad- und Fußverkehr anschauen. Der Fuß- und Radweg von der Pappelallee über die Adenauerstraße entlang der Kreisstraße sei nicht attraktiv. Hier wäre eine Querungshilfe in der Adenauerstraße sinnvoll. Verbunden mit dem Bau eines Kreisverkehrs würde hier eine bessere Verknüpfung der Verkehrsbeziehungen erfolgen. Ob als kurzfristige Maßnahme auch eine Mittelinsel ohne Kreisverkehr umgesetzt werden könnte, müsse genauer untersucht werden. Aufgrund des dafür notwendigen Wegfalls der Abbiegespur wäre hier zunächst eine Leistungsfähigkeitsprüfung erforderlich. Der Weg entlang der Kreisstraße zum Gewerbegebiet sei mit 2 m Breite zu schmal für einen gemeinsamen Fuß- und Radweg. Hier werde eine Verbreiterung auf 3 m vorgeschlagen. Man müsse hierzu die Leitplanke versetzen und den Geh- und Radweg entsprechend ausbauen. Nach dem Luftbild sei die vorhandene Fahrbahnfläche breit genug; hier wären 8 m ausreichend. Auch zwischen Siemensstraße und Kreisverkehr an der Nordendstraße werde der Bedarf für eine Verbreiterung des bisher 2 m breiten Gehwegs zu einem Geh- und Radweg für den Zweirichtungsverkehr gesehen; hier seien regelmäßig Radfahrer zwischen den Verbrauchermärkten unterwegs. In diesem Bereich könnten die überbreiten Abbiegespuren zugunsten des Radwegs reduziert werden. Teilweise könne auch ein begrünter Mittelstreifen mit Bäumen zwischen den Fahrbahnen entstehen. Für den Fuß- und Radweg stünden 3 m zuzüglich 50 cm Sicherheitsstreifen zur Verfügung.

Der Bereich Mühlstetter Graben zur Nordendstraße, Kreisverkehr und der Radweg an der Nordendstraße seien für Radfahrer ebenfalls nicht unproblematisch. Für die Radfahrer aus dem Mühlstetter Graben wäre eine Querungshilfe über die Nordendstraße sinnvoll; dies würde gleichzeitig verhindern, dass Autofahrer unerlaubt links abbiegen. Zudem wäre vom Radweg Nordendstraße kommend ein markierter Einschleifstreifen Richtung Kreisel zweckmäßig. Beim Weg entlang der Nordendstraße in Richtung Norden sei das Problem, dass dieser kombinierte Fuß- und Radweg stark von Fußgängern genutzt werde. Zudem wäre hier vor dem Kreisverkehr an der Lochhauser Straße eine Einschleifung auf die Straße notwendig. Hier wäre jedoch die Anlage eines Schutzstreifens auf ganzer Länge einer Einschleifung vor dem Kreisverkehr vorzuziehen. Damit könnten Radfahrer im Sichtfeld des Autofahrers bleiben. In der Lochhauser Straße werde auf Höhe des Wiesenweges eine Querungshilfe für

Fußgänger und Radfahrer empfohlen. Hierfür könne die Fläche, auf der aktuell der Wertstoffhof stehe, mitgenutzt werden. Eine weitere Querungshilfe würde im Bereich südlich der Bäumlstraße in Höhe der Bushaltestelle vorgeschlagen. Im Kreuzungsbereich Lochhauser Straße/Lagerstraße/Gröbenzeller Straße würden wieder Schutzstreifen im Rückstaubereich des Knotenpunkts und Aufstellflächen für Radfahrer als sinnvoll angesehen. Langfristig wäre ein Ausbau des Weges auf der Ostseite des Gröbenbachs als Umfahrungsmöglichkeit wünschenswert.

Hinsichtlich der Radschnellwege ging Bergmann kurz auf die Studie des Planungsverbandes München ein. Er erläuterte die grundsätzlichen Anforderungen an solche direkt geführten Radverkehrsverbindungen. Diese Radschnellwege müssten aber nicht notwendig über neue Trassen mit zusätzlicher Versiegelung geführt werden. Der Radschnellweg würde in Puchheim entlang der Bahnlinie über den Aubinger Weg und die Roggensteiner Straße führen. Hier sei der Vorschlag, diesen in direkter Linie über den Bahnhofsvorplatz zu führen, auch wenn dies problematisch sei. Eine alternative Streckenführung über die Obere Lagerstraße und den Gabriele-Münter-Weg wäre aus planerischer Sicht weniger geeignet. Im Bereich der Querung der Lußstraße könnte ein Kreisverkehr zur sicheren Querung für den Radverkehr und die Verflechtung der Verkehrsströme beitragen. Am Ostende des Aubinger Wegs wäre eine Verknüpfung mit dem Weg entlang des Gröbenbachs sinnvoll. Hier wäre eine Verbesserung der Unterführung angesagt. Richtung München müsste entweder ein neuer Fuß- und Radweg neben der Straße gebaut werden. Alternativ gebe es den "revolutionären" Vorschlag, die Straße für den Autoverkehr zu sperren.

Der Vorsitzende bedankte sich für den sehr interessanten Zwischenbericht und die hilfreichen Vorschläge.

StR Dr. Koch teilte mit, dass es nach seiner Gesamteinschätzung Licht und Schatten im Bericht gebe. Er sei auch überzeugt, dass man zu jedem einzelnen Punkt einen TOP im PUA ansetzen müsse. Man müsse sich damit beschäftigen. Bisher sei es allerdings nur eine Zusammenstellung zu einzelnen Gefahrenpunkten und deren Beseitigung. Dies sei noch kein Radverkehrskonzept, da gehöre mehr dazu. Nicht angesprochen worden sei z. B., wo Ziele und Quellen des Radverkehrs seien.

Herr Bergmann erklärte hierzu, dass der Zwischenbericht natürlich nicht alle Punkte umfasse. Das Wunschliniennetz schließe beispielsweise Schulen und Einkaufsziele mit ein. Es zeige vorhandene Routen, auf denen man fahren könne, ob sicher oder nicht. Es zeige aber auch Lückenschlüsse und Ausbauvorschläge ihrerseits auf. Das Wunschliniennetz sei als Idee zu betrachten, das wichtige Ziele und Quellen beinhalte.

StR Hofschuster stellte fest, dass man heute noch nicht in die Diskussionsdiskussion eintreten könne, da man sich erst genauer Gedanken darüber machen müsse. Die aufmarkierten Streifen würden aus seiner Sicht ein trügerisches Sicherheitsgefühl vermitteln, außerdem sei in der Lagerstraße die Breite dafür nicht ausreichend. Problematisch seien auch Ausfahrten. Die Idee des Radwegs an der FFB 11 und den Weg entlang des Gröbenbachs finde er sehr gut. Dies gelte auch für die zweite Brücke am Wiesenweg. Einige Punkte ließen sich ohne besonders großen Aufwand umsetzen. Zum Gedankenspiel, den Aubinger Weg Richtung München zu schließen, schätzte er ein, dass dies zu einem Drittel Mehrverkehr auf der Lagerstraße führen könnte. Teilweise seien die Vorschläge sehr gut, teilweise gut gemeint. Man müsse den Stadträten Zeit geben, dies in den Fraktionen zu beraten.

StR Dr. Sengl hob hervor, dass man nunmehr erstmalig eine umfassende Darstellung des Radverkehrs in Puchheim erhalte und die verschiedenen Punkte aufgezeigt würden, wo man in Puchheim etwas machen könne. Viele Punkte seien natürlich schon bekannt. Hinsichtlich der Maßnahmen würde er die Priorität bei den Gefahrenpunkten setzen. Es seien einige interessante Vorschläge dabei, wie

man mit diesen Bereichen umgehen und wie man hier Verbesserungen erreichen könne. Natürlich müsse man bei jedem einzelnen Punkt anschauen, was am sinnvollsten sei. Man könne beispielsweise nicht überall die Parkplätze abschaffen. Die Schutzstreifen würden ihm gut gefallen, auch die Aufstellflächen vor den Kreuzungen. Hierdurch würde der Radverkehr gefördert. Schutzstreifen sollten allerdings nur dort vorgeschlagen werden, wo sie auch wirklich machbar seien. Bisher sei meist gesagt worden, dass diese Streifen aufgrund der fehlenden Straßenbreite nicht möglich seien. Man solle genau sagen, was möglich sei und wenn ja, unter welcher Bedingung.

Herr Bergmann informierte, dass die gemachten Vorschläge alle funktionieren würden. Beispielsweise erlaube die Lagerstraße mit 7,5 m Breite Schutzstreifen auf beiden Seiten, wenn alle Parkplätze wegfallen würden. Es gelte auch für die anderen Straßen, dass die Schutzstreifen möglich seien, wenn alle Parkplätze wegfallen. Hier sei die Frage, ob dies tatsächlich sinnvoll sei, da wechselseitiges Parken wiederum eine Geschwindigkeitsreduzierung beim Autoverkehr bewirke.

Auf den Einwand von StR Dr. Koch hin, die Lagerstraße weise nicht überall dieselbe Breite auf, entgegnete Bergmann, die Aussage beziehe sich durchaus auf die ganze Lagerstraße, da auch 7 m Breite für Schutzstreifen ausreichend seien.

StR Leone stellte ebenfalls fest, dass man damit zum ersten Mal einen Gesamtüberblick bekomme. Man bekomme die Schwachstellen verdeutlicht und habe Lösungsansätze hierzu bekommen. Dies müsse man sich im Einzelnen anschauen. Eine Priorisierung könne noch nicht getroffen werden. Man habe aber eine Priorisierung insoweit, als die Gefahrenstellen vorrangig zu bearbeiten seien. Die einzelnen Vorschläge zu bewerten, dazu sei das Gremium noch nicht in der Lage. Er schlage vor, die Präsentation und die zusätzlichen Folien und Karten an die Ausschussmitglieder zu verteilen. Auf dieser Grundlage könne dann die Beratung in den Fraktionen erfolgen. Dann könne man in einem ersten Schritt sagen, was noch genauer angeschaut werden solle.

StRin Dr. Matthes befand für gut, dass die Zielsetzung nochmals klar gemacht worden sei. Man habe allein im Radverkehr ein Nebeneinander von verschiedenen Strecken und Radfahrer mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Beim Konzept müsse man alles im Auge haben. Damit der Verkehr möglichst nachhaltig auf das Rad verlagert werden könne, müsse das Radwegenetz gut gestaltet werden. Dass die gezeigten Maßnahmen so umfangreich seien, halte sie für gut. Wichtig sei ihr, dass die Konkurrenz verschiedener Verkehrsströme nicht verschärft werden solle. Es müsse auch immer aufgezeigt werden, welche Einflüsse und Konsequenzen eine Maßnahme für die anderen Verkehrsteilnehmer habe.

StR Dr. Koch brachte ein, dass die Liste der Schwachpunkte, wo etwas gemacht werden solle, noch nicht abschließend sei. Es gebe durchaus noch andere Punkte, die nicht angesprochen worden seien, wie z. B. die Situation Sandbergstraße/Gröbenzeller Straße.

Der Vorsitzende führte aus, dass es Maßnahmen gebe, die relativ einfach umgesetzt werden könnten, und andererseits gebe es größere Maßnahmen. Manche Beschilderungen, einige Markierungen und evtl. auch neue Fahrbahnbeläge seien leichter umzusetzen. Die Frage der Fahrradschutzstreifen sei nicht ohne. Die Maßnahmen z. B. am Bahnhof, an der FFB 11 usw. seien erheblich größere Projekte. Die Querung Richtung Golfplatz müsse man sich auch genauer anschauen und auch den Konsens mit dem Kreis suchen.

StR Dr. Sengl schlug zur Zeitachse vor, dass man den Fraktionen evtl. bis Mitte/Ende November Zeit geben solle. Diese sollten dann zusätzliche Punkte nennen sowie mitteilen, was aus ihrer Sicht noch genauer ausgearbeitet werden sollte.

Der Vorsitzende griff dies auf. Als Ziel würde er eine Beratung in der nächsten Ausschusssitzung im Dezember anstreben. Herr Bergmann stellte klar, dass es sich um ein Radverkehrskonzept handle. Was sein Büro in diesem Zusammenhang liefern könne, seien grundsätzliche, prinzipielle Vorschläge. Hier gehe es nicht um eine technische Detailplanung.

StR Dr. Koch brachte ein, dass die rechtlichen Rahmenbedingungen wichtig seien.

StR Hofschuster erklärte, dass mit den Stellungnahmen der Fraktionen nicht gemeint sei, dass diese ausgearbeitet würden. Sondern man müsse in den Fraktionen beraten und daraus Punkte zusammentragen, die für die Ausarbeitung des Radverkehrskonzepts noch wichtig seien. Dann solle man im PUA wieder zusammenkommen.

Herr Bergmann bat die Fraktionen darum, insbesondere darzustellen, was auf jeden Fall noch bearbeitet werden solle und was sie als prioritär betrachten. Insgesamt seien alle Maßnahmen nur Vorschläge, die in den nächsten Jahren umgesetzt werden können, wobei man auch nicht alle Vorschläge umsetzen müsse.

Der Vorsitzende erklärte abschließend, dass, wenn die Stellungnahmen mit Vorlauf vor der nächsten Sitzung kommen würden, diese bereits gesichtet und eventuell schon eine kurze Einschätzung von der Planungsgesellschaft getroffen werden könne. Daher bat er um die Stellungnahmen bis zum 20.11.2017. Anschließend vertagte der Vorsitzende den Tagesordnungspunkt mit Zustimmung des Ausschusses auf die nächste Sitzung.

TOP 3 Änderung des Bebauungsplanes Nr. 30 für das Gewerbegebiet Nord hier: Beratung über die Planungsziele und Eckdaten hinsichtlich des Ausschlusses von Vergnügungsstätten und ggf. weiterer Nutzungen

Der Vorsitzende erläuterte kurz den Sachverhalt und verwies hierzu auf die Beschlussvorlage Nr. 2017/0540.

Zum Umfang des Ausschlusses von Vergnügungsstätten gab StR Hofschuster zu bedenken, ob man wirklich so weitgehend alle Vergnügungsstätten ausschließen wolle. Dass man Spielhallen, Wettbüros und Ähnliches ausschließen solle, sei eindeutig. Dagegen würde er Diskotheken durchaus zulassen, während Nachtlokale für ihn die Grenze seien.

Der Vorsitzende stellte fest, dass für ihn tatsächlich die Sicherung der Flächen für klassische Gewerbebetriebe das Ziel sei. Deshalb würde er die Vergnügungsstätten komplett ausschließen. Es gebe im Gebiet keine übrigen Flächen für andere Nutzungen.

StRin Eger sprach sich ebenfalls für einen Ausschluss aus.

Der Vorsitzende ließ daraufhin zunächst über den Umfang des Ausschlusses abstimmen:

Vergnügungsstätten werden insgesamt ausgeschlossen.

Abstimmungsergebnis: 6 : 4

Hinsichtlich des möglichen Zusammenschlusses der bisher eingeleiteten Änderungsverfahren erläuterte Frau Reichel, dass der Ausschluss von Vergnügungsstätten aufgrund der ähnlichen Sachlage gut mit dem Ausschluss von Bordellen und ähnlichen Betrieben verbunden werden könne. Hinsichtlich des Ausschlusses von Einzelhandelsbetrieben liege die Sachlage etwas anders, da hier der Schutzzweck auch den innerstädtischen Handel betreffe.

Der Vorsitzende fragte hierzu, ob aus dem Ausschuss der Wunsch bestehe, die Änderung bezüglich des Ausschlusses von Einzelhandelsbetrieben ebenfalls mit einzubeziehen. Dies war nicht der Fall.

Daraufhin fasste der Planungs- und Umweltausschuss folgenden Beschluss:

Beschluss

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Änderung des Bebauungsplanes zu erarbeiten.
2. Der Erste Bürgermeister wird beauftragt, die Aufstellung des Bebauungsplanes im beschleunigten Verfahren einschließlich der Hinweise nach § 13a Abs. 3 BauGB ortsüblich bekannt zu machen.

Abstimmungsergebnis: 10 : 0

TOP 4 Beratung über die Möglichkeiten einer Freiflächengestaltungssatzung

Der Vorsitzende berichtete, dass die Frage hinsichtlich einer Freiflächengestaltungssatzung vom Bauausschuss und vom Umweltbeirat eingebracht worden sei. Er verwies auf die Erläuterungen in der Beschlussvorlage Nr. 2017/0541. Frau Reichel erläuterte im Anschluss kurz die rechtlichen Grundlagen und die Möglichkeiten einer solchen Satzung. Die Möglichkeiten der Stadt seien im Rahmen einer Gestaltungssatzung begrenzt, da man u.a. keine Festsetzungen zur Lage von z. B. Stellplätzen oder anderen Anlagen treffen könne. Solche Festsetzungen seien Bebauungsplänen vorbehalten.

Der Vorsitzende wies darauf hin, dass mit einer entsprechenden Satzung zudem ein erheblicher Aufwand verbunden sei. Er bezweifelte, dass es für die einzelnen Bauvorhaben tatsächlich etwas bringe. Insbesondere die Freihaltung der Vorgartenflächen könne hiermit nicht geregelt werden.

StR Dr. Sengl stellte zunächst fest, dass eine solche Satzung in Puchheim bisher nicht nötig gewesen sei, da bei Bauvorhaben ausreichend Grünflächen zur Verfügung gestanden hätten. Aber die zunehmende Verdichtung auf den Baugrundstücken wirke sich auch auf die Freiflächen aus. Situationen, wie bei der Metzgerei in der Lochhauser Straße, würden in Zukunft öfter vorkommen. Auch wenn man mit einer Satzung die Lage von Stellplätzen nicht regeln könne, könne man damit doch etwas bewirken. Man könne damit die Versiegelung begrenzen und z. B. für Stellplätze wasserdurchlässige Beläge vorgeben. Auch eine Eingrünung mit Gehölzen könne festgelegt werden. Es sei zumutbar, wenn man bei Planungen entsprechende Regelungen berücksichtigen müsse. Er sehe eine Freiflächengestaltungssatzung als ein geeignetes Instrument für die Zukunft und plädiere daher für die Erarbeitung eines Entwurfes.

StR Hofschuster erklärte, dass es einen sehr großen Aufwand erfordere, eine nur halbwegs gute Freiflächensatzung zu erstellen und diese umzusetzen, aber nur ein relativ mäßiger Erfolg zu erwarten sei. Zudem könne man bei der Vorgartengestaltung unterschiedlicher Meinung sein. Es gebe z. B.

wunderbar gestaltete Vorgärten, die nicht grün seien. Dagegen würde er eher das Pflanzen von Thu-
 junhecken ausschließen. Er wolle daher eine Lanze dafür brechen, dass es verschiedene Arten gebe,
 einen Vorgarten zu gestalten und dies auch möglich sein solle. Das Projekt in der Lochhauser Straße
 sei als Negativbeispiel nicht geeignet, da es sich dort um einen Geschäftsbereich handle, bei dem
 klassische Vorgärten fehl am Platze wären. Derzeit sei man aus seiner Sicht in Puchheim noch sehr
 weit weg davon, dass man eine Freiflächengestaltungssatzung brauche. Man müsse die Situation
 aber im Auge behalten.

StRin Wiesner hob hervor, dass es ihr vor allem um die Begrenzung der Versiegelung gehe. Mit der
 Freiflächengestaltungssatzung könne man u.a. regeln, dass wasserdurchlässige Beläge verwendet
 werden müssen und damit Versickerungsflächen erhalten bleiben.

StR Dr. Koch führte aus, dass er das angesprochene Bauvorhaben in der Lochhauser Straße gar nicht
 so schlecht finde. Ein Gebäude ein paar Häuser weiter habe dagegen überhaupt keine Grünflächen.
 In Nebenstraßen seien in der letzten Zeit vielfach Vorgärten einfach platt gemacht und z. B. zu Stell-
 platzflächen umgewandelt worden. Vielleicht könne man in der Satzung zwischen dem hoch verdichte-
 ten Innenbereich mit Geschäften und dem Siedlungsbereich in den Nebenstraßen differenzieren. In
 den letzten Jahren sei man zögerlich bei der Bebauungsplanaufstellung gewesen. Er spreche sich
 daher für eine Satzung aus.

StR Hofschuster stellte zu den gezeigten Beispielen zur Freiflächensatzung klar, dass es dabei gerade
 nicht um die reine Versiegelung gehe. Er meine auch, dass bestimmte Dinge durch Bebauungspläne
 geregelt werden können bzw. müssen.

Der Vorsitzende wies nochmals darauf hin, dass ein Bebauungsplan umfangreichere Regelungsmög-
 lichkeiten habe und dieser auch Vorrang vor einer Satzung habe. Die Frage sei, ob man für die Gebie-
 te ohne Bebauungsplan tatsächlich eine Vorgabe benötige, wie die Gestaltung erfolgen solle oder wie
 die Versiegelung aussehen dürfe.

Zum Ende der Beratung stellte der Vorsitzende den Beschlussvorschlag zur Abstimmung:

Beschluss

Die Verwaltung wird beauftragt, den Entwurf einer Freiflächengestaltungssatzung auszuarbeiten.

Dafür: 7 Stimmen

Der Vorsitzende stellte fest, dass man damit an die Ausarbeitung einer Freiflächengestaltungssatzung
 herangehen werde. Dabei seien aber noch viele Fragen offen, wie z. B. ob man evtl. über eine Zonie-
 rung nachdenken solle. Frau Reichel schlug hierzu vor, dass man zunächst die Eckpunkte der Sat-
 zung zusammenstellen und diese dann nochmal zur Beratung in den Ausschuss bringen könne. Auf
 der Grundlage der getroffenen Einzelentscheidungen zu verschiedenen Festsetzungsmöglichkeiten
 könnte dann die Satzung ausgearbeitet werden.

StR Stricker brachte noch ein, dass der Vollzug von früheren Satzungen schon nicht funktioniere. We-
 der die Bauverwaltung noch das Landratsamt könnten den Dingen nachgehen. Jede weitere Satzung
 verbessere die Lage nicht.

**TOP 5 "Dynamisches Fahrgastinformationssystem" für die MVV-Regionalbuslinien
830, 832 und 855;
Antrag der ubp-Stadtratsfraktion**

StR Dr. Koch erläuterte den Antrag seiner Fraktion näher. Es gehe darum, die Informationen für die Fahrgäste zu verbessern. Die Anzeige der Abfahrtszeiten der Busse der Buslinien 830, 832 und 855 auf einer Tafel am Bahnhof wäre sinnvoll, weil diese an einem Standplatz losfahren. Eine weitere Info-tafel wäre beim AEZ günstig, weil dort sehr viele Leute zusteigen. Aufgrund der neuen Entwicklungen mit dem X80 nach Moosach wolle er seinen Antrag dahingehend ändern, dass Displays auf der Nord- und Südseite des Bahnhofs aufgestellt werden sollen.

Aufgrund der Information von StRin Dr. Matthes, dass die Beschlussvorlage nur in der Mail der Verwaltung und nicht in Mandatos zu sehen gewesen sei, verlas der Vorsitzende die Stellungnahme der Verwaltung. Beim MVV und dem Landkreis gebe es zum Fahrgastinformationssystem bereits Überlegungen, aber man sei erst am Anfang des Prozesses. Die Buslinien werden aber nicht in das System der MVG einbezogen werden können. Hier müsse ein eigenes System aufgesetzt werden. Die ÖPNV-Stelle sehe den Antrag der ubp als Chance, die Umsetzung anzugehen. Wegen der noch zu klärenden Fragen sei aber nicht mit einer schnellen Umsetzung zu rechnen. Es werde vorgeschlagen, den Beschlussvorschlag so zu modifizieren, dass die Verwaltung mit der ÖPNV-Stelle beim Landratsamt und dem MVV konkrete Gespräche über die Einrichtung eines dynamischen Fahrgastinformationssystems führt und die vorrangige Umsetzung an der Haltestelle Puchheim-Bahnhof anstrebt.

StR Dr. Koch teilte mit, dass diese Modifizierung Sinn mache. Er würde das Ganze aber pointierter darstellen wollen. Ggf. solle unter Beteiligung der Stadt Puchheim ein Pilotprojekt angeregt und hierfür auch finanzielle Mittel in Aussicht gestellt werden.

Der Vorsitzende hielt diese Ergänzung für sinnvoll. Er denke, dass die Abstimmung mit dem MVV 2018 stattfinden werde und somit, auch wenn Puchheim hier in eine finanzielle Vorleistung gehen sollte, im kommenden Jahr noch keine Haushaltsmittel erforderlich seien.

Daraufhin stellte der Vorsitzende den geänderten Beschlussvorschlag zur Abstimmung:

Beschluss

Der Planungs- und Umweltausschuss beschließt, dass die Verwaltung mit der ÖPNV-Stelle beim Landratsamt und dem MVV konkrete Gespräche über die Errichtung eines dynamischen Fahrgastinformationssystems führt und eine vorrangige Umsetzung an der Haltestelle Puchheim-Bahnhof als MVV-weites Pilotprojekt anstrebt.

Abstimmungsergebnis: 10 : 0

TOP 6 10-Minuten-Takt auf der Buslinie 830
Antrag der Fraktion Bündnis90/Die Grünen

StR Dr. Sengl stellte den Antrag seiner Fraktion vor. Die Anbindung des Busses 830 an die S-Bahn sei nicht gut gewesen und wurde jetzt auf einen 15-Minuten-Takt geändert. Nunmehr sei es aus ihrer Sicht ein logischer Schritt zu versuchen, einen 10-Minuten-Takt für diese Buslinie zu erhalten. Es wäre eine sehr verlässliche Sache, wenn alle 10 Minuten ein Bus kommen würde. Dabei seien noch gewisse Randaspekte zu prüfen. Man müsse Aufwand und Nutzen betrachten und auch gewisse Einschränkungen zu bestimmten Zeiten vornehmen. Hier werde man aber von der ÖPNV-Stelle gut beraten. Die Vor- und Nachteile müsse man dort eingehend diskutieren.

StR Dr. Koch teilte mit, dass er sich nicht für einen 10-Minuten-Takt aussprechen könne, schon gar nicht den ganzen Tag über. Dies hänge auch mit dem TOP Radverkehrskonzept zusammen. Wenn man sich vorstelle, dass alle 5 Minuten ein Bus die Lochhauser Straße entlang fahre, sei dies nicht gut. Es sei jetzt schon so, dass teilweise ein Buskonvoi mit drei Bussen vorbei komme. Insgesamt stehe er dem Ganzen skeptisch gegenüber. Aber die Verkehrsbeziehungen nach Gröbenzell seien da. Bei der Prüfung müsse man auch die Expressbusse mit einbeziehen, um zu sehen, ob dann noch ein 10-Minuten-Takt gerechtfertigt sei. Er neige eher dazu, einen Auftrag an die ÖPNV-Stelle zu geben, wie das Netz der Busse in Puchheim optimiert werden könne. Insgesamt müsse man hinsichtlich der Busse etwas machen, auch beim 855er, der über weite Strecken in Puchheim als Geisterbus fahre.

StR Keil plädierte für weniger Busse und mehr Verbindungen.

StR Stricker erklärte, dass es sicher wünschenswert wäre, wenn man eine Taktverdichtung erreichen könne. Er sei aber skeptisch, weil der Fahrplan schon sehr ausgereizt sei. Man könne aber Herrn Seifert bitten, dies nochmals zu prüfen.

StR Dr. Koch brachte noch ein, dass man auch die Interessen der Anwohner zu berücksichtigen habe, da es sich nicht um Elektrobusse, sondern um Dieselbusse handle.

Der Vorsitzende stellte fest, dass Elektrobusse für die Zukunft vielleicht schon ein Thema seien. Die Fahrt von drei Bussen hintereinander sei sicher zu bedenken.

StR Dr. Sengl führte noch aus, dass ein engerer Takt bedeute, dass man sich immer darauf verlassen könne, dass in absehbarer Zeit ein Bus komme, was auch den Umstieg auf den Bus erleichtere.

Nach kurzer Beratung fasste der Planungs- und Umweltausschuss folgenden Beschluss:

Beschluss

Die Stadt Puchheim strebt bei der Buslinie 830 möglichst ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 einen 10-Minuten-Takt an und nimmt diesbezüglich Gespräche mit Landratsamt und MVV auf.

Abstimmungsergebnis: 9 : 1

TOP 7 Bekanntgaben

Keine.

TOP 8 Verschiedenes

StR Hofschuster erläuterte, dass man heute über Shared Space am nördlichen Bahnhofplatz und Taktverdichtung gesprochen habe. Momentan sei der Platz dort schon sehr ausgelastet. Teilweise stünden drei Busse auf der Busspur. Wenn diese dicht aufgeschlossen hätten, würde es funktionieren, wenn nicht, stehe der dritte Bus in die Lochhauser Straße hinein. Mit den vielen Radfahrern, Fußgängern und Autos sei dies nicht optimal. Wenn bei einer Taktverdichtung noch mehr Busse fahren würden, müsse man auch dies im Auge behalten. Ein vierter Bus wäre in jedem Fall ein Problem. Dies müsse geprüft werden und falls dieses Problem auftrete, eine Lösung gesucht werden.

StR Dr. Koch bestätigte, dass tatsächlich zeitweise drei Busse am Bahnhofplatz stehen würden. Einer davon stünde zudem oft mit laufendem Motor, offenen Türen und lautem Radio dort. Dies solle man beim ÖPNV vorbringen.

StR Hofschuster bat darum, bei Gelegenheit über den Planungsstand beim Böhmerweiher zu berichten.

StR Hofschuster fragte weiter nach, ob beim runden Tisch zu den Saatkrähen je ein Vertreter pro Fraktion zugelassen sei. Der Vorsitzende teilte mit, dass dies Sinn mache. Der runde Tisch finde am 18.10.2017 um 15:30 Uhr statt.

Zum Email-Account für den Stadtrat teilte StR Hofschuster mit, dass die Anträge dort nur eingehen, aber nicht an die anderen Fraktionen weitergeleitet würden. Hier sollte zumindest eine Verteilung an die Fraktionssprecher, am besten aber eine Weiterleitung an alle Stadträte erfolgen.

Der Vorsitzende antwortete, dass hier eine Weiterleitungsfunktion an den Stadtrat eingerichtet werde.

StR Dr. Koch ergänzte hierzu, dass damit gleichzeitig auch das Problem der fehlenden Eingangsbestätigung gelöst werde.

Nachdem unter TOP Verschiedenes keine weitere Wortmeldung mehr erfolgte, schloss der Vorsitzende den öffentlichen Teil der Sitzung um 20:10 Uhr.

Vorsitzender:

Schriftführer/in:

Norbert Seidl
Erster Bürgermeister

Andrea Reichel