

Stadt Puchheim

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN

Abschlussbericht 2022





Das Projekt wird von der Regierung von Oberbayern
im Zuge der Städtebauförderung gefördert.

Auftraggeberin:



PUCHHEIM

Stadt Puchheim

Poststraße 2
82178 Puchheim

Vertreten durch:

Norbert Seidl, 1. Bürgermeister

Fachliche Betreuung:

Stella Wächter, Stadtplanung

Christoph Knauf, Stadtplanung und Mobilität

Marie Grenzdörfer, Bürgerbeteiligung

Beatrix Schmeiser, Referatsleitung

Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt

Andrea Reichel, Amtsleiterin

Stadtentwicklung und Umwelt

Auftragnehmerin:

DRAGOMIR
STADTPLANUNG



DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH

Nymphenburgerstraße 29
80335 München

Bearbeitung durch:

Franziska Trojosky

M.Sc. Planung und Partizipation

Constanze Bock

M.Sc. Umweltplanung und Ingenieurökologie

Martin Birgel

Dipl.-Ing. (FH) Architekt,

Stadtplaner ByAK, M.Sc., SRL



bogenberger beratung und planung gmbh

Klopfingerstraße 6
94474 Vilshofen

Dipl.-Ing. Ulrich Glöckl



Institut für Stadt- und Regionalmanagement

Ottostraße 19
80333 München

Prof. Dr. Joachim Vossen

Armin Hild

M.Sc. Raumplanung

Inhaltsverzeichnis

1 Einführung	9
1.1 Anlass und Zielsetzung.....	10
1.2 Rechtliche Ausgangslage und Rahmenbedingungen.....	11
2 Grundlagen	13
2.1 Stadt Puchheim.....	14
2.1.1 Lage im Raum	14
2.1.2 Landes- und Regionalplanung.....	15
2.1.3 Flächennutzungsplan	17
2.1.4 Bebauungspläne.....	18
2.1.5 Historische Stadtentwicklung	18
2.2 Sozioökonomische Daten, Bevölkerungsentwicklung und Wachstum.....	19
2.2.1 Entwicklung der Bevölkerung von 1950- 2020	19
2.2.2 Wanderungen Rückblick	20
2.2.3 Natürliche Bevölkerungsbewegung und Altersverteilung	20
2.3 Das Untersuchungsgebiet.....	22
2.3.1 Lage und Größe.....	22
2.3.2 Städtische Grundstücks- und Eigentumsverhältnisse.....	23
2.4 Bereits vorliegende Untersuchungen und Konzepte	24
2.4.1 Vorliegende Untersuchungen zum Verkehr.....	24
2.4.2 Gewässerentwicklungsplan.....	24
2.4.3 Klimaschutzkonzept	25
2.4.4 Planungen zur Umgestaltung der Stadtmitte von Puchheim	25
2.4.5 Sanierungsgebiet Planie.....	27
2.4.6 Umgestaltung des Alois-Harbeck-Platzes.....	28
2.4.7 Arbeitskreis LoSt	28
2.4.8 Aufnahme ins Städtebauförderprogramm.....	29
3 Planungsprozess und Beteiligungsverfahren	31
3.1 Methodik und Projektablauf.....	32
3.1.1 Integrierter Planungsansatz und Planungsablauf	32
3.1.2 Steuerkreis zur laufenden Abstimmung	33
3.2 Frühzeitige und kontinuierliche Einbindung der Öffentlichkeit.....	34
3.2.1 Crowd-Mapping und Flyeraktion.....	34
3.2.2 Kontinuierliche Information der Öffentlichkeit	36
3.2.3 Workshop mit Eigentümer:innen und Gewerbetreibenden der Lochhauser Straße	36
3.2.4 Zweite Bürgerbeteiligung zu Maßnahmen.....	37

4 Bestandsaufnahme	39
4.1 Bindungen.....	40
4.2 Ortsbild und öffentlicher Raum.....	41
4.3 Nutzungen und Nahversorgung.....	42
4.4 Gebäudehöhen und Nutzungsdichte.....	46
4.5 Grün- und Freiraum.....	48
4.6 Verkehr und Mobilität.....	49
4.6.1 Motorisierter Individualverkehr.....	49
4.6.2 Ruhender Verkehr.....	50
4.6.3 Fuß- und Radverkehr.....	52
4.6.4 ÖPNV.....	54
4.6.5 Bahnhofsvorplatz.....	55
4.6.6 Varianten der Radverkehrsführung in der Lochhauser Straße.....	57
4.6.7 Prüfung einer Einbahnstraßenregelung.....	58
4.7 Barrierefreiheit.....	60
4.8 Einzelhandel und Gewerbe.....	62
4.8.1 Methodisches Vorgehen der Untersuchung.....	62
4.8.2 Aktuelle Rahmenbedingungen für den Einzelhandel.....	63
4.8.3 Einzelhandelsrelevantes Standortprofil.....	66
5 Integrierte, querschnittsbezogene Analyse	77
5.1 Defizite und Konflikte.....	78
5.2 Qualitäten und Potenziale.....	84
6 Integriertes Handlungskonzept	91
6.1 Handlungsfeld: Städtebau.....	93
6.1.1 Ziele Städtebau.....	93
6.1.2 Maßnahmen Städtebau.....	94
6.2 Handlungsfeld: Öffentlicher Raum.....	96
6.2.1 Ziele Öffentlicher Raum.....	96
6.2.2 Maßnahmen Öffentlicher Raum.....	96
6.3 Handlungsfeld: Mobilität.....	100
6.3.1 Ziele Mobilität.....	100
6.3.2 Maßnahmen Mobilität.....	101

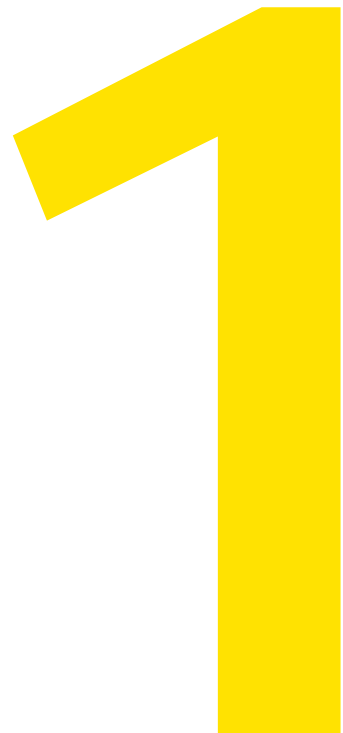
6.4	Handlungsfeld: Barrierefreiheit	106
6.4.1	Ziele Barrierefreiheit	106
6.4.2	Maßnahmen Barrierefreiheit	107
6.5	Handlungsfeld: Einzelhandel und Gewerbe	109
6.5.1	Ziele Einzelhandel und Gewerbe	109
6.5.2	Maßnahmen Einzelhandel und Gewerbe	110
7	Wie geht es jetzt weiter?	117
8	Vorschlag zum Umgriff Sanierungsgebiet und Verfahrensart	121
8.1	Notwendigkeit und Voraussetzungen	122
8.2	Umgriff des Sanierungsgebietes	122
8.3	Begründung des Sanierungsgebietes	123
8.4	Abwägung des öffentlichen Interesses, Durchführbarkeit und mögl. nachteilige Auswirkungen	123
8.4.1	Öffentliches Interesse	123
8.4.2	Durchführbarkeit	123
8.4.3	Nachteilige Auswirkungen	124
8.5	Sanierungsverfahren im vereinfachten Verfahren nach § 142 Abs. 4 BauGB	124
9	Abbildungs- und Literaturverzeichnis	131

Anlage zum Abschlussbericht:

Dokumentation Online-Bürgerbeteiligung 17.05 - 20.06.2021

Dokumentation der zweiten Bürgerbeteiligung am 05.04.2022

Einführung



1.1 Anlass und Zielsetzung

Die noch junge Stadt Puchheim (Stadterhebung im Jahr 2011) hat sich während der 70er Jahre von einer typischen Münchner Vorortsiedlung zu einem Siedlungsschwerpunkt an der Stadtgrenze entwickelt. Auslöser hierfür war das im gesamten Umland der Stadt München einsetzende Bevölkerungswachstum, welches durch den Ausbau des S-Bahn-Netzes zunehmend auch in den Vororten stattfand.

Die Stadt blickt auf eine bewegte Geschichte zurück. So wurde in einer der ersten Müll-Recycling-Anlagen weltweit einst der Münchner Müll verwertet, später bestand ein großes Flugfeld der Otto-Werke im Ortsteil Puchheim Bahnhof Nord, welches vom Münchner Club Academie der Aviatik für fliegerische Großveranstaltungen genutzt wurde. Auf diesem Gelände bestand nach dem 1. Weltkrieg ein Gefangenenlager für Kriegsgefangene. Nach der Auflösung des Lagers wurden Heimat-Vertriebene aus den Ost-Gebieten dort angesiedelt und prägten den Ort mit.

Die Bedeutung des Ortsteils „Puchheim-Bahnhof“ nahm durch den neu entstandenen S-Bahn-Halt, der Puchheim innerhalb von 20 Minuten mit dem Münchner Hauptbahnhof verbindet, stetig zu, so dass schließlich auch die Stadtverwaltung von „Puchheim Ort“ in die Nähe des Bahnhofs umzog. Auf dem Gebiet der ehemaligen Hausmüll-Fabrik südlich der Bahn entstand in den 70er-Jahren eine große Wohnsiedlung, die Planie. (Bürgerbroschüre: Stadt Puchheim im Überblick.)

Der Stadt Puchheim ist es in diesem Prozess gelungen, neben Wohngebieten auch Arbeitsplätze vor Ort zu schaffen und zu erhalten. Darüber hinaus bietet die gute Nahverkehrs- und Straßen-Anbindung nach wie vor eine gute Pendelmöglichkeit nach München, so dass für viele Menschen die Stadt Puchheim als Wohnstandort nach wie vor sehr attraktiv ist. Dies schlägt sich in einer Knappheit an Wohnraum nieder.

Das Untersuchungsgebiet der Vorbereitenden Untersuchungen liegt im Zentrum der Stadt und erstreckt sich vom S-Bahnhof aus nördlich in Richtung Gröbenzell entlang der Lochhauser Straße.

Bedingt durch das sprunghafte Bevölkerungswachstum ist in Puchheim kein organisches Wachstum aus einem historischen Ortskern im üblichen Sinne erfolgt. Daher mangelt es an historischer oder ortstypischer Bausubstanz im Allgemeinen, im Besonderen in der Lochhauser Straße. Dort ist kein einheitliches Erscheinungsbild zu erkennen, verschiedene Baustile und Gebäudehöhen mischen sich und sorgen für ein sehr heterogenes Stadtbild. Der Straßenraum der Lochhauser Straße ist entsprechend ihrer Entstehungszeit autogerecht ausgestaltet, auch wenn seit kurzem ein Tempolimit zwischen 20-40 km/h für eine Verkehrsberuhigung sorgt. Diese spiegelt sich jedoch noch nicht in der baulichen Gestaltung der Straße wider.

Die Lochhauser Straße erfüllt die Funktion eines Nahversorgungszentrums insbesondere für die nördlich der Bahn gelegenen Wohngebiete. Es bedarf jedoch einer Aufwertung in gestalterischer, aber auch funktionaler Sicht. Eine Erhöhung der Angebotsvielfalt und -qualität scheint dringend erforderlich, um bereits erkennbar einsetzenden Trading-Down-Effekten* entgegenzuwirken. Auch im Hinblick auf die Aufenthaltsqualität sowie die Gestaltung der Fassaden, Vorbereiche und Freiräume zeigt sich Handlungsbedarf. Der gesamte Straßenzug bedarf in seiner funktionalen und gestalterischen Ausprägung einer Aufwertung.

Dem S-Bahnhaltepunkt am südlichen Ende der Straße kommt hier als Ankunftsort in der Stadt Puchheim und damit als Visitenkarte der Stadt besondere Bedeutung zu. Nicht zuletzt, weil er mit den zahlreichen Busverbindungen, die vom Bahnhof starten, als Drehscheibe zwischen Puchheim, der Stadt München und weiteren Zielen im Umland fungiert. Die Anbindungen über die vielen Nebenstraßen an die Wohnquartiere östlich und westlich der Lochhauser Straße stellen gerade für den Fuß- und Radverkehr wichtige Zuwegungen dar und sollten diesbezüglich im Sinne einer Aufwertung mitbetrachtet werden.

1.2 Rechtliche Ausgangslage und Rahmenbedingungen

Die Stadt Puchheim hat sich daher um die Aufnahme in die Städtebauförderung beworben; die Bewerbung war erfolgreich und ein entsprechender Zuwendungsbescheid der Regierung von Oberbayern wurde der Stadt Puchheim am 13.10.2020 ausgestellt.

Entsprechend den Städtebauförderungsrichtlinien und der aktuell gültigen Verwaltungs-Vereinbarung 2021 (VV Städtebauförderung 2021) zwischen Bund und Ländern zur Städtebauförderung ist als Grundlage für die Förderung von Maßnahmen innerhalb eines Fördergebiets das formelle Verfahren einer Vorbereitenden Untersuchung (VU) nach §141 BauGB erforderlich. Die VU soll alle relevanten Beurteilungsgrundlagen zusammentragen, die erforderlich sind, um über die Notwendigkeit der Sanierung zu entscheiden. Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen sind die Stärken und Schwächen in einer querschnittsbezogenen Analyse aller relevanten Fachbereiche herauszuarbeiten und darauf aufbauend die Ziele der zukünftigen Entwicklung sowie die hierfür erforderlichen Maßnahmen inklusive einer Kosten- und Finanzierungsübersicht unter Einbindung und Beteiligung der Bürger:innen zu erarbeiten.

*Trading-Down-Effekt bedeutet, dass sich sowohl die Vielfalt und Qualität des Angebots, als auch die Zahl der Betriebe reduziert; häufig ersetzen Billiganbieter die vorher vorhandenen Fachgeschäfte und Warenhäuser“, vgl. Neiberger, Hahn (2020): Geographische Handelsforschung, S.189.

Grundlagen

2

2.1 Stadt Puchheim

2.1.1 Lage im Raum

Die Stadt Puchheim liegt am östlichen Rand des Landkreises Fürstenfeldbruck, direkt angrenzend an das Stadtgebiet der Landeshauptstadt München. Das Stadtgebiet mit seinen beiden Stadtteilen Puchheim-Ort und Puchheim-Bahnhof umfasst eine Fläche von insgesamt 12,23 km². Im Nord-Osten grenzt das Stadtgebiet direkt an die Nachbargemeinde Gröbenzell. Östlich der Stadt, auf München-Lochhausener Flur, befindet sich der Böhmerweiher. Ebenso nördlich liegt das bestehende Naherholungsgebiet Olchinger See und der Kleine Olchinger See (auch Gröbenzeller See) im Stadtgebiet Olching. Im Süden grenzt die Stadt an Germering sowie im Westen an die Gemeindegebiete von Alling und Eichenau.

Die bebauten Bereiche Puchheims nehmen große Teile des nördlich der Bahnlinie gelegenen Stadtgebietes ein. Das Zentrum des Nordteils der Stadt bildet die Geschäftsstraße Lochhauser Straße. Verbunden durch eine Fuß- und Radunterführung sind südlich der Bahn zentrale Einrichtungen aus den Bereichen Verwaltung, Soziales und Kultur situiert. So befinden sich hier u.a. das Rathaus, das Kultur- und Veranstaltungszentrum „PUC“, die katholische und die evangelische Kirchengemeinde, Kindergärten, der Friedhof und der Bürgerpark Kennedywiese. Benachbart ist das Wohngebiet „Planie“, welches in den 1970er Jahren für einen starken Zuwachs der damaligen Gemeinde sorgte und über die Kreisstraße FFB 11 mit Puchheim-Bahnhof Nord und Puchheim-Ort verbunden ist. Südwestlich schließen weitere Wohngebiete an. Davon durch den regionalen Grünzug in Form von landwirtschaftlichen Flächen getrennt liegt im Süden der historische und teilweise landwirtschaftlich geprägte Ortsteil Puchheim-Ort. Über die B2 ist dieser an das Fernstraßennetz angebunden.

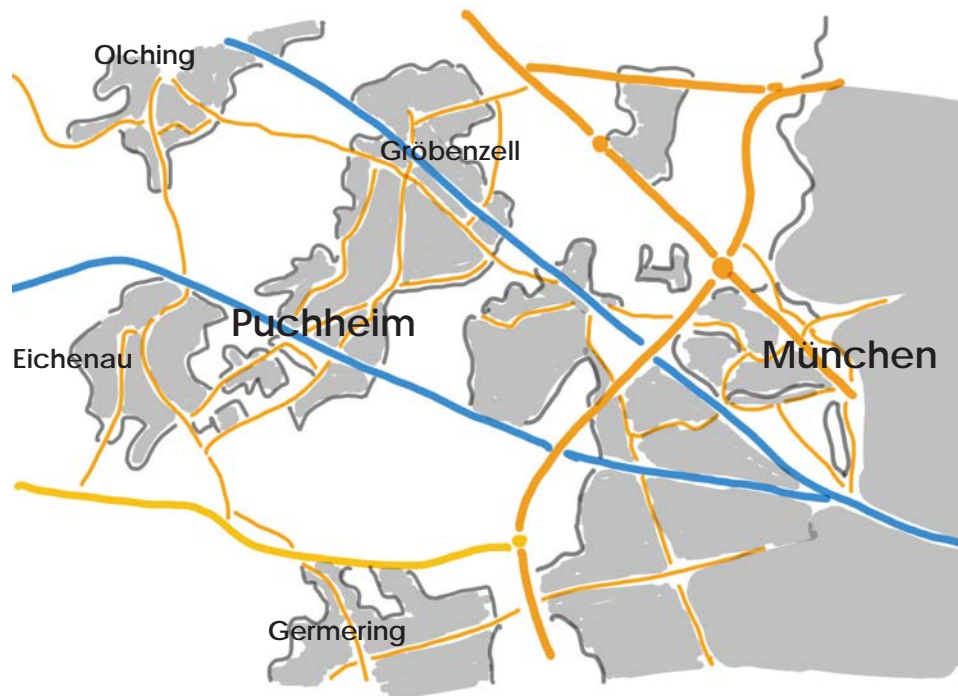


Abb. 1: Lage im Raum

2.1.2 Landes- und Regionalplanung

Die Stadt Puchheim liegt gemäß der Darstellung des Landesentwicklungsprogramms Bayern (Stand 2020) im Verdichtungsraum der Metropole München (Anhang 2 Strukturkarte).

Entwicklung und Ordnung der Verdichtungsräume

Die Verdichtungsräume sollen so entwickelt und geordnet werden, dass

- sie ihre Aufgaben für die Entwicklung des gesamten Landes erfüllen,
- sie bei der Wahrnehmung ihrer Wohn-, Gewerbe- und Erholungsfunktionen eine räumlich ausgewogene sowie sozial und ökologisch verträgliche Siedlungs- und Infrastruktur gewährleisten,
- Missverhältnissen bei der Entwicklung von Bevölkerungs- und Arbeitsplatzstrukturen entgegen gewirkt wird,
- sie über eine dauerhaft funktionsfähige Freiraumstruktur verfügen und
- ausreichend Gebiete für die land- und forstwirtschaftliche Nutzung erhalten bleiben. (Quelle: LEP, 2020.)

Integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung in Verdichtungsräumen

In den Verdichtungsräumen ist die weitere Siedlungsentwicklung an Standorten mit leistungsfähigem Anschluss an das öffentliche Verkehrsnetz, insbesondere an Standorten mit Zugang zum schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr, zu konzentrieren.

Gemäß den Zielen des Regionalplans (Planungsregion 14) vom 25.02.2019 (vgl. Abb. 2) stellt „Karte 1 Raumstruktur“ Puchheim als gemeinsames Grundzentrum mit Eichenau dar. Die nächsten Mittelzentren sind Germering, Dachau und Fürstenfeldbruck.

Puchheim ist im Regionalplan gem. „Karte 2 Siedlung und Versorgung“ als Wohnbaufläche sowie im Bereich der bestehenden Gewerbegebiete als gewerbliche Baufläche dargestellt. Die gesamte Stadtfläche ist bis auf den Ortsteil Puchheim-Ort als Hauptsiedlungsbereich gekennzeichnet. In Richtung Eichenau und Germering ist ein Trenngrün festgelegt und ein regionaler Grünzug umspannt die gesamte Siedlungsfläche. Entlang des Gröben- und Ascherbachs sind regionale und überörtliche Biotopverbundsysteme dargestellt. Darüber hinaus ist die bestehende S-Bahn-Strecke mit Haltepunkt festgelegt. (Quelle RPV München, 2019.)

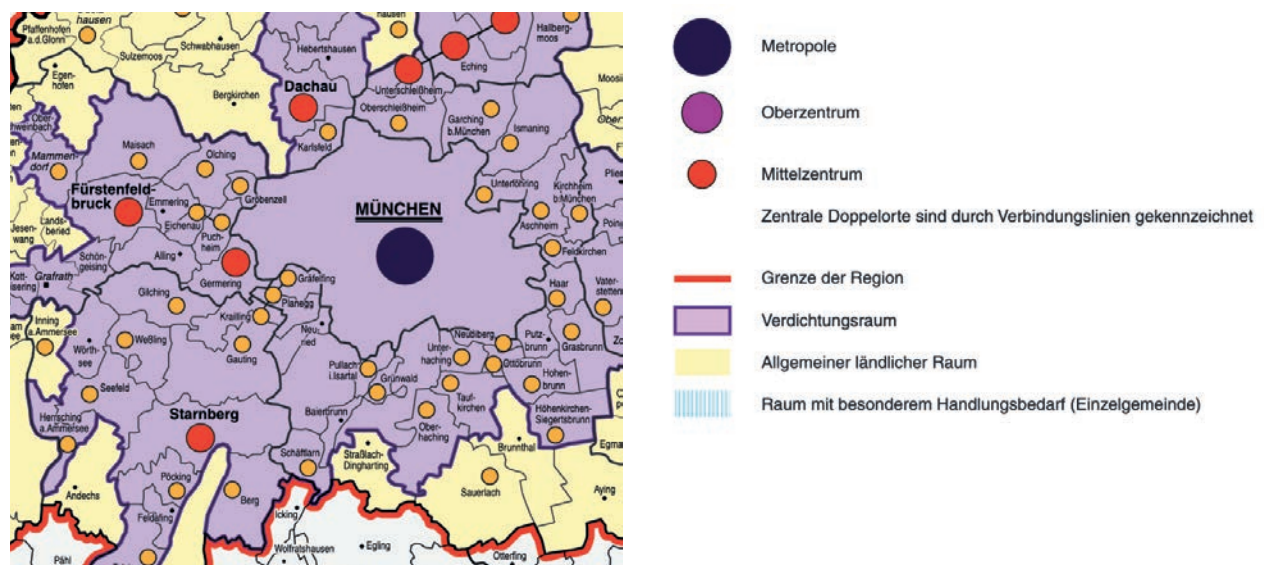


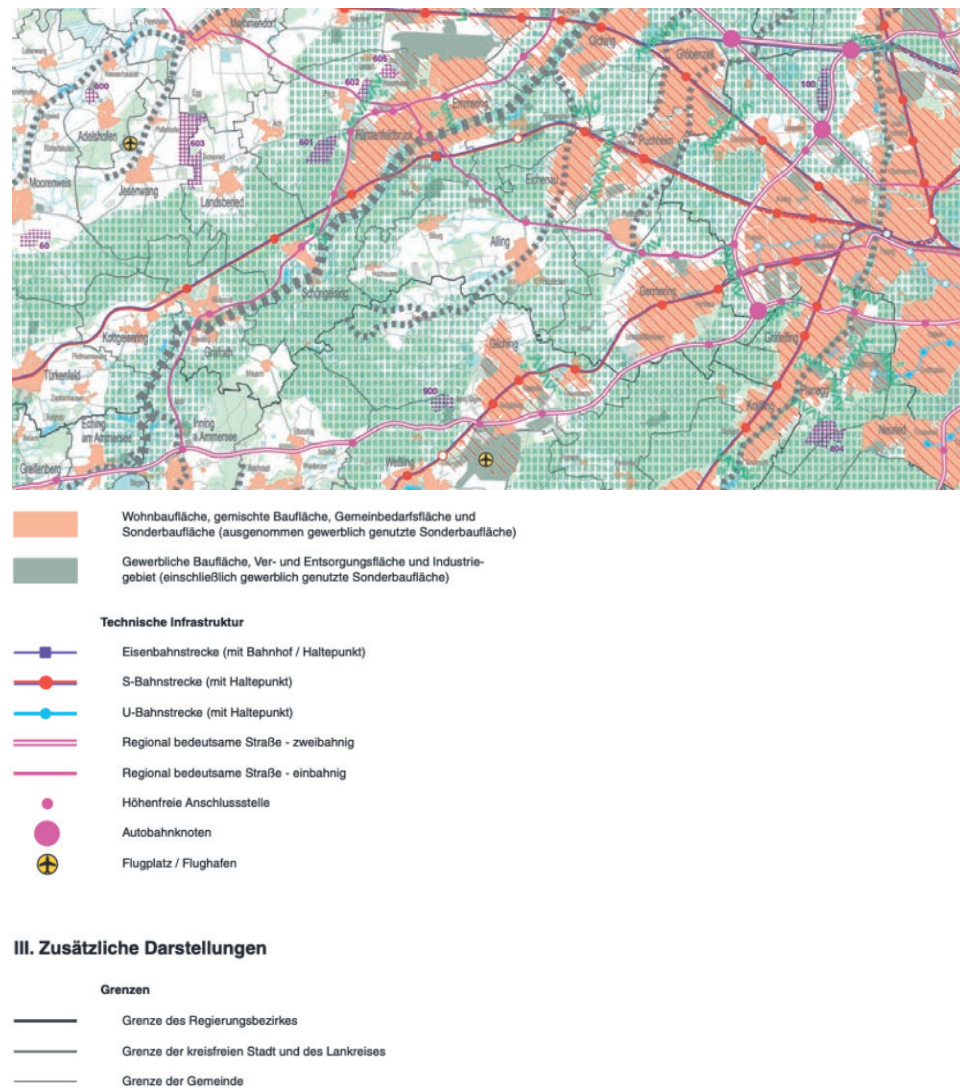
Abb. 2: Ausschnitt Karte Raumstruktur

Der Regionalplan trifft dazu u.a. folgende Aussagen:

- „Grundzentren sollen die Bevölkerung ihres Nahbereichs mit Gütern und Dienstleistungen des Grundbedarfs in zumutbarer Erreichbarkeit versorgen.“ (zu A II)
- „In den Hauptsiedlungsbereichen ist eine über die festgelegte organische Entwicklung hinausgehende Siedlungsentwicklung möglich. (...) Der Schwerpunkt sollte vor allem durch Innenentwicklung oder die Erschließung von Flächen in Anbindung an bestehende Siedlungseinheiten abgedeckt werden. (...)“ (zu B II)
- „Die Erholungsvorsorge, d.h. die Verfügbarkeit und Nutzbarkeit siedlungsnaher, landschaftlich geprägter Bereiche für die Kurzzeit- und Naherholung, ist gerade in einem siedlungsstrukturell dynamischen Raum mit erheblichem Siedlungs- und Erholungsdruck von besonderer Bedeutung. Die Ausweisung regionaler Grünzüge trägt dazu bei, siedlungsnaher Erholungsräume in der Region zu sichern bzw. zu verbinden.“ (zu B II)

(Quelle RPV München, 2019)

Abb. 3: Ausschnitt Karte Siedlungswesen



2.1.3 Flächennutzungsplan

Der derzeit noch gültige Flächennutzungsplan (FNP) aus dem Jahr 1998 stellt für weite Teile des Siedlungsgebiets Wohnbaufläche (W) oder allgemeines Wohngebiet (WA) dar. Entlang der Lochhauser Straße zeigt der FNP rund um den Bereich Birkengarten am Bahnhof ein Mischgebiet. Das AEZ ist als Sondergebiet Einzelhandel dargestellt. Die übrigen Bereiche entlang der Lochhauser Straße sind als allgemeines Wohngebiet dargestellt. Aufgrund seines Alters sollen die Ziele der Siedlungsentwicklung in den kommenden Jahren überprüft und der Flächennutzungsplan neu aufgestellt werden.



Abb. 4: Ausschnitt FNP

2.1.4 Bebauungspläne

Das Stadtgebiet ist überwiegend mit Bebauungsplänen belegt. Im Bereich rund um die Lochhauser Straße finden sich aber vergleichsweise viele Bereiche, die nicht über einen Bebauungsplan geregelt sind. Diese Bereiche sind in Kapitel 4.1 unter „Bindungen“ näher dargestellt.

2.1.5 Historische Stadtentwicklung

Zum ersten Mal erwähnt wurde die Stadt Puchheim, damals noch „Puoheim“ – Haus im Buchenwald – genannt, um 948/57 in den Freisinger Traditionen. Die ältesten Siedlungsspuren aus dem Gebiet am Parsberg reichen bis in die Bronzezeit vor 3.000 bis 4.000 Jahren zurück. Frühe Luftbildauswertungen sowie Funde von Silber- und Bronzemünzen zeugen von der Anwesenheit der Kelten sowie von römischem Handel und Wandel auf Puchheimer Flur. Entlang der heutigen Bundesstraße 2 verlief z.B. ein alter Ost-West-Handelsweg, an dem die damalige Siedlergemeinschaft von Puchheim bestand. Im 11. Jahrhundert lebten die ersten namentlich überlieferten Puchheimer Grundbesitzer:innen. Zur Gemeindebildung im heutigen Puchheim-Ort kam es dann aber erst im Jahr 1818, welche damals noch zum Landgericht Starnberg gehörte. Ab 1839 siedelten sich die ersten Torfstecher im Moor nordöstlich des Dorfes an und bildeten damit eine Kolonie. Als am 1. Mai 1896 der Bahnhaltepunkt für die Münchner Vorortzüge in Richtung Geltendorf eröffnet wurde, entstand der heutige Ortsteil Puchheim-Bahnhof. Der Ortsteil entwickelte sich vor allem durch rasches Wachstum und durch die Ansiedlung von Industrie zu einer Stadtrandsiedlung von München. Zwei Jahre später, 1898, ging auf ca. 85 ha Puchheimer Grund die Hausmüll-Fabrik, eine Fabrikanlage zur Verwertung des Münchner Hausmülls, in Betrieb. Sie zählte neben den Abfallverwertungsfabriken in Budapest und Chicago zu den ältesten Anlagen zur Mülltrennung in der Geschichte und verwertete bis 1949 täglich bis zu 100 Waggons Hausmüll aus München. In den 1970er- und 1980er- Jahren stiegen die Bevölkerungszahlen der Gemeinde Puchheim aufgrund des damaligen Baubooms sprunghaft an. 6.400 Einwohner:innen waren es noch 1970, zehn Jahre später bereits 17.600. Erst nach dem Abflauen des Baubooms in den 80er-Jahren stellte sich wieder ein organisches Wachstum ein. 2020 zählt Puchheim ca. 21.200 Einwohner:innen (Statistik kommunal 2021, Bayerisches Landesamt für Statistik, Februar 2022, S.6). Mit einem gebühlich gefeierten Festakt wurde Puchheim am 17. Mai 2011 zur Stadt erhoben.

2.2 Sozioökonomische Daten, Bevölkerungsentwicklung und Wachstum

Wichtige Rahmenbedingungen für die zukünftige Entwicklung Puchheims sind das zu erwartende Bevölkerungswachstum, die Demografie sowie die Entwicklung von Wohnbauflächen. Grundlage bilden hier die vorliegende „Statistik kommunal 2021“ des Bayerischen Landesamt für Statistik und der Demografie-Bericht der Bertelsmann Stiftung.

2.2.1 Entwicklung der Bevölkerung von 1950- 2020

Die Gemeinde Puchheim hat sich von einer kleinen Siedlung mit ungefähr 2.500 Einwohner:innen im Jahr 1950 zu einer Stadt mit etwa 18.000 Einwohner:innen im Jahr 1987 entwickelt. 2011, bei Puchheims Stadterhebung, lebten bereits knappe 20.000 Menschen in Puchheim. Bis zum Jahr 2018 ist die Bevölkerungszahl weiter leicht gestiegen, während es in den vergangenen Jahren zu leichten Rückgängen gekommen ist. 2020 lebten ca. 21.200 Einwohner:innen in Puchheim (Statistik kommunal 2021, Bayerisches Landesamt für Statistik, Februar 2022, S.6).

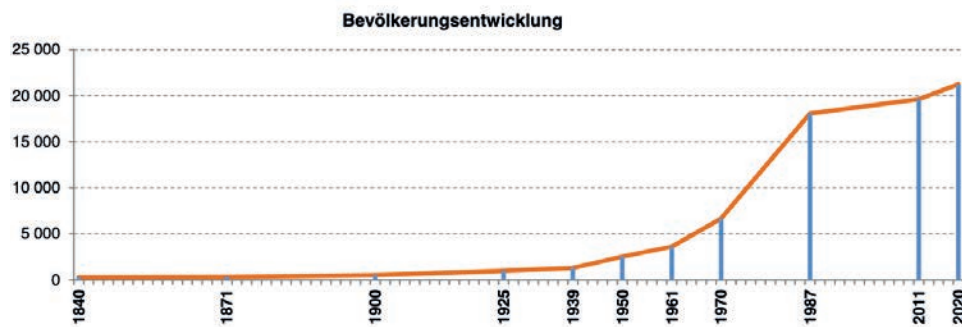


Abb. 5: Bevölkerungsentwicklung Puchheim - Statistik Kommunal 2021 S.6

Auch im **Untersuchungsgebiet** Lochhauser Straße ist die Einwohnerzahl in den letzten 15 Jahren stetig angestiegen. Lebten im Jahr 2006 noch 681 Einwohner im Gebiet, waren es 2021 bereits 847. Hier zeigt sich, dass der zentral gelegene Bereich als Wohnstandort nachgefragt wird, ergo Bedarf an Wohnraum besteht.

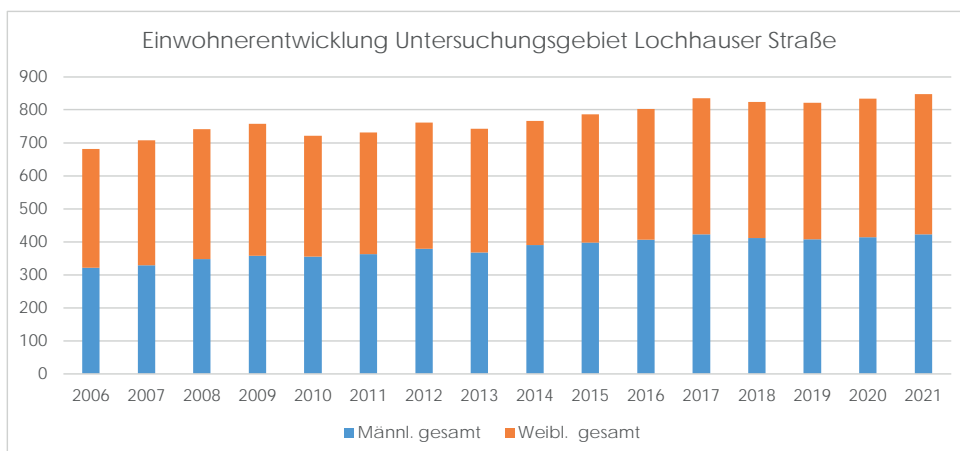


Abb. 6: Einwohnerentwicklung Untersuchungsgebiet

2.2.2 Wanderungen Rückblick

Werden die Zahlen der Nettowanderungen im Stadtgebiet von 2000 bis 2018 betrachtet, so sind überwiegend Wanderungsgewinne für die Stadt Puchheim erkennbar. In den Jahren 2019 und 2020 ziehen erstmals seit 1995 wieder mehr Menschen aus Puchheim fort, als zuziehen (Statistik kommunal 2021, Bayerisches Landesamt für Statistik, Februar 2022, S.7).

Das gilt auch für das Untersuchungsgebiet, auch hier zeichnen sich in den letzten 15 Jahren Wanderungsgewinne und daraus unter anderem auch eine Zunahme der Bevölkerung ab.

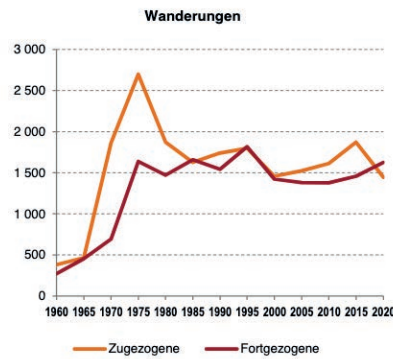


Abb. 7: Wanderungen Stadt Puchheim

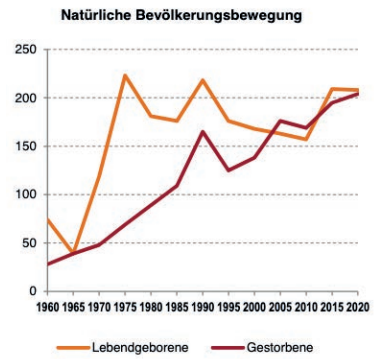


Abb. 8: natürliche Bevölkerungsentwicklung Stadt Puchheim

2.2.3 Natürliche Bevölkerungsbewegung und Altersverteilung

Die Geburtenzahlen der Stadt Puchheim liegen seit 2017 bei über 200 Geburten/Jahr. Höchstwert der letzten 30 Jahre war im Jahr 2018 mit 220 Geburten und Tiefstwert im Jahr 2010 mit 157 Geburten. Damit hat die Stadt Puchheim, entgegen des landesweiten Trends, in den meisten Jahren ein positives natürliches Saldo, da weniger Menschen in Puchheim sterben, als geboren werden. Ausnahmen bilden lediglich einige Jahre Anfang der 2000er (siehe Abb. 8). (Statistik kommunal, Bayern Bayerisches Landesamt für Statistik, Abruf 24.08.2022)

In Puchheim sind Ende 2021 18,9% der Einwohner:innen unter 18 Jahre alt. Damit ist dieser Prozentsatz etwas höher als der Vergleichswert des Landkreises Fürstenfeldbruck, der Ende 2019 bei 17,6% liegt.

Immerhin 23,7% der Puchheimer:innen sind 65 Jahre oder älter. Der Prozentsatz der 65-Jährigen und Älteren ist damit in Puchheim etwas höher als der des Landkreises Fürstenfeldbrucks mit 21,5%.

(Quelle: Kommunale Statistik-Daten der Stadt Puchheim)

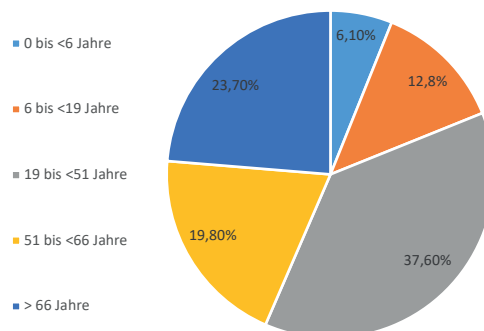


Abb. 9: Altersgruppen im Jahr 2020 für Puchheim (Gesamtstadt) in % - Städtische Daten

Im Untersuchungsgebiet zeigt sich die Altersstruktur mit der Gesamtstadt vergleichbar, wobei der Anteil der über- 65-Jährigen im Jahr 2021 mit 17,6 % um ca. 5 % niedriger ist als in der Gesamtstadt.

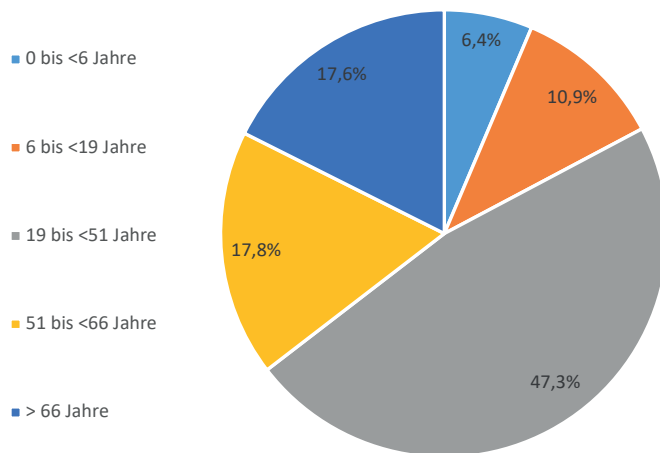


Abb. 10: Altersgruppen im Jahr 2020 für Puchheim (Untersuchungsgebiet) in % - Städtische Daten

Eine Abweichung kann auch im Alter der 19-65 Jährigen, also der aktiv berufstätigen Gruppe festgestellt werden. Diese ist mit ca. 65 % deutlich stärker ausgeprägt als in der Gesamtstadt, hier sind es 57 %. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Gruppe der Ü65-Jährigen geringer, die Gruppe der 19-65-Jährigen dafür stärker als in der Gesamtstadt vertreten ist (vgl. Abb. 11). In den vergangenen 15 Jahren hat sich die Zusammensetzung im Gebiet der Lochhauser Straße nur unwesentlich verändert.

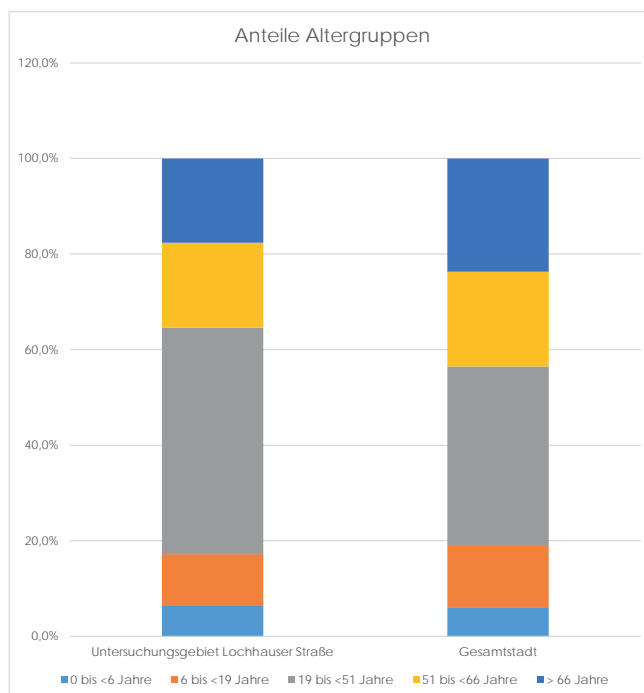


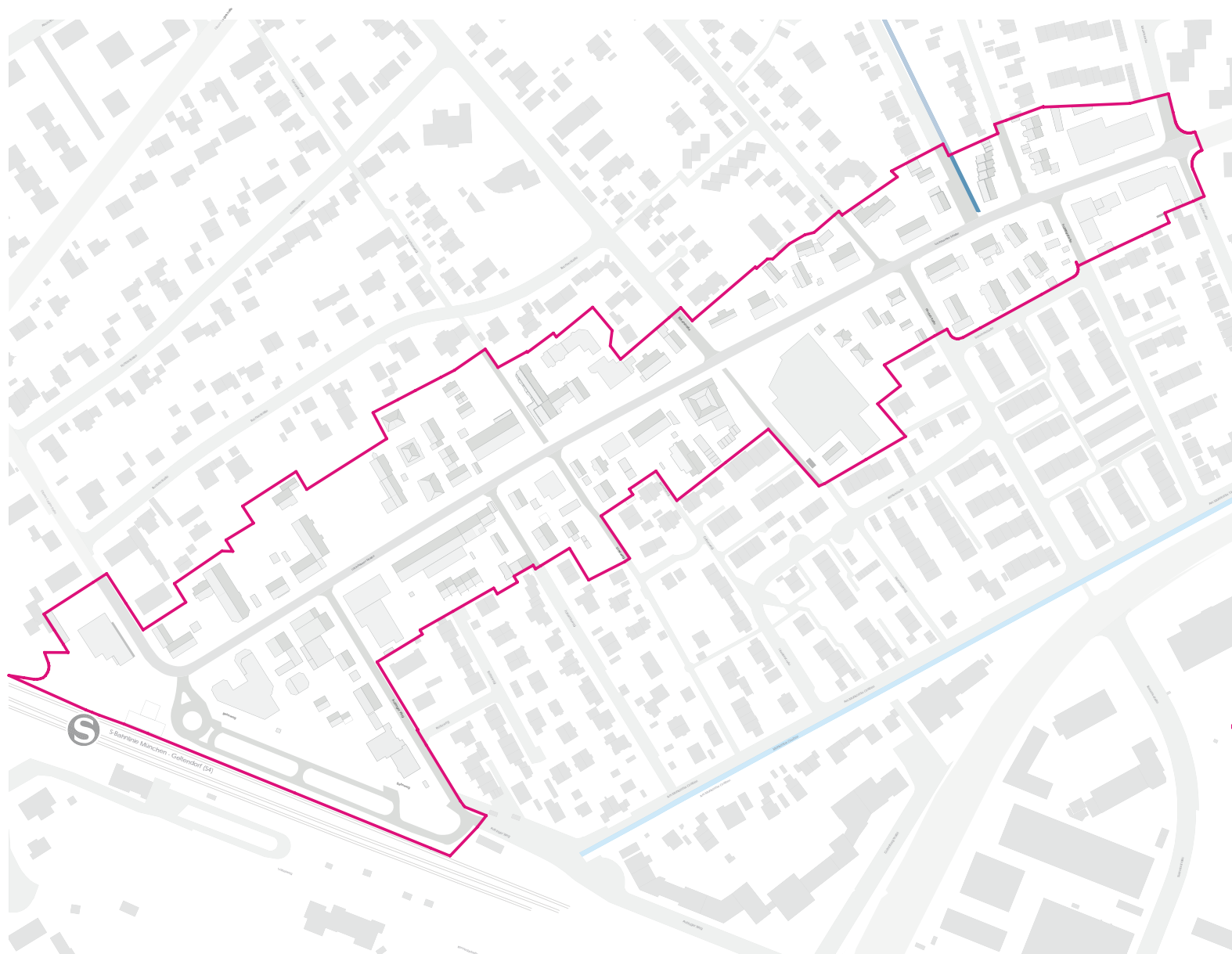
Abb. 11: Anteile Altersgruppen Vergleich Gesamtstadt/Untersuchungsgebiet

2.3 Das Untersuchungsgebiet

2.3.1 Lage und Größe

Das Untersuchungsgebiet hat eine Fläche von ca. 11 ha und umfasst im Wesentlichen die Lochhauser Straße mit ihren daran angrenzenden Grundstücken zwischen dem Bahnhof Puchheim im Südwesten und der Bäumelstraße im Nordosten. Im Südwesten wird das Untersuchungsgebiet durch die Gleise der Bahn (S4 München-Geltendorf) begrenzt. Die Fläche der Park-and-Ride-Anlage befindet sich noch im Untersuchungsgebiet. Im Nordosten endet das Untersuchungsgebiet am Kreuzungsbereich Lochhauser Straße/Bäumelstraße. Nach Norden und Süden sind auch die von der Lochhauser Straße aus erschlossenen Grundstücke in den rückwärtigen Bereichen mit enthalten. Außerdem wurden zur Arrondierung des Untersuchungsgebietes noch einzelne Grundstücke in den Seitenstraßen sowie die Südseite des Aubinger Wegs eingeschlossen, sodass sich jeweils die erste Reihe der angrenzenden Grundstücke an die Lochhauser Straße im Umgriff befindet.

Abb. 12: Untersuchungsgebiet



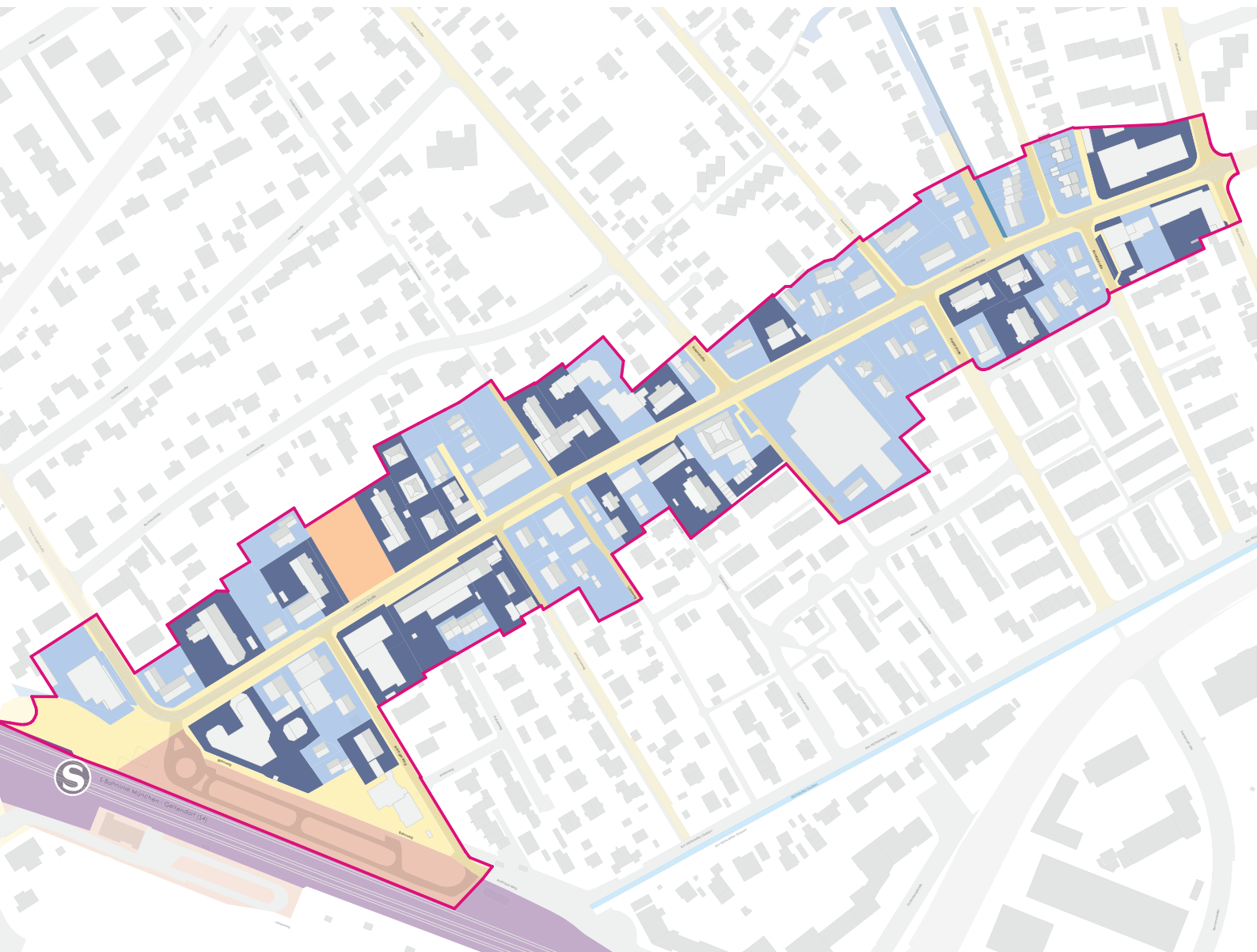
2.3.2 Städtische Grundstücks- und Eigentumsverhältnisse

Im Untersuchungsgebiet ist vor allem die Lochhauser Straße als solche im Besitz der Stadt Puchheim. Daneben befinden sich Teilflächen des Bahnhofsvorplatzes, inkl. der Unterführung, und die Fläche des „Bürgergarten“ sowie die nördlich an die P+R Anlage anschließenden Flächen in städtischer Hand. Das Grundstück auf Höhe der Lochhauser Straße 15 befindet sich im Eigentum der WEP (Städtische Wohnraumentwicklungsgesellschaft Puchheim mbH). Die WEP ist eine 100%ige Tochtergesellschaft der Stadt Puchheim.

Die restlichen Flächen des Untersuchungsgebiets befinden sich nicht in städtischem Eigentum. Die S-Bahnstation und die P+R Anlage befinden sich im Eigentum der DB-Netz bzw. DB Station und Service. Zu diesen Flächen gehören auch die Unterführung, die Bushaltestelle am Bahnhof mit Wendeschleife sowie ein großer Teil des Bahnhofsvorplatzes. Die Weiteren an die Lochhauser Straße anschließenden Grundstücke befinden sich in Privateigentum, weswegen es wichtig ist, die Eigentümer:innen frühzeitig über Planungen zu informieren und in den Planungsprozess einzubinden.



Abb. 13: Eigentumsverhältnisse



2.4 Bereits vorliegende Untersuchungen und Konzepte

2.4.1 Vorliegende Untersuchungen zum Verkehr

Zum Thema Verkehr und Mobilität liegen zahlreiche Untersuchungen und Gutachten vor, die eine gute und ausreichend aktuelle Grundlage für die vorliegende VU bieten. Nur zur Anzahl der privaten/öffentlichen Stellplätze und bezüglich der Anzahl und Art der Abstellanlagen für Radfahrer:innen wurden eigene Erhebungen durchgeführt. Folgende Dokumente wurden gesichtet:

- Stadt Puchheim, Verkehrsuntersuchung 2015, Stadt Land Verkehr, Erläuterungsbericht, 15. November 2017 samt Anlagen
- Stadt Puchheim, Radverkehrskonzept, Stadt Land Verkehr, Abschlussbericht 16. Oktober 2018, mit Anlagen und Plänen
- Landkreis Fürstenfeldbruck, Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Landkreis Fürstenfeldbruck, Büro ISUP, 14. Mai 2019 samt Anlagenband
- Diverse Plangrundlagen zum 3 bzw. 4-gleisigen Ausbau des Bahnhofes inkl. Herstellung der Barrierefreiheit
- Radkonzept Landkreis FFB, Ausbau und Entwicklungsmaßnahmen, Topplan, 29. Oktober 2020, über: Radwegkonzept | Landratsamt Fürstenfeldbruck (lra-ffb.de)
- Dr. Harbeck & Stieber, Neugestaltung Alois-Harbeck-Platz in Puchheim, Verkehrsuntersuchung – Schlussbericht, Vössing Ingenieure, 20. August 2020 Stadt Puchheim; Verkehrsuntersuchung im Rahmen der fachlichen Vertiefung des B-Plans Nr. 50 „Roggenstein“, Dorsch Consult GmbH, August 2010

2.4.2 Gewässerentwicklungsplan

Der Stadt Puchheim liegt seit dem Jahr 2003 ein Gewässerentwicklungsplan vor. In diesem werden Ziele und Maßnahmen für die weitere Entwicklung der Gewässer in Bezug auf die Artenzusammensetzung sowie die Ufersicherung und den ökologischen Ausbau aufgeführt. Im Untersuchungsgebiet der VU liegt der kleine Ascherbach.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme für den im Gebiet befindlichen Abschnitt des kleinen Ascherbachs wurde festgehalten: dichter Gehölzsaum, z.T. jedoch standortfremd, starker Uferverbau in den Privatgärten in unterschiedlichen Bauweisen.

Folgende Defizite wurden für den im Untersuchungsgebiet liegenden Abschnitt an der Freilandstraße festgestellt:

- Stark eingeschränkte Vielfalt und Dynamik durch Begradigung;
- Beeinträchtigung der Uferzonen durch Verbauungen;
- Aue durch Bebauung beseitigt, teils schöner Gehölzsaum, teils durch standortfremde Gehölze mit geringem ökologischem Wert;
- Eingewertet wurde der Abschnitt in Strukturklasse 6 (von 7, schlechteste Klasse) „sehr stark veränderte Dynamik“;

Die vorgeschlagene Maßnahme aus dem Gewässerentwicklungsplan für diesen Abschnitt empfiehlt eine naturnahe Ufersicherung mit Röhricht und/oder standortgerechten Gehölzen.

2.4.3 Klimaschutzkonzept

Für den Landkreis Fürstfeldbruck sowie seine Städte und Gemeinden liegt ein integriertes Klimaschutzkonzept aus dem Jahr 2012 (Team für Technik GmbH in Kooperation mit PGA GmbH) vor. Der Landkreis Fürstfeldbruck hat sich das Ziel einer vollständigen Versorgung durch erneuerbare Energien bis zum Jahr 2030 gesetzt. Mittel hierzu sind die schrittweise Reduzierung des Energieverbrauchs, der Einsatz erneuerbarer Energien und die nachhaltige Nutzung regionaler Ressourcen. Des Weiteren ist es das Ziel, bis zum Jahr 2030 den Klimawandel zu verlangsamen, die regionale Wertschöpfung zu stärken und eine unabhängige Energieversorgung im Landkreis zu erreichen. Für die Stadt Puchheim liegt eine Energie- und CO₂-Bilanz aus dem Jahr 2010 vor, welche 2017 fortgeschrieben wurde. Hier wurden die Ergebnisse von 2010 und 2015 verglichen. Inhalt waren vor allem die energiebedingten CO₂-Emissionen und der Energieendverbrauch. Aus diesen Ergebnissen wurde ein Maßnahmenkatalog für die Stadt Puchheim erstellt, welcher insbesondere die Themen Öffentlichkeitsarbeit und Management, Energieerzeugung (z.B. Nutzung des Sonnenenergiepotenzials, ...), Kommunales Energiemanagement/ Kommunaler Fuhrpark (z.B. Optimieren der Straßenverkehrsbeleuchtung, ...) und Kommunale Planungen aufgreift. Konkrete Maßnahmen für die Vorbereitende Untersuchung zur Lochhauser Straße ergeben sich aus dem Klimaschutzkonzept sowie den Erkenntnissen zur Energie- und CO₂-Bilanz nicht. Im Rahmen der Maßnahmenentwicklung zur VU sind aber dennoch verschiedene Aspekte dieses Themenfeldes eingeflossen, die vielfach indirekt einen sehr wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten, wie z.B. Nachverdichtung, Begrünung von Straßenzügen, Förderung des Fuß- und Radverkehrs durch veränderte Rahmenbedingungen und viele mehr.

2.4.4 Planungen zur Umgestaltung der Stadtmitte von Puchheim

Um Ideen für die Umgestaltung und Neuordnung der Ortsmitte in Puchheim zu sammeln, wurde 2004 ein Ideenwettbewerb für die Lochhauser Straße und Allinger Straße durchgeführt. 2005 konnte der Siegerentwurf des Architekten Dr. Daniel Meister und seines Teams vorgestellt werden. Der vorgestellte Plan war nicht bindend, sondern bildete die Grundlage für weitere Planungen. Der Wettbewerbsplan bezieht sich auf den Bereich von der Allinger Straße über den Grünen Markt, den Bahnhof bis weit in die Lochhauser Straße. Dabei sollte das Prinzip einer „Perlenkette“ verfolgt werden, die sich verbindend vom Süden in den Norden Puchheim-Bahnhofs erstreckt. Die Umsetzung scheiterte jedoch fast vollständig, insbesondere am fehlenden Grundbesitz der Stadt an den relevanten Flächen, sodass heute letztlich nur die Schrägparkplätze zwischen Alois-Harbeck-Platz und Kirche ein sichtbares Ergebnis der Planung sind. (Stadt Puchheim, 2005, Ortszentrumsentwicklung, meister architekten.)

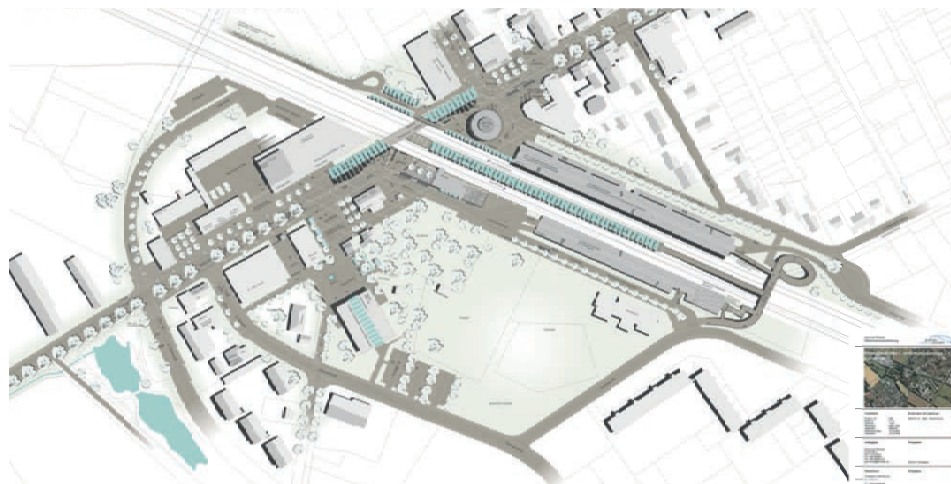


Abb. 15: Städtebauliches Entwicklungskonzept Meister Architekten



Abb. 14: Zeitstrahl

Im Zusammenhang mit dem Meister-Plan entspann sich jedoch eine Diskussion um die Entwicklung von zentralen Funktionen rund um den Grünen Markt mit dem Ergebnis, dass 2014 ein städtebaulicher Ideen- und Realisierungswettbewerb ausgelobt wurde. Hierbei soll der Grüne Markt in Puchheim-Bahnhof Süd als zentraler Platz neugestaltet werden; die Lochhauser Straße war nicht mehr Teil des Wettbewerbs. Den Wettbewerb gewann das Büro Behnisch Architekten. Hinter der Alten Schule sind drei neue Gebäude geplant, die Stadtbibliothek, Musikschule und Volkshochschule beherbergen sollen. (Stadt Puchheim, 2016, Stadtzentrum Puchheim Masterplan, Behnisch Architekten.)



Abb. 16: Stadtzentrentwicklung Behnisch

Ziel des Behnisch-Entwurfs war es, die Struktur der Stadträume zu verbessern, unterschiedliche Räume neu zu definieren, Verbindungen zu betonen sowie eine urbane Atmosphäre zu erzeugen.

Aufbauend auf den durchgeführten städtebaulichen Wettbewerb erfolgte im Jahr 2019 ein Architekturwettbewerb für die Neubauten von Volkshochschule, Musikschule und Bücherei im Bereich zwischen Grünem Markt und Adenauerstraße sowie für die Freiflächen süd-östlich der Alten Schule. Der erste Preis ging hier an die Architekten Auer und Weber in Zusammenarbeit mit Grabner Huber Lipp Landschaftsarchitekten.



Abb. 17: AuerWeber_NeueStadtmittePuchheim_Stadtmodel

2.4.5 Sanierungsgebiet Planie

Das Sanierungsgebiet Planie befindet sich im Stadtteil Puchheim-Bahnhof mit ca. 3.000 Einwohner:innen und ist überwiegend durch mehrgeschossigen, bis zu 17 Stockwerke hohen Wohnungsbau gekennzeichnet. In diesem Gebiet befinden sich außerdem wichtige öffentliche Einrichtungen, wie das Rathaus und die katholische Kirche St. Josef. Es umfasst eine Fläche von ca. 22 ha. Die Häuser wurden vorwiegend in den 1970er Jahren auf Deponieflächen der ehemaligen Münchner Hausmüllverwertungsanlage errichtet. Das Sanierungsgebiet liegt südlich der Bahnlinie und damit südlich des S-Bahnhofs Puchheim. Es wird im Osten durch die Kreisstraße FFB 11 und im Westen durch das anschließende Gewerbegebiet abgegrenzt.

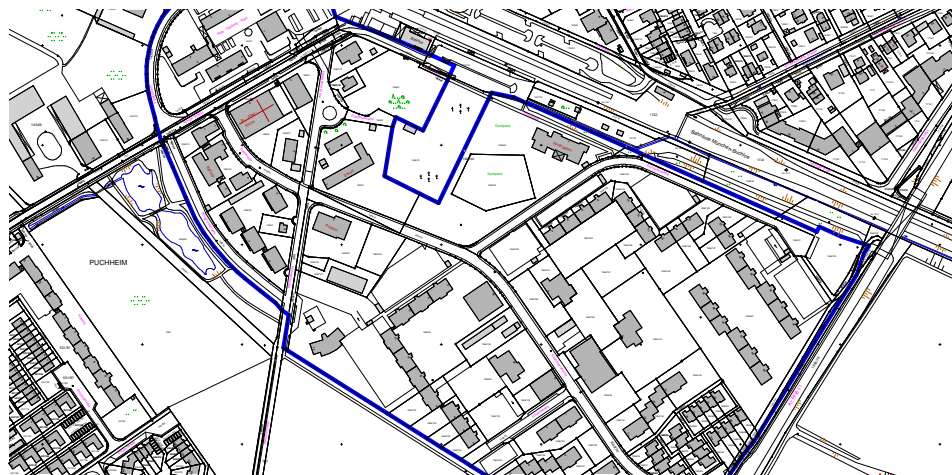


Abb. 18: Umgriff Sanierungsgebiet Planie

Die Planie ist ein zentrumsnahes Wohnquartier mit vielen Grünflächen, welches aufgrund der Bauzeit in den 1970er Jahren nicht mehr in allen Punkten zeitgemäß ausgestattet ist. Einige Beispiele für den Sanierungsbedarf sind überdimensionierte Verkehrsflächen, ein schwach ausgeprägtes Zentrum sowie energetisch und gestalterisch überholte Bausubstanzen. Aus diesem Grund hat die Stadt Puchheim für die Planie ein Sanierungsgebiet beschlossen, um die Lebensbedingungen in der Siedlung zukünftig weiter zu verbessern. Dabei soll die Gelegenheit genutzt werden, nicht nur städtebauliche Missstände zu beseitigen, sondern auch den gesellschaftlichen Zusammenhalt zu stärken. Zusätzliche Mittel dafür erhält die Stadt seit 2013 aus dem Städtebauförderungsprogramm „Sozialer Zusammenhalt“ (ehem. Soziale Stadt). Im Rahmen von Vorbereitenden Untersuchungen (VU) für den Stadtteil Planie wurde unter anderem ein integriertes Handlungskonzept für die Umsetzung von Projekten erarbeitet, welches gezielt Maßnahmen für die verschiedenen Handlungsschwerpunkte definiert.

Bedingt durch ein mangelhaftes Angebot an gewerblichen Einrichtungen im Gebiet der Planie ist die Lochhauser Straße für die Versorgung der Bewohner:innen nach Wegfall der Angebote am Alois-Harbeck-Platz eine wichtige Anlaufstelle geworden. Dadurch wird auch das Angebot der Lochhauser Straße u.a. auch auf die Klientel der Planie ausgerichtet. Die Aufwertung der Planie durch die laufende städtebauliche Sanierung sowie die Entwicklung der neuen Stadtmitte und des Alois-Harbeck-Platzes können hier positiv dazu beitragen, weitere Trading-Down-Effekte in der Lochhauser Straße zu mindern/vermeiden. (Stadt Puchheim (2013): Vorbereitende Untersuchungen Wohngebiet Planie.)

2.4.6 Umgestaltung des Alois-Harbeck-Platzes

Baulich ist der Platz seit seiner Bebauung in den 70er Jahren weitgehend unverändert geblieben. Daher wurde das Sanierungsgebiet Planie um den Alois-Harbeck-Platz erweitert. Das Gebiet wurde damit in das Städtebauförderprogramm Soziale Stadt aufgenommen und im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen wurden Mängel und Potenziale im Quartier ermittelt. Darauf aufbauend wurden Maßnahmevorschläge ausgearbeitet. Dies waren u.a. für den Alois-Harbeck-Platz eine barrierefreie Zugänglichkeit, die Anbindung an das neue Stadtzentrum, neuer Bodenbelag, Sitzmöglichkeiten und Außenraumgestaltungselemente sowie eine Nachverdichtung und allgemein eine neue Platzgestaltung, um die Aufenthaltsqualität aufzuwerten.



Abb. 19: Visualisierung Alois-Harbeck-Platz

Die Sanierungsmaßnahmen für den Alois-Harbeck-Platz wurden als dringend notwendig angesehen, insbesondere auch, um den Trading-Down-Effekt zu unterbrechen. Nach der Feststellung der städtebaulichen Mängel und des Sanierungsbedarfes wurde Kontakt mit den Grundeigentümer:innen aufgenommen mit dem Ziel, eine Sanierung und Aufwertung des Gebietes zu erreichen. Inzwischen sind auf dieser Grundlage ein Supermarkt, ein Aparthotel, kleine Ladeneinheiten sowie zusätzliche Wohnungen geplant. Im gleichen Zuge wird Barrierefreiheit hergestellt und eine neue Freiflächengestaltung umgesetzt. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan für den Alois-Harbeck-Platz, der das Baurecht für die Planungen schaffen soll, ist im Aufstellungsverfahren bereits fortgeschritten, sodass ein Abschluss des Verfahrens 2022 möglich erscheint.

Damit wird zukünftig im Süden des Bahnhofs Puchheim mit der Neugestaltung des AHP und der neuen Stadtmitte ein attraktives Zentrum mit vielfältigen Nutzungsangeboten im Bereich Bildung/Betreuung (JuZ, Kindergarten, Pfarrverband) und Nahversorgung entstehen, welches einen starken Anziehungspunkt für Bewohner:innen des Gebiets um die Lochhauser Straße, aber auch allgemein den Bereich Puchheim Nord bilden wird. Aus diesen Gründen wird die Funktion der Lochhauser Straße als verbindendes Element von Nord- nach Südpuchheim an Bedeutung gewinnen. Von großer Relevanz ist in diesem Zuge der Ausbau und die Gestaltung der Unterführung, die diese Verbindung für den Fuß- und Radverkehr überhaupt erst ermöglicht. Eine sichere, übersichtliche und angenehme Verbindung inkl. der passenden Anbindungen zwischen den beiden Ortsteilen nördlich und südlich der Bahnlinie ist als äußerst wichtig einzuschätzen.

2.4.7 Arbeitskreis LoSt

Nachdem die Planungen für die zentrumsnahen Bereiche südlich der Bahnlinie bereits weit fortgeschritten waren, rückte zunehmend auch die Lochhauser Straße als zweite Hälfte des Stadtzentrums wieder in den Fokus. So fand im Februar 2019 unter dem Motto „LoSt in Transformation. Städtebauliche Erneuerungsmaßnahme Lochhauser Straße“ ein Kick-off-Meeting im Sitzungssaal des Rathauses statt.

Ziel war es, mit Hilfe eines Arbeitskreises für die Lochhauser Straße realitätstaugliche Ideen zu entwickeln, um die Lochhauser Straße attraktiver zu gestalten, dem Ladensterben im Stadtzentrum entgegenzuwirken und die Lochhauser Straße mit neuem Leben zu füllen. Für den Arbeitskreis wurden vor allem Fraktionsvorsitzende des Stadtrats, Vertreter:innen des Einzelhandels, der Gastronomie, des Dienstleistungs- und Gesundheitssektors sowie aus dem sozialen Bereich eingeladen. Weitere Mitglieder:innen des Arbeitskreises waren die Vorsitzenden der Verbände WGP (Werbegemeinschaft Geschäftswelt Puchheim e.V.) und BDS (Bund der Selbstständigen) sowie Immobilienbesitzer:innen und Anwohner:innen der Lochhauser Straße. Sinn und Zweck der Arbeitskreistreffen war es z.B. Schwachstellen der Lochhauser Straße zu benennen, sie auf einer Karte zu verorten und sie zu Themenkategorien zu sortieren. In diesem Prozess wurden die Schließung der Gebäudelücken sowie die Bebauung des durch die WEP (Städtische Wohnraumentwicklungsgesellschaft Puchheim mbH) erworbenen Grundstücks als Schwerpunkte für einen städtebaulichen Rahmenplan identifiziert. Weitere Schwerpunkte lagen in der Zusammenarbeit mit den Immobilieneigentümer:innen, einer Idee zu einem Sofortprogramm zur Beseitigung kleinerer Mängel sowie der Verkehrsberuhigung. Neben der Vernetzung und dem Informationsaustausch untereinander war es Ziel der Workshop-Reihe eine Stärken-Schwächen-Analyse zu erstellen, die als Basis zur Ideenumsetzung dienen sollte. Das zweite Arbeitskreis-Treffen im Oktober 2019 stand unter dem Motto „Wie kann die Lochhauser Straße zu einer Marke werden?“. Hierzu gab es unter anderem Vorträge der Vorsitzenden des Olchinger Stadtmarketingvereins, die über ihre Tätigkeit berichteten. Über den Hauptzweck der Lochhauser Straße war man sich einig: Sie wird klar als Einkaufsmeile gesehen, auf der in erster Linie die Aufenthaltsqualität verbessert werden muss. Diesbezüglich wurden im Rahmen des Arbeitskreises Ideen für den Weg zu einer Marke gesammelt. Das waren z.B. ein autofreier Wochentag, ein grünes Band, das sich mit Stadtbeete-Aktionen durch die Lochhauser Straße ziehen könnte, oder eine lange Nacht der Literatur.

2.4.8 Aufnahme ins Städtebauförderprogramm

Im Herbst 2019 stellte die Stadt einen Antrag auf Aufnahme in die Städtebauförderung. Die Bewerbung war erfolgreich und eine entsprechende Rahmenbewilligung der Regierung von Oberbayern wurde der Stadt am 04.08.2020 erteilt. Für die fachliche Durchführung der Vorbereitenden Untersuchungen für das Gebiet der Lochhauser Straße nach §141 BauGB suchte die Stadt ein geeignetes Büro bzw. eine geeignete Bietergemeinschaft und beauftragte schließlich das Büro Dragomir Stadtplanung GmbH, gemeinsam mit ISR – Institut für Stadt- und Regionalmanagement und bogenberger beratung und planung gmbh. Die Vorbereitenden Untersuchungen erfolgten in enger Abstimmung mit der Stadt Puchheim unter Einbeziehung von Betroffenen - insbesondere Immobilien- und Grundeigentümer:innen sowie Gewerbetreibenden in verschiedenen Formaten. Die Vorbereitenden Untersuchungen sollen neben dem Aufzeigen städtebaulicher, sozialer und wirtschaftlicher Missstände im Untersuchungsgebiet die planerische und formelle Grundlage für die zukünftige Entwicklung der Lochhauser Straße und den Einsatz von Städtebaufördermitteln schaffen.

Dafür müssen im Rahmen der Erstellung der VU alle relevanten Beurteilungsgrundlagen zusammengetragen werden, die erforderlich sind, um über die Notwendigkeit der Sanierung zu entscheiden. Dieser Schritt wurde im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen vollzogen, die bestehenden städtebaulichen Missstände aufgezeigt und die Bürger:innen und Eigentümer:innen intensiv eingebunden. Um die identifizierten Missstände zielgerichtet anzugehen, wurde ein detaillierter Maßnahmenkatalog mit Priorisierung, Kostenschätzung und Fördermöglichkeiten ausgearbeitet.

Da die Satzung eines Sanierungsgebietes, welches Voraussetzung für den Erhalt von Städtebaufördermitteln ist, angestrebt wird, ist darüber hinaus anschließend auch das formale Verfahren einer Vorbereitenden Untersuchung (VU) nach §141 BauGB erforderlich. Mittel dafür erhält die Stadt seit 2019 aus dem Städtebauförderungsprogramm „Sozialer Zusammenhalt“.

Planungsprozess und Beteiligungsverfahren

Die Vorbereitenden Untersuchungen (VU) für die Lochhauser Straße werden in einem komplexen und umfangreichen Planungs- und Entwicklungsprozess erarbeitet, der unter anderem die verschiedenen Fachdisziplinen, die lokalen Akteur:innen und die Bevölkerung intensiv einbindet. Der Prozess ist im nachfolgenden Kapitel dargestellt.



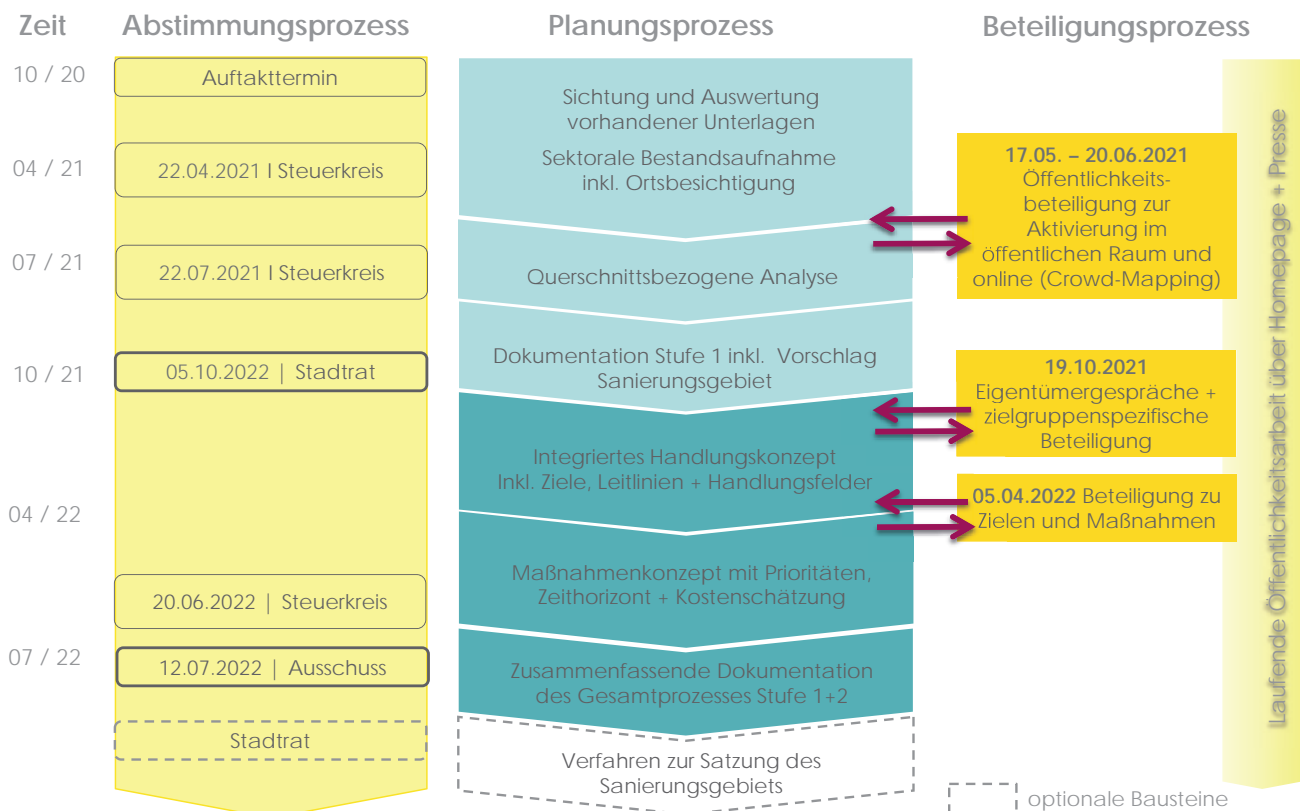
3.1 Methodik und Projektablauf

3.1.1 Integrierter Planungsansatz und Planungsablauf

Wesentlich für die Erstellung der VU ist der integrierte Planungsprozess, welcher in Abhängigkeit von den projektspezifischen Anforderungen von einem interdisziplinären Fachplaner:innen-Team gestaltet wird. Beteiligt sind hierbei Herr Glöckl vom Büro boggenberger+partner für das Thema Verkehr und Mobilität, Herr Prof. Vossen vom Institut für Stadt- und Regionalmanagement für den Bereich Einzelhandel und Gewerbe sowie Stadt- und Landschaftsplaner:innen vom Büro DRAGOMIR STADTPLANUNG. Neben der engen fachübergreifenden Zusammenarbeit der Planer:innen fand ein regelmäßiger Austausch mit der Stadtverwaltung, lokalen Akteur:innen, zuständigen Fachbehörden und der Öffentlichkeit statt.

Der Planungsprozess gliedert sich in zwei Stufen: In der ersten Stufe wurde eine umfangreiche sektorale Bestandserhebung durchgeführt, die anschließend in eine fachbereichsübergreifende Analyse der Stärken und Schwächen zusammengeführt wurde. Auf dieser Grundlage wurden in Stufe 2 Ziele und Maßnahmen entwickelt und das Sanierungsgebiet abgeleitet.

Abb. 20: Projektablaufplan



3.1.2 Steuerkreis zur laufenden Abstimmung

Um den Planungsprozess der VU auf ein weites Spektrum lokaler Belange und Themenschwerpunkte aufbauen zu können, wurde ein eigener Steuerkreis gebildet, der die VU in regelmäßigen Sitzungen begleitet. Dieser setzt sich u.a. aus Vertreter:innen der Politik, der Stadtverwaltung, des Einzelhandels und Gewerbes, der Gastronomie, der sozialen Einrichtungen, Vereinen sowie Vertreter:innen der Beiräte für Jugend und Senior:innen, Behinderten und Umwelt zusammen. Darüber hinaus wurden für die Mitarbeit im Steuerkreis per Zufall Anwohnerinnen und Anwohner ausgelost und Eigentümer:innen nominiert, um nicht nur die üblichen Vertreter:innen einzubinden, sondern auch etwas „frischen Wind“ in die Gruppe zu bringen.

Aufgrund der Zusammensetzung des Steuerkreises aus unterschiedlichen Akteur:innen kann sichergestellt werden, dass die Ergebnisse der VU von einer breiten Basis verschiedener Interessensgruppen mitentwickelt und mitgetragen werden. Neben der inhaltlichen Mitarbeit an der VU fungieren die Mitglieder:innen des Steuerkreises auch als Schnittstelle zwischen den Planer:innen und der Bürgerschaft. Im Rahmen von drei Steuerkreissitzungen erfolgte die Abstimmung beziehungsweise gemeinsame Erarbeitung der einzelnen Planungsschritte der VU – im Besonderen der Analyse.



Abb. 21: Steuerkreis

3.2 Frühzeitige und kontinuierliche Einbindung der Öffentlichkeit

Neben der Arbeit im Steuerkreis war die Einbindung und Beteiligung der Öffentlichkeit ein wesentlicher Bestandteil des Planungsprozesses. Während der Analysephase hatten die Bürger:innen die Möglichkeit, Ideen, Anregungen und Anmerkungen im Rahmen eines digitalen Crowd-Mappings in den Planungsprozess einfließen zu lassen. Im weiteren Prozess fand ein Workshop mit Eigentümer:innen und Gewerbetreibenden, sowie zum Abschluss des Prozesses nochmals mit der gesamten Öffentlichkeit im Rahmen einer Planungswerkstatt statt. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse und Vorschläge wurden ausgewertet und nach fachlicher Prüfung stetig in den Stand der Planungen eingepflegt.

3.2.1 Crowd-Mapping und Flyeraktion

Für die Beteiligung in Puchheim wurde aufgrund der Corona-Pandemie und der damit einhergehenden Kontaktbeschränkungen anstelle des eigentlich geplanten „Mobilen Standes“ auf der Straße das digitale Format des Crowd-Mappings gewählt. Die Beteiligung lief vom 17.05.2021 bis zum 20.06.2021. Um möglichst viele Bevölkerungsgruppen erreichen zu können, wurde die Aktion über die Tagespresse, das städtische Mitteilungsblatt „Puchheim aktuell“, die Website der Stadt sowie alle Onlinekanäle der Stadt und über Einwurf der Beteiligungsflyer bei allen Haushalten in der Lochhauser Straße beworben. Um den Ansprüchen verschiedener Bevölkerungsgruppen gerecht zu werden und möglichst alle anzusprechen, wurde zusätzlich ein analoges Format angeboten: Hierfür wurden Flyer verteilt, ein Artikel mit Ausschneide-Seite in „Puchheim aktuell“



Abb. 22: Bauzaun

veröffentlicht sowie an drei Standorten in der Lochhauser Straße auffällige Bauzäune mit Informationsmaterial zum Prozess, mit Flyern, Briefkästen zum Einwerfen und QR-Code mit Link auf die Online-Beteiligungs-Website platziert. Die Rückläufe der Flyer wurden anschließend für eine ganzheitliche Auswertung der Bürgerbeteiligung digitalisiert und in das Crowd-Mapping eingespeist. Durch die beiden Beteiligungen sollte einerseits das Interesse der Bürger:innen für den Planungsprozess geweckt werden, andererseits bereits Erkenntnisse über den Planungsraum gewonnen werden. Sowohl das Crowd-Mapping, als auch die dazugehörige Flyeraktion wurde von den Puchheimer:innen rege genutzt. Insgesamt sind so über 450 Ideen zur Lochhauser Straße zusammengetragen worden.

Das Crowd-Mapping fand auf der externen Website <https://www.jetzt-mitmachen.de/lochhauserstrasse> statt. In einer digitalen Karte der Lochhauser Straße konnten zu den Kategorien "Ortsbild und öffentlicher Raum", "Verkehr und Mobilität", "Barrierefreiheit und Nutzungen" Fähnchen gesetzt und mit Kommentaren versehen werden. Anregungen und Ideen konnten darüber hinaus von anderen eingesehen und kommentiert werden, sodass es bei einigen Themen zu regem Austausch kam. Zusätzlich bestand die Möglichkeit, durch Symbole (Likes und Dislikes) Zustimmung oder Ablehnung zu einzelnen Ideen anzuzeigen. Dadurch entstand ein noch differenzierteres Stimmungsbild der Teilnehmenden.



Abb. 23: CrowdMapping

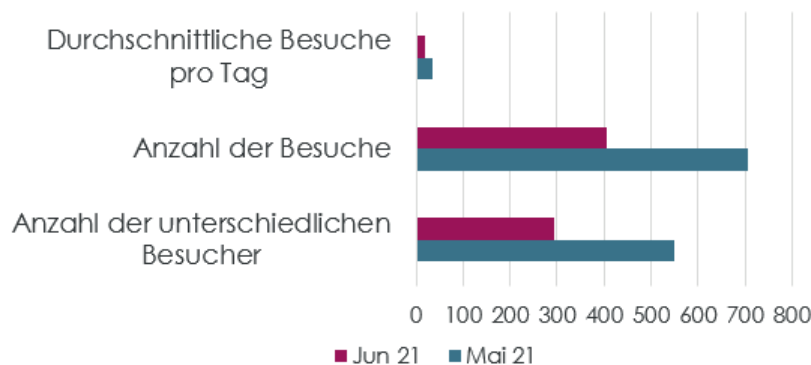


Abb. 24: Grafik zu Nutzerinnenzahlen

Die Möglichkeit zur Teilhabe wurde sehr intensiv genutzt. Täglich wurden Ideen oder Anregungen eingetragen, die wiederum kommentiert wurden. Es entstanden zu einigen Themen eindeutige Stimmungsbilder, während andere Punkte durchaus kontrovers diskutiert wurden. Für die Weiterentwicklung der Analyse wurden dadurch wichtige Eindrücke und Anregungen geliefert.

Die Ergebnisse dieses ersten Beteiligungsbausteins wurden in einer Dokumentation zusammengefasst. Sie diente zur Ergänzung und Überprüfung der Bestandsaufnahme sowie Analyse und wurde bei der Entwicklung von konkreten Zielen für den weiteren Planungsprozess mitberücksichtigt. Die vollständige Dokumentation der ersten Beteiligung ist auf der Website der Stadt Puchheim zu finden.

3.2.2 Kontinuierliche Information der Öffentlichkeit

Um die Bürger:innen fortwährend über den Prozess zu informieren und auch um die Beteiligungsaktion zu bewerben, wurden in regelmäßigen Abständen im städtischen Mitteilungsblatt „Puchheim aktuell“ kleine Artikel und Zwischenberichte veröffentlicht. Auch auf der Homepage der Stadt selbst wurden regelmäßig Informationen zum Projekt sowie aktuelle Hinweise und Präsentationen veröffentlicht. Hierüber und über die städtische Beteiligungsplattform „puchheim-mitgestalten.de“ war es Interessierten möglich, zu jeder Zeit Informationen zum Sachstand der VU zu erhalten.

Darüber hinaus wurde vom Büro Dragomir Stadtplanung eine Projektmailadresse eingerichtet, über die jederzeit Kontakt mit dem Planungsteam aufgenommen werden konnte. Von dieser Möglichkeit wurde im Laufe des Planungsprozesses regelmäßig Gebrauch gemacht.

3.2.3 Workshop mit Eigentümer:innen und Gewerbetreibenden der Lochhauser Straße

Am 19.10.2021 fand eine Beteiligungsveranstaltung explizit für die Eigentümer:innen und Gewerbetreibenden entlang der Lochhauser Straße statt. Ziel der Veranstaltung war es über die VU zu informieren, Ängste bezüglich eines Sanierungsgebiets zu nehmen und zu verdeutlichen, dass eine Umgestaltung der Lochhauser Straße nur gemeinsam mit den Eigentümer:innen funktionieren kann. Die Veranstaltung war mit ca. 60 Teilnehmenden gut besucht. Nach einer Vorstellungsrunde und einem einleitenden Vortrag zum Ablauf und zum aktuellen Stand der VU konnten die Teilnehmenden in zwei Arbeitsrunden selbst aktiv werden und ihre Anliegen und Anregungen einbringen. Die Arbeitsgruppen wurden nach tatsächlich in der Lochhauser Straße bestehenden Nachbarschaften gebildet, um den direkten Austausch zu einem den Personen bekannten Straßenabschnitt zu sichern. In der ersten Runde sollten Antworten auf folgende Fragen gesammelt werden:

- Was brauchen Sie als Eigentümer:innen und Gewerbetreibende?
- Was wäre aus Ihrer Sicht nötig, um die Ladenlokale erfolgreicher zu machen?
- Wie stellt sich die Wohnsituation dar? Was ist relevant für die Entwicklung der Lochhauser Straße?
- Was sind Herausforderungen und Problemstellungen?
- Was kann verbessert werden?

In der zweiten Runde sollten dann Vorschläge für den abgebildeten Ausschnitt gesammelt werden, die aus der Sicht der Teilnehmenden zu Verbesserungen führen würden.

Die Ergebnisse aus den beiden Runden wurden anschließend im Plenum vorgestellt und konnten von den Teilnehmenden ergänzt werden. Insgesamt wurden viele hilfreiche Hinweise abgegeben und es herrschte eine gute Stimmung, die sich auch in positiver Resonanz gegenüber der Stadt und dem Planungsteam widerspiegelte. Die eingegangenen Anregungen wurden bei der Bearbeitung von Maßnahmen für die Lochhauser Straße berücksichtigt und nach Abstimmung mit dem Planungs- und Verwaltungsteam eingeplant. Für die weitere Planung und für die dann folgende Umsetzung sind weitere Bausteine zur Einbeziehung der Eigentümer:innen und Gewerbetreibenden geplant.

3.2.4 Zweite Bürgerbeteiligung zu Maßnahmen

Nachdem die breite Öffentlichkeit aus Puchheim bereits zur Bestandsaufnahme bzw. zur Analyse in den Planungsprozess eingebunden wurde, standen bei der zweiten Bürgerbeteiligungsveranstaltung konkrete Maßnahmenvorschläge im Fokus der Veranstaltung. Durch die Coronapandemie konnte diese jedoch nicht wie geplant im November 2021 stattfinden, sondern wurde auf April 2022 verschoben.

Nach der Präsentation der Fachplaner:innen zum aktuellen Stand der Vorbereitenden Untersuchungen bestand dabei für die Bürger:innen die Möglichkeit, sich mit den vorgeschlagenen Zielen und Maßnahmen für die Lochhauser Straße auseinanderzusetzen. Diese konnten sowohl an Stellwänden als auch an einem acht mal drei Meter großen Bodenplakat kommentiert und ergänzt werden. Unter den ca. 45 Teilnehmenden und den Planungsbeteiligten fand dabei ein reger Austausch zu den vorgeschlagenen Zielen und Maßnahmen statt, die von Seiten der Bürger:innen insgesamt viel Zustimmung erhielten. Abschließend wurden die Ergebnisse kurz durch die Moderator:innen für alle zusammengefasst und präsentiert. Das Planungsteam hat die Anmerkungen und Ergebnisse aus der Planungswerkstatt in die Überarbeitung und Fertigstellung des Maßnahmenkatalogs einfließen lassen.



Abb. 25: Arbeiten am Bodenplakat

Bestandsaufnahme

Im folgenden Kapitel ist die umfassende themenbezogene Bestandsaufnahme dargestellt. Diese erfolgte anhand der Ortsbegehungen (November 2020 und März 2021), Kartierungen, der Auswertung vorhandener Daten, Gutachten und Planungen sowie den Ergebnissen der Bürgerbeteiligung, dem Austausch mit der Stadtverwaltung und dem Steuerkreis. Dargestellt werden die Ergebnisse in themenbezogenen Bestandskarten.

Aufbauend auf die Bestandserhebung erfolgt die Ableitung der Potenziale und Qualitäten sowie der Defizite und Konflikte in Kapitel 5. Diese querschnittsbezogene Analyse dient als Grundlage zur Erarbeitung der Ziele bzw. des integrierten Handlungskonzepts.



4.1 Bindungen

In dieser Kategorie wurde untersucht, inwieweit das Untersuchungsgebiet von Gebietsfestlegungen und Einstufungen aus den Bereichen Baurecht, Wasserrecht, Denkmalschutzrecht, Naturschutzrecht betroffen ist, welche Rechtsfolgen nach sich ziehen. Im Ergebnis ist das Untersuchungsgebiet nur unwesentlich durch Schutzgebiete eingeschränkt. Auf der nördlichen Seite der Lochhauser Straße gibt es Bereiche, die im vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet liegen. Diese befinden sich vor allem im Bereich des Straßenkörpers, des Bahnhofs/Bahnhofsvorplatzes mit den angrenzenden Grundstücken, der Unterführung und auf Höhe der Lochhauser Straße 49. Es gibt keine Schutzgebiete des Naturschutzes (Natura 2000 Gebiete, kartierte Biotope) im Untersuchungsgebiet. Außerhalb des Gebiets schließt südlich des Bahnhaltepunktes eine Altlastenfläche an. Im Untersuchungsgebiet befinden sich keine Boden- oder Baudenkmäler. In Teilbereichen des Umgriffs liegen mehrere rechtsverbindliche Bebauungspläne (BP 15/16 1. Teil, BP 12/17 Urplan, BP 11, Teil 2 (2.Ä.), BP 11 Teil 2, BP 11 Teil 3).






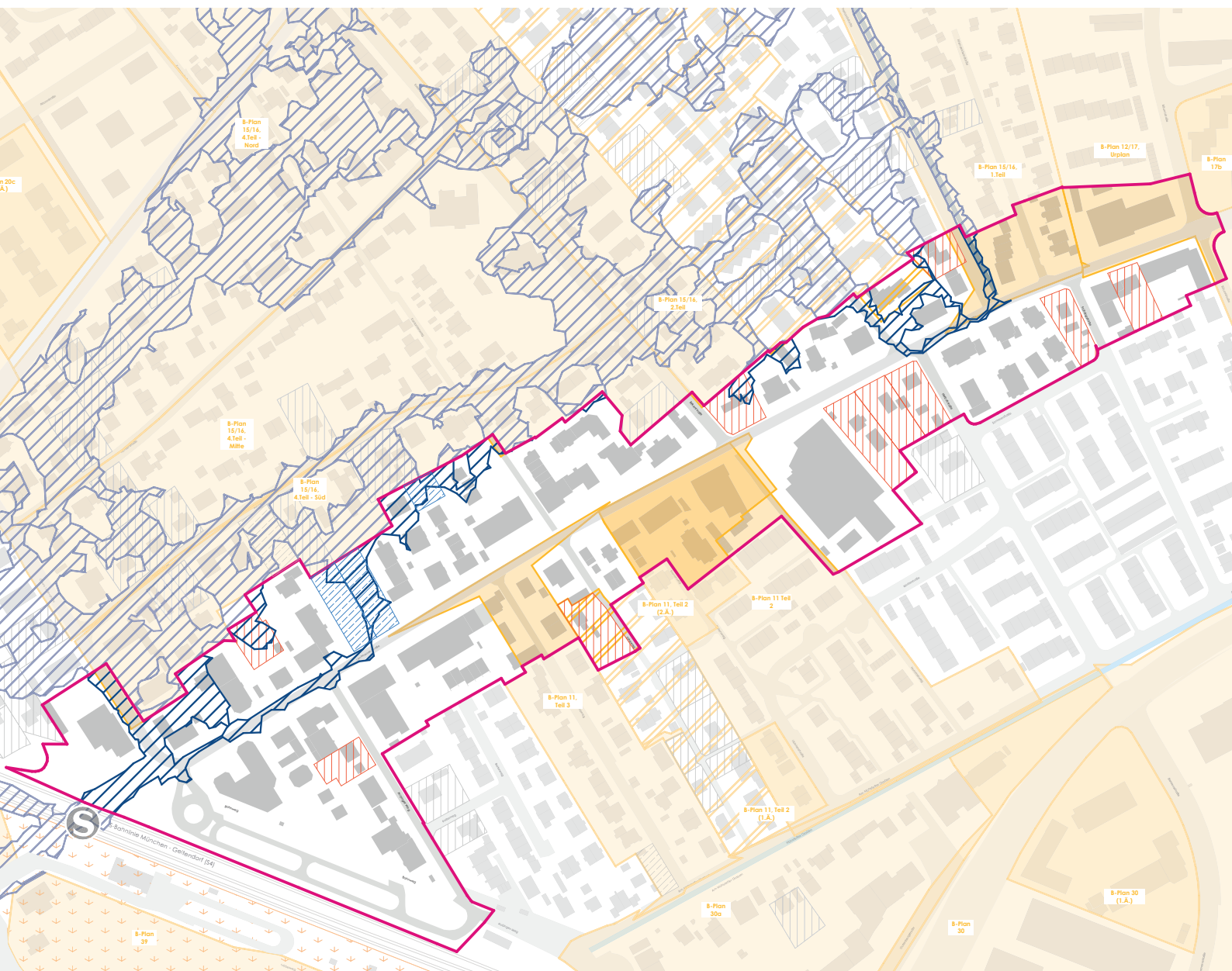
-  Geltungsbereich Bebauungsplan
-  Geltungsbereich Bebauungsplan in Aufstellung
-  vorläufig gesichertes Überschwemmungsgebiet
-  nicht ausgeschöpftes Baurecht
-  nicht ausgeschöpftes Baurecht außerhalb des Umgriffs
-  Baufläche - unbebaut
-  Baufläche außerhalb des Umgriffs
-  Altlastenfläche
-  Gebäude im Umgriff
-  Umgriff VU-Gebiet
-  Gewässer
-  S-Bahnhof
-  Gebäude außerhalb Umgriff

Abb. 26: Karte Bindungen



4.2 Ortsbild und öffentlicher Raum

Prägend für das Ortsbild der Lochhauser Straße ist zunächst die Straße selbst mit ihren seitlichen Parkbuchten und einer nur teilweisen Begrünung durch Straßenbäume. Die Gehwege der Lochhauser Straße werden durch zahlreiche Straßeneinmündungen sowohl von Westen als auch von Osten unterbrochen. Die Straße wird beidseitig von öffentlichen Fußwegen flankiert, die v.a. östlich durch die Parkplätze und Vorbereiche der Wohn- und Geschäftsgebäude mit vielen Versprüngen verlaufen. Die Fußwege sind ebenfalls durch die vielen abgehenden Nebenstraßen sowie Zufahrten zu Tiefgaragen, Parkplätzen sowie rückwärtigen Grundstücken häufig unterbrochen und stellenweise sehr schmal. Eine einheitliche Gestaltung der Beläge besteht nur in Teilbereichen. Die Abgrenzung zwischen öffentlichem Gehweg und den privaten Vorbereichen der Geschäfte ist sehr unterschiedlich gestaltet und teils in die Jahre gekommen. Abschnittsweise ist kein Unterschied erkennbar. An anderen Stellen wiederum ist ein Unterschied durch, z.B. Höhenunterschiede oder Mauern, sehr deutlich und störend wahrzunehmen. Für Besucher:innen der Lochhauser Straße ist oftmals nicht erkennbar, wo Eingänge zu Geschäften liegen, wie die Fußgängerführung verläuft oder ob es sich um private oder öffentliche Räume handelt. Die heterogene Gestaltung der Vorbereiche, Zuwege, Parkplätze usw. verstärkt diesen Effekt. Dies liegt neben der Gestaltung dieser Bereiche vor allem an den zurückspringenden Gebäudekanten. Hierdurch entsteht ein heterogenes Bild. Gebäude- und Geschäftseingänge sind teils durch die zurückgesetzten Lagen schlecht wahrnehmbar. Durch diese Vor- und Rücksprünge entsteht ein unstrukturiertes Gesamtbild. Die Ausbildung einer durchgehenden Gebäudekante zur Lochhauser Straße fehlt. Durch die Vielzahl an öffentlichen straßenbegleitenden Parkplätzen erscheint der Straßenraum vom Fußgängerweg zusätzlich getrennt.



Abb. 27: Blick von Norden zum Bahnhof



Abb. 28: Vorbereiche und Fußwegeführung

Auf der westlichen Straßenseite dominieren hingegen die privaten Stellplätze das Bild der Straße, was sich auch in den Vorbereichen der dortigen Geschäfte zeigt. Diese werden vielmals als Kundenstellplätze genutzt und sind wenig ansprechend gestaltet. Häufig werden private Gebäude/Flächen durch Zäune oder Hecken vom öffentlichen Raum abgegrenzt.

Das Ortsbild ist durch eine sehr heterogene Gebäudestruktur geprägt. Sowohl in der Höhenentwicklung und den Baustilen, aber auch in der Fassadengestaltung ergibt sich ein uneinheitliches Bild, was der Lochhauser Straße einen unruhigen Charakter verleiht. Im Bahnhofsbereich und auf Höhe der Bäumelstraße finden sich nach äußerem Augenschein mehrere Gebäude mit Sanierungsbedarf (Obere Lagerstraße 2; Lochhauser Straße 2, 3, 4, 11, 14, 57, 64, 66; Bäumelstraße 15, 15A). Historische Gebäude oder Gebäude mit ortstypischer Architektur sind nicht vorhanden.

Der Straßenzug ist überwiegend gesäumt von Gebäuden mit einer aktiven EG-Nutzung. Dazwischen finden sich vereinzelt Gebäude mit reiner Wohnnutzung. Die wenigen gastronomischen Angebote sind teils mit Freischankflächen versehen, die sich unter anderem auch zur Lochhauser Straße orientieren. Gestalterisch und in ihrer Ausstattung stellen sich diese ambivalent dar. Gehobene gastronomische Angebote fehlen, dafür gibt es viele Imbiss- oder To-Go-Angebote, was sich wiederum in der Gestaltung der Freischankbereiche widerspiegelt.



Abb. 29: Gehwegsituation auf Höhe KIK



Abb. 30: Auftaktsituation/Vorbereichesgestaltung

Entlang der Lochhauser Straße gibt es keine öffentlichen Grünflächen oder Spielplätze. Lediglich am Bahnhof existiert ein kleiner Park, der „Bürgergarten“, der allerdings von der Straße aus nur schwer einsehbar und dadurch nur Ortskundigen bekannt ist. Im Verlauf der Lochhauser Straße finden sich vereinzelt ortsbildprägende Bäume und Baumgruppen, die sich positiv auf den Straßenraum auswirken, jedoch nicht den Mangel an Grünstrukturen ausgleichen können.

Im gesamten Untersuchungsgebiet gibt es zudem nur sehr wenige Sitzmöglichkeiten oder Aufenthaltsflächen. Diese reduzieren sich überwiegend auf Bänke, die an Bushaltestellen aufgestellt sind und sich in einem veralteten und wenig ansprechenden Zustand darstellen. Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum bieten bisher nur die Platzfläche am Bahnhof. Auf dieser Fläche treffen jedoch viele unterschiedliche Nutzungsansprüche zusammen, was durch das Zusammenkommen von Unterführung und Straßenkreuzung wenig Aufenthaltsqualität schafft. Hauptsächlich wird die Platzfläche als Durchgangsraum zu Bahn und Bus bzw. zur Südseite der Stadt genutzt. Eine Platznutzung im Sinne eines Treffpunktes oder eines längeren Aufenthaltes ist momentan nicht gegeben.

4.3 Nutzungen und Nahversorgung

Nahversorgung

Ein einheitliches Verständnis des Begriffs Nahversorgung fehlt bis heute weitgehend. Gemeinhin wird der Begriff mit einer „zeit- und ortsnahen Versorgung von Gütern des täglichen Bedarfs“ verbunden. Dabei stellen Lebensmittel- und Drogeriewarenangebote die engeren Kernbereiche dieses Angebots. Das „Competence Center Retail Property“ der Universität Regensburg subsumiert unter dem Begriff der Nahversorgung ein ausreichendes Angebot aus dem periodischen Bereich (täglicher Bedarf) mit einem Angebot von Lebensmittel, Drogeriewaren, Zeitschriften/Schreibwaren und Apotheke/Bankzugang (Kurt Klein, 2015). Dabei wird eine ausreichende Nahversorgung in einem Verdichtungsraum wie die Stadt Puchheim bereits als gesichert angesehen, wenn mindestens Discounter oder Supermärkte, d. h. Vollsortimenter mit einer Verkaufsflächen-größe von über 400 m² vorhanden sind. Voraussetzung ist dabei, dass die Standorte fußläufig gut zu erreichen sind. Eine zumutbare Entfernung liegt zwischen 500 – 1000 m. Das ISR setzt hier strengere Maßstäbe an und geht in einem Verdichtungsraum wie die Stadt Puchheim nur bis 750 m.

Die Lochhauser Straße erfüllt die engeren Ansprüche der Nahversorgung ohne Probleme. Das Amper-Einkaufs-Zentrum (AEZ) in der Lochhauser Straße 40 bildet dabei das zentrale Waren- sowie großflächige Verkaufsflächenangebot für die Lochhauser Straße und die anschließenden Wohngebiete. Das im Jahr 1972 eröffnete Zentrum bietet auf rund 2.100 m² ein umfassendes Drogerie-, Nonfood- und Lebensmittelsortiment, sowie eine integrierte Getränkeabteilung. Ergänzt wird der Standort durch einen Backshop mit Imbiss, einen Blumenladen, einen Tabakshop mit Lotto/Toto sowie die Dienstleistung eines Schuster- und Schlüsseldienstes. Die Anfahrt mit dem Auto wird durch ein umfangreiches Parkplatzangebot auf dem Dach des Zentrums gefördert. Das AEZ muss als zentraler Magnetbetrieb für die gesamte Straße betrachtet werden.

Neben dem AEZ wird das Angebot auf der Lochhauser Straße im Thema Nahversorgung (im engeren Bereich) durch mehrere Backwarenhändler und Bäckereien wie der

Bäckerei Ihle (Lochhauser Str. 40), den SB Backdiscount (Lochhauser Str. 36) oder Racks Bachstuben (Lochhauser Str. 12) sowie einen Obst- und Gemüseladen (Früchteparadies - Lochhauser Str. 34) ergänzt. Feinkost und Spirituosen sowie Tabakwaren wie von La Cucciara (Lochhauser Str. 22), Kyros Keler Wein (Lochhauser Str. 33), Tabak&Lotto Puchheim (AEZ – Lochhauser Str. 40) oder das Schokolädchen (Lochhauser Str. 36) erweitern das Angebot im Nahrungsmittelbereich. Das Sortiment Blumen wird durch das Geschäft Blütenpracht (AEZ – Lochhauser Str. 40) zur Verfügung gestellt. Daneben decken die Bahnhof-Apotheke (Lochhauser Str. 3), die Marienapotheke (Lochhauser Str. 8) sowie die Apotheke St. Hildegard (Lochhauser Str. 62) den täglichen Bedarf im Bereich von Gesundheit und Körperpflege ab. Hierzu kann auch das Sanitätshaus Hagomed (Lochhauser Str. 35) gerechnet werden. Der Drogeriemarkt (Rossmann, Obere Lagerstraße 1), bietet ein umfangreiches Sortiment an Drogerieangeboten. Im Sortiment Schreibwaren kann Lotto und Schreibwaren Widmann (Lochhauser Str. 57) ebenfalls noch zum täglichen oder kurzfristigen Bedarf hinzugerechnet werden. Mit der Sparkasse (Lochhauser Str. 18), der Volksbank (Lochhauser Str. 47) und dem SB-Center der Sparda Bank (Lochhauser Str. 22) stehen ausreichend Geldinstitute zur Verfügung.

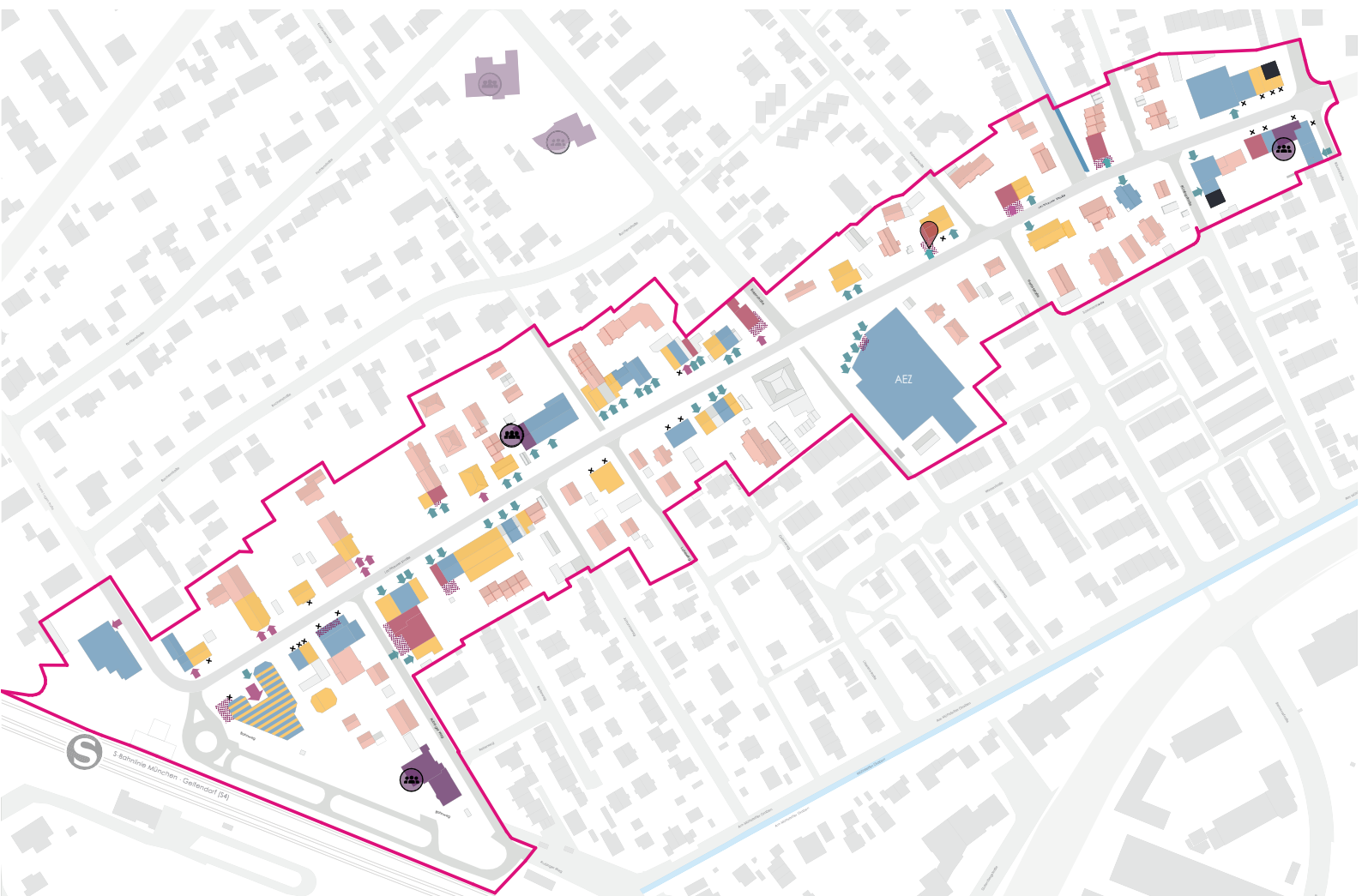
Nutzungen

In der Lochhauser Straße gibt es eine Vielzahl an aktiven Erdgeschossnutzungen aus dem Bereich des Einzelhandels und der Dienstleistungen sowie der Gastronomie. Besonders im Abschnitt von Bahnhof bis AEZ / Kreuzung Birkenstraße sind die Erdgeschosszonen weitestgehend mit aktiven Nutzungen belegt. Von AEZ bis Bäumlstraße nimmt die Belegungsdichte der aktiven Nutzungen ab und es mischen sich reine Wohnhäuser in das Straßenbild. In der hinter der ersten Reihe entlang der Lochhauser Straße liegenden Bebauung überwiegen reine Wohnnutzungen.

Neben dem AEZ bildet der sogenannte Birkengarten (Lochhauser Straße 4) einen weiteren Ort in der Lochhauser Straße, an dem sich eine Vielzahl an Nutzungen, insbesondere Ärzte und Dienstleistungen konzentrieren.

- Dienstleistung
- Einzelhandel
- Gastronomie | Außenfläche
- Food Truck
- Dienstleistung und Einzelhandel
- Reine Wohnnutzung
- Soziale Infrastruktur
- AAA Einrichtungen für Kinderbetreuung
- Leerstand gem. Erhebung isr
- Erdgeschoss ebenerdig zugänglich*
- Erdgeschoss durch Rampe, Aufzug, u.ä. zugänglich*
- × Erdgeschoss nicht barrierefrei zugänglich*
- Gebäude im Umgriff
- Umgriff VU-Gebiet
- Gewässer
- S S-Bahnhof
- Gebäude außerhalb Umgriff

Abb. 31: Karte Nutzungen



Wichtige öffentliche oder soziale Einrichtungen befinden sich nicht im Untersuchungsgebiet. Das Rathaus, die Stadtbibliothek und das PUC als Veranstaltungszentrum befinden sich auf der anderen Seite des Bahnhofs.

Einzig soziale Einrichtungen im Untersuchungsgebiet sind die Puchheimer Kinderreich e.V. Zappelfinger (Aubinger Weg 8), die evangelische Kinderkrippe Sonnenkäfer (Lochhauser Str. 29) und die Großtagespflege (Mini-Kita) „Die flinken Biber“ (Lochhauser Str. 66). Weitere Kindertageseinrichtungen und die Grundschule sowie die Mittelschule am Gernerplatz befinden sich nördlich des Untersuchungsumgriffs. Die Rad- und Fußwegeverbindung von der Lochhauser Straße über den Pestalozziweg in Richtung der Grundschule Gernerplatz stellt eine wichtige Verbindung für Schulkinder dar.

Kultureinrichtungen und Veranstaltungen

Das Puchheimer Kulturzentrum „PUC“ bietet ein umfangreiches Kulturprogramm. Es befindet sich, wie auch die Volkshochschule (VHS) mit ihrem abwechslungsreichen und breiten Programm für Kulturveranstaltungen und Weiterbildung, südlich der S-Bahn und damit außerhalb des Untersuchungsgebiets. Auch der Bürgertreff, das Jugendzentrum, der Wochenmarkt oder die Stadtbibliothek befinden sich rund um das Rathaus im südlichen Teil Puchheim-Bahnhofs. Im Untersuchungsgebiet sind diese Funktionen daher nicht vertreten. Dies zeigt, wie wichtig eine gute und barrierefreie Anbindung der Lochhauser Straße, neben der Erreichbarkeit des S-Bahnhalts, an das südlich der Bahn gelegene Stadtzentrum ist.

Tourismus

Im Jahr 2019 gab es in der Stadt Puchheim vier Beherbergungsbetriebe mit über 300 Gästebetten. Im Jahr 2019 wurden über 22.000 Gäste beherbergt. Davon waren circa 16.500 aus dem In- und circa 5.500 aus dem Ausland.

Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer in Tagen betrug im Jahr 2019 2,0 Tage* und ist damit seit 2014 etwa gleichbleibend. Abgenommen hat die durchschnittliche Auslastung der angebotenen Betten von knapp 47 % im Jahr 2013 auf knapp über 40 % im Jahr 2019 (Statistik Kommunal, 2020). Im Vergleich mit den Zahlen des Landkreises Fürstentfeldbruck zeigt sich, dass Puchheim bei der Aufenthaltsdauer zwischen den durchschnittlichen Werten des Landkreises München (MUC 1,9 Tage) und Fürstentfeldbruck (FFB 2,3 Tage) liegt, aber bei der Auslastung der Betten (FFB 34,4%, MUC 41,0%) eine höhere Quote aufweist.

Im Untersuchungsumgriff befindet sich kein aktiver Beherbergungsbetrieb. Zwar existiert das Gebäude des ehemaligen Gasthofs Göbl noch, wird jedoch nicht mehr als Beherbergungsbetrieb geführt. Es wurden bereits Investorenpläne im zuständigen Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt diskutiert. Das nächstgelegene Hotel ist somit „das seidl Hotel & Tagung München“ in der Lochhauser Straße 61, gleich nordöstlich des Untersuchungsgebietes. Direkt südlich der Unterführung ist im Rahmen der Planungen am Alois-Harbeck-Platz der Bau eines Aparthotels mit 100 – 120 Zimmern vorgesehen.

Neben den Angeboten der Hotellerie bietet die Lochhauser Straße keine touristisch interessanten Ziele und ist somit touristisch wenig relevant.

*Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Gäste wird in Tagen angegeben und errechnet sich aus der Zahl der Gästeübernachtungen dividiert durch die Zahl der Gästeankünfte).

Gastronomie

Über die gesamte Länge der Lochhauser Straße verteilen sich nur wenige gastronomische Angebote, die zudem nur vereinzelt mit Freischankflächen ausgestattet sind. Viele Angebote beschränken sich auf Imbiss- und To-Go Angebote. Höherwertige Gastronomiebetriebe mit ansprechenden Außenbereichen, die die Lochhauser Straße beleben und die Aufenthaltsqualität steigern bzw. verlängern, gibt es kaum.



Abb. 32: Gestaltung Vorbereich bei La Cucciara



Abb. 33: Freischankfläche Rackl mit Aufstellern

Radwege

Durch den Untersuchungsumgriff führen zwei Radwege. Eine Radwegeverbindung kommt von der Allinger Straße durch die Unterführung am Bahnhof und führt über die Lochhauser Straße nach Norden in den Pestalozziweg in Richtung Grundschule. Die zweite Radwegeverbindung verläuft bahnparallel und führt von Eichenau kommend über die Obere Lagerstraße in Richtung München/Aubing über den Bahnhofsvorplatz und den Bahnweg. Eine ähnliche Trasse bildet gleichzeitig auch die wahrscheinlichste Route für den geplanten Radschnellweg München-Fürstenfeldbruck. Diese verläuft über die Roggensteiner Straße statt über die Obere Lagerstraße.

Zusätzlich führt durch Puchheim der RadRing München, der jedoch nicht mehr gepflegt wird. Dieser wurde anlässlich der Bundesgartenschau 2005 vor allem für den Freizeit- und Erholungsverkehr konzipiert. Der RadRing München ist etwa 135 km lang und bietet die Möglichkeit, einmal München über die Umlandgemeinden zu umrunden und führt an vielen berühmten Sehenswürdigkeiten vorbei. Die Teilstrecke durch Puchheim führt durch die Unterführung am Bahnhof allerdings nicht über die Lochhauser Straße.

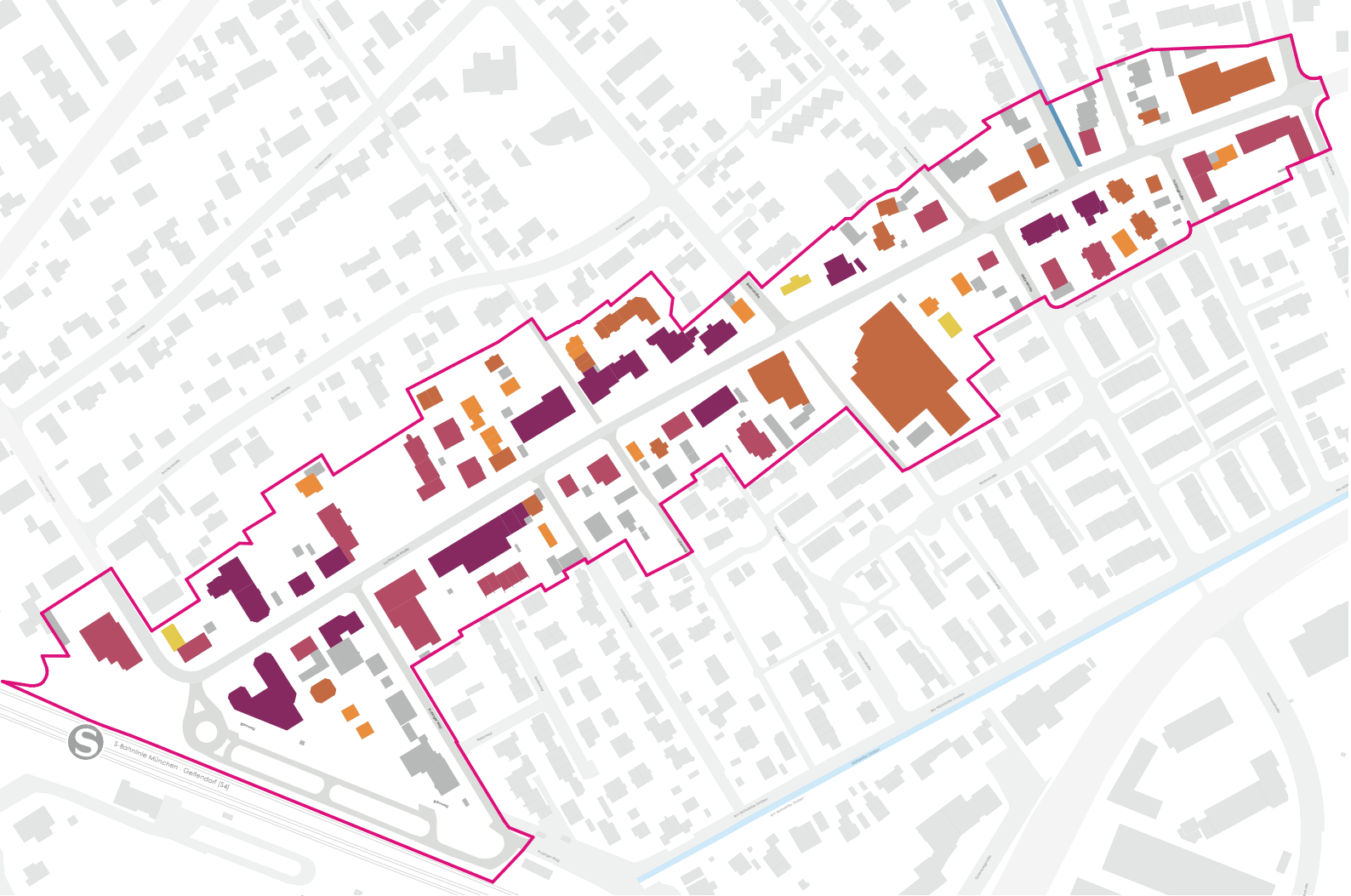
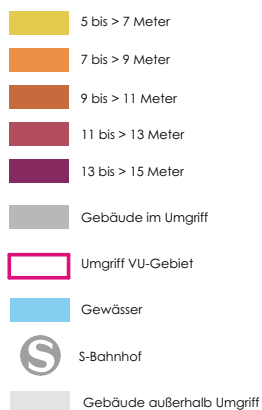


Abb. 34: Karte Gebäudehöhen



4.4 Gebäudehöhen und Nutzungsdichte

Im Untersuchungsgebiet wurden die Gebäudehöhen – soweit vorhanden – entsprechend der vorliegenden Bauakten erhoben und dokumentiert. Angrenzend an das Gebiet wurden die Gebäudehöhen aus dem flächendeckenden 3D-Geländemodell im „level of detail 1“ (LoD1) der Bayerischen Vermessungsverwaltung erhoben. Die LoD1-Daten weisen nicht die Genauigkeit der Bauakten auf, es sind daher Abweichungen zu erwarten. Dennoch eignen sie sich, um ein grobes Bild zu zeichnen und eine erste Einordnung vorzunehmen.

Pauschal lässt sich festhalten, dass sowohl die Gebäudehöhen als auch die städtebauliche Dichte vom Bahnhof hin zur Bäumlstraße abnimmt. Im Abschnitt vom Bahnhof bis Birkenstraße gibt es um den Bahnhofvorplatz und in erster Reihe an der Lochhauser Straße mehrere Gebäude mit einer Firsthöhe von bis zu 15 Metern. Auch die weiteren Gebäude erreichen eine Höhe der Kategorie 9 m bis unter 11 m oder 11 m bis unter 13 m. Ab dem AEZ wird das Bild heterogener und es mischen sich einige deutlich niedrigere Gebäude (bis 7 m) in die städtebauliche Struktur.

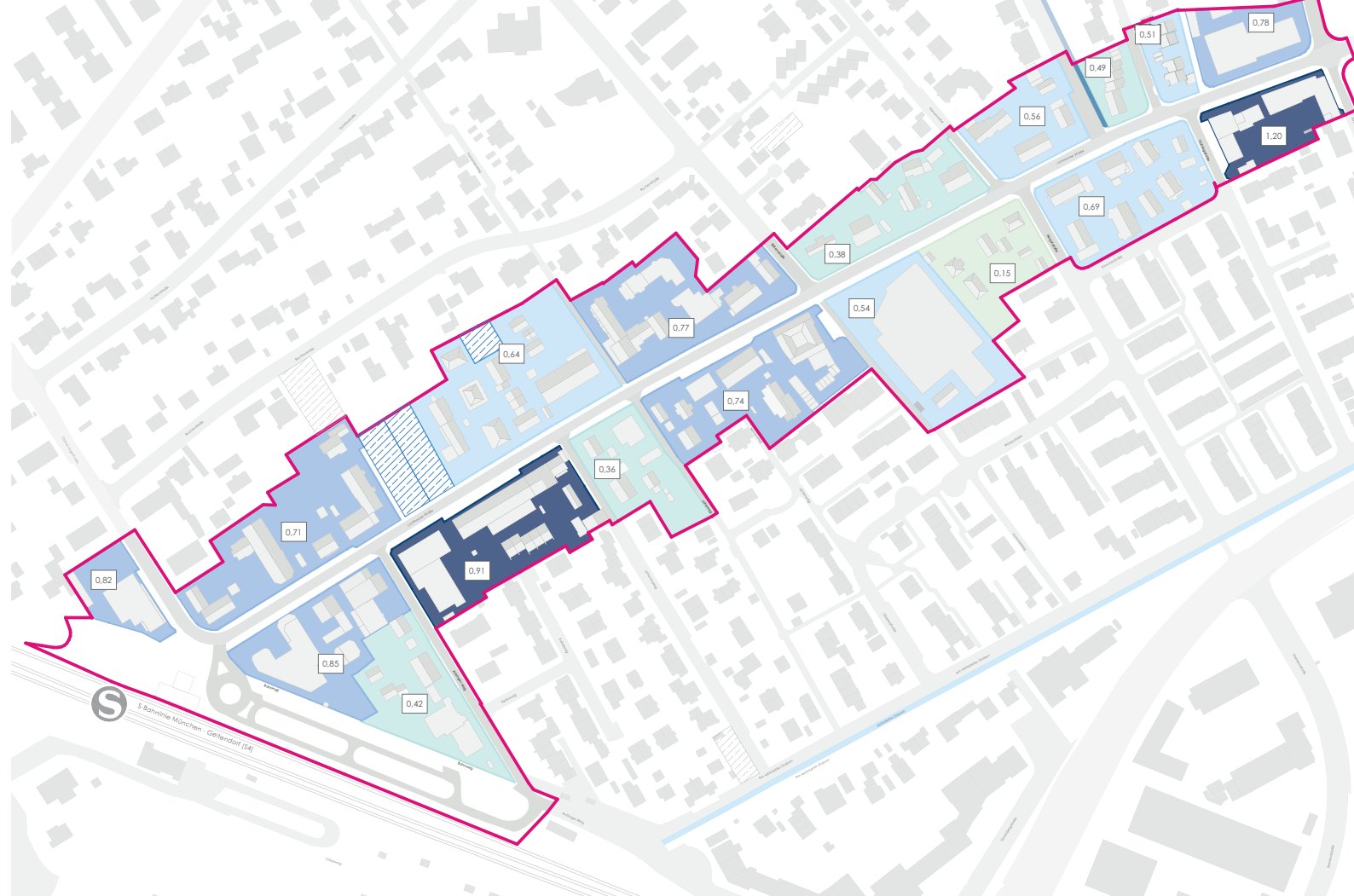
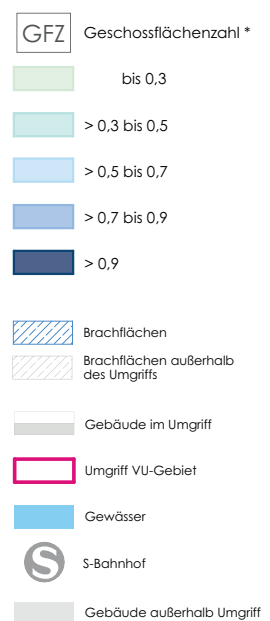


Abb. 35: Karte Geschossflächenanzahl

Bei der Geschossflächenzahl (GFZ), die als Maß für die städtebauliche Dichte herangezogen wird, zeichnet sich ebenfalls ein heterogenes Bild ab. Die Geschossflächenzahl beschreibt das Verhältnis der Geschossfläche aller Vollgeschosse eines Gebäudes zur Grundstücksfläche. Die meisten Grundstücke (Anm. Flurstücke mit ähnlicher dichter Bebauung wurden zusammengefasst) weisen eine GFZ von 0,5 – 0,9 auf. Nur zwei Bereiche haben eine GFZ von 0,9 oder höher. Dies betrifft die Grundstücke auf der Südseite der Lochhauser Straße zwischen Aubinger Weg und Johannisweg (GFZ 0,91) und zwischen Frühlingsstraße und Bäumelstraße (GFZ 1,2). Damit wird auf diesen Grundstücken eine der Straße angemessene Dichte erreicht. Dazwischen gibt es mehrere Bereiche, die nicht einmal eine GFZ von 0,4 erreichen und damit in ihrer Nutzung der Lage in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof nicht gerecht werden.

Im Planungsumgriff gibt es außerdem eine Baulücke / ein unbebautes Grundstück (Lochhauser Str. 15), auf dem sich bis 2021 ein Autohandel befand. Das Grundstück befindet sich im Besitz der WEP und ist ca. 2.200 m² groß. Entlang der Lochhauser Straße befinden sich darüber hinaus mehrere Grundstücke, die das gegenwärtig vorhandene Baurecht nicht ausschöpfen und damit untergenutzt sind. Darunter fallen beispielsweise die im Nordosten an das AEZ anschließenden Grundstücke sowie fast alle Grundstücke mit einer nur ein bis zweigeschossigen Bebauung.



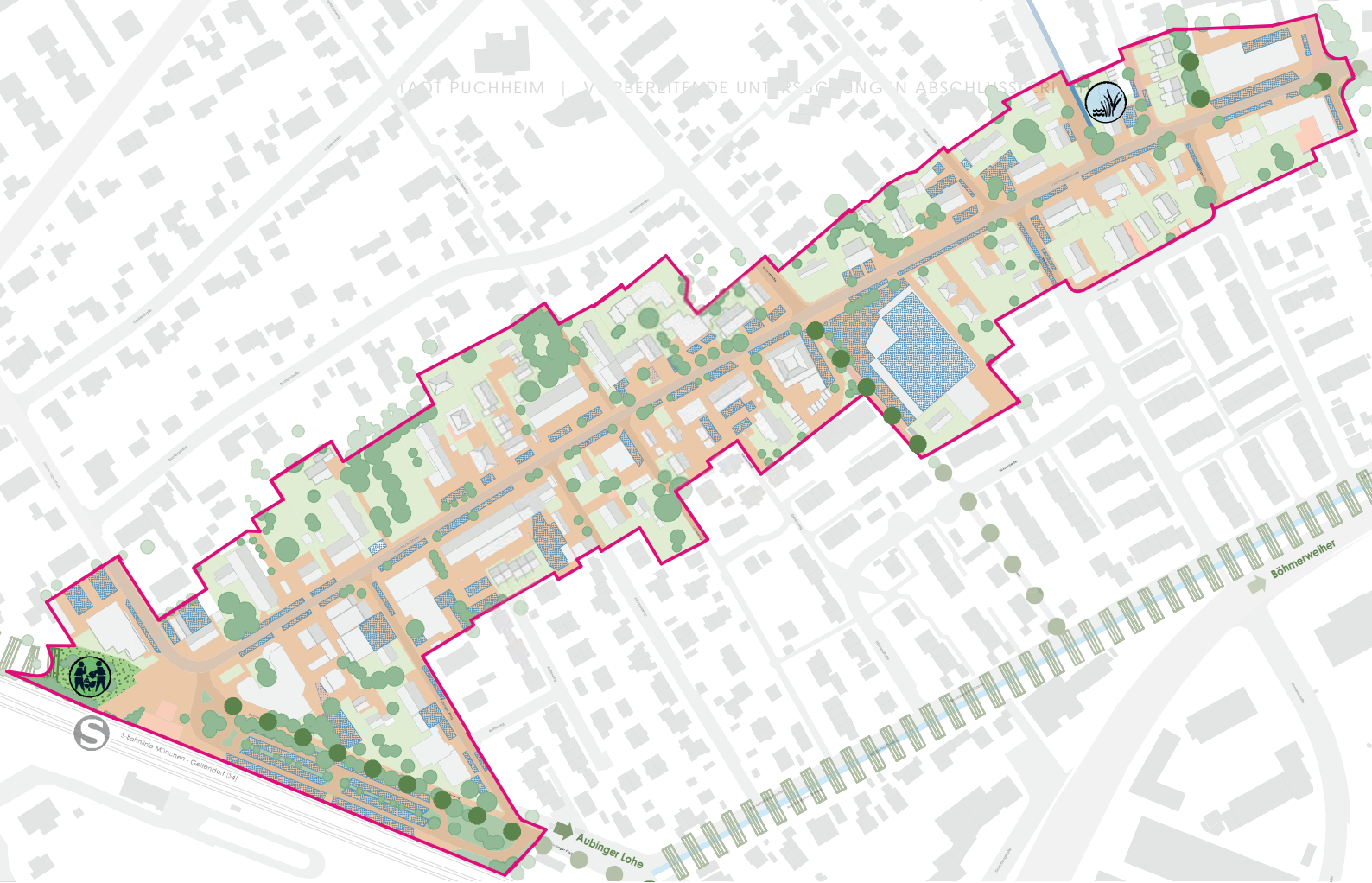


Abb. 36: Karte Grün- und Freiraum

- Freiflächen mit sehr hohem Versiegelungsgrad
- Parkflächen
- Straßenbegleitgrün
- Öffentliches Grün
- Privates Grün
- Grünfläche mit hohem Freizeitwert
- Bürgergarten
- Zugang Bachlauf
- Grünvernetzung
- mit hoher Qualität
- grüne Wegeverbindungen an die Lochhauser Straße
- Gebäude im Umgriff
- Umgriff VU-Gebiet
- Bäume
- Gewässer
- S S-Bahnhof
- Gebäude außerhalb Umgriff

4.5 Grün- und Freiraum

Die sehr wenigen öffentlichen Freiflächen der Lochhauser Straße weisen einen sehr hohen Versiegelungsgrad auf und auch die privaten Freiflächen, hier besonders die Vorbereiche von Geschäften, sind durch eine hohe Versiegelung geprägt. Ausgelöst wird dies unter anderem durch die hohe Anzahl an Parkplätzen. Diese liegen sowohl auf öffentlichem, als auch privatem Grund und dienen vor allem als Besucher- und Kundenparkplätze. Einzig der Bürgergarten und die privaten Gartenanlagen bilden Grünflächen entlang der Lochhauser Straße. Da sich diese aber häufig im rückwärtigen Bereich der Gebäude befinden, haben sie kaum bis keine Wirkung auf das Straßenbild in der Lochhauser Straße. Bis auf den angesprochenen Bürgergarten am Bahnhof gibt es keine weiteren öffentlichen Grünflächen im Planungsumgriff. Dieser ist damit die einzige Fläche, der ein Freizeitwert im Gebiet zugesprochen werden kann. Der Bürgergarten stellt für die Bürger:innen öffentlich nutzbare Hochbeete und eine Streuobstwiese mit Sitzgelegenheit zur Verfügung. Das Potenzial dieser Fläche wurde bei der Bürgerbeteiligung allerdings nicht als solches erkannt oder erwähnt. Vereinzelt gibt es in der Lochhauser Straße Flächen mit Straßenbegleitgrün oder Pflanztrögen, die sich allerdings nicht immer in einem guten Pflegezustand befinden. Ähnlich verhält es sich mit dem Zustand der Baumpflanzungen entlang der Lochhauser Straße, unter denen sich nur wenige ortsbildprägende Bäume befinden.

An das Untersuchungsgebiet knüpfen mehrere grüne Wegeverbindungen an, die in die Umgebung und unter anderem an die Böhmerweiher führen, z.B. auch über den Mühlstetter Graben: nördlich der P+R Anlage und im Anschluss daran über den Aubinger Weg in Richtung Aubinger Lohe, Richtung Süden entlang des Hummelwegs und westlich der Lochhauser Str. 57 in Richtung Norden zur Grundschule am Gernerplatz.

Diese Verbindung am Mühlstetter Graben kann auch aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens und der damit verbundenen Attraktivität für den Fuß- und Radverkehr als Grünvernetzung mit hoher Qualität für das Quartier angesehen werden. Eine weitere grüne Wegeverbindung besteht über den Pestalozziweg zur Schule und in Richtung kleiner Ascherbach / Alpenstraße nach Gröbenzell. Ein Zugang zum Bachlauf des kleinen Ascherbachs, der die Lochhauser Straße an der Freilandstraße kreuzt, ist nicht gegeben. Die Uferbereiche liegen überwiegend auf privaten Grundstücken mit privaten Ufersicherungen.

4.6 Verkehr und Mobilität

Die Lochhauser Straße stellt eine zentrale Verbindungsstraße in Nordost-Südwest-Richtung in Puchheim-Bahnhof Nord dar, die neben dem motorisierten Individualverkehr von Radfahrer:innen und Fußgänger:innen sowie dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Form der Buslinie 830 genutzt wird. An diesen verkehrsdominierten Raum werden demnach unterschiedliche Nutzungsansprüche gestellt, die es möglichst konfliktfrei abzuwickeln gilt. Dies ist aus unterschiedlichen Gründen momentan nur teilweise möglich.

4.6.1 Motorisierter Individualverkehr

Verkehrsbelastung: Aus der Verkehrsuntersuchung 2015 wurde die folgende Abbildung entnommen. Daraus geht hervor, dass die Lochhauser Straße mit ca. 5.300 bis 6.600 Kfz/24 h belastet ist. Der Schwerverkehrsanteil beträgt 3,3 bis 4,5%. Darin sind jedoch viele Linienbusse des öffentlichen Verkehrs enthalten.

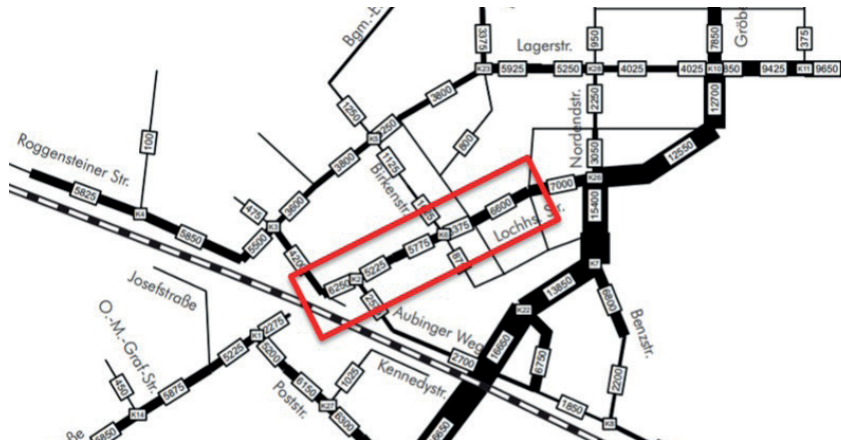


Abb. 37: Verkehrsbelastung Analyse

In der „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2006) werden Stundenwerte als Orientierung für den Gebietscharakter, Art und Maß der Umfeldnutzungen und die Aufenthaltsfunktion gegeben. In der Lochhauser Straße bestehen neben Dienstleistung und Handel/Gastronomie (überwiegend im Erdgeschoss) vor allem Wohnnutzungen. Umgerechnet auf Tagesverkehrsmengen können folgende Einstufungen erfolgen:

- Für eine **Wohnstraße** (Kategorie ES V RASt 06) sind die verträglichen Verkehrsmengen (max. 4.000 Kfz/24h) überschritten
- Die vorhandene Verkehrsbelastung gestattet eine Einstufung als **örtliche Geschäftsstraße** (ES IV, HS IV RASt 06, max. 4.000 bis 26.000 Kfz/24h), was dem tatsächlichen Nutzungsmix nahekommt.

Die Verkehrsbelastung ist demnach als hoch, aber dem Umfeld noch angemessen zu bezeichnen.

Dem Augenschein und den Rückmeldungen aus der Bürgerbeteiligung nach wird eine Überschreitung der angeordneten Höchstgeschwindigkeiten von 20 km/h im südwestlichen Teilbereich (Bahnhof bis Birkenstraße) und 40 km/h im nordöstlichen Abschnitt ab der Birkenstraße durch die breite, geradlinig verlaufende Fahrbahn gefördert (Die Breite von 6,50 m ist aufgrund des Linienbusverkehrs erforderlich). Erhöhte Lärmemissionen eine Gefährdung schwächerer Verkehrsteilnehmer:innen, eine dadurch hervorgerufen höhere Trennwirkung und eine verminderte Aufenthalts- und Lebensqualität, sind die Folge.

Unfälle

Aus dem Radverkehrskonzept (Plan 4.1) der Stadt Puchheim kann die Unfallsteckkarte der Jahre 2012 bis 2016 entnommen werden.



Abb. 38: Unfallsteckkarte der Jahre 2012 bis 2016 (Radverkehrskonzept, Plan 4.1)

Deutlich erkennbar ist eine Häufung verschiedenster Unfalltypen im Westen der Lochhauser Straße, vor allem im Übergang zum Bahnhofsvorplatz und im Bereich der Einmündung der Bahnunterführung.

4.6.2 Ruhender Verkehr

Auslastung

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung 2015 wurde auch eine Parkraumerhebung durchgeführt. Neben der Auslastung der Stellplätze (Verhältnis von Nachfrage und Angebot) wurde auch die Parkdauer erhoben. Folgende Abbildung zeigt ein Beispiel für die Parkraumerhebung für die westlich gelegenen Parkbereiche (H, J, K, L und M):

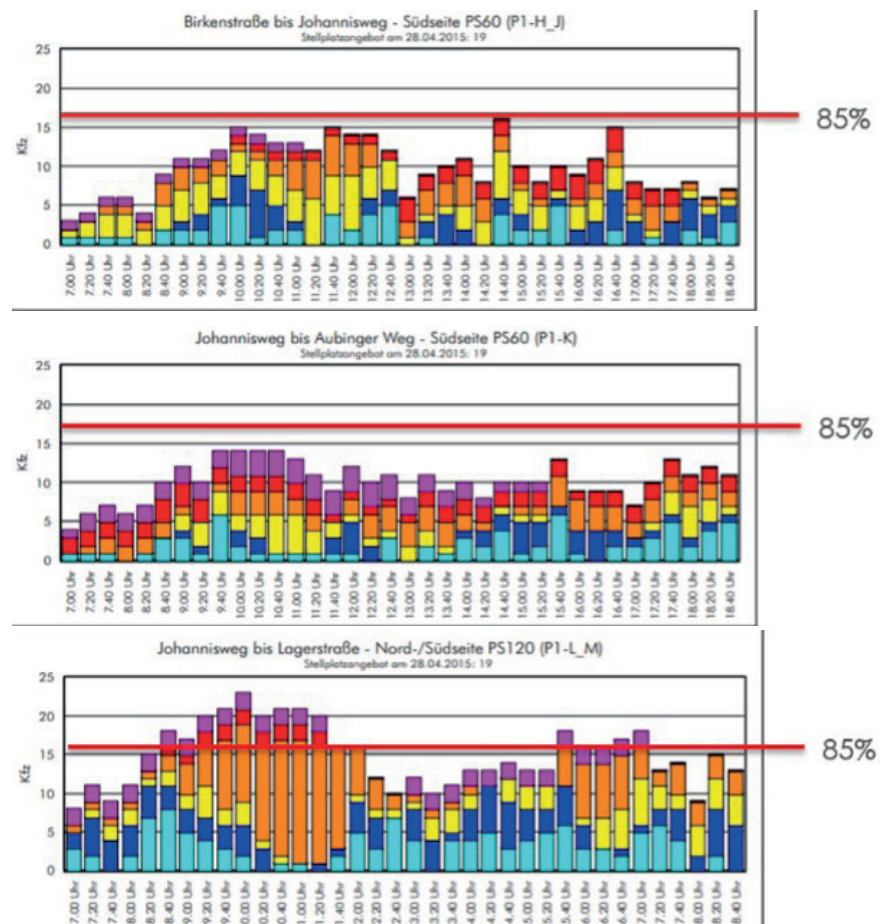


Abb. 39: Beispiele aus der Parkraumerhebung (Verkehrsuntersuchung 2015, Abbildungen, Seite 30a bis d)

Erkennbar ist, dass das Maß der Vollauslastung (85% Belegungsgrad) nur im westlichsten Teilbereich (Johannisweg bis Lagerstraße) partiell überschritten wird. Mit der Summe der vorhandenen privaten (meist an eine Benutzung durch Kund:innen von Ladengeschäften gebunden) und öffentlichen Stellplätze ist über die gesamte Länge der Lochhauser Straße ein mehr als ausreichendes Angebot gegeben. Einen Beitrag dazu leistet die Parkordnung auf den öffentlichen Stellplätzen mit einer maximalen Parkdauer von 1 bis 2 Stunden, die einen guten Umschlag sicherstellt. Im Zusammenwirken der Anordnungen/Beschränkungen auf privaten Stellplätzen und der uneinheitlich angeordneten Parkdauerbeschränkung auf öffentlichen Stellplätzen muss die Situation für parkplatzsuchende Autofahrer:innen als unübersichtlich bezeichnet werden.

Eigene Parkraumerhebung

Zur Klärung der Frage, wie viele Stellplätze nun privat (also üblicherweise nutzungsbeschränkt) und wie viele öffentlich sind, wurde eine Zählung mit folgendem Ergebnis durchgeführt:

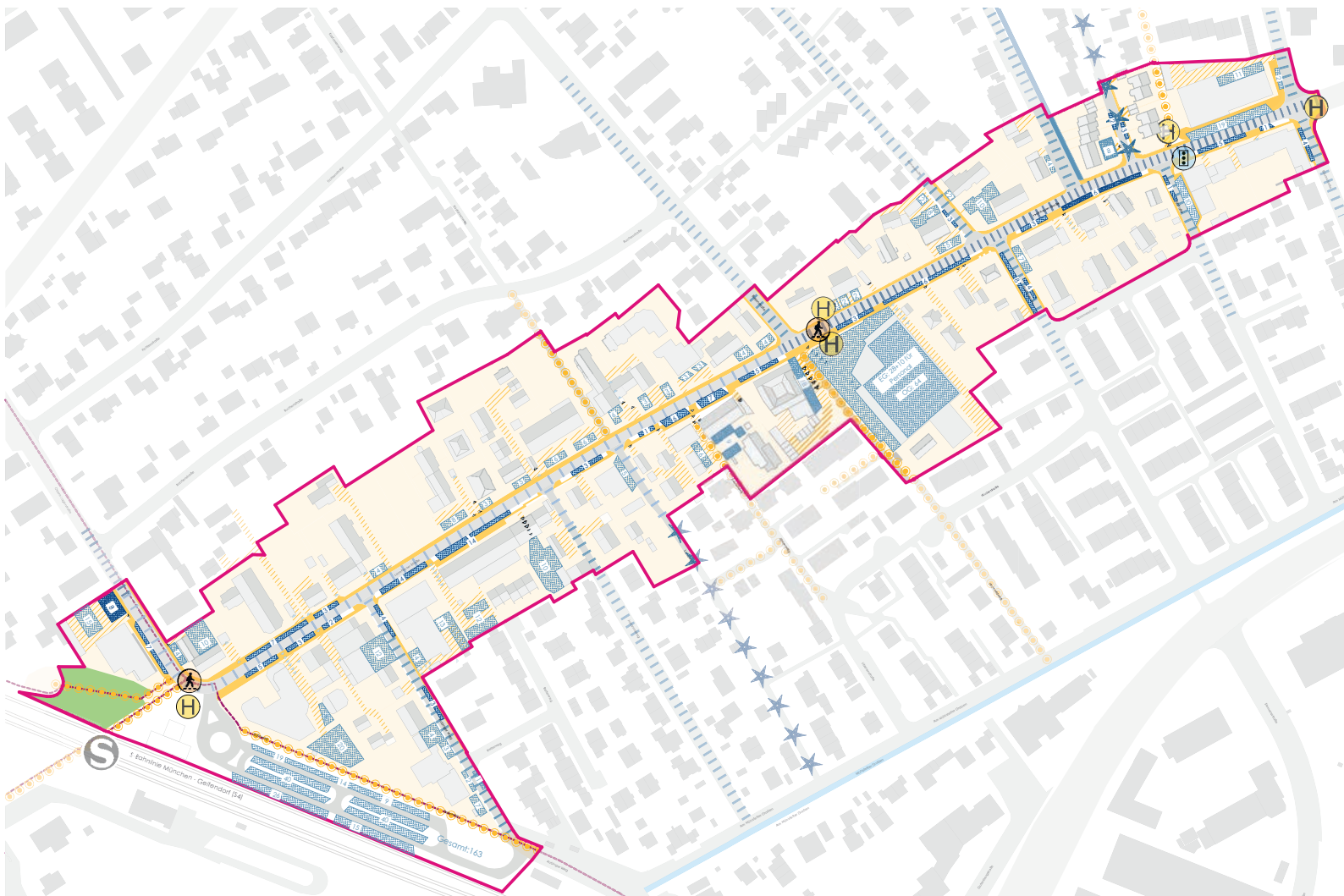
Eigentum	Anzahl	Anmerkung
Öffentlich	130	
Wohnen	308	Kundenstellplätze, teils auch Hinterhof (z.B. Sparkasse), mit AEZ, mit P+R Anlage
Summe	438	

Am P+R-Platz bestehen ca. 163 Stellplätze.

Die genaue Zuordnung der Stellplatzzahlen zu den einzelnen Flächen kann dem Bestandsaufnahmeplan zur Mobilität (siehe Abbildung 40) entnommen werden.

Abb. 40: Karte Mobilität

- Tempo 40
- Tempo 30
- Tempo 20
- Spielstraße
- Fuß- und Radwege
- Bürgersteig
- Private Zufahrten
- Parkplätze privater Grund inkl. Anzahl der Stellplätze
- Parkplätze öffentl. Grund inkl. Anzahl der Stellplätze
- Zufahrten zu Stellflächen, Garagen, Tiefgaragen
- Bushaltestelle
- Fußgängerampel
- Zebrastreifen
- Überörtliche Radrouten
- Öffentliches Grün
- Private Grundstücksteile
- Gebäude im Umgriff
- Umgriff VU-Gebiet
- Gewässer
- S-Bahnhof
- Gebäude außerhalb Umgriff



Festzuhalten ist:

- Drei Viertel der vorhandenen Stellplätze sind private Stellplätze. Diese entziehen sich damit den Anordnungen der lokalen Verkehrsbehörde.
- Die oft im rückwärtigen Bereich des Straßenraumes angeordneten privaten Parkflächen sind zum einen gestalterisch problematisch. Die meist notwendige Überfahrt des Gehwegbereiches führt zum anderen zur Gefährdung von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen. Dies gilt auch für die Zufahrten zu zahlreichen Tiefgaragen. Des Weiteren sind diese häufig in abweichendem Belag ausgeführt, was hinsichtlich der Barrierefreiheit oftmals problematisch ist und Fußgänger:innen fälschlich eine Bevorrechtigung des querenden Kfz-Verkehrs suggeriert

4.6.3 Fuß- und Radverkehr

Radverkehrskonzept

In der Mängelkarte des Radverkehrskonzepts wird die Lochhauser Straße als „stark belastete Hauptverkehrsstraße ohne Radverkehrsanlage“ bestimmt. Der Bereich des Bahnhofsvorplatzes und der Beginn der Rampen zur Bahnunterführung werden als „Gefahrenbereich“ klassifiziert.

Führung des Radverkehrs

Die Radfahrer:innen werden auf der Lochhauser Straße derzeit im Mischverkehr auf der



Abb. 41: Mängelkarte Radverkehrskonzept

Fahrbahn geführt. Diese hat eine Breite von durchgehend 6,50 m. In Bereichen mit einer angeordneten Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h sollten sie mit dem motorisierten Verkehr „mitschwimmen“ können. Tatsächlich jedoch werden Radfahrende oftmals von zu schnell fahrenden Fahrzeugen überholt, was umso mehr für den östlichen Abschnitt mit 40 km/h Höchstgeschwindigkeit gilt.

Die oben beschriebene bestehende Verkehrsbelastung von bis zu 6.600 Kfz/24h führt zu einer Spitzenstundenbelastung von ca. 660 Kfz/h. Diese Belastung stellt neben der zulässigen Höchstgeschwindigkeit die Eingangswerte in folgender Grafik dar, mit welcher sich Empfehlungen zu Formen der Führung des Radverkehrs bestimmen lassen (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Stand 2010):

- **Bereich I** bedeutet: Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn
- **Bereich II** bedeutet: Anordnung eines markierten Radschutzstreifens oder die Kombination von Mischverkehr mit Gehweg und „Radfahrer frei“

Als Ergebnis ergibt sich eine weitgehende Übereinstimmung der bestehenden Führungsform mit den Empfehlungen der ERA. Zwingender Handlungsbedarf ist nicht ableitbar, eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf <40 km/h wäre über den gesamten Verlauf der Lochhauser Straße im Untersuchungsbereich jedoch vorteilhaft.

Abstellanlagen

Zahlreiche Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes aus 2018 hatten Verbesserungen der Abstellanlagen an der Lochhauser Straße zum Inhalt. Dabei ging es vor allem um den Ausbau des Angebotes und um die Anordnung von fahrradschonenden Abstellanlagen mit ausreichend großem Einstellabstand an Stelle der weit verbreiteten und oft mit zu kurzem Abstand platzierten „Felgenkiller“ (Vorderradklemmen).

Eine Nacherhebung im Frühjahr 2021 ergab jedoch das ernüchternde Ergebnis, dass es im Vergleich zum Stand des Radverkehrskonzeptes weniger und nicht mehr Anlagen sind (273 statt 277 Abstellanlagen, jeweils ohne B+R am Bahnhof) und die einzige neue Anlage (vor dem „Liebevoll“) wurde als „Felgenkiller“ ausgeführt.

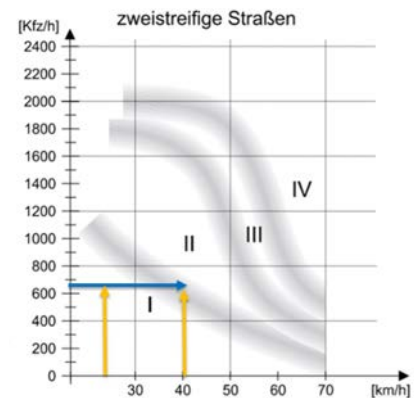


Abb. 42: Bestimmung der Belastungsbereiche von Radverkehrsanlagen (ERA, Bild 7)

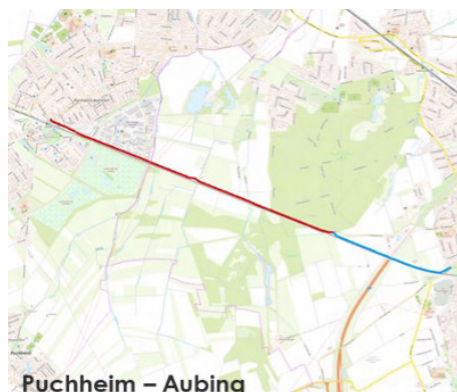
Radschnellweg

Derzeit laufen Planungen der „Projektgruppe RSV“ zur Konkretisierung der Machbarkeitsstudie eines Radschnellweges entlang der Bahnstrecke von München in Richtung Fürstenfeldbruck. Folgende Informationen können der Homepage des Landkreises FFB entnommen werden:



Bau eines straßenbegleitenden Radweges

Priorität: sehr hoch



Teil 1: Beidseitige Radverkehrsführung Aubinger Weg und Optimierung im Bereich des Bahnhofes

Teil 2: Bau Radweg zwischen Puchheim und Aubing, alternativ Sperrung für Kfz-Verkehr

Priorität: hoch

Abb. 43: Radkonzept 1 und 2

Als Ableitung des vorgenannten Planungsstandes ist mit hoher Wahrscheinlichkeit mit einer Führung des Radschnellweges nördlich der Bahnlinie zu rechnen. Dieser muss demnach bei zukünftigen Planungen im Untersuchungsgebiet der VU, insbesondere am südlich gelegenen Bahnhofplatz, berücksichtigt werden.

4.6.4 ÖPNV

Intermodale Schnittstelle S-Bahnhof

Am Bahnhof finden vielfältige Umsteigebeziehungen zwischen der S-Bahn und diversen Verkehrsangeboten statt:

- Park+Ride
- Bike+Ride
- Von/zu den Anschlussbussen
- Geplant: Von/zu Sharing-Angeboten (Car, Bike und E-Scooter).

Über Umsteigebeziehungen verknüpfte Wegeketten stehen in Konkurrenz zu durchgehenden und potenziell ineffizienten Autofahrten. Die aus dem Ziel der Förderung der nicht motorisierten Mobilität erwachsenden Ansprüche sind:

- Sicherstellung kurzer Wege zu Fuß
- Kurze Umsteigezeiten, abgestimmte Fahrpläne
- Erfüllung eines Informationsbedürfnisses (z.B. Info über Abfahrtszeiten und Verspätungen mittels digitalen Fahrgastinformationsanzeigen – DFI) auch über mobile Endgeräte hinaus
- Ausreichende und komfortable Abstellrichtungen für die umweltfreundlichen Mobilitätsangebote

Diesen Anforderungen tragen die Kommunen im Landkreis über den Ausbau der Bahnhöfe und deren Umfeld zu Mobilitätsstationen Rechnung (Landratsamt Fürstenfeldbruck, 2022, Mobilitätsstationen).

Eine Mobilitätsstation umfasst dabei mindestens eine Informationsstele, ein Bike-Sharing-Angebot, das in ein überregionales System eingebunden ist, sowie Abstellmöglichkeiten für private Fahrräder an einem Haltepunkt des ÖPNV. An ausgewählten Stationen kommt noch ein Car-Sharing-Angebot hinzu. In Puchheim sind derzeit 13 Stationen geplant, davon zwei im Untersuchungsgebiet: Eine „Mobilitätsstation L“ mit Car-Sharing am Bahnhof und eine Mobilitätsstation S mit der Grundausrüstung an der Bushaltestelle am AEZ. Die entsprechenden Ausschreibungen sollen für den gesamten Landkreis im Laufe des Jahres 2022 starten.

Angebotsqualität

Die S-Bahn S4 bildet das Rückgrat der ÖPNV-Erschließung. Regionalbusse leisten die Dienste der Flächenerschließung. Auf der Nordseite des Bahnhofes beginnen/enden drei Buslinien:

- **Bus 830** fährt werktags im 10/15 Minuten-Takt nach Lochhausen (S-Bahn). Samstags und Sonn-/Feiertags herrscht eingeschränkter Betrieb. Beide Richtungen verkehren durch die Lochhauser Straße. Mit Haltepunkten an der Birkenstraße und Bäumelstraße bestehen zwei weitere Zustiegsmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet. Er erfüllt damit auch eine Feinerschließungsfunktion auf der Lochhauser Straße. Als Tangentiallinie des Großraums München ist der Bus 830 auf kurze Reisezeiten angewiesen und damit (bei zukünftigen Entwicklungen) umwegempfindlich.
- **Bus 832** fährt werktags im 40-Minutentakt nach Olching, samstags ist der Betrieb eingeschränkt, Sonn- und Feiertag kein Betrieb.
- **Bus 855** fährt werktags im 20-Minutentakt als Ringlinie in das Gewerbegebiet Puchheim-Nord und zum Sportzentrum. Kein Betrieb Samstag, Sonn- und Feiertagen.

Alle Linien haben betriebliche Wartezeiten am Bahnhof. Durch die Ausrundungen der Anlegeborde am Busbahnhof (Busse können nicht ohne Abstand anfahren) ist die Barrierefreiheit nur eingeschränkt gegeben. Auch die Haltestellen in der Lochhauser Straße sind noch nicht barrierefrei, da die Bordsteinhöhen dafür gegenwärtig zu gering sind. Ein Ausbau ist jedoch bereits in Planung.

Nahverkehrsplan

Wesentliche Vorgaben für den ÖPNV erwachsen aus dem Nahverkehrsplan des Landkreises FFB (Landratsamt Fürstenfeldbruck, 2022, Nahverkehrsplan). Außer der Herstellung der Barrierefreiheit und einer Mobilitätsstation (siehe Seite 54) sind keine für die Nordseite relevanten Entwicklungen (z.B. Ausbau des Busangebots) geplant.

3-/4-gleisiger Ausbau

Bereits seit Jahrzehnten laufen Planungen der Bahn zum mehrgleisigen Ausbau der Strecke. Damit verknüpft ist die Herstellung der Barrierefreiheit, da derzeit vom Mittelbahnsteig (aus München ankommende Züge) keine barrierefreie Zu- und Abgangsmöglichkeit über Rampen/Aufzug vorhanden ist und die Bahnsteigkanten nicht ausreichend hoch ausgebildet sind. Gemäß einer Pressekonferenz des bayerischen Verkehrsministeriums (StMB) vom 30.3.2021 gilt folgender Sachstand:

- Machbarkeitsstudie S4 West ist abgeschlossen
- Dreigleisiger Ausbau wird vorgesehen
- Eine Aufwärtskompatibilität für ein viertes Gleis wird berücksichtigt (Bauwerke, wie Brücken und Unterführungen werden bereits auf ein viertes Gleis ausgelegt)
- Drei Jahre längere Planungszeit, barrierefreier Ausbau soll vorgezogen kommen

Die Lage des dritten und vierten Gleises im Norden ist nicht unwahrscheinlich, ebenso von Rampenanlagen. Damit sind diese Entwicklungen sehr prägend für die zukünftige Gestalt des nördlichen Bahnhofsvorfeldes.

4.6.5 Bahnhofsvorplatz

Wie oben beschrieben, erwachsen aus der Überlagerung bestehender und zukünftiger Nutzungsansprüche und Funktionen des Bahnhofsvorplatzes wichtige Randbedingungen für die zukünftige Gestaltung. Folgende Abbildung illustriert die Problematik der Überlagerung der Routen der verschiedenen Verkehrsarten: Es entstehen zahlreiche Konfliktpunkte, vor allem zwischen der Bahnunterführung und Zu-/Abgang des Fußgänger-

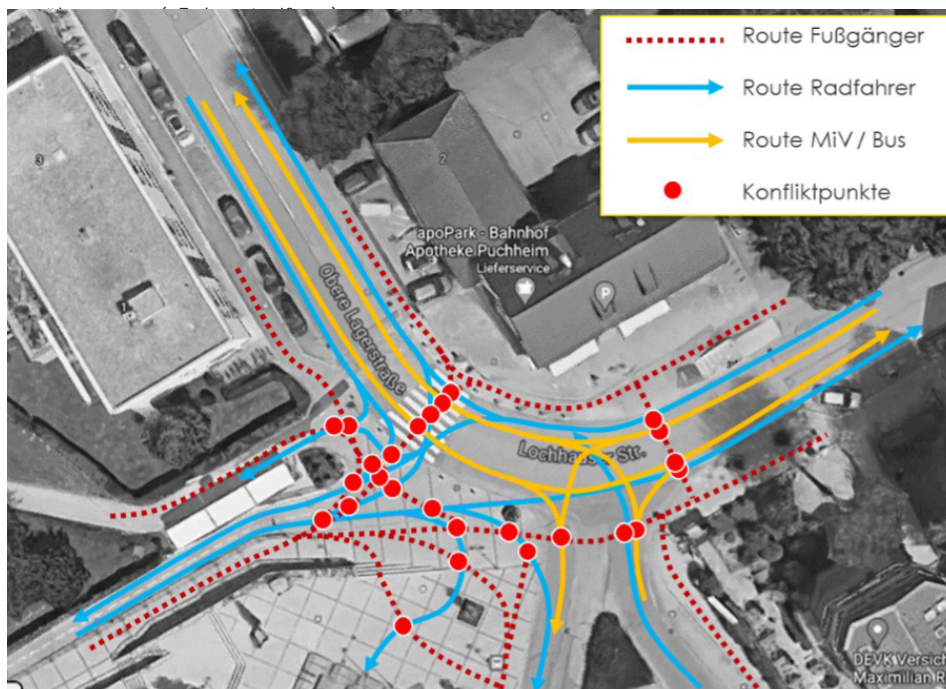


Abb. 44: Auswahl von Routen und Konfliktpunkten der verschiedenen Verkehrsteilnehmer am Bahnhofsvorplatz (Grundlage Google Maps)

Derzeitige Gegebenheiten

- Unfallschwerpunkt am Endpunkt der Bahnunterführung im Übergang zur Oberen Lagerstraße / Lochhauser Straße
- Eingeschränkt barrierefreier Busbahnhof
- Zu- und Abfahrt zum P+R-Platz
- Abstellanlagen für Fahrräder (Bike+Ride)

Zukünftige und zusätzliche Anforderungen

- Führung des Radschnellwegs parallel zur Bahn
- Barrierefreier Ausbau des S-Bahnhofes
- 3-gleisiger Ausbau der Bahnstrecke (aufwärtskompatibel zu 4-gleisig)
- Ertüchtigung Busbahnhof (optimierte Anlegekanten, ggf. mit Ladepunkt für Elektrobusse)
- Ertüchtigung als Mobilitätsstation (z.B. Aufstellung Infostele und Bike- bzw. Car-Sharing Angebote, Serviceangebote für Radfahrer:innen)
- Ggf. Verminderung Flächenbedarf der P+R-Nutzung durch die Unterbringung in mehrgeschossigen Parkpaletten

Aus der Bestandsaufnahme ergibt sich die Förderung eines kooperativen Verkehrsablaufes durch die bauliche Gestaltung und verkehrliche Anordnung als eine zentrale Anforderung an zukünftige Maßnahmen. Wie auch bereits im Radverkehrskonzept 2018 enthalten, könnte ein wichtiger Schritt dazu in der Gestaltung als Verkehrsberuhigter Bereich gem. Zeichen 325 StVO liegen. Dieser umfasste auch Teile der Oberen Lagerstraße und der Lochhauser Straße (an deren westlichem Beginn). Für die Lage des Busbahnhofs innerhalb dieser Zone besteht Einverständnis der Stabsstelle ÖPNV im Landratsamt FFB, solange nur kurze Fahrstrecken der Busse betroffen sind.

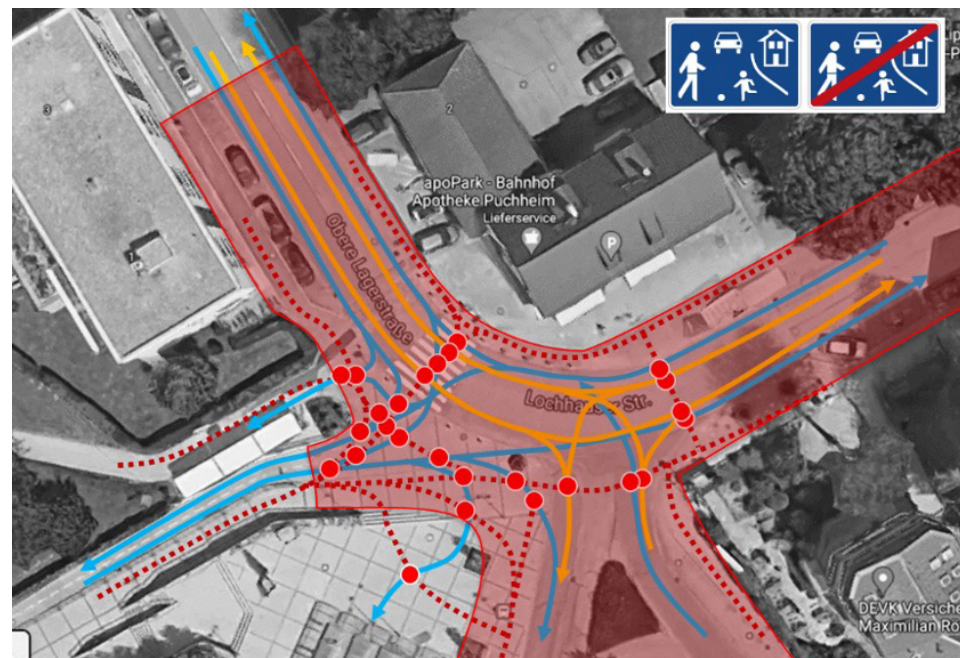


Abb. 45: Beispielhafte Ausdehnung und Gestaltung des Verkehrsberuhigten Bereiches (Grundlage Google Maps, Beispiele: GDV e.V., Forschungsbericht Nr. 34 und Gerhardt.stadtplaner.architekten)

4.6.6 Varianten der Radverkehrsführung in der Lochhauser Straße

Wie oben beschrieben, ist ein Ergebnis der Analyse des Radverkehrskonzeptes 2018 und auch ein sehr oft formuliertes Defizit aus der Öffentlichkeitsbeteiligung vorliegender VU die fehlende Radinfrastruktur in der Lochhauser Straße. Dies gilt ungeachtet der ebenfalls oben beschriebenen Feststellung, dass der bestehende Zustand (ohne Radverkehrsangebot) den geltenden verkehrstechnischen Empfehlungen der ERA entspricht. Im Zuge einer Vertiefung der Bestandsaufnahme soll nachfolgend die Machbarkeit von Radverkehrsanlagen an zwei beispielhaften Querschnitten untersucht werden:

Westlicher Teilbereich – vor Haus Nr. 11

In diesem Bereich besteht eine Breite des öffentlichen Straßenraumes von ca. 15,30 m, Längsparken ist beidseitig möglich.

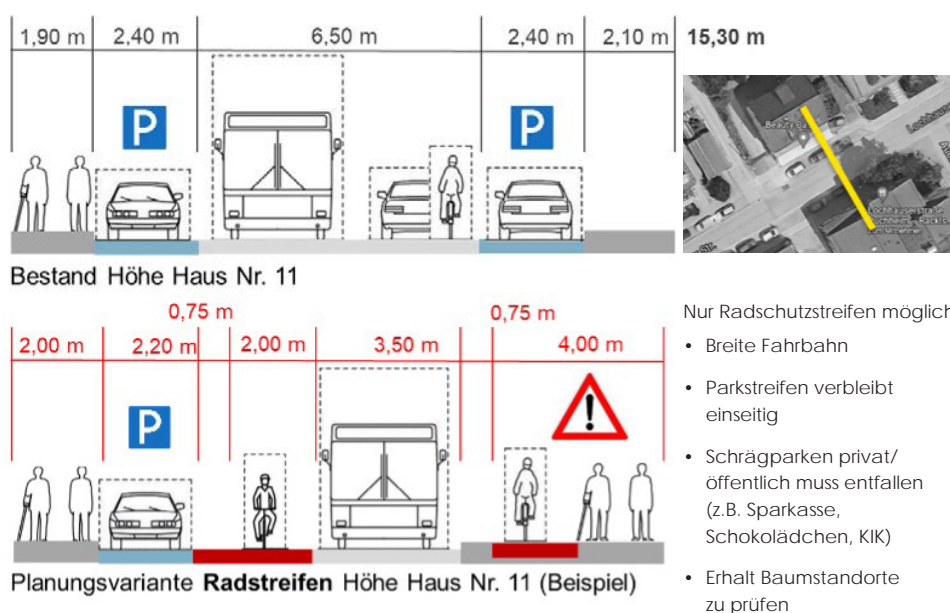


Abb. 46: Bestand und Beispielvariante Radschutzstreifen vor Haus Nr. 11

Aufgrund der Querschnittsbreiten ist nur ein markierter Schutzstreifen für Radfahrer umsetzbar (dieser kann – im Gegensatz zu markierten Radfahrstreifen - von motorisierten Fahrzeugen bei Bedarf mitbenutzt werden). Theoretisch mögliche Varianten der getrennten/kombinierten Führung von Radfahrern und Fußgängern auf dem Hochbord wurden nicht untersucht. Die Folgewirkungen dieser Planungsvariante wären:

Negativ:

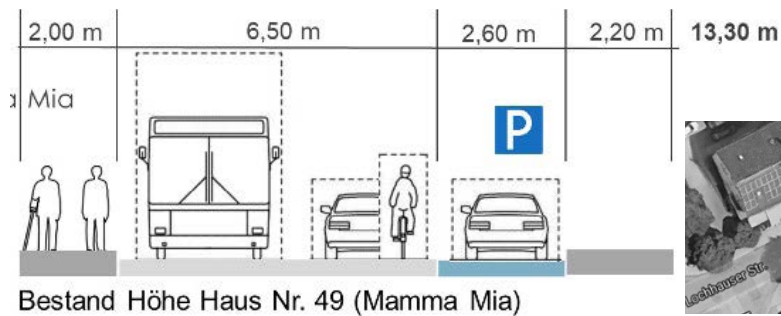
- Kostenintensiver Umbau über die gesamte Länge
- Inklusive der Schutzstreifen entsteht eine sehr breite Fahrbahn (8,00 m zwischen den Borden), die Folge sind hohe Geschwindigkeiten, vor allem außerhalb der Geschäftsöffnungszeiten
- Nur einseitig kann Längsparken verbleiben
- Baumstandorte im Bereich von entfallenden Parkstreifen müssen ebenfalls weichen

Positiv:

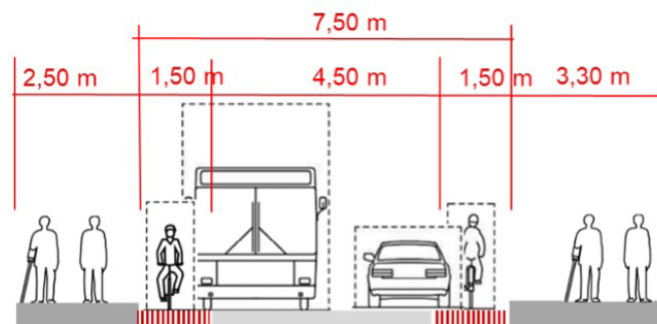
- Beidseitiges Radverkehrsanlagenangebot über den gesamten umgebauten Streckenabschnitt
- Gehwegbereiche könnten verbreitert werden.

Östlicher Teilbereich – vor Haus Nr. 49

In diesem Bereich besteht eine Breite des öffentlichen Straßenraumes von ca. 13,30 m, Längsparken ist nur einseitig möglich.



Bestand Höhe Haus Nr. 49 (Mamma Mia)



Nur Radschutzstreifen möglich

- Breite Fahrbahn (7,50m)
- Parkstreifen geht verloren
- Schrägparken privat/ öffentlich muss entfallen (z.B. Sparkasse, Schokolädchen, KIK)
- Erhalt Baumstandorte zu prüfen

Abb. 47: Bestand und Beispielvariante Radschutzstreifen vor Haus Nr. 49

Aufgrund der Querschnittsbreiten ist, wie im westlichen (breiteren) Streckenabschnitt, regelkonform nur ein markierter Schutzstreifen für Radfahrer umsetzbar.

Negativ:

- Kostenintensiver Umbau über die gesamte Länge
- Inklusiv der Schutzstreifen entsteht eine sehr breite Fahrbahn (7,50 m zwischen den Borden). Die Folge sind hohe Geschwindigkeiten, vor allem außerhalb der Geschäftsöffnungszeiten
- Längsparken auf öffentlichem Grund entfällt
- Baumstandorte im Bereich des entfallenden Parkstreifens müssen ebenfalls weichen

Positiv:

- Beidseitiges Radverkehrsanlagenangebot über den gesamten umgebauten Streckenabschnitt
- Gehwegbereiche könnten verbreitert werden.

4.6.7 Prüfung einer Einbahnstraßenregelung

Als eine mögliche Maßnahme der Zukunft wurde während des VU-Prozesses diskutiert, welche Auswirkungen die Anordnung einer Einbahnstraßenregelung in der Lochhauser Straße hätte, wie z.B.:

- Wäre Platz für ein verbessertes Radwegeangebot?
- Wie würde sich der Kfz-Verkehr umverteilen?
- Würde sich ein geringeres Geschwindigkeitsniveau einstellen?
- Welche Auswirkungen für den Busverkehr wären die Folge?

Diesen und weiteren Fragen soll in knapper Form anhand einer Variantenstudie nachgegangen werden. Als Beispiel wird die Ausweisung der Lochhauser Straße als Einbahnstraße mit Fahrtrichtung Westen (Bahnhof) untersucht:



Abb. 48: Einbahnstraße in der Lochhauser Straße Richtung Bahnhof

Verkehrsmengenverteilung, Busverkehr

Folgende Wirkungen sind absehbar:

Negativ:

- Die im Umfeld der Lochhauser Straße gefahrenen Fahrzeugkilometer würden sich wesentlich erhöhen. Damit steigen Lärm- und Schadstoffemissionen flächig, die Gefährdung von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen in den Wohngebieten nimmt zu.
- Die Verkehrsmenge der Lochhauser Straße selbst reduziert sich lediglich auf weit mehr als die Hälfte (geschätzt 60 bis 70%) der bestehenden Verkehrsmenge, da zusätzlicher Verkehr entsteht.
- Die Gegenrichtung zur Einbahnstraße Lochhauser Straße wird über angrenzende Wohnstraßen, und dort als zusätzlicher Verkehr, abgewickelt, wie z.B.
 - Birkenstraße
 - Lagerstraße
 - Am Mühlstetter Graben
 - Aubinger Weg.
- Durch eine größere Breite (optisch, zwischen den Borden, inkl. Radstreifen) und fehlende Begegnungen sind auf der Lochhauser Straße höhere Geschwindigkeiten wahrscheinlich (siehe nachfolgende Querschnittsskizzen).
- Der Linienweg der Bus-Tangentiale Nr. 830 wird länger, da die Gegenrichtung nicht mehr über die Lochhauser Straße geführt werden kann. Dies führt zu gesteigerten Kosten beim Busbetrieb.
- Haltestellen der unterschiedlichen Richtungen liegen weit auseinander

Positiv:

- Die Verkehrsbelastung der Lochhauser Straße geht zurück

Radverkehrsanlagen

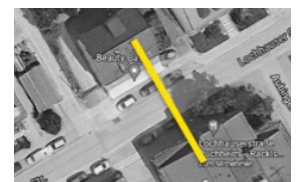
Beispielhaft wird nur für den Querschnitt auf Höhe Haus Nr. 11 untersucht, ob eine Einbahnstraßenregelung wenigstens die Umsetzung eines Radwegeangebots erleichtert:



Abb. 49: Bestand und Beispielvarianten vor Haus Nr. 11

Beidseits bauliche Radwege:

- Situation für Fußgänger verbessert sich nicht
- Ein Parkstreifen muss aufgelöst werden
- Schrägparken privat/ öffentlich muss entfallen (z.B. Sparkasse, Schokolädchen, KIK)
- Erhalt Baumstandorte zu prüfen



Regelkonform sind sowohl ein markierter Radfahrstreifen in Richtung der Einbahnstraße (obere Variante), als auch bauliche Radwege in beide Richtungen (untere Variante) umsetzbar.

Negativ:

- Kostenintensiver Umbau über die gesamte Länge
- Das Angebot für Fußgänger bleibt unverändert knapp
- Bei der Variante Schutzstreifen verbleibt eine nach wie vor breite Fahrbahn (obere Variante, Breite zwischen den Borden 6,25 m)
- Ein Längsparkstreifen auf öffentlichem Grund entfällt
- Baumstandorte im Bereich des entfallenden Parkstreifens müssen ebenfalls weichen

Positiv:

- Beidseitiges Radverkehrsanlagenangebot über den gesamten umgebauten Streckenabschnitt

Die Ergebnisse für den östlichen Teilbereich (Breite = ca. 13,30 m) fallen analog aus und wurden deshalb nicht dargestellt. Dort sind keine Längsparkstreifen auf öffentlichem Grund mehr darstellbar, ebenso entfallen bestehende Bäume.

4.7 Barrierefreiheit

Barrierefreiheit gewinnt in der älter werdenden Bevölkerung zunehmend an Bedeutung, darüber hinaus betrifft das Thema aber die gesamte Gesellschaft. Daher wurde von der bayerischen Regierung 2013 das Ziel vorgegeben, Bayern soll bis 2023 im gesamten öffentlichen Raum und im gesamten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) barrierefrei werden.

Nach offizieller Definition (Bayerisches Staatsministerium für Familie, Arbeit und Soziales, 2021) sind Lebensbereiche dann barrierefrei, wenn sie für Menschen mit Behinderung

- in der allgemein üblichen Weise,
- ohne besondere Erschwernis und
- grundsätzlich ohne fremde Hilfe

auffindbar, zugänglich und nutzbar sind.

Barrierefreiheit ist ein wichtiges Element einer inklusiven Gesellschaft. Inklusiv bedeutet: Alle Menschen, ob mit oder ohne Behinderung, können an allen Bereichen des Lebens selbstbestimmt und gleichberechtigt teilhaben.

Von Barrierefreiheit profitieren alle Bevölkerungsgruppen, besonders darauf angewiesen sind aber motorisch, visuell, auditiv und kognitiv dauerhaft eingeschränkte Betroffene, sowie auch temporär eingeschränkte Gruppen wie Eltern mit Kinderwagen oder Menschen mit zeitweiliger, gesundheitlicher Einschränkung.

Für die Bestandsaufnahme in der Lochhauser Straße wurden folgende Kriterien für den öffentlichen Raum zugrunde gelegt:

- Breite Fußwege: mind. 1,8 m benutzbare Gehwegbreite (Normalfall), 2,5 m optimale Breite
- Materialität Beläge: geringer Rollwiderstand, keine Erschütterung, Trittsicherheit, Stolperschutz, Rutschsicherheit
- Anforderungen an die Neigung: Querneigung max. 2,5 %, Längsneigung max. 6% auf 10 m Strecke
- Querungen: Höhe, Lage, Breite, Eignung taktile Führung, Aufstellflächen



Abb. 50: Karte Barrierefreiheit

- ÖPNV: Ein- und Ausstiegsfunktion (optisch / taktil erkennbar), Wartefunktion (Sitzgelegenheit, Wetterschutz, Bewegungsfläche, lesbare Fahrpläne, Orientierung / Anbindung Umfeld optisch / taktil erkennbar)
- Barrierefreie Stellplätze: Abmessung, Materialität, Neigung, Lage, Anbindung

Bei der Untersuchung zur Barrierefreiheit in der Lochhauser Straße wurde unter anderem die Zugänglichkeit der vorhandenen aktiven Nutzungen (Einzelhandel und Dienstleistungen) betrachtet. Hierbei ist nur rund die Hälfte der Geschäftsfläche ebenerdig erreichbar. Von den nicht ebenerdig erreichbaren Einheiten kann wiederum rund die Hälfte immerhin über Rampen, Fahrstühle oder ähnliches erreicht werden. Damit bleiben ca. 40 der 140 untersuchten Einheiten nicht barrierefrei erreichbar. Dies betrifft insbesondere die Gebäude im Kreuzungsbereich Lochhauser Straße / Bäumelstraße. Zudem ist die Zugänglichkeit der Grundstücke durch ungeeignete Oberflächenbeläge, Unebenheiten, Absätze und Stolperfallen nicht immer für alle Personengruppen gegeben.

Im Untersuchungsgebiet gibt es mehrere behindertengerechte Stellplätze. Der Stellplatz auf dem AEZ-Parkplatz stellt dabei den nördlichst gelegenen Parkplatz dar. Im Bereich von AEZ bis Bäumelstraße gibt es demnach keinen Behindertenstellplatz. Darüber hinaus stehen auf dem Parkplatz am Rossmann, im Norden der Park-and-Ride-Anlage, beim Birkengarten, vor der Sparkasse und im Aubinger Weg Behindertenstellplätze zur Verfügung. Nicht alle dieser Stellplätze sind ausreichend groß dimensioniert oder schließen barrierefrei an den Gehweg an, sodass die Funktion teilweise nur eingeschränkt gegeben ist.

- Erdgeschoss ebenerdig zugänglich*
- Erdgeschoss durch Rampe, Aufzug, u.ä. zugänglich*
- Erdgeschoss nicht barrierefrei zugänglich*
- Öffentliche Parkplätze
- Behindertenstellplatz
- Straße und Fußwege - öffentlicher Charakter
- Private Flächen/ Parkplätze - halböffentlicher Charakter
- aktive EG-Nutzung
- Mauer
- Zaun
- Hecke
- steile Neigung
- Engstelle Fußgängerweg
- ungeeigneter Oberflächenbelag
- fehlender Fußgängerweg
- nicht barrierefreier Übergang
- Gefahrenstelle
- Bank
- Zufahrten zu Stellflächen, Garagen, Tiefgaragen
- Bushaltestelle
- Fußgängerampel
- Zebrastreifen
- Hindernisse (Stromkästen, Verkehrsschilder, Blumenkästen)

Auf einigen Fußwegen sowie Eingangs- und Zugangsbereichen herrschen steile Neigungen vor, die das Benutzen mit Rollstühlen, Rollatoren aber auch Kinderwägen erschweren und in Bereichen, in denen die Neigung zur Straße hin abfällt, auch gefährlich sein können. Ein ausgeprägtes Beispiel in der Lochhauser Straße bildet dabei die Bahnhofunterführung. Hinzu kommen einige Bereiche, die keinen barrierefreien Übergang bzw. abgesenkten Bordstein zwischen Straßenraum und Fußweg haben. Zusätzliche Stolperfallen durch Unebenheiten im Belag oder generell ungeeigneten Oberflächenbelag wie kleinteiliges Kopfsteinpflaster, sowie Hindernisse auf den Fußwegen (Stromkästen, Verkehrsschilder, Blumenkästen) führen zu weiteren Beeinträchtigungen. In den Anschlussstraßen Aubinger Weg und Rainerstraße ist gar kein abgetrennter Fußgängerweg vorhanden. In anderen Abschnitten, wie etwa zwischen AEZ und Herbststraße führt die geringe Gehwegbreite von ca. 1,20m zu einer Beeinträchtigung der Begegnungsräume.

Lediglich auf Höhe der Kreuzung Lochhauser Straße / Frühlingstraße besteht eine Querungsmöglichkeit der Lochhauser Straße mit Ampelschaltung. Die Querung der Lochhauser Straße über einen Zebrastreifen ist an zwei Stellen gegeben. Ein Zebrastreifen auf Höhe der Lochhauser Straße 41 ermöglicht den Wechsel zwischen den Bushaltestellen an der Birkenstraße und den Zugang zum AEZ. Der zweite Zebrastreifen befindet sich am Bahnhofsvorplatz als Verlängerung der Fußgängerunterführung nach Puchheim Süd.

Durch die vielen Zufahren zu rückwärtigen Stellplätzen oder Garagen sowie Tiefgaragenzufahrten wird der Fußweg immer wieder durch ein- und ausfahrende Fahrzeuge gekreuzt, was insbesondere für seheingeschränkte Menschen nicht wahrnehmbar und gefährlich ist. Auch sind insbesondere diese Querungsstellen oft in einem vom Gehweg abweichenden Oberflächenmaterial gestaltet, was zu dem unerwünschten Nebeneffekt führt, dass Fußgänger:innen eine Bevorrechtigung des kreuzenden Kfz-Verkehrs annehmen müssen. Daneben bilden einige Kreuzungsbereiche Gefahrenstellen, da sie auch für Nicht-Eingeschränkte unübersichtlich sind und an ihnen viele Verkehrsteilnehmer zusammenzutreffen. Dies ist beispielsweise am Übergang von der Unterführung zum Bahnhofsvorplatz, aber auch beim beampelten Übergang auf Höhe der Lochhauser Straße 55 der Fall.

Grundsätzlich fehlt es entlang der gesamten Lochhauser Straße an Sitzmöglichkeiten, die einen inklusiven Ansatz verfolgen, sprich in ihrer Ausgestaltung von einer Vielzahl an Menschen genutzt werden können. Dies gilt insbesondere auch für die Ausstattung der Bushaltestellen.

4.8 Einzelhandel und Gewerbe

4.8.1 Methodisches Vorgehen der Untersuchung

Angebotsanalyse

Im Jahr 2020 wurde eine Vollerhebung aller Einzelhandelsunternehmen (inkl. aller Leerstände) sowie der Gastronomie und der einzelhandelsnahen Dienstleistungen in der Lochhauser Straße durchgeführt (vom S-Bahnhof bis zur Bäumelstraße). In dem Zusammenhang erfolgte eine flächendeckende Begehung des gesamten Untersuchungsgebiets mit Kartierung des Angebots. Es wurden dabei die jeweiligen Hauptnutzungen, die Sortimentsgruppen und die Verkaufsflächen erfasst sowie eine räumliche Verortung der Geschäfte vorgenommen.

Zur Verkaufsfläche wird dabei die Fläche gezählt, die dem Verkauf dient; einschließlich der Gänge und Treppen in den Verkaufsräumen, des Kassen- und Vorkassenbereich, Bedienungstheken und z.B. die dahinter befindlichen Flächen sowie Schaufenster. Im Wesentlichen werden all die Flächen berücksichtigt, die dem Kunden zugänglich sind. Insgesamt wurde somit eine umfängliche Bestandserfassung bzw. Vollerhebung der Hauptsortimente durchgeführt. Die Bearbeitung der erhobenen Ergebnisse erfolgte kartographisch mit Hilfe eines geographischen Informationssystems.

Darüber hinaus wurden im Rahmen der Angebotsanalyse zudem Einzelhändler:innen, Gastronom:innen und Dienstleister:innen im Rahmen einer standardisierten Online- und postalischen Befragung bezüglich der Entwicklung sowie Bewertung der Lochhauser Straße im Wesentlichen in der Form von Mehrfachauswahl (Multiple Choice) befragt.

Nachfrageanalyse

Die zweite wichtige Fragestellung, der nachgegangen wurde, war eine Nachfrageanalyse. Sie ermöglicht in der Gegenüberstellung zum Angebot Aussagen über den Leistungsstand des Einzelhandels.

In diesem Kontext wurde auch eine umfangreiche Befragung von Kund:innen und Passant:innen am sogenannten „Point-of-Sale“ („Der POS ist also der Ort des Warenangebots (meist Laden bzw. innerbetrieblicher Standort einer Ware im Regal, in einer Verkaufsgondel), an dem die Kunden unmittelbaren Kontakt mit der Ware haben,...“ Gabler Wirtschaftslexikon, 2022, Definition Point of Sale (POS)) durchgeführt, die aussagekräftigen Ergebnisse über die Angebotssituation, die Kundenzufriedenheit und vor allem über das Einzugsgebiet ermöglichte.

Städtebauliche Analyse

Im Rahmen einer städtebaulichen Analyse wurden die einzelhandelsrelevanten Bereiche der Lochhauser Straße bezüglich ihrer räumlichen Lage, ihrer Funktion der Teilbereiche bzw. ihrer funktionalen Vernetzung untersucht. Nachfolgende Kriterien wurden dabei u.a. analysiert:

- Lage von Einzelhandelsmagneten
- Verteilung von Geschäften entlang der Straße
- Struktur der Einzelhandelslagen (= Anordnung und Abfolge von Branchen, bzw. Sortimenten und Geschäften sowie auch Flächengrößen)
- Verkehrliche Erreichbarkeit und ruhender Verkehr
- Qualität von Schaufensterpräsentationen
- Einkaufsatmosphäre

4.8.2 Aktuelle Rahmenbedingungen für den Einzelhandel

Um die Entwicklungen im Untersuchungsgebiet richtig einordnen zu können, sollen vorweg einige wichtige Voraussetzungen angesprochen werden, ohne die der Einzelhandel vor Ort nicht richtig einzuschätzen ist.

Der Einzelhandel ist seit Jahren in allen Regionen Deutschlands einem starken Wettbewerbsdruck ausgesetzt, der sich in einer kontinuierlichen Anpassung der Betriebsformen- und Standortstrukturen widerspiegelt. Hiervon sind neben den großen Zentren gerade auch kleinere Städte und Gemeinden wie Puchheim betroffen. Mit den sich verändernden Betriebsformen im Einzelhandel hin zu Filialisten, Fachmärkten und Discountern haben sich die Standortentscheidungen längst verändert. Häufig werden die kleineren Kommunen aufgrund mangelnder Kaufkraft vollständig gemieden oder der innerörtliche, eigentümergeführte Einzelhandel wird durch Fachmarktzentren in Ortsrandlagen geschwächt und verdrängt.

In den kleinen Gemeinden wird dieser Prozess im Vergleich zu den größeren Städten umso wirksamer, da er in diesen Regionen aufgrund des ohnehin schon geringen Angebots des eigentümergeführten Fachhandels sofort auffällig wird und dieses Angebot oftmals vollständig verschwindet.

Darüber hinaus stellen sich durch die verstärkte Nutzung des Internets bzw. des Online-Handels tiefgreifende Veränderungen im Einzelhandelssektor ein. Erkennbar wird dies durch den jährlich steigenden Marktanteil des Online-Shoppings. Hieraus ergibt sich schon seit Jahren eine starke Verbindung aus stationärem Einzelhandel und dem damit verbundenen Onlineangebot, dem sogenannten Multi-Channeling.

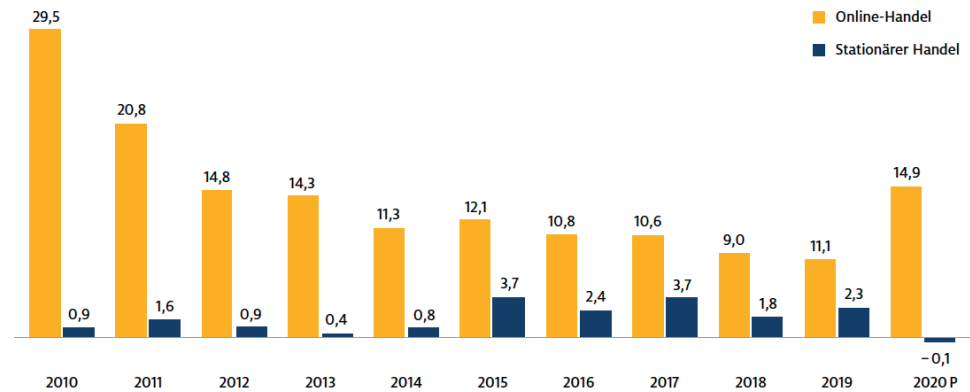


Abb. 51: Prozentuale Entwicklung des Onlinehandels von 2010-2020 (Standortmonitor, HDE Handelsverband Deutschland, 2021)

Trotz stetig steigender Onlineverkäufe verzeichnet der stationäre Einzelhandel deutschlandweit mit ca. 87% oder 504,6 Milliarden Euro Umsatz immer noch den wesentlichen Teil seiner Warenverkäufe über das stationäre Ladengeschäft (EHI Handelsdaten, 2021). Es ist jedoch weiterhin zu erwarten, dass die Umsatzanteile des Vertriebskanals Online-Handel auch in den nächsten Jahren zunehmend an Relevanz gewinnen. Kleinere Händler sind dabei jedoch vor allem durch fehlende Ressourcen in ihren Digitalisierungsbemühungen behindert.

Durch soziodemographische Veränderungen und technische Fortschritte ergeben sich aber nicht nur auf der Angebotsseite fundamentale Veränderungen, sondern auch auf der Konsumenten- bzw. Nachfrageseite. Zudem bewirkt insgesamt die höhere Markttransparenz im Einzelhandel (Internetangebote, leichtere Erreichbarkeit größerer Zentren) auch eine intensivere Vergleichsmöglichkeit des Angebots und dadurch meist auch ein gesteigertes Anspruchsniveau der Konsument:innen. Betrachtet man die Situation Puchheims bzw. der Lochhauser Straße, so liegen in unmittelbarer Nähe eine Vielzahl von Einzelhandelsangeboten in den Nachbarkommunen, die in kürzester Zeit erreichbar sind.

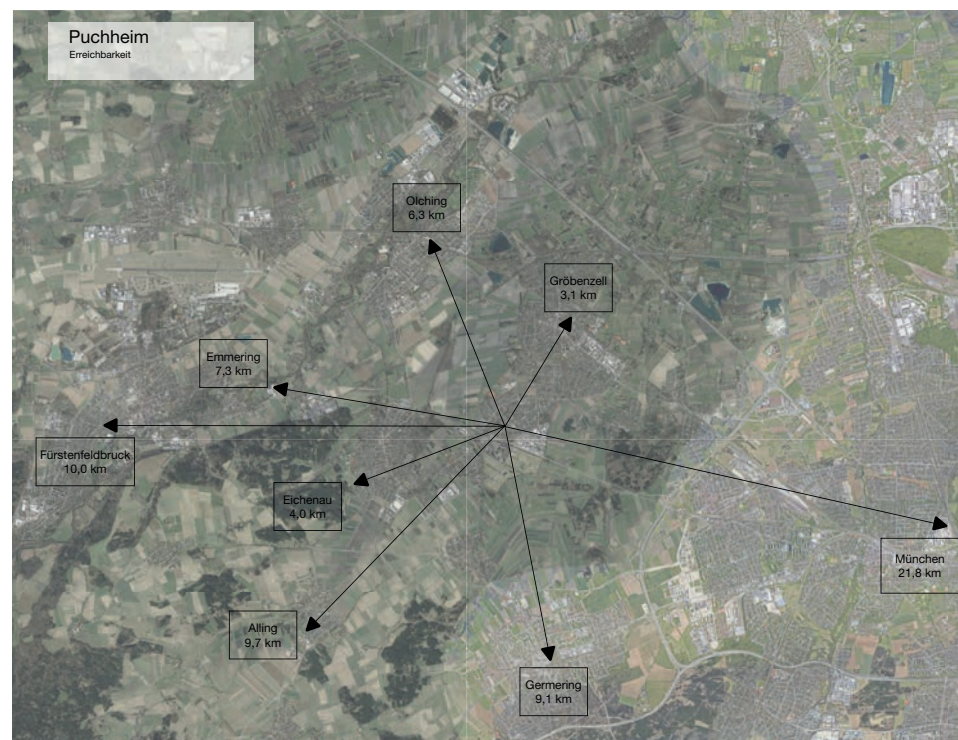


Abb. 52: Entfernung und Erreichbarkeit weiterer Einzelhandelsangebote (Institut für Stadt- und Regionalmanagement, 2021)

Diese Standorte verfügen in vielen Fällen über ein attraktives Angebot und sind in nur kurzer Fahrzeit zu erreichen. Insbesondere die Stadt München ist hier ein zentraler Attraktivitätsfaktor der sowohl mit der S-Bahn als auch per Auto schnell zu erreichen ist. Vor Ort verstärken diese Aspekte die mangelnde Kaufbereitschaft und damit den Rückgang des lokalen Einzelhandelsangebots.

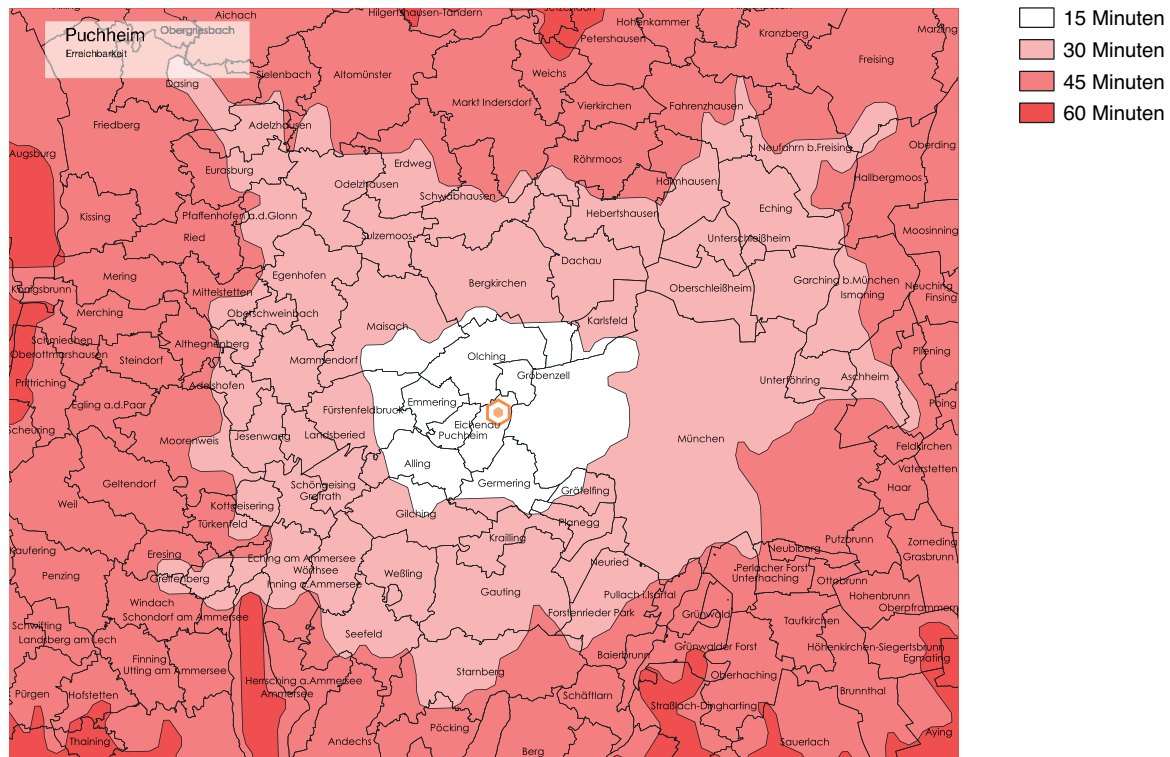


Abb. 53: Entfernung gemessen in PKW-Fahrzeiten (ISR, 2021)

Auch das Aufkommen neuer Konsumbedürfnisse (z. B. Freizeitaktivitäten) beeinträchtigt den Wirtschaftszweig: die privaten Einkommen bzw. Konsumausgaben sind zwar zumindest bis zu Beginn des 21. Jahrhunderts stetig gestiegen, jedoch hat der Einzelhandel hiervon nur unterproportional profitiert. Der Anteil des Einzelhandels an den gesamten Konsumausgaben sinkt kontinuierlich. Auffällig hierbei ist, dass die Konsumgüter, welche im Einzelhandel erworben werden, prozentual an Bedeutung verlieren. Insbesondere erkennbar ist dieser Trend bei den Ausgaben für Nahrungsmittel, deren Anteil deutlich gesunken ist.

Im Zusammenhang mit dem Kundenanspruch ist ferner eine Polarisierung des Kundenverhaltens feststellbar: weitgehend unabhängig vom Einkommen und/oder Lebensstil werden dieselben Kunden, abhängig vom jeweilig gewünschten Kaufobjekt, sowohl von qualitäts- als auch von preisorientierten Angeboten angesprochen (z.B. enorme Preisorientierung beim Lebensmittelkauf, Vernachlässigung des Preises und starke Qualitätsorientierung beim Schuhkauf). Die unmittelbare Folge hiervon sind Verluste im „mittleren“ Angebotssegment zu Gunsten von Discountern einerseits und spezialisierten Qualitätsanbietern andererseits.

Durch Veränderungen sowohl auf Seiten des Angebotes als auch auf Seiten der Nachfrage ergibt sich somit ein deutlicher Wandel der Einzelhandelsstruktur in Städten und Gemeinden.



Abb. 54: Polarisierung des Konsumentenverhalten (ISR, 2016)

4.8.3 Einzelhandelsrelevantes Standortprofil

Räumliche Verteilung

Zum Erhebungszeitpunkt im November 2020 wurden 120 Betriebe in der Lochhauser Straße erfasst. Hierzu gehörten Einrichtungen des Einzelhandels, der einzelhandelsbezogenen Dienstleistungen (z. B. Banken, Frisörgeschäfte, Reisebüros, Kosmetiksalon), der Gastronomie und der Dienstleistungen. Den bei weitem größten Anteil stellten dabei die Dienstleistungen mit einem Anteil von fast 60%, während der Einzelhandel mit 37 Geschäften nur etwas mehr als 30% aufwies.

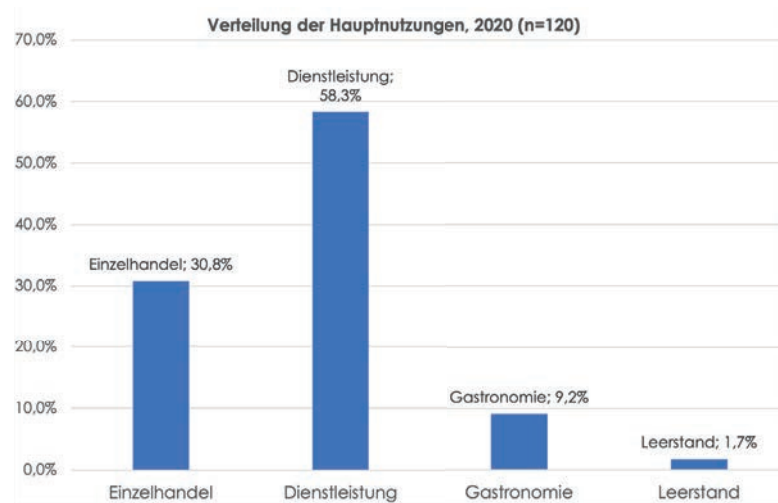


Abb. 55: Verteilung der Hauptnutzungen in der Lochhauser Straße (ISR, 2020)

Leerstände wurden zum Zeitpunkt der Erhebung in der Lochhauser Straße nur in äußerst geringem Umfang im östlichen Teil der Straße festgestellt. Die nachfolgenden Abbildungen geben einen Überblick über die räumliche Verteilung der verschiedenen Hauptnutzungen.



Abb. 56: Räumliche Verteilung der Hauptnutzungen in der Lochhauser Straße (ISR, 2020)

Dabei wird die Dominanz der Dienstleistungen und die lückenhafte und ungleichmäßig verteilte Ausprägung des Einzelhandelsangebots deutlich. Während im südwestlichen Teil der Straße noch ein regelmäßiges, dichteres Einzelhandelsangebot zu finden ist, dünnt sich das Angebot in Richtung Nordosten stark aus. Besonders stark betroffen ist

hiervon vor allem die nördliche Straßenseite. Die Dominanz von Dienstleistungen ist vor allem im Bahnhofsbereich (Birkengarten) stark.

Dadurch, dass die Angebote räumlich weit auseinander liegen, werden sogenannte Kopplungskäufe erschwert und die Attraktivität der Angebotsituation eingeschränkt. Hierdurch haben die Konsumenten wenige Möglichkeiten, den Einkauf verschiedener Produkte miteinander zu verbinden und somit ihren Organisationsaufwand wie z. B. Wegekosten und Wegezeit zu senken (Multi-purpose-shopping). Ein Kopplungskauf wäre z.B.: der Kunde/die Kundin stellt das Fahrrad/Auto einmal an einer zentral gelegenen Abstellanlage ab und geht von dort aus nach und nach zu verschiedenen Geschäften zu Fuß, ohne immer wieder zum abgestellten Fahrzeug zurückkehren zu müssen, um die nächste Distanz zu überbrücken. Je näher die Geschäfte beieinander liegen, desto attraktiver ist ein Standort, da mehrere Einkäufe miteinander erledigt werden können. Dies ist in Puchheim durch die unterbrochene Geschäftsfront oftmals nicht der Fall.

Erschwerend kommt hinzu, dass die Lage und Positionierung einzelner Geschäfte räumlich unvorteilhaft sind. Gerade auf der nördlichen Seite der Straße liegen die Läden teilweise stark zurückversetzt von der Straße und werden durch parkende Autos oder eine Begrünung vollkommen verdeckt. Oft versucht man sich daher mit Hinweisschildern am Straßenrand zu behelfen, was auch keine gute Lösung ist. Das Vor- und Zurückspringen der Geschäfte behindert dabei ein gewünschtes „Flanieren“ für den Einkauf und lässt kein Einkaufserlebnis zu. Teilweise können die Geschäfte nicht einmal ausreichend wahrgenommen werden.



Abb. 57: Verdeckte, zurückliegende und schwer zugängliche Geschäfte (ISR, 2021)

Angebotsseitig liegen die größten Schwerpunkte mit fast 45 % bei den Produkten des kurzfristigen Bedarfs (wie z. B. Nahrungs- und Genussmittel, Drogeriewaren, Blumen oder Zeitschriften und Zeitungen, Schreibwaren) und fast 35 % bei denen des mittelfristigen Bedarfs (wie z.B. Bekleidung, Wäsche, Schuhe oder Lederwaren). Charakteristisch für den kurz- und mittelfristigen Bedarf ist, dass häufig kleine Mengen eingekauft werden, was zur Erledigung zahlreicher und regelmäßiger Einkäufe führt. Zusammen machen diese, dem kurz- und mittelfristigen Bedarfsbereich zugeordneten Branchen, also mehr als die Hälfte des Einzelhandelsortiments aus; sie bilden den Sortimentsschwerpunkt.

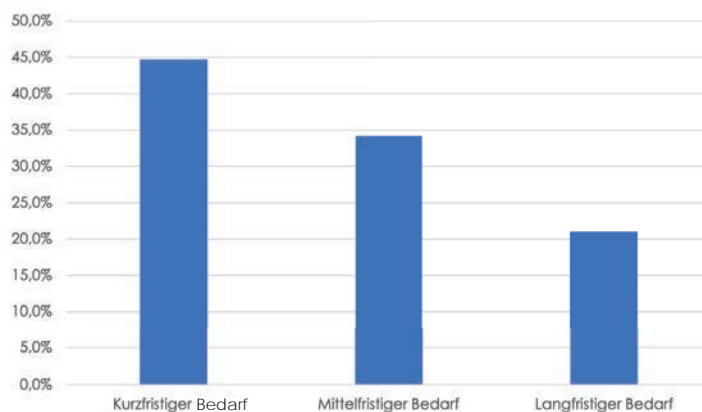


Abb. 58: Bedarfsstufen des Einzelhandels (ISR, 2020)

Entsprechend der Anzahl ihrer Geschäfte sind die dominierenden Sortimente bzw. Branchen des Einzelhandels die Bereiche Nahrungs- und Genussmittel (27% der Geschäfte) gefolgt von Bekleidung sowie Gesundheit und Körperpflege mit jeweils 18,9% der Geschäfte. Die Angebote der Sortimente Nahrungs- und Genussmittel decken - wenn auch mit teilweise geringen Verkaufsflächen - den kurzfristigen Bedarf der Bevölkerung an den jeweiligen Standorten ab. Eine Ausnahme bildet hier das AEZ im Zentrum der Lochhauser Straße, welches allein über eine Verkaufsfläche von rund 2.000 m² verfügt.

Sortimentsgruppen

- Antiquitäten, Kunstgegenstände
- Bekleidung
- Blumen, zool. Bedarf
- Bücher, Schreibwaren, Spielwaren
- Gesundheit- und Körperpflege
- Hausrat, Einrichtung, Möbel
- Nahrungs- und Genussmittel
- Optik, Uhren, Schmuck
- Sonstiger Einzelhandel
- Sportartikel, Fahrräder



Abb. 59: Sortimentgruppen des Einzelhandels (ISR, 2020)

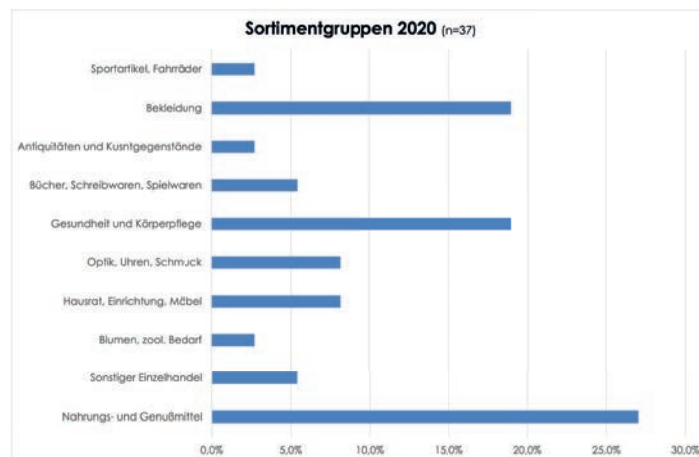


Abb. 60: Sortimentgruppen des Einzelhandels (ISR, 2020)

Betriebsgrößen

Die durchschnittliche Verkaufsfläche der Einzelhandelsbetriebe liegt in der Lochhauser Straße bei 131 m², worin sich die vergleichsweise klein dimensionierte Verkaufsflächenstruktur widerspiegelt. Durch die großen Verkaufsflächen im AEZ ist dieser Wert sogar noch nach oben hin verzerrt. Für den überwiegenden Teil des Einzelhandelsangebotes sind Verkaufsflächengrößen von bis zu 50 m² charakteristisch. Das betrifft allein 37,8% der vorhandenen Geschäfte. Etwa 30% der Geschäfte weisen nur eine Verkaufsfläche zwischen 51 und 99 m² auf.

Im Kontext der geringen Flächen handelte es sich im Wesentlichen um inhabergeführte Einrichtungen, die aufgrund ihrer begrenzten Flächen über eine geringere Sorti-

mentstiefe und Sortimentsbreite verfügen, wodurch die Attraktivität des Angebots stark eingeschränkt ist. Verkaufsflächen – abgesehen von Spezialgeschäften wie Uhren/Schmuck, Souvenirs etc. - mit lediglich bis zu 50 m² können heute als durchaus nicht mehr zeitgemäß bezeichnet werden und der hohe Anteil an diesen Geschäften muss kritisch gesehen werden. Mittelfristig werden diese Geschäfte Probleme haben sich am Markt zu halten und es besteht die Gefahr, dass – sofern der Laden nicht in der eigenen Immobilie betrieben wird, vom Markt verschwindet. Dies passiert sehr häufig schon dann, wenn die Geschäftsperson sich aus dem Arbeitsleben zurückzieht und aufgrund der ungünstigen Ausgangsbedingungen des Ladens keine Nachfolge gefunden wird.

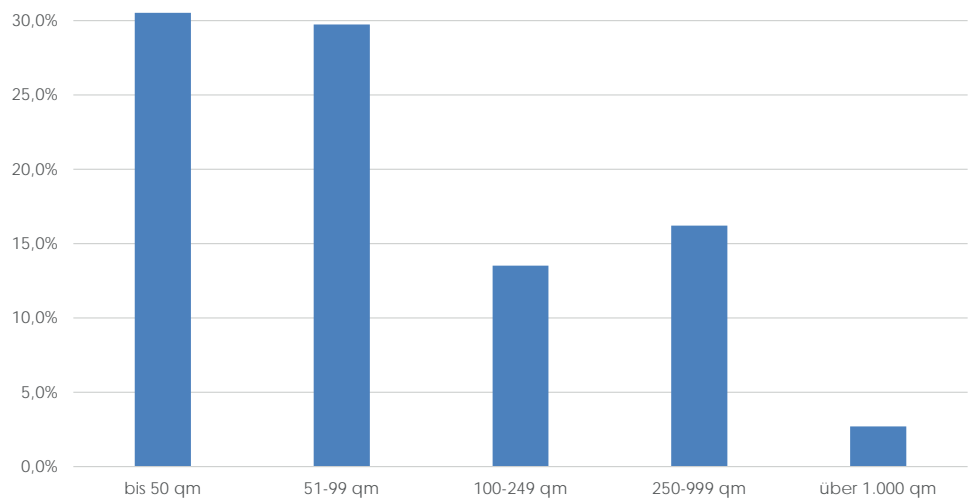


Abb. 61: Verkaufsflächengrößen des Einzelhandels (ISR, 2020)

Grundsätzlich sollten vor diesem Hintergrund im gesamten Untersuchungsgebiet die Möglichkeiten von Flächenerweiterungen für den Einzelhandel in Betracht gezogen werden. Dies kann z. B. über Zusammenlegung benachbarter Flächen im Rahmen von Baumaßnahmen stattfinden.

Wohnungsnah Grundversorgung

Eine besondere Beachtung in der Analyse der Einzelhandelssituation muss die im Rahmen der kommunalen Daseinsvorsorge bzw. der wohnortnahen Grundversorgung bedeutende Frage der Nahversorgung einnehmen. Wie bereits weiter oben angesprochen, wird der Begriff mit einer "zeit- und ortsnahen Versorgung von Gütern des täglichen Bedarfs" verbunden und beschreibt damit eine wichtige Funktion im täglichen Einkauf für die Bevölkerung.

Der Begriff Nahversorgung wird dabei immer mit zwei Aspekten umschrieben: einem inhaltlichen und einem räumlichen Aspekt. Der inhaltliche Aspekt wird durch ein ausreichendes Warenangebot aus dem kurzfristigen, täglichen Bedarfsbereich, ggf. ergänzt durch einzelne Dienstleistungen, bestimmt. Der zweite Aspekt bezieht sich auf die Entfernung zwischen Versorgungsstandort (also Lebensmittelmarkt / Vollsortimenter) und Wohnort. So unterscheiden sich die Distanzen z. B. abhängig von Raumkategorien (städtischer Raum – ländlicher Raum). Letztendlich ist darauf zu achten, dass eine möglichst gute Versorgung z. B. auch für Seniorinnen und Senioren oder andere immobile Bevölkerungsgruppen bereitgestellt werden kann.

Besondere Beachtung im Kontext der Nahversorgung verdient vor allem die Warengruppe Nahrungs- und Genussmittel, die eine Grundversorgung mit Lebensmitteln garantiert und in der Praxis als Indikator zur Einschätzung der Nahversorgungssituation herangezogen wird. Dabei werden strukturprägende Betriebstypen mit einem Kernsortiment Nahrungs- und Genussmittel ab einer Verkaufsflächengröße von mehr als 400 m² berücksichtigt. Ergänzt werden diese Warengruppen häufig durch vereinzelte kleinteilige Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote wie z. B. Bäckereien und Metzgereien (Lebensmittelhandwerk). Insgesamt wurden dabei die Besuchsmotive in der Lochhau-

ser Straße vor allem im Bereich Einkauf mit 38% unter den Motiven angegeben, während die Wahrnehmung von Dienstleistungen oder der Arztbesuch nur bei 10% lagen (ISR, 2021).

Für die Lochhauser Straße erfüllt vor allem das AEZ eine zentrale Funktion in der Nahversorgung. Wie aus der nachfolgenden Abbildung ersichtlich, ist das Zentrum für große Bereiche der Nachbarschaft fußläufig sehr gut erreichbar. Der Großteil der Bewohner:innen kommen denn auch wie die Passantenbefragung zeigt, zu fast 70% zu Fuß (59%) oder mit dem Fahrrad (15%). Dabei gaben allein ca. 52,5% an, 1-2 Mal und sogar 37,5% 3-4 Mal pro Woche in der Lochhauser Straße einkaufen zu gehen (ISR, 2021). 89% der Besucher:innen kamen dabei aus Puchheim. Die große Nahversorgungsfunktion der Straße wird hierdurch sehr deutlich.

Das AEZ muss im Rahmen der Nahversorgung in der Funktion eines wichtigen Magneten betrachtet werden, in dem tägliche Einkäufe getätigt werden können. Ganz anders sieht es im Gegenteil im südlich davon gelegenen Gewerbegebiet aus. Die hier verorteten Vollsortimenter und Discounter sind eindeutig auf den MIV ausgerichtet.

Fußläufige Erreichbarkeit

- Grün
- Gelb
- Rot



Abb. 62: Fußläufige Erreichbarkeit AEZ (ISR, 2020)

Qualität des Angebots

Die Attraktivität eines Einzelhandelsstandorts und die damit verbundene Aufenthaltsdauer der Kundinnen und Kunden am Standort ist maßgeblich abhängig von der Gestaltung des öffentlichen Raums und dem Auftritt des Einzelhandels selbst z. B. über Laden- und Schaufenster- und Fassadengestaltung. Für eine hohe Anziehungskraft werden Angebote zum ungehinderten Flanieren, verlockenden Verweilen und Möglichkeiten der Versorgung auch auf ansprechend gestalteten gastronomischen Außenflächen benötigt. All das ist in der Lochhauser Straße nicht annähernd vorhanden. Das gastro-



Abb. 63: Typische Gastronomieangebote (ISR, 2020)

nomische Angebot ist, wie schon weiter oben angesprochen, häufig durch kleinere Imbissstände, „to go-Angebote“ und einige wenige attraktive Angebote charakterisiert. Es fehlt hier vor allem an diversifizierten Angeboten mit hoher Aufenthaltsqualität, die auch zum Verweilen einladen und so die Aufenthaltsdauer in der Straße verlängern.

Die Situation der Gastronomie schlägt sich daher auch in den Bewertungen der Kunden nieder. 84% von 115 Befragten geben an, selten oder nie die Gastronomie in der Lochhauser Straße zu nutzen.

Neben den verschiedenen Aspekten der Einzelhandelsstruktur und des Einzelhandelsangebots ist auch der „Einzelhandelsauftritt“ in der Lochhauser Straße ein wichtiger Aspekt der Einzelhandelsattraktivität. Der Einzelhandel gehört zu den wenigen Wirtschaftsbereichen, in denen Verbraucher:innen direkt und intensiv den „Wirtschaftsraum“ betreten. Hier ist es entscheidend, eine attraktive Einkaufsatmosphäre und eine ansprechende Präsentation nach außen zu realisieren. Dabei ist die Schaufensterpräsentation ein wesentliches Ausstattungsmerkmal, das die Aufenthaltsqualität und die Attraktivität bestimmt.

Die Bewertungen des Einzelhandels fallen daher auch durch die Kunden sehr gemischt aus. Gerade die Sortimentsvielfalt, die allgemeine Einkaufsatmosphäre, die Attraktivität der Geschäfte und Schaufenster erhalten nur durchschnittliche Bewertungen zwischen 3,5 und 4,7. Servicequalität, Kundenfreundlichkeit und Öffnungszeiten fallen hingegen zufriedenstellend aus.

Die Basis für einen erfolgreichen Geschäftsabschluss wird jedoch schon vor der Eingangstür gelegt. Über mehrfache Begehungen und fotografische Dokumentation konnte ein qualitatives Bild vom Außenauftritt des Einzelhandels erstellt werden. Insgesamt zeigt sich, dass die Einzelhandelsituation in dieser Beziehung sehr kritisch aufgestellt ist. Neben einigen gut bis sehr gut gestalteten Fassaden- und Schaufensterbereichen lassen eine Vielzahl von Fassaden und Schaufenstern Verbesserungen zu. Hier besteht auf jeden Fall im Sinne eines gemeinsamen qualitativ hochwertigen Außenauftritts Handlungsbedarf, der auch den Kunden auffällt. Ähnliches lässt sich auch von der Ladengestaltung sagen. Bei verdeckten Besuchen verschiedener Läden konnten auch hier Mängel im Kontext von Verkaufsflächen, Sortimentspräsentation und z. B. Beleuchtung festgestellt werden.



Abb. 64: Typische Schaufenstersituation (ISR, 2020)

Die Qualität eines Einzelhandels- oder Dienstleistungsstandortes wird in zunehmenden Maßen auch von der möglichst barrierefreien Zugänglichkeit der Geschäftsflächen für alle Personengruppen bestimmt. Für bestimmte Bevölkerungsgruppen ist eine nicht barrierefreie Zuwegung oder Eingangssituation der Geschäftsflächen ein Ausschlusskriterium. Im Kontext des demographischen Wandels wird dieses Thema eine immer größere Bedeutung erhalten. Etwa 24% der Geschäfte waren in der Lochhauser Straße nicht barrierefrei ebenerdig und ohne Behinderung zu erreichen, was im Vergleich zu anderen Standorten kein schlechter Anteil ist, aber auf jeden Fall verbessert werden sollte. Personen höheren Alters oder mit Gehbehinderung, als auch jungen Familien mit Kinderwägen wird hierdurch der Zugang erschwert und man wird vom Einkauf abgeschreckt. In der räumlichen Verteilung dieser Zugangsbehinderungen wird deutlich, dass diese gleichmäßig über alle Einkaufslagen verteilt sind.

Barrierefreiheit

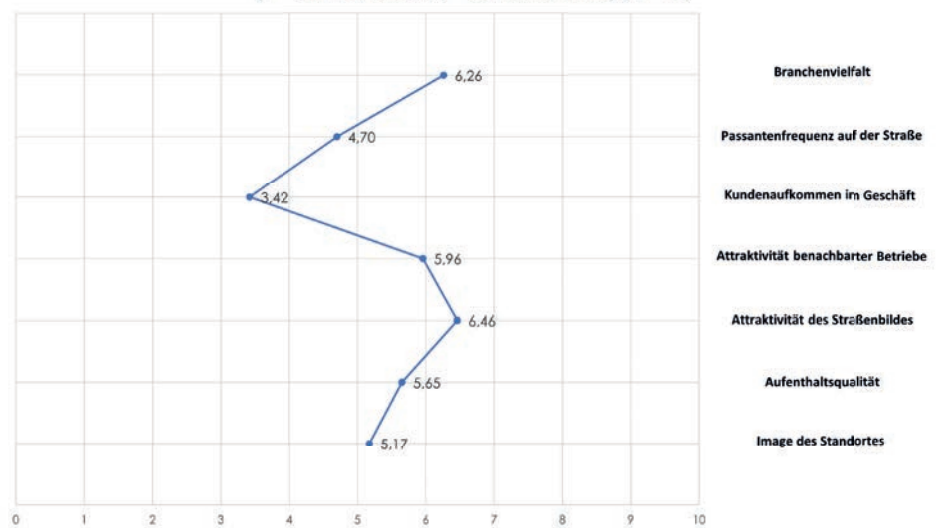
- Geschäftsfläche ist ebenerdig
- Rampe, Fahrstuhl o.ä.
- Nicht barrierefrei



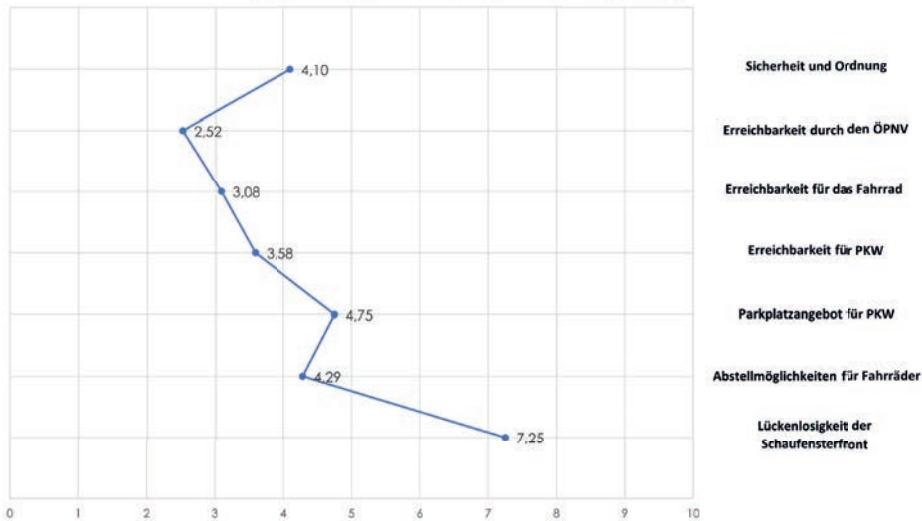
Abb. 65: Barrierefreiheit (ISR, 2020)

Das Thema der Qualität der Angebote in der Lochhauser Straße wurde auch im Rahmen der Befragung des Einzelhandels und der Dienstleister bewertet. Im Rahmen der Befragung wurden dabei 120 Einrichtungen angeschrieben. Der Rücklauf war mit 23 Einrichtungen oder 19,1% nicht zufriedenstellend, sodass die Befragung eher die Aussagekraft eines leitfadengestützten Interviews annimmt. Qualitativ sind die Ergebnisse aber durchaus aussagekräftig und geben einen guten Einblick in die Bewertung der Gesamtsituation. Aufgrund des geringen Rücklaufs und des überproportionalen Anteils an Dienstleistern sind die Ergebnisse jedoch nicht repräsentativ und können durch die Perspektive verzerrt sein. Die nachfolgenden Grafiken lassen die Bewertung der unterschiedlichen Aspekte deutlich werden.

(F25) Bitte beurteilen Sie, wie zufrieden Sie mit den folgenden Aspekten der Lochhauser Straße sind (1 = sehr zufrieden; 10 = sehr unzufrieden) (N = 24)



(F25) Bitte beurteilen Sie, wie zufrieden Sie mit den folgenden Aspekten der Lochhauser Straße sind
(1 = sehr zufrieden; 10 = sehr unzufrieden) (N = 24)



(F25) Bitte beurteilen Sie, wie zufrieden Sie mit den folgenden Aspekten der Lochhauser Straße sind
(1 = sehr zufrieden; 10 = sehr unzufrieden) (N = 24)

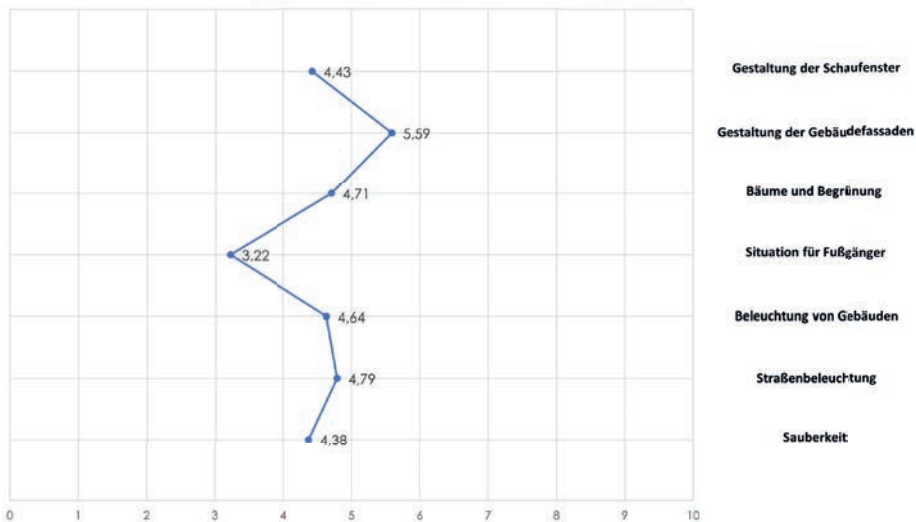


Abb. 66: Bewertung der Lochhauser Straße nach unterschiedlichen Aspekten (ISR, 2021)

Insgesamt werden alle nachgefragten Aspekte eher schlecht bewertet. In einer Bewertung von 1-10 bewegen sich viele Antworten im mittleren Bereich, was vor dem Hintergrund einer benötigten Attraktivität nicht zufriedenstellend sein kann. Positive „Ausreißer“ stellen aus Sicht des Einzelhandels und der Dienstleister:innen die Erreichbarkeit durch den ÖPNV, die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad oder die Situation für die Fußgänger:innen dar. Besonders schlecht werden die vorhandene Branchenvielfalt, die Attraktivität der Betriebe, das Straßenbild und die Lückenhaftigkeit der Schaufensterfront bewertet. Auch Aufenthaltsqualität und Gebäudefassaden werden mit Werten über 5 sehr kritisch gesehen.

(F26) Wie hat sich Ihrer Meinung nach das Einzelhandels- bzw. Gastronomieangebot in der Lochhauser Straße in den letzten Jahren verändert?
(N = 24)

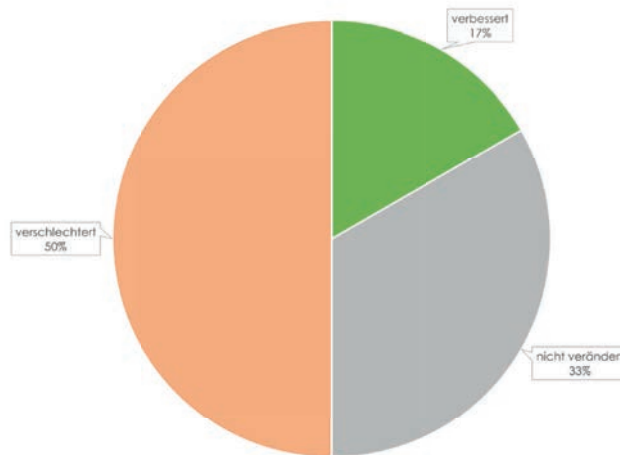


Abb. 67: Bewertung der Entwicklung des Angebots der Lochhauser Straße (ISR, 2021)

Vergleichbar waren auch die Bewertungen durch die Kunden und Kundinnen der Lochhauser Straße in der Point-of-Sale Befragung

Hierbei schneidet das Gastronomieangebot sehr schlecht ab und auch Gestaltung, Parkplatzangebot und Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums erhalten keine gute Bewertung.

Insgesamt decken sich die Einschätzungen der Akteure somit mit den Eindrücken und Ergebnissen der eigenen Beobachtungen und Bewertungen. Viele wichtige Aspekte, die den Einzelhandel und die Dienstleistungen betreffen, werden durch die Lochhauser Straße nicht zur Verfügung gestellt und bedürfen einer erheblichen Verbesserung, wenn man einen stabilen und attraktiven Standort realisieren will.

Im Bereich Marketing fehlt es der Straße vor allem an einem gemeinsamen, koordinierten Auftritt und einem dazugehörigen Mix unterschiedlicher Kommunikationsinstrumente. Hierzu gehören sowohl die klassischen Instrumente wie die Werbung, z. B. in Form von Flyern oder Zeitungsannoncen als auch die Multimedia-Kommunikation z. B. über Social Media. Hier sollte – vor allem im Interesse der Finanzierbarkeit – die Bewerbung der Straße als gemeinsamer, leistungsfähiger Standort im Mittelpunkt stehen. Hier fehlt eine klare Positionierung in Form einer Marke. Die Geschäfte verfügen zwar in der Mehrzahl über einen Internetauftritt, was als positiv zu bewerten ist, Qualität und Funktionen des Internetauftritts sind aber noch weitgehend verbesserungswürdig.

Integrierte, querschnitts- bezogene Analyse

Basierend auf der Bestandsaufnahme werden in der Bestandsbewertung die wesentlichen Analyseergebnisse aufgezeigt und eingeordnet. Diese sind in zwei Kapitel aufgeteilt. Im Kap. 5.1 werden die vorhandenen Missstände als Defizite und Konflikte im Untersuchungsgebiet dargestellt. Anschließend werden in Kap. 5.2 die derzeitigen vorhandenen Qualitäten und die sich für das Gebiet ergebenden Potenziale beschrieben.

Die Unterscheidung in räumlich-gestalterische und funktionale Defizite und Konflikte bzw. Qualitäten und Potenziale orientiert sich an der Kategorisierung der städtebaulichen Missstände nach §136 Abs. 3 Nr. 1 und Nr.2 BauGB – Besonderes Städtebaurecht.



5.1 Defizite und Konflikte

- Die Defizite und Konflikte in der Lochhauser Straße erstrecken sich auf alle Themengebiete der Bestandsaufnahme „Ortsbild und öffentlicher Raum“, „Grün- und Freiraum“, „Mobilität“, „Einzelhandel und Gewerbe“ sowie „Barrierefreiheit“ und werden im Folgenden themenübergreifend dargestellt. Die Defizite und Konflikte untergliedern sich in räumlich-gestalterische und funktionale Defizite / Konflikte.

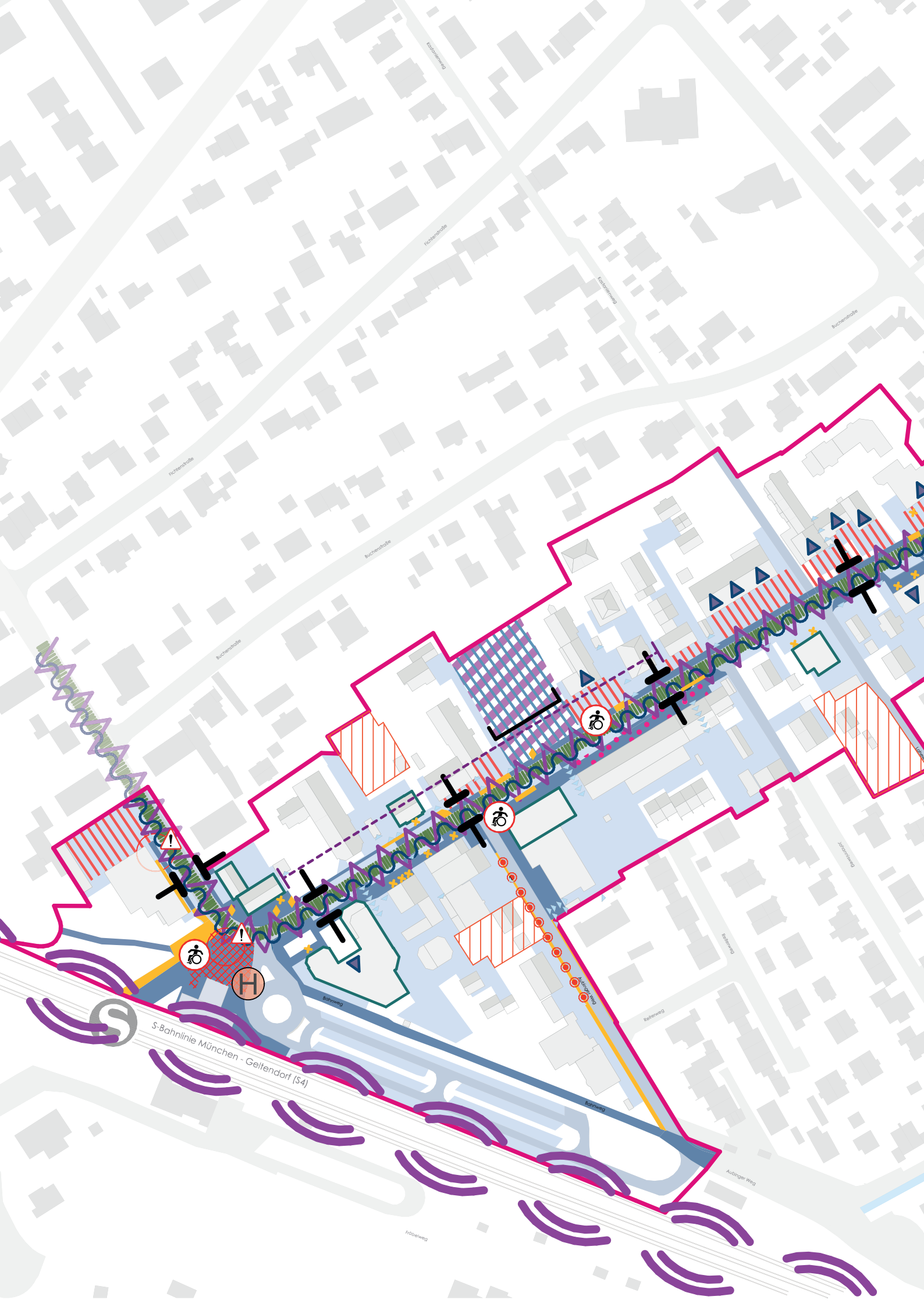
Räumlich-gestalterisch:

- In der Lochhauser Straße dominieren **Bereiche mit hohem Versiegelungsgrad**. Dies ist auch auf den angrenzenden Privatgrundstücken der Fall und wird dort vor allem durch Stellplätze und Zufahrten zu rückwärtigen Garagen und Höfen ausgelöst. Private Freiflächen befinden sich in den straßenabgewandten Bereichen, sodass diese nicht zur optischen Durchgrünung des Straßenraums im Gebiet beitragen.
- Die Gebäude und Fassaden der Lochhauser Straße wirken durch die **unterschiedlichen Baustile und Höhenentwicklungen** sowie durch Vor- und Rücksprünge der einzelnen Baukörper sehr heterogen. Im nördlichen Teil der Lochhauser Straße wird dieser Eindruck durch die **geringere Dichte und Geschossigkeit** einzelner Baukörper / Grundstücke verstärkt. Durch die fehlende Bebauung auf dem Grundstück der WEP und durch tief auf das Grundstück zurücktretende Gebäudekanten des AEZs und der umliegenden Grundstücke erscheint der Straßenraum an diesen Stellen nicht gefasst.
- Insbesondere an der Nordseite der Lochhauser Straße zwischen WEP-Grundstück (Nr. 15) und Rainerstraße liegen viele **Vorbereiche zurückliegender Ladeneinheiten**, die einen halböffentlichen Charakter aufweisen, jedoch durch ihren hohen Versiegelungsgrad, Parkplätze und teilweise unklaren Zuwegen unstrukturiert und wenig einladend wirken. Dieser funktionale und gestalterische Mangel wirkt sich negativ auf den gesamten Straßenraum und die Attraktivität der Ladeneinheiten aus.
- Durch die zurückgesetzte Lage der Einzelhandelsflächen sind diese für potenzielle Kund:innen vom Straßenraum aus nur schwer wahrnehmbar. Als Konsequenz erfolgt eine Bewerbung der Ladeneinheiten über Aufsteller und Beschilderungen, die wiederum uneinheitlich gestaltet, dem Ortsbild nicht zuträglich sind und Barrieren im Fußgängerbereich darstellen.
- Neben diesem Defizit der zurückliegenden Ladeneinheiten, die den Gesamteindruck der Lochhauser Straße prägen, sind es die **vielen und unübersichtlichen Zufahrten** zu Stellplätzen, Garagen oder Zugängen in zweiter Reihe, die ein unruhiges Bild zeichnen und auf Grund der kurzen räumlichen Abstände und unzureichender Kennzeichnung zu Gefahrensituationen besonders für Fußgänger:innen führen.
- In anderen Abschnitten, wie etwa vor dem Gebäude der Lochhauser Straße 12 **überlagern sich in dem schmalen Vorbereich** zwischen Gebäude, Zufahrten und Straße **konkurrierende Nutzungen**. Für Fußverkehr, Aufsteller und Werbetafeln, sowie Fahrradständer gibt es nur eine unzureichend große Fläche, die dadurch ungeordnet und beengt wirkt.
- In der Lochhauser Straße gibt es mehrere **Gebäude mit Sanierungsbedarf**. Diese Einschätzung wurde nur auf Grundlage der äußeren Betrachtung getroffen und betrifft vor allem den Zustand und die Gestaltung der Fassade sowie bauliche Mängel an dieser und anderen Bauteilen. Folgende Gebäude fallen unter diesen Sanierungsbedarf:
 - Lochhauser Str. 3 Bahnhof Apotheke
 - Lochhauser Str. 4 Birkengarten

- Lochhauser Str. 11 Beauty Oase
 - Lochhauser Str. 14 TEDI
 - Lochhauser Str. 28 Sonnenstudio
 - Lochhauser Str. 57 KIK/Post
 - Lochhauser Str. 64
 - Lochhauser Str. 66
- Der **Bahnhofsvorplatz** erfüllt in seiner heutigen Zonierung und Gestaltung nicht die Funktion eines Platzes mit Aufenthaltsqualität oder die einer adäquaten räumlichen Situation des Ankommens unterschiedlicher Verkehrsteilnehmender. Durch die unübersichtliche Situation, ausgelöst durch das Zusammentreffen von Unterführung, dem Kreuzungsbereich der Lochhauser Straße mit dem Busverkehr und dem Verkehr der P+R Anlage, kommt es hier zu gefährlichen Situationen für die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für kreuzende Fußgänger:innen. Es gibt außerdem kaum Sitzmöglichkeiten, Grünstrukturen oder andere gestalterische Elemente, sodass sich der Platz wenig attraktiv darstellt.
 - Die **Konkurrenzstandorte** (sowohl der Nachbarkommunen, als auch die in Puchheim Ansässigen) liegen in kurzer Entfernung und sind leicht erreichbar.
 - Die Aufenthaltsqualität und damit die Verweildauer, die wichtig für Einzelhandel und Dienstleistungen ist, ist qualitativ nicht gegeben. Es fehlen attraktive **öffentliche** oder **halböffentliche Ruhe- und Aufenthaltsbereiche**.
 - Es fehlt eine geschlossene **Geschäftsfront**, die Kopplungseinkäufe und ein Flanieren entlang der Straße fördert.
 - Große **räumliche Lücken zwischen den Geschäftslagen** erschweren den Aufbau eines zusammenhängenden „Mall-Charakters“.
 - Zurückspringende, **verdeckte Geschäftslagen** beschränken die Erkennbar- und Zugänglichkeit.
 - Die **Gesamtattraktivität** der Straße lässt stark zu wünschen übrig.
 - Ein **barrierefreier Zugang** ist nicht durchgängig vorhanden.

Funktional:

- Die Lochhauser Straße weist **qualitative Mängel in der Angebotstiefe und -vielfalt der vorhandenen Nutzungen** auf und kann ihrer Funktion als Versorgungsraum der umliegenden Wohngebiete nur teilweise gerecht werden. Für spezifischere Einkäufe oder Angebote im höherwertigen Sortiment, wie z. B. spezialisierte Herren- oder Damenausstatter oder Delikatessenangebote, bietet die Lochhauser Straße wenig Anziehungspunkte. Dies führt zu einer Abwanderung von Kund:innen in die umliegenden Gemeinden oder gleich in die Landeshauptstadt München und schwächt den Einkaufsstandort im Zentrum. Es fehlen Nutzungen, die als Anziehungspunkt bzw. als Pendant zum Knoten rund um die S-Bahnhaltestelle fungieren.
- Zwischen der S-Bahnhaltestelle und der Bäumlstraße gibt es immer wieder Bereiche mit **lückenhafter Geschäftsfront**. Gerade im Bereich zwischen AEZ und Kreuzung Bäumlstraße fehlt es an einem durchgehenden Angebot an Geschäftseinheiten, die Einheimische wie Auswärtige zum Flanieren entlang der Straße einladen.
- Verstärkt wird dieses Problem durch die **eingeschränkte Wahrnehmung des Gewerbes** bzw. des Einzelhandels. Viele Einheiten sind durch Arkaden oder auch den großen Abstand zwischen Straße und Ladenfassade schwer erkennbar bzw. einsehbar. Vielfach werden die Geschäfte von vorgelagerten Parkplätzen, Hecken, oder Zäunen verdeckt.



S-Bahnlinie München - Geltendorf (S4)



Rödelweg

Buchenerstraße

Kappelerstraße

Kottenerstraße

Buchenerstraße

Buchenerstraße

Buchenerstraße

Zimmerweg

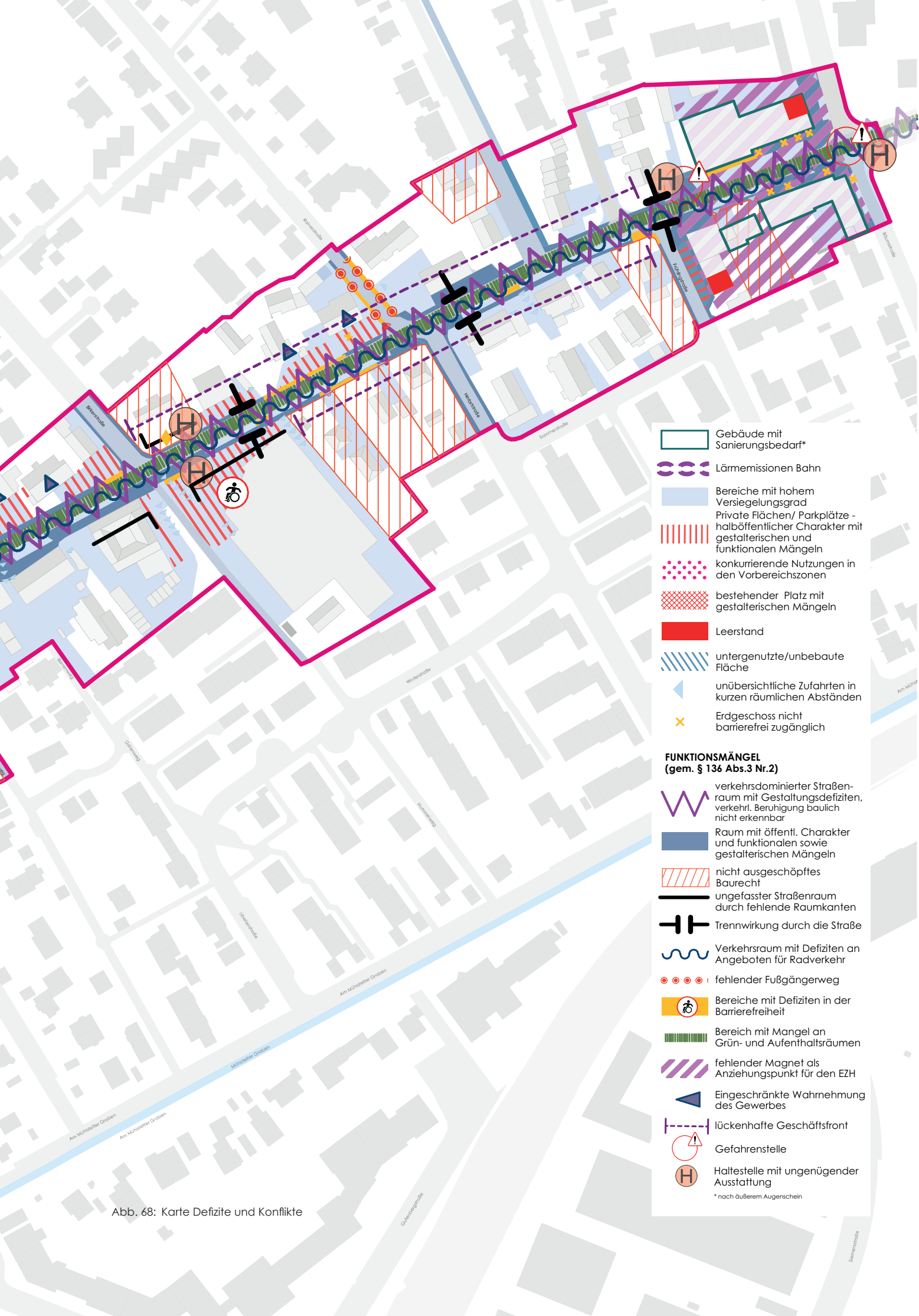
Reiterweg

Reiterweg

Schöneweg





Schöneweg

Aubinger Weg



-  Gebäude mit Sanierungsbedarf*
-  Lärmemissionen Bahn
-  Bereiche mit hohem Versiegelungsgrad
Private Flächen/ Parkplätze - halböffentlicher Charakter mit gestalterischen und funktionalen Mängeln
-  konkurrierende Nutzungen in den Vorbereichszonen
-  bestehender Platz mit gestalterischen Mängeln
-  Leerstand
-  untergenutzte/unbebaute Fläche
-  unübersichtliche Zufahrten in kurzen räumlichen Abständen
-  Erdgeschoss nicht barrierefrei zugänglich

FUNKTIONSMÄNGEL (gem. § 136 Abs.3 Nr.2)

-  verkehrsdominierter Straßenraum mit Gestaltungsdefiziten, verkehrl. Beruhigung baulich nicht erkennbar
-  Raum mit öffentl. Charakter und funktionalen sowie gestalterischen Mängeln
-  nicht ausgeschöpftes Baurecht
-  ungenutzter Straßenraum durch fehlende Raumkanten
-  Trennwirkung durch die Straße
-  Verkehrsraum mit Defiziten an Angeboten für Radverkehr
-  fehlender Fußgängerweg
-  Bereiche mit Defiziten in der Barrierefreiheit
-  Bereich mit Mangel an Grün- und Aufenthaltsräumen
-  fehlender Magnet als Anziehungspunkt für den EZH
-  Eingeschränkte Wahrnehmung des Gewerbes
-  lückenhafte Geschäftsfront
-  Gefahrenstelle
-  Haltestelle mit ungenügender Ausstattung

* nach äußerem Augenschein

Abb. 68: Karte Defizite und Konflikte

- Uneinheitliche und qualitativ **minderwertige Beschilderungen** versuchen dieses Problem abzuschwächen.
- Die Lochhauser Straße ist nur wenig und meist nur kurzfristig von **Leerständen** betroffen. Trotzdem muss auf Leerstände reagiert werden, um eventuell beginnenden Trading-Down-Effekten (negativer Entwicklungstrend eines Standorts) entgegenzuwirken.
- Im Untersuchungsgebiet befinden sich einige **untergenutzte Flächen**. Diese Flächen verfügen über einen Gebäudebestand, der mit seiner geringen Geschossflächenzahl der zentrumsnahen Lage nicht gerecht wird. Auf anderen Grundstücken wird das **bestehende Baurecht nicht vollends ausgeschöpft**. In beiden Fällen sollte eine Nutzungsintensivierung und eine Angleichung in Höhe und Geschossfläche angestrebt werden.
- Das **Grundstück der WEP** stellt das einzige unbebaute Grundstück im Untersuchungsgebiet dar. Die Stand 2021 aktuelle Nutzung als Autohandel wird der Lage des Grundstücks nicht gerecht. Durch die fehlende Bebauung wird keine Raumkante gebildet, weswegen der Straßenraum ungefasst ist.
- Das **Fehlen einer Raumkante** zur Lochhauser Straße betrifft außerdem die Grundstücke rund um die Kreuzung Lochhauser Straße / Birkenstraße. Dies sind das Grundstück des AEZ (Lochhauser Straße 40) und das gegenüberliegende Grundstück (Lochhauser Straße 41). Durch die weit zurückliegenden Gebäudekanten kommt es zu einer weiten Ausprägung / optischen Ausweitung des Kreuzungsgebietes, wodurch der Verkehr eher beschleunigt als gebremst wird. Das Problem der fehlenden oder zurückgesetzten Raumkanten betrifft auch weite Teile der nördlichen Straßenseite der Lochhauser Straße im Untersuchungsgebiet.
- An anderen Stellen wiederum treten **Gebäudekanten beengend nah an den Straßenraum** heran, so z. B. auf dem Grundstück des Gasthaus Göbl (Lochhauser Straße 38). Dies bewirkt eine Beengtheit des Gehweges, die sich durch eine erwünschte aktive Erdgeschossnutzung sogar noch verstärken dürfte.
- Das gesamte **Untersuchungsgebiet wird durch den Straßenraum dominiert** und geprägt, was auch zu einer trennenden Wirkung der Nord- und der Südseite der Lochhauser Straße führt. Die Unterteilung in verschiedene Zonen und Abschnitte mit unterschiedlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen ist baulich (noch) nicht erkennbar. Eine gestalterische Rhythmisierung der Straße ist nicht vorhanden. Die trennende Wirkung wird außerdem durch die teilweise beidseitig angrenzenden Parkbuchten verstärkt.
- Für den Radverkehr gibt es entlang der Lochhauser Straße keine bauliche oder anders abgetrennte Radwegführung. Dies wird gerade von den Puchheimer:innen als **Defizit im Bereich der Angebote für Radverkehr** angesehen. Auf der Lochhauser Straße ist zudem nur ein begrenztes Angebot an gut nutzbaren und ausgestatteten Fahrradstellplätzen vorhanden.
- Der an die Lochhauser Straße anschließende Raum mit öffentlichem Charakter weist sowohl **funktionale als auch gestalterische Mängel auf**. Die **Straßenraumgestaltung** der Lochhauser Straße ist auf der gesamten Strecke KFZ-dominiert und stellt sich daher eher als Verkehrsraum denn als Aufenthaltsraum dar.
- Im gesamten Planungsumgriff herrscht ein **Mangel an Grün- und Aufenthaltsflächen** einschließlich inklusiv gestalteter Sitzbänke, Baumpflanzungen und Spielflächen. Auch weitere Elemente der Stadtmöblierung wie etwa Abfallbehälter fehlen weitgehend.
- Auch im Bereich der Einzelhandelsgeschäfte und Dienstleistungen fehlt es an einer qualitativ ansprechenden Gestaltung. Sowohl **Schaufenstergestaltung** als auch **Außengestaltung** lassen zu wünschen übrig. Eine gemeinsame Gestaltung, die der Straße einen abgestimmten, zusammenhängenden Charakter geben würde, fehlt.

- Entlang der Lochhauser Straße gibt es eine Vielzahl von Bereichen mit Defiziten in der **Barrierefreiheit**. Hierunter fallen ungeeignete Oberflächengestaltungen, Engstellen und Hindernisse auf Gehwegen, fehlende sichere Querungsmöglichkeiten, Stolperfallen und unebene Überwege, zu starke Neigungen von Fußgängerwegen, nicht barrierefrei gestaltete Haltestellen und fehlende Behindertenstellplätze. Hinzu kommt, dass derzeit noch über 20% der Gebäude mit einer aktiven Nutzung nicht barrierefrei erschlossen sind.
- Generell weisen die vorhandenen **Bushaltestellen ein Defizit in ihrer Ausstattung** und ihrer Gestaltung auf. Es sind nicht ausreichend Sitzmöglichkeiten oder Überdachungen vorhanden. Teilweise sind die Vorbereiche an den Gehsteigen sehr schmal gestaltet und manche Positionierung von Haltestellen entlang der Lochhauser Straße wäre im Zuge einer Neugestaltung zu überdenken.
- Im Untersuchungsgebiet gibt es mehrere **Gefahrenstellen für Radfahrer:innen und Fußgänger:innen**. Diese Gefahrenstellen liegen in Kreuzungsbereichen oder an unübersichtlichen Engstellen. Sie entstehen durch die fehlende Definition klar abgegrenzter Teilbereiche für die einzelnen Nutzer:innen, mangelhafte und unübersichtliche Abbiegesituationen im Hinblick auf Radfahrer:innen, fehlende sichere Fußgängerquerungen, sowie durch das Zusammentreffen vieler unterschiedlicher Verkehrsteilnehmender auf wenig Fläche.
- Die zulässige **Höchstgeschwindigkeit** ist **sehr uneinheitlich angeordnet** und wird häufig nicht eingehalten.
- Zwischen Bahnhof und Birkenstraße ist ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20, ansonsten mit Tempo 40, angeordnet. Die einmündenden Straßen weisen in den meisten Fällen Tempo 30 auf und im weiteren Umfeld sind zwei verkehrsberuhigte Bereiche (Spielstraßen) vorhanden. In der Bürgerbeteiligung wurden dazu auch folgende Punkte benannt: Beschilderung unklar / Tempo 20 wird nicht einhalten / Tempo 20 zu langsam / Tempo 20 ist sehr gut, bereits an der Eisdiele bzw. am Schulweg zur Grundschule einführen / Tempo 30 und rechts vor links als Vorschlag.
- Auf beiden Seiten der Lochhauser Straße sind **Gehwege** vorhanden. Diese weisen jedoch an vielen Stellen Unterbrechungen durch Ausfahrten und Einfahrten auf. Entsprechend ist auch kein einheitlicher Bodenbelag vorhanden. Der Gehweg ist durch einen Höhenunterschied von der Fahrbahn getrennt, an einigen Stellen auch durch Parkplätze und Straßenbegleitgrün. In vielen Bereichen entstehen Versprünge und Engstellen in den Gehbereichen durch angrenzenden Parkflächen. Die Gehwege sind zu schmal, die Schneeräumung mangelhaft.
- Die Lochhauser Straße weist in ihrer **Branchenvielfalt und Sortimentstiefe und -breite**, sowie im Bereich der Verkaufsflächengröße deutliche Defizite auf. Im kurzfristigen Bedarf fehlt z. B. ein Discounter, der die Kundenfrequenz erhöhen und das Nahrungs- und Genussmittelangebot verbreitern würden und z. B. eine Metzgerei (außerhalb AEZ) sowie ein Feinkostangebot (z. B. Tee, Kaffee/Rösterei, Süßwaren) oder ein Blumengeschäft. Im mittelfristigen bis langfristigen Bereich fehlen Schuh- und Fahrradgeschäft, Bioangebote oder ein Spielwarenladen.
- Die Qualität des Einzelhandels ist in Kernfragen wie **Schaufenster- und Ladengestaltung** schwach aufgestellt
- Eine **Positionierung** im Sinne eines Themenschwerpunktes für den Einzelhandel ist nicht vorhanden.
- Ein **Online-Angebot** im Sinne einer „landing page“ für die gesamte Straße fehlt.
- Ein gemeinschaftliches **Marketing- bzw. Kommunikationskonzept** ist nicht ersichtlich.
- Dem **Gastronomieangebot** fehlen Angebote im höherwertigen Segment, häufig die Qualität und Abwechslung (Stichwort Erlebnisgastronomie).

5.2 Qualitäten und Potenziale

Trotz der oben genannten Defizite und Konflikte hat die Lochhauser Straße Qualitäten und große Potenziale, die es weiter zu stärken und zu entwickeln gilt.

Räumlich gestalterisch:

- Wenngleich nur begrenzt Grünstrukturen in der Lochhauser Straße vorhanden sind, gilt es, die **bestehenden Bereiche mit Straßenbegleitgrün** in Stand zu halten und die wenigen **ortsbildprägenden Bäume** zu erhalten. Die Radwegeverbindung an der Lochhauser Straße 57 in Richtung Norden (Pestalozziweg), sowie die in Richtung Süden am AEZ (Hummelweg) und der Bahnweg entlang der P+R Anlage sind bereits heute **grüne Wegeverbindungen**. Die beiden letzteren führen auf die Verbindung am Mühlstetter Graben, der unter anderem nach Norden in Richtung Böhmerweiher führt. Die vorhandenen grünen Strukturen gilt es weiter zu stärken und noch besser sichtbar zu machen.
- Der **Bürgergarten** nördlich des S-Bahnhaltepunktes stellt heute die einzige attraktive Grünfläche im Untersuchungsumgriff dar. Diese soll erhalten bleiben und ebenfalls besser sichtbar bzw. bekannter gemacht werden, damit sie von mehr Puchheimer:innen genutzt werden kann.
- Entlang der Lochhauser Straße gibt es mehrere Flächen, die sich als **Potenzialflächen zur Ausbildung von Grünflächen zum Aufenthalt und zur Erholung** bzw. als Pocketparks eignen. Diese befinden sich:

- Auf dem heute unbebauten Grundstück der WEP (Lochhauser Straße 15)
- Am Kreuzungsbereich Lochhauser Straße / Hummelweg und entlang des Hummelwegs als bereits bestehende grüne Rad-/Fußwegeverbindung
- Entlang der Westfassade des Gebäudes Lochhauser Str. 57, ebenfalls entlang einer bereits bestehenden grünen Rad- und Fußwegeverbindung / Pestalozziweg

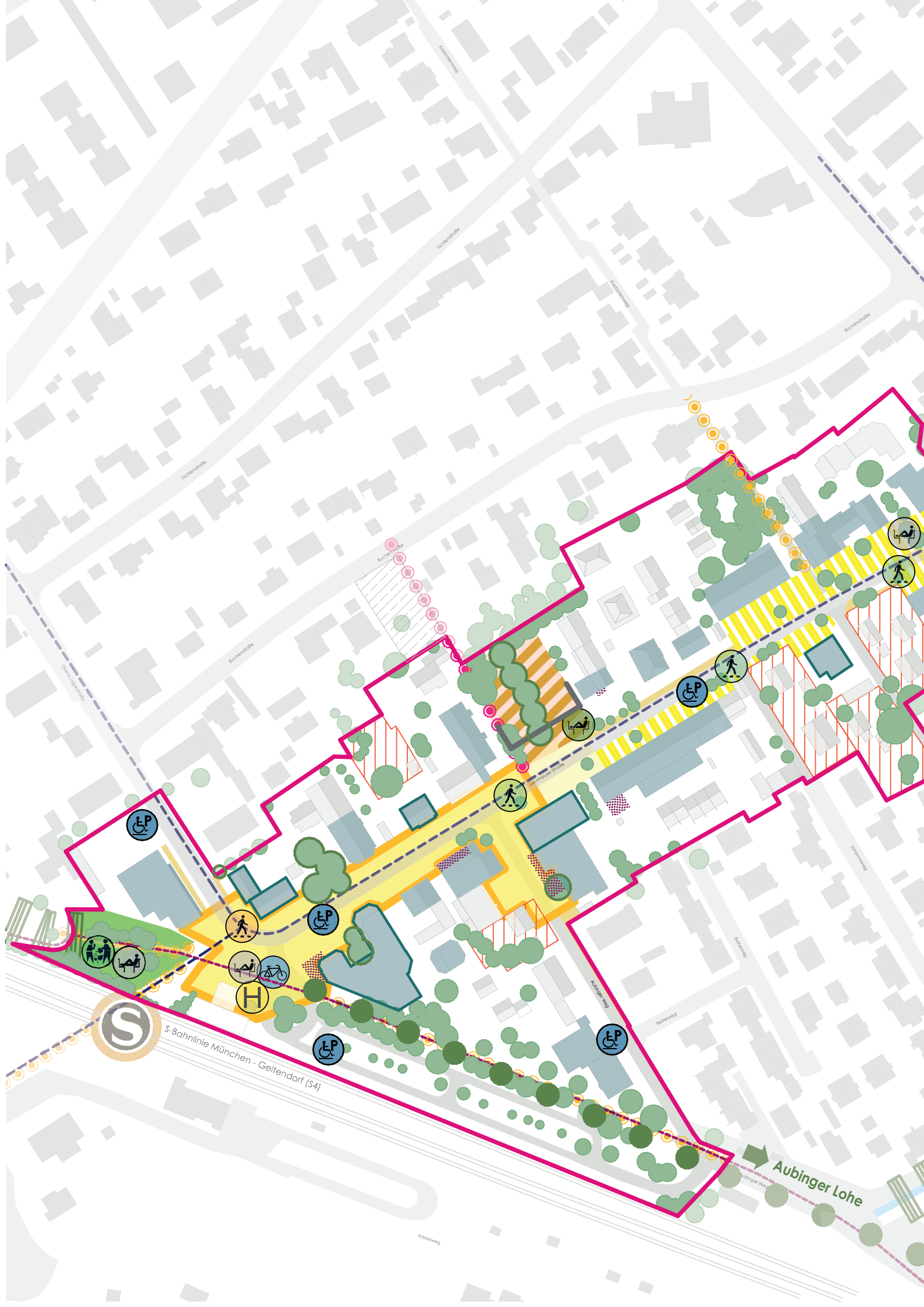
Neben diesen Bereichen zur Ausbildung neuer Grünflächen besteht das Potenzial, neue Sitzgelegenheiten aufzustellen.

- Um dem Defizit des gleichförmigen, straßendominierten Raums der Lochhauser Straße entgegenzuwirken, sollte eine Rhythmisierung der Straße angestrebt werden. Der Bereich vom Bahnhofvorplatz bis zum WEP-Grundstück und nach Süden hinein in den Aubinger Weg bietet **Potenzial für eine höhengleiche, attraktive und fuß- und radverkehrsfreundlich gestaltete Platzfläche**. Diese zieht sich von Hauskante zu Hauskante und bildet so einen verkehrsberuhigten Bereich mit Shared-Space-Charakter. Die neue Platzfläche, die den Bahnhofsvorplatz einschließt, bietet eine adäquate Auftaktsituation am Puchheimer Bahnhof und schafft durch die optische Absetzung des Straßenbelags ein wahrnehmbares Zeichen zur Geschwindigkeitsbegrenzung. Das Potenzial für diese Art der Platzgestaltung findet sich räumlich noch einmal im Kreuzungsbereich Lochhauser Straße und Rainerstraße / Herbststraße wieder. Dabei kann der Vorbereich der Eisdiele „Mamma Mia“ miteingeschlossen werden.
- Gerade in den großflächig versiegelten Vorbereichen einiger Ladeneinheiten gibt es das **Potenzial zur gestalterischen Aufwertung** ebendieser. Dies gilt insbesondere für die Parkplatzfläche vor dem AEZ, den Vorbereich der Lochhauser Straße 39 („Pita&Silie“), die Parkplatzflächen vor der Volksbank (Lochhauser Straße 47) und dem benachbarten Grundstück (Lochhauser Straße 45) sowie am nördlichen Ende des Untersuchungsgebiets die Vorbereiche der Lochhauser Straße 62-66 und gegenüber der Lochhauser Straße 57.
- Auf den untergenutzten Flächen bzw. den Grundstücken mit nicht ausgeschöpftem Baurecht besteht ein **Nachverdichtungspotenzial**. Hierbei, wie auch bei jeglichen anderen Ersatzbauten, sind die zu schaffenden möglichst einheitlichen und straßennahen Raumkanten zur Stärkung der städtebaulichen Ordnung zu beachten.

- Das WEP-Grundstück bietet durch seine zentrale Lage ein großes **Entwicklungspotenzial**, das ausgeschöpft werden sollte, um dem Standort gerecht zu werden. Bei der Entwicklung sollte das Potenzial einer attraktiven Fußwegeverbindung von der Lochhauser Straße nach Norden entlang des Grundstückes mitgedacht werden. Entwicklungspotenzial gibt es ebenso für das Grundstück des Gasthauses Göbl, an seiner prominenten Stelle an der Kreuzung Lochhauser Straße / Hummelweg neben dem AEZ.
- Die **Gebäude mit Sanierungsbedarf bieten ein Potenzial zur Aufwertung**. Dies würde sich positiv auf den Straßenraum auswirken und kann zur Harmonisierung der Straße beitragen.
- Das **AEZ ist ein wichtiger Einkaufsmagnet** und bringt ein Kundenpotenzial für die gesamte Straße mit sich.
- Der **S-Bahnhof ist ein zentraler Frequenzbringer** und bietet damit große Chancen für die Lochhauser Straße
- Die Dominanz des **kurz- und mittelfristigen Angebots** sorgt für regelmäßige Einkäufe und Frequenz.
- Die **Erreichbarkeit** ist generell zufriedenstellend.
- Das Vorhandensein der **Marketing-Initiativen** ist gut, aber noch ausbaufähig.

Funktional:

- Der Kreuzungsbereich zwischen Lochhauser Straße und Birkenstraße zeigt sich schon heute als ein Raum, auf dem viele unterschiedliche Verkehrsteilnehmende mit diversen Nutzungsansprüchen zusammenkommen. Hier treffen kreuzende Fahrradfahrer:innen aus der Birkenstraße in Richtung Hummelweg mit aus- und einfahrenden PKWs vom AEZ-Parkplatz, sowie Fußgänger:innen und ankommenden Busfahrgästen zusammen. Daraus ergibt sich ein **Potenzial zur Schaffung eines sicheren und attraktiven Bewegungsraums**.
- Über weite Strecken des Untersuchungsgebiets gibt es Bereiche mit Potenzialen für eine **funktionale Neuordnung**. Dies ist beidseitig der Straße von Johannisweg bis AEZ und Herbststraße bis Frühlingstraße sowie auf den Südseiten der Lochhauser Straße 18 - 24 und zwischen AEZ und Herbststraße der Fall. Die teilweise großflächigen Vorbereiche und insbesondere die vielen Stellplätze bieten das Potenzial einer Neustrukturierung um dort Pocket Parks, temporäre oder dauerhafte Parkletnutzungen oder auch neu angeordnete Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Spielelemente zu integrieren. Damit muss eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs und eine Reduzierung von Parkmöglichkeiten einhergehen.
- Eine Qualität der Lochhauser Straße besteht in den **vielen aktiven Nutzungen in den Erdgeschosszonen**. Gerade im ersten Drittel der Lochhauser Straße ab dem Bahnhof sorgt diese für eine Belebung des Straßenraums. Das AEZ als Nahversorgungsstandort für die Umgebung unterstützt dies. Dazu kommen nur wenige Leerstände, die in der Lochhauser Straße meist nur temporär bestehen.
- Auch die **große Anzahl der Dienstleistungsangebote** sorgt für eine Attraktivität und Frequenz am Standort, ebenso wie das AEZ in seiner Magnetfunktion als Vollsortimenter.
- **Querungsmöglichkeiten für Fußgänger:innen** bestehen am Bahnhof und am AEZ in Form von Fußgängerüberwegen (FGÜ- „Zebrastrifen“) und auf Höhe der Frühlingstraße eine Fußgängerschutzanlage (FSA – „Ampel“). Am Aubinger Weg / Lochhauser Straße und auf Höhe Loheweg besteht das Potenzial für weitere Querungshilfen.
- Der **S-Bahnhaltepunkt** mit seiner Linie S4 bietet das Rückgrat der ÖPNV-Erschließung und bildet mit seinen ankommenden und abfahrenden Buslinien einen Knotenpunkt, welcher der Lochhauser Straße als Frequenzbringer dient.



S-Bahnlinie München - Gellendorf (S4)

Aubinger Lohe

Fechernstraße

Buchenstraße

Aubinger Weg

Bauernweg

Reitenweg

Juchterweg

Lehrerweg

Fechernstraße

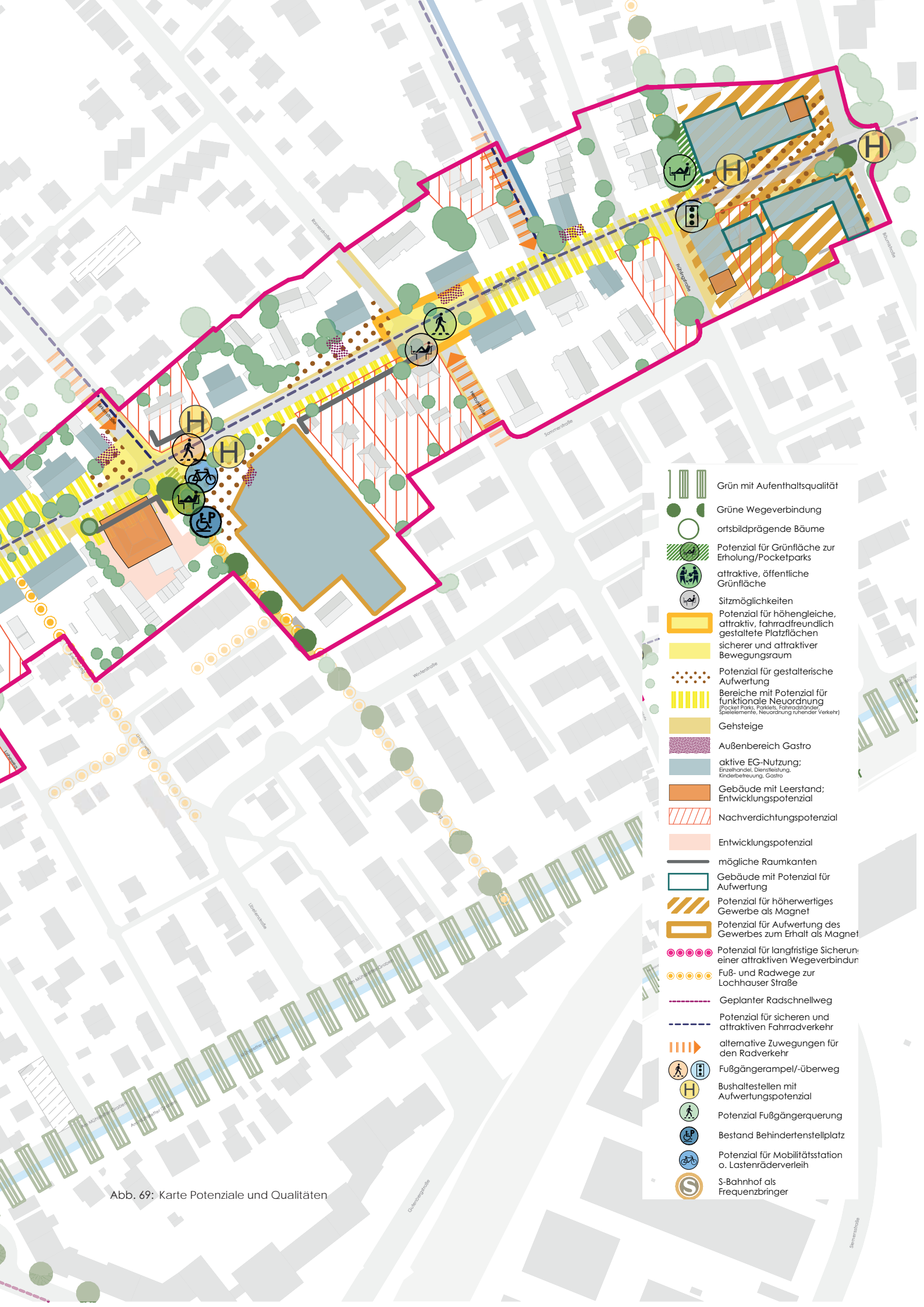
Kornbühlweg

Buchenstraße

Buchenstraße

Diana-Lagerstraße

Friedelweg



- Grün mit Aufenthaltsqualität
- Grüne Wegeverbindung
- ortsbildprägende Bäume
- Potenzial für Grünfläche zur Erholung/Pocketparks
- attraktive, öffentliche Grünfläche
- Sitzmöglichkeiten
- Potenzial für höhengleiche, attraktiv, fahradfreundlich gestaltete Platzflächen
- sicherer und attraktiver Bewegungsraum
- Potenzial für gestalterische Aufwertung
- Bereiche mit Potenzial für funktionale Neuordnung (Pocket Park, Parklets, Fahrradständer, Spielelemente, Neuordnung ruhender Verkehr)
- Gehsteige
- Außenbereich Gastro
- aktive EG-Nutzung; Einzelhandel, Dienstleistung, Kinderbetreuung, Gastro
- Gebäude mit Leerstand; Entwicklungspotenzial
- Nachverdichtungspotenzial
- Entwicklungspotenzial
- mögliche Raumkanten
- Gebäude mit Potenzial für Aufwertung
- Potenzial für höherwertiges Gewerbe als Magnet
- Potenzial für Aufwertung des Gewerbes zum Erhalt als Magnet
- Potenzial für langfristige Sicherung einer attraktiven Wegeverbindung
- Fuß- und Radwege zur Lochhauser Straße
- Geplanter Radschnellweg
- Potenzial für sicheren und attraktiven Fahrradverkehr
- alternative Zuwegungen für den Radverkehr
- Fußgängerampel/-überweg
- Bushaltestellen mit Aufwertungspotenzial
- Potenzial Fußgängerquerung
- Bestand Behindertenstellplatz
- Potenzial für Mobilitätsstation o. Lastenräderverleih
- S-Bahnhof als Frequenzbringer

Abb. 69: Karte Potenziale und Qualitäten

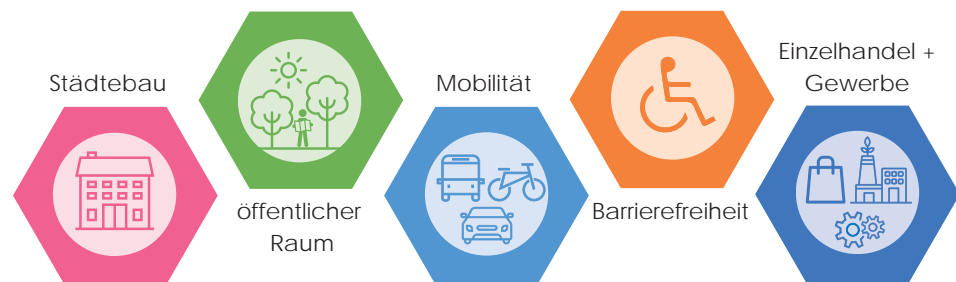
- Auf der Lochhauser Straße ist ein mehr als **ausreichendes Angebot an privaten und öffentlichen Stellplätzen** vorhanden. Entlang der Lochhauser Straße gibt es vom Bahnhof kommend rechtsseitig öffentliche Parkplätze, als Längs- und Querstellplätze. Am Bahnhof selbst befinden sich auch einige Linksseitige. Ergänzt werden die öffentlichen Parkplätze durch große Flächen mit privaten Parkplätzen entlang der Straße, in den Seitenstraßen und versetzt zur Straße vor den Einkaufsmöglichkeiten. Größere private Stellplatzflächen stellen der Park&Ride Parkplatz am Bahnhof, die Parkfläche in der Oberen Lagerstraße neben dem Rossmann sowie die Stellplätze vor und auf dem AEZ dar. Insgesamt ergibt sich dadurch ein hohes Potenzial, Parkplätze entlang der Lochhauser Straße zu reduzieren. Vorschläge und Anmerkungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung dazu sind: die Parkordnung einheitlich gestalten, Lade- und Lieferzonen einrichten, die Parkplätze vor der Sparkasse sind zu schmal.
- Entlang der Bahnlinie ist ein **Radschnellweg** in Planung. Diesen gilt es zu berücksichtigen.
- Überörtliche Radrouten: entlang der Bahntrasse über den Bahnhofsvorplatz und über die Obere Lagerstraße führt eine überörtliche Fahrradverbindung.
- Am Knotenpunkt der S-Bahn besteht auf Grund des Personenaufkommens und als Ort des Umstiegs auf andere Verkehrsmittel das Potenzial zur Errichtung einer **Mobilitätsstation**. Beim Nahversorgungszentrum AEZ bietet sich ein **Lastenradverleih** an, um den Umstieg von Auto auf klimaschonendere Transportmittel zu erleichtern oder Einkäufe bequem nach Hause zu transportieren.
- Im Bereich bis zum AEZ gibt es mehrere **Behindertenstellplätze**, die an wichtigen Punkten der Straße situiert sind, beispielsweise am Bahnhof, am Birkengarten oder am AEZ.
- Eine wichtige **verkehrliche Verbindung** ist der Aubinger Weg, da dies die schnellste Anbindung vom westlichen Ende der Lochhauser Straße an die Kreisstraße FFB 11 und die B 2 und auch ins Gewerbegebiet Nord (Einzelhandel) darstellt, zumindest für den motorisierten Verkehr.
- Die **Bushaltestellen** bieten großes Potenzial für Aufwertung, da sie sanierungsbedürftig sind und sich damit die Gelegenheit bietet, im Zuge der Erneuerung auch den Anspruch an die Barrierefreiheit zugänglich umsetzen zu können. Darüber hinaus sind die derzeitigen Standorte im Rahmen einer Erneuerung hinsichtlich der Situierung der Haltestellen kritisch zu prüfen.

Integriertes Handlungskonzept

6

Die Formulierung eines integrierten Handlungskonzepts bildet den Abschluss des VU-Prozesses. Dieses integrierte Handlungskonzept setzt sich aus drei Bearbeitungsebenen zusammen: den übergeordneten Handlungsfeldern, den jeweils dafür erarbeiteten Zielen und den dazugehörigen Maßnahmen. Alle drei Ebenen wurden aus den Ergebnissen der Bürgerbeteiligungen, den Steuerkreissitzungen sowie dem Workshop mit den Eigentümer:innen und Gewerbetreibenden sowie aus der Bestandsanalyse heraus entwickelt.

Für die Lochhauser Straße wurden dabei folgende fünf **Handlungsfelder** herausgearbeitet:



Zur Umsetzung und Konkretisierung der Ziele wurde ein zugehöriger **Maßnahmenkatalog** erarbeitet. Der Aufbau des Maßnahmenkatalogs folgt dabei der eben beschriebenen Systematik der Handlungsfelder und Ziele. Zusätzlich sind die Maßnahmen dort jeweils mit

- Priorität,
- Zeithorizont,
- überschlägiger Kostenschätzung und
- den Finanzierungsmöglichkeiten sowie
- den erforderlichen Akteuren

hinterlegt, um eine praktische Umsetzung zu unterstützen.

Die Priorität der Maßnahmen und der Zeithorizont ihrer Umsetzung sind nicht voneinander abhängig. Die Priorisierung der Maßnahmen gibt die Wichtigkeit für die Erreichung der Zielsetzungen der VU an. Maßnahmen können in einem kurz-, mittel- oder langfristigen Zeitraum umgesetzt werden. Dadurch variiert die Zeitspanne der jeweiligen Maßnahmen zwischen einem und mehr als sieben Jahren (siehe nachfolgende Einteilung der Zeithorizonte). Darüber hinaus sind zeitliche Verschiebungen in Abhängigkeit von Entwicklungen, veränderten Rahmenbedingungen und Mitwirkungsbereitschaft möglich.

Hierzu ist eine kontinuierliche Fortschreibung und Evaluation der VU erforderlich. Dies erfolgt jährlich im Rahmen der Bedarfsmitteilung für das Folgejahr (Programmjahr) sowie die Vorschau auf weitere drei Jahre. Abgesehen davon besteht kein Zwang zur Umsetzung aller Maßnahmen aus dem Maßnahmenkatalog. Die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen steht darüber hinaus unter dem Vorbehalt der entsprechenden Stadtratsbeschlüsse sowie der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

Die **Prioritäten** werden folgendermaßen definiert:

Priorität 1 bedeutet, dass die Maßnahme als zwingend erforderlich erachtet wird, um die Zielsetzungen der VU erreichen zu können.

Priorität 2 erhalten Maßnahmen, die als erforderlich für die Umsetzung der Ziele erachtet werden.

Priorität 3 sind Maßnahmen, die wünschenswert sind, jedoch nicht als zwingend notwendig zur Erreichung der Zielsetzungen der VU betrachtet werden.

Zeithorizonte sind mit folgenden Zeitspannen hinterlegt:

- Kurzfristige Maßnahmen sollten im Zeitraum von einem bis drei Jahre angegangen bzw. umgesetzt werden.
- Mittelfristige Maßnahmen sollten im Zeitraum von vier bis sechs Jahren begonnen bzw. realisiert werden.
- Langfristige Maßnahmen sind voraussichtlich frühestens ab sieben Jahren oder später umsetzbar.

Die Prioritäten und Zeithorizonte der einzelnen Maßnahmen wurden in Abstimmung mit dem Steuerkreis erarbeitet.

Die **geschätzten Kosten** sind Näherungswerte, welche lediglich überschlägig ermittelt wurden. Sie dienen vor allem dazu, einen groben Überblick über die finanziellen Aspekte der Sanierung zu geben, aber auch dafür, dass im Rahmen der jährlichen Mittelanmeldung im Zuge der Bedarfsmitteilung erste geschätzte Kosten angegeben werden können. Diese Schätzung ist vor Maßnahmenbeginn evtl. zu konkretisieren, um u.a. der Entwicklung der Baupreise im Laufe der Jahre Rechnung zu tragen. Bei einigen Werten handelt es sich um Schätzungen aus vergleichbaren Projekten. Kosten zum Erwerb notwendiger Grundstücke sind nicht berücksichtigt.

In der Spalte zu den **Finanzierungsmöglichkeiten** werden, wenn für die Maßnahme geeignet und möglich, die Fördermöglichkeiten für die einzelnen Maßnahmen durch beispielsweise die Städtebauförderung oder andere Fördergeldgeber aufgezeigt.

Für jedes dieser Handlungsfelder wurden mehrere Ziele und für diese wiederum Maßnahmen formuliert, die eine optimale Zukunftsvision der Lochhauser Straße beschreiben. Diese stellen den nach Umsetzung aller Maßnahmen angestrebten Endzustand der Lochhauser Straße dar.

6.1 Handlungsfeld: Städtebau

6.1.1 Ziele Städtebau

- S.1 Harmonisierung der straßenbegleitenden Bebauung.

Die Lochhauser Straße präsentiert sich mit einem einheitlich und klar gestalteten Straßenbild, welches durch ansprechende Fassaden, eine angemessene städtebauliche Dichte und erkennbare Raumkanten geprägt ist. Eine Rhythmisierung durch Versprünge und Aufweitungen an z.B. Platzflächen sowie die Schaffung von städtebaulichen Akzenten durch ansprechende Architektur strukturiert den Straßenzug gemäß seiner Angebote und Nutzungsansprüchen.

- S.2 Definition von Geschäftsstraßeneingängen

Die Lochhauser Straße ist durch die Ausprägung von Geschäftsstraßeneingängen auf Höhe der Bäumlstraße und auf Höhe der Drogerie / des Bahnhofs für Einheimische wie für Besucher:innen als Flaniermeile und Einkaufsstraße klar zu erkennen. Die architektonische Gestaltung und die Nutzung der Gebäude wird der Lochhauser Straße als Einkaufs- und Aufenthaltsbereich Puchheims gerecht.

- S.3 Kommunale Flächenbevorratung und -entwicklung zur Wohnraumsicherung und Stärkung der Geschäftsstraße

Zur Stärkung der Lochhauser Straße als Geschäftsstraße soll eine durchgängige Geschäftsfront mit aktiver Erdgeschossnutzung entstehen. Außerdem soll dem hohen Wohnraumdruck und den steigenden Wohnkosten mit Maßnahmen zur Schaffung verschiedener Wohnraumangebote für unterschiedliche Bevölkerungs- und Einkommensgruppen begegnet werden. Durch frühzeitige kommunale Flächenbevorratung werden für die Zukunft Handlungsspielräume gesichert und durch die Fortschreibung des Bauflächenkatasters Potenziale für Nachverdichtung und Aktivierung erkannt.



6.1.2 Maßnahmen Städtebau

Zur Erreichung dieser städtebaulichen Ziele (einheitlich und klar gestaltetes Straßenbild, ansprechende Fassaden, eine angemessene städtebauliche Dichte und erkennbare Raumkanten) werden die **Bebauungspläne** entlang der Lochhauser Straße auf Grundlage eines **städttebaulichen Rahmenplans** überarbeitet bzw. neu aufgestellt (vgl. Maßnahme S.1.1 mit Ö.1.3). Dabei ist insbesondere auf eine **passende Höhenentwicklung**, die Ausbildung einer **städttebaulichen Kante** zur Schaffung einer **durchgehenden Geschäftsfront** und eine **maßvolle Nachverdichtung** zu achten (Umzusetzen mit Neuaufstellung und Aktualisierung von Bauleitplänen, vgl. S.1.2).

Der Straßenraum ist durch Versprünge und Aufweitungen rhythmisiert. An verschiedenen Stellen entstehen unter Einbeziehung der privaten Vorbereiche **Aufenthaltsräume**, die teils begrünt sind und zur Auflockerung und Aufwertung des Straßenraums beitragen. Um die Eigentümer:innen für die Sanierung und Neugestaltung ihrer Gebäude/Fassaden zu gewinnen, gibt es neben einer **Richtlinie** für die Fassadengestaltung auch ein dazugehöriges **kommunales Förderprogramm** als Anreiz zur Umsetzung.

Die **Architektur** von Neubauten **ist ansprechend**, abwechslungsreich und unterstützt die Strukturierung des Straßenraums entsprechend seiner Nutzungen und Angebote.

Auf Höhe der Bäumlstraße und am Bahnhofsvorplatz werden die Eingänge in die Geschäftsstraße Lochhauser Straße durch einen entsprechenden Auftakt und eine **städttebauliche Fassung** der Kreuzungsbereiche geschaffen (vgl. Maßnahme S.2.1 und S.2.2). Sowohl für Einheimische wie für Besucher:innen ist die Lochhauser Straße damit als Flaniermeile und Einkaufsstraße klar zu erkennen. Unterstützt wird der Charakter einer Geschäftsstraße durch eine **durchgängige Geschäftsfront** mit **aktiver Erdgeschossnutzung** und **hoher Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum**, so dass er zum Verweilen und Flanieren einlädt.

Außerdem wird dem hohen Wohnraumdruck und den steigenden Wohnkosten mit Maßnahmen zur Schaffung verschiedener **Wohnraumangebote für unterschiedliche Bevölkerungs- und Einkommensgruppen** begegnet. Bei der Entwicklung von Grundstücken werden eine aktive Erdgeschossnutzung entsprechend der Kategorisierung der Lochhauser Straße als Geschäftsstraße sowie innovative und **zukunftsweisende Maßnahmen in den Bereichen Mobilität, Klima und Energie** angestrebt (vgl. Maßnahme S.3.3). Hierzu zählt beispielsweise der Ansatz eines lageangepassten, geringen Stellplatzschlüssels im Bereich der Lochhauser Straße. Diese Handlungsspielräume für neue Bauprojekte ergeben sich unter anderem durch eine frühzeitige **kommunale Flächenbevorratung** und durch die Fortschreibung des Bauflächenkatasters, bei der Potenziale für Nachverdichtung und Aktivierung erkannt werden (vgl. Maßnahmen S.3.2 und S.3.4).

Die Begleitung durch eine/-n Sanierungsarchitekt:in sowie eine Bauherrenberatung für Private durch die Stadt Puchheim unterstützen die Zielerreichung und die kontinuierliche Umsetzung der Maßnahmen (vgl. Maßnahmen S.1.5 und S.1.6).

Handlungsfeld							
S STÄDTEBAU							
S.1	Harmonisierung der straßenbegleitenden Bebauung	Korrespondierende Ziele	Priorität	Zeithorizont	Kostenschätzung (Brutto)	Art der Maßnahme	Finanzierung/Akteure
Die Lochhauser Straße präsentiert sich mit einem einheitlich und klar gestalteten Straßenbild, welches durch ansprechende Fassaden, eine angemessene städtebauliche Dichte und erkennbare Raumkanten geprägt ist. Eine Rhythmisierung durch Versprünge und Aufweitungen an z.B. Platzflächen sowie die Schaffung von städtebaulichen Akzenten durch ansprechende Architektur strukturiert den Straßenzug gemäß seiner Angebote und Nutzungsansprüchen.							
S.1.1	Erstellung eines städtebaulichen, integrierten Rahmenplans auf der Grundlage und unter Einbeziehung der Ergebnisse der z.B. zur Vorbereitung der Neuaufstellung und Änderungen von Bebauungsplänen (vgl. S.1.2)		1	kurzfristig	30.000 €	V	Regelsatz Stbauf. + Stadt
S.1.2	Aufstellung bzw. Überarbeitung von Bebauungsplänen in der Lochhauser Straße: <ul style="list-style-type: none"> passende Höhenentwicklung (3-4 Geschosse durchgehend außer an den Eingängen, dort ggfs. höher) Ausbildung einer städtebaulichen Kante maßvolle Nachverdichtung Festsetzung von gewerblichen Einheiten in Erdgeschossen, um Lückenschluss in der Geschäftsfreizeile voranzutreiben		1	mittelfristig	-	V	Projektabhängig Stadt (bei vorhabenbezogenem B-Plan ggfs. Eigentümer:in)
S.1.3	Einrichtung eines kommunalen Förderprogramms für Fassadengestaltung / Sanierung bestehender Fassaden						
S.1.3.1	Erarbeitung einer Richtlinie für die Fassadengestaltung / Sanierung bestehender Fassaden inkl. Farbkonzept und Aussagen zur Fassadenbegrünung unter Beachtung des Erhalts von nutzbarer Bausubstanz: denkbar ist auch eine Gestaltung durch Graffiti-Künstler		1	mittelfristig	30.000 €	V	Regelsatz Stbauf. + Stadt
S.1.3.2	Kommunales Förderprogramm für die Fassadengestaltung gem. Richtlinie (S.1.3.1)	S.1.3.1	2	langfristig	Gesamtkosten: 125.000 €	S	Regelsatz Stbauf. + Stadt bzw. gem. Richtlinie
S.1.4	Bauherrenberatung für private Bauherren durch die Stadt Puchheim		2	mittelfristig	-	S	Stadt
S.1.5	Einsetzen eines Sanierungsarchitekten als beratende Begleitung für den Sanierungsprozess in der Lochhauser Straße		2	laufend	ca. 12.000 €/Jahr	S	Regelsatz Stbauf. + Stadt
S.2 Definition von Geschäftsstraßeneingängen							
Die Lochhauser Straße ist durch die Ausprägung von Geschäftsstraßeneingängen auf Höhe der Baumstraße und auf Höhe der Drogerie / des Bahnhofs für Einheimische wie für Besucher:innen als Flaniermeile und Einkaufsstraße klar zu erkennen. Die architektonische Gestaltung und die Nutzung der Gebäude wird der Lochhauser Straße als Einkaufs- und Aufenthaltsbereich Puchheims gerecht.							
S.2.1	Schaffung eines Auftakts in die Lochhauser Straße von der Baumstraße durch städtebauliche Fassung der Kreuzung, z.B. durch passende Höhenentwicklung für die Lochhauser Straße 57	S.1.1 S.1.2	2	langfristig	Handlungsempfehlung für die Aufstellung eines Bebauungsplans	H	Projektabhängig Stadt oder Eigentümer:in
S.2.2	Ausbildung eines Geschäftsstraßeneingangs am Bahnhofplatz z.B. durch entsprechende Bebauung der Lochhauser Straße 3 (gemeinsam mit Neuordnung Bahnhofplatz, siehe O 1.1/O1.2)	S.1.1 S.1.2 O.1.1/ O1.2	1	langfristig	Handlungsempfehlung für die Aufstellung eines Bebauungsplans ggf. mit Gesamtplanung mit O.1.2	H	Projektabhängig Stadt oder Eigentümer:in
S.3 Kommunale Flächenbevorratung und – entwicklung zur Wohnraumsicherung und Stärkung der Geschäftsstraße							
Zur Stärkung der Lochhauser Straße als Geschäftsstraße soll eine durchgängige Geschäftsfreizeile mit aktiver Erdgeschossnutzung entstehen. Außerdem soll dem hohen Wohnraumdruck und den steigenden Wohnkosten mit Maßnahmen zur Schaffung verschiedener Wohnraumangebote für unterschiedliche Bevölkerungs- und Einkommensgruppen begegnet werden. Durch frühzeitige kommunale Flächenbevorratung werden für die Zukunft Handlungsspielräume gesichert und durch die Fortschreibung des Bauflächenkatalogs Potenziale für Nachverdichtung und Aktivierung erkannt.							
S.3.1	Fortschreibung des Bauflächenkatalogs		2	kurzfristig	Handlungsempfehlung: Fortschreibung durch Stadt	H	Stadt
S.3.2	Ankauf von Flächen durch die Stadt im Sinne einer langfristigen Flächenbevorratung		1	laufend	Handlungsempfehlung	H	Stadt
S.3.3	Entwicklung der Grundstücke zur Wohnraumschaffung mit aktiver Erdgeschosszone mit innovativen und zukunftsweisenden Maßnahmen im Bereich Mobilität, Klima und Energie (z.B. Grundstück WEP) <ul style="list-style-type: none"> Ansatz eines lageangepassten, geringen Stellplatzschlüssels im Bereich der Lochhauser Straße (vgl. Errichtung einer Mobilitätsstation M 1.3) energetische Gebäudestandards und Solarnutzung 	S.1.2	1	kurzfristig	Handlungsempfehlung	H	Stadt
S.3.4	(Behutsame) Nachverdichtung von untergenutzten Flächen unter Berücksichtigung einer ausreichenden Begrünung und ortsbildverträglichen Bebauung durch <ul style="list-style-type: none"> die Aktualisierung von bestehenden Bebauungsplänen Neuaufstellung von Bebauungsplänen in Bestandsgebieten inkl. Grünordnung 	S.1.1 S.1.2	2	laufend	Handlungsempfehlung	H	Stadt



6.2 Handlungsfeld: Öffentlicher Raum

6.2.1 Ziele Öffentlicher Raum

■ Ö.1 Aufwertung des öffentlichen Raums + der privaten Vorbereiche

Der öffentliche Raum in der Lochhauser Straße ist den unterschiedlichen Nutzergruppen entsprechend sowie zeitgemäß gestaltet und schafft damit attraktive Angebote für einen Aufenthalt. Verschiedenartig ausgestaltete Bereiche laden zum Verweilen ein und fungieren als Treffpunkte für Bewohner:innen und Einkaufende. Die privaten und öffentlichen Vorbereiche stellen sich begrünt und hochwertig gestaltet dar und tragen damit zu einer hohen Aufenthaltsqualität bei. Durch die Anwendung wiederkehrender gestalterischer Leitdetails im öffentlichen Raum entsteht ein harmonisches Gesamtbild.

■ Ö.2 Schaffung und Ausgestaltung von Erholungsräumen und vernetzten Freiraumstrukturen

Stadträumlich bedeutsame Freiflächen und Achsen sind durch eine qualitätsvolle Begrünung und eine attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums in ihrer Wirkung, ihrer (ökologischen und klimatischen) Funktion und ihrer Aufenthaltsqualität gestärkt und dienen den Bewohner:innen als Treffpunkte und Erholungsräume. Über attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen bestehen direkte Anschlüsse an die Naherholungsgebiete mit Möglichkeiten zur sportlichen Betätigung und Erholung für alle Altersgruppen.

■ Ö.3 Klimaanpassung

Die Lochhauser Straße präsentiert sich als begrünter Straßenzug: unversiegelte begrünte Bereiche mit insektenfreundlichen Blühstreifen zur Verbesserung des Mikroklimas und als Versickerungszonen für Starkregenereignisse ergänzen den üppigen Baumbestand

6.2.2 Maßnahmen Öffentlicher Raum

Im Handlungsfeld öffentlicher Raum steht in der Lochhauser Straße die Aufwertung des öffentlichen Raums und der daran anschließenden privaten Vorbereiche im Fokus. Der öffentliche Raum entlang der Straße ist den **unterschiedlichen Nutzergruppen** entsprechend sowie **zeitgemäß gestaltet** und schafft dadurch **attraktive Angebote für einen Aufenthalt**. Über den Verlauf der Lochhauser Straße hinweg werden dabei in Abschnitten unterschiedliche Schwerpunkte gesetzt, in denen sich jedoch **wiederkehrende gestalterische Leitdetails** wiederfinden, die für ein **harmonisches Gesamtbild** sorgen.

In einem Wettbewerb / Plangutachten für den Bahnhofsvorplatz mit den anschließenden Bereichen wird unter Beachtung des Bahnausbaus und des Radschnellwegebaus eine städtebauliche und insbesondere landschaftsarchitektonische Lösung für die Gestaltung dieses Auftaktbereichs der Lochhauser Straße gefunden und im Anschluss daran baulich umgesetzt. Das Ergebnis des Wettbewerbs bildet den Auftakt für eine Konzeptentwicklung (vgl. Maßnahme Ö.1.3) des weiteren Straßenverlaufs. Dabei werden **Aufenthaltsbereiche mit ausreichend Sitzelementen bzw. Stadtmöblierung, Grüninfrastruktur, Baumpflanzungen und beispielbaren Elementen** geschaffen. Insgesamt wird der Straßenquerschnitt zugunsten höherer Aufenthaltsqualität und Sicherheit verringert, und stattdessen **ausreichend breite Fußgängerwege eingeplant**. Der Radverkehr wird nach mit der baulichen Veränderung einhergehenden **verkehrlichen Beruhigung** der Straße im Mischverkehr sicher auf der Verkehrsfläche geführt.

In den Abschnitten Lochhauser Straße 3 bis Aubinger Weg sowie im Kreuzungsbereich Lochhauser Str. / Rainerstraße / Herbststraße entstehen **höhengleiche, attraktive, fahr-**

rad- und fußgängerfreundlich gestaltete Platzflächen, welche die Anforderungen an die **Barrierefreiheit gewährleisten** und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden erhöhen.

An der Einmündung Birkenstraße und Lochhauser Straße Nr. 39, zwischen AEZ und Pita&Silie (Fl. Nr. 1540/8) wird ein sicherer und attraktiver Bewegungsraum geschaffen, in dessen Anschluss sich **Aufenthaltsbereiche und attraktive Freischankbereiche zu den Geschäften/Lokalen** hin ergeben,

In allen Bereichen entlang der Lochhauser Straße finden sich die Leitdetails wieder, welche in einer **Richtlinie** (Ö 1.8) für die Neugestaltung von privaten und öffentlichen zugänglichen Vorbereichen aus dem Ergebnis des Wettbewerbs für den Bahnhofsvorplatz und der Konzeptentwicklung für die Lochhauser Straße entwickelt wurden. Die Eigentümer:innen sind kontinuierlich in den **Transformationsprozess** der Lochhauser Straße eingebunden (vgl. Ö.1.4) und **die privaten Vorbereiche werden so und über die Auflage eines Förderprogramms entsprechend mitgestaltet**.

Durch Neupflanzungen sowie dem Erhalt bestehender Straßenbäume (Ö.1.9) entsteht ein **durchgrüntes Straßenbild**, welches gleichzeitig positive Effekte auf die mikroklimatische Lage (Versickerung, Verdunstung, Kühlung) hat. Die vorhandene öffentliche Straßenbeleuchtung ist hinsichtlich einer ausreichenden Ausleuchtung des Straßenraums geprüft und wurde bedarfsgerecht angepasst bzw. ergänzt (Ö.1.11).

Die Lochhauser Straße ist durch **Zwischennutzungen auf dem WEP-Grundstück** und in Form von Parklets mit Aufforderungscharakter sowie durch Veranstaltungen wie Lesungen oder Konzerte bespielt und belebt.

Ein **kommunales Förderprogramm** für Maßnahmen auf privaten Vorbereichsflächen sowie ein Projektfonds (E.2.3.) unterstützen die Umsetzung der Maßnahmen (vgl. Ö.1.8).

Zur Aufwertung des öffentlichen Raums zählt außerdem die Schaffung und Ausgestaltung von **grünen Erholungsräumen** (Ö.2.1). Sie dienen Bewohner:innen und Besucher:innen der Lochhauser Straße gleichermaßen als Aufenthalts-, Treff- und Erholungsräume und erfüllen zudem eine **ökologische und klimatische Funktion**. Dazu entstehen auf der WEP-Fläche/Lochhauser Str.15, am AEZ an der Kreuzung Hummelweg und Lochhauser Straße und an der Einmündung Pestalozziweg auf die Lochhauser Straße neue kleine Grünflächen als Pocketparks, die neben ihrer Funktion als grüner Aufenthaltsort auch die Aspekte einer insektenfreundlichen und klimaangepassten Bepflanzung aufgreifen. Für die **Jugendlichen** der Stadt Puchheim gibt es darüber hinaus einen **informellen Treffpunkt** im öffentlichen Raum, den sich die Jugendlichen weiter aneignen (vgl. Ö.2.2). Der Bürgergarten als wichtiges bestehendes grünes Element in der Lochhauser Straße bleibt erhalten und ist durch weitere Pflanzbeete, Wildbienenhilfen und Streuobstwiesen ergänzt und die verbesserte Anbindung an den Bahnhofsvorplatz sichtbar geworden.

Der kleine **Ascherbach** ist durch eine naturnahe Ufersicherung mit Hochstaudenflur und/oder standortgerechten Gehölzen gestaltet. Der Bach erfährt dadurch eine **ökologische Aufwertung** im Sinne des Gewässerentwicklungsplans (vgl. Ö.2.3).

Durch die Förderung von **Entsiegelungsmaßnahmen** die Schaffung von extensivem Straßenbegleitgrün, eine ökologisch wertvolle Gestaltung der neuen **Pocketparks** und die Förderung der **Begrünung von Dächern, Fassaden und Bushäuschen** trägt die Neugestaltung der Lochhauser Straße zur Verbesserung des Mikroklimas und Umsetzung des Schwammstadtprinzips bei (Ö.3).

Ö	Handlungsfeld						
Ö.1	ÖFFENTLICHER RAUM Aufwertung des öffentlichen Raums + der privaten Vorbereiche	Korrespondierende Ziele	Priorität	Zeithorizont	Kostenschätzung (Brutto)	Art der Maßnahme	Finanzierung/Akteure
	Der öffentliche Raum in der Lochhauser Straße ist den unterschiedlichen Nutzergruppen entsprechend sowie zeitgemäß gestaltet und schafft damit attraktive Angebote für einen Aufenthalt. Verschiedenartig ausgestaltete Bereiche laden zum Verweilen ein und fungieren als Treffpunkte für Bewohner:innen und Einkaufende. Die privaten und öffentlichen Vorbereiche stellen sich begründet und hochwertig gestaltet dar und tragen damit zu einer hohen Aufenthaltsqualität bei. Durch die Anwendung wiederkehrender gestalterischer Leitdetails im öffentlichen Raum entsteht ein harmonisches Gesamtbild.						
Ö.1.1	Wettbewerb / Plangutachten für den Bahnhofsvorplatz mit anschließenden Bereichen z.B. Grundstück mit Apotheke (Fl. Nr. 1520/9) unter Beachtung des Bahnausbau vgl. Anforderungen M.1.4 und M.1.5 und des Radschnellwegbaus (M.3.3) mit geeigneten Darstellungen der Planung (z.B. Modelle, Visualisierungen und fotorealistischen Darstellungen („Renderings“), Skizzen) zur Kommunikation der Ergebnisse in die Öffentlichkeit		1	kurzfristig	ca. 89.000 €	V	Regelsatz Sbauf. + Stadt
Ö.1.2	Bauliche Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses für den Bahnhofsvorplatz (vgl. Ö.1.8)	Ö.1.8	1	mittelfristig	2,1 Mio. €	O	Regelsatz Sbauf. + Stadt für öffentliche Bereiche, evtl. Zuschuss für Eigentümer:innen über Förderprogramme (Ö.1.8)
Ö.1.3	Konzeptentwicklung (ggf. als Wettbewerb) für die Umgestaltung der Lochhauser Straße unter Einbeziehung der privaten Vorbereiche und unter Beachtung der Anforderung an die Barrierefreiheit zur Schaffung von: <ul style="list-style-type: none"> Aufenthaltsbereichen mit ausreichend Sitzelementen/Stadtmöblierung (u.a. Mülleimer usw.) unter Beachtung eines inklusiven Ansatzes Wasserspiel und/oder Trinkbrunnenanlage Grüninfrastruktur unter Beachtung mikroklimatischer Verbesserungen beispielbare Elemente mit Aufforderungscharakter Verringerung des Straßenquerschnitts straßenbegleitende Begrünung z.B. durch Baumpflanzungen ausreichend breite Fußwege (Mindestbreite 1,80 m zu zugleich beidseits notwendiger Abstände: dies führt zu einer Regelbreite von 2,50 m) Gliederung des Straßenzugs durch Anlage von Platzflächen 		1	mittelfristig	ca. 50.000 €	V	Regelsatz Sbauf. + Stadt
Ö.1.4	Weitere Einbeziehung der Eigentümer:innen in die wesentlichen Planungsschritte / Öffentlichkeitsarbeit zur Konzeptentwicklung zur Erhöhung der Akzeptanz und Aktivierung: <ul style="list-style-type: none"> z.B. Eigentümer:innen-Workshops bzw. Beratungsgespräche 		1	laufend	kann u.U. Moderationsleistung des Sanierungsarchitekten (vgl. S.1.5) sein	V	vgl. S.1.5
Ö.1.5	Bauliche Umsetzung von höhengleichen attraktiven fahrrad- und fußgängerfreundlich gestalteten Platzflächen gem. Konzept Ö.1.3: <ul style="list-style-type: none"> ab Apotheke (Lochhauser Straße 3) bis Aubinger Weg (3.700 m², davon ca. 2.500 m² im öffentlichen Raum) Kreuzungsbereich Lochhauser Str. / Rainerstraße / Herbststraße, Bereich um die Eisdielen (ca. 2.200m²) unter Beachtung der Anforderung an die Barrierefreiheit und der Sicherheit.	Ö.1.8	1	langfristig	1,7 Mio € Apotheke bis Aubinger Weg 850.000 € Platz bei Kreuzung Rainerstraße (Eisdielen)	O	Regelsatz Sbauf. + Stadt für öffentliche Bereiche, evtl. Zuschuss für Eigentümer:innen über Förderprogramme
Ö.1.6	Bauliche Umsetzung eines sicheren und attraktiven Bewegungsraums mit anschließenden Aufenthaltsbereichen zu den Geschäften hin gem. Konzept Ö.1.3: <ul style="list-style-type: none"> an der Einmündung Birkenstraße und Lochhauser Straße Nr. 39, zwischen AEZ und Pita&Sille (Fl. Nr. 1540/8) unter Beachtung der Anforderung an die Barrierefreiheit.	Ö.1.8	1	langfristig	460.000 € Zuschuss für Eigentümer:innen über zu schaffende Förderprogramme (siehe Ö.1.8)	O	Regelsatz Sbauf. + Stadt für öffentliche Bereiche, evtl. Zuschuss für Eigentümer:innen über Förderprogramme
Ö.1.7	Bauliche Umgestaltung des verbindenden Straßenraums zwischen den in Ö.1.1, Ö.1.3 und Ö.1.5 genannten Platzflächen und bis zum Ende der Baumstraße – inkl. privater Vorbereiche	Ö.1.8	2	langfristig	2,9 Mio €	O	Regelsatz Sbauf. + Stadt für öffentliche Bereiche, evtl. Zuschuss für Eigentümer:innen über Förderprogramme
Ö.1.8	Einrichtung eines kommunalen Förderprogramms für die Umsetzung der Maßnahmen auf privaten Vorbereichsflächen	S.2.2	2	mittelfristig			
Ö.1.8.1	Entwicklung von Richtlinien (z.B. Leitdetails) für die Neugestaltung von privaten und öffentlich zugänglichen Vorbereichen aus dem Ergebnis des Wettbewerbs für den Bahnhofsvorplatz und der Konzeptentwicklung für die Lochhauser Straße (vgl. Ö.1.3)	Mit Bezug auf Ö.1.1 + Ö.1.3	-	-	20.000 € Entwicklung aus dem Konzept Ö.1.3 / Ö.1.1	V	Regelsatz Sbauf. + Stadt
Ö.1.8.2	Etablierung eines kommunalen Förderprogramms für die bauliche Umsetzung der Maßnahmen gem. Ö.1.8.1		-	-	Gesamtkosten: 125.000 €	S	Regelsatz Sbauf. + Stadt bzw. gem. Richtlinie
Ö.1.9	Erhalt/Erneuerung und Ergänzung der Straßenbäume entlang der Lochhauser Straße zur Schaffung eines durchgrünerten Straßenbildes	Ö.2	1	kurzfristig	150.000 € für 25 neue Bäume	O	Regelsatz Sbauf. + Stadt

O.1.10	Prüfung der Umsetzung von Zwischennutzungen sowie Veranstaltungen zur Belebung der Lochhauser Straße z.B. <ul style="list-style-type: none"> ▪ Installieren von Parklets ▪ Events z.B. Lesungen, Konzerte, Straßenfest ▪ Zwischennutzung für Grundstück WEP 		2	kurzfristig	Umsetzung über „Innenstädte beleben“	S	Regelsatz Stbauf. + Stadt
O.1.11	Überprüfung der vorhandenen öffentlichen Straßenbeleuchtung hinsichtlich einer ausreichenden Ausleuchtung des Straßenraums und bedarfsgerechter Anpassung oder Ergänzung dieser		1	kurzfristig	-	H	-
Ö.2 Schaffung und Ausgestaltung von Erholungsräumen und vernetzten Freiraumstrukturen							
Stadträumlich bedeutsame Freiflächen und Achsen sind durch eine qualitativ hochwertige Begrünung und eine attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums in ihrer Wirkung, ihrer (ökologischen und klimatischen) Funktion und ihrer Aufenthaltsqualität gestärkt und dienen den Bewohner:innen als Treffpunkte und Erholungsräume. Über attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen bestehen direkte Anschlüsse an die Naherholungsgebiete mit Möglichkeiten zur sportlichen Betätigung und Erholung für alle Altersgruppen.							
O.2.1	Schaffung von Grünflächen zur Erholung / Pocketparks z.B. an folgenden Stellen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ auf der WEP-Fläche/Lochhauser Str.15 im Bereich der westlichen Ecke (ca. 500 m²) ▪ am AEZ an der Kreuzung Hummelweg und Lochhauser Straße (ca. 500 m²) ▪ an der Einmündung Pestalozziweg auf Lochhauser Straße (ca. 250 m²) Unter Beachtung von: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Insektenfreundlicher, vogelfreundlicher, artenreicher Bepflanzung ▪ klimaangepassten Gehölzen und Stauden ▪ Stadtbeeten / essbarer Stadt 	Ö.2.2	1	kurzfristig	62.000 € für 500 m² 62.000 € für 500 m² 31.000 € für 250 m² 155.000 € für alle drei Pocket Parks	O	Regelsatz Stbauf. + Stadt
O.2.2	Schaffung geeigneter informeller Treffpunkte für Jugendliche im öffentlichen Raum, z.B. auf Höhe KIK, Bereich um die Einmündung Pestalozziweg auf Lochhauser Straße, siehe O.2.1	Ö.2.1	1	kurzfristig	- Umzusetzen im Zuge O.2.1	O	Regelsatz Stbauf. + Stadt
O.2.3	Keine oder naturnahe Ufersicherung des kleinen Ascherbachs an der Freilandstraße mit Hochstaudenflur und/oder standortgerechten Gehölzen mit dem Ziel Einblicke zum Bach zu schaffen. (in Abstimmung mit Anwohner:innen und abgestimmt auf die Gestaltung entlang Freilandstr. / Rotwandstraße geschehen.)		3	mittellangfristig	-	H	Aufgabe Stadt unter Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt und mit den Eigentümer:innen
O.2.4	Erhalt und Pflege des Bürgergartens mit Pflanzbeeten, Wildbienenstiften und/oder Bienenhäusern sowie Streuobst- und Blumenwiesen	Ö.2.1	2	kurzfristig	Laufende Kosten des Umweltaumtes/Bauhofs Handlungsempfehlung - Aufgabe Umweltaumt	H	Stadt / Umweltaumt
Ö.3 Klimaanpassung							
Die Lochhauser Straße präsentiert sich als begrünte Straßenzug: unversiegelte begrünte Bereiche mit insektenfreundlichen Blühstreifen zur Verbesserung des Mikroklimas und als Versickerungszonen für Starkregenereignisse ergänzen den uppligen Baumbestand.							
O.3.1	Einrichtung und Nutzung eines Entseigelungsprogramms (z.B. mind. 15 m² entsiegelte Fläche, 50% der Kosten bis max. 5.000 €)	Ö.2.1	2	langfristig	25.000 € / pro Jahr	S	Regelsatz Stbauf. + Stadt
O.3.2	Bewerbung bzw. Nutzung der Förderung von extensivem Straßenbegleitgrün z.B. Blühpakt Bayern		3	kurzfristig	Bewerbung durch Umweltaumt	H	Förderung bspw. durch Vertragsnaturschutzprogramm (VNP), die Landschaftspflege- und Naturparkrichtlinien (LNPR) sowie das Programm „natürlich Bayern“
O.3.3	Ökologisch wertvolle Gestaltung von Parklets (Bienenwiese, Kräutergarten, Stadtbeete und Urban Gardening...) (vgl. Ö.1.10, E.2.2.1)	Ö.1.10 E.2.2.1	2	kurzfristig	-	H	Stadt/Einbeziehung Umweltaumt in Gestaltung, siehe Ö.1.10
O.3.4	Förderung der Begrünung von: Garagen, Dächern, Bushaltestellen, evtl. Fassaden gem. Richtlinie und Förderprogramm S.1.3.1 und S.1.3.2	S.1.3.1 S.1.3.2	1	langfristig	siehe S.1.3.1 und S.1.3.2	S	-



6.3 Handlungsfeld: Mobilität

6.3.1 Ziele Mobilität

■ M.1 ÖPNV stärken

Am Bahnhof bestehen optimale Umsteigemöglichkeiten, ein vielfältiges Angebot, kurze Wege und Barrierefreiheit. Die Busse der Linie 830 fahren auf kürzestem Weg durch die Lochhauser Straße und sichern dort eine Feinerschließung. Der Busbahnhof wurde unter Berücksichtigung des S-Bahnausbaus optimiert, mit geraden Anlegekanten, betrieblich nutzbaren Flächen und ggfls. einer Ladestation.

■ M.2 Motorisierten Individualverkehr verträglich abwickeln

Die Nutzungen entlang der Lochhauser Straße sind mit dem Auto erreichbar. Die gefahrenen Geschwindigkeiten sind sehr moderat, das Sicherheitsniveau ist hoch. Die angeordnete Höchstgeschwindigkeit korreliert mit der Straßenfunktion und dem Ausbauzustand der Straße und ihrer Umgebung und ist verständlich.

■ M.3 Rad- und Fußverkehr fördern

Radfahrer:innen bewegen sich auf der Lochhauser Straße mit dem fließenden Verkehr bei einer Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h. Es sind ausreichend viele, gute Abstellanlagen vorhanden, auch für Lastenräder. Am Bahnhof und beim AEZ können BikeSharing-Angebote wahrgenommen werden. Der Rad-schnellweg wird räumlich entkoppelt vom übrigen Verkehr entlang der Bahnlinie über den Bahnhofsvorplatz geführt. Das Radangebotsnetz wird für das gesamte Quartier und über die Lochhauser Straße hinweg ertüchtigt (siehe Radverkehrskonzept). Fußgängeranlagen werden sowohl im Quer- als auch im Längsverkehr breiter, stufenlos, klar, richtlinienkonform und benutzerfreundlich geführt. Die attraktiven Fußverkehrsanlagen sind durchgängig mit einheitlichem Bodenbelag ausgeführt, um den Vorrang der Fußgänger vor kreuzenden Grundstückszufahrten zu betonen.

■ M.4 Den ruhenden Verkehr angemessen berücksichtigen

Die Parkordnung/-bewirtschaftung für die öffentlichen Stellplätze entlang der Lochhauser Straße ist vereinheitlicht. Dort, wo sinnvolle Nutzungen es erfordern, sind Stellplätze umgenutzt (z.B. im Bereich „Ecke Bäumlstraße“, AEZ und rund um den Bahnhof, für Schanigärten, Radabstellanlagen und zur Verbesserung der Fußgängerquerungsmöglichkeiten bzw. für die Verbreiterung von Gehwegen). Bei direkt an der öffentlichen Verkehrsfläche gelegenen Stellplätzen ist es gelungen, diese öffentlich zu widmen, sofern rechtlich möglich (z.B. vor dem KIK, in der Frühlingstraße oder am Loheweg). Stellplätze sind in ausreichender Zahl vorhanden, durch die kurze Höchstparkdauer wird ein guter Umschlag sichergestellt.

■ M.5 Längsgliederung Lochhauser Straße planen

Die Linearität der Lochhauser Straße ist durch neue Gestaltungselemente (z.B. Plätze, Einengungen, Aufweitungen, Einbauten) unterbrochen, die Achtsamkeit von Autofahrern wird gesteigert, die Überquerbarkeit durch Fußgänger verbessert.

■ M.6 Schritt für Schritt zum verkehrsberuhigten Bereich Bahnhofsvorplatz

Das gleichberechtigte Miteinander der Verkehrsteilnehmenden im Bereich Bahnhofsvorplatz wird gefördert. Die Ausdehnung umfasst die Obere Lagerstraße (bis ca. Buchenstraße) und Lochhauser Straße (bis ca. Aubinger Weg), Parken findet nur in (wenigen) gekennzeichneten Flächen statt, es herrscht Fußgängervorrang, der Zebrastreifen ist entfallen und der Verkehr wird durch Gestaltungselemente geführt.

■ M.7 Neuordnung P+R

Der P+R Parkraum wird räumlich konzentriert, um Platz für Radschnellweg, Ausbau der Gleisanlagen, Barrierefreiheit und für die Neugestaltung eines Busbahnhofs zu schaffen.

6.3.2 Maßnahmen Mobilität

Öffentlicher Personennahverkehr

Zentrales Element der Stärkung des ÖPNV stellt die **Barrierefreimachung des S-Bahnhofes** dar. Die dazu notwendigen Maßnahmen sind eingebettet in den 3 bzw. 4-gleisigen Ausbau der Bahnstrecke und deren Realisierung damit folglich zeitlich noch nicht absehbar. Die in dieser VU vorgesehenen Maßnahmen beschränken sich deshalb auf die Bereiche nördlich der Bahn, die nicht für die Ausbaumaßnahmen in Beschlag genommen werden. So wird am Bahnhofsvorplatz als Ergebnis eines Wettbewerbs / Plangutachtens ein optimierter und **barrierefreier Busbahnhof** entstehen, der gerade Anleganten für alle dort haltenden Busse bereitstellt und allen betrieblichen Erfordernissen entspricht sowie insbesondere Ladestationen für Busse umfasst (vgl. M.1.4 und 1.5). Neben dem Busbahnhof entstehen die Elemente einer **Mobilitätsstation** Typ L (vgl. M.1.3) inklusive einer **dynamischen Fahrgastinformation** (DFI) im Eingangsbereich, an der für abfahrende und umsteigende Fahrgäste die Abfahrtszeiten der Busse und S-Bahnen jederzeit aktuell dargestellt sind (M.1.6). Der Platz für diese Elemente wird dadurch geschaffen, dass die **P+R-Anlage** etwas zurückweicht und mittelfristig die Fahrzeuge platzsparend in einem begrünten Parkdeck untergebracht werden.

Motorisierter Individualverkehr

Für den motorisierten Individualverkehr soll der Weg weiterentwickelt werden, den die Stadt Puchheim bereits beschritten hat: Durch die Anordnung verständlicher, das heißt durch die Nutzungen des Straßenraums und des Umfeldes hergeleitete / begründbare Tempolimits und andere verkehrliche Anordnungen wird ein **stetiger und langsamer Verkehrsfluss** und ein **verträgliches Miteinander der Verkehrsarten** erreicht. Die Zone 20 „verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ im westlichen Teil der Lochhauser Straße ist ein guter Anfang und wird durch **bauliche Veränderungen im Straßenraum** unterstützt (vgl. M.2.1). In Verbindung und in Abstimmung mit der Konzeptentwicklung für die Umgestaltung der Lochhauser Straße (Maßnahme Ö.1.3) entsteht ein **Maßnahmenbündel zur Neuordnung von angeordneten Höchstgeschwindigkeiten für das gesamte Quartier** zwischen Mühlstetter Graben und (Oberer) Lagerstraße und zwischen Bahnhof und Bäumelstraße. Ziel ist hierbei eine klare Zuteilung der Anordnungen (Verkehrsberuhigter Bereich, T20 und T30) ohne große Varianz, überwiegend mit T30 km/h als Höchstgeschwindigkeit.

Rad- und Fußverkehr

Die Bereitstellung von guten **Radabstellanlagen** in der Lochhauser Straße ist bereits eine der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept (2018), welche bislang offengeblieben ist. Im öffentlichen Straßenraum werden dazu – wenn nötig – **vereinzelt auch bestehende Stellplätze umgenutzt**. Das gilt insbesondere für Abstellanlagen für Lastenräder und Fahrräder mit Anhänger, die im Seitenraum keinen Platz finden. Auf einem Längsstellplatz finden z.B. drei Lastenräder Platz. Ähnlich wie Kfz-Stellplätze sind die Radabstellanlagen nutzungsnah angeordnet, d.h. mehrere kleinere Abstellanlagen sind sinnvoller als konzentriert eine große. Deshalb werden gute (d.h. dem ADFC-Standard entsprechende) Abstellanlagen auch auf Privatgrund gefördert (vgl. M.3.1.+ M.3.2).

Wie oben bereits beschrieben, werden in vorliegender VU-Maßnahmen im Umfeld der Lochhauser Straße nördlich des Bahnhofes aus dem Radverkehrskonzept (2018) erneut aufgegriffen. Wichtig ist dabei, dass eine Netzbetrachtung stattfindet, d.h. die Lochhauser Straße in Verbund mit den (teils verkehrsarmen) Straßen im Umfeld betrachtet wird. Ergänzend stellt sich inzwischen die Frage der Führung des **Radschnellweges München Richtung Fürstenfeldbruck**, der nach derzeitigem Kenntnisstand nördlich der Bahn, also innerhalb des Untersuchungsgebietes, verlaufen wird. Aus planerischer Sicht soll die-

ser Radweg nicht über den Bahnhofsvorplatz geführt werden, sondern verkehrlich entflochten, parallel zur Bahn über eine neue, gut gestaltete Brücke über die bestehende Bahnunterführung vorgesehen werden. (vgl. M.3.3 und M.3.4)

Für **Fußgänger:innen** sind über die Themenfelder verteilt zahlreiche Maßnahmen vorgesehen. Die Verbesserung der Situation für Fußgänger:innen, die **Herstellung der Barrierefreiheit** und die **Aufenthaltsqualität stehen im Mittelpunkt** der baulichen Umgestaltungsmaßnahmen (z.B. Schaffung von Querungshilfen, Verbreiterung von Gehwegen, Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes als Mischverkehrsfläche, Maßnahmenkomplex B.2 und B.3 zur Barrierefreiheit).

Ruhender Verkehr

Hinsichtlich der Situation im ruhenden Verkehr wird eine **Vereinheitlichung der Parkordnung** auf öffentlichen und privaten Stellplätzen durchgeführt und somit für die Nutzer übersichtlicher gestaltet. Dazu werden in Abstimmung mit den Eigentümer:innen direkt an den öffentlichen Straßenraum angrenzende Privatstellplätze öffentlich gewidmet, sofern dies rechtlich möglich ist. Die Ziele der Stadt Puchheim und der Eigentümer:innen bezüglich der Parkplätze sind deckungsgleich: den Einzelhandel fördern, indem auf den Stellplätzen ein hoher Umschlag stattfindet. Nur, wenn mehr Stellplätze (also z.B. freie private Stellplätze) durch alle Parkenden mit genutzt werden können, kann das System besser „atmen“, d.h. die Nachfrage verteilt sich gleichmäßiger auf das Angebot. Eines ist dabei klar: **genug Stellplätze sind vorhanden**, bis auf wenige Ausnahmen sind auch zu Spitzenstunden noch Stellplätze frei. Wie oben beschrieben, besteht deshalb die Möglichkeit, einzelne Stellplätze für punktuelle Umbauten (z.B. Querungshilfen, Radabstellanlagen, Schanigärten) umzunutzen. (vgl. M. 4.1. bis M.4.5)

Längsgliederung Lochhauser Straße

Als Ergebnis der interdisziplinären Planung dieser VU wurde die Strategie entwickelt, die Lochhauser Straße nicht über ihre gesamte (betrachtete) Länge umzubauen, sondern **punktuell an Schwerpunkten**, die sich durch ihre funktionale (z.B. verkehrliche Rahmenbedingungen) und umfeldbezogene (z.B. Häufung der Einzelhandelsnutzung oder der Gastronomie) Einbettung herausgebildet haben:

- Der Bahnhofsvorplatz inkl. Lochhauser Straße bis Aubinger Weg (siehe Ö.1.5)
- Lochhauser Straße / Höhe AEZ (siehe Ö.1.6)
- Lochhauser / Bäumlstraße (siehe Ö.1.7)

Die weitere Entwicklung von der Planung (z.B. beginnend über Wettbewerbe), Ausschreibung, Finanzierung und Bau dieser Schwerpunkte wird auch aus verkehrsplanerischer Sicht begleitet.

Bahnhofsvorplatz

Der Bahnhofsvorplatz am westlichen Ende der Lochhauser Straße ist aus verkehrsplanerischer Sicht deren „Dreh- und Angelpunkt“. Bei einer Neugestaltung müssen wichtige zukünftige Anforderungen, soweit absehbar, wie:

- Radschnellweg
- Mobilitätsstation
- Ertüchtigung Busbahnhof
- Barrierefreiheit Bahnhof
- 3-/4-gleisiger Ausbau
- Entwicklung P+R, Stärkung B+R

berücksichtigt werden. Aus verkehrsordnerischer Sicht ist die Gestaltung als Zone VB gem. § 45 (1b) StVO mit Zeichen 325.1 bzw. 325.2 StVO (Verkehrsberuhigter Bereich) das Ziel. Entsprechend ist die **Gestaltung als Mischverkehrsfläche ohne dezidierte Fahrbahnen** anzustreben, was über die Verfahrensschritte der Rahmenplanung und des Wettbewerbs dazu (Ö.1.3 und Ö.1.5) entwickelt wird. Es erscheint von hoher Bedeutung,

das – soweit möglich - die Planungen auf Flächen, die nicht vom 3-/4-gleisigen Ausbau betroffen sind, vorangetrieben werden, da dann die Entwicklungen nicht durch Verzögerungen des DB Netz AG Projektes verschleppt werden können (vgl. M.6.1.- M.6.3).

Neuordnung P+R

Ziel der Neuordnung des P+R-Areals ist die **räumliche Konzentration des Parkens**, damit für die Neugestaltung des Busbahnhofes und die Neuordnung des Bahnhofsvorplatzes notwendige Erweiterungsflächen bereitgestellt werden können. Es entsteht ein **Parkdeck**, welches sich langgestreckt (z.B. eine Fahrgasse mit Senkrechtstellplätzen und einer Breite von ca. 17,0 m) und begrünt gut einordnet. Die Kapazität der Gesamtanlage wird dabei nicht ausgeweitet. Auch wenn im Stadtrat eine sofortige Bewirtschaftung der Stellplätze nicht gewünscht wurde, muss diese spätestens zur Finanzierung des Parkdecks in Erwägung gezogen werden. Als Betreiber kann die P+R GmbH (<https://www.parkundride.de/de/startseite.html>) fungieren, welche im Großraum München bereits mehrere Anlagen betreibt.

Aus Erfahrung wird nicht davon ausgegangen, dass das Erheben eines maßvollen Entgeltes (z.B. 1,50 EUR/d) Nutzer:innen wieder dazu bringt, ihren gesamten Weg mit dem Auto zurückzulegen (als eine unerwünschte Folgewirkung).

An bewirtschafteten P+R Anlagen beobachtet man stattdessen, dass überwiegend die Zahl der Nutzer:innen abnimmt, die einfache alternative Anreisemöglichkeiten haben, also z.B. den Bus nutzen, zu Fuß gehen oder Rad fahren könnten. D.h. es nimmt der Anteil der Nutzer:innen ab, der aus Bequemlichkeit aus dem näheren Umfeld das eigene Fahrzeug nutzt.

Da die P+R Anlage integriert in empfindlichem städtebaulichem Umfeld gelegen ist und eine Zufahrt nur asymmetrisch über Lochhauser und Obere Lagerstraße möglich ist (Abfahrt auch über den Aubinger Weg), muss es im Interesse der Stadt liegen, die Verkehrsbelastung im MIV zum/vom P+R-Platz zu senken. Ein Mittel dazu kann die Bewirtschaftung sein. (vgl. M.7.1.- M.7.3.)

M	Handlungsfeld						
M.1	ÖPNV stärken	Korrespondierende Ziele	Priorität	Zeithorizont	Kostenschätzung (Brutto)	Art der Maßnahme	Finanzierung/Akteure
Am Bahnhof bestehen optimale Umsteigemöglichkeiten, ein vielfältiges Angebot, kurze Wege und Barrierefreiheit. Die Busse der Linie 830 fahren auf kürzestem Weg durch die Lochhauser Straße und sichern dort eine Feinerschließung. Der Busbahnhof wurde unter Berücksichtigung des S-Bahnausbaus optimiert, mit geraden Anlegekanten, betrieblich nutzbaren Flächen und einer Ladestation.							
M.1.1	Lagegleiche Anordnung Bushaltestellen zur leichteren Orientierung: Haltestelle Bäumstraße auf Höhe Hausnummer 57 (Kik) oder an anderer geeigneter Stelle		3	mittelfristig	110.000 € Je Haltestelle mit Tiefbau, für Wetterschutz und Sitzgelegenheiten	O	Stadt, Förderung über GVFG
M.1.2	Ausbau aller Bushaltestellen mind. gemäß der Mindeststandards des MVV (Barrierefreiheit, Wetterschutz, Sitzgelegenheiten) inkl. Begrünung, soweit möglich	B.1.3	1	kurzfristig	Je nach Ergänzungsbedarf bis zu 110.000 € Je Haltestelle mit Tiefbau, für Wetterschutz und Sitzgelegenheiten	O	Stadt, Förderung über GVFG
M.1.3	Schaffung von Mobilitätsstationen: • Typ L am Bahnhof, Ergänzung von BikeSharing und Car-Sharing, Infosteile; • Typ S am AEZ (siehe M.5.3)	M.5.3	2	mittelfristig	Abhängig vom Typ 10.000 bis 100.000 €	S	Stadt, 80% Förderung BMUV über Landratsamt FFB
M.1.4	Herstellung der Barrierefreiheit am Bahnhof (siehe B.1.1)	B.1.1	1	mittelfristig	-	-	Deutsche Bahn, GVFG
M.1.5	Ausbau Busbahnhof (mit Ladestation für Elektrobusse), gerade Anlegekanten, Barrierefreiheit	M.1.2 B.1.3	1	mittelfristig	1,2 Mio €	O	Stadt, LRA FFB, 80% Förderung GVFG
M.1.6	Installation von Elementen einer dynamischen Fahrgastinformation (DFI) an den Zugängen zur S-Bahn und an den Bushaltestellen im Bereich des Bahnhofes		1	kurzfristig	30.000 € pro Standort	S	Stadt, LRA FFB, 80% Förderung GVFG
M.2	Motorisierten Individualverkehr verträglich abwickeln						
Die Nutzungen entlang der Lochhauser Straße sind mit dem Auto erreichbar. Die gefahrenen Geschwindigkeiten sind sehr moderat, das Sicherheitsniveau ist hoch. Die angeordnete Höchstgeschwindigkeit korreliert mit der Straßenfunktion und dem Ausbauzustand der Straße und ihrer Umgebung und ist verständlich.							
M.2.1	Erstellung und Umsetzung eines Konzepts zur Neuordnung von angeordneten Höchstgeschwindigkeiten für das gesamte Quartier zwischen Mühltetter Gräben und (Oberer) Lagerstraße und zwischen Bahnhof und Bäumstraße • Verkehrsberuhigte Bereiche (Schrittgeschwindigkeit, Mischverkehr, sofern Kfz überhaupt zulässig, Fußgängervorrang): Bahnhofsvorplatz und einzelne Anliegerstraßen		2	kurzfristig	nur interne Kosten für die Verwaltung, bei externer Vergabe: 5.000 €	V	Regelsatz Stbauf. + Stadt nur für externe Expertise; Bearbeitung stadintern.

	<ul style="list-style-type: none"> T20 verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Trennprinzip, höhengleiche Gestaltung): restliche Lochhauser Straße bis Baumstraße T30 (Zone oder Streckenbegrenzung, Trennprinzip): Alle übrigen Straßen, einschließlich Lagerstraße Fahrradstraße (maximal 30 km/h, Radvorrang): Buchenstraße, wie im Bestand 						
M.3	Rad- und Fußverkehr fördern						
	Radfahrer:innen bewegen sich auf der Lochhauser Straße mit dem fließenden Verkehr bei einer Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h. Es sind ausreichend viele, gute Abstellanlagen vorhanden, auch für Lastenräder. Am Bahnhof und beim AEZ können Bike-Sharing-Angebote wahrgenommen werden. Der Radschnellweg wird räumlich entkoppelt vom übrigen Verkehr entlang der Bahnlinie über den Bahnhofsvorplatz geführt. Das Radangebotsnetz wird für das gesamte Quartier und über die Lochhauser Straße hinweg ertüchtigt (siehe Radverkehrskonzept). Fußgängeranlagen werden sowohl im Quer- als auch im Längsverkehr breiter, stufenlos, klar, richtlinienkonform und benutzerfreundlich geführt. Die attraktiven Fußverkehrsanlagen sind durchgängig mit einheitlichem Bodenbelag ausgeführt, um den Vorrang der Fußgänger vor kreuzenden Grundstückszufahrten zu betonen.						
M.3.1	Erstellung von guten (ADFC-Standard, einheitlich gestaltet) Radabstellanlagen auch für Sonderfahrräder (Lastenräder, Fahrradanhänger) an geeigneten Standorten, z.B. im öffentlichen Straßenraum durch Umnutzung von Parkplätzen (siehe O.1.3 und O.1.8)	O.1.3 O.1.8 E.2.2.1	1	kurzfristig	300 € pro Fahrradstellplatz	S	Stadt, Förderung nach BayGVFG 75%
M.3.2	Förderung von Abstellanlagen auf privatem Grund, Bedingung mindestens: Erfüllung ADFC-Standard (siehe O.1.3 und O.1.8)	O.1.3 O.1.8 E.2.2.1	1	kurzfristig	300 € pro Stellplatz	S	z.B. 50% Förderung durch Stadt, Stadtanteil förderfähig
M.3.3	Prüfung einer städtebaulich und verkehrlich verträglichen Integration des Radschnellweges in das Bahnhofsumfeld, u.U. durch eine Brücke mit hoher gestalterischer Qualität		2	kurzfristig	bei externer Vergabe: 5.000€ - 15.000€ Laufende verkehrsplanerische Begleitung, integriert anteilig 5.000 €, als Einzelaufgabe 15.000 €	V	Stadt, Bundesministerium für Digitales und Verkehr (75% Förderung)
M.3.4	Vordringliche Umsetzung der Maßnahmen gem. Radverkehrskonzept nördlich der Bahn (Obere Lagerstraße, Birkenstraße, Buchenstraße, Am Mühlstetter Graben, Bahnunterführung in Verlängerung von Am Mühlstetter Graben usw.) Und zusätzlich: <ul style="list-style-type: none"> Etablierung eines „Radrings“ ergänzend zur Lochhauser Straße (z.B. über Buchenstraße, Am Mühlstetter Graben) 		1	kurzfristig	Nur interne Kosten für die Verwaltung Wegweisungssystem pauschal 10.000 € (40 Schilder)	S	Stadt
M.3.5	Korrespondierend mit den Maßnahmenblöcken M.4, M.5 und M.6 sowie B.2 und B.3 werden Fußverkehrsanlagen über die gesamte Länge der Lochhauser Straße bei sich ergebenden Gelegenheiten oder im Rahmen eines eigenen Projektes (z.B. Bauprojekte) verbreitert und benutzerfreundlich gestaltet.	M.4 M.5 M.6 B.2 B.3	2	mittelfristig	Kosten für Tiefbau in Ö.1.5 und Ö.1.6 enthalten	V	-
M.4	Den ruhenden Verkehr angemessen berücksichtigen						
	Die Parkordnung/-bewirtschaftung für die öffentlichen Stellplätze entlang der Lochhauser Straße ist vereinheitlicht. Dort, wo sinnvolle Nutzungen es erfordern, sind Stellplätze umgenutzt (z.B. im Bereich „Ecke Baumstraße“, AEZ und rund um den Bahnhof, für Schanigärten, Radabstellanlagen und zur Verbesserung der Fußgängerquerungsmöglichkeiten bzw. für die Verbreiterung von Gehwegen). Bei direkt an der öffentlichen Verkehrsfläche gelegenen Stellplätzen ist es gelungen, diese öffentlich zu widmen, sofern rechtlich möglich (z.B. vor dem KIK, in der Frühlingstraße oder am Loheweg). Stellplätze sind in ausreichender Zahl vorhanden, durch die kurze Höchstparkdauer wird ein guter Umschlag sichergestellt.						
M.4.1	Konzeptionelle Vorbereitung und Abstimmung von Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung, Einbeziehen der Standortfindung öffentlicher Ladepunkte für E-Fahrzeuge (als Grundlage für Ö.1.3)		2	kurzfristig	15.000€ für Konzept und Abstimmung (Konzept ruhender Verkehr, Umsetzung: Stadt, inkl. M.4.2)	V	Regelsatz Stbauf. + Stadt
M.4.2	Einführung einer einheitlichen Höchstparkdauer (z.B. 2h, mit wenigen Ausnahmen)		2	kurzfristig	Beschilde- rung pauschal 10.000€	S	Stadt
M.4.3	(kurzfristige) Umnutzung von öffentlichen Stellplätzen für: <ul style="list-style-type: none"> Gehwegvorsprünge zur Verbesserung der Querbarkeit Radabstellanlagen (auch für Lastenräder) Schanigärten Aufenthalt/Begrünung 	O.1.5, O.1.6, O.1.7	1	kurzfristig	Planung als Ergebnis aus M.4.1 Umsetzung: 3.000 bis 7.500€ pro Stellplatz	O	Finanzierung über „Innenstädte beleben“
M.4.4	Prüfen der Möglichkeit zur rückwirkenden Ablösung pflichtiger Stellplätze bei Bestandsbauten, um freierwerdende Vorbereiche gestalterisch aufzuwerten.		2	kurzfristig	2.000€ Interne Kosten, extern ggf. Beratung Verwaltungsjurist	V	Stadt
M.4.5	Umsetzung einer Gesprächsinitiative mit dem Ziel, private Parkplätze im unmittelbaren Anschluss an öffentliche Verkehrsflächen öffentlich zu widmen (z.B. vor KIK)		2	laufend	2.000€ Interne Kosten, extern ggf. Beratung Verwaltungsjurist	S	Stadt
M.4.6	Bei Neubaumaßnahmen Unterbringung pflichtiger Stellplätze vorrangig in TGA und/oder Ablösung auf Basis von Mobilitätskonzepten mit dem Ziel, die Anzahl oberirdischer Stellplätze gering zu halten und vor allem die Vorbereiche gestalterisch aufwerten zu können.		2	mittelfristig	Keine Mehrkosten, Umsetzung über Baugenehmigungs- / Bauleitplanungsverfahren	H	Stadt
M.5	Längsgliederung Lochhauser Straße planen						
	Die Linearität der Lochhauser Straße ist durch neue Gestaltungselemente (z.B. Plätze, Einengungen, Aufweitungen, Einbauten) unterbrochen, die Achtsamkeit von Autofahrern wird gesteigert, die Überquerbarkeit durch Fußgänger verbessert.						
M.5.1	Erstellung eines Gestaltungskonzepts für den Bahnhofsvorplatz → siehe eigene Maßnahme M.6 + Ö.1.2	M.6 O.1.2	1	kurzfristig	keine Mehrkosten	H	Stadt
M.5.2	Verkehrsplanerische Begleitung des Schwerpunktes der Rahmenplanung (O.1.3 und O.1.7) Ecke Baumstraße <ul style="list-style-type: none"> Aufwertung der Bushaltestelle (Wetterschutz, barrierefrei, Fahrgastinformationen) Querung Fußgänger (z.B. Verkürzung der Distanz durch Vorsprünge des Gehwegs) Parken vor dem KIK gestalterisch aufwerten (i.V.m. M.4.5) 	O.1.3 O.1.7 M.4.5	2	mittelfristig	Begleitung von Ö.1.3 und Ö.1.5 durch Verkehrsplanung, bei externer Vergabe: 5.000€	S	Regelsatz Stbauf. + Stadt + Eigentümer:innen

M.5.3	Verkehrsplanerische Begleitung des Schwerpunktes der Rahmenplanung (O.1.3 und O.1.6) rund um das AEZ <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufwertung der Bushaltestelle (Wetterschutz, barrierefrei, Fahrgastinformationen) ▪ Querung Fußgänger (z.B. Verkürzung der Distanz durch Vorsprünge des Gehwegs) ▪ Ergänzen der Elemente einer Mobilitätsstation Typ S ▪ Gestalterische Aufwertung Einmündung Birkenstraße ▪ Berücksichtigung der Abwicklung Zu- und Ausfahrten AEZ 	O.1.3 O.1.6	2	mittelfristig	Begleitung von O1.3 und O1.6 durch Verkehrsplanung, bei externer Vergabe: 5.000€	S	Regelsatz Stbauf. + Stadt
M.6	Schritt für Schritt zum verkehrsberuhigten Bereich Bahnhofsvorplatz						
Das gleichberechtigte Miteinander der Verkehrsteilnehmenden im Bereich Bahnhofsvorplatz wird gefördert. Die Ausdehnung umfasst die Obere Lagerstraße (bis ca. Buchenstraße) und Lochhauser Straße (bis ca. Aubinger Weg). Parken findet nur in (wenigen) gekennzeichneten Flächen statt, es herrscht Fußgängervorrang, der Zebrastreifen ist entfallen und der Verkehr wird durch Gestaltungselemente geführt.							
M.6.1	Erstellung einer integrierten Rahmenplanung Bahnhofsvorplatz (ggf. über Wettbewerb) abgestimmt und eingebettet in die Rahmenplanung (O.1.3 und O.1.5) Berücksichtigung zukünftiger Anforderungen, soweit absehbar, wie: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Radschnellweg ▪ Mobilitätsstation ▪ Ertüchtigung Busbahnhof ▪ Barrierefreiheit Bahnhof ▪ 3-/4-gleisiger Ausbau ▪ Entwicklung P+R, Stärkung B+R 	O.1.1	1	kurzfristig	Begleitung von O1.1, O1.2 durch Verkehrsplanung, bei externer Vergabe: 15.000€	V	Regelsatz Stbauf. + Stadt
M.6.2	Durchführung von Verhandlungen mit der Deutschen Bahn mit dem Ziel der einvernehmlichen Vereinbarung von Maßnahmen und Verfahren zur Umsetzung von M.6.1.		2	kurzfristig	Nur interne Kosten	H	Stadt/DB/ROB
M.6.3	Nach Abschluss Baumaßnahmen verkehrliche Anordnung als VB gem. § 45 (1b) StVO mit Zeichen 325.1 bzw. 325.2 StVO (Verkehrsberuhigter Bereich)		1	langfristig	Nur interne Kosten	H	Stadt
M.7	Neuordnung P+R						
Der P+R Parkraum wird räumlich konzentriert, um Platz für Radschnellweg, Ausbau der Gleisanlagen, Barrierefreiheit und für die Neugestaltung eines Busbahnhofs zu schaffen.							
M.7.1	Durchführung von Verhandlungen mit der Eigentümerin der P+R-Fläche mit dem Ziel der einvernehmlichen Vereinbarung von Maßnahmen und Verfahren zur Umsetzung des P+R Bereichs.		2	kurzfristig	Nur interne Kosten	H	Stadt
M.7.2	Diskussion und Bewertung der Einführung einer Stellplatzbewirtschaftung für P+R (z.B. 1,00 bis 1,50 EUR/d)		1	kurzfristig	Nur interne Kosten	H	Stadt
M.7.3	Planung und Bau einer begrünten Parkpalette <ul style="list-style-type: none"> ▪ Prüfung der erforderlichen Anzahl an Stellplätzen für Kfz und Fahrrad ▪ tendenziell weiter östlich gelegen, Position in Abstimmung mit Gestaltungskonzept Bahnhofsvorplatz, Radschnellweg und Rahmenplanung 		2	mittelfristig	Parkpalette für 160 Stellplätze 4,75 Mio. €	O	Stadt, ggf. DB Station&Service, Förderung GVFG

6.4 Handlungsfeld: Barrierefreiheit

Das Thema "Barrierefreiheit" ist der Stadt Puchheim sehr wichtig, weswegen für dieses eigentlich typische Querschnittsthema die wichtigsten drei Ziele in einem eigenen Handlungsfeld festgehalten wurden:



6.4.1 Ziele Barrierefreiheit

■ B.1 Barrierefreier Ausbau ÖPNV

Der Bahnhof, seine gesamte Infrastruktur (z.B. Toilette, Fahrkartenautomaten usw.) und sämtliche Bushaltestellen in der Lochhauser Straße stellen sich barrierefrei gestaltet dar und berücksichtigen dabei auch den Anschluss an die direkte Umgebung.

■ B.2 Barrierefreier Ausbau Lochhauser Straße

Die Lochhauser Straße ist barrierefrei ausgestaltet und ermöglicht allen Nutzergruppen gute Orientierung, ein sicheres Vorankommen und inklusive Aufenthaltsbereiche.

■ B.3 Barrierefreie Ladenlokale

Flanieren in der Lochhauser Straße ist barrierefrei möglich. Der Zugang zu den Ladenlokalen, Dienstleister:innen und Ärzt:innen ist barrierefrei, die Orientierung einfach und übersichtlich gestaltet.

6.4.2 Maßnahmen Barrierefreiheit

Das Thema **Barrierefreiheit** wurde im Zuge der Erarbeitung der Bestandsaufnahme und nach Rücksprache mit dem Steuerkreis als eigenes Handlungsfeld aufgenommen, um dessen Bedeutung für die Stadt Puchheim zu unterstreichen. Selbstverständlich muss die Barrierefreiheit in allen Themenbereichen immer Beachtung finden, jedoch war es dem Steuerkreis und der Stadtverwaltung Puchheim wichtig, dass dieses Thema aufgrund seiner Gewichtigkeit für den Alltag aller Menschen nicht nur als Querschnittsthema betrachtet, sondern aktiv und vordergründig im Rahmen der VU behandelt wird.

Aus diesem Grund sind in diesem Themenfeld einige Maßnahmen gesammelt, die einen starken Bezug zu anderen Maßnahmen haben oder gar direkt in ihrer Umsetzung von anderen Maßnahmen abhängen.

Ganz oben auf der Prioritätenliste steht hier der **barrierefreie Ausbau des ÖPNV**. Größter Wunsch der Puchheimer:innen ist die Umsetzung des barrierefreien S-Bahnhofs, über den seit vielen Jahren beraten wird und der nun immer näher rückt. Gewünscht wird zusätzlich zur Anbindung über Aufzüge auch eine **technikfreie Umsetzung der Barrierefreiheit**, z.B. ein Gleiszugang über Außenbahnsteige und im Idealfall auch eine **barrierefreie Querung** der bestehenden Unterführung, so dass die Lochhauser Straße auch optimal an das südlich der Bahn gelegene Ortszentrum angebunden ist. Wie genau die Barrierefreiheit geschaffen werden soll, ist noch zu klären (vgl. B.1.). Im Zusammenhang mit dem barrierefreien Bahnhof soll im unmittelbaren Bahnhofsumfeld auch eine öffentliche, barrierefreie Toilette entstehen, die sowohl Reisenden als auch den Puchheimer:innen, die sich im Zentrum oder in der Lochhauser Straße aufhalten, zur Verfügung steht (vgl. B.1.2). Die Bushaltestellen am Bahnhof, am AEZ und an der Bäumlstraße werden zukünftig barrierefrei gestaltet sein, mit einem **höhengleichen Zustieg in den Bus über ein Hochboard, inklusiven Sitzmöglichkeiten und Wetterschutz** (vgl. B.1.3).

Neben dem ÖPNV muss auch das Angebot für den Fuß- und Kfz-Verkehr im Hinblick auf die Barrierefreiheit verbessert werden. Das Angebot an **Behindertenstellplätzen** wird im Norden der Lochhauser Straße, auf Höhe der Bäumlstraße, erweitert und die vorhandenen Stellplätze werden besser an die Fußwege angebunden. Im Rahmen der Umgestaltung der Lochhauser Straße wird sowohl im Hinblick auf **taktile und visuelle Führungslinien, Oberflächenmaterial und Beleuchtung den Anforderungen an die Barrierefreiheit** entsprochen, so dass der gesamte Straßenraum beidseitig – soweit möglich über die (privaten) Vorbereiche hinweg – barrierefrei ausgestaltet ist. Die Anlage von **sicheren und barrierefreien Querungsmöglichkeiten** an den entsprechenden Stellen ist dann erfolgt, die vielen Aus- und Zufahrten zu rückliegenden Grundstücken oder Tiefgaragen sind erkennbar gestaltet, so dass ein **sicheres Vorankommen für alle Bevölkerungsgruppen** möglich ist. Die neu entstandenen Platzflächen bringen eine ansprechende Gestaltung für eine hohe Aufenthaltsqualität mit den Anforderungen an einen hohen Standard im barrierefreien Ausbau zusammen, so dass **Platzflächen entstehen, die für alle Personengruppen zugänglich, nutzbar, sicher und attraktiv** sind. (vgl. Maßnahmen unter B.2)

Neben Maßnahmen zur Verbesserung eines sicheren und barrierefreien Vorankommens sind auch Maßnahmen vorgesehen, die die Teilhabe insgesamt verbessern, z.B. durch die **verbesserte Zugänglichkeit von Ladenlokalen**. Dafür sind sowohl die Zugänge zu den Ladenlokalen barrierefrei zu gestalten als auch ausreichend Bewegungsflächen in den Lokalen vorzuhalten.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung und der Arbeit in den Steuerkreisen wurde der Wunsch nach einer Art „**Erste-Hilfe-Programm**“ laut, um Kleinigkeiten, die den Alltag der betroffenen Personengruppen enorm erleichtern würden, zügig und unkompliziert beheben zu können.

Hierüber sollen unbürokratisch gemeinsam mit den Eigentümer:innen akute Missstände, wie fehlende Handläufe, kleine Schwellen oder fehlende Beleuchtung behoben werden, um bis zur Umsetzung der Gesamtplanungen bereits erste Verbesserungen zu schaffen. So können mit geringem finanziellem und planerischem Aufwand **sehr kurzfristig wichtige Verbesserungen für den Alltag vieler Puchheimer:innen** umgesetzt werden. Diese Sofort-Maßnahme kann auch dazu dienen, den engagierten Bürger:innen, die im Rahmen der Beteiligung oder auch der Steuerkreissitzungen mitgearbeitet haben, zu zeigen, dass innerhalb kurzer Zeit schon Verbesserungen umgesetzt werden. Dies ist für den Gesamtprozess, der sich über 15-20 Jahre erstreckt, ein motivierender Start und bringt für die vulnerabelsten Bevölkerungsgruppen bereits erste Effekte. Nebenbei bedeutet ein besser zugänglicher öffentlicher Raum gleichzeitig auch mehr Belegung, und dieses Ziel steht für die Lochhauser Straße mitunter an vorderster Stelle. (vgl. Maßnahmen B.3.1 und B.3.2).

Handlungsfeld							
B	BARRIEREFREIHEIT						
B.1	Barrierefreier Ausbau ÖPNV	Ziele	Priorität	Zeithorizont	Kostenschätzung	Kostenherleitung	Finanzierung
Der Bahnhof, seine gesamte Infrastruktur (z.B. Toilette, Fahrkartenautomaten usw.) und sämtliche Bushaltestellen in der Lochhauser Straße stellen sich barrierefrei gestaltet dar und berücksichtigen dabei auch den Anschluss an die direkte Umgebung.							
B.1.1	Umsetzung des barrierefreien Ausbaus des Bahnhofs (siehe M.1.4)	M.1.4	1	mittelfristig	Kostenschätzung nicht möglich	H	Deutsche Bahn / Bayerisches Verkehrsministerium / ggfs. Stadt
B.1.2	Bau einer barrierefreien öffentlichen Toilette im direkten Umfeld des Bahnhofs		1	langfristig	ca. 160.000 € (selbstreinigende Toilette)	O	Regelsatz Stbauf. + Stadt
B.1.3	Erneuerung der Bushaltestellen mit geeigneten, inklusiven Sitzmöglichkeiten, Überdachung und Ausbau mit Hochbord für einen höhengleichen Zustieg in den Bus	M.1.2, Ö.1.1	1	mittelfristig	- vgl. M.1.2	-	-
B.2	Barrierefreier Ausbau Lochhauser Straße	Die Lochhauser Straße ist barrierefrei ausgestaltet und ermöglicht allen Nutzergruppen gute Orientierung, ein sicheres Vorankommen und inklusive Aufenthaltsbereiche.					
B.2.1	Ausbau des Angebots an Behindertenparkplätzen entsprechend DIN und deren sichere Anschlüsse an die Gehwege v.a. im nördlichen Teil der Lochhauser Straße in Abstimmung mit Ö.1.3 bzw. M.4.1	Ö.1.3 M.4.1	2	laufend	ca. 2.500 – 3.500 € pro Stellplatz	O	GVFG-Mittel
B.2.2	Höhengleicher Ausbau der Fußwege entlang der Lochhauser Straße und insbesondere der Anschlüsse zum Bahnhof und in die Seitenstraßen		1	mittelfristig	- vgl. Ö.1.5.- Ö.1.7	-	-
B.2.3	Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten mit ausreichender Beleuchtung und Kontrasten		1	mittelfristig	ca. 20.000 – 40.000 € für Mittelinsel zzgl. Grunderwerb	O	Baulastträger Untere Verkehrsbehörde Stadt
B.2.4	Ausbau von taktilen und visuellen Führungslinien (ausreichend Kontraste) entlang der Lochhauser Straße, aber auch zur Kennzeichnung der vielen Aus- und Zufahrten	Ö.1.3 bis Ö.1.7	1	langfristig	Handlungsempfehlung im Rahmen des barrierefreien Ausbaus in Ö.1.3 bis Ö.1.7 enthalten	-	-
B.2.5	Verwendung von geeigneten Oberflächenbelägen (Natursteine z.B. gesägt, statt Bruchsteine) bzw. Erneuerung besonders problematischer Bereiche	Ö.1.3	1	kurzfristig	-	H	-
B.2.6	Barrierefreier Ausbau der neuen Platzflächen mit passenden Angeboten für Menschen mit Behinderung oder Einschränkung (vgl. Ö.1.3)	Ö.1.3	1	mittellangfristig	-	H	-
B.3	Barrierefreie Ladenlokale	Planieren in der Lochhauser Straße ist barrierefrei möglich. Der Zugang zu den Ladenlokalen, Dienstleistern und Ärzten ist barrierefrei, die Orientierung einfach und übersichtlich gestaltet.					
B.3.1	Förderung der Umsetzung barrierefreier Zugänge inkl. der Zuwegung in die Ladenlokale hinsichtlich ausreichender Breiten und geeigneter Oberflächen z.B. durch Einführung einer kommunalen Förderung oder durch einen Aktionstag mit Beratung, Evtl. Einrichtung eines „Erste-Hilfe-Programms“, um akute Missstände zu beseitigen: In Zusammenhang mit kommunalem Förderprogramm S.1.3 bzw. Ö.1.8 bzw. Sanierungsberatung	S.1.3.1 S.1.3.2	3	mittelfristig	Beratungsstelle Barrierefreiheit zu Möglichkeiten der Umsetzung und Förderungen	H	Stadt / Bayerische Architektenkammer Finanzierung über „Innenstädte beleben“
B.3.2	Vorhalten ausreichender Bewegungsfelder in den Ladenlokalen	3.1	3	kurzfristig	Handlungsempfehlung, ggf. Beratung gem. B.3.1 erforderlich	H	-
B.3.3	Einführung/Nutzung des Siegels „Bayern barrierefrei“ für barrierefreie Geschäfte		3	mittelfristig	Handlungsempfehlung	H	-



6.5 Handlungsfeld: Einzelhandel und Gewerbe

6.5.1 Ziele Einzelhandel und Gewerbe

Für das Handlungsfeld "Einzelhandel und Gewerbe" wurden die folgenden neun Ziele definiert:

- E.1 Geschäftsstraßenmanagement einrichten
Ein Geschäftsstraßenmanagement aktiviert die örtlichen Akteure, gibt Impulse und praktiziert eine aktive Markenführung für den Standort.
- E.2 Erhöhung der Sichtbarkeit und Attraktivität der Geschäftslagen
Die Geschäfte erhöhen ihre Anziehungskraft durch ein attraktives Auftreten in der ersten Kundenkontaktzone vor dem Geschäft und werden hierdurch deutlich stärker wahrgenommen. Durch ansprechende Möblierung und Gestaltung wird die Aufenthaltsqualität erhöht.
- E.3 Erhöhung der Attraktivität der Geschäfte bzw. der Ladengestaltung sowie der Angebote
Die Ladengestaltung entspricht modernen Anforderungen der Kundenerwartungen und schafft eine anregende, angenehme Einkaufssituation mit individuellem Charakter. Die Einrichtung des Verkaufsraums ist nach den Anforderungen marketingstrategischer Gesichtspunkte zu gestalten.
- E.4 Verbesserung des Marketings und der Kommunikation
Ein professionelles Marketing und gemeinsame Marketing-Aktionen führen zu schnellen Umsatzsteigerungen. Die Geschäfte praktizieren hierfür einen modernen Marketing-Mix, der damit neben dem Unternehmenserfolg auch zur Markenbildung beiträgt.
- E.5 Servicemaßnahmen optimieren
Die Geschäfte praktizieren zeitgemäße Service-Leistungen, die sowohl am Point-of-Sale als auch vor und nach dem Einkauf Anwendung finden.
- E.6 Digitale Sichtbarkeit verbessern
Durch einen digitalen Auftritt – wenn auch rudimentär – sind alle Geschäfte der Lochhauser Straße auch im Internet auffindbar und ansprechbar. Eine „emotionale“ gemeinsame „Landing Page“ transportiert eine positive Einkaufsatmosphäre.
- E.7 Nachhaltigkeit erhöhen
Handel und Gastronomie haben sich schrittweise auf das zunehmende Interesse der Verbraucher an Nachhaltigkeit eingestellt.
- E.8 Positionierung und Positionierungsumsetzung für Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen (Markenentwicklung)
Die Lochhauser Straße hat einen deutlich wahrnehmbaren Markencharakter im Sinnen einer Positionierung entwickelt. Sie stellt sich glaubwürdig und konsequent über Angebot und Kommunikation für ihre Kunden dar und entwickelt ein positives, modernes Image.
- E.9 Förderung und Erweiterung des gastronomischen Angebots
Das gastronomische Angebot ist vielseitig sowie erlebnisorientiert und trägt zur gesteigerten Aufenthaltsdauer und Aufenthaltsqualität bei.

6.5.2 Maßnahmen Einzelhandel und Gewerbe

Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen in der Lochhauser Straße verfolgen einen gemeinsamen Auftritt mit einer abgestimmten Kommunikation. Dabei wird dieser von einem **aktiven Geschäftsstraßenmanagement**, das aktive und professionelle Unterstützung für Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen realisiert, unterstützt.

Auftritt und Anmutung der Geschäfte (Ladengestaltung und Außenbereiche) haben eine deutliche Aufwertung erfahren. Dies betrifft insbesondere die Schaufenstergestaltung und die direkten Vorbereiche der Geschäfte, die durch Gestaltungsmaßnahmen eines Gestaltungskonzeptes (Beleuchtung, Leuchtreklame, Sonnenschutz, Blumentöpfe und Sitzmöglichkeiten etc.) aufgewertet wurden (vgl. E.2.2, E.3.1, E.3.4). Somit ergibt sich in der Straße **ein abgestimmtes - jedoch kein uniformes - Erscheinungsbild**. Die bisher zurückversetzten Geschäfte erhalten eine höhere Aufmerksamkeit z.B. durch eine **ansprechende, abgestimmte Beschilderung**. Gemeinsam mit den Verbesserungen des Straßenraums entsteht hier eine wesentliche Qualitätsverbesserung.

Hierzu trägt auch das Gastronomieangebot bei, welches durch eine **Erweiterung der Freischankflächen**, z.B. durch (temporäre) Umnutzungen von Parkplatzflächen als Freischankbereiche und durch eine **Diversifizierung des Angebots** im Interesse hochwertiger, abwechslungsreicher Gastronomie zu längeren Aufenthaltszeiten sowie einer abendlichen Belegung der Lochhauser Straße beiträgt. Regionale und saisonale Küche sowie vegetarische Angebote gehören hierbei zur Auswahl. Hochwertigere Fast-Food-Ketten, wie z. B. „Dean and David, oder „Hans im Glück“ ergänzen dabei ebenso das Angebot (vgl. E.9.1. – E.9.5).

Die bestehenden **Laden- und Sortimentsgestaltungen** sowie die Verkaufsräume werden modernen Ansprüchen entsprechend im Kontext der Nachfrage **modernisiert** und realisieren ein individuelles Angebot (vgl. E.3.3). Die Verkaufsraum- bzw. Ladengestaltung berücksichtigt dabei zahlreiche Entscheidungsparameter. Neben den architektonischen Gestaltungsmöglichkeiten lassen sich u.a. unterscheiden:

- die Gestaltung der Einkaufsatmosphäre – erlebnis- oder verkaufsorientiert.
- die Aufteilung der Verkaufsfläche
- die Aufteilung der Regalkapazität
- eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen, die dem Point-of-Sale-Marketing (PoS-Marketing) zuzurechnen sind. Hierzu zählen unter anderem die Verwendung von Displaymaterial oder der Einsatz von Multimedia-Technologien. Diese Maßnahmen sind an der Schnittstelle zwischen Verkaufsraumgestaltung und Kommunikationspolitik anzusiedeln.

Nachhaltige Produkte und Angebote, die zunehmend von Kundinnen und Kunden nachgefragt werden (z.B. Fair Trade Produkte), ergänzen und erweitern das Angebot. (vgl. Maßnahmen unter E.7.)

Damit die Straße bezüglich des Kundenlaufs ein funktionierendes Angebot besitzt, wird **die Geschäftsstraße nach dem sogenannten „Knochenprinzip“ gestaltet**, das in der Lochhauser Straße einen Anziehungspunkt/Magneten am Bahnhof mit hoher Passantenfrequenz, über das AEZ in der „Mitte“, sowie auf Höhe der Bäumlstraße am nordöstlichen Ende des Untersuchungsgebietes verfügt (vgl. E.2.5.). Die von den Magneten angezogenen Kunden suchen häufig auch benachbarte, kleinflächigere Geschäfte auf, deren Umsatz durch diese Kopplungseffekte deutlich höher ausfällt als in einer isolierten Lage. Magnetbetriebe müssen somit Einzelhandelsbetriebe sein, die einen hohen Stellenwert in der Kundenwahrnehmung genießen. Ihr Vorhandensein beeinflusst die Einkaufsstättenwahl der Kunden sowie die Zielentscheidung maßgeblich.

Die **Anziehungskraft attraktiver Magnetbetriebe**, die von ihrem Service sowie von der Sortimentsbreite und Sortimentstiefe abhängt, macht sie wichtig für den Handelsstandort. Im Interesse der Erlebnisorientierung können sowohl Einzelhandels- als auch Gastronomiekonzepte Magnete sein. Innerhalb des Einzelhandels sind es vor allem Fachgeschäfte aus dem Textilbereich-, Elektro- sowie dem Freizeit-, Sport- und Outdoor-Sektor.

Ein **professionelles Marketing bzw. eine strategische, abgestimmte Kommunikation** führen zu schnellen Umsatzsteigerungen. Die Geschäfte praktizieren hierfür einen modernen Kommunikationsmix, der damit neben dem Unternehmenserfolg auch zur Markenbildung beiträgt. Hierbei kommt es vor allem auf einen konsistenten gemeinsamen Auftritt an, der die Straße als gemeinsamen Angebotsschwerpunkt thematisiert. Hierfür ist eine Kommunikationskonzept und der Anleitung des Geschäftsstraßenmanagement entwickelt, das selbstverständlich auch das digitale Marketing berücksichtigt (vgl. E.4.1 – E.4.5). Es berücksichtigt u. a.:

- die Analyse der IST-Situation
- die Festlegung des SOLL-Zustands
- die Erarbeitung der Kommunikationsziele
- die Festlegung der Zielgruppen
- die Formulierung klarer Kernbotschaften und Inhalte
- eine Crossmediale Kommunikationsstrategie
- einen Budgetrahmen
- sowie ein Controlling

In diesem Kontext ist auch die **digitale Sichtbarkeit** der Geschäfte verbessert worden. Jedes Geschäft besitzt zumindest einen Google-Auftritt, mit dessen Hilfe aktuelle Kontaktdaten und Öffnungszeiten zuverlässig präsentiert werden. Eine gemeinsame „Landing-Page“ für den Einzelhandel und die Gastronomie der Lochhauser Straße ist eingerichtet, auf dem sich die Betriebe präsentieren und von dem aus auf die Geschäfte weiterverlinkt wird. Social Marketing wird im Kontext von Veranstaltungen und attraktiven Angeboten intensiv genutzt. Hier bilden sich die Unternehmen aktiv im Kontext neuer Möglichkeiten weiter. (vgl. E.6.1.- E.6.5)

Daneben **verbessern die Geschäfte ihre Serviceleistungen** im Pre-Sales Service (Terminvereinbarungen, Anproben zuhause, unkomplizierter Umstausch, Belieferung, Warenproben, Sonderangebote, Stilberatungen etc.) und After Sales Service (Reparaturservice, Wartung, Kundenkartei, Geburtstagsangebote etc.), die Voraussetzungen für einen erfolgreichen Wettbewerb mit dem Online-Angebot sind.

Damit rückt auch die sogenannte „Customer Journey“ (der Kundenzyklus) in den Mittelpunkt des Interesses, der viele der bereits angesprochenen Maßnahmen zusammenfasst. Nur wenn die Kundinnen und Kunden begeistert sind, wird der Handelsstandort und damit jeder einzelne Händler:in am Standort erfolgreich sein. Wer also die Customer Journey an seinem Standort berücksichtigt, findet die richtigen Ansatzpunkte zur Sicherung des lokalen Handelsgeschäfts. Sie ist durch die folgenden Phasen gekennzeichnet:

<p>Phase 1</p> <p>Impuls</p>	<p>Besuchsimpulse und -anlässe der Konsumenten können unmittelbar von Händler:innen und der Stadt in Form von aktuellen Angeboten, Events etc. geschaffen und nach Außen kommuniziert werden. Bei der Bewertung greift der Kunde, die Kundin dabei auf die Images des Handelsstandorts und der örtlichen Anbieter:in zurück. Hier ist die Positionierung des Standorts im Sinne einer Marke sehr wichtig.</p>
<p>Ansatzpunkte für Maßnahmen</p>	<p>Nutzung und Optimierung der Positionierung des Standorts sowie des damit verbundenen Standortimages. Professionelle Kommunikation der Standortvorteile.</p>

Vor dem Besuch eines Handelsstandorts suchen viele Konsument:innen nach verfügbarer Information zu ansässigen Händler:innen (z. B. Öffnungszeiten, Services, Marken, Warenverfügbarkeiten) oder zum gesamten Handelsstandort (z. B. zur Erreichbarkeit, Parkmöglichkeiten, Events, Anbieterstruktur).

Phase 2
Information

Die Informationssuche erfolgt zunehmend in digitaler Form und muss in jedem Fall vor allem einfach sein. **Die Digitale Sichtbarkeit im Netz muss dabei gesteigert werden!**

Lokale, gemeinsame Informationsplattformen sind als erste Anlaufstelle besonders wertvoll und verzweigen dann weiter auf die jeweiligen Händler:innen und Dienstleister:innen. Hier findet eine Maßnahmenbündelung zur laufenden Bekanntmachung aktueller Angebote, Veranstaltungen, Services und zur Emotionalisierung der Beziehung zu Besucher:innen statt.

Ansatzpunkte
für Maßnahmen

Schnittstellen und Brancheneinträge auf Suchmaschinen wie Google My Business ermöglichen einen schnellen Zugriff der Kund:innen auf die Angebote von Geschäften und Dienstleistungen. Hierzu gehört auch die Suchmaschinenoptimierung.

Darüber hinaus sollte weiterhin die Nutzung möglichst vieler Kommunikationswege (z. B. Plakate, Flyer, Stadt- und Bewertungsportale, Stadtmagazine, Blogs, Facebook, WhatsApp, Instagram) zur Ansprache von unterschiedlichen Zielgruppen genutzt werden.

Der eigentliche Kund:innenbesuch beinhaltet die Phasen Erreichbarkeit, Aufenthalt, sowie die Aufenthaltsdauer und endet mit dem Verlassen des Standorts. Damit verbunden ist im besonderen Maß die Wahrnehmung der Besucher:innen vom persönlichen Erleben vor Ort (Ambiente, Wohlfühlfaktoren, Events etc.) sowie von lokalen Gegebenheiten in puncto Erreichbarkeit, Orientierung und Aufenthaltsqualität. Fragen von Pre-Sales- und After-Sales-Serviceleistungen gehören hier ebenso dazu und müssen den Einkauf kontinuierlich begleiten.

Phase 3
Besuch

Sind An- und Abreise einfach möglich, wird der Aufenthalt vor Ort vor allem mit dem Thema „Erlebnis“ verbunden. Wichtig sind einfache und vielfältige Mobilitätsmöglichkeiten, nachhaltiges, kostengünstiges Parken sowie gute Orientierung vor Ort. Hierzu gehört auch die Fahrradmobilität. Der Kund:innen werden zunehmend sensibler im Kontext von Umweltfragen.

Ansatzpunkte
für Maßnahmen

Ambiente und Flair sorgen für höheren Wohlfühlfaktor! Architektur, Grünflächen, Stadtmöblierung sowie die lokale Anmutung wirken bei Besucher:innen im Sinne der Standortattraktivität.

Der Kund:innen müssen im Kontext des gesamten Standortes betrachtet werden. Kund:innen im eigenen Geschäft werden zu anderen Geschäften am Standort weiterempfohlen (Kopplung). Jeder Einzelne ist direkt abhängig vom und für den Gesamtstandort und sollte ein entsprechendes Selbstverständnis aufweisen.

Kooperationen mit anderen Händler:innen und mit neuen Handelsformaten (Handel und Gastronomie) anstoßen.

Von besonderer Relevanz sind das anzutreffende Angebot und die Qualität des Angebots der Stadt. Dazu zählen neben dem Einzelhandelsangebot, auch Freizeitangebote, Gastronomie, Dienstleistungen etc. Die Verzahnung von verschiedenen Besuchsmotiven ist dabei wichtig.

Phase 4
Angebot

Servicequalität, Laden-, Schaufenstergestaltung und Kundenorientierung sollten im Vordergrund stehen.

Ansatzpunkte
für Maßnahmen

Je nach Zweck und adressierter Zielgruppe sind von Händler:innen spezielle Services gefragt. „Mit „Erlebnis“ wird Emotionalität bedient, bei dem Involvement, Inspiration, Atmosphäre und Willkommenskultur im Vordergrund stehen und die Geschäfte entsprechend gestaltet sein müssen.

**Phase 5
Bindung**

Die letzte Phase widmet sich der Weiterempfehlungsbereitschaft. Hier gilt es, mit Werkzeugen des Marketings (z. B.

Bonusprogramme, Treuepunkte, Weiterempfehlung, Erinnerungsfotos) die Bindung zum Standort bzw. zu den Anbieter:innen aktiv zu ermöglichen. Aus Sicht der Besucher:innen erhalten neben den persönlichen Vorteilen dabei auch genutzte Medien – insbesondere in Form von Social Media – eine besondere Bedeutung.

**Ansatzpunkte
für Maßnahmen**

Ansätze, die einen direkten persönlichen Nutzen der Besucher:innen zur Folge haben; Vergünstigungen, Exklusivität (Angebote nur für Stammkund:innen), individuelle Ansprache, oder ein besonderer Kundenstatus haben starke Wirkungen.

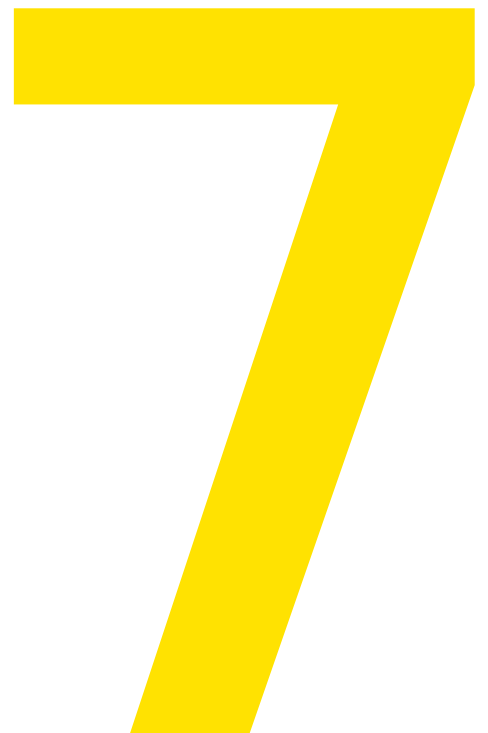
Insgesamt hat die Lochhauser Straße einen deutlich wahrnehmbaren Markencharakter im Sinne einer Positionierung entwickelt. Sie stellt sich glaubwürdig und konsequent über Angebot und Kommunikation für ihre Kund:innen dar und entwickelt ein positives, modernes Image.

E	Handlungsfeld						
	EINZELHANDEL & GEWERBE						
E.1	Geschäftsstraßenmanagement einrichten	Korrespondierende Ziele	Priorität	Zeithorizont	Kostenschätzung (Brutto)	Art der Maßnahme	Finanzierung/Akteure
	Ein Geschäftsstraßenmanagement aktiviert die örtlichen Akteure, gibt Impulse und praktiziert eine aktive Markenführung für den Standort.						
E.1.1	Geschäftsstraßenmanagement mit ca. 30 Stunden die Woche etablieren		1	kurzfristig	45.000 € (externes Management) pro Jahr	S	Regelsatz Stbauf. + Stadt
E.2	Erhöhung der Sichtbarkeit und Attraktivität der Geschäftslagen						
	Die Geschäfte erhöhen ihre Anziehungskraft durch ein attraktives Auftreten in der ersten Kundenkontaktszone vor dem Geschäft und werden hierdurch deutlich stärker wahrgenommen. Durch ansprechende Möblierung und Gestaltung wird die Aufenthaltsqualität erhöht.						
E.2.1	Neugestaltung der Vorbereiche (siehe Rahmenplanung O 1.3)	O.1.3 O.1.8	1	-	keine Mehrkosten	-	-
E.2.2	Einrichtung eines Projektfonds für kurzfristige Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums (Stadtmöblierung) und der Vorbereiche der Ladenlokale						
E.2.2.1	Gesamtkonzept/Richtlinie für die Gestaltung der Erdgeschosszonen und Fassaden, sowie der öffentlichen Räume und Vorbereiche im Hinblick auf Stadtmöblierung wie z.B. Sonnenschirme, Fahrradständer, Blumenkübel, Sitzmöbel usw. – Gestaltungskonzept als Richtlinie für E.2.2.2		1	laufend	45.000 €	V	Förderprogramm „Innenstadt beleben“ Stbauf
E.2.2.2	Einrichtung eines Projektfonds zur Umsetzung des Gestaltungskonzeptes (vgl. E.2.2.1) sowie weiterer Maßnahmen	E.2.2.1	2	laufend	15.000 € pro Jahr	S	Projektfonds
E.2.3	Beratung von Immobilienentwicklern und Eigentümern im Kontext der Geschäftsflächen durch das Geschäftsstraßenmanagement (z. B. im Hinblick auf sortimentsabhängige Verkaufsflächen – derzeit mangelt es z.B. an größeren Flächen ab 200-400 m²)	E.1.1	2	laufend	Handlungsempfehlung f. Geschäftsstraßenmanagement	H	Aufgabe Geschäftsstraßenmanagement
E.2.4	Das Angebot der Geschäftsstraße nach dem „Knochenprinzip“ gestalten. Attraktive Einkaufsmagnete oder Frequenzbringer an den äußeren Polen fördern (Baumstraße KIK, AEZ, Bahnhof) stärken und aufwerten zur Belebung der gesamten Straße	E.1.1	1	mittelfristig	Handlungsempfehlung f. Geschäftsstraßenmanagement	H	Aufgabe Geschäftsstraßenmanagement
E.3	Erhöhung der Attraktivität der Geschäfte bzw. der Ladengestaltung sowie der Angebote						
	Die Ladengestaltung entspricht modernen Anforderungen der Kundenerwartungen und schafft eine anregende, angenehme Einkaufssituation mit individuellem Charakter. Die Einrichtung des Verkaufsraums ist nach den Anforderungen marketingstrategischer Gesichtspunkte zu gestalten.						
E.3.1	Anreize zur Verbesserung und Professionalisierung der Schaufenstergestaltung (Beratung durch das Geschäftsstraßenmanagement)	E.1.1	2	kurzfristig	Handlungsempfehlung f. Geschäftsstraßenmanagement	H	Aufgabe Geschäftsstraßenmanagement
E.3.2	Verbesserung und Professionalisierung von Ladenkonzepten und der Warenpräsentation sowie der Warenplatzierung (Beratung durch das Geschäftsstraßenmanagement)	E.1.1	2	mittelfristig	Handlungsempfehlung f. Geschäftsstraßenmanagement	H	Aufgabe Geschäftsstraßenmanagement
E.3.3	Sortimentsgestaltung und Sortimentspolitik überprüfen (Kernsortiment, Randgruppensortiment, Füllsortiment) (Beratung durch das Geschäftsstraßenmanagement)	E.1.1	3	mittelfristig	Handlungsempfehlung f. Geschäftsstraßenmanagement	H	Aufgabe Geschäftsstraßenmanagement
E.3.4	Beleuchtungskonzept der Ladengeschäfte überprüfen und optimieren (Beratung durch das Geschäftsstraßenmanagement auf Grundlage des Gestaltungskonzeptes)	E.1.1	2	mittelfristig	Handlungsempfehlung f. Geschäftsstraßenmanagement	H	Aufgabe Geschäftsstraßenmanagement
E.3.5	Breiteres Branchen- und Sortimentsangebot • Passende Branchen und Sortimentsangebote entwickeln, die der Positionierung der Straße und der Nachfrage in Puchheim entsprechen	E.1.1	2	mittelfristig	Handlungsempfehlung f. Geschäftsstraßenmanagement	H	Aufgabe Geschäftsstraßenmanagement

E.4	Verbesserung des Marketings und der Kommunikation						
Ein professionelles Marketing und gemeinsame Marketing-Aktionen führen zu schnellen Umsatzsteigerungen. Die Geschäfte praktizieren hierfür einen modernen Marketing-Mix, der damit neben dem Unternehmenserfolg auch zur Markenbildung beiträgt.							
E.4.1	Gemeinsames Marketing bzw. Kommunikationskonzept durch Geschäftsstraßenmanagement entwickeln	E.1.1	1	langfristig	Handlungsempfehlung f. Geschäftsstraßenmanagement	H	Aufgabe Geschäftsstraßenmanagement
E.4.2	Empfehlungsmarketing durch Geschäftsstraßenmanagement einführen	E.1.1	3	langfristig	Handlungsempfehlung f. Geschäftsstraßenmanagement	H	Aufgabe Geschäftsstraßenmanagement
E.4.3	Eventmarketing durch Geschäftsstraßenmanagement intensivieren durch die Ausweitung der Zahl der Veranstaltungen oder durch die Verbesserung der Qualität	E.1.1 E.2.2.2	1	laufend	Aufgabe Geschäftsstraßenmanagement Eventmarketing 6.000 € pro Jahr	S	Projektfonds
E.4.4	Marketing Above-the-Line (ATL-Marketing) durch Geschäftsstraßenmanagement einführen bzw. ausbauen - Anzeigen, Prospekte, Plakate, Printmedien	E.1.1 E.2.2.2	2	laufend	Aufgabe Geschäftsstraßenmanagement 4.000 € pro Jahr	S	Projektfonds
E.4.5	Marketing Below-the-Line (BTL-Marketing) - Gewinnspiele, Eventmarketing etc. durch Geschäftsstraßenmanagement entwickeln	E.1.1 E.2.2.2	2	laufend	Aufgabe Geschäftsstraßenmanagement 4.000 € pro Jahr	S	Projektfonds
E.5	Servicemaßnahmen optimieren						
Die Geschäfte praktizieren zeitgemäße Service-Leistungen, die sowohl am Point-of-Sale als auch vor und nach dem Einkauf Anwendung finden.							
E.5.1	Verkaufsfördernde Maßnahmen einsetzen (Belleferung - Lastenräder, Gutscheine, Rabattaktionen, Mitgliedskarten, Geburtstagsgeschenke etc.) nach Beratung durch Geschäftsstraßenmanagement	E.1.1 E.2.2.2	3	laufend	Aufgabe Geschäftsstraßenmanagement 4.000 € pro Jahr	S	Projektfonds
E.5.2	Maßnahmen des Pre- und After Sales Service einführen nach Beratung durch Geschäftsstraßenmanagement	E.1.1	3	laufend	Handlungsempfehlung f. Geschäftsstraßenmanagement + EZH	H	Aufgabe Geschäftsstraßenmanagement
E.5.3	Customer journey aktiv berücksichtigen nach Beratung durch Geschäftsstraßenmanagement	E.1.1	2	laufend	Handlungsempfehlung f. Geschäftsstraßenmanagement	H	Aufgabe Geschäftsstraßenmanagement
E.6	Digitale Sichtbarkeit verbessern						
Durch einen digitalen Auftritt – wenn auch rudimentär – sind alle Geschäfte der Lochhauser Straße auch im Internet auffindbar und ansprechbar. Eine „emotionale“ gemeinsame „Landing Page“ transportiert eine positive Einkaufsatmosphäre.							
E.6.1	Digitale Leerstände reduzieren (Google My Business)	E.1.1	2	kurzfristig	Handlungsempfehlung f. Geschäftsstraßenmanagement	H	Aufgabe Geschäftsstraßenmanagement
E.6.2	Gemeinsame Landing Page „Lochhauser Straße“ realisieren	E.1.1 E.2.2.2	2	mittelfristig	Aufgabe Geschäftsstraßenmanagement 9.000 € einmalig + 3.000 € pro Jahr	S	Projektfonds
E.6.3	Bestehende Schulungsangebote bei Einzelhändlern bekannt machen und zur Nutzung anregen (z. B. Quickstart Online, Initiative ZukunftHandel)	E.1.1	3	mittelfristig	Handlungsempfehlung f. Geschäftsstraßenmanagement	H	- Aufgabe Geschäftsstraßenmanagement
E.6.4	Öffentliches W-LAN durch die Stadt anbieten		2	kurzfristig	-	H	Stadt/ Bayerisches Staatsministerium der Finanzen und für Heimat
E.6.5	Social Marketing einsetzen (Facebook, Instagram etc.)	E.1.1	2	kurzfristig	Handlungsempfehlung f. Geschäftsstraßenmanagement + EZH	H	Aufgabe Geschäftsstraßenmanagement
E.7	Nachhaltigkeit erhöhen						
Handel und Gastronomie haben sich schrittweise auf das zunehmende Interesse der Verbraucher an Nachhaltigkeit eingestellt.							
E.7.1	Gewerbetreibende zur stärkeren Berücksichtigung von nachhaltigen Rohstoffen und Produkten (Food und Non-Food) im Sortiment (z. B. regionale Produkte, Bio-Produkte) motivieren	E.1.1	3	laufend	Handlungsempfehlung f. Geschäftsstraßenmanagement + EZH	H	-
E.7.2	Gewerbetreibende zur Aufnahme von Fair-Trade-Produkten in das Angebot motivieren	E.1.1	3	laufend	Handlungsempfehlung f. Geschäftsstraßenmanagement + EZH	H	-
E.7.3	Beratung von Gewerbetreibenden zur Optimierung ihrer Verkaufsflächen und Logistik im Sinne der Nachhaltigkeit z.B. Beleuchtung	E.1.1 E.2.2.2	3	laufend	4.000 € externe Beratung	S	Projektfonds
E.7.4	Ressourcen schonen (Energieeffiziente Technologien, nachhaltige Logistik, Food sharing, Verpackungs- und Abfallvermeidung etc.)	E.1.1 E.2.2.2	1	mittelfristig	4.000 € externe Beratung	S	Projektfonds

E.8 Positionierung und Positionierungsumsetzung für Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen (Markenentwicklung)							
Die Lochhauser Straße hat einen deutlich wahrnehmbaren Markencharakter im Sinnen einer Positionierung entwickelt. Sie stellt sich glaubwürdig und konsequent über Angebot und Kommunikation für ihre Kunden dar und entwickelt ein positives, modernes Image.							
E.8.1	Positionierungs- und Marketingkonzept für die Lochhauser Straße entwickeln z.B. Megatrend Nachhaltigkeit und Individualität	E.1.1 E.2.2.2	1	kurzfristig	25.000 € externe Beratung oder Handlungsempfehlung f. Geschäftsstraßenmanagement	V	Projektfonds
E.8.2	Abstimmung der Branchen- und Sortimentsstruktur auf das Positionierungskonzept	E.1.1	2	mittelfristig	Handlungsempfehlung f. Geschäftsstraßenmanagement + EZH	H	-
E.8.3	Thematisch passende Ansiedlungen gemäß Konzept empfehlen	E.1.1	2	mittelfristig	Handlungsempfehlung f. Geschäftsstraßenmanagement + EZH	H	-
E.9 Förderung und Erweiterung des gastronomischen Angebots							
Das gastronomische Angebot ist vielseitig sowie erlebnisorientiert und trägt zur gesteigerten Aufenthaltsdauer und Aufenthaltsqualität bei.							
E.9.1	Erweiterung und Aufwertung der Freischankflächen, z.B. durch (temporäre) Umnutzung von Parkplatzflächen als Freischankbereiche	E.1.1	1	kurzfristig	Handlungsempfehlung f. Geschäftsstraßenmanagement+ Gastronomie	H	-
E.9.2	Diversifizierung des gastronomischen Angebots in Richtung hochwertigerer Gastronomie verfolgen	E.1.1	3	mittelfristig	Handlungsempfehlung f. Geschäftsstraßenmanagement+ Gastronomie	H	-
E.9.3	Abstimmung des gastronomischen Angebots auf das Positionierungskonzept	E.1.1	3	mittelfristig	Handlungsempfehlung f. Geschäftsstraßenmanagement+ Gastronomie	H	-
E.9.4	Nachhaltigkeit in der Gastronomie (Regionale Produzenten, saisonale Küche, Biozutaten, biologisch abbaubare Einwegprodukte etc.)	E.1.1	2	mittelfristig	Handlungsempfehlung f. Geschäftsstraßenmanagement+ Gastronomie	H	-
E.9.5	Atraktive Fast-Food-Ketten ansiedeln (z.B. Subway, Dean and David, Hans im Glück etc.)	E.1.1	3	langfristig	Handlungsempfehlung f. Geschäftsstraßenmanagement+Eigentümer:innen	H	-

Wie geht es jetzt weiter?



Nach Vorstellung und Beschluss der VU im Stadtrat soll nach der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und Abwägung der Stellungnahmen nach §137, §138, §139(1), §141 BauGB schließlich der Beschluss der Sanierungssatzung erfolgen.

Ab Frühjahr 2023 können somit erste Maßnahmen unter Einsatz von Fördermitteln im Sanierungsgebiet umgesetzt werden. Neben der Durchführung erster wichtiger Maßnahmen in Form von vorbereitenden Konzeptentwicklungen und Untersuchungen sollten auch erste Impulsprojekte möglichst zeitnah in Angriff genommen werden. Durch die Umsetzung solcher Maßnahmen wird den Bürger:innen gezeigt, dass der Prozess zur Transformation der Lochhauser Straße weiter voranschreitet. Diese Gelegenheit kann auch dafür genutzt werden, öffentlichkeitswirksam einen Auftakt zur Umsetzung der weiteren folgenden Maßnahmen zu setzen.

Der Steuerkreis hat in seiner letzten Sitzung im Juni 2022 Maßnahmen ausgewählt, die relativ zeitnah realisiert werden könnten und gleichzeitig als sehr wichtig angesehen werden. Deren Anstrengung und Umsetzung können damit als wesentliche nächste Schritte im Rahmen der VU angesehen werden. Die folgenden Maßnahmen wurden hierfür vorgesehen:

- S.3.3 Entwicklung der Grundstücke zur Wohnraumschaffung mit aktiver Erdgeschosszone mit innovativen und zukunftsweisenden Maßnahmen im Bereich Mobilität, Klima und Energie (z.B. Grundstück WEP)
- Ö.1.1 Wettbewerb / Plangutachten für den Bahnhofsvorplatz mit anschließenden Bereichen z.B. Grundstück mit Apotheke (Fl. Nr. 1520/9) unter Beachtung des Bahnausbaus vgl. Anforderungen M1.4 und M.1.5
- Ö.1.9 Erhalt/Erneuerung und Ergänzung der Straßenbäume entlang der Lochhauser Straße zur Schaffung eines durchgrüneten Straßenbildes
- Ö.1.11 Überprüfung der vorhandenen öffentlichen Straßenbeleuchtung hinsichtlich einer ausreichenden Ausleuchtung des Straßenraums und bedarfsgerechter Anpassung oder Ergänzung dieser
- M.1.2 Ausbau aller Bushaltestellen mind. gemäß der Mindeststandards des MVV (Barrierefreiheit, Wetterschutz und Sitzgelegenheiten)
- M.1.6 Installation von Elementen einer dynamischen Fahrgastinformation (DFI) an den Zugängen zur S-Bahn und an den Bushaltestellen im Bereich des Bahnhofes
- M.3.1 Erstellung von guten (ADFC-Standard, einheitlich gestaltet) Radabstellanlagen an geeigneten Standorten, z.B. im öffentlichen Straßenraum durch Umnutzung von Parkplätzen
- M.3.2 Förderung von Abstellanlagen auf privatem Grund, Bedingung: Erfüllung ADFC-Standard
- M.4.3 Umnutzung von öffentlichen Stellplätzen für Gehwegvorsprünge zur Verbesserung der Querbarkeit, Radabstellanlagen und Schanigärten (Aufenthalt/Begrünung)
- M.5.1 Erstellung eines Gestaltungskonzepts für den Bahnhofsvorplatz (siehe eigene Maßnahme M.6)
- M.7.2 Einführung Stellplatzbewirtschaftung für P+R (z.B. 1,00 bis 1,50 EUR/d)
- B.2.2 Höhengleicher Ausbau der Fußwege entlang der Lochhauser Straße und insbesondere der Anschlüsse zum Bahnhof und in die Seitenstraßen
- B.2.3 Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten mit ausreichender Beleuchtung
- B.2.5 Verwendung von geeigneten Oberflächenbelägen bzw. Erneuerung besonders problematischer Bereiche
- E.2.2 Gesamtkonzept für die Gestaltung der Erdgeschosszonen, und öffentlichen Räume und Vorbereiche im Hinblick auf Stadtmöblierung wie z.B. Sonnenschirme, Fahrradständer, Blumenkübel, Sitzmöbel usw. – Gestaltungskonzept

- E.8.1 Positionierungs- und Marketingkonzept für die Lochhauser Straße entwickeln z.B. Megatrend Nachhaltigkeit und Individualität
- E.9.1 Erweiterung und Aufwertung der Freischankflächen, z.B. durch (temporäre) Umnutzung von Parkplatzflächen als Freischankbereiche

Der Maßnahmenkatalog muss auch nach Abschluss des VU-Prozesses als Arbeitswerkzeug laufend fortgeschrieben und an sich verändernde Rahmenbedingungen angepasst werden. Die obenstehende Liste ist ein Vorschlag aus der gemeinsamen Erarbeitung, die dem Stadtrat an die Hand gegeben wird. Letztendlich entscheidet der Stadtrat für jede einzelne Maßnahme aus dem Katalog per Beschluss, ob und zu welchem Zeitpunkt deren Umsetzung erfolgt. Die vergebenen Prioritäten und Zeithorizonte im Katalog sollen hier als Orientierungshilfe dienen, die Kostenschätzung einen ersten Rahmen aufzeigen. Vor dem Hintergrund der derzeit stark steigenden Baukosten ist bis zum Zeitpunkt der Umsetzung der Maßnahmen mit ggf. höheren Kosten zu rechnen.

Im nachfolgenden Maßnahmenplan sind alle in der VU zusammengetragenen Maßnahmen verortet, sofern möglich. Dabei sind die Farben nach den Handlungsfelder gewählt und die Nummerierung aus dem Katalog hinterlegt. Die wesentlichen räumlichen Bereiche sind, sofern für das Verständnis nötig, farblich abgegrenzt und gekennzeichnet.

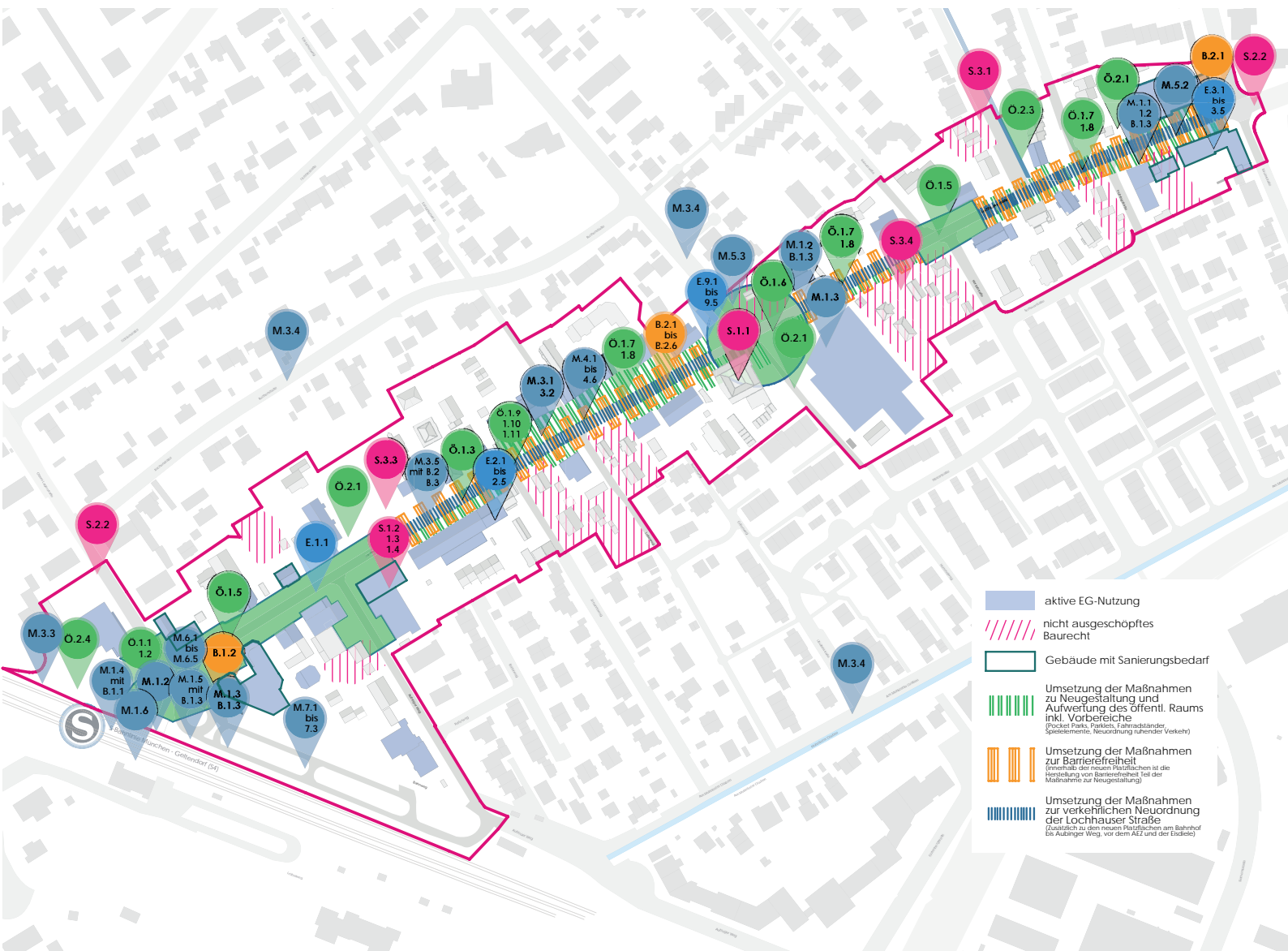
Lediglich die Maßnahme M.3.4 (Umsetzung der Maßnahmen gem. Radverkehrskonzept – Radrिंग) ist außerhalb des Umgriffs verortet, da der abgedachte Radring über die Buchenstraße/den Mühlstetter Graben und damit überwiegend außerhalb des Sanierungsgebiets verlaufen wird.

Abb. 70: Karte Maßnahmenplan

Maßnahmenplan

nicht verortbare Maßnahmen

- S.1.5 aus dem Handlungsfeld Städtebau (S)
- O.3.1 bis 3.4 aus dem Handlungsfeld öffentlicher Raum (O)
- O.2.2 O.1.4
- B.3.1 bis 3.3 aus dem Handlungsfeld Barrierefreiheit (B)
- M.2.1 aus dem Handlungsfeld Mobilität (M)
- E.4.1 bis 4.5 E.5.1 bis 5.3 E.6.1 bis 6.5 E.7.1 bis 7.4
- E.8.1 bis 8.3 aus dem Handlungsfeld Einzelhandel & Gewerbe (E)



**Vorschlag zum Umgriff
Sanierungsgebiet und Verfahrensart**

8

8.1 Notwendigkeit und Voraussetzungen:

Im Rahmen der vorliegenden VU wurde festgestellt, dass ein Sanierungsgebiet für die Lochhauser Straße erforderlich ist, um die vorliegenden städtebaulichen Missstände im Sinne des § 136 BauGB zu beheben, die dargestellten Planungsziele zu erreichen und die Sanierung zielführend umsetzen zu können. Hierzu soll ein Bereich der Lochhauser Straße von Puchheim entsprechend dem vorgeschlagenen Umgriff gemäß § 142 Abs. 1 und 3 BauGB als Sanierungsgebiet förmlich festgelegt werden.

Die Sanierung dient der Behebung der in Kap. 5.1 dieses Abschlussberichts beschriebenen städtebaulichen Missstände. Das betroffene Gebiet wird durch die Sanierung entsprechend § 136 Abs. 2 Satz 1 BauGB wesentlich verbessert. Letztlich gewährleistet die Gesamtmaßnahme, dass sowohl die Substanz- als auch die Funktionsmängel gemäß § 136 Abs. 2 BauGB beseitigt werden können. Darüber hinaus liegt die einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung der Gesamtmaßnahme im öffentlichen Interesse gemäß § 136 Abs. 1 BauGB. Die bisherige Situation zeigt, dass die beschriebenen Missstände ohne gezielte und geordnete Steuerung der Sanierung nicht behoben werden können. Nur durch umfassende Steuerung und Unterstützung einschließlich des Einsatzes öffentlicher Mittel sowie durch ein planvolles und aufeinander abgestimmtes Vorgehen kann die Beseitigung der Missstände ermöglicht werden und im Hinblick auf die Sanierungsziele zum Erfolg führen.

8.2 Umgriff des Sanierungsgebietes:

Der Vorschlag zum Sanierungsgebiet „Lochhauser Straße“ ist nachfolgend dargestellt und entspricht dem Umgriff der Vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB. Das Sanierungsgebiet umfasst eine Fläche von rund 12 ha.






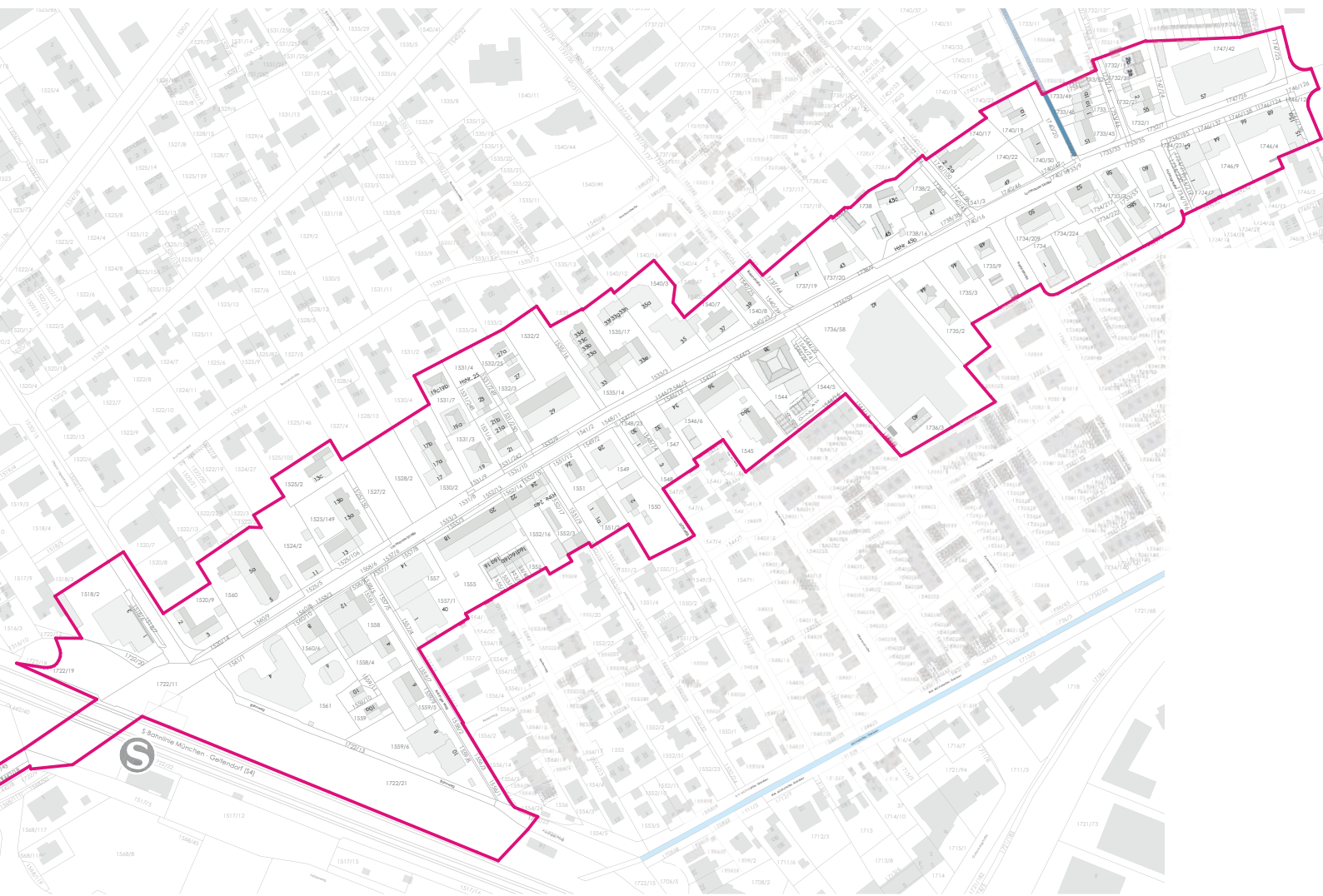
-  Gebäude im Umgriff
-  Umgriff Sanierungsgebiet (ca. 12 ha)
-  Gewässer
-  S-Bahnhof
-  Gebäude außerhalb Umgriff

Abb. 71: Karte Umgriff Sanierungsgebiet



Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchung wurden keine Bereiche identifiziert die entsprechend § 142 Abs.1 BauGB aus dem Umgriff ausgenommen werden könnten. Es wurden vielmehr noch Bereiche südlich der Bahn ergänzt, da der Unterführung als zentrale Verbindung innerhalb des Stadtzentrums und im Rahmen des barrierefreien Bahnausbaus eine große Bedeutung zukommt.

8.3 Begründung des Sanierungsgebietes

Aus dem vorhergehendem Kapitel 6 der Vorbereitenden Untersuchungen gehen die Ziele für die Sanierung der Lochhauser Straße hervor.

Des Weiteren sind in Kap. 5 die Bereiche zahlreicher, schwerwiegender städtebaulicher Missstände im Sinne der § 136 Abs. 2 BauGB, sowohl hinsichtlich der Substanz, als auch der Funktion innerhalb des Untersuchungsgebiets benannt. Ohne umfassende und einheitliche Steuerung in Form eines Sanierungsgebietes und Unterstützung durch geeignete Förderinstrumente werden Funktionsverluste weiter fortschreiten und die städtebaulichen Missstände weiter zunehmen. Das Sanierungsgebiet umfasst daher Bereiche, in denen dringender Handlungsbedarf besteht, um den Zielen zu entsprechen.

8.4 Abwägung des öffentlichen Interesses, Durchführbarkeit und mögl. nachteilige Auswirkungen

Die Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB zeigen klare Defizite und Mängel auf und liefern eine ausreichende Beurteilungsgrundlage für die Feststellung der Notwendigkeit der städtebaulichen Sanierung.

8.4.1 Öffentliches Interesse

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen wurden den Bürger:innen in mehreren Beteiligungsveranstaltungen die Sanierungsabsichten, die Notwendigkeit und die Ziele dargelegt und mit ihnen diskutiert.

Weiterhin wurden im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen Instrumente und Maßnahmen entwickelt, die die Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer an der Sanierung fördern sollen, so z.B. durch ein kommunales Fassadenprogramm. (vgl. Maßnahme S.13) Dadurch soll die Akzeptanz der Sanierung erhöht, aber auch insbesondere Möglichkeiten für Steuervergünstigungen bei Sanierungsmaßnahmen für Eigentümer aufgezeigt werden, so dass die Sanierung erfolgreich umgesetzt werden kann.

Durch die im bisherigen Prozess große Beteiligung mit positiver Rückmeldung, die Akzeptanz der Notwendigkeit, die Bereitschaft zur Mitwirkung und zur Veränderung ist eine Durchführbarkeit der Sanierung eindeutig gegeben. Es besteht ein großes öffentliches Interesse an der zeitnahen und zügigen Durchführung der Sanierung.

8.4.2 Durchführbarkeit

Durch die Vorbereitenden Untersuchungen zum Sanierungsgebiet mit klarer Darlegung der vorhandenen städtebaulichen Missstände und der Erarbeitung der erforderlichen Maßnahmen sowie Bewertung deren Umsetzbarkeit ist eine zweckmäßige Größe des Sanierungsgebiets definierbar. Gleichzeitig wurde der Umgriff so gewählt, dass dieser aufgrund des kleinstmöglichen gewählten Umgriffs sowohl eine zügige Durchführung und Umsetzbarkeit der Sanierung als auch die geordnete vollumfängliche Sanierung des zentralen Stücks der Lochhauser Straße ermöglicht.

Wegen des großen öffentlichen Interesses zur Umsetzung der Maßnahmen ist eine zügige Durchführung der Sanierung vorgesehen. Aufgrund der umfangreichen Maßnahmen ist für die Durchführung ein Zeitrahmen von ca. 15 Jahren angesetzt. Dies ermöglicht der Stadt Puchheim den erforderlichen Finanzrahmen für diese Investitionen über mehrere Jahre zu strecken und somit auch weitestgehend eine Finanzierung aus den eigenen Haushaltsmitteln zu gewährleisten.

Im Sinne einer zügigen Umsetzung werden bereits erste Maßnahmen wie z. B. Einzelprojekte über den Projektfond „Innenstädte beleben“ unter Mitwirkung der Betroffenen durchgeführt bzw. umgesetzt. Auf diese Weise konnten bereits wichtige Signale an die Öffentlichkeit gesendet werden, um die Notwendigkeit der Sanierung und deren Vorteile zu verdeutlichen.

Die administrative Durchführbarkeit der Sanierungsmaßnahme wird durch die Stadtverwaltung sichergestellt. Zudem sind im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen Instrumente zur Unterstützung der Verwaltung erarbeitet worden, wie z.B. der Einsatz eines Sanierungsarchitekten.

Im Sinne einer gesamtheitlichen Betrachtung und der Notwendigkeit zur Lösung vielschichtiger Problemstellungen mit zahlreichen Zielkonflikten ist die einheitliche Durchführung der Sanierung über den gesamten Sanierungsumgriff zwingend erforderlich.

Neben der Finanzierung durch die Städtebauförderung kommen weitere Förderpartner, z.B. weitere öffentliche Haushalte aber auch Dritte in Frage. Dazu werden von Bund und Ländern immer wieder Sonderprogramme, auch anderer Ressorts, aufgelegt.

8.4.3 Nachteilige Auswirkungen

Durch die Sanierung sind keine Umsiedlungen oder ähnliche einschneidende Maßnahmen erforderlich, die nachteilige Auswirkungen für die unmittelbar von der Sanierung Betroffenen darstellen würden. Im Gegenteil ist zu erwarten, dass für die Mehrzahl der Betroffenen nach der Umsetzung der Sanierung eine deutliche Verbesserung eintritt. Die möglichen temporären Einbußen durch Baustellentätigkeiten werden durch begleitende Maßnahmen soweit möglich eingegrenzt. Es sind somit keine nachteiligen Auswirkungen der städtebaulichen Sanierung zu erwarten.

Gem. § 180 BauGB sollen sozial nachteilige Folgen bei der Durchführung städtebaulicher Maßnahmen durch die Aufstellungen eines Sozialplans weitgehend vermeiden bzw. reduziert werden. Da keine Nachteile erkennbar sind, entfällt die Verpflichtung zur Aufstellung eines Sozialplans. Es ist somit kein Sozialplan gem. § 180 BauGB im Rahmen der Sanierungsmaßnahme aufgestellt worden.

8.5 Sanierungsverfahren im vereinfachten Verfahren nach § 142 Abs. 4 BauGB

Bei der Wahl des Sanierungsverfahrens sind die engen Grenzen des Baugesetzbuches (BauGB) einzuhalten. Die Wahl des Sanierungsverfahrens ist hierbei keine Ermessenssache, sondern durch die Rechtsprechung eindeutig definiert.

Aufgrund der räumlichen Nähe zu LH München ist das Preisniveau in Puchheim bereits sehr hoch. Die Stadt ist bereits dabei, sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten Gedanken zu machen, wie den hohen Miet- und Baulandpreisen entgegengewirkt werden kann. Aufgrund des bereits hohen Niveaus ist im Zuge der Sanierung nur mit unerheblichen, sanierungsbedingten Bodenwertsteigerungen zu rechnen. Darüber hinaus wird nicht von einer Erschwerung des Sanierungsverfahrens aufgrund plötzlicher, durch die

Sanierung ausgelöster, spekulativer Entwicklungen auf dem Bodenmarkt ausgegangen. Somit sind die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften im dritten Teil des Baugesetzbuchs (Bodenrecht §§ 152–156a BauGB) nicht anzuwenden. In der Sanierungssatzung kann deshalb die Anwendung dieser Vorschriften ausgeschlossen werden (§ 142 Abs. 4 BauGB). Die Sanierung findet daher im vereinfachten Verfahren (§ 142 Abs. 4 BauGB) statt.

Im vereinfachten Verfahren ist es nicht notwendig, sämtliche Vorhaben und Rechtsvorgänge einer sanierungsrechtlichen Genehmigungspflicht zu unterwerfen. Die Wahl der erforderlichen Genehmigungsvorbehalte ist nach dem Umfang der Zielsetzung der Sanierung zu treffen.

Für die Sanierung ist eine Genehmigungspflicht nach § 144 Abs. 1 BauGB für Bauvorhaben und schuldrechtliche Verträge über den Gebrauch oder die Nutzung eines Grundstücks, Gebäudes oder Gebäudeteils mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr nicht erforderlich. Die wesentlichen Ziele der Sanierung sind über entsprechende Neuaufstellungen bzw. Änderungen der Bebauungspläne zu steuern. Eine räumliche Darstellung der in der VU zusammengetragenen Maßnahmen und Ziele in einer städtebaulichen, integrierten Rahmenplanung (vgl. Maßnahme S.1.1) wird diesen in einem ersten Schritt vorangestellt werden.

Eines Genehmigungsvorbehaltes gemäß § 144 Abs. 2 BauGB bedarf es nicht. § 144 Abs. 2 BauGB betrifft den gesamten Grundstücksverkehr, dessen Regulierung und Steuerung zur Umsetzung der Sanierungsziele nicht erforderlich ist. Der Ausschluss von § 144 Abs. 2 BauGB bedingt, dass gemäß § 143 Abs. 2 Satz 4 BauGB der Sanierungsvermerk im Grundbuch entfällt, welcher in Sanierungsgebieten von den Grundeigentümerinnen und -eigentümern meist kritisch gesehen wird. Der Verzicht auf die Verfügungssperre des § 144 Abs. 2 BauGB steht auch einer zügigen Durchführung der Sanierung nicht entgegen.

Die Sanierung soll spätestens in der Sanierungsfrist von 15 Jahren gem. § 142 Abs. 3 BauGB abgeschlossen werden.

Vorbereitende Maßnahmen							
E.2.2.1	Gesamtkonzept für die Gestaltung der Erdgeschosszonen und Fassaden, sowie der öffentlichen Räume und Vorbereiche im Hinblick auf Stadtmöblierung wie z.B. Sonnenschirme, Fahrradständer, Blumenkübel, Sitzmöbel usw. – Gestaltungskonzept als Richtlinie für E.2.2.2		1	laufend	45.000 €	V	Förderprogramm „Innenstadt beleben“ Stbauf
E.8.1	Positionierungs- und Marketingkonzept für die Lochhauser Straße entwickeln z.B. Megatrend Nachhaltigkeit und Individualität	E.1.1 E.2.2.2	1	kurzfristig	25.000 € externe Beratung oder Handlungsempfehlung f. Geschäftsstraßenmanagement	V	Projektfonds
M.2.1	Erstellung und Umsetzung eines Konzepts zur Neuordnung von angeordneten Höchstgeschwindigkeiten für das gesamte Quartier zwischen Mühlstetter Graben und (Oberer) Lagerstraße und zwischen Bahnhof und Bäumlstraße <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsberuhigte Bereiche (Schrittgeschwindigkeit, Mischverkehr, sofern Kfz überhaupt zulässig, Fußgängervorrang): Bahnhofsvorplatz und einzelne Anliegerstraßen ▪ T20 verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Trennprinzip, höhengleiche Gestaltung): restliche Lochhauser Straße bis Bäumlstraße ▪ T30 (Zone oder Streckenbegrenzung, Trennprinzip): Alle übrigen Straßen, einschließlich Lagerstraße ▪ Fahradstraße (maximal 30 km/h, Radvorrang): Buchenstraße, wie im Bestand 		2	kurzfristig	nur interne Kosten für die Verwaltung, bei externer Vergabe: 5.000 €	V	Regelsatz Stbauf. + Stadt nur für externe Expertise: Bearbeitung stadintern,
M.3.3	Prüfung einer städtebaulich und verkehrlich verträglichen Integration des Radschnellweges in das Bahnhofsumfeld, u.U. durch eine Brücke mit hoher gestalterischer Qualität		2	kurzfristig	bei externer Vergabe: 5.000€ - 15.000€ Laufende verkehrsplanerische Begleitung, integriert anteilig 5.000 € als Einzelaufgabe 15.000 €	V	Stadt, Bundesministerium für Digitales und Verkehr (75% Forderung)
M.3.5	Korrespondierend mit den Maßnahmenblöcken M.4, M.5 und M.6 sowie B.2 und B.3 werden Fußverkehrsanlagen über die gesamte Länge der Lochhauser Straße bei sich ergebenden Gelegenheiten oder im Rahmen eines eigenen Projektes (z.B. Bauprojekte) verbreitert und benutzerfreundlich gestaltet.	M.4 M.5 M.6 B.2 B.3	2	mittel- lang-fristig	Kosten für Tiefbau in O.1.5 und O.1.6 enthalten	V	-
M.4.1	Konzeptionelle Vorbereitung und Abstimmung von Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung, Einbeziehen der Standortfindung öffentlicher Ladepunkte für E-Fahrzeuge (als Grundlage für O.1.3)		2	kurzfristig	15.000€ für Konzept und Abstimmung (Konzept ruhender Verkehr, Umsetzung: Stadt, inkl. M.4.2)	V	Regelsatz Stbauf. + Stadt
M.4.4	Prüfen der Möglichkeit zur rückwirkenden Ablösung pflichtiger Stellplätze bei Bestandsbauten, um freierwerdende Vorbereiche gestalterisch aufzuwerten.		2	kurzfristig	2.000€ Interne Kosten, extern ggf. Beratung Verwaltungsjurist	V	Stadt
M.6.1	Erstellung einer integrierten Rahmenplanung Bahnhofsvorplatz (ggf. über Wettbewerb) abgestimmt und eingebettet in die Rahmenplanung (O.1.3 und O.1.5) Berücksichtigung zukünftiger Anforderungen, soweit absehbar, wie: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Radschnellweg ▪ Mobilitätsstation ▪ Ertüchtigung Busbahnhof ▪ Barrierefreiheit Bahnhof ▪ 3-/4-gleisiger Ausbau ▪ Entwicklung P+R, Stärkung B+R 	O.1.1	1	kurzfristig	Begleitung von O1.1, O1.2 durch Verkehrsplanung, bei externer Vergabe: 15.000€	V	Regelsatz Stbauf. + Stadt
O.1.1	Wettbewerb / Plangutachten für den Bahnhofsvorplatz mit anschließenden Bereichen z.B. Grundstück mit Apotheke (Fl. Nr. 1520/9) unter Beachtung des Bahnausbaus vgl. Anforderungen M.1.4 und M.1.5 und des Radschnellweges (M.3.3) mit geeigneten Darstellungen der Planung (z.B. Modelle, Visualisierungen und fotorealistischen Darstellungen („Renderings“), Skizzen) zur Kommunikation der Ergebnisse in die Öffentlichkeit		1	kurzfristig	ca. 89.000 €	V	Regelsatz Stbauf. + Stadt
O.1.3	Konzeptentwicklung (ggf. als Wettbewerb) für die Umgestaltung der Lochhauser Straße unter Einbeziehung der privaten Vorbereiche und unter Beachtung der Anforderung an die Barrierefreiheit zur Schaffung von: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufenthaltsbereichen mit ausreichend Sitzelementen/Stadtmöblierung (u.a. Mülleimer usw.) unter Beachtung eines inklusiven Ansatzes ▪ Wasserspiel und/oder Trinkbrunnenanlage ▪ Grüninfrastruktur unter Beachtung mikroklimatischer Verbesserungen ▪ beispielbare Elemente mit Aufforderungscharakter ▪ Verringerung des Straßenquerschnitts ▪ straßenbegleitende Begrünung z.B. durch Baumpflanzungen ▪ ausreichend breite Fußwege (Mindestbreite 1,80 m zusätzlich beidseits notwendiger Abstände: dies führt zu einer Regelbreite von 2,50 m) ▪ Gliederung des Straßenzugs durch Anlage von Platzflächen ▪ eines klimaangepassten Entwässerungskonzepts ▪ Verringerung und Sichtbarmachen der zahlreichen TG- und Erschließungszufahrten über die Gehwege zur Erhöhung der Sicherheit von Fußgänger:innen ▪ Verbesserung des Zugangs zum Bürgergarten ▪ Einplanen eines Bücher-/Spiele-Schranks zum Tausch von Gebrauchtem Das Konzept soll über geeignete Darstellungen der Planung (z.B. Modelle, Visualisierungen und fotorealistischen Darstellungen („Renderings“), Skizzen) für die Kommunikation der Ergebnisse in die Öffentlichkeit verfügen → Bauliche Umsetzung in Abschnitten		1	mittelfristig	ca. 50.000 €	V	Regelsatz Stbauf. + Stadt

O.1.4	Weitere Einbeziehung der Eigentümer:innen in die wesentlichen Planungsschritte / Öffentlichkeitsarbeit zur Konzeptentwicklung zur Erhöhung der Akzeptanz und Aktivierung: <ul style="list-style-type: none"> z.B. Eigentümer:innen-Workshops bzw. Beratungsgespräche 		1	laufend	kann u.U. Moderationsleistung des Sanierungsarchitekten (vgl. S.1.5) sein	V	vgl. S.1.5
O.1.8.1	Entwicklung von Richtlinien (z.B. Leitdetails) für die Neugestaltung von privaten und öffentlich zugänglichen Vorbereichen aus dem Ergebnis des Wettbewerbs für den Bahnhofsvorplatz und der Konzeptentwicklung für die Lochhauser Straße (vgl. O.1.3)	Mit Bezug auf Ö.1.1 + Ö.1.3	-	-	20.000 € Entwicklung aus dem Konzept Ö.1.3 / Ö.1.1	V	Regelsatz Sibauf. + Stadt
S.1.1	Erstellung eines städtebaulichen, integrierten Rahmenplans auf der Grundlage und unter Einbeziehung der Ergebnisse der z.B. zur Vorbereitung der Neuaufstellung und Änderungen von Bebauungsplänen (vgl. S.1.2)		1	kurzfristig	30.000 €	V	Regelsatz Sibauf. + Stadt
S.1.2	Aufstellung bzw. Überarbeitung von Bebauungsplänen in der Lochhauser Straße: <ul style="list-style-type: none"> passende Höhenentwicklung (3-4 Geschosse durchgehend außer an den Eingängen, dort ggfs. hoher) Ausbildung einer städtebaulichen Kante maßvolle Nachverdichtung Festsetzung von gewerblichen Einheiten in Erdgeschoss, um Lückenschluss in der Geschäftsfrente voranzutreiben		1	mittelfristig	-	V	Projektabhängig Stadt (bei vorhabenbezogenem B-Plan ggfs. Eigentümer:in)
S.1.3.1	Erarbeitung einer Richtlinie für die Fassadengestaltung / Sanierung bestehender Fassaden inkl. Farbkonzept und Aussagen zur Fassadenbegrünung unter Beachtung des Erhalts von nutzbarer Bausubstanz: denkbar ist auch eine Gestaltung durch Graffiti-Künstler		1	mittelfristig	30.000 €	V	Regelsatz Sibauf. + Stadt
Ordnungs- und Erschließungsmaßnahmen							
B.1.2	Bau einer barrierefreien öffentlichen Toilette im direkten Umfeld des Bahnhofs		1	langfristig	ca. 160.000 € (selbstreinigende Toilette)	O	Regelsatz Sibauf. + Stadt
B.2.1	Ausbau des Angebots an Behindertenparkplätzen entsprechend DIN und deren sichere Anchlüsse an die Gehwege v.a. im nördlichen Teil der Lochhauser Straße in Abstimmung mit Ö.1.3 bzw. M.4.1	Ö.1.3 M.4.1	2	laufend	ca. 2.500 – 3.500 € pro Stellplatz	O	GVFG-Mittel
B.2.3	Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten mit ausreichender Beleuchtung und Kontrasten		1	mittelfristig	ca. 20.000 – 40.000 € für Mittelinsel zzgl. Grunderwerb	O	Baulastträger Untere Verkehrsbehörde Stadt
M.1.1	Lagegleiche Anordnung Bushaltestellen zur leichteren Orientierung: Haltestelle Baumstraße auf Höhe Hausnummer 57 (Kik) oder an anderer geeigneter Stelle		3	mittelfristig	110.000 € je Haltestelle mit Tiefbau, für Wetterschutz und Sitzgelegenheiten	O	Stadt, Forderung über GVFG
M.1.2	Ausbau aller Bushaltestellen mind. gemäß der Mindeststandards des MVV (Barrierefreiheit, Wetterschutz, Sitzgelegenheiten) inkl. Begrünung, soweit möglich	B.1.3	1	kurzfristig	Je nach Ergänzungsbedarf bis zu 110.000 € je Haltestelle mit Tiefbau, für Wetterschutz und Sitzgelegenheiten	O	Stadt, Forderung über GVFG
M.1.5	Ausbau Busbahnhof (mit Ladestation für Elektrobusse), gerade Anlegekanten, Barrierefreiheit	M.1.2 B.1.3	1	mittelfristig	1,2 Mio €	O	Stadt, LRA FFB, 80% Forderung GVFG
M.4.3	(kurzfristige) Umnutzung von öffentlichen Stellplätzen für: <ul style="list-style-type: none"> Gehwegvorsprünge zur Verbesserung der Querbarkeit Radabstellanlagen (auch für Lastenräder) Schanigärten Aufenthalt/Begrünung 	Ö.1.5, Ö.1.6, Ö.1.7	1	kurzfristig	Planung als Ergebnis aus M.4.1 Umsetzung: 3.000 bis 7.500 € pro Stellplatz	O	Finanzierung über „Innenstädte beleben“
M.7.3	Planung und Bau einer begrünten Parkpalette <ul style="list-style-type: none"> Prüfung der erforderlichen Anzahl an Stellplätzen für Kfz und Fahrrad tendenziell weiter östlich gelegen, Position in Abstimmung mit Gestaltungskonzept Bahnhofsvorplatz, Rad-schnellweg und Rahmenplanung 		2	mittelfristig	Parkpalette für 160 Stellplätze 4,75 Mio. €	O	Stadt, ggf. DB Station&Service, Forderung GVFG
O.1.2	Bauliche Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses für den Bahnhofsvorplatz (vgl. O.1.8)	Ö.1.8	1	mittelfristig	2,1 Mio. €	O	Regelsatz Sibauf. + Stadt für öffentliche Bereiche, evtl. Zuschuss für Eigentümer:innen über Förderprogramme (O.1.8)
O.1.5	Bauliche Umsetzung von höhengleichen attraktiven fahrrad- und fußgängerfreundlich gestalteten Platzflächen gem. Konzept O.1.3: <ul style="list-style-type: none"> ab Apotheke (Lochhauser Straße 3) bis Aubinger Weg (3.700 m², davon ca. 2.500 m² im öffentlichen Raum) Kreuzungsbereich Lochhauser Str. / Rainerstraße / Herbststraße, Bereich um die Eisdielen (ca. 2.200m²) unter Beachtung der Anforderung an die Barrierefreiheit und der Sicherheit.	Ö.1.8	1	langfristig	1,7 Mio € Apotheke bis Aubinger Weg 850.000 € für Kreuzung Rainerstraße (Eisdielen)	O	Regelsatz Sibauf. + Stadt für öffentliche Bereiche, evtl. Zuschuss für Eigentümer:innen über Förderprogramme
O.1.6	Bauliche Umsetzung eines sicheren und attraktiven Bewegungsraums mit anschließenden Aufenthaltsbereichen zu den Geschäften hin gem. Konzept O.1.3: <ul style="list-style-type: none"> an der Einmündung Birkenstraße und Lochhauser Straße Nr. 39, zwischen AEZ und Pita&Silie (Fl. Nr. 1540/8) unter Beachtung der Anforderung an die Barrierefreiheit.	Ö.1.8	1	langfristig	460.000 € Zuschuss für Eigentümer:innen über zu schaffende Förderprogramme (siehe O.1.8)	O	Regelsatz Sibauf. + Stadt für öffentliche Bereiche, evtl. Zuschuss für Eigentümer:innen

							über Förderprogramme
Ö.1.7	Bauliche Umgestaltung des verbindenden Straßenraums zwischen den in Ö.1.1, Ö.1.3 und Ö.1.5 genannten Platzflächen und bis zum Ende der Bäumstraße - inkl. privater Vorbereiche	Ö.1.8	2	langfristig	2,9 Mio €	Ö	Regelsatz Stbauf. + Stadt für öffentliche Bereiche, evtl. Zuschuss für Eigentümer:innen über Förderprogramme
Ö.1.9	Erhalt/Erneuerung und Ergänzung der Straßenbäume entlang der Lochhauser Straße zur Schaffung eines durchgrün-ten Straßenbildes	Ö.2	1	kurzfristig	150.000 € für 25 neue Bäume	Ö	Regelsatz Stbauf. + Stadt
Ö.2.1	Schaffung von Grünflächen zur Erholung / Pocketparks z.B. an folgenden Stellen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ auf der WEP-Fläche/Lochhauser Str.15 im Bereich der westlichen Ecke (ca. 500 m²) ▪ am AEZ an der Kreuzung Hummelweg und Lochhauser Straße (ca. 500 m²) ▪ an der Einmündung Pestalozziweg auf Lochhauser Straße (ca. 250 m²) <p>Unter Beachtung von:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Insektenfreundlicher, vogelfreundlicher, artenreicher Bepflanzung ▪ klimaangepassten Gehölzen und Stauden ▪ Stadtbeeten / essbarer Stadt 	Ö.2.2	1	kurzfristig	62.000 € für 500 m ² 62.000 € für 500 m ² 31.000 € für 250 m ² 155.000 € für alle drei Pocket Parks	Ö	Regelsatz Stbauf. + Stadt
Ö.2.2	Schaffung geeigneter informeller Treffpunkte für Jugendliche im öffentlichen Raum, z.B. auf Höhe KIK, Bereich um die Einmündung Pestalozziweg auf Lochhauser Straße, siehe Ö.2.1	Ö.2.1	1	kurzfristig	- Umzusetzen im Zuge Ö.2.1	Ö	Regelsatz Stbauf. + Stadt
Sonstige Maßnahmen							
E.2.2.2	Einrichtung eines Projektfonds zur Umsetzung des Gestaltungs-konzepts (vgl. E.2.2.1) sowie weiterer Maßnahmen	E.2.2.1	2	laufend	15.000 € pro Jahr	S	Projekt-fonds
E.1.1	Geschäftsstraßenmanagement mit ca. 30 Stunden die Woche etablieren		1	kurzfristig	45.000 € (externes Management) pro Jahr	S	Regelsatz Stbauf. + Stadt
E.4.3	Eventmarketing durch Geschäftsstraßenmanagement intensivieren durch die Ausweitung der Zahl der Veranstaltungen oder durch die Verbesserung der Qualität	E.1.1 E.2.2.2	1	laufend	Aufgabe Geschäftsstraßenmanagement Eventmarketing 6.000 € pro Jahr	S	Projekt-fonds
E.4.4	Marketing Above-the-Line (ATL-Marketing) durch Geschäftsstraßenmanagement einführen bzw. ausbauen - Anzeigen, Prospekte, Plakate, Printmedien	E.1.1 E.2.2.2	2	laufend	Aufgabe Geschäftsstraßenmanagement 4.000 € pro Jahr	S	Projekt-fonds
E.4.5	Marketing Below-the-Line (BTL-Marketing) - Gewinnspiele, Eventmarketing etc. durch Geschäftsstraßenmanagement entwickeln	E.1.1 E.2.2.2	2	laufend	Aufgabe Geschäftsstraßenmanagement 4.000 € pro Jahr	S	Projekt-fonds
E.5.1	Verkaufsfördernde Maßnahmen einsetzen (Belieferung - Lastenräder, Gutscheine, Rabattaktionen, Mitgliedskarten, Geburtstagsgeschenke etc.) nach Beratung durch Geschäftsstraßenmanagement	E.1.1 E.2.2.2	3	laufend	Aufgabe Geschäftsstraßenmanagement 4.000 € pro Jahr	S	Projekt-fonds
E.6.2	Gemeinsame Landing Page „Lochhauser Straße“ realisieren	E.1.1 E.2.2.2	2	mittelfristig	Aufgabe Geschäftsstraßenmanagement 9.000 € einmalig + 3.000 € pro Jahr	S	Projekt-fonds

E.7.3	Beratung von Gewerbetreibenden zur Optimierung ihrer Verkaufsflächen und Logistik im Sinne der Nachhaltigkeit z.B. Beleuchtung	E.1.1 E.2.2.2	3	laufend	4.000 € externe Beratung	S	Projektfonds
E.7.4	Ressourcen schonen (Energieeffiziente Technologien, nachhaltige Logistik, Food sharing, Verpackungs- und Abfallvermeidung etc.)	E.1.1 E.2.2.2	1	mittelfristig	4.000 € externe Beratung	S	Projektfonds
M.1.3	Schaffung von Mobilitätsstationen: <ul style="list-style-type: none"> Typ L am Bahnhof, Ergänzung von BikeSharing und Car-Sharing, Infoteile Typ S am AEZ (siehe M.5.3) 	M.5.3	2	mittelfristig	Abhängig vom Typ 10.000 bis 100.000 €	S	Stadt, 80% Förderung BMUV über Landratsamt FFB
M.1.6	Installation von Elementen einer dynamischen Fahrgastinformation (DFI) an den Zugängen zur S-Bahn und an den Bushaltestellen im Bereich des Bahnhofes		1	kurzfristig	30.000 € pro Standort	S	Stadt, LRA FFB, 80% Förderung GVFG
M.3.1	Erstellung von guten (ADFC-Standard, einheitlich gestaltet) Radabstellanlagen auch für Sonderfahräder (Lastenräder, Fahrradanhänger) an geeigneten Standorten, z.B. im öffentlichen Straßenraum durch Umnutzung von Parkplätzen (siehe O.1.3 und O.1.8)	O.1.3 O.1.8 E.2.2.1	1	kurzfristig	300 € pro Fahrradstellplatz	S	Stadt, Förderung nach BayGVFG 75%
M.3.2	Forderung von Abstellanlagen auf privatem Grund, Bedingung mindestens: Erfüllung ADFC-Standard (siehe O.1.3 und O.1.8)	O.1.3 O.1.8 E.2.2.1	1	kurzfristig	300 € pro Stellplatz	S	z.B. 50% Förderung durch Stadt, Stadtanteil wiederum förderfähig
M.3.4	Vordringliche Umsetzung der Maßnahmen gem. Radverkehrskonzept nördlich der Bahn (Obere Lagerstraße, Birkenstraße, Buchenstraße, Am Mühlstetter Graben, Bahnunterführung in Verlängerung von Am Mühlstetter Graben usw.) Und zusätzlich: Etablierung eines „Radings“ ergänzend zur Lochhauser Straße (z.B. über Buchenstraße, Am Mühlstetter Graben)		1	kurzfristig	Nur interne Kosten für die Verwaltung Wegweisungssystem pauschal 10.000 € (40 Schilder)	S	Stadt
M.4.2	Einführung einer einheitlichen Höchstparkdauer (z.B. 2h, mit wenigen Ausnahmen)		2	kurzfristig	Beschilderung pauschal 10.000€	S	Stadt
M.4.5	Umsetzung einer Gesprächsinitiative mit dem Ziel, private Parkplätze im unmittelbaren Anschluss an öffentliche Verkehrsflächen öffentlich zu widmen (z.B. vor KIK)		2	laufend	2.000€ Interne Kosten, extern ggf. Beratung Verwaltungsjurist	S	Stadt
M.5.2	Verkehrsplanerische Begleitung des Schwerpunktes der Rahmenplanung (O.1.3 und O.1.7) Ecke Baumstraße <ul style="list-style-type: none"> Aufwertung der Bushaltestelle (Wetterschutz, barrierefrei, Fahrgastinformationen) Querung Fußgänger (z.B. Verkürzung der Distanz durch Vorsprünge des Gehwegs) Parken vor dem KIK gestalterisch aufwerten (i.V.m. M.4.5) 	O.1.3 O.1.7 M.4.5	2	mittelfristig	Begleitung von O.1.3 und O.1.5 durch Verkehrsplanung, bei externer Vergabe: 5.000€	S	Regelsatz Sbauf. + Stadt + Eigentümer:innen
M.5.3	Verkehrsplanerische Begleitung des Schwerpunktes der Rahmenplanung (O.1.3 und O.1.6) rund um das AEZ <ul style="list-style-type: none"> Aufwertung der Bushaltestelle (Wetterschutz, barrierefrei, Fahrgastinformationen) Querung Fußgänger (z.B. Verkürzung der Distanz durch Vorsprünge des Gehwegs) Ergänzen der Elemente einer Mobilitätsstation Typ S Gestalterische Aufwertung Einmündung Birkenstraße Berücksichtigung der Abwicklung Zu- und Ausfahrten AEZ 	O.1.3 O.1.6	2	mittelfristig	Begleitung von O.1.3 und O.1.6 durch Verkehrsplanung, bei externer Vergabe: 5.000€	S	Regelsatz Sbauf. + Stadt
O.1.10	Prüfung der Umsetzung von Zwischennutzungen sowie Veranstaltungen zur Belebung der Lochhauser Straße z.B. <ul style="list-style-type: none"> Installieren von Parklets Events z.B. Lesungen, Konzerte, Straßenfest Zwischennutzung für Grundstück WEP		2	kurzfristig	Umsetzung über „Innenstädte beleben“	S	Regelsatz Sbauf. + Stadt
O.1.8.2	Etablierung eines kommunalen Förderprogramms für die bauliche Umsetzung der Maßnahmen gem. O.1.8.1		-	-	Gesamtkosten: 125.000 €	S	Regelsatz Sbauf. + Stadt bzw. gem. Richtlinie
O.3.1	Einrichtung und Nutzung eines Entsiegelungsprogramms (z.B. mind. 15 m ² entsiegelte Fläche, 50% der Kosten bis max. 5.000 €)	O.2.1	2	langfristig	25.000 € / pro Jahr	S	Regelsatz Sbauf. + Stadt
O.3.4	Förderung der Begrünung von: Garagen, Dächern, Bushaltestellen, evtl. Fassaden gem. Richtlinie und Förderprogramm S.1.3.1 und S.1.3.2	S.1.3.1 S.1.3.2	1	langfristig	siehe S.1.3.1 und S.1.3.2	S	-
S.1.3.2	Kommunales Förderprogramm für die Fassadengestaltung gem. Richtlinie (S.1.3.1)	S.1.3.1	2	langfristig	Gesamtkosten: 125.000 €	S	Regelsatz Sbauf. + Stadt bzw. gem. Richtlinie
S.1.4	Bauherrenberatung für private Bauherrn durch die Stadt Puchheim		2	mittelfristig	-	S	Stadt
S.1.5	Einsetzen eines Sanierungsarchitekten als beratende Begleitung für den Sanierungsprozess in der Lochhauser Straße		2	laufend	ca. 12.000 €/ Jahr	S	Regelsatz Sbauf. + Stadt

Abbildungs- und Literaturverzeichnis



Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Lage im Raum	14
Abb. 2:	Ausschnitt Karte Raumstruktur	15
Abb. 3:	Ausschnitt Karte Siedlungswesen	16
Abb. 4:	Ausschnitt FNP	17
Abb. 5:	Bevölkerungsentwicklung Puchheim - Statistik Kommunal 2021 S.6	19
Abb. 6:	Einwohnerentwicklung Untersuchungsgebiet	19
Abb. 7:	Wanderungen	20
Abb. 9:	Altersgruppen im Jahr 2020 für Puchheim (Gesamtstadt) in % - Städtische Daten	20
Abb. 8:	natürliche Bevölkerungsentwicklung	20
Abb. 10:	Altersgruppen im Jahr 2020 für Puchheim (Untersuchungsgebiet) in % - Städtische Daten	21
Abb. 11:	Anteile Altersgruppen Vergleich Gesamtstadt/Untersuchungsgebiet	21
Abb. 12:	Untersuchungsgebiet	22
Abb. 13:	Eigentumsverhältnisse	23
Abb. 15:	Städtebauliches Entwicklungskonzept Meister Architekten	25
Abb. 14:	Zeitstrahl	25
Abb. 16:	Stadtzentrumsentwicklung Behnisch	26
Abb. 17:	AuerWeber_NeueStadtmittePuchheim_Stadtmodel	26
Abb. 18:	Sanierungsgebiet Planie Umgriff	27
Abb. 19:	Visualisierung Alois-Harbeck-Platz	28
Abb. 20:	Projektablaufplan	32
Abb. 21:	Steuerkreis	33
Abb. 22:	Bauzaun	34
Abb. 23:	CrowdMapping.....	35
Abb. 24:	Grafik zu Nutzerinnenzahlen	35
Abb. 25:	Arbeiten am Bodenplakat	37
Abb. 26:	Karte Bindungen	40
Abb. 27:	Blick von Norden zum Bahnhof	41
Abb. 28:	Vorbereiche und Fußwegführung	41
Abb. 29:	Gehwegsituation auf Höhe KIK	42
Abb. 30:	Auftaktsituation/Vorbereichesgestaltung.....	42
Abb. 31:	Karte Nutzungen	43
Abb. 32:	Gestaltung Vorbereich bei La Cucciara	45
Abb. 33:	Freischankfläche Rackl mit Aufstellern	45
Abb. 34:	Karte Gebäudehöhen	46
Abb. 35:	Karte Geschossflächenanzahl.....	47
Abb. 36:	Karte Grün- und Freiraum	48
Abb. 37:	Verkehrsbelastung Analyse	49
Abb. 38:	Unfallsteckkarte der Jahre 2012 bis 2016 (Radverkehrskonzept, Plan 4.1) ...	50

Abb. 39: Beispiele aus der Parkraumerhebung (Verkehrsuntersuchung 2015, Abbildungen, Seite 30a bis d)	50
Abb. 40: Karte Mobilität	51
Abb. 41: Mängelkarte Radverkehrskonzept	52
Abb. 43: Radkonzept 1 und 2.....	53
Abb. 42: Bestimmung der Belastungsbereiche von Radverkehrsanlagen (ERA, Bild 7)	53
Abb. 44: Auswahl von Routen und Konfliktpunkten der verschiedenen Verkehrsteilnehmer am Bahnhofsvorplatz (Grundlage Google Maps)	55
Abb. 45: Beispielhafte Ausdehnung und Gestaltung des Verkehrsberuhigten Bereiches (Grundlage Google Maps, Beispiele: GDV e.V., Forschungsbericht Nr. 34 und Gerhardt.stadtplaner.architekten).....	56
Abb. 46: Bestand und Beispielvariante Radschutzstreifen vor Haus Nr. 11	57
Abb. 47: Bestand und Beispielvariante Radschutzstreifen vor Haus Nr. 49.....	58
Abb. 48: Einbahnstraße in der Lochhauser Straße Richtung Bahnhof	59
Abb. 49: Bestand und Beispielvarianten vor Haus Nr. 11	59
Abb. 50: Karte Barrierefreiheit	61
Abb. 51: Prozentuale Entwicklung des Onlinehandels von 2010-2020 (Standortmonitor, HDE Handelsverband Deutschland, 2021)	64
Abb. 52: Entfernung und Erreichbarkeit weiterer Einzelhandelsangebote (Institut für Stadt- und Regionalmanagement, 2021)	64
Abb. 53: Entfernung gemessen in PKW-Fahrzeiten (ISR, 2021)	65
Abb. 54: Polarisierung des Konsumentenverhalten (ISR, 2016)	65
Abb. 55: Verteilung der Hauptnutzungen in der Lochhauser Straße (ISR, 2020)	66
Abb. 56: Räumliche Verteilung der Hauptnutzungen in der Lochhauser Straße (ISR, 2020)	66
Abb. 57: Verdeckte, zurückliegende und schwer zugängliche Geschäfte (ISR, 2021)	67
Abb. 58: Bedarfsstufen des Einzelhandels (ISR, 2020)	67
Abb. 59: Sortimentgruppen des Einzelhandels (ISR, 2020)	68
Abb. 60: Sortimentgruppen des Einzelhandels (ISR, 2020)	68
Abb. 61: Verkaufsflächengrößen des Einzelhandels (ISR, 2020).....	69
Abb. 62: Fußläufige Erreichbarkeit AEZ (ISR, 2020)	70
Abb. 63: Typische Gastronomieangebote (ISR, 2020)	70
Abb. 64: Typische Schaufenstersituation (ISR, 2020)	71
Abb. 65: Barrierefreiheit (ISR, 2020)	72
Abb. 66: Bewertung der Lochhauser Straße nach unterschiedlichen Aspekten (ISR, 2021)	73
Abb. 67: Bewertung der Entwicklung des Angebots der Lochhauser Straße (ISR, 2021)	74
Abb. 68: Karte Defizite und Konflikte	81
Abb. 69: Karte Potenziale und Qualitäten.....	87
Abb. 70: Karte Maßnahmenplan.....	117
Abb. 71: Karte Umgriff Sanierungsgebiet.....	120

Literaturverzeichnis

- Auer Weber Architekten: Neue Stadtmitte Puchheim, <https://www.auer-weber.de/de/aktuelles/news/single/1-preis-fuer-die-neue-stadtmitte-puchheim-1.html>, zuletzt abgerufen am 24.08.2022;
- Bayern Bayerisches Landesamt für Statistik (2020 & 2021): Statistik kommunal, Stadt Puchheim, https://www.statistik.bayern.de/mam/produkte/statistik_kommunal/2021/09179145.pdf, https://www.statistik.bayern.de/mam/produkte/statistik_kommunal/2020/09179145.pdf, zuletzt abgerufen am 24.08.2022;
- Diverse Plangrundlagen zum 3- bzw. 4-gleisigen Ausbau des Bahnhofes inkl. Herstellung der Barrierefreiheit
- Dr. Harbeck & Stieber (2020): Neugestaltung Alois-Harbeck-Platz in Puchheim, Verkehrsuntersuchung – Schlussbericht, Vössing Ingenieure, 20. August 2020
- EHI Handelsdaten (2021): Nettoumsatz im stationären Einzelhandel in Deutschland, - <https://www.handelsdaten.de/deutschsprachiger-einzelhandel/umsatz-im-stationaeren-einzelhandel-deutschland-zeitreihe>, zuletzt abgerufen am 24.08.2022
- Gabler Wirtschaftslexikon(2022): Definition Point of Sale (POS), (Abruf 24.08.2022) <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/point-sale-pos-46867/version-270141>, zuletzt abgerufen am 24.08.2022
- Kurt Klein: Qualifizierte Nahversorgung im Lebensmitteleinzelhandel, IREBS-International Real Estate Business School – Universität Regensburg, 2015
- Landkreises Fürstentfeldbruck, Landratsamt (2022): Mobilitätsstationen, <https://www.lra-ffb.de/mobilitaet-sicherheit/oePNV/zukunft-nahverkehr/mobilitaetsstationen>
- Landkreises Fürstentfeldbruck, Landratsamt (2022): Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Landkreis Fürstentfeldbruck, Büro ISUP, 14.5.2019 samt Anlagenband, <https://www.lra-ffb.de/mobilitaet-sicherheit/oePNV/zukunft-nahverkehr/nahverkehrsplan>
- Neiberger, Hahn (Hrsg.) (2020): Geographische Handelsforschung, S.189, Springer Spektrum Berlin
- Radkonzept Landkreis FFB, Ausbau und Entwicklungsmaßnahmen, Topplan, 29.10.2020, über: Radwegekonzept | Landratsamt Fürstentfeldbruck (lra-ffb.de)
- RASt 06 (2006): Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
- RPV München (2019): Regionalplan, <https://www.region-muenchen.com/regionalplan/kartenverzeichnis>, zuletzt abgerufen am 24.08.2022
- Stadt Puchheim: Bebauungspläne und Flächennutzungsplan (1998)
- Stadt Puchheim: Bürgerbroschüre- Stadt Puchheim im Überblick
- Stadt Puchheim (2005): Ortszentrumsentwicklung, „Meisterplan“, meister architekten, Ulm
- Stadt Puchheim (2016): Stadtzentrum Puchheim Masterplan, Behnisch Architekten, München)
- Stadt Puchheim (2022): Abruf und Zusammenstellung kommunaler Statistik-Daten der Stadt Puchheim (Juli 2022) für das Untersuchungsgebiet und die Gesamtstadt
- Stadt Puchheim (2020): Visualisierungen/Planungen zum Alois-Harbeck-Platz, Dynamis GmbH mit Pott Architekten Ingenieure und Winhard 3D
- Stadt Puchheim (2018): Radverkehrskonzept, Stadt Land Verkehr, Abschlussbericht 16.10.2018, mit Anlagen und Plänen

- Stadt Puchheim (2015): Verkehrsuntersuchung, Stadt Land Verkehr, Erläuterungsbericht, 15. November 2017 samt Anlagen
- Stadt Puchheim (2010): Verkehrsuntersuchung im Rahmen der fachlichen Vertiefung des B-Plans Nr. 50 „Roggenstein“, Dorsch Consult GmbH, August 2010
- Stadt Puchheim (2013): Vorbereitende Untersuchungen nach §141 BauGB Wohngebiet Planie, Stadtteil Puchheim-Bahnhof Wohngebiet Planie, Planungsgemeinschaft Dirtheuer-Heinritz, Salm & Stegen

