Gründe für die Aufnahme bzw. Ablehnung von beschriebenen Maßnahmen im Sachantrag 35 in den Maßnahmenkatalog des Verkehrsentwicklungsplans

In Bezug auf die Innenstadt von Fürstenfeldbruck wird immer wieder über mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und weitere Maßnahmen zur Optimierung der Verkehrssituation an maßgeblichen innerstädtischen Knotenpunkten diskutiert. Daher wurden im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans mehrere Szenarien im Hinblick auf deren Wirksamkeit betrachtet. Alle Berechnungen erfolgten dabei mit dem Basisszenario[1] ohne Entwicklung des Fliegerhorst-Areals. Analoge Berechnungen mit einer Bebauung des Fliegerhorst-Areals zeigten vergleichbare Wirkungen.

1. **Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche**

Die Auswirkungen von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (Tempo 20) in der Pucher Straße und der Schöngeisinger Straße wurden anhand des Verkehrsmodells geprüft.

Dieses Szenario führt zu einer Entlastung von etwa 2.500 Kfz/ 24h auf der Schöngeisinger Straße und einer leichten Entlastung um 500 Kfz/ 24h auf der Hauptstraße. Leichte Verkehrszunahmen ergeben sich auf der Marthabräustraße und der Fürstenfelder Straße.

Die Einführung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen im Stadtzentrum (Maßnahme I1) sowie eine Optimierung des ruhenden Verkehrs unter der Berücksichtigung des Lieferverkehrs und Radverkehrs wurden als Schlüsselmaßnahmen definiert. Die Umsetzung soll daher in den nächsten zwei Jahren erfolgen.

2. **Fußgängerzone und Tiefgarage Viehmarkt:**

Die Umgestaltung des Viehmarktplatzes unter Berücksichtigung einer Tiefgarage wurde ebenfalls in den Maßnahmenkatalog aufgenommen (Maßnahme I3).

Im Rahmen der Umgestaltung sollte der Viehmarktplatz an der Oberfläche zum Großteil verkehrsberuhigt gestaltet und Fußgängern sowie Radfahrern vorbehalten werden. Die Bereiche, in denen dennoch Kfz-Verkehr stattfindet, sollten je nach finaler Planung über städtebauliche Maßnahmen und über verkehrsrechtliche Anordnungen beruhigt werden. Zusätzlich werden hochwertige Abstellanlagen für (Lasten-) Räder von Beginn an eingeplant. Zudem wird die Errichtung einer größeren Tiefgarage angeregt, die Parkraum an einer zentralen Stelle in der Stadt zur Verfügung stellt und ggfs. eine Verlagerung von Stellplätzen aus der Pucher Straße und der Schöngeisinger Straße ermöglicht.

Die bauliche Umgestaltung und Aufwertung des Viehmarktplatzes ist ein primär städtebauliches Thema und wurde bereits im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens (Mehrfachbeauftragung) begonnen. Ggf. ergänzen: Aktueller Status zum Viehmarktplatz??

[1] Im Rahmen der Prognoseberechnung für das Nullszenario und für die Fliegerhorst-Szenarien wurden lediglich strukturelle Entwicklungen in Fürstenfeldbruck sowie im näheren Umfeld unterstellt, die bereits beschlossen wurden bzw. deren Realisierung wahrscheinlich ist. Unter den strukturellen Entwicklungen sind sowohl angebotsseitige Entwicklungen (Änderungen in der Verkehrsinfrastruktur) als auch nachfrageseitige Entwicklungen (Änderungen in der Anzahl an Einwohnern, Beschäftigten, Verkaufs-flächen, etc.) zu verstehen.

3. B2 Haupt- und Augsburger Straße

Die Umgestaltung der Augsburger Straße zwischen dem Knotenpunkt Augsburger Straße/ Maisacher Straße und dem Knotenpunkt St2054/Am Ährenfeld ist derzeit das umfangreichste Projekt in FFB. Hierbei soll der Straßenraum neu aufgeteilt werden. Alle Verkehrsteilnehmer sind zu berücksichtigen wobei ein besonderes Augenmerk auf die Führung der schwächeren Verkehrsteilnehmer (Rad- und Fußverkehr) gelegt wird.

Im Zuge des Umbaus werden zahlreiche Knotenpunkte im Verlauf der B2 detailliert untersucht und überplant. Hierfür wird derzeit eine verkehrstechnische Untersuchung in diesem Streckenabschnitt durchgeführt. Hierbei wird berücksichtigt, dass die Signalanlagen entlang der B2 einschl. der südlich anschließenden Kreuzungen bis zur Schöngeisinger Straße koordiniert sind. Die Signalprogramme werden geprüft und evtl. resultierende Auswirkungen auf Nachbarknotenpunkte ermittelt, auch wenn hier noch keine Sanierung der Fahrbahn erfolgt.

Die Erweiterung des Umbaus der Augsburger Straße bis zur Dachauer Straße ist eine sinnvolle und logische Ergänzung parallel zur oder direkt im Anschluss an die Planung des ersten Realisierungsabschnitts. Die Einrichtung von beidseitigen Radverkehrsanlagen soll auch hier angestrebt werden. Entsprechende Gespräche mit dem Staatlichen Bauamt laufen bereits.

Die Umgestaltung des Straßenraums entlang der Achse Augsburger Straße und Münchner Straße ist bereits in den Maßnahmenkatalog eingeflossen (Maßnahme H5) und derzeit in Bearbeitung.

4. Einbahnstraße innere Maisacher Straße

Laut dem Ergebnissen aus dem Verkehrsmodell würde eine Einbahnstraße in Richtung Norden auf der südlichen Maisacher Straße zu einer deutlichen Verkehrsreduktion um 2.500 Kfz-Fahrten/ 24h führen und den Verkehr in das Hauptstraßennetz verlagern. Dies könnte ebenfalls die Situation für den Radverkehr verbessern, indem Radverkehrsinfrastruktur, auf der wegfallenden Fahrspur, in Nord-Süd-Richtung angelegt wird. In Gegenrichtung könnte die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr oder ggfs. auf einem Schutzstreifen erfolgen.

Verkehrszunahmen würden aber vor allem in die Augsburger Str. (+2.000 Kfz-Fahrten/ 24h) und die Kapellenstraße (+1.000 Kfz-Fahrten/ 24h) erwartet. Leichte Verkehrszunahmen würden sich auch auf der Feuerhausstraße und der Hindenburgstaße (+500 Kfz-Fahrten/ 24h) ergeben, da Verkehre von Norden mit Zielen an der Stadelbergerstraße ihr Ziel nicht mehr direkt über die Maisacher Straße erreichen könnten. Sie würden daher bereits an der Feuerhausstraße nach links abbiegen und anschließend weiter über die beiden benannten Straßenzüge in Richtung Süden fahren.

Die Errichtung einer Einbahnstraße in Süd-Nord-Richtung im Abschnitt zwischen der Augsburger Straße und der Kapellenstraße ist bereits in den Maßnahmenkatalog des VEPs eingeflossen (Maßnahme I 5).

Im Zuge der Planung der Augsburgerstraße muss jedoch geprüft werden, welche Vor- und Nachteile diese Änderung der Verkehrsführung auf der Maisacherstraße und der Augsburgerstraße hat. Insbesondere die Auswirkungen auf die Nachbarknotenpunkte Augsburgerstraße / Marthabräustraße und Augsburgerstraße/ Maisacher Straße müssen in der weiteren Planung

berücksichtigt werden. Nach der genaueren Prüfung wird entschieden, ob eine Änderung in der Verkehrsführung tatsächlich umgesetzt werden soll.

5. Einbahnstraßen Schöngeisinger und Pucher Straße

Die Auswirkungen von Einbahnstraßen in der Pucher Straße und Schöngeisinger Straße wurden mit dem Verkehrsmodell simuliert. Die Ergebnisse wurden im Rahmen der erweiterten Lenkungsgruppensitzung zum Verkehrsentwicklungsplan am 25.06.2021 vorgestellt.

Dabei wurde gezeigt, dass die Ergänzung (des verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches) mit einer **Einbahnstraße am östlichen Ende der Pucher Straße** lokal eine deutliche Entlastung von 1.500 Kfz-Fahrten/ 24h mit sich bringen würde. Jedoch würde diese Einbahnstraße gegenüber der Variante ohne Einbahnstraße zu einer leichten Verkehrserhöhung in der Schöngeisinger Straße führen. Auch die Aumillerstraße bzw. die Jakob-Groß Straße würden eine Verkehrsmehrung erfahren (Siehe Abbildung 1).

Im Umfeld der Maisacher Straße ergeben sich in dieser Variante keine nennenswerten Veränderungen gegenüber dem Szenario mit verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen und Einbahnstraße in der Maisacher Straße.

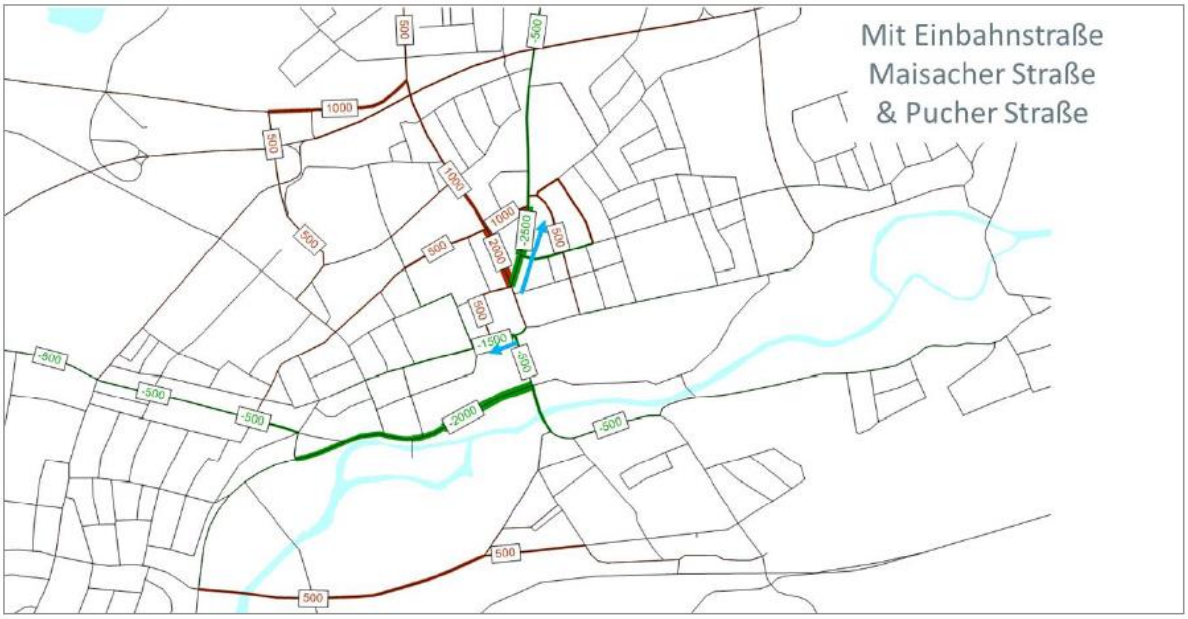

Abbildung 1. Verkehrliche Wirkungen von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen auf der Pucher Straße und der Schöngeisinger Straße in Kombination mit Einbahnstraßen in der Maisacher und Pucher Straße

Basierend auf diesen Ergebnissen wird keine konkrete Empfehlung für die Variante oder gegen die Variante abgegeben. Die Entlastung im östlichen Bereich der Pucher Straße ist gegenüber der leichten Mehrbelastung auf der Schöngeisinger Straße und der Aumillerstraße bzw. der Jakob-Groß Straße abzuwägen. Eine Aufnahme in den Maßnahmenkatalog erfolgte nicht.

Eine weitere geprüfte Variante ergänzt **zusätzlich zur Einbahnstraße auf der Pucher Straße eine weitere Einbahnstraße in West-Ost-Richtung auf der Schöngeisinger Straße**. Diese führt auf der Schöngeisinger Straße zu einer weitergehenden zusätzlichen Verkehrsentlastung (-5.000 Kfz-Fahrten/ 24h gegenüber der Analyse). Demgegenüber steht jedoch eine deutliche Verkehrszunahme auf der Pucher Straße (+1.500 Kfz-Fahrten/ 24h gegenüber dem Prognose-Nullfall). Auch weitere kleine Straßen in der Innenstadt (vor allem

die Kapuzinerstraße, die Aicher Straße und die Puchermühlstraße) erfahren in Folge der Einrichtung einer Einbahnstraße eine deutliche Verkehrsmehrung (Siehe Abbildung 2).

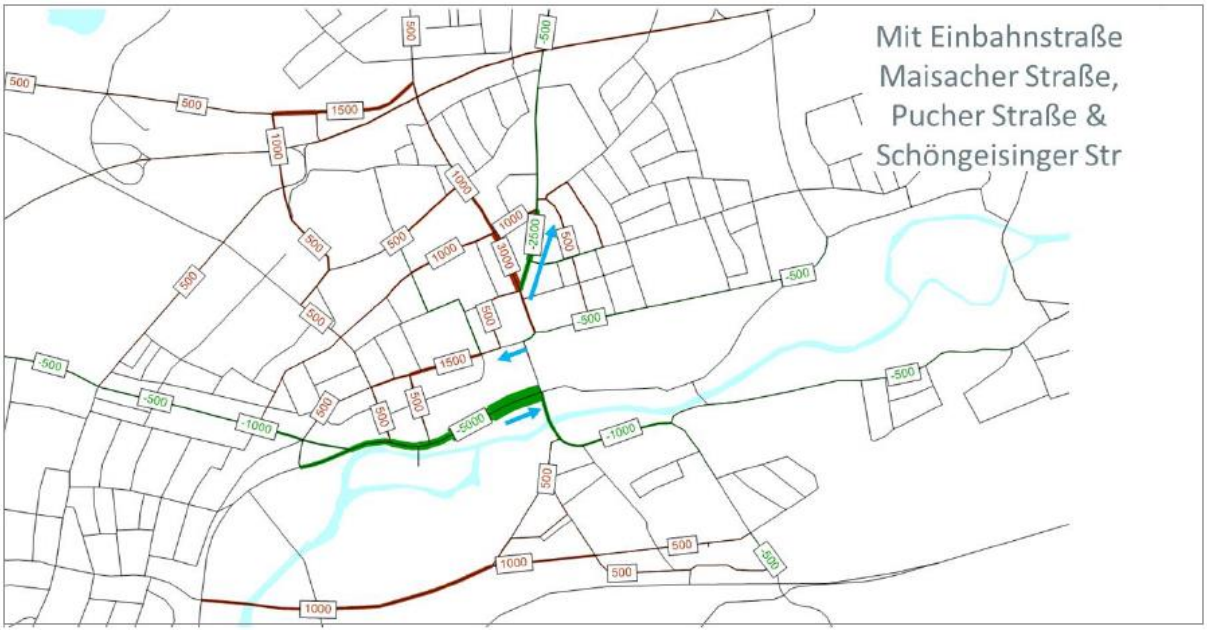

Abbildung 2. Verkehrliche Wirkungen eines verkehrsberuhigten Einbahnstraßensystems auf der Pucher Straße und der Schöngeisinger Straße in Kombination mit einer Einbahnstraße in der Maisacher Straße

Aufgrund der überwiegenden Einfamilienhausbebauung in diesen Straßen wird die Verkehrsmenge dort als weniger verträglich eingestuft, zumal auch weitere Linienbusse über die Pucher Straße geführt werden müssten, wenn die Schöngeisinger Straße zur Einbahnstraße würde.

Alternativ zur Führung der Linienbusse über die Pucher Straße wäre auch eine Beibehaltung der Führung der Linienbusse in beiden Richtungen in der Schöngeisinger Straße möglich, allerdings würde dann die Möglichkeit zur Reduktion des Straßenquerschnitts verloren gehen, da ein Begegnungsfall auch im Einbahnabschnitt weiter garantiert werden müsste. Zudem fordern die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen bei einer Führung von Linienbussen durch Einbahnstraßen eine bauliche Trennung zwischen der ÖPNV-Spur und der Kfz-Spur. Dies würde dem langfristigen Ziel einer weichen Separation widersprechen.

Im Umfeld der Maisacher Straße ergeben sich in dieser Variante keine nennenswerten Veränderungen gegenüber den beiden Szenarien 1 und 2.

Aufgrund der beschriebenen Effekte wurde letztendlich keine Empfehlung zur Einrichtung eines Einbahnstraßensystems in der Pucher Straße und der Schöngeisinger Straße abgegeben und eine Aufnahme in den Maßnahmenkatalog erfolgte nicht.

6. Lichtsignalanlagen oder Kreisverkehre

Die Prüfung von Kreisverkehren wurde ebenfalls im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans gemacht und die Ergebnisse wurden im Rahmen der erweiterten Lenkungsgruppensitzung zum Verkehrsentwicklungsplan am 25.06.2021 vorgestellt.

Dabei wurde gezeigt, dass durch die Errichtung von Kreisverkehren an den KP Augsburgerstraße / Dachauerstraße und Augsburgerstraße / Maisacherstraße eine

gute Verkehrsqualität erreicht wird und Fahrstreifen für Linksabbieger entfallen könnten. Folgende Punkte müssen jedoch auch berücksichtigt/ bedacht werden:

A. Kreisverkehr Augsburgerstraße / Dachauerstraße:

Auch wenn eine Führung des Radverkehrs bei der prognostizierten Verkehrsmenge im Kreisverkehr problembehaftet wäre, könnte dieser an der Stelle sinnvoll in den Straßenraum geführt werden, da die Führung auch in benachbarten Straßen im Mischverkehr erfolgt. Dies führt allerdings zu nicht gewünschten Auswirkungen:

- die bessere Verkehrsqualität führt zu einer Anziehung zusätzlicher Verkehre entlang der B2 ins Stadtzentrum, sodass entlang der B 2 eine Verkehrsmehrung von bis zu 3.000 Kfz-Fahrten/ 24h eintreten kann.
- In Kombination mit der Einbahnstraße in der Maisacher Straße kann es zu Verlagerungen in die Feuerhausstraße kommen.
- Zudem ist durch die Einrichtung des Kreisverkehrs eine Verlagerung von Verkehren in die Pucher Straße zu erwarten
- Im Bereich der westlichen Dachauer Str. (vor dem Rathaus) ist voraussichtlich kein Fußgängerüberweg möglich da die Leistungsfähigkeit nicht gewährleistet werden kann. Dazu werden seitens des StBA FGÜ entlang der B2 abgelehnt.

A. Kreisverkehr Augsburger Str./ Maisacher Str.

Zusätzlich zum Kreisverkehr am Knotenpunkt Augsburger Straße/ Dachauer Straße wurde alternativ auch ein Kreisverkehr am Knotenpunkt Augsburger Straße/ Maisacher Straße betrachtet. Folgende Auswirkungen sind zu erwarten:

- die bessere Verkehrsqualität führt ebenso zu einer Anziehung zusätzlicher Verkehre entlang der B2 ins Stadtzentrum
- Radverkehr muss auf der Kreisfahrbahn geführt werden, was bei der gegebenen Verkehrsmenge problembehaftet ist
- Radverkehrsanlagen entlang der Augsburger Straße müssen auch bei einer späteren Fortführung bis zur Dachauer Straße unterbrochen werden
- Kombination mit der Einbahnstraße in der Philipp-Weiß-Straße ist zudem unüblich und könnte zu einer Unübersichtlichkeit führen.
- In der südlichen Augsburger Straße ist voraussichtlich kein Fußgängerüberweg möglich, da diese seitens des StBA entlang der B2 abgelehnt werden.

In Folge der geänderten Verkehrsführung würde es vor allem auf der Augsburger Straße zwischen der Dachauer Straße und der Hauptstraße zu einer deutlichen Verkehrsmehrung kommen, die durch Wendeverkehre erzeugt wird. Die Dachauer Straße würde aufgrund des Linksabbiegeverbots eine deutliche Entlastung erfahren. Der Hauptplatz und die Münchner Straße würden in Folge der geänderten Verkehrsführung eine Verkehrsmehrung um 1.000 bis 2.500 Kfz-Fahrten/ 24h erfahren.

Parallel zur bereits laufenden Planung des nördlichen Abschnitts der Augsburger Straße (1. Planungsabschnitt) sollen auch erste Untersuchungen zu möglichen Gestaltungsvarianten im Abschnitt zwischen der Maisacher und der Dachauer Straße durchgeführt bzw. dem Staatlichen Bauamt vorgelegt werden. Dadurch soll eine möglichst zeitnahe, ggf. spätestens direkt im Anschluss an die Planung des 1. Abschnitts beginnende Bearbeitung für den südlichen Bereich zwischen Maisacher und Dachauer Straße auch seitens des StBA anvisiert werden.

Seitens der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei werden beide Kreisverkehre abgelehnt, da es sich hier um Schulwege handelt. Das Überqueren einer Fahrbahn auf einem FGÜ erfordert eine „Abstimmung“ zwischen dem Fußgänger und den Fahrzeugführern aus beiden Fahrtrichtungen. Vor allem jüngere Kinder sind noch nicht in der Lage mit anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere mit Autofahrern, zu kommunizieren. Sie können Gesten und Zeichen noch nicht richtig deuten und deshalb kann es zu gefährlichen Missverständnissen kommen. Kinder können häufig nicht einschätzen, ob der Fahrer anhält oder anhalten kann. Die Abschätzung von Geschwindigkeit und Entfernung ist nicht einfach, was zu gefährlichen Brems- und Überholmanövern führen kann. Außerdem reagieren Kinder vielfach spontan. Im Rahmen der Schulwegsicherung soll Verkehrshelfern und Lichtzeichenanlagen der Vorzug gegeben werden. Der Einsatz von Verkehrshelfern an den einzelnen Kreisverkehrsein- und ausfahrten muss jedoch personalbedingt schon ausscheiden.

Aus den oben genannten Gründen wurden Kreisverkehre an beiden Knotenpunkte in der Augsburgerstraße in den Maßnahmenkatalog des VEPs nicht aufgenommen.