

An
Stadt Fürstfeldbruck
Herrn Oberbürgermeister Erich Raff

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Raff,

im Namen der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN stelle ich folgenden Antrag:

Aktuelle Chance nutzen - Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung in der Brucker Innenstadt umsetzen

Der Stadtrat beauftragt die Stadtverwaltung, für die Brucker Innenstadt ein integriertes Gesamtkonzept mit einem Maßnahmenpaket zur Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung auf Basis der aktuellen Daten aus den Voruntersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP) zu erarbeiten, ein zukunftsfähiges Verkehrsmodell zu entwickeln und dem Stadtrat zeitnah zur Entscheidung vorzulegen.

Begründung:

Wie aus der anhängenden Historie hervor geht, beschäftigt sich der Stadtrat seit fast 20 Jahren mit andauernden Diskussionen und Untersuchungen mit dem Thema Verkehr in der Innenstadt. Jetzt, wo uns neue und aktuelle Daten durch aus Verkehrszählungen und Haushaltsbefragungen vorliegen, besteht die große Chance, auf dieser Basis zielführende Entscheidungen zu treffen, Massnahmen zu beschließen und – im Gegensatz zu einer Umfahrungslösung – diese Massnahmen auch zeitnah umsetzen zu können.

Unseres Wissens endet der jetzige VEP-Prozess im Frühjahr 2021 mit dem Beschluss eines Maßnahmen-Katalogs, der Übergabe eines Verkehrsmodells und sämtlicher Daten und der Schulung eines Mitarbeiters der Stadt für die eigenständige Nutzung. Damit ist jedoch das Bestandsmodell gemeint. Die Erstellung eines zukunftsfähigen Verkehrsmodells aber ist nicht Aufgabe der beauftragten Planungsbüros im Anforderungsprofil der VEP-Leistungsbeschreibung. Insofern ist die Erstellung eines zukünftigen Verkehrsmodells die logische Fortführung des VEP-Prozesses.

Dabei soll besonderer Wert darauf gelegt werden, die Einzelmaßnahmen der Maßnahmenbündel des VEP-Prozesses, die sich untereinander bedingen, zu einem Gesamtmodell aus einem Guss zusammenzubringen. Berücksichtigt werden soll der Bereich der Innenstadt von der Puchermühlstraße im Westen bis zur inneren Dachauer Straße im Osten, von der historischen Amperbrücke im Süden bis zum Knotenpunkt Augsburgener / Marthabräustraße einschl. der Kapellen- und inneren Maisacher Straße im Norden.

Die bereits vom Stadtrat beschlossenen Ziele des VEP für die Innenstadt sollen dabei erfüllt werden:

- Reduzierung des motorisierten Verkehrs.
- Verflüssigung des Verkehrs vor allem im Verlauf der B2.
- Attraktivitätssteigerung und höhere Aufenthaltsqualität in den Einkaufsstraßen.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmer Fuß- und Radverkehr.
- Attraktivitätssteigerung und Beschleunigung des ÖPNV.

Im Folgenden stellen wir Ihnen unsere Eckpunkte für das zukünftige Gesamtkonzept Innenstadt im Einzelnen vor:

1. Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche:

Wie vom Verkehrsforum FFB und der Grünen-Stadtratsfraktion vorgeschlagen, wurde die Verkehrsberuhigung in Teilbereichen der **Schöngeisinger und Pucher Straße** (siehe Anlage verkehrsberuhigte Innenstadt) in die Maßnahmen des VEP übernommen. Durch die Einführung von Tempo 20 (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) und die bauliche Umgestaltung ähnlich eines Shared-Space-Bereichs wird das reine Durchfahren für einen Teil des motorisierten Verkehrs, der in der Straße weder Quelle noch Ziel hat, unattraktiv. Es wird von einer deutlichen Verkehrsreduzierung ausgegangen, auch weil mehr Bürger*innen durch die Aufwertung des Straßenraumes auf's Fahrrad umsteigen oder verstärkt zu Fuß gehen werden.

Tempo 20 wirkt sich auch positiv auf die Sicherheit des Radverkehrs aus, da die Geschwindigkeitsunterschiede zum Autoverkehr sich nahezu aufheben. Weniger motorisierter Verkehr und die bauliche Umgestaltung des Straßenraumes erhöhen die Aufenthaltsqualität und die Fußgängerfrequenz, und steigern damit auch die Kaufkraft. Durch die verlangsamte Fahrweise werden querende Fußgänger weniger gefährdet und das Unfallrisiko und die Unfallschwere werden allgemein reduziert. Auch Lärm und Abgase werden bei gleichmäßig langsamem Verkehrsfluss reduziert.

Der Einbeziehung der inneren **Dachauer Straße** in das Verkehrsberuhigungskonzept und die damit einhergehende Aufwertung des Straßenabschnitts stehen wir positiv gegenüber. Jedoch ist hier darauf zu achten, dass kein motorisierter Verkehr in die nördlich angrenzenden Wohngebiete verdrängt wird.

2. Fußgängerzone und Tiefgarage Viehmarkt:

Der Viehmarkt soll zur neuen Mitte der Altstadt werden, wo – im Gegensatz zur Hauptstraße - ein Aufenthalt ohne Verkehrsbelästigung, ohne Lärm und Abgase möglich sein soll. Im Vordergrund steht die Aufenthaltsqualität, soziale Kontakte, das Verweilen, die Erholung, eine grüne Insel, ein begehbarer Brunnen, ein Spielplatz für Kinder, Einkaufen, Einkehren, Märkte, Feste und kulturelle Veranstaltungen.

Die Autos werden dazu in den Untergrund verbannt. Erschlossen werden soll die Tiefgarage (TGa) nach unseren Vorstellungen allein von der Pucher Straße aus, wenn ein zusätzlicher Verbund über die TGa des AEZ an der Schöngeisinger Straße nicht möglich ist. Eine Zufahrt zur TGa über die Wohnstraße Ludwigstraße lehnen wir strikt ab. Die Achse Brezn-Gasserl – Viehmarktplatz – Ludwigstraße soll dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten sein. Eine eigene Zufahrt von Süden, wie im VEP vorgeschlagen, braucht es nicht. Die Pucher Straße ist aus allen Richtungen verkehrlich gut zu erreichen.

Bevorzugt wird hierbei eine Trennung von TGA-Zu- und Ausfahrt, um Verkehrsballungen an einem Punkt mit gegenseitigen Behinderungen zu vermeiden. Große zweispurige Zu- und Ausfahrten (tauglich auch für die LKW-Anlieferung) sind optische städtebauliche Negativ-Einrichtungen (siehe AEZ Schöngesinger Straße). Zudem sollte bei der Ausfahrt auf die Belästigung der gegenüberliegenden Bebauung durch Autoscheinwerfer geachtet werden.

3. B2 Haupt- und Augsburgs Straße:

Im Zuge der aktuellen Umplanung der Augsburgs Straße werden derzeit auch die Knotenpunkt-Belastungen an den Knoten Augsburgs / Marthabräustraße und Augsburgs / Philipp-Weiß-Straße geprüft. Im Runden Tisch Radverkehr (RTR) am 27.07.2020 hatte ich angeregt, wie damals 2011 durch Ing. Büro Lademacher, die gesamte Strecke der B2 vom Knoten Augsburgs / Marthabräustraße bis zum Knoten Schöngesinger / Hauptstraße zu prüfen. Wir dürfen jetzt, wo wir auf der Zielgeraden sind, nicht an der falschen Stelle sparen. Alle Lichtsignal-Anlagen (LSA) entlang dieser Strecke hängen steuerungstechnisch zusammen und beeinflussen sich gegenseitig. Man kann die Veränderung von Belastungen deshalb nur im Gesamten beurteilen.

4. Einbahnstraße innere Maisacher Straße:

Den motorisierten Verkehr auf der Maisacher Straße stadteinwärts über die Kapellenstraße zur Augsburgs Straße zu führen, ist auf jeden Fall der richtige Weg. Es könnte den positiven Effekt haben, dass die PKW Richtung Westen gleich geradeaus über die Marthabräustraße weiter fahren, und dadurch die verkehrsberuhigte Innenstadt meiden. Wichtig dabei ist, dass der Knotenpunkt Augsburgs / Marthabräustraße so ertüchtigt wird, dass es auch in allen Kreuzungsästen separate Linksabbiegerspuren (oder - wo nicht möglich - zumindest Spuraufweitungen) gibt.

Die Einbahnstraße auf der Maisacher Straße stadtauswärts wird begrüßt. Dadurch ergeben sich in Gegenrichtung mehr Raum für Radverkehrsanlagen und eine gewisse Entlastung des Knotens Augsburgs / Maisacher Straße. Ob der ÖPNV stadteinwärts über die Kapellenstraße oder evt. beschleunigt zusammen mit dem Radverkehr auf der Maisacher Straße bleibt, ist noch zu diskutieren.

Durch die teilweise Abhängung der Maisacher Straße ergeben sich neue Möglichkeiten der Knotenpunkt-Gestaltung Augsburgs / Maisacher Straße. Hier kann die heute riesige Asphaltfläche deutlich reduziert werden. Vom Verkehrsforum FFB gibt es zu diesem Knoten Vorschläge für die Anordnung eines Kreisels, aber auch ein Konzept, die innere Maisacher Straße für den motorisierten Verkehr auch stadtauswärts abzuhängen. Wir bitte hier alle Varianten zu prüfen. Die Vorschläge liegen der Stadt vor (siehe Anlage Umbau Augsburgs Straße).

5. Einbahnstraßen Schöngesinger und Pucher Straße:

Vom Verkehrsforum FFB wurden Einbahnstraßen jeweils am Beginn der beiden Straßen vorgeschlagen, in der Schöngesinger Straße ab Ledererstraße Einbahnrichtung stadteinwärts, in der Pucher Straße bis Ainmiller oder Jakob-Groß-Straße Einbahnrichtung stadtauswärts (siehe Anlage Verkehrslenkungskonzept). Weitere Bereiche mit Einbahnregelung waren nicht vorgesehen, um größere Umwegigkeiten zu vermeiden. Alle Einbahnbereiche sind in Gegenrichtung für den Radverkehr und ÖPNV befahrbar. Das heißt, an der Fahrbahnbreite ist dadurch kaum eine Einsparung möglich. Jedoch ergeben sich Vorteile für den Rad- und Busverkehr, da sie die Gegenrichtung weitgehend für sich alleine haben, und nicht durch andere Verkehrsteilnehmer behindert sind.

Die Einbahnstraßen haben eine deutliche Lenkungswirkung auf die Verkehre. So kann erreicht werden, dass die Verkehrsströme gleichmäßig auf die Schöngesinger und Pucher Straße aufgeteilt werden. Während die Schöngesinger Straße heute stark belastet ist, hat die Pucher Straße noch freie Kapazitäten. Das können die Einbahnregelungen ausgleichen. Verkehre, die heute die Hauptstraße bergab fahren und in die Schöngesinger Straße rechts abbiegen, werden durch die Einbahnregelungen gleich am Rathaus über die Pucher Straße abgeleitet. Im Gegenzug müssen die PKW, die heute von der südlichen Hauptstraße links in die Schöngesinger Straße abbiegen, dann bis zur Pucher Straße hochfahren.

Abgesehen von der Lenkungswirkung der Einbahnstraßen, ging es aber vor allem darum, die Knotenpunkte an der Hauptstraße zu entlasten. Je weniger Verkehrsbeziehungen an einem Knotenpunkt zusammen kommen, umso weniger Zeit verliert man durch Sicherheits- und Räumungszeiten beim Umlauf der LSA. So kann zum Beispiel die Grünphase der Hauptstraße Richtung Amperbrücke dadurch verlängert werden, wenn die eigene Grünphase für die Linksabbieger aus der südlichen Hauptstraße in die Schöngesinger Straße wegfällt. Linksabbiegen kann man dann aus der Hauptstraße nur noch in die Pucher Straße, und zwar wie heute in der (evt. verlängerten) Ampelphase, wenn die die B2 zwischen Augsburg und Hauptstraße querenden Fußgänger den Verkehrsfluss sowieso unterbrechen.

6. Lichtsignale oder Kreisverkehre:

Seit Jahrzehnten diskutieren wir, ob Kreisel auf der B2 für den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit Vorteile bringen. Ein Ergebnis aus der Unfallforschung ist allgemein anerkannt: **Kreisel bieten für alle Verkehrsteilnehmer*innen eine höhere Verkehrssicherheit als Knoten mit Lichtsignal-Anlagen (LSA)**. Allerdings sind die zusätzlichen Sicherheitsvorteile für den Radverkehr am geringsten, weil er sich nach geltendem Recht im Mischverkehr mit dem motorisierten Verkehr im Kreisel bewegt. Für vom Kreisel abgesetzte Radwege sind unsere Straßenräume sowieso zu eng.

Vom Verkehrsforum FFB wurde immer eine ganze Kette von Kreiseln vorgeschlagen. Bis auf eine LSA-gesicherte Fußgänger-Querung direkt am Rathaus-Eck (Bedarfs-Ampel) gäbe es zwischen historischer Amperbrücke und der LSA an der Augsburg / Marthabräustraße keine LSA mehr. Wir erhoffen uns dadurch **eine grundsätzlich andere Fahrweise** in der Innenstadt. Statt des heutigen Stopp-and-Go, bedingt durch den Wechsel der LSA von Rot auf Grün, und eines noch mal gefährlichen Gasgebens bei dem Wechsel auf Gelb. Durch mehrere Kreisel hintereinander erwarten wir einen langsameren aber stetigen Verkehrsfluss, der durch das "tröpfchenweise" Einfahren in die Kreisel entsteht. Kurzzeitige Staus sind natürlich zu Stoßzeiten auch hier nicht ausgeschlossen, aber ein nerviges Warten an der roten Ampel wird es nicht mehr geben.

Wir gehen davon aus, dass auch der ÖPNV davon profitieren und beschleunigt werden kann. Denn die meiste Zeit verliert der Bus nicht in Langsamfahrzonen, sondern beim Warten vor roten Ampeln.

Der Radverkehr wird vor dem Kreisel vom Radfahrstreifen bzw. Radweg in den Mischverkehr eingeschleust. Das geht nur mit gegenseitiger Rücksichtnahme. Da die Kreisel umlaufend mit Zebrastreifen ausgestattet sein sollen, ist der Fußverkehr bevorzugt. Lange Wartezeiten der Fußgänger an der roten Ampel gehören damit der Vergangenheit an. Die Überquerung der Kreisel-Zu- und Abfahrten erfolgt mit gegenseitigem Blickkontakt zwischen Autofahrer*in und Fußgänger*in.

Es entsteht dadurch ein grundsätzlich anderes Fahrverhalten, das ein rücksichtsvolles Miteinander auf unseren Straßen fördert.

Zu prüfen ist deshalb sowohl die Knotenpunktbelastung mit LSA bzw. Kreisel, aber auch die räumlichen Voraussetzungen, um die Kreisel im Straßenraum unterzubringen, ohne die Fußgänger*innen an den Rand zu drängen. Auch städtebauliche und gestalterische Aspekte müssen bewertet werden.

7. Integriertes Verkehrsmodell für die gesamte Innenstadt:

Verkehrsberuhigung und Verkehrslenkung in der Innenstadt können nur in einem integrierten Gesamtmodell geprüft werden, das alle Faktoren und alle Verkehrsarten mit einbezieht. Die von manchen Stadträten vorgebrachten Ängste, es käme zu mehr Staus als heute, sind vollkommen unbegründet. Durch die verkehrsberuhigten Geschäftsbereiche wird der motorisierte Verkehr deutlich reduziert. Auch der Parksuchverkehr sollte durch die Umgestaltung der Straßenräume mit weniger oberirdischen Parkplätzen und einem gut funktionierenden (evt. elektronischen) Parkleitsystem abnehmen. Großzügigere Gehwegflächen, mehr Begrünung und mehr Freischankflächen im Straßenraum erhöhen die Aufenthaltsqualität. Straßenraum wird wieder städtischer Lebensraum.

Ob Kreisel oder Lichtsignal-Anlagen? Eins ist sicher: Der motorisierte Verkehr wird durch die Maßnahmen auch auf der Hauptstraße abnehmen. Denn weniger Verkehr in den Zubringerstraßen Schöngesinger und Pucher Straße bedeuten weniger Verkehr in der Hauptstraße.

Zu prüfen ist natürlich auch, welche Einflüsse die Entscheidungen in Zukunft auf die Verkehrsmittelwahl der Bürger*innen haben. Die Reduktion des motorisierten Verkehrs in der Innenstadt heißt deshalb nicht, dass die Verkehrsmengen zu 100% auf andere Straßen verdrängt werden. Mit weiterer massiver Fuß- und Radverkehrsförderung und der weiteren Optimierung des ÖPNV-Angebotes gehen wir davon aus, dass sich das Modal-Split weiter in Richtung Umweltverbund verschiebt, und manche Fahrt mit dem eigenen PKW überflüssig wird.

Thomas Brückner

Anlagen des Verkehrsforums FFB:

- 090915_Verkehrslenkungskonzept_Innenstadt_VF-FFB
- 120327_Verkehrsberuhigte_Innenstadt_VF-FFB
- 180712_Umbau_AugsburgerStr_Planungsvorschlag_VF-FFB

Anhang Historie:

2001:

Bereits am 11.12.2001 beschloss der Stadtrat das **Integrierte Gesamtverkehrskonzept (IGV)**: Die innere Schöngeisinger und auch die Pucher Straße sind darin als Hauptverkehrsstraßen und wichtige Fuß- und Radwegnetz-Verbindungen beschrieben. Für die Schöngeisinger Straße wurde eine bauliche Umgestaltung zwischen Haupt- und Viehmarktstraße und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zwischen Haupt- und Kapuzinerstraße festgesetzt. Die bauliche Umgestaltung eines Teilbereichs der Schöngeisinger Straße (bis Viehmarktstraße) ist 2004 im Zuge der Umgestaltung der Hauptstraße erfolgt. Eine wirkliche Verkehrsberuhigung fand jedoch nicht statt.

2002:

Am 28.06.2002 hat das Verkehrsforum FFB sein **Verkehrslenkungs- und beruhigungskonzept für die Innenstadt** vorgelegt und eingereicht: „Der Stadtrat möge beschließen, dass das Verkehrslenkungs- und beruhigungskonzept in seiner Gänze geplant und umgesetzt wird. ... Das Konzept soll ortsfremden Verkehr in der westlichen Innenstadt ... fernhalten, die Restverkehre vor allem auf der Hauptstraße verflüssigen.“

2009:

Im Mai 2009 hat Stadträtin Geissler folgenden **Antrag der Grünen** gestellt: „Der Stadtrat beauftragt die Dorsch Gruppe DC Verkehr eine Verkehrsberechnung unserer Stadt und speziell der Hauptstraße für einen Planfall **„Keine Deichenstegtrasse, Umsetzen der Maßnahmen des Verkehrsforums FFB“** zu erstellen, also ohne den Bau der Deichenstegtrasse, aber unter Berücksichtigung folgender Maßnahmen (Anlage Besseres Verkehrskonzept): ...“

- Aussperrung LKW-Verkehr
- Steigerung von Fuß-, Rad- und öffentlichem Nahverkehr
- Verkehrslenkungs- und -beruhigungskonzept Innenstadt

2010:

Im Mai 2010 hat sich der 1. Workshop Verkehr unter der Moderation des Planungsverbandes Äußerer Wirtschaftsraum München konstituiert. Im 2. Workshop Verkehr am 15.07.2010 wurde über die Prüfung und Berechnung des "Besseren Verkehrskonzeptes" des Verkehrsforums FFB durch Dorsch-Consult () beraten. **Im Sept.2010 wurde Dorsch-Consult (DC) mit der Prüfung des Konzepts beauftragt.** Im 3. Workshop Verkehr am 18.01.2011 wurden die ersten Ergebnisse der Prüfung des "Besseren Verkehrskonzeptes" als ergänzendes Verkehrsgutachten von Dorsch-Consult vorgestellt. Das Fazit der **Fortschreibung des Verkehrsmodells vom April 2011**: „Die vorliegende Verkehrsuntersuchung zeigt, dass sich bereits kurz- und mittelfristig Maßnahmen zur Entlastung der Innenstadt ... erzielen lassen. Hieraus können ... folgende Empfehlungen abgeleitet werden:

- Vertiefende Untersuchung Verkehrsablauf Hauptstraße
- Rückstufung der St 2054
- Flächendeckende Tempo-30-Zonen.“

Die Maßnahmen bieten deshalb große Chancen auf eine Verkehrsberuhigung in der Innenstadt. So ergeben die Berechnungen nach Häufelung aller vorgeschlagenen Maßnahmen, dass der Verkehr z.B. in der Schöngeisinger Straße um mehrere Tausend Fahrzeuge reduziert werden kann.

Im Widerspruch zu den eigenen von DC angestellten Berechnungen steht der zum Schluss angefügte Absatz, in dem die Falschaussage bekräftigt wird, „dass die vorgenannten Maßnahmen nicht geeignet sind, eine wirkungsvolle Reduktion des KFZ-Verkehrs im Bereich der Hauptstraße zu erwirken, teilweise sogar zu einer Verkehrszunahme beitragen. Die vorgestellten Maßnahmen sind somit in ihrer Entlastungswirkung nicht mit einer baulichen Verlegung der B2 vergleichbar.“

2011:

In der Sondersitzung des Stadtrates am 18.10.2011 mit öffentlicher Vorstellung des **"Verkehrsmodells"** üben sich die Stadtverwaltung und der Verkehrsexperte Hr. Lademacher in der Kunst des eigenen Widerspruchs "Ja, aber"! Die Experten sind nicht fähig zu einer klaren Aussage, geschweige denn zu einer Richtungs- und Zielvorgabe. Nur einzelne Maßnahmen (wie der Kreisel) sollen weiter verfolgt werden. Was bleibt ist ein von den Experten verunsicherter Stadtrat! Somit kann nicht das Positive am Konzept wahrgenommen werden, sondern es werden nur die negativen Auswirkungen (Verkehrsverlagerung in Marthabräustraße) diskutiert. Visionen? Fehlanzeige! Das "Verkehrsmodell" wird trotzdem als Basis für die weitere Arbeit von allen anerkannt.

2012:

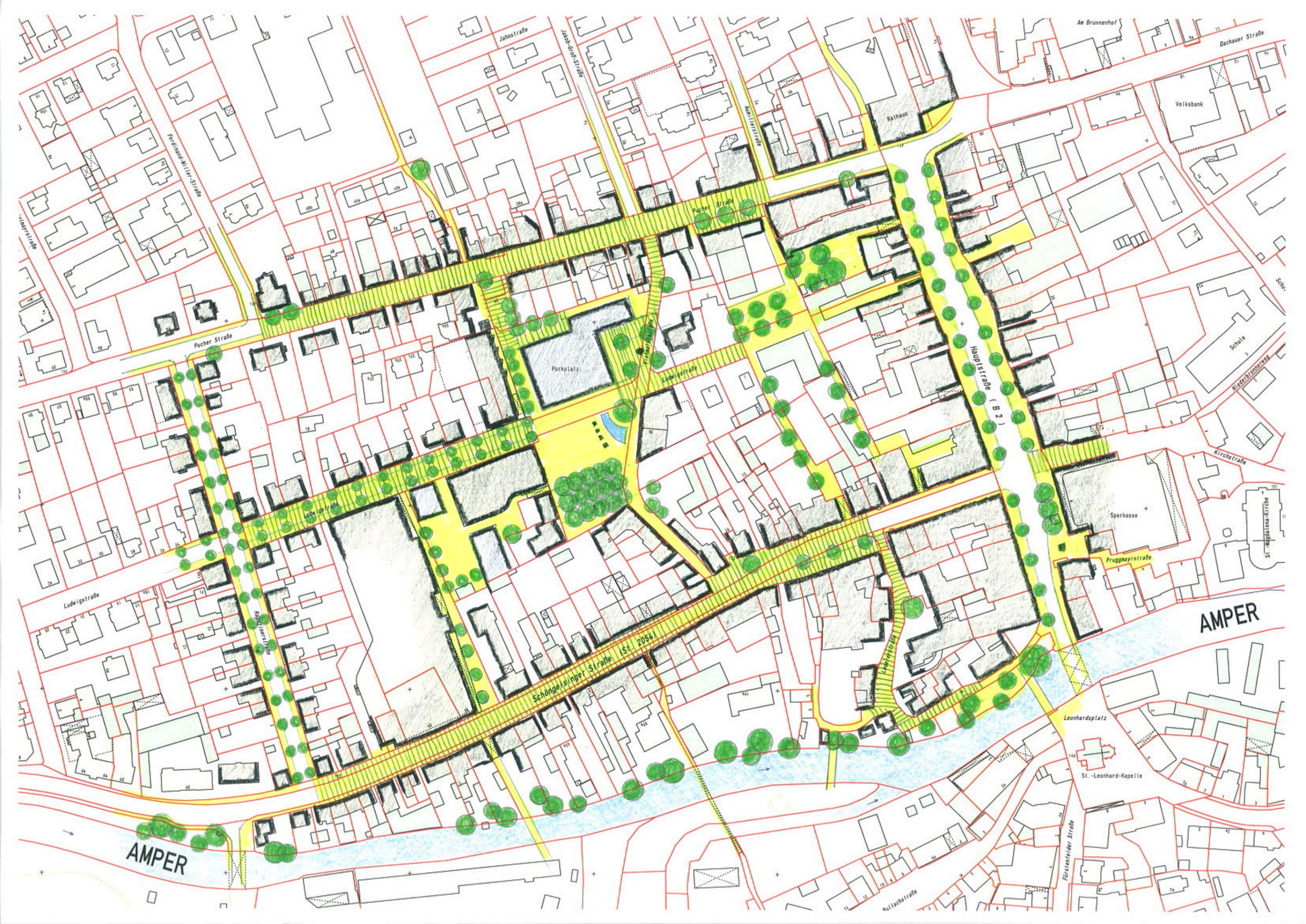
Am 11.10.2012 fand der 7. interfraktionelle Workshop Verkehr des Stadtrates statt: Unter Top 1 wurden die **Verkehrssimulationen in der Haupt- und Augsburg Straße** durch Ing. Büro Lademacher vorgestellt, mit Kreiseln (1) in der Augsburg Straße Ecke Philipp-Weiß- und (2) Ecke Dachauer Straße. Dadurch Wegfall sämtlicher Ampeln in diesem Bereich. Während der Kreisel (1) gute Noten bekommt, ist Kreisel (2) von der Belastung her eher grenzwertig. Auch der Verkehrsfluss am Knotenpunkt Schöngesinger / Hauptstraße wurde simuliert, allerdings ohne Kreisel.

Top 2, die **Rückstufung der Schöngesinger Straße (von St 2054 zur Ortsstraße)** wird aus Zeitgründen nicht mehr behandelt. Vom Verkehrsforum FFB wurde seit langem die **Verlagerung der St 2054** auf die B471 und Neulindacher Umgebung gefordert. Die 10-jähr. Bindungsfrist für die staatl. Zuschüsse für die Neulindacher Umgehung war vor Jahren abgelaufen. Die Verlegung wurde jetzt endlich 2020 angegangen.

Der Stadtrat beschließt in seinem „Aktionsplan nachhaltige Energie“ 2012 die **Reduzierung des motorisierten Verkehrs um 15% bis 2020**. Die Realität auf den Straßen sieht leider anders aus. Durch den Wechsel an der Stadtspitze nach der Kommunalwahl 2014 wurde durch OB Pleil wenigstens die flächendeckenden Tempo-30-Zonen in der Stadt Zug um Zug umgesetzt und Geschwindigkeitsreduzierungen vor Schulen und Kindergärten veranlasst.

2015:

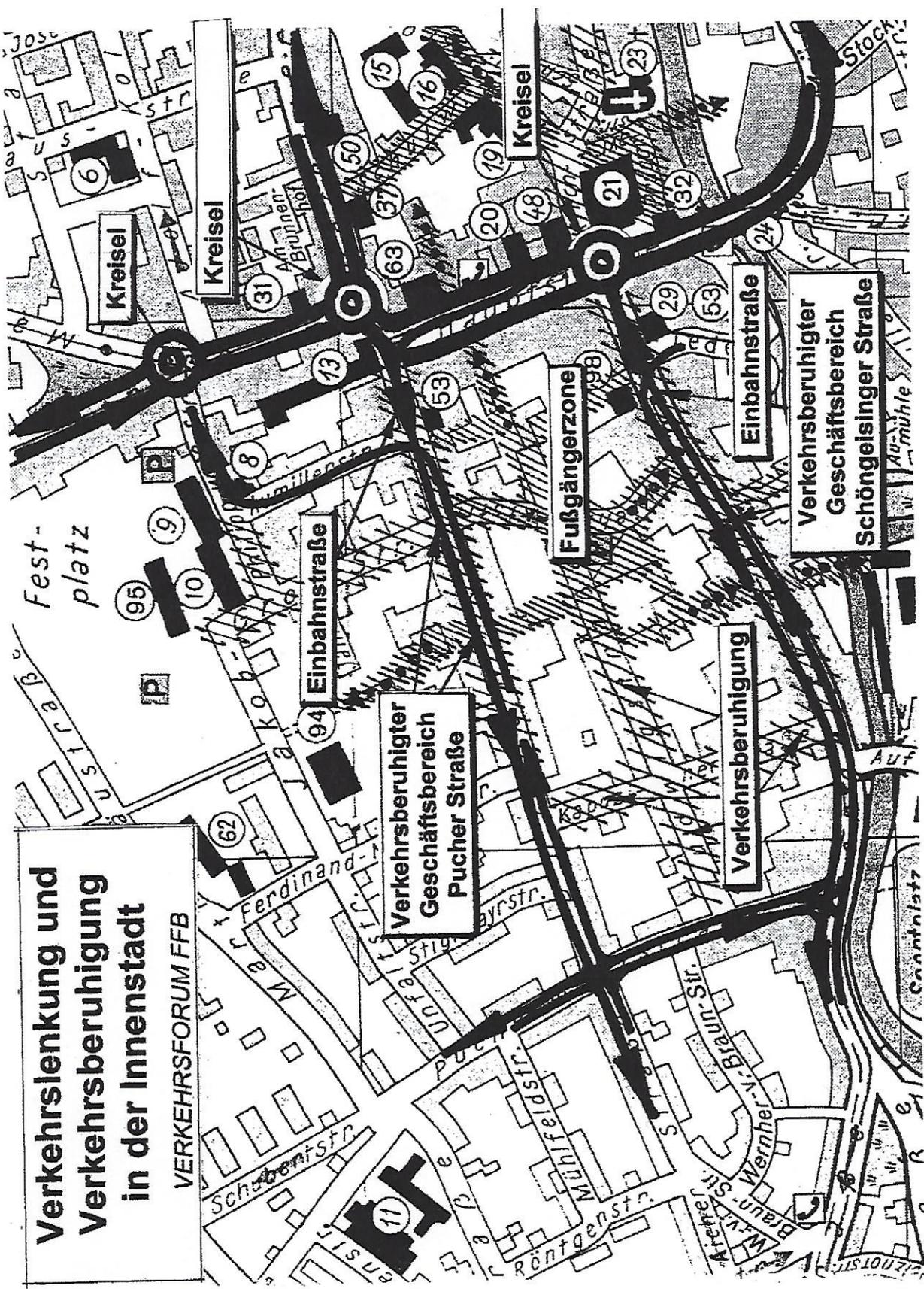
Ab 2015 wurde die **Neuerstellung des Verkehrsentwicklungsplan (VEP)** vom Stadtrat in die Wege geleitet. Durch die Haushalts- und Verkehrsbefragungen und -zählungen entstand eine aktuelle Datenbasis für die weitere Arbeit am VEP und für die Umsetzung von Maßnahmen.



AMPER

AMPER

Jahnstraße
Pucher Straße
Hauptstraße (B 2)
Schöngesinger Straße (St. 2054)
Rathaus
Volksbank
Parkplatz
Ludwigstraße
Königsplatz
Leonhardsplatz
St. Leonhard-Kapelle
Friedenfelder Straße
Kirchstraße
Riederbrunnweg
Schule
Sperkassa
Pruggmayrstraße
St. Margareta-Kirche
Friedrichstraße
Dachauer Straße
Am Brunnenhof



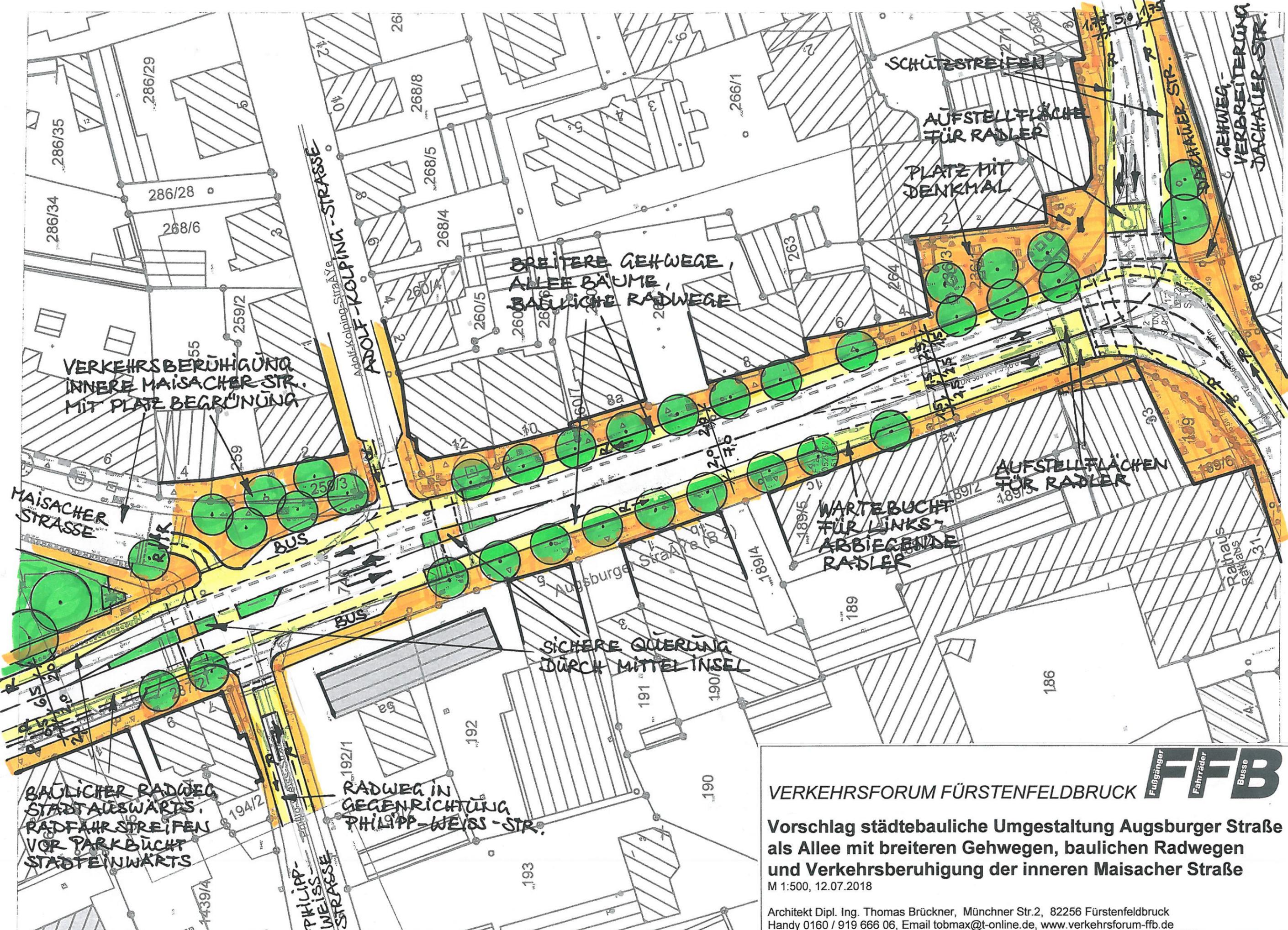
**Verkehrslenkung und
Verkehrsberuhigung
in der Innenstadt**
VERKEHRSFORUM FFB

**Verkehrsberuhigter
Geschäftsbereich
Pucher Straße**

Verkehrsberuhigung

Fußgängerzone

**Verkehrsberuhigter
Geschäftsbereich
Schöngelinger Straße**



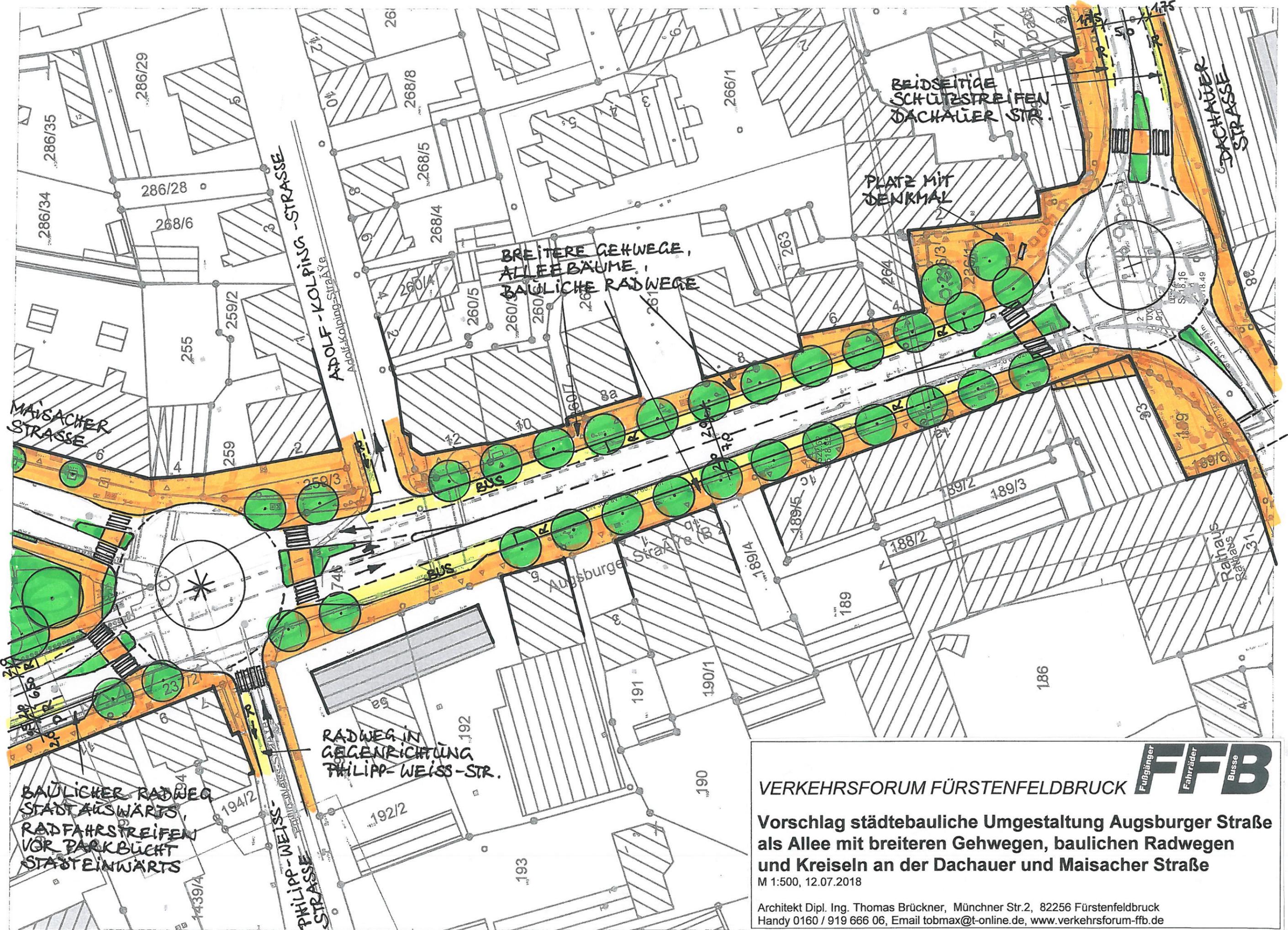


VERKEHRSFORUM FÜRSTENFELDBRUCK

Vorschlag städtebauliche Umgestaltung Augsburg Strasse als Allee mit breiteren Gehwegen, baulichen Radwegen und Verkehrsberuhigung der inneren Maisacher Strasse

M 1:500, 12.07.2018

Architekt Dipl. Ing. Thomas Brückner, Münchner Str.2, 82256 Fürstentfeldbruck
 Handy 0160 / 919 666 06, Email tobmax@t-online.de, www.verkehrsforum-ffb.de



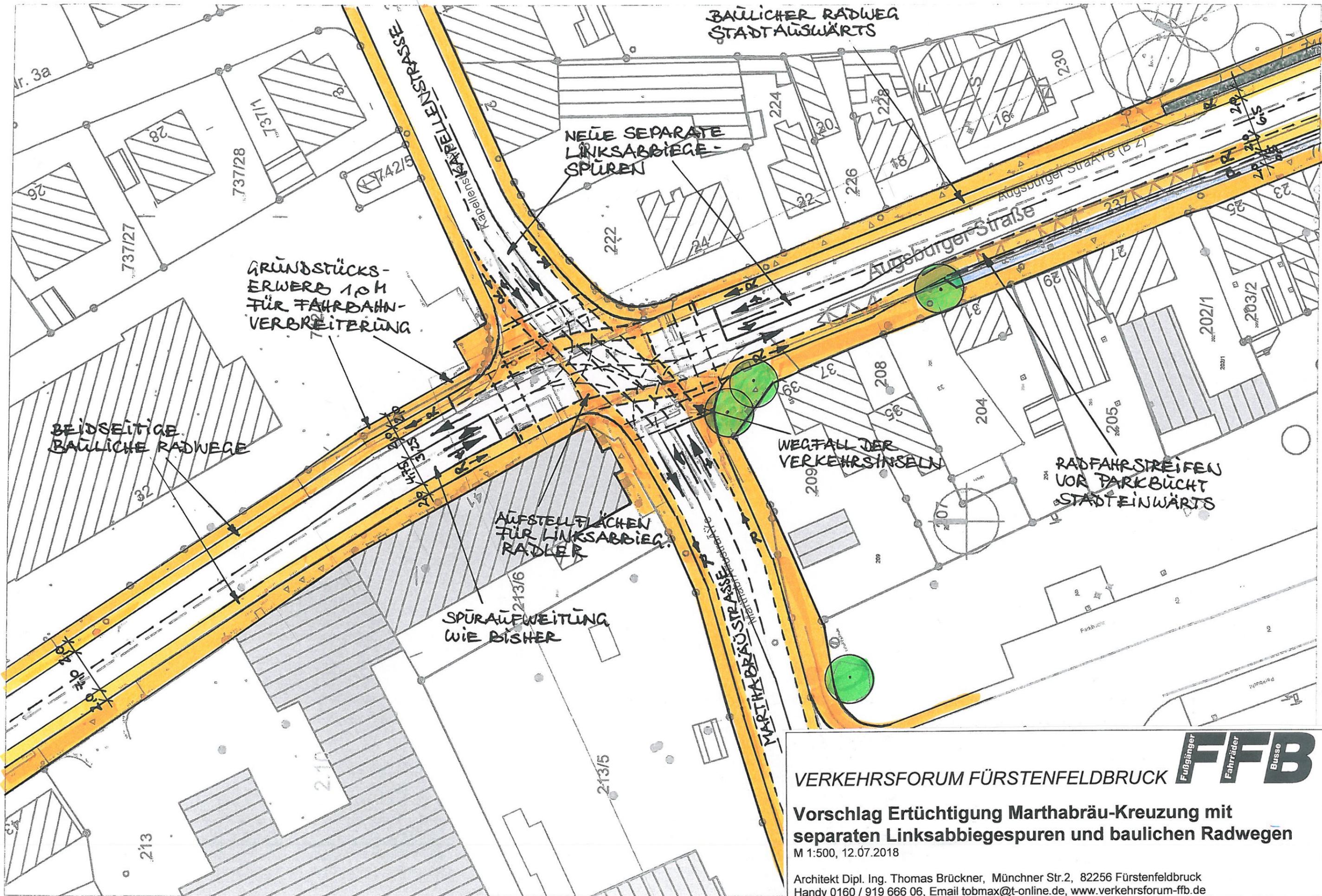


VERKEHRSFORUM FÜRSTENFELDBRUCK

Vorschlag städtebauliche Umgestaltung Augsburg-Strasse als Allee mit breiteren Gehwegen, baulichen Radwegen und Kreiseln an der Dachauer und Maisacher Strasse

M 1:500, 12.07.2018

Architekt Dipl. Ing. Thomas Brückner, Münchner Str.2, 82256 Fürstentfeldbruck
 Handy 0160 / 919 666 06, Email tobmax@t-online.de, www.verkehrsforum-ffb.de



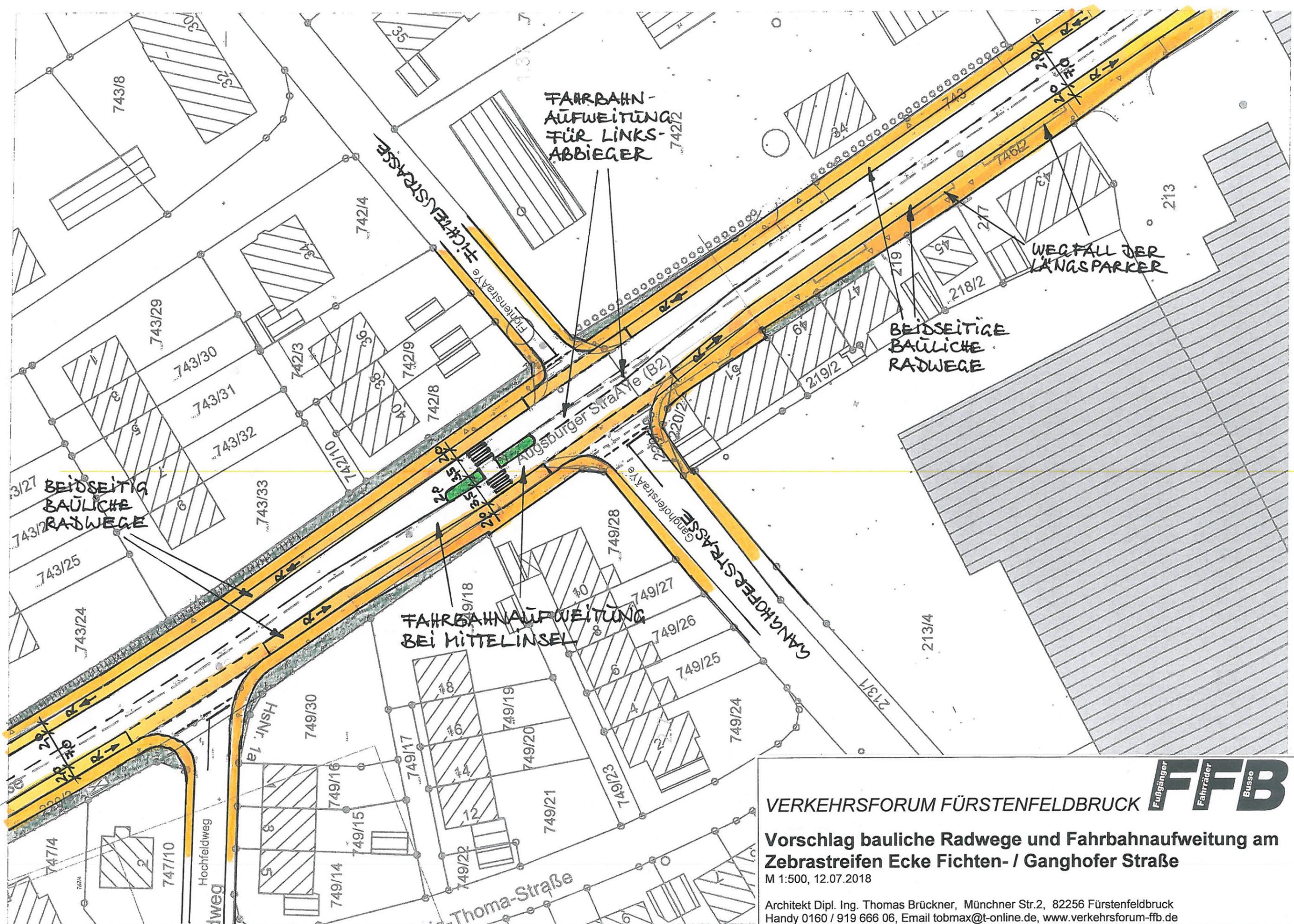
VERKEHRSFORUM FÜRSTENFELDBRUCK



Vorschlag Ertüchtigung Marthabräu-Kreuzung mit separaten Linksabbiegespuren und baulichen Radwegen

M 1:500, 12.07.2018

Architekt Dipl. Ing. Thomas Brückner, Münchner Str.2, 82256 Fürstentfeldbruck
 Handy 0160 / 919 666 06, Email tobmax@t-online.de, www.verkehrsforum-ffb.de



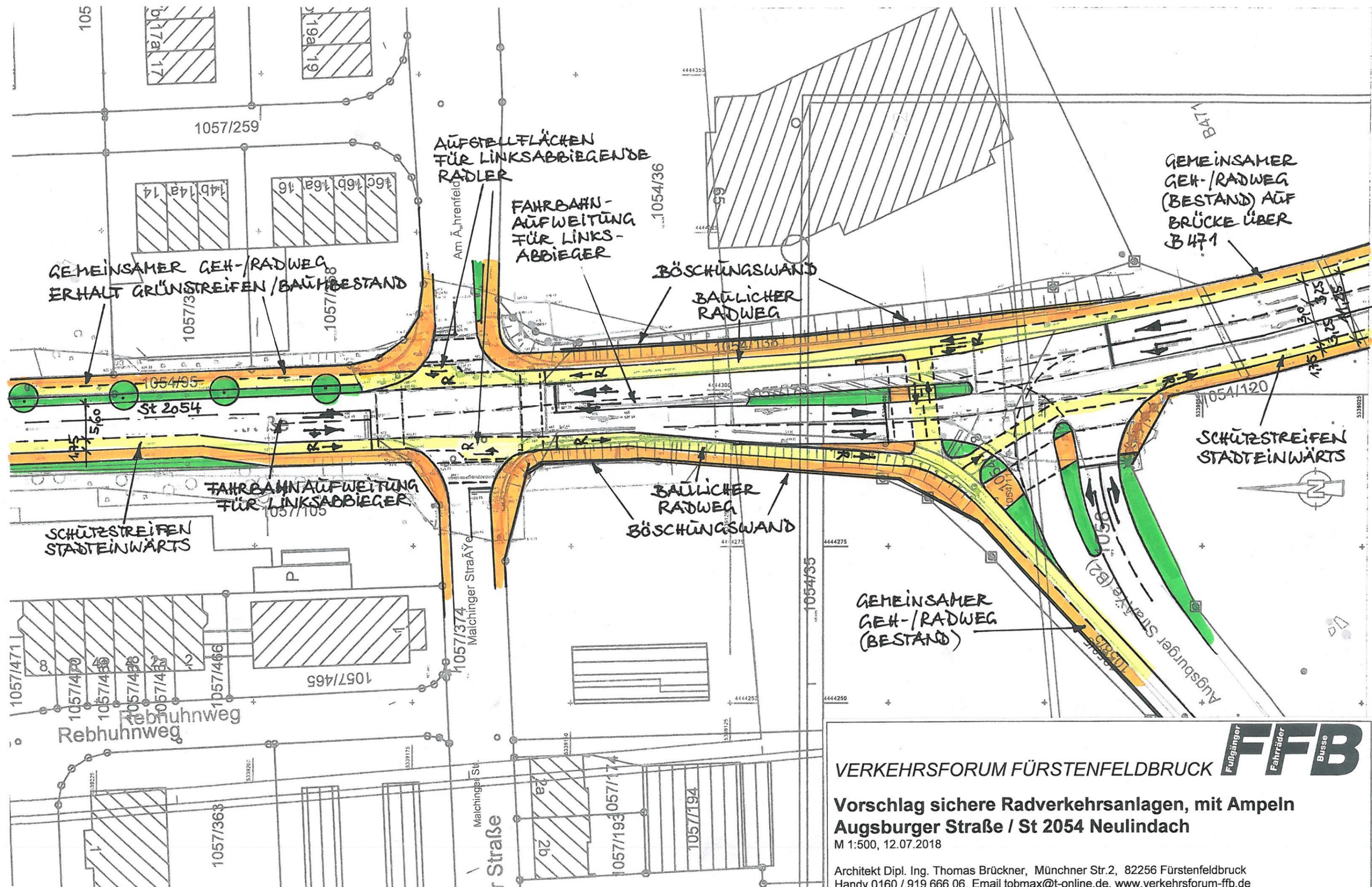
VERKEHRSFORUM FÜRSTENFELDBRUCK



Vorschlag bauliche Radwege und Fahrbahnaufweitung am Zebrastreifen Ecke Fichten- / Ganghofer Straße

M 1:500, 12.07.2018

Architekt Dipl. Ing. Thomas Brückner, Münchner Str.2, 82256 Fürstfeldbruck
 Handy 0160 / 919 666 06, Email tobmax@t-online.de, www.verkehrsforum-ffb.de



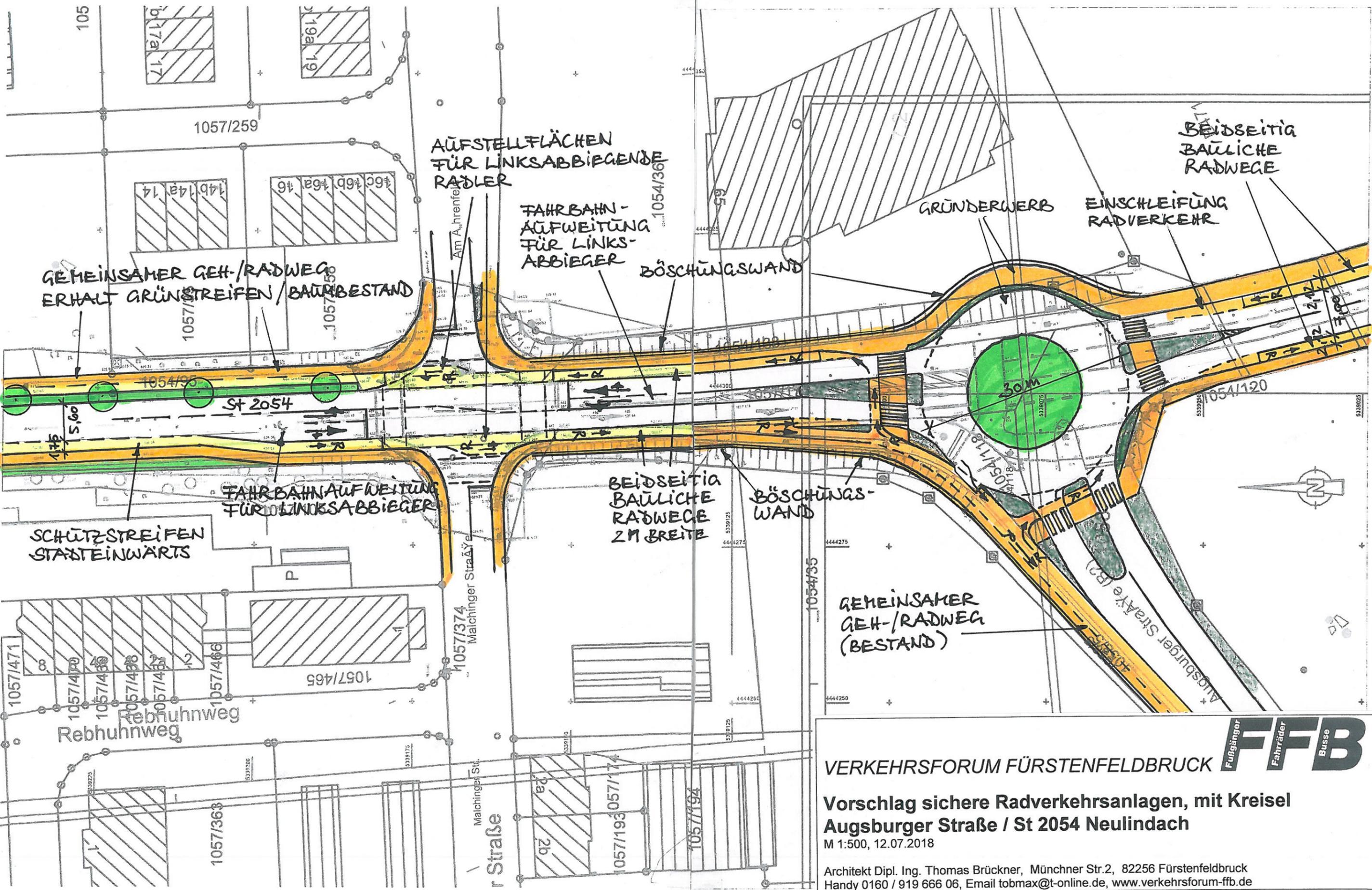
VERKEHRSFORUM FÜRSTENFELDBRUCK



**Vorschlag sichere Radverkehrsanlagen, mit Ampeln
Augsburger Straße / St 2054 Neulindach**

M 1:500, 12.07.2018

Architekt Dipl. Ing. Thomas Brückner, Münchner Str.2, 82256 Fürstentfeldbruck
Handy 0160 / 919 666 06, Email tobmax@t-online.de, www.verkehrsforum-ffb.de



VERKEHRSFORUM FÜRSTENFELDBRUCK 

Vorschlag sichere Radverkehrsanlagen, mit Kreisel
Augsburger Straße / St 2054 Neulindach
 M 1:500, 12.07.2018

Architekt Dipl. Ing. Thomas Brückner, Münchner Str.2, 82256 Fürstentfeldbruck
 Handy 0160 / 919 666 06, Email tobmax@t-online.de, www.verkehrsforum-ffb.de